

العراق يسعى لتمويل عجز الموازنة بعيداً عن الاقتراض

بغداد - أكد التباين في تصريحات المسؤولين العراقيين حول حاجة الدولة إلى الاقتراض لسدّ العجز الكبير في الموازنة الحالية من عدمه، مدى الارتباك الذي تعيشه الدولة العضو في منظمة أوبك بسبب حجم الأزمات الملقاة على عاتق الحكومة.

وفي الوقت الذي أكدت فيه اللجنة المالية في البرلمان قبل أسبوعين أن الموازنة قد تحتاج إلى جمع ديون من الأسواق الدولية لردم الفجوة المالية، بالتزامن مع احتدام المناقشات حول مسودة مشروع موازنة 2022، أشار مستشار رئيس مجلس الوزراء للشؤون المالية مظهر محمد صالح إلى أن تحسّن الإيرادات النفطية تسمح بتمويل العجز بعيداً عن الاقتراض.

وأشار إلى أنه مع تزايد سقوف الإنفاق لمصلحة الموازنة التشغيلية، وهي ذات طبيعة استهلاكية غالباً، فإن الفرص المتاحة من تحسّن إيرادات النفط لم تردّ الفسحة الكافية لتشغيل قرابة 6 آلاف مشروع تزيد قيمتها عن 100 مليار دولار. وقال صالح إن "تلك المشروعات ستأخذ طريقها الطبيعي إلى التنفيذ بغية تعظيم معدلات النمو الاقتصادي في البلاد ورفع مستويات توظيف العاطلين".

ويؤكد المطلعون على الشأن الاقتصادي العراقي أن ما يتم تخصيصه سنوياً لأغراض المشاريع الاستثمارية الحكومية يذهب أكثر من نصفه لاستدامة قطاع الطاقة، والجزء المتبقى تمتصه ضرورات الحفاظ على مشاريع الخدمات البلدية بالحد الأدنى.

وتتولى الهيئة الوطنية للاستثمار اليوم ودوائر الاستثمار في المحافظات دعم القطاع الخاصة لما له من دور استراتيجي في تنمية البلد، الذي يبرز تحت وطأة مفارقة تتمثل في كونه بلداً نفطياً يمر سكانه بمشكلات معيشية صعبة لم تقدر أي حكومة منذ 2003 على حلّها.

بغداد - أكد التباين في تصريحات المسؤولين العراقيين حول حاجة الدولة إلى الاقتراض لسدّ العجز الكبير في الموازنة الحالية من عدمه، مدى الارتباك الذي تعيشه الدولة العضو في منظمة أوبك بسبب حجم الأزمات الملقاة على عاتق الحكومة.

وفي الوقت الذي أكدت فيه اللجنة المالية في البرلمان قبل أسبوعين أن الموازنة قد تحتاج إلى جمع ديون من الأسواق الدولية لردم الفجوة المالية، بالتزامن مع احتدام المناقشات حول مسودة مشروع موازنة 2022، أشار مستشار رئيس مجلس الوزراء للشؤون المالية مظهر محمد صالح إلى أن تحسّن الإيرادات النفطية تسمح بتمويل العجز بعيداً عن الاقتراض.



ويتوقع مشروع الموازنة الحالية أن تبلغ النفقات الكلية للدولة العراقية في 2021 ما قيمته نحو 113 مليار دولار، بعد أن توقع وصول الإيرادات إلى أكثر من 63 مليار دولار. وتعني هذه المعادلة أن قيمة العجز المتوقعة هي نحو 50 مليار دولار. ونسبت وكالة الأنباء العراقية الرسمية إلى صالح قوله إن "تحسّن الإيرادات النفطية سمح بتمويل عجز الموازنة بعيداً عن الاقتراض"، بينما تكافح الحكومة من لإنجاز الخطة من المشاريع.

وأضاف أن "سقوف الإنفاق في الموازنة التشغيلية على وجه الخصوص، لا تزال عالية ومستنفدة للإيرادات بما فيها عوائد النفط التي تحسنت لتعوض العجز المخطط في الموازنة، وتمويله بالزيادات في إيرادات النفط بدلاً من التوسع بالاقتراض".

ميرسك تدشن أول مركز للتخزين والتوزيع في الإمارات

دبي - وسع عملاق الشحن البحري ميرسك من أعماله في دولة الإمارات بعدما أبرم شراكة جديدة، يتم بموجبها تدشين أول مركز للتخزين والتوزيع للشركة الدنماركية في البلد الخليجي. وأبرمت شركة ميرسك كيان الإمارات مزود الخدمات اللوجستية المتكاملة لنقل الحاويات اتفاقية مع إدارة المنطقة الحرة لجبل علي (جافزا) المركز اللوجستي التابع لهوائى دبي العالمية لإطلاق المركز على مساحة تقدر بعشرة آلاف متر مربع. وأكد كريستوفر كوك المدير العام للشركة أن ميرسك تلتزم بربط وتيسير العلاقة بين عملائها وسلاسل التوريد والإمداد، لاسيما في هذه المرحلة التي ازدادت فيها أهمية توفير مرونة الوصول إلى سلاسل التوريد أكثر من أي وقت مضى.

ونسبت وكالة الأنباء الإماراتية الرسمية إلى كوك قوله إن "إطلاق أول مراكز للتخزين والتوزيع في الإمارات مهم بالنسبة لعمليات ميرسك".

وكان في ما مضى يتم تنفيذ العمليات اللوجستية والتوزيع والشحن البحري لميرسك في المنطقة عبر عدد من الأطراف الخارجية ما كان يؤدي إلى تعقيد مراحل ومتطلبات العمليات اللوجستية.



مكاسب ومنافع متبادلة



التحول إلى مركز تجاري ولوجستي عالمي

القطار الكهربائي السريع يعزز حركة الملاحة في قناة السويس

قناة جديدة على قضبان الحديد تسرّع مرور البضائع وترفع الصادرات إلى أوروبا

وقال أحمد الشامي خبير اقتصاديات النقل واللوجستيات إن "تلك التوسعات بالميناء لها دور بارز في تحويله إلى مخزن للحاويات لأنه يقع في مدخل قناة السويس من الجنوب، بالتالي زيادة تجارة الترانزيت".

وأضاف أن ذلك "يسمح للسفن الضخمة التي تتجاوز حمولتها مليوني طن والتي لا تستطيع عبور قناة السويس بإنزال الحاويات الزائدة في الميناء ثم يتلقى القطار الكهربائي تلك الحمولة لتوصيلها إلى الإسكندرية أو العلمين على المتوسط ما يرفع من تنافسية نقل البضائع بالقناة".

وأوضح الشامي أن تدشين خط السكة الحديدية يدعم التصدير إلى أوروبا من خلال المنطقة الصناعية بالعين السخنة، لأنه يخفض تكلفة نقل السلع المنتجة بالمنطقة والمستهدف تصديرها ما يمثل تحليلاً للنفعات، وتحديد سعر تنافسي للسلع المصرية.

وتشهد تلك المنطقة تطويراً كبيراً لاستيعاب 12 نوعاً من مختلف الصناعات، لاسيما مع توقع بدء العمل بالمنطقة الصناعية الروسية فيها نهاية العام الجاري وجذب صناعات متنوعة، خفيفة ومتوسطة وثقيلة، وتصنيع المركبات والأسمدة والمنتجات الدوائية والمبردات. ولا يمثل الخط الجديد منافسة لقناة السويس أو تحليلاً لمكانتها، وربما يعد قناة ثانية داعمة ذات معدلات مرور أقل، وستمر بالخط الكهربائي بضائع بمعدل سفينة واحدة يومياً، ما يتراوح بين 3 و5 آلاف حاوية.

وأكد فؤاد ثابت عضو جمعية مستثمري بورسعيد أن نقل البضائع من ميناء السخنة إلى الإسكندرية عبر القطار السريع للتصدير إلى أوروبا يمثل خفضاً لتكاليف التجارة الداخلية بنحو الثلث، مقارنة مع نقلها بالشاحنات، إذ يتم نقل 100 حاوية بالشاحنة في المسافة المذكورة بنحو 1900 دولار، بينما يتم نقلها بالقطار السريع بنحو 640 دولاراً.

وأشار لـ "العرب" إلى أن "خط القطار الكهربائي يعزز قدرات الموانئ المصرية، كما يرفع معدلات مرور البضائع الوافدة من أوروبا إلى شرق آسيا والتي تمر من ميناءي الإسكندرية والعين السخنة، ولا تحمل أعداداً كبيرة من الحاويات، وكانت تتعطل حتى تنتظر سفن الفير لنقل الحاويات بين الموانئ، ما يبرهن على أن القطارات ذات جدوى اقتصادية تخدم الملاحة في مصر".

وتابع ثابت "تأتي الخطوة في إطار الرد على بعض الاتفاقات التي عقدتها إسرائيل مع دول عربية، والتي تؤدي إلى ضرب إيرادات قناة السويس في مقتل حال بدأ العمل بها، لأنها تمنع مرور ناقلات النفط القادمة من الخليج عبر قناة السويس".

السكانية المطردة، فضلاً عن تركّز السكان حول الوادي الضيق حيث يعيشون على نحو 6 في المئة فقط من مساحة مصر".

وتنتهج مصر سياسة التوسع في وسائل النقل عبر السكك الحديدية للخروج من الوادي والانتشار أفقياً وتحقيق جودة الحياة بمختلف عناصرها، وتوفير فرص عمل أكثر، واستغلال الثروات الطبيعية في البلاد.

وتعد مصر ثاني دولة بعد المملكة المتحدة تُمَد فيها خطوط السكك الحديدية، وافتتحت في عام 1856 كأول سكة حديدية في أفريقيا والشرق الأوسط، وبدأ إنشاؤها عام 1834، حيث تم تشييد القضبان بين خط السويس والإسكندرية.



حسن مهدي
مصر تلجأ للقطارات
السكك منذ إنشائها

وأكد حسن مهدي، أستاذ هندسة النقل والطرق في كلية الهندسة بجامعة عين شمس في القاهرة، أن خط السكة الحديدية مكمل لقناة السويس، خاصة إذا كانت الحمولات غير ضخمة، فمع وجود سفينة تحمل آلاف الحاويات قد يرفض أصحابها تفريغها ونقلها إلى القطار ثم تفريغها عند الوصول إلى الميناء المستهدف إذ يمثل ذلك ارتفاعاً في التكاليف.

وتتمتع تجهيز عربات نقل البضائع بالقطارات لتحميل البضائع الصلبة بمختلف أنواعها مثل السلع الهندسية والمعدات الكهربائية أو السائلة مثل النفط، وكذلك بضائع السلع الغذائية والاستراتيجية مثل القمح.

ولدى مصر خط سكة حديدية قائم ويعد موازياً لقناة السويس، ويعمل بوقود الديزل (السولار)، ويربط بين ميناء القنطرة (السويس) والإسماعيلية وبورسعيد، ويستخدم لنقل الركاب والبضائع والأليات العسكرية.

وتعزز القاهرة تدشين قطار كهربائي لربط الإسكندرية وبورسعيد بأطوال 250 كيلومتراً، وبدأت الهيئة القومية للاتفاق في إعداد الدراسات الخاصة بالمشروع في أغسطس الماضي وسيتم ربطه بموانئ الإسكندرية وبورسعيد ودمياط، وربه مع الخط القائم (السويس) الإسماعيلية - بورسعيد، ومع الميناء الجاف المزمع تأسيسه في دمياط على البحر المتوسط لتعظيم نقل البضائع بين الموانئ.

تعي مصر أهمية قناة السويس باعتبارها أهم ممر مائي في العالم وتسعى لإرساء موطنٍ قدم ثابت عليها عبر تحركات بدأت أخيراً بتوسيعها مرة ثانية تحسباً لأزمات طارئة كي لا تتكرر حادثة جنوح السفينة "إيفر جيفن" في مارس الماضي، وحالياً تسرعت في تدشين خطوط سكك حديدية بمحاذاة القناة لدعم حركة الملاحة فيها، وهي الخطوة التي تعزز دور محور قناة السويس.

القاهرة - عززت مصر مجال النقل بالسكك الحديدية أخيراً من خلال مشروع ضخم يهدف إلى إنشاء 1800 كيلومتر من الخطوط الحديدية الجديدة، وتم التعرف على تسميته بالقطار الكهربائي السريع. وأبرمت شركة سيمزن الألمانية عقداً مع الهيئة القومية المصرية للاتفاق مؤخراً لبناء 660 كيلومتراً تمثل المرحلة الأولى من المشروع القومي لشبكة السكك الحديدية والتي تشمل تدشين خط يربط البحرين الأحمر والمتوسط، ما يُعد "قناة السويس الجديدة" تسير على قضبان حديدية.

وسينقل الخط ما يصل إلى 30 مليون شخص سنوياً ويوفر نحو 50 في المئة من زمن السفر، ويقلل الخط المهرب انبعاثات الكربون بنسبة 70 في المئة مقارنة بالنقل الحالي للمركبات، وسيبدأ التشغيل التجريبي بعد عامين.

وتنفذ الشركات المصرية المشاركة مع سيمزن في المشروع الأعمال المدنية والتمهيدية والمحطات والجسر الذي يتحرك عليه القطار، فضلاً عن الأعمال الصناعية من الكباري والأنفاق.

وتضم المرحلة الثانية إنشاء خط من الساس من أكتوبر حتى أسوان بمحاذاة نهر النيل في الجهة الغربية لخدمة المجمعات التنموية والمدن الجديدة بطول 850 كيلومتراً، ويتم إعداد الدراسات الفنية له.

أما المرحلة الثالثة فتشمل تدشين خط سكة حديدية يربط بين قنا والأقصر في جنوب مصر مع سفاجا والغردقة على البحر الأحمر بطول 300 كيلومتر.

ويربط الخط البالغ طوله 660 كيلومتراً البحر الأحمر بالمتوسط، ما يعزز الدور الريادي لقناة السويس في نقل البضائع ويسهل انسيابها من ميناء العين السخنة إلى ميناء الإسكندرية أو الموانئ الجديدة مثل ميناء جرجوب الجديد في غرب مرسى مطروح بمنطقة النجيلة.

وقال خبراء النقل واللوجستيات إن وجود شبكة من خطوط السكك الحديدية بمحاذاة قناة السويس لن يهدد مكانتها أو يؤثر عليها سلباً، بل سيدعم دورها وسيرسخ موقعها الجغرافي الرائد، علاوة على نقل الركاب أيضاً بسرعة تصل إلى 230 كيلومتراً في الساعة، وتنفيذ مشروعات التنمية وتعمير المناطق التي تمر بها السكة الحديدية.

ولا توجد مخاطر تهدد الإيرادات والعملية الصعبة المتدفقة إلى البلاد من جراء وجود خطوط السكة الحديدية،

وتعزز مصر أهمية قناة السويس باعتبارها أهم ممر مائي في العالم وتسعى لإرساء موطنٍ قدم ثابت عليها عبر تحركات بدأت أخيراً بتوسيعها مرة ثانية تحسباً لأزمات طارئة كي لا تتكرر حادثة جنوح السفينة "إيفر جيفن" في مارس الماضي، وحالياً تسرعت في تدشين خطوط سكك حديدية بمحاذاة القناة لدعم حركة الملاحة فيها، وهي الخطوة التي تعزز دور محور قناة السويس.

القاهرة - عززت مصر مجال النقل بالسكك الحديدية أخيراً من خلال مشروع ضخم يهدف إلى إنشاء 1800 كيلومتر من الخطوط الحديدية الجديدة، وتم التعرف على تسميته بالقطار الكهربائي السريع. وأبرمت شركة سيمزن الألمانية عقداً مع الهيئة القومية المصرية للاتفاق مؤخراً لبناء 660 كيلومتراً تمثل المرحلة الأولى من المشروع القومي لشبكة السكك الحديدية والتي تشمل تدشين خط يربط البحرين الأحمر والمتوسط، ما يُعد "قناة السويس الجديدة" تسير على قضبان حديدية.

وسينقل الخط ما يصل إلى 30 مليون شخص سنوياً ويوفر نحو 50 في المئة من زمن السفر، ويقلل الخط المهرب انبعاثات الكربون بنسبة 70 في المئة مقارنة بالنقل الحالي للمركبات، وسيبدأ التشغيل التجريبي بعد عامين.

وتنفذ الشركات المصرية المشاركة مع سيمزن في المشروع الأعمال المدنية والتمهيدية والمحطات والجسر الذي يتحرك عليه القطار، فضلاً عن الأعمال الصناعية من الكباري والأنفاق.

وتضم المرحلة الثانية إنشاء خط من الساس من أكتوبر حتى أسوان بمحاذاة نهر النيل في الجهة الغربية لخدمة المجمعات التنموية والمدن الجديدة بطول 850 كيلومتراً، ويتم إعداد الدراسات الفنية له.

أما المرحلة الثالثة فتشمل تدشين خط سكة حديدية يربط بين قنا والأقصر في جنوب مصر مع سفاجا والغردقة على البحر الأحمر بطول 300 كيلومتر.

ويربط الخط البالغ طوله 660 كيلومتراً البحر الأحمر بالمتوسط، ما يعزز الدور الريادي لقناة السويس في نقل البضائع ويسهل انسيابها من ميناء العين السخنة إلى ميناء الإسكندرية أو الموانئ الجديدة مثل ميناء جرجوب الجديد في غرب مرسى مطروح بمنطقة النجيلة.

وقال خبراء النقل واللوجستيات إن وجود شبكة من خطوط السكك الحديدية بمحاذاة قناة السويس لن يهدد مكانتها أو يؤثر عليها سلباً، بل سيدعم دورها وسيرسخ موقعها الجغرافي الرائد، علاوة على نقل الركاب أيضاً بسرعة تصل إلى 230 كيلومتراً في الساعة، وتنفيذ مشروعات التنمية وتعمير المناطق التي تمر بها السكة الحديدية.