اقتصاد

فوق الطاولة

«كوكب» النقل!

علي محمود هاشم

كان للمرء أن يستسلم لأخيلته الجميلة وهو يمتطي «قطار الضواحي» مخترقا الغوطة الشرقية نحو مطار دمشق الدولي مرورا بمعرضها، لولا أن بيان وزارة النقل عن اجتماعها ذي العلاقة، سكب سطلاً من التفنيدات الباردة الأهمية!

«لتخفيف الازدحام عن دمشق.. وتسهيل نقل تجهيزات العارضين.. من المحافظات والدول الأخرى، ما يسهم في تفعيل النشاط الاقتصادي عبر زيادة عدد المشاركين في معرض دمشق الدولي»، هذه الجرعة القاتلة من تبرير الوزارة لفكرتها العضال، تحاكي –وفق أدبيات النقل– ذلك النوع من مراقبي التذاكر حادّي المزاج القادرين على انتزاع «راكب القطار النزهة» من متعته، وقذفه من الشباك!

لا عداوة مع «قطار الضواحي»، ففكرته متزامنة معنويا مع «لواعج» السوريين راهنا، إلا أن رزمة مبررات مرحلته الأولى، تدغدغ العقل بطريقة فريدة حتى لينقلب على ظهره!، ذلك أن «ومضة» دعم النشاط الاقتصادي عبر «تسهيل نقل المعروضات» إلى معرض دمشق الـ٦٠، ورغم ما يكتنفها من نبل، إنما تحتاج –أولا– دعما لتعافي الإنتاج إلى الحدود التي تتطلب مخرجاته شحناً سككياً للمشاركة بالمعارض، والأهم، أن يختم الله على قلوب الأجانب كي يشحنوا معروضاتهم إلى دمشق بالسيارات، قبل تفريغها ضمن مركز تبادلي، تمهيدا لشحنها مجدداً في قطار «ضواحينا»، نحو مدينة المعارض!

حديث «القطار» يجر وراءه عربات الأسئلة حول ترابط سكتنا الحديدية في خدمة الاقتصاد وتقاعس بيروقراطية إدارتها عن زجها كمتدخل إيجابي في قطاع النقل لرزمة من الاعتبارات. فما نحتاج إليه اليوم هو سكك حديدية تدعم الإنتاج بإيصال أولوياته إلى مطارحها تقليصا لما أمكن من فجوة الـ٤ ملايين فرصة عمل التي خسرناها بفعل الحرب على ما أكد رئيس اتحاد العمال قبل أيام، ولولا تضارب المواعيد، لكان اطلع وزير النقل أيضاً على حاجتنا إلى إيصال مخرجات الإنتاج إلى أسواقها، فوفق فلاحي درعا في الاجتماع النصف السنوي لاتحاد الفلاحين الإثنين الماضي، اضطر بعضهم لإتلاف محاصيلهم لعدم توافر سيارات كافية لدى «السورية للتجارة».. ولا يخفى بالطبع، ما لمثل هذه الخطايا أن يكلفنا معيشة ونقدا.

ثمة نماذج أخرى تدعم حاجتنا لإعادة ترابط سككنا اقتصادياً انطلاقا من الموانئ، إن نحو حدودنا شرقا وجنوبا تأسيسا لتعافي جغرافيتنا الاقتصادية التي استهدفتها الحرب، أم نحو أسواقنا الداخلية بعدما باتت الموانئ مصدراً رئيساً لموادنا الأولية وكتلتنا السلعية ساعة تراجع مكونها المحلي، ولهذا أن يلطّف المنعكسات الحادة لكل من تحالف التجار والشحّينة ضد الأسواق، ولاحتكار القلة في قطاع النقل على تدني تنافسية الإنتاج.

ما سبق يتطلب «قطار ضواح» بالفعل، لكن في مقاطع أخرى بعضها ما يزال تحت تهديد مرتزقة الميلشيات الإرهابية، ومنها مثلا، تلك التابعة لبريطانيا في القلمون الشرقي، فرغم الآمال التي يسوقها اتفاق خفض التصعيد، إلا أن حيثياته، تشي باستمرار محتمل للابتزاز الذي مارسته تلك العصابات على غرار ما فعلته وتفعله مع أنابيب الغاز، وهذا أمر قد يتطلب التفكّر بمقاطع بديلة، إذ لم يعد مقبولا بقاء الاستثمارات الهائلة التي كلفتنا شبكة السكك الحديدية، مثبتة إلى الأرض بعزقات عملية خارجية المنشأ!

لطالما برهنت بعض خططنا تفاوت زمنها الإينشتاني.. في «قطار الضواحي» تفوقت على نفسها في ذلك فبدت وكأننا وإياها نعيش على كوكبين متوازيين، أما اللقاء فبسيط ولا يتطلب وسائل للنقل، يكفي استبدال نظرية «أين يمكن أن نفعل» بـ«أين يجب أن نفعل» احتراماً للفارق بين «الإسعاف» وبين «الإستراتيجية».

مبادرة لبناء شبكة من التجارة والبنى التحتية اقترحتها الصين في ٢٠١٣ واستثمرت فيها بـ ٦,٦ مليارات دولار

«الحزام والطريق» فرصة ذهبية للنمو العالمي

مندوبون يلتقطون صورة خلال إصدارهم بيان بكين لتعاون الحزام والطريق في مجال الصحة وذلك في «اجتماع الحزام والطريق رفيع المستوى للتعاون الصحي: نحو طريق حرير صحي» في العاصمة الصينية بكين يوم ١٨ آب ٢٠١٧ (تشانغ يو وي / شينخوا).

| بقلم: وانغ هونغ جيانغ

جلبت مبادرة الحزام والطريق فرصاً استثمارية وتجارية هائلة لا يستطيع العالم تجاهلها.

وفقا لوزارة التجارة الصينية، وقعت الصين في الأشهر السبعة الأولى عقود مشروعات بلغت قيمتها ٧٠،٠٩ مليار دولار أميركي في بلدان تقع على طول مبادرة الحزام والطريق، بزيادة ٣٢،٦ بالمئة على أساس سنوي.

قال وانغ يي وي من جامعة رنمين الصينية: «إنها مفهوم، مثل الشمولية والاتصال الإستراتيجي وتتفق مع المصالح المشتركة للعالم وبالتالي جذبت اهتماما عالميا. وأصبحت المبادرة أكبر مبادرة للنمو في العالم ومشروعاً حول سبل العيش والخير العام حتى الآن».

ويهدف الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الـ٢١ والمعروفة بـ«مبادرة الحزام والطريق» التي اقترحتها الصين في ٢٠١٣، إلى بناء شبكة من التجارة والبنى التحتية تربط بين قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا بطول المسارات التجارية لطريق الحرير القديم وما وراءه.

رئيس الوزراء المصري شريف إسماعيل (الصف الرابع، في الخلف) يحضر مراسم توقيع اتفاق بين الهيئة القومية المصرية للأنفاق وائتلاف صيني مشترك يضم شركة الطيران الصينية الدولية والمجموعة الصينية المحدودة للسكك الحديدية، في يوم ١٥ آب ٢٠١٧، بالعاصمة المصرية، القاهرة. ووقعت وزارة النقل المصرية وائتلاف من شركات صينية اتفاقا بقيمة ١,٢٤ مليار دولار أمريكي لبناء خط نقل حديدي خفيف في مناطق جديدة حول القاهرة (منغ تاو / شينخوا).

أحد قطارات الشحن بين الصين وأوروبا ينتظر لمغادرة محطة تشينغداو في مقاطعة شاندونغ شرقي الصين يوم ٢٤ آب ٢٠١٧. وسيغادر قطار الشحن الدولي الصين من ميناء مانتشولي في شمال الصين متجها إلى موسكو.

الاستثمار على المسار السريع

بلغت الاستثمارات الصينية في الدول الواقعة على طول مبادرة الحزام والطريق ٦,٦١ مليارات دولار أميركي في نهاية النصف الأول من ٢٠١٦، لتحصد ١٣،٧ بالمئة من الاستثمارات المباشرة غير المالية في الخارج، وبزيادة ٦ نقاط مئوية عن ذات الفترة من ٢٠١٦.

وأظهرت بيانات وزارة التجارة، أنه في المقابل انخفضت الاستثمارات الخارجية المباشرة بـ٤٥،٨ بالمئة لتصل إلى ٤٨،١٩ مليار دولار أميركي في النصف الأول.

وهناك تبادل في نمو الاستثمارات بين الصين ودول الحزام والطريق كما هو الحال في الأشهر السبعة الأولى. في حين ارتفعت الاستثمارات الأوروبية المباشرة في البر الرئيسي الصيني بنسبة ٥،٤ بالمئة على أساس سنوي. في الوقت الذي يعد الاتحاد الأوروبي الشريك التجاري الأكبر للصين، إلا أن الصين للاتحاد الأوروبي المصدر الأكبر للواردات وثاني أكبر الشركاء في التبادل التجاري.

ومازالت هناك إمكانيات اقتصادية لمزيد من التعاون الاستثماري في المستقبل، نظرا لأن استثمارات الاتحاد الأوروبي في الصين تمثل فقط ٤ بالمئة من إجمالي الاستثمارات الخارجية، في الوقت التي تمثل الاستثمارات الصينية في الاتحاد الأوروبي نحو ٢ بالمئة من إجمالي الاستثمارات الخارجية المتدفقة إلى الاتحاد الأوروبي.

وإلى جانب التجارة والاستثمار زاد التفاعل أيضاً في الثقافة والتعليم والعلوم والتكنولوجيا والسياحة وجوانب أخرى مختلفة.

وعقد في بكين يوم ١٨ آب، مؤتمر الحزام والطريق رفيع المستوى للتعاون الصحي. وعرضت الصين ٣٨ مشروعا رئيسيا في قطاع الصحة على طول دول الحزام والطريق، تغطي مجالات تشمل مكافحة الأمراض المعدية والمساعدة الطبية الطارئة والطب التقليدي ووفقا للاجتماع، اعتباراً من شباط يكتمل ٢٥ مشروعا.

شبكة أعمال البنية التحتية

صدرت الصين القطارات الفائقة السرعة والتكنولوجيا المرتبطة بها إلى دول الحزام والطريق. وفي ٢٠١٤ أكملت الصين بناء البنية التحتية لأول سكة حديد لقطار فائق السرعة في تركيا. وفي حزيران ٢٠١٥، وقعت الصين وموسكو صفقة لـ٧٧٠ كم من الطريق الذي يربط بين موسكو وقازان.

وتمتد خدمات السكك الحديد الصينية إلى الغرب على طول طريق الحرير القديم. حيث وقعت الصين ومصر في آب الماضي عقدا بـ١,٢٤ مليار دولار أميركي لخط سكة حديد خفيف يبلغ طوله ٦٦ كم على طول ١١ محطة سوف يربط القاهرة مع المدن المجاورة.

وبفضل الربط بالسكك الحديدية بين الصين وأوروبا على وجه الخصوص، شهدت تجارة السلع نموا قوياً بين الصين والبلدان الأوروبية بما فيها ألمانيا وإسبانيا وبريطانيا.

وأظهرت البيانات أنه منذ أيار من العام الماضي، ما يزيد على ٦٤ مليون يوان قيمة الواردات من المنتجات الألمانية عبر الربط الحديدي بين أوروبا والصين.

وارتفع عدد خطوط الشحن العابرة للقارات عبر مانتشولي الشمالية الصينية وحدها إلى ٣٥ اعتباراً من ٩ آب هذا العام.

قال وانغ يي وي: «إن مبادرة الحزام والطريق هي مفتاح لحل مشكلة الانتعاش البطيء، وتوصلت إلى الرابط الحاسم للنمو الاقتصادي العالمي وهي البنية التحتية».

محرك قوي

وفقا لموريس أوبستفيلد الاقتصادي الكبير بصندوق النقد الدولي، فإن النمو الاقتصادي الصيني سيستمر كمحرك رئيسي للانتعاش الثابت للاقتصاد العالمي.

وسيستمر المستثمرون الدوليون ومن ضمنهم الاتحاد الأوروبي في تفاؤلهم بخصوص آفاق النمو الاقتصادي الصيني. حيث تأسس في الأشهر السبعة الأولى ١٧٧٠٣ شركات أجنبية جديدة في الصين بزيادة ١٢ بالمئة على أساس سنوي، وفقا لوزارة التجارة الصينية.

وإعراباً عن ارتياحهم للاقتصاد، رفعت المؤسسات المالية العالمية الكبيرة توقعاتها للنمو الاقتصادي الصيني، على سبيل المثال رفع صندوق النقد الدولي في تموز توقعه للنمو الاقتصادي الصيني إلى ٦،٧ بالمئة في ٢٠١٧.

قال أوبستفيلد: «النمو الاقتصادي القوي يقود النمو وخصوصاً في منطقة آسيا ولكن أيضاً العالم بأسره».

ونما الاقتصاد الصيني بنسبة ٦,٩ بالمئة في النصف الأول من عام ٢٠١٧، بالاستهلاك والخدمات، إضافة إلى القطاعات الاقتصادية الجديدة التي يحركها الابتكار، لتصل على دور متزايد في الاقتصاد.

وتابع أوبستفيلد إن الصين تقوم بتحويل اقتصادها من الاعتماد على الصناعات التحويلية التقليدية إلى الاعتماد على قطاع الخدمات والاستهلاك الموجه، فإن تحولها الهيكلي وتحول اقتصادها من شأنه أن يخفض معدل النمو ويجعله على أسس أكثر رسوخا مع مرور الوقت.

سيناريو الربح للطرفين

وهناك من يدعون أن مبادرة الحزام والطريق هي أداة الصين لتوسيع مصالحها الاقتصادية وهيمنتها في الخارج متجاهلين العنصر الرئيسي التي تقوم عليه المبادرة وهو – الربح للطرفين.

منذ أطلقت الصين المبادرة في ٢٠١٣، استثمرت أكثر من ٥٠ مليار دولار أميركي في الدول الواقعة على طول الحزام والطريق حتى أيار. وفي الوقت نفسه ما إجماليه ٥٦ منطقة اقتصادية وتجارة تعاونية تم بناؤها في تلك البلدان بواسطة الشركات الصينية، خالقة ما يقرب من ١,١ مليار دولار أميركي ضرائب دخل ومبدعة لـ١٨٠ ألف وظيفة محلية.

وفي أيار من العام الجاري، أعلنت الصين في منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي أنها سوف تسهم بنحو ١٠٠ مليار يوان إضافية لصندوق طريق الحرير لتوسيع نطاق الدعم التمويلي لمبادرة الحزام والطريق.

وحضر المؤتمر ما إجماليه ٢٩ رئيس دولة ومسؤولا حكومياً وغيرهم من المندوبين عن المسؤولين ورواد الأعمال والممولين والصحفيين من أكثر من ١٣٠ دولة وممثلين عن المنظمات الدولية الرئيسية.

وبفضل المنتدى، وصلت دول الحزام والطريق إلى العديد من الاتفاقيات، من ضمنها ٧٦ بندا تشمل أكثر من ٢٧٠ نتيجة ملموسة في ٥ مجالات.

ومعربا عن تقديره لأن الصين دخلت جدال العولمة بطريقة إيجابية، يؤمن أوبستفيلد أن مبادرة الحزام والطريق «مهمة للغاية» في مفهومها.

وتسعى الصين جاهدة للانفتاح بشكل أكبر بدلا من إقامة حواجز التجارة والاستثمار. وأعلنت البلاد في آب مزيداً من الإجراءات لجذب الاستثمارات الأجنبية بما في ذلك تيسير الحصول على حقوق الملكية الفكرية وتحسين حمايتها.

قال أوبستفيلد إن الصين يمكن أن تتخذ إجراءات ملموسة لتعزيز النظام العالمي.

«النفط» لـ«الوطن»: امكانية لرفع الطاقة الإنتاجية لـ٦٠ ألف أسطوانة غاز يومياً

| علي محمود سليمان

كشف مصدر مسؤول في وزارة النفط والثروة المعدنية أن الإنتاج اليومي لوحدات تعبئة الغاز في محافظة دمشق يتراوح حالياً بين ٢٥ و٣٠ ألف أسطوانة غاز منزلي.

وفي تصريح لـ«الوطن» بيّن أنه من بداية عام ٢٠١٧ وحتى نهاية آب الماضي تم استبدال أكثر من ٧ ملايين أسطوانة غاز منزلي وحوالى ٤٦٠ ألف أسطوانة غاز صناعي في محافظات دمشق وريف دمشق والقنيطرة، بينما تم بيع أكثر من ٥ آلاف أسطوانة غاز للاستعمال الصناعي فارغة (حديد) بالسعتين ٢٠ كغ و١٦كغ في نفس الفترة، وتم بيع أكثر من ٥٠ ألف أسطوانة غاز منزلي فارغة (حديد)، حيث إن سعر أسطوانة الغاز الفارغة (حديد) هو ١٩ ألف ليرة سورية، وأجرة تبديل أسطوانة الغاز المنزلي هي ٢٦٥٠ ليرة سورية.

وأوضح أن الاستعدادات للموسم الشتوي الحالي أصبحت جاهزة مع إمكانية رفع الطاقة الإنتاجية في وحدات تعبئة الغاز في دمشق وريفها إلى ٦٠ ألف أسطوانة غاز يومياً في حالات ذروة الطلب، مع ملاحظة أن أعلى رقم وصل إليه الإنتاج في الشتاء الماضي خلال الذروة كان ٥٢ ألف أسطوانة غاز.

وحول الاستعدادات أشار المصدر إلى تفعيل ورشة صيانة أسطوانات الغاز المنزلي في مدينة عدرا الصناعية، وخاصة في صيانة وتبديل الصمامات، إضافة إلى القيام بتبديل كل اسطوانات الغاز التي تحتوي على صمام تالف أو غير صالح للاستخدام، كما تم رفع الطاقة الإنتاجية لوحدة تعبئة الغاز في القطيفة لتصل إلى نحو ٢٠ ألف أسطوانة غاز يومياً وذلك من خلال تركيب ٤ قبانات تعبئة إضافية، كما تمت زيادة طاقة وحدة التعبئة في القنيطرة لتصل إلى ٤ آلاف أسطوانة غاز يومياً من خلال إضافة قبانين للتعبئة، إضافة إلى أن وحدات تعبئة الغاز في جمرايا تصل الاستطاعة فيها إلى ٣٠ ألف أسطوانة غاز يومياً. كما تم التشديد على رؤساء البلديات والمخاتير في الأحياء والوحدات الإدارية بعدم ختم أي جدول توزيع للموزعين المعتمدين ما لم يتم التأكد من قيامه بتوزيعه وبيع الكمية بالسعر المعلن، وذلك بعد نجاح التجربة خلال العام الماضي لضبط عمليات التوزيع ومنع التلاعب والغش والاحتكار من الموزعين.

أفكار للاقتصاد على تعديل مواد وليس إصدار قانون جديد للتعاون السكني

أعضاء مجالس إدارة جمعيات اشتروا أراضي غير صالحة للترخيص بأسعار مرتفعة

| صالح حميدي

كشف مسؤول حكومي لـ«الوطن» عن عرض التعديلات على المرسوم التشريعي رقم ٩٩ للعام ٢٠١١ الناظم لعمل جهات قطاع التعاون السكني على لجنة الخدمات في رئاسة مجلس الوزراء، وقد حظيت بالموافقة، بحيث يعرض على رئاسة مجلس الوزراء للموافقة عليها، إلا أن ذلك يحتاج إلى وقت ليكتمل أسباب صدوره، ولم يتوقع أن تصدر التعديلات خلال الفترة القريبة.

من جانبه بيّن رئيس الاتحاد العام للتعاون السكني زياد السكري لـ«الوطن» أن آخر اجتماع حول الموضوع كان يوم الأربعاء الماضي وعرض على لجنة الخدمات في رئاسة مجلس الوزراء وقد وافقت عليه اللجنة بعد وضع ملاحظات على مادتين في المرسوم شكليتين قبل أن يرفع إلى رئيس مجلس الوزراء ووافق بدوره على التعديلات في المرسوم لكونه عرض سابقاً على مجلس الوزراء، وكان الاتحاد بحث من خلال ثلاثة اجتماعات التعديلات الخاصة بهذا المرسوم مع وزير الدولة لشؤون تنمية المنطقة الجنوبية رافع أبو سعد وتمت الموافقة عليها كذلك وهو في طريقه للصدور لكنه يحتاج إلى وقت.

وعرض تقرير الاتحاد العام للتعاون السكني الأخير (صدر بتاريخ ٢٠١٧/٧/٢٣ وحصلت «الوطن» على نسخة منه) لمجريات تعديل أحكام المرسوم التشريعي رقم ٩٩ لعام ٢٠١١ الناظم لعمل جهات قطاع التعاون السكني، مبيناً أن ثمة أفكاراً لاقتصار التعديل على مواد تبين من خلال التطبيق وجود بعض الثغرات فيها وليس باستصدار قانون جديد، مع الأخذ بالحسبان وضع أحكام لمعالجة حالات خلل في عمل الجمعيات وخاصة من بعض أعضاء مجالس إدارة ممن قاموا بشراء أراض بأسعار مرتفعة قبل أن يتبين فيما بعد أنها غير صالحة للترخيص.

من جانبها قررت رئاسة مجلس الوزراء بعد ذلك التريث في استكمال أسباب صدور المرسوم لحين انتهاء أعمال لجنة شكلت بعد ذلك برئاسة نائب رئيس الوزراء لشؤون الخدمات وعضوية الوزارات المعنية ورئيس الاتحاد العام للتعاون السكني.

ويهدف المرسوم بحسب التقرير إلى تطوير أعمال الجمعيات السكنية التعاونية وتمكينها من القيام بمهامها في تأمين المسكن الصحي والاقتصادي لذوي الدخل المحدود بأسرع مدة وأخفض تكلفة ممكنة ومنح هذا القطاع أسباب القوة والقدرة المؤهلة له للقيام بدوره المأمول في مسيرة البناء والإعمار وخلق الأثر الايجابي في عمل الجمعيات التعاونية السكنية.

ومن أبرز بنود المرسوم الجديد كيفية وطرق تأمين الأراضي اللازمة للجمعيات السكنية، وتناول تعديل ١٥ مادة، ومن هذه الطرق من داخل المخططات التنظيمية العامة المصدقة من الجهات العامة أو عبر الشراء من القطاع الخاص ونسبة من المقاسم المخصصة للسكن الشعبي بموجب قانون تنفيذ التخطيط وعمران المدن ضمن المنطقة التنظيمية ومن خارج المخططات لتشييد الضواحي السكنية التعاونية من عقارات الدولة الخاصة وغير المخصصة لإحدى الجهات العامة أو شراء الأراضي بالتراضي من القطاع الخاص وإمكانية تمويل عملية الشراء للأراضي من صندوق الإقراض التعاوني.

وتصدر رخص البناء للضواحي السكنية من الوحدة الإدارية المعنية وعلى الجمعية التنازل عن ملكية المقاسم الزائدة عن حاجتها لجمعية أخرى بسعر التكلفة مضافاً إليها النفقات الإدارية بقرار من الوزير واقتراح الاتحاد العام وقرار هيئة المستفيدين أو الهيئة العامة للجمعية.

ومن بنوده الجديدة إحداث صندوق إقراض لجهات قطاع التعاون السكني المشتركة فيه لتمويل شراء الأراضي وتنفيذ مشروعاتها وتسجيل المسكن باسم العضو المخصص به في السجل العقاري أو السجل المؤقت مع وضع إشارة تأمين ضماناً للتسديد.

وأعطى المرسوم المعدل الحق لكل سبع جمعيات أو أكثر تأسيس جمعية مشتركة تكتسب الشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي والإداري وتتولى الجمعية المشتركة تشييد الضواحي التعاونية السكنية بكامل مرافقها وعقد القروض تتمتع بحقوق وامتيازات المصرف في تحصيل أموالها.

بغياب ممثلي الحكومة واعتراض الأعضاء

نواب «الشعب» يناقشون قانون الترخيص لمؤسسات الصرافة ويوافقون على تعديل رأسمالها

| هناء غانم

ناقش مجلس الشعب أمس إمكانية تعديل مشروع القانون رقم ٢٤ للعام ٢٠٠٦ المتعلق بالترخيص لمؤسسات الصرافة، وذلك بغياب ممثل عن الحكومة، إذ اعترض نواب على غياب المعنيين مطالبين بحضورهم لأنه من غير المنطق أن يناقش النواب بعضهم بعضاً من دون رد.

وأكد النواب أن العمل المصرفي في سورية كله يحتاج إلى تعديل وأن الترخيص لشركات الصرافة يجب أن يترافق مع وضع معايير قانونية يتم من خلالها ضبط عمل الشركات.

وتباينت مداخلات النواب حول المادة التي حددت فترة سنتين تعطى لمؤسسات الصرافة لتسوية أوضاعها، فمنهم من رأى أن المادة يجب اختصارها منعاً لتبييض الأموال، ومنهم من وافق عليها معتبرين أنها مدة طبيعية للشركات لتستطيع تسوية أوضاعها.

أما الأسباب الموجبة لتعديل الصك التشريعي الجديد فقد جاءت في إطار تفعيل عمل مؤسسات الصرافة للقيام بالدور المتوخى منها، ما يؤكد ضرورة إعادة النظر في بعض أحكام القانون الناظم لعملها بما يضمن مواكبة التطورات الطارئة على الواقع الاقتصادي في سورية ولاسيما بفعل الآثار السلبية للازمة التي تمر بها حالياً لجهة إجراء التعديلات على إحكامه.

وبينت الأسباب أن أحكام القانون الخاص بالترخيص لمؤسسات الصرافة قد حدد الحد الأدنى لرأسمال تلك المؤسسات سواء كانت مكاتب أو شركات وفي ظل التغيرات الطارئة على سعر صرف الليرة السورية أمام العملات الأجنبية بفعل الآثار السلبية للازمة اقتضى الأمر ضرورة تعديل أحكام القانون من جهة رفع الحد الأدنى لرأسمال مؤسسات الصرافة بما يتواءم مع التغيرات الطارئة على سعر صرف الليرة وتمكين تلك المؤسسات من ممارسة أعمالها المسموح بها ومواجهة المخاطر المحتملة ضماناً لاستمراريتها وحسن قيامها بعملها إضافة إلى ضرورة تعديل بعض أحكام القانون الذي يؤدي إلى تلافي الثغرات التي أفرزها التطبيق العملي لأحكامه ولاسيما بعد دخوله حيز النفاذ منذ عشر سنوات.

ووفقا للتعديلات على فقرات القانون نصت المادة الأولى على أن يصبح الحد الأدنى لرأسمال مؤسسات الصرافة ٢٠ مليار ليرة سورية لشركات الصرافة، و٤٠٠ مليون ليرة لمكاتب الصرافة و٢٠٠ مليون ليرة لمكاتب الصرافة في المناطق النائية، ويمكن لمصرف سورية المركزي تعديل الحد الأدنى لهذا الرأسمال في أي وقت بمرسوم يصدر بناء على اقتراح من مجلس النقد والتسليف وتعطى مؤسسات الصرافة مهلة حدها الأقصى سنتان لتسوية أوضاعها.

وفي ختام النقاش وافق النواب على التعديل حسب الأكثرية.