

السودان يقترب من تخفيف عبء الدين بقرض أميركي

يقترب السودان بخطى حثيثة من تخفيف عبء دين من خلال الحصول على قرض أميركي لتسوية متأخرات مستحقة لدى البنوك، ما يسمح له بالوصول إلى تمويلات المانحين بعد عقود من العزلة الدولية.

واشنطن - قال البنك الدولي ووزارة الخزانة الأميركية الجمعة إن السودان سؤى ديونه لدى البنك الدولي بعد نحو ثلاثة عقود، مما يقرب البلد الأفريقي المقل بالدين من حزمة دولية لتخفيف عبء الدين تشد حاجته إليها. وقال ديفيد ماليناس رئيس البنك الدولي إن الخطوة تعني أن السودان بمقدوره الآن الوصول إلى منح بمللياري دولار من المؤسسة الدولية للتنمية. وسداد السودان للمتأخرات أصبح ممكناً عبر قرض مؤقت بقيمة 1.15 مليار دولار قدمته الحكومة الأميركية.

وقال صندوق النقد هذا الشهر إن السودان حقق تقدماً في برنامج برأيه خبراء الصندوق، لكن اقتصاده ما زال "هشاً للغاية" في ظل تضخم يصل إلى 300 في المئة ونقص في السلع الأساسية.

وقال مصدر مطلع على العملية إن أحدث خطوة تعني أن السودان قد يصل إلى ما يطلق عليه نقطة القرار للمرحلة الأولى من حزمة أوسع نطاقاً للإعفاء من الدين، بموجب مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون في وقت مبكر قد يكون منتصف 2021.

وجرى العمل على القرض الأميركي الذي أعلن عنه الجمعة لأشهر، بعد أن حذفت الولايات المتحدة السودان من قائمة الدول الراضية للإعفاء في أواخر ديسمبر. ولبى السودان أحد الشروط الأساسية التي كان يطلبها المانحون الدوليون في فبراير، حين اتخذ خطوات لتوحيد سعر الصرف الرسمي وفي السوق الموازية.



ديفيد ماليناس
السودان يمكنه الوصول إلى منح بمللياري دولار

وقال وزير المالية السوداني جبريل إبراهيم إن تسوية المتأخرات تتيح للبلاد تدبير تمويل من مجموعة البنك الدولي ومؤسسات أخرى متعددة الأطراف، والمضي قدماً في مشاريع تنموية تحويلية. ولقنت وزيرة الخزانة الأميركية جانيت يلين إلى أن السودان يستحق الإشادة لتفنيده ما وصفته "بالبرنامج الاقتصادي القوي" الذي يدعم تحول البلاد إلى النظام الديمقراطي بعد ثلاثة عقود من العزلة الدولية. وقالت في بيان "يسر الولايات المتحدة أن تدعم تلك الجهود اليوم عبر مساعدة السودان في تسوية متأخراته للبنك

البتترول الكويتية تسعى لتمويل يصل إلى 20 مليار دولار

وقالت بلومبرغ إن مؤسسة البترول قد تواجه عجزاً بستة مليارات دينار (19.88 مليار دولار) خلال خمس سنوات، مضيفة أنها تعتزم تغطية العجز بإصدار دين، بعضه في الأسواق العالمية. وتابع أن الوضع سيخضع للمراجعة كل ستة أشهر لتقييم احتياجات الشركة وتكاليف اقتراضها ولم ترد المؤسسة حتى الآن على طلب من التعقيب.

وأوردت بلومبرغ نيوز نقلاً عن مصدر مطلع أن مؤسسة البترول الكويتية تعتزم اقتراض ما يصل إلى 20 مليار دولار على مدار السنوات الخمس المقبلة لسد عجز متوقع في التمويل وسط أزمة سيولة حادة.

وقال تقرير بلومبرغ إن الشركة ستحتاج المال للإبقاء على مستويات إنتاج الخام بالبلد النفطية. وتسبب انخفاض الطلب على الطاقة بسبب إجراءات الإغلاق المرتبطة بالجائحة في اضطراب اقتصاد الكويت شديد الاعتماد على النفط في 2020. والكويت رابع أكبر منتج في منظمة البلدان المصدرة للبترول.



سيولة قليلة لا تغطي الحاجيات



سفن عائمة في بحر الخسائر

أزمة توقف الملاحة في قناة السويس تعطل إمدادات الغاز إلى أوروبا

خسائر التجارة العالمية تصل إلى عشرة مليارات دولار أسبوعياً

شركات شحن الحاويات العالمية جعلت سلاسل الإمداد مهددة بشدة حتى من أقل الصدمات الخارجية. وقالت شركة الاستشارات "إي.إتش. إس" ماركيت في مذكرة إن التأخير في عودة الحاويات الفارغة إلى المصدرين الآسيويين سيفاقم أكثر النقص الحالي في الحاويات.

وتعد قناة السويس المسار المفضل للمستوردين الأميركيين للسلع المصنعة مثل الأحذية والملابس من جنوب شرق آسيا والهند.



كارلوس توريس دياز
حتى لو فتح الطريق حتى أسابيع فثالث طوابير شحنات تنتظر

وربما يتعين على السفن الآن اتخاذ المسار الأطول حول رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا، مما يضيف نحو

سبعة إلى عشرة أيام إلى رحلاتها. وقالت خدمة المستثمرين في موديز إنه نتيجة لذلك فإن قطاعي التصنيع والسيارات الأوروبيين، لاسيما موزدي السيارات سيكفون الأكثر تضرراً.

وقال المحللون "هذا بسبب أنهما يديران سلاسل إمدادات حسب الحاجة، مما يعني أنهما لا يخرزان المكونات ويكون لديهما في المتناول ما يكفي فحسب لفترة قصيرة، ويستوردان المكونات من شركات التصنيع الآسيوية. وأضافوا "حتى إذا تم حل الموقف سريعاً، فإن اكتظاظ الموانئ ووقوع المزيد من التأخيرات في سلاسل التوريد المقيدة بالفعل لا مناص منه".

وأضافوا أن وسائل النقل البديلة غير مناسبة، إن قدرات الشحن الجوي تعاني شحاً بالفعل بسبب انخفاض حركة السفر الجوي العالمية بينما النقل بالسكك الحديدية بين أوروبا وآسيا محدود وبالفعل يقترب من طاقته الكاملة. وحسب الأرقام تظل قناة السويس إحدى أهم الممرات التجارية في العالم خاصة بالنسبة إلى آسيا وأوروبا. ففي عام 2019 مرت حوالي 19 ألف سفينة عبر الممر، أو 1.25 بليون طن حمولة. وتعتبر القناة كل أسبوع من آسيا إلى أوروبا والعكس مئات الآلاف من الحاويات على متن السفن تحمل الآلات والإلكترونيات وسلعاً وسيطة أخرى ومواد خام.

البحري إلى اللجوء إلى مسارات أطول وأعلى تكلفة. ومن الممكن أن يساهم فصل الربيع وشبكة خطوط الأنابيب في احتواء زيادة الأسعار هذه المرة.

وقال شميت إن تكاليف الإبحار منخفضة (نحو 30 ألف دولار يومياً) لكنها قد ترتفع إذا استمرت الاضطرابات. وقالت كبلر للاستشارات الأربعة إن شركات الشحن البحري ربما تضطر لعكس المسار والإبحار حول رأس الرجاء الصالح، أو الانتظار في البحر الأحمر أو البحر المتوسط في انتظار تعويم السفينة الجانحة "إيفر غيفن".

وقالت ريسستاد إن الرحلة من السويس إلى شمال غرب أوروبا تستغرق نحو تسعة أيام بسرعات متوسطة. وأضافت الشركة أن الرحلة من قطر إلى شمال غرب أوروبا تستغرق نحو 17 يوماً، لكن إعادة توجيه المسار حول رأس الرجاء الصالح ربما يستغرق أكثر من 30 يوماً.

وقال توريس دياز "قد تكون فرصة مثالية للمنتجين الأميركيين لإبرام المزيد من الطلبيات في وقت أزمة مسار النقل". ونفت شركة شوي كيسن اليابانية التي تملك سفينة الحاويات العملاقة الجانحة في قناة السويس الجمعة التقارير عن أنها تسعى لتعويم السفينة مساء السبت.

وقالت محدثة باسم الشركة إن عملية إعادة التعويم جارية لكن الشركة لا تعرف متى ستنتج هذه الجهود. وقال محللون إن سفينة الحاويات الجانحة التي أوقفت الملاحة ونقل البضائع عبر الممر المائي ستفرض ضغوطاً على سلاسل الإمداد العالمية التي تعاني جراء انتعاش النشاط الاقتصادي وشح المعروض من حاويات الشحن، ويأتي هذا التوقف بينما تشهد الشحنات بالفعل اضطراباً بسبب جائحة كورونا وزيادة الطلب على السلع.

وقالت خدمة المستثمرين في موديز إن نحو 30 في المئة من حركة نقل الحاويات عالمياً تمر عبر القناة سنوياً. وقد يؤثر توقف الممر التجاري على ما بين 10 ونحو 15 في المئة من إجمالي نشاط موانئ الحاويات عالمياً طوال فترة التعتل.

وأضافت في مذكرة الجمعة "الطلب والاستهلاكي والصناعي المرتفع، والنقص العالمي في طاقة الحاويات وانخفاض الخدمات التي يمكن التعويل عليها من

يهدد توقف حركة الملاحة في قناة السويس بخسائر كبيرة للتجارة العالمية فضلاً على تعطيل وصول شحنات الغاز المسال إلى أوروبا. وهو ما يزيد من الضغوط على الإمدادات العالمية المنهكة أصلاً من آثار الوباء ما تسبب في ارتفاع أسعار الشحن في ناقلات الوقود في وقت تحاول فيه شركات الملاحة البحث عن طرق أخرى بديلة بين آسيا وأوروبا.

القاهرة - قالت ريسستاد إنجي للأبحاث إن تعويم سفينة الحاويات الجانحة في قناة السويس، إحدى أكثر ممرات التجارة العالمية ازدحاماً، قد يبرج تسليم نحو مليون طن من الغاز الطبيعي المسال إلى أوروبا على متن

عشر سفن إذا استمرت توقف الملاحة لأسبوعين. وقالت مسؤولة الإنقاذ إن حل أزمة السفينة الجانحة في القناة قد يستغرق أسابيع، والقناة هي الممر الرئيسي لواردات أوروبا من الغاز الطبيعي المسال من الشرق الأوسط وبعض الشحنات القادمة من البحر المتوسط إلى آسيا.

وذكرت ريسستاد أن قطر المنتج الكبير للغاز المسال شحنت ما يقرب من 260 شحنة إلى أوروبا في 2020 عبر القناة. وخلصت دراسة أجرتها شركة التامين الألمانية أليانز الجمعة إلى أن سفينة الحاويات التي توقف حركة المرور في قناة السويس قد تكلف التجارة العالمية ما بين ستة وعشرة مليارات دولار أسبوعياً.

وقالت الدراسة التي أجرتها أكبر شركة تامين في أوروبا أيضاً إن كل أسبوع يمر على هذه الحالة من التوقف يقتطع نحو 0.2 إلى 0.4 نقطة مئوية من النمو السنوي للتجارة. وكتب معدو الدراسة "المشكلة تكمن في أن التكديس في قناة السويس هو القشة التي تقصم ظهر التجارة العالمية". وتابعوا "من البداية تطول مدد التسليم بالنسبة إلى الموردين منذ بداية العام، وهي الآن أطول في أوروبا منها في وقت بلوغ جائحة كوفيد - 19 ذروتها".

وقالت الدراسة إن الأثر السلبي على طول فترات التسليم يتضاعف في الولايات المتحدة، إذ تستغرق المخزونات بفعل توقعات بان حزمة الرئيس جو بايدن الضخمة للتخفيف من الطلب. وكثفت هيئة قناة السويس الجمعة الجهود لتحرير سفينة الحاويات الضخمة العالقة وإنهاء توقف تسبب

في قناة السويس، ولا توجد سفن من المقرر أن تأتي من دول تستخدم هذا المسار في الأسبوعين القادمين". وخلال موسم الشتاء في نصف الكرة الأرضية الشمالي، حين ينمو الطلب على غاز التدفئة، فإن الاحتفاظ في قناة بنما يساهم في دفع أسعار الغاز المسال الفورية للارتفاع في آسيا إلى مستويات قياسية إذ تضطر شركات الشحن

0.4
نقطة مئوية من النمو السنوي
للتجارة يقطعها التوقف
في القناة في كل أسبوع

وقال "لم تتأثر أي سفينة غاز مسال متجهة إلى إسبانيا بالسفينة الجانحة في قناة السويس، ولا توجد سفن من المقرر أن تأتي من دول تستخدم هذا المسار في الأسبوعين القادمين". وخلال موسم الشتاء في نصف الكرة الأرضية الشمالي، حين ينمو الطلب على غاز التدفئة، فإن الاحتفاظ في قناة بنما يساهم في دفع أسعار الغاز المسال الفورية للارتفاع في آسيا إلى مستويات قياسية إذ تضطر شركات الشحن