العرب
الثلاثاء 2019/10/01
السنة 42 العدد 11484

التوتر الإقليمي يخفض تصنيف السعودية الائتماني

الرياض - سارعت السعودية أمس إلى مطالبة وكالة فيتش للتصنيف الائتماني بإعادة النظر في خفضها للتصنيف الائتماني للدولة الخليجية، في أعقاب الهجوم على منشأتين نفطيتين سعوديتين.

وأعلنت الوكالة قبل ساعات من ذلك، خفض تصنيف السعودية إلى أي من أي بلس مع نظرة مستقبلية مستقرّة بسبب "التوترات الجيوسياسية والعسكرية المتزايدة في منطقة الخليج".

ويقيس التصنيف مدى تعرّض البنية التحتية الاقتصادية للسعودية، واستمرار التدهور في الميزانيات المالية والخارجية لها بفعل التوترات.

وزارة المالية السعودية: خفض فيتش تصنيف البلاد إلى أي يبدو عليه الاستعجال

وقالت وزارة المالية في بيان إن "القرار يبدو عليه الاستعجال ولا يعكس الاستجابة السريعة للمملكة للحفاظ على إمدادات النفط العالمية".

وأضافت أن السعودية "أبدت ضبطا للنفس ونظرة متأنية في تعاملها مع هجوم 14 سبتمبر، الذي قلّص في البداية الإنتاج للنصف، قبل أن يتم استعادة إمدادات النفط السعودية بالكامل".

وأدّت هجمات بطائرات دون طيار وصواريخ، على البنية التحتية للنفط في السعودية، إلى تعليق مؤقت لأكثر من نصف إنتاج النفط الخام.

وتعرّضت منشأتا خريص وبقيق في شرق العاصمة الرياض إلى هجوم تسبّب في تعطل إمدادات الخام بواقع 5.7 مليون برميل يوميا، لكن سرعان ما تمكّنت شركة أرامكو، ذراع السعودية النفطي، إلى تدارك الموقف سريعا.

وأكدت فيتش أنه "رغم أن إنتاج النفط استؤنف بشكل كامل بحلول نهاية سبتمبر، نعتقد أن هناك خطرا من وقوع هجمات إضافية على السعودية، ما قد يؤدي إلى أضرار اقتصادية".

وأضافت "راجعنا تقييمنا بشأن مدى هشاشة البنى التحتية الاقتصادية في السعودية وعرضتها لتهديدات عسكرية إقليمية نتيجة للهجوم الأخير".

وذكر خبراء الوكالة أيضا أنهم راجعوا تقييما بشأن استمرار تدهور الوضع المالي العام والخارجي للرياض، بالإضافة إلى إمكانية تعرّضها للتهديدات العسكرية الإقليمية بعد الهجمات.

وتحاول السعودية تسريع النمو الاقتصادي الذي تباطأ في السنوات الأخيرة، بسبب عمليات الإصلاح وخفض الدعم الحكومي وفرض رسوم على تشغيل العمالة الأجنبية.

ولكن فيتش تتوقع عجزا ماليا أكبر مع نهاية العام الجاري قدره 6.7 بالمئة من إجمالي الناتج المحلي، من 5.9 بالمئة مسجل العام الماضي، بسبب السياسة المالية لأكبر منتج للنفط وهبوط أسعار النفط.

وتفترض الوكالة هبوط أسعار النفط إلى متوسط 65 دولارا للبرميل في 2019، من 71.6 دولار العام الماضي، نزولا إلى 62.5 دولار للبرميل بحلول العام المقبل و60 دولارا في 2021.

ويرى خبراء الوكالة أن هذا الهبوط المحتمل يمثّل رياحا معاكسة لبرنامج التوازن المالي، الذي تهدف من خلاله الحكومة إلى إحلال التوازن بين النفقات والإيرادات بحلول 2023.

وبدأت السعودية في توسيع الاقتراض لمشروعات الطاقة المتجددة، حيث افتتح صندوق التنمية الصناعية الذي يبلغ رأسماله 28 مليار دولار تطبيقات للبرنامج أطلق عليه اسم "متجددة".

وسيمنح البرنامج قروضا كبيرة تصل إلى 320 مليون دولار، استنادا إلى ملكية الشركة وشركات تصنيع مواد الطاقة المتجددة المستهدفة، وكذلك مشروعات الإنتاج المستقلة.

كما سيوفّر الصندوق تمويلا للشركات في قطاعات أخرى تريد البدء في استخدام مثل هذه الطاقة.

ونسبت وكالة بلومبرغ للرئيس التنفيذي للصندوق إبراهيم المعجل قوله إنه "سواء كنت في المجال الصناعي أو الزراعي أو التجزئة، إذا كنت تريد نشر الطاقة المتجددة، فسنقوم بتمويل ذلك. بالنسبة لاعتماد الطاقات المتجددة يجب أن ندعمها".

وتعمل أكبر دولة مصدّرة للنفط في العالم على تطوير صناعات جديدة لتقليل اعتمادها على خام النفط.

ويعتزم صندوق الثروة السيادية للبلاد الاستثمار في منشآت ومصانع للطاقة المتجددة من أجل إنتاج مكوّنات لمزارع الطاقة الشمسية وطاقة الرياح.

كما تريد الرياض استخدام المزيد من الغاز الطبيعي وبدائل أخرى لتحرير المزيد من خام النفط، الذي تقوم بحرقه لتوليد الطاقة.

روسيا تفتح أبوابها لشبكة هواوي للجيل الخامس

أثبتت هواوي مرة أخرى عدم قدرة العالم على الاستغناء عن تقنياتها، وخاصة تكنولوجيا الجيل الخامس للاتصالات، بعد أن عزّزت نفوذها باقتحام السوق الروسية، متحدية الضغوط التي تمارسها الولايات المتحدة على حلفائها لكي لا تتعامل مع الشركة العملاقة بدعوى خضوعها للحكومة الصينية، ومخاوف استخدامها في أغراض التجسس.

موسكو - شرّعت روسيا أبوابها أمام هواوي خصوصاً في مجال تطوير شبكات الجيل الخامس للإنترنت، في الوقت الذي تفرض فيه الولايات المتحدة حظرا على المجموعة الصينية لاتهامها بالتجسس، وطلبت من حلفائها حذو حذوها.

وافتتحت هواوي في وقت سابق هذا الشهر في موسكو أول منطقة اختبار للجيل الخامس، بالتعاون مع مشغّل الاتصالات الروسي أم.تي.أس.

وشبكة الجيل الخامس بسرعتها الفائقة بمثابة حلم للروس، الذين يستخدمون هواتفهم الذكية بشكل كبير، لكنها قد تجد استخدامات أيضا في قطاعات أخرى، مثل قطاع السيارات الذكية، والتخفيف من الازدحام المروري المعتاد في موسكو.

وأعلن مدير تكنولوجيا المعلومات في مدينة موسكو إدوارد ليسنكو بمناسبة افتتاح المنطقة التجريبية أن شبكة الجيل الخامس ستصبح "هيكل البنى التحتية الاعتيادي بالنسبة لنا وأساسية بالنسبة للأسر خلال بضع سنوات".

ووقّع الاتفاق بشأن تطوير شبكة الجيل الخامس في موسكو بين هواوي والمجموعة الروسية الخاصة بالاتصالات في يونيو، بمناسبة زيارة الرئيس الصيني شي جين بينغ لمدينة سان بطرسبورغ لحضور المنتدى الاقتصادي.

وتشكّل هذه الخطوة نوعا من التحدّي لواشنطن المنخرطة في نزاع مع الشركة الصينية العملاقة.

وهذا الاتفاق لا يشكّل سوى البداية، حيث تأمل روسيا، التي تعدّ دائما رائدة في مجال التقنيات الجديدة مقارنة مع الدول الغربية، في إنشاء شبكات للجيل الخامس في الأماكن العامة في كل المدن الكبرى بحلول عام 2024.

ويقدّر رئيس الفرع الروسي لهواوي كزاو لي اهتمام السلطات الروسية. وقال لدى إعلان إطلاق العمل في شبكة الجيل الخامس "نحن نعمل في روسيا منذ 22 عاما، ومرتاحون جدا بفضل ثقة شركائنا".

وأوضح أن الشركة تريد بالفعل أن "تكون رائدة في مجال تطوير شبكة الجيل السادس" لاحقا.

وهواوي هي ثاني شركة عالميا في مجال تصنيع الهواتف الذكية. وتعتبر السبّاقة في تطوير شبكة الجيل الخامس، أي الجيل الجديد من الإنترنت فائق السرعة على الهواتف الذكية.

يفغيني خوروف

المخاطر الأمنية لا تختلف بين هواوي وإريكسون أو غيرهما

وأكّد مصدر روسي في أوساط الأبحاث المتعلّقة بشبكة الجيل الخامس لوكالة الصحافة الفرنسية أنّ شركة هواوي هي أكبر مستثمر في مجال تحديث التقنيات الخلوية في روسيا، مع وجود أكبر "مختبر للأبحاث لكلّ المصنّعين" في موسكو.

ووفق صحيفة فيدوموستي الروسية الاقتصادية، توظّف هواوي حاليا حوالي 400 شخص في موسكو، و150 في سان بطرسبورغ، في مجال الأبحاث والتطوير.

ويطمح العملاق الصيني توظيف 500 شخص إضافي بحلول نهاية 2019، وألف شخص إضافي خلال 5 سنوات.

لكن، العديد من الخبراء يرون أن إعطاء موسكو الأولوية لهواوي يرجع للمكسب الاقتصادي، الذي تحققه من ذلك وليس لتطوّر حقيقي في المصنع الصيني في مجال الجيل الخامس.

وتوضح المحللة ميكيلا لاندوني من فيتش سولوشنز أن الشركات المشغّلة الروسية تتعاون مع أكثر من مصنع لشبكة الجيل الخامس، من بينها هواوي، "لذا لا نرى أن هناك فعليا من قائد حقيقي في هذا الإطار".

وقالت إن "الشركات المشغّلة تفضّل هذه المقاربة لتفادي أن تجد نفسها معتمدة على مزوّد واحد وضمان الحماية الأفضل ضد التهديدات المعلوماتية".

وكان المشغّل تيلي 2 أول مشغّل يطلق شبكة الجيل الخامس في روسيا، بالتعاون مع الشركة السويدية إريكسون في أغسطس الماضي، في تفيرسكايا، أحد الشوارع الرئيسية في العاصمة.

وفي سياق الحرب التجارية والمنافسة مع الشركة الآسيوية العملاقة، هدّدت واشنطن بمنع هواوي من استخدام العناصر والخدمات الأميركية التي تحتاج إليها، مثل نظام التشغيل أندرويد.

وعرضت روسيا فوراً نظامها الخاص للتشغيل أورورا على شركة هواوي.

وفيما يبقى أندرويد الخيار المفضل لهواوي، ترى لاندوني أن أورورا يمكن أن يشكّل حلا على المدى القصير، وخاصة نقطة انطلاق في تطوير نظامها الخاص للتشغيل، هارموني أو.أس.

ويؤكد يفغيني خوروف من وايرلس نيتوورك لاب في أكاديمية العلوم فروسيا أنه "إذا استخدمنا معدّات صنعت ببلد آخر، فنظريًا وعمليًا سيكون لحكومة هذا البلد قدرة على الوصول لبياناتنا في حال لم تكن الشبكة مؤمنة. بالنسبة لروسيا، لا يختلف الأمر كثيراً بين هواوي وإريكسون أو غيرهما".

ويتابع "العديد من الأشخاص يستخدمون هواتف أندرويد... هل هذا يعني أن لغوغل إمكانية في الوصول إلى بياناتهم؟ نعم، طبعا".

رحلة عبر مسارات جديدة

دبي لصناعات الطيران تعيد ترتيب هيكل أولوياتها

إلغاء خطط شراء 400 طائرة والتحول لصفقات الاستحواذ

قلبت شركة دبي لصناعات الطيران هيكل أولوياتها بإيقاف صفقات كبيرة لشراء نحو 400 طائرة والتحول إلى توسيع نشاطها من خلال صفقات استحواذ لتعزيز مواقعها بين أكبر شركات تأجير الطائرات في العالم.

دبي - كشفت شركة دبي لصناعات الطيران أمس عن ميلها إلى توسيع حجم أسطولها في الفترة المقبلة من خلال الاستحواذ على شركة منافسة في السوق.

ويأتي الإعلان عن هذه الخطط بعدما لم تتمكن الشركة المملوكة لحكومة دبي من الاتفاق على طلبية كبيرة من عملاقي صناعة الطيران في العالم شركتي إيرباص الأوروبية وبوينغ الأميركية.

وكانت دبي لصناعات الطيران، التي باتت في مصاف كبار مؤجري الطائرات باستحواذها قبل عامين على أواس، والتي تتخذ من عاصمة أيرلندا الشمالية دبلن مقرا لها، مهتمة بطلب شراء شبه قياسي يضم 400 طائرة من إيرباص وبوينغ.

وقال الرئيس التنفيذي للشركة فيروز تارابور في مقابلة مع وكالة رويترز إنه "من الصعب أن ترى كيف ستتمكن دبي لصناعات الطيران من إيجاد طريقة لقبول الأسعار والبنود والشروط التي تطرحها الشركات المصنعة للمعدات الأصلية".

وعندما أبلغ تارابور رويترز في مايو من العام الماضي بأن دبي لصناعات الطيران مهتمة بالطلبية، كانت هناك أزمة ناجمة عن خلاف بشأن التسعير.

ويقول خبراء إن ذلك الأمر دفع الشركة إلى البحث عن خيارات أخرى لزيادة محفظتها.

> 5 مليارات دولار، قيمة أسطول الطائرات، التي تسعى دبي لصناعة الطيران بلوغها

وتم تأسيس دبي لصناعات الطيران في العام 2006 بهدف أن تكون واحدة من أكبر شركات تأجير الطائرات على مستوى العالم.

لكن الشركة بدأت إلغاء طلبيات في العام 2010 مع نضوب التمويل في أعقاب أزمة ديون دبي.

وتضاعفت محفظة الشركة بعد الاستحواذ على أواس في 2017، التي كانت عاشر أكبر شركة في القطاع في ذلك الوقت، لثلاثة أمثالها لتضم أسطولا من نحو 400 طائرة مملوكة ومدارة وقيد الطلب بقيمة تتجاوز حوالي 14 مليار دولار.

وكانت قيمة طلبية شراء 400 طائرة أحادية الممر ستتجاوز 40 مليار دولار وفقا للأسعار المعلنة، إلا أن الحصول على خصم بما لا يقل عن خمسين بالمئة أمر شائع للطلبيات الكبيرة.

ويقول خبراء في القطاع إن من شأن تلك الخطوة لو لم يتم صرف النظر عنها أن تمنح دبي لصناعات الطيران خط إمداد من الطائرات المطلوبة مباشرة من المُصنعين بما يضعها على قدم المساواة مع منافسيها.

ويأتي هذا الاحتمال على الرغم من أن أكبر مصنعين للطائرات على مستوى العالم، وهما ايرباص وبوينغ، باعا تقريبا كل إنتاجهما من الطائرات أحادية الممر حتى عام 2024.

ولم يكن طول الانتظار مبعث قلق بالنسبة للشركة، التي تمولها حكومة دبي، والتي ترغب في مضاعفة محفظتها إلى حوالي 800 طائرة خلال فترة تتراوح من ست إلى ثماني سنوات مقبلة.

لكن تارابور قال إن "الفارق بين سعر الطلبية وعمليات الإيجار المتاحة في سوق التأجير كبير جدا لدرجة أنه لن يكون من المنطقي التحلي بأي أمل في تضاؤل الفجوة في المستقبل القريب".

وأضاف "إذا كنت قد بعت إنتاجك لأربع سنوات فما هو الحافز لديك لبيع أول وحدة من السنة الخامسة بأي سعر بخلاف أعلى سعر على الإطلاق يمكنك الحصول عليه".

وستعيد دبي لصناعات الطيران النظر في طلبية الشراء المباشر في غضون عامين مع تخلص المصنعين من التسليمات المتراكمة، بحسب الرئيس التنفيذي للشركة، الذي يرى أن البنود بالنسبة للوقت الحالي "تسعيرها خاطئ تماما".

وبدلا من ذلك، ستتجه أنظار الشركة التي تتخذ من إمارة دبي مقرا لها، نحو التوسع من خلال النمو الذاتي، بما في ذلك إبرام صفقات بيع وإعادة تأجير مع شركات طيران، واستحواذ محتمل على منافس كبير.

ويعتقد تارابور أن "تكويننا الأساسي أكثر تماشيا مع القيام بعملية كبيرة غير ذاتية واستكمال عملية غير ذاتية بنمو ذاتي".

وأشار إلى أن هدف الاستحواذ المثالي سيكون تقريبا من مئة إلى مئتي طائرة في أسطول الشركة دون أن يكون أي منها قيد طلبيات، لكن هناك القليل من هذا.

وتمتلك الشركة في الوقت الحالي أكثر من 300 طائرة، وستتولى إدارة أكثر من مئة طائرة أخرى في المستقبل القريب.

وإلى جانب ذلك، يقول المسؤولون في الشركة أنها تتفاوض بشكل مستمر مع العشرات من الزبائن في قطاع النقل الجوي.

وقال تارابور "أيا ما كان سنخلص إليه يجب أن يعزز الشراء أهدافنا الاستراتيجية... طالما يقوم بذلك، فإن السعر مقابل ذلك يُمكن وضع سياق له بسهولة".

وأضاف "لا يعني ذلك أننا سندفع ثمنا جنونيا. إنه فقط يعني أننا سنكون مستعدين لدفع سعر السوق مقابل الأصل المناسب".

وفي الأسبوع الماضي، أعلنت الشركة الإماراتية أنها كانت قد تلقت تفويضا من أحد مديري الصناديق لتدبير وإدارة محفظة طائرات بقيمة 1.4 مليار دولار لترتفع قيمة محفظة الأصول المدارة لديها إلى أكثر من 2.7 مليار دولار.

فيروز تارابور

خططنا الرئيسية أكثر تماشيا مع القيام بالتوسع بنمو ذاتي

وسيركز هذا التفويض على طائرات إيرباص من نوع أي 320 نيو وطائرات بوينغ من طراز 737 أن.جي، يتم تدبيرها من خارج المحفظة الحالية لدبي لصناعات الطيران.

وتؤكد الشركة أن هذا الحجم الكبير لأعمالها سوف يوفر للمستثمرين قيمة كبيرة في مجال الطائرات المدارة مستقبلا.

ولدى دبي لصناعات الطيران هدف استراتيجي تعمل على تحقيقه تدريجيا وفق الخطط المرسومة، وهو رفع قيمة أسطول الطائرات، التي تديرها إلى نحو 5 مليارات دولار في السنوات القليلة المقبلة.

وكانت الشركة قد أبرمت في العام الماضي العديد من الصفقات تمّت بموجبها إضافة حوالي 19 طائرة إلى محفظتها.

ويخطط هذا الكيان كذلك لجمع أكثر من نصف مليار دولار فور حصوله على تصنيف ائتماني من وكالتي ستاندرد آند بورز وموديز، والذي لا يعرف حتى الآن متى يصدر.

وقال تارابور إن "جزءا من هذه الأموال سيستخدم في تغطية دين بقيمة 500 مليون دولار يُستحق في أغسطس المقبل".

وحاليا، شركة دبي لصناعات الطيران حاصلة على تصنيف ائتماني لدرجة جديرة بالاستثمار عند مستوى بي.بي.بي من وكالة فيتش للتصنيف الائتماني.