

نشرة اقتصادية مالية تصدر عن إدارة الدراسات الاقتصادية والمالية بـ دائرة المالية - حكومة دبي



نخيل تحصل على موافقة 98% من البنوك الدانئة على إعادة الهيكلة

قالت شركة نخيل الإماراتية للتطوير العقاري المثقلة بالديون يوم الخميس أنها حصلت على موافقة ما يزيد عن 98 في المائة من البنوك الدانئة على خططها لإعادة الهيكلة. وقالت الشركة في بيان أنها تتوقع الحصول على موافقة البنوك المتبقية في الأيام القليلة القادمة حيث ستمضي قدما في استكمال مرحلة إعادة الهيكلة التي تتضمن إصدار سندات إسلامية (صكوك) للدائنين التجاريين. وبمقتضى خطة إعادة الهيكلة فإن الدائنين التجاريين سيتلقون 40 في المائة من مستحقاتهم من نخيل نقدا و60 في المائة في صورة صكوك بقيمة 1.63 مليار دولار من المتوقع أن تصدرها الشركة بنهاية النصف الأول من العام. وقالت نخيل في مارس أن 91 في المائة من دائنيها التجاريين وافقوا على الصفقة لكنها تحتاج إلى موافقة 95 في المائة منهم كحد أدنى لخطة إعادة الهيكلة حتى تستطيع تنفيذ مقترحات الخطة. وكانت نخيل تقف في وسط الازدهار العقاري في دبي بمشروعات على شكل نخيل وخريطة العالم. وجاء تعثر الشركة في تلبية التزامات ديونها في أعقاب الانهيار العقاري وأزمة الإقراض العالمية ليساهم في تفجر أزمة ديون إمارة دبي في عام 2009.

تعليق

أوضحت شركة نخيل العقارية في العام 2010 ملامح خطة إعادة الجدولة التي ستمكنها من سداد ديونها كاملة للدائنين من خلال تسديد 40 في المائة من قيمة الأصول نقداً وتسديد 60 في المائة على شكل سندات قابلة للتداول في الأسواق بسعر فائدة تجاري. وقالت إن كلا من دائني «نخيل» التجاريين الأفراد سيحصلون قريباً على دفعة نقدية تصل إلى 500 ألف درهم، حيث إن نصف عدد المقاولين تصل قيمة مستحقاتهم إلى نحو 500 ألف درهم، فستتم تسوية كامل مستحقاتهم. وفيما يخص مستحقات البنوك تتضمن الخطة أن يحصل المقرضون المضمونون بموجب التسهيلات الائتمانية المؤتلفة والخاصة ببنوك الدائنين والثنائية على 100 في المائة من قيمة أصول ديونهم والفوائد المستحقة أو الأرباح عبر عملية إعادة جدولة وتمديد آجال استحقاق التسهيلات الائتمانية القائمة بأسعار فائدة مرتبطة بسعر فائدة «إيبور/ ليبور». وفيما يخص حملة الصكوك، فإنه في حال حصول الاقتراح على دعم كاف، فإن صكوك نخيل التي تستحق عامي 2010 و2011 ستدفع في مواعيد استحقاقها المحددة، أما البنوك الدانئة غير المضمونة فسيحصل حملة سندات نادي تسهيل إجارة الائتماني غير المضمون التابع لنخيل على نسبة 100 في المائة من قيمة أصول ديونهم والفوائد المستحقة عليها أو الأرباح، عبر تسهيلات ائتمانية جديدة، مع بقاء أي دعم ائتماني قائم ومقدم من قبل الغير في مكانه. وقالت «نخيل» إن صندوق دبي للدعم المالي يقترح تحويل قرض بقيمة 1.2 مليار دولار أمريكي سبقواً منحه لشركة نخيل إلى أسهم فيها. وسيقوم الصندوق بتحويل المبلغ الجديد بثمانية مليارات دولار إلى أسهم في الشركة مرهوناً بإتمام عملية إعادة هيكلة نخيل ودبي العالمية بنجاح. وارتفعت سندات «نخيل» في حين تراجع تكلفة التأمين على ديون دبي بعد الكشف عن خطة الهيكلة. وقفزت سندات نخيل الإسلامية المقومة بالدرهم استحقاق (مايو) 2010 بواقع 24.5 نقطة إلى 94.5 في حين ارتفعت السندات الإسلامية المقومة بالدولار استحقاق (يناير) 2011 بواقع 36.75 نقطة إلى 92، وهو أعلى مستوى منذ (يوليو) 2008. وبحسب مؤسسة ماركت انحدرت تكلفة التأمين على ديون دبي من خطر عدم السداد لمدة خمس سنوات 60 نقطة أساس إلى 360 نقطة أساس. وهذا أدنى مستوى منذ 24 (نوفمبر) 2009 أي قبل يوم من إعلان دبي العالمية عن طلب تجميد أقساط ديون. كذلك ارتفعت أصول أخرى مرتبطة بدبي، وارتفعت السندات الإسلامية لـ «نخيل» استحقاق 2014 بواقع 1.69 نقطة إلى 69.5، وزادت السندات الإسلامية لـ «موانئ دبي العالمية» استحقاق 2017 بواقع 1.74 نقطة إلى 92.5، وتراجعت تكلفة التأمين على ديون «موانئ دبي العالمية» لمدة خمس سنوات 40 نقطة أساس إلى 340 نقطة أساس، وعلى ديون العاصمة الإماراتية أبو ظبي أربع نقاط أساس إلى 105 نقاط أساس.

المصدر: رويترز



الدولية

ارتفاع واردات الصين من النفط بنسبة
20.8%

صفحة 02

المركزي الأوروبي يترك أسعار الفائدة
عند 1.25% كالمعتاد

صفحة 02



الاقليمية

مبيعات العقارات الكويتية تصل لأعلى
مستوياتها منذ 2007

صفحة 03

مسئول خليجي يدعو إلى تنويع
احتياطات البنوك المركزية بالمنطقة

صفحة 03



الهوية

المصارف الإسلامية تستحوذ على 20%
من الأصول المصرفية بالإمارات

صفحة 04

دبي تستأثر بنحو 70% من الشحن
الجوي في الشرق الأوسط

صفحة 05

المقال الأسبوعي
متطلبات إدارة وتمويل الطرق على أسس
تجارية

صفحة 06



12 يونيو 2011

ارتفاع واردات الصين من النفط بنسبة 20.8%

ذكرت بيانات أصدرتها الحكومة الصينية أن واردات الصين من النفط الخام في مايو الماضي ارتفعت بنسبة 20.8 في المائة مقارنة بالعام الماضي لتصل إلى 21.55 مليون طن أي 5.10 مليون برميل يوميا. وذكرت إدارة الجمارك في بيان صحافي أن هذه النسبة تتساوى مع النسبة التي وصلت إليها الواردات في شهر ابريل والتي بلغت فيها الواردات 21.54 مليون طن أي 5.27 مليون برميل يوميا. وفي الأشهر الخمس الأولى من هذا العام قامت الصين بتوريد 106.51 مليون طن أي 5.17 مليون برميل يوميا محققة بذلك ارتفاعا بنسبة 11.3 في المائة مقارنة بنفس الفترة من عام 2010. وذكرت وكالة أنباء الصين الجديدة (شينخوا) في وقت سابق من هذا العام ان الصين وهي اكبر مستهلك للطاقة في العالم وردت نسبة 56 في المئة من نفطها في عام 2010. وتتوقع بكين أن يبلغ الناتج السنوي للنفط المكرر في عام 2015 نحو 6.23 مليون برميل يوميا بزيادة قدرها مليوني برميل يوميا عن الطاقة التكريرية الحالية. بالإضافة إلى ذلك ستقوم الصين بتعزيز عمليات تنقيب وإنتاج النفط المحلي خلال السنوات الخمس القادمة لتتمكن من إنتاج أربعة ملايين برميل يوميا من النفط الخام.

المصدر: : كونا

البنك المركزي: الاقتصاد الأميركي ينمو لكنه يبطئ في بعض المناطق

اعتبر الاحتياطي الفدرالي الأميركي (البنك المركزي) أن الاقتصاد يواصل النمو في الولايات المتحدة على الرغم من التباطؤ المسجل في بعض المناطق. وقال البنك أن "النشاط الاقتصادي واصل النمو بشكل عام لكن عددا صغيرا من المناطق دل على بعض التباطؤ". واجري هذا التقرير بشأن الظروف الاقتصادية على قاعدة معلومات نقلها 12 مكتبا إقليميا تابعا للاحتياطي الفدرالي الأميركي وفقا للملاحظات التي جمعتها هذه المكاتب على الأرض والاتصالاتها مع أوساط الشركات من منتصف نيسان/ابريل حتى 27 مايو. وأوضح البنك المركزي الأميركي أن النمو تباطأ في أربع مناطق في وسط شرق البلاد وتسارع في منطقة دالاس (جنوب) و"بقي ثابتا" في الامكنة الاخرى.

المصدر: : اف ب

المركزي الأوروبي يترك أسعار الفائدة عند 1.25 % كالمتوقع

قرر البنك المركزي الأوروبي ترك أسعار الفائدة عند 1.25 بالمائة كما كان متوقعا وذلك قبيل مؤتمر صحفي يعتقد محللون أنه سيتضمن إشارة إلى رفع الأسعار في الشهر المقبل. وبلغ التضخم السنوي في منطقة اليورو 2.7 بالمائة الشهر الماضي وهو أعلى كثيرا من المستوى المستهدف للمركزي الأوروبي في الأجل المتوسط الذي يقل قليلا عن اثنين بالمائة. وكان 74 خبيرا اقتصاديا قد توقعوا بالإجماع أن يترك البنك أسعار الفائدة دون تغيير عند 1.25 بالمائة بعدما رفعها في ابريل نيسان للمرة الأولى منذ عامين

المصدر: : رويترز

انخفاض التضخم في ألمانيا إلى 2,3% الشهر الماضي

تراجع معدل التضخم السنوي في ألمانيا إلى 2,3% خلال مايو، لكنه ظل فوق الرقم المستهدف من جانب البنك المركزي الأوروبي لأسعار المستهلكين. وقال مكتب الإحصاء أمس إن التضخم في أكبر اقتصاد في أوروبا بلغ 2,4% في أبريل. ويهدف البنك المركزي الأوروبي إلى بقاء التضخم في منطقة اليورو التي تضم 17 دولة دون 2% أو قريبا منها. يأتي صدور البيانات عقب إشارة البنك المركزي الأوروبي اعترامه رفع أسعار الفائدة مجدداً خلال الشهر المقبل على أقرب تقدير للمساهمة في احتواء الضغوط التضخمية في منطقة اليورو. وكان البنك، ومقره فرانكفورت، أقدم على أول زيادة في تكاليف الإقراض منذ حوالي ثلاث سنوات في أبريل عندما رفع سعر إعادة التمويل القياسي بمقدار ربع نقطة مئوية ليصل إلى 1,25%.

المصدر: : د ب أ

تراجع النمو الصناعي للهند إلى 6,3% خلال أبريل

تراجع الناتج الصناعي للهند إلى 6,3% خلال أبريل ما أثار مخاوف بأن البيانات الجديدة تشير إلى تباطؤ الاقتصاد. وقالت المنظمة الإحصائية المركزية في الهند إن نمو ناتج المصانع والمنشآت والمناجم انخفض من معدل سنوي بلغ 8,8% في مارس. وتم احتساب مؤشر الإنتاج الصناعي على مجموعة منتجات جديدة تعتمد على عام 2004 - 2005 كعام أساس مع زيادة 45% للمنتجات عن المجموعة القديمة التي كانت تعتمد على عام 1993 - 1994 كعام مقارنة. كما أصدرت المنظمة المؤشر وفقاً للمجموعة القديمة ليظهر تراجعاً أكبر للنمو الصناعي بلغ 4,4% خلال أبريل. وصف وزير المالية براناب موخيرجي بيانات النمو الصناعي بأنها "مزعجة". وقال الخبير الاقتصادي جوراف كوبور لشبكة "إن دي تي في بروفيت" إن "مؤشر الإنتاج الصناعي يقل بشكل كبير عن التوقعات ويؤكد بوضوح من جديد حدوث تباطؤ بعد بيانات ضعيفة للناتج المحلي الإجمالي خلال الربع الأخير". ونما اقتصاد الهند بمعدل 7,8% خلال الأشهر الثلاثة الممتدة حتى نهاية مارس عن الفترة نفسها قبل عام، بعد نمو بلغ 8,3% خلال الربع السابق عليه. وفي إطار المجموعة المحاسبية الجديدة، نمت الصناعات التحويلية التي تشكل حوالي 80% من المؤشر بمعدل 6,9% في أبريل مقابل 14,4% في الشهر نفسه قبل عام، بينما زاد ناتج التعدين 2,2% مقابل 9,2% في أبريل 2010.

المصدر: : د ب أ

12 يونيو 2011

ارتفاع حجم البضائع المناولة بالموانئ السعودية 4.45 % في الربع الأول

ارتفع إجمالي البضائع التي تمت مناولتها عبر الموانئ السعودية بنهاية الربع الأول من العام الحالي 2011م إلى 35.07 مليون طن بزيادة 4.45% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي وشهدت معظم القطاعات زيادة في حجمها مقارنة بالعام السابق. وأوضح أحدث تقرير إحصائي للمؤسسة العامة للموانئ نشرته على موقعها الإلكتروني ارتفاع كمية الواردات بنسبة 4.57% والصادرات بنسبة 4.28% والحاويات بنسبة 8.16% فيما شهد حاويات المسافنة تراجعاً بنسبة 5.55% مقارنة بنفس الفترة من عام 2010. وشهد ميناء جدة الإسلامي الزيادة الأكبر بنسبة 7.79% واستأثر بالكمية الأكبر من البضائع بإجمالي 10.99 مليون طن تمثلت في أغلبها من حاويات المواد الغذائية، مواد البناء، والبضائع العامة الأخرى فيما حل ميناء الملك عبد العزيز بالدمام في المرتبة الثانية بين الموانئ التجارية من حيث الكمية المناولة بإجمالي بلغ 5.6 مليون طن بزيادة 4.76%. وحول صادرات المنتجات البتروكيماوية والمنتجات المكررة عبر الموانئ الصناعية أشار تقرير المؤسسة العامة للموانئ إلى أن مينائي الملك فهد الصناعيين في الجبيل وبنبع ناولا 9,05 و 8,10 مليون طن على التوالي فيما ارتفع عدد الحاويات بنهاية شهر مارس الماضي إلى 1,24 مليون حاوية قياسية. كما شهدت حاويات المسافنة انخفاضاً إلى 359.844 حاوية قياسية في ميناء جدة الإسلامي الذي يعد الميناء الرئيسي للمسافنة بالمملكة. وبحسب بيانات المؤسسة العامة للموانئ كانت أكبر زيادة في أحجام المناولة عبر الموانئ السعودية في ميناء الملك فهد الصناعي بينبع الذي سجل ارتفاعاً في الربع الأول من العام الحالي بنسبة 36.24% مقارنة بذات الفترة من العام الماضي فيما كان أكبر تراجع في أحجام المناولة في ميناء جازان بنسبة 51,30% مقارنة بذات الفترة من العام الماضي.

المصدر: : واس

مبيعات العقارات الكويتية تصل لأعلى مستوياتها منذ 2007

ارتفعت مبيعات العقار في الكويت خلال شهر أبريل الماضي بنسبة 57% عن الشهر الأسبق، لتبلغ قيمتها الإجمالية 391 مليون دينار، بما يعادل 1.4 مليار دولار. وسجلت كافة قطاعات السوق العقاري ارتفاعات قياسية في حجم الصفقات العقارية، في أداء لم يشهده سوق العقار إلا مرة واحدة فقط، وكانت في شهر يوليو من عام 2007. وقال تقرير لبنك الكويت الوطني إن مبيعات العقار خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2011 قد تضاعفت مرتين عن مستوياتها المسجلة خلال الفترة نفسها من عام 2010. وبلغت القيمة الإجمالية لمبيعات العقار السكني خلال شهر ابريل 233 مليون دينار، مسجلة مستوى قياسياً جديداً، ومتجاوزة بذلك مستواها المرتفع الذي سجلته في شهر ابريل من عام 2007 والبالغ 187 مليون دينار. وارتفعت قيمة المبيعات بواقع 74% عن شهر مارس، على الرغم من تراجع عدد الصفقات، وفي المقابل، بلغ متوسط قيمة الصفقة الواحدة خلال شهر ابريل 490 ألف دينار، متجاوزاً بذلك متوسطه للشهر السابق بنحو ثلاث مرات تقريباً. وتركزت معظم صفقات قطاع السكني، التي تشكل من أراض ومسكن، في مناطق صباح الأحمد البحرية وأبوظيرة والفنيطيس. وبالنسبة إلى قطاع العقار الاستثماري "الشقق والمباني"، فقد عاودت قيمة المبيعات الارتفاع لتصل إلى 109 ملايين دينار، مرتفعة بواقع 28% عن الشهر الأسبق. واستحوذت مبيعات الشقق في منطقة المهبولة على النصيب الأكبر من مبيعات هذا القطاع الإجمالية وبلغت 31 صفقة بمعدل 432 ديناراً للمتر المربع، بينما شهدت منطقتا السالمية وحولي نشاطاً أكبر من حيث تداولات المباني الاستثمارية حيث بلغت 21 عقاراً، أي ما يشكل 42% من إجمالي المباني المشتراة لغرض الاستثمار خلال شهر ابريل. وذكر التقرير أن التحسن في نشاط القطاع التجاري استمر خلال شهر ابريل، حيث بلغت القيمة الإجمالية للمبيعات 49.5 مليون دينار. كما شهدت المبيعات نمواً من حيث المبيعات ومعدل حجم الصفقة للشهر الثالث على التوالي. واستحوذت منطقة صباح السالم على معظم الصفقات، حيث تم بيع ثلاث قسائم تجارية، فيما جرى بيع فندق في منطقة السالمية بقيمة 12 مليون دينار.

المصدر: : العربية.نت

مسئول خليجي يدعو إلى تنويع احتياطات البنوك المركزية بالمنطقة

دعا مسئول بنك مركزي خليجي إلى تنويع احتياطي البنوك المركزية بالمنطقة على المدى البعيد، مشيراً إلى أن أي تخلف أمريكي عن سداد الديون سيضع ضغوطاً نزولية على الدولار ويغذي التضخم. وتعتبر دول الخليج من الحائزين الرئيسيين لسندات الخزنة الأمريكية وأصول أخرى في الولايات المتحدة في ظل تسعير النفط بالدولار، حيث تشكل إيرادات النفط المصدر الرئيسي لدخل حكوماتها. وقال المسئول بمصرف قطر المركزي خالد الخاطر إن احتمال تخلف الولايات المتحدة عن السداد "مصدر قلق للدول التي لديها استثمارات موقّمة بالدولار الأمريكي. سنفقدها قيمتها". وأضاف أن "هذا سيضع مزيداً من الضغوط النزولية على سعر صرف الدولار الأمريكي مقابل العملات الرئيسية الأخرى لذا سيكون هناك مزيد من الضغوط التضخمية". وبقي التضخم في منطقة الخليج التي تعتمد على استيراد معظم احتياجاتها الغذائية في مستوى منخفض في خانة الأحاد هذا العام وصعد في الكويت إلى 5.3% في أبريل. ويتوقع محللون مزيداً من ضغوط الأسعار في الأشهر القادمة بفعل ارتفاع نفقات الغذاء وضعف الدولار وزيادة الإنفاق الحكومي في أعقاب اضطرابات في المنطقة. وسئل إن كان هذا سيؤثر على سياسة الاحتياطات للبنوك المركزية الخليجية فقال: "بغض النظر عن هذا الموضوع رأبي دائماً هو أن على الدول أن تنوع محافظها بصورة أكبر على المدى البعيد". ويعتقد عدد متزايد من الأعضاء الجمهوريين في الكونغرس الأمريكي أن عجزاً نظرياً عن السداد ربما يكون ثمناً لحمل البيت الأبيض على إجراء خفض حاد في الإنفاق. وأثار هذا الموقف انتقادات في أنحاء العالم رغم أن الأسواق ترى أن مخاطر التعثر ضعيفة. وقالت الصين وهي أكبر حائز في العالم لأصول أمريكية إن نواباً جمهوريين بالكونغرس الأمريكي "يلعبون بالنار" عندما يبحثون عن عدم سداد الديون ولو لفترة وجيزة كأداة لإجبار الحكومة على خفض أعمق للإنفاق.

المصدر: : العربية.نت

12 يونيو 2011

المصارف الإسلامية تستحوذ على 20% من الأصول المصرفية بالإمارات

ترتفع حصة المصارف الإسلامية العاملة بالدولة إلى 20% من إجمالي الأصول المصرفية المقدرة بنحو 1,66 تريليون درهم بنهاية العام الحالي مقارنة مع 17% في نهاية العام الماضي وفقاً لتقديرات دراسة حديثة صادرة عن غرفة تجارة وصناعة دبي. واعتبرت الدراسة الأعمال المصرفية الإسلامية جزءاً مهماً من القطاع المصرفي في الإمارات، حيث تشكل حوالي خمس مجمل الأصول المصرفية، مشيرة إلى أن النمو الذي يشهده هذا القطاع يأتي في سياق تلبية الطلب المتنامي على الأعمال المصرفية التي تتماشى مع الشريعة الإسلامية، وكذلك انتشار الوعي الأخلاقي في السوق المصرفية بالدولة، والذي يتوقع توسعه مع استمرار زيادة السكان والدخل. وأوضحت الدراسة التي تناولت الاتجاهات الحالية والتوقعات المتعلقة بسوق الأعمال المصرفية الإسلامية في الدولة، أنه ومنذ اندلاع الأزمة المالية العالمية، ارتفع الطلب على المنتجات المصرفية الإسلامية بشكل قوي حتى من غير المسلمين، لافتة إلى أن بعض النمو في الإمارات يرتبط بهذا التوجه، بالإضافة إلى موقع دبي الاستراتيجي كمركز مالي في المنطقة، وزيادة عدد المشاريع في المنطقة التي يتم تمويلها من خلال منتجات تتوافق مع الشريعة الإسلامية. وبلغ حجم أصول البنوك الإسلامية العاملة في الدولة 269 مليار درهم مع نهاية 2010 بنمو 10,9% تمثل نحو 17% من إجمالي أصول النظام المصرفي في الإمارات، وفقاً للبيانات الأخيرة الصادرة عن البنك المركزي. وبلغ حجم الودائع لدى البنوك الإسلامية في الدولة والبالغة 8 بنوك ولديها 260 فرعاً، نحو 198 مليار درهم تمثل 18,7% من إجمالي الودائع لدى النظام المصرفي في الإمارات، فيما بلغ حجم القروض والتمويلات التي قدمتها المصارف الإسلامية 169 مليار درهم 16,4 مليار درهم من إجمالي محفظة التمويل والسلف للنظام المصرفي في الدولة. وأشارت الدراسة إلى وجود عدة فوائد اجتماعية واقتصادية جراء استخدام المنتجات المصرفية الإسلامية، منها أن توفر القروض المدعومة بالأصول يولد بعض الارتياح للمقرضين، حيث لا يتم الدفع إلا عند اكتمال بناء مشروع عقاري، وبمعنى آخر، لم يتم تحميل المستهلكين مباشرة خسائر حدثت بسبب الأزمة المالية الأخيرة. وبيّنت الدراسة أن الصكوك التي تعد أدوات لإصدار الديون توفر شكلاً من أشكال تنويع المحافظ المالية بالنسبة لمديري الصناديق المالية، خاصة عندما تكون عوائد الأصول متقلبة، وبالنسبة للشركات، فإن هناك ارتفاعاً في إصدار الصكوك كشكل من أشكال التمويل البديل لرؤوس أموال الشركات، كما يعتقد أن إدارة الأصول توفر فرصاً استثمارية مستقرة لا تشمل الأنشطة التي تتعامل في سلع محظورة أو يتجاوز معدل الديون إلى الأصول 33%.

المصدر: : الاتحاد

دبي تستأثر بنحو 70% من الشحن الجوي في الشرق الأوسط

أعدت شركة بوينغ نشرة حول توقعاتها للشحن الجوي العالمي (WACF) وهي تقييم لقطاع الشحن الجوي تجريه شركة بوينغ كل سنتين. وتستخدم الشركة البيانات والتحليلات التي تخرج بها النشرة في تطوير الإستراتيجية الخاصة بمنتجاتها وفي وضع خطط طويلة الأمد لأعمالها. وتقول بوينغ إن التقديرات تشير إلى أن حجم حركة الشحن الجوي إلى منطقة الشرق الأوسط وعبرها ومنها ساهم بنسبة 7.7% من إجمالي الحمولة العالمية بالطن و6.9% من إجمالي عائدات الحمولة العالمية بالطن الكيلومتر خلال عام 2009. ومن المتوقع أن يبلغ معدل النمو السنوي في حركة الشحن الجوي خلال السنوات العشرين القادمة 4.0%. وبحسب الإحصائيات، استأثرت الاقتصادات الأربعة الكبرى في المنطقة بنسبة 70% من الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة في عام 2009. ولم تقتصر فوائد الطفرة النفطية على الدول المصدرة للنفط في المنطقة فحسب، ولكن استفادت منها أيضاً جميع البلدان الأخرى تقريباً. ولطالما شكلت منطقة الشرق الأوسط على مر التاريخ جسراً يربط بين قارات أفريقيا وآسيا وأوروبا. واستمر هذا الدور، مع تمكن دبي من تعزيز مكانتها باعتبارها واحداً من أكبر مراكز إعادة التصدير في العالم. حيث تجري دبي حوالي 70% من عمليات الشحن الجوي في الشرق الأوسط. ويمر العديد من السلع التي تتدفق بين أفريقيا وآسيا وبين أوروبا وآسيا عبر الشرق الأوسط. وتعتبر أوروبا في الوقت الحالي الشريك التجاري الأكبر لهذه المنطقة. وقد بدأت منطقة الشرق الأوسط بالتحرك نحو تنويع موارد دخلها بدلاً من الاعتماد على النفط وحده لتحقيق التنمية الصناعية والتجارية. وتعد دبي خير مثال على ذلك، إذ أثمرت الجهود طويلة الأمد عن اقتصاد قوي ومتميز في مجالات الخدمات اللوجستية، والسياحة، والخدمات المصرفية، والبناء. ومن المتوقع أن يسهم هذا التوسع في تزايد تدفقات الشحن الجوي.

المصدر: : القيس الكويتية

مطار دبي يستقبل 4 ملايين مسافر شهرياً خلال الصيف

يستقبل مطار دبي الدولي نحو 4 ملايين مسافر شهرياً خلال الصيف، بحسب مسؤولين في المطار، أكدوا أن عملية إنجاز معاملات السفر لكل راكب لن تزيد على 15 دقيقة. وأكد مسؤولون في المطار أن نظام الأمن بالمطار لن يستخدم أي أجهزة من شأنها أن تضر بالمسافرين، أو تمس خصوصيتهم، بما في ذلك أجهزة المسح بالأشعة على جسم الإنسان، والتي ووجهت باعتراضات في بعض مطارات العالم. ودعت مؤسسة مطارات دبي جميع المسافرين إلى إتباع الإجراءات التي من شأنها أن تساعد على جعل سفرهم عبر مطار دبي تجربة سهلة، بينها عدم اصطحاب المودعين، وتفادي الوقوف في ممرات الانتظار عند نقاط إنجاز إجراءات السفر، من خلال استخدام الإنترنت أو عن طريق خدمة التسجيل الذاتية في صالة المغادرين.

المصدر: : الاتحاد



12 يونيو 2011

7.4 مليار درهم صافي إيرادات فوائد البنوك في الربع الأول

انعكست السياسات الائتمانية للبنوك الوطنية استقراراً على صافي إيرادات الفوائد التي سجلت 7،4 مليار درهم للبنوك الوطنية التجارية خلال الربع الأول من العام الجاري مقارنة مع 7،1 مليار درهم للفترة ذاتها من العام الماضي . ويظهر تحليل أجرته "الخليج" لميزانيات الربع الأول من العام الحالي تفوق صافي إيرادات الفوائد للربع الأول من العام الماضي عن الفترة ذاتها من العام الجاري، فقد سجل صافي أرباح الفوائد لبنك الشارقة تراجعاً ملموساً من 137،9 مليون درهم في مارس 2010 إلى 119،9 مليون درهم كما في مارس 2011، والإمارات دبي الوطني من 1،7 مليار درهم مارس/ آذار 2010 إلى 1،6 مليار درهم مارس 2011 والمشرق من 593 مليون درهم في مارس 2010 إلى 558 مليون درهم كما في مارس 2011 ودبي التجاري من 346،8 مليون درهم في مارس 2010 إلى 333،4 مليون درهم . وعزا خبراء ومصرفيون استقرار صافي أرباح الفوائد خلال الربع الأول من العام الجاري عند 7 مليارات درهم مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي إلى سياسة البنوك في ترشيد إقراضها من ناحية والعمل على استقطاب ودائع خلال الفترة الماضية من جهة أخرى الأمر الذي أدى إلى ارتفاع مصروفات الفوائد أمام استقرار الإيرادات

المصدر: : الخليج



12 يونيو 2011

المقال الأسبوعي متطلبات إدارة وتمويل الطرق على أسس تجارية (2/2)

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 الاسترشادية التي يمكن الاعتماد عليها في سياسات التسعير واستعادة التكلفة التي تطبق في مجال الطرق .

أ. الأدوات المستخدمة لتحديد تكلفة استخدام الطرق: تشتمل أهم هذه الأدوات على رسوم ترخيص السيارات و الضرائب على وقود النقل ورسوم الترانزيت الدولية وكذلك الضرائب. وتعد الأدوات الأكثر ملاءمة للدول النامية متمثلة في رسوم ترخيص السيارات ورسوم الوقود ورسوم الترانزيت الدولية. أما رسوم المواقف العامة فهي تعد أقل ملاءمة ويعود ذلك إلى صعوبة إدارتها وارتفاع معدلات التهرب وفي حال تحصيلها بموجب عقد فيمكن أن تكون هذه الرسوم أداة هامة للمساعدة في تكوين الإيرادات وإدارة حركة المرور في المدن وبالطبع هناك ضرورة للتأكد من أن الرسوم والضرائب المستخدمة على الطرق تتم إدارتها بكفاءة ويصبح معيار الحكم هو الحد من حالات التهرب الضريبي إلى أدنى ما يمكن وكذلك تجنب إهدار الدعم والتأكد من أن ضريبة الوقود على سبيل المثال تفرض على المركبات التي تستخدمه فعلاً. ويلاحظ في الدول النامية بصفة خاصة أن التهرب من رسوم الترخيص تتم على نطاق واسع وكذلك الحال في رسوم حركة الترانزيت الدولية ففي بعض الدول نصف السيارات لا ترخص ولا يؤمن عليها ويزداد الأمر سوءاً إذا علمنا أن تكاليف إدارة رسوم المعابر تفوق بكثير الإيرادات المحصلة وتحاول الكثير من الدول معالجة هذه المشاكل من خلال تحسين إدارة إيرادات الطرق، وتستخدم في ذلك أسلوبين: الأول تبسيط نظام الرسوم بشكل يؤدي إلى خفض التكاليف الإدارية وتكاليف التحصيل قد يكون من خلال تجميع أكبر قدر من الإيرادات المحصلة في رسوم تكميلية خاصة بترخيص سيارات الشحن الثقيل وهي في معظمها تتبع أعمال تجارية مسجلة بشكل قانوني أما الأسلوب الثاني فيعتمد على تجميع أكثر من رسم بموجب عقد مبرم مع القطاع الخاص (Ramirez, 2000). من المتوقع ظهور بعض المشاكل تتمثل في صعوبة التأكد من أن غير المستخدمين للوقود في النقل (مستخدمي الديزل) لن يخضعوا لضريبة الوقود وقد استطاعت بعض الدول إيجاد حل مرضي لهذه المشكلة من خلال تطبيق ضرائب مختلفة على آليات الديزل ويبقى من الصعب السيطرة على عمليات التهريب وبخاصة في حال تطبيق أكثر من سعر ضريبي على منتج واحد. هناك دول أخرى (Schliessler, 1993) حاولت حل المشكلة من خلال تقديم الإعفاءات وفحص الآليات غير المصرح لها وتعويض غير المستخدمين للطرق مقابل تسديد ضريبة الوقود. أي أن هناك العديد من الوسائل يمكن من خلالها التأكد من أن رسوم الوقود سوف تسدد من قبل مستخدمي الطرق فقط ويتم تعويض الأطراف الأخرى ويبقى السؤال الأهم عن طبيعة الأسلوب الأمثل للتطبيق؟ هناك مشكلة أخرى تتمثل فيما يعرف بالانحرافات النسبية في أسعار الوقود مما قد يشجع على التحول بين أنواع الوقود المختلفة ويظهر ذلك بصفة خاصة في خط الكيروسين بالبنزين أو الديزل لاستخدامه كبديل تام لوقود الديزل بمعنى أن الارتفاع الكبير في فرق السعر بين الديزل والكيروسين يشجع على عملية التحول والأسلوب المستخدم لعلاج هذه المشكلة في بعض الدول هو تلوين الكيروسين أو إصدار كوبونات لمحدودي الدخل لشرائه بأسعار خاصة وتبقى جميع هذه الحلول غير مقنعة لأن الحل الأمثل هو اختفاء فرق الأسعار. وتفشل عمليات تمويل الطرق عن طريق رسوم الوقود عندما يكون هناك عمليات تهريب للوقود فهي عملية تجعل من الصعب تحصيل إيرادات خاصة بالضرائب على الوقود المستورد والحقيقة لا يبدو أن هناك علاجاً لهذه المشكلة وبخاصة في ظل انتشار الرشوة والفساد، ولكن حالياً يتم إتباع أساليب تتمثل في خفض حجم الإعانات وتغيير معدلات التبادل وجعل العملة غير قابلة للتحويل، بحيث تصبح عملية صرف العملة غير ممكنة، ومن ثم يصبح بيع الوقود المهرب أكثر صعوبة وكذلك يمكن فرض الضرائب على طول شبكة الطرق بالإضافة إلى ضريبة الوقود.

ب. التسعير وسياسات استعادة التكلفة: نتطرق هنا للأساليب المستخدمة في استعادة تكاليف الصيانة والتحسين وإعادة تأهيل الطرق مع العلم أنه لا يدخل في نطاق هذه التكلفة التكاليف الخاصة بالإزجاج والتلوث. حيث تقوم الحكومة بمعالجتها من خلال الضرائب أو الرسوم البيئية والتي تضاف إلى أسعار الوقود أما الهدف من عملية التسعير التي تتم في هذه المرحلة فهي تقديم بعض الإرشادات إلى مستخدمي الطرق في شأن السوق للتأكد من أن هيئات الطرق تستخدم الموارد المتاحة لديها بكفاءة وإدارة الطرق على أسس علمية يكون لها صفة الاستمرارية. ووفقاً للمبادئ الاقتصادية المتعارف عليها فيجب زيادة العوائد الاقتصادية إلى أقصى حد ممكن ويتحقق ذلك من خلال إحداث نوع من التوازن بين تكلفة الموارد المستخدمة في الطرق - تكاليف الفترة القصيرة - وبين نفقات مستخدمي الطرق مع الأخذ في الاعتبار تكاليف تشغيل وصيانة الطرق والتكاليف الإضافية الأخرى مثل تكاليف الازدحام والاختناق المروري. يعتمد المبدأ الاقتصادي المستخدم في التسعير وفقاً لعنصر الكفاءة على تمويل الطاقة الإضافية للطرق من خلال نفقات الاختناق المروري بمعنى أنه يجب التوسع فقط عندما تكون التكاليف السنوية للاختناق المروري تتساوى مع التكاليف السنوية اللازمة لزيادة حجم الطاقة خاصة الطرق ولعل السبب في ذلك أن الطرق وبخاصة في الدول النامية لا تعاني من ظاهرة الاختناق المروري خارج نطاق المدن وبالتالي فرض أسعار متساوية مع التكاليف قصيرة الأجل يعني



12 يونيو 2011

حدوث عجز مالي يضاف إلى ذلك معاناة هذه الدول من نقص في حجم الإيرادات المالية. الأمر الذي يجعل من الصعب تغطية هذا العجز ويصبح الأسلوب المستخدم لسده من خلال مستخدمى الطرق، وبخاصة أن فرض رسوم خاصة بالطرق أقل تكلفة من تحصيل الضرائب. يضاف إلى ذلك أن مستخدمى الطرق أيسر مالياً على اعتبار أن محدودى الدخل يستخدمون النقل العام للوصول إلى أعمالهم. وأخيراً أن استعادة النفقات العامة خاصة الطرق ينسجم تماماً مع مبدأ إخضاع هيئات الطرق لميزانية فعالة إن قيام الحكومة بالسيطرة والتحكم في النفقات خاصة الطرق تعني بشكل مباشر إرغام مستخدمى الطرق على التعرف على التكاليف الفعلية للطرق من خلال السوق وبالتالي يجب أن تعكس تعريفه الطرق تكاليف التشغيل والصيانة و يحدث ذلك من خلال وضع تعريفه محددة للطرق تكون أكبر من التكاليف المتغيرة خاصة التشغيل والصيانة و تكاليف الاختناق المروري في حال وجوده. ودائماً تصبح رسوم الوقود غير كافية لتغطية نفقات الشاحنات بينما كافية بل تزيد في حال السيارات الأخرى وبالتالي يلزم استخدام رسوم الترخيص لاستكمال هذا الجانب وهو أمر يعني أن رسوم الترخيص والوقود يجب أن يتكاملا مما يعني تعريفين منفصلتين وظاهرتين ولا تعني صعوبة توافر عنصر المرونة. تثار قضية التمويل سواء خاصة الصيانة أو الاستثمارات الجديدة وترى معظم الآراء أن تمويل الصيانة للطرق الواقعة داخل نطاق المدن يجب أن تتم من خلال تعريفه الطرق وأن يتم على الأقل تمويل التكاليف المتغيرة خاصة التشغيل والصيانة في مجال طرق المدن والريف من خلال الإيرادات المحلية وتحديداً من خلال إيرادات المواقف وضرائب الملكية المحلية ويميز مثل هذا النوع من التمويل كونه من الممكن أن يفز برنامج صيانة طرق ممول بالكامل في ظل عجز الحكومات عن مواجهة متطلبات الطرق بشكل كامل. أما فيما يتعلق بتمويل الاستثمارات الجديدة والتي تشمل تحسينات على الطرق وتوسيع الشبكة وطاقة الطرق فهناك أسباب اقتصادية تؤيد فرص ضرائب على المستفيدين باستثناء الطرق التي تنقل كميات كبيرة وتخضع لرسوم. وبالتالي يصبح البديل هو تمويل الاستثمارات الجديدة للطرق من خلال الميزانية العامة للدولة، والأمر الذي يعكس بالسلب على مخصصات الصيانة وعموماً هذه القضية لم تحسم حتى الآن والأمر متروك للحكومة وبخاصة عندما تتم هذه الاستثمارات لأسباب سياسية ويصبح لازماً على الحكومة أن تمول من خلال مخصصات في الميزانية العامة أما في حال وجود هيئات طرق قوية تستطيع مواجهة هذه الضغوط فيمكن أن يتم التمويل من خلال تعريفه الطرق.

ج. إدارة مستقلة لإيرادات الطرق: الهدف هو البحث في فصل إيرادات ونفقات الطرق عن الإيرادات العامة والنفقات العامة للدولة والسبب أن التجارب العملية أثبتت أن معظم صناديق الطرق التي تأسست في الماضي خلال فترات مالية عصبية وارتبطت بميزانيات مالية فاشلة ولقد أطلق عليها صناديق الجيل الأول واعتمدت في التمويل على الإيرادات العامة الحكومية وتحديداً الضرائب العامة. أما الهدف من التأسيس فكان حماية قطاع الطرق من التقلبات المستمرة التي تحدث في مخصصات الميزانية العامة للدولة بهدف ضمان توافر موارد مالية لصيانة وتحديث الطرق. أما الصناديق التي بدأت في التسعينيات والتي أطلق عليها الجيل الثاني فكان الهدف منها هو إدخال قطاع الطرق في إستراتيجية طويلة الأجل تخضع فيها لظروف السوق وتدار فيها على أسس تجارية أي هناك رسوم مدفوعة مقابل الاستخدام يتم الاعتماد عليها في تمويل أعمال التطوير والصيانة وتصبح سياسات التسعير فعالة لاستعادة التكاليف. إن مستخدمى الطرق لديهم استعداد كامل للدفع عندما يتأكدون أن أموالهم تنفق فعلياً على الطرق الأمر الذي يعني أن كافة موارد الصندوق يجب أن تتضمن فقط الإيرادات خاصة الطرق بمعنى ينبغي عدم الخلط بين هذه الإيرادات وبين الضرائب العامة التي يجب على مستخدمى الطرق تسديدها إن الهدف من صناديق الطرق هو ضمان تمويل منظم لدعم الإنفاق على قطاع الطرق من خلال جعل الإيرادات مستقلة عن الإيرادات الحكومية. هذه الصناديق في بعض الدول تمول فقط طرق رئيسية وفي دول أخرى يتم التمويل لطرق رئيسية وأخرى محلية وفي دول ثالثة يمول نفقات غير متعلقة بالطرق وإنما يمكن أن يتوجه إلى المرور أو قطارات المدن والمطارات والمرافئ (Malberg, 1997). تنشأ معظم صناديق الطرق بمراسيم تشريعية أو وزارية أو رئاسية وهو أمر ضروري لضمان الشرعية الكاملة وتتم مراقبة هذه الصناديق من خلال البرلمان أو من خلال لجنة برلمانية تحتوي على ممثلين من وزارات حكومية بالإضافة إلى أعضاء جمعيات من ممثلين من اتحاد العمال وصناعة نقل الطرق والحرفيين. و في الغالب يعينون لمدة ثلاث أو أربع سنوات ويجوز إعادة تعيينهم مرة أخرى، وتدار هذه الصناديق كهيئات مستقلة يرأسها رئيس تنفيذي يعين من قبل مجلس قطاع الطرق و في بعض الدول مازالت هذه الصناديق تدار بواسطة قسم داخل هيئة الطرق الرئيسية. كذلك بعض الصناديق تمول الصيانة فقط والبعض الآخر يمول الصيانة وجزء يخصص لرفع مستوى الطرق وإنشاء أعمال جديدة وهناك نوع ثالث يمول نفقات الطرق بالكامل. وتستمد صناديق الطرق دخولها من الضرائب والرسوم المفروضة على الوقود وشهادات المركبات وأجور النقل الدولي وغرامات زيادة الوزن بالإضافة إلى قيام بعض الصناديق في بعض الدول بإضافة نسبة من ضرائب غير متعلقة بالطرق وكذلك في بعض الحالات نسبة من إيرادات الميزانية العامة للدولة إلى مواردها المالية. بدراسة تجارب صناديق الطرق التقليدية في العديد من دول العالم اتضح أنها تعاني من مجموعة من المشكلات تتمثل في توجيه الموارد في غير أوجه الاختصاص وعدم الاحتفاظ بسجلات دائمة ومنظمة عن دورة الأعمال خاصتها وتحديداً الحسابات. بالإضافة إلى مشكلات قانونية تتمثل في عدم وجود أساس قانوني واضح لدورة عمل هذه الصناديق وقد يكون السبب السرعة في إصدار التشريع خاصة الصناديق أو الغموض الذي أحاط ببعض النصوص القانونية المنظمة لعملها. يضاف إلى ذلك أنه تظهر عندما يحدث نوعاً من المشاركة في التمويل بين صندوق الطرق والميزانية العامة للدولة غالباً ما يحدث نوعاً من المجادلة بين بعض الوزارات بسبب تداخل الاختصاصات والقرارات .

المطلب الرابع إدارة الطرق على أسس تجارية

يعد قطاع الطرق مجالاً متسعاً لاستيعاب الممارسات على أسس تجارية حيث يؤدي ذلك إلى التأكيد على العمل بكفاءة في حال تعرض هذا القطاع للمنافسة والتي تمثل أساس نظام السوق كما يحفز الإدارة على تحسين معدلات الأداء واستغلال الموارد المتاحة بأفضل الأساليب المتاحة. ويلزم لإدارة الطرق على أسس تجارية توافر مجموعة من العوامل تتمثل في :

1. **تحديد رسالة موحدة لهيئة الطرق:** تحديد هذه الرسالة تعني ضمناً إيجاد دور واضح ومحدد لهيئة الطرق في الهند تتضمن الرسالة "مواجهة احتياجات الشعب وتأمين وصيانة شبكة الطرق حسب المواصفات العالمية ضمن إطار الاستراتيجية العامة الموضوعية بواسطة الحكومة والهدف تحسين نوعية الحياة الاقتصادية والاجتماعية". بينما في السويد "تزويد الجمهور والقطاعات الإنتاجية في كافة أنحاء الدولة بخدمة مرورية مرضية ومأمونة ومحافظة على البيئة بأقل التكاليف الاقتصادية والاجتماعية الممكنة" ومن خلال الرسالة يتم وضع الأهداف التي يلزم تحقيقها ومنها خفض معدلات التلوث، خفض معدلات الحوادث، المحافظة على الوضع الحالي للطرق ويجب ألا تزيد أحمال الطرق عن / 20 / ملم وألا يزيد الطول الإجمالي للأرصفت المتضررة عن / 7500 / كلم. لعل المشكلة في الدول النامية تتمثل في عدم وجود أهداف أداء محددة وفي حال وجود هذه الأهداف فيغلب عليها صفة العمومية .

2. **الفصل التام بين مهام تخطيط وإدارة الطرق عن مهام التنفيذ:** تعد عملية الفصل هامة في هذا المجال نظراً لقيام هيئات الطرق بالمهام العديدة والمتعارضة فهي تؤدي دور العميل والمورد للعمل في نفس الوقت، هذا التعارض من شأنه بالضرورة إضعاف النظام المالي بالإضافة إلى أن هذه الهيئات تمثل جهة احتكار عام وبالتالي هي غير خاضعة لنظام السوق وينتج عن ذلك أن تكاليف أعمال الطرق تكون أعلى من الأعمال الخاضعة للمنافسة بنسبة تتراوح ما بين 20% إلى 30% وهذا ما جعل بريطانيا تعيد هيكلة هيئات الطرق لتتم بأربعة مراحل أساسية الأولى: القيام بخصخصة عمليات التصميم والإشراف على خدمات الطرق من خلال دعوة الاستشاريين لتقديم عروض في هذه المرحلة. و الثانية: خاصة بأعمال الصيانة حيث أصبحت تعرض للمنافسة على المقاولين بعدما كانت تقوم بها مجالس مناطق العاصمة. والثالثة: أحيلت مهام التخطيط وإدارة الطرق من إدارة النقل إلى وكالة جديدة للطرق تعتمد في عملها على الأسس التجارية. أما المرحلة الرابعة: فقد قامت بتجزئة الطرق الرئيسية إلى 24 منطقة وأصبحت جميع أعمال الصيانة تنفذ بموجب مناقصات وأصبح من الممكن تنفيذ الأعمال بموجب عقود مع اتحادات مالية من القطاع الخاص أو بموجب شراكة بين القطاع الخاص والسلطات المحلية .

3. **أساليب محددة وفعالة لشراكة القطاع الخاص:** تنفيذ العمل بموجب عقد خاص يعني حرية هيئة الطرق في اختيار شكل العقد وشروطه. فيما يتعلق بشكل العقد فقد يأخذ صيغة المبالغ الإجمالية ذات الدفعات بسعر واحد لكافة الأعمال التي تتم أو عقود بالحصص بمعنى أن الدفعات تتم في هذه الحالة على أساس الأعمال التي تم تنفيذها بقيمة على أساس أسعار المناقصة أو بموجب عقود يتم فيها الدفع حسب التكاليف الفعلية ويتطلب هذا الأسلوب حساباً مفتوحاً بالإضافة إلى رسوم يتم الاتفاق عليها لتغطية مصروفات نثرية، ولعل الاختلاف الرئيسي بين هذه العقود هي طريقة توزيع المخاطر في العقود بين هيئة الطرق والمقاولين. لقد أدت المشاكل في الآونة الأخيرة إلى اعتماد العقود وفقاً لأسلوب المواصفات الوظيفية بمعنى أن هيئات الطرق تقرر مستوى الخدمة المطلوب هذا الأسلوب يساعد على خفض مستويات الإشراف إلى الحد الأدنى بالإضافة إلى مساعدة جهات التنفيذ في البحث على أفضل الوسائل لتلبية متطلبات الأداء. تظل المشكلة الرئيسية المتمثلة في صعوبة قيام هيئات الطرق بدعوة أطراف لتقديم عروض منافسة في ظل عدم توافر عدد كبير من الاستشاريين ومقاولي الطرق المتمرسين بالإضافة إلى ضعف هيئات الطرق في أساليب إعداد المناقصات وترسية العقود والإشراف على تنفيذ الأعمال وبالتالي يجب أن يكتسبوا هذه الخبرات قبل إحالة العقود إلى القطاع الخاص .

4. **العنصر البشري:** يأتي الاهتمام بالعنصر البشري من جانب هيئات الطرق بعد تحديد رسالتها وكذلك أهدافها الرئيسية بمعنى أن توجه اهتمامها نحو العدد والنوعية المطلوبة من العنصر البشري لإدارة البرنامج التشغيلي علماً بأن الاعتماد على القطاع الخاص يعني بالضرورة تقليص عدد العاملين إلا أنهم لابد أن يملكو مجموعة من المؤهلات والخبرات منها الإشراف على العقود، تسهيل إجراءات المشتريات والحصول على دورات تدريبية من معاهد دائمة منشئة لهذا الغرض .

5. **تعديل الهيكل التنظيمي:** أهم ما يميز هذا الهيكل التنظيمي الجديد لهيئات الطرق أن يغلب عليه التنظيم الاقتصادي من خلال استحداث وظيفة عضو منتدب وأيضاً مديرو خطوط على أن العضو المنتدب يعين بموجب عقد أداء، وترتبط مكافآته بمعدلات الأداء المتفق عليها وتميل هيئات الطرق حديثاً إلى تعيين ما بين خمسة إلى ستة مدراء يتولوا مهام إدارة تطوير الطرق والصيانة والتصميم والبيئة وكذلك الجانب المالي بمعنى آخر إن إعادة الهيكلة التي تتم يجب أن تهدف إلى منح هيئات الطرق خدمات مساندة تتمثل في الإدارة والمحاسبة بدلاً من الاستفادة بجهات أخرى من خارج التنظيم الوزاري

6. **نظام معلومات إدارية:** هناك ضرورة لتوافر مثل هذه القاعدة المعلوماتية حيث تهدف إلى تقديم إطار لاتخاذ مجموعة من القرارات الخاصة بتنفيذ الصيانة الدورية والعادية، إعادة تأهيل الأرصفة والجسور، تحسين الخصائص الهندسية للطرق وكذلك وضع وتحديد النفقات اللازمة لاستخدام الطرق والجسور. وتستخدم هيئات الطرق نظام المعلومات كذلك لاكتشاف أثر التدخلات الإدارية على المستويات الحالية والمستقبلية للخدمة بالإضافة إلى استخدامها لتكوين معلومات عن الأداء التشغيلي والمالي لشبكة الطرق. يتكون نظام المعلومات من مجموعة من المراحل تتمثل في تجميع البيانات والتخزين والتحليل بغرض الحصول على مخرجات خاصة بتقدير الحركة المرورية والتنبؤ بالأحوال

12 يونيو 2011

المستقبلية للطرق وتأثير استراتيجيات الإدارة المختلفة على أنظمة الطرق وتتمثل المشكلة في أن معظم الدول لا تزال تعاني من أنظمة معلومات سيئة التصميم وشديدة التعقيد. فهذه الأنظمة يجب أن تكون قابلة للتطبيق وتلائم احتياجات ومتطلبات متخذي القرار وكذلك قابليتها للتطوير كلما أمكن ذلك. تبدأ معظم هيئات الطرق بنظام معلومات مدار مركزي وذات طابع يدوي يتكون من أربعة محاور هي معلومات المرور وبيانات مسحية وتخطيط الطرق وإدارة الصيانة وعلى الرغم من بساطة هذا النظام إلا أن هيئات الطرق بوضعها الحالي سوف تصبح غير قادرة على إدارته. هناك مستوى ثاني من التطوير يتمثل في ميكنة النظام ولكن من خلال أدوات تحليل بسيطة بحيث يصبح متاحاً لاستخدامه من قبل مهندسي المناطق، ويعتمد هذا المستوى على تسجيل أهداف كافة الطرق والخصائص الرئيسية لكل طريق ويتم التسجيل في شكل رسوم بيانية وتستخدم لحساب الكميات وإعداد التقديرات والتي تدرج ضمن مستندات العقد كما تستخدم هذه البيانات لبرمجة العمل وتنفيذه. بالطبع يمكن تطوير هذه الأنظمة من خلال توسيع قاعدة البيانات وزيادة مستوى طرق التحليل المستخدمة إلا أن هذا الأمر يتطلب زيادة الإمكانيات المتاحة والاستمرارية وخاصة في جانب العنصر البشري.

7. نظام محاسبي فعال: يهدف هذا النظام المحاسبي لهيئات الطرق إلى تقديم صورة واضحة وحقيقية عن الوضع المالي لهذه الهيئات وأن يمتلك القدرة على تقديم البيانات المالية اللازمة لتخطيط المصروفات وتقييم الاستراتيجيات البديلة والإشراف على التنفيذ والمحاسبة على أوجه الإنفاق التي تمت. إن التوجهات الحديثة هي هيكلية الأنظمة المحاسبية على أسس تجارية تهدف تقديم أساس أفضل لاتخاذ القرارات الإدارية من خلال بيانات عن الدخل وتقارير مالية تتضمن مصادر واستخدامات الموارد المالية بل يتعدى الأمر حالياً في بريطانيا إلى حساب العائد على رأس المال المستثمر في الطرق. ويحقق نظام المحاسبة على الأسس التجارية مجموعة من المزايا تتمثل في قياس الأداء وتوفير بيانات مالية توضح رؤوس الأموال المستثمرة في الطرق سواء في جانب إجمالي القيمة الدفترية في نهاية السنة المالية أو في جانب حساب إهلاك رأس المال. وتطور الأنظمة المحاسبية من خلال تعديل في أشكال الحسابات الخاصة بالتكاليف لتوضح الكيفية التي تم بها استخدام الموارد المالية. يضاف إلى ذلك أهمية حسابات التكاليف في إدارة نظام الصيانة بفعالية إلا أنه في كل الحالات يجب أن يظل النظام مرناً قادراً على العمل.

8. إدخال مفهوم الجودة الشاملة إلى مجال الطرق: لكي تضمن هيئات الطرق القدرة على تقديم خدمات طرق ذات نوعية جيدة فلا بد أن تمتلك نظام لمراقبة الجودة وفقاً للنظرية الحديثة والتي ترى أنه طالما كانت هيئات الطرق تقدم خدمات للمستهلك فيجب قياس الجودة من وجهة نظر المستهلك بمعنى إلى أي مدى يكون المستهلك على استعداد للدفع مقابل الخدمة أما التأكيد على الجودة من خلال أعمال الرقابة الفنية فأصبح نظاماً تقليدياً ومكلفاً ولا يحدد مسئولية الأطراف. يعتمد مفهوم الجودة الشاملة في مجال الطرق على إحالة مسئولية ضمان الجودة إلى الأطراف القائمة على تصميم وتنفيذ العمل وهو أمر يعني تطبيق مفهوم الجودة وتطوير الإجراءات الخاصة بضمان الجودة وتأكيداتها من خلال طرف ثالث ويتحقق ذلك من خلال قيام الهيئة بتقديم خطة عن الكيفية التي يمكن من خلالها تطبيق أنظمة الجودة وللمساعدة قامت هيئة المواصفات العالمية ISO بتحديد المواصفات والمعايير خاصة خدمات الطرق من خلال (ISO 9000).

9. الاستقلال والرقابة: الاستقلال لهيئات الطرق شرط ضروري وكاف للاقتراب من العمل على أسس تجارية ويتمثل الهدف في خفض درجات التدخل السياسي في القرارات الإدارية وتطوير نظرية الإدارة الاقتصادية لهذه الهيئات بالإضافة إلى تفعيل دور الرقابة. إن مدراء الطرق على استعداد للعمل على أسس تجارية بشرط الاستقلالية المقترنة بالحرية الكافية للبت في العقود وبدون تدخلات خارجية. والبداية المطلوبة لتعزيز موقف المسائلة الإدارية تتمثل في وجود أهداف واضحة وخطط يمكن توجيهها من خلال الوزارة الأم. وفي هذا الشأن تعد تقارير الأداء أداة هامة يتم الاعتماد عليها في المسائلة القيادية بحيث تعبر المؤشرات المدرجة في عقود الأداء عن رسالة هيئات الطرق والخطط الرئيسية لها. يضاف إلى ذلك أن الرقابة الفعالة تعد أداة أخرى هامة لتعزيز عملية الرقابة وتقوم بها في الغالب الحكومة حيث تقوم بفحص ودراسة بيانات التقارير المالية لهيئات الطرق. تمثل المتطلبات الأربعة السابقة أساس عملية الإصلاح لهيئات الطرق لكي تتحول إلى العمل على أسس تجارية وهي محاور متداخلة ويجب تطبيقها بشكل متكامل لكون جميعها ضرورية حيث من المستبعد إعادة هيكلة أو إصلاح نظم إدارية وتمويلية للطرق دون تحديد مسئوليات واضحة. كذلك يكمن علاج مشكلة التمويل في الدعم القوي من جانب مستخدمي الطرق هذا الدعم لن يتأتى إلا باستخدام الموارد بفعالية وإنهاء حالة الاحتكار والرقابة على عملية الإنفاق وزيادة حجم المسائلة الإدارية.