اقتصاد

فوق الطاولة

هل فكرة إحداث وزارة شاملة لإعادة الإعمار مجدية؟

د. إسماعيل قاسم

تتسارع عجلة الأحداث في الآونة الأخيرة على الساحة السورية لترسم طريق نهاية حرب امتدت سبع سنوات كانت نتائجها كارثية على الاقتصاد والمواطن، وبالتالي يكثر الحديث وتكثر الخطط والمقترحات من أجل إعادة الإعمار، بعضها واقعي، والآخر سيريالي.. ومن بعض المقترحات المتداولة تشكيل وزارة شاملة لإعادة إعمار سورية.

يمكننا التعامل مع هذا الطرح على محمل الجد بمناقشته على أرض الواقع للتأكد من مدى نجاعته من عدمها بحسب طريقة نقص الفرض، باعتبار هذا الطرح صحيحاً، وبالتالي ما هي الأمور التي يجب أن تعالجها هذه الوزارة وما هي القضايا التي يجب أن تأخذها بعين الاعتبار؟

تظهر محصلة سبع سنوات من الحرب على سورية أن المتضرر الأول هو المواطن السوري، حيث تظهر الإحصائيات أن التكلفة الإنسانية لهذه الأزمة كانت كبيرة، إذا فأولى المهام التي تقع على عاتق هذه الوزارة هي إعادة النازحين واللاجئين وتأمين العيش الكريم لهم حيث إن سورية الآن بحاجة ماسة إلى مواطنيها من أجل إعمارها.

أما بالانتقال إلى الشق الاقتصادي الذي تضرر بشكل ملحوظ مما أدى إلى انكماش الاقتصاد وتراجع حاد في الصادرات السورية، وبالتالي يجب على هذه الوزارة القيام بكافة الإجراءات واتخاذ الآليات المناسبة للتخلص من الأضرار التي لحقت باقتصادنا والنهوض به وإيجاد الحلول المناسبة له.

وبالانتقال إلى قطاعات أخرى متضررة بنتيجة هذه الأزمة فالقطاع الصناعي كان له النصيب الأكبر من الضرر الأكبر حيث إن الإرهاب المنظم عمد إلى ضرب البنى التحتية الاقتصادية وسرقة المعامل والآلات والمعدات وتهريبها إلى الخارج كما حدث لمعامل مدينة حلب يضاف إلى ذلك تدمير البنى التحتية للمصانع والمدن الصناعية ونقص مستلزمات الإنتاج نتيجة العقوبات المفروضة على الدولة السورية لذلك يتوجب على هذه الوزارة النهوض بالواقع الصناعي وجعله من أولوياتها.

كما أن القطاع الزراعي لم يسلم هو الآخر من هذه الأحداث وخاصة في مناطق الاشتباك حيث تضررت الأراضي الزراعية والمحاصيل الزراعية وانخفض الإنتاج الزراعي بشكل كبير وتقدر قيمة الضرر في هذا القطاع بـ١٥ مليار دولار وهذا تحد جديد لهذه الوزارة من أجل إعادة هذا القطاع إلى وضعه الطبيعي.

ومن القطاعات المتضررة أيضاً هو القطاع العقاري حيث إن هناك مدناً تدمرت بشكل شبه كامل وتقدر قيمة الأضرار في قطاع الإسكان بـ٣٠٪ يضاف إلى ذلك الأضرار التي لحقت بالبنى التحتية لهذه المدن والمناطق وهذا بدوره عبء ثقيل على وزارة إعادة الإعمار.

لن يتوقف الحديث هنا عن الأضرار التي لحقت بالقطاعات الاقتصادية، فالقطاع الخدمي تضرر وكذلك النقل والاتصالات والأمر نفسه في القطاع الصحي وقطاع السياحة... الخ

من هنا نصل إلى النتيجة والجدوى من إنشاء وزارة خاصة بإعادة الإعمار ألا وهي أن هذا المشروع فضفاض وغير مجد، لا نظرياً ولا حتى عملياً، ويجب بدلاً من ذلك إيجاد الحلول الممكنة والبديلة، فإعادة إعمار سورية ليست فقط إعادة بناء المدن والمناطق السكنية وإعادة تأهيلها كما يعتقد الكثيرون، وإنما هي إعادة إعمار وإصلاح معاً وذلك من أجل النهوض نحو سورية الجديدة التي نحلم بها.

إن المشكلة ليست بالسهولة المتوقعة وليست تحدياً مستحيل التحقيق، فهناك تجارب وحلول يمكن الاسترشاد بها من أجل البدء الحقيقي في الواقع فمشروع إعادة إعمار سورية يجب أن يأخذ بعين الاعتبار أن التكلفة كبيرة جداً، ويصعب تقديرها بدقة، لذا فأولى الخطوات التي يجب القيام بها بدلاً من إنشاء وزارة لإعادة الإعمار هي تفعيل لجان تقييم الأضرار في كل وزارة، لتقديم الآليات والإجراءات من أجل البدء بإصلاح ما تضرر بشكل علمي وعملي وكان هناك أن تشكلت لجنة في عام ٢٠١٢ لم تجتمع إلا في النادر.

ثانياً، إن إعادة المهجّرين بفعل الإرهاب وتأهيل مناطقهم كما تعمل الحكومة يشكل مقدم مهمة باتجاه تمكينهم، لكونهم يشكلون القوة الفعالة في إعادة إعمار سورية ولعل التجربة اليابانية خير مثال على ذلك فبعد الحرب العالمية الثانية كانت اليابان مدمرة بالكامل ولم تكن تملك سوى همة مواطنيها التي كانت القوة الحقيقية وراء إعادة إعمارها فالعاملون كانوا مثقفين وذوي وعي وقادرين على تأدية واجباتهم في إعادة إعمار بلدهم وهذا أدى بدوره إلى الاستفادة القصوى من الموارد الإنتاجية والطاقة الإنتاجية فضلاً عن دمج الحرفة التقليدية بالتكنولوجيا.

كما يمكن اتباع سياسة لا مركزية في المدن من أجل إعادة إعمارها وحل مشاكلها بطرق مختلفة كاستقلال الوحدات الإدارية والتجربة الألمانية بعد الحرب العالمية أيضاً كانت الدليل الناجح على ذلك.

يتبقى هنا مشكلة التمويل واستقطاب رأسمال من أجل إعادة الإعمار وذلك في ظل العقوبات والتحديات المفروضة علينا، من هنا يمكن البحث عن الآليات والحلول لتشجيع المستثمرين وجذبهم نحو الاستثمار في بلدنا والاستفادة من الدول الصديقة كإيران وروسيا ومجموعة دول بريكس وفي الوقت ذاته يمكننا تمويل الاستثمار من الموارد الطبيعية وهذا يتطلب الحد من الهدر وإجراءات الإصلاحات من السياسات الحالية والاستفادة من عائدات المشاريع وذلك من خلال التشاركية الفعالة بين القطاع العام والخاص.

من الرابح؟ ومن الخاسر في الرسوم الجديدة؟

حمدان لـ«الوطن»: لا إمكانية للتلاعب بالرسوم الجمركية في تجميع السيارات

الوطن

كشف وزير المالية مأمون حمدان لـ«الوطن» عن تفاصيل موضوع تخفيض الرسوم الجمركية التي استهدفت عملية تجميع السيارات في سورية، على اعتبارها اتجاهاً عالمياً في التصنيع، فلا يوجد دولة في العالم تقوم وحدها بتصنيع كامل للسيارات.

حمدان بيّن أن تحديد رسوم جمركية بنسبة ٥ بالمئة فقط على مستوردات مكونات السيارات يشمل فقط المنشآت المرخصة على نظام الثلاث صالات لتجميع السيارات، بحيث يتم استيراد قطع السيارات مفككة بالكامل، ومن بلد المنشأ للقطع، وفق ضوابط عالية الدقة، بحيث يتم في الصالة الأولى جمع المكونات الأولية والشاسيه عبر عمليات لحام دقيقة ومتطورة، في حين تتم في الصالة الثانية عمليات الدهان، باستخدام فرن حراري متطور، ليتم تركيب الاكسسوارات في الصالة الثالثة، وهكذا يتم تجميع السيارات بالكامل، وفق عملية دقيقة، تبدأ بقطع مفككة، غير متصلة، أبداً، ما يدعم عملية التصنيع في سورية، كما يشجع على خلق المنافسة السعرية عبر تخفيض التكاليف، من خلال استبدال بعض مكونات السيارات مثل الزجاج والإطارات الأجنبية بمكونات محلية الصنع، وهذا يخلق مزيداً من القيمة المضافة، كما يسهم في تطوير العديد من الصناعات المرتبطة بتجميع السيارات.

أما فيما يخص المنشآت المرخصة على نظام الصالة الواحدة، فهي لا تقوم إلا بعملية تركيب الاكسسوارات فقط للسيارات، لذا فهي غير مشمولة بالرسوم الجمركية التشجيعية (٥ بالمئة)، إذ خصصت برسوم قدرها ٣٠ بالمئة.

حمدان كشف لـ«الوطن» عن عدم إمكانية عمليات التحايل والتلاعب في تلك المنشآت (الصالة الأولى) للاستفادة من الرسوم التشجيعية (٥ بالمئة) عبر بعض الطرق والأساليب الملتوية، بالاتفاق مع بعض الجهات في الجمارك أو في غيرها، لأن العملية مضبوطة بالكامل، وشروط الاستيراد صعبة ودقيقة، إذ يجب أن تكون مستوردات نظام الصلالات الثلاث قطعاً مفككة، كل قطعة على حدة، وتخضع لعمليات اللحام والتركيب.. إلخ.

وعن عدد المنشآت المرخصة في هذا المجال، كشف حمدان عن وجود تراخيص لثماني منشآت لتجميع السيارات، منها منشأتان على نظام الثلاث صالات، والبقية على نظام الصالة الواحدة، وهناك منشأة جديدة قيد الترخيص حالياً، كما كشف عن توقف ٣ منشآت على نظام الصالة الواحدة، لتكون الحصيلة حالياً؛ منشأتين على نظام الثلاث صالات، وثلاث على نظام الصالة الواحدة، مع منشأة قيد الترخيص.

وكانت وكالة سانا قد نقلت عن الوزير حمدان أن مرسوم تعديل الرسوم الجمركية على استيراد السيارات ومكوناتها يسهم بتحفيز الصناعة الوطنية لتجميع السيارات من خلال الشركات العاملة وتطوير عملها وتشغيل المزيد من اليد العاملة في هذا القطاع.

وفي تصريح للصحفيين حول المرسوم رقم ١١٤ الذي صدر قبل أيام أكد وزير المالية أن المرسوم يحقق مزايا عديدة للاقتصاد الوطني بدءا من تشجيع الاستثمار في صناعة السيارات وزيادة القيمة المضافة وتشغيل عدد أكبر من اليد العاملة فيها وتعزيز الخبرات الوطنية وفسح المجال أمام تحقيق الوفورات في التكلفة سواء بالنسبة للمستثمر أو بالنسبة للمواطن مع عدم إغفال حقوق الخزينة.

وبحسب حمدان يقضي المرسوم بإخضاع مستوردات مكونات السيارات للشركات المرخصة لصناعة السيارات التي تعمل وفقا لنظام الصالات الثلاث لرسم جمركي مقداره ٥ بالمئة علماً أن هذا النظام يحقق مزايا اقتصادية أكثر من تلك التي تعمل وفقا للصالة الواحدة سواء على صعيد القيمة المضافة أو تشغيل اليد العاملة.

وحدد المرسوم الرسوم الجمركية المفروضة على مكونات السيارات والمستوردة من الصناعي المرخص للصالة الواحدة بنسبة ٣٠ بالمئة وهذا ما يحفز على تطوير مصانع تجميع السيارات من صالة واحدة إلى ثلاث صالات أما بالنسبة للسيارات الكاملة المستوردة فإنها تخضع لرسم جمركي بنسبة ٤٠ بالمئة.

◄ ٥ شركات منها ثلاث في صالة واحدة فقط

◄ الصالات الثلاث تعني التجميع من المكونات الأولية

مسؤول في «المالية» لـ«الوطن»: زيادة في طلبات النقل والاستقالة

٩٠ بالمئة من مراقبي الدخل في ماليات دمشق وريفها عاقبتهم الأجهزة الرقابية

عبد الهادي شباط

كشف مصدر مسؤول في وزارة المالية لـ«الوطن» أن قرابة ٩٠٪ من مراقبي الدخل في مالية دمشق وريفها تعرضوا لعقوبات إدارية ومالية بناء على مقترحات الأجهزة الرقابية (الجهاز المركزي للرقابة المالية والهيئة المركزية للرقابة والتفتيش)، على حين تشكل هذه العقوبات ٥٠٪ من إجمالي عاملي المالية من مختلف الشرائح الوظيفية والفنية، واعتبر المصدر أن حجم العقوبات لا يتناسب مع حجم المخالفات والتي معظمها يمكن اعتباره مخالفات بسيطة، بسبب ضغط العمل وكثرة المراجعين والمعاملات التي يعالجها العامل في اليوم.

وعن حالات التجاوز التي يرتكبها بعض العاملين لدى مديريات المال في دمشق وريفها بين أنها فردية ويجب ضبطها والتشدد بالمحاسبة فيها، لكن ذلك يجب ألا يكون مسوغاً لزيادة التغول والإفراط في ممارسة الدور الرقابي، وهو ما بات يتسبب في عرقلة العمل والإحجام من العاملين عن القيام بالمهام المكلفين بها، تجنباً لحصول الخطأ والتعرض للعقوبات، مستشهداً خلال حديثه بكثرة طلبات الاستقالة المقدمة من العاملين في الدوائر المالية وزيادة طلبات النقل إلى الأقسام والدوائر ذات طبيعة العمل الأقل.

مؤكداً أن مفرزات هذا الحال يتناقض مع حجم المهام المطلوبة اليوم في الماليات وخاصة في دمشق والتي بدأت بمشروع معالجة قضايا التراكم الضريبي، الأمر الذي يستدعي زيادة في عدد العاملين والكوادر الخبيرة في العمل المالي.

وتوقع المصدر المسؤول خلال حديثه لـ«الوطن» عدم القدرة على إنجاز مشروع التراكم الضريبي ضمن الزمن المخطط لذلك والذي ينتهي منتصف العام الجاري، وأن الانتهاء من هذا المشروع قد يستغرق حتى نهاية العام الجاري وربما مطلع العام ٢٠١٩.

مبيناً أنه تم إنجاز نحو ٤٠٪ من حجم التراكم الضريبي وأن العداد العكسي للتراكم الضريبي بدأ، حيث وصل عدد أضابير التراكم الضريبي نحو ٢٣ ألفاً منها ١٤ ألف إضبارة للأرباح الحقيقية ونحو ٩ آلاف إضبارة متراكمة في دائرة تجارة العقارات.

وأوضح المصدر أن مشروع أتمتة البيانات لنحو ٣٦ ألف مكلف في مالية دمشق يتم إنجازه ويتوقع أن يتم الانتهاء منه خلال الشهر القادم، مبيناً أن الهدف من ذلك هو الوصول لبنك من المعلومات المؤتمتة عن المكلفين وسرعة منح براءة الذمة المطلوبة، وإمكانية حصول المكلف بعد إنجاز هذا المشروع على براءة الذمة خلال دقائق في حال كان المكلف ملتزماً ضريبياً، إضافة إلى أهمية هذا المشروع في التخفيف من عدد العاملين المكلفين في إنجاز براءات الذمة والاستفادة منهم في أعمال أخرى ولاسيما أن مديريات المال بالعموم تعاني من نقص حاد في الكوادر، كما اعتبر المصدر أن المشروع يخفف من حالات الفساد عبر تخفيف حلقات الوساطة والسماسرة، عبر الحصول على براءة الذمة من النافذة الواحد من دون الحاجة للتنقل بين الطوابق والمكاتب المختلفة لإنجاز براءة الذمة.

وبين أنه تم توفير كادر العمل في مشاريع إنهاء التراكم الضريبي وأتمتة براءة الذمة من العاملين في وزارة المالية وهيئة الرسوم والضرائب، لتبقى مشكلة عدم توافر مستلزمات العمل المشكلة الأبرز في تأخر إنجاز العمل وخاصة عدم توافر الحواسيب الكافية، بسبب نظام العقود المعمول به حالياً والذي لا يسمح في تأمين هذه الأجهزة، رغم حجم الواردات التي تحققها المديرية للخزينة العامة.

«الكهرباء»: نحتاج ١٤٧ مليون دولار لتمويل مشاريع الطاقات المتجددة

صالح حميدي

بينت وزارة الكهرباء من خلال المصفوفة والإجراءات التنفيذية خلال عام ٢٠١٨ أنها تعمل على إعداد خطة خلال منتصف العام الجاري للتعاقد مع المركز السوري الأوروبي للصناعات الثقيلة عبر مؤسسة التوليد ومركز بحوث الطاقة مع المركز السوري لدارسة سبل الاستفادة مما ينتجه من عنفات ريحية لإقامة مشاريع لتوليد الكهرباء، وأن الوزارة بصدد تنفيذ محطة توليد كهروضوئية باستطاعة ١ ميغاواط في دير عطية بعد توفير التمويل اللازم لها، وذلك ضمن إطار زمني ١٠ أشهر إضافة إلى تنفيذ محطة توليد كهروضوئية باستطاعة ١,٢٦ ميغا واط في منطقة الكسوة بعد توفير التمويل اللازم لها وهي قيد التوسع خلال ١٢ شهراً.

إضافة إلى أن الوزارة وعلى مدى السنتين القادمتين تسعى لتنفيذ عدد من مشاريع الطاقات المتجددة باستطاعة إجمالية ٩٧,٥ ميغا واط بقيمة إجمالية تبلغ ١٤٧ مليون دولار تحتاج الى توفير التمويل لهذه المشاريع وتتضمن تنفيذ محطة توليد كهروضوئية في دير علي وفي جندر وفي السويداء باستطاعة ١٠ ميغا واط لكل محطة منها ومحطة توليد ريحية في قطينة باستطاعة ٥٠ ميغا واط وتركيب لواقط كهروضوئية على اسطح المنازل باستطاعة ١٠ ميغا واط ومزرعة ريحية في السنديانة باستطاعة ٧,٥ ميغا واط.

وعلى صعيد المشاريع التقليدية وعدت وزارة الكهرباء وخلال أشهر بتأمين التغذية الكهربائية لمحافظة حلب عبر إعادة تأهيل المجموعة الخامسة باستطاعة ٢٠٠ ميغاواط وتوريد مجموعات غازية خلال ١٠ أشهر باستطاعة ٥ × ٢٥ ميغاواط.

ووضعت اطار زمني لتأهيل مجموعات تشرين المركبة كل مجموعة على حدة باستطاعة ٤٥٠ ميغاواط وهي قيد التنفيذ للأعمال وإعادة التأهيل وحددت مدة ١٠ أشهر لتنفيذ مجموعات غازية في بانياس باستطاعة ٥×٢٥ ميغاواط عبر دراسة التعاقد مع شركة مبنا الإيرانية وفق الخط الائتماني و١٨ شهراً لإعادة تأهيل المجموعة الغازية في محطة توليد بانياس باستطاعة ٣٨ ميغاواط وهي قيد التعاقد.

ووعدت الوزارة كذلك قد تصل ١٨ شهرا بتنفيذ عدد من مشاريع نقل الكهرباء تتمحور على إعادة تأهيل شبكة النقل المغذية لمحافظة حلب والمنطقة الوسطى ويتضمن المشروع من ٣ خطوط باستطاعة ٤٠٠ ك ف وأخر من ٣ خطوط باستطاعة ٢٣٠ ك ف إضافة إلى محطة تحويل توليد حلب ٢٣٠/٦٦ ك ف إضافة إلى محطة تحويل حلب ٤٠٠/٢٣٠/٦٦ ك ف.

ومن مشاريع الوزارة حسب المصفوفة (التي حصلت «الوطن» على نسخة منها) ربط المحطة الساحلية مع المنظومة الكهربائية، وتتألف مكونات المشروع من محطة تحويل ٢٣٠/٦٦/٢٠ ك ف وتنفيذ خطين ٢٣٠ ك ف لتأمين وثوقية المحطات وربط المنظومة الكهربائية مع السدود المائية من خطين ٢٣٠ ك ف في الثورة – تشرين وتشرين- حلب وتنفيذ مشاريع نقل الكهرباء في المنطقة الجنوبية عبر تنفيذ خطين ٤٠٠ ك ف وخط ٢٣٠ ك ف.

وعلى صعيد مشاريع توزيع الكهرباء تنفذ الوزارة مشروع تخفيض الفاقد الفني والتجاري عبر زيادة مقاطع الشبكات والتوسع في استخدام التوزيع على التوتر المتوسط واستبدال العدادات الميكانيكية باللكترونية والقراءة الآلية عن بعد للعدادات وتركيب عدادات على مراكز التحويل وتنظيم حملات واسعة لمكافحة الاستحرار غير المشروع وتركيب طاقة شمسية لمراكز الجباية تشمل ٣٠ كوة جباية في دمشق.

«محروقات» لـ«الوطن»: بدء العمل بالبطاقة الذكية الأسبوع القادم

٤٤ مليون ليرة يدفعها الحلبيون يومياً ثمن غاز

قصي المحمد

كشف مدير فرع محروقات حلب سائد بيك لـ«الوطن» عن القيمة المالية الإجمالية لمبيعات فرع حلب من الغاز والبالغة ١٩,٥ مليار ليرة سورية، منها ١٥ مليار ليرة سورية كانت خلال عام ٢٠١٧ و٤,٥ مليارات ليرة حتى تاريخه من العام الحالي (أي ما يعادل نحو ٤٤ مليون ليرة سورية يومياً).

مبيناً أنّ كمية الإنتاج التي تزيد على ٥,٩ ملايين اسطوانة غاز خلال عام ٢٠١٧ منها ٥,٧ ملايين اسطوانة غاز منزلي و٢٣٠ ألف اسطوانة غاز صناعية وتجارية، لافتاً إلى أنّه تم إدخال ٤١٥٤٠ أسطوانة غاز منزلي جديدة إلى الخدمة منها ٣٩٦٠٠ أسطوانة خلال عام ٢٠١٧ و١٩٤٠ أسطوانة خلال عام ٢٠١٨، موضحاً أن عدد الاسطوانات المرسلة للإصلاح للجهة الحكومية المعنية بالأمر ٩٣٦٠٠ أسطوانة منها ٦٩٩٥٠ أسطوانة غاز منزلية خلال عام ٢٠١٧ تم إعادة منها ٦٤٥٥٠ أسطوانة، و٢٣٦٥٠ اسطوانة خلال عام ٢٠١٨ تم إعادة منها ١٥١٠٠ أسطوانة منزلية للعمل من جديد.

أمّا بالنسبة للأسطوانات التالفة فقد بيّن أنّه تم إتلاف ما يزيد على ٤١٠٠ أسطوانة منها ١٩٥٠ اسطوانة منزلية خلال العام الماضي، وأكثر من ١٤٠٠ اسطوانة خلال العام الحالي، إضافة إلى ٨٠٠ اسطوانة غاز تجاري وصناعي، مرجعاً أسباب الإتلاف إلى الاستهلاك الزائد وكثرة الأعطال الموجودة فيها.

لافتاً إلى أنّ معمل غاز الراموسة حالياً قادر على إنتاج ٣٠ ألف اسطوانة غاز بشكل يومي موضحاً أنّ كمية الإنتاج الحالي تحدد وفقاً لكميات الاستهلاك المطلوبة، إضافة إلى وجود معمل خاص يرفد مديرية محروقات حلب بالمادة أيضاً.

وفيما يخص القرار الذي ألزمت به إدارة المحروقات الصناعيين والتجار وأصحاب المنشآت السياحية بين مدير المحروقات أنّه تم استبدال ما يقارب ١٨٠٠ أسطوانة فقط في محافظة حلب، مقابل ١٠٠٠ اسطوانة أخرى متوقع استبدالها خلال الفترة القادمة لنهاية تاريخ نفاذ القرار الذي تم البدء بتنفيذه بداية شهر آذار الجاري.

كاشفاً عن بدء العمل بالبطاقة الذكية الخاصة بالمحروقات في حلب خلال الأسبوع القادم، موضحاً أنّه سيتم افتتاح خمسة مراكز رئيسة لها في المدينة حالياً كمرحلة أولية لتأمين مادة المحروقات «المازوت» لوسائل لنقل العام ضمن المحافظة وباصات الاستثمار أيضاً، مشيراً إلى أنّه تعميم التجربة لاحقاً على جميع شرائح المواطنين ليصار توزيع مازوت التدفئة من خلالها في المحافظة إضافة إلى جميع القطاعات الحكومية، لافتاً إلى أنّه من المتوقع عند البدء تسليم ما يقارب ١٠٠٠ بطاقة تجريبية لتستلم مخصصاتها من المحطات المخصصة والمزودة بعدادات إلكترونية.

مؤكدا أهمية العمل بالبطاقة الذكية لأنها تحقق وفورات كبيرة وكثيرة ما يساهم في ضبط عملية الاستهلاك الزائد من المحروقات وليتم ايصالها لمستحقيها بشكل آمن وسريع، إضافة إلى كونها تجعل الإشراف على عمليات التوزيع والكميات المتوافرة واضحاً وبشكل دقيق.