الأرقام تظهر حقيقة تذبذب مسار الزيادة الفعلية للإمدادات العالمية

تدفقات النفط الخام تتراجع 630 ألف برميل يومياً من 30 دولة ومنطقة

أظهرت بيانات حركة ناقلات النفط في العالم التي جمعتها وكالة بلومبرج للأنباء تراجع تدفقات النفط الخام من 30 دولة ومنطقة على مستوى العالم خلال الشهر الماضي، في الوقت الذي وافق فيه تجمع أوبك+ للدول المصدرة للنفط على زيادة إنتاجها خلال الشهر الحالي بمقدار 400 ألف برميل يوميا.

وأشارت وكالة بلومبرج إلى أن بيانات حركة النقل تشير إلى تراجع تدفقات النفط من هذه الدول والمناطق بنحو 630 ألف برميل يوميا، وهو ما بدد الزيادة الطفيفة في تدفقات الخام خلال يوليو الماضي.

وقالت بلومبرج إن هذه الأرقام تظهر حقيقة تذبذب مسار الزيادة الفعلية للإمدادات العالمية للنفط، والصعوبات التي تواجهها بعض الدول النفطية. وكان التراجع الأكبر في التدفقات من نصيب نيجيريا وكازاخستان.

وجاء تراجع الإمدادات من نيجيريا نتيجة اضطراب غير متوقع لعمليات الشحن في إحدى منشآت التصدير، وتراجعت في كازاخستان من خضوع بعض المنشآت النفطية الأساسية لعملية صيانة مخططة.

تراجعت أسعار النفط ، إذ انحفضت بعد أن أشار تقرير الوظائف الأمريكية إلى عدم انتظام التعافي في ظل الجائحة.

وحدت من الخسائر مخاوف من استمرار تأثر الإمدادات الأمريكية بالإعصار أيدا الذي قلص الإنتاج من منطقة خليج المكسيك بالولايات المتحدة.

وتراجعت العقود الآجلة لخام برنت 34 سنتا إلى 72.69 دولار للبرميل بحلول الساعة 1715 بتوقيت جرينتش، وتراجعت العقود الآجلة لخام غرب تكساس الوسيط الأمريكي 54 سنتا إلى 69.45 دولار للبرميل.

وقال جون كيلدوف الشريك في أجين كابيتال بنيويورك «تراجعت الأسعار على خلفية تقرير الوظائف، والتي تأثرت بشكل واضح بالسلالة دلتا». وأضاف «كان هذا كاشفا لحقيقة أن فيروس كورونا لا يزال يؤثر على الطلب».

جاءت الوظائف غير الزراعية دون التوقعات بزيادة 235 ألف وظيفة وسط تراجع في الطلب على الخدمات ونقص مستمر في العمالة مع ارتفاع حالات الإصابة بكوفيد- 19.

في غضون ذلك، قالت مصادر لـ»رويترز» إن إنتاج نحو 1.7 مليون برميل يوميا من النفط في خليج المكسيك الأمريكي ما زال معطلا، إذ يبطئ الضرر الذي لحق بمهابط الطائرات الهليكوبتر ومستودعات الوقود من عودة الطواقم إلى المنصات البحرية.

البورصة الألمانية تعتمد متطلبات أكثر صرامة للأرباح بعد فضيحة «وايركارد»

أعلنت البورصة الألمانية أن شركة إيرباص الفرنسية – الألمانية لصناعة الطائرات وشركة بوما للملابس الرياضية وشركة سيمنس هيلثنيرز للتكنولوجيا الطبية من بين عشر شركات أضيفت إلى مؤشر داكس الرئيس للبورصة.

وتأتي خطوة زيادة مؤشر داكس من 30 إلى 40 شركة في خضم سلسلة من تغييرات أخرى تهدف إلى «زيادة جودة» داكس، مثل متطلبات إبلاغ أكثر صرامة ومتطلبات أكثر صرامة للأرباح المحققة، التي تم اتخاذها في أعقاب فضيحة شركة وايركارد الألمانية لخدمات الدفع الإلكتروني.

وكانت وايركارد قد أشهرت إفلاسها قبل نحو عام بعدما أقرت بعدم قدرتها على تحديد المبالغ المفترض أنها بحوزتها. غير أن قواعد داكس في ذلك الوقت ألزمت وايركارد بالبقاء في السوق، حتى بعدما تبددت قيمتها وقيمة سهمها. وبينما سيصبح داكس أكبر، سيتم تقليص حجم مؤشر إم داكس للشركات متوسطة الحجم من 60 إلى 50 شركة.

من جهة أخرى، وفي سياق الشأن الألماني، يعتزم القطاع المالي في مجموعة فولكسفاجن الألمانية للسيارات زيادة الموديلات الجديدة المعروضة لخدمة اشتراك السيارات لتتحول هذه الخدمة تدريجيا إلى واحدة من الركائز المهمة داخل القطاع، إلى جانب التأجير التقليدي للسيارات وتمويل القروض.

ووفقا لـ»الألمانية»، يمكن للعميل في إطار خدمة اشتراك السيارات، استخدام موديل، أو أكثر، مقابل رسم شهري يشمل المصاريف الإدارية.

وقال شتيفان إيمه، رئيس قسم الخدمات الرقمية في شركة «فولكسفاجن للخدمات المالية»، في تصريحات صحافية، إن الاتجاه المتزايد نحو الاستخدام قصير الأجل للسيارات بدلا من تملكها أتاح فرصا في هذا الشأن.

وتأتي هذه التصريحات قبل بدء فعاليات معرض السيارات في مدينة ميونخ بجنوب ألمانيا. وقال إيمه: «لاحظنا بالفعل أن بعض العملاء يميلون إلى الابتعاد عن الالتزامات طويلة الأمد، وبدلا من ذلك فهم مهتمون بمزيد من المرونة كما أنهم يرغبون في امتلاك القدرة على تغيير السيارة بصورة متكررة».

تجدر الإشارة إلى أن شركة «فولكسفاجن للخدمات المالية»، ومقرها مدينة براونشفايج، تعمل داخل مجموعة فولكسفاجن كقناة مبيعات إضافية للسيارات، كما أنها منخرطة بقوة في مشاريع رقمية جديدة، وستتولى مستقبلا الحسابات الخاصة باستخدامات السيارات ذاتية القيادة، كما تقدم الشركة خدمات تأمين وصيانة وتزود بالوقود وشحن.

وأشار إيمه إلى زيادة أهمية خدمة الشحن، مع زيادة وتيرة التنقل الكهربائي، وقال إن خطط اشتراك السيارات بدأت في مجال التنقل الكهربائي أيضا.

بكين تجري اختباراً تجريبياً لطريق تجاري مع ميانمار

أجرت الصين اختبارا تجريبيا لطريق تجاري بري جديد مع ميانمار الشهر الماضي، في إظهار لدعم جارتها، التي تخضع لعقوبات غربية، بعد انقلاب وقع هذا العام، طبقا لما ذكرته صحيفة «ساوث تشاينا مورنينج بوست» الصينية.

ونقلت وكالة «بلومبرج» للأنباء الصحيفة قولها إنه تم إرسال حوالي 60 حاوية، في الاختبار التجريبي الأول للممر بين الصين وميانمار، الشهر الماضي.

واتجهت الشحنة برا من يانجون، عبر حدود «تشين شوي هاو» إلى لينكانج، بإقليم يونان، بالصين، قبل مواصلة الرحلة عبر السكك الحديدية إلى مدينة «شينجدو»، عاصمة إقليم سيتشوان.

وتأتي التجربة بعد أول زيارة إلى ميانمار يقوم بها مسؤول صيني رفيع المستوى ، وهو المبعوث الخاص لشؤون آسيا، صن جوشيانج، منذ أن استولى المجلس العسكري الحاكم على السلطة في فبراير الماضي.

وربما الطريق الجديد يساعد في تعزيز التجارة مع ميانمار ويساعد في ربط الصين بالمحيط الهندي.

95 مليار دولار تكلفة خسائر «إيدا»

كشف محللون أمريكيون أن تكلفة الخسائر الناتجة عن الإعصار إيدا وما تلاه يمكن أن تصل إلى 95 مليار دولار، معظمها في الولايات الشمالية الشرقية التي ضربتها أمطار غزيرة، مما وضع العاصفة في فئة الأعاصير المميتة الأخرى التي شلت المنطقة خلال السنوات الأخيرة. وقدر جويل إن. مايرز، مؤسس «أكيو ويذر» ورئيسها التنفيذي، يوم الجمعة إجمالي الأضرار والخسائر الاقتصادية من إعصار إيدا بنحو 95 مليار دولار، وفقا لصحيفة «فيلادلفيا انكوايرر».

وأعرب مارك زاندي ، كبير الاقتصاديين في موديز، عن تقديره للتكلفة الإجمالية للأضرار المادية التي لحقت بالممتلكات والمباني والبنية التحتية العامة بسبب إيدا بما يصل إلى 50 مليار دولار، نصفها في الولايات الشمالية الشرقية للبلاد حيث تسببت العاصفة في فيضانات وأعاصير أودت بحياة أكثر من 40 شخصا، من بينهم خمسة في منطقة فيلادلفيا.

وقال زاندي إن الأضرار الناتجة عن إيدا بلغت بسعر الدولار حوالي نصف تكلفة الإعصار ساندي، الذي ضرب الساحل الشرقي عام 2012، وربع تكلفة إعصار كاترينا، الذي ضرب ساحل الخليج ونيو أورليانز .

لسد ثغرات جذب الاستثمارات الأجنبية

شنغهاي تعلق إدراج شركات التكنولوجيا خارج بكين

يعتزم المسؤولون في مدينة شنغهاي، العاصمة المالية للصين، تعليق الموافقات على إدراج شركات التكنولوجيا خارج الصين، لإغلاق إحدى السبل التي استخدمتها شركات القطاع لجذب الاستثمارات الأجنبية.

وأوضحت وكالة «بلومبيرج» للأنباء أن السلطات رفضت الطلبات التي تقدمت بها شركات ناشئة لـ«اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح في شنغهاي»، للحصول على تصاريح بضخ أموال جديدة في وحدات تابعة لها في جزر كايمان، بحسب مصادر مطلعة على الأمر.

ويمثل هذا الاستثمار الخارجي المباشر أحد الأساليب الشائعة التي أنشأتها الشركات الصينية، ثم استثمرت أموالها في هياكل كيانات متغيرة الفائدة، وهي عملية تهدف إلى جذب الاستثمارات الأجنبية، وإلى الإدراج في الخارج.

وأوضحت المصادر، التي طلبت عدم الإفصاح عن هويتها، أن السلطات أخطرت الشركات التي تواصلت مع «اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح في شنغهاي» بأن السلطات أوقفت عملية الاستثمارات الخارجية في الكيانات متغيرة الفائدة، وأكد مصدر أن هذه التغيرات تستند إلى تعليمات من بكين.

وبدأت الصين تحركات في الآونة الأخيرة بهدف سد الثغرات التنظيمية التي سمحت على مدار عقود لعمالقة التكنولوجيا مثل «مجموعة علي بابا جروب» و»تينسنت هولدينجز»، بتجنب القيود على الاستثمارات الأجنبية.

وفي (يوليو) الماضي، اقترحت الجهات الرقابية قواعد من شأنها أن تدفع جميع الشركات التي تسعى إلى إدراج أسهمها في دول أخرى، إلى الخضوع لمراجعة متعلقة بأمن المعلومات «الأمن السيبراني».

ونفت شركة ديدي جلوبال الصينية لخدمات النقل الذكي، التقارير الإعلامية التي تفيد بأن حكومة بكين تنسق مع الشركات لامتلاك أسهم في أكبر شركة عالمية لطلب سيارة بسائق من خلال تطبيق عبر الإنترنت.

أول دفاع أميركي ناجح ضد صادرات الصين للألواح الشمسية

أصدرت لجنة تسوية المنازعات التابعة لمنظمة التجارة العالمية، حكما يرفض تحديات الصين لـ»حماية وقائية» فرضتها الولايات المتحدة على منتجات الطاقة الشمسية الصينية، ما استدعى نزاعا تجاريا بين أكبر قوتين اقتصاديتين منذ نحو عامين.

اعتبرت الأمانة العامة لمنظمة التجارة الأول، الحكم في هذا النزاع – حمل عنوان «الولايات المتحدة.. تدبير وقائي على واردات منتجات السيليكون البلورية الضوئية» – أول دفاع ناجح عن إجراء وقائي عام يتعلق بمنتجات الطاقة الشمسية تشهده لجنة المنازعات التابعة للمنظمة.

حسب أحكام منظمة التجارة، يجوز لأي دولة من الدول الأعضاء تقييد أو منع استيراد منتج ما بصورة مؤقتة «اتخاذ تدابير الحماية الوقائية»، إذا كان تدفق الاستيراد هذا سيلحق ضررا كبيرا أو يهدد بإلحاق الضرر بالصناعة المحلية نتيجة لاستيراد هذا المنتج إلى أراضيها بكميات متزايدة ويؤدي إلى ضرر كبير، على أن يقدم المستوردون والمصدرون والأطراف المعنية الأخرى أدلة وآراء تؤكد تضرر الصناعة المحلية والاقتصاد بسبب زيادة في الاستيراد.

عموما، هذه التدابير المنصوص عليها في اتفاقية جات 1994 قبيل إنشاء منظمة التجارة العالمية، لم يتم استخدامها بشكل كبير، حيث فضلت بعض الدول حماية منتجاتها المحلية من خلال تطبيق تدابير «المنطقة الرمادية» – حسب مصطلحات منظمة التجارة – أي إجراء مباحثات ثنائية خارج إطار إشراف اتفاقية الجات، بإقناع الدول المصدرة بتقييد حجم الصادرات «بصورة اختيارية» أو الاتفاق على أساليب أخرى للمشاركة في الأسواق. وقد حظرت الاتفاقية التعامل على أساس تدابير «المنطقة الرمادية» حيث وضعت فترة زمنية محددة على تدابير الوقاية كافة.

في الحكم رفضت اللجنة جميع مطالبات الصين، إذ وجد الفريق التحكيمي، على وجه التحديد، أن الولايات المتحدة أثبتت أن وارداتها من الطاقة الشمسية زادت نتيجة لتطورات غير متوقعة، وأثبتت صلة سببية بين زيادة الواردات والأضرار الجسيمة للصناعة المحلية، ونظرت بشكل مناسب في العوامل الأخرى إلى جانب زيادة الواردات التي يزعم أنها سببت الضرر للصناعة المحلية.

عقب إعلان الحكم، قالت كاثرين تاي الممثلة التجارية الأمريكية، في تصريح «أرحب بالنتائج التي توصلت إليها لجنة منظمة التجارة التي رفضت تحديات الصين لإجراءات الحماية الأمريكية للطاقة الشمسية، بعد أن اعتبرتها لا أساس لها من الصحة».

وأضافت «تلتزم الإدارة الأمريكية بضمان دور أمريكا في سلاسل توريد الطاقة النظيفة المرنة كجزء من أجندة إعادة البناء بشكل أفضل».

لكنها قالت «ينبغي أن نقوم (الولايات المتحدة) باستثمارات تاريخية في البنية التحتية لإطلاق الإمكانات الكاملة للطاقة الشمسية وتوفير وظائف ذات رواتب جيدة في المجالات المتطورة التي ستساعد على معالجة أزمة المناخ».

في أوائل 2018، فرضت الولايات المتحدة تدبيرا وقائيا للطاقة الشمسية لدعم جهود صناعة الطاقة الشمسية المحلية تكيفا مع منافسة الاستيراد التي تعزيها واشنطن في المقام الأول إلى أن الخلايا الشمسية الفائضة من قبل المنتجين الصينيين – سواء تم إنتاجها في الصين أو حول العالم، أو سواء تم تجميعها جزئيا أو كليا في منتجات أخرى – قد تفاقمت في السوق الأمريكية «بسبب ممارسات الصين التي لا تقوم على أساس مبادئ السوق».

خطة بريطانية لخفض تكاليف بناء منشآت شحن السيارات الكهربائية

أعلنت الهيئة الحكومية المنظمة لأسواق الكهرباء والغاز الطبيعي في بريطانيا، «أوفجيم»، إجراءات تهدف لخفض تكاليف بناء منشآت لشحن السيارات الكهربائية فيما تسعى للتشجيع على التحول إلى السيارات الأكثر صداقة للبيئة.

وذكرت وكالة بلومبيرج للأنباء أن «أوفجيم» تخطط لإزالة أجهزة الشحن المخصصة لربط محطات شحن السيارات الكهربائية بالشبكة المحلية القائمة في حال الحاجة إلى سعة إضافية. وبموجب المقترح، سيتم استرداد التكاليف من خلال الرسوم التي يدفعها كل مستخدمي نظام التوزيع.

وقالت «أوفجيم» إن هذا سيجعل الأمر أرخص لتثبيت محطات الشحن الجديدة في المواقع المطلوبة فيها. ومنعت المملكة المتحدة بيع السيارات الجديدة التي تعمل بالكامل بالبنزين أو الديزل اعتبارا من 2030 وهو ما سيتطلب بناء سريعا لشبكة الشحن.

وأقرت «أوفجيم» في (مايو) 300 مليون جنيه استرليني (416 مليون دولار) للاستثمار في الشبكات وسيتم استخدام نصفها لتطوير البنية التحتية للسيارات الكهربائية بما في ذلك نقاط الشحن السريع.

إلى ذلك رفعت شركة آيجلو إنيرجي سبلاي ليمتد أسعار توريد الكهرباء للمنازل في بريطانيا للمرة الثانية خلال الصيف الحالي في ظل ارتفاع أسعار الغاز الطبيعي.

وتعد هذه الخطوة أحدث مثال على تضرر المستهلكين في بريطانيا من ارتفاع أسعار الطاقة العالمية في الوقت الذي تستأنف فيه الاقتصادات نشاطها بعد رفع القيود التي سبق فرضها للحد من انتشار فيروس كورونا المستجد.

وأضافت الشركة في تصريحات سابقة، أن ملايين الأسر في بريطانيا ستواجه ارتفاعا في قيمة فواتير الكهرباء لديها مع قرار جهاز تنظيم سوق الطاقة رفع القيود على الأسعار لمواجهة ارتفاع أسعار الغاز. وكانت أسعار الغاز الطبيعي في بريطانيا قد ارتفعت إلى مستوى قياسي، في الوقت الذي وصل فيه متوسط السعر إلى 107 جنيهات استرلينية لكل ميجاواط/ساعة خلال (أغسطس) الماضي مقابل نحو 37 جنيها استرلينيا لكل ميجاواط/ساعة خلال الشهر نفسه من العام الماضي.