

الأزمة تدفع القطرية لإقصاء أيرباص أي 380 من أسطولها

وكانت الخطوط القطرية تسير رحلات إلى مختلف أنحاء العالم، غير أنه مع انعكاسات الوباء دفعها إلى تقليص وجهاتها، وهذا يعني أنها ستقادر إلى خسائر ذلك للعام الثالث على التوالي.

واضطرت الشركة إلى التحليق في مسارات أطول لتفادي المجال الجوي لبعض جيرانها والمغلق في وجه طائراتها بعد المقاطعة الخليجية. ويشكل المسافرون إلى الدول الخليجية المجاورة من رجال الأعمال والسياح والعمال العرب والآسيويين والإفارقة نسبة كبيرة من زبائن الخطوط القطرية، إذ يسافرون بين الدول المجاورة عبر الدوحة إلى الوجهات الكثيرة التي أطلقتها الشركة في السنوات الأخيرة. واستأنفت الخطوط القطرية رحلاتها إلى 11 وجهة عالمية مطلع الشهر الجاري، لتسجل بذلك أكبر عدد من الوجهات، التي تعيد تشغيل رحلاتها إليها في يوم واحد منذ إعادة بناء شبكة وجهاتها.

وبنهاية يوليو الجاري، تامل الشركة في توسيع شبكة وجهات طائراتها لتشمل ما يزيد عن 450 رحلة أسبوعية إلى أكثر من 70 وجهة في مختلف أنحاء العالم.

وأكد الباكر في شهر مايو الماضي أن تعافي الطلب العالمي على السفر من تداعيات كورونا سيستغرق سنوات وأن العديد من مرطادي رحلات الأعمال ربما لن يعودوا أبداً.

وتوقع أن يشغل المسافرون ما يصل إلى 60 في المئة من المقاعد على بعض رحلاتها، مع إعادة بناء شبكتها تدريجياً.

لكن تعافيا كاملاً قد يستغرق ما يصل إلى أربع سنوات، وقال الرئيس التنفيذي للشركة حينها "سأندهدش للغاية إذا حدث شيء قبل 2023/2024". وتعتبر الخطوط القطرية من بين عدد قليل فحسب من شركات الطيران التيواصلت تشغيل بعض رحلات نقل الركاب أثناء الجائحة.

انعكست الأزمة المالية التي تمر بها الخطوط القطرية حالة من التخبط لدى المسؤولين ومحاولاتهم للبايسة للسيطرة على الأوضاع مهما كلفهم الثمن حيث ظهر ذلك من خلال آخر محاولاتهم للتأقلم مع ظروف الوباء التي أجبرتهم على إقصاء طائرة أيرباص أي 380 من أسطول الشركة.

الدولارات من أكبر شركتين لصناعة الطائرات في العالم. ولكن بعد تهاوي الطلب على السفر جواً خلال السنوات الثلاث الأخيرة بفعل المقاطعة الخليجية وتباطؤ النمو العالمي، تقول الشركة إنه يوجد مجال لإضافة طائرات جديدة وإنها ستقلص أسطولها المكون من نحو 200 طائرة.

ورغم أن حصول الخطوط القطرية على شهادة الالتزام البيئي من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)، لكن لا يبدو أنها في موقف يجعلها تعزز من أعمالها مستقبلاً خاصة بعد المشاكل التي تعرضت لها خلال إحدى رحلاتها إلى اليونان.

وكانت أيتها قد علقت رحلات الشركة إلى البلاد قبل فترة ولمدة أسبوعين بعد اكتشاف 12 حالة إصابة بفايروس كورونا بين المسافرين. وتنوي الشركة اليوم أن تبقى 20 في المئة من أسطولها خارج الخدمة في المستقبل القريب، ولا تتوقع تسخير رحلات لجميع الوجهات، التي كانت تحلق إليها قبل الجائحة وعددها 165 حتى عام 2023.

الشركة ستشغل كامل أسطولها من طائرات بوينغ 787 والبالغ 30 طائرة و49 طائرة طراز أيرباص أي 350



الدوحة - اضطرت الخطوط القطرية لإيقاف تشغيل مجموعة من الطائرات من طراز أيرباص أي 380 ضمن برمجة رحلاتها، في أحدث حلقة من المشاكل المزمنة التي تعاني منها الشركة الحكومية.

وقالت الشركة في بيان الخميس إنها أوقفت تشغيل 10 طائرات من طراز أيرباص أي 380 لدواعي بيئية وتجارية. وهذا الأمر يأتي تأكيداً لتصريحات الرئيس التنفيذي أكبر الباكر في يونيو الماضي في ذروة أزمة الوباء التي قال فيها إن أسطول طائرات أيرباص أي 380، الذي يبلغ عدده عشرين طائرة لن يحلق إلا في ما بين منتصف وأواخر 2021 على الأقل.

وأشارت الشركة إلى أنها ستشغل عوضاً عنها طائرات جميع أسطول طائراتها من طراز بوينغ 787 والبالغ عددها ثلاثون طائرة وأيرباص أي 350 والبالغ عددها 49 طائرة. ويتزامن تفاقم متاعب الشركة مع دخول العام الثالث من المقاطعة الخليجية، التي فرضتها السعودية والإمارات والبحرين ومصر على الدوحة.

وعزت الخطوط القطرية سبب إيقاف هذا الطراز العملاق من أيرباص، إلى تداعيات جائحة كورونا، التي جعلتها تتخذ عدة خطوات لم تكن ضمن خططها. وقالت في بيان "بسبب تأثير كوفيد -19 على السفر، سيتم إيقاف تشغيل طائراتنا من طراز أيرباص أي 380، حيث إنه لا يوجد أي مبرر لتشغيل طائرة بهذا الحجم الكبير لخدمة الأسواق حالياً". وتتسع طائرة الركاب الأضخم في العالم أيرباص أي 380 لأكثر من 500 راكب، ومع خروجها على "التقاعد المبكر" لن يكون بمقدور الخطوط القطرية الحصول على عوائد كانت يمكن أن تنقذها من مشاكلها.

وطلبت الحكومة خلال سنوات الطفرة في مجال النقل الجوي، والتي جاءت ضمن سياساتها التوسعية، العديد من الطائرات بمشترات المياريات من

العراق يحاول إيقاف تسرب عائدات تجارة المعابر للفاسدين

8 مليارات دولار حجم خسائر البلاد سنوياً



فرض سلطة الدولة بقوة القانون

قبل نحو ثماني سنوات بعد توقف دام أكثر من 30 سنة بسبب تداعيات الحرب العراقية الإيرانية في ثمانينات القرن الماضي.

ويقول جاسم غني، الذي يعمل حملاً في معبر مندلي، "إن المعبر يوفر قبل إغلاقه بسبب جائحة كورونا فرص عمل جيدة كسبب عاطلين بسبب المرتبات المناسبة نوعاً ما في ظل محدودية الفرص بالأساس في مدن شرق ديالى خاصة مع انهيار الزراعة".

ولم يخف سعادته باستئناف التبادل التجاري عبر معبر مندلي لأنه سيعود للعمل خاصة وأنه ينتمي إلى أسرة فقيرة، مشيراً إلى أن توقف العمل بالمعبر تسبب في أضرار بالغة لعدم وجود بديل.

يذكر أن العراق قرر منتصف شهر مارس الماضي وقف التبادل التجاري مع إيران والكويت، بسبب انتشار مرض كوفيد -19 وأغلق حدوده معها.

ويؤكد الخبير الاقتصادي إبراهيم الربيعي أن ديالى تمتلك معبرين حدوديين مع إيران هما مندلي والمنذرية، وكلاهما يعانيان من تدخلات قوى متنفذة منذ سنوات، خاصة في مندلي الذي أغلق العام الماضي بعدما وصلت التجاوزات والخروقات إلى حدود خطيرة جداً.

ويرى أنه لو تم تطبيق الإجراءات الصحيحة في المعبر فإن ذلك سيغذي خزينة الدولة بمليارات الدولارات سنوياً. وقال لوكالة شيخخوا "هناك قوى متنفذة بعضها تمتلك أجنحة مسلحة كانت تحاول فرض إرادتها وحصلت إشكالات معروفة للراي العام حتى أنه جرى تدوينها في تقارير رسمية رفعت إلى رئاسة الوزراء، وهذا ما كان سبباً في إغلاق المعبر لأشهر خلال 2019".

وأشرف الكاظمي قبل أيام على عملية سيطرة القوات العسكرية المشتركة على منفذ المنذرية ومندلي في محافظة ديالى بين العراق وإيران لحد من عمليات التهريب ومكافحة الفساد.

واستئناف التبادل التجاري بين العراق وإيران الأربعاء عبر منفذ مندلي بعد توقف دام أكثر من أربعة أشهر بسبب انتشار وباء كورونا أنغش أمال الآلاف من العاطلين عن العمل.

وسيتم المنفذ لمدة يومين فقط أسبوعياً، وسيتم في كل يوم تبادل 250 إرسالية فقط، كما سيوفر المئات من فرص العمل مما يساهم في خفض نسبة البطالة بالمحافظة، فضلاً عن حصول المحافظة على عائدات مالية تساهم في توفير الخدمات للسكان.

وأوضح مازن الخزاعي مدير ناحية مندلي بالوكالة، وهو أعلى مسؤول إداري في البلدة، أن مدير منفذ مندلي السابق تم إعفاؤه من منصبه بناء على أوامر عليا من الحكومة المركزية، وأن شخصية أخرى استلمت مهام إدارة المنفذ.

ونسبت وكالة شيخخوا للخزاعي قوله "إن إعادة فتح المعبر، الذي أغلق قبل نحو أربعة أشهر بسبب كورونا، سيؤمّن في فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة لمختلف المهنيين".

وافتح منفذ مندلي، الذي أصبح ملف إدارته من اختصاص قوات الرد السريع بناء على قرار من الكاظمي،

يجمع خبراء ومسؤولون على أن دخول العراق في معركة شاملة ضد لوبيات الفساد لاستعادة سيطرة مؤسسات الدولة على عائدات المعابر الحدودية سيخدم خطط الحكومة للنهوض بالاقتصاد المنهك ووضعه في طريق التعافي من تداعيات أزمة الوباء والحروب التي دمرت أساسات نمو ثاني أكبر منتج للنفط في العالم.

بغداد - تشكل الخطة التي أطلقتها الحكومة العراقية لوقف تسرب حصيلة الرسوم الجمركية والضريبية من التجارة عبر المنافذ الحدودية والموانئ إلى جيوب الفاسدين خطوة أولى لقطع الطريق أمام أي محاولة لزيادة تغول إيران في البلاد.

ويعاني العراق العضو في منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) من وضع اقتصادي صعب منذ الاحتلال الأمريكي في عام 2003 وما أعقبه من فوضى أمنية دمرت أسس الاقتصاد الريعي المعتمد على النفط.

ويقول محللون إن المعابر الحدودية والموانئ التجارية تعتبر أحد أكبر المجالات التي نخرتها أفة الفساد منذ العام 2007 أي بعد إعدام الرئيس الراحل صدام حسين.

مصطفى الكاظمي الموائى والمنافذ يجب أن تكون تحت سلطة القانون

ولكن يبدو أن مصطفى الكاظمي، الذي تولّى منصبه قبل أسابيع لديه رأي آخر بشأن طريقة مكافحة ظاهري الفساد والتهريب اللتين تعادان من بين الأسباب التي جعلت العراق يدخل في دوامة من الأزمات المالية المزمعة.

ويقدر حجم ما تفقده الدولة من الأموال، التي تذهب إلى الميليشيات المرتبطة بإيران، بنحو ثمانية مليارات دولار سنوياً، غير أن البعض يعتقد أنه أكثر بكثير من ذلك.

وشدد الكاظمي خلال ترؤسه جلسة للحكومة بمحافظة البصرة الأربعاء الماضي على موقف السلطات القاطع بالسيطرة على المنافذ الحدودية والموانئ البحرية ومحاربة الفاسدين.

وقال إن "الموانئ والمنافذ الحدودية يجب أن تكون تحت سلطة القانون وليس بيد الفاسدين"، كاشفاً عن خطة لإصلاح النظام المالي والإداري "للتحرر من عبودية النفط".

وأكد الكاظمي أن الاعتماد على النفط تجربة فاشلة، وأن سبب قلة الأموال في الوقت الحالي هو سوء الإدارة والاعتماد المطلق على عائدات الطاقة.

ووفق الإحصائيات الرسمية، يرتبط العراق مع جيرانه وهي السعودية والكويت وسوريا والأردن وإيران وتركيا عبر 24 منفذاً حدودياً برياً وبحرياً.

وقد استغلت إيران حالة الفوضى لتستفيد من المعابر الحدودية العراقية حيث يؤكد اقتصاديون أنها من يتحكم

أوبك قلقة من انتكاسة خطتها خوفاً من تفشي موجة ثانية للوباء

وفي إطار تصور الموجة الثانية من تفشي المرض، لن تراجع الخزونات العالمية في الربع الثالث من العام الحالي وستنخفض بمقدار متواضع في الربع الرابع، لتظل مرتفعة عن متوسط خمس سنوات في الدول الصناعية في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بنحو 149 مليون برميل.

وقالت أوبك إنها تريد إبقاء الخزونات عند أو أقل من متوسط السنوات الخمس، وتصورها الأساسي الحالي يتوقع أن تصل مخزونات دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية إلى أقل من متوسط خمس سنوات بنحو 104 ملايين برميل بنهاية 2020 بعد عمليات سحب في وقت لاحق من العام.



التحكم في كمية الإمدادات يمكن

وأيضاً، وهو الأهم لأوبك،، سيؤدي زيادة المخزونات التي تعتبرها المنظمة مؤشراً أساسياً لمراقبة مدى فاعلية إجراءات خفض الإنتاج.

وقالت المنظمة في البحث الذي أعدته لاجتماع لجنة تابعة لأوبك، الأربعاء الماضي، وأوصى خلالها الوزراء بتقليص خفض الإنتاج "يجب أن نلقت النظر إلى أن هذا السيناريو ستمثل فيه الزيادة في المخزون الكلي إلى مستوى غير مسبوق عند 1.218 مليار برميل في 2020".

ومثل هذا الرقم يعني تخزين ما يعادل أكثر من 12 يوماً من إنتاج النفط العالمي بسبب ضعف الطلب.

لكن البحث الداخلي الذي أطلعت عليه رويترز يشير إلى أن تلك الأرقام المستهدفة قد تكون في خطر إذا أجبرت موجة ثانية من المرض الحكومات حول العالم على فرض إجراءات العزل العام من جديد. ومن شأن هذا التصور خفض الطلب بمقدار 11 مليون برميل يومياً في 2020

لندن - تتخوف منظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك) من أن تتعرض إلى انتكاسة في طريق محاولات إنعاش الأسعار في الأسواق خلال ما تبقى من العام بسبب احتمال ظهور موجة ثانية للوباء.

وأظهر بحث داخلي في أوبك أن المنظمة تخشى أن تخفق التخفيضات القياسية التي تنفذها في إعادة التوازن إلى السوق وفي التخلص من أسوأ نخمة للمعرض في التاريخ إذا قوضت موجة ثانية من فايروس كورونا التعافي الاقتصادي هذا العام.

وقالت أوبك وحلفاؤها بقيادة روسيا، وهي المجموعة المعروفة باسم أوبك، إنهم سيقصون القيود القياسية على إمدادات النفط اعتباراً من أغسطس المقبل لاستناداً إلى تعاف تدريجي في الطلب بالترتيب مع تخفيف إجراءات العزل العام حول العالم.

وتتوقع المجموعة أن يرتفع الطلب على النفط بمقدار سبعة ملايين برميل يومياً في 2021 بعد تراجع بمقدار تسعة ملايين برميل يومياً هذا العام. وتريد أوبك زيادة إنتاجها بمقدار ستة ملايين برميل يومياً في 2021.

لكن البحث الداخلي الذي أطلعت عليه رويترز يشير إلى أن تلك الأرقام المستهدفة قد تكون في خطر إذا أجبرت موجة ثانية من المرض الحكومات حول العالم على فرض إجراءات العزل العام من جديد.

ومن شأن هذا التصور خفض الطلب بمقدار 11 مليون برميل يومياً في 2020

24 معبراً حدودياً برياً وبحرياً للعراق مع 6 دول توفر عائدات بقيمة 9 مليارات سنوياً

وتصرّر ثاني أكبر منتج منظمة أوبك بعد السعودية جراء ضربة مزدوجة، أولاهما بانهايار أسعار النفط، وثانيتهما بجائحة كورونا، ما أثر بشكل دراماتيكي على عائداته من النفط. وبلغ متوسط إيرادات العراق الشهرية من النفط نحو 1.4 مليار دولار، أي أقل من ثلث مبلغ الأربعة مليارات ونصف المليار التي تحتاجها البلاد شهرياً لدفع رواتب الموظفين في القطاع العام والتعويضات والتكاليف الحكومية. ومع ازدياد التوقعات المالية سوءاً يوماً بعد يوم، لجأت بغداد إلى الاقتطاع من الرواتب العامة الضخمة في خطوة اصطدمت برفض شعبي كبير خاصة في صفوف المتقاعدين.