

أرامكو تسرع خطوات تنمية ثروات الغاز الصخري

الرياض - دخلت خطط السعودية لإنتاج الغاز الصخري مرحلة جديدة هذا الأسبوع، حينما كشفت مصادر مطلعة على خطط عملاق النفط أرامكو أن الشركة تدرس خطوة جريئة لفتح واحد من أكبر حقول الغاز غير التقليدية في العالم أمام المستثمرين الأجانب. وتتطلع أرامكو من خلال هذه الخطوة إلى البحث عن شريك استراتيجي من أجل إدارة أعمال الحفر والإنتاج في حقل الجافورة، من خلال جمع تمويلات تقدر بنحو 110 مليارات دولار لتنفيذ المشروع ومساعدتها على التوزيع من مبيعات النفط.

ونسبت وكالة بلومبرغ إلى مصادر، طلبت عدم الكشف عن هويتها لأن المعلومات خاصة، قولها إن أرامكو المطوقة للدولة تعمل مع مستشارين أثناء استكشافها لجمع أسهم أو ديون جديدة لوقعتها الواسع في الجافورة في شمال شرق البلاد.

وأكدت المصادر أن الشركة بدأت فعليا محادثات أولية مع المستثمرين المحتملين بما في ذلك كبار تجار السلع، وأشارت إلى المناقشات حول المشروع في مرحلته الأولى وقد تقرر أرامكو اتباع طرق أخرى لجمع الأموال لتمويل تطوير الجافورة. ومن شأن أي صفقة تشمل الجافورة أن تمثل مثالا نادرا على السماح لأرامكو للمستثمرين الخارجيين بفرصة امتلاك حصص في أصول النفط والغاز التابعة لها.

وفشلت المحاولات السابقة في أواخر تسعينات القرن الماضي لجلب شركات النفط الكبرى، للمساعدة في تطوير الاحتياطيات من الغاز الصخري. وحسبما ذكرت المصادر، فقد بدأت الشركة في مراجعة أعمال المنبع في وقت سابق من هذا العام كمنهجية مثل هذه الخطوة المحتملة، من أجل وضع السعودية التي تحوي احتياطيات من الغاز هي الأكبر في المنطقة العربية بعد

المركزي في عدن يعلق تداول العملات الأجنبية لحماية الريال

عدن - اضطرت السلطات النقدية في الحكومة اليمنية الشرعية إلى اتخاذ قرارات جديدة موجعة من أجل حماية الريال المنهار الذي لم يتمكن من الصمود رغم الإجراءات التي تم اتخاذها طيلة الأسابيع الماضية.

وقرر البنك المركزي اليمني في عدن العاصمة المؤقتة للشرعية تعليق كافة عمليات بيع وشراء العملات الأجنبية في سوق الصرف بمحافظات الجنوب بعد الانحدار الحاد والمتسارع في قيمة العملة المحلية.

وكشف المتحدث الرسمي باسم جمعية صرافى عدن صباحي باغفار لوكالة رويترز أن الجمعية وجهت، بناء على تعليمات البنك المركزي اليمني، شركات ومحللات الصرافة وشبكات التحويل المالية المحلية بوقف نشاطها.

كما قررت وقف عمليات بيع وشراء العملات الأجنبية في مؤسسات القطاع المصرفي والبنوك التجارية حتى إشعار آخر، وتعليق العمل في كافة شبكات الحوالات المالية لدى شركات الصرافة وبين المحافظات.



أفاق أكثر قتامة



نقطة ربط دولية

ميناء الإسكندرية الكبير يُحول مصر إلى مركز لوجستي عالمي القاهرة تستهدف تعزيز قدراتها في تجارة الترانزيت

المساهمة في حركة التجارة الدولية بما يساهم في زيادة أهمية دور مصر المحوري في خدمة التجارة العالمية. ونمة قناة بان ضم ميناء الإسكندرية والدخيلة وإقامة ميناء المكس سيسهم في زيادة القدرات التخزينية ومحطات متعددة الأغراض ومحطات الصب الجاف وبالتالي القدرة على استيعاب المزيد من السفن والحاويات وتنشيط تجارة الترانزيت وإعادة التصدير.

وأشار العمدة إلى أن هذا التطور الكبير وما يستتبعه من نشاط تجاري هائل سيؤدي إلى زيادة حصيلة الدولة من النقد الأجنبي ومصادر الدولة من رسوم الجمارك والضرائب.

وتستهدف عمليات تطوير الميناء زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء من 66 مليون طن إلى 100 مليون طن بعد انتهاء كافة عمليات التطوير وأنه سيتم إضافة نحو 25 رصيفاً فضلاً عن زيادة نحو مليون متر مربع مساحات تخزينية بالميناء.

وأوضحت أن ما يتم من عمليات تطوير للموانئ المصرية بعد استغلال موقع مصر الجغرافي والاستراتيجي كمركز للعالم وتطويراً للإمكانيات والموارد المتاحة وتحويل مصر إلى مركز لوجيستي وتنمية للاقتصاد المصري ككل.

وتؤكد نوار أن عمليات التعميق وإنشاء الأرصفة بمختلف الموانئ المصرية وكذلك الاعتماد على النقل المتعدد الوسائط وربط الميناء بالطرق البرية والسكك الحديدية وكذلك منظومة النقل النهري سوف تخفف من زمن نقل السلع وبالتالي تحقيق الخفض لتكاليف النقل الخاصة بالسلع، الأمر الذي سوف يكون له عائد على المواطن المصري من تحقيق الخفض في أسعار المنتجات.

ولفتت إلى أن التطوير سيسهم في التسهيل على المنتجين والمصنعين سواء كانوا مستثمرين محليين أو أجانب من تحقيق الخفض في تكاليف النقل وبالتالي الخفض في تكاليف إنتاج السلع، وهو الأمر الذي يعزز من تنافسية المنتجات المصرية لدى الأسواق الخارجية.

ويحتل ميناء الإسكندرية الذي أنشئ على إثر الترسانة الخديوية في عهد محمد علي باشا عام 1835 موقع الريادة بين الموانئ المصرية من حيث حجم الحركة التجارية فيتم من خلاله تداول حوالي 60 في المئة من تجارة مصر الخارجية.

ويتقسم الميناء البحري للإسكندرية إلى مينائين داخليين متجاورين الأول الميناء الشرقي، والثاني الميناء الغربي ويفصل بينهما شبه جزيرة صغيرة، كما يضم عدة محطات وهي محطة الحاويات ومحطة الحبوب ومحطة تداول الخامات النفطية.

اعتبر خبراء ومحللون أن تطوير ميناء الإسكندرية الكبير من خلال دمج موانئ الإسكندرية والدخيلة وإنشاء الميناء الأوسط بالمكس سوف يجعله من أهم البوابات التجارية في البحر المتوسط، مما سيحول مصر إلى مركز عالمي للتجارة واللوجستيات وهو ما يخدم خطط زيادة الإيرادات مستقبلاً بشكل مستدام.

الميناء مرتبط بمحاور منظومة النقل البري ومنظومة النقل بالسكك الحديدية ومنظومة النقل النهري وإنشاء المناطق اللوجستية ومراكز التوزيع للبضائع وشبكة متكاملة متعددة الوسائط لزيادة حركة التداول في الميناء وزيادة المساحات المتاحة للخدمات التخزينية وربطها بالميناء وتوفير فرص لأنشطة القيمة المضافة.

ويبلغ إجمالي مساحة ميناء الإسكندرية نحو 4.8 كيلومتر مربع، فيما يبلغ إجمالي المساحة المائية 8.6 كيلومتر مربع بينما يبلغ إجمالي المساحة الأرضية 6.1 كيلومتر مربع.

وأكد أحمد الوكيل رئيس الاتحاد العام للغرف التجارية بمصر على الأهمية البالغة لميناء الإسكندرية الكبير في توفير بنية تحتية هائلة لتحويل مصر إلى مركز تجاري ولوجستي عالمي.



ونسبت وكالة شينخوا الصينية إلى الوكيل قوله إن "المشاريع الجديدة تعد قفزة هائلة في عالم النقل والتجارة واللوجستيات". وأشار إلى أن تواجد هذه القدرات الهائلة في البنية التحتية سيسمح للميناء من القيام بدوره في تحقيق طفرة كبيرة في خدمة التجارة والاقتصاد وتعزيز القدرات المصرية.

وأكد أن مصر تتجه بقوة لاستغلال موقعها الجغرافي في التحول إلى مركز عالمي للتجارة وخاصة في تجارة الترانزيت واللوجستيات لأن ميناء الإسكندرية الكبير عندما يدخل التشغيل الفعلي سيساهم بشكل كبير للغاية في تحقيق هذا الهدف.

ولفت الخبراء إلى أهمية أن يصاحب كل هذا التطور في البنية الأساسية تطور مماثل في التشريع وتسريع الإجراءات، باعتبار الميناء منفذ عبور والتقاطو يزيد من التكلفة ويؤثر على تنافسيته.

ويرى كريم العمدة المحاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري أن ميناء الإسكندرية الكبير له أهمية بالغة في تعزيز دور مصر اللوجستي والتجاري.

وقال إن "الموانئ ليست فقط للتعامل مع الحاويات استيراداً وتصديراً، وإنما الأهم من ذلك هو خدمة الترانزيت

الإسكندرية (مصر) - يشكّل اهتمام القاهرة بالإسراع في تنفيذ مشاريع ميناء الإسكندرية الكبير نقطة فاصلة في استراتيجية تطوير منظومة النقل وربط الموانئ المختلفة بخطوط سكك حديدية وطرق برية مع إقامة مناطق لوجستية في إطار رؤية متكاملة.

ومن المتوقع أن يتم الانتهاء من تلك المشروعات بحلول 2024 مما يسبب القاهرة زخماً كبيراً في أن تصبح مركزاً إقليمياً وعالمياً في الخدمات اللوجستية والتجارة الدولية.

وأكد وزير النقل كامل الوزير على هامش زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي للميناء في وقت سابق هذا الأسبوع أن ميناء الإسكندرية الكبير بعد الانتهاء توسعته ودمج ميناء الدخيلة وإقامة ميناء أوسط بالمكس سيكون من أكبر موانئ البحر المتوسط. وقال إن "ذلك يأتي لتحقيق الهدف الأكبر لتحويل مصر إلى مركز للتجارة العالمية واللوجستيات".

وتشمل مشروعات التطوير إنشاء محطات متعددة الأغراض ومتخصصة في أنواع محددة من البضائع لخدمة الأنشطة المختلفة مع مراعاة أن يتم تنفيذ الأرصفة بأعماق تتناسب مع عمق السفن الكبيرة مما يسمح بتحويل الميناء إلى مركز إقليمي لخدمة تجارة الترانزيت.

كما تم تشييد ماوى يتكون من خمسة طوابق على مساحة 15 ألف متر مربع بطاقة استيعاب تصل إلى أربعة آلاف سيارة، بالإضافة إلى محطة متعددة الأغراض تبلغ تكلفتها 7 مليارات جنيه (450 مليون دولار) وبطاقة استيعاب تبلغ 15 مليون طن سنوياً.

وبلغت عمليات التشييد في محطة تفريغ وتداول الأخشاب البالغة تكلفتها 25.5 مليون دولار بنسبة 90 في المئة، وتسمح باستقبال سفن حتى 70 ألف طن. وكذلك تم إنشاء ساحات التخزين الجديدة على مساحة حوالي 50 فدانا من أراضي ظهر الميناء شمال طريق المكس بما يسمح بتداول 3 ملايين طن بتكلفة 19.5 مليون دولار.

وفضلاً عن ذلك، تم تشغيل محطة متعددة الأغراض على أحد أرصفة الميناء وإقامة ظهر خلفي بمساحة 660 ألف متر مربع وإنشاء محطة الصب الجاف النظيف ومحطة الصب غير النظيف. وتبلغ تكلفة إنشاء ميناء الأوساط بين مينائى الإسكندرية والدخيلة في منطقة المكس البالغ طول أرفصته 3.5 كيلومتر ومساحة تخزين تقدر بنحو 3.5 كيلومتر مربع حوالي 770 مليون دولار.

وأوضح الوزير أنه بانتهاء مشروعات الموانئ الثلاثة فإن ميناء الإسكندرية الكبير سيضم عدد أرصفة تبلغ 87 رصيفاً بإجمالي أطوال 24.9 كيلومتر وبأعماق تصل إلى 20 متراً.

الغاز الصخري قد ترتفع تكلفته في البلد الخليجي، بسبب ندرة المياه التي يحتاجها في عملية تكسير الصخور. لكن البعض يرى أن التطورات التكنولوجية تتقدم بسرعة كبيرة وقد تمكنت خلال السنوات الماضية من خفض التكاليف وتحسين كفاءة الاستخراج، وهو ما قد يساعد أرامكو في استراتيجيتها بعيدة المدى.

ومنذ أن تم تأميم شركة أرامكو بالكامل في عام 1980، اقتصر معظم الاستثمارات الأجنبية في صناعة الطاقة في السعودية على الأصول النهائية مثل المصافي ومصانع البتروكيماويات.

وفي الماضي، أقامت أرامكو مشاريع مشتركة مع شركات، منها شركتنا شل وحفره داخل حدودها.

وفتحت أرامكو أبوابها بشكل متزايد أمام المستثمرين الأجانب منذ طرحها للاكتتاب العام في عام 2019، للمساعدة في تمويل كل من التزامها بتوزيعات الأرباح البالغة 75 مليار دولار ومتطلبات الإنفاق الرأسمالي الكبيرة.

وأكدت في يونيو الماضي بيع حصة في وحدة توجر شبكة من خطوط أنابيب النفط في أنحاء البلاد، وقد جمعت 12.4 مليار دولار. ويجري العمل على صفقة مماثلة لخطوط أنابيب الغاز الخاصة بها.

وفي عهد رئيس مجلس الإدارة ياسر الرميان، الذي يرأس أيضا صندوق الاستثمارات العامة (الصندوق السيادي) والمستشار الرئيسي لولي العهد الأمير محمد بن سلمان، بدأت أرامكو في تقييم طرق تسهيل الأصول.

وأقامت الشركة بإعادة تنظيم هيكله الشركة التي تعد الأكبر عالمياً في قطاع النفط والغاز، وأنشأت قسمًا بقيادة عبدالعزيز القديمي يركز على تحسين محفظتها الاستثمارية وتعزيز الوصول إلى الأسواق النامية.

وهذا أسوأ انهيار لقيمة الريال في تاريخه ومنذ بدء الحرب في البلاد قبل أكثر من ست سنوات. لكن أسعار صرف الريال في العاصمة صنعاء والمناطق الخاضعة لسيطرة الحوثيين بشمال البلاد لا تزال ثابتة ومستقرة عند 600 ريال للدولار.

ويأتي هذا التهاوي المتسارع للريال رغم إعلان الشرعية إغلاق عدد كبير من محلات الصرافة غير المرخص لها والمتهمة بالمضاربة بالعملة في الأسبوعين الماضيين، من بينها 150 محلاً أغلقت في تعز وحدها.

وتحتاج السوق اليمنية إلى مبالغ كبيرة من النقد الأجنبي، وخاصة الدولار، لضخها في السوق ووقف مضاربة شريحة من التجار الذين يستغلون شحّة محليا.

ويتزامن تراجع أسعار الصرف مع إعلان المركزي في عدن لألحة جديدة لتنظيم أعمال الصرافة لوقف نزيف قيمة العملة، لكن كل تلك الجهود والإجراءات لم تؤت ثمارها بشكل إيجابي. وقال متعاملون إن بعض شركات ومحلات الصرافة في عدن تقوم بشراء الدولار بالسرعة الرسمي المحدد من البنك المركزي لكنها تمتنع عن بيع العملات الأجنبية بنفس السعر، خاصة الدولار والريال السعودي، فيما تواصل شركات أخرى شراء العملات الأجنبية من عملائها بسعر السوق السوداء المرتفع عن السعر الرسمي.

ويواجه اليمن، الذي يعاني أسوأ أزمة إنسانية في العالم وفقاً للأمم المتحدة، ضغوطاً وصعوبات مالية واقتصادية غير مسبوقه بسبب تراجع إيرادات النفط، التي تشكل 70 في المئة من إيرادات البلاد، وكذلك توقف جميع المساعدات الخارجية والاستثمارات الأجنبية وعائدات السياحة.

وحذرت منظمات إغاثة دولية ووكالات تابعة للأمم المتحدة من أن الاقتصاد اليمني يقف على حافة الانهيار.