

مدير البنك الدولي بصنعاء :

الحكومة اليمنية ستوفر 10 مليارات دولار من رفع الدعم خلال خمس سنوات

الديزل في اليمن لإعداد برنامج لتمهيد الطرق وتوفير مياه الشرب والمدارس والعيادات الصحية للقرى. فالحكومة اليمنية تنفق حوالي مليار دولار سنوياً على دعم الديزل. وفي حين أن هذا يفيد الفقراء، إلا أن مؤسسة التمويل الدولية والبنك الدولي ومراكز بحثية محلية تجمع أنه في الواقع قلة من الناس هم من يستفيدون من هذا الدعم.

ولفت إلى أنه إذا أعادت الحكومة اليمنية تخصيص الأموال التي تنفق على دعم الديزل فإنها ستوفر بعض المال أيضاً لتخصصه للمدن الرئيسية لتمهيد طرقها وتحسين شبكة المياه وبناء مدارس ومستشفيات جيدة، ويمكن أن توظف هذه المشاريع آلاف المواطنين، إن لم نقل الملايين، الذين سيساعدون أسرهم. وربما يبدأ البعض منهم مشاريع تجارية تقوم بتوظيف أناس آخرين.



الثورة أحمد الطيار

قال مدير البنك الدولي في اليمن الدكتور وائل زقوت: إن الحكومة اليمنية ستتمكن من توفير 10 مليارات دولار خلال خمس سنوات جراء رفع الدعم عن المشتقات النفطية غير المفيد. وأشار زقوت إلى أن هذه الأموال الضخمة ستتمكن الحكومة من تمهيد طرق للقرى، وتوفير مياه الشرب لها والمدارس والعيادات الصحية، بالإضافة إلى بناء محطات كهرباء لخدمة البلد بأسره، ومساعدة المساعدات المقدمة إلى نحو 1.5 مليون أسرة فقيرة والتي يوفرها صندوق الرعاية الاجتماعية، وتمويل باقي نظام الطرق السريعة الوطني.

الأموال التي سيتم توفيرها ستحول إلى من يستحقها بدلاً من أن يستفيد منها حفنة قليلة جداً من اليمنيين. وقال زقوت: إن الحكومة تستطيع إعادة تخصيص الأموال التي تدعم بها

الخبر الاقتصادي في صندوق النقد مسعود أحمد :
لندعم المواطنين وليس الطاقة

يؤكد خبير النقد الدولي " الدكتور مسعود احمد" أنه يمكن للحكومة، عن طريق تخفيض إنفاقها على الدعم، أن تقدم مزيداً من المساعدات النقدية للفقراء، والاستثمار في الطرق والمدارس والمستشفيات ومحطات الكهرباء، وتحسين فرص الحصول على مياه الشرب وخدمات الصرف الصحي في المناطق الريفية وشبه الحضرية حيث يعيش معظم الفقراء. وهنا نصيحة هذا الخبير الاقتصادي المعروف لليمن " ادعموا المواطن وليس الطاقة".

الثورة محمد راجح

يقول مسعود في هذا الخصوص : تجارب العديد من البلدان أوضحت عدم فعالية نظام الدعم المعم للأسعار كوسيلة من وسائل المساعدات الاجتماعية للشرائح السكانية محدودة الدخل، لأنه يفيد الأغنياء أكثر مما يفيد الفقراء، وليس من الصعب فهم هذه المسألة، فالأسرة على حد تعبيره " التي تمتلك أكثر من سيارة، ومولداً كبيراً للكهرباء، ومنزلاً مكيف الهواء، فإنها حتماً ستستفيد من دعم الطاقة أكثر بكثير من أسرة فقيرة لا تملك سيارة وتستهلك القليل من الكهرباء.

اسباب

اتخذت اليمن العام الماضي خطوة مهمة نحو إصلاح نظام دعم الطاقة، فقد كان لتر الديزل يباع للمستهلكين بسعر 100 ريال يمني ولقطاع الكهرباء بسعر 40 ريالاً يمينياً، بينما كانت تكلفة استيراده تقارب 200 ريال، حيث تم في هذا الشأن توحيد السعر عند مستوى 100 ريال مع تعويض شركات الكهرباء لتجنب حدوث زيادة في أسعارها، ولم يؤد هذا إلى تخفيض الإنفاق العام على دعم الديزل لكنه ساهم في الحد من فرص التهريب والفساد.

ويقول مسعود احمد في هذا الشأن: لا يترك النظام المعم لدعم الطاقة إلا قدرًا ضئيلاً من الموارد للإنفاق الحكومي - وهو مصدر مهم لتوفير فرص العمل ووسيلة حيوية لتطوير البنية التحتية من أجل تحسين الحياة اليومية للمواطنين وتيسير نمو منشآت الأعمال الصغيرة.

ويضر دعم الطاقة المعم في اليمن بفرص العمل من جانب آخر، فهو من الأسباب الرئيسية لعجز الميزانية الكبير - الذي يقدر حالياً بما يتراوح بين 7-8 % من إجمالي الناتج المحلي، ولا يؤدي هذا المستوى غير القابل للاستمرار إلى توفير فرص عمل جديدة.

وتضطر الحكومة إلى الاقتراض من البنوك ومن مصادر خاصة لتمويل هذا العجز مع الإشارة إلى أن 70 % من ائتمان القطاع المصرفي في اليمن يوجه لتمويل عجز الميزانية، ولا يترك هذا إلا القليل من الائتمان لتمويل منشآت الأعمال الخاصة كما ينتج عنه ارتفاع في سعر الفائدة، مما يجعل الحصول على التمويل الكافي لاستمرار التشغيل والاستثمار أكثر تكلفة على المؤسسات الخاصة الصغيرة والمتوسطة، الأمر الذي يساهم بدوره في ضعف معدلات النمو وخلق فرص العمل.

ويؤكد أن الحكومة تستطيع استخدام الوفورات المحققة لتوفير المزيد من فرص العمل عن طريق بناء الطرق وغيرها من بنود البنية التحتية - فعندما تبني الطرق، يتم استخدام قوة عاملة على الفور، كما يتم توفير فرص عمل مستقبلية من خلال تيسير نقل السلع والتوسع في إقامة منشآت أعمال صغيرة حول هذه الطرق.

ويؤكد ان وضع المالية العامة في اليمن ظل صعبا العام الماضي وفي النصف الأول من العام الحالي، إذ انخفضت المنح الخارجية بشكل ملحوظ بعد المستوى الذي وصلته عام 2012 والذي تلقت فيه اليمن منح كبيرة غير متكررة.

اسباب

تعد دعم الطاقة نظام باهظ التكلفة، سواء كان صريحاً أو ضمنياً، فقد بلغت تكلفته حسب خبير النقد الدولي مسعود احمد " في دراسة علمية شاملة اعدتها حول الجدوى من اصلاح نظام الطاقة " في عام 2011 حوالي 240 مليار دولار في دول المنطقة ومن اهمها اليمن، أي ما يزيد على 8.5 % من إجمالي الناتج المحلي للمنطقة.

ويستحوذ الدعم على جانب كبير من الموازنات الحكومية، خاصة في البلدان المستوردة للنفط مثل اليمن، مما يؤدي في الغالب إلى ارتفاع مستويات العجز والمديونية.

وبالإضافة إلى ذلك، ينطوي دعم الطاقة على تكلفة واضحة من حيث ضياع الفرص البديلة - إذ أن إنفاق الأموال على الدعم يعني الحد من الاستثمارات عالية القيمة في مجالات أخرى.

وقد يصل الأمر ببساطة إلى إهمال مجالات الرعاية الصحية والتعليم ومشروعات البنية التحتية، وكلها ضرورية لرفع معدلات النمو على المدى الطويل.

وعلاوة على ذلك " كما توضح الدراسة " يتسم دعم الطاقة بدرجة كبيرة من عدم المساواة، سواء في البلدان المصدرة للنفط أو المستوردة له، فالمستفيد الفعلي من هذا الدعم هم الفئات القادرة والأكثر استهلاكاً للطاقة - بما فيها أصحاب السيارات، والمنازل مكيفة الهواء، والأجهزة الكهربائية المختلفة.

وتقع على الاقتصاد آثار ضارة أخرى بسبب دعم الطاقة، فالتاس يمليون إلى شراء السلعة الرخيصة بكميات أكبر من احتياجاتهم، مما يترتب عليه فرط الاستهلاك.

يضيف احمد : " يؤدي الدعم أيضاً إلى تخفيض أرباح شركات الطاقة - أو تكديدها خسراناً - الأمر الذي يقلل احتمالات استثمارها في قطاع الطاقة وربما يؤدي إلى نقص العروض منها، كذلك نجد كما يقول " أن دعم الطاقة يشجع الاستثمارات كثيفة الاستخدام لرأس المال وليس الاستثمارات التي توفر فرص

وتشمل هذه المحدثات التي وضعها " النقد الدولي" إجراء زيادات تدريجية في أسعار المشتقات بالتسلسل الملائم لكل منتج من منتجات الطاقة، لأن الاستراتيجية المتدرجة تتيح للأفراد ومشآت الأعمال فرصة التكيف وتسمح للحكومة بتقوية شبكات الأمان الاجتماعي.

ايضا رفع كفاءة المؤسسات المملوكة للدولة، وكذا إيجاد آليات التسعير عن الاعتيادات السياسية.

ويرى خبراء ان دوام الإصلاحات يتطلب آلية تحدد أسعار الطاقة على نحو مجرد من الاعتبارات السياسية وتسمح بانتقال تغيرات الأسعار العالمية إلى الأسعار المحلية، ويمكن أن تؤدي آليات التسعير التلقائي إلى الحد من احتمالات انعكاس الإصلاحات، بينما يمكن أن تساهم القواعد المستخدمة لتمهيد تحركات الأسعار في تجنب التغيرات السريعة الكبيرة.

لافتاً إلى أن ذلك يمكن أن يساهم في تخفيض العجز، ومن ثم تقلل احتياجات التمويل من البنوك والمصادر الأخرى. ومن شأن هذا أن يوفر مزيداً من الموارد لمستثمري القطاع الخاص ويسمح لهذا القطاع بزيادة الاستثمارات وفرص العمل.

عجز

يرى صندوق النقد ان وضع المالية العامة في اليمن صعب جداً، ما لم تحصل الحكومة اليمنية على مساعدات خارجية أكبر و تنفيذ حزمة إصلاحات مالية واقتصادية.

وتواجه الحكومة اليمنية عجزاً أكبر في موازنة العام الحالي 2014م مقارنة بموازنة 2013م، وإيجاد تمويل لهذا العجز سيشكل تحدياً حقيقياً للحكومة.

كما تعاني محدودية المبالغ التي يمكن توفيرها من الجهاز المصرفي اليمني، واستمرار التوسع في الاستدانة عبر بيع أدون الخزائن والسندات لتغطية عجز الموازنة، من شأنه أن يؤثر سلباً على عملية الإقراض الذي يمكن أن توفره البنوك للقطاع الخاص المستثمر، كما أن الاستمرار في خفض النفقات الرأسمالية لا يتناسب مع متطلبات المرحلة التي ينبغي فيها تحقيق معدلات نمو أعلى للمساهمة في تخفيض نسب الفقر والبطالة.

ويصعب " النقد الدولي" فان الاقتصاد

سعر البنزين والديزل في اليمن أقل من الأسعار العالمية



واحد وفي أوزبكستان البنزين ب دولار والديزل ب 87 سنتاً وفي فيتنام البنزين ب 1.15 دولار والديزل ب 1.6 دولار وفي زيمبيا الديزل ب 1.48 دولار والبنزين ب 1.48 دولار، أما على مستوى العالم فالمتوسط لسعر البنزين انه 1.41 دولار والديزل 1.27 دولار .

الأسعار الجديدة تسجل الأسعار في الدول المجاورة لليمن نقطة عادلة للاستناد عليها في بيان المتوسط العالمي ففي أوغندا سعر لتر البنزين ب 1.42 دولار والديزل ب 1.35 دولار وفي المملكة المتحدة البنزين ب 2.17 دولار والديزل ب 2.27 دولار وفي الولايات المتحدة بدولار

423 والمملكة المتحدة 453 سيارة. وفي مجال كثافة الطرق بالكيلو لكل مائة كيلومتر مربع من مساحة الأرض في اليمن نجد انها تحتوى 14 سيارة فقط فيما متوسط استهلاك الطاقة بقطاع الطرق لكل فرد ما يعادل من الديزل 11 لتراً ومن البنزين 73 لتراً.

الثورة أحمد حسن

عند مقارنة أسعار لتر الديزل والبنزين في اليمن مع بعض الدول النامية في أفريقيا وآسيا نجد أن التصحيح السعري الجديد لا يزال دون المتوسط العالمي فحتى أمس الأول كان هناك فرق كبير يصل إلى 50% فيما يمكن اليوم أن يصل إلى 15% ومع ذلك هناك خصائص يتسم بها اليمن من حيث امتلاكه للسيارات والمركبات وطرق الاستفادة منها .

فاليمن تصنف وفقاً لحركة المرور والأزدحام في العالم أنها من الدول غير المزدهمة فملكية السيارات فيها لا تتجاوز 35 سيارة لكل 1000 من السكان مقارنة بـ 42 سيارة في قطاع غزة أما في فنزويلا فهناك 147 سيارة لكل الف شخص وفي المملكة المتحدة 519 وفي الإمارات 313 وفي زيمبابوي 114 سيارة. أما سيارات الركوب فلكل الف شخص يمني 16 سيارة وفي الضفة الغربية وقطاع غزة 35 سيارة وفي فنزويلا 107 سيارات وفي الولايات المتحدة

وتشمل هذه المحدثات التي وضعها " النقد الدولي" إجراء زيادات تدريجية في أسعار المشتقات بالتسلسل الملائم لكل منتج من منتجات الطاقة، لأن الاستراتيجية المتدرجة تتيح للأفراد ومشآت الأعمال فرصة التكيف وتسمح للحكومة بتقوية شبكات الأمان الاجتماعي.

ايضا رفع كفاءة المؤسسات المملوكة للدولة، وكذا إيجاد آليات التسعير عن الاعتيادات السياسية.

ويرى خبراء ان دوام الإصلاحات يتطلب آلية تحدد أسعار الطاقة على نحو مجرد من الاعتبارات السياسية وتسمح بانتقال تغيرات الأسعار العالمية إلى الأسعار المحلية، ويمكن أن تؤدي آليات التسعير التلقائي إلى الحد من احتمالات انعكاس الإصلاحات، بينما يمكن أن تساهم القواعد المستخدمة لتمهيد تحركات الأسعار في تجنب التغيرات السريعة الكبيرة.

لافتاً إلى أن ذلك يمكن أن يساهم في تخفيض العجز، ومن ثم تقلل احتياجات التمويل من البنوك والمصادر الأخرى. ومن شأن هذا أن يوفر مزيداً من الموارد لمستثمري القطاع الخاص ويسمح لهذا القطاع بزيادة الاستثمارات وفرص العمل.

وتواجه الحكومة اليمنية عجزاً أكبر في موازنة العام الحالي 2014م مقارنة بموازنة 2013م، وإيجاد تمويل لهذا العجز سيشكل تحدياً حقيقياً للحكومة.

كما تعاني محدودية المبالغ التي يمكن توفيرها من الجهاز المصرفي اليمني، واستمرار التوسع في الاستدانة عبر بيع أدون الخزائن والسندات لتغطية عجز الموازنة، من شأنه أن يؤثر سلباً على عملية الإقراض الذي يمكن أن توفره البنوك للقطاع الخاص المستثمر، كما أن الاستمرار في خفض النفقات الرأسمالية لا يتناسب مع متطلبات المرحلة التي ينبغي فيها تحقيق معدلات نمو أعلى للمساهمة في تخفيض نسب الفقر والبطالة.

ويصعب " النقد الدولي" فان الاقتصاد

المواطنون يدعون الحكومة للإسراع باتخاذ إجراءات



أن المخربين يفقدون ميزانية الدولة عائدات تصل إلى 12 مليون برميل أي حوالي مليار و200 مليون دولار ففي الموازنة السابقة قدرت حصتها بـ 54 مليون برميل فقط 42 مليون برميل وحسب البيان المالي للحكومة قدرت حصتها للعام الجاري بـ 51 مليون برميل، بينما الشواهد تشير إلى أن الحصص الفعلية حتى نهاية العام ربما لن تتجاوز 36 مليون برميل أي أن الخسارة جراء التخريب والإرهاب الذي يتعرض له الأنبوب سيكون ملياراً و500 مليون دولار، وتابع أن تقديرات الربع الأول لهذه السنة كانت 12 مليوناً و370 ألف برميل، في حين نقص الإنتاج الفعلي بـ 3 ملايين برميل.

تصحيح أسعار المشتقات النفطية دون تأخير . وكان وزير المالية السابق قال في مايو الماضي: إن إجمالي الإنفاق الفعلي على فاتورة المشتقات النفطية بلغ العام الماضي 6 مليارات و81 مليون دولار، منها 4 مليارات و857 مليوناً قيمة المستورد، بمقابل بيع نفط خام للخارج ولصقاني عدن ومارب بقيمة 4 مليارات و802 مليون دولار.

المخربون

ويرى خبراء اقتصاد أن السبب في عجز الموازنة يعود إلى عاملين الأول المخربون الذين يفقدونها حصيلة عدة أيام وتكاليف باهظة لإصلاح الأنبوب والثاني دعم المشتقات النفطية، ويؤكد الخبير الاقتصادي نبيل الطيري

استطلاع / أحمد الطيار

دعا مواطنون من كافة الأطياف السياسية الحكومة للإسراع باتخاذ إجراءات عقابية ضد مخربي أنبوب النفط في مارب، مؤكداً أنهم سيب مباشر في تفاسم عجز موازنتها، مشددين على ضرورة ملاحظتهم ومعاقبتهم هم ومن يف يفت إلى جانبهم من الأحزاب والشخصيات السياسية والقبلية.

من جهة أخرى كشفت بيانات حكومية رسمية أن مخربي الأنبوب سببوا فقدان الدولة نحو 4 مليارات دولار خلال السنوات الثلاث الماضية، كما أن عجز الموازنة سيبلغ العام الجاري 940 مليار ريال مما يحتم إجراءات