

ترجيح انخفاض العجز المالي والديون لسلطنة عمان

مسقط - أكدت أحدث التقييمات أن العجز المالي والديون في سلطنة عمان سيسجلا هبوطاً حاداً فيما تبقى من 2021 بعدما ارتفع العام الماضي بفضل تطبيق الحكومة خطة متوسطة الأجل لإصلاح أوضاعها المالية التي تضررت جراء الجائحة وهبوط أسعار النفط. ورجح صندوق النقد الدولي أن ينخفض عجز الميزانية الحالية إلى نحو 2.4 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي من 19.3 في المئة في العام الماضي وأن تتحول البلاد إلى تحقيق فائض في العام المقبل.

وبالنسبة إلى الدين العام للبلد الخليجي فقد ارتفع ليصل إلى 81.2 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي وجرى تغطية احتياجات التمويل من خلال الاقتراض محلياً وخارجياً والسحب من الأصول ولكن يتوقع أن يشهد تراجعاً حاداً على المدى المتوسط.

وتشير تقديرات صندوق النقد إلى أن إجمالي الدين الحكومي سيقفز إلى قرابة 70.7 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي هذا العام وأنه سينخفض أكثر حتى نحو 47 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي في 2026.

ومنذ انهيار أسعار النفط في عام 2014 تراكمت ديون كبيرة على سلطنة عمان متجاوزة حملة لتنويع الإيرادات وعدم الاعتماد على النفط فقط وخفض الإنفاق على قطاعها العام المتضخم. ولكن مسقط بدأت في تطبيق مجموعة من الإجراءات في العام الماضي لإصلاح أوضاعها المالية بما في ذلك إدخال ضريبة القيمة المضافة وقرار العمل مع صندوق النقد لتطوير استراتيجية للديون. وتغطي الضغوط المالية التي يعاني منها الاقتصاد العماني بسبب الجائحة لحظة عن السيناريوهات التي اتخذتها

تحسن المؤشرات

- **2.4** في المئة نسبة العجز المالي المتوقع هذا العام نزولاً من 19.3 في المئة في 2020
- **70.7** في المئة نسبة الدين العام المتوقع هذا العام نزولاً من 81.2 في المئة في 2020

وسعت مسقط لجمع سيولة من بيع أصول في الشركات الحكومية وطرح سندات في الأسواق المحلية والدولية لأن تراجع أسعار النفط دفعها إلى مراكمة ديون على مدار السنوات الأخيرة. ولا تمتلك الدولة الخليجية احتياطات مالية كبيرة مثل جارائها الثرية، حيث يقدر إجمالي حجم أصول أكبر صندوقين للشروة السيادية فيها بنحو 20 مليار دولار.

الاقتصاد السعودي يتعافى بفضل نمو الصادرات النفطية

مقارنته مع أول ثلاثة أشهر من العام الجاري. ويقول خبراء اقتصاديون إنه من المتوقع أن يخسر الطلب المكبوت الذي عزز الانتعاش بعض قوة الدفع. وقالت مونيكا مالك كبيرة خبراء الاقتصاد لدى بنك أبوظبي في مذكرة الأسبوع الماضي إن البيانات المبدئية للناتج المحلي الإجمالي في الربع الثاني من 2021 المنشورة في أغسطس تشير إلى بعض الاعتدال في وتيرة النمو المتعاقب للقطاع غير النفطي.

وأضافت أن "هذا التطبيع للوضع متوقع حيث يعزى الضعف الدفعة التي تلققتها الأنشطة من إعادة الفتح الأولية للاقتصاد، والإنفاق المحاصر، والطلب المكبوت".

ومن المتوقع أن يكون برنامج للاستثمار المحلي الذي يقوده صندوق الاستثمارات العامة (صندوق الثروة السيادية) الدافع الرئيسي لنمو الاقتصاد مستقبلاً.

واعتبرت كابييتال إيكونوميكس أن تعافى القطاع غير النفطي فقد الزخم في الأشهر الأخيرة، على العكس من القطاع النفطي الذي ازداد قوة بسبب ارتفاع

الرياض - أظهر الاقتصاد السعودي تعافياً ملحوظاً في الربع الثاني من 2021 بفضل نمو الصادرات النفطية، لكن القطاع غير النفطي في أكبر مصدر في العالم للخام فقد الزخم. وعدلت الهيئة العامة للإحصاء لنسبة النمو في أرقامها المنشورة الأثنين ليبلغ النمو 1.8 في المئة في الفترة بين أبريل ويونيو الماضيين صعوداً من 1.5 في المئة في توقعات سابقة، كما عدلت أيضاً النمو غير النفطي إلى 8.4 في المئة من تقدير سابق عند نحو 10.1 في المئة.

وعلى أساس فصلي، نما الاقتصاد السعودي 0.6 في المئة مقارنة مع أول ثلاثة أشهر من العام، حيث غذى القطاع النفطي مستويات النمو. وتضررت السعودية بشدة في العام الماضي جراء صدمة مزدوجة مردها الجائحة وأسعار النفط المنخفضة إلى مستوى قياسي، لكن الاقتصاد انتعش هذا العام في ظل تخفيف قيود الإغلاق والمضي في حملة التطعيم المحلية وارتفاع أسعار الخام.

ونمت أنشطة تجارة الجملة والتجزئة والمطاعم والفنادق بنحو 16.9 في المئة في الربع الثاني مقارنة مع نفس الفصل قبل عام، بيد أنه انخفض قليلاً عند



نقطة انطلاق جديدة

تفاقم أزمة الرقائق يقوّض خطط مصر لتوطين صناعة المركبات

الأزمة التجارية بين بكين وواشنطن تمتد إلى أشباه الموصلات



إحلال السيارات خيار لا مفر منه

وقالت شركة الاستثمارات اليكس بارتنرز في مذكرة إن العجز العالمي في الرقائق سيكبد قطاع السيارات فأقداً في الإيرادات بقيمة 110 مليارات دولار، وذلك ارتفاعاً من تقدير سابق عند 61 مليار دولار.

ويعتمد البرنامج المصري أساساً على السيارات المحلية لأن عدم إمداد مصانع جميع المركبات بالرقائق يجعلها من العمل، الأمر الذي يصعب معه تقدير مدة التأخير على المستهلكين الراغبين في إحلال سياراتهم والذين تقدموا بالفعل وانطبقت عليهم الشروط.

المصانع المشاركة في مبادرة إحلال السيارات للعمل بالغاز الطبيعي توقفت وسط ارتفاع الأسعار بنحو 5 في المئة

وذكر مصطفى حسين، رئيس مجلس معلومات سوق السيارات (أميك)، "العرب" أن مصانع السيارات العالمية تضررت بشدة جراء الأزمة الراهنة، وصدرت الأزمة للدول الناشئة، وحل المشكلة مرهون بتدخل الدول الكبرى المنتجة للسيارات".

وتضم قائمة المنتجين الرئيسيين لأشباه الموصلات تايوان التي تستحوذ على 60 في المئة من الإنتاج عالمياً، وكوريا الجنوبية واليابان، والولايات المتحدة التي تنتج الرقائق من خلال شركة إنتل، وتشهد الفترة الراهنة مساعي عالمية بين كتلتان أوروبية لدخول ذلك المجال.

وأضاف حسين أن ملامح الأزمة ستنتج صورتها بشكل كامل خلال ديسمبر المقبل، ويعددها ستنتج الرؤية إن كانت ستستمر خلال العام القادم أم لا، مؤكداً أن مصر ليست أمامها بدائل سوى انتظار "رصاصه الرحمة" من الشركات الأم في الخارج للإفراج عن بعض المكونات والخامات للشركات المحلية.

واستبعدت رابطة مصنعي السيارات قدرة مصر على تدشين مصنع للرقائق الإلكترونية بسبب ضعف معدل الإنتاج من السيارات مقارنة بالأسواق العالمية، فضلاً عن أن القطاع يعتمد على التجميع وليس التصنيع، بجانب غياب التكنولوجيا والخبرات والسيولة الضخمة التي تحتاجها مصانع الرقائق، إذ تتراوح التكلفة الاستثمارية لإنشاء مصنع متوسط الحجم بين 4 و6 مليارات دولار.

المزبد من الاستقلالية في هذا المجال عبر إنشاء صندوق بنحو 30 مليار دولار لدعم صناعة أشباه الموصلات. وتعد بكين أكبر مستورد ومستهلك لأشباه الموصلات في العالم، رغم أنها لا تنتج سوى 16 في المئة من رقائق أشباه الموصلات ما دفعها إلى التخطيط لإنتاج 70 في المئة من احتياجاتها من أشباه الموصلات بحلول عام 2025.

وتواجهت الأزمة بسبب الجائحة، إذ تسبب إغلاق الحدود بين الدول في توقف المصانع عن إنتاج الرقائق، ومع الفتح التدريجي واجه مصنعو الرقائق زيادة مفاجئة في الطلب لتصنيع أجهزة الكمبيوتر ومشغلات الألعاب الإلكترونية بسبب الحجر الصحي ما أثر سلباً على صناعة السيارات.

واكتملت أركان الأزمة خلال مارس الماضي مع نشوب حريق في مصنع رينيساس الياباني، ثاني أكبر مصنع لإنتاج الرقائق عالمياً، ما أدى إلى شل الإمدادات، إذ لم يكن لدى الشركة مخزون يكفي إلا لمدة شهر واحد فقط. وتكشفت تقارير عاجية أن قطاع الأجهزة الإلكترونية العالمي يستهلك نحو 470 مليار دولار سنوياً من أشباه الموصلات مقابل 40 مليار دولار بقطاع السيارات، كما تحتاج السيارة الواحدة من 50 إلى 150 شريحة إلكترونية.

وأوضح بدوي إبراهيم لـ "العرب" أن "السيارات من أكثر السلع التي يعتمد تصنيعها على الرقائق الإلكترونية، إذ تمثل هذه الرقائق أكثر من 40 في المئة من مكوناتها، ثم الأجهزة الكهربائية والإلكترونية"، مؤكداً أن أسعار السيارات في السوق المصرية تشهد ارتفاعات متتالية خلال الفترة الأخيرة جراء الأزمة.

ومن المتوقع أن يفقد قطاع السيارات العالمي قرابة 7 ملايين سيارة كان من المقرر إنتاجها مع نهاية العام الجاري بسبب شح سلاسل إمدادات الرقائق الإلكترونية، الأمر الذي يؤكد الحاجة إلى ابتكار أساليب جديدة تضمن الاستمرارية في كل الظروف.

وأشار بدوي إبراهيم إلى أن مصر تستورد سنوياً ما بين 200 و250 ألف سيارة، وقد تراجع معدلات استيراد السيارات بنسبة كبيرة، ما يرفع أسعارها بشكل عام.

وذكرت جمعية صناعة أشباه الموصلات الصينية أن العالم يمر بنقص غير مسبوق في الرقائق بعد نمو مبيعات أشباه الموصلات بنحو 18 في المئة خلال العام الماضي، وحتى لو توافرت كل المكونات في مصنع ما فلن يتمكن فعلياً من صنع المنتج إذا كانت تنقصه رقائق مشغل العرض.

تسبب تفاقم أزمة نقص الرقائق الإلكترونية وأشباه الموصلات العالمية في تقويض برنامج إحلال السيارات المتقدمة في مصر بعد إعلان عدد من الشركات المشاركة في البرنامج توقف الإنتاج بمصانعها مع حلول ديسمبر المقبل في ظل نفاد المخزون لديها وعدم قدرة الشركات الأم العالمية على إمدادها بالمكونات في المدى المنظور.

ولا تصلح تكنولوجيا عمل السيارات بالوقود المزوج إلا للتي تعمل بالبزين، وبالتالي سيتم استبدال التي تعمل بالسولار (الديزل) بأخرى حديثة تعمل بالغاز، كما سيتم توفير أنظمة تمويل ميسرة تشمل تقسيماً بفائدة 3 في المئة وفترة سداد تتراوح بين 5 إلى 10 سنوات.

وأعلنت وزارة المالية التي تتولى الإشراف على البرنامج أنها ستوضح للمتقدمين أسباب تأخير التسليم، كما تنوي وضع جدول زمني جديد يتم فيه التسليم بأسبقية الحجز.

وأكدت أن الأزمة ألفت بظلالها على الشركات المشاركة في البرنامج، إذ تواجه المصانع عجزاً في الإنتاج أدى إلى خفض الحصص الممنوحة لها مع جميع الموزعين، بينما ارتفعت أسعار المركبات بمعدلات تتراوح بين 3 و5 في المئة.

وقال أمجد منير رئيس مجلس إدارة صندوق إحلال المركبات بوزارة المالية في بيان إن "إجمالي الطلبات وصل إلى 31 ألف طلب، وحتى أغسطس الماضي تم تخريد 4701 سيارة قديمة".

وتستهدف الحكومة مع نهاية هذا الشهر تسليم نحو 5 آلاف مركبة خاصة ونحو 300 سيارة ميكروباص وتسعى لتثبيت ذلك المعدل شهرياً، إلا أن ذلك محفوف بالمخاطر بسبب أزمة إمداد المكونات للمصانع.

وأكد بدوي إبراهيم، الخبير في قطاع السيارات، أن تصنيع المركبة يشمل جزءاً ميكانيكياً وأخر إلكتروني، والأزمة في الجزء الثاني، ونمة مصانع توقفت عن العمل حالياً وأخرى خفضت الطاقة الإنتاجية إلى أكثر من النصف نتيجة نقص المكونات، ما تسبب في إرباك السوق، لذلك يعد برنامج الإحلال متوقفاً حالياً انتظاراً لما ستسفر عنه أزمة الرقائق الإلكترونية.

ويبلغ سعر الرقاقة دولاراً واحداً، وهي مصنوعة من مادة السيليكون وتستخدم لتشغيل أشياء كثيرة في السيارة بدءاً من أنظمة إدارة المحرك والفرامل إلى الترفيه والإطارات ومستشعرات الوقوف.

وتعود جذور أزمة الرقائق إلى الحرب التجارية بين الولايات المتحدة والصين، حيث عملت الأخيرة على نيل

القاهرة - انسحبت عدة شركات للسيارات تنشط في مصر من المبادرة التي أطلقها الرئيس عبدالفتاح السيسي مطلع هذا العام والمتعلقة بإحلال وتبديل المركبات للعمل بالغاز، بينها جي بي أوتو المملوكة للملياردير رؤوف عبور، جراء نقص مكونات الإنتاج.

ولم يخاطر على بل أحد أن تكون الرقائق الإلكترونية (أشباه الموصلات) سبباً في أزمة تهدد استمرار عمل مصانع السيارات والعديد من الصناعات الأخرى مثل الهواتف الذكية والثلاجات المنزلية، فضلاً عن الطائرات.

وتستهدف وزارة التجارة والصناعة المصرية تنفيذ برنامج الإحلال ضمن مبادرة الاكتفاء الذاتي من الوقود التي كان من المقرر لها إحلال 50 ألف سيارة تاكسي سيتجاوز عمرها 20 عاماً بنهاية 2022، ورصدت ميزانية لتنفيذ الخطة بنحو 160 مليون دولار، وتهدف الخطة إلى تحويل 1.8 مليون مركبة للعمل بالوقود المزوج (بزين وغاز طبيعي).



بدوي إبراهيم
الرئيس التنفيذي للجمعية
العربية للصناعة
السياراتية
تتمثل في 40 في المئة
من مكونات السيارة

وتسهم المبادرة في تضييق فجوة استيراد القاهرة لوقود السيارات والتي تصل إلى 40 في المئة من حجم الاستهلاك المحلي المتصاعد.

ويبلغ عدد المركبات المرخصة نحو 9.4 مليون مركبة، منها 4.3 مليون سيارة خاصة، ونحو 1.2 مليون سيارة نقل، فضلاً عن الحافلات وسيارات التاكسي.

وتعاقدت الحكومة مع شركتين لتصنيع الميكروباص ضمن البرنامج للعمل بالغاز، وذلك للأهمية الاقتصادية التي ينطوي عليها تشغيل سيارات الإجرة بالغاز؛ إذ توجد نحو 240 ألف سيارة ميكروباص تعمل بالسولار وهي مشكلة كبرى.