

اقتصاد سلطنة عمان يسقط في قبضة الانكماش

بطء الإصلاحات يقلص نشاط القطاع غير النفطي



بانتظار محفزات جادة

إضافية تمكنها من اجتياز الأزمة الاقتصادية تدريجياً. وأشارت وثيقة حكومية تم الكشف عنها حينها إلى أن مسقط "تخطط لفرض ضريبة القيمة المضافة بحلول عام 2021".

1.9
بالمئة نسبة انكماش الناتج المحلي الإجمالي العماني في النصف الأول من 2019

وقالت وزارة المالية إنه "لا تخطط لتأجيل ضريبة القيمة المضافة وأن العمل جارٍ لاستكمال الإجراءات التشريعية لإصدار قانون" خاص بذلك. وكانت وكالات التصنيف العالمية موديز وفيتش وستاندر أند بورز، التي تمنح جميعها عُمان تصنيفاً عالي المخاطر، قد أكدت مراراً حاجة مسقط إلى فرض تلك الضريبة في العام المقبل.

دخل الاقتصاد العماني في قبضة الانكماش أسس بحسب بيانات رسمية، وهو ما يرجعه محللون إلى بطء تنفيذ وعود الإصلاحات الحكومية، إضافة إلى تداعيات تراجع النفط وانخفاض إنتاجه.

مسقط - أظهرت بيانات حديثة نشرها البنك المركزي العماني أمس أن اقتصاد السلطنة انكمش في النصف الأول من العام الجاري مع تراجع نشاط القطاع غير النفطي، بما يشير إلى صعوبات كبيرة تواجهها الحكومة في طريق تنفيذ الإصلاحات.

ونذكر المركزي أن النمو الاقتصادي للبلد الخليجي انكمش بواقع 1.9 بالمئة من الفترة الفاصلة بين يناير ويونيو الماضيين. وتضررت الأوضاع المالية لعمان جراء انخفاض أسعار النفط في السنوات الأخيرة لكن التراجع الاقتصادي هذا العام تابع من الأنشطة الصناعية غير البترولية وقطاع الخدمات.

وأضاف المركزي أن القطاع غير النفطي انكمش بواقع 3.4 بالمئة من حيث القيمة خلال النصف الأول من العام الجاري.

في المقابل، نما قطاع النفط والغاز بنحو 2.1 بالمئة في نفس الفترة وزاد الناتج المحلي الإجمالي من النفط والغاز 1.5 بالمئة و5.6 بالمئة على الترتيب. وتساهم صناعة النفط بنحو 44 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي، بينما تستهدف السلطنة خفضها إلى 22 بالمئة فقط بحلول 2020 من خلال استثمار 106 مليارات دولار على مدى خمس سنوات.

ورغم طرقيها الأسواق المالية، إذ باعت سندات بثلاثة مليارات دولار في يوليو الماضي، يظل المركز المالي لعمان ضعيفاً وتصنيف وكالات التصنيف الائتماني يدينها بأنه "عالي المخاطر". وفي وقت سابق من العام الجاري، توقعت وكالة فيتش للتصنيفات الائتمانية أن يتباطأ نمو الاقتصاد العماني إلى 1.8 بالمئة هذا العام، بسبب التزام البلاد باتفاق أوبك+ لخفض إنتاج النفط.

وكان البنك المركزي قد خفض توقعاته في سبتمبر الماضي لنمو الناتج المحلي الإجمالي للبلاد ليصل إلى 1.1 بالمئة

97 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي. وقال العسوس إن الصفقة الجديدة مع الصندوق ستساعد البلد الذي يعاني نقص سيولة في "الحصول على المنح والقروض الميسرة بهدف تخفيض خدمة الدين العام، وتمكين الحكومة من زيادة تنافسية الاقتصاد الوطني".

وكان صندوق النقد قد قال في ختام مهمة نوفمبر الماضي لإتمام المراجعة النهائية لبرنامج الصندوق إن الدين العام ما زال "مرتفعاً للغاية" وأن "المساعدة الدولية" ستكون ضرورية لإتاحة "نمو متواصل يدعم الإصلاحات". ويرجع تزايد الدين، بشكل جزئي على الأقل، إلى تبني الحكومات المتعاقبة سياسة مالية توسعية اتسمت بضعف الوظائف في القطاع العام المترهل.

ورفعت الحكومات السابقة الإنفاق الاجتماعي وأجور العاملين بالقطاع العام في مسعى لحماية الاستقرار عقب احتجاجات بالمنطقة في 2011. ويؤكد الأردن التزامه بخفض العجز المالي المزمّن الذي من المتوقع أن يبلغ 1.77 مليار دولار العام المقبل، أو 2.3 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي مقارنة مع تقديرات عند 3.1 بالمئة هذا العام.

وأوضح العسوس في كلمته أن جهوداً ستبذل لضبط الإنفاق العام بجانب حزمة تحفيز للقطاع الخاص ستدعم الإيرادات، التي تضررت جراء تباطؤ الاقتصاد وتفشي التهريب الضريبي.

وتعاني البلاد، التي تستورد أكثر من 90 بالمئة من حاجاتها الطاقية من الخارج، ظروفًا اقتصادية صعبة وديوناً، كما أنها تأثرت كثيراً بالأزمّن المستمرتين في كل من العراق وسوريا ولاسيما أزمة اللاجئين.

ويؤكد خبراء أن حدة التحديات، التي تواجه الاقتصاد الأردني منذ مطلع العام الماضي لم تتراجع حتى اليوم، وهو ما ينذر بالمزيد من المتاعب خلال الفترة المقبلة في بلد يعتمد على المساعدات الدولية بشكل كبير. وتلقي هذه الأوضاع الصعبة بظلال قاتمة على حياة المواطنين، الذين يبحثون بدورهم عن حل يوفر لهم كرامة العيش، فيما تحاصرهم ضغوط البطالة والضرائب وارتفاع الأسعار. كما حذر اقتصاديون مراراً من تبعات عودة أعداد كبيرة من الأردنيين العاملين في دول الخليج، وهو ما قد يزيد حزمة البطالة، مع تضرر أوضاعها المالية والاقتصادية منذ تراجع أسعار النفط بآثر من ثلثي قيمته منذ منتصف 2014.

الأردن يحاول خفض أعباء الديون بدعم صندوق النقد الدولي

عمان - أعلن الأردن عن مساعده لخفض أعباء خدمة الدين العام خلال السنة المقبلة من خلال برنامج جديد مع صندوق النقد الدولي.

وتظهر البيانات الرسمية أن الدين العام بلغ نحو 42.4 مليار دولار وقد ازداد بشكل مطرد خلال السنوات العشر الأخيرة نتيجة تآثر الاقتصاد بالصراعات الإقليمية.

وقال الوزير محمد العسوس خلال جلسة برلمانية لمناقشة مسودة موازنة 2020 إن "المحادثات مع صندوق النقد بشأن برنامج جديد يحل محل تسهيل الصندوق الممدد الذي ينتهي في مارس المقبل سيركز على جهود تخفيض النمو البطيء الذي حوّل حول اثنين بالمئة في السنوات العشر الأخيرة".

وقال أسام النواب قبل إقرار الموازنة البالغة 9.8 مليار دينار (14 مليار دولار) "نهدف للوصول إلى تفاهات مع صندوق النقد تضمن تسريع وتيرة النمو الاقتصادي".

وأضاف "قوائد الدين العام تشكل نسبة كبيرة من نفقاتنا الجارية والتي تشكل استمرار نهبها بوتيرة متسارعة تهديداً حقيقياً لاستدامة المالية العامة". وأشار إلى أن من المتوقع أن يرتفع النمو إلى 2.2 بالمئة مقارنة بالاثنتين بالمئة المتوقعه هذا العام وفقاً لتقديرات الصندوق.

42.4
مليار دولار حجم الدين العام الأردني بعد أن قفز بواقع الثلث تقريباً خلال عشر سنوات

ويؤكد خبراء أن الوضع الذي بلغه الأردن في ظل جونه مرة أخرى إلى الاقتراض الخارجي دليل واضح على الخلل في إدارة الأموال وعدم وجود رؤية اقتصادية واضحة وغياب الإرادة الحقيقية لتحسين القطاعات الإنتاجية المهمة في البلاد.

وبحسب صندوق النقد، تضرر النمو الاقتصادي الأردني في السنوات القليلة الماضية بفعل ارتفاع معدل البطالة وتآخيرات الصراع الإقليمي على ثقة المستثمرين.

وتلقى الحكومة الأردنية باللوم على عوامل إقليمية في ارتفاع الدين العام، الذي قفز بواقع الثلث تقريباً في عشر سنوات بما يساوي حالياً

زيادة أسعار البنزين تدفع المصريين إلى تحويل السيارات لاستخدام الغاز

واستبدال 88 ألف حافلة أخرى تعمل بالسولار ويزيد عمرها على 20 عاماً بحافلات جديدة تعمل بالوقود المزدوج على مدى السنوات الثلاث المقبلة، بينما سيجري بناء أكثر من 350 محطة لتزويد الغاز الطبيعي.

وتتباين تقييمات أصحاب المركبات لنظام الوقود المزدوج حيث يفتي البعض الوفّر المادي الذي يحققه لكن البعض الآخر يرى أن الغاز الطبيعي يضعف المحركات ويقلل من مساحة حقيبة المركبات.

وتخضع حالياً المركبات لعمليات فحص تقني قبل تحويلها للتأكد من صلاحيتها للعمل بنظام الوقود السائل والغاز الطبيعي. وحسب تصريحات المسؤولين فإن اسطوانات الغاز الطبيعي المضغوط التي يجري تزويد المركبات بها تأتي في أشكال وأحجام مختلفة للتقليل من تأثيرها على مساحة حقيبة السيارة.

وتدعم الحكومة أسعار طاقم التحويل الذي يجري تركيبه في المركبات ويحوم سعره بين خمسة آلاف و7500 جنيه مصري (310-465 دولاراً).

وقال فرحات إن غازتك تخطط لإنشاء 54 محطة للوقود السائل والغاز الطبيعي بالشراكة مع إيني الإيطالية العملاقة على مدى السنوات الثلاث المقبلة، بالإضافة إلى بناء المزيد من محطات الغاز الطبيعي للحافلات العامة.

وتعمل في مصر حالياً حوالي 187 محطة لتزويد الغاز الطبيعي المضغوط و72 مركزاً لتحويل السيارات. ولدى الحكومة أيضاً "خطة قومية" لتحويل حافلات الركاب الصغيرة (الميني باص والميكروباص) التي يشجع استخدامها كوسيلة نقل رخيصة في جميع أنحاء مصر. وبموجب هذه الخطة، سيجري تحويل 142 ألف حافلة صغيرة



الغاز الطبيعي تحت الطلب

تحويل المركبات للعمل بالوقود المزدوج بعد تحقيقها لاكتفائها الذاتي منذ أواخر عام 2018.

وقال أيمن شلبي مساعد نائب رئيس شركة إيجاس القابضة للغازات الطبيعية إن "اكتشاف حقل ظهر والوصول إلى الاكتفاء الذاتي من الغاز الطبيعي شجع الدولة على استغلاله كوقود محلي ونشر استخدامه بشكل أكبر".

وتهيمن شركتان تملكهما وزارة البترول، هما غازتك وكارجاس على نشاط تحويل السيارات للعمل بالوقود المزدوج في مصر حيث دخلت شركات خاصة وأجنبية السوق في السنوات القليلة الماضية.

وقال عبد الفتاح مصطفى فرحات رئيس شركة غازتك المصرية الدولية لتكنولوجيا الغاز إن "وزارة البترول حافظت على سعر مناسب بحيث أن سعر الغاز الطبيعي دائماً يبقى (أقل) بنحو 50 بالمئة من البنزين البالغ نحو 80 بالمئة، ما أدى إلى إقبال السائقين على التحويل".

وأضاف فرحات أن نسبة السيارات الخاصة ارتفعت حالياً إلى 30 بالمئة من إجمالي المركبات التي يجري تحويلها. ودعت طرفة إنتاج الغاز الطبيعي واكتشاف الحقل ظهر العملاق منذ ثلاث سنوات الحكومة إلى تعزيز نشاط

وادي رفق دعم الوقود، إلى البحث عن بدائل تناسب القدرة الشرائية للمواطنين مع تقليل التلوث وخفض فاتورة استيراد الوقود السائل.

وارتفعت أسعار الوقود وأسعار الطاقة إلى المستويات العالمية، وذلك في إطار خطة إصلاح مدعومة من صندوق النقد الدولي انتهت هذا العام.

ولم يشمل الترفيع أسعار الغاز الطبيعي التي حافظت على استقرارها مقارنة بالوقود السائل مما جعلها الخيار الأمثل بالنسبة إلى أصحاب السيارات. وتبلغ تكلفة المتر المكعب من الغاز الطبيعي المضغوط نحو 3.5 جنيه مصري (حوالي 0.22 دولار) وهو يعادل الذي يبلغ سعره حوالي 0.42 دولار، أو لتراً واحداً من البنزين 80 وكتاناً وسعره نحو 0.40 دولار.

وقال عبد الفتاح مصطفى فرحات رئيس شركة غازتك المصرية الدولية لتكنولوجيا الغاز إن "وزارة البترول حافظت على سعر مناسب بحيث أن سعر الغاز الطبيعي دائماً يبقى (أقل) بنحو 50 بالمئة من البنزين البالغ نحو 80 بالمئة، ما أدى إلى إقبال السائقين على التحويل". وأضاف فرحات أن نسبة السيارات الخاصة ارتفعت حالياً إلى 30 بالمئة من إجمالي المركبات التي يجري تحويلها. ودعت طرفة إنتاج الغاز الطبيعي واكتشاف الحقل ظهر العملاق منذ ثلاث سنوات الحكومة إلى تعزيز نشاط

انتسعت موجة تحويل السيارات في مصر للعمل بالغاز بعد القرار الأخير برفع أسعار البنزين، في ظل تشجيع حكومي بهدف حماية البيئة، خاصة بعد تحقيق البلاد الاكتفاء الذاتي من الغاز الطبيعي وعودتها إلى التصدير.



أيمن شلبي تحقيق الاكتفاء الذاتي من الغاز يشجع استقلاله كوقود محلي

وأضاف أن "القاهرة تستهدف أن يكون العدد خلال السنة المالية الحالية نحو 50 ألف مركبة". وبلغ عدد المركبات التي حولتها مصر بين عامي 2015 و2016 حوالي 6000 مركبة، حيث سجلت تحويل ستة آلاف مركبة فقط في العام المالي 2015-2016. وقالت وزارة البترول في نوفمبر الماضي إنه جرى تحويل حوالي 17 ألف مركبة في الشهور الأربعة الأولى من السنة المالية الحالية. ويتزايد عدد السيارات الخاصة التي يجري تحويلها ما جعل السلطات تعول على ذلك لتخفيف ارتفاع أسعار البنزين.

القاهرة - شجعت السلطات المصرية مواطنيها على تجاوز أزمة رفع الدعم عن الوقود عبر فتح المجال نحو استغلال الغاز الطبيعي في محاولة منها لتقليص ضرر المواطنين من ارتفاع أسعار الطاقة خلال الخمس سنوات الأخيرة.

وتحت الحكومة أصحاب المركبات على استخدام الغاز الطبيعي الأرخص والأكثر نظافة ووفرة لكبح انقلاص أسعار الوقود بعد رفع الدعم عنها وارتفاع أسعارها.

وكانت مصر قد حولت حوالي 300 ألف مركبة، أغلبها سيارات أجرة وحافلات ركاب صغيرة، إلى العمل بنظام الوقود المزدوج منذ منتصف تسعينات القرن الماضي.

ويعد هذا الرقم ضمناً مقارنة بعدد المركبات بالقاهرة والتي تبلغ نحو 11 مليون مركبة مرخصة. وفق أحدث البيانات والإحصائيات. وتسعى السلطات إلى مزيد تحفيز أصحاب المركبات على اتباع نفس النهج من خلال دعم أسعار تحويل المركبات إلى نظام الوقود المزدوج. كما تعمل على إبقاء سعر الغاز الطبيعي المضغوط المستخدم في تزويد السيارات منخفضة وبناء المزيد من