

المشهد الاقتصادي في الشرق الأوسط

إقتصاد إقليمي قوي على الرغم من تمديد خفض إنتاج النفط والأزمات الجغرافية السياسية

إبريل 2024

سنتطرق في هذا الإصدار أيضاً إلى حالة عدم اليقين المحيطة بنمو الطلب على النفط في ضوء قرار مجموعة أوبك+ وتحديداً الدول الشرق أوسطية، بتمديد خفض الطوعي لإنتاج النفط بواقع 2.2 مليون برميل يومياً حتى نهاية الربع الثاني من العام الحالي، وقد دفعت حالة عدم اليقين هذه المملكة العربية السعودية إلى اتخاذ قرار بتعليق خططها لرفع الإنتاج، معتبرةً أن معدّل الإنتاج المعتمد مناسب للسنوات القليلة المقبلة. في المقابل، تبدو أفاق نمو الطلب على الغاز واعدة على الأمد المتوسط، ما دفع دولة قطر إلى توسيع مشروع حقن الشمال الضخم كما تنتظر أبوظبي في اغتنام فرص جديدة على صعيد الغاز الطبيعي المسال.

ختاماً، يعرض تقريرنا التوجّهات على صعيد القطاعات غير النفطية في المنطقة، مع الإشارة إلى كشف الناتج المحلي الإجمالي ومؤشرات مديري المشتريات عن نمو كبير في المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة على الرغم من الانخفاض في إنتاج النفط. كما أن معدلات التضخم انخفضت إلى حدّ كبير في المنطقة على الرغم من الضغط على الإجراءات في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات.

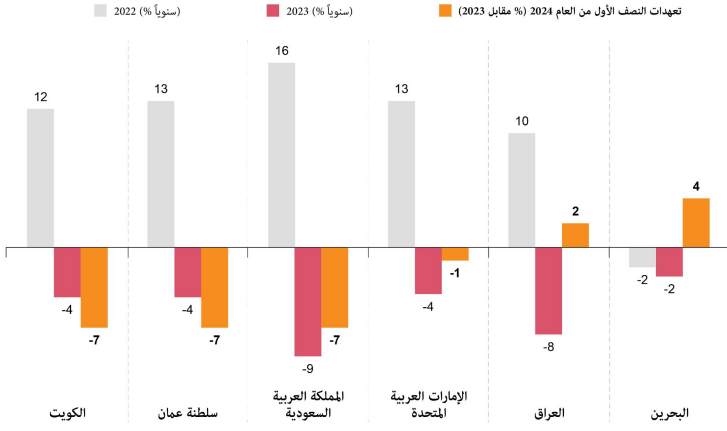
تواجه منطقتنا حالياً، العديد من الأزمات الاجتماعية والإنسانية والجغرافية السياسية. أمّا على الصعيد الأوسع نطاقاً، فنرى أن التجارة العالمية متأثرة سلباً أيضاً جرّاء المشاكل التي تعصف بعالمنا. أدى الوضع الحالي إلى اضطرابات كبيرة في الطريق التجاري في البحر الأحمر ودفع إلى البحث عن مسارات بديلة بما فيها شبه الجزيرة العربية والشرق العربي أو عبر العراق وتركيا. تعتبر هذه المسارات البرية مجدية على الصعيدين الاقتصادي والجغرافي، إلا أنها محفوفة بتحديات جغرافية سياسية كما سنستعرض في هذا التقرير.

نرى تركيزاً أكبر على الاستدامة وتحويل الاقتصادات إلى اقتصادات خضراء. شهد العام 2023 ارتفاعاً في التمويل الأخضر، لا سيّما في الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية. يُعزى ذلك جزئياً إلى تعزيز التوعية في ضوء مؤتمر الأطراف الثامن والعشرين. ولكن مع ذلك، ما زال التمويل الأخضر فرصة غير مغتمة بالقدر الكافي في المنطقة وتحديداً على صعيد دول مجلس التعاون الخليجي التي تمتلك أسواقاً رأسمالية متقدّمة. من هذا المنطلق، سنستعرض في هذا التقرير كيف يسرّع التمويل الأخضر التنويع الاقتصادي واستحداث فرص العمل في المنطقة، كما نتطرق إلى قدرته على استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.



إنتاج النفط ما زال منخفضاً إلا أن القطاعات غير النفطية تسجل أداءً قوياً

التوجهات على صعيد إنتاج النفط



المصدر: منظمة أوبك؛ الإنتاج للعام 2022-2023 بناءً على الأرقام الرسمية

عندما نقارن مستويات الإنتاج التي تمّ التعمّد بها مقابل قدرات الإنتاج الفعلية، فإننا سنرى صورة مختلفة حول أي من الدول تتحمّل العبء الأكبر. تعهدت دولة الإمارات بإنتاج 2.9 مليون برميل يومياً وهو معدل أقلّ بالثلث من قدرتها الفعلية في حين تعهدت المملكة العربية السعودية بإنتاج 9 مليون برميل يومياً وهو معدل أقلّ بالربع من قدرتها الفعلية. في المقابل، تعهدت كل من سلطنة عمان والعراق والكويت بإنتاج معدل أقل من سُدس قدراتها الفعلية، وإنتاج البحرين قريب جداً من قدرتها الفعلية.

يؤثر خفض الإنتاج في إيرادات الدول أكثر بكثير مما كان مفترضاً لدى وضع الميزانيات. وفي هذا الإطار، يتوقع صندوق النقد الدولي أن يبلغ إجمالي الفائض الحكومي العام لدول مجلس التعاون الخليجي 3% من الناتج المحلي الإجمالي هذا العام، مع بلوغ سعر برميل النفط 81 دولار أمريكي (بما يتوافق مع التوجهات الحالية)، لكن الإنتاج أعلى بكثير (فعلى سبيل المثال، افترض تقرير صندوق النقد الدولي أن المملكة العربية السعودية ستنتج 10.6 مليون برميل يومياً فيما تبلغ حصة إنتاجها الفعلية 9 مليون برميل يومياً فقط). على صعيد الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان وقطر، فمن المرجح أن تحقق فائضاً على الرغم من هذه الظروف، ولكن العجز سيكون أكبر نسبياً في الدول الأخرى نتيجة لخفض الإنتاج.

المملكة العربية السعودية تحدّ من طاقتها الإنتاجية بينما دولة قطر تضاعفها
قررت المملكة العربية السعودية في ضوء ديناميكيات العرض والطلب ومخاطر زيادة العرض من دول خارج مجموعة أوبك+، ألا تزيد طاقتها الإنتاجية. من هذا المنطلق، أعلنت شركة أرامكو السعودية في فبراير تأجيل عدّة مشاريع، بما فيها خطة تعزيز الطاقة الإنتاجية في حقل السفانية البالغة قدرته 700 ألف برميل يومياً. كما أفادت الشركة بأنها لن تعتمد على زيادة مليون برميل يومياً على مستوى الطاقة الإنتاجية المستدامة القصوى، لتصبح 13 مليون، بل ستحافظ على مستوى 12 برميل يومياً. لم يتوقع أي من المحللين أن تنتج المملكة العربية السعودية ما يقارب طاقتها الحالية البالغة 12 مليون برميل يومياً في السنوات المقبلة، وبالتالي فإن التغيير في خطط الاستثمار لن يؤثر في النتائج الاستثمارية المنشودة، بل سيوفر رؤوس أموال يمكن استثمارها في مشاريع أخرى، مثل الغاز والطاقة المتجددة. في هذا السياق، أعلنت أرامكو مؤخراً عن تطوّر مهم وهو إضافة كميات كبيرة للاحتياطيات المؤكدة من الغاز في حقل الجافورة غير التقليدي، بلغت 15 تريليون قدم مكعبة قياسية.

وفي الوقت عينه، أعلنت دولة قطر عن التخطيط لزيادة صادراتها من الغاز المسال الطبيعي عبر توسعة حقل الشمال، التي ستشكل المرحلة الثالثة من الزيادة المستمرة لطاقاتها الإنتاجية. إن هذا المشروع المقرر اكتماله بحلول العام 2030، سيزيد من إنتاج الغاز الطبيعي المسال بمعدل 16 مليون طن سنوياً، أي ما يعادل خمس الإنتاج الحالي، كما سيعزز توفر منتجات ثانوية قيّمة مثل المكثفات والغاز البترولي المسال. وهذا إلى جانب توسعة حقل الشمال الشرقي والجنوبي، التي ستضيف 48 مليون طن سنوياً إلى إمدادات الغاز المسال العالمية بحلول العام 2026-2027. وقد نجمت هذه التوسعة عن أعمال الاستكشاف التي أظهرت زيادة في الاحتياطيات المؤكدة في حقل الشمال، وهو أكبر حقل للغاز في العالم، وعن التقدّم الأخير المحرّز على صعيد إبرام عقود طويلة الأجل، أبرزها لمدة 27 عاماً، سيتم خلالها إمداد نصف الغاز المسال الناتج من مراحل التوسعة الحالية.

مجموعة أوبك+ تمدد الخفض الطوعي لإنتاج النفط حتى نهاية الربع الثاني من العام الحالي

بلغ سعر النفط الخام برنت في الأشهر الأولى من العام 2024 قيمة 80 دولار أمريكي للبرميل، ما يوازي المتوسط المسجّل في العام 2023 (منخفضاً بذلك عن سعر 101 دولار أمريكي للبرميل في العام 2022). يعتبر هذا السعر مقبولاً جداً بالنسبة إلى غالبية دول المنطقة في ما عدا البحرين والمملكة العربية السعودية، إذ إنه أعلى من سعر التعادل المالي.

يشهد الطلب على النفط تفاوتات كبيرة. وقد توقعت منظمة أوبك، وفقاً لتقاريرها الصادرة في شهر فبراير حول أسواق النفط، نمو الطلب بمعدل 2.3 مليون برميل يومياً، إلا أن الوكالة الدولية للطاقة توقعت نمواً يبلغ 1.2 مليون برميل يومياً فقط. يعتبر هذا الفرق أكبر من إنتاج الخام لسلطنة عمان والبحرين معاً، أو أكبر من جولة خفض الإنتاج الأخيرة للمملكة العربية السعودية. إلى ذلك، يتوقع المحللون أن إنتاج النفط من دول خارج مجموعة أوبك+ مثل الولايات المتحدة الأمريكية، وغيانا، والبرازيل ستتمو بمعدل 1.3 مليون برميل يومياً بالحد الأدنى.

يعني ذلك أنه في حال توافقت توجهات نمو الطلب على النفط مع الحد الأدنى من توقعات الوكالة الدولية للطاقة، فإن الإنتاج الذي ستوفره الدول المنتجة من خارج منظمة أوبك+ قادر على تلبية الزيادة في الطلب. وبالتالي، سيصعب على مجموعة أوبك+ زيادة إنتاجها من دون مواجهة خطر تدني الأسعار. نظراً لأن الجزء الأكبر من نمو الطلب على النفط متوقع أن يحصل في النصف الثاني من العام، قررت مجموعة أوبك+ في 3 مارس 2024 تمديد الخفض الطوعي الإضافي البالغ 2.2 مليون برميل يومياً حتى نهاية الربع الثاني من العام. والجدير بالذكر أن ثمانية من أعضاء المجموعة يطبقون هذا الخفض منذ يناير، على رأسها المملكة العربية السعودية التي تواظب على خفض طوعي بواقع مليون برميل يومياً. بالنسبة إلى النصف الثاني من العام، من المخطط زيادة الإنتاج تدريجياً "بما يخضع لظروف السوق"، على الرغم من أن بعض المحللين يتوقعون استمرار خفض الإنتاج بالمستوى عينه لبقية العام.

إن معدلات الإنتاج التي تمّ التعمّد بها للنصف الأول من العام 2024 هي أقلّ بنسبة 7% من متوسط مستويات الإنتاج في العام 2023 في الكويت، وسلطنة عمان، والمملكة العربية السعودية، ما يعيد مستويات الإنتاج فيها إلى المتوسط الذي كان سائداً في العام 2022. إن معدلات خفض الإنتاج هذه تعني أن النمو الاقتصادي الذي كان متوقعاً لهذه الدول سيكون أقلّ بكثير، فعلى سبيل المثال، توقع تقرير صادر عن صندوق النقد الدولي أن هذه الدول ستشهد نمواً بنسبة 3% فقط في قطاع النفط. وحتى لو بدأ الإنتاج بالارتفاع تدريجياً في النصف الثاني من العام، فإن القطاع سيشهد انكماشاً بشكل عام.

أما في ما يتعلق بدولة الإمارات، فالإنتاج هو أقلّ بنسبة 1% فقط من متوسط السنة الماضية إذ إن حصة الإنتاج الأساسية (قبل الخفض الطوعي للإنتاج) شهدت ارتفاعاً طفيفاً هذا العام كما تم الاتفاق عليه في يونيو. بالنسبة إلى العراق، فقد تعهدت الدولة بالالتزام بالخفض الطوعي إلا أن إنتاجها العام الماضي كان أقلّ عن الحصة المتفق. لم تتعهد البحرين بأي خفض طوعي إضافي إلا أنها شهدت فترات انقطاع للإنتاج نتيجة لأعمال الصيانة العام الماضي، وإذا تمكنت من إنتاج حصتها هذا العام، فسيشهد القطاع ارتفاعاً طفيفاً.

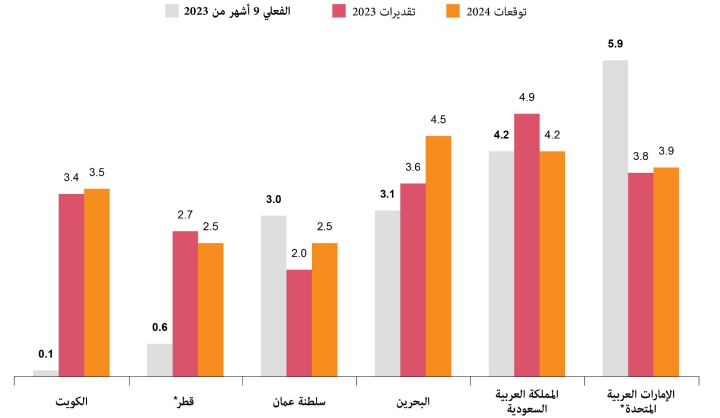
آفاق نمو القطاعات غير النفطية تبدو واعدة

تستمر المنطقة بتركيز جهودها على المرحلة التالية من التنوع والتنمية، وتقوم هذه الجهود على الاستثمارات الحكومية والإصلاحات التي تهدف إلى استقطاب الاستثمارات من قبل القطاع الخاص. والمشهد هنا ليس متسقاً في جوانبه كافة، ولكن من المنصف القول إن التوجهات التي تشهدها القطاعات غير النفطية قوية عموماً. وتشير توقعات صندوق النقد الدولي كما في أكتوبر 2023، إلى أن متوسط نمو القطاعات غير النفطية سيبلغ 3.9% في دول مجلس التعاون الخليجي هذا العام، ما يشكل انخفاضاً طفيفاً عن المتوسط المقدّر للعام 2023 الذي بلغ 4.2%.

إلى ذلك، تفيد البيانات المتوقعة حتى الساعة للعام 2023، بأن العديد من الدول تخطت تقديرات صندوق النقد الدولي لا سيما دولة الإمارات التي حققت نمواً سنوياً بنسبة 5.9% في النصف الأول من العام، ويُعزى ذلك بشكل رئيسي إلى أبوظبي التي حققت نمواً سنوياً نسبته 8.6% في الأشهر التسعة الأولى من العام (لم تتوفر البيانات الرسمية على مستوى الاتحاد للربع الثالث بعد). أما بالنسبة إلى دبي، فجهود التنوع المزدهرة ما زالت مستمرة. من هذا المنطلق، ليس مستغرباً أن يبلغ مؤشر مديري المشتريات في الإمارات العربية المتحدة أعلى مستوياته منذ أربع سنوات، مسجلاً 57.7 في شهر أكتوبر، وقد تراجع هذا الرقم قليلاً منذ ذلك الحين ليسجّل 56.6 في يناير. ومع ذلك، تدل هذه الأرقام على توسع متين على صعيد القطاعات غير النفطية، كما هو الحال في المملكة العربية السعودية التي بلغ مؤشر مديري المشتريات فيها 55.4.

في المقابل، لا تحقق دولتا الكويت وقطر حالياً معدلات النمو التي قدرها صندوق النقد الدولي، ويعود ذلك بشكل كبير إلى النمو البطيء في قطاعي التصنيع والبناء. والأمر ذاته ينطبق على مؤشر مديري المشتريات في دولة قطر، الذي أظهر انخفاضاً ليصل إلى المستوى التعادلي 50.

نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي غير النفطي (% سنوياً)



المصدر: مصادر وطنية، وصندوق النقد الدولي؛ *إن الأرقام الخاصة بدولتي الإمارات وقطر تعكس الأداء خلال النصف الأول من العام 2024 فقط

الممرات التجارية

مستقبل التجارة

في ظل الزيادة المستمرة للتدفق التجاري في منطقة الشرق الأوسط وعبرها، أصبح من الضروري تطوير ممرات تجارية تضمن الوصول في وقت أسرع، وأقل تكلفة ومراعاة للبيئة، وأكثر أماناً.

وبالنسبة إلى المبادرتين المُشار إليهما مسبقاً، فمن غير المرجح إحراز أي تقدّم قيل التوصل إلى حل سياسي للحرب على غزة، وهو أمر أساسي أيضاً لإنهاء الأزمة التي تشهدها الملاحة في البحر الأحمر. نظراً إلى النمو المستمر للتجارة حول العالم، هناك إمكانية لتطوير هذين المسارين ولتوسعة قناة السويس أيضاً، حيث تجري مصر حالياً دراسة جدوى لتحويل المقاطع ذات المسار الواحد إلى معابر مزدوجة تستطيع استقبال السفن التي تبحر في الاتجاهين.

تتوقّر في الوقت عينه، إمكانية لتطوير القسم الشرقي من الطريق التجاري من ناحية الخليج. يشكل الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا تحدياً لمبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين. ولكن مع ذلك، ستستفيد الأنشطة التجارية الصينية مع المنطقة وأوروبا من الممر أو من طريق التنمية، لا سيّما في ضوء استكمال الصين مشروع ممرها الاقتصادي مع باكستان. تُعتبر الصين شريكاً تجارياً رئيسياً ومباشراً لغالبية دول الشرق الأوسط التي تشارك في مبادرة الحزام والطريق بشكل أو بآخر، بما في ذلك عبر المشاركة في البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وهو مصدر رئيسي لرأس المال اللازم لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق.

في ما يتعلق بالهند، ما زالت أنشطتها التجارية مع المنطقة في توسع مستمر. ففي هذا الصدد، وقعت دولة الإمارات اتفاقية تجارة حرة مع الهند في العام 2022، كما أن المعطيات تشير إلى اقتراب توقيع سلطنة عمان اتفاقية معها أيضاً. بالإضافة إلى التدابير التنظيمية المتخذة لتسهيل التجارة، تشهد العلاقات ما بين الهند والمنطقة القيام باستثمارات واتفاقيات هامة بشأن البنية التحتية التجارية، بما فيها إبرام مجموعة موانئ أبوظبي مذكرتي تفاهم استراتيجيتين في فبراير مع "مجلس غوجارات البحري" و"شركة راينس المحدودة"، وتوقيع مجموعة موانئ دبي العالمية مذكرات تفاهم في يناير لتطوير موانئ ومحطات حاويات ومناطق اقتصادية جديدة في دولة الهند.



المصدر: موقع Middle East Eye الإخباري

تسلط الأزمة التي يشهدها البحر الأحمر، الضوء على الحاجة إلى مسارات نقل بديلة تشكل الهجمات على سفن الشحن في البحر الأحمر، تذكيراً صارخاً بأهمية المسارات التجارية في المنطقة وبمدى تغليبها. كان مضيق باب المندب يستقبل في العادة قرابة 15% من التجارة العالمية التي تتخطى قيمتها تريليون دولار أمريكي، بما يشمل نحو 8 مليون برميل نفط يومياً. أما الآن، فتنتم إعادة توجيه معظم سفن التجارة لتبحر حول إفريقيا، ما يضيق حوالى أسبوعين إلى وقت الوصول وتكاليف جمّة. ومن بين هذه السفن، جزء كبير مسؤول عن التجارة ما بين دول مجلس التعاون الخليجي وأوروبا.

أنت الأزمة الحالية التي يواجهها البحر الأحمر، إلى تقليص إيرادات مصر الحيوية من قناة السويس بأكثر من النصف في وقت تواجه فيه الدولة تحديات كبيرة على صعيد التمويل الخارجي (مع الإشارة إلى أن هذه التحديات قد خفت وطأتها بعد أن استطاعت مصر تأمين استثمارات من دولة الإمارات والحصول على قروض إضافية من صندوق النقد الدولي).

وبعيداً عن البحر الأحمر، فإن شبه الجزيرة العربية محاطة بنقاط أخرى تعرقل التجارة العالمية، منها مضيق هرمز الذي تمر عبره معظم صادرات المنطقة من المواد الهيدروكربونية، وقناة السويس التي توقفت حركة الملاحة البحرية فيها بسبب حادثة جنوح سفينة الحاويات "إيفرغيفن" في العام 2021.

اقتراح مسارات جديدة

أدت المخاطر وطول المدة والتكاليف الإضافية المتكبّدة في مسار الملاحة البحرية الحالي، إلى اقتراح عدد من المسارات البديلة. وفي هذا الصدد، يشكل الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومشروع طريق التنمية في العراق، المسارين الرئيسيين المقترحين، ولكل منهما إيجابياته وسلبياته.

تمّ الإعلان عن خطة إنشاء الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا خلال قمة مجموعة العشرين المنعقدة في نيودلهي في سبتمبر 2023، وقد وقعت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والهند والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة مذكرة تفاهم التزمت بموجبه العمل معاً للمضي قدماً بالمشروع. لم تتطرق هذه المذكرة إلى التفاصيل بما فيها الخط المحدد للسكك الحديدية، ولكنه من المفترض أن يمتد من دبي إلى حيفا. وتشمل هذه الخطة عنصراً جديداً وهو خط أنابيب لتصدير الهيدروجين النظيف (من الممكن أن تتم تغذيته من مرافق سيتم تطويرها في نيوم في المملكة العربية السعودية، ومرافق في الإمارات العربية المتحدة وربما سلطنة عمان)، فضلاً عن الكابلات الكهربائية والألياف الضوئية لتعزيز الاتصال الرقمي على طول المسار.

أما على صعيد مد خطوط أنابيب غاز إلى كل من أوروبا والهند، فتشير التحديات التي لا أفق لمعالجتها في المدى المنظور، إلى صعوبة تحقيق هذه المسألة إذ إنها لن تكون مجدية تجارياً. بالنسبة إلى الجزء البري من الممر، فسيعب بدايةً على خطوط السكك الحديدية الحالية التي تربط بين منطقتي الشمال والجنوب في المملكة العربية السعودية. ومن المخطط لهذا الجزء البري أن يربط شبكة السكك الحديدية السعودية بشبكة الاتحاد في الإمارات العربية المتحدة. وبالتالي، لن يبقى سوى مسار قصير نسبياً بطول 300 كم يتعيّن بناؤه، من الحديثة إلى حيفا، إلا أن ذلك ليس ممكناً إلا في منطقة متكاملة قائمة على التعاون.

يبنثق مشروع طريق التنمية في العراق، عن فكرة خطوط سكك حديدية تربط برلين بالبصرة، التي تم تصوّرها في مطلع القرن العشرين ولكن لم تُنفذ بسبب الحرب العالمية الأولى والثانية. أما جذور هذه الفكرة في القرن الحادي والعشرين، فتعود إلى مشروع تطوير ميناء الفاو الكبير في العراق، الذي تقوم شركة "دايو" الكورية بتنفيذه. وقد تم التمهيد للفكرة في العام 2022 في وقت كانت دولة الإمارات تتفاوض فيه مع تركيا على اتفاقية تجارية، ليتمّ الإعلان عنها بشكل موسّع أكثر من ثمّ في مؤتمر انعقد في البصرة في ديسمبر 2022 تحت مسمى "القناة الجافة" الذي أطلق على هذه الفكرة سابقاً في شهر مايو 2023، تمّ الإعلان رسمياً عن المشروع بتكلفة مقدّرة تبلغ 17 مليار دولار أمريكي، وهو ممر عبر العراق يضم طرقات وسكك حديدية وخطوط أنابيب وكابلات ألياف ضوئية، ومن المستهدف استكمال المشروع بحلول العام 2029. وقد طرحت الحكومة العراقية هذا المشروع كعنصر رئيسي للتنويع الاقتصادي في العراق، على غرار المشاريع الكبرى في رؤية السعودية 2030.

التمويل الأخضر يحشد زخماً كبيراً

شهدت المنطقة كذلك، تطورات تنظيمية مهمة بما يشمل إصدار سوق أبوظبي العالمي للإطار التنظيمي للتمويل المستدام، على غرار الأطر الصادرة عن جهات أخرى مثل مركز قطر المالي. وقد شددت الأطراف المعنية المتعددة الأطراف الأهمية على التمويل الأخضر. وفي هذا السياق، نشر صندوق النقد الدولي وثيقة حول هذا الموضوع كجزء من مشاورات المادة الرابعة التي يجريها الصندوق سنوياً حول الأداء الاقتصادي والمالي لدولة الإمارات، أشاد فيها بإطار عمل دولة الإمارات معتبراً إياه الأكثر تقدماً في المنطقة. ولكنه أشار أيضاً إلى أن الطريق ما زال طويلاً أمام كل ما يتعين إنجازه، بما يشمل تحسين الإفصاح، وحوكمة الشركات، وتصنيف المشاريع الخضراء المؤهلة للمساعدة في تأمين تمويل بقيمة 163 مليار دولار أمريكي، الذي يقدر صندوق النقد الدولي أن دولة الإمارات بحاجة إليه. من جهته، نشر صندوق النقد العربي الدليل الإرشادي حول أدوات التمويل السيادية المستدامة في المنطقة العربية.

مؤتمر الأطراف الثامن والعشرون وما بعده

شهد مؤتمر الأطراف الثامن والعشرين نتائج ملموسة على صعيد التمويل الأخضر. ولا شك فيها أن أبرزها تمثل في إعلان دولة الإمارات عن إنشاء صندوق "النيرا" بقيمة 30 مليار دولار للحلول المناخية على مستوى العالم. يتخذ الصندوق من سوق أبوظبي العالمي مقراً له، ويهدف إلى جمع تمويل خاص بقيمة 250 مليار دولار أمريكي بحلول العام 2030 من أجل إحداث تغيير جذري في الأسواق الناشئة والاقتصادات النامية، بما فيها تلك المتواجدة في منطقة الشرق الأوسط. قدم الصندوق التزامات أولية كبيرة بالتعاون مع شركات "بلاك روك" و"تي بي جي" و"بروكفيلد"، ويخطط لجمع المزيد من التمويل خلال العام 2024.

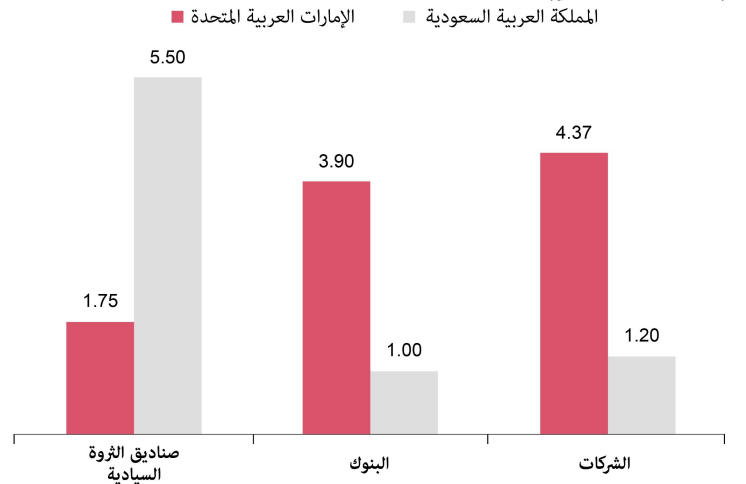
على ما يبدو أن الزخم الذي يحشده التمويل الأخضر في منطقة الشرق الأوسط سيستمر خلال العام 2024، حيث أصدرت الشارقة ثاني سند سيادي مستدام في فبراير. كما نشرت سلطنة عمان إطار التمويل المستدام، وقال سعادة وزير المالية القطري في دافوس إن دولة قطر جاهزة لطرح أول سندات خضراء قريباً.

يُعتقد أيضاً أن المملكة العربية السعودية تفكر في إصدار سندات سيادية خضراء، بالإضافة إلى المبالغ الكبيرة التي جمعها صندوق الاستثمارات العامة، وقد أطلقت للتو إطار التمويل الأخضر، الذي يحدد نهجها في تمويل التزامات المناخ. وتتطلب الاستثمارات الضخمة التي تتم حالياً في مختلف دول مجلس التعاون الخليجي في مجال الطاقة المتجددة والهيدروجين الأخضر وغيرها من المشاريع المستدامة، عمليات تمويل ضخمة سواء أكانت بصيغة ديون أم تمويلاً بالأسهم، ما يشير إلى أن القطاع سيواصل نموه في السنوات المقبلة.

حددنا في بداية العام 2023، التمويل الأخضر على أنه واحد من المحاور الاقتصادية الرئيسية التي يتعين إيلاء الاهتمام لها خلال العام. نجح هذا القطاع بالفعل في حشد الزخم، بما يشمل إصدار سندات وصكوك خضراء بمعدل تخطي الضعف في منطقة الشرق الأوسط ليلعب 24 مليار دولار أمريكي، وقد صدر معظم هذه السندات والصكوك عن دولة الإمارات والمملكة العربية السعودية (يُرجى الاطلاع على الرسم البياني).

وتوزعت عمليات الإصدار هذه على مجموعة متنوعة من الجهات بما فيها بنوك (بنك دبي الإسلامي، وبنك أبوظبي التجاري، ومصرف الراجحي)، وشركات (الشركة السعودية للكهرباء، ومجموعة موانئ دبي العالمية، وشركة مصدر، وشركة طاقة، والدار)، وصناديق الثروة السيادية (مبادلة وصندوق الاستثمارات العامة)، بالإضافة إلى إصدار الشارقة أول سند سيادي مستدام في دول مجلس التعاون الخليجي. لا شك في أن جهات الإصدار كانت أكثر تنوعاً في دولة الإمارات إلا أن المملكة العربية السعودية في طور المواكبة.

السندات والصكوك الخضراء في دول مجلس التعاون الخليجي في العام 2023 (بمليار دولار أمريكي)



المصدر: تقارير السوق والتقارير الإعلامية

شكلت سندات الباندا الخضراء التي أصدرتها مصر في الصين، عملية الإصدار الإقليمية الأبرز، وهي أول سندات من المنطقة يتم إصدارها في الصين، وتمكنت من جمع 3.5 مليار يوان صيني (479 مليون دولار أمريكي) لتمويل مشاريع النقل العام. وفي سابقة أخرى، قدم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية ضمانات ائتمانية جزئية لدعم هذا الإصدار، ما ساعد على تقليل تكلفة الاقتراض بعد أن اشتكت مصر من أن السندات الخضراء الأولى التي أصدرتها في العام 2020 كانت مكلفة أكثر من السندات التقليدية. وهذه المسألة تطرح تساؤلات حول ما إذا كانت الديون الخضراء تمثل خيار تمويل أكثر كفاءة من حيث التكلفة. وفي هذا الصدد، أفاد الرئيس التنفيذي لشركة مصدر في سبتمبر بأنه "غير مقتنع بأن الجهات المعنية تدفع سعراً مميزاً للسندات الخضراء (جرينيوم) حالياً". ومع ذلك، ما زالت الشركة الإماراتية الرائدة في مجال الطاقة المتجددة تخطط لإصدار ثان لسندات خضراء العام المقبل. من ناحية أخرى، أصدر البنك الأردني الكويتي أول سند أخضر في الأردن، والذي تضمن استثماراً من قبل مؤسسة التمويل الدولية.

المراحل المهمة

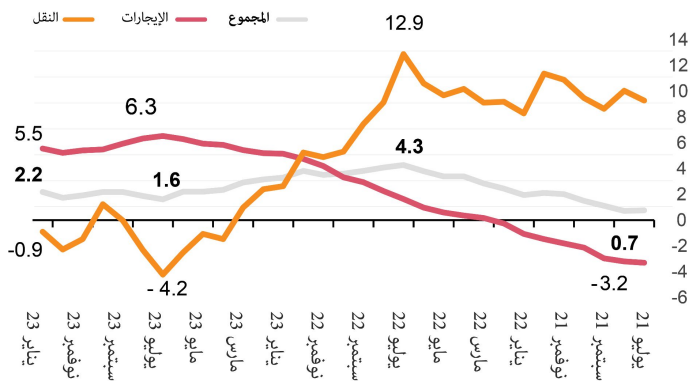
من التطورات المهمة التي حصلت، بلوغ شركة نيوم للهيدروجين الأخضر مرحلة الإغلاق المالي لمشروعها الجديد باستثمارات إجمالية قدرها 8 مليار دولار أمريكي، ما يجعله أكبر مشروع بتمويل أخضر في المنطقة والأول من نوعه. كما تم خلال العام إحراز تقدم كبير على صعيد مشاريع الهيدروجين الأخضر الأخرى في المنطقة لا سيما في سلطنة عمان، حيث قد ينتقل بعض هذه المشاريع إلى مرحلة التمويل خلال العام 2024.

البيانات والتوقعات:

الميزان العمالي (% من الناتج المحلي الإجمالي)		معدل التضخم (% السنوية)			نمو الناتج المحلي الإجمالي الفعلي (% السنوية)			حصة الناتج المحلي الإجمالي 2023		
توقعات 2024	*تقديرات 2023	توقعات 2024	2023	*يناير 24	توقعات 2024	تقديرات 2023	*الربع 3، 23	أسعار الصرف السائدة في السوق	تعادل القدرة الشرائية	
0.2	0.4	6.5	5.7	7.6	3.6	1.7	-	1	1	الشرق الأوسط
3.2	2.4	2.3	2.6	2.2	3.7	1.5	-	0.731	0.597	دول مجلس التعاون الخليجي
0.3	-2	2.2	2.5	1.6	4	0.8	-4.4	0.368	0.333	المملكة العربية السعودية
4.4	5.1	2.3	3.1	3.2	4	3.4	3.8	0.175	0.133	الإمارات العربية المتحدة
10.1	10.4	2.3	2.8	3	2.2	2.4	1	0.081	0.049	قطر
9.5	14	3.1	3.4	3.3	3.6	-0.6	-3.7	0.055	0.038	الكويت
5.9	2.2	1.7	1.1	-0.1	2.7	1.2	2.2	0.037	0.03	سلطنة عمان
-3.2	-5.1	1.4	1	0.8	3.6	2.7	2.5	0.015	0.014	البحرين
-8	-5	17.9	14.1	22.6	3.4	2.1	-	0.269	0.403	دول من خارج مجلس التعاون الخليجي
-10.7	-4.6	32.2	23.5	29.8	3.6	4.2	2.7	0.137	0.268	مصر
-7.8	-7.7	3.6	5.3	4	2.9	-2.7	-	0.088	0.076	العراق
9.3	6.1	2.9	3.4	1.8	7.5	12.5	-	0.014	0.025	الأردن
-6.6	-7	2.6	2.7	2	2.7	2.6	2.7	0.017	0.02	لبنان
-	-	-	-	177	-	-	-	0.008	0.012	ليبيا
-2.2	-1.3	2.7	3.4	19	2.7	3	3	0.005	0.003	الأراضي الفلسطينية

المصادر: تحليلات شركة بي دبليو سي، والهيئات الوطنية للإحصاء، وتقديرات وتوقعات صندوق النقد الدولي (أفاق الاقتصاد العالمي، أكتوبر 2023). *التضخم: نوفمبر - ليبيا، ديسمبر - العراق، تستند التقديرات الخاصة بدولة الإمارات إلى الأرقام التي سجلتها دبي؛ نمو الناتج المحلي الإجمالي: الربع الثاني في دولة قطر والإمارات؛ حصة الناتج المحلي الإجمالي للبنان من العام 2021؛ المعلومات المالية: الأرقام الأولية الصادرة عن المملكة العربية السعودية، وقطر، وسلطنة عمان، والبحرين. ملاحظات: يتم تعريف منطقة الشرق الأوسط هنا وفقاً لنطاق تغطية أعمال شركة بي دبليو سي (التي تستثني الدول غير العربية، وسوريا، واليمن).

معدلات التضخم في دول مجلس التعاون الخليجي إلى انخفاض ولكن الإيجارات ما زالت مرتفعة



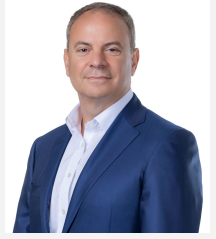
المصدر: مصادر وطنية، تحليلات شركة بي دبليو سي؛ تستند التقديرات الخاصة بدولة الإمارات إلى الأرقام التي سجلتها دبي؛ تم ترجيح المعدلات المركبة بناءً على الناتج المحلي الإجمالي غير النفطي.

الرسم البياني الأبرز للربع: معدلات التضخم تتراجع في دول مجلس التعاون الخليجي

ترجع معدل التضخم في دول مجلس التعاون الخليجي خلال العام 2023، حيث بلغ المتوسط المركب للمنطقة 2.6%، وبلغ في نهاية العام، ما يشكل انخفاضاً بعد أن سجل أعلى معدل له في مرحلة ما بعد كوفيد-19 في يوليو 2022، عند 4.3%. (يُعزى الارتفاع إلى 2.2% في يناير بشكل رئيسي إلى التأثير الأساسي لقطر) وتعد الإعانات المالية واحدة من أسباب عدم ارتفاع معدلات التضخم في دول مجلس التعاون الخليجي إلى المستويات عينها التي شهدتها بعض الاقتصادات الكبرى الأخرى.

إلا أن دولة الإمارات قامت بتحرير أسعار البنزين والديزل، ما أثر بشكل غير مباشر حتى على الدول التي توفر الإعانات المالية للوقود. وقد أدى ذلك إلى أن يصبح النقل، عاملاً كبيراً في التضخم خلال العام 2022، لكنه عاد لينكمش في معظم هذه الدول في العام 2023. من ناحية أخرى، انكمشت الإيجارات في العام 2021 وكانت ضعيفة في العام 2022، إلا أنها ارتفعت بشكل ثابت في العديد من الدول خلال العام الماضي. وقد ارتفعت الإيجارات كما في يناير 2024، إلى 7.8% في المملكة العربية السعودية و6.2% في دبي، ما جعلها المحرك الرئيسي للتضخم في المنطقة وتقايل الانكماش الذي حققه قطاع النقل.

بلغ متوسط التضخم على صعيد المواد الغذائية نحو 2.5% عبر دول مجلس التعاون الخليجي في شهر يناير، أما بالنسبة إلى القطاعات الأخرى فتسجل معدل تضخم متواضع يقل عن 2%. من المحتمل أن تكون معدلات الفائدة المرتفعة في المنطقة خلال العام 2023 قد شكلت عاملاً لانكماش التضخم، ما أدى إلى خفض الطلب على السلع والخدمات المحلية مرفقاً بتأثير خفض الأسعار العالمية على الواردات.



هاني أشقر
شريك رئيسي في منطقة الشرق الأوسط
البريد الإلكتروني: hani.ashkar@pwc.com



ستيفن أندرسون
قائد قسم الاستراتيجية والأسواق في منطقة الشرق الأوسط
البريد الإلكتروني: stephen.x.anderson@pwc.com



ريتشارد بوكسهول
الخبير الاقتصادي الرئيسي لمنطقة الشرق الأوسط
البريد الإلكتروني: boxshall.richard@pwc.com

نحن نشترك مع الحكومات والشركات في منطقتنا للمساعدة في حل أهم مشاكل المنطقة وبناء الثقة في مجتمعنا. هدفنا في بي دبليو سي هو تعزيز الثقة في المجتمع وحل المشاكل الهامة. بي دبليو سي هي شبكة شركات متواجدة في 151 بلداً ويعمل لديها 364,000 موظف ملتزمون بتوفير أعلى معايير الجودة في خدمات التدقيق والاستشارات والضرائب. لمزيد من المعلومات، يرجى زيارة موقعنا الإلكتروني www.pwc.com.

تأسست بي دبليو سي في الشرق الأوسط منذ 40 عاماً ولديها 30 مكتباً في 12 دولة، حيث يعمل بها حوالي (11,000) موظف. (www.pwc.com/me).

تم إعداد هذا المنشور لتقديم إرشادات عامة حول مواضيع محددة فقط، وال يجب أن يتم اعتباره موازياً استشارة مهنية متخصصة. عليه، ولا يجب اتخاذ قرارات مبنية حرصاً على المعلومات المتضمنة في هذا المنشور من دون الحصول على الاستشارة المهنية المتخصصة. يرجى التنبيه إلى أننا لا نقدم أي إقرارات أو ضمانات (علنية أو ضمنية) في ما يتعلق بدقة المعلومات الواردة في هذا المنشور واكتمالها. وإلى الحد المسموح به قانونياً، لا تتحمل شركة برايس ووترهاوس كوبرز ذ.م.م أو أي من أعضائها، أو موظفيها، أو وكلائها أي التزام أو مسؤولية أو واجب عناية عن أي نتائج تترتب عليك أو على أي ممن ينوبون عنك في ما يتعلق في المعلومات الواردة في هذا المنشور وعن أي قرار يتم اتخاذه بناء على هذه المعلومات.

© 2024 بي دبليو سي. جميع الحقوق محفوظة

بي دبليو سي تشير إلى شبكة بي دبليو سي و/أو واحدة أو أكثر من الشركات الأعضاء فيها، كل واحدة منها هي كيان قانوني مستقل. لمزيد من التفاصيل، يرجى زيارة www.pwc.com/structure.