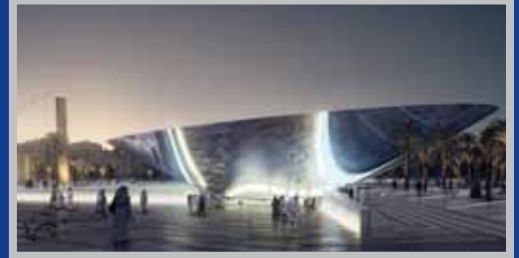
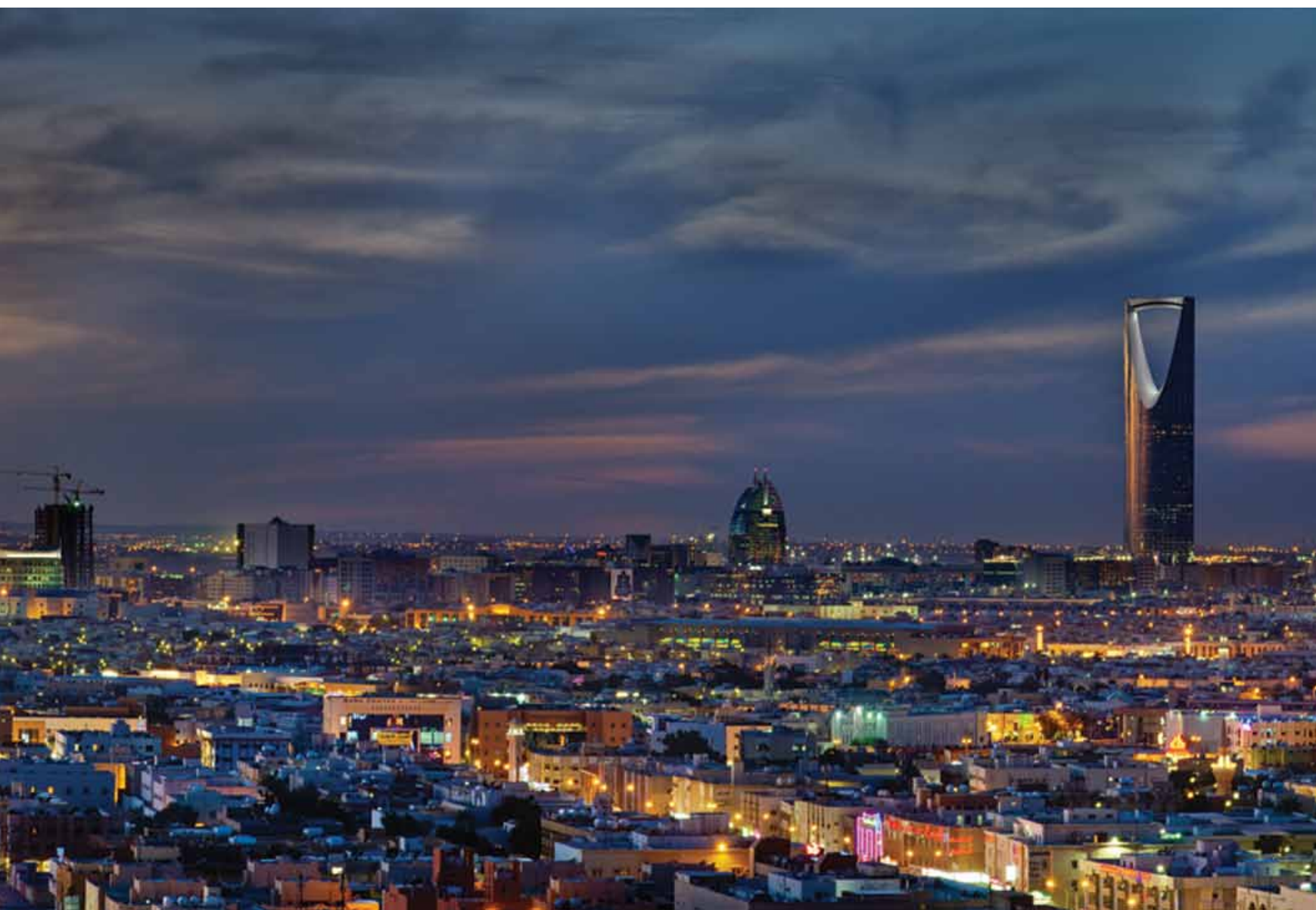


الاستثمار في الرياض

أفاق عالمية (١٤٣٥ - ١٤٣٦ هـ)



الهيئة العامة
لتطوير مدينة الرياض







الاقتصاد عماد المدن، وقوام نموها وازدهارها، والعامل الأبرز المؤثر بعد توفيق الله، في قدرة المدن على مواصلة التطور والازدهار في عالم اليوم الحافل بالمتغيرات.

وعلى مدى العقود الماضية، أولت حكومة هذه البلاد المباركة، القطاع الاقتصادي بمختلف مكوناته، عناية مكثفة تجسدت في المساحة التي شغلتها التنمية الاقتصادية في الخطط الخمسية المتوالية، والتي ركزت على تأهيل الكوادر الوطنية، وتنويع مصادر الدخل، وتطوير البنى التحتية الحديثة لاستيعاب المتطلبات التنموية القائمة والمستقبلية بمشيئة الله.

وبعون الله تعالى، ثم بالدعم والرعاية من لدن قادة هذه البلاد، حفظهم الله، تواصل مدينة الرياض بناء قاعدتها الاقتصادية المتينة، التي تستند على أسس علمية من التخطيط والتطوير الشامل بعيد المدى، للمساهمة في تعزيز مكانة المدينة الوطنية، وتوجيه فعاليات النمو فيها نحو مستقبل زاخر بالمنجزات العملاقة والمشاريع الاستراتيجية الكبرى التي من شأنها نقل مدينة الرياض إلى المكانة الرائدة التي تليق بها.



فيصل بن بندر بن عبد العزيز
رئيس الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض



تعد مدينة الرياض واحدة من أعلى مدن العالم ازدهاراً، بفضل الله ثم بما تتمتع به من بنية تحتية متينة ومتجددة، وفرص ومزايا وتسهيلات استثمارية واعدة، وحركة اقتصادية دؤوبة، إلى جانب احتضانها لأكبر ورشة عمل للمشاريع الاستراتيجية الكبرى في المنطقة، وعلى رأسها (مشروع الملك عبدالعزيز للنقل العام بمدينة الرياض - القطار والحافلات) بجانب مشاريع: مركز الملك عبد الله المالي، ومدينة تقنية المعلومات، والمدن الصناعية والجامعية والصحية، ومشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي، ومشاريع سكك الحديد، والضواحي الجديدة، وغيرها الكثير من المشاريع الحيوية الرائدة. ومن خلال هذا الاصدار، تفتح الرياض ذراعيها أمام الباحثين عن الفرص الاستثمارية الآمنة والمجدية، للانضمام إلى حركة التنمية التي تشهدها المدينة في مختلف قطاعاتها الحيوية، والاستفادة من البيئة الجاذبة للعمل والتسهيلات والمزايا التي يتمتع بها المستثمرون في المدينة، والتي نأمل أن يقدم هذا التقرير بعضاً من ملامحها الرئيسية.



إبراهيم بن محمد السلطان
عضو الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض
رئيس مركز المشاريع والتخطيط بالهيئة

المحتويات:

١١	الرياض ... مدينة حديثة
١٣	المملكة العربية السعودية ... الاقتصاد الأقوى
١٣	فرص الاستثمار ... حقائق
١٦	مؤشرات اقتصادية
١٧	نهوض الاقتصاد اللانفطي والقطاع الخاص
١٩	تكوين رأس المال ودور (تداول)
٢٠	الاستثمار في الرياض
٢٠	الاستثمار ... كيف؟
٢٣	تحقيق فرص الاستثمار
٢٤	الرياض ... مدينة متنامية ومزدهرة
٢٥	مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في الرياض: مشروع بمقاييس عالمية
٢٧	نظام القطار (ست خطوط - ١٧٦ كيلو متر)
٢٧	المحطات والعربات وبعض مواصفاتها
٢٧	شبكة حافلات متكاملة
٢٩	تأثير مشروع النقل على مدينة الرياض
٣١	فرص التوطين (الصناعات - التوظيف)
٣٣	فوائد بعيدة المدى
٣٦	فرص الاستثمار في مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام
٣٧	فرص في قطاع الانشاءات
٤٠	فرص في قطاع التشغيل
٤٣	فرص في الاستشارات والابتكار

٤٥	فرص التوظيف في الصناعات والتوظيف
٤٦	الرياض ... نمو يجذب المستثمرين
٤٧	فرص استثمارات مجدية
٤٧	عوائد طويلة الاجل
٤٩	مركز الملك عبد الله المالي
٤٩	الموقع والمكانة
٤٩	مركز للمؤسسات المالية
٤٩	لمحة عن بعض مرافق وخدمات المركز
٥١	الرياض: السكان ... نمو متواصل
٥١	مدينة ذات تخطيط عالمي
٥٣	الرياض ... مركز الألتقاء
٥٣	تطوير وسط المدينة
٥٥	التعليم والصحة
٥٥	الاتصالات وتقنية المعلومات
٥٧	المياه والطاقة
٥٩	المصادر المتجددة



الرياض: مدينة حديثة

تعكس مدينة الرياض دورها الفعلي كعاصمة للمملكة العربية السعودية، فهي المركز الرئيسي للأنشطة الوطنية السيادية للبلاد، والحاضنة للمؤسسات والهيئات والبعثات الدبلوماسية الدولية والإسلامية والإقليمية السياسية منها والعلمية والاقتصادية، إلى جانب كونها المركز الوطني القيادي للمؤسسات والهيئات الإدارية والاقتصادية والثقافية والتاريخية الوطنية. وكسائر مناطق المملكة العربية السعودية، تشهد مدينة الرياض نهضة تنموية غير مسبقة تتمثل في ما تشهده من مشاريع وبرامج تطويرية متعددة، ستشكل بمشيئة الله جل وعلا، طفرة كبرى في العملية التنموية للمدينة بشكل خاص، والمملكة بشكل عام.

ولعل أبرز ما يميز هذه النهضة التنموية التي تشهدها الرياض، تغطيتها لمعظم القطاعات الحيوية في المدينة، إذ أنها تشمل مشاريع شبكات النقل العام بمختلف وسائله وعلى رأسها المشروع الأكبر من نوعه والأحدث في مواصفاته (مشروع الملك عبدالعزيز للنقل العام بمدينة الرياض - القطار والحافلات) ومشروع تطوير مطار الملك خالد الدولي ومشاريع سكك الحديد وشبكات الطرق، إضافة إلى مشاريع مدن المال والتقنية وفي مقدمتها مشروع مركز الملك عبد الله المالي، ومدينة تقنية المعلومات والاتصالات، ناهيك عن المشاريع الكبرى التي تشهدها قطاعات: الصحة والتعليم والطرق والبيئة والبنية التحتية، والمشاريع السكنية والعمرانية والإدارية والاقتصادية والمالية والتقنية والعقارية والتجارية والصناعية والثقافية والعلمية والإعلامية والرياضية والترفيهية والسياحية، وغيرها من المشاريع التي يزيد عددها عن ٤٨٢١ مشروعاً بتكلفة إجمالية تبلغ نحو ٥٠٩ مليار ريال، وفقاً لأحدث إصدار من «برنامج متابعة مشاريع منطقة الرياض» الذي تعده الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض.

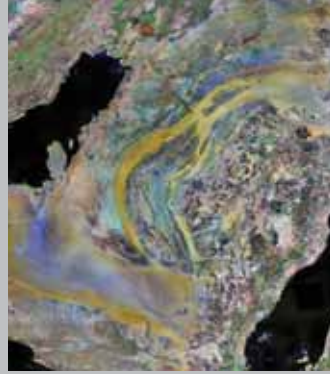
تتطلع مدينة الرياض إلى مستقبل واعد يزخر بالمنجزات والنجاح في مختلف القطاعات وفي مقدمتها القطاع الاقتصادي بمشيئة الله، مستندة في ذلك إلى جملة من المقومات الاقتصادية التي وهبها الله عز وجل، ويأتي في مقدمتها الإنفاق الحكومي الكبير، والقدرات المالية العالية، والأسواق النشطة، والهيكل والنظم الحديثة، والبيئة الاستثمارية المستقرة والأمنة، إلى جانب ما تتمتع به المدينة من قدرات بشرية مؤهلة، وقطاعات تجارية وصناعية وزراعية مزدهرة، ووفرة في الموارد الطبيعية وتنوع في مصادرها.







The Prophet's Mosque at Al-Masjid an-Nabawi



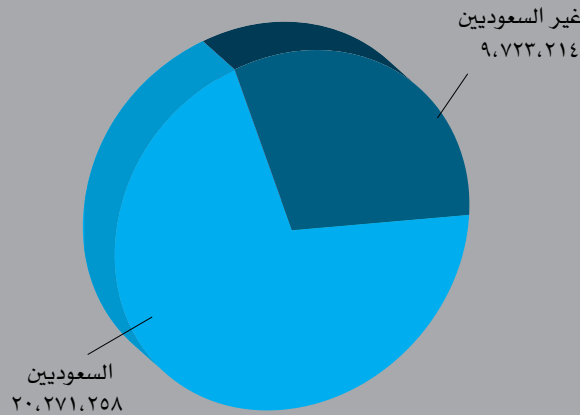
المملكة العربية السعودية: الاقتصاد الأقوى

فرص الاستثمار : حقائق

- اعتمدت الحكومة استراتيجية لتحسين قطاع النقل في المملكة باستثمارات تجاوزت ٢٥, ٢٠٦ مليار ريال في النقل العام على مدى السنوات الثمان القادمة
- ينمو قطاع النقل بمعدل يبلغ ١٠٪ سنوياً مما يدل على توفر فرص جديدة للمستثمرين لدخول السوق.
- تحتاج صناعة التنقيب عن النفط لشركات استشارية هندسية ومصنّعين وموردين لمعدات التنقيب.
- تشجع الحكومة على الاستثمار في مجال القطاع الصناعي عبر تبنيها لمجموعة من الخطط التحفيزية وتوفير بيئة تشريعية صديقة.
- تهدف «الاستراتيجية الصناعية الوطنية» الى تنويع وتوسيع القطاع الصناعي كنسبة من إجمالي الناتج المحلي من ١١٪ في عام ١٤٣٠هـ إلى ٢٠٪ في عام ١٤٤١هـ، مما يعني توفر فرص استثمارية إضافية لدخول السوق.
- تمكّن السياسات والاستراتيجيات الحكومية المشاركين من لعب أدوارهم بفاعلية، مما يشجع على الاستثمار بدءاً بموردي المعدات المحليين وصولاً إلى موردي المعدات التخصصية الأجنبي.
- أدت الخطة الحكومية الاستثمارية الشاملة الى إطلاق العنان لقطاع البناء. ويتوقع أن تتفق الحكومة حوالي ١,٥٠٠ مليار ريال على مشاريع البنية التحتية الضخمة ما بين عامي ١٤٣٤هـ و ١٤٣٩هـ .
- سجل قطاع البناء نمواً حقيقياً بمعدل ٩,٣٪ لعام ١٤٣٣هـ، ويتوقع له الاستمرار بالنمو بمعدل سنوي حقيقي يبلغ ٥,٦٪ بين عامي ١٤٣٣هـ و ١٤٣٧هـ، مما يعني توفر فرص استثمارية حقيقية لدخول السوق.
- تعتبر المملكة السوق الاستشاري الأكبر في منظومة دول مجلس التعاون الخليجي، حيث بلغ نمو هذا السوق ما نسبته ٣٤٪ عام ١٤٣٣هـ. كما تشجع الحكومة المساهمات الأجنبية في هذا القطاع خصوصاً من قبل المؤسسات العالمية ذات الأسماء الكبيرة.
- وضعت الحكومة خططاً لتأسيس أربع مدن ذكية بتكلفة إجمالية تصل إلى ٢٦٢,٥٠ مليار ريال. وتتوقع هيئة الاستثمار أن تسهم تلك المدن الذكية بحوالي ٥٦٢,٥٠ مليار ريال في إجمالي الناتج المحلي.

السكان في المملكة العربية السعودية المجموع في عام ٢٠١٤

مجموع السكان ٢٩.٩٩٤,٢٧٢ مليون



المصدر : الإدارة المركزية للإحصاء والمعلومات
النتائج الأولية للتعداد العام للسكان والمساكن، ٢٠١٤

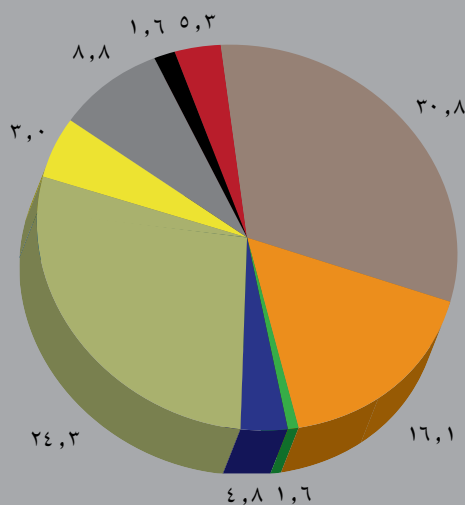
• تهدف الخطة الوطنية لتقنيات الاتصالات والمعلومات لرفع إسهام هذا القطاع في إجمالي الناتج المحلي من ٣٪ إلى ٢٠٪ بنهاية ١٤٤١هـ، الأمر الذي يدل على توفر فرص استثمارية لا حصر لها في هذا القطاع المهم.

لقد كانت قصة المملكة العربية السعودية في السنوات القليلة الماضية قصة نمو متواصل، واتصفت بالاستمرارية النوعية. فقد سعت السياسات الحكومية الى تجنب التقلبات الحادة للنمو الاقتصادي وما يترتب عليها من آثار سلبية. وعملت على التحكم بالنمو المطرد لإجمالي الناتج المحلي بالرغم من الحيوية المستمرة التي أظهرها. إن إمتلاك المملكة العربية السعودية لأكبر احتياطي عالمي من النفط والغاز لم يكن السبب الوحيد الذي جعل من المملكة دولة متمكنة اقتصادياً وجيوسياسياً وقوة إقليمية كبرى. فقد شهد العقد المنصرم تسارعاً مذهلاً في الحملة الحكومية المتميزة لتنشيط وتشجيع الاستثمار في البنى التحتية بمختلف جوانبها، إضافة إلى البرامج الجذرية لدعم القطاعين الصحي والتعليمي اللذين يتمتعان بعناصر قوة جمة.

وتستمر المملكة في دعم قيمة احتياطياتها من الهيدروكربون بالتحول أكثر فأكثر نحو الإنتاج الموجه. فبالإضافة إلى كونها أكبر مصدري النفط في العالم، ظلت المملكة لاعباً عالمياً رئيسياً في قطاع البتروكيماويات، إذ انطلق العديد من مشاريع الاستثمار الكبرى كمشاريع مشتركة تكاملت بعمليات استحواذ كبرى خارج المملكة كتلك التي قامت بها أرامكو السعودية وسابك.



مخصصات ميزانية الدولة
للسنة المالية ١٤٣٢ / ١٤٣٣
(%) حسب القطاعات الرئيسية



- الدفاع والأمن الوطني
- المديرية العامة والبنود العامة
- مؤسسات الإقراض الحكومية المتخصصة
- الإعانات
- الموارد البشرية
- النقل والاتصالات السلكية واللاسلكية
- مصادر التنمية الاقتصادية
- الصحة والتنمية الاجتماعية
- تنمية البنية التحتية والمعدات
- خدمات البلدية

ويشكل إنتاج النفط والغاز حوالي نصف الاقتصاد السعودي البالغ ٢٨٠٥ مليار ريال. وتستمر المملكة بالمساهمة الفاعلة في استقرار أسعار النفط في السوق العالمية، الأمر الذي أدى في الربع الأول من عام ١٤٣٥هـ إلى نمو مساهمة الهيدروكربون في الناتج المحلي بنسبة ٥,٨٪، بارتفاع قدره ١,٤٪ بالمقارنة مع الربع السابق حيث كانت تلك أعلى نسبة ارتفاع تحققت منذ عام ١٤٣٣هـ.

إلا أنه كان هناك على الدوام اعتقاد سائد بأن على المملكة بناء اقتصاد موازٍ لنفطي. ومنذ انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية في عام ١٤٢٥هـ، جهد قطاع الأعمال السعودي في مواجهة التحدي الكبير الذي تجلى في المنافسين الأجانب في قطاعات حيوية كالبناء والهندسة والنقل. فبالرغم من تعاقد الشركات السعودية مع أفضل الخبراء العالميين وحيازتها لأحدث المعدات لبناء قدراتها إلا أنه كان (وما يزال) هناك العديد من الفرص المهمة للمستثمرين الأجانب كي يأخذوا نصيبهم من المؤسسات المحلية أو أن يؤسسوا أعمالهم الخاصة بهم لو أرادوا.

وفصل التقرير الذي نشرته مجموعة بوسطن الاستشارية في صيف ١٤٣٥هـ بعنوان، «كيف تكسب الشركات في الأسواق الناشئة في بلدانها» الموقف المسيطر الذي تمتاز به شركتان سعوديتان: الأولى هي إحدى أكبر موزعي شركات صناعة السيارات اليابانية في العالم والأخرى هي أكبر شركة متكاملة للألبان ومشتقاتها في العالم. كما أن المستثمرين في القطاع الخاص يسهمون بشكل عميق في المشاريع الكبرى. وعلى سبيل المثال فإن شركة التعدين العربية السعودية (معادن) في طور بناء منجم فوسفات بقيمة ٣٣,٧٥ مليار ريال في منطقة حزم الجلاميد، يشتمل على عمليات معالجة موسعة وعدد من المصانع عدا عن شبكة السكك الحديدية التي تربط سواحل الخليج العربي بمحطة الطاقة بمنشأة المياه وبمدينة صغيرة يسكنها الإداريون والعاملون فيها.

وتعتبر (معادن) التي تأسست كشركة حكومية عام ١٤١٧هـ أكبر الشركات السعودية في قطاع التعدين. ويبلغ حجم الأسهم المملوكة فيها من قبل القطاع العام ما مقداره النصف، كما أنها من الشركات المدرجة في سوق الأسهم السعودي (تداول). وتقدر احتياطات منطقة الجلاميد من الفوسفات بحوالي ٥٣٤ طن، ستنقل لتصديرها أو استهلاكها محلياً عبر خط شحن إلى الساحل يبلغ طوله ١٤٠٠ كم تقوم ببنائه حالياً شركة الخطوط الحديدية السعودية.

مؤشرات اقتصادية

لقد استفاد الاقتصاد السعودي من ثبات نموه القوي. فقد تم توجيه السياسات المالية التي تدعمها مؤسسة النقد العربي السعودي (ساما) لتجنب الإنهاك الاقتصادي وامتصاص الفائض بتوجيهه نحو الاستثمارات المنتجة في القطاع الحكومي على وجه الخصوص.

وفي الربع الأخير من ١٤٣٤هـ، حقق النمو الاقتصادي معدلًا سنويًا بمقدار ٥٪، وانخفض إلى ٤,٧٪ في الربع الأول من عام ١٤٣٥هـ. ويعزى هذا الانخفاض الطفيف بشكل كبير لحملة مكافحة العمالة السائبة التي أطلقت في ذلك العام. (والتي تم تمديد مهلتها مرتين) لإتاحة الفرصة لأعداد هائلة من العمالة الأجنبية لتصحيح أوضاعهم، مما أدى إلى ترحيل ما يقارب المليون من الوافدين غير النظاميين.

وقد كان لخطة السعودية (التي عرفت باسم برنامج نطاقات) لتوفير فرص العمل للمواطنين نتائج متفاوتة في النجاح. إلا أن السياسة الحكومية في هذا المجال تبقى قوية وواضحة في مسألة توجيه أصحاب العمل لتحقيق نسب السعودة وتوطين الوظائف المطلوبة. فمع توفر الفئة الشابة في المجتمع بقوة وتوفر الاستثمارات الضخمة في التعليم والتدريب؛ برزت الفرص الهائلة لتوظيف شباب سعودي مؤهل ومتمكن وطموح. ويقدر حجم القوة البشرية العاملة في المملكة وفقاً لمسح لقوى العاملة الذي أجرته الحكومة لعامي ١٤٣٤هـ - ١٤٣٥هـ بحوالي ١١,٤ مليون نسمة..



ومما يشغل الحكومة أيضاً أن ما نسبته ٢٪ فقط من الإقراض المحلي فقط يوجه للمشاريع المتوسطة والصغيرة في الإنتاج الصناعي . وذلك لأن جل التمويل الذي توفره البنوك يتجه إلى العمليات والمشاريع الكبرى التي تركز على الإنشاءات والبنى التحتية. وسعيًا منها لمعالجة هذا الوضع، عمدت الحكومة إلى تأسيس هيئة للمشاريع المتوسطة والصغيرة لتوجيه دفعة تمويل تلك الشركات التي تعرف بتحقيقها لمبيعات تقل عن ٣٠ مليون ريال (٨ ملايين دولار) سنوياً. إذ يقع ضمن مسؤوليات تلك الهيئة توفير القروض البسيطة وتشجيع الاستغناء - ما أمكن - عن العمالة الوافدة والتوسع في توظيف المرأة ومشاركتها في القوة العاملة وترويج الأبحاث والتطوير.

ونظراً إلى المزايا الواضحة التي تتمتع بها المشاريع المتوسطة والصغيرة والتنوع الواسع في نوعية نشاطاتها، يتضح ما يتوفر للشركاء الأجانب (الذين قد يكونون هم أيضاً من أصحاب مشاريع متوسطة وصغيرة تتمتع بمهارات مكملية) من فرص استثمارية حقيقية في المملكة. وينطبق هذا الحال على الأعداد المتنامية من المشاريع الجديدة في حقل التكنولوجيا، التي عادة ما يكون ممولوها من كبار مصممي البرمجيات وشيفرات البرامج، الذين يحتاجون لشركاء من دول ما وراء البحار يملكون الخبرات التسويقية مع القدرة على الوصول إلى الأسواق العالمية.

وعلى الرغم من تلك التبدلات في سوق العمل وما ترتب عليها من اضطرابات على المدى القريب أثرت على النمو الاقتصادي، فإن نوعية ذلك النمو شهدت تحسناً ملحوظاً. فقد أشار المحللون إلى أنه في الربع الأول لهذا العام امتد النمو الاقتصادي بشكل متساوٍ ولم يكن مركزاً فقط في قطاعات الهيدروكربون والبتروكيماويات والبناء. وبالرغم من كون الربع الأول هو الفترة الأقوى في السنة بسبب الطقس وقلة العطل والإجازات الرسمية، إلا أن إجمالي الناتج المحلي المعد وفقاً للتضخم شهد ارتفاعاً بنسبة ٤,٣٪ مقابل ٧,٢٪ في الربع السابق، الأمر الذي يعد أسرع معدل نمو شهدته الأشهر الاثني عشرة السابقة.

ووفقاً لما يراه المحللون، يعتبر هذا النمو نمواً نوعياً. ففيما تقلص قطاع البناء بنسبة ٦,٥٪ في الربع الأول من ١٤٢٥هـ على مدى الفترة نفسها من العام السابق، وكان منخفضاً بنسبة ٩,٩٪ في الربع الأخير من ١٤٣٤هـ، فقد شهد قطاع الصناعات الهامة نمواً بمقدار ٦,٥٪ وهو النمو الأسرع خلال عامين، بزيادة ٤٪ في الربع الأخير من العام الماضي. وأظهر استطلاع لمدراء المشتريات السعوديين أجري في شعبان ١٤٣٥هـ مدى إيجابية توقعاتهم. كما يجمع المحللون على أن الاقتصاد اللانفطي سيستمر على ارتفاعه بالوتيرة نفسها.

نهوض الاقتصاد اللانفطي والقطاع الخاص

كان التوجه لتنويع الاقتصاد عبر بناء اقتصاد لا نفطي قوياً كبرى من أولويات التخطيط الحكومي على مدى العقدين الماضيين. فقد عملت المملكة على تنويع استثماراتها لتتحول تدريجياً من مجرد كونها المصدر الأكبر للنفط في العالم، إلى لاعب دولي بارز في قطاع البتروكيماويات انطلاقاً من منشآتها على أراضي المملكة وصولاً إلى محافظ أصولها الاستراتيجية من البتروكيماويات ما وراء البحار.

وتسيطر المشاريع المتوسطة والصغيرة بشكل كبير على القطاع الخاص، حيث تولي الحكومة أهمية خاصة لتلك الاستثمارات، لما لها من أهمية ومساهمة في نجاح الاقتصاد اللانفطي. فعززت دعمها لهذا القطاع في خططها الاقتصادية التاسعة للفترة من ١٤٣٠هـ ولغاية ١٤٣٥هـ. كما لاحظت التباينات التي تبدو واضحة على قطاع المشاريع المتوسطة والصغيرة. فبالرغم من تمثيلها لنسبة ٩٠٪ من إجمالي عدد المنشآت السعودية، إلا أنها تسهم فقط بثلث إجمالي الناتج المحلي وتوظف ٢٥٪ فقط من إجمالي القوة العاملة. إذ من المتعارف عليه في أغلب الدول الصناعية أن تسهم تلك المشاريع بنسبة تصل إلى ٧٥٪



تكوين رأس المال ودور (تداول)

أقر مجلس الوزراء في شهر رمضان ١٤٣٥هـ توجهاً جديداً لهيئة سوق المال، يتيح الفرصة للمستثمرين الأجانب للقيام باستثمارات مباشرة في سوق الأسهم والسندات السعودي (تداول). وسيؤدي هذا التوجه الجديد لتوفير سيولة ومرونة أكثر لسوق يتألف من أكثر من ١٥٧ شركة تقدر قيمتها بحوالي ١٩٨٧ مليار ريال، وكان قد شهد نمواً واسعاً عقب إنشائه عام ١٤٢٨هـ بفترة وجيزة، ويتجه الآن لتعميق جذوره واكتساب النضج والخبرة.

ويتاح للمستثمرين الأجانب المشاركة غير المباشرة عبر أدوات المبادلة على العائد الإجمالي التي تتوسط فيها البنوك والمؤسسات المالية الأخرى.. ومن أبرز المظاهر التي يمتاز بها (تداول) هو أن أكثر من ٩٠٪ من قاعدته الاستثمارية تعود إلى تجارة التجزئة.

ومما يعنيه التزام الحكومة بالخصخصة هو توفر الفرص القوية أمام المستثمرين في سوق تصنف نوعية الائتمان فيه بأفضل تصنيفات أسواق البورصة.

وهكذا تتضح فرص المشاريع الجديدة بتمية رؤوس أموالها عبر (تداول). فقد منحت الشفافية المتزايدة والقرارات السريعة والحاسمة التي اتخذت في الحالات الحرجة المستثمرين درجة عالية من الثقة والطمأنينة. وتتوفر أموال البنوك لرؤوس الأموال العاملة في المشاريع الجديدة، كما يوجد هناك سوق محدود للأوراق التجارية ذات المدى القصير. ومع اكتمال العمل في مشروع مركز الملك عبد الله المالي سينتقل مقر (تداول) إلى مبنى البرج الفاخر المخصص له، والذي سيضم طابقاً لسوق الأسهم وآخر لنظم التبادل المتقدمة وآخر لمكاتب الوسطاء والموظفين.



الاستثمار في الرياض

الاستثمار كيف؟

عمدت معظم الدول المتقدمة إلى تنظيم الإجراءات التنظيمية لعمل الشركات المحلية أو الأجنبية في أسواقها. ووفقاً للمسح السنوي الذي تجريه مؤسسة التمويل الدولية لـ ١٨٩ بلداً حول العالم من الدول التي تسجل أعلى معدلات الاستثمار. وفي عام ١٤٣٥ صنفت المملكة العربية السعودية في المرتبة الـ ٢٦ في العالم. وبالرغم من انخفاض ذلك التصنيف بأربع درجات عن مثيله في العام السابق، فإن المسح أظهر بشكل جلي قدرة المملكة على توفير مناخ وبيئة استثمارية مواتية ومشجعة، بتحقيقها معدلات عالية في مجالات عدة كحماية المستثمر التي جاءت فيها بالمرتبة ٢٢ وتسجيل الملكيات في المرتبة ١٤، وتأمين الكهرباء في المرتبة ١٥، والتعامل مع رخص البناء في المرتبة ١٧.

وفي الواقع، يقر المسؤولون عن دفع عجلة الاستثمارات الأجنبية المباشرة في المملكة بأنه لا يمكن لأي اقتصاد كان، حتى ولو كان يتمتع بالثروة التي يتمتع بها الاقتصاد السعودي، أن يحقق التنمية الحقيقية بالاعتماد الكلي على مصادره الداخلية فقط. ولكي ينتعش الاقتصاد اللانفطي في المملكة، فلا بد من استمرار جذب التكنولوجيا والمهارات الأجنبية إضافة إلى الانضباط الإداري وتقنياته. ومن الأهمية أيضاً أن يتم تخصيص رأس



تحفيز المسؤولين في هيئات حكومية كبرى كمصلحة الزكاة والدخل والمؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية على افتتاح مكتب مشترك يتم من خلاله إنهاء كافة إجراءات التسجيل المتعلقة بكل جهة في وقت واحد. وقد انعكست التطورات الإيجابية الناجمة عن تلك الخطوة التي اختصرت الوقت والتكاليف في مسح سهولة إنشاء الأعمال لمؤسسة التمويل الدولية لعام ١٤٣٥هـ، الذي تمتعت فيه المملكة بالمرتبة الثالثة عالمياً. لذا فإنه لا يصح القول إن هناك من التعقيدات والتأخير ما يعيق الاستثمار الأجنبية المباشرة في المملكة، وهذا ما تعمل على ضمانه الهيئة العامة للاستثمار التي توفر الطاقم المكرس لإرشاد المستثمر وتوجيهه منذ اللحظة الأولى لانخراطه في العملية. كما توفر الخبرات المتنوعة والمكرسة لتحويل الالتزامات الاستثمارية الأجنبية الجدية إلى أعمال قائمة نشطة بأسرع وقت وأقل عناء.

فمن تسجيل المشروع عبر المنح وخيارات التمويل الميسر والتجاري إلى الخدمات المهنية المحلية والشركاء المحتملين، تلتزم هيئة الاستثمار بترجمة المقترح المشروع إلى استثمار حقيقي بأسرع وقت ممكن. إذ لا توجد لدى هيئة الاستثمار أية قيود على ماهية المشروع الذي تدعمه. واعتباراً من ١٤٣٢هـ، فقد دعمت الهيئة ما أثمر عن استثمارات محلية وأجنبية بقيمة ٥٠٠ مليار ريال (١٣٢ مليار دولار) في قطاعات الطاقة وتقنية المعلومات والاتصالات والصحة والتعليم.

ويعتبر وجود مستشار محلي مع المستثمرين الأجانب مطلباً إجرائياً، الأمر الذي ييسره توفر الخيارات الواسعة من المؤسسات القانونية السعودية والعالمية التي افتتحت مكاتبها في العاصمة. كما يتوفر أيضاً طيف واسع من الخدمات الضريبية والمحاسبية المتوفرة في الرياض إلى جانب العديد من المكاتب المحلية للشركات المحاسبية العالمية. إذ يبلغ أعلى معدل الضرائب المؤسسية في المملكة ٢٠٪، كما لا توجد هناك ضرائب على دخل الفرد، ولا قيود على ترحيل الأرباح، مع إتاحة التقدم للحصول على القروض من الصندوق السعودي للتنمية الصناعية.

ويلجأ المستثمرون الأجانب إلى الغرفة التجارية والصناعية في الرياض التي يقدم لهم مسؤولوها المعلومات والإرشاد. كما تتوفر لهم فيها فرصة التواصل مع المستثمرين من الخارج والاستفادة من تجاربهم حول أفضل السبل لتأسيس استثماراتهم وأعمالهم في الرياض. فقد لجأت الغرفة التجارية والصناعية في الرياض لنموذج غرفة التجارة الأمريكية لبناء نفسها مما يمنحها الفاعلية والقدرة على إطلاق دراساتها وتحليلاتها الاقتصادية والاستثمارية في الوقت نفسه الذي تعمل فيه بجد لحث الحكومة على تطوير تشريعاتها وقوانينها. ومن هنا فقد بلغ تأثيرها أرجاء المملكة.



المال الأجنبي كون الالتزامات المالية تعد مؤشراً على التزام المستثمرين على المدى البعيد. إذ تسعى المملكة إلى استقطاب المستثمرين من ذوي الرؤى البعيدة، وتتجنب تشجيع الاستثمارات الباحثة عن الربح السريع ما أمكن.

وسيكتشف المستثمرون ذوو الخبرة أن هناك الكثير مما يألفونه في المملكة. إذ تتمتع الآلاف من الشركات بشهادة الأيزو ٩٠٠١ منذ زمن بعيد، وتعمل جادة على المحافظة عليها والتوسع في أعمالها بذات الوقت. كما كان لانتشار أخلاقيات العمل أثر إيجابي منذ أن أصبحت المملكة تتمتع بعضوية منظمة التجارة العالمية.

وفي إطار العمل على الارتقاء بها، منحت المنشآت حماية محدودة لمواجهة تحديات المنافسة العالمية، على أن يتم رفعها بشكل تدريجي، بحيث تنتهي آخر رسوم الواردات التي شكلت أداة حماية المنتجين السعوديين هذا العام ١٤٣٦هـ. وبالرغم من تلك الحماية، فقد عملت بعض الشركات الكبرى لعدة سنين من مبدأ كونها تعمل في بيئة تنافسية عالمية بحتة.

إن عملية دعم الشركات السعودية لكي تتمتع بالعافية والملائمة للمنافسة في الأسواق العالمية، اقتصرت بمبادرات حكومية. ففي العام الذي سبق انضمام المملكة كعضو تام في منظمة التجارة العالمية، كان على أية شركة محلية أو أجنبية أن تقوم بثلاث عشرة خطوة منفصلة تتطلب ما يقارب ٧٠ يوماً أو يزيد، لكي يكتمل تسجيلها. وقد تم اختزال تلك الخطوات بشكل كبير إلى ثلاث فقط، بحيث لو اتخذت الخطوات بالترتيب لما احتاج الأمر لأكثر من خمسة أيام عمل لإتمام عملية التسجيل.

وبالإضافة إلى ذلك، فقد انخفضت تكاليف التسجيل بنحو ٨٠٪ عما كانت عليه قبل عقد من الزمن. ففي عام ١٤٣١هـ، قامت وزارة التجارة بتأسيس المحطة الواحدة للمستثمرين، اختزالاً للعوائق التي كانت تقف حائلاً دون تشجيع المستثمر على اتخاذ المبادرة. ومنذ سنتين فقط، وكخطوة مهمة على طريق التطوير، فقد تم



مكتبة الملك فهد الوطنية

وبالرغم من أن لا ضمانات للنجاح، إلا أن العرف التجاري في المملكة واضح وجلي. فحل النزاعات يتم عبر محاكم القضاء، وهناك مستوى عال من الشفافية التي تمتد إلى الإعفاءات الضريبية وحوافز التمويل. فالمؤسسات السعودية، كصندوق التنمية الصناعية، تقدم الدعم بسخاء للمبادرات التجارية ذات الخطط القوية. ففي عام ١٤٣٣هـ، تلقت مدينة الرياض ومنطقتها ما يقارب مليار ونصف المليار ريال على شكل تمويل من صندوق التنمية الصناعية لتأسيس ما يقارب ٨٨٨ مشروعاً صناعياً. كما أن هناك طيفاً واسعاً من الخيارات التمويلية الأخرى المتاحة لسببين رئيسيين: بناء وتنمية الاقتصاد اللانفطي من جهة، وخلق فرص العمل للمواطنين من جهة أخرى. فالمواطنون يتطلبون مرتبات أعلى مما يتقاضاه الوافدون، ولهذا يتوفر الدعم الحكومي لسد هذه الحاجة، إلى جانب توفير فرص التدريب المهني والمكتبي، مما يزيد من قيمتهم بالنسبة للعمل.

وبالإضافة إلى ما سبق، فإن الغرفة تُعد مشجعاً ودافعاً قوياً لمنتدى الرياض الاقتصادي الذي عقدت دورته السادسة في صفر ١٤٣٤هـ، والذي يعتبره الكثيرون رافعة الفكر والتنمية الاجتماعية الأكبر في المملكة، لما يجتذبه من كبار رجال وسيدات الأعمال والمستثمرين وصناع القرار والسياسيين والمفكرين في المملكة ومن أنحاء العالم المختلفة.

تحقيق فرص الاستثمار

هناك الكثير من الأماكن الصالحة لإنشاء وتأسيس الأعمال في الرياض، لما يتوفر فيها من طيف واسع من المساحات المكتبية المخدّمة. كما تعتبر معدلات الإيجارات المكتبية تنافسية لوفرة العرض الذي يدعمه اقتراب اكتمال مشروع مركز الملك عبد الله المالي. فبالإضافة إلى ميزة تجمّع عدد كبير من متخصصي المهن المالية والمصرفية والاستثمارية في مكان واحد إلى جانب ما يحتاجونه من خدمات في المركز المالي، فإن هناك مقرات رفيعة المستوى ومجهزة بأحدث الإمكانيات تنتشر في أنحاء المدينة في مواقع عديدة، سيتم توفيرها حال انتقال شاغليها إلى مقراتهم الجديدة في المركز المالي كالبنوك والمؤسسات المالية.

كما يتوفر أيضاً طيف واسع من الخيارات للمقرات الصناعية، حيث تتوفر في الرياض مدينتان صناعيتان تشرف عليهما الهيئة السعودية للمدن الصناعية (مدن). تقع الأولى في مركز المدينة وتضم خمسين مصنعاً تنتشر على مساحة تربو عن ٤٥٠,٠٠٠ متر مربع. أما المدينة الثانية، والتي تتجاوز مساحتها ٢٠ كيلومتراً مربعاً، فتقع في الأطراف الجنوبية من الرياض وتضم أكثر من ١٠٠٠ مصنع. وهناك مدينة ثالثة قيد الإنشاء على طريق الرياض - الخرج على مساحة لا تقل عن ١٠٠ كيلومتر مربع للتصنيع والمكاتب.

ومن المفيد الذكر أنه بالرغم من توفر شركات سعودية عالمية المستوى خصوصاً في قطاعات البناء والدعم اللوجستي، فإن مصدر توفير وإنشاء المشاريع الصغيرة والمتوسطة يبقى صغيراً إلى حد ما. إذ تواجه هذه المنشآت التي غالباً ما تكون مشاريع عائلية تحديات تقليدية تتمثل في التوسع. فاستجابةً للأسواق المتنامية تجد تلك المشاريع أنفسها وقد نمت أكبر من مصادر تمويلها العائلية وأنه بات عليها اللجوء إلى القروض المصرفية. وهنا، حيث تبرز الحاجة الملحة للاستثمارات الجديدة ولرؤوس الأموال العاملة القوية، يصبح التوسع مسألة إشكالية تواجه العديد من التحديات. إن فرص الاستثمار متوفرة بكثرة للمستثمرين الأجانب، كما تتوفر رؤوس الأموال والتقنيات والخبرات للمشاريع الصغيرة والمتوسطة التي تمتد أمامها آفاق واسعة.



الرياض: مدينة متنامية ومزدهرة



مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في الرياض: مشروع بمقاييس عالمية

الرياض هي أكبر تجمع بشري في شبه الجزيرة العربية، تضاعف حجمه في ربع القرن الفائت من أقل من مليون إلى حوالي ستة ملايين نسمة. ويتوقع لهذا التجمع أن يزداد حجمه ليصل إلى ٨,٢ مليون في السنوات الـ ١٥ الماضية.

إلا أن العاصمة نجحت بالمحافظة على شخصيتها وعلى هويتها التي تفخر بها بفضل التخطيط، والتقسيم المدروسين بعناية فائقة، مما كان له الفضل بالحفاظ على الانسجام الاجتماعي القوي، من خلال تطوير أحياء سكنية تضم في محيطها المساجد والمدارس والمراكز الصحية ومراكز التسوق بالإضافة إلى الحدائق والملاعب الترفيهية. و كان في مقدمة اهتمامات المخططين لدى الهيئة العليا لتطوير الرياض اعتماد أفضل الممارسات بما يتعلق باعتماد التصاميم الموجهة للنقل (TOD) كمكون أساسي في مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في الرياض - القطار والحافلات.

فقد جهزت العاصمة خلال نموها بشبكة واسعة من الطرق الفرعية والرئيسية. إلا أن تراكم سنوات التخطيط الدقيق قد توجّ أخيراً بالمشروع الأكبر، ألا وهو مشروع نظام القطارات بطول يصل إلى ١٧٦ كيلومتر، ويتكامل مع شبكة من الحافلات السريعة والمحلية والطرق الفرعية. فالتصميم والتقنيات الموظفة في هذا المشروع العملاق متطورة ومعقدة إلى أبعد حد. وفيما تستمر الرياض بنموها وازدهارها، ستبقى المحافظة على هويتها وانسجامها الاجتماعي الأولوية القصوى للمشروع الكبير في المدينة.

عملياً يعتمد الجميع في العاصمة على سياراتهم للتنقل، الأمر الذي يجعل من إنجاز ذلك المشروع الضخم المصمم لتنقلات الأفراد والعائلات ولرجال الأعمال أيضاً إنجازاً رائعاً يحدث نقلة نوعية كبرى في مجال النقل.

إن كافة المدن الكبرى في العالم تعيش حالة من الصراع مع الاختناقات المرورية. وليست الرياض بمنأى عن ذلك. ففي شوارعها وطرقاتها يجري ما يقارب من ٧,٤ مليون رحلة يومياً، ويتوقع أن يرتفع هذا العدد إلى ١٢ مليون يومياً في السنوات الـ ١٥ القادمة. وهناك الآن أوقات تختنق فيها الشوارع وسط البلد بالرغم من أنظمة إدارة المرور الذكية القائمة.

إن التصدي لتأسيس نظام نقل عام شامل للعاصمة مسألة بالغة التعقيد. إلا أن القلة من ساكني الرياض يمكنهم تخيل مدى وحجم الشبكة التي تسعى الهيئة العليا لتطوير الرياض لوضعها بالخدمة بحلول عام ١٤٣٩هـ.



مشروع الملك عبدالعزيز للنقل العام



وفي البداية، سوف تكون المسارات الستة قادرة على استيعاب ٢٨.٥٠٠ راكباً في الساعة لمدة ١٨ ساعة في اليوم، إلا أن الشبكة ستكون قابلةً للتوسيع لتلبية الطلب المتزايد من الركاب والعمل على مدار الساعة دون انقطاع.

شبكة حافلات متكاملة

تعتبر شبكة الحافلات السريعة المكمل الأهم لشبكة قطار الرياض في مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام، وتتألف هذه الشبكة من أربعة مستويات للخدمة منفصلة عن بعضها البعض تتضمن في مجملها أكثر من ٣٠٠٠ موقف لنحو ألف حافلة. ويتألف المستوى الأول من أربعة خطوط تتقاطع في أرجاء المدينة. وهذا الجزء من الشبكة هو نظام حافلات سريعة يستخدم عربات مخصصة تعمل على خطوط بطول ٨٥ كم وتخضع للمراقبة المباشرة. وتتمتع تلك الخدمة بـ ١٣٠ موقف يشكل جزء كبير منها جزءاً من محطات القطار لتأمين التواصل والتنقل ما بين الشبكتين. وتضم الخدمة الثانية طريقتين دائريتين بطول ٨٣ كم على امتداد الطرق الشريانية، وتخدم مناطق التجمع السكانية المكتظة بإجمالي يبلغ ٦٧ محطة، حيث ستعمل الخطوط الموضوعة في خدمة مركز المدينة داخل حدود الطريق الدائري. وتتصل المناطق السكنية حول العاصمة بـ ١٧ خط حافلات منظم في الفئة الثالثة من الخدمة، مما سيشكل خدمة مجتمعية ويغذي خطوط النقل الرئيسية.

أما الخدمة الرابعة والأخيرة، فتتألف من خطوط الحافلات المغذية للقطارات. وتخدم خطوط التغذية هذه المناطق السكنية، وتوفر مزيجاً من الخطوط المحددة وقواعد الخدمات المستجيبة حسب الطلب والتي تشغل باستخدام عربات أصغر. وتتمتع هذه الخدمات المغذية بالمرونة، والقدرة على الاستجابة للحاجات الظرفية. وبالرغم من تمتع كل محطة بمواقف سيارات تتسع لما يتراوح بين ٢٠٠ و٦٠٠ سيارة، فإن تصميم المشروع المتكامل يحث غالبية مستخدميهم على ترك سياراتهم في البيت. إذ تعد القدرة على ركوب إحدى الحافلات التي تسافر بانتظام على طول يبلغ ٦٠٠ كم من الطرقات المدنية تنقلهم بسرعة إلى أقرب محطة للقطار مفتاحاً للرؤية الاستثنائية التي تقف خلف التصميم والتنفيذ في مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في الرياض.

ولا حاجة للقول إن نظام التذاكر الذكي يتيح التنقل السهل فيما بين القطارات والحافلات. وكما تتمتع شبكة القطارات بشبكة تحكم ومراقبة متطورة ومؤتمتة، فإن شبكة الحافلات هي الأخرى ستكون تحت المراقبة والتوجيه من مركز التحكم والتشغيل. وسيكون بإمكان فرق المراقبة والتحكم أن يتابعوا بدقة أين تتجه كل مركبة وأن يتواصلوا باستمرار مع كل سائق. أما خدمات التغذية فستقدم أحدث تكنولوجيا الاستجابة لمتطلبات العملاء.

ويتم تصميم المواقف والمحطات بحيث تتحقق فيها شروط التميز كخدمة نقل عام من

نظام القطار (ستة خطوط - ١٧٦ كم)

تشكل المسارات الستة لنظام قطار الرياض، والتي يبلغ مجموع أطوالها ١٧٦ كم، أبرز مكونات مشروع النقل العام الجديد لمدينة الرياض، بل العمود الفقري له، وسيتمدد النظام الجديد لأكثر من ٦٠ كم تحت الأرض، و٨٠ كم فوقها، وسيضم ٨٥ محطة، من ضمنها تسع محطات تلتقي فيها عدة مسارات للقطار، وستكون النسبة الأكبر من هذه المحطات عند مستوى سطح الأرض، في حين سيكون ٢٩ محطة منها مرتفعة عن سطح الأرض، و٢٧ محطة تحت الأرض (وهي الواقعة في وسط المدينة)، والمحطات المتبقية ستكون في أنفاق سطحية غير عميقة. وتتوزع مسارات شبكة قطار الرياض الستة بين كل من:

- المسار الأول/الخط الأزرق: محور شارع العليا - البطحاء - الحابر بطول ٣٨ كم.
- المسار الثاني/الخط الأحمر : طريق الملك عبد الله بطول ٣, ٢٥ كم.
- المسار الثالث/الخط البرتقالي : طريق المدينة المنورة بطول ٧, ٤٠ كم.
- المسار الرابع/الخط الأصفر : طريق مطار الملك خالد الدولي بطول ٢, ٢٩ كم.
- المسار الخامس/الخط الأخضر: طريق الملك عبدالعزيز بطول ٩, ١٢ كم.
- المسار السادس/الخط البنفسجي: محور طريق عبدالرحمن بن عوف - طريق الشيخ حسن بن حسين بطول ٣٠ كم.

المحطات والعربات وبعض مواصفاتها

استغرق تصميم المحطات بتفاصيلها الكثير من الوقت، وسيكون معظمها بطول ٣٠٠ متر وعرض ١٠٠ متر، وبها منصات مغلقة وأبواب زجاجية، وقد صممت الأسقف بطريقة خلّاقة تضمن تعزيز البيئة المحيطة للمحطات الموجودة أسفل الأرض، إضافةً إلى بث الشعور بالاعتزاز بين مواطني الرياض بامتلاكهم نظاماً للنقل العام على مستوى عالمي من حسن الأداء والمظهر. وستشكل كل محطة للقطار محطة لشبكة النقل بالحافلات بمستوياتها الأربعة.

ويجري العمل على تحقيق أعلى درجة من «الأتمتة» في كل مكونات المشروع، حيث سيتم استخدام نظام القطارات الآلي (بدون سائق)، ومع ذلك يعد الحفاظ على الأمن التشغيلي وأمن الركاب أولوية رئيسية من خلال الاستخدام الواسع للدوائر التلفزيونية المغلقة. وسوف يتنقل الركاب في عربات مكيفة ذات أقسام منفصلة مخصصة للعائلات والركاب الآخرين، كما أن القطارات نفسها مصممة لتوفير أكبر قدر من الراحة أثناء استقلالها من خلال الاعتماد على التقنية المستخدمة لتخفيف من الارتجاجات الناتجة عن الكبح والتسارع.

وتتميز عربات الخط الرابع المتجهة إلى مطار الملك خالد الدولي بتصميمها الذي يؤهلها لحمل أمتعة المسافرين جواً، كما سيتم تجهيز جميع القطارات لنقل الركاب ذوي الإعاقة الحركية.

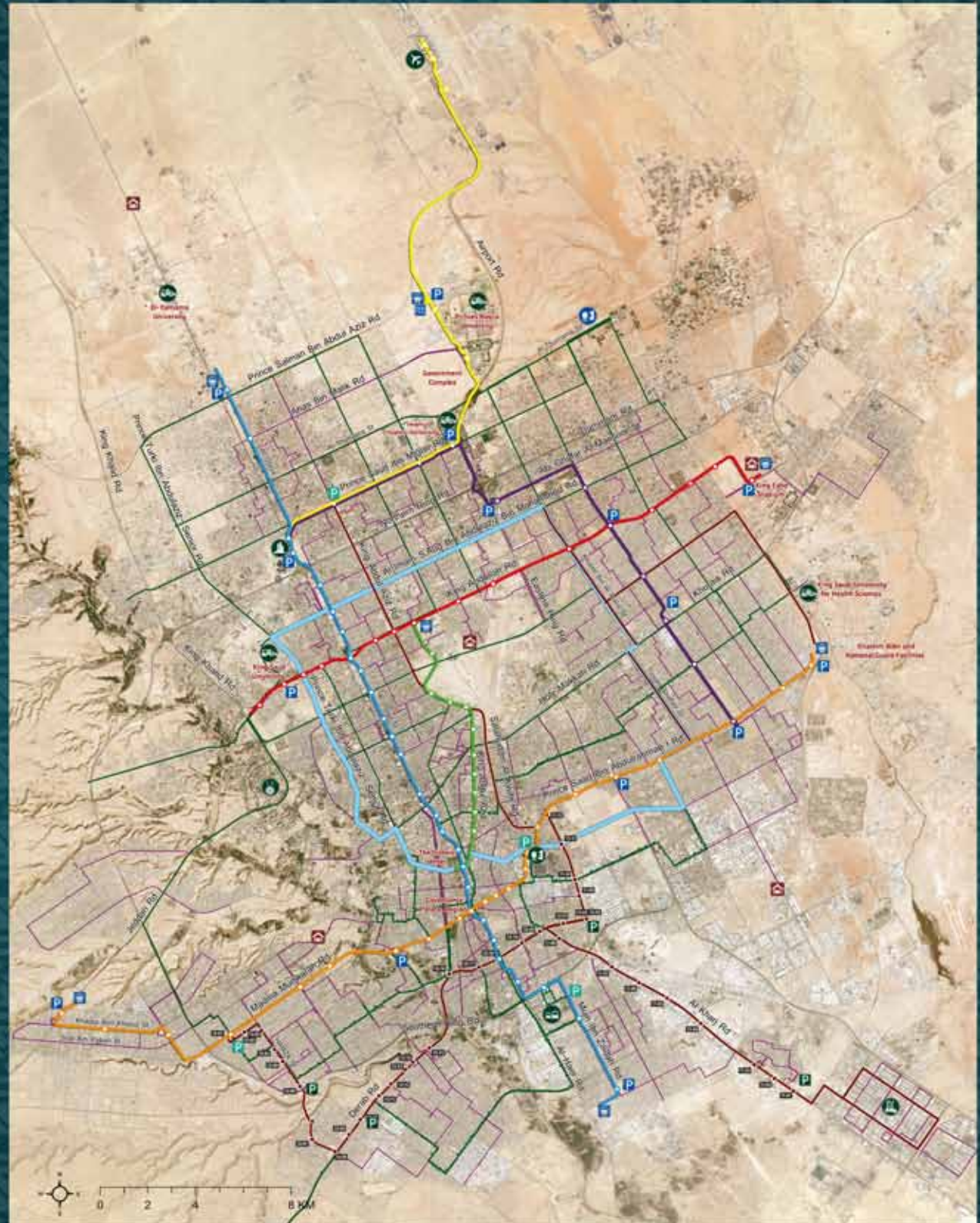
- Metro Lines - 1
- Metro Lines - 2
- Metro Lines - 3
- Metro Lines - 4
- Metro Lines - 5
- Metro Lines - 6
- Bus (BRT) Lines

- Bus Circular Line
- Bus Community Lines
- Bus Feeder Lines
- Metro Stations
- Bus Stations
- Bus Stop (phases)

- Metro Park + Ride
- Metro & Bus Park + Ride
- Bus Park + Ride
- Metro Depot
- Bus Depot

- Transport Control Center
- Railstation (Current)
- Railstation (Future)
- Coach Station
- Airport

- University
- Industrial City No.02
- Diplomatic Quarter
- King Abdullah Financial Center



وقد أجرت الهيئة العليا لتطوير الرياض دراسة عن الآثار الاقتصادية لمشروع النقل العام. وتعد الأرقام المعلنة أرقاماً مؤثرة بما فيه الكفاية. ففى كل عام، وحتى عندما يتم الانتهاء من تنفيذ جزء كبير من شبكة النقل الجديدة وتشغيلها وفقاً للتصميم، سوف يبلغ متوسط الزيادة في السلع والخدمات المحلية (إجمالي القيمة المضافة) ٤,٨٨ بليون ريال. كما ستخلق حوالي ٣٢,٧٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة سنوياً، يخصص أكبر قدر ممكن منها للمواطنين السعوديين.

وبشكل جلى سوف تؤدي المحطات والمواقف الجديدة الخاصة بنظام الحافلات إلى نمو مساحة تجارة التجزئة حولها. وسوف يتولد عن شبكة النقل بأكملها بما فيها عربات القطر والحافلات نفسها دخل كبير من بيع المساحة الخاصة بالإعلانات. كما توفر مرحلة إنشاء المشروع في السنوات القادمة العديد من العقود الجاذبة لمختلف الشركات، وستعمل الشركات المحلية للتنافس عليها والظفر بها.

وفى الوقت الذي قد أظهرت الدراسة أن حوالي ٢٦ في المائة من الوظائف الجديدة ستقع ضمن الاعمال لشركات الإنشاء، فإن هناك نسبة كبيرة من أعمال البناء والإعداد في الشبكة سيتم فيها الاستعانة بمصادر محلية. كما سيكون هناك طلب محلي على وظائف في مجالات: المالية وخدمات الاعمال والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وكذلك التصنيع.

وتم تحليل البيانات المالية الخاصة بشبكة النقل العام لمعرفة كيف ستساهم الشركات الموردة للمنتجات والخدمات المحلية في مرحلة التصميم والبناء. وتوصلت الدراسة الى أن حوالي ٥٠٪ من المنتجات والخدمات التي يتطلبها العمل في شبكة القطارات المكونة لمشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في مدينة الرياض سيتم الوفاء بها محلياً. وتشمل هذه الامور أعمال الهندسة المدنية في الأنفاق والكباري والسكة الحديدية نفسها.

كما ان هناك دعوة واسعة النطاق الى الدعم التسويقي وتوفير المخازن والنقل وتخفيض وتحريك السلع المستوردة، بالإضافة الى تأجير العقارات واستئجارها. وبجانب المدخلات الاساسية مثل الإسمنت والحصى والصلب ومنتجات أخرى مثل الطوب والسيراميك والزجاج فإن هناك حاجة الى مجموعة كبيرة من المعدات الميكانيكية والكهربائية إضافة إلى الخبراء لتركيبها وصيانتها.

ووفقاً لدراسة مشابهة على الفرص المحلية الخاصة بشبكة الحافلات لنظام النقل العام، تبين أن هناك العديد من المنتجات والخدمات الهامة المطلوبة في تنفيذ ما يزيد عن أكثر من ٥٠٪ من شبكة الحافلات بما فيها التصميم الهندسي للطرق والكباري والمواقف وتركيب تجهيزات نظم النقل الذكية في محطات الحافلات.

وتشمل الفرص الرئيسية لقطاع الأعمال المحلية، تصنيع المعدات الفنية، وخطوط الأنابيب الخاصة بالخدمات المنفذة فوق سطح الأرض وتحتة، وتشديد المباني، والهندسة المدنية، والأنشطة المعمارية والهندسية وخدمات التأجير، إضافة إلى فرص العمل في مجال صناعة المنتجات غير المعدنية والمعادن الأساسية والمعادن المشكلة.

الطراز الأول، تشجيع السكان على استخدامها، وتضمن أمن وسلامة الركاب وتكون بمثابة الكل. وتركز الخطوط العديدة والخدمات المتعددة على اختيار الأماكن المثلى في المدينة، وتأخذ بالاعتبار إمكانية التوسع العمراني أثناء بنائها وتجهيزها للعمل. كما ستوفر الشبكة المتكاملة مرافق مريحة ومناسبة في المواقف والمحطات وعلى متن الحافلات. وعلاوة على هذا كله فلن تنقص هذا المشروع المرونة اللازمة للتعامل مع التغيرات المستقبلية.

وبفضل صغر حجم البنية التحتية المطلوبة لهذا الجانب من المشروع، فسيكون بالإمكان تشغيل هذه الخدمة على ثلاثة مراحل بدءاً من العام ١٤٣٨هـ بمشيئة الله.

ومن الجوانب المهمة التي قد لا يلحظها البعض في مشروع النقل العام، الخطة الموسوعة لتطوير نظام إدارة مرور شامل في العاصمة يدعمه ويحكمه إطار تنظيمي ومؤسسي. كما تأخذ الرؤية بعين الاعتبار قيام المشروع منذ انطلاقة على أساس متين من أحدث ما توصلت إليه تقنية المعلومات، مما يجعل منه نظاماً ذكياً بدءاً من إصدار التذاكر الآلي إلى عرض المعلومات المحدثة على مدار الساعة وصولاً إلى استخدام وسائل التواصل الاجتماعي لبحث المعلومات وللوصول إلى آراء العملاء. كما سيوفر نظام متابعة العربات والركاب المتطور بيانات يمكن استخدامها للمساعدة في تحديد الطرق الجديدة وفي تأمين التعديلات باستمرار للخدمات القائمة. كما يتضمن المشروع أيضاً تأسيس مركز التحكم والتشغيل. ويهدف توفير الطاقة لتشغيل المشروع يتم استثمار ١١٢٥ مليون ريال في تأمين أنظمة توزيع الطاقة وتوليد الكهرباء.

تأثير مشروع النقل على مدينة الرياض

تسعى الهيئة العليا لتطوير الرياض من خلال مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام إلى القضاء على التكلفة الباهظة واللامقبولة التي تسببها الاختناقات المرورية في الرياض والبالغة ٧٨,٧٥ بليون ريال سنوياً. وقد بينت الدراسات أن هناك ما بين ٧٦٠٠ إلى ١١٠٠٠ فرصة عمل جديدة ستنشأ عن هذا المشروع الرائد.

ويغطي هذا المشروع أجزاء متعددة ومتباعدة في مدينة الرياض، وسيجلب ذلك العديد من المزايا الاقتصادية والاجتماعية فضلاً عن كونه وسيلة نقل تسمح للأفراد بالإفلات من زحمة المرور وتساعد على التنقل السريع حول المدينة.

فمن ضمن نتائج تحسين حركة النقل داخل مدينة الرياض سينتفع مستخدمو خدمات النقل العام، وغيرهم أيضاً، من تسهيل وصولهم إلى أية ناحية من نواحي العاصمة. وعلاوة على ذلك فسوف يؤمن استخدام شبكة النقل العام تنقلاً أكثر استقلالاً - وخصوصاً لصالح النساء والشباب - كما سيعزز قدرة الطلاب على التنقل بمفردهم وبشكل مريح ورخيص وموثوق به، بما يضمن وصولهم إلى مؤسساتهم التعليمية بالوقت المناسب.

مشروع الملك عبدالعزيز للنقل العام



وهناك أيضا آثار عريضة لا يمكن قياسها او قياس آثارها بدقة، وأحياناً يشار إليها باسم الآثار الخارجية الإيجابية الباقية طويلة الاجل. ومن المتوقع أن تتضمن فوائد أخرى ستكون حصرية لصالح مدينة الرياض والمملكة العربية السعودية في ما بعد عام ١٤٤١هـ. ومن المرجح أن هذه الفوائد تشمل تطوير العمليات التجارية من خلال البحث والتطوير وكذلك الابتكار والمنتجات والخدمات الناشئة، كما سيكون هناك تعزيز مستمر لنمو الشركة وتحسين لبيئة العمل وصولاً الى رفع مستوى الصادرات. وكل تطور من هذه التطورات سيكون ذا فائدة كبيرة للمستثمرين الأجانب.

وفى دوره الأبرز، يتضمن مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في مدينة الرياض نفسه شركات محلية في سلسلة شركات التوريد الخاصة به، تتيح العديد من فرص العمل على نطاق واسع. فعلى سبيل المثال، هناك عقود يتم تأجيرها لتنظيف وصيانة ٨٥ محطة ومئات من عربات القطارات والحافلات. كما أن الفرص في دعم نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتطويرها سوف تلعب دوراً هاماً في تعزيز مواقع أصحاب مشاريع المعلوماتية الناشئة من السعوديين، وكذلك خبراء ومبرمجي ومطوري البرمجيات السعوديين من الشباب الموهوبين.

ومن ضمن عقود البناء التي تمت ترسيبها على التحالفات الدولية الثلاث، هناك عدد من متطلبات الموازنة لتشجيع عملية توظيف المواطنين والأعمال المحلية. وتشمل هذه المتطلبات خطة لنقل التكنولوجيا، بما في ذلك تسليم التجهيزات الرأسمالية والعروض، والحصول على نسبة من المواطنين السعوديين كجزء من فريق العمل. كما سيتم كذلك على الصعيد المحلي تنظيم وإدارة مؤتمرات ومعارض وأنشطة عديدة أخرى.

وعلى صعيد آخر، وبحسب ما تشير اليه هيئة تطوير الرياض، ستكون هناك جداول من البيانات التي سيتم توافرها من قبل الركاب واستخدامهم لمنظومة النقل، واستخدام هذه البيانات وتحليلها سوف يساعد المخططين وتجار السوق ومطوري المنتجات على استهداف حساباتهم واعمالهم.

وعلى جانب التصنيع المحلي سيتم توريد الإسمنت والحصى والمنتجات المطاطية والبلاستيكية. وتعد الاحتياجات اللازمة لتنفيذ المشروع ضخمة تصل إلى: ٦٠٠,٠٠٠ طن من الحديد، وحوالي ٣,٤ مليون متر مكعب من الخرسانة، وتبرز فرص دعم تشغيل شبكة القطارات بشكل كبير حيث أظهرت الدراسة التي قامت بها الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض بأن نصف ما سوف يتم إنفاقه على تشغيل القطارات سوف ينفق محلياً.

والى جانب توفير القوى العاملة، ستقوم الشركات السعودية بتقديم الدعم في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فضلاً عن صيانة السكك الحديدية، واللافات والشبكات الالكترونية وشبكات الاتصالات. فالكفاءات الوطنية متوفرة في مجالات عديدة، وتأتى مدينة الرياض في مقدمة مدن المملكة من حيث عدد الخريجين الجامعيين. ومع ذلك، فإن تقييم الهيئة هو أنه ستكون هناك حاجة الى مزيد من الاستثمارات المالية في مجال التدريب واكتساب مجموعات من المهارات الجديدة، للوفاء بمتطلبات ما يزيد عن نصف الوظائف التي سيوفرها مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في مدينة الرياض. ويشار إلى أنه من المهم وجود المواطنين السعوديين المؤهلين تأهيلاً جيداً لشغل مجموعة عريضة من فرص العمل التي يتم إيجادها.

فرص التوظيف (الصناعات - التوظيف)

تظهر دراسات الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أنه حالما يتم الانتهاء من مشروع النقل الضخم هذا، سيظل إجمالي القيمة المضافة السنوية في السلع والخدمات نحو ٥,٤ مليار ريال تقريباً. ولكن خلق فرص العمل سوف يتناقص تدريجياً الى معدل وقدره ٧٠٠٠ وظيفة سنوياً. ولكن بحلول ذلك الوقت، فإن العديد من البذور الاقتصادية التي يذرهما نظام النقل العام حالياً سينمو الى نباتات صغيرة قوية، وذلك بفضل «البنية التحتية التمكينية» الجديدة.

مشروع الملك عبدالعزيز للنقل العام



وعلى الصعيد البيئي، من المرجح أن تشهد المستشفيات انخفاضاً ملحوظاً في معالجة الاضطرابات التنفسية نتيجة تحسن نوعية الهواء في المدينة، التي ستعتمد بأجواء صحية أكثر وهدوء ملحوظ مقارنة بما كان عليه الحال قبل هذا المشروع.

وفي الواقع، هناك عدة آفاق تبين المناطق التي توفر فيها القدرة المحلية فرصاً متعلقة بمشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في مدينة الرياض. فالقطاعات المحتملة التي تم التعرف من خلالها على القدرة المحلية المحدودة أو المنخفضة، أشارت إلى التشجيع الواضح لتوقعات الاستثمار الداخلي، والمشاركة الأجنبية المحتملة والمشاريع المشتركة. فتحليل فئات الانفاق الرئيسية ينم عن سبعة قطاعات في سوق العرض عالية التأثير توفر فرصاً للموردين على مدى عمر المشروع. كما إن استخدام التصنيف الدولي الصناعي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية (ISIC) شاملة التعدين والمحاجر، وتجارة الجملة والتجزئة والإصلاح والبناء والعقارات بصفتها مناطق ذات قدرة عالية المستوى موجودة في الرياض يفتح الأفق نفسه. أما قطاعات الصناعات التحويلية، والأنشطة المهنية والعلمية والتقنية والنقل والتخزين والمعلومات والاتصالات فهي قطاعات ذات طاقة محلية متوسطة.

وعلى مستوى البناء في المشروع، هناك العديد من فرص العمل المختلفة في شبكة الحافلات والسكك الحديدية. ويقع ضمن قطاع البناء والعقارات قسم ISIC، وهو من أنشطة البناء المتخصصة في تحديد القدرات الناضجة في الرياض. وهنا تشمل فرص العمل الرئيسية أعمالاً إضافية في إنشاء خطوط الأنابيب لمسافات طويلة وخطوط الاتصالات وخطوط الكهرباء، وخطوط المياه. وتمتد القدرة المحلية الناضجة إلى الهندسة المدنية في بناء جميع أنواع الطرق بما فيها الكباري والتقاطعات، والأنفاق والطرق السريعة المرتفعة وطرق المشاة، كما تضم أيضاً الأعمال السطحية ورصف الطرق بالأسفلت، وطلاء الطرق وتركيب حواجز التصادم ولافتات إشارات المرور وغيرها.. وقد تم تحديد عدة شعب رئيسية ضمن قطاع الصناعات التحويلية، مع فرص عمل ذات صلة بشبكات الحافلات والسكك الحديدية في مرحلة البناء.

فوائد بعيدة المدى

تتضح الفوائد البعيدة المدى أولاً في خفض التكلفة الإجمالية لمزاولة الأعمال في العاصمة، حيث سيتم التغلب على المعوقات والإجباطات والضغط التي تصاحبها. وفي الوقت الذي سيكون فيه المديرون التنفيذيون قادرين على الوصول إلى اجتماعاتهم في الوقت المحدد، فإن توزيع السلع سيكون أسرع وأجدي. فهذه التخفيضات في التكاليف لا تفيد الشركات المحلية فقط، بل تفيد أيضاً المستثمرين الأجانب الذين اختاروا أو سيختارون مدينة الرياض مقراً لعملياتهم المحلية أو الإقليمية. ولا يعد ذلك أمراً دون جدوى، فكل مدينة تجارية كبيرة تكافح حالياً للحفاظ على سرعة حركة المقيمين فيها. وستكون هناك نظرات إعجاب بما تجهز به العاصمة السعودية نفسها في الوقت الحالي.

ومن حيث البنية التحتية الأوسع، فدائماً ما كانت الهيئة العليا لتطوير الرياض تحرص على أن تكون منظومة النقل العام الجديدة متممة لخططها طويلة الأجل الخاصة بتطوير المناطق النائية من العاصمة. فتوفر النقل الآمن والمريح من الضواحي البعيدة سوف يعمل على إعادة تشكيل وزيادة تشييط سوق العقارات القوية فعلاً. كما ستكون له فوائد أخرى تشمل توافر القوة الإضافية كبديل احتياطي للقطارات. ولمدة زمنية طويلة، سيتمكن استخدام هذه القوة لأغراض أخرى، وبالتالي زيادة تعزيز الفرص الاقتصادية.

كما إن القيام بملايين الرحلات بعيداً عن الطرق سيكون ذا تأثير كبير على السلامة المرورية على الطرق السريعة في مدينة الرياض. وبالتالي سيكون هناك عدد أقل من الحوادث المرورية وانخفاض في عدد الإصابات وحالات الوفيات على طرق المدينة. فهذا الأمر لن يؤدي إلا إلى الحد من الحوادث وكذلك الحد من خدمات الطوارئ، وتقليل التكاليف الاقتصادية والاجتماعية الهائلة الناجمة عن الحوادث، والتقليل من الحزن والقلق من قبل أسر المتضررين في حوادث السيارات. وبانخفاض عدد المطالبات التي يتم الوفاء بها، سوف تقوم شركات التأمين على السيارات في المدينة بتخفيض أقساطها في ما يسمى فعلاً بالسوق التنافسية.





فرص الاستثمار في مشروع الملك عبد العزيز للنقل العام



فرص في قطاع الإنشاءات

المجالات الرئيسية المحددة للنفقات اللازمة لإنشاء شبكة الحافلات والسكك الحديدية تسلط الضوء على فرص العمل المنتشرة في خمسة قطاعات رئيسية.

القطاع	الشعبة	فرص العمل الرئيسية
البناء والعقارات	الهندسة المدنية	• حفر الأنفاق والتقاطعات العميقة • إنشاء السكك الحديدية المرتفعة، وكباري المشاة والممرات المرتفعة • أعمال البناء وفقاً للتكيف مع الطرق القائمة وغيرها من الطرق الأخرى الخاصة بشبكة الحافلات. • أعمال البناء لإنشاء الطرق اللازمة ودخول السيارات الخاصة بشبكات القطارات والحافلات. • إنشاء طرق جديدة للمشاة • بناء مرافق التنزه والركوب، وغيرها من مواقف السيارات لمستخدمي الشبكة والعاملين بها. • الأعمال السطحية على الطرق والكباري والأنفاق والممرات • طلاء الطريق وغيرها من العلامات، واللافتات، وحواجز التصادم، والاشارات، واشارات المرور
	أنشطة البناء المتخصصة	• تجهيزات في المحطات والمحطات الطرفية ومراكز العمليات: المصاعد والسلالم المتحركة، والأبواب الأوتوماتيكية والدوارة، مانعات الصواعق، والعزل الحراري وعزل الصوت والاهتزاز، وأنظمة إخماد الحرائق والمصاعد • شبكة الحافلات: إنشاء مواقف وكذلك محطات طرفية للحافلات • تجهيزات على طول شبكات القطارات والحافلات: إنشاء خطوط الاتصالات وخطوط الكهرباء، والمجاري وخطوط الأنابيب، وأنظمة التصريف وقنواته، وأعمال إضافية، والسور الأمني.
انشطة الخدمات الادارية وخدمات الدعم	الإيجار والتأجير	• الإيجار والتأجير التشغيلي لآلات ومعدات البناء والهندسة المدنية: الروافع، وآلات الحفر، والشاحنات، والسقالات، وجسور الرافعة وأرصفة العمل، والمعدات المتخصصة

القطاع	الشعبة	فرص العمل الرئيسية
النقل والتخزين	النقل	• عمليات نقل الشحنة: تضم أعمال النقل الثقيل للمعدات والمواد السائبة، وقطع الغيار والمواد المتخصصة، وشحنات الناقلات. • الشحن عن طريق السكك الحديدية من الدمام إلى ميناء الرياض الدولي الجاف • الشحن برا من مصادر محلية، من موانئ جدة والدمام ومن الإمارات العربية المتحدة والأردن • الشحن جوا عن طريق الشحن الوطني والإقليمي والدولي الجوي إلى محطة الشحن بمطار الملك خالد الدولي. • عن طريق وكلاء الشحن.
	التخزين	• مرافق التخزين والمستودعات والشحن وساحات البضائع السائبة. • توريد وتخزين الوقود المطابق لمعايير الانبعاثات الحالية الصادرة عن الاتحاد الأوروبي
التصنيع	المنتجات المعدنية اللافلزية	• صناعة الكلنكر، والأسمنت الهيدروليكي، بما في ذلك اسمنت بورتلاند، والاسمنت الألومنيوم، واسمنت الخبث المعدني، والاسمنت المتخصص. • صناعة الخرسانة الجاهزة، والمواد الحجرية الاصطناعية اللازمة للبناء، والبلاط، وحجارة التبليط، والواجهات، والطوب، واللوحات، والصحائف، والألواح، والمواسير، والسوار • صناعة السيراميك والزجاج
	المعدات الكهربائية	• تصنيع الصلب المعزول والنحاس وأسلاك الألمنيوم والكابلات • تصنيع لوحات التحكم الخاصة بتوزيع الطاقة الكهربائية في جميع أنحاء الشبكة وفي المحطات ومراكز التحكم. • صناعة محولات المحطات الفرعية لتوزيع الطاقة الكهربائية عبر الشبكة
	المنتجات المعدنية المشكلة	• إنتاج منتجات الصلب شبه الجاهزة (باستثناء الآلات والمعدات)
	المعادن الأساسية	• صناعة الركائز الصفائحية من الصلب والقطاعات المفتوحة ملحومة من الصلب
	الهندسة المدنية	• تصنيع المواد الخاصة بخطوط السكك الحديدية وكذلك القضبان الحديدية

القطاع	الشعبة	فرص العمل الرئيسية
الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات	المنتجات المطاطية والبلاستيكية	- تصنيع المنتجات البلاستيكية، بما في ذلك المواسير المصنوعة من البلاستيك والأنابيب والكابلات والخرائط - إنتاج البطاقات الذكية
	تكنولوجيا المعلومات	تطوير البرمجيات، وتطوير البطاقات الذكية، والبرمجة، وإنشاء تطبيقات شبكات التواصل الاجتماعي، ورسم الخرائط الحية، واستخراج البيانات على نطاق المنظومة، ومراقبة الشبكة عن بعد
	الاتصالات	- توفير الاتصالات المتخصصة اللازمة للشبكة - توفير هاتف عمومي وخدمة الوصول للإنترنت في جميع أنحاء الشبكة على خطوط القطارات والحافلات ونظام الحافلات.
	ادارة حركة المرور	توفير اشارات المرور وأنظمة تحديد أولويات الحافلات



فرص في قطاع التشغيل



المجالات الرئيسية المحددة للنفقات اللازمة لتشغيل الشبكة تسلط الضوء على فرص العمل المنتشرة في أربعة قطاعات رئيسية.

القطاع	الشعبة	فرص العمل الرئيسية
النقل والتخزين	النقل	• فرصة مشغلي النقل العام المحليين
	التخزين	• منشأة التخزين والمستودعات لتخزين قطع الغيار ومواد الصيانة والوقود والسوائل المتخصصة
أنشطة الخدمات الإدارية والدعم	الخدمات المقدمة للمباني ومرافق الشبكة	• تقديم مجموعة من خدمات الدعم داخل الشبكة بالكامل: إدارة المرافق، والتنظيف والصيانة والحراسة والخدمات الأمنية. • الدعم الفني المتخصص لأنظمة إخماد الحرائق وصيانة المصاعد وتجريبها
	أنشطة المناظر الطبيعية	• زراعة ورعاية وصيانة المسطحات الخضراء والمساحات الخارجية في جميع أنحاء الشبكة.
	الإيجار والتأجير	• تأجير واستئجار معدات الصيانة مثل منصات الدخول
	إصلاح السيارات	• إصلاح الحافلات وصيانتها • إصلاح عربات السكك الحديدية وصيانتها
التصنيع	منتجات المطاط والبلاستيك	• تصنيع الإطارات المطاطية للحافلات • تصنيع خراطيم ومواسير وسدادات بديلة وغير ذلك
	قطع غيار المركبات	• تصنيع قطع الغيار والإكسسوار للحافلات: الفرامل، وعلب التروس، المحاور والعجلات والزجاج الأمامي، والبطاريات، والفلاتر
	الكيمائيات	• إنتاج البترول المكرر قليل الانبعاثات • إنتاج زيوت المحركات وزيوت التشحيم والمنتجات الكيماوية المتخصصة، وتصنيع منتجات التنظيف والتلميع
	التدريب	• تدريب الفنيين في مجال الكهرباء والميكانيكا الالكترونية

القطاع	الشعبة	فرص العمل الرئيسية
الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات	تكنولوجيا المعلومات	• البحث والتطوير، وصيانة البرمجيات والتطوير المتواصل، والبرمجة، وتطبيقات التواصل الاجتماعي الخاصة بالنقل العام، ورسم الخرائط الحية، واستخراج البيانات على نطاق المنظومة، ومراقبة الشبكة عن بعد • تطبيقات لتوفير إدارة ديناميكية لحركة المرور وتوجيه وقوف السيارات
	الاتصالات	• الصيانة والتحسين المستمر للاتصالات المتخصصة الخاصة بالشبكة. • صيانة هاتف عمومي وخدمة الوصول للإنترنت في جميع أنحاء الشبكة على خطوط القطارات والحافلات ونظام الحافلات • تصميم وتركيب شبكة من الألياف البصرية على نطاق المدينة • تصميم وتركيب شبكة تكنولوجيا المعلومات TCC
	نظم تكنولوجيا المعلومات بالمركبات	• تركيب واختبار تكنولوجيا المعلومات قائمة بالسيارات (AVM، AFC)



فرص في الاستشارات والابتكار

- دراسات الكثافة السكانية والتركيبية السكانية من أجل التخطيط لشبكة النقل العام وتوقعات الركاب.
- البحث وتطوير التقدم في الاتصالات الميدانية القريبة (NFC) لتمكين الأجهزة المحمولة من العمل كبطاقة ذكية غير تلامسية.
- اتصالات النقل العام المتخصصة، والدعاية والإعلان والعلاقات العامة وعمليات المكتب الصحفي.
- توفر فرص عمل رئيسية لمشاركة الخبرات الأجنبية في هذا الجانب.

يوفر الإنفاق في مجال البحث والتطوير والتدريب والابتكار والاستشارات المتخصصة المتعلقة بالمشروع العديد من فرص العمل المهنية والتخصص العالي. وتشتمل هذه على ما يأتي:

- توفير برامج متخصصة للتدريب المباشر وتطويرها، مثل التدريب على الصناعات المختلفة والتدريب الداخلي والمنح الدراسية والتدريب عبر الإنترنت والتعلم عن بعد و كل مستلزمات تطوير المهارات والقدرات المطلوبة في جميع أجزاء منظومة النقل العام والمهارات المطلوبة على جميع المستويات.
- إنشاء قواعد بيانات متصلة بالشبكة لتعزيز التفاعل عبر الإنترنت بين المستخدمين والمشغلين.
- تطوير الحملات التسويقية والشبكات الاجتماعية لتعزيز الوعي البيئي.
- إجراء دراسات عن توسيع الشبكة الحالية واستمرارية تحسين الخدمات.
- إجراء بحوث ودراسات عن تمويل النقل، واستراتيجية تحديد سعر التعرفة للمساعدة على تغطية التكاليف.
- تقديم المشورة والعمل على التطوير لتحسين القدرة التكنولوجية والابداعية للشركات في مدينة الرياض، لضمان نجاحها في الأسواق العالمية التنافسية والمتكاملة بشكل متزايد.
- البحوث والاستشارات المتعلقة بالنقل ورسوم النقل والتدابير للحد من الازدحام والغازات الناتجة من عوادم السيارات.





فرص التوظيف في الصناعات والتوظيف

تطلعات بعيدة المدى

- تجديد / تصنيع في المملكة العربية السعودية بنسبة ١٠٠٪
- التحالف مع الشركات الاجنبية لصناعة الادوات

- تجديد / تصنيع عربات القطار
- تصميم وتصنيع معدات الاشارات

صناعة مكونات «عالية القيمة»

- وحدات ادارة المركبات
- انظمة فرامل ضد القفل
- نظم ادارة المحرك

صناعة مكونات «ذات قيمة منخفضة»

- الزجاج الأمامي
- الاطارات
- الزنبركات اللولبية
- البطاريات
- ألواح البدن
- تنجيد داخلي

صناعة قطع غيار للقطارات

- العجلات، وأطقم العجلات
- إنتاج/ تجميع بوجي
- بلوكات الفرامل والفرامل
- الحوامل وصناديق الحوامل
- المحاور
- تروس السحب
- زنبركات القطع، الزنبركات اللوحية
- المحاور المركزية والسفلى والعليا، والمعلقة
- الخراطيم والتجهيزات الهوائية والمائية
- آليات الابواب الأتوماتيكية



الرياض ... نمو يجذب المستثمرين



عوائد طويلة الاجل

إن مدينة الرياض من المدن الحديثة التي تتزايد فيها الطلبات على الخدمات اللازمة والهامة في عمليات الاصلاح والصيانة المرتبطة بمشاريع البنية التحتية المتعددة ، ولهذا فإن مورد تلك الخدمات هم في الواقع في وضع اقتصادي متمكن .

وتقدم مدينة الرياض رسالة إلى جميع المستثمرين الأجانب تؤكد أن المدينة ترحب بأعمالهم ترحيبها بأعمال الشركات السعودية . كمان أن مجلس الوزراء أقر العديد من التوصيات التي تعمل على تسهيل متطلبات الشركات الأجنبية وتأسيس أعمالها في المملكة. والإمكانات الهائلة للسوق السعودي تساهم في تحقيق أرباح مغرية ومستمرة لمختلف الشركات العاملة فيه ، وتساعد على أستمراية نشاط الشركات لفترات زمنية طويلة .

فرص استثمار مجدية

على مدار السنوات الخمس أو الست المقبلة، سيكون هناك العديد من الشركات المحلية والخارجية التي ستستفيد من العمل على توريد السلع والخدمات للبرنامج الرائع للنقل العام بالرياض.

وبالإضافة إلى الفرص الاستثمارية التي يقدمها هذا المشروع، تتوفر للشركات الأجنبية العالمية العديد من فرص الاستثمار في شتى المجالات الاقتصادية المتعددة. إذ توضح أرقام الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض أن هناك حوالي ٣٠٠٠ مشروع مختلف قيد العمل به في الرياض بقيمة تقدر بـ ٢٦٠ مليار ريال سعودي.

وفي الوقت الذي تشكل فيه العقود الحكومية الغالبية العظمى من هذه المشاريع، فإن القطاع الخاص يساهم بـ ٥١ مشروعاً بقيمة ٦٠ مليار ريال، بالإضافة إلى ٥٦ مشروعاً مشتركاً بين القطاعين الحكومي والخاص.

ونظراً للتطور المتسارع والمتنامي، يمكن القول إن حجم الاستثمارات المتاحة في الرياض يفوق مثيلته في المدن الأخرى المزدهرة في أنحاء العالم.

مشاريع الرياض عام ٣٤ / ١٤٣٥ هـ (١)		
تصنيف المشاريع حسب نوع المشروع		
نوع المشروع	عدد المشاريع	اجمالي التكلفة (مليار ريال)
حكومي	٢٨٣٤	١٦٦
خاص	٥١	٦٠
مشترك (حكومي وخاص)	٥٦	٣٥
خيري	٣٤	٢,٥
تصنيف المشاريع حسب القطاعات التنموية		
نوع المشروع	عدد المشاريع	اجمالي التكلفة (مليار ريال)
قطاع المرافق العامة	٣٤٧	٥٧
قطاع الخدمات التعليمية	٨٠٤	٥٤
قطاع الخدمات الصحية	١٢٧	٨,٥
قطاع النقل	٥٧٧	٢٤
قطاع الخدمات العامة والاسكان	٩٩٨	١٥
قطاع التنمية الاقتصادية	٤٢	٤٣
القطاع الخاص	٥١	٦٠
القطاع الخيري	٣٤	٢,٥



مركز الملك عبد الله المالي

إذ أنه سيضم المقر الرئيسي لهيئة السوق المالية السعودية في برجها الواقع في قلب المجمع المالي، والذي يعتبر واحداً من أعلى الأبراج على مستوى المنطقة بارتفاع ٢٨٥ م، ومقر السوق المالية (تداول) وأكاديمية مالية ومقار للعديد من البنوك والشركات والمؤسسات المالية الأخرى وما يرتبط بها من شركات خدمات مالية ومرافق ومؤسسات أخرى متعددة الجنسيات تساهم بشكل فعال في تنويع نشاطات أحد أكبر اقتصاديات المنطقة.

كما سيضم المركز عدداً من الأبراج والمباني الخاصة بالمكاتب الإدارية المجهزة بأفضل التجهيزات والمتطلبات المكتبية، وعدداً من المباني السكنية تبلغ نسبتها ما يقارب ٢١٪ من مباني المشروع، إضافة إلى عدة فنادق من فئة الخمسة نجوم تديرها شركات عالمية متخصصة في الخدمات الفندقية.

لمحة عن بعض مرافق وخدمات المركز

يحتوي المركز على عدد من مناطق الجذب والترويج، المصممة بعناية وإتقان لتكون متنفساً وملقياً ترفيهياً وتعليمياً لسكان المجمع ومرتاديه مثل متزه الوادي، والمتحف المائي، ومركز المؤتمرات، ومتحف البيئة المبنية، ومركز مناخ الأرض، ومتحف العلوم، والنادي الصحي للاستجمام، ومتحف الأطفال التفاعلي، والمرافق التعليمية والترفيهية الأخرى.

وهناك أساليب حديثة للتنقل داخل المركز بين كل تلك المباني ومناطق الجذب، وذلك عبر القطار الأحادي المعلق الذي يصل جنبات المركز بعضها ببعض، أو عبر ممرات المشاة المعلقة والمغطاة التي تربط جميع المباني على مستوى الدور الأول دون الحاجة للخروج من هذه المباني، بالإضافة إلى إمكانية التجول على الأقدام في مختلف أجزاء المركز بسهولة وأمان عبر بيئة جميلة تنتشر فيها الممرات والحدائق والزهور والأشجار.

وتتوزع في أنحاء المشروع سبعة مساجد مصممة بأساليب هندسية وجمالية لافتة. وقد فاز أحدها بالجائزة العالمية للتميز المعماري الإسلامي من حيث البناء والعمارة، وهذا دليل على المستوى الراقي الذي يحظى به المركز ويحرص على المحافظة عليه، والذي يتمثل أيضاً في وجود الكثير من المباني المتميزة في تصميمها وجمال عمارتها الحديثة. كما يوفر المشروع عدداً كبيراً من مواقف السيارات تحت كل مبنى، إضافة إلى مبان مخصصة لمواقف السيارات تم تصميمها وفق معايير عالية تعتمد على فكرة وصول السيارة إلى الموقف لتنتهي علاقة صاحبها بها، حيث تتولى الخدمة الخاصة أمر السيارة إلى حين خروجها من المركز.

مركز الملك عبد الله المالي:

إنه واحد من أكثر المشاريع القائمة في المملكة طموحاً وتميزاً لما يمثله من إضافة بالغة الأهمية إلى القطاع الاقتصادي والتطوير العمراني راقى المستوى في مدينة الرياض. وهو في الوقت نفسه يعتبر أهم مشاريع المؤسسة العامة للتقاعد المالكة للمشروع، والتي تديره وتشرف على إنشائه عبر ذراعها الاستثمارية المتمثلة بشركة الاستثمارات الرائدة.

لقد تفضل خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبدالعزيز يرحمه الله، يوم الثلاثاء ١١/٤/١٤٢٧هـ بوضع حجر الأساس لهذا الصرح الحضاري ليكون المركز المالي في مدينة الرياض بحيث يضم المؤسسات المالية الرسمية والجهات المالية الأخرى وجميع مرافق والخدمات ذات العلاقة ويحمل اسم «مركز الملك عبد الله المالي».

الموقع والمكانة

تجري أعمال إنشاء هذا المجمع الضخم على قدم وساق على أرض المؤسسة العامة للتقاعد الواقعة عند امتداد طريق الملك فهد شمال الرياض على مساحة تبلغ نحو (١,٦) مليون متر مربع، وتقع بين ثلاثة طرق رئيسية سريعة هي طريق الملك فهد، والطريق الدائري الشمالي، وطريق الثمامة. وينقسم المشروع إلى جزئين يمتدان على جانبي طريق الثمامة و يرتبطان معا بجسر بري يشكل حديقة واسعة عبر الطريق السريع. وسيكون هذا المركز معلماً حضارياً من أهم معالم مدينة الرياض، وهو الأول من نوعه في منطقة الشرق الأوسط من ناحية الحجم والتنظيم والمواصفات التقنية والتجهيز، بما يجعله يضاهي المراكز المالية العالمية المماثلة.

إن نظرة المؤسسة الطموحة، والرغبة في دعم الاقتصاد المحلي وتعزيزه بما يتوافق مع الاتجاهات التنموية الوطنية يدعم إستراتيجيتها التي تنتهجها في التخطيط لاختيار المشاريع ذات العوائد الجيدة، التي يكون من ضمن رؤيتها إحداث قفزة تنموية نوعية كبيرة. وهذا ما ينعكس في هذا المركز المالي الذي تم تصميمه وفق أحدث المعايير العالمية، وبأعلى مواصفات البنية التحتية، فضلاً عن كونه قيمة مضافة للاقتصاد الوطني يساهم في النمو الاقتصادي وحركة التطور التي تشهدها المملكة في شتى المجالات.

مركز للمؤسسات المالية

يُعَوَّل على هذا مركز الملك عبد الله المالي أن يكون قاعدة مالية استثمارية رائدة على مستوى السعودية ومنطقة الشرق الأوسط، ينافس الكثير من المراكز المالية العالمية.



انتخاب امرأة لمنصب الرئيس العام للغرفة. وقد ظل نظام التعليم السعودي على امتداد فترة طويلة يقدم لكلا الجنسين التعليم عالي الجودة نفسه. ويتضح ذلك بجلاء من خلال إنشاء جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن للبنات بالقرب من مطار الملك خالد الدولي والتي تتسع لما يقارب ٥٠ ألف طالبة. استقبلت الجامعة دفعتها الأولى منهن هذا العام.

وتتوافق ساعات العمل في المملكة مع درجات الحرارة أثناء النهار، فمعظم المكاتب الحكومية تفتح في تمام الساعة والنصف صباحاً، وتغلق في تمام الثانية والنصف بعد الظهر. وتميل الشركات الخاصة الى العمل من الثامنة صباحاً حتى الظهر، ثم بعد فترة استراحة طويلة في حرارة اليوم، تستأنف العمل من الرابعة مساءً حتى الساعة مساءً، أما بنوك التجزئة فتفتح في تمام التاسعة والنصف صباحاً حتى الرابعة والنصف مساءً.

وباستثناء استراحة ممتدة في منتصف النهار، فإن المحلات التجارية والأسواق تفضل أن تكون مفتوحة طوال اليوم، وتغلق في حدود العاشرة مساءً. كما تغلق المنشآت أيضاً أثناء أوقات الصلاة التي تتغير على مدار العام. وفي كثير من مواقع البناء حول العاصمة سريعة النمو، يتواصل العمل على مدار اليوم. وفي بعض المشاريع ذات الأولوية العالية مثل تشييد الطرق، يتم العمل على مدار الساعة. وأثناء الجزء الذي يشهد ذروة ارتفاع الحرارة خلال أيام الصيف القاطن، تتطلب اللوائح أن يؤدي العمال عملهم تحت غطاء يقيهم حر الشمس. وتغلق المكاتب الحكومية يومي الجمعة، والسبت إلا أن بعض الشركات لا تغلق إلا يوم الجمعة فقط.

مدينة ذات تخطيط عالمي

الرياض عاصمة تعج بالحركة والنشاط، يتضافر فيها العمل والإنجاز الحكومي - من أجل دولة يسكنها ٣٠ مليون نسمة - مع الأنشطة التجارية والصناعية والمصرفية والمالية والدبلوماسية والأكاديمية. ولكون الجزء الأكبر من المدينة قد شيد حديثاً، فإن الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض تمكنت من ضبط التوسع السريع الذي شهدته المدينة، بما شمل إنشاء شبكة طرق حديثة، كان من أحدث عناصرها تدشين المرحلة الأولى من برنامج تطوير طريق الملك عبد الله، واستكمال الطريق الدائري الأول، والتخطيط لطريقين دائريين يحيطان بالعاصمة.

ويعد طريق الملك فهد، الشريان الرئيسي للطرق في المدينة، ويمتد من شمالها إلى أقصى جنوبها، كما يشكل طريق مكة أحد أبرز طرق المدينة التي تربط شرقها بغربها.

الرياض: السكان ... نمو متواصل

قبل ٤٠ سنة مضت، كان تعداد سكان مدينة الرياض لا يتعدى ١٠٠ ألف نسمة، أما الآن فقد ناهز هذا العدد ٦ ملايين، يمثل المواطنون السعوديون ٦٠٪ منهم، ويأتي العدد الأكبر من المغتربين الذين يعيشون ويعملون في المدينة من كل من: بنغلادش، الهند، باكستان، إندونيسيا، والفلبين. وهناك أيضاً عمال من البلدان العربية، خصوصاً من: اليمن، مصر، السودان، لبنان، وسوريا.

ومع انخراط الأجانب القادمين من أوروبا وأمريكا الشمالية، وجنوب أفريقيا، وروسيا، ومؤخراً الصين في مجموعة كبيرة من مشاريع البنية الأساسية الجديدة، فضلاً عن العمل في المجالات والمنظمات القائمة، أصبحت الرياض حاضرة عالمية بارزة في العالم العربي. ومن المؤشرات التي يمكن لأي كان أن يتلمسها بوضوح وبساطة على هذا الحضور العالمي في الرياض وفرة المطاعم المنتمة الى فنون الطبخ في مشارق الأرض ومغاربها، والتي تنتشر أينما كان في المدينة. إضافة الى تنافس اثنتين من الصحف الوطنية الواعدة باللغة الإنجليزية، وهما Saudi Gazette و Arab News، على اجتذاب القراء الأجانب في المدينة.

ومع الأخذ بحقيقة أن المملكة العربية السعودية دولة فتية، تبلغ نسبة مواطنيها ممن هم دون سن الخامسة عشرة ٤٠٪ من مجموع السكان. إلا أن المثير للاهتمام هو أن هذه النسبة تنخفض في مدينة الرياض إلى ٣٤٪ فقط.

ويبلغ إجمالي العاملين في الرياض الآن ما يزيد على ٢,٣٥ مليون نسمة، منهم ما يقارب المليون مواطن سعودي، من بينهم ١٦٤ ألف امرأة. وفي عام ١٤٣٢هـ، عمل ٢٦٠ ألفاً من السعوديين في القطاع الخاص، بينما تم تسجيل ما يربو قليلاً عن ٨٤ ألف مواطن كمواطنين عن العمل.

ومع ذلك، لا بد من أن نقارن بين هذا وبين حقيقة أن أكثر من ٢ مليون من غير السعوديين يعملون في القطاع الخاص في العاصمة، الأمر الذي يوضح بجلاء أن برنامج «نطاقات»، الذي يستهدف إحلال السعوديين في وظائف عدد محدود من القطاعات ومجالات الأعمال التي كان يشغلها سابقا المغتربون والأجانب، قد حقق نتائج ملموسة في العاصمة.

وقد شهد دور المرأة السعودية في المجتمع وداخل منظومة القوى العاملة خلال السنوات الأخيرة تغييرات مستمرة، إلا أن البطالة لا تزال مرتفعة خاصة بين الشباب. وعلى الرغم من أن الكثيرات منهن يعملن في محيط نسائي، مثل محلات الأزياء أو الفروع النسائية للبنوك، إلا أن هناك تزايداً في أعداد سيدات الأعمال، والأكاديميات، والعاملات في المجال الطبي والمالي والتقني. ويوجد فرع نسائي في الغرفة التجارية الصناعية بالرياض يضم ٣٠٠٠ عضو، ولا يوجد في نظام الغرفة أو قواعدها ما يعوق



مشروع تطوير وسط المدينة

بشأن إنشاء جسر بري يصل بين شرق البلاد وغربها من خلال خط سكة حديد عالي السرعة، علماً بأن هذا الجسر البري يشتمل على خط سكة حديد جديد يصل بين مدينتي الرياض والدمام. ومؤخراً قدم مدير الخطوط الحديدية عرضاً من مستشاريه بشأن تجربة خط سكة حديد جديد يربط بين مدينتي الرياض والدمام بسرعة ٣٥٠ كيلو في الساعة وبالتالي تقليص مدة السفر بين المدينتين إلى ساعة ونصف الساعة فقط. والهدف الأساسي من هذا هو الحد من أثر وسائل النقل الواقعة على المناطق الحضرية.

وباعتباره بوابة المرور الرئيسية إلى المملكة العربية السعودية، يظل مطار الملك خالد الدولي واحداً من أفضل المطارات في العالم من حيث التطور والتصميم المعماري. يقع هذا المطار على بعد ٤٠ كيلومتر شمال مدينة الرياض، ويشتمل المطار على مدرجين للطائرات وثلاث صالات للركاب، اثنتان من تلك الصالات مخصصة للمسافرين الدوليين. وقد استقبل مطار الملك خالد الدولي ما يزيد على ١٧ مليون مسافر في العام ١٤٣٤هـ. وبالنظر إلى مساحة مطار الملك خالد الدولي والتي تبلغ ٣٥٠ كيلومتر مربع، يكون هذا المطار أكبر مجال جوي مدني في العالم. فهناك مدرجين للطائرات يمتد كل منهما لمسافة ٢٦٠، ٤ متر. وقد وقع اختيار وكالة الفضاء الأمريكية «ناسا» على هذين المدرجين كقاعدة بديلة لإطلاق مكوك الفضاء. وسوف يستطيع المسافرون الانتقال من المطار وإليه عبر خط قطار الرياض (المترو) الشمالي الجنوبي من المطار وإليه، داخل عربات مصممة لاستيعاب كمية كبيرة من الأمتعة الخاصة بالمسافرين بشكل دائم.

يبرز مركز الملك عبد الله المالي (الواقع في شمال العاصمة) من خلال الأبنية شاهقة الارتفاع ذات التصميم الجذاب وكذلك تبرز أبراج الفيصلية والمملكة اللافته للنظر لتكون معاً مناطق إلتقاء للعمل والاعمال.

تطوير وسط المدينة

أدى تسارع النمو العمراني في مدينة الرياض إلى التأثير السلبي على وسط المدينة، ووظيفته الرئيسية، وظهور العديد من الظواهر التي تمثلت في هجرة السكان السعوديين، وتدني الأوضاع الاجتماعية، وتدهور الحالة العمرانية للمباني حتى آل بعضها إلى السقوط وأصبحت تهدد سلامة القاطنين فيها وتمارس فيها الجريمة، إضافة إلى زيادة الاختناقات المرورية وصعوبة الوصول إلى هذه المنطقة. وتبلغ مساحة منطقة وسط مدينة الرياض ١٥ كلم مربع، ويحدها من الشمال شارع

وفي الوقت الذي تواجه فيه مدينة الرياض تحدي تطوير قطاع النقل في مدينة نشطة يتزايد فيها عدد السكان والرحلات المرورية عاماً بعد عام، شرعت الهيئة في تنفيذ خططها لإنشاء نظام نقل دائم يلبي الاحتياجات الحالية والمتوقعة في المستقبل بمشيئة الله، وذلك من خلال تطبيق نظام نقل شامل ومتناسك يتضمن تطوير القائم من الطرق والشوارع، واستحداث طرق سريعة وشرىانية جديدة، وإحلال تطبيقات الإدارة المرورية في المدينة، وإدخال نظام النقل العام الحديث إليها عبر بناء شبكة متكاملة من القطارات الكهربائية والحافلات.

وبالتالي فإن نظام النقل العام الجديد الذي بدأ إنشاؤه - والذي يتألف من قطار كهربائي ذو ستة مسارات مرتبطة ببعضها البعض، تتكامل معه شبكة نقل سريع بالحافلات ذات مسارات مخصصة على الطرق السريعة - سوف يحدث تغييراً جذرياً في الطريقة التي ينتقل بها سكان الرياض والآلاف من زوارها داخل العاصمة. وقد تم إبرام عقود المشروع خلال عام ١٤٣٤هـ، وبدأ التنفيذ على الفور. وبحلول عام ١٤٤١هـ، عندما يتم تطبيق نظام النقل العام بشكل كامل، ويعتاد المواطنون على مزاياه الهائلة، ستصبح طرق العاصمة أقل ازدحاماً بشكل ملحوظ. أما النسبة القليلة التي ستستخدم السيارة في التنقل، فستتقضي زمناً أقل في الرحلات، ولن تعاني مجدداً من مشاعر الإحباط بسبب الاختناقات المرورية.

كما حرصت الهيئة لعدة سنوات على تطوير أنظمة السلامة المرورية في المدينة. فقد تحسن نظام إشارات المرور بشكل كبير مع إضافة عدادات الزمن التي تحسب عدد الثواني المتبقية حتى تتغير الإشارة إلى اللون الأخضر، وإدخال كاميرات الرصد المروري لأول مرة في المملكة، التي أحدثت أثراً كبيراً في رفع مستوى السلامة المرورية في الطرق.

الرياض: مركز الالتقاء

تتولى المؤسسة العامة للخطوط الحديدية مسؤولية تشغيل خط نقل البضائع بالإضافة إلى قطارات المسافرين ما بين العاصمة والدمام مروراً بمدينتي الهفوف وأبقيق. وفي العام ١٤٣٤هـ، استفاد ١,١ مليون مسافر من الراحة التي توفرها خطوط السكك الحديدية. وقد أضافت المؤسسة في الوقت الحالي طريقاً آخر للسكك الحديدية بجوار الطريق الحالي. ومع زيادة سرعة القطارات أصبح من الممكن تقليص زمن السفر بمقدار ساعة وعشر دقائق. وقد كان لشهرة التنقل عبر خطوط السكك الحديدية بديلاً عن وسائل التنقل البرية والجوية سبباً في تدعيم خطط شركة السكك الحديدية



مطار الملك خالد الدولي في الرياض

وتعد جامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن من الجامعات العملاقة، إذ أنها تستوعب قرابة ٥٠ ألف طالبة، وبها مدينة جامعية تستوعب ١٢ ألف طالبة، واستحدث فيها قطار كهربائي لنقل الطالبات، سيتم ربطه بشبكة القطارات الكهربائية المزمع إنشاؤها في المدينة. وقد التحق بجامعة الأميرة نورة ١٦٠٠٠ طالبة في العام الماضي. كما تضم الرياض كلاً من: جامعة الأمير سلطان الأهلية، وجامعة نايف للعلوم الأمنية، وجامعة الفيصل، وجامعة اليمامة، والعديد من الأكاديميات والمؤسسات والمدن العلمية، وفي مقدمتها مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، ومراكز الأبحاث العلمية المتخصصة، وأحدثها مركز الملك عبد الله للدراسات والأبحاث البترولية الذي يجري تشييده حالياً بالقرب من مطار الملك خالد الدولي.

وتضم الرياض أيضاً العديد من معاهد التدريب المهني الحكومية والخاصة، كالمعهد المصري، والمعهد العالي للصناعات البلاستيكية، وهو أول معهد متخصص في البلاد في مجال صناعة البلاستيك، وله أهمية خاصة بسبب النشاط المستمر في صناعة البتروكيماويات ومشتقاتها.

وعلى مستوى الرعاية الصحية، يتلقى سكان مدينة الرياض عناية صحية رفيعة المستوى، ففي المدينة ٤٤ مستشفى حكومي و٢٤٩ عيادة ومركزاً للرعاية الصحية الأولية تضم مراكز لجراحات اليوم الواحد.

وتعد مدينة الملك فهد الطبية واحدة من أكبر المجمعات الطبية وأحدثها في العالم، حيث تشتمل على مستشفى للأطفال بسعة ٢٤٦ سرير، ووحدتين لأعراض النساء والولادة بسعة ٢٣٦ سرير، ومركز للتأهيل الطبي بسعة ١٥٩ سرير ومستشفى عام بسعة ٤٥٩ سرير، و٣٣ عيادة خارجية. وإلى جانب المنشآت الطبية التي تديرها الدولة، يوجد في الرياض ٣٠ مستشفى بسعة ٣٦٤٥ سرير يديرها القطاع الخاص، بالإضافة إلى ٨٠٤ منشأة أخرى ما بين عيادة ومستوصف. كما يتوافر بالمدينة سلسلة طويلة من الصيدليات ومراكز العناية والتشخيص والعلاج الطبيعي.

الاتصالات وتقنية المعلومات

يتم توفير خدمات الهاتف المحمول والإنترنت عن طريق ثلاث شركات رئيسية: شركة الاتصالات السعودية (STC)، وشركة اتحاد اتصالات (موبايلي) وهي شركة مساهمة مشتركة سعودية إماراتية، وشركة (زين) وهي شركة مساهمة مشتركة سعودية كويتية. وتقدم كل من شركة الاتصالات السعودية وشركة (عذيب) خدمات الهواتف الثابتة في المدينة. وساهم التنافس بين الشركات في خفض تكلفة كافة الخدمات و كانت شركة الاتصالات السعودية أول من قدم خدمات الجيل الرابع في

الوشم متصلاً بطريق عمر بن الخطاب، ومن الشرق طريق الخرج، ومن الجنوب شارع عمار بن ياسر متصلاً بشارع الأعشى، ومن الغرب شارع الإمام عبدالعزيز بن محمد بن سعود. وتتضمن المنطقة العديد من المشاريع الهامة مثل قصر الحكم ومركز الملك عبدالعزيز التاريخي ومقرات لبعض الجهات الحكومية.

وقد قامت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض بإعداد خطة لتطوير هذه المنطقة بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة، بهدف تحويلها إلى مركز تاريخي وإداري واقتصادي وثقافي على المستوى الوطني، ولتصبح مركزاً ذا مكانة عالمية نابضاً بالحياة ويلبي تطلعات الجميع.

واشتملت خطة التطوير الموضوعية لهذه المنطقة على برنامج تنفيذي شامل يتضمن عدداً من الإجراءات والمشاريع التي يزمع تنفيذها في المنطقة، ويعتمد بشكل أساسي على دور الدولة الرئيسي في قيادة التطوير وتوفير التمويل اللازم، ويتضمن برنامجاً عاجلاً يشتمل على عدد من المشاريع ذات الأولوية التي ستساهم إن شاء الله في معالجة الأحياء التي تعاني من المشكلات الأمنية والاجتماعية والتدهور العمراني، ورفع مستوى الوصول إلى المنطقة وتخفيف الازدحام المروري، بالإضافة إلى إيجاد نواة للتطوير تساهم في جذب السكان السعوديين وزيادة إقبال المطورين والمستثمرين من القطاع الخاص للاستثمار في تطوير مشاريع تجارية وسكنية في المنطقة.

التعليم والصحة

يأتي التعليم في مقدمة الخطط بعيدة المدى التي وضعتها الحكومة السعودية لاقتصاد لا يعتمد على النفط فقط. وفي عام ١٤٣٢هـ، تم تخصيص ما لا يقل عن ٢٤ في المائة من الإنفاق الحكومي لهذا القطاع، وهو من بين أعلى معدلات التخصيص في العالم. ويتوفر في مدينة الرياض العديد من المدارس في مختلف مستوياتها ابتداءً من رياض الأطفال فالمدارس الابتدائية والمتوسطة والثانوية حتى الجامعات، وجميعها مدارة من قبل الدولة، حيث يوجد بالفعل حالياً قرابة ١٤٤٠ مدرسة حكومية تخدم ما يقارب ٤٧٠ ألف طالب وطالبة. كما يوجد أيضاً ٨٢ مدرسة خاصة، من بينها مدارس عالمية مثل: مدارس الملك فيصل، مدارس المملكة، المدرسة الأمريكية، المدرسة البريطانية، ومدرسة الملك سعود الدولية، وغيرها.

غير أنه من أهم أوجه التعليم وأبرزه في الرياض، ما يتمثل في جامعاتها الأربع التي تشرف عليها الدولة، وهي: جامعة الملك سعود، وجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، وجامعة الملك سعود بن عبدالعزيز للعلوم الصحية، وجامعة الأميرة نورة بنت عبد الرحمن التي اكتمل إنشاؤها عام ١٤٣٢هـ وتعد أكبر جامعة للبنات في العالم.



الفرص المتاحة للمستثمرين الأجانب المتوفرين لأن المدينة تتجه تصاعدياً لتطبيق الحكومة الإلكترونية. كما أن هناك طلباً متزايداً أيضاً على مهارات البرمجة. وليس هذا فحسب، بل على إدارة المشروعات أيضاً من أجل التعامل مع المشاريع المتنوعة والتي يقع معظمها خارج مدينة الرياض. فالهدف الأساسي من تلك المبادرة هو التأكد من قدرة المملكة العربية السعودية على بناء اقتصاد المعرفة الخاص بها استناداً إلى مراكز التميز، وبهذا يمكنها المنافسة العالمية في هذا المجال.

المياه والطاقة

تواجه المملكة العربية السعودية تحديان هما الماء والطاقة. فنادراً ما تنقطع الكهرباء علاوة على توافر المياه. ومع ذلك، وبسبب التوسع في توفير الماء والكهرباء يتزايد الطلب عليهما أيضاً. وتدرّك الحكومة أن تنامي الطلب على الكهرباء والطاقة في الوقت الحالي أمر لا يمكن تجاهله. وقد أشارت شركة البترول أرامكو السعودية إلى أن المملكة، وبناء على المؤشرات الحالية وفي غضون خمس سنوات قادمة، ستحتاج إلى ربع إنتاجها اليومي من البترول البالغ ١٢ مليون برميل، لتزويد محطات الكهرباء والمركبات بالوقود. وبالنظر إلى الطلب المتزايد على الكهرباء والماء حتى العام ١٤٤٩هـ. فتحة حاجة إلى ثمانية ملايين برميل يومياً للمحافظة على عمل الكهرباء ومكيفات الهواء وسير المركبات على الطرق السريعة.

إن أحد أكبر التحديات التي تواجهها المملكة العربية السعودية يتمثل في استهلاك هذا الكم الكبير من الطاقة بالنسبة إلى عدد السكان البالغ ٣٠ مليون نسمة. فهي الدولة الرابعة والأربعين من حيث عدد السكان، ولكنها تحتل المركز الثالث عشر في الدول المستهلكة للطاقة.

وقد ألقى الازدهار الاقتصادي للمملكة العربية السعودية بظلاله على طلب الماء والكهرباء بحيث أصبح هذا الطلب في ارتفاع مستمر. وبالنظر إلى أن معظم الماء الموجود بالمملكة يتم توفيره من خلال تقنية تحلية المياه، فإن الخفض من استهلاك المياه غير المبرر يساهم في إمكانية تقادي استهلاك الطاقة المرتفع. وثمة إحصائيات مذهلة تشير إلى أنه خلال فترات تنامي الطلب على الكهرباء والماء في دول مجلس التعاون الخليجي بما في ذلك المملكة العربية السعودية، ثمة «٧٠٪» من الطاقة الكهربائية المتوفرة يتم استهلاكها من خلال مكيفات الهواء بتكلفة سنوية تصل إلى «٧٥» مليار ريال سعودي.

العام ١٤٣٢هـ ، وهي الآن إحدى الشركات الرائدة في تخزين البيانات. كما ان هناك ٥٦ مزود لخدمات الإنترنت، و١٩ شركة لاتصالات الأقمار الصناعية، وثلاث شركات لخطوط الهاتف الجوية، واختارت معظم الشركات مدينة الرياض مقراً لأعمالها.

وتتزايد المشاريع الاستثمارية في البنية التحتية الجديدة للاتصالات في الرياض. فهناك كوابل الألياف البصرية وهي الأكثر استخداماً في المراكز التجارية في قلب العاصمة، والتي يتم الآن استخدامها لتشمل الضواحي الرئيسية التي تستخدم الأسلاك النحاسية عالية التوصيل. ويتم توصيل الشبكات مع بعضها بروابط ميكروويف أو هوائية مشتركة أو خاصة.

وتتوافر خدمات الانترنت العالية الجودة في مدينة الرياض، بحيث أن تعزيزها لوسائل الاتصال الاجتماعي بات ملحوظاً على مستوى العالم. فباتت مشاركة المملكة العربية السعودية في مواقع التواصل ضمن طليعة الدول، وخصوصاً على موقع «Tweeter». كما أن هناك أكثر من ٤,٥ مليون مستخدم للاتصالات ذات النطاق العريض.

ان إقبال الشباب السعودي على الهواتف الذكية يحمل في طيه أمراً إيجابياً. إذ أنه يتكشف عن توجه ملحوظ للعمل في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بالإضافة إلى البرمجة. ومع وجود كليات مهنية فعلية تقدم التدريب المهني وكليات جامعية توفر الأبحاث التدريبية المتقدمة، أوضحت الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض عن مدى الحاجة إلى حرم جامعي متخصص يدير تكنولوجيا المعلومات تجارياً، ويطورها من خلال أحدث التقنيات والمخصصات المالية.

وبالتعاون مع القطاع الخاص وغرفة التجارة والصناعة بالرياض والهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، تولت جامعة الملك سعود مسؤولية تطوير وادي التكنولوجيا بالرياض. ومن خلال هذا الدمج للحرم الجامعي ومنطقة الأعمال التكنولوجية المتطورة يصبح من الممكن جذب أنظار شركات التكنولوجيا والمطورين ومتخصصي البرامج والاتصالات المحليين والعالميين على السواء.

ومن خلال أسعار الایجار المناسبة ورأس مال التشغيل والمنشآت ذات التصميم الخاص، يمكن التوسع في الأبحاث الجامعية، باعتبار الجامعة هي ملتقى الأفكار والمناقشات والمكان الذي يتم فيه مشاركة خبرات المتخصصين على أسس تجارية. فالموكد أن ثمة حاجة متزايدة إلى متخصصين في تكنولوجيا المعلومات مع تزايد



وادي نمار بالرياض

المستوى لإجراء الاختبارات. الأمر الذي سيتكشف عن إمكانية البدء في استخدام منشآت إنتاج الطاقة الشمسية الأكبر في العالم. ولن يستغرق الأمر طويلاً حتى تتم الاستعانة بشمس المملكة العربية السعودية في توفير الطاقة الكهربائية للأغراض الصناعية والمنزلية.

ومن المحتمل قريباً الاستعانة بالطاقة الشمسية التي يتم إنتاجها محلياً في تشغيل الحافلات المعطلة التي تعمل على خطوط السير الستة لمشروع الملك عبد العزيز للنقل العام في مدينة الرياض. وبالتالي، توفير الراحة والهدوء للناس أثناء تنقلهم عبر تلك المدينة الحضرية الشاسعة.

وتحصل مدينة الرياض على ٥٠٪ من مياه الشرب من خلال أنابيب من مصانع تحلية المياه الموجودة على الساحل الشرقي لمدينة الجبيل، وتحصل على النسبة المتبقية من الآبار الارتوازية المحلية. وفي داخل مدينة الرياض، تصل شبكة توزيع المياه إلى ٩٦٪ من السكان، ويتم تعويض النسبة الباقية من خلال شاحنات المياه.

المصادر المتجددة

تبذل المملكة العربية السعودية في الوقت الحالي قصارى جهدها لتوفير بديل لنظام تكييف الهواء المعتمد حالياً وبديلاً لتوفير الطاقة الكهربائية. وقد أولت مدينة الرياض اهتماماً كبيراً لهذا الأمر، كما عمل أيضاً مركز الملك عبد الله للدراسات والأبحاث البترولية على تطوير هذا المجال. وأصبح مركز الملك عبد الله المالي واحداً من أكثر المراكز المتطورة على المستوى البيئي في العالم من خلال الاستعانة بالطاقة الشمسية وإعادة تدوير المياه وتوفير الطاقة الكهربائية لتقليل اعتماده بشكل كبير على الموارد التقليدية.

وهناك أيضاً خطط لتبريد المنطقة في الأماكن الحضرية المزدحمة. وتشارك العقارات التجارية والسكنية في منشأة تبريد مركزية تعمل على ضخ الماء المبرد عبر شبكة من الأنابيب تحت الأرض. ووفقاً لإحدى الدراسات فإنه على الرغم من ارتفاع تكلفة رأس المال الأولية للمشروع، يمكن من خلال تلك الأنظمة توفير ٣٠٪ من احتياجات التبريد المتوقعة لدول مجلس التعاون الخليجي بحلول العام ١٤٥١هـ، وتوفير كمية من الطاقة تصل إلى ٢٠,٠٠٠ ميجاوات، أي ما يعادل إنتاج عشر محطات للطاقة تستهلك حوالي ٢٠٠,٠٠٠ برميل يومياً. وثمة أهمية أخرى لأنظمة تبريد المنطقة منخفضة الطاقة الكهربائية والتي تتم إعادة تدوير المياه فيها، إذ تدل الدراسات على أن انبعاث ثاني أكسيد الكربون الناتج عن توليد الطاقة الكهربائية سينخفض بمعدل «٣١» مليون طن سنوياً.

لقد أصبحت مدينة الرياض منذ العام ١٤٣١هـ المدينة الحاضنة لمدينة الملك عبد الله للطاقة النووية والطاقة المتجددة. وقد كان لمركز التميز هذا الفضل في جلب الطاقة الشمسية والطاقة النووية الى المملكة. إذ بلغت ميزانية الطاقة المتجددة وحدها ٥٠٠ مليون ريال سعودي (١٣٣ مليون دولار أمريكي). وفي العام ١٤٣٣هـ، بدأ إجراء الدراسات المتعلقة بالطاقة النووية والتكنولوجيا المستخدمة. ومع ذلك، لا يمكن العمل على إنشاء أول محطة للطاقة النووية إلا بعد عقد من الآن على الأقل.

على الجانب الآخر، نجد أن توفير الخلايا الشمسية كبيرة الحجم أمراً ممكناً في القريب العاجل. حيث يتم الآن داخل العاصمة السعودية تطوير منشآت جديدة عالية



محطة المعالجة الحيوية - مشروع تأهيل وادي حنيفة





Contacts



الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض
حي السفارات
ص.ب. ٩٤٥٠١
الرياض ١١٦١٤
المملكة العربية السعودية
هاتف: ٤٨٨٣٣٣١ (١) ٩٦٦ +
فاكس: ٤٨٨٠٤٤٢ (١) ٩٦٦ +
البريد الإلكتروني: info@arriyadh.net
الموقع: www.ada.gov.sa



الغرفة التجارية الصناعية
طريق الضباب
ص.ب. ٥٩٦
الرياض ١١٤٢١
المملكة العربية السعودية
هاتف: ٤٠٤٠٠٤٤ (١) ٩٦٦ +
فاكس: ٤٠١١١٠٣ (١) ٩٦٦ +
الموقع: www.riyadhchamber.com



الهيئة العامة للاستثمار
طريق الامام سعود بن عبدالعزيز
ص.ب. ٥٩٢٧
الرياض ١١٤٣٢
المملكة العربية السعودية
هاتف: ٢٠٣٥٥٥٥ (١) ٩٦٦ +
فاكس: ٢٦٣٢٨٩٤ (١) ٩٦٦ +
البريد الإلكتروني: info@sagia.gov.sa
الموقع: www.sagia.gov.sa

Solent
Publishing
&
Communications



الهيئة العامة
لتطوير مدينة الرياض

هاتف: ٩٦٦ ١ ٤٨٨٣٣٣١

فاكس: ٩٦٦ ١ ٤٨٨٠٤٤٢

ص.ب ٩٤٥٠١ الرياض ١١٦١٤

المملكة العربية السعودية

www.arriyadh.com