

## الصكوك السيادية خيار التمويل الأفضل لتنمية المنطقة العربية

وعلى الرغم من الإجراءات التقشفية التي لجأت إليها معظم البلدان العربية إما مضطرة أو من تلقاء نفسها أو وفق اتفاقات مع صندوق النقد الدولي للحصول على قروض، إلا أن الكثير من المشاريع تحتاج إلى تمويل يمكن أن توفره الصكوك السيادية.

وتوفر الصكوك السيادية تنوعا في الأدوات التمويلية وتحسنا في السيولة النقدية فضلا عن توسيع قاعدة المستثمرين من ذوي الدخل الثابت، وبالتالي فإنها تعد أداة آمنة وما دام هناك نهم من قبل الشركات والأفراد على الاستثمار فيها على المدى الطويل.

وقال محمد حجازي رئيس وحدة الدين العام في وزارة المالية المصرية أثناء الملتقى إنه "خلال العام المالي 2021 - 2022 سيكون أول إصدار للصكوك السيادية في مصر وسيساعد على استقطاب شريحة جديدة من المستثمرين المهتمين بالاستثمار بالأدوات الإسلامية". ولم يكن لصر مملكة تشريعية للصكوك، ولكن جرى العمل سريعا على هذا المجال، وصدر قانون الصكوك السيادية منذ نحو ثلاثة أسابيع، ويجري العمل حاليا على إصدار اللائحة التنفيذية للقانون.

وتقوم الاستراتيجية التي انتهجتها مصر على إيجاد بدائل تمويلية، ولقد تحقق ذلك عبر إصدار سندات باجال جديدة في السوق المحلي، مثل عامين و15 سنة وسندات صفرية العائد.

وفي الأسواق الدولية تم إصدار سندات خضراء لتصبح مصر أول دولة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تصدر سندات تمويلية خضراء. وأوضح حجازي أن الصكوك السيادية بمثابة بديل جديد يستقطب شريحة جديدة من المستثمرين.

بالجلسة الافتتاحية للملتقى أن الصكوك السيادية هي أداة تمويل تعمل على حشد الموارد وتوفير السيولة، وتوظيف الأموال لمن يبحثون عن الاستثمار وفقا للشريعة الإسلامية. ونسبت وكالة الأنباء السعودية الرسمية إلى القحطاني قوله إن "الهدف الأساسي من انعقاد الملتقى يكمن في توفير منصة عربية تطرح من خلالها القضايا ذات الصلة بالموضوع في محاولة لإيجاد الفرص لاستفادة من هذه الصكوك السيادية بما يخدم المستثمر والتمويل".



ناصر القحطاني  
البلدان العربية اليوم  
أولى بتفعيل هذا النوع  
من الصكوك

وأضاف أن "الصكوك السيادية التي ينظر لها كإحدى الوسائل التمويلية الحديثة يشكل استخدامها كأداة تمويل فعالة فرصة لمعرفة التجارب الدولية والعربية ذات الصلة وكيفية الاستفادة منها، ومعرفة الجوانب التنظيمية والقانونية لتفعيل التعامل بها". وأشار القحطاني إلى التداولات الضخمة عبر هذا النوع من الصكوك في أوروبا وعدد من الدول في كافة أنحاء العالم، مؤكدا أن البلدان العربية أولى بتفعيل هذا النوع من الصكوك السيادية. وتعمل كافة حكومات المنطقة العربية على سد العجز في السيولة الذي صاحب تراجع أسعار النفط مثل دول الخليج أو بسبب تراجع القطاعات الاستراتيجية كالسياحة والصناعة والثروة السمكية التي تعتمد عليها بعض الدول في نمو اقتصادها، مثل المغرب والأردن وتونس.

القاهرة - يجتمع خبراء في أسواق المال ومحللون اقتصاديون على أن الصكوك السيادية باتت خيار التمويل الأفضل والذي من المفترض أن تتبعه حكومات المنطقة العربية بكثافة في ظل الظروف الاقتصادية الصعبة بسبب تباطؤ النمو العالمي وتأثيرات الأزمة الصحية من أجل توفير السيولة الكافية لتنفيذ خططها التنموية في المستقبل.

وبغاوت حجم الأزمات المالية بين بلد وآخر في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، فبينما تتمتع معظم دول الخليج النغمية بمناخ إثمانيه تساعدها على جذب تمويلات كبيرة من طرح السندات في أسواق الدين العالمية رغم التحديات التي تمر بها بسبب استمرار تراجع أسعار النفط الخام، تجد بعض الدول الأخرى التي مرت بتقلبات سياسية مثل تونس ولبنان معضلة في السير في هذا

الاتجاه. أما مصر والمغرب ويفضل استقرارهما السياسي فإن أمامهما متسع من الوقت، كما يرى المختصون، حتى يلجا لهذا الخيار المناسب والذي سيكون أحد الأدوات الرئيسية في السنوات القادمة لتعزيز مؤشرات النمو من خلال قروض بفوائد مقبولة مع إهمال لسداد قيمة السندات سواء كانت مقومة بالدولار أو اليورو.

ونظرا للدور الذي يمكن أن تقوم بها الصكوك السيادية، احتضنت العاصمة المصرية القاهرة الملتقى العربي الأول للصكوك السيادية الذي اختتم فعالياته الاثنين والذي طرح قضية أهم الأوساط الاقتصادية العربية بشكل عام والمستثمرين والقطاع المصرفي بشكل خاص.

وأكد مدير عام المنظمة العربية للتنمية الإدارية ناصر القحطاني في كلمته

## نشاط متزايد للبنوك الأوروبية في الملاذات الضريبية

وحل بنك ستاندرد تشارترد البريطاني في المرتبة الثالثة بنحو 29.8 في المئة تلاه دويتشه بنك الألماني وتورداي الألماني الحكومي في المرتبة الرابعة والخامسة. أما بالنسبة إلى المؤسسات الفرنسية، فقد كان سوسيتيه جنرال الأبرز إذ بلغت نسبة أرباحه المسجلة في ملاذات ضريبية بنحو 11.5 في المئة. وفي آس.بي.سي باريا بنحو 6.9 في المئة، لكن هذه المجموعات الثلاث قلصت نشاطها في هذه الدول مقارنة بالفترة 2014 - 2016 وفق المرصد.

وتجرى مفاوضات في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي لفرض حد أدنى من الضرائب على أرباح الشركات المتعددة الجنسيات من أجل مكافآت اللجوء إلى الملاذات الضريبية. وشكل قرار مجموعة السبع في مايو الماضي بشأن ملاحقة الشركات متعددة الجنسيات انقلابا على الخلافات التي كانت قائمة بين الاقتصاد الأوروبي والولايات المتحدة حول فرض ضرائب أكبر على عملاقة التكنولوجيا والتي تمكنت من التهرب لسنوات من دفع رسوم حقيقية على أعمالها عبر المنصات الرقمية.

وتظهر العديد من الدراسات والإحصائيات الدولية مجموعة من الأرقام التي تكشف الأفاق اللامحدودة لهذا العالم السري.

وقدرت شبكة العدالة الضريبية في تقرير العام الماضي حجم الثروات النازحة إلى 80 منطقة أوفشور بأنه يراوح ما بين 21 تريليون دولار و32 تريليون دولار، وبالتالي فالأموال المستحقة ضريبيا على تلك الثروة تشكل ضعف المبلغ المطلوب للقضاء نهائيا على الفقر.

ويرى خبراء أن هذه الأرقام تمثل معضلة كبيرة للاقتصاد العالمي في ظل الوباء رغم ترسانة القوانين التي تتمتع بها أغلب دول العالم.

ولطالما أكدوا أنه من الضروري تعزيز هذه الترسانة التشريعية من خلال التدقيق وسد الثغرات، وكذلك التعاون بين الدول لإحكام المنظومة المالية والتجارية بما يحول دون هذه العمليات.

وبحسب تقديرات وكالة بلومبرغ للأمناء، يخفي أثرياء العالم في بنوك الأوفشور أكثر من 1.5 تريليون دولار.

بروكسل - واصلت بنوك أوروبية في ضرب التدابير التي اتخذتها السلطات النقدية في الاتحاد الأوروبي بعرض الحائط ولم تقم بأي خطوات جديدة لتقليل تعاملها مع الملاذات الضريبية والتي تفقد الاقتصاد العالمي التريلونات من الدولارات سنويا.

وأظهرت دراسة نشرها الائتلاف المرصد الضرائب الأوروبي أن بنوكا كبيرة في بريطانيا وألمانيا وفرنسا لم تخفص الحائط ولم تقم بأي خطوات جديدة لتقليل تعاملها مع الملاذات الضريبية والتي تفقد الاقتصاد العالمي التريلونات من الدولارات سنويا.

وأظهرت دراسة نشرها الائتلاف المرصد الضرائب الأوروبي أن بنوكا كبيرة في بريطانيا وألمانيا وفرنسا لم تخفص الحائط ولم تقم بأي خطوات جديدة لتقليل تعاملها مع الملاذات الضريبية والتي تفقد الاقتصاد العالمي التريلونات من الدولارات سنويا.

وأضافوا أن "هذا الأمر يشير إلى أن الأرباح المسجلة في الملاذات الضريبية تنقل بشكل أساسي من البلدان الأخرى التي يتم فيها إنتاج الخدمات".

ومن بين البنوك الكبرى، يعتبر بنك آتش.إس.بي.سي البريطاني الأبرز على صعيد هذه الممارسات، فقد سجل أكثر من 62 في المئة من أرباحه قبل الضرائب في ملاذات ضريبية بين 2018 و2020، مقابل 49.8 في المئة لبيك مونتني دي باشي دي سينا الإيطالي الذي يأتي ثانيا.

سينا الإيطالي الذي يأتي ثانيا.



أموال خارج نطاق القانون



قطاع واعد بدعم الاقتصاد

## مصر تفتح باب الاستثمار بمحطات شحن المركبات النظيفة

### القطاع فرصة لتعويض تراجع الاستثمار الأجنبي

والتأني استخدام محولات التيار المستمر للاستفادة منها في شحن البطاريات للسيارات الكهربائية.

وأشار الغزاوي إلى أن النمط الجديد العالمة، ومن أهم عوامل انتشارها في مصر التغذية الكبيرة من شبكات الكهرباء، وتوافر عوامل الأمان وأهمها وجود التوصيلات الأرضية لمنع الحرائق داخل المحطات، وتفعيل الأمن الصناعي طبقا للمعايير المطبقة بمحطات الوقود التقليدية.

ومحطات الشحن الكهربائية هي تصميم هندسي يخضع لعمليات الأمان والسلامة الصناعية ومقاييس المحولات ممثلة في تحويل التيار الكهربائي من مباشر إلى مستمر يمكن من خلاله شحن بطاريات السيارات.

ويتم تصميم المحطة والمحولات من خلال شركات عالمية، ومن الدول المتطورة في ذلك القطاع فرنسا وألمانيا وبلجيكا في أوروبا، إلى جانب كوريا الجنوبية في آسيا.

وقال حسين مصطفى المدير التنفيذي لرابطة مصنعي السيارات سابقا لـ"العرب"، إن "دور الحكومة في الاستثمار الجديد، تنظيمي بتحديد شروط عمل القطاع الخاص".

ولفت إلى أن مصر تشجع الاستثمار في ذلك القطاع، إذ حددت رسم الجمارك على المعدات المستخدمة في شحن السيارات الكهربائية بنحو اثنين في المئة فقط.

وذكر أن الاستثمار في تلك المحطات دائري متكامل يضم الأفراد بشراء السيارات ثم توافر المحطات بجانب المستثمر الذي يعد حلقة الوصل الرئيسية سواء بإنتاج السيارات أو تأسيس محطات الشحن.

ومن عوامل تشجيع الاستثمار ذلك القطاع تحديد الحكومة تعريفات جاذبة ومرحلة لتوريد الكهرباء لأصحاب المحطات والراغبين في الاستثمار بالقطاع، وحتى لا يمثل ذلك عبئا على مالكي السيارات أيضا.

وشفت تقارير حكومية أن سعر توريد شركات توزيع الكهرباء إلى محطات الشحن التجاري للمركبات بالتيار المتردد قدرة 22 كيلوواط التي لا تدفع مقابل استخدام مكان المحطة، تبلغ قيمته 0.08 دولار لكل كيلوواط ساعة، على أن يكون سعر تعريفات شحن السيارة 0.11 دولار في المتوسط.

وبالنسبة إلى المحطات التي تدفع مقابل استخدام، سيكون سعر التوريد 0.08 دولار لكل كيلوواط ساعة، وسعر تعريفات شحن السيارة 0.12 دولار لكل كيلوواط ساعة، أما المحطات التي تستخدم التيار المستمر قدرة 50 كيلوواط في الشحن سيبلغ سعر توريد الكهرباء لها 0.08 دولار لكل كيلوواط ساعة، وتعريفات شحن السيارة 0.24 دولار.

وأكد مصطفى لـ"العرب" أن التعريفات التي أعلنتها الحكومة حتى الآن ولم تطبق فعليا جاذبة للاستثمار في إنشاء تلك المحطات ولا تمثل عبئا على قطاع كبير من المستهلكين.

تعتزم مصر فتح باب الاستثمار في مجال محطات شحن السيارات الكهربائية أمام رجال الأعمال والشركات تزامنا مع خطط لإنتاج أول سيارة كهربائية محلية الصنع والتي تم الإعلان عنها مؤخرا بالتعاون بين شركة النصر للسيارات التابعة لوزارة قطاع الأعمال العام وشركة دونغ فينغ الصينية.

على إنتاج السيارة الجديدة إي 70 لضخ المزيد من المركبات في السوق. ومن التحديات الخطيرة كيفية نجاح الحكومة في إقناع الجمهور بشراء السيارة الكهربائية، والتي يبدأ سعرها من 19.5 ألف دولار، ما سيمنح عائقا أمام شريحة كبيرة من المجتمع، لاسيما فئة الشباب.

وأحد الحلول التي تقدمها الحكومة لتشجيع شراء السيارات الكهربائية فتح تراخيص تأسيس محطات الشحن، وتشجيع الشركات المستوردة على أن يكون لديها خط استيراد للسيارات الكهربائية من كوريا الجنوبية واليابان ودول الاتحاد الأوروبي.

هاني الخولي  
سيتم تخصيص 400 مكان لبناء محطات شحن جديدة

حسين الغزاوي  
سكنون على خارطة الاستثمار والمحطات السريعة أكثر جاذبية

حسين مصطفى  
الحكومة تقدم حوافز للمستثمرين أهمها تعريفات البيع

وقال خبير الطاقة حسين الغزاوي لـ"العرب"، إن "محطات شحن السيارات الكهربائية من المجالات الاستثمارية الواعدة مستقبلا مع الاتجاه العالمي نحو ذلك النوع من المركبات، وقد يبدأ تدفق الاستثمارات الأجنبية إلى هذا القطاع بداية من 2023 مع زيادة السيارات الكهربائية والتأكد من الإقبال عليها". وأوضح لـ"العرب" أن تكلفة إنشاء محطة شحن السيارات الكهربائية المزودة بقابض قدرة 22 كيلوواط/تيار متردد تصل إلى 50 ألف دولار، بينما تصل تكلفة المحطات المزودة بخدمة الشحن السريع التي تعمل بالتيار المستمر إلى 80 ألف دولار، والنوع الثاني هو الأكثر جذبا للاستثمارات الأجنبية.

ويدفع المجال الجديد الشركات العالمية العاملة في مصر التي لديها محطات بنزين وسولار (الوقود) إلى تأسيس نقاط شحن للسيارات الكهربائية استغلالا لمواقعها، ما يعد توسعا لاستثماراتها في البلاد.

واتخذت وزارة البترول والثروة المعدنية خطوة استباقية لتشجيع عمل السيارات الكهربائية، حيث سمحت لمحطات البنزين التي لديها مساحة طبقا لمعدلات الأمان، بزيادة وحدتين، الأولى تموين السيارات بالغاز الطبيعي،

القاهرة - عقدت الحكومة المصرية جلسة تشاورية تمهيدا لإصدار القواعد المنظمة لعمل الشركات الراغبة في تدشين محطات شحن السيارات الكهربائية أولا في تنفيذ خطتها الطموحة لتأسيس نحو ألف محطة شحن في العديد من المناطق الحيوية قبل نهاية العام الجاري.

وتتزامن الفورة الاستثمارية المرتقبة في مجال المحطات مع خطة القاهرة للتحول إلى الاقتصاد الأخضر وتوطين صناعة المركبات الكهربائية وتسويقها محليا، على أن تصبح القاهرة بوابة لتصدير هذه السيارات إلى دول أفريقيا والأسواق المتاخمة لمصر.

وأطلق الرئيس عبدالفتاح السيسي ما يسمى بـ"الاستراتيجية القومية لتوطين صناعة المركبات الكهربائية والصناعات المغذية"، ووجه بتوطين تلك الصناعة في بلاده من خلال تعيق التصنيع المحلي والتعاون مع الشركات العالمية المتخصصة.

وتريد القاهرة الاستفادة من خبرات كبار المصنّعين ومن أحدث ما وصلت إليه التكنولوجيا في عملية التحول التدريجي بشأن استخدام وسائل النقل التي تعتمد على الكهرباء لمسيرة التقدم العالمي والحفاظ على البيئة.

وتعد تلك الخطوة فرصة أمام القاهرة لتعويض معدلات الاستثمار المباشر التي تراجعت بنحو 4.8 مليار دولار خلال أول تسعة أشهر من العام المالي الجاري، مقابل نحو 5.9 مليار دولار بنسبة انخفاض تبلغ 19.3 في المئة.

وتكشفت الحكومة عن التعاون مع شركة إيفنيتي اليابانية المتخصصة في مجال البنية التحتية لخدمات السيارات الكهربائية، حيث تعتزم الشركة إنشاء 6 آلاف نقطة شحن سيارات كهربائية خلال ثلاث سنوات بجميع أنحاء مصر.

وقال هاني الخولي الرئيس التنفيذي لشركة النصر للسيارات، إن "قمة نحو 100 محطة شحن تعمل حاليا في مصر، وتم الاتفاق على تخصيص 400 مكان جديد لمحطات الشحن".

وأوضح في تصريح لـ"العرب"، أن عدد المحطات المستهدف تدشينها قبل نهاية العام الجاري نحو ألف محطة، منها 400 محطة خلال المرحلة الأولى، فضلا عن 3 آلاف محطة خلال العام المقبل، ما يكفي لشحن 60 ألف سيارة.

وبحسب وزارة قطاع الأعمال العام، تستهدف مصر إنتاج السيارات الكهربائية في شركة النصر للسيارات بطاقة إنتاجية تصل إلى نحو 25 ألف سيارة سنويا بحلول 2022، ثم زيادتها إلى 50 ألف سيارة في الأعوام التالية.

وتعترض هذا الاستثمار مطبات عديدة أهمها قلة انتشار السيارات الكهربائية في البلاد، ولا يتعدى عددها حاليا نحو 1200 سيارة، لذلك تراهن مصر