

وزارة الطاقة
MINISTRY OF ENERGY



النشرة الصباحية

الأحد، 04 فبراير 2024

أخبار الطاقة



تعثر نمو اقتصاد أكبر المستوردين وتهدئة حدة التوترات يخفضان أسعار البترول الجيلب الصناعية - إبراهيم الغامدي الرياض

تراجعت أسعار النفط نحو اثنين بالمئة في إغلاق تداولات الأسبوع الفائت، أمس الأول الجمعة، وسجلت خسائر أسبوعية بعد بيانات الوظائف الأميركية التي قلصت احتمالات خفض وشيك لأسعار الفائدة في أكبر اقتصاد في العالم، وهو ما قد يضعف الطلب على الخام. كما أدى تعثر النمو في الصين واحتمال تخفيف حدة التوترات في الشرق الأوسط إلى انخفاض الأسعار.

وتحدد سعر التسوية في العقود الآجلة لخام برنت عند 77.33 دولارا للبرميل، متراجعا 1.37 دولار أو 1.7 بالمئة. وتحدد سعر التسوية في العقود الآجلة لخام غرب تكساس الوسيط الأميركي عند 72.28 دولارا للبرميل، بانخفاض 1.54 دولار، أو ما يعادل 2%. وخسر كلا الخامين القياسيين نحو 7% خلال الأسبوع.

ويبدو أن أسعار الفائدة المرتفعة، التي تميل إلى إضعاف النمو الاقتصادي والطلب على النفط، في الاقتصادات الكبرى مثل الولايات المتحدة ومنطقة اليورو، سوف تستمر على المدى القريب.

وأظهرت بيانات يوم الجمعة أن أصحاب العمل الأميركيين أضافوا وظائف أكثر بكثير في يناير من المتوقع، مما يقلل من فرص خفض أسعار الفائدة على المدى القريب من بنك الاحتياطي الفيدرالي. ونتيجة لذلك، قفز الدولار مقابل جميع العملات الرئيسية.

وقال مات سميث، المحلل في شركة كبلر لتتبع بيانات الشحن العالي: «كانت الأسعار تتأرجح دون تغيير يذكر قبل صدور التقرير، لكن الهزيمة الكبيرة في الوظائف التي تم إنشاؤها تؤخر الطريق أمام تخفيضات أسعار الفائدة».

وقال بوب ياجر المحلل الاستشاري لدى بنك ميزوهو، تعزز انخفاض أسعار النفط أيضًا من انقطاع إنتاج مصفاة نفط جديدة بطاقة 435 ألف برميل يوميًا في وايتينج بولاية إنديانا، بعد انقطاع التيار الكهربائي الذي عطل العمليات يوم الخميس. وعاد التيار الكهربائي إلى المصفاة بحلول منتصف نهار الجمعة، لكن مصادر قالت إن شركة بي بي لم تحدد بعد موعدا لإعادة تشغيل المصفاة. وقال ياجر: «ينتهي بك الأمر مع وجود براميل ليس لها مكان تذهب إليه ويمكن تخزينها».

وقالت شركة خدمات الطاقة بيكر هيوز، إن عدد منصات النفط الأميركية، وهو مؤشر مبكر للإمدادات المستقبلية، استقر عند 499 هذا الأسبوع. وقالت لجنة تداول العقود الآجلة للسلع الأساسية الأميركية إن مديري الأموال رفعوا مراكزهم

الجمعة للعقود الآجلة وخيارات النفط في نيويورك ولندن بمقدار 18082 عقدًا إلى 117226 عقدًا في الأسبوع المنتهي في 30 يناير.

وعلى الجانب الآخر من المحيط الأطلسي، أشار أحد صناعات السياسات في البنك المركزي الأوروبي أيضًا إلى أنه من السابق لأوانه خفض أسعار الفائدة في منطقة اليورو. واستمرت المخاوف بشأن التعافي الاقتصادي في الصين، مع توقع صندوق النقد الدولي أن يتباطأ النمو الاقتصادي في البلاد إلى 4.6% في عام 2024، ثم يتراجع أكثر في الأمد المتوسط إلى نحو 3.5% في عام 2028.

وكانت الخسارة الأسبوعية لأسعار النفط قد بدأت بالفعل بعد أن تسببت تقارير غير مؤكدة عن وقف إطلاق النار بين إسرائيل وحماس في انخفاض الأسعار بأكثر من 2% يوم الخميس. وقد يؤدي التوقف المؤقت إلى تخفيف المخاطر السياسية التي تلوح في الأفق بشأن ممرات الشحن في الخليج والبحر الأحمر، والتي تعتبر أساسية لتدفقات الطاقة العالمية.

وقالت مصادر يوم الخميس إن منظمة البلدان المصدرة للبترول وحلفاء بقيادة روسيا، في إطار أوبك+، أبقوا على سياسة الإنتاج دون تغيير. وقالت المصادر إن المجموعة ستقرر في مارس ما إذا كانت ستتمدد تخفيضات إنتاج النفط الطوعية المعمول بها في الربع الأول. ولدى أوبك+ تخفيضات إنتاجية قدرها 2.2 مليون برميل يوميًا في الربع الأول، كما تم الإعلان عنها في نوفمبر.

وقال صندوق النقد الدولي إن الاقتصاد العالمي يبدأ مرحلة النزول النهائي نحو هبوط هادئ، مع تراجع التضخم باطراد وتماسك النمو. ولكن وتيرة التوسع لا تزال بطيئة، وربما كان الاضطراب قادمًا. وقد أثبت النشاط العالمي صلابته في النصف الثاني من العام الماضي، في ظل دعم عوامل العرض والطلب للاقتصادات الرئيسية.

فعلى جانب الطلب، ساهمت قوة الإنفاق الخاص والحكومي في دعم النشاط، برغم تشديد الأوضاع النقدية. وعلى جانب العرض، ساعدت على ذلك عوامل زيادة المشاركة في سوق العمل، وإصلاح سلاسل التوريد وانخفاض أسعار الطاقة والسلع الأولية، برغم تجدد أوجه عدم اليقين الجغرافية السياسية.

وسوف تُرَجَّل آثار هذه الصلابة. وسيظل النمو العالمي مستقرًا عند 3,1% هذا العام وفقًا لتنبؤاتنا في السيناريو الأساسي، انعكاسًا لرفعها بنسبة 0,2 نقطة مئوية مقابل توقعات أكتوبر، قبل أن يرتفع إلى 3,2% العام القادم.

ولا تزال هناك اختلافات كبيرة مع توقع تباطؤ النمو في الولايات المتحدة، حيث لا يزال تشديد السياسة النقدية منعكسًا على اقتصادها، وفي الصين، حيث لا يزال التأثير السلبي على النشاط من ضعف الاستهلاك والاستثمار مستمرًا. وفي منطقة اليورو، في نفس الوقت، يُتوقع انتعاش النشاط بصورة طفيفة بعد عام 2023 الذي كان محفوفًا بالتحديات، حينما أدى ارتفاع أسعار الطاقة وتشديد السياسة النقدية إلى تقييد الطلب. ولا يزال كثير من الاقتصادات الأخرى متمتعًا بقدر هائل من الصلابة، مع تسارع النمو في البرازيل والهند والاقتصادات الكبرى في جنوب شرق آسيا.

ولا يزال التضخم آخذًا في التراجع. وفيما عدا الأرجنتين، سوف يتراجع التضخم الكلي العالمي إلى 4,9% هذا العام، أي

بانخفاض قدره 0,4 نقطة مئوية مقارنة بتوقعات أكتوبر (فيما عدا الأرجنتين). والتضخم الأساسي متجه كذلك نحو الانخفاض، ما عدا أسعار الغذاء والطاقة المتقلبة. وفي الاقتصادات المتقدمة، سوف يصل التضخم الكلي والأساسي إلى نحو 2,6% في المتوسط هذا العام، مقتربا من أهداف التضخم التي حددتها البنوك المركزية.

وقد تراجعت المخاطر وباتت متوازنة في ظل تحسن الآفاق المتوقعة. فعلى جانب التطورات الإيجابية:

قد يتباطأ معدل التضخم بوتيرة أسرع من المتوقعة، وخاصة إذا زاد العروض في سوق العمل واستمرت التوقعات التضخمية قصيرة الأجل في اتجاهها نحو الانخفاض، مما يتيح للبنوك المركزية إمكانية التيسير في وقت أقرب.

وعلى جانب التطورات السلبية، قد تحدث اضطرابات جديدة في السلع الأولية والتوريد، عقب تجدد التوترات الجغرافية-السياسية، ولا سيما في الشرق الأوسط. فقد ارتفعت تكاليف الشحن بين آسيا وأوروبا ارتفاعا ملموسا، بسبب الهجمات في البحر الأحمر التي دفعت إلى تحويل مسار الشحنات لتدور حول إفريقيا. وبرغم أن الاضطرابات ظلت محدودة حتى الوقت الراهن، فلا يزال الوضع متقلبا.

وقد يستمر التضخم الأساسي لفترة أطول. وتظل أسعار السلع مرتفعة بالمقاييس التاريخية ومقارنة بأسعار الخدمات. ويمكن أن يأتي التصحيح في صورة استمرار التضخم في أسعار الخدمات - وبوجه عام - لفترة أطول. وقد تزداد الضغوط على الأسعار في ظل تطورات الأجور، خاصة في منطقة اليورو، حيث لا تزال الأجور الخاضعة للمفاوضات آخذة في الارتفاع.

وتبدو الأسواق مفرطة في التفاؤل بشأن الآفاق المتوقعة لتخفيض أسعار الفائدة في وقت مبكر. وإذا أعاد المستثمرون تقييم نظرتهم للأوضاع، سوف ترتفع أسعار الفائدة طويلة الأجل، مما يفرض الضغوط مجددا على الحكومات لكي تعجل بضبط أوضاع المالية العامة، وهو ما قد يؤثر سلبا على النمو الاقتصادي.

وفي تتبع تدفقات النفط من الشرق الأوسط، لا تزال تدفقات النفط الروسي عبر البحر الأحمر تواجه مخاطر أقل. وواصلت الناقلات التي تحمل النفط الروسي الإبحار عبر البحر الأحمر دون انقطاع إلى حد كبير بسبب هجمات الحوثيين على الشحن وتواجه مخاطر أقل من المنافسين، وفقا لمسؤولين تنفيذيين في مجال الشحن ومحللين وبيانات التدفقات.

وأصبحت روسيا أكثر اعتمادا على التجارة عبر قناة السويس والبحر الأحمر منذ غزوها لأوكرانيا، مما أدى إلى فرض أوروبا عقوبات على الواردات الروسية وأجبر موسكو على تصدير معظم نفطها الخام إلى الصين والهند. وقبل الحرب، كانت روسيا تصدر المزيد إلى أوروبا.

وسجل عدد السفن الروسية التي تمر عبر البحر الأحمر انخفاضا طفيفا منذ ديسمبر، وفقا لشركة تحليلات النفط فورتيسكا، لكن حركة المرور الأسبوع الماضي كانت لا تزال أعلى بنحو 20% عن المتوسط في عام 2023. ويتناقض ذلك مع الاضطرابات الواسعة النطاق التي شهدتها إبحار ناقلات النفط عبر البحر الأحمر في الأسبوعين الماضيين.

وتوقفت شحنات الديزل ووقود الطائرات من الشرق الأوسط وآسيا إلى أوروبا -أحد الطرق الرئيسية لتجارة النفط من

الشرق إلى الغرب- في الأيام التي أعقبت الجولة الأولى من الضربات الانتقامية التي قادتها الولايات المتحدة على اليمن في يناير. وتتمتع روسيا بعلاقات وثيقة مع إيران، التي تدعم الحوثيين، وربما ساعد ذلك في منع الهجمات.

وساهمت العقوبات التي فرضتها مجموعة السبع على تجارة النفط الروسية بسبب الحرب في أوكرانيا في النمو السريع لأسطول الظل من السفن التي تنقل النفط الخام والوقود الخاضع للعقوبات. ويتم استئجار هذه السفن من قبل شركات مسجلة عادة خارج الدول التي فرضت عقوبات على روسيا. كما أنهم يستخدمون الخدمات البحرية والتأمين من الدول التي لا تفرض عقوبات.

وقالت ماري ميلتون، محللة فورتيكسا، إن العديد من السفن التي تحمل شحنات روسية تشير إلى أنها غير مرتبطة بإسرائيل عبر إشارات من أنظمة التعرف الآلي - التي تبث معلومات علنية بما في ذلك موقع السفينة ووجهتها. وقالت مصادر إيرانية ودبلوماسية الأسبوع الماضي إن المسؤولين الصينيين يضغطون على إيران لكبح جماح الهجمات على السفن في البحر الأحمر وضمان ألا تضر تلك الهجمات بالمصالح الصينية.

وقالت ميلتون إن هجوم الحوثيين أواخر الأسبوع الماضي على ناقلة تحمل وقوداً تم تحميلها أصلاً في روسيا من غير المرجح أن يؤثر على التدفقات التجارية الروسية الأوسع، حيث تم استهداف تلك السفينة تحديداً لأن لها علاقات مع شركات بريطانية وأميركية.

وتضاعفت رسوم الطاقم، في حين تبلغ علاوات مخاطر الحرب الآن نحو 1 % من قيمة السفينة، مقابل 0.5 % قبل نحو 10 أيام، باستثناء الخصومات، وفقاً لمصادر الصناعة. وعلى سبيل المثال، ارتفعت تكاليف استئجار سفينة سويزماكس ذات سعة مليون برميل لإرسال النفط العراقي إلى مصافي البحر الأبيض المتوسط بمقدار 2.50 إلى 3.50 دولار للبرميل للشحن، في حين تضاعف التأمين ثلاث مرات تقريباً ليصل إلى ما بين 10 و15 سنتاً للبرميل.



السوق النفطية بين مخاوف استمرار العوامل الهبوطية وتراجع المخزونات الأمريكية أسامة سليمان من فيينا الاقتصادية

طغت المضاربات في سوق النفط على تداولات الأسبوع الماضي، وسط مخاوف من استمرار العوامل الهبوطية على أسعار الخام.

يأتي ذلك في ظل تراجع المخزونات الأمريكية وانقطاع مصافي التكرير، التي تدعم الأسعار، مع تمسك «أوبك+» بالحفاظ على سياستها في إنتاج النفط لدعم توازن العرض والطلب في السوق. وسجل النفط الخام خسائر أسبوعية بنحو 7% في أعقاب بيانات الوظائف الأمريكية القوية.

الشائعات والتكهنات

ذكر تقرير «أويل برايس» النفطي الدولي أن الشائعات والتكهنات هي التي حركت أسواق النفط في ختام الأسبوع ما زاد من تقلبات السوق بينما ينتظر العالم هدوء المخاطر الجيوسياسية في الشرق الأوسط. وأشار التقرير إلى أن المضاربات طغت على أساسيات السوق، ما أدى إلى انخفاض العقود الآجلة لخام برنت إلى ما دون 80 دولارا للبرميل مرة أخرى.

وسلط التقرير الضوء على استمرار «أوبك+» في سياستها ورفضها تغيير مسارها المحدد مسبقا فيما قد يكون للانقطاع غير المتوقع في مصافي التكرير في الولايات المتحدة تأثير أكثر استدامة في الأسعار من خلال إضعاف الطلب الأمريكي بشكل أكبر.

ونوه التقرير بأن «أوبك+» تتمسك بمسارها للحفاظ على توازن السوق، حيث لم يحدث الاجتماع الوزاري لـ«أوبك+» في ختام الأسبوع أي تغييرات على سياسة إنتاج المجموعة النفطية. ومن المقرر أن يجتمع أعضاء «أوبك+» مرة أخرى في أوائل مارس لاتخاذ قرار بشأن تمديد التخفيضات البالغة 2.2 مليون برميل يوميا إلى الربع الثاني.

المخاطر الجيوسياسية

قال تقرير «ريج زون» النفطي الدولي «إن النفط تراجع مع انخفاض علاوة المخاطر الجيوسياسية للخام حيث انخفض خام غرب تكساس الوسيط بنسبة 2.1% ليستقر حول 72 دولارا للبرميل كما انخفضت العقود الآجلة بنسبة 7.3% وهو أكبر انخفاض أسبوعي منذ أوائل أكتوبر».

وأشار التقرير إلى تراجع التوترات الجيوسياسية بعد أنباء عن احتمالات التوصل إلى حل للصراع المستمر منذ أربعة أشهر في الشرق الأوسط، الذي يهدد تدفقات الطاقة من المنطقة.

من جانبه، ذكر تقرير وكالة «بلاتس» للمعلومات النفطية أن صادرات المنتجات النفطية الروسية تراجعت في يناير بنسبة 7% على أساس شهري، حيث أثر سوء الأحوال الجوية وتصاعد الهجمات الأوكرانية في أهداف الطاقة الروسية الرئيسية في التدفقات التجارية الرئيسية لموسكو.

أنشطة الحفر الأمريكية

ذكر تقرير «بيكر هيوز» المعني بأنشطة الحفر أن إجمالي عدد منصات الحفر النشطة للنفط والغاز في الولايات المتحدة انخفض في ختام الأسبوع الماضي. وأشار التقرير إلى انخفاض إجمالي عدد منصات الحفر بمقدار اثنتين إلى 619 منصة خلال الأسبوع مقارنة بـ 759 منصة في الوقت نفسه من العام الماضي.



النفط يسجل خسارة أسبوعية مع تراجع الآمال في خفض الفائدة على المدى القريب الاقتصادية

انخفضت أسعار النفط 2% الجمعة مسجلة خسائر أسبوعية بعدما قلصت بيانات تقرير الوظائف القوية في الولايات المتحدة فرص خفض أسعار الفائدة، مما قد يضعف الطلب على الخام. وتراجعت أسعار خام برنت 1.37 دولار إلى 77.33 دولار للبرميل. كما انخفضت أسعار خام غرب تكساس 1.54 دولار إلى 72.28 دولار للبرميل. ومن المرجح أن تستمر أسعار الفائدة المرتفعة، التي تضعف النمو الاقتصادي والطلب على النفط، في الاقتصادات الكبرى مثل الولايات المتحدة ومنطقة اليورو على المدى القريب.



أميركا تحاصر تمويل الجماعات الإرهابية من عائدات النفط الإيراني كفاية أولير اندبندنت

اتهم المدعون الفيدراليون الأميركيون أعضاء في الحرس الثوري الإيراني في قضايا متعددة تتعلق بتهرب النفط الإيراني. وقالت وزارة العدل الأميركية الجمعة الماضي، إنها كشفت عن ثلاث قضايا اتحادية تتعلق بالاتجار غير المشروع بالزعم بالنفط، الذي يمول الحرس الثوري الإيراني، و«فيلق القدس».

وقال مسؤولون اتحاديون وفقاً لصحيفة «وول ستريت جورنال»، إنهم صادروا 108 ملايين دولار استخدمت كجزء من خطة التمويل، و500 ألف برميل من الوقود الإيراني.

وقال المدعي العام ميريك غارلاند إن مبيعات النفط استخدمت لتمويل المنظمات الإرهابية المتحالفة مع إيران، بما في ذلك «حماس» و«حزب الله».

ووجهت إلى سبعة متهمين تهمة الإرهاب والتهرب من العقوبات والاحتيال وغسل الأموال في المنطقة الجنوبية من نيويورك. وقال المدعون الفيدراليون إن التهم تتعلق بالاتجار بالزعم بالنفط الإيراني، وبيعه لمشتريين تابعين للحكومة في الصين وروسيا وسوريا.

وبحسب الصحيفة لم يكن لدى المتحدث باسم وفد إيران لدى الأمم المتحدة في نيويورك أي تعليق.

وفي مقاطعة كولومبيا اتهم متهمان بالتهرب من العقوبات وغسل الأموال في ما يتعلق بالاتجار بالزعم بالنفط الإيراني، وبيعه لمصافي التكرير المملوكة للحكومة الصينية.

وكان مجلس النواب الأميركي، وافق في نوفمبر (تشرين الثاني) الماضي، على مشروع قانون لتعزيز العقوبات على النفط الإيراني في تصويت قوي من الحزبين.

ومن شأن مشروع قانون وقف إيواء النفط الإيراني (SHIP)، الذي مرر بغالبية 342 صوتاً مقابل 69 صوتاً، آنذاك أن يفرض إجراءات على الموانئ، والمصافي الأجنبية التي تعالج النفط المصدر من إيران في انتهاك للعقوبات الأميركية.

ويناقش المشرعون الأميركيون تشريعات عدة للضغط على إيران، بعد هجمات السابع من أكتوبر (تشرين الأول) الماضي على إسرائيل التي نفذتها حركة «حماس».

وعلى رغم العقوبات الأميركية على النفط الإيراني بسبب برنامجها النووي، فإن صادراتها من النفط الخام آخذة في الارتفاع، فيما تصر إيران على أن برنامجها النووي يهدف إلى تحقيق أهداف سلمية.

ووفقاً لتقرير لموقع «آسيا دوت نيكاى»، في يناير (كانون الثاني) الماضي، نمت صادرات إيران من النفط الخام بنحو 50 في المئة العام الماضي، لتصل إلى أعلى مستوياتها في خمس سنوات عند نحو 1.29 مليون برميل يومياً، وذهبت الغالبية العظمى منها إلى الصين، مما ساعد على منع حدوث زيادة حادة في الأسعار الناجمة عن الصراع في الشرق الأوسط.

90 في المئة من الصادرات الإيرانية ذهبت للصين

وقال كيننتارو ماتسودا من معهد الأبحاث الياباني، لـ«آسيا دوت نيكاى»، إن أسعار النفط «لم ترتفع بسبب التوقعات الواسعة النطاق بأن توازن العرض والطلب العالمي على النفط سيتراجع في عام 2024».

وأنتجت إيران 2.99 مليون برميل من النفط يومياً العام الماضي، بزيادة 440 ألف برميل عما كانت عليه في عام 2022، وفقاً لوكالة الطاقة الدولية، التي تتوقع زيادة أخرى قدرها 160 ألف برميل في عام 2024.

ومن المتوقع أن تسهم هذه الزيادة في تقليل ضيق السوق، إلى جانب الزيادات في الولايات المتحدة والبرازيل. وتتوقع وكالة الطاقة الدولية ارتفاع الإمدادات العالمية، بمقدار 1.5 مليون برميل يومياً إلى أعلى مستوى لها على الإطلاق هذا العام. وتتوقع المنظمة اليابانية لأمن المعادن والطاقة أن ينقلب ميزان العرض والطلب من عجز قدره 110 آلاف برميل يومياً العام الماضي إلى فائض قدره 600 ألف برميل في عام 2024.

في حين يشجع الطلب الصيني السريع إيران على زيادة الإنتاج، وتظهر بيانات من شركة الأبحاث الأوروبية «كبلر»، أن ما يقارب 90 في المئة من صادرات النفط الخام الإيرانية ذهبت إلى الصين.

وتتعرض إيران لعقوبات أميركية وأوروبية بسبب تطويرها النووي وانتهكااتها حقوق الإنسان. وشددت إدارة الرئيس الأميركي السابق دونالد ترمب هذه الإجراءات بعد الانسحاب في عام 2018 من الاتفاق، الذي وافقت فيه طهران على الحد من برنامجها النووي مقابل تخفيف العقوبات.

وتقوم حكومة الرئيس الإيراني إبراهيم رئيسي، التي تتخذ موقفاً متشدداً تجاه واشنطن، ببناء علاقات مع بكين وسط توترات الأخيرة مع الولايات المتحدة وأوروبا. والتقى رئيسي ونظيره الصيني شي جينبينغ في الصين في فبراير (شباط) الماضي، واتفقا على الدعوة إلى رفع العقوبات الأميركية.

وغالباً ما تشتري شركات التكرير الصغيرة والمتوسطة الحجم المستقلة في الصين، التي يزيد عددها على 40، النفط من إيران باليوان، وفقاً لـ«رويترز» ومصادر أخرى، وجرى تداول الخام الإيراني بمتوسط خصم 13 دولاراً لخام «برنت» العام الماضي.

وتستخدم الناقلات التي تغادر إيران أساليب مثل النقل من سفينة إلى سفينة في البحر وتزوير بيانات الموقع للتهرب من

العقوبات.

تنسيق التخفيضات

وبينما يقوم أعضاء «أوبك» وروسيا بتنسيق تخفيضات الإنتاج، فإن إيران لا تخضع للحصص على رغم كونها جزءاً من الكتلة، بسبب صراعاتها الاقتصادية التي تغذيها العقوبات.

وفي الوقت نفسه تغير نهج واشنطن في التنفيذ منذ أن أدت الحرب الروسية على أوكرانيا إلى ارتفاع أسعار النفط الخام والبنزين، واتخذت إدارة الرئيس جو بايدن نهجاً أخف، إذ قبلت ضمناً صادرات إيران.

إلا أن السماح للإمدادات من أحد كبار منتجي النفط بالوصول إلى السوق يساعد على خفض الأسعار، ويقول بعض المراقبين إن البيت الأبيض يأمل في إعادة طهران إلى المحادثات النووية أيضاً.

تحمل العلاقة بين طهران وبكين حالة من عدم اليقين أيضاً، إذ ذكرت وكالة «رويترز» أخيراً أن الصين طلبت من إيران، التي تدعم المسلحين الحوثيين، كبح هجماتها في البحر الأحمر. وتهدد الإضرابات بدفع أسعار النفط إلى الارتفاع بالنسبة إلى واحدة من أكبر مستهلكي هذه السلعة في العالم.

ونقلت الوكالة عن مسؤول إيراني قوله «في الأساس، تقول الصين: إذا تضررت مصالحنا بأي صورة من الصور، فسيؤثر ذلك في أعمالنا مع طهران، لذا أطلب من الحوثيين ضبط النفس».

في حين لا تظهر الهجمات أي علامة على التراجع، مما يشير إلى حدود نفوذ الصين.



هل يتأثر الطلب على النفط بانتعاش السيارات الكهربائية؟

أنس الحجى يجيب

أحمد بدر

الطاقة

مع بزوغ نجم السيارات الكهربائية، توقع كثيرون أن يتأثر الطلب على النفط -الذي يُشتق منه البنزين والديزل- بتوجه العالم نحو البطاريات التي تُشحن بالكهرباء، إلا أن السنوات الأخيرة كشفت عن أن الأمر لا يتعدى الدعاية.

ويوضح مستشار تحرير منصة الطاقة المتخصصة، خبير اقتصادات الطاقة الدكتور أنس الحجى، أن هناك 3 أمور تتعلق بالطلب العالي على النفط، وآثار هذه السيارات في هذا الطلب، لا سيما مع ما يُثار بشأن احتمالات وجود تأثير.

جاء ذلك، خلال حلقة من برنامج «أنسيّات الطاقة»، قدمها الدكتور أنس الحجى على منصة «إكس» (تويتر سابقًا)، تحت عنوان «المستقبل المظلم.. السيارات الكهربائية والنفط»، التي تحدّث خلالها عن الطلب على النفط وارتباطه بتلك السيارات.

وأضاف: «قلت سابقًا إن هناك حاجة إلى 700 مليون سيارة على الأقل، والحديث هنا عن السيارات ذات العجلات الـ4، وليس الدراجات النارية أو ثلاثية العجلات، لأن الأرقام التي دائماً ما تتفاخر بها الهند، هي (موتوسيكل) أو (ريكشا) ذات العجلات الـ3».

السيارات الكهربائية والطلب على النفط

قال مستشار تحرير منصة الطاقة المتخصصة الدكتور أنس الحجى، إن هناك أزمة تتمثل في استبدال محركات تعمل بوساطة شحن الكهرباء بأكفأ المحركات العاملة بالبنزين، فالأزمة في المحركات التي تستهلك البنزين بصورة كبيرة.

وأضاف: «أما استبدال أكفأ السيارات فيُعد أمرًا غير منطقي، لذلك أجريت دراسة عن النرويج، التي يبلغ فيها عدد السيارات الكهربائية والهجينة نحو 600 ألف سيارة، وهو رقم أثره في الطلب على النفط بسيط في كل الحالات».

على سبيل المثال، وفق الدكتور أنس الحجى، باعت الصين 9.5 مليون سيارة كهربائية خلال العام الماضي 2023، وهذه خفّضت الطلب على النفط بمقدار 270 ألف برميل يوميًا فقط، لذلك فإن كل الحديث عن النرويج وارتفاع المبيعات بنسبة 90% يشهد مبالغاة كبيرة.

وتابع: «بخصوص الدراسة المتعلقة بالنرويج، نجد ما يلي؛ أن عدد السيارات الكهربائية يجب أن يخفض الطلب على النفط بحدود 15 ألف برميل يوميًا، ولكن الانخفاض الفعلي كان بحدود 8 آلاف برميل يوميًا فقط، أي هناك 7 آلاف

برميل يوميًا فرقًا».

لذلك، بحسب الحجى، فإن الحديث عن توفير كميات معينة غير صحيح، والبيانات لا تؤكد هذه الفكرة، إذ إن البيانات تشير إلى أن ما حدث هو انخفاض بنسبة 60% فقط، في حين هناك 40% من هذا الانخفاض في الطلب على النفط لم يحدث، أي أن الطلب أعلى مما يقوله داعمو السيارات الكهربائية.

الأمر الآخر، أن مواطني النرويج اشترى السيارات الكهربائية بسبب الإعانات الضخمة التي تقدمها الدولة إلى المشترين، إذ إن أغلب الإعانات كانت في صورة إعفاء ضريبي، لأن الضرائب كانت ضخمة جدًا على السيارات، وبصورة خاصة السيارات الفارهة.

إلا أنه بالنظر إلى ما يحدث في النرويج، يُلاحظ أن أغلب العائلات اشترت السيارات الكهربائية بوصفها سيارات إضافية، ولم تحل لدى هذه العائلات محل سيارات البنزين، التي يستعملونها في الرحلات الطويلة، وفق تصريحات الحجى.

وأردف: «الآن نجد أن النرويج، التي أنتجت وباعت النفط والغاز، حصلت على العائدات ووضعتها في صورة دعم للسيارات الكهربائية، وفجأة تحول مرتادو الحافلات والقطارات إلى هذه السيارات، فأصبح هناك زحام في الشوارع، لتضطر الدولة إلى تغيير خطتها، ومطالبة الناس بالعودة إلى الحافلات العامة».

تآكل إطارات السيارات الكهربائية

قال خبير اقتصادات الطاقة الدكتور أنس الحجى، إنه بمقارنة المركبات الكهربائية بالسيارات المماثلة لها التي تعمل بالبنزين والديزل، يُلاحظ أنه بسبب الوزن الزائد للبطاريات تتآكل الإطارات بصورة كبيرة، لدرجة أن المعدل يكون 1 إلى 4 أو 1 إلى 5.

وأضاف: «إذا كانت السيارة العادية ستسير مسافة تبلغ 80 ألف كيلومتر قبل أن تبديل إطاراتها التي تآكلت، فإن المعدل بالنسبة إلى السيارات الكهربائية يكون بين 10 و12 ألفًا وربما 15 ألف كيلومتر لتبديل الإطارات بعد أن تتآكل».

وأوضح الدكتور أنس الحجى، خلال إدارته حلقة برنامج «أنسيّات الطاقة» على منصة «إكس»، أنه بدراسة الأمر، تبين أنه منذ عام 2016 وحتى الآن، زاد الطلب على النفط بسبب تآكل إطارات السيارات الكهربائية، وتغييرها الزائد، بنحو 60 مليون برميل تقريبًا.

ولفت إلى أن الأمر لم يتوقف عند هذا الحد، بل يزيد الطلب على النفط أيضًا بسبب تآكل الطرق والأسفلت الذي تسير عليه السيارات الكهربائية بسبب وزنها، لذلك تكون هناك حاجة إلى تبديله وتطويره، موضحة أن حماة البيئة يفضلون الأسفلت رغم كونه من النفط، لأنهم يعتبرونه وسيلة أفضل لخفض الكربون لاحقًا.

لذلك، وفق الحجى، فإن ما خلصت إليه الدراسات، أن انخفاض الطلب على النفط كان أقل بكثير مما توقعوا في ظل وجود السيارات الكهربائية، وذلك في النرويج، وبالنسبة إلى إطارات هذه السيارات التي تتآكل أصبحت هناك زيادة في الطلب.

الأمر الثالث، هو أن هذه السيارات بسبب ثقلها، تخفف الشركات المصنعة لها من وزنها، وهو ما يأتي من جسم السيارة، فبدلاً من استعمال معادن «فولاذ أو حديد» الآن يستعملون أنواعاً متقدمة جداً من البلاستيك، وهي كلها مصنوعة من البتروكيماويات.

ومن ثم، بحسب الحجي، بالنظر إلى الصين، يُلاحظ أنها أنتجت عددًا ضخماً من السيارات الكهربائية في عامي 2022 و2023، وباعت 9.5 مليون وحدة، وصدّرت إلى دول كثيرة حول العالم، خاصة في أوروبا وأفريقيا، لذلك فإن تصنيع هذه السيارات يحتاج إلى مزيد من منتجات صناعة البتروكيماويات.

وبالنظر إلى الأرقام يتضح أن الطلب على النفط في الصين انخفض بصورة كبيرة، في مدة الإغلاقات بسبب جائحة كورونا، ومع الانفتاح، زاد الطلب فجأة وبصورة كبيرة، ولكن أغلب الزيادة جاءت من قطاع الطيران بسبب وقود الطائرات.

وأشار إلى إعلان أرامكو السعودية الاستثمار في مجمع بتروكيماويات في الصين، لإنتاج النافثا وغيرها من المواد البتروكيماوية، التي أصبحت أساسية في صناعة السيارات الكهربائية، مؤكداً أن الطلب على النفط قد يتأثر بزيادة المركبات الكهربائية، ولكن أقل بكثير مما تنشره بعض وسائل الإعلام.



وزير: أمن الطاقة في بنغلاديش يتطلب الوقود الأحفوري والطاقة المتجددة

حياة حسين

الطاقة

يتطلب أمن الطاقة في بنغلاديش العمل على كل الأصعدة واستغلال جميع المصادر المتاحة، سواء من الوقود الأحفوري أو الطاقة المتجددة، وفق تصريحات لوزير في حكومة دكا. يقول وزير الطاقة نصر الحميد، إن حكومة بلاده تتطلع لاستعمال وقودَي الهيدروجين والأمونيا، إلى جانب أنواع الوقود التقليدي الأخرى، في تصريحات اطلعت عليها منصة الطاقة المتخصصة.

جاء ذلك خلال ورشة عمل بعنوان «الدراسة التقنية والاقتصادية لتوليد الكهرباء في بنغلاديش: التحديات والفرص»، والتي عُقدت قبل أيام، إذ من المفترض تشغيل أول مفاعل أول محطة طاقة نووية في بنغلاديش في يوليو/تموز (2024).

تعزيز أمن الطاقة في بنغلاديش بالطاقة النووية تدرس إدارة الطاقة في دكا كيفية استعمال الهيدروجين والأمونيا، في وقت تستعد فيه شبكة البلاد لاستقبال الكهرباء النووية قريباً، ضمن خطط تحقيق أمن الطاقة في بنغلاديش، وفق وزير الطاقة بالبلاد نصر الحميد.

وتبلغ قدرة محطة روبر النووية في بنغلاديش نحو 2400 ميغاواط، من خلال مفاعلين ينتج كل منهما 1200 ميغاواط.

وآثار مسؤولون، في وقت سابق، المخاوف من تأجيل التشغيل المرتبط بالتأخيرات الطويلة في جدول تنفيذ مشروعات البنية التحتية الأساسية لنقل الكهرباء.

وصرّحت مصادر في هيئة الطاقة الذرية في بنغلاديش وشركة باور غريد Power Grid البنغالية الحكومية، خلال شهر سبتمبر/أيلول 2023، بأنه حتى إذا كانت محطة روبر النووية مستعدة للتشغيل بحلول يوليو/تموز (2024)، فإنها ستكون عديمة الجدوى لعدم وجود خطوط نقل الكهرباء المولدة بالمحطة إلى المنازل أو المؤسسات الأخرى في البلاد.

الطاقة المتجددة

تمتلك بنغلاديش قدرة توليد كهرباء من مصادر الطاقة المتجددة، تحت الإنشاء في مراحل مختلفة، حالياً، تبلغ 12.05 ألف ميغاواط، وفق تصريحات لوزير الطاقة نصر الحميد.

وأضاف الحميد أن أمن الطاقة في بنغلاديش يتطلب توفير كهرباء غير متقطعة وبأسعار رخيصة، وقال: «إنه يجري التركيز على تحديث تزامن أنظمة شبكات النقل والتوزيع».

غير أنه سلّط الضوء على شح الأراضي المناسبة لإقامة مشروعات الطاقة الشمسية (غير الزراعية).

وتحتاج تلك مزارع الرياح والمحطات الطاقة الشمسية إلى مساحات شاسعة من الأراضي، لذلك تعاني بعض الدول في تبني حلول الطاقة المتجددة، وتسعى بعضها إلى بدائل مثل كوريا الجنوبية في مجال الهيدروجين، والمملكة المتحدة بتدشين مزارع الرياح البحرية في بحر الشمال.

إلا أن الوزير البنغلاديشي أشار إلى مساعي بلاده إلى تدشين مزارع رياح بحرية وبرية.

ووافقت حكومة بنغلاديش بصورة مبدئية، في نوفمبر/تشرين الثاني الماضي، على انطلاق عمليات تطوير أول مزرعة رياح بحرية في البلاد، تصل تكلفتها إلى 1.3 مليار دولار أميركي.

مزج أنواع من الطاقة المختلفة

قدّمت «بلومبرغ نيو إنرجي فاينانس» ورقة بحثية في ورشة عمل بنغلاديش، عن المصادر المختلفة لتوليد الكهرباء في دكا وتكلفتها.

وأكدت الورقة البحثية ضرورة مساندة الطاقة المتجددة في البلاد، عبر التوسع في الطاقة الشمسية على أسطح المباني، والألواح العائمة، وإطلاق دورات تدريبية لوظائف التقنيات النظيفة.

وأوضحت أن خفض انبعاثات الكربون في بنغلاديش قد يحدث من خلال خلط الفحم مع الأمونيا أو مزج الغاز الطبيعي مع الهيدروجين، «لكن التكلفة ستكون مرتفعة».

غير أنها أشارت إلى أن استعمال بطاريات تخزين الكهرباء مع الطاقة الشمسية أو الرياح، سيكون أقل تكلفة.

ويواجه أمن الطاقة في بنغلاديش أزمات متعددة، إذ تعاني من أزمة كهرباء حادة، وصعوبات اقتصادية وشح النقد الأجنبي، لذلك تستورد الغاز المسال.

وقال مسؤول في شركة النفط والغاز والمعادن البنغلاديشية «بتروبانغلا Petrobangla»، في 26 ديسمبر/كانون الأول الماضي، إن بلاده تعتزم زيادة المشتريات من السوق الفورية هامشيًا في عام 2024 من مستويات العام الجاري (2023)، إلا أن انخفاض الأسعار قد يحقّز الحكومة على زيادة الواردات من السوق الفورية، وفق ما طالعته منصة الطاقة المتخصصة.



5 أساطير تتحكم في مستقبل السيارات الكهربائية

دينا قدرتي

الطاقة

يراهن الكثيرون على ثورة السيارات الكهربائية، في عالم يهدف إلى خفض الانبعاثات من قطاع النقل، ضمن المساعي الحثيثة لمكافحة ظاهرة الاحتباس الحراري التي تهدد الكوكب.

ومع ذلك، يواجه مستقبل السيارات الكهربائية عدّة تحديات وعقبات من شأنها أن تعرقل مدى انتشارها عالميًا، أو على الأقل تجعله غير ممكن على المدى القصير.

وفي هذا السياق، أشار مقال رأي حديث -اطّلت منصة الطاقة المتخصصة على تفاصيله- إلى أن مؤيدي السيارات الكهربائية عادةً ما يرحّبون بكل هذه العقبات والقيود من خلال تأكيد أن التقدم التكنولوجي سيحلّها.

وعلى الرغم من صحة هذا التأكيد في بعض الأحيان، فإن انتشار السيارات الكهربائية في كل مكان، سيتطلب ابتكارات ذات قفزة نوعية؛ إذ يُظهر التاريخ أن التفويضات والضرائب والإعانات ليست هي الطريقة التي يمكن للعالم أن يحقق بها هذا النوع من التقدم.

السياق العالمي.. التحرك بعيدًا عن الكهرباء
سرد الكاتب مارك ميلز التحديات التي تواجه السيارات الكهربائية في الوقت الحالي، بدءًا من موجة البرد في شهريناير/كانون الثاني 2024 التي تسببت في صعوبات للسيارات الكهربائية.

إذ امتلأت منصات التواصل الاجتماعي بالسخرية وصور سيارات تيسلا (Tesla)، التي تقطعت بها السبل بسبب درجات الحرارة المتجمدة، وقال أحد الأشخاص: هناك الكثير من «الروبوتات الميتة»، وفق ما جاء في مقال نشرته منصة «سي تي جورنال» (City Journal)،

وفي منتصف شهريناير/كانون الثاني 2024، أعلنت شركة تأجير السيارات هيرتز (Hertz)، التي كانت في السابق من أوائل المتحمسين لكهربية الأساطيل، عمليات بيع كبيرة للسيارات الكهربائية التي اشترتها مؤخرًا فقط، ويرجع ذلك أساسًا إلى أن صيانتها أكثر تكلفة بكثير من العَلَن.

وفي الأسبوع نفسه، خفضت شركة فورد (Ford) إنتاج السيارات الكهربائية، بعد أن تراجعت في وقت سابق عن مصانع البطاريات المخطط لها.

وتواجه كل من شركتي فورد وجنرال موتورز (General Motors) الآن تكاليف عمالة أعلى، بعد أن تفاوضتا على زيادات كبيرة في الأجور مع اتحاد عمال صناعة السيارات الأمريكية (يوناييتد أوتو وركرز)، والتي تشمل الآن مصانع البطاريات المستعبدة سابقًا.

وما يزيد من حدة المشكلات أن السيارات الكهربائية غير المبيعة تتراكم لدى التجار؛ ما يؤدي إلى تخفيضات كبيرة، و«لا أحد يرغب في شراء سيارات كهربائية مستعملة»، كما ذكرت مجلة فورتشن (Fortune).

والآن، ارتفع التأجير إلى أكثر من نصف إجمالي مبيعات السيارات الكهربائية، لأنه الطريقة الوحيدة للحصول على الائتمان الضريبي الفيدرالي البالغ 7500 دولار لمعظم السيارات الكهربائية.

فبموجب القانون، من المفترض أن يكون هذا الائتمان متاحًا فقط عند شراء مركبات مصنوعة بمواد مصدرها الولايات المتحدة أساسًا؛ إلا إن هناك استثناء يسمح بالائتمان للمركبات المستأجرة المبنية بمواد أجنبية.

3 أسباب توقف ثورة السيارات الكهربائية

أشار الكاتب مارك ميلز، في مقاله الذي اطلعت عليه منصة الطاقة، إلى أن المدافعين عن السيارات الكهربائية يزعمون أن كل هذه الأخبار السيئة هي مجرد عرض من أعراض الألام التنامية التي تعاني منها هذه الصناعة الناشئة.

وهناك بعض الحقيقة في ذلك، خاصةً بالنسبة لأنواع المشكلات الهندسية التي يُمكن حلّها بسرعة؛ إذ ستتحسن الموثوقية وسلاسل التوريد مع الخبرة وإعادة التصميم، وقد تسمح أميركا بتوسع التعدين المحلي وبناء مصافي جديدة للمعادن اللازمة للبطاريات.

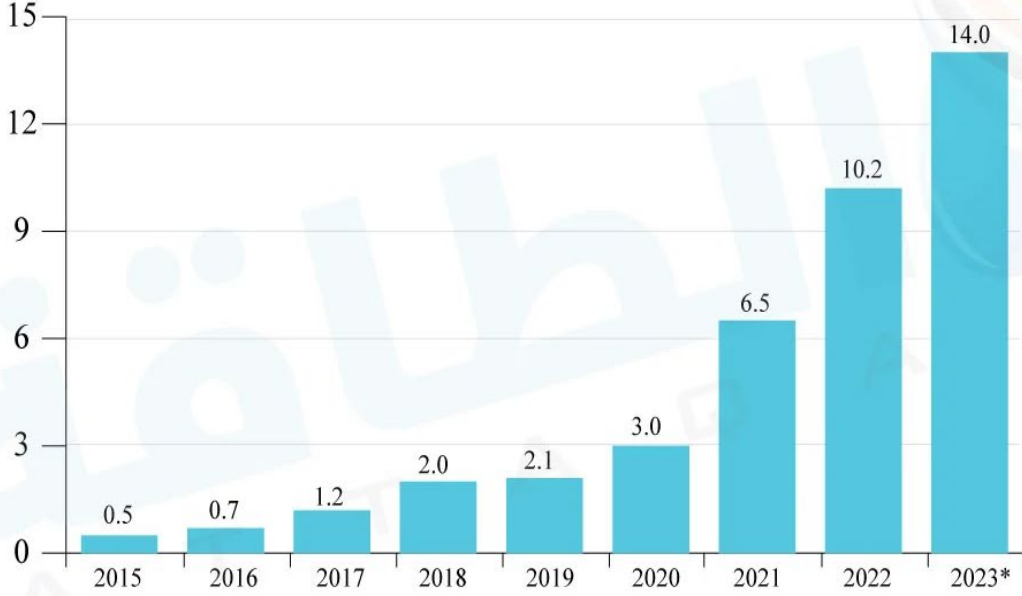
وفي غضون ذلك، يشير المشجعون على السيارات الكهربائية إلى أن «الناس يستمرون في شرائها»؛ إذ شهد العام الماضي (2023) مبيعات قياسية من السيارات الكهربائية، حتى لو كانت تيسلا هي المسيطرة خارج الصين.

وقال ميلز، إنه على الرغم من كون معدلات النمو المرتفعة العلنة هي نتيجة حسابية للنمو من بدايات صغيرة -وهو أمر يراه المرء دائمًا في الأيام الأولى لمنتج جديد-، فليس هناك شك في أن عشرات الملايين من المستهلكين سيشترون سيارة كهربائية بكل سرور.

ويوضح الرسم البياني التالي -الذي أعدته منصة الطاقة المتخصصة- مبيعات السيارات الكهربائية في العالم منذ عام 2015:

مبيعات السيارات الكهربائية في العالم

مليون سيارة



*أرقام عام 2023 تقديرية



@Attatqa2



Attatqa SM



attatqa.net

IEA, 2023 & Attatqa, 2023

لأنه ذكر أن الشكوك تحوم حول ما إذا كان من الممكن تحقيق الطموح المتمثل في التحول المتسارع إلى مستقبل تهيمن عليه السيارات الكهربائية.

فالحجم غير المسبوق للتدخل الحكومي يعطي المتحمسين للسيارات الكهربائية الثقة في أن هذا كله «سيحجز الطلب الاستهلاكي»، لكن الإملاءات الحكومية والسخاء لا يمكنهما تغيير الواقع.

وأشار الكاتب إلى أن ثورة السيارات الكهربائية المفترضة ستتوقف لـ3 أسباب رئيسة، وليس بسبب السيارات التي تعطلت في درجات الحرارة المنخفضة للغاية، أو العقبات الأخرى في الأخبار الأخيرة.

وقال: «ما سيحدث هو أن المال سينفذ منا، وسينفذ النحاس، وسينفذ صبر سائقي السيارات في تحمّل المضايقات».

5 أساطير حول السيارات الكهربائية

ذكر الكاتب مارك ميلز -في مقاله- أن هناك بعض الأساطير التي تركز عليها الحماسة للسيارات الكهربائية، وفق ما رصدته منصة الطاقة المتخصصة.

1- خفض الطلب على النفط

انتشر ادعاء في العديد من وسائل التواصل الاجتماعي، مفاده أن شركات النفط الكبرى، التي تشعر بالقلق من أن المركبات الكهربائية ستخفض استعمال النفط جذريًا، تمول بطريقة ما «معلومات مضللة» ضد المركبات الكهربائية.

وترغم وكالة بلومبرغ نيو إنرجي فايننس (BloombergNEF) أن «اعتماد السيارات الكهربائية سيخفض الطلب على النفط بمقدار 1.8 مليون برميل في عام 2023».

وسيلاحظ المحللون أن المركبات الكهربائية، على مستوى العالم، ما تزال تمثل 2% فقط من جميع المركبات، ومن ثم، يجب الانتظار.

لنتأمل إذن حالة النرويج، حيث تمثل السيارات الكهربائية الآن ما يقرب من 25% من جميع السيارات، وحتى هناك، ظل الاستهلاك الإجمالي للنفط على الطرق ثابتًا، بدلًا من الانهيار.

وحتى مع افتراض وجود هدف كبير مستحيل يتمثل في استبدال المركبات الكهربائية بنصف سيارات العالم، فإن الحسابات السهلة تُظهر أن القيام بذلك لن يؤدي إلا إلى إلغاء ما يزيد على 10% من الطلب العالمي على النفط، ولكنه ليس نهاية النفط.

وقال ميلز: «أقصى ما يمكن قوله، هو أن المركبات الكهربائية ستخفف من النمو في استعمال النفط».

2- خفض انبعاثات الكربون

أشار ميلز -أيضًا- إلى أن الأسطورة التي تركز عليها إعانات الدعم والتفويضات والسياسات الرامية إلى فرض المركبات الكهربائية على الجميع بالقوة، هي أنها ستخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون جذريًا.

وأشار فريق بلومبرغ نيو إنرجي فايننس إلى أنه وفقًا لحساباته، تجنبت المركبات الكهربائية في عام 2023 «122 ميغاطن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون».

إلا إن العالم قد شهد في عام 2023 ذروة جديدة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية، وفقًا للإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA).

ولذلك، يبدو أن الخفض الزعوم بمقدار 122 ميغاطن بوساطة المركبات الكهربائية كبير، لكنه لا يمثل سوى 0.03% من الانبعاثات العالمية.

المشكلة هي أنه لا يمكن قياس انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الصادرة عن السيارة الكهربائية، وهذا يختلف تمامًا عن السيارات التقليدية، إذ يمكن قياس الانبعاثات مباشرةً من خلال كمية البنزين المستعمل.

علاوة على ذلك، فإن انبعاثات البنزين هي نفسها أين/ومتى جرت قيادة السيارة أو تزويدها بالوقود، أو حتى تصنيعها،

من الواضح أن المركبات الكهربائية لا تحرق البنزين، ومن ثم تُتجنب هذه الانبعاثات بالقدر نفسه.

إلا إن هناك انبعاثات مرتبطة بالمركبات الكهربائية، ووفقاً للأدبيات التقنية، فإن كل شيء يتعلق بهذه الأرقام متغير بدرجة كبيرة؛ ما يتطلب تقديرات وتخمينات وافتراسات حول وقت قيادة السيارة الكهربائية، ومتى وأين يُعاد شحنها، وخاصةً من أين جاءت المواد اللازمة لبنائها في المقام الأول.

3- خفض العمالة

أكد الكاتب أنه لا ينبغي للمرء أن يتفاجأ عندما تُظهر البيانات أن بناء السيارات الكهربائية لا يتطلب قدرًا أقل من العمالة، إنه ينقلها فقط إلى مكونات وأماكن مختلفة.

إذ توظف شركة تيسلا نحو 90 شخصًا لكل 1000 سيارة منتجة سنويًا، ويعمل نحو 80 شخصًا لكل 1000 سيارة تقليدية منتجة، ولا يشمل أي من الرقمين العمالة الأولية للمواد الموزدة للمصانع.

كما يتكون وزن السيارة التقليدية من 85% من الفولاذ والحديد، وتوظف سلسلة التوريد الأولية أقل من شخص واحد لكل 1000 مركبة منتجة.

أما السيارة الكهربائية، فيكمن معظم وزنها في معادن أهمها الألومنيوم والنحاس، وتوظف سلسلة التوريد الأولية هذه ما يقرب من 30 شخصًا لكل 1000 سيارة كهربائية، وكل هذه العمالة موجودة تقريبًا في الخارج.

4- أزمة المواد الخام

رأى الكاتب مارك ميلز أن متطلبات المواد الأساسية هي العائق الوحيد الذي سيؤدي إلى توقّف المركبات الكهربائية قبل أن تبدأ العوامل الأخرى في التأثير فيها.

فجميع المناجم في العالم، سواء العاملة حاليًا أو المخطط لها، لا يمكنها توفير سوى جزء صغير من الزيادة التي تتراوح بين 700% و4000% في المعادن المختلفة، والتي ستكون ضرورية لتحقيق أهداف السيارات الكهربائية الطموحة للغاية.

وتشير تقديرات وكالة الطاقة الدولية إلى أن العالم سيحتاج إلى مئات المناجم الضخمة الجديدة لتغذية المصانع عبر المشهد «الانتقالي»، وأن الأمر سيستغرق من 10 إلى 16 عامًا للعثور على منجم جديد والتخطيط له وفتحه.

تجدر الإشارة إلى أن شراء المواد الأساسية يمثل أكثر من نصف تكلفة بناء بطارية السيارة الكهربائية، وهذا يعني أن الأسعار المستقبلية للمركبات الكهربائية ستهيمن عليها التكاليف المستقبلية لتلك المواد الأساسية.

وشدد ميلز على أن الأمر لا يتعلق بما إذا كان كوكب الأرض لديه ما يكفي من النحاس أو المعادن الأخرى؛ فالطبيعة لديها وفرة في جميع المجالات.

القضية هي مسألة البنية التحتية الصناعية؛ إذ ليس هناك أي دليل على أن الاستثمارات الضخمة اللازمة على مدى عقود لتوسيع التعدين قد بدأت في أي مكان.

5- مشكلات هندسية واقتصادية

تُضاف إلى ذلك المشكلات الهندسية والاقتصادية الأخرى المرتبطة بتسريع ثورة السيارات الكهربائية، مثل بناء عدد كافٍ من أجهزة الشحن، وتوسيع الشبكة الكهربائية، والأمل في أن يتسامح المستهلكون مع الزيادات الجذرية في المصايفات التي تسببها هذه السيارات.

ويتلخص الإزعاج الذي تسببه المركبات الكهربائية في حقيقة مُدَد التزود بالوقود الطويلة جدًا، وليس في المدى.

ورأى الكاتب أن ما يسمى بالشحن السريع ليس سريعًا؛ إذ يستغرق الأمر من 30 إلى 60 دقيقة، مقارنةً بـ 5 دقائق لملء خزان البنزين، وسينزعج معظم المستهلكين من مدد الانتظار الطويلة هذه.

كما أن كل شاحن فائق السرعة يكلف نحو 3 أضعاف تكلفة مضخة البنزين.



5% انخفاض الاعتماد السعودي على عائدات النفط أبها: محمد الفريد الوطن

كشفت تقرير لواقع «جلوبال فاينانس» الاقتصادي أن خطة السعودية لتقليل الاعتماد على النفط، وتطوير قطاعات أخرى، وتوسيع القاعدة الضريبية كانت ناجحة، إذ انخفضت حصة عائدات النفط والغاز في الناتج المحلي الإجمالي السعودي من 45% في عام 2012 إلى حوالي 40% في 2023.

وعلى الرغم من توقع عجز مالي صغير خلال الفترة 2024-2026، فإن الحكومة لديها هوامش أمان كافية للتخفيف من التقلبات في أسعار النفط.

وقال التقرير إنه للمملكة تتطلع إلى جذب المستثمرين الأجانب في قطاعات تشمل البيع بالتجزئة والتصنيع والتمويل والصحة والتكنولوجيات الجديدة والتعدين والسياحة والزراعة والترفيه. وبحلول عام 2030، تريد زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر إلى 100 مليار دولار سنويا، أي ما يعادل 450 مليار دولار من الاستثمار المحلي.

ولإقناع الأجانب بالاستعانة برأس المال، جددت السعودية قوانينها التجارية. وتشمل التغييرات البارزة في السياسة السماح بملكية الشركات الأجنبية بنسبة 100%، وإنشاء نظام لتسوية المنازعات وقانون للإفلاس، وطرح إجراءات الترخيص الرقمي، مع الحفاظ على الحوافز المالية مثل ضريبة الدخل الشخصي الصفرية وضريبة ثابتة بنسبة 20% على الشركات - وهي الأدنى في مجموعة دول مجموعة العشرين.

وزادت الصفقات التجارية والتراخيص الجديدة بنسبة 95% و 267% على التوالي في عام 2022 وحده.

وابتداء من هذا العام، سيتم منع الشركات الأجنبية التي ليس لها مقرات إقليمية في المملكة العربية السعودية من أي عقود مع الحكومة.

القطاعات ذات إمكانات النمو الأكبر

- الهيدروكربونات النهائية
- التعدين
- الطاقة النظيفة
- النقل والخدمات اللوجستية
- الخدمات المالية.

شكراً