

- العنوان: تقرير عن المؤتمر الثالث "المركز دراسات الطاقة الدولية"
- المصدر: مجلة النفط والتعاون العربي
- الناشر: منظمة الاقطار العربية المصدرة للبتترول - الأمانة العامة
- المؤلف الرئيسي: الجمالي، أسامة
- المجلد/العدد: مج 18, ع 67
- محكمة: نعم
- التاريخ الميلادي: 1993
- الشهر: خريف
- الصفحات: 113 - 120
- رقم MD: 281503
- نوع المحتوى: بحوث ومقالات
- قواعد المعلومات: EcoLink
- مواضيع: الاستثمار، منظمة الأوبك، البترول، إنتاج البترول، الطاقة، استهلاك الطاقة، أسعار البترول، الضرائب، الصناعات البتروكيمياوية
- رابط: <http://search.mandumah.com/Record/281503>

تقارير

تقرير عن المؤتمر الثالث
« لمركز دراسات الطاقة الدولية »
لندن : 5 و 6 نيسان/ أبريل 1993

عقد « مركز دراسات الطاقة الدولية » مؤتمره الثالث يومي 5 و 6 نيسان/ أبريل 1993 بقاعة الاحتفالات التاريخية بقصر (وايت هول) في لندن ، تحت شعار « الطاقة الانتاجية للبتروول : استثمارات ، علاقات ، وسياسات » . حضر المؤتمر لفييف من الشخصيات العالمية التي تسهم في تقرير سياسات الطاقة على أصعدة الفكر والعمل والاعلام . وساد الاجتماع حوار صريح حول وجهات النظر والفرضيات بشأن تقدير الحاجة لطااقات إنتاج إضافية للبتروول ، وإمكانية توفير الاستثمارات اللازمة لتمويلها .

حضر عن المنظمة سعادة الاستاذ عبد العزيز التركي ، الأمين العام ، والدكتور أسامة الجمالي ، مدير إدارة الاعلام والمكتبة .

قدم للمؤتمر (23) دراسة تحت أربعة مواضيع رئيسية ، وخصص لكل موضوع جلسة عمل ، وهذه المواضيع هي :

أولاً : الحاجة إلى هامش إضافي للنفط : الخلفية الاقتصادية والسياسية .

ثانياً : مواجهة الاحتياجات المالية .

ثالثاً : الخيارات السياسية : الخلفية الاقتصادية والسياسية .

رابعاً : علاقات جديدة : استثمارات . محفزات ، ومخاطر

محاور الحوار على ضوء ما ورد في المؤتمر

بدأ المؤتمر بافتراض الاتفاق على الحاجة لزيادة الطاقة الانتاجية للنفط ، وضرورة إيجاد التمويل اللازم لذلك . وقد انعكس هذا في عنوان المؤتمر وفي الدراسة التي أعدها مركز دراسات الطاقة الدولية ، لتكون منطلقا للنقاش . وقد نجح المؤتمر في إبراز جوانب ووجهات نظر مختلفة حول الموضوع ، إلى حد التشكيك بوجود مشكلة أصلا بالنسبة لتوفر طاقات الانتاج ، أو بالنسبة لما قبل عام 2020 . واتضح ضرورة استمرار الحوار بين المنتجين والمستهلكين ، للوصول إلى قواسم مشتركة للتعاون تتسم بالمرونة وتصلح للعمل في الظروف المتغيرة . وفيما يلي أبرز محاور الحوار :

أولا : هل هنالك ما يستوجب حيرة أوبك ؟

تقدر أوبك الطاقات اللازم لإضافتها للانتاج بحوالي 10 م . ب . ي لمقابلة زيادة الطلب العالمي على النفط بحلول عام 2000 . وفي حالة تطبيق الدول الصناعية لمشروعات الضرائب قيد البحث حاليا ، فإن الطاقات الاضافية المطلوبة ستخفض إلى حوالي 5 م ب ي . وهنا يرى البعض أن حيرة تواجه دول أوبك ، فإذا وفرت الحدود القصوى المطلوبة من طاقات الانتاج ولم يتحقق الطلب المقابل ، فإن أسعار النفط ، وبالتالي عوائد الدول المصدرة ستأثر سلبا ، إضافة إلى إحباط الآمال المعقودة على الاستثمارات الكبيرة التي تكون قد وجهت لقطاع النفط في وقت تتزايد فيه المنافسة على مصادر التمويل لتلبية ضرورات اجتماعية متزايدة بسبب ضغوط سكانية .

أما في حالة تحقيق الطلب على النفط وعدم توفر الطاقات الانتاجية الكافية لمقابلته ، فسوف تحدث طفرة حادة في الأسعار مما سيؤثر سلبا على حصة النفط في مزيج الطاقة المستخدمة ، وسيكون استرجاع حصة النفط الضائعة من مزيج الطاقة مستقبلا باهظ الثمن . فالهدف الأول لأوبك هو إقناع العالم بأن النفط يمثل مصدرا اقتصاديا للطاقة ، وهو مؤمن ضد التقلبات السريعة الحادة ، ويمكن الاعتماد على توفره حسب الطلب .

واتضح خلال النقاش أن هنالك تنافسا غير منسق بين أعضاء أوبك الذين يملكون احتياجات مؤكدة كبيرة لرفع طاقتهم الانتاجية دعما لمواقفهم التفاوضية في أوبك ، لرفع حصصهم من الانتاج الاجمالي للنفط أو ، على الأقل ، للمحافظة على حصصهم الحالية من الانتاج . ويبدو أن هذا الأمر يأخذ الصدارة عند إتخاذ قرار الاستثمار في رفع طاقات الانتاج . فالخبرة الحقيقية التي تواجه أوبك حاليا هي كيفية التنسيق بين أعضائها في تقنين زيادات طاقات الانتاج .

ثانيا : هل تواجه صناعة النفط مشكلة تمويل ؟

يعتقد البعض أنه لا توجد مشكلة تمويل خاصة بالصناعة النفطية ، وهذه هي وجهة نظر شركات النفط وخاصة الكبرى منها ، التي تتوفر لديها سيولة كافية لتغطية الاحتياجات المالية لرفع طاقات الانتاج إلى المستويات المطلوبة .

لقد حاول رئيس شركة شل العالمية وضع هذه الاحتياجات في إطار تاريخي ، وتطرق إلى المبالغ الاستثمارية المطلوبة لتوفير النفط ابتداء من الاستكشاف حتى وصوله للمستهلك النهائي ، فقدر المبالغ المطلوب توفيرها خلال عقد التسعينات بمحدود تريليون دولار (ألف مليار) ، وأشار إلى أن هذا المبلغ لا يتعدى 2% من إجمالي الاستثمار العالمي لنفس الفترة ، أى أنها أقل من نصف نسبتها خلال عقد الستينات والسبعينات حيث كانت حصة قطاع النفط 4.5% من حجم الاستثمار العالمي خلال العقد المذكورين .

ويؤخذ على هذا التحليل إهماله للفارق في عامل جاذبية قطاع البترول للاستثمار بين الحقبين . فهنالك عوامل جديدة باتت تؤثر سلبا على هامش الربحية منها :
- تراجع احتمالات العثور على حقول نفطية ذات أحجام كبيرة ، فكلما زاد حجم الحقل زاد قبول المستثمر بهامش ربحية أقل على البرميل الواحد .

- الارتفاع الكبير في معدل الكلف الاقتصادية لاستكشاف وإنتاج النفط ، وقد وصلت تكاليف إنتاج برميل النفط الجديد في منطقة الخليج إلى حوالي 5-6 دولارات مقارنة بحوالي 50 سنتا قبل عقدين من الزمن .

- استمرار الدول المستهلكة الرئيسية بزيادة الضرائب التي تفرض على المنتجات البترولية ، الأمر الذي (أ) يحد من نسبة الربح التي تعود على المنتج و (ب) تضعف الوضع التنافسي للنفط مقابل بدائله ، ومن ثم تخفض الطلب عليه وتؤدي إلى ضغوط تنازلية على أسعاره .

وعلى الرغم مما سبق ذكره فقد ساد الاعتقاد في المؤتمر أن الأموال اللازمة للاستثمار سوف لا تشكل عقبة في طريق تطوير الصناعة النفطية ، فبالرغم من أن عوائد الشركات النفطية الكبرى توفر حوالي 10% مردودا على رؤوس الأموال التي تستثمرها ، وهى نسبة منخفضة مقارنة بصناعات أخرى ، إلا أنها ، أى الشركات ، لا تشتكى من قلة السيولة ، وهو وضع سيستمر . ولعل هنالك منطلقا للاتجاه الحالي لايجاد صيغ للمشاركة تجمع بين سيولة الشركات العالمية ، واحتياجات الدول النفطية الاستثمارية .

وهناك مسألة خيارات الاستثمار المتاحة أمام الدول المنتجة التي لا تريد القبول بمبدأ

المشاركة ، أو التي هي لأسباب أخرى ، غير قادرة على إشراك الشركات النفطية في حصة من الانتاج مقابل توفير التمويل والتقنيات اللازمة ، وذلك موضوع آخر .

ثالثا : دور التسعير في جذب الاستثمارات للقطاع النفطي : هل هناك تضارب بين مصالح الصناعات السابقة للانتاج والصناعات اللاحقة له ؟

إن التوفيق بين تضارب المصالح بين تسعير النفط الخام وتسعير المنتجات وأثر كل منهما على توفير الاستثمار المطلوب لقطاعه ، يعتبر من أكثر القضايا تعقيدا . فرفع أسعار الخام قد يكون ضرورياً لجذب الاستثمارات اللازمة لتطوير الطاقات الانتاجية لمقابلة الطلب المستقبلي . ورفع الأسعار هذا سيؤثر صعودا على أسعار المنتجات النهائية ، والتسريع بإحلال البدائل ، وتقليص الطلب فلا تجد الطاقات الانتاجية الجديدة أسواقا لها . إذن ، لا يصح تبني أسعار للنفط الخام بمعزل عن تكاليف التكرير والتسويق وأسعار المنتجات النهائية .

وبما أن القطاعات اللاحقة لها أيضا احتياجات استثمارية كبيرة لتطوير سلعها وللمحافظة على أسواقها ، فهي تفضل بقاء أسعار النفط الخام لتأمين هامش الربحية الذي يسمح لها بإجتذاب رؤوس الأموال ، في الوقت الذي تحاول المحافظة على نمو الطلب على منتجاتها ، من خلال ابقاء أسعارها منافسة . ولكن أسعار الخام المنخفضة ستؤثر سلبا على قابلية قطاع انتاج النفط لاجتذاب رؤوس الأموال اللازمة لتأمين التوسع المطلوب .

فهل هناك تضارب في المصلحة بين القطاعين ؟ قد يبدو ذلك ولكن القطاعين مكملان لبعضهما البعض ، بيد أن تنمية سوق المنتجات تبقى هي الغاية المنشودة .

إن إدراك هذا الواقع يدفع إلى عودة العلاقة الوثيقة بينهما ، والتي تمثلت سابقا بالتكامل العمودي للصناعة النفطية الذي وفرته الشركات العالمية الكبرى قبل طفرة الأسعار عام 1974/1973 . لكن التوجه نحو تأمين قطاع الانتاج ، وخصوصا بعد عام 1974/1973 أدى إلى إنفصام قطاع الصناعات السابقة عن الصناعات اللاحقة وقطاع تسويق المنتجات ، الأمر الذي أفقد الذين يخططون لأسعار النفط الخام الحس لازم بأهمية وضع أسعار المنتجات بعين الاعتبار .

ونرى اليوم تحركا في اتجاه إحياء التكامل السابق بدخول بعض المنتجين الكبار في مجال التكرير والتسويق وفي طرح صيغ للمشاركة التي يتم فيها تبادل حقوق انتاج الخام بحقوق تصنيع وتسويق المنتجات . وقد يوفر هذا المنحى عنصر استقرار في الأسواق النفطية وذلك بوصول جميع أجزاء تلك السوق ، واحتكاك الدول المنتجة للخام بمشاكل تسويق المنتجات والتفاعل مع رغبات المستهلكين .

رابعاً : حقيقة الضرائب التي تفرضها الدول المنتجة والمستهلكة

تبين من النقاش أن الهيكل الضريبي الذي تفرضه الدول المنتجة والمستهلكة للنفط هو أهم عنصر في تقرير الاستثمار والمجازفة في جميع مراحل الصناعة النفطية ، لما له من أثر على تحديد هامش الربحية ، ومن ثم اجتذاب التمويل ، فلا إشكال في تمويل المشروعات التي توفر الهامش الربحي المقبول . فالهيكل الضريبي هو الاعتبار الأول بالنسبة للاستثمار في البحث عن البترول ، ويليه بالأهمية الواقع الجيولوجي ، وتقدير التكاليف والمخاطر السياسية .

فالمشكلة لدى الدول المستهلكة هي أن الذين يقررون الضرائب هم وزراء المال ، الذين ينقصهم الاحساس بمتطلبات قطاع الطاقة وعلى الأخص البترول . وينصب اهتمامهم الأول على تغطية عجز ميزانياتهم ، وبما أن مرونة الطلب السعرية على الطاقة منخفضة ، فهي توفر المعين المفضل لجباية الضرائب ، والنفط باعتباره أفضل مصادر الطاقة ، وتقل مرونة الطلب السعرية فيه عن غيره ، وخاصة في قطاع النقل ، وقطاع توليد الكهرباء في الدول التي استنفدت امكانات التحول عنه يحمل ضرائب أكثر من غيره .

والعامل الذي يزداد أهمية في دعم هذا التحيز هو التدرع بطروحات الأمن السياسي . فالمتوقع تصاعد الطلب المطلق للنفط وتزايد النسبة التي تؤمن استيراده فالخطوات التي تحد من استهلاكه مثل رفع الضرائب ينظر إليها كدعم لهذا الأمن . ويصح هذا على الدول الصناعية أكثر من غيرها ، إذ لا زالت تذكر للدول العربية استخدام النفط كوسيلة للضغط ، وشرح ظروف الاعتداء الاسرائيلي ، ومطالبتها بالانسحاب من الأراضي المحتلة عام 1976 ، واستعادة الحقوق المشروعة للشعب الفلسطيني ، وما ترتب على ذلك من إرتفاع للأسعار عام 1973/1974 . ومن المعلوم أن تزايد الاعتماد على النفط المستورد يعني تزايد الاعتماد على النفط العربي المتوقع إرتفاع حصته لتوفر أكبر إمكانات التوسع في طاقات الانتاج في منطقة الخليج . لذا فإن ساسة الدول الغربية لا يستجيبون للدعوات الموجهة إليهم من دول أوبك لصيانة أسواق النفط والسماح له بالتنافس المتكافئ مع مصادر الطاقة الأخرى ، الأمر الذي لا يشجع على توفير الاستثمارات لرفع الطاقات الانتاجية .

أما التحجج بضرورة فرض الضرائب لحماية البيئة عن طريق تخفيض غاز ثاني أكسيد الكربون فهو ، في نظر المشاركين بالمؤتمر ، لا يتعدى كونه كلمة حق يراد بها باطل . وفي نظرهم كذلك إنه كان من الأفضل إيجاد وسائل أخرى لمعالجة قضايا البيئة ، وخصوصاً ان الأثر الحدي للضرائب سيكون صغيراً نظراً لكثرة الضرائب التي سبق فرضها ، وكما ذكر سابقاً ، فإن هذه الضرائب هي من اختراع وزراء المال الذين يستفيدون من تضخم الاعلام للآثار المترتبة على زيادة غاز ثاني أكسيد الكربون في الجو وإسهام حرق الوقود الأحفوري

في ذلك . وحيث أن هذه الفرضية صارت معتقدا عند الجماهير ، فعلى الساسة أخذ هذا الأمر بالحسبان ، حتى في غياب البرهان العلمي .

وباختصار ، فلا مهرب من تقبل الدول المصدرة للنفط حقيقة أن الدول الصناعية ستستمر في فرض ضرائب على البترول بحجة أو بأخرى حتى تحجم الطلب عليه في النطاق الذي ترتبه كحصة مناسبة له بين مصادر الطاقة التي ستعتمد عليها ، وقد يكون المعيار هو تحديد حصة ما ينتج عن حرق البترول من غاز ثاني أكسيد الكربون مقابل ما تنفثه مصادر أخرى من ذلك الغاز . فعلى الدول النفطية أن تعطى هذا الواقع وزنه المناسب في تخطيطها للمدى الطويل ، وخصوصا فيما يتعلق بتوقيت استثمارها المستقبلية لتطوير طاقتها الانتاجية .

خامسا : مصادر وأتماط تمويل زيادة الطاقات الانتاجية

طرح عدد من أتماط التمويل في الأوراق التي قدمت للمؤتمر ، وأهمها :

1 - الذاتي : وهو المصدر الأساسي الذي تعتمد عليه الدول المنتجة الرئيسية ، إلا أن العديد منها يواجه ضيقا في السيولة ، ففي دول الخليج استنفدت الحروب أجزاء كبيرة من أرصدها المالية ، بينما تواجه دول أخرى ضغوطا متزايدة ناجمة عن تكاثر السكان ، وإعطاء الأولوية لمواجهة تطلعاتهم لرفع مستويات المعيشة .

ومن بين التوصيات التي أوردها المشاركون لتمكين الدول المنتجة من زيادة ما يتوفر لتمويل القطاع النفطي : (أ) تقليص المصروفات على التسليح و (ب) خفض اعتماد ميزانية الدولة على إيرادات النفط وذلك باعتماد ضرائب مثل ضريبة الدخل والمبيعات لتمويل جانب من الخدمات الاجتماعية المطلوبة .

2 - تحويل شركات النفط الحكومية إلى القطاع الخاص : وهو أمر سيساعد الشركات على الاحتفاظ بنسبة أكبر من إيراداتها لتعيد استثمارها في قطاع البترول .

3 - إشراك رؤوس أموال مجازفة أجنبية : ويمكن تبني هذا المنحى تدريجيا وذلك بإشراك الأجانب في مشروعات لرفع كفاءة آبار منتجة حاليا أو بتطوير حقول أكثر صعوبة . وقد تطورت عقود الخدمة التي تتعامل بها بعض الدول إلى عقود مشاركة .

وهناك تباين بين الدول من حيث حاجتها لرؤوس الأموال الأجنبية ، ومن ثم استعدادها لإشراكهم في حصة من الانتاج . ولكن رب متفائل يعتقد أن زيادة نسبة المشاركة الأجنبية في قطاع الانتاج قد تخفف من إندفاع الدول المستوردة الرئيسية وراء زيادة الضرائب على النفط .

4 - الاقتراض : سيقى دور مصدر التمويل هذا محدودا مقارنة بالمبالغ الطائلة التي تحتاجها عملية تطوير القطاعات المختلفة للصناعة النفطية . إلا أن هذا الدور مهم وسيكون أغلبه موجها نحو تطوير المراحل اللاحقة من الصناعة النفطية . ويتأثر ما يتوفر من هذا المصدر للتمويل بالمنظور المستقبلي لتطور أسعار المنتجات والنفط الخام عموما ، وأمور أخرى تؤثر على هامش الربحية للمشروعات .

سادسا : حالات دراسية

قدمت للمؤتمر دراسات حول أوضاع صناعة النفط في ثلاث دول تواجه عمليات تطوير طاقتها الانتاجية الكبيرة ظروفًا خاصة سياسيا وماليا . وهذه الدول هي : روسيا وإيران والعراق .

تأتي أهمية هذه الدراسات من توقعها للامكانيات المستقبلية لهذه الدول في توفير النفط للأسواق العالمية ، ومن ثم الآثار التي قد تترتب على منظمة أوبك .

تعليق عام :

الأزمات سمة ملاصقة للصناعة النفطية ، وخصوصا من منظور الحاضر ، فالصناعة تمر بأزمات متتالية تتبدل مكوناتها ، موفرة بذلك تحديا دائما للصناعة النفطية لايجاد أنسب الحلول لها ، مما حدا بالشركات النفطية الكبرى بتبني وضع تصورات لكل ما يخطر على البال من حالات قد تؤثر على صناعتها ، ومن ثم تقويم عدد من ردود الفعل لكل منها لتستخلص من ذلك استراتيجية بعيدة المدى يندر أن يفاجأها طارئ لم تحسب له حسابا .

ومن أزمات الحاضر التي تواجه الدول المصدرة للبتترول ، التنافس في رفع طاقات الانتاج ، والشعور الذي ينتاب من يحضر اجتماعا أو مؤتمرا كالمؤتمر الثالث لمركز دراسات الطاقة الدولية ، هو أن الدول النفطية ليس لديها تصورات مسبقة لما قد يحدث ومن ثم تنقصها استراتيجية للعمل المشترك . فالأزمة التي تواجه الدول النفطية حاليا تحتم إيجاد تفاهم لوضع قواعد مرنة دون حساسية زائدة لمفهوم السيادة ، تنسق فيما بينها لايجاد آليات مشتركة لتقويم الاحتياطات وخطط تطويرها ، ومن ثم الخروج بقواعد مرنة لخصص الانتاج يتناسب مجموعها مع متطلبات أسواق الطاقة من ناحية ، ومتطلبات الدول المنتجة من الإيرادات من ناحية أخرى . فمصلحة جميع منتجي النفط في نهاية الأمر تسير في نفس الاتجاه .

ومن الاستنتاجات الأخرى لمن تابع مداولات المؤتمر ما يخص مستقبل الأزمات . فبرفع الأنظار إلى آفاق المستقبل يتم تحجيم الأزمة الآنية ، ومنها « الأزمة » المتمثلة بمشروعات

الدول الصناعية لفرض المزيد من الضرائب على النفط الخام ومنتجاته . وقد وصلت هذه الدول حدا بعيدا من التشبع في الاستهلاك ، وستناقص نمو الطلب فيها سواء فرضت الضرائب أم لم تفرض . في حين أن كثيرا من الدول الفقيرة نسبيا الآن ستجد طريقها في القرن القادم إلى رفع مستوياتها الاقتصادية ، وخاصة تلك الدول التي وجدت طريقها إلى تطوير هياكل اقتصاداتها في الاعتماد على حوافز السوق الحر كأساس لتقييم عناصر الانتاج ، وتوفير الحوافز في تقرير مسار الاستثمار . وهذه الدول ستوفر السوق الأكثر نموا للمنتجات النفطية وخاصة في قطاع النقل . فعدد السيارات في العالم يقدر حاليا بحوالي 400 مليون سيارة ، 40% منها في الولايات المتحدة ، و 40% في الدول الصناعية الأخرى ، و 20% فقط في دول العالم الثالث ، بينما يتوقع أحد التصورات المستقبلية بلوغ عدد السيارات عام 2020 مليار سيارة ، نصفها في الدول النامية .

أسامة الجمالي

مدير إدارة الاعلام والمكتبة

منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترو