

المصارف الأوروبية تواجه تحدي التداعيات المؤجلة لكورونا

صمود البنوك يصطدم بمخاطر الرفع التدريجي للدعم

رغم صمود المصارف الأوروبية خلال الأزمة الصحية، إلا أن التداعيات المؤجلة التي ستظهر خلال العام الجاري تثير مخاوف كبيرة على القطاع. وذلك في ظل الغموض حول الرفع التدريجي لتدابير الدعم والتنافسية الحادة التي ستولد في ظل تنامي الاستثمارات في البيانات والقطاع الرقمي.

لكن مدير الاستثمارات لدى شركة "أكسيوم الترانزيتيف إيفستمننتس" ديفيد بنمو، أشار إلى أنه في غالب الأحيان "لا تكون الخسائر على مدى العام، بل فقط خلال فصل أو فصلين. هناك في نهاية المطاف عدد قليل من المصارف التي خسرت أموالا عام 2020، والخسائر غالبا ما تكون متعلقة بمخصصات حسابية وتخفيضات في القيمة الحسابية" على ارتباط بأزمة كوفيد - 19.

والواقع أن معظم المصارف الأوروبية عمدت بشكل مكثف إلى تعزيز مخصصاتها الاحتياطية، مستخدمة في بعض الأحيان محافظ ائتمان تعتبر سليمة، تحوطا لتقلبات محتملة في المستقبل.

ولفت المحللان لدى شركة "البيانز غلوبال إيفستمننتس" سيمون أوتان وهادية جرجوري في تصريحات صحافية، إلى أن "القاعدة المالية للقطاع المصرفي الأوروبي برمتها تقدمت في العام الماضي" بصورة إجمالية. واستفاد القطاع المصرفي الأوروبي من تليين للمطالبات التنظيمية ومن مجموعة تدابير اتخذها البنك المركزي الأوروبي. كما أن السلطات الأوروبية فرضت عليها من جهة أخرى تعليق كل عمليات توزيع الأرباح.

والواقع أنه خلافا لدورها في الأزمة المالية عام 2008، كانت المصارف هذه المرة من جانب الحلول وليست من جانب المشكلات، فتبنت على سبيل المثال بعض تدابير الدعم الحكومية كما أنها استمرت في إفراض الاقتصاد.

باريس - أظهرت المؤسسات المصرفية الأوروبية صمودا في وجه العام 2020 الذي خيم عليه تفشي وباء كوفيد - 19 دون أن تتحمل عواقب طائلة، لكنها مضطرة الآن إلى لزوم الحذر في ظل الغموض المخيم على العام 2021. وتحمل النتائج المالية الصادرة عن المجموعات المصرفية الأوروبية الكبرى آثار الأزمة الصحية وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية.

9 مليار دولار قيمة خسائر مصرف بانكو سانتاندير الإسباني بسبب الأزمة الصحية

وتكبد مصرف بانكو سانتاندير الإسباني خسائر هائلة تقارب تسعة مليارات يورو، فيما أعلن مصرفا يونيكريديت وبنكا مونتي دي باسكي دي سيينا الإيطاليان خسائر بحوالي ثلاثة مليارات و1.3 مليار على التوالي. أما الفرنسي سوسيتيه جنرال فبلغت خسائره 258 مليون يورو، فيما تكبد الألماني كومرتسبنك نحو ثلاثة مليارات يورو.

وأظهرت مصارف أخرى نتائج في تراجع كبير بينها البنك الفرنسي "بي. إن. بي باريسا" الذي تدهن صافي أرباحه بنسبة 13 في المئة على مدى عام، والإسباني "بي. جي. بي. أي" الذي خسر 63 في المئة من أرباحه.



القطاع الخاص ذو دور ريادي في خلق الثروة

هل تنافس الحكومة المصرية القطاع الخاص أم تقود التنمية

مصر تنفذ 31 ألف مشروع

بتكلفة استثمارية بلغت 370 مليار دولار

النتائج المحلي الإجمالي عام 2019، وتقل هذه النسبة كثيرا، مقارنة بأعلى مستوى في عام 2001 حيث وصلت إلى نحو 54.93 في المئة.

وقدر البنك الدولي حجم الائتمان الذي منحه الجهاز المصرفي المصري لمشروعات القطاع الخاص خلال 2019 بنحو مليار دولار.

ورغم هذا الفارق الكبير الذي يتجاوز حاجز مئة في المئة بين المستويين، إلا أن معدلات 2019 تاتي في المرتبة 33 خلال السنتين عاما الماضية، حيث كان أقل مستوى خلال فترة حرب أكتوبر 1973 بنحو 10.28 في المئة.

وتصدرت هونغ كونغ المركز الأول عالميا في قائمة منح الائتمان للقطاع الخاص بنحو 235 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، تلتها الولايات المتحدة في المركز الثاني بنحو 191.8 في المئة، وثالثا حلت اليابان بنحو 174.7 في المئة، ورابعا سويسرا بنحو 174.6 في المئة، وخامسا جاءت الصين بنحو 164.7 في المئة.

قال الدكتور مدحت نافع خبير الاستثمار والتمويل، إن المشروعات الحكومية فتحت آفاقا استثمارية أمام القطاع الخاص خلال الفترة الماضية. وأوضح لـ"العرب" أن المشروعات القومية الكبرى يتم إسناد تنفيذها للشركات الخاصة، ما يعزز من عمليات تشغيل الاقتصاد، فضلا عن أن هذه المشروعات جذبت استثمارات أجنبية مباشرة خلال السنوات الماضية.

وأشار إلى أنه من الطبيعي أن تنسحب الحكومة من الساحة الاقتصادية بعد وصول الاقتصاد إلى معدلات التشغيل الكامل، وتفسيح المجال لانطلاق القطاع الخاص، لكن خلال الفترة الماضية كان الاقتصاد في حاجة إلى مبادرات تعزز نموه عبر تدشين مشروعات، في وقت كان تداعيات الخصاص في حالة ترقب بسبب تداعيات التباطؤ العالمية، ثم الدخول في دائرة تداعيات وباء كورونا.

وقطعت هذه المشروعات، ومنها العاصمة الإدارية الجديدة في شرق القاهرة، آفاقا لفواضع الأموال الأجنبية في مجال التشييد والبناء، وبناء ناطحات السحاب.

ويسهم تدشين خطوط السكك الحديدية الجديدة والقطار السريع، الذي يدخل الخدمة لأول مرة بمصر، في سهولة التنقل بين الموانئ المصرية من مدينة العين السخنة على البحر الأحمر إلى مدينة برج العرب الصناعية على ساحل البحر المتوسط.

وجعلت حزم المشروعات التي قادت الحكومة زمامها مصر منطقة عمليات كبرى في الشرق الأوسط، وساعدت على تصنيف الاقتصاد المصري بأنه الأسرع نموا في المنطقة، رغم دعوات المراجعة التي يطلقها القطاع الخاص.

يتواصل الجدل في مصر حول مدى مزاحمة الحكومة للقطاع الخاص في النشاط الاقتصادي، ويتصاعد تارة مع تأييد صندوق النقد الدولي لهذا الاتجاه، إلا أن أسئلة الاستثمار تكشف عن إجابات متعددة لتلك الأطروحة، التي باتت تحتل مساحة من النقاش الاقتصادي في مصر.

يكشف واقع حركة استثمارات القطاع الخاص قبل فورة المشروعات الحكومية، عن تفضيل القطاع الخاص للمشروعات سريعة نمو العائد التي يمتد أجلها على المدى المتوسط، ومن شأن ذلك اتجاه شركات التطوير العقاري للعمل داخل الحيز الضيق في المدن الجديدة دون توسيع نطاق أعمالها.

ويستثني من ذلك تجارب قليلة، منها تجربة مجموعة طلعت مصطفي القابضة والتي دشنت منا مليونية في شرق القاهرة بمشروعها "الرحاب" و"مدينتي"، وفي غرب القاهرة مشروعات شركة "سوديك".

وربما الجسر الوحيد أمام القطاع الخاص، عدم جدية الحكومة خلال العقود الماضية في مد مرافق التنمية لمساحات تمكنه من تعبيرها، وتعرزز قدراته على ضخ استثمارات جديدة.



وترى الدكتورة أمينة حلمي الخبيرة الاقتصادية، والأكاديمية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية بجامعة القاهرة، أن هناك عددا من المحددات يمكن رصدها لتحقيق المساواة بين قطاع الاستثمار الخاصة والحكومية، منها حجم التمويل المصرفي الممنوح للقطاع الخاص كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

وأضافت لـ"العرب"، أن القطاع الخاص دائم الشكوى من المزاخمة الحكومية، وهذه طبيعته لأنه يسعى لتعظيم العوائد على رؤوس أمواله، لكن لا يمكن إغفال الدور الذي قامت به الحكومة لمساندة الاستثمارات الخاصة مع تداعيات جائحة كورونا على النشاط الاقتصادي.

ورصد البنك المركزي حزمة إقراض بنحو 6.4 مليار دولار لمساندة مشروعات القطاع الخاص بقيمة 8 في المئة، بالإضافة إلى 3.2 مليار دولار لمساندة المشروعات السياحية، فضلا عن تأجيل أقساط القروض لمدة ستة أشهر.

وأكد مؤشر البنك الدولي لمنح الائتمان، أن القطاع الخاص المصري حصل على تمويل بنسبة 24 في المئة من

محمد حماد
صحافي مصري

القاهرة - تعكف الحكومة المصرية منذ ست سنوات على تنفيذ حزمة من المشروعات، تتجاوز 31 ألف مشروع في مختلف القطاعات الاقتصادية، بتكلفة استثمارية تصل إلى نحو 370 مليار دولار. وتستهدف خططها الانتهاء من جميع المشروعات خلال الثلاث سنوات المقبلة، فيما قامت بضح نحو 190 مليار دولار في شرايين تلك المشروعات خلال السنوات الماضية.

وتشعبت المشروعات في مجالات تستهدف معظمها مشروعات البنية الأساسية، والتي أصبحت مصر في حاجة ماسة للتوسع فيها من أجل تهيئة مناخ الاستثمار، وتعزيز قدرتها على استقبال الاستثمارات المحلية أو الأجنبية.

ولا يستطيع أحد أن ينكر اليد الطولى لمشروعات الحكومة في مختلف القطاعات، لكنها قبل أن تنافس القطاع الخاص حلت مشكلات ما كان يقوى عليها، منها الكهرباء التي أنهت معاناة المستثمرين والأفراد من انقطاع التيار الكهربائي.

ورغم أن الحكومة فتحت المجال أمام القطاع الخاص لإنتاج الكهرباء من المصادر المتجددة، إلا أن الاتهامات لا تزال تطاردها وتصفها بأنها تمتلك قدرات تنافسية من شأنها غل بل للقطاع الخاص في توسيع نطاق أعماله.

ويرى البعض من الخبراء، أن الدولة عليها أن تفسح الطريق أمام انطلاق القطاع الخاص، إلا أن الرئيس المصري عبدالفتاح السيسي قال مؤخرا خلال افتتاح أكبر مزرعة لإنتاج الأسماك في منطقة الشرق الأوسط في سيناء، إن هناك عددا كبيرا من الشركات المصرية نمت وكرمت خلال الست سنوات الماضية، نتيجة مشاركتها في المشروعات التي تنفذها الدولة.

وتنفذ الحكومة مشروعات إسكان تستهدف عبرها سد فجوة الطلب على الوحدات السكنية ومواجهة العشوائيات، وتسند تنفيذها للقطاع الخاص، والذي يقوم بعمليات البناء والتشييد، ما يعزز نمو حجم أعمال هذه الشركات ويديم مراكزها المالية.

ويطرح هذا التداخل تساؤلات من نوعية: هل يمتلك القطاع الخاص زمام المبادرة للدخول في هذه المشروعات، وهل يمتلك الملازمة المالية التي تعزز قدرته على بناء مدن كاملة بمرافقها، أم أنه يفضل العمل تحت وصاية الحكومة؟

كوريا الجنوبية خامس أكبر منتج للسيارات في العالم

وتحاول كوريا الجنوبية تقليل اعتمادها على مصادر الطاقة التقليدية مثل الوقود الأحفوري والنووي، والاستدامة مثل الهيدروجين والطاقة الشمسية وطاقة الرياح.

وتصعد السيارات الكهربائية التي تعمل بخلايا الوقود الهيدروجينية بخار الماء فقط، حيث إنها تحول الهيدروجين المخزن فيها إلى كهرباء لتزويد المحرك بالطاقة.

وتعمل حاليا الوقود على توليد الكهرباء من أجل تشغيل البطارية والمحرك، عن طريق خلط الهيدروجين والأكسجين في الصفايح المعالجة بشكل خاص والتي تتجمع لتشكّل كومة خلية الوقود.

وتهدف كوريا الجنوبية إلى مضاعفة حصتها في سوق السيارات الكهربائية بالكامل والسيارات الكهربائية التي تعمل بالهيدروجين بناتكر من الضعف، لتصل إلى 10 في المئة في غضون السنوات العشر المقبلة. وللمساعدة في نشر السيارات عديمة الانبعاثات والسيارات ذاتية القيادة في جميع أنحاء البلاد، لدى الحكومة خطة تمتد حتى العام 2030.

كما ستضع قواعد لجعل القطاع الخاص يستثمر بشكل منفصل في المركبات المستقبلية والتقنيات والمرافق ذات الصلة.

وخلال ذلك الحدث، عرضت هيونداي سياراتها نيكسو التي تعمل بخلايا الوقود الهيدروجينية، وتصوّرا لشاحنة تعمل بالطاقة الهيدروجينية أطلقت عليها اسم نيبتون، والتي تم الكشف عنها في معرض المركبات التجارية لأمريكا الشمالية في نوفمبر الماضي في أتلانتا.

وقالت هيونداي، أكبر منتج للسيارات في كوريا الجنوبية، إنها تهدف إلى تطوير نظام خلايا الوقود للشاحنات الكهربائية الكبيرة، وإطلاق الموديلات في الأسواق في غضون السنوات الثلاث إلى الأربع القادمة.

تلتها الولايات المتحدة ثم اليابان ثم ألمانيا.

وتراجع ترتيب الهند والمكسيك اللتين احتلتا المرتبتين الخامسة والسادسة في عام 2019 إلى المرتبتين السادسة والسابعة على التوالي، لتدخل روسيا لأول مرة في المراكز العشرة الأوائل محتلة المركز العاشر.

اقتناص سيول للمركز الخامس جاء على خلفية توقف الإنتاج في الهند والمكسيك

وخلال العام الماضي كانت كوريا الجنوبية في قلب متغيرات صناعة السيارات، حيث نظمت أول معرض عالمي للنقل بالهيدروجين، سعيا منها إلى أن تصبح رائدة في صناعة مركبات تسير بهذا النوع من الوقود.

وشارك أكثر من 100 شركة ومعهد أبحاث من 11 دولة في معرض النقل وطاقة الهيدروجين، الذي عُقد في مركز كوريا الدولي للمعارض في إنسان شمال العاصمة سيول.



تمهيد الطريق