



أحد الحلول لتخفيض فاتورة الدعم عن البنزين.. واستثماراته تتطلب مليارات أيضا

سيارات الغاز توفير بالميزانية وصعوبة بالتطبيق

- قبازرد: محدودية إنتاج الكويت من الغاز تجعل من التنفيذ أمراً صعباً
- بودي: انتشار سيارات الغاز الطبيعي محدود على مستوى العالم
- النقي: الوقت غير مناسب لتحويل السيارات بالغاز

أحمد مغربي - محمود فاروق - أحمد يوسف - مصطفى صالح

ما إن أعلنت إمارة أبوظبي تحرير أسعار الوقود ليرتفع البنزين بنحو 24٪، بدأ المواطن الكويتي ينحسس 'جيبه'. خوفاً من انتقال العدوى إلى الكويت، في ظل دعوات حكومية لرفع الدعم عن البنزين وتحرير الأسعار. وذلك من أجل إصلاح منظومة الدعم.

ومن ضمن البدائل التي ستطرحها الحكومة على المواطنين في حالة اتخاذ قرار برفع الدعم عن البنزين، مبادرة تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي بدلاً من البنزين والديزل، وتطبيق المبادرة على سيارات النقل العام كالتوبيسات بالإضافة إلى تاكسي العاصمة كمرحلة أولى.

عدد من الاقتصاديين والخبراء النفطيين أجمعوا على صعوبة تطبيق المبادرة في الكويت في الوقت الراهن، نظراً لانخفاض أسعار النفط وعدم جاهزية البنية التحتية المحلية لإنشاء محطات وقود تعمل بالغاز الطبيعي.

ودعا الخبراء عبر 'الأنباء' إلى التفكير جدياً في تحويل السيارات للعمل بالكهرباء بدلاً من الغاز أو البنزين، خاصة أنها أكثر حفاظاً على البيئة ويمكنها السير حالياً لمسافات طويلة.

وعلى الرغم من تأكيد عدد من الاقتصاديين صعوبة تطبيق تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي في الكويت، إلا أنهم شجعوا المبادرة.

مشدين على أن استخدام الغاز الطبيعي كوقود للسيارات من الأمور المستهدفة لكثير من دول العالم، حيث إن تلك التكنولوجيا تحمل العديد من المميزات في مقدمتها الحد من فاتورة دعم المحروقات سنوياً والتقليل من التلوث البيئي، كذلك تعمل على تقليل تكلفة تسيير السيارات للكيلو متر الواحد بنصف تكلفة البنزين تقريبا.

وأجمعوا على أن محدودية إنتاج الغاز الطبيعي ولجوء الكويت إلى استيراد الغاز المسال خلال فترة الصيف سنوياً قد يحول دون إتمام المشروع.

وأكدوا أن بقاء أسعار البنزين عند المستوى الحالي من دون رفع الدعم وتحرير الأسعار قد لا يشجع الكثير على تبني مبادرة التحول للغاز الطبيعي، وفيما يلي التفاصيل:



الملا: تزويد السيارات بالغاز كوقود فكرة يحتاج تنفيذها إلى وقت



عبدالله نجيب الملا

قال أمين سر اتحاد وكلاء السيارات ورئيس مجلس إدارة شركة الملا العالمية لتجارة السيارات عبدالله نجيب الملا إن الدول الأوروبية تستخدم أكثر من وقود لتزويد سياراتها خصوصا الغاز الطبيعي الذي يعتبر الأفضل في المحافظة على البيئة، كونه الأفضل اقتصاديا من نوعيات الوقود الأخرى.

وقال إن الكويت متأخرة في هذا الاتجاه، وإن لديها من الغاز الطبيعي ما يؤهلها لتزويد سياراتها للعمل به ويكون كرافد إضافي للوقود الحالي سواء أكان ديزل أو بنزين. وأشار إلى أن مثل هذه الاستثمارات تحتاج إلى دراسات مستفيضة للتعديل على منظومة امداد وتزويد السيارات بالوقود، في محطات التزود بالوقود أو تحويل السيارات نفسها، بالإضافة إلى إمكانية تنفيذ ذلك وتقبله من قبل المستهلك من جانب آخر، والذي يشكل أحد عناصر نجاح طرفي المعادلة.

وتوقع في حال اتخاذ هذا الاتجاه مسار الجدية والعمل به إن يستغرق بعض الوقت في قبول هذه الفكرة واستخدامها بشكل فاعل، مؤكداً أنه في هذه الحالة يمكن لوكلاء السيارات في الكويت استيراد سيارات هجينة تعمل بنظام التزود بالغاز بالإضافة إلى نوع أساسي آخر من الوقود الديزل أو البنزين.

وأشار إلى أن رخص ودعم الطاقة في الكويت سيكون أحد أبرز التحديات التي يمكن أن تعرق العمل في هذا الاتجاه.



محمد الهاجري

السيارات للعمل بالغاز يحتاج إلى إمكانيات وتجهيزات ذات تكلفة عالية، والوقت الحالي غير مناسب لرفع مصروفات الدولة على ذلك الأمر في ظل وجود أولويات للنهوض باقتصاد الدولة من مشاريع تنمية البلاد في حاجة لتنفيذها.

السيارات الكهربائية

بدوره، استعرض الخبير الاقتصادي د. سعود الفرحان تجربة الدول الأوروبية في تحويل سياراتها للعمل بالغاز، قائلاً: إنه يجب الاستفادة من تجارب تلك الدول قبل التوجه نحو التنفيذ. وأوضح أن الدول الأوروبية استعانت بالغاز منذ أعوام ماضية، وكان الوقت مناسباً لتنفيذها، وإنما الوقت الحالي يستدعي التفكير نحو ما هو أكثر تطوراً كالسيارات التي تعمل بالكهرباء.

وقال إن الفكرة جيدة ولكن تطبيقها يحتاج إلى سنوات طويلة، مبيناً أنه من الأفضل اللجوء إلى السيارات التي تعمل بالكهرباء على اعتبار أن مميزات العمل بها أفضل من الغاز من جميع النواحي الفنية.

الطاقة البديلة بدوره، اعتبر عضو المجلس الأعلى للبترول محمد الهاجري أن تحويل السيارات إلى العمل بالغاز الطبيعي صعب خاصة في الوقت الحالي، نظراً لعدة أمور من أهمها الكلفة والتجهيزات غير المتوفرة في الوقت الراهن لإتمام عملية التنفيذ. ورأى الهاجري أن ما ترمبه الأسواق العالمية من حالة عدم الاتزان وصعوبة تحديد بوصلتها المستقبلية يستدعي العمل على دراسات أكثر تطوراً خاصة فيما يتعلق بمجال الطاقة البديلة، والاستعانة بالتجارب الأجنبية للاطلاع على ما هو مفيد لتطبيقه في الكويت.



محمد النقي

وقال إنه بالنسبة لموضوع الأمان والسلامة فإنه يمكن السيطرة عليه من خلال تحسين وتطوير التصميم والتصنيع للسيارات التي تعمل بالغاز الطبيعي، وذكر بودي أن انتشار سيارات الغاز الطبيعي محدود على مستوى العالم، حتى إن الدول التي تعاني من نقص كميات البنزين والديزل لم تتوجه كلياً إلى استخدام الغاز.

الوقت غير مناسب

من ناحيته، قال الخبير الاقتصادي محمد النقي إن لتحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي بدلا من البنزين وذلك لعدة عوامل تتمثل في الكلفة العالية والظروف الحالية التي تمر بها المنطقة من انخفاض لأسعار النفط. وأضاف أن الفكرة جيدة ولكن كان من المفترض طرحها والعمل على تنفيذها في وقت الراجح العالمي لأسعار النفط. وأشار إلى أن تحويل



د. سعود الفرحان

الواحد بنصف تكلفة البنزين تقريبا. إلى ذلك، قال قبازرد إن سائقي التاكسي عالمياً يتسابقون على الاستعانة بنظام تسيير محركات سياراتهم بالغاز المضغوط بجانب النظام الأصلي لمحركات سياراتهم بهدف الاستفادة من الفارق الكبير في أسعار الغاز مقارنة بأسعار المحروقات الأخرى.

بنية تحتية

من جانبه، اتفق الخبير النفطى د. خالد بودي مع رأي د.حسن قبازرد على صعوبة تطبيق تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي من الناحية العملية والتي ستحتاج إلى بنية تحتية كبيرة في كل مناطق الكويت تشمل خطوط أنابيب لنقل الغاز ومحطات للتزود بالغاز الطبيعي. وأوضح بودي أن الدولة مطالبة بدراسة مخاطر العمل بالغاز الطبيعي في السيارات للحيلولة دون حدوث انفجارات، سواء في المحطات أو السيارات العاملة بالغاز.

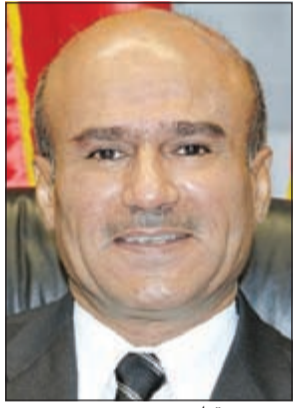


د.خالد بودي

الفرحان: من الأفضل التوجه نحو السيارات الكهربائية



الهاجري: تجهيزات التحول للغاز غير متوفرة في الكويت



د. حسن قبازرد

في البداية، قال مدير دائرة الأبحاث السابق في منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك) والرئيس التنفيذي للشركة الكويتية للمواد الحفازة د.حسن قبازرد أن تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي صعب تطبيقه في الكويت ويحتاج إلى إرادة حكومية وعمل جاد قد يستمر إلى سنوات.

وأوضح قبازرد أن هناك عدداً من الإشكاليات تواجه فكرة تحول السيارات للعمل بالغاز الطبيعي أولها محدودية إنتاج الغاز الطبيعي ولجوء الكويت إلى استيراد الغاز الطبيعي المسال خلال فترة الصيف لمحطات توليد الكهرباء، مبيناً أن الإشكالية الثانية تتلخص في الكلفة المالية المرتفعة لإنشاء محطات وقود تعمل بالغاز الطبيعي.

وفي الوقت الذي تكهن فيه قبازرد بصعوبة تطبيق تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي، إلا أنه أشاد بتجارب العديد من دول العالم والتي تحولت تدريجياً للعمل بالغاز الطبيعي والكهرباء مثل ألمانيا التي استطاعت أن تحول كل سيارات التاكسي في العاصمة برلين للعمل بالطائرات الكهربائية وكذلك اليابان التي تمكنت من تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي.

وفي سؤال حول مدى إيجابية تحويل السيارات للعمل بالغاز الطبيعي من الناحية البيئية، أشاد قبازرد بالفكرة من حيث المحافظة على البيئة بدلاً من حرق الغازولين.

وذكر أن استخدام الغاز الطبيعي كوقود للسيارات يعتبر من الأمور المستهدفة للدول شديدة الازدحام من حيث الكثافة المرورية للسيارات، فتلك التكنولوجيا تحمل من المميزات ما يجعلها تناسب التقليل من التلوث البيئي، كذلك تعمل على تقليل تكلفة تسيير السيارات للكيلومتر



مصر أول دولة حولت سياراتها للغاز وأبوظبي أول المتجهين بـ «التعاون» كيف تتجه الدول الخليجية والعربية للتحول للغاز؟

حيث تستطيع الامارات توفير مشتقات البنزين والديزل وتصديرها في مقابل استخدام الغاز الطبيعي، أما بالنسبة للبيئة فيخفف تحويل السيارات إلى الغاز من انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون بنسبة 29٪، كما أن تحويل 1000 سيارة إلى العمل بالغاز يعادل الحفاظ على أكثر من 22 ألف شجرة.

أما الأفراد فسوف يوفر نحو 30 درهماً عندما يسافرون بالسيارة من دبي إلى أبوظبي. وتقول الدراسات إن تحويل السيارة الصغيرة ذات الأربع اسطوانات أو 4 سلندرات تكلف نحو 6 آلاف درهم أي نحو 1600 دولار فقط ويمكن استرداد هذه الكلفة في فترة بين 6 أشهر وستة وذلك بحسب فترات القيادة نتيجة فارق الأسعار بين الغاز والبنزين، أما السيارة الكبيرة ذات الثماني اسطوانات فيكلف تحويلها 8 آلاف درهم.

بالغاز. وكانت إمارة أبوظبي قد اعتمدت الأسبوع الماضي مبادرة طموحة لتحويل السيارات العاملة بالبنزين والديزل إلى استخدام الغاز الطبيعي المضغوط بدلاً منه، ويأتي ذلك بعد تحرير الإمارات لأسعار الوقود بداية الشهر الجاري ليرتفع البنزين بنحو 24٪ بينما تراجع سعر الديزل 29٪.

وبحسب موقع «العربية نت»، فإن مبادرة أبوظبي تتضمن إنشاء 84 محطة توزيع مخصصة بتزويد السيارات بالغاز الطبيعي المضغوط خلال 5 سنوات، بخطة مرحلية تبدأ من 22 محطة في 2015، ثم بناء 28 محطة في 2016، بالإضافة إلى إنشاء 34 محطة بين 2017 و2020. وبحسب مسؤولين إماراتيين، فإن نتائج هذه المبادرة ستعكس على الدولة والأفراد والبيئة على حد سواء،

تعتبر مصر من أولى الدول التي تحولت إلى استخدام الغاز الطبيعي بالسيارات وذلك منذ نحو 15 عاماً، حيث أعلنت الحكومة المصرية في ذلك الوقت اهتمامها بالمحافظة على البيئة والحد من التلوث وذلك بتحويل الباصات والسيارات إلى استخدام الغاز الطبيعي بدلاً من البنزين والسولار.

وقد نجحت تجربة استخدام الغاز في السيارات اقتصادياً وبيئياً وتم تحويل آلاف السيارات للعمل بالغاز الطبيعي كما انتشرت محطات تموين السيارات في مناطق كثيرة بالبلاد، وكذلك خصصت هيئة النقل العام بمصر في عدة محافظات كراجاجات متعددة بمساحات شاسعة تتضمن محطات تموين خاصة للباصات التي تعمل بالغاز الطبيعي بالإضافة إلى خطة تحويل أسطول هيئة النقل العام الذي يتضمن 4200 أوتوبيس للعمل