اقتصاد

خيارات الترفيه تضيق على اللبنانيين

بيروت ـ **هديل الزعبي**

ينقطع التيار الكهربائي في لبنان بشكلٍ شبه متواصل، فتضيق البيوت على سكانها في ظل ارتفاع درجات الحرارة. مشهد افتراش «الشرفات» ليلاً أصبح طبيعياً، فيما يمر النهار ببطءٍ شديد في البيوت، الأمر الذي يدفع العديدين إلى الهروب نحو المساحات العامة. لكن في ظل الانهيار المالي الذي يقع على رؤوس الأكثر فقراً، أصبحت الأسر تحتسب أيضاً كلفة هذا الخيار، ومنها ثمن المواصلات والطعام. أما عن المسابح والفنادق والمنتجعات السياحية فهي لا تشكل ملجأ إلا لنسبة قليلة من الذين يملكون العملة الصعبة.

يظل متنزه نهر الأولي في مدينة صيدا (جنوب لبنان)، مزدحماً طيلة أيام الأسبوع، يقصده سكان المدينة أو آخرون من بيروت وغيرها من المدن كمتنفسٍ غير مكلفٍ لهم. عائلة كاملة هنا على ضفاف النهر أتت من منطقة المصيطبة (بيروت)، وهي مكونة من الوالد والوالدة و4 أخوات و5 أحفاد. تقول هاجر جكمرا، إحدى الأخوات، لـ«العربي الجديد»: «ذهبنا في الأسابيع السابقة إلى كورنيش عين المريسة والمنارة في بيروت، لكنه أصبح مزدحماً كثيرا، فقررنا الخروج من منطقة بيروت». تضيف «لا نقدر على البقاء نهاراً في المنزل حيث ترتفع درجات الحرارة وتغيب الكهرباء، أما اشتراك المولد فكلفته مقابل 4 ساعات تغذية ليلاً 850 ألف ليرة» (الدولار حوالي 19 ألف ليرة). تكمل «يكلفنا المجيء إلى هنا ثمن طعام لعائلتنا الكبيرة وما يقارب 100 ألف ليرة ثمن بنزين، فيما كلفة دخول المسابح مرتفعة، فبعضها يتطلب دخولها 50 ألف ليرة».

وارتفعت تعرفة النقل الرسمية بنسبة 50 في المائة وأصبحت تسعيرة سيارة الأجرة 6000 ليرة رسمياً، إلا أن أصحاب سيارات الأجرة لا يلتزمون بهذه التسعيرة نظراً لشح مادة البنزين إلا من السوق السوداء، الأمر الذي يزيد أكلاف العائلات من محدودي الدخل حيث، ما زال الحد الأدنى للأجور عند 650 ألف ليرة.

تعيش نجمة خوشو مع زوجها في منطقة الفوار في صيدا، حيث لا دخل شهريا ثابتا لهما. تقول لـ«العربي الجديد»: «جئت إلى المتنزه مع صهري وابنتي، لكن لوحدي لا أقدر على دفع ثمن مواصلات. يذهب زوجي (80 عاماً)، يومياً مشياً على الأقدام نظراً لارتفاع تسعيرة التاكسي. أما في ساعات النهار فنحن نختنق بالفعل، ولا نعلم إلى أين نذهب إلا إلى هذه المساحات».

يقول بيار أشقر، رئيس نقابة المنتجعات السياحية، لـ«العربي الجديد»، إن «هناك فجوة بين المداخيل وأسعار أماكن الترفيه، فهناك شريحة واسعة من الناس قاطعت الذهاب إلى المسابح. لذا تعتمد الأخيرة على المغتربين اللبنانيين أو الذين ما زالت لديهم أموال في المصارف بالدولار ويسحبونها ولو بالتقسيط».

أما عن التراجع في أعمال القطاع، فيشرح «تعاني المؤسسات السياحية اليوم من تراجع في المداخيل بين 60 إلى 70 في المائة، فمثلاً في بعض الفنادق كان سعر الغرفة يومياً 200 دولار أما اليوم فيصل السعر إلى ربع هذه القيمة». يضيف «لقد بدأ القطاع في اعتماد سياسة المقاومة للبقاء، بالإضافة لاعتماد بعض الحلول المؤقتة، وهي أيضاً طويلة المدى، مثل تسكير بعض الأقسام أو الاعتماد في الإنارة على الطاقة الشمسية».

(نيكولاس عصفوري/ فرانس برس)

مكافحة الفقر في الصين

أعلنت مجموعة علي بابا العملاقة للتجارة الإلكترونية، الجمعة، أنها ستنفق 15,5 مليار دولار لدعم حملة الرئيس شي جين بينغ لنشر الرخاء في الصين بشكل أكثر توازناً ومكافحة الفقر. وقالت علي بابا إنها ستستثمر في 10 مشاريع لخلق فرص عمل و«رعاية الفئات الضعيفة» والابتكار التكنولوجي. تعهدها البالغ 100 مليار يوان يتضمن 20 مليار يوان (12,5 مليار دولار) لصندوق «الحد من عدم المساواة في الدخل» في إقليم تشجيانغ، مسقط رأس الشركة، جنوب شنغهاي. وأعلنت علي بابا وغيرها من عمالقة التكنولوجيا الصينيين، بما في ذلك تنسيت القابضة للألعاب وخدمة الوسائط الاجتماعية، عن خطط للاستثمار في الرعاية الاجتماعية وتطوير التكنولوجيا وأولويات الحزب الحاكم الأخرى.

الفئات النقدية الصغيرة تُربك المصارف السودانية

الخرطوم ـ **هالة حمزة**

تسببت طباعة البنك المركزي السوداني العملات النقدية الورقية الصغيرة من فئتي 10 و20 جنيهاً بكميات كبيرة في خلق أزمة كبرى بسبب تراجع قوتها الشرائية بشكل كبير طيلة الفترة الماضية، ما دفع عدداً من المصارف في الخرطوم إلى عدم قبول أي مبالغ من عملائها تتضمن هذه الفئات، فيما يقبلها البعض نظير عمولة بقيمة 10 جنيهات عن كل حزمة. واشتكى عدد من عملاء المصارف لـ «العربي الجديد» من رفض المصارف التي يتعاملون معها استلام ودائعهم من تلك الفئات والاكتفاء بالفئات الكبيرة فقط 50 و100 و500 جنيه.

وقال محمد علي الأمين لـ«العربي الجديد» إنه لا يعلم أين يذهب بهذه الفئات والتي تتواجد بحوزته بكميات كبيرة، بعد رفض المصرف الذي يتعامل معه استلامها بسبب صغر حجمها وضعف قيمتها.

وأكدت انتصار محمد لـ«العربي الجديد» أن هذه المشكلة تؤرق الكثير من العملاء، وحذرت من أن يؤدي التباطؤ في حسمها إلى عواقب وخيمة وإعادة اهتزاز ثقة العملاء بالنظام المصرفي، داعية البنك المركزي السوداني للإسراع في استلام هذه الأموال من المصارف. وشكا المدير العام لمصرف الأسرة صالح جبريل لـ «العربي الجديد» من تواجد مبالغ بكميات كبيرة من هذه الفئات الصغيرة بـ45 خزنة من خزن المصرف في العاصمة الخرطوم وفروع الولايات، مؤكدا رفض البنك المركزي استلام أو تحويل هذه المبالغ لفئات كبيرة. وقال إن طبيعة مصرف الأسرة قائمة على التعامل مع الفئات والشرائح محدودة الدخل في المجتمع والتي يكثر لديها تداول هذه الفئات ما يضطر المصرف لاستلامها، محذرا من أن يؤدي استمرار الوضع من دون حلول جذرية من البنك المركزي إلى انكشاف أرصدة عدد من المصارف بما فيها مصرف الأسرة . وقال المدير العام السابق لبنك المال المتحد كمال الزبير لـ«العربي الجديد» إن الفئات النقدية الصغيرة تعتبر مشكلة كبرى للمصارف وعملائها معا وكان على البنك المركزي التحسب لها قبل إصداره قرار تعويم الجنيه.

وأشار إلى أن الورقة النقدية فئة الـ 20 جنيها تعادل في قيمتها أقل من 1 سنت أميركي، ولذلك فإن الحل الوحيد هو سحبها من التداول واستبدال ما يعادلها بفئات أكبر. وطالب البنك المركزي السوداني بسحب فئة الـ 100 جنيه تدريجياً أيضاً من السوق.

أخبار

رفع توقعات النمو في منطقة اليورو

رفع بنك أوف أميركا سيكيوريتيز توقعاته لنمو وتضخم منطقة اليورو، متنبئا بأن ينمو اقتصاد التكتل 4,8 في المائة في العام الجاري، ارتفاعا من توقع سابق 4,2 في المائة بفضل انتعاش أكبر من المتوقع لإعادة فتح الأنشطة.

وقال بنك الاستثمار الأميركي في مذكرة أرسلها الجمعة إنه يتوقع الآن نمو منطقة اليورو 3,7 في المائة في 2022، مقابل 3,5 في المائة توقعها في السابق. كما رفع توقعه للتضخم في التكتل إلى 2,2 في المائة في العام الجاري من توقع سابق لاثنين في المائة.

مشاورات لبنانية سورية حول الطاقة

يزور وفد وزاري لبناني السبت دمشق، وفق ما أفادت به وزارة الإعلام السورية، في أول زيارة رسمية حكومية رفيعة المستوى إلى سورية منذ اندلاع النزاع قبل عشر سنوات، بهدف بحث استجرار الطاقة والغاز من مصر والأردن عبر سورية. وأوردت وزارة الإعلام السورية في دعوة للصحافيين في دمشق أن وزير الخارجية فيصل المقداد سيستقبل السبت الوفد اللبناني المؤلف من نائبة رئيس حكومة تصريف الأعمال وزيرة الدفاع والخارجية زينة عكر ووزير المالية غازي وزني ووزير الطاقة ريمون غجر والمدير العام للأمن العام اللواء عباس إبراهيم.

ترجيح استمرار أزمة أشباه الموصلات

توقع رئيس شركة فرنسية تنتج أشباه الموصلات الجمعة أن يتواصل نقصها الذي أجبر مصنّعي السيارات حول العالم على إبطاء الإنتاج حتى العام 2023. وتسبب وباء كوفيد بازدياد طلب المستهلكين على الأجهزة الإلكترونية، لكن قطاع صناعة السيارات كان الأكثر تضررا من نقص الشرائح التي تعد أساسية للعديد من الأنظمة في السيارات الحديثة. وأفاد الرئيس التنفيذي لشركة «سيوتيك» بول بودر لإذاعة «راديو كلاسيك» الفرنسية، بأن النقص «سيتواصل بكل سهولة على مدى تسعة فصول» مالية، ما يعني أنه سيستمر حتى العام 2023.

استبعاد شركات إسرائيلية من الصندوق النرويجي

قال صندوق الثروة السيادي النرويجي البالغ حجمه 1,4 تريليون دولار إنه استبعد أكبر منتج للنفط في الهند مؤسسة النفط والغاز (أو.إن.جي.سي) من محفظته بسبب مخاوف تتعلق بأنشطتها في جنوب السودان. كما استبعد أكبر صندوق للثروة السيادية في العالم ثلاث شركات إسرائيلية، هي إلكو، ووحدتها التابعة إلكترا وأشتروم بسبب روابطها بمستوطنات إسرائيلية في الضفة الغربية.

مالية عامة

عجز الموازنة العراقية

تعويل على سعر النفط وزيادة الصادرات

يواجه العراق أزمة مالية على الرغم من ارتفاع أسعار النفط، وفي حين تشكو الحكومة من عجز الموازنة يدعو البرلمانيون إلى الاستفادة من الإيرادات النفطية

بغداد ـ **سلام الجاف**

تجاوزت أسعار النفط 70 دولاراً، إلا أن السلطات العراقية ما زالت تتحدث عن وجود عجز في الموازنة التي وضعت على أساس بيع برميل النفط بـ45 دولاراً فقط. وبالتزامن مع ذلك، يواصل العراق إجراءاته التقشفية التي اعتمدها مطلع العام الحالي ومن بينها خفض قيمة العملة المحلية بواقع 1450 ديناراً للدولار الواحد بعد ثباتها لسنوات عند عتبة 1200 دينار للدولار، واقع دفع العديد من البرلمانيين إلى الدعوة لوقف خطط الاقتراض وسد العجز بالإيرادات النفطية.

ولكن، في تناقض مع الرواية الحكومية، أكدت لجنة الاقتصاد والاستثمار في البرلمان العراقي أن العجز لم يعد موجوداً بسبب ارتفاع سعر النفط، وزيادة كميات التصدير. وقال عضو اللجنة عطوان العطواني، إن الحديث عن وجود عجز يجب أن يعتمد على معطيات رقمية، مؤكداً في حديث مع «العربي الجديد» أن فارق السعر كبير بين الرقم الذي بنيت عليه الموازنة وبين سعر البرميل حالياً. وأشار إلى أن كميات النفط التي بصدّرها العراق زادت هي الأخرى عبر اتفاقات ثنائية مع عدة دول، في المقابل لا يوجد إنفاق مالي كبير بسبب توقف الكثير من المشاريع. وشرح: «يوجد تراكم مالي كبير يكفي لسد العجز في الموازنة، ويمكن لذلك أن يسد النقص التمويلي الحاصل في قطاعات مهمة».

وتابع العطواني أنه «لا يوجد مبرر للحديث عن العجز، لأن فرق سعر النفط يكفي لسده»، مشيراً إلى أن معظم المحافظات والوزارات لم تنفذ خططها هذا العام، ما يعني أن الإيرادات ارتفعت والنفقات تراجعت وهي معادلة مثالية لخفض العجز.

وأكد أن الحكومة يمكن ان تسد العجز في الموازنة من دون أن تكون هناك حاجة للاقتراض. وأشار إلى أن عدم قيام وزارة التخطيط بالمصادقة على بعض المشاريع الجديدة يمكن أن يوفر أموالاً للسلطة التنفيذية، وختم بالقول «لا نريد فائضاً، ولا نريد الاقتراض».

وتابع أنه «كي تضمن الوزارة النجاح في عملها عليها أعتماد الحد الأدنى للسعر الذي يمكن أن يباع به النفط»، مبيناً أن الإعلان عن سد العجز في الموازنة من عدمه بسبب الفرق في سعر النفط، يمكن أن يتضح نهاية العام الحالي.

وأعلن وزير المالية العراقي، علي عبد الأمير علاوي، الخميس الماضي، إنجاز مشروع موازنة عام 2022، وقرب عرضه على مجلس الوزراء، مؤكداً أنّ السياسة المالية للعراق مرّت بصعوبات كبيرة.

وقال الوزير في تصريح لعدد من وسائل الإعلام المحلية العراقية في بغداد، إن «العجز الموجود في الاقتصاد العراقي رقمي فقط». وعبرت عن استغرابها من لجوء وزارة المالية إلى الاقتراض، مبينة أن سعي الحكومة للاستدانة لن يمر بسهولة في البرلمان.

وتابعت «تبقى مسالة القروض مجرد طرح حكومي لم ينل ثقة البرلمان»، موضحة أن القروض لن تمرر في ظل وجود بدائل لذلك. وقال مسؤول في وزارة المالية العراقية لـ«العربي الجديد» إن العراق ألغى فعلا خطط الاقتراض الخارجي والداخلي التي كانت مقررة في بنود الموازنة للعام الحالي والتي تصل إلى 12 مليار دولار ولم تعد هناك حاجة للاقتراض». وأضاف أن الحكومة لا تنظر فقط إلى الارتفاع في أسعار النفط والذي يمكن أن يكون مؤقتاً، وتم بناء موازنة العام الحالي وفقاً لدراسة شملت جميع القضايا ومنها محاولة تعزيز احتياطي العملة الصعبة للعراق وتكوين مخزون إضافي لمواجهة أي طارئ وتلافي أي أزمة مالية مقبلة كما حصل نهاية العام الماضي التي هددت استمرارية دفع الحكومة للمرتبات».

زيادة في حجم الصادرات النفطية العراقية (صعد فلاح/ Getty)

يرفض عدد من البرلمانيين لجوء الحكومة إلى الاقتراض

وأكد عضو لجنة الاقتصاد والاستثمار في البرلمان ميثاق الخالدي، الأسبوع الماضي، أن وزارة المالية كان بإمكانها استغلال تعافي أسعار النفط من أجل مواجهة قلة الموارد الاقتصادية، مشيرة إلى أن «سعر برميل النفط في موازنة 2022 سيكون 50 دولاراً، وأن أوبك ستضيف 450 ألف برميل للإنتاج العراقي النفطي».

وذكرت عضو البرلمان محاسن حمدون وجود عجز في موازنة العام الحالي، من بينها التعيينات التي أطلقها رئيس الوزراء السابق عادل عبد المهدي، وتخصيص مبالغ مالية كبيرة للمتقاعدين وضحايا الإرهاب. وأكدت حمدون لـ«العربي الجديد» أن أكثر من 13 تريليون دينار (ما يعادل 9 مليارات دولار) ذهبت إلى هيئة التقاعد وحدها. وأوضحت أن ارتفاع سعر النفط يجب أن يسد العجز في الموازنة، لافتة إلى أن «وزارة المالية لا زالت تشكو من وجود نقص في السيولة رغم ارتفاع أسعار النفط عن المستويات المتوقعة سابقاً».

وكان تحدي الأزمة المالية الناتجة من هبوط أسعار النفط عالمياً، بسبب جائحة كورونا، والفساد المستشري في المؤسسات العراقية، من أصعب التحديات التي واجهتها حكومة رئيس الوزراء مصطفى الكاظمي التي تشكلت قبل أكثر من عام، والتي أجبرت على اتخاذ قرارات عدة، من بينها اللجوء إلى الاقتراض، وخفض قيمة الدينار العراقي أمام الدولار، من أجل توفير الرواتب للموظفين وتيسير عمل المؤسسات الحكومية.

الجزائر

الحر يكبّد المزارعين خسائر كبيرة

الجزائر ـ **حمزة كحال**

لا تزال موجة الحر التي تعيشها الجزائر، منذ أشهر، توزع الأضرار وتكبد المزارعين خسائر كبيرة، خاصة في محاصيل الفواكه الموسمية. ويصر المزارعون على تدخل الحكومة لإنقاذ ما يمكن إنقاذه، خاصة أن التوقعات تشير إلى تواصل موجة الحر إلى نهاية شهر أكتوبر/ تشرين الأول، في وقت ينتقد فيه الخبراء غياب ثقافة التأمين عند المزارعين.

الخسائر المسجلة كانت واسعة للمزارعين في مختلف أنحاء البلاد التي تعيش صيفاً حاراً غير مسبوق سجلت فيه درجة حرارة قياسية بلغت 51 درجة بمحافظة ورقلة (جنوب شرق الجزائر) قبل أيام.

المزارع بوعلام دحماني واحد من المزارعين الجزائريين الذين خسروا محاصيلهم من جراء ارتفاع درجات الحرارة، حيث يكشف أنه «فقد قرابة 4 هكتارات من أشجار كروم العنب، كلها جفت وتعرضت للتلف». وأضاف لـ «العربي الجديد» أن «الخسائر تفوق 5 ملايين دينار (40 ألف دولار) من دون احتساب تكاليف علاج الكروم التي تعد من الأشجار الحساسة والتي تحتاج إلى عناية كبيرة». وكباقي المزارعين يطالب بوعلام الحكومة بالتدخل وإمداد المزارعين بوسائل الري لإنقاذ المحاصيل التي لم تتلف بعد، حيث يقول إن «عتاد الري باهظ الثمن وشراء الماء أيضا مكلف للمزارعين وبالتالي يجب على وزارة الفلاحة التدخل لمساعدة المزارعين، وتعويض المتضررين».

وتكبد مربو الطيور كالدواجن والديك الرومي خسائر واسعة كذلك. ويقول عبد الوهاب غدارجي مربي دواجن من ولاية المدية (150 كلم جنوب العاصمة الجزائرية) إنه «فوجئ بهلاك أكثر من 1500 دجاجة في ليلة واحدة بسبب ارتفاع درجة الحرارة التي أثرت على سير مكيفات الهواء».

الأضرار الضخمة تطاول أيضاً مربي الدواجن والماشية

وزادت الحرائق التي سجلتها الجزائر في شهر آب/أغسطس المنصرم، من أزمات المزارعين، خاصة مربي الماشية، وهو ما يرويه المزارع مقران آيت نعمان ولاية البويرة (110 كلم شرق العاصمة)، الذي يشرح لـ «العربي الجديد» أنه «أنقذ محاصيل القمح في شهر يونيو/ حزيران بعد أن حصدها، إلا أن الأعلاف لم يفلح في جمعها بعدما التهمتها النيران، كونها كانت في درجة متقدمة من الجفاف».

وفي السياق، يكشف محمد عليوي الأمين العام للاتحاد العام للمزارعين الجزائريين أن «عدد المزارعين المؤمّنين لا يتعدى 75 ألف في سوق ينشط فيها قرابة 900 ألف مزارع وهو رقم ضعيف». ويؤكد في حديث مع «العربي الجديد» « أن «أسعار التأمين تعد مرتفعة لذلك نطلب من الصندوق الجزائري لدعم المزارعين خفض أسعار هذه الخدمات لتكون في متناول كل مزارع».

ليبيا

تحايل يطاول وزن الخبز وسعره

طرابلس ـ **احمد الخميسي**

تجددت أزمة الخبز في ليبيا، بعد ارتفاع أسعار القمح عالمياً بنسبة 19 في المائة خلال شهر أغسطس/ آب، فيما الإنتاج المحلي لا يغطي حاجات السوق. وقال رئيس شركة المطاحن والأعلاف (حكومية) جمال جويلي لـ «العربي الجديد» إن مخزون الدقيق في وضع حرج ولا يكفي ثلاثين يوماً، وإن مخزون الشركة يتراوح بين 25 إلى 27 ألف طن. وأوضح أن السبب يرجع إلى ارتفاع الأسعار العالمية. واعتبر أن الأزمة ترتبط بالأمن الغذائي، ولا بد أن تضع الدولة آليات توريد وتوزيع واضحة.

ورفعت ليبيا الدعم السلعي منذ عام 2015، كان يشمل 12 سلعة، من دون توفير دعم نقدي للأسر الفقيرة، إلا أن وزارة الاقتصاد وضعت تسعيرة جبرية لرغيف الخبز بزن 100 غرام بربع دينار ولا تلتزم المخابز ولا الأفران بالتسعيرة ولا بالزنة.

وطلبت وزارة الاقتصاد من الحكومة القيام بدعم جزئي للدقيق مع إنشاء هيئة للحبوب تمنع الاحتكار والمضاربة بالسلعة.

إذ أقدمت المخابز على تقليل أوزان أرغفة الخبز للتحايل على المستهلكين، وفقاً لرئيس جمعيات حماية المستهلك أحمد الكردي. وقال الأخير لـ «العربي الجديد» إن أحجام الأرغفة أصبحت ضئيلة جداً.

أزمة الخبز تُقلق المواطنين (Getty)

بدوره، أكد نقيب الخبازين اخريص ابولقاسم لـ «العربي الجديد» أن «الحكومة لا تملك مخزوناً استراتيجيا من القمح يكفي البلاد ثلاثة أشهر. والأمر متروك للطلب والعرض»، مطالباً الحكومة بالتدخل قبل حدوث أزمة غذاء في البلاد.

وأضاف أن أزمة الخبز تتكرر كل سنة وجميع الحلول مؤقتة فقط، وأن المخابز لا تلتزم بالأوزان المعتمدة من قبل وزارة الاقتصاد نتيجة ارتفاع سعر المكونات الداخلة في صناعة الخبز.

ويتوزع 4160 مخبزاً على مختلف أنحاء ليبيا، إضافة إلى 57 مطحنة دقيق توزع الطحين على الأفران، فيما تستهلك ليبيا نحو 1,26 مليون طن حبوب سنوياً، وتستورد 97 في المائة من القمح الليّن.

وشرح صاحب مخبز البركة في جنزور غرب طرابلس علي عبريد لـ «العربي الجديد» أن سعر القنطار من الدقيق ارتفع من 175 إلى 215 ديناراً مع ارتفاع أسعار مكونات الخبز من الزيت والسكر. واعتبر أن المواطن لا يستطيع شراء رغيف الخبز بنصف دينار لذلك تم تقليل وزن الرغيف.

وقال الخبير الاقتصادي أحمد الميروك لـ «العربي الجديد» إن هناك مضاربات على سلعة الدقيق من قبل سماسرة الحروب، موضحا أن الاعتمادات المستندية تسير بشكلها الطبيعي، ما يشير إلى أزمة مفتعلة، خاصة أن الأسعار العالمية لم ترتفع بشكل كبير لكي يزيد سعر الخبز إلى الضعف.

تحقيق

شراكة تهدد مصر

اتفاقات إماراتية إسرائيلية تهمّش قناة السويس

تتزايد المخاوف المصرية من الاتفاقات الإماراتية الإسرائيلية، خاصة فيما يتعلق بخطوط نقل الغاز والنفط التي من المتوقع أن تهمّش دور قناة السويس الملاحي. آخر الصفقات شراء شركة «مبادلة» الإماراتية حصة شركة «ديليك» الإسرائيلية في حقل تمار

القاهرة ـ **العربي الجديد**

مع الإعلان عن شراء شركة «مبادلة الإماراتية للبترول»، حصة شركة «ديلبك دريلينغ» (Delek Drilling) الإسرائيلية في حقل تمار، والمقدرة بـ22 في المائة، مقابل مليار دولار، في أكبر صفقة بين إسرائيل والإمارات منذ تطبيع العلاقات العام الماضي، ظهرت إلى السطح مخاوف مصرية عميقة، لا سيما مع تواتر الحديث عن تجهيز خط أنابيب «إيلات - عسقلان»، لنقل الغاز والبترول من دون المرور بقناة السويس ضمن مشروع إماراتي إسرائيلي آخر. وتعمل الإمارات والاحتلال بشكل حثيث، ومنذ شهور على إنجاز مشروع ضخم يتم عبره نقل النفط والمنتجات البترولية من الإمارات إلى إسرائيل ثم إلى أوروبا، عبر خط ممتد من ميناء إيلات على البحر الأحمر إلى ميناء أسدود على البحر المتوسط. وهذا الخط، في حال تنفيذه، يترتب عليه تقليل الإمارات استخدام ممر قناة السويس في نقل نفطها إلى أوروبا، بزعم أنّه أعلى تكلفةً واستهلاكاً للوقت من وجهة نظرها، وربما بقلل استخدام دول خليجية أخرى نقل جزء من نفطها مستقبلاً إلى أوروبا عبر القناة المصرية.

بدائل مصرية

الخطوة الإسرائيلية الإماراتية أثارت مخاوف فعلية بالنسبة إلى القناة المصرية خاصة أن الأرقام الرسمية تؤكد أن حركة ناقلات البترول عبر قناة السويس تمثل نسبة 27 في المائة من إجمالي حركة التجارة في القناة، منها 5 في المائة حصة السعودية و4,1 في المائة للكويت. ويعد الخط أكبر تهديد لكل من قناة السويس، وخط أنابيب سوميد المصري الذي ينقل جزءاً مهماً من النفط الخليجي لأوروبا.

وبالإضافة إلى تدشين خط أنبوب «إيلات عسقلان» لنقل المواد السائلة وضمنها النفط الإماراتي لأوروبا، فإنّ «مركز أبحاث الأمن القومي» الإسرائيلي اقترح أخيراً تدشين خط سكة حديد يصل إيلات بميناء أسدود، ليكون قادراً على نقل المواد الصلبة، التي تصدّر من الخليج إلى أوروبا أو العكس.

وقال خبير النقل واللوجستيات حسين فوزي، إنه مع إعلان شراء شركة مبادلة الإماراتية حصة في حقل غاز تمار الإسرائيلي، إلى جانب الأنباء عن خط أنابيب «إيلات - عسقلان» لنقل الغاز والبترول دون المرور بقناة السويس، من الضروري أن تتحرك الدولة المصرية لتنشيط مشروع محور قناة السويس القديم، والذي سيحولها إلى منطقة لوجيستية جاذبة للتجارة العالمية.

وأضاف فوزي في تصريحات لـ«العربي الجديد» أن مشروع محور قناة السويس يجب أن يكون على رأس أولويات الدولة، لكي يصبح أهم مشروع قومي، نظراً إلى أنه قادر على إدخال عوائد ضخمة للاقتصاد الوطني في مدة قصيرة.

وتابع خبير اللوجستيات بأن الإمارات «تحاول بكل الوسائل تأخير هذا المشروع، لأنه سيجعل من محور قناة السويس منافساً قوياً لمنطقة جبل علي اللوجستية التي تقدم الخدمات نفسها. مضيفاً أنه «بعد الخطوة الأخيرة من الإمارات في اتجاه مزيد من المشروعات المشتركة مع إسرائيل لإضعاف قناة السويس، أصبح لا يوجد بديل عن إخراج مشروع محور قناة السويس من أدراج الحكومة ليصبح على قمة أولويات الدولة في الفترة المقبلة».

%14,2

نسبة تجارة مشتقات البترول العابرة لقناة السويس، وهي منتجات يصعب نقلها عبر خطوط الأنابيب، في مقابل تراجع نصيب البترول الخام الى نحو 8,8 في المائة من حجم التجارة عبر القناة.

حقول ضخمة

وحقل تمار الذي اشترت الإمارات حصة فيه، هو أكبر حقل غاز تديره إسرائيل بعد حقل ليفياثان الذي تم اكتشافه عام 2009، ويقع على بعد 90 كيلومترا (56 ميلاً) من مدينة حيفا الساحلية. وبدأ الإنتاج فيه عام 2013، إذ يتمّ استخراج الغاز الطبيعي من خلال خمس آبار، ليتدفق الغاز عبر خطي أنابيب بطول 140 كلم إلى منشأة المعالجة الأولية والرئيسية على منصة «تمار»، ثم يُنقل الغاز عبر خط أنابيب إلى المحطة البرية في أشدود، وإلى السوق الإسرائيلية عبر خط أنابيب الغاز الوطني، كما يتمّ تصدير حصة من الإنتاج إلى الأردن ومصر.

مشروع ضخم لنقل النفط من الإمارات إلى إسرائيل فاوروبا

تمثل ناقلات البترول 27% من حركة التجارة عبر السويس

وأعلنت شركة «ديلبك دريلينغ» (Delek Drilling) الإسرائيلية عن توقيع اتفاقية بيع وشراء مع شركة «مبادلة» للبترول، ومقرّها أبوظبي، لبيع حصتها غير التشغيلية في حقل غاز «تمار» البحري، والبالغة 22 في المائة، مقابل 1,025 مليار دولار، مع إمكانية إجراء تعديلات معينة على العقد. وقالت وكالة «بلومبيرغ» الأميركية إن تعميق العلاقات الإماراتية الإسرائيلية، أصبح ظاهراً الآن مع شراء «مبادلة» لحصة في حقل الغاز، مشيرة إلى الاتفاق الذي أبرمه الاحتلال الإسرائيلي والإمارات العربية المتحدة في أغسطس/ آب 2020، وتصريحات الحكومة الإسرائيلية بأن «اتفاق أبراهام» سيؤدي إلى استثمارات بمليارات الدولارات في البلاد. وقال يوسي أبو، الرئيس التنفيذي لشركة «ديلبك» الإسرائيلية إنه «تمثل هذه الصفقة علامة فارقة في المواءمة بين إسرائيل والإمارات العربية المتحدة، وتوضح كيف يمكن لموارد الغاز الطبيعي في إسرائيل أن تكون مصدراً للتعاون بين الدول». والشركاء الحاليون في مشروع «تمار»، هم: «ديلبك» (22%)، و«شيفرون» الأميركية المشغّلة للحقل (25%)، و«إسرامكو» (28,75%)، و«تمار بتروليوم» (16,75%)، و«دور غاز» (4%)، و«إيفرست» (3,5%). وتبلغ الاحتياطيات المؤكّدة والمحتملة لحقل «تمار» حالياً، بعد إنتاج أكثر من 69,3 مليار متر مكعب، حوالي 300 مليار متر مكعب من الغاز الطبيعي، و14 مليون برميل من المكثّفات. تجدر الإشارة إلى أنّه بموجب إطار عمل الغاز، الذي حدّدته الحكومة الإسرائيلية، تلتزم شركة «ديلبك دريلينغ» ببيع كامل حصتها في «تمار» بحلول نهاية عام 2021.

زيادة الكميات

كانت شركة خطوط الأنابيب الإسرائيلية «إي أيه بي سي» (EAPC) أعلنت، في 20 أكتوبر/ تشرين الأول 2020، أنها وقعت اتفاقاً مبدئياً للمساعدة في نقل النفط من الإمارات إلى أوروبا عبر خط أنابيب يربط مدينة إيلات بميناء عسقلان. وقالت الشركة المملوكة للدولة إنها وقعت مذكرة تفاهم ملزمة مع «ميد ريد لاند بريدج»، وهي شركة مملوكة لإسرائيليين وإماراتيين، في أبوظبي خلال مراسم زيارة وزير الخزانة الأميركي ستيفن منوتشين. وإلى جانب النفط الإماراتي، يسعى الشركاء في استخدام «جسرهم البري»، الذي يوفر وقتاً ووقوداً وتكاليف مقارنةً بعبور قناة السويس، لنقل النفط ذهاباً وإياباً بين دول أخرى، ويمكن أن يتيح وصولاً أسرع للمستهلكين الآسيويين إلى النفط المنتج في منطقتي البحر المتوسط والبحر الأسود. وتعقيباً على ذلك قال موقع «غلوبس»، المختص في الاقتصاد الإسرائيلي، إن «تصدير النفط إلى أوروبا عبر خط أنابيب بري يربط إسرائيل ودول الخليج؛ سيساعد على تجاوز الطرق الملاحية الخطيرة والمكلفة لمضيق هرمز وقناة السويس».

وفي فبراير/ شباط الماضي، وبالتزامن مع تفعيل الاتفاقية، أصدرت هيئة قناة السويس بياناً، لم تنف فيه وجود تأثير لمشروع خط أنابيب «إيلات – عسقلان» على تنافسية قناة السويس وحركة الملاحة بها، لكنها قللت من أهميته، فأكدت أن الحديث عن تأثير الخط في حال إعادة تشغيله على حركة تجارة البترول المارة بالقناة تم تداوله بصورة خاطئة ومجتزأة.

تبريرات هيئة قناة السويس

أكدت هيئة قناة السويس أن من المتوقع ألا تتعدى نسبة تأثير خط الأنابيب إيلات – عسقلان 12 في المائة إلى 16 في المائة، من حجم تجارة البترول الخام المتجهة شمالاً وليس من إجمالي حركة التجارة العابرة للقناة، وبما يمثل نحو 0,61 في المائة فقط من إجمالي حركة التجارة المارة بقناة السويس لمختلف أنواع السفن. وأضافت الهيئة أن التقارير والدراسات التحليلية التي أعدتها الوحدة الاقتصادية التابعة للهيئة أكدت أنه يوجد عدة أسباب لعدم وجود تأثير فعلي من تشغيل خط الأنابيب (إيلات – عسقلان) على حركة الملاحة المارة بقناة السويس وأبرزها اعتماد دول الخليج العربي خاصة الإمارات والسعودية والكويت في تصدير البترول الخام بشكل كبير على السوق الآسيوي، خاصة الصين والهند وكوريا الجنوبية واليابان، بنسبة تزيد عن 85 في المائة من الصادرات البترولية لمنطقة الخليج العربي، وذلك لوجود استثمارات مشتركة مع تلك الدول إلى جانب تزايد نشاط تكرير البترول بآسيا». واعتبرت الهيئة أن الإحصائيات الخاصة بحركة تجارة البترول العابرة للقناة تؤكد عدم وجود داع للتخوف من تنافسية خط الأنابيب (إيلات – عسقلان) حال تشغيله.

خلف على مستقبل قناة السويس (ديفيد ديغير/ Getty)