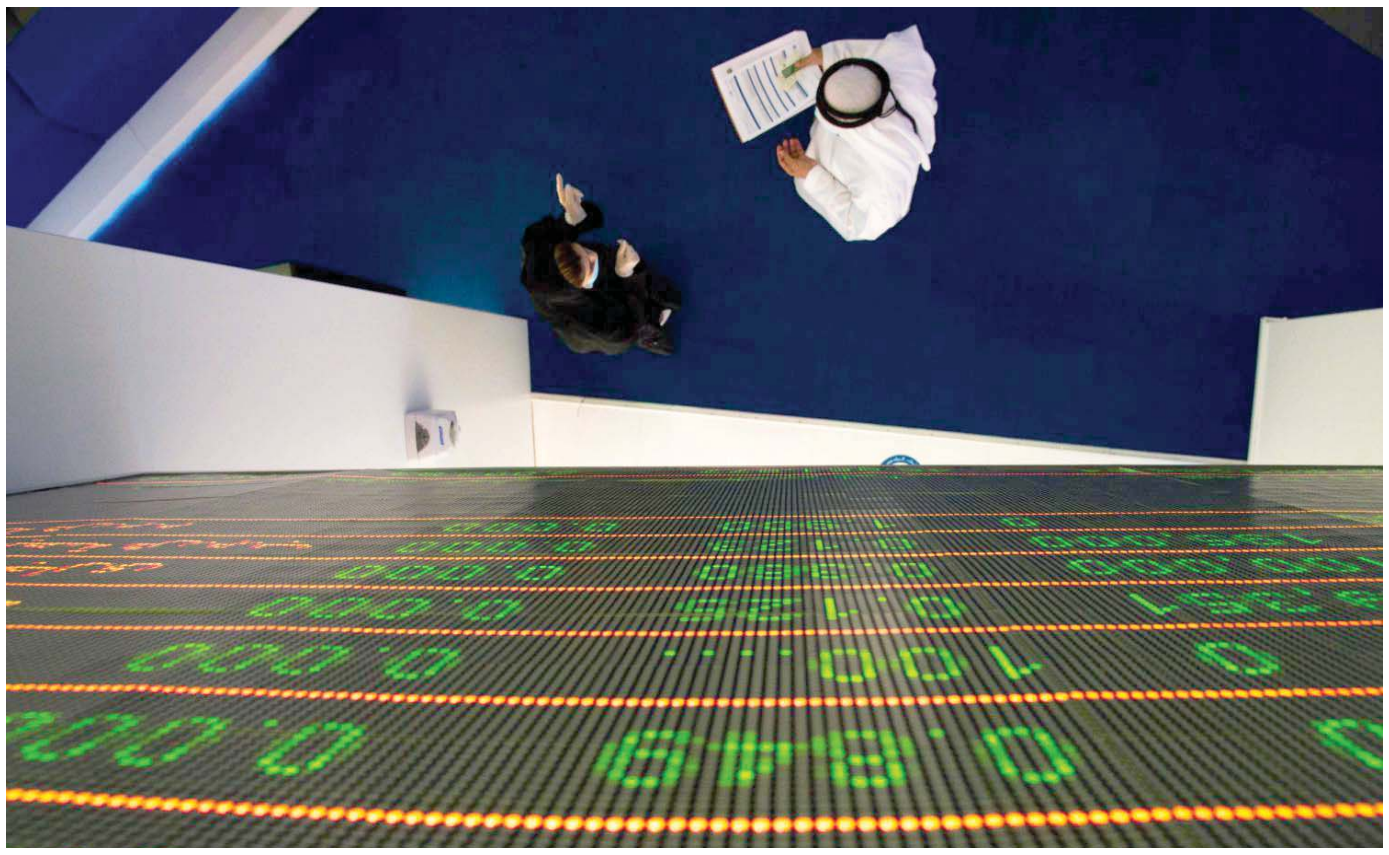
العرب
الجمعة 2021/09/17
السنة 44 العدد 12182

الإمارات تعزز الشفافية وضمان الحقوق في التعاملات المالية

المركزي يُنسق مع البنوك المحلية لتسعير الأدوات المالية لقطع الطريق أمام المتلاعبين بالسوق

يقترب مصرف الإمارات المركزي من إحداث نقلة نوعية كبيرة في النظام المالي للبلد الخليجي بإجراء تعديلات جوهرية تضمن الحقوق المالية للمتعاملين وفق مستويات عالية من الشفافية وترفع من مستويات المنافسة على تقديم أفضل الخدمات وفق أعلى المعايير العالمية.



إخضاع التعاملات المالية لأقصى درجات الرقابة

أبوظبي – تسعى السلطات النقدية في الإمارات لاعتماد قواعد تنظيمية جديدة ترقى إلى تلك المعمول بها في الأنظمة المالية العالمية، مما سيسهم في وضع أطر رقابة أفضل للوضع الائتماني ويحمي المتداولين في أسواق المال من العمليات المشبوهة.

وكشفت ثلاثة مصادر لوكالة رويترز الخميس أن مصرف الإمارات المركزي يبحث سبلا لاستبدال سعر الفائدة المحلي بين البنوك، بينما يحاول اللحاق بالجهات التنظيمية العالمية التي ستوقف العمل بمثل هذه المعايير بعد محاولات بنوك للتلاعب بها.

وقالت المصادر المطلعة إن الإمارات تبحث في بدائل محتملة لسعر الفائدة المعروض بين البنوك العاملة داخل الدولة، والذي يستخدم لتسعير الأدوات المالية في أكبر مركز مالي في الخليج، وقد بدأت مشاورات مع البنوك التجارية في الأسابيع الماضية.

> استبدال أسعار الفائدة بين البنوك يمثل نقلة نوعية تسد كافة الثغرات وفق المتطلبات الدولية التي وضعتها فاتف

ويرى محللون أن الخطوة تمثل نقلة نوعية كبيرة تسد جميع الثغرات وفق المتطلبات الدولية التي وضعتها فاتف، وهي منظمة دولية تضع معايير لمكافحة التمويل غير المشروع.

ويعتمد سعر الفائدة المعروض بين البنوك في لندن (ليبور) وأسعار الفائدة الأخرى المماثلة على عروض أسعار من البنوك حول تكلفة الاقتراض من بعضها. وتُستخدم هذه الأسعار لحساب الفائدة على عدة أنواع من المعاملات المالية مثل السندات والقروض.

ومن المستهدف أن ينتهي الاستخدام الواسع لمثل هذه الأسعار بحلول نهاية العام، وتعتزم الجهات التنظيمية العالمية استبدالها بمعايير جديدة بعد فضيحة تلاعب عالمية بأسعار الصرف بدأت تتكشف منذ حوالي عشر سنوات.

وقال أحد المصادر، رفض الكشف عن هويته لأن عملية استبدال أسعار الفائدة بين البنوك الإماراتية لم يتم الإعلان عنها حتى الآن، إن "المشاورات في مراحلها الأولى أن المسألة في الإمارات قد تستغرق أكثر من عام".

وأضاف أنه "مع التغير الذي يطرأ على العالم، حري بالإمارات أن تتغير أيضا. بسبب الفضائح المحيطة بسعر ليبور نريد وجود سعر فائدة للمقارنة".

وتجري الإمارات المشاورات بينما تسعى لمواءمة نظامها المالي مع المعايير الدولية في جوانب مثل مكافحة غسل الأموال والعقوبات، وتعزيز مكانتها كمركز تجاري في الشرق الأوسط.

وتسارعت في السنوات الأخيرة وتيرة تشديد الإمارات لقوانينها المالية في إطار مساع لسد الثغرات التشريعية ومحو بعض التصورات عن إمكانية تدفق الأموال غير المشروعة عبر مناطق التجارة الحرة في البلاد.

وكانت الحكومة الإماراتية قد شدّدت في شهر أكتوبر 2018 معايير مكافحة غسيل الأموال وتمويل الإرهاب بإصدار قانون وفق أعلى المتطلبات العالمية، وقالت حينها إنه يهدف إلى تعزيز حماية النظام المالي المحلي والاستقرار الاقتصادي والمالي في الدول الأخرى.

وتضمن القانون، الذي يتوافق مع متطلبات وتوصيات مجموعة فاتف، تأسيس وحدة معلومات مالية مستقلة داخل المركزي لاستقبال البلاغات ذات الصلة بالتمويلات غير المشروعة والتحقيق فيها.

وسيتم بموجب ذلك القانون، الذي يحل محل تشريع صدر في 2002، تشكيل لجنة برئاسة محافظ المصرف المركزي لتحديد المخاطر وتقييمها وقياس مدى فعالية جهود القضاء على غسيل الأموال وتمويل الإرهاب بين المؤسسات المالية.

كما تراقب السلطات جميع المؤسسات المالية وغيرها من الشركات والمنظمات غير الهادفة للربح وتعزيز آليات الإشراف عليها للتأكد من مستويات التزامها.

طيران الإمارات ترفع طاقة التوظيف مع تعافي نشاطها

دبي – تعتزم طيران الإمارات المملوكة لحكومة دبي رفع طاقة التوظيف لمواكبة ارتفاع الطلب مع تعافي نشاطها بعد أشهر من الركود، بسبب القيود المفروضة على رحلات النقل الجوي جراء الأزمة الصحية.

وأعلنت الشركة الخميس بدء حملة عالمية لتوظيف 3 آلاف من أفراد طواقم الطائرات، و500 في خدمات المطار، للانضمام إلى مركزها في دبي خلال الأشهر الستة المقبلة، وذلك لدعم العمليات.

وقالت في بيان إن "كلتا الوظيفتين توفران فرصا للأشخاص القادرين على التواصل مع الناس وأداء الخدمات بأريحية"، مشيرة إلى أن طيران الإمارات تواصل استئناف عمليات شبكتها تدريجيا بالتوازي مع تخفيف قيود السفر في جميع أنحاء العالم.

وقامت إدارة طيران الإمارات العام الماضي بتسريح الآلاف من الموظفين، ولكنها بدأت طوال الأشهر القليلة الماضية في استدعاء طيارين وأطقم خدمات جوية وموظفي عمليات آخرين، من الذين توقفوا عن العمل عندما تسببت الجائحة في خفض كبير للرحلات الجوية.

وتخدم طيران الإمارات حاليا برحلات منتظمة أكثر من 120 مدينة، تمثل 90 في المئة من شبكة خطوطها ما قبل الجائحة، وتخطط لاستعادة 70 في المئة من طاقتها بحلول نهاية 2021.

واستأنفت الشركة في شهر أبريل الماضي الرحلات بجميع طائراتها من طراز بوينغ 777 وعددها 151، والتي تحمل شحنات بضائع بصفة أساسية، وتقل حاليا ما بين 20 و30 ألف راكب يوميا.

ويعد قطاع الطيران من أشد القطاعات تضررا من الجائحة التي أدت إلى تراجع الطلب على السفر، وأجبرت شركات طيران كبيرة على تسريح الموظفين، والسعي إلى حزم إنقاذ من الحكومات.

وبحسب تقديرات الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا"، فمن المتوقع أن تستمر تأثيراتها على القطاع حتى 2024.

وتسبب انهيار الطلب العالمي على السفر في خسائر فادحة لطيران الإمارات العام الماضي، ما دفع إلى تسريح العمالة وخفض الرواتب في الوقت الذي ضغطت فيه جائحة كورونا على الطيران الجوي العالمي.

وسجّلت الشركة خسائر بقيمة 3.4 مليار دولار بحسب نتائجها نصف السنوية التي أصدرتها في نوفمبر الماضي، وهي أول خسائر لأكبر مجموعة نقل جوي في الشرق الأوسط منذ ثلاثة عقود.

وحتى تستطيع العودة إلى وتيرة نشاطها، حصلت الشركة على ملياري دولار من حكومة دبي المساهم الوحيد فيها.

وتعد طيران الإمارات من أكبر شركات الرحلات الطويلة في العالم، وقد نجحت على مدى 35 عاما في تحويل دبي إلى نقطة عبور رئيسية لمسافري الرحلات الدولية، الذين يتوقف معظمهم فيها لركوب رحلات إلى وجهات أخرى.

تزايد الضغوط لإلغاء رسوم نقل البضائع الأردنية إلى سوريا

عمان – كثفت الأوساط التجارية الأردنية من ضغوطها على الحكومة من أجل تسهيل الحركة ومرور البضائع مع سوريا، في مسعى منها لنفض غبار القيود عن المبادلات التجارية بين البلدين.

وطالب نقيب أصحاب شركات التخليص ونقل البضائع ضيف الله أبوعاقولة، بإلغاء الرسوم الجمركية المفروضة على الشاحنات الأردنية والسورية، لتسهيل وتعزيز الحركة التجارية والترانزيت بين البلدين، وإعادة تطبيق مذكرة التفاهم والاتفاقية المبرمة بينهما في وقت سابق.

وأكد في بيان نشرته وكالة الأنباء الأردنية الرسمية على ضرورة السماح للشاحنات الأردنية والسورية واللبنانية بالدخول لأراضي بعضها، لإنعاش حركة التجارة، ونقل الترانزيت، وتشغيل أسطول الشحن الأردني.

ولفت إلى أن الاستمرار في الإجراءات الحالية، سيحمّل شركات التخليص ونقل البضائع الأردنية خسائر كبيرة تؤدي إلى خسارة الخزينة للملايين من الدولارات التي تحصل من الرسوم والضرائب وتعيق جذب المستثمرين لاستخدام ميناء العقبة لنقل بضائعهم.

وبين أن شركات التخليص استقطبت خلال الفترة الماضية، تجارا ومستثمرين، لاستخدام ميناء العقبة بدلا من منافذ بحرية في دول أخرى مجاورة.

وتشكو تجارة الترانزيت من عقبات في مختلف المنافذ الحدودية خاصة على الحدود الأردنية السورية، حيث إن الرسوم التي يفرضها الأردن مرتفعة جدا على الشاحنات السورية المارة بطريق الترانزيت عبر مركز جمرك جابر، وهي ثلاثة أمثال الرسوم التي تفرضها السلطات السورية، عدا عن تعرض البضائع في بعض الأحيان أثناء التفريغ إلى الكسر والتلف.

وتجارة الترانزيت هي إعادة تصدير السلع المستوردة، حيث يتم بعد إيداع البضائع مؤقتا بالمعابر إدخال بعض عمليات التصنيع عليها أو تغليفها أو تعبئتها ثم تصديرها دون توظيف رسوم جمركية إضافية.

ويرى أبوعاقولة أن الحكومة عليها الإسراع في تشغيل المنطقة الحرة الأردنية السورية المشتركة، في ظل وجود إمكانيات لوجستية متاحة بها، تخدم الدولتين.

وقال إن "تبادل البضائع من خلال ساحة الخروج في جمرك جابر، يكبّد التجار أعباء مالية إضافية مرتفعة، ويعرض البضائع للتلف، ويؤخر وصولها في الوقت المحدد"، مشيرا إلى أن عدم توفر شاحنات فارغة لهذه الغاية.

وتضم المنطقة الحرة المشتركة منشآت صناعية تعمل في قطاعات صناعة الإسمنت والبلاستيك والرخام والسيراميك وإنتاج الزيوت المعدنية والدهانات والخلايا الضوئية وغيرها.

وحسب التقرير السنوي للجمارك الأردنية، بلغ عدد بيانات النقل بالعبور (الترانزيت) المسجلة العام الماضي ما يقارب 170 ألف بيان مقارنة مع 201 ألف خلال عام 2019، بانخفاض مقداره 15.5 في المئة.

ضيف الله أبوعاقولة

يجب إلغاء الرسوم الجمركية على الشاحنات الأردنية والسورية

وخلال الأزمة السورية تراجعت حركة التبادل التجاري تدريجيا بين الجارين إلى مستويات قياسية بلغت حدود التوقف النهائي بعد أن كانت تصل إلى 615 مليون دولار سنويا في عام 2010.

وتسعى عمان إلى إنعاش الاقتصاد المتدهور عبر الاستفادة من المنفذ الحدودي الرئيسي مع جارتها التي تعيش أزمة منذ عام 2011، لكن لا يزال الكثير من المطبات أمام الجانبين قبل بلوغهما الهدف.

وقبل الحرب في سوريا كان المركز الحدودي الأردني يضم حوالي 172 مكتبا لخلاص البضائع ويعمل فيه قرابة 600 موظف وتمر عبره نحو 5 آلاف شاحنة يوميا.

وسمحت عمّان بدخول المنتجات الزراعية السورية، حيث دخلت العشرات من الشاحنات السورية المحملة بالفواكه والخضروات مثل البصل والتفاح إلى السوق المحلية، وهو أمر اعتبرته الأوساط الاقتصادية الأردنية أمرا غير عادل.

مساع مضنية لفتح شرايين التجارة بالكامل

العراق يوسع شراكاته لتطوير قدرات التكرير

بغداد – عزز العراق خطواته باتجاه تنمية قطاع التكرير عبر الاستثمار الأمثل للطاقات الإنتاجية، وهو ما من شأنه أن يقلّل نفقات استيراد المشتقات النفطية التي تثقل كاهل الموازنة العامة.

وأبرمت وزارة النفط العراقية الخميس اتفاقا أوليا مع شركتي سيب السويدية وليماك التركية لبناء مصفاة نفط بطاقة 70 ألف برميل يوميا بالقرب من مدينة الموصل في شمال البلاد.

وقال مسؤولون في الوزارة إن "المصفاة ستستخدم النفط الخام الثقيل من حقل القيارة النفطي الشمالي لإنتاج الوقود"، دون ذكر تكلفة المشروع التقديرية.

ويريد العراق، ثاني أكبر منتج في منظمة أوبك، بناء مصاف جديدة بعد أن تقلصت طاقته التكريرية بشدة جراء الأضرار التي لحقت بمصفاة بيجي الأكبر في البلاد خلال سيطرة تنظيم داعش عليها في منتصف عام 2014.

وسرّعت الأزمة المالية تحويل أنظار العراق نحو تحسين خبراته وشراكاته لتنمية نشاط التكرير وتحسين جودة المشتقات النفطية.

وتأتي الصفقة الجديدة بعد نحو ثلاثة أشهر من إبرام شركة مصافي الجنوب المملوكة لوزارة النفط اتفاقا مع شركة الأوسط للخدمات المحدودة الإماراتية المتحالفة مع باور وسي.أن.أي. سي ونورينكو الصينية، لإنشاء مصفاة ذي قار لتكرير النفط بطاقة 100 ألف برميل يوميا.

وقال محافظ ذي قار أحمد غني الخفاجي في بيان حينها إن "شركة مصافي الجنوب تعمل على تهيئة المستلزمات الكاملة للبدء بمراحل المشروع، حيث ستتم تهيئة الأرض والحصة المائية، فضلاً عن بعض القضايا اللوجستية اللازمة للتنفيذ".

وسبق أن وقعت وزارة النفط في عام 2018 اتفاقا مع شركة رانية الدولية، ومقرها إقليم كردستان، لبناء مصفاة نفطية قرب مدينة كركوك في شمال البلاد بطاقة تبلغ نحو 70 ألف برميل يوميا.

> 70
> ألف برميل يوميا طاقة المصفاة التي ستبنيها سيب السويدية وليماك التركية في الموصل

ويملك العراق مصفاتين كبيرتين هما الدورة وبيجي، وتصل طاقتها إلى 210 آلاف برميل يوميا، والبصرة وتصل طاقتها إلى 140 ألف برميل يوميا، ويصل إنتاجهما الفعلي إلى ما بين 200 و250 ألف برميل يوميا، إضافة إلى 11 مصفاة أخرى أصغر حجما منتشرة في أرجاء البلاد.

وتشير تقديرات حكومية إلى أن العراق يستورد ما قيمته 5 مليارات دولار سنويا من مشتقات النفط لسد الحاجة المحلية التي تقدر بنحو 600 ألف برميل يوميا.

وكان وزير النفط العراقي إحسان عبدالجبار قد أشار في وقت سابق هذا العام إلى أن بلاده تخطط لوقف استيراد الوقود نهائيا اعتبارا من 2023، حين تُحقق الاكتفاء الذاتي.