

العراق يعجز عن فك ارتباطه بإمدادات الكهرباء الإيرانية

الكهربائية المنزلية الصغيرة، أو المولدات الأهلية التي تزود الأحياء السكنية بالطاقة، مقابل اشتراك شهري، ما ينقل كاهل المواطنين بشكل كبير. وكانت الحكومة العراقية قد شددت في شهر مايو الماضي، على عدم تسييس قطاع الكهرباء في ظل تقاطع المصالح الدولية المرتبطة بمشاريع إنهاء الأزمة المزمنة.

وأعلنت حينها بلوغ طاقة التوليد مستويات قياسية وتحقيق فائض، وهو ما أثار التساؤلات بشأن مستقبل شراء الإمدادات الإيرانية.

وتقول مصادر حكومية إن الولايات المتحدة تضغط على بغداد للشراكة مع شركات أميركية، مثل جنرال إلكتريك واكسون موبيل وهانوييل، ووقف الاعتماد على الطاقة الإيرانية.

وتكمن صعوبة مهمة وزارة الكهرباء في انقسام البرلمان والحكومة بين فريق يدين بالولاء لإيران، وفريق متحفظ على نفوذها، في ظل ضغوط أميركية لوقف شراء الكهرباء والغاز من إيران.

كما توجد تقاطعات بشأن عقود التطوير الشامل للكهرباء بعد تفضيل بغداد لشركة سيمزن الألمانية لتولي تلك المهمة، بموجب عقود تصل قيمتها إلى 16.5 مليار دولار.

ولا تشمل تلك الأرقام إقليم كردستان شبه المستقل في شمال العراق. وأكد جبر بشأن اعتماد العراق على إيران أن هذا الأمر اضطراري لأن البلاد لا تمتلك قدرات توليدية كافية لتغطية الطلب المتزايد على الكهرباء. لكنه أشار إلى أن العراق يتوقع تنويع موردي الكهرباء، إذ من المتوقع أن يبدأ تشغيل الربط الكهربائي مع دول عربية في الخليج في صيف 2020، مع طاقة توليد نحو 500 ميغاوات.



عباس جبر
نستورد سبعة غيغوات من الكهرباء من إيران لتعويض الفجوة

وقال جبر إن "المبالغ المحصلة من المستهلكين العراقيين تكفي لتغطية ما يقل عن عشرة بالمئة من تكاليف الإنتاج ومع ذلك نحاول تعزيز الطاقة الإنتاجية مستقبلاً"، دون أن يذكر أي تفاصيل. وتسببت الأضرار التي خلفها تنظيم داعش المتطرف في خفض الطاقة الإنتاجية المحلية بنحو 4.5 غيغوات. ويلجأ العراقيون إلى بدائل الطاقة الكهربائية لسد النقص الحاد، كالمولدات

القاهرة - أقر العراق أمس بعجزه عن فك ارتباطه بإمدادات الكهرباء الإيرانية، رغم الضغوط المسلطة عليه من قبل الولايات المتحدة، نتيجة العقوبات المفروضة على إيران.

وقال عباس جبر وكيل وزارة الكهرباء العراقية، خلال مؤتمر للطاقة بالعاصمة المصرية القاهرة الأربعاء، إن بلاده "تستورد سبعة غيغوات من الكهرباء من إيران لتعويض الفجوة بين الإنتاج المحلي من الكهرباء واحتياجات البلاد الفعلية".

ورجح أن يحقق العراق، الذي يعيش على وقع احتجاجات شعبية ضد السلطة، الاكتفاء الذاتي من الكهرباء في غضون ثلاث سنوات، لكنه أكد أن ذلك يمثل تحدياً بسبب أن المستهلكين يدفعون نسبة من تكاليف الإنتاج.

ويعاني العراق من نقص كبير في إمدادات الكهرباء بفعل العديد من المشاكل، مثل بينها انهيار البنية التحتية في العديد من المدن بسبب الحرب المستمرة منذ الغزو الأميركي في عام 2003.

ووفق البيانات الرسمية، تبلغ الطاقة الإنتاجية المحلية للكهرباء 19.5 غيغوات من الكهرباء، بينما تحتاج البلاد إلى 26.5 غيغوات، حيث تعوّض الواردات من إيران تلك الفجوة.

الأردن يحاول كبح فوضى تطبيقات النقل التشاركي

شركات عربية ناشئة تشعل المنافسة في أسواق المنطقة



قطاع محاصر بالأزمات

خلال تطبيقي ترحال ومشواري، كما قامت مجموعة من الشباب اللبنانيين بإطلاق تطبيق يلا باص.

كما أعلنت شركة عراقية ناشئة العام الماضي عن إطلاق تطبيق تاكسي ريم، في خطوة جديدة من شأنها تقديم خدمات ناجحة تتوافق مع متطلبات السوق العراقي.

وتجد شركة بولت الأوروبية صداها في تونس بعد دخول حوالي ألف سائق على منصتها الرقمية قبل حتى انطلاقتها الفعلي في البلاد، وهي توفر حوافز متعددة كالتعريف المنخفضة في حال استعمال التقنية مرتين في اليوم أو أكثر.

وتتنافس هذه البلدان ذات الموارد المحدودة على الاستفادة من أرباح النقل الذي اقتادا بتجارب سابقة، مستغلة في ذلك التكنولوجيا الحديثة التي باتت تتدخل في أغلب أنشطة الحياة.

ويرى محللون أن اللجوء لتطبيقات النقل التشاركي في هذه البلدان يعطي إشارات لنجاح التجربة في سوق الشرق الأوسط والذي تتزايد المنافسة فيه بشكل كبير نظراً إلى العائدات الضخمة التي تحققها مثل هذه المشاريع الواعدة.

ويشير خبراء إلى أن الدول ذات الموارد الضعيفة ومحدودة الإمكانيات وجدت في مجال التاكسي الذي قشرة نجاتها للخروج من الكبوة الاقتصادية، فسعت إلى رقمنة الخدمات لمواكبة التطور التكنولوجي.

ويرى مراقبون أن الاهتمام بتطبيق التاكسي، سيعزز من قدرة البلدان على استيعاب التطور التكنولوجي المتسارع في نسق تنافسي كبير شامل لكل القطاعات.

وتعتمد حلول النقل التشاركي، على تطبيقات ذكية تقدم معلومات عن وجهة السائق وتحديد سعر الرحلة للراكب، مما يعطي الحرية في اختيار ما يناسبه من الوقت والسعر للوجهة التي يرغب في الذهاب إليها.

وتساهم الخدمة الذكية في تقليل الأعباء المالية على الأفراد سواء كانوا سائقين أو ركاباً إذا اشتركوا في الرحلة نظراً إلى أن سعرها عادة ما يفوق السعر العادي لأن السائق يكفل الراكب مسافة وصوله إليه ضمن تعريفة نقله.

ونظراً إلى الكلفة العالية لبعض التطبيقات، خصوصاً في تونس التي تشهد أزمة اقتصادية، وفرت شركة بولت الأوروبية حوافز التخفيض في التعريفة للتنقل اليومي الذي يفوق رحلتين في اليوم.

وتشكل البنية التحتية المتردية عائقاً أمام نشاط هذه الخدمات في كثير من الأحيان، مما يجعلها في مواجهة يومية مع الممرات المتدهورة والافتقار للمروية الذي يضاعف استهلاك الوقود في حالات التوقف المتتالية.

رضخت السلطات الأردنية لضغوط قطاع الأجرة التقليدي بالإعلان عن وقف منح المزيد من التراخيص لشركات النقل التشاركي لضبط فوضى انتشار التطبيقات الذكية في البلاد، بعد أن تسببت في خسائر للعاملين في القطاع وباتت تهدد نشاطهم بشكل أكبر.

عمان - قررت الحكومة الأردنية وقف منح تراخيص جديدة لشركات التطبيقات الذكية، وعدم التجديد للسيارات العاملة حالياً على هذه التطبيقات، إلا بعد التاكيد من وضع طبعه جانبية، اعتباراً من مطلع 2020.

وخلف دخول التطبيقات الذكية على خط النقل العام في الأردن موجة من الجدل الذي لا ينتهي، نظراً إلى منافسته لقطاع التاكسي التقليدي الذي اعتبر التطبيقات سبباً في قطع رزقه.

وتواجه تطبيقات سيارات النقل التشاركي مقاومة شديدة في أسواق عديدة بانحاء العالم، بسبب نموها المتسارع على حساب قطاع سيارات الأجرة التقليدي.

وحسب هيئة تنظيم النقل البري الأردنية يأتي القرار نظراً إلى تزايد أعداد السيارات غير الحاصلة على تصاريح للعمل على تقديم خدمات التطبيقات الذكية، والفرص الحاصلة في القطاع نتيجة عمل تلك السيارات.

ويتفق مسؤولون وخبراء أردنيون على أن أزمات السير المستمرة التي تشهدها شوارع البلاد، تلقي باثار اقتصادية سلبية، سواء على مستخدمي المركبات، أو على منظومة النقل كاملة، نتيجة لزيادة الضغط على البنى التحتية واستهلاك الوقود.

ومن بين أسباب هذه الأزمات، يؤكد هؤلاء أن النتيجة النهائية، رفعت باتجاه زيادة امتلاك المركبات الخاصة، في ظل غياب وسائل نقل سهلة، وهو من أهم مسببات الاختناقات المرورية التي تشهدها الشوارع.

ويكتسب قطاع سيارات الأجرة زخماً كبيراً في البلدان العربية، بعد ولوجه عالم التكنولوجيا من بوابة التطبيقات الذكية وهو ما مثل ثورة في رقمنة النقل، الذي أصبح قطاعاً خدمياً يعول عليه لدعم الاقتصاد، نظراً إلى خلقه لمنافسة ساهمت في حركة السوق.

وانكبت العديد من البلدان خلال السنوات الأخيرة على رقمنة قطاع النقل البري لتخفيف الازدحام المروري ومجاراة التطور التكنولوجي من خلال تطبيقات الذكية، حتى باتت التقنية المستجدة مجالاً مغرباً للاستثمار داخل المناطق النامية التي تبحث عن أبسط السبل لدعم اقتصادياتها الهشة.

وأولت عمان اهتماماً كبيراً للنهوض بالتنقل الذكي عبر التطبيقات المستخدمة في الهواتف المحمولة، ووفرت التراخيص بكثرة في محاولة منها لتدارك تخلف قطاع النقل البري الذي

وتضم مصر 3 شركات تعمل في المجال وهي سويفل وباص بورت وبلو باص، كما ظهر في الكويت تطبيق أبي تاكسي، وأطلق مصرف التجارة والتنمية الليبي عبر شركة واصل تطبيق رحال. وظهرت في السودان شركتان محليتان تتنافسان على نقل الركاب من

طموحات سودانية لتوزيع الدعم النقدي على الفقراء

الماضي، وتحقيق معدل نمو 5.1 بالمئة. وتحاصر كل هذه الوقائع محاولات الحكومة للإصلاح ليظل باب الاقتراض بدوره موصداً أمامها نظراً إلى أن الدعم الأجنبي مشروط برفع الدعم الحكومي عن السلع الأساسية.

وتضاف أزمة أسعار صرف العملة المحلية منذ عامين، إلى جبل المشكلات التي يعانيها البلد، بالتزامن مع شح النقد الأجنبي وزيادة الطلب عليه، ليلعب سعر صرف الدولار 80 جنيهاً.

وتفنت الحكومات المتعاقبة محاولات حديثة لإصلاح سعر الصرف من خلال خفض قيمة العملة لمواجهة تدبدها في السوق الرسمية جراء الأزمة الاقتصادية المستمرة.



كمال أحمد يوسف
انحدار قيمة الجنيه مره ضعف الإنتاج وغياب الدعم الخارجي

وأرجع أستاذ الاقتصاد وعميد كلية التجارة بجامعة النيلين كمال أحمد يوسف أسباب عدم استقرار سعر الصرف إلى ضعف الإنتاج وغياب الدعم الخارجي وتوقف صادرات الثروة الحيوانية.

ونسبت وكالة شينخوا الصينية ليوسف قوله إن "تعافي البلاد من أزمته الاقتصادية يستوجب إيقاف الحرب وتحقيق السلام والاستفادة من مخرجات المغربيين وتحفيزهم وخلق علاقات خارجية جيدة".

وتوقع متعاملون في سوق النقد الأجنبي أن تشهد الأيام المقبلة ارتفاعاً أكبر في أسعار العملات الأجنبية، ولاسيما الدولار مع تزايد الطلب العالمي على العملات الأجنبية وقلّة النقد الأجنبي.

فرضت الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية المتردية بالسودان على الحكومة التفكير في تقديم دعم نقدي مباشر للمواطنين، في سياق الموازنة المقبلة لامتناس الغضب الشعبي المتنامي، في ظل ارتفاع أسعار السلع والخدمات الأساسية، وتردي مستوى المعيشة نتيجة تدهور سعر صرف العملة المحلية بشكل غير مسبق.

الخرطوم - أجبر تصاعد السخط الشعبي في السودان جراء هشاشة الأوضاع الاقتصادية والسلطات البحث في سبل تخفيف الأزمة الاجتماعية للمواطنين، من خلال وضع خطة لتوزيع الدعم النقدي المباشر على الفقراء.

وتهدف الخطة إلى تخفيف الضغوط على القدرة الشرائية نظراً إلى محدودية الدخل وضعف موارد البلد، الذي يعاني من المديونية والفقر والانقسام، إضافة إلى التبعات السياسية التي خلفها حكم الرئيس السابق عمر البشير، والتي القت بظلالها على كل القطاعات.

وأكد رئيس الوزراء السوداني عبدالله حمدوك الثلاثاء، أن بلاده "تناقش أفكاراً كثيرة منها تقديم تحويلات نقدية للفقراء إلى جانب الدعم المزمع للمواد الغذائية والسلع الأساسية الأخرى".

وقال خلال زيارة إلى دارفور بغرب البلاد حيث يستشري الفقر بعد صراع وعنف طيلة أكثر من 15 عاماً إن "قضية الدعم واحدة من أهم وأكبر التحديات"، وادى نقص الغذاء والوقود والدواء، بالتزامن مع ارتفاع الأسعار، إلى خروج محتجين إلى الشوارع والإطاحة بالرئيس عمر البشير في أبريل الماضي.

وظل الاقتصاد في حالة اضطراب مع تقاوض السياسة على صفة لتقاسم السلطة لثلاث سنوات بين المجلس العسكري والمدنيين.

ونسبت وكالة رويترز لحمدوك قوله إن، "التحويلات النقدية، إحدى الأفكار التي نوقشت لتعويض خفض دعم الغذاء والمواد الأخرى".

وبحسب إحصائيات سابقة، فإن قيمة الدعم الموجهة للوقود يصل إلى 2.25 مليار دولار سنوياً، فيما يصل الدعم للفحم 365 مليون دولار سنوياً.

ويواجه السودان تحدياً قادماً وهو العمل على تحقيق الموازنة بين الحاجة إلى مساعدات مالية قصيرة الأجل، وبين المخاطرة في الاقتراض بتكلفة عالية. وواجهت الحكومات المتعاقبة طيلة ثلاثة عقود في عهد البشير عجزاً ضخماً في الموازنات العامة، بسبب دعم الوقود والخبز ومنتجات أخرى.

ويرى خبراء أن الموازنة المقبلة تمثل تحدياً كبيراً نظراً إلى صعوبة التوفيق بين تكثيف موارد البلد وتلبية الحاجات الاجتماعية، لاسيما مع توقف القروض والمخ من المؤسسات الدولية، وفي مقدمتها البنك وصندوق النقد الدوليين.



اتساع دائرة الفقر