العرب
الجمعة 2019/07/26
السنة 42 العدد 11419

أبوظبي تعزز استدامة الموازنة برسوم للطرق

أعطت حكومة أبوظبي زخما إضافيا لتعزيز استدامة الموازنة بعد أن أقرت رسوما جديدة تتعلق باستخدام الطرقات في الدولة، في تحرك يعكس جدوى خططها المتعلقة بالإنفاق الأمثل على تطوير البنية التحتية لرفع كفاءة النقل البري.

أبوظبي - أطلقت دائرة النقل ومركز النقل المتكامل في أبوظبي أمس نظام بوابات التعرفة المرورية بهدف تخفيف الازدحام المروري ورفع كفاءة قطاع النقل في الإمارة وذلك تماشياً مع خطة النقل البري الشاملة للإمارة.

ويفترض أن يدخل النظام الجديد الخدمة في منتصف أكتوبر المقبل بالتزامن مع تفعيل أربع بوابات على جسور رئيسية في مدينة أبوظبي.

وأكدت أبوظبي في الفترة الماضية أنها ستبدأ في فرض الرسوم بعد فترة طويلة من انخفاض أسعار النفط، والتي جرى خلالها تطبيق ضريبة اتحادية للقيمة المضافة بنسبة خمسة بالمئة.

ويتوقع أن تجني حكومة أبوظبي عوائد إضافية من هذا القرار بما يدعم خططها المتعلقة باستدامة الموازنة الحالية بهدف الإنفاق الأمثل على تطوير البنية التحتية بهدف رفع كفاءة النقل البري.

ونسبت وكالة أنباء الإمارات للمدير التنفيذي بالوكالة بقطاع النقل البري في دائرة النقل بأبوظبي إبراهيم الحمودي قوله "نتوقع جمع 400 مليون درهم (109 ملايين دولار) سنويا من رسوم طرق سيتم تطبيقها في 15 أكتوبر وبعد ذلك سيتم إعادة استثمارها".

إبراهيم الحمودي

نتوقع إيرادات سنوية من الرسوم بحوالي 109 ملايين دولار

وأوضح أن أبوظبي تنفق ما يتراوح بين 3 و4 مليارات درهم (بين 820 مليون دولار و1.1 مليار دولار) سنويا على البنية التحتية من خلال تركيز أنظمة ذكية تساعد في استمرارية الحياة وسلاسة النقل للأفراد والبضائع مع تطوير الخدمات اللوجستية.

وأشار خلال مؤتمر صحافي أمس في أبوظبي إلى أن الرسوم ستساهم في تقليل التكدس المروري بشكل كبير مع استدامة منظومة النقل وتقليل الحوادث وضمان وصول سيارات الطوارئ من الدفاع المدني والإسعاف سريعا من خلال المعابر وكذلك ضمان وصول طلاب المدارس في الوقت المناسب وتشجيع وسائل النقل العام.

وقال إنها "أهداف أساسية تأتي تحت الخطة الاستراتيجية للنقل البري بما يخدم استدامة المنظومة ورفع فعالية البنى التحتية التي استثمرتها الحكومة".

وأبوظبي هي ثاني إمارة بين الإمارات السبع المكونة لدولة الإمارات العربية المتحدة، التي تفرض رسوما على استخدام الطرق بعد دبي التي طبقت نظام "سالك" في عام 2007.

ونسبت وكالة رويترز لكبيرة الخبراء الاقتصاديين لدى بنك أبوظبي التجاري مونيكا مالك قولها إن "رسوم الطرق ستشكل مصدرا جديدا للإيرادات لصالح الكيانات التي ترتبط بالحكومة وستدعم إنفاقها على النقل والبنية التحتية".

وبموجب هذا النظام الجديد سيقوم مركز النقل المتكامل بتحصيل رسوم عبور للمركبة الواحدة التي تعبر أيا من البوابات الأربعة على جسر الشيخ زايد وجسر الشيخ خليفة بن زايد وجسر المقطع وجسر مصفح.

وستطبق الرسوم بواقع 4 دراهم (1.1 دولار) لكل مرة يتم عبور البوابات فيها خلال أوقات الذروة.

أما في خارج أوقات الذروة وأيام الجمعة والعطلات الرسمية، فيتم احتساب رسم بقيمة درهمين (0.5 دولار) لكل مرة يتم عبور البوابات فيها على ألا يتجاوز 16 درهما (4.35 دولار) لكل مركبة في اليوم الواحد.

ويتم استقطاع الرسوم المحددة للتعرفة المرورية تلقائيا من حساب المستخدم المدفوع مسبقاً "محفظة الدفع الإلكترونية المتكاملة"، حيث يتم تحديد المركبة من خلال رقمها دون الحاجة لتثبيت بطاقة على الزجاج الأمامي للمركبة.

ولدى المسؤولين الإماراتيين قناعة بأن ذلك يعكس استراتيجية الدولة المبنية على تحقيق الاستدامة والمحافظة على البيئة، ولتكون الدولة دائماً مثالاً يحتذى عالمياً في إسعاد المجتمع واستدامة الحياة.

وكانت دائرة النقل وشركة أبوظبي للخدمات العامة "مساندة" المملوكة لحكومة أبوظبي قد دشنتا في يناير العام الماضي طريق المفرق الغويفات الدولي الذي يعد بإعطاء زخم جديد لمشاريع التنمية المستدامة.

وقال خالد هاشم المدير التنفيذي لقطاع النقل البري في دائرة النقل حينها إن "مشروع توسعة طريق المفرق الغويفات يأتي في إطار جهود تطوير وتعزيز انسيابية الحركة المرورية والتجارية وبناء نظام نقل فعال ومتكامل يخدم المجتمع والاقتصاد المحلي".

السعودية والكويت تطويان خلافات حقول النفط المشتركة

تجاوز الخلافات ربما يكشف تقارب الرياض والكويت بشأن ملفات إيران قطر

طاقة إنتاج إضافية لمواجهة الطوارئ

أكدت تقارير رسمية أن السعودية والكويت تمكنتا من طي صفحة الخلافات المزمنة بشأن حقول النفط المشتركة، وأن البحث يجري حاليا في ترتيبات استئناف الإنتاج، التي يمكن أن تضيف نصف مليون برميل إلى طاقة إنتاج البلدين.

الكويت – كشفت وكالة الأنباء الكويتية أن السعودية والكويت تبحثان حاليا استئناف إنتاج النفط من حقلي الخفجي والوفرة في منطقة محايدة مقسومة بين البلدين "بعد استيفاء كل الأمور الفنية المطلوبة من الجانبين".

ونقلت عن متحدث حكومي قوله إن وزير الدولة السعودي لشؤون الطاقة الأمير عبدالعزيز بن سلمان بن عبدالعزيز، زار الكويت من أجل "استكمال التشاور والتنسيق بين البلدين لإعادة الإنتاج النفطي" في المنطقة المشتركة بين البلدين.

ويرى محللون أن تجاوز الخلافات بشأن إنتاج الحقلين ربما يكشف عن تقارب بين مواقف البلدين بشأن التعامل مع إيران ومقاطعة قطر، التي كانت الكويت تتوسط لحلها.

ولم يتضح بعد ما إذا كانت المنطقة ستعود إلى الإنتاج بكامل طاقتها على الفور، خاصة بعد تمديد دول منظمة أوبك وحلفائها (أوبك بلاس) لاتفاق خفض الإنتاج لمدة تسعة أشهر أي حتى نهاية مارس 2020.

وتؤكد شركة شيفرون، وهي محور أساسي في أسباب الخلافات، والتي تدير حقل الوفرة نيابة عن السعودية، أنها تستطيع استئناف الإنتاج بسهولة وسلاسة، بعد أن راجعت العمليات التشغيلية في الحقل المشترك.

وتزايدت أهمية المنطقة بسبب تأثير العقوبات المفروضة على فنزويلا وإيران، لأنها يمكن أن تساعد في مواجهة أي نقص في إمدادات الأسواق من الخام الحامض الثقيل، الذي تنتجه والذي يتطابق مع إنتاج إيران وفنزويلا.

وأشارت وكالة بلومبرغ إلى أن دبلوماسيين أميركيين يضغطون منذ فترة طويلة على الجانبين للتوصل إلى اتفاق بشأن استئناف الإنتاج من المنطقة. ورجحت أن تكون تلك الضغوط قد ساهمت في معالجة الخلافات بين البلدين.

واندلعت التوترات بشأن الحقول المشتركة بين الكويت والرياض في عام 2009، بسبب قرار سعودي بتمديد امتياز شركة شيفرون الأميركية في حقل الوفرة حتى عام 2039 دون استشارة الكويت.

وأغلقت السعودية المنطقة المحايدة مع جارتها الكويت، في قرار منفرد من جانب واحد، بعد نحو 50 عاما من الإنتاج المشترك بين البلدين منذ عام 1966.

وتم إيقاف الإنتاج بشكل نهائي من حقل الخفجي في أكتوبر عام 2014 لأسباب قيل إنها بيئية في البيانات الرسمية. وأعقب ذلك إغلاق حقل الوفرة في مايو عام 2015 بسبب عقبات تشغيلية.

ويقول محللون إن الخلافات كانت تتعلق بمطالبة السعودية بأن يكون لها القرار والسيطرة الأكبر في إدارة العمليات النفطية في المنطقة ورفضها لتطبيق القوانين الكويتية على شركة شيفرون الأميركية.

وتشغل حقل الوفرة الشركة الكويتية لنفط الخليج التي تديرها الحكومة وشركة شيفرون نيابة عن السعودية، فيما يدار حقل الخفجي من قبل شركة أرامكو والشركة الكويتية لنفط الخليج.

ويتقاسم البلدان الإنتاج من حقلي المنطقة المحايدة مناصفة، والذي كان يتراوح بين 500 إلى 600 ألف برميل يوميا قبل ظهور الخلافات وإيقاف الإنتاج في المنطقة، التي تبلغ مساحتها نحو 5700 كيلومتر مربع.

وفي سبعينات القرن الماضي توصل البلدان إلى اتفاق على تقسيم المنطقة مناصفة وضمها إلى أراضي البلدين، مع الإبقاء على تقاسم الثروات النفطية وإدارتها بصورة مشتركة في حقلي الوفرة البري والخفجي البحري.

السعودية تواجه صعوبات لإنهاء «إدمان» النفط

يؤكد محللون أن السعودية تواجه صعوبة في التخلص من "إدمان" النفط باعتبار وأن الخطوة أحد أهم ركائز التحول الاقتصادي للدولة الخليجية مستقبلا، خاصة مع توجيه أنظارها إلى أنشطة المصب، حيث تريد الرياض تحقيق أعلى استفادة من كل قطرة خام تنتجها.

الرياض – تشكل استثمارات السعودية في أنشطة تكرير الخام تحولا كبيرا للدولة الخليجية، التي لم تعره اهتماما في العقود الماضية، لكنه يظهر في الوقت ذاته حجم التحديات التي تعترض الرياض للحد من اعتمادها على عوائد الخام مستقبلا.

وتعد صفقة مصفاة البتروكيماويات، التي وقعتها شركة أرامكو العملاقة في أبريل العام الماضي، والبالغ قيمتها 44 مليار دولار على الساحل الغربي للهند مثالا واضحا على ذلك.

وتتباين نتائج برنامج السعودية لتنويع اقتصادها، إذ يقول محللون ومتخصصون في مجال الطاقة إن بعض المشروعات تتحرك ببطء في حين أن مشروعات أخرى مفرطة في الطموح.

ويبدو أن هدف ولي العهد الشاب الأمير محمد بن سلمان المعلن، المتمثل في التمكن من العيش من دون النفط بحلول العام المقبل لن يتحقق.

ونسبت وكالة رويترز للباحث في الطاقة بمعهد بيكر في جامعة رايس جيم كرين قوله إن "إدمان السعودية للنفط لا يقل الآن عما كان عليه في أي وقت".

وأوضح أن الاقتصاد السعودي يعيش على النفط وهو لا يزال يهيمن على الناتج المحلي الإجمالي والصادرات والإيرادات الحكومية.

وأضاف "رغم ذلك فالسعودية تعمل على تغيير علاقتها بالنفط. لا يزال الاعتماد قائما، غير أن المملكة تعمل على اعتصار قيمة أكبر من نفطها".

ومن المرجح في ضوء التقدم البطيء أن يظل اقتصاد السعودية أكبر دولة مصدرة للنفط وثاني أكبر الدول المنتجة في العالم رهينة لأسعار النفط لفترة أطول من المقدر.

وكان ولي العهد لدى إعلان خطة إصلاح الاقتصاد قبل ثلاث سنوات قد شدد على أن السعودية مطالبة بالتخلص من "إدمان النفط" لضمان ألا تصبح تحت رحمة التقلبات السعرية لهذه السلعة أو الأسواق الخارجية.

وأدى انخفاض أسعار النفط إلى ارتفاع العجز المالي السعودي إلى 15 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي في 2015 الأمر الذي تسبب في إبطاء الإنفاق الحكومي والنمو.

ويقول صندوق النقد الدولي إن من المحتمل أن يصل العجز في العام الجاري إلى 7 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي مع تباطؤ النمو المرتبط بالنفط في أعقاب تخفيضات الإنتاج التي قررتها منظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك).

وتعد أرامكو محورا رئيسيا في خطة الإصلاح التي طرحها ولي العهد من عدة أوجه ليس أقلها أن خطة خصخصتها جزئيا ستولد دخلا لتمويل الإصلاحات.

كما أن للشركة يدا في معظم الصفقات الكبيرة التي أبرمتها السعودية في العامين الأخيرين إذ إنها زادت استثماراتها في أنشطة التكرير والبتروكيماويات.

ويقود الرئيس التنفيذي للشركة أمين الناصر المعروف بين العاملين في أرامكو باسم "مستر أبستريم" (المنبع) التوسع في قطاعات المصب. وهو يريد تقريب طاقة التكرير لدى الشركة من قدرتها الإنتاجية التي تبلغ الآن 12 مليون برميل يوميا.

وأعلنت أرامكو في السابق أنها ستخصص استثمارات لا تقل قيمتها عن 50 مليار دولار في السعودية وآسيا والولايات المتحدة.

ويهدف أكبر كيان نفطي في العالم لزيادة إنتاجه من الكيماويات لثلاثة أمثاله تقريبا ليصل إلى 34 مليون طن سنويا بحلول 2030 ورفع قدرته التكريرية العالمية إلى ما بين 2 مليون و10 ملايين برميل يوميا من أكثر من 5 ملايين برميل يوميا.

محاولات لفك الارتباط مع النفط

وتكسب أرامكو أسواقا جديدة لنفطها الخام وتعمل على تعزيز وجودها العالمي في مجالات المصب المتمثلة في التكرير والمعالجة والتنقية. وهدفها أن تصبح قوة قيادية عالميا في مجال الكيماويات.

وقال عبدالعزيز الجديمي النائب الأعلى للرئيس للتكرير والمعالجة والتسويق في الشركة لرويترز في مايو الماضي إن "أرامكو لا تستثمر كيفما اتفق يمنة ويسرة بل تستثمر في الأسواق المناسبة وفي أصول التكرير الملائمة وحيث تتحقق لها القيمة من أنواع الوقود إلى الكيماويات".

وفي مارس العام الماضي، استكملت أرامكو صفقة لشراء حصة قيمتها سبعة مليارات دولار في مصفاة تكرير ومشروع للبتروكيماويات مع شركة بتروناس الماليزية.

وبعد ذلك بشهر وقع الناصر وكونسورتيوم من مجموعة شركات هندية اتفاقا مبدئيا لمنح شركة أرامكو حصة في مصفاة من المقرر إقامتها بطاقة تكريرية تبلغ 1.2 مليون برميل يوميا في ولاية ماهاراشترا الغربية في الهند.

واستكملت الشركة صفقاتها بتوقيع اتفاقية في فبراير الماضي قيمتها 10 مليارات دولار لإنشاء مجمع للتكرير والبتروكيماويات في الصين.

وفي الشهر الماضي وقعت الشركة 12 اتفاقا مع كوريا الجنوبية بمليارات الدولارات في أنشطة تتراوح من بناء سفن إلى توسعة مصفاة تكرير مملوكة لأرامكو.

جيم كرين

إدمان السعودية للنفط لا يقل الآن عما كان عليه في أي وقت

وقال روبين ميلز الرئيس التنفيذي لشركة قمر إنرجي لاستشارات الطاقة في دبي "هذا ما أسميه نهج العودة للأساسيات في ما يتعلق بالتنويع الاقتصادي في الخليج".

وأضاف "صناعة الطاقة لديها أصول ورأسمال ومهارات ولذا فهي محرك المشروعات الجديدة من تكرير وبتروكيماويات وغاز وما إلى ذلك".

وتريد أرامكو أن يتساوى تدريجيا وجودها في قطاعات المصب مع مستوى منافسيها الكبار وكذلك تقليل مخاطر تعرضها لأي انخفاض في الطلب على النفط الخام أو تقلبات أسعاره شأنها في ذلك شأن السعودية نفسها.

وقال مصدر بصناعة النفط مطلع على خطط السعودية "تريد أن تضمن الطلب عليك في الأسواق الرئيسية، عليك أن تكون أكثر نشاطا وأن تصبح أكثر قدرة على التكيف وأن تتأكد من ضمان مستقبلك. فهذا ما حققته ماليزيا على سبيل المثال وكذلك الهند".