

اقتصاد

على ذمة مدير محروقات:

١٢٢ ألف لتر بنزين فائض يومي بعد تطبيق البطاقة الذكية في طرطوس واللاذقية

علي محمود سليمان

كشف مدير الشركة السورية لتخزين وتوزيع المواد البترولية (محروقات) مصطفى حصوية لـ«الوطن» أنه ومنذ بدء تطبيق تعبئة مادة البنزين عبر البطاقة الذكية ضمن مشروع الأمانة في محافظتي طرطوس واللاذقية بتاريخ ١٢ آب الماضي تم تحقيق وفورات جيدة في المادة بلغت حوالي ١٢٢ ألف لتر بنزين يوميا. وأوضح أن كل محافظة كانت تستهلك ٢٨ طلب بنزين يوميا بمعدل ٢٢ ألف لتر للطلب الواحد، أي ما يعادل ٦١٦ ألف لتر، وبعد تطبيق التعبئة بالبطاقة انخفض الاستهلاك لحوالي ٢٥ طلباً أي بمعدل ٥٥٠ ألف لتر أي إلى محطة أخرى مديعياً عدم امتلاكه للبطاقة ٦٦ ألف لتر، مع ملاحظة أن المحطات تستهلك كامل الكمية التي تتزود بها بشكل يومي، بينما حالياً يوجد فائض في المحطات اليوم التالي. ولفت إلى أن عدد محطات الوقود التي تتواجد فيها المادة بشكل يومي في محافظة طرطوس وصل إلى ١٢٢ محطة من أصل ١٨٦ محطة، فيما سابقاً قبل تطبيق البطاقة لا يزيد عدد المحطات على ٣٠ محطة، وفي اللاذقية وصل عدد محطات الوقود المزودة بالمادة إلى ٨٦ محطة من أصل ٩٢ محطة موجودة في المحافظة، مؤكداً بأن كل محطة تطلب المادة تحصل عليها بشكل فوري وبدون أي معوقات، فيما كان الوضع أصعب سابقاً فلم يكن يتم تزويد كافة المحطات بالمادة. وأشار حصوية إلى أنه خلال الفترة الماضية كان هناك زيادة في الطلب على مادة البنزين

كون الموسم السياحي في نورت في محافظتي طرطوس واللاذقية، فكانت كافة الفنادق والمنتجعات السياحية ممتلئة وكان عدد السيارات الوافدة من خارج المحافظات كبيراً، ولذلك يتوقع أن ينخفض الاستهلاك خلال الأيام القادمة مع وصول الموسم السياحي إلى نهايته وبدء العام الدراسي ما يخفف من الطلب على المادة. وأشار حصوية إلى أنه تم تطبيق تقنية جديدة لمنع التلاعب في عمليات التعبئة حيث يحق لكل من يمتلك بطاقة ذكية أن يعي خزان سيارته بالكامل مرة واحدة يوميا، فكانت عادة يقومون بتعبئة الخزان من إحدى المحطات ويقوم ببيع الكمية في السوق السوداء، ليعود إلى محطة أخرى مديعياً عدم امتلاكه للبطاقة الذكية ليقوم بالتعبئة عبر بطاقة الماستر، ولكن من خلال التطبيق الجديد سيتم منع هذا الحالات، حيث كل من لا يملك بطاقة ذكية يتم إدخال رقم سيارته إلى جهاز الكشف للتأكد من وجود بطاقة ذكية لنفس رقم السيارة، فإن كان يملك بطاقة ذكية لا يمكن له التعبئة عبر بطاقة الماستر.

وأضاف مدير المحروقات بأن العمل يجري حالياً للتسيق مع محافظتي حماة وحمص للبدء بالإجراءات اللازمة لتطبيق تعبئة مادة البنزين في محطات الوقود عبر البطاقة الذكية وذلك بعد التأكد من جاهزية المحطات ومع استمرار توزيع البطاقة الذكية على المواطنين المتقدمين للحصول عليها، متوقفاً أن يبدأ تطبيق العمل بالبطاقة مع نهاية الشهر العاشر القادم.

مكاتب شحن «تسهّل» التهريب

مسؤول جمركي لـ«الوطن»: ضبط ١٥٠ كيلو حشيش ببرزة وسط تبادل لإطلاق النار والمهربين من أصحاب السوابق

عبد الهادي شباط



كشف مسؤول في الجمرك لـ«الوطن»، عن ضبط نحو ١٥٠ كيلو حشيش في منطقة ببرزة من قبل الجهات المختصة، وسط تبادل لإطلاق النار بعد مبادرة المهربين بإطلاق النار على عناصر الجهات المختصة، حيث تبين لاحقاً أن معظم عناصر عصابة التهريب المضبوطة هم من أصحاب السوابق، وهناك العديد من قضايا التهريب والتزوير بحقهم. ولفت إلى أن العمل جار حالياً على تحليل هذه الكميات من الحشيش، وتحديد نوعها، والغرامات المتوجبة عليها، مبيناً أن هناك تعاوناً بين الجمرك والعديد من الجهات المختصة في قضايا التهريب وخاصة قضايا تهريب الحشيش والمخدرات.

وحول منطقة سمردة في ريف إدلب والتي باتت تشكل نقطة لإدخال المهربات بين المدير أن هذه المنطقة مزالت تحت سيطرة المسلحين وأنها تمثل بوابة لدخول معظم المنتجات من المناطق الشمالية نحو الأسواق المحلية، موضحاً أن دور الجمرك يكمن في تتبع المواد المهربة التي يمكن إدخالها عبر هذه المنطقة عبر اتخاذ جملة من الإجراءات تعمل عليها الجمرك منها التشدد الرقابي على البضائع القادمة عبرها وربط كل النقاط والطرق القادمة منها والتي قد يسلكها المهربون. ولفت إلى ضبط ٣ برادات محملة موراً مهرباً إضافة لشاحنة أسيئة مهربة، مبيناً أن أصحاب هذه البضائع يعملون حالياً على إجراء تسويات للمصالحة على هذه المخالفات، متوقفاً أن يتم تحصيل غرامات مرتفعة من هاتين القضيتين.

واعتبر المدير أن هذه القضايا والعمل على

ضبط ومراقبة البضائع القادمة من منطقة سمردة هو ضمن الخطة العامة للعمل الجمركي بالعمل على تطويق النقاط التي تشكل بوابات لعبور المهربات وضبطها والعمل على ضرب كبار المهربين والاعتماد على التقصي وجمع المعلومات للوصول لكار المهربين وكل مكونات شبكات التهريب، وهي مشابهة للعديد من المناطق التي تعمل عليها الجمرك منذ وقت ضمن خطة مدروسة حيث يتم التركيز على البضائع القادمة من المناطق السورية التي تشهد ظروف أمنيّة غير مستقرة خاصة في المناطق الشمالية، حيث تدخل كميات من المواد والبضائع على أنها إنتاج محلي دون القدرة على التدقيق في صحة البيانات المقدمة، ومثال على ذلك

كميات السجاد التي تدخل من المناطق الشمالية، حيث يقدم أصحاب البضائع بيانات تشير لامتلاكهم معامل وخطوط إنتاج على الأراضي السورية، وكذلك بعض أنواع المنتجات من الألبان والأجبان القادمة من المحطة في هذه المناطق تشير لعدم إمكانية العمل والإنتاج في هذه المناطق وهو ما يعزز احتمالية التهريب، وتعمل الجمرك على العديد من الإجراءات للتأكد من طبيعة ومصدر هذه البضائع. كما بين أن بعض حالات التهريب التي كانت تتم عبر الأمانات الجمركية يقوم بها بعض المخلصين الجمركيين، ولن يتم السماح بها وسيتم زيادة التدقيق في عمل الأمانات وسيتم

«الإنشاءات» تبني «الكهرباء»

أبراجاً بـ٢,٥ مليار ليرة

الوطن

كشف مدير عام الشركة العامة للإنشاءات المعدنية كمال خلف أن الشركة وقعت عقداً مع مؤسسة توزيع الكهرباء لتنفيذ أبراج كهربائية بقيمة تصل إلى نحو مليار ليرة، فيما شارفت الشركة على الانتهاء من تنفيذ عقدين لصالح المؤسسة نفسها بقيمة تصل إلى مليار ونصف المليار ليرة لتصنيع أبراج كهربائية.

وبين أنه بمجرد توفير التغذية الكهربائية لمقر الشركة الأساسية سوف تبدأ الشركة بنقل المعدات والتجهيزات من مقر الشركة المؤقت إلى مما يتيح للشركة إنجاز أعمالها بشكل أفضل مع توفر مساحات كبيرة وخاصة في صالتي الإنشاءات وإمكانية تركيب التجهيزات اللازمة، مبيناً أن عملية تأهيل المرحلة استمرت نحو ٩ أشهر بلغت تكلفتها ٦٥٠ مليون ليرة سورية.

وفي سياق متصل بينت المؤسسة العامة للصناعات الهندسية خلال جولة إدارتي المؤسسة والشركة لتفقد الأعمال المنجزة وإمكانية نقل المعدات الاستثنائية العمل من مقرها الدائم، حيث بين زياد يوسف المدير العام للمؤسسة العامة للصناعات الهندسية التي تتبع لها الشركة أن هذه الأعمال التي قامت بها الشركة تتضمن إنجاز مبنى إدارة الشركة والسور الخارجي ومحطة المحروقات وصالة المراجيل، إضافة إلى إنجاز الجزء الأكبر من صالة الإنشاءات وتعبية الطرقات مما يجعل الشركة قادرة على العودة إلى مقرها الدائم بعد تزويدها بالتيار الكهربائي وإجراء بعض الترتيبات اللازمة لتتمكن من استئناف العمل من هذا المقر بدل مقرها الحالي في شركة الكبريت بالقرب من ريف.

وأشار يوسف إلى أن مجلس الاتحاد للقطاعات العمال الأسبوع الماضي قد وافق على تمويل المرحلة الثانية من إعادة تأهيل الشركة من موازنة الخطة الإيساعافية، بعد أن أُنجزت الشركة العامة للإنشاءات المعدنية المرحلة الأولى من إعادة تأهيل مقرها الرئيسي في منطقة عدرا بريف دمشق والذي كان قد تعرض للتدمير والتهريب والسرقة من قبل الإرهابيين منذ العام ٢٠١٣.

مدير المرفأ يجب على هذا السؤال ..

هل تنجح «المساعي» لتطوير مرفأ طرطوس للقيام بدور فاعل في إعادة الإعمار؟

الوطن



أيضاً لخلق بيئة تنافسية تهدف لزيادة حجوم الحركة النقلية عبر سورية، وزيادة نسبة الانتفاع من الطاقات المتاحة لتسهيل وتسريع حركة النقل عبر القطر من خلال رفع درجة التنسيق والتكامل والشفافية في إجراءات عملية النقل، وتأمين جاهزية الكاملة للمرفأ ومحطة الحاويات من بنية تحتية وآلات ومعدات، والعمل والمتابعة مع الجهات الوصائية ومع الجانب الروسي للبدء في إجراءات إنجاز الدراسات اللازمة لتوسيع المرفأ شمالاً لتلبية حاجات النقل البحري المتزايدة بما فيها الترانزيت وفتح أفاق لإدخال سفن بغواطس كبيرة وإيجاد محطات مرفئية تخصصية ولزيادة الربعية الاقتصادية ولتأمين فرص عمل ولتأمين المنافسة مع المرفأ المحيطة.

كوبياً حسب الموارد المتاحة وتشجيع الاستثمار المباشر بالبنية التحتية للمرفأ، وتأمين التجهيزات والمعدات والتوسعات الضرورية للمرفأ.. والتطوير والتحديث المتكامل لمستوى أداء الشركة ورفع إنتاجيتها من خلال التدريب (الفتي-التخصصي- الإداري) والتأهيل المستمرين للعاملين. وضيء الحايك: وتسعى إدارة الشركة

لم نسمع حتى الآن عن القيام بأي (خطوات عملية) لتطوير وتحديث مرفأ طرطوس واللاذقية في إطار تحضير الحكومة لمرحلة إعادة إعمار ما دمره الإرهاب في بلدنا، في الوقت الذي سمعنا قراءنا عن الكثير من الخطوات العملية التي تقوم بها الجهات المسؤولة عن المرفأين البنائين في هذا المجال وخاصة مرفأ طرابلس!

والسؤال الذي يفرض نفسه في ضوء الحاجة المسماة للتحضير الجيد لمرحلة إعادة الإعمار من قبل مرفأنا ماذا فعلنا في هذا المجال؟ وأين خططنا وإجراءاتنا وأعمالنا؟

٧٪ فقط الاستثمارات العربية

والأجنبية في الشيخ نجار

ما قبل الأزمة

الوطن

بلغ عدد المنشآت الصناعية المنتجة في مدينة الشيخ نجار الصناعية بمحافظة حلب ٥١٠ منشآت صناعية، بينما تم تخصيص ٤٣٦ مقسماً صناعياً لمستثمرين جدد في المدينة وذلك منذ بداية عام ٢٠١٧ وحتى نهاية آب الماضي ٢٠١٨، أي من تاريخ تحرير محافظة حلب من المجموعات الإرهابية المسلحة، وذلك بالمقارنة عام ٢٠١٦ الذي تم فيه تخصيص ١٦ مقسماً صناعياً فقط.

وفي تصريح لـ«الوطن» بين مدير مدينة الشيخ نجار الصناعية حازم عجان أن الاستثمار الأجنبي ضمن المدينة كان يشكل حوالي ٧٪ من كامل الاستثمارات قبل الأزمة، ومؤخراً بدأت الاتصالات تنشط من المستثمرين الأجانب سواء من دول عربية أو أجنبية للوقوف على واقع الاستثمار ضمن المدينة من بنى تحتية وخدمات والمشاريع الممكنة الاستثمار بها، حيث قام عدد من المستثمرين الأجانب بزيارة المدينة من بينهم مستثمرون من روسيا والصين وذلك للبحث عن فرص استثمارية تتناسب مع إمكانياتهم.

وأشار عجان إلى أن التغذية الكهربائية أصبحت على مدار الـ٢٤ ساعة يوميا ما عدا يوم الجمعة وذلك لدعم العامل في الإنتاج، وبالنسبة لمياه الشرب يتم ضخها بشكل يومي، والمياه الصناعية تم تجهيز محطة الضخ الرئيسية من قناة الجر الرابعة ويتم حالياً تأهيل محطة الضخ الرئيسية للمياه الصناعية ويتوقع تجريبه خلال أسبوعين، وهي المياه المستخدمة لأغراض الصناعة وبالتالي تكون مراحل التصفية أقل فيها.

وأشار عجان إلى عدد العمال حالياً في الشيخ نجار وصل لأكثر من ٢٠ ألف عامل في قطاعات الصناعة والبناء وبماهي القطاعات، مع توقع ارتفاع عدد اليد العاملة في المدينة مع وجود مؤشرات لدخول قرابة الـ٢٠٠ منشأة صناعية ضمن الإنتاج مع نهاية العام الحالي، وهي المعامل التي تأهيلها حالياً والتي تم إحدائها مؤخراً.

وتوع عجان بأن الصناعيين في الشيخ نجار ينتظرون فتح المعابر الحدودية وبإلذات مع العراق لأنها تساع في تسويق بضائعهم للأسواق الخارجية، حيث أن التسويق للأسواق المحلية أصبح جيداً مع عودة الأمان لغالبية الطرق البرية في المحافظات.

عودة الطرقات بين المحافظات لم تخفف الأسعار

رئيس اتحاد شركات الشحن: ارتفاع الأسعار مرتبط بالتجار وليس بالشحن

عضو تجارة دمشق: تكاليف الشحن والنقل لم تتغير

الوطن

كيشور أن حال النقل والشحن بين المحافظات جيد، لكن الأسعار لم تشهد انخفاضاً بعد فتح الطرقات في الداخل السوري، إذ هناك تكاليف جانبية زائدة تصاف إلى الأجر الخاصة بالشحن وتكاليف التبريق والتحميل، فضلاً عن أجور العمالة إذ لا توجد عمالة كافية، فضلاً عن تكاليف إضافية تحتاج إلى رقابة من الأجهزة المعنية لمعرفة أين تنهب.

وأشار كيشور إلى أن التكاليف تتفاوت بحسب نوع البضائع المشحونة والمسافات المقطوعة، إذ وصلت تكلفة شحن البضاعة بين دمشق وحمص إلى ١٥٠ ألف ليرة في حين وصلت تكلفة بين دمشق واللاذقية إلى ٣٠٠ ألف ليرة أين تكلفة شحن البضائع بين حلب والعاصمة بلغت ٤٠٠ ألف ليرة، موضحاً أن هناك جشعاً في بعض الحالات، إذ إن التكاليف قبل بدء الأزمة لم تكن تتجاوز

لم يلحظ المواطن انخفاضاً في الأسعار أو تراجع حدة الاختلاف بين الأسعار في مراكز المدن والأرياف وبين محافظة وأخرى، بعد تحسن واقع النقل فيما بينها من جهة عودة الطرقات الرئيسية إلى العمل، وعودة الأمان والأمان إلى أغلب المناطق التي تشهد توترات، علماً أن طول المسافات المقطوعة والزمن المستغرق كان أحد العوامل المساهمة في ارتفاع التكاليف ومن ثم الأسعار. إلى جانب العوامل الأخرى. ويلاحظ وجود فرق كبير في الأسعار، وخاصة من جهة الغدائيات والخضر والفواكه بين مدينة دمشق ومحيطها، قد تتجاوز الضعف أحياناً، والتبرير هو ارتفاع تكاليف النقل. وفي تصريح لـ«الوطن» حول الموضوع بين رئيس اتحاد شركات الشحن صالح

أن الإنتاج في سورية يغطي حاجة السوق المحلية والفائض يصدر للخارج، مبيناً أنه في كل دول العالم تتفاوت الأسعار بين سوق وآخر ومنطقة وأخرى بسبب عدة عوامل كتكاليف إنشاء المحل ورأس المال المخصص له فضلاً عن أجور العاملين فيه.

وأشار الجلال إلى أن القدرة الشرائية للمواطن ضعيفة أمام الأسعار في الأسواق، وذلك يعود لعوامل عدة تتعلق بالدخول، ويعوامل أخرى كثيرة، وأن التفاوت بين القدرة الشرائية للمواطن وأسعار المواد والبضائع أثرت فيه الأزيمة والعقوبات المفروضة على سورية وارتفاع سعر الصرف، مؤكداً أن الأسعار في سورية ارتفعت من أسعار الدول المجاورة وخاصة ما يتعلق بالمواد الأساسية، لافتاً إلى إقامة جلسة في وزارة التجارة الداخلية وحماية المستهلك كل ثلاثاء تسعّر فيها المواد الأساسية.

تجارة دمشق منار الجلال لـ«الوطن» بأن فتح الطرقات يجب أن يؤثر في تكاليف الشحن وأسعار السلع والبضائع، لكن ليس بالشكل الذي نتوقعه، فأجور وتكاليف الشحن لم تتغير، وكذلك أسعار المحروقات، مبيناً أن سعر المازوت زاد ٣٠ ضعفاً عما كان عليه قبل الأزمة.

وأشار الجلال إلى أنه من المستحيل أن يكون فرق السعر بين مدينة دمشق ومحيطها كبير جداً، موضحاً أن السبب في ارتفاع الأسعار ليس جشعاً من التجار أنفسهم بل بحسب توافر المادة وأسعار المحروقات.

ولفت إلى أن الأمور متشابكة ولا يمكن إيجاد حلول لها، لكن بالإمكان تشخيصها، لافتاً إلى أن ما يجعل حركة أسعار السوق متذبذبة بين ارتفاع وانخفاض يعود للعرض والطلب، وبحسب توافر المادة في السوق، فمن الطبيعي عند توافر المادة أن يقل سعرها والعكس صحيح، لافتاً إلى



مع انخفاضه، وهذا الأمر ليس له علاقة بالشحن بل بالتاجر. بدوره صرح عضو مجلس إدارة غرفة

وأشار كيشور إلى أن معظم السلع الاستهلاكية ارتفعت أسعارها مع ارتفاع سعر الصرف لكنها لم تنخفض

٢٠ ألف ليرة، لافتاً إلى أن عدد الشاحنات في كل محافظة يتراوح بين ٧٠ إلى ١٠٠ شاحنة.