

## تراجع التأمين على ديون دبي إلى ما قبل نوفمبر 2009

انخفضت مخاطر السداد لدى دبي إلى أدنى مستوى لها منذ أن أعلنت "دبي العالمية" عن تأجيل سداد الديون في 2009 من بيع "طيران الإمارات" سندات، والتوصل إلى اتفاقات حول الديون . وتراجعت تكلفة حماية ديون دبي إلى 324 نقطة أساس أمس طبقاً لبيانات "سي إم آيه" في لندن . وكانت تكلفة التأمين على عقود مبادلة العجز الائتماني لخمس سنوات ارتفعت من 325 نقطة أساس في 24 نوفمبر/تشرين الثاني، 2009 إلى 655 نقطة أساس بعد 3 أيام من إعلان "دبي العالمية" عن تأجيل سداد الديون . ولعبت سندات "طيران الإمارات" دورها في خفض المخاطر، نظراً للطلب عليها وسعرها .

### تعليق

اختار كبار المسؤولين التنفيذيين في الهيئات العامة والمؤسسات الخاصة في الدولة اللجنة الثلاثية المكلفة إعادة هيكلة ديون مؤسسة دبي العالمية شخصية العام 2010 المالية على مستوى الإمارات بفضل جهودها في التوصل إلى اتفاق مهني وعادل مع الجهات الدائنة للمؤسسة وإعادة الثقة في أداء الاقتصاد الوطني وقدرتها على التعامل مع عدد كبير من الدائنين بلغ حوالي 100 بنك حول العالم. وحصلت اللجنة التي تضم كلاً من سمو الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم رئيس اللجنة العليا للسياسات المالية في دبي الرئيس الأعلى لطيران الإمارات ومعالي محمد الشيباني مدير عام ديوان صاحب السمو حاكم دبي ومعالي أحمد الطاهر محافظ مركز دبي المالي العالمي على 68,8% من إجمالي الأصوات . وحول أسباب اختيار اللجنة وأعضائها كأفضل شخصية مالية للعام أجمع المشاركون على أن اتفاق دبي العالمية مع البنوك الدائنة وإجماع هذه البنوك على قبول عرض دبي العالمية كان أهم حدث مالي شهده عام 2010 حيث مهد الطريق لمرحلة جديدة من استعادة الثقة والانطلاق من جديد في اقتصاد دبي، كما وفر تجربة فريدة لجميع الأطراف من أجل التوصل إلى اتفاقات مماثلة تنهي حالة التردد والغموض التي كانت تكتنف المشهد الاقتصادي. واعتبر المشاركون أن عملية التفاوض من أجل الوصول إلى هذا الاتفاق كانت التحدي الحقيقي أمام اللجنة حيث إن مثل هذه المفاوضات هي الأولى من نوعها في الدولة وبالتالي لا توجد تجربة سابقة أو مرجعية تعتمد عليها في التفاوض وكان على أعضاء اللجنة الاستفادة من تجارب الدول الأخرى بالإضافة إلى الابتكار والاجتهاد للتوصل إلى رؤية وتوافق بين التجارب العالمية مع الأوضاع في الاقتصاد المحلي. وأكدوا أن كفاءة اللجنة في عملها وقدرتها على التفاوض بمعايير دولية تعكس ترجمة أمينة ودقيقة لرؤية وسياسة صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي، في التعامل مع الأوضاع الاقتصادية بما يضمن مكانة دبي واستمرارية النمو والتطور. وأكد المشاركون أن الاتفاق كان رداً قوياً على الحملات الإعلامية ضد دبي، الأمر الذي أعاد ثقة المستثمرين وأظهر الصورة الحقيقية للاقتصاد والإمكانات الكبيرة الموجودة في دبي بالنسبة للبنية التحتية وأنشطتها الاقتصادية المتعددة في المجالات التجارية وقطاعات النقل والسياحة والقطاع المالي. وأشاروا إلى أن قطاعات كثيرة في الاقتصاد أظهرت أداءً جيداً وتساعد دبي على بناء مكانتها كمركز إقليمي للتجارة والخدمات في منطقة الشرق الأوسط. النقطة الثانية التي أشار إليها المشاركون هي تنوع التسهيلات الائتمانية التي حصلت عليها دبي العالمية سواء كانت صكوكاً أو سندات أو قروضاً مجمعة أو قروضاً ثنائية وفي نفس الوقت العدد الكبير من الجهات الدائنة والتي بلغت حوالي 100 بنك وبالتالي يرى المشاركون أن عملية التفاوض كانت معقدة جداً وتحتاج إلى دراسة كل دين على حدة لتحديد كيفية التعامل معه وفي نفس الوقت دراسة طبيعة الدائنين ومواقفهم وبالتالي التعامل مع هذه العدد الكبير من القروض المصرفية والبنوك الدائنة في آن واحد. وأكدوا أن العملية كانت تخص مؤسسة عملاقة بحجم دبي العالمية ولها ارتباطات كثيرة بأطراف دولية متعددة ومتنوعة، الأمر الذي يؤكد المهنية العالية التي تم التعامل بها مع عملية إعادة هيكلة هذه الديون بما يضمن حقوق جميع الأطراف. كما أن هذه المهنية ضمنت أن تستمر دبي العالمية في أداء دورها في نمو اقتصاد الإمارات بوجه عام ودبي على وجه الخصوص. السبب الثالث الذي أشار إليه المشاركون هو سرعة إنجاز هذا الاتفاق في عدة أشهر رغم التعقيدات الكثيرة التي شابته عملية التفاوض حيث رأى الكثيرون أن مثل هذه المفاوضات كان يمكن أن تستمر لعدة سنوات. واعتبر كثيرون أن سرعة إنجاز هذه الاتفاق يعكس الإدارة المتميزة لعملية التفاوض حيث كان لا بد من الاتفاق مع جميع الأطراف حول إعادة هيكلة ديون دبي العالمية على حوالي 24,5 مليار دولار ولفترات تتراوح بين خمس وثمان سنوات.

المصدر: البيان

### الدولية



انخفاض حاد في الوظائف الجديدة بالولايات المتحدة

صفحة 02

احتمال تخلف اليونان عن سداد ديونها بنسبة 50 في المائة

صفحة 02

### الإقليمية



صندوق النقد يتوقع نمو الاقتصاد السعودي 6,5% خلال 2011

صفحة 03

قطر "مطالبة" بتحسين حقوق العمال وهي تستعد لكأس العالم

صفحة 03

### الهدية



البنوك تشكو النظام الجديد للقروض .. و"المصرف المركزي" يصر على حماية للأفراد

صفحة 04

دبي الـ 35 عالمياً في جودة مواصفات الطرق .. 68 مليار درهم استثمارات الإمارات في سكك الحديد

صفحة 05

المقال الأسبوعي متطلبات إدارة وتمويل الطرق على أسس تجارية

صفحة 06



5 يونيو 2011

## اكبر تراجع للاقتصاد الاسترالي في عشرين عاما

شهدت استراليا اكبر تراجع للناتج المحلي الإجمالي في عشرين عاما مع انكماش الاقتصاد هذا العام. ونما الاقتصاد الاسترالي سلبا بنسبة 1.2 في المائة في الربع الأول من العام مقارنة مع الفترة المماثلة قبل عام. وقالت الحكومة الاسترالية إن الفيضانات والأعاصير التي ضربت مقاطعات كوينزلاند وغرب استراليا الغنية بالموارد الطبيعية كان لها اثر مهم على النمو الاقتصادي. وتعتمد استراليا إلى حد كبير على قطاع الموارد الطبيعية كمحرك للنمو الاقتصادي. ولم يكن على استراليا مواجهة الكوارث الطبيعية فحسب بل إن عوامل أخرى أسهمت في تباطؤ الاقتصاد. فقد انتعش الاقتصاد الاسترالي نتيجة الرواج الكبير في قطاع الموارد الطبيعية، فمع نمو اقتصادات الصين والهند زاد الطلب بشدة على الموارد الطبيعية لاستراليا. إلا إن الوضع بدأ يتغير كما يقول المحللون. يقول جوناثان بارات من شركة كومودتي بروكرنج: "شهدنا فترة شهر عسل طويل، وحن وقت ضبط الامور. فمع تباطؤ النمو في الهند والصين سيتاثر نمو الاقتصاد الاسترالي".

المصدر: BBC Arabic

## انخفاض حاد في الوظائف الجديدة بالولايات المتحدة

شهدت الولايات المتحدة انخفاضا حادا في الوظائف الجديدة في شهر مايو، آيار الماضي، حيث بلغ صافي عدد الوظائف التي طرحت في الأسواق 54 ألف وظيفة فقط. وعدد الوظائف قضية سياسية أساسية في الولايات المتحدة، وكانت الأسواق تتوقع ارتفاعا بنحو 150 ألف وظيفة. ورغم الانخفاض فإن الأسواق تشهد زيادة فعلية في عدد الوظائف لثامن شهر على التوالي، وفقا لبيانات وزارة العمل الأمريكية. وقد أقر الرئيس الأمريكي باراك أوباما بأن بلاده لا تزال تواجه أياما صعبة رغم نمو الاقتصاد. وكان أوباما يتحدث أثناء زيارة قام بها لمصنع سيارات كريسلر في توليدو بولاية أوهايو، حيث ركز على تحسن أوضاع صناعة السيارات بعد دعم الحكومة لها. لكنه أضاف أن هناك عقبات دائما في طريق الانتعاش والتعافي ضاربا أمثلة بارتفاع أسعار الوقود والمشاكل الاقتصادية التي أعقبت حدوث الزلزال في اليابان وكذلك عدم الاستقرار في الشرق الأوسط. وقد ارتفع معدل البطالة بشكل غير متوقع ليلبلغ 9.1% من 9% قبل شهر. وقد ثبت عدد العاطلين عن العمل (13.9 مليون)، إلا أن عدد الذين لم يعملوا لفترة تتجاوز 26 أسبوعا قد ارتفعت بمقدار 361 ألفا ليلبلغ 6.2 مليون. ويظل معدل العمل في الولايات المتحدة بأقل من أعلى معدل بلغه قبل الكساد بنحو 5%، وذلك قبل ثلاثة أعوام ونصف.

المصدر: BBC Arabic

## قطاع الخدمات البريطاني ينمو بأبطأ معدل في ثلاثة أشهر

نما قطاع الخدمات البريطاني بأبطأ معدل في ثلاثة أشهر في مايو آيار الماضي إذ عطلت عطلات عامة النشاط ما أثار مخاوف من أن الانتعاش البطيء للاقتصاد البريطاني في بداية العام سيستمر في الربع الثاني. فترجع مؤشر مديري المشتريات لقطاع الخدمات إلى 53.8 نقطة الشهر الماضي من 54.3 نقطة في أبريل وهو أدنى مستوياته منذ فبراير شباط ودون مستوى 54.1 الذي توقعه المحللون في استطلاع. وارجع التباطؤ إلى ضعف إنفاق المستهلكين وأربع عطلات رسمية في الفترة من منتصف ابريل إلى منتصف مايو التي شملها الاستطلاع. ونزل الإسترليني قليلا ليسجل أدنى مستوياته في أربعة أسابيع أمام اليورو بعد أن أكد ضعف قطاع الخدمات المخاوف من وتيرة انتعاش الاقتصاد البريطاني.

المصدر: رويترز

## مؤسسة تصنيف ائتماني: احتمال تخلف اليونان عن سداد ديونها بنسبة 50 في المائة

قللت مؤسسة موديز للتصنيف الائتماني مرة أخرى من تقييمها لوضع اليونان المالي، مشيرة إلى أن احتمال أن لا تتمكن من الإيفاء بديونها يبلغ 50 في المائة. وخضعت موديز تصنيف اليونان بثلاث درجات من المعدل (بي 1) إلى (سي أيه 1)، أي أعلى بخمس درجات فقط من معدل الفشل في السداد. ووفقا لمنهج موديز في التقييم، فإن التصنيف الجديد الذي حصلت عليه أثينا يعني أنها معرضة للتخلف عن دفع ديونها أو إعادة جدولتها بنسبة 50 في المائة. في هذه الأثناء تستكمل اليونان مفاوضاتها لسحب الدفعة الخامسة من حزمة الإنقاذ الاقتصادي البالغة قيمتها 110 مليار يورو. وكانت دول الاتحاد الأوروبي وصندوق النقد الدولي قدمت تلك الحزمة لليونان ضمن خطة يتم تنفيذها بين عامي 2010 و2013 لمساعدتها على تجاوز أزمتها المالية. وقال رئيس مجموعة وزراء مالية منطقة اليورو الأسبوع الماضي إن صندوق النقد الدولي لن يصادق على منح اليونان الدفعة الأخيرة من الحزمة المالية ما لم تثبت أثينا إنها ستظل قادرة على السداد خلال الأشهر الـ12 القادمة. وقالت موديز إن السبب الرئيسي الذي دفعها لتخفيض التصنيف اليوناني هو اعتقادها بأن أثينا قد تفشل على الأرجح في الوفاء بالتزاماتها المالية "وفق الجدول الزمني" المتفق عليه. لكن وزارة المالية اليونانية ألقت باللوم في ذلك الأمر على ما سمته "الشائعات الصحفية". وأضافت مصادر المالية اليونانية إن موديز لم تأخذ في حسابها التزام أثينا بإجراءات التقشف التي اتخذتها للعام الحالي. ويدفع صناع القرار الأوروبيون للحصول على موافقة دائني اليونان لتأجيل دفعات السداد المطلوبة من أثينا على المدى القصير. ويأمل الأوروبيون أن لا تعد إعادة الجدولة هذه بمثابة تخلف عن السداد في نظر مؤسسات التصنيف، كونها "إعادة جدولة محدودة".

المصدر: BBC Arabic

5 يونيو 2011

### 7.1 مليار ريال عماني القيمة الإجمالية للودائع الخاصة لدى البنوك التجارية في السلطنة بنهاية مارس الماضي

ارتفعت القيمة الإجمالية للودائع الخاصة لدى البنوك التجارية في السلطنة بنهاية شهر مارس من العام الحالي بنسبة 5.6% إلى 7 مليارات و147 مليون ريال عماني مقارنة بـ 6 مليارات و771 مليون ريال عماني خلال الفترة نفسها من عام 2010م. وذكرت النشرة الإحصائية الشهرية الصادرة عن البنك المركزي العماني "أن القيمة الإجمالية لتلك الودائع بنهاية مارس 2011م تمثلت في ودايع الأجل التي بلغت قيمتها مليارين و458 مليون ريال عماني وودائع التوفير التي بلغت مليارين و176 مليون ريال عماني وودائع تحت الطلب التي بلغت قيمتها مليارين و425 مليون ريال عماني". وأوضحت النشرة إن القيمة الإجمالية لتلك الودائع منها 6 مليارات و593 مليون بالريال العماني و554 مليوناً بالعملة الأجنبية. وعن المؤشرات المصرفية للبنوك التجارية بالنسبة المئوية بنهاية شهر مارس 2011 ذكرت النشرة إن نسبة مجموع النقد والمقاصة إلى الودائع بالريال بلغ مقدارها 13.9% بالمائة في حين بلغت نسبة مجموع النقد والمقاصة إلى إجمالي الودائع 11.8% بالمائة. فيما بلغت نسبة مجموع القروض إلى الودائع 103.7% بالمائة. وبلغت نسبة الودائع بالعملة الأجنبية إلى إجمالي الودائع 14.8% بالمائة في حين بلغت نسبة الموجودات الأجنبية إلى إجمالي الموجودات 10.6% بالمائة أما عن نسبة المطلوبات الأجنبية إلى إجمالي المطلوبات فقد بلغت 8.7% بالمائة. فيما بلغت نسبة الودائع تحت الطلب الخاصة إلى جملة الودائع الخاصة 33.9% بالمائة. وبلغت نسبة رأس المال والاحتياطيات إلى إجمالي الودائع 19.2% بالمائة في حين بلغت نسبة المخصصات والفوائد المحتجزة إلى إجمالي الائتمان حوالي 4.2%.

المصدر: الوطن العماني

### صندوق النقد يتوقع نمو الاقتصاد السعودي 6,5% خلال 2011

قال صندوق النقد الدولي إن من المتوقع أن يسجل الاقتصاد السعودي نمواً قدره 6,5% هذا العام، ارتفاعاً من 4,1% خلال 2010. وأضاف صندوق النقد، في بيان في نهاية مشاورات سنوية مع السلطات في أكبر مصدر للنفط في العالم، أن المؤشرات الرئيسية للربع الأول من 2011 تظهر زيادة في قوة النشاط الاقتصادي ترجع إلى زيادة في إنتاج النفط والمزيد من الإنفاق الحكومي. قال الصندوق إن من المرجح أن يرتفع التضخم في السعودية هذا العام إلى حوالي 6%. وأظهرت بيانات حكومية في 14 مايو الماضي أن التضخم السنوي زاد إلى 4,8% خلال أبريل بسبب ارتفاع تكاليف الغذاء والنقل. وقال الصندوق "الاقتصاد (السعودي) يتجه إلى تحقيق نمو قوي متواصل". ولم يشر بيان الصندوق إلى آثار الاحتجاجات التي اجتاحت الشرق الأوسط وشمال أفريقيا هذا العام على اقتصاد المملكة. وقال صندوق النقد إنتاج النفط (في السعودية) يواصل الارتفاع لتعويض انخفاض في الإنتاج في أماكن أخرى بالمنطقة مضيفاً أنه من المرجح أن تسجل الميزانية وميزان المعاملات الخارجية في السعودية فائضاً قوياً وسط زيادة في إنتاج النفط.

المصدر:الاتحاد الإماراتية

### قطر "مطالبة" بتحسين حقوق العمال وهي تستعد لكأس العالم

قال الاتحاد العالمي لنقابات العمال إن على قطر إن تحسن وضع العاملين فيها وهي تستعد لاستضافة كأس العالم لكرة القدم عام 2022. إلا أن تقريراً صادراً عن الاتحاد قال إنه "لا توجد إشارات" حتى الآن على استعداد قادة قطر لتغيير القواعد للسماح للنقابات بمواجهة المشاكل التي يقول البعض إنها تسمح باستغلال العمال. وقال الأمين العام للاتحاد الذي يتخذ من فيينا مقراً له: "أوضاع العمالة المهاجرة في دول الشرق الأوسط غير مقبولة، وسيكون كأس العالم فرصة لتتركز اعين العالم على قطر ودول المنطقة الأخرى". ويعمل مئات الآلاف من المغتربين، أغلبهم جنوب اسيا، في قطاعات البناء وغيرها في دول الخليج وغالباً لا يتمتعون بأي حقوق. وكانت بعض الحكومات، ومنها قطر والإمارات، بذلت بعض الجهود لتحسين ظروف العمل في السنوات الأخيرة. إلا أن تقرير الاتحاد العالمي لنقابات العمال أشار إلى وجود مشاكل أخرى عتيقة مثل حظر تشكيل النقابات ومسكن العمال المكدسة ونظام الكفيل الذي لا يسمح للعامل بتغيير عمله أو الاستقالة. وأعرب التقرير عن القلق من إن بعض وكالات التشغيل، خاصة في البلاد الآسيوية، يمكن إن تجعل العمال "ضحايا لجشعهم لتحقيق ارباح سريعة".

المصدر: BBC Arabic

### مركز المعلومات : ارتفاع إيرادات قناة السويس 9.15% وودائع الجهاز المصرفي ترتفع بنسبة 5.8%

أكد أحدث تقرير لمركز المعلومات برئاسة مجلس الوزراء ارتفاع عائدات قناة السويس خلال شهر إبريل إلى حوالي 43416 مليون دولار مرتفعة بنحو 9.15% عن مستواها خلال الشهر المناظر له من العام السابق. مشيراً إلى ارتفاع إجمالي الودائع لدي الجهاز المصرفي "بخلاف البنك المركزي في مارس 2011 حوالي 2.949 مليار جنيه مرتفعاً بحوالي 5.8% عن مستواها خلال الشهر نفسه من العام السابق. كما بلغ إجمالي السيولة المحلية في مارس 2011 حوالي 1.988 مليار جنيه مرتفعاً بحوالي 2.11% عن مستواه خلال الشهر المناظر من العام الماضي. كما كشف التقرير عن إن إجمالي الكهرباء المولدة خلال إبريل بلغت حوالي 7.11117 مليون ك.و.س مرتفعاً بنحو 6.1% عن مستواه خلال الشهر المناظر منذ العام السابق. كما بلغ إجمالي استخدامات الكهرباء حوالي 3.9744 مليون ك.و.س بنحو 2.2% عن مستواه خلال نفس الفترة. أشار التقرير إلى انخفاض صافي الاحتياطيات الدولية في نهاية إبريل بحوالي 0.28 مليار دولار منخفضاً بحوالي 3.19% عن مستواه خلال الشهر المناظر من العام السابق أيضاً. كما انخفضت إيرادات نقل ركاب السكك الحديدية إلى حوالي 1.251 مليون جنيه خلال الفترة من يناير إلى إبريل 2011 بحوالي 5.5% عن مستواها خلال الفترة المناظرة من العام السابق كما انخفضت إيرادات نقل البضائع بالسكك الحديدية إلى حوالي 4.89 مليون جنيه بحوالي 9.3% خلال نفس الفترة السابقة أيضاً.

المصدر:الجمهورية المصرية

### افتتاح الخط الأخضر لمترو دبي في سبتمبر المقبل

يدشن الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي في شهر سبتمبر المقبل، التشغيل الرسمي للخط الأخضر لمترو دبي الذي يبلغ طوله 23 كيلومتراً، ويضم 18 محطة، بالإضافة إلى محطتي الاتحاد وخالد بن الوليد المشتركين مع الخط الأحمر، وسيتم افتتاح جميع المحطات باستثناء محطتي الجداف والخور، نظراً لعدم اكتمال تنفيذ المشاريع العقارية التي تخدمها هاتين المحطتين، على الرغم من جاهزية المحطتين للتشغيل. أعلن ذلك مطر الطاير رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذي لهيئة الطرق والمواصلات، وقال إن انجاز مشروع مترو دبي الحيوي، يأتي تنويجاً للدعم والرعاية المستمرة لصاحب السمو محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي - رعاه الله - في النهوض بإمارة دبي في مجال البنية التحتية، كما يأتي ترجمة للخطة الإستراتيجية لهيئة الطرق والمواصلات المنبثقة من خطة دبي الإستراتيجية عام 2015 لقطاع البنية التحتية، والرامية إلى توفير نظام طرق ونقل متكامل يضمن انسيابية الحركة ويوفر أفضل مستويات السلامة لكافة مستخدمي النظام. وأضاف، "سيتم افتتاح 16 محطة على الخط الأخضر، وهي محطة (اتصالات) التي تقع في منطقة القصيص، على مقربة من شارع الإمارات، وتعتبر نقطة انطلاق المترو، وتم ربطها بمبنى مواقف للمركبات متعدد الطوابق، يتسع لقرابة 2350 مركبة، إضافة إلى محطة للحافلات، لتشجيع الجمهور على استخدام المترو في التنقل داخل إمارة دبي، وروعي عند التصميم تخصيص مساحات لحافلات المواصلات العامة لتغذية المحطة بالركاب، إلى جانب انسيابية الحركة واستيعابه لعدد كبير من الحافلات في وقت واحد، كما روعي في مبنى المواقف ربطه بجسور مكيفة للمشاة في الجانب المقابل للشارع، التي تؤدي إلى محطة المترو، إضافة إلى وضع كل معايير السلامة الضرورية لحركة الركاب داخل مبنى المواقف، المحطة التالية هي محطة القصيص بالقرب من مبنى وزارة التربية والتعليم، والإدارة العامة للدفاع المدني، ومركز الطوار الذي يضم العديد من مراكز الخدمات الحكومية، بعدها محطة المنطقة الحرة لمطار دبي، وتخدم مطار دبي الدولي (المبنى رقم 2)، والمنطقة الحرة لمطار دبي".

المصدر: منتدى الإمارات الاقتصادي

### البنوك تشكو النظام الجديد للقروض .. و"المصرف المركزي" يصر على حماية للأفراد

صرح مصدر مسؤول في أحد البنوك الوطنية أن البنوك شكت للمصرف المركزي خلال الاجتماع التشاوري الثاني الذي جمعها الأسبوع الماضي من تراجع عملياتها وعائداتها من الخدمات المقدمة للأفراد بشكل ملحوظ خلال شهر مايو/أيار الماضي نتيجة لتطبيقها لنظام القروض الشخصية الجديد وتعليمات المركزي بشأن الرسوم والتسويق عبر الهاتف منذ مطلع مايو. وشدد المركزي على أنه سيعتمد آليات رقابية صارمة للتأكد من تطبيق النظام، تاركاً تحديد العقوبات والغرامات المناسبة للمخالفين له بيد إدارة الرقابة في ضوء القوانين والتشريعات النافذة في هذا الشأن. وبحسب المصدر ذاته الذي حضر الاجتماع لم يظهر المصرف المركزي أي نية لبحث تأجيل أو إعادة نظر في النظام الجديد، مؤكداً بذلك إصراره على عدم الرجوع عن تطبيق هذا النظام، خاصة وأنه أصدره بعد دراسة مطولة لأوضاع القطاع، وتلقيه العام الماضي نحو 2500 بلاغ يعترض أصحابها على معاملات البنوك المالية والمصرفية. ووفقاً للبيانات الصادرة عن المصرف المركزي، فقد تمت القروض الشخصية الاستهلاكية بنسبة 125% خلال أربع سنوات لترتفع من 29 مليار درهم مطلع عام 2007 إلى 65,2 مليار درهم بنهاية 2010، فيما نمت إجمالي القروض الشخصية بنسبة 9% وفق المقارنة ذاتها حتى وصلت إلى 247 مليار نهاية 2010. وكانت مصادر مصرفية قد أكدت لـ "الخليج" الشهر الماضي، تضاعف حجم القروض الاستهلاكية وتمويلات السيارات التي قدمتها البنوك خلال شهر ابريل مقارنة بشهر مارس الذي سبقه، حتى أن بعض البنوك ومعارض السيارات بقيت تعمل حتى ساعة متأخرة في الأيام الأخيرة، حرصاً على إتمام أكبر قدر ممكن من المعاملات قبل تطبيق النظام الجديد.

المصدر: الخليج

### خبراء مصرفيون يستبعدون "الأموال الساخنة" من ارتفاع السيولة

أكد خبراء مصرفيون تقاؤلهم حيال استقرار سيولة القطاع المصرفي واستبعدوا أن يكون الارتفاع اللافت في مستوى السيولة المصرفية خلال الفترة الأخيرة مؤقتاً أو ناتجاً عن أموال ساخنة. قال حسان جرار رئيس خدمات الشركات لدى بنك "ستاندرد تشارترد" لـ "الخليج" إن هناك تحسناً واضحاً في حجم السيولة في القطاع المصرفي بالدولة خاصة خلال الأشهر الأخيرة، وعزا هذا التحسن إلى أمرين الأول هو حرص البنوك على تقليص الإقراض لفترة طويلة، ما أسهم في تعزيز مستوى السيولة لديها إضافة إلى ارتفاع مستوى الودائع، وتسديد استحقاقات التسهيلات الائتمانية المصرفية السابقة الأمر الذي قلص حجم القروض في حسابات البنوك. واستبعد جرار أن تكون هناك مبررات للتخوف من دخول أموال ساخنة إلى القطاع أو أن تكون السيولة التي دخلت القطاع في الأونة الأخيرة مؤقتة، وقال: "لم نر مبالغ ضخمة تعرق السوق، كما أن السيولة التي دخلت من الدول التي تعاني توتراً في أوضاعها السياسية في المنطقة لا نذكر، ما يعني أنه ما من مبرر للتخوف حيال استقرار سيولة القطاع المصرفي". وكانت الودائع المصرفية قد ارتفعت في نهاية مارس/آذار الماضي إلى 1,11 تريليون درهم أو ما يزيد على 105% من إجمالي قروض القطاع المصرفي "1,05 تريليون درهم". ويتوقع الخبراء أن يسهم تحسن السيولة المصرفية في تشجيع البنوك على العودة للإقراض من جديد خاصة مع وجود أجواء ثقة عامة حيال استقرار السيولة الجديدة.

المصدر: الخليج

5 يونيو 2011

### دبي الـ 35 عالمياً في جودة مواصفات الطرق .. 68 مليار درهم استثمارات الإمارات في سكك الحديد

يصل حجم استثمارات الإمارات في مشاريع السكك الحديدية إلى نحو 68 مليار درهم منها مشروع خط السكك الحديدية لربط كافة إمارات الدولة والذي تتجاوز تكلفته 2.4 مليار درهم، بحسب غيوم بيبويه رئيس مجموعة القطارات الفرنسية إس إن سي إف، رداً على أسئلة "الخليج". قال بيبويه عن حجم أعمال شركة سيسترا التابعة للمجموعة والعاملة في مشاريع السكك الحديدية في مترو دبي وترام الصفوح: إن حجم أعمال الشركة في الإمارات يتراوح بين 50 و60 مليون يورو (267 مليون درهم - 320 مليون درهم) سنوياً. وأضاف رداً على منافسة مشاريع البنية التحتية في الطرق والمواصلات في الإمارات ومناظرتها لمستوى مشاريع في دول أوروبية، أن العديد من المشاريع التي تم تنفيذها في الإمارات تجاوزت مستواها مشاريع في دول أوروبية عريقة وعلى رأسها مشروع مترو دبي البالغ حجم الاستثمارات فيه نحو 28 مليار درهم، وهو المشروع الذي انفردت به دبي على قائمة المشاريع من هذا النوع في المنطقة ككل، هذا إضافة إلى مشروع ترام نخلة جميرا وترام الصفوح الذي يتم العمل به حالياً. وقال بيبويه: إن الإمارات لديها طموحات كبيرة في ما يتعلق بمشاريع السكك الحديدية التي ستسهم في رفع معدلات التنمية عبر ربط الدولة ككل بمشاريع سكك حديدية مخصصة للمواصلات العامة وللأغراض التجارية والصناعية كذلك، الأمر الذي سيوفر على الإمارات مشكلات ازدحام الطرق بالشاحنات وخفض الحوادث التي تسببها وكذلك كون مشاريع السكك الحديدية أقل إضراراً بالبيئة. وأوضح بيبويه على سبيل المثال لا الحصر أن جهود هيئة الطرق والمواصلات أسهمت في تطوير شبكات الطرق ومرافق وأنظمة النقل الجماعي في حصول إمارة دبي على المرتبة الـ 35 دولياً في ما يتعلق بجودة وتنظيم ومواصفات البنى التحتية والالتزام بالمعايير الدولية، طبقاً لتقييم مؤسسة عمداء المدن العالمية وهو لاشك إنجاز جيد يصب في مصلحة جودة مشاريع النقل والمواصلات في الإمارات ككل.

المصدر: الخليج

### وفقاً لضوابط صارمة وبهدف ترسيخ عالمية الدولة .. دبي تدرس منح إقامة لملاك العقارات

كشفت مصادر رفيعة المستوى عليمه لـ «البيان» عزم الجهات المختصة في دبي منح إقامة لملاك العقارات في الإمارة وفقاً لتشريع يصدر قريباً ويراعي جملة قضايا مهمة أبرزها عدم المساس بالمصلحة العليا وحمايتها، وتعزيز الشفافية في السوق وتطبيق ممارسات تواكب وترسخ عالمية وعروبة الإمارة والدولة، وتطبيق ممارسات مستدامة تهدف إلى تعظيم الموارد وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر وضخ جرة كبرى من النشاط إلى السوق العقاري. وأوضحت المصادر بأن تلك الجهات (تواصل اجتماعاتها ونقاشاتها المعمقة مع الجهات ذات العلاقة في القطاعين الخاص والحكومي بهدف الوصول إلى أفضل آلية للإقامة المقترحة وبما يسمح بتسريعها في إطار قانون يصدر قريباً). وكانت دعوات عديدة صدرت من السوق العقاري لجهة البحث عن آليات بديلة تسمح بمنح ملاك العقارات تأشيرات إقامة من شأنها أن تنقل مستويات نمو السوق إلى معدلات عالية وتعود بالفائدة على الاقتصاد الوطني. ولفتت المصادر إلى أن (الآلية التي يجري مناقشتها رهنًا تقترح قيام مالك العقار بتأسيس شركة (لأغراض خاصة محددة) في المنطقة الحرة ومن ثم تقوم هذه الشركة بتملك العقار ليسمح لصاحبها بالتقدم لطلب الحصول على إقامة على أساس ملكيته للشركة وليس للعقار). وأكدت المصادر بأن الجهات المعنية ناقشت أيضاً (تحديد مستوى دخل مالك العقار ووظيفته وسعر العقار الذي يسمح للمالك بتأسيس الشركة وقيمة رسوم تأسيس تلك الشركة وعدد مرات تجديد الإقامة وآلية تطبيق معايير الحوكمة على تلك الشركة لضمان حماية المصلحة العليا). ورداً على سؤال لـ «البيان» حول مدة الإقامة أجابت المصادر (بأن مدة الإقامة مرتبطة ببقاء العقار مملوكاً لتلك الشركة فإذا ما قرر مالك العقار بيع عقاره فذلك يعني إلغاء رخصة الشركة وتعني ضمناً إلغاء الإقامة) ولن يتمكن مالك العقار من بيع عقاره خارج الشركة التي أسسها إذ إن العملية تخضع لضوابط صارمة من عدة جهات وسلطات رسمية. وشددت على أن (منح الإقامة على هذا الأساس تسمح للجهات المختصة بالمرونة في تحقيق انتقائية تخدم المصلحة العليا إذ إن امتلاك العقار لوحده لا يبرح كفة المالك لنيل الإقامة فالهدف ليس لدى تلك الجهات أن يكون المتقدم للحصول على الإقامة من الكفاءات ويشكل قيمة مضافة للمجتمع ولا تقتصر كفاءته على مستواه المادي فقط).

المصدر: البيان



5 يونيو 2011

## متطلبات إدارة وتمويل الطرق على أسس تجارية

المفهوم الأكثر جدية حديثاً هو إدخال الطرق في مجال السوق ووضعها على أساس الاستخدام مقابل رسوم وبالتالي إدارتها وفقاً للأسس التجارية. إلا أن هذا الأمر يلزم لتطبيقه بعض الوقت بسبب الاحتكارات الحكومية للطرق وكذلك ضرورة القيام بمجموعة من الإصلاحات التكميلية الرئيسية تمثل متطلبات ضرورية لنجاح عملية التحول المقصودة و سوف نقوم بطرحها بشيء من التفصيل.

### المطلب الأول تحديد ووضوح المسؤوليات الإدارية:

يتعين أن يتم تحديد الجهة المسؤولة عن إدارة الطرق وكذلك المهام التي يجب أن تكلف بها والتي قد تكون هيئة حكومية مركزية أو هيئة حكومية محلية أو مجموعة مشتركة أو كيان خاص ومسئولياتها تحدد غالباً وفقاً للتصنيف الوظيفي للطرق مع مراعاة تغيير الفئة الوظيفية ويكون ذلك عادة من هيئة أدنى إلى هيئة أعلى مستوى من حيث التصنيف أو العكس وفي الغالب سوف تظهر مشكلة تحديث أنظمة تصنيف الطرق بمعنى أن الطرق الجديدة قد لا تكون محددة بجهة معينة أو قد يتم التصنيف لطرق قائمة ولكن بشكل غير ملائم وبالتالي يلزم حل هذه المشكلة في هذه المرحلة من خلال جرد الطرق وتعيين هيئة قانونية تابعة لها تقسم شبكة الطرق إلى ثلاثة أو أربعة مستويات وظيفية وفقاً لدرجات متجانسة بهدف وضع مجموعة من الأهداف الإدارية المشتركة في مجالات الإنشاء والصيانة وغيرها. تعد تحديد المسؤولية الإدارية ضرورية وهامة لمحاولة إحداث نوع من التوفيق بين ثلاثة أهداف متعارضة الأول محاولة التوفيق بين المستويات الوظيفية المختلفة والثاني محاولة تحديد المسؤولية الإدارية بشكل يتناسب مع الهيكل الإداري للدولة والذي يتجه حديثاً إلى نقل المسؤولية من الحكومة المركزية إلى السلطات المحلية والثالث السعي نحو تحديد وتعيين المسؤولية للهيئات في الجوانب المالية والفنية بهدف إدارة الطرق بفعالية. وفي العادة يتم تقسيم المسؤوليات بحيث تتحمل الحكومة المركزية مسؤولية القضايا المتصلة بمشكلة الطرق بشكل عام مثل تنظيم أوزان الشاحنات إما القضايا ذات الصلة المحلية مثل إدارة ازدحام الطرق داخل المدن فتصبح مسؤولية الحكومة المحلية. ومن الجدير بالذكر أن بعض هذه المهام قد تحول إلى مستويات حكومية أخرى أو حتى إلى القطاع الخاص مثل مسؤولية الفحص الدوري وإشارات وعلامات المرور وكذلك تطبيق مبدأ المحور الوزن. لقد تطورت كثيراً الوظائف الموكولة إلى هيئات الطرق وخاصة الرئيسية إلا أن هذا التطور لم يصاحبه إصلاحات قانونية تجعل عمل هذه الهيئات أكثر فاعلية مما عليه في بعض الدول مما جعل دول أخرى تقصر مسؤولية هذه الهيئات على الطرق الرئيسية فقط وأنشئت هيئات أخرى لها صفة الاستقلالية تقوم بإدارة الطرق على أسس تجارية وتدار من خلال القطاع العام والقطاع الخاص ورجال أعمال وممثلون لمستخدمي الطرق وغالباً ما ينظم عمل هذه الهيئات من خلال عقد أداء مع الوزارة المختصة يأخذ صفة العمل التجاري حيث يحدد التزام هيئات الطرق والاستراتيجيات التي يلزم تحقيقها وتعيين المسؤولية الإدارية بطريقة واضحة وشفافة أما المعايير المستخدمة فقد تدار من خلال سلطة الطرق الرئيسية أو من خلال القطاع الخاص بموجب عقد يأخذ أحياناً شكل حقوق الامتياز بنظام (B.O.T) وفقاً لهذا المطلب فيما يتعلق بإدارة الطرق داخل المناطق الريفية من المجدي اقتصادياً أن يتم تشغيلها من خلال هيئات مشابهة لتلك التي تدير طرق رئيسية إلا أن ذلك نادراً ما يحدث بسبب افتقار هذه المناطق إلى القدرة المالية والموارد الكافية لإدارة هذه الطرق بكفاءة وفاعلية وتقديم معايير فنية مقبولة، ويصبح من الأفضل في مثل هذه الحالات الاعتماد على أحد البدائل الثلاثة التالية إما تحويل هذه الطرق إلى وزارة حكومية أو هيئة ريفية محددة الأهداف أو إدارة تتم من خلال مشاريع متخصصة في هذا الشأن أو قيام الحكومة المحلية بتحويل الطرق إلى هيئة بموجب عقد قطاع خاص. كذلك يتعين تحديد مسؤولية الجهة التي تختص بالتعامل مع الآثار البيئية المرتبطة بالطرق وبحركة مرور السيارات ذلك إن مشروعات الطرق الجديدة قد تهمل بغير قصد وتتلف البيئة وتغير مواقع بعض السكان وبالتالي ينبغي على هيئات الطرق أن تقوم على الأقل بتحمل مسؤولية إدراك الآثار البيئية المحتملة من جراء تنفيذ مشروعات الطرق لتعمل على تقليل هذه الآثار إلى أدنى حد ممكن. الأسلوب المعتاد هو التأكد من أن مشروعات الطرق الجديدة تخضع لشكل معين من أشكال تقييم هذه الآثار وهو أمر متعارف عليه دولياً ولكنه يحتاج إلى تعزيز وتوسع وتقع هذه المسؤوليات على عاتق وزارات البيئة والطاقة والمالية، ويمكن لهيئات الطرق أن تلعب دوراً ثانوياً في المساعدة على التخفيف من الآثار البيئية المرتبطة بحركة المرور من خلال حواجز الصوت واستخدام مناظر جمالية على امتداد الطريق.

### المطلب الثاني تعديل مفهوم ملكية الطرق

يتحدد مفهوم ملكية الطرق من كونها وسيلة لمنح السلطة وتحفيز الأفراد ليكون لهم دور فعال ونشط في إدارة الطرق يساهم في حل مشكلة تمويل الطرق من خلال زيادة الضرائب أو تعديل بنود الميزانية العامة للدولة، أي يجعل وزارة المالية تملك الأداة لزيادة الإيرادات المخصصة لتمويل صيانة الطرق كون مستخدمي الطرق لديهم أسباب جيدة لإنفاق موارد مالية أكبر لصيانة الطرق يضاف إلى ذلك أن مستخدمي الطرق قد يكون لديهم الرغبة في دفع مقابل استخدام الطرق بشرط ألا تستخدم هذه المدفوعات إلا في الطرق وهو ما يعرف بمفهوم المنفعة الذاتية وهو جزء من نظام السوق والذي يقوم بتشجيع هيئات الطرق على استخدام مواردها بكفاءة ومنعها من إساءة استخدام سلطتها الاحتكارية وبالتالي مفهوم الملكية الجديد للطرق يعتمد على زيادة التمويل وضبط السوق. إن اقتناع مستخدمي الطرق بأن الحكومة تحاول تلبية احتياجاتهم سوف يؤدي بالضرورة إلى دعم المبادرات المصممة لتحسين قطاع الطرق وبالتالي تصبح الملكية نوع من الشراكة بين الحكومة ومستخدمي الطرق لتحسين السلامة. هناك جانب آخر في تعديل مفهوم ملكية الطرق يتمثل في أن المؤسسات التي تنوب عن مستخدمي الطرق يصبح هدفها تحديد آلية ملائمة لإقامة علاقة شراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص من خلالها المساعدة على وضع الأولويات لقطاع الطرق في حين يقوم



5 يونيو 2011

مستخدمي الطرق بتعزيز الدعم الحكومي و الاهتمام بالاعتبارات الفنية وتملك الكثير من الدول العديد من هذه المؤسسات مثل غرف التجارة والتجمعات الهندسية ومؤسسات النقل ومعاهد التدريب التابعة للنقل والمجالس الاستشارية للنقل واتحادات عمال النقل وغيرها، وتتميز هذه المؤسسات بكفاءة التنظيم والاهتمام الكبير بحالة الطرق والتأثير الواسع داخل المجتمع. ويتمثل دور مستخدمي الطرق في الدور الاستشاري أو التنفيذي داخل الإدارة ككل أو في إدارة أجزاء من شبكة الطرق، في معظم دول العالم توجه الدعوة لأطراف خارجية للمشاركة في هيئات استشارية متخصصة يكون هدفها مراجعة برامج أبحاث الإدارات خاصة الطرق وبرامج التدريب ومعايير تصميم الطرق وتعرف بالمجالس الوطنية لسلامة الطرق وهي مجالس تضم أفراد من قطاعات واسعة من منظمات القطاع الخاص، هذه المجالس تحاول تنسيق أنشطة مختلف المنظمات ذات العلاقة بموضوع السلامة على الطرق كما أنها توجه النصيح والمشورة لوزارة النقل حول العديد من الأمور المتصلة بالسلامة على الطرق. وتنتقد هذه المجالس في ضعف الصيغة القانونية خاصتها بالإضافة إلى قلة الاعتمادات المالية وفعاليتها وخاصة في المناطق الريفية بسبب التمثيل الضعيف لمستخدمي الطرق داخل هذه المجالس نظراً لكون من يمثل داخل هذه المجالس أفراد ليس لهم علاقة مباشرة بالطرق كالشرطة على سبيل المثال. يتضمن هذا المتطلب تعديل في تشكيل هيئة الطرق هذا التعديل قد يتم بموجب تشريعات قائمة بالفعل أو بموجب أمر وزاري أو رئاسي أو بموجب تشريعات جديدة. والشكل الغالب حديثاً هو منح الوزير المسؤول الصلاحية لإنشاء مثل هذه الهيئة بالإضافة إلى إمكانية إنشاء هيئات استشارية وتنفيذية مع وضع الضمانات التشريعية الكافية بشرط ألا تتحول الهيئات الاستشارية إلى هيئات تنفيذية مستقلة مع مرور الوقت كما حدث في بعض الدول. أما عن تشكيل هذه الهيئة فيجب أن تضم قاعدة عريضة من أفراد لهم اهتمامات في إدارة الطرق يمثل البعض منهم الإدارة الحكومية المركزية والمهتمة بشئون الطرق مثل وزارة المالية والنقل والزراعة بالإضافة إلى أفراد غير حكوميين من مستخدمي الطرق ورجال الأعمال وأفراد في صناعة النقل وأفراد من ذوي الاهتمامات الهندسية والزراعية والمحاسبية والقانونية، بالإضافة إلى أعضاء من الإدارات المحلية خاصة الأقاليم. في كثير من دول العالم يتم تشكيل هذه الهيئة بصورة واضحة تؤدي إلى تضيق حدود الخلافات، وذلك من ذلك أسلوبين: الأول أن كل عضو يمثل جهة أو مؤسسة محددة، والثاني يعرف بالتركيب الثلاثي المتوازن للهيئة حيث أن ثلث أعضائها يمثلون إدارات حكومية وثلث الثاني يمثلون مستخدمي الطرق وثلث الثالث يمثل أعضاء من الحكومة المحلية والصفة الضرورية في تشكيل هذه الهيئة هي المرونة بشكل يفتح المجال لحدوث تطور في تركيبها بما يتماشى مع الاحتياجات المتغيرة للطرق بحيث تقدم آلية جديدة لحل أي خلافات داخل هذه الهيئة ولكن المشكلة الأكثر وضوحاً في مثل هذه الهيئات هي صعوبة الحكم على كيفية عملها، نظراً لكونها تتصرف بتكتم شديد ولا ترغب في الكشف عن مضمون اجتماعاتها ولعل السبب في ذلك يعود إلى تمثيل الوزير أو مندوبه داخل الهيئة و يصبح الميل هو تجنب المسائل الخلافية والبعد عن انتقاد الهيئة وتصبح مهمة الجميع بذل أقصى الجهد لثقادي وقوع أي نوع من المجابهات من خلال استشارة الوزير حول أعمال الهيئة بشكل دوري ومنتظم. كذلك تحتوي هذه الهيئات على لجان فرعية يقع على عاتقها القيام بمجموعة من الأعمال الجوهرية، ويتم دعوة العديد من المتخصصين للمشاركة في هذه اللجان وأحياناً ينحصر نشاطها في معالجة الأمور البيئية بينما في دول أخرى تكون مهامها إدارة صناديق الطرق وتقديم المشورة للوزير المختص أو تقديم اقتراحات خاصة بصيانة الطرق ومراجعة مسودات اتفاقيات العقود والعروض المقدمة. وأخيراً يتم تشكيل الهيئة وفقاً للنظام التشريعي السائد مع مراعاة وجود بنود واضحة للعلاقة بين الهيئة والوزارة من حيث مصادر التمويل والمهام والظروف التي يمكن للوزير أن يتجاوز فيها هذه المهام بقرارات محددة ويطلب من الهيئة عادة تقديم ميزانية وحسابات ختامية سنوية تتضمن معلومات عن سياسات الطرق والأنشطة الخاصة بالعام الماضي.

## المطلب الثالث ضمان تدفق موارد مالية كافية:

يتضمن ذلك وضع السياسات السعرية وتحديد السياسات اللازمة لاستعادة التكلفة الخاصة بالطرق وكذلك تطوير نموذج الهدف منه تنمية الكفاءة الاقتصادية للطرق بشكل يضمن توافر إيرادات مالية كافية على المدى الطويل كذلك يجب أن تعمل سياسات التسعير واستعادة التكلفة على دخول الطرق في نطاق السوق من خلال وضع أسعار واضحة وربط الإيرادات بالمصروفات ويشتمل هذا المتطلب أيضاً على عرض الأدوات المستخدمة لتحديد تكلفة استخدام الطرق وكذلك المبادئ الاستراتيجية التي يمكن الاعتماد عليها في سياسات التسعير واستعادة التكلفة التي تطبق في مجال الطرق .

أ. الأدوات المستخدمة لتحديد تكلفة استخدام الطرق

ب. التسعير وسياسات استعادة التكلفة

ج. إدارة مستقلة لإيرادات الطرق

وستتناول كلا منها بالتفصيل في العدد القادم