

71.5 مليار دولار حصار صفقات معرض دبي للطيران 2021

أن تتجاوز حركة السفر في تلك المرحلة معدلاتها قبل الجائحة". وأضاف "كما أنه من المعقول أن نتوقع أن الذين سيخرجون من الأزمة بتكاليف أقل وكفاءة أعلى سيربحون". وبدأ أن أيرباص قد تخطت أزمة كوفيد - 19 مع حصولها على طلبيات واتفاقيات إعلان نوايا شراء لبيع 408 طائرات جديدة، متخطية بذلك طلبيات معرض باريس في 2019، في مقابل عقود لبيع 78 من طائرات بوينغ.



برتراند جرابوسكي

عقود الطليبات التي تمت خلال أيام الحدث علامة تعاف

وتقدر قيمة صفقات أيرباص في المعرض بنحو 53 مليار دولار، فيما تقدر الطليبات المؤكدة فقط لبوينغ، التي عرضت طائرة 777 إكس للمرة الأولى خارج الولايات المتحدة، نحو 11.4 مليار دولار.

وضرب المصنّع الأوروبي بقوة منذ اليوم الأول للمعرض من خلال طلب مؤكد لشراء 255 طائرة من طراز أي 321 ذات المسر الواحد، وهي طائرة يوفر مداها وسعتها للركاب مرونة تزيد جاذبيتها لدى شركات الطيران.

وقال الرئيس التنفيذي لأيرباص غيوم فوري في دبي "بدأت الآفاق تزدهر وبدأت شركات الطيران أيضاً في التطلع إلى البعيد والاستعداد إلى ما بعد الأزمة". وفيما أنه من المتوقع أن تتعافي حركة السفر العالمية، التي لا تزال عند نصف مستواها مقارنة بما كانت عليه في 2019، بين عامي 2023 و2025، فمن المفترض أن يرتفع الطلب على الطائرات الجديدة في العشرين عاما المقبلة.

النقد الدولي يرجع تسارع نمو الاقتصاد الأردني في 2022

وأعرب الصندوق عن أمله في أن تواصل السياسات الاقتصادية في عام 2022 "دعم التعافي وخلق فرص العمل، وتعزيز المنعة، ومساعدة الفئات الأكثر تأثرا بالجائحة".

وتشمل تلك السياسات "تعزيز المالية العامة عبر إصلاحات تهدف إلى مكافحة التهرب الضريبي والجمركي ما سيعزز الإيرادات وتحسين كفاءة الإنفاق الحكومي لإتاحة مساحة أكبر للإنفاق الاجتماعي والبنية التحتية".

ولفتت البعثة إلى أن "السلطات الأردنية تلتزم بمتابعة الإصلاحات الهيكلية لتحقيق نمو قوي ومستدام". ولكن خبراء الصندوق يرون أن توفير الدعم القوي بشروط ميسرة من المانحين لا يزال مطلباً بالغ الأهمية وخاصة في ظل امتداد آثار الجائحة لفترة أطول؛ فالأردن لا يزال يتحمل عبئا أكبر مقارنة بالبلدان الأخرى في دعم واستضافة 1.3 مليون لاجئ سوري.

وفي أغسطس الماضي وافق صندوق النقد الدولي على تمويل فوري للأردن بقيمة 206 ملايين دولار تشكل شريحة من قرض ممتد بقيمة 1.3 مليار دولار يصرف على أربعة سنوات حتى 2024.



هل لديكم كوبونات خصم على المنتجات

دبي - أكد حصاد صفقات معرض دبي للطيران في نسخة 2021 مدى اتساع الفجوة بين عملاقي هذه الصناعة، وكشف عن ملامح مستقبل جديد للقطاع، الذي يامل في تجاوز عثرات الجائحة التي كبتت مساره لعدة أشهر.

وبعد أسبوع حافل من الصفقات والأعمال في فعاليات المعرض، التي أحدثت إيقاعا متسارعا بضمها عروضاً متنوعة شكلت فيه أفاق السفر الذكي والشحن الجوي مُحورا مهماً، كانت المنافسة في طريق واحد لصالح عملاق صناعة الطيران الأوروبية أيرباص أمام منافستها الأميركية بوينغ.

وحققت الدورة السابعة عشرة من المعرض نمواً في عدد الصفقات بنحو 31 في المئة قياساً بنسخة 2019، وذلك بالنظر إلى عدم انعقاد الحدث السنوي في العام الماضي بسبب أزمة كورونا.

وبلغ إجمالي الصفقات في القطاعين التجاري والعسكري قرابة 71.5 مليار دولار، وهو ما يعكس بحسب خبراء القطاع المكانة الرائدة للحدث السنوي الدولي على مستوى العالم بعد أن استقطب المئات من الشركات.

وشملت صفقات الطليبات المؤكدة ومذكرات التفاهم وخيارات الشراء نحو 490 طائرة تجارية، ونحو أربع طائرات عسكرية، وقرابة مئة طائرة عمودية. واعتبر برتراند جرابوسكي، وهو مستشار طيران مستقل، أن ذلك علامة تعاف. وقال لوكالة رويترز إن "نمة فترة طويلة من الآن حتى بلوغ النصف الثاني من العقد حين يتم تسليم معظم هذه الطائرات، لذا فمن المعقول أن نتوقع

عمان - تتزايد علامات التفاؤل بقرّب تعافي الاقتصاد الأردني بوتيرة أسرع بعد أن عانى لأشهر من ظروف صعبة جراء قيود الإغلاق التي تسببت فيها الأزمة الصحية العالمية.

وفي تقييم إيجابي جديد رجح صندوق النقد الدولي تسارع النمو في الأردن في 2022، مع استمرار تعافي الاقتصاد من تداعيات جائحة كورونا وظهور أثر إصلاحات تنفذها الحكومة.

وقال الصندوق إثر اختتام بعثته مناقشاتها مع الحكومة الأردنية بشأن مراجعة ثالثة لبرنامج الإصلاح الاقتصادي إنه "رغم البطالة المرتفعة، فقد بدأ اقتصاد الأردن يتعافى، حيث يُتوقع أن يبلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي اثنين في المئة في عام 2021، وأن يتسارع إلى 2.7 في المئة في عام 2022".

وأضافت البعثة في بيان مساء الخميس الماضي أن "برنامج الأردن المدعوم من صندوق النقد لا يزال يسير بخطى ثابتة، مع تحقيق الأهداف الكمية الرئيسية وإحراز تقدم في الإصلاحات".

الصين تعرقل خطط تصنيع السيارات الكهربائية في مصر

تعثر المفاوضات بين النصر ودونغفينغ جراء ارتفاع سعر المكون المستورد



من داخل المصنع بإمكانك معرفة مكونات سيارتك

المقبل، لأن الحكومة المصرية قد تبدأ مرحلة جديدة من المفاوضات وخطط التصنيع مع شريك أجنبي جديد، ولم يتم اختياره حتى الوقت الراهن. ويجب أن تواصل الحكومة تجهيز البنية الأساسية اللازمة لتشغيل المركبات الكهربائية سواء محطات الشحن أو مراكز الخدمة، والتي تتم بالشراكة مع مستثمرين أجانب، إذ يعد ذلك مسارا أساسيا يختلف عن تصنيع السيارة.

وفتحت مصر باب الاستثمار في محطات شحن السيارات الكهربائية أمام رجال الأعمال والشركات أخيرا، قبل تعثر مفاوضات إنتاج أول سيارة كهربائية محلية الصنع، وتامل في تنفيذ خطة طموحة تستهدف تأسيس نحو ألف محطة شحن في العديد من المناطق الحيوية قبل نهاية العام الجاري.

وتعتمد الحكومة بشكل أساسي على الشريك الأجنبي في تصنيع السيارة الكهربائية. إذ كان الاتفاق مع الشركة الصينية على تصنيع 50 في المئة من المواد الأولية والكماليات، وتمثل مساهمة المكون المصري نفس النسبة.

وتستهدف السلطات من مشاركة الشركات الأجنبية نقل الخبرات والتكنولوجيا المستخدمة في ذلك الوافد الجديد للوصول بنسبة المكون المحلي في السيارة الكهربائية إلى 80 في المئة خلال عامين أو ثلاثة على الأكثر بعد بدء الإنتاج، وهي استراتيجية تنتهجها مصر لتعميق التصنيع المحلي.

وقال جمال القليوبي، استاذ الطاقة بالجامعة الأميركية في القاهرة، لـ"العرب" إن "أسباب تعثر المفاوضات بين الجانبين غير المعلنة، هي رفض بكين نقل الخبرات والتكنولوجيا إلى السوق المصرية، وكذا زيادة المكون المصري في تلك المدة، ولا يقتصر الأمر على سعر المكون المستورد فقط".

ويخالف هذا النمط التناغم بين وزارة الكهرباء المصرية وشركة روس أتوم الروسية عند نشئين مفاعل الضبعة النووي، إذ تم الاتفاق على أن تبلغ نسبة المكون الروسي في الوحدة الأولى من المفاعل نحو 75 في المئة مقابل 25 في المئة للمصري، ثم تزيد في بقية الوحدات لتصل إلى 85 في المئة من المكون المصري و15 في المئة من الروسي، ورحبت موسكو بذلك.

وأوضح القليوبي أن مصر لديها القدرة على تصنيع غالبية مكونات الأجزاء المستخدمة في السيارة الكهربائية عبر مصانع تقوم بتأسيسها بمشاركة القطاع الخاص المحلي لإنتاج السيارة في البلاد، لكن يتطلب ذلك وجود عنصر بشري أجنبي لديه خبرة بذلك المجال الجديد.

ويقف عدم وفرة الرقائق الإلكترونية بأنواعها المختلفة عائقاً أمام مصر للاعتماد على نفسها في تصنيع السيارة الكهربائية، إذ يؤدي ذلك إلى ضغوط على العملة الأجنبية في البنوك ويقود إلى طرح السيارة بسعر مرتفع، علاوة على تأخر طرحها في الأسواق.

سابقاً، خبر تعثر مفاوضات تصنيع السيارة الكهربائية، بـ"المؤسف وخطوة إلى الوراء بعد تقديمها للجمهور، وأن الحكومة لن تقلع عن تصنيع المركبات الكهربائية إطلاقاً".

وقال في تصريحات لـ"العرب" إنه "لا بديل سوى الصين لأنها أكبر الدول تصنعا للسيارات الكهربائية، وتتوافر بها مستلزمات التصنيع، وتضم أكثر من نصف عدد المركبات الكهربائية في العالم، فضلا عن أن أسعارها الأنسب للسوق المصرية".

ولا ينبغي أن يطغى عامل السرعة في البحث عن شريك أجنبي جديد على عامل الجودة أو تكلفة الإنتاج، حتى يكون سعر السيارة مناسباً للمستهلك ولتنتج الحكومة في تفعيل خطة توطين المركبات الكهربائية ونشر ثقافة اقتناء ذلك النوع من السيارات.

وتهدف القاهرة من وراء تصنيع وانتشار السيارات الكهربائية إلى تقليل الاعتماد على تصدير الأقفور في السيارات، لاسيما أنها تستورد قرابة 40 في المئة من احتياجاتها من المشتقات النفطية سنوياً والتي تبلغ قرابة 80 مليون طن.

وأشار مصطفى إلى أن فض الشراكة مع الجانب الصيني يبدد الخطط والمواصفات التي أعلنتها الحكومة للجمهور، بدءاً من سعر السيارة الذي تراوح بين 18.5 ألف دولار و25 ألف دولار، ولا يمكن التنبؤ بسعر المركبة دون معرفة الشريك الجديد ومواصفات السيارة التي تستهدف الحكومة تصنيعها.

ومن المتوقع أن يتأخر ظهور السيارة الكهربائية الجديدة إلى ما بعد العام

وأطلق الرئيس عبدالفتاح السيسي ما يسمى "الاستراتيجية القومية لتوطين صناعة المركبات الكهربائية والصناعات المغذية"، ووجه بتوطين تلك الصناعة في مصر من خلال تعميق التصنيع المحلي والتعاون مع الشركات العالمية المتخصصة.



حسين مصطفى
فض الشراكة خطوة
إلى الوراء ولا بديل سوى
الشركات الصينية



جمال القليوبي
دونغفينغ رفضت نقل
التكنولوجيا وزيادة
المكونات المصرية

وتقوض الخلافات مع بكين خطة القاهرة للنحول إلى الاقتصاد الأخضر عبر السيارات، وكذلك قدرتها على منافسة المغرب في صناعة السيارات الكهربائية.

ويتنافس البلدان في الوقت الحالي على التحول إلى مركز إقليمي لتصدير المركبات الصديقة للبيئة، حيث تسعى القاهرة إلى أن تكون بوابة تصديرية لها إلى قارة أفريقيا والأسواق المتنامية، لكنها لم تخط خطوة كبيرة في هذا المجال، عكس المغرب الذي يعزز وجوده تدريجياً في هذه الصناعة الأخذة في النمو.

ووصف حسين مصطفى، المدير التنفيذي لرابطة مصنعي السيارات

تسببت خلافات نشبت بين القاهرة وبكين في عرقلة الاستراتيجية القومية المصرية لتوطين صناعة المركبات الكهربائية في مصر بعد رفض شركة دونغفينغ موتور الصينية خفض سعر المكون الرئيسي المستخدم في تصنيع هذا النوع من السيارات، بصورة تمكن القاهرة من إنتاجها وطرحها بسعر تنافسي في الأسواق.

القاهرة - تعثرت المفاوضات بين شركتي النصر للسيارات التابعة لوزارة قطاع الأعمال العام المصرية ودونغفينغ الصينية بشأن تصنيع المركبات الكهربائية، رغم الخطوات الإيجابية التي اتخذتها القاهرة بتوقيع اتفاقيتين مع بكين في يناير الماضي.

واستغرقت المفاوضات وقتاً طويلاً بسبب الجائحة، ثم باء الاتفاق التجاري المرتبط بالمكونات المستوردة التي تضم المحرك والبطارية ووحدة التحكم وبعض الكماليات، بالفشل.

وهذه العثرة تأتي جراء رغبة الشركة الصينية في رفع أسعارها بالتزامن مع المتغيرات التي طرأت على سوق صناعة السيارات، الذي يشهد ارتفاعات سريعة لشح إمدادات الرقائق الإلكترونية.

وكان من الخطط طرح أول سيارة كهربائية في مصر مطلع 2022 تحت اسم إي 70، وأعلنت الشركتان في بيان عزمهما على الانتهاء من إنشاء خط الإنتاج في الربع الثاني من العام الجاري لإنتاج 25 ألف مركبة سنوياً، لكن ذلك لم يتحقق. وحتى تمهد لتسويق المركبة محلياً، استوردت القاهرة 13 سيارة كهربائية من طراز إي 70 كاملة الصنع من دونغفينغ، لإجراء اختبارات عليها في الشوارع المصرية.

وقام وزير قطاع الأعمال هشام توفيق بجولة حية بالسيارة الكهربائية في شوارع مصر رفقة الإعلامي شريف عامر في يوليو الماضي، لتوضيح مزاياها للجمهور.

وارتكبت الحكومة خطأ بإعلانها تفاصيل السيارة ومواصفاتها قبل أن توقع عقوداً رسمية ملزمة مع الشركة الصينية، لأن ذلك خلف صورة خادعة للرأي العام، إذ فوجئ الجمهور بأن ما تم توقعه مذكر تفاهم ولم يرق إلى مرحلة العقود الرسمية.

وشرعت وزارة قطاع الأعمال في التواصل مع بعض المكاتب الاستشارية الألمانية المتخصصة، للبحث عن شريك جديد في مجال تصنيع السيارات الكهربائية.

وبالتزامن مع ذلك، نفت الوزارة أن يكون فشل المفاوضات مع دونغفينغ جاء بهدف تصفية شركة النصر للسيارات المصرية أو التخلي عن فكرة إنتاج المركبة.

سباق دولي للاستثمار في المشاريع المصرية للهيدروجين البيئي

خلال موانئها البحرية التي تقع في قلب حركة التجارة العالمية. ويشير زكي في هذا الجانب إلى أن ما يدعم فكرة إقامة مشاريع الهيدروجين في مصر توافر إقامة البنية التحتية اللازمة لتصديره إلى أوروبا اعتماداً على شبكة تصدير الغاز الطبيعي.

وأكد أن هذه النوعية من المشاريع توفر ميزة تنافسية هي مرور نحو 15 في المئة من حركة الملاحة العالمية عبر قناة السويس، ما يتيح فرصاً ضخمة لرفع تنافسيتها بتحويلها إلى مركز عالمي لتموين السفن بالوقود الأخضر.

وشدد على أن بلاده تتوافر لديها مقومات أساسية لتوطين هذه المشاريع والتوسع فيها اعتماداً على ما لديها من إمكانيات هائلة لإنتاج الطاقة البديلة بأسعار تنافسية كاحد أهم مدخلات صناعة الهيدروجين الأخضر.

خلال استخدام الهيدروجين باعتباره مصدر وقود منخفض الهيدروكربون. وقال مذبولي أثناء الاجتماع إن بلاده "تضع مشاريع توطين الهيدروجين الأخضر ضمن أولويات أجندتها خاصة بعد اختيارها لاستضافة مؤتمر الأطراف لاتفاقية الأمم المتحدة لتغير المناخ القادم العام المقبل".

وكانت مجموعة الطاقة الإيطالية إيني قد أبرمت في يوليو الماضي اتفاقيتين مع الشركة القابضة لكهرباء مصر والشركة المصرية القابضة للغازات الطبيعية (إيجاس) المملوكتين للدولة لتقييم جدوى إنتاج الهيدروجين في مصر.

وتراهن القاهرة على اللحاق بركب تجارب العديد من الدول العربية والمتعلقة بإنتاج الهيدروجين البيئي لحجز مكان يمكنها من إعادة تصدير الوقود إلى الأسواق المتنامية لها من

القاهرة - كشفت الحكومة المصرية أنها تلقت مجموعة من العروض تقدمت بها ثلاث تحالفات من الشركات الأجنبية من أجل الاستثمار في مشاريع الهيدروجين البيئي.

وقال رئيس الهيئة الاقتصادية لقناة السويس جيتي زكي خلال اجتماع مع رئيس الوزراء مصطفى مذبولي إن "هذه التحالفات العالمية تقدمت لإقامة مشروعات لإنتاج الهيدروجين الأخضر في منطقتي السخنة وشرق بورسعيد". ومع أن زكي لم يذكر هذه التحالف خلال تصريحاته التي نقلها حساب رئاسة مجلس الوزراء المصري في فيسبوك، لكنه أشار إلى أن ثمة إمكانية لتنفيذ المشروعات الثلاثة بالتوازي.

وتتسلق القاهرة خطة لتتويع مزيج الطاقة ضمن جهودها لتوفير الوقود من المصادر المستدامة من