اقتصاد

مدير عام «التجاري السوري» يتوقع زيادة الإقبال على ودائع الدولار بعد أسعار الفوائد الجديدة

| عبد الهادي شباط

صرّح مدير عام المصرف التجاري السوري علي يوسف لـ«الوطن» بأن معدلات الفوائد على القطع الأجنبي تحسب سنوياً، ومثال على ذلك أنه وفق التعديل الأخير للفوائد الممنوحة على العملات الأجنبية لدى التجاري السوري فإن معدل الفائدة ٣,٤٩ بالمئة على الوديعة بالدولار لمدة شهر لا يعني احتساب الفائدة شهرياً، وإنما تسعير الفائدة للودائع المحددة زمنياً بشهر بهذا المعدل، أي إن قيمة الفائدة وفق الفائدة ٣,٤٩ بالمئة تقسم على ١٢ شهراً، وبناء عليه تحدد قيمة الفائدة التي تستحقها الوديعة.

وبيّن أن سبب رفع معدلات الفوائد على القطع الأجنبي لدى المصرف هو جذب الودائع من العملات الأجنبية، تماشياً مع سياسة مصرف سورية المركزي، والمرونة التي منحها في هذا الإطار، حيث سمح للمصارف منح زيادة على معدلات الفائدة للودائع من العملات الأجنبية ما بين ١-٢ بالمئة على أساس سعر الليبور (معيار الفائدة بين المصارف).

وأوضح أنه بناء على هذا الهامش حدد التجاري السوري أسعار فوائده على الودائع من العملات الأجنبية لتصبح ٣,٤٩ بالمئة للوديعة بالدولار لمدة شهر، و٣,٦٣ بالمئة لمدة ثلاثة أشهر، ٣,٦٧ بالمئة لمدة ستة أشهر و٤,٤٩ بالمئة لمدة ١٢ شهراً، كما تم تحديد معدل الفائدة على الوديعة باليورو لمدة ستة أشهر بمعدل ٠,٧ بالمئة، ولمدة ١٢ شهراً بفائدة ١,٧ بالمئة.

وحدد المصرف أيضاً معدل الفائدة على الوديعة بالجنيه الإسترليني لمدة شهر بـ٠,٧٣ بالمئة، ولمدة ثلاثة أشهر بـ٠,٨٤ بالمئة، ولمدة ستة أشهر بـ٠,٩٦ بالمئة، ولمدة ١٢ شهراً بمعدل ١,١١ بالمئة، ويبدأ احتساب الفوائد المذكورة بدءاً من يوم العمل التالي لتاريخ فتح الوديعة لدى المصرف.

وتوقع مدير عام المصرف أن يسهم هذا التعديل في جذب المزيد من الودائع من العملات الأجنبية، مبيناً أنه سيتم تقييم نتائج هذا التعديل على الفوائد دورياً، وفي حال هناك أي حاجة لإجراء تعديلات عليه سيتم اتخاذها بما يحقق مصلحة المصرف ويخدم السياسة النقدية، التي يعمل عليه مصرف سورية المركزي لجهة تشجيع جذب الودائع من العملات الأجنبية وتنشيط حركة الإنتاج بما يتناغم مع التوجهات الحكومية ودعم الاقتصاد الوطني.

يأتي هذا الإعلان للمصرف التجاري بعد أسبوعين تقريباً على قرار مجلس النقد والتسليف رفع أسعار الفائدة على ودائع القطع الأجنبي وبحسب الآجال، محسوبة على أساس سعر الليبور زائد ١ إلى ٢، علماً بأن سعر الليبور على الدولار سجل وقت إصدار القرار ٢,٨٤ بالمئة لأجل شهر و٣,٨٨ بالمئة لأجل عام، وصرح حينها النائب الأول لحاكم مصرف سورية المركزي محمد حمرة لـ«الوطن» بأن معدل الفائدة جيد، متوقعاً أن تنشط حركة الإيداع بالقطع الأجنبي، منوهاً بأن الموضوع يشكل خطوة تمهيدية لطرح شهادات إيداع بالدولار الأميركي قريباً، بإجراءات مماثلة تقريباً للطرح السابق لشهادات إيداع بالليرة.

شروط استيراد المازوت والفيول تثير اعتراض الصناعيين.. والشهابي يصفها بالتعجيزية وتعرقل فك الحصار

مولوي لـ«الوطن»: لم يستورد الصناعيون لتر مازوت حتى تاريخه والمطلوب إعادة النظر بالمتطلبات

| علي نزار الآغا

بعد يومين من جولة رئيس مجلس الوزراء عماد خميس على منطقة تل كردي ولقائه الصناعيين وتوجيهه «بتحديد الرسوم وآلية التنفيذ والضرائب والتخزين في مجال إيصال المازوت للصناعيين الذي تم السماح لهم باستيراده مؤخراً وتعميمها على جميع المحافظات بما يسهم في تسهيل وصول هذه المادة إلى معاملهم دون احتكار»، كتب رئيس اتحاد غرف الصناعة السورية فارس الشهابي منتقداً شروط الاستيراد بلهجة حادة، على صفحة «فيسبوك» الخاصة به.

وجاء في منشور الشهابي: «وكأن شروط جلب المشتقات النفطية كتبها أحد كبار محتكريها..! شروط تعجيزية تعرقل فك الحصار لمصلحة قلة قليلة من المستوردين في الوقت الذي يجب أن نفعل ما بوسعنا لإغراق السوق بالمازوت والغاز وتخفيض أسعار كل المشتقات النفطية بالمنافسة، الحكومة مشكورة سمحت بالاستيراد لكن هناك من لم يعجبه ذلك فوضع العراقيل العديدة في شروط وضوابط الاستيراد! حتى هذه اللحظة عدد الذين استطاعوا استيراد المشتقات النفطية لا يتجاوز أصابع اليد الواحدة! يبدو أن بعض الموظفين يطبقون علينا أيضاً العقوبات الغربية!».

ولدى اتصال «الوطن» مع الشهابي، قال: «كلنا أمل بتصحيح هذا الخلل وتسهيل الإجراءات قدر المستطاع، لأننا نريد خدمة أفضل وأسعاراً أفضل من المنافسة بين عدد كبير من المستوردين، وهذا لن يتحقق بوجود قلة من المحتكرين».

ولتفاصيل أوفى حول موقف الصناعيين من شروط الاستيراد اتصلت «الوطن» مع عضو مكتب اتحاد غرف الصناعة السورية أيمن مولوي، الذي حضر الاجتماع الخاص بضوابط الاستيراد في وزارة النفط قبل يوم من صدور القرار، وقد أعرب عن استغرابه من الشروط التي صدرت، والتي «فيها تكرار، والمفترض أن يكون الإجراء مبسطاً ويحقق الشروط المطلوبة وليس التعقيد»، مبيناً أنه خلال الاجتماع تم الاتفاق على الشروط الأربعة التي وردت فيما يخص الاستيراد بحراً، وتتلخص بالالتزام بالمواصفات القياسية السورية، وأن تعلم مديرية الجمارك كلاً من وزارتي التجارة الداخلية وحماية المستهلك والاقتصاد والتجارة الخارجية بالكميات المستوردة، إضافة إلى وجود بيان تفصيلي لمقصد المواد المستوردة من غرف الصناعة، والحصول على إجازة استيراد.

وفي تفاصيل الاعتراضات، فقد بين مولوي أن ما جاء في المتطلبات اللوجستية لعملية الاستيراد بحراً، في البند ٩ لا مبرر له، حيث جاء فيه أن تحدد «الكميات الموردة وفق التعليمات الناظمة المعمول بها، وبوجود شركة مراقبة عالمية ولجان فنية من وزارة النفط والثروة المعدنية ومندوب من الجهة المستوردة وتقع أجور شركات المراقبة على عاتق المورد»، مستغرباً من مبرر وجود شركة مراقبة عالمية ولجان فنية «طالما أنه تم التحليل في مصفاة بانياس فما المبرر لشركة مراقبة، هل هو زيادة التكاليف والأعباء؟».

ولفت مولوي إلى التكرار غير المبرر، فيما يتعلق بعملية التوزيع، البندان ١٠ و١١، إذ نص الأول على أنه «يمنع تغيير مقصد الحمولة إلى أي جهة أخرى مغايرة للبيان الوارد في طلب إجازة الاستيراد لأي سبب كان من الناقل أو صاحب المقصد»، في حين نص البند ١١ على أنه «يمنع تجيير المادة (مازوت- فيول) المحملة بالصهريج لأي جهة أخرى من صاحب المنشأة تحت طائلة اتخاذ العقوبات الرادعة بحقه وفق الأنظمة الناظمة لذلك»، مبيناً أن المعنى واحد، مقترحاً أن يكون «يمنع تغيير أو تجيير مقصد الحمولة إلى أي جهة أخرى مغايرة لما ورد في أذن الشحن تحت طائلة المسؤولية».

كما اقترح تغيير البند ١٢ من «أن تقوم الجهة المستلمة للمادة بختم إذن الشحن إشعاراً باستلام المادة وموافاة شركة محروقات بنسخة عنها»، ليصبح «أن تقوم الجهة المستلمة للمادة بختم أذن الشحن إشعاراً باستلام المادة وموافاة شركة محروقات نسخة عنها عن طريق غرفة الصناعة».

أما بالنسبة لشروط الاستيراد براً، فقد ورد فيها أن يتم الحصول على إجازة استيراد وبموافقة مسبقة من وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، وهنا يسأل مولوي «ما المقصود بالموافقة المسبقة؟»، مبيناً أن مجرد الحصول على الإجازة للاستيراد يكفي.

كما اشترطت الفقرة /ب/ من البند ١ موافقة رئيس لجنة محروقات في محافظة على الكميات المخصصة لكل منشأة والمقدرة من اللجنة الفنية في المحافظة، ما دفع مولوي للسؤال «ما دامت هذه المخصصات مقدرة مسبقاً من لجنة فنية وأصبحت معروفة، فلماذا إذاً لا توافى غرف الصناعة والاقتصاد بهذه المخصصات بجداول ويتم بموجبها تسليم الصناعي حسب مخصصاته؟».

ويضيف مولوي «ورد في البند ٣ موضوع الفاتورة النظامية، فما المقصود بالفاتورة النظامية؟ فهل ستقبل الفاتورة إذا كانت غير مصدقة؟ المفترض ذلك، لأننا في وضع عقوبات صارمة وظالمة علينا».

وبين مولوي أنه ورد في البند ٦ من هذه المتطلبات أن ترسل العينات للتحليل في مخابر وزارة التجارة الداخلية وحماية المستهلك «والسؤال المطروح لماذا لا يتم التحليل في مخابر الأمانات الجمركية وهي مؤهلة لذلك وبالتالي يكون التحليل أسرع؟ خاصة أنه ورد في الشروط تكليف شركة محروقات بإرسال المواصفة القياسية المعتمدة للمازوت والفيول لإدارة الجمارك العامة ومخابر وزارة التجارة الداخلية».

ويضيف مولوي «هنا تجدر الإشارة إلى أن عطلة الصهريج المحمل بالمادة عن كل يوم تأخير في التفريغ تصل إلى خمسين ألف ليرة سورية، وقد يستغرق الحصول على نتائج التحليل من وزارة التجارة الداخلية عدة أيام».

ولفت إلى أن الضوابط العامة للاستيراد تضمنت تكراراً للبندين ١ و٢، للمعنى نفسه حول تغيير وتجيير مقصد البضاعة، كما ورد سابقاً، وأيضاً «ورد في البند ٣ من هذه الضوابط أنه على الجهة المستوردة أن تعلم شركة محروقات بالكميات الموردة وأماكن تسليمها أسبوعياً، وهذا مطلب حق، ولكن لماذا اشترط أيضاً إعلام لجنة محروقات في المحافظة بذلك؟ فلماذا لا تقوم شركة محروقات بإعلام لجنة محروقات بنفسها؟».

وفي الختام وجه مولوي شكر الحكومة للسماح للصناعيين باستيراد مادتي المازوت والفيول دعماً لحركة الإنتاج، مطالباً بإعادة النظر بالشروط الناظمة لعملية الاستيراد بطريقة تضمن تبسيط الإجراءات بشكل واقعي مع الحفاظ على تحقيق الهدف من هذا القرار وفق ضوابط بلا تكرار، مؤكداً أنه منذ صدور القرار بتاريخ ٥ آذار الجاري حتى تاريخه لم يتم استيراد لتر مازوت من الصناعيين، على حدّ علمه.

سوق السيارات.. أضغاث أحلام للفقراء وكوابيس احتيال للأغنياء

فضلية: بعض كبار الموظفين الحكوميين اعتقدوا أن عليهم دعم كبار المستوردين والمصنعين لأنهم الأجدر بالسوق

| حمزة المحمد

اقتناء السيارة ولو مستعملة قضية تشكل حلماً لأغلب السوريين اليوم، رغم أنها من أساسيات الحياة، إذ إن واقع السوق ومحدداته ومن يتحكم به وظروف الحرب وضعف القدرة الشرائية للمواطنين كلها عوامل اجتمعت معاً لتجعل حلم شراء سيارة أبعد ما يكون عن مخيلة المواطن، باستثناء شرائح محددة اغتنت بفعل الحرب أو بفعل «الورثة» أو غيرها من أسباب.

المفارقة في الموضوع أنه بحسبة أسعار السيارات بالدولار الأميركي بين اليوم والعام ٢٠١٠ نجدها متقاربة جداً، ما يعطي انطباعاً أولاً بأن الأسعار مستقرة أو منخفضة أحياناً، وهنا يغيب عن الذهن عمر السيارة، فالسيارة التي كانت تباع بـ١٠ آلاف دولار عام ٢٠١٠ كان عمرها ٤-٥ سنوات، وهي نفسها تباع اليوم بنفس المبلغ أو أقل بنسبة بسيطة جداً، أو أعلى أحياناً، لكن عمرها أصبح ١٣-١٤ عاماً، ما يجعل سعرها في السوق قياساً إلى عمرها مرتفعاً جداً.

وفي تصريح لـ«الوطن» بيّن الخبير الاقتصادي عابد فضلية أن ثمن السيارة الحديثة نسبياً يصل في المتوسط إلى ١٢مليون ليرة، على حين إن قدرة الشريحة الأكبر من المواطنين القادرة على شراء سيارة تتراوح بين ٤ إلى ٥ ملايين ليرة، مما يزيد الطلب على السيارات الرخيصة، وبالتالي ترتفع أسعارها، كما أن مسألة منع استيراد السيارات تشكل معضلة في هذا المجال.

احتكار القلة

رأى فضلية أن ظاهرة احتكار القلة في سوق السيارات موجودة منذ عقود، وهي ليست وليدة اللحظة أو خلال الأزمة، منوهاً بأن الاحتكار سواء كان معلناً أم غير معلن فهو حالة موجودة، ولا يمكن مكافحة الاحتكار بقانون أو بقرار، وإنما يمكن تقليص هذه الظاهرة من خلال فتح باب المنافسة الحرة وليس بانفلات السوق، ومن خلال إتاحة الفرصة لجميع من يرغب أن يعمل بالمجال، وهذا الكلام نظرياً موجود، أما عملياً فهو غير ملموس، وللأسف كان بعض كبار الموظفين الحكوميين في الفترات الماضية قبيل الحرب على سورية، يعتقدون بأن عليهم دعم أو تشجيع كبار المستوردين والمصنعين لأنهم الأجدر في الوجود بالسوق وإتمام العملية الإنتاجية، طبعاً هذا الشيء صحيح ولكن ليس فقط للكبار، ويجب أن تتاح الفرصة لجميع من يرغب، لأن السوق يجب أن تكون كبيرة وتستوعب أكبر عدد ممكن من العارضين، وبذلك يتاح ما يسمى بسوق المنافسة، بمعنى أن تقترب المزاحمة الاحتكارية باتجاه المزاحمة التامة، وكلما اتجهنا أكثر بمساحة المزاحمة على حساب الاحتكار كلما كان ذلك أفضل، بمعنى أن يكون هناك تكافؤ فرص للجميع في النشاط الاقتصادي.

يؤكد فضلية ضرورة دعم الصناعة المحلية الوطنية بمختلف المستويات، ويرى أن صناعة السيارات اليوم أو تجميعها غير مرض، ولكنها خطوة أولى باتجاه زيادة القيمة المضافة المتضمنة لقيمة السيارة، بمعنى أن تقوم الوزارات المعنية بتشجيع ذلك، ليتمكن مجمع السيارات من تصنيع المزيد من القطع المحلية بدل استيرادها، لذلك فإن الصناعة أو التجميع يمضي بالاتجاه الصحيح، ولكن يجب ألا يستغرق هذا عشرات السنين، بل يجب أن يكون ذلك ضمن خطة لدى وزارة الصناعة وبالتنسيق أيضاً مع الجهات الحكومية وأصحاب المعامل ومع الشركات الخارجية التي تستورد قطع التبديل بالنسبة للتصنيع.

استيراد المستعمل

فيما يتعلق باستيراد السيارات المستعملة، رأى فضلية أنه ربما يكون ذلك لمصلحة منتجي السيارات، ولمصلحة الصناعة السورية أيضاً، ولذلك لا أرى أحداً متضرراً من المالكين أو المستفيدين من قيمة السيارة من عدم السماح باستيراد السيارات المستعملة، لينحصر الضرر بأصحاب الدخل المحدود الذين لا يستطيعون اقتناء سيارة حتى ولو كانت مستعملة، بمعنى هناك عائلة متوسطة أو جيدة الدخل وعدد أفرادها خمسة ومنهم موظفون ولديهم رواتب عالية نسبياً لا يستطيعون شراء سيارة، إلا بدعم أو مساعدة عن طريق القروض، ورأى فضلية أن هناك حلولاً وهي إيجاد آلية لمنح السيارات سواء مستعملة أم جديدة من خلال تقسيطها ليس فقط على مدى ٤٠ شهراً، بل على مئة شهر مثلاً وأكثر أحياناً، فهذا يحل جزءاً من المشكلة ليستطيع أصحاب الدخل المتوسط والعادي اقتناء سيارة، وأما السماح باستيراد السيارات المستعملة فهذا غير محبذ لا مالياً ولا نقدياً.

ويؤكد فضلية أن معظم أصحاب مكاتب السيارات المستعملة لا يعملون لحسابه، بمعنى أنهم يشترون السيارات ثم يبيعونها بالأمانة، وبالمحصلة فإن التاجر الأساسي هو الذي يضع سعر السيارة والمكتب يضيف جزءاً من الربح، والاحتكار قد يكون من قبل بعض تجار السيارات الحقيقيين الذين يشترون السيارات برؤوس أموالهم ومن ثم يبيعونها، وهؤلاء محصورون ضمن موديلات وأنواع محددة من السيارات، مثل المرسيدس والأودي والبي إم، أما بشكل عام فهو ليس سوقاً احتكارياً ولايمكن أن يكون كذلك، وهو عبارة عن سوق نتج عنه تضخم في الأسعار، خاصةً المستعملة القديمة لأن هناك طلباً عليها.

فتح الباب

صرّح المدير التنفيذي لشركة (أرمادا موتورز) عماد درويش لـ«الوطن» بأن فتح باب استيراد السيارات يعني تعدد الشركات وفتح المجالات أكثر أمام دخول السيارات الجديدة، لاسيما من الدول الصديقة إيران وروسيا والصين، وهذه الخطوات تتيح أمام الزبائن تعدد الخيارات، وتلغي ظاهرة الاحتكار والسمسرة التي ترفع ثمن السيارة لرقم لا تستحقه في بعض مكاتب السيارات.

ووصف الرسوم الجمركية التي تفرض على السيارات المصنعة محلياً بغير المنطقية، فرسوم سيارات سابا صغيرة الحجم تصل إلى ٥٠٠ ألف ليرة، وطبعاً هذه السيارات لها وضع خاص بشركة سيفيكو وبعض الشركات الأخرى، وأثناء وجود هذا النوع من السيارات في المرفأ لمدة تجاوزت ثلاث سنوات سمحت الدولة بدخولها بسبب وقوفهم بالمرفأ.

وبحسب المدير درويش فإن سنوات الأزمة والحرب على سورية، وما رافقها من حصار اقتصادي جائر، كلها عوامل ألقت بارتداداتها السلبية على مناحي الحياة، كما هو حال سوق السيارات اليوم الذي تضرر نتيجة تلك العوامل، فاليوم أحدث سيارة تصل سورية هي موديل ٢٠١١، ونتيجة الضرر الذي حصل بقطاع السيارات ارتفعت أسعار السيارات المستعملة بما لا يتناسب وقدرة أو دخل الزبون، يضاف إلى ذلك قرار منع الاستيراد، وهذه الظاهرة وغيرها كلها عوامل تؤدي إلى ارتفاع أسعار السيارات، وإذا ما قورنت أسعار السيارات المستعملة بالدولار فهي محافظة على أسعارها.

> تاجر: الصادق لا مكان له في السوق وهناك أشخاص دخلوا بمليون ليرة حققوا ثروة بعشرات الملايين بسبب الغش

> شركة خاصة: المركزي يقول إن التقسيط غير متاح بحجة التذبذب في سعر الصرف

التقسيط

صرّح المدير التنفيذي لمجموعة شموط التجارية نبيل الملقي لـ«الوطن» بأن المصرف المركزي في منتصف الأزمة ألغى موضوع تقسيط السيارات، وذلك بحسب القرار رقم ١٦/٢٣٤/ ص تاريخ ٢٠١٨/٨/٩ م، والتعميم ١٦٨٥/م/١/تاريخ ٢١ /٢٠١٦/١/ المتضمن التريث بمنح قروض أو التمويلات لأغراض شراء السيارات سواء للأشخاص الطبيعيين أم الاعتباريين، وعمّم هذا القرار على جميع المصارف العامة والخاصة، وبحجة أنها تسببت في تذبذب سعر الصرف، وأضاف: «بدورنا نطالب مصرف سورية المركزي بإعادة السماح بتقسيط السيارات المصنعة محلياً، وذلك ضمن خطة الحكومة لدعم الصناعة المحلية».

وبحسب الملقي، فإن تلك الأسباب جعلت موضوع التقسيط غير متاح في البنوك، واليوم يستهدف التقسيط شريحة قليلة جداً، وفي هذا السياق طرحت شركة شموط عروضاً محددة متاحة للتجار القادرين على السداد أو في حال توافر سجل تجاري أو سجل صناعي، وتكون الدفعة الأولى ٥٠٪ وباقي الدفعات تتم على مراحل وهذا الأمر لاقى إقبالاً بنسبة ٩٠٪ من التجار.

النصب والاحتيال على الزبون

قال تاجر سيارات في منطقة المزرعة بدمشق التقته «الوطن»: «الصادق لامكان له في السوق، وهناك أشخاص دخلوا إلى هذا السوق لا يملكون سوى مليون ليرة سورية واليوم يملكون ثروة تقدر بعشرات الملايين، وهناك أسباب كثيرة أولها الغش وذلك من خلال أسلوب الاحتيال الذي يمارس على الزبائن، وجهل الزبون بطريقة الشراء، مما يُمكن التاجر أو البائع من غبنه، بمعنى يتم بيعه سيارة على أساس أنها سيارة نظيفة وهي في الواقع مدهونة، ومن خلال عرضها على الميكانيكي يكون جواب الميكانيكي بأنها سيارة نظيفة، وطبعاً هذه الحيلة تكون بالاتفاق بين البائع أو التاجر والحداد على حساب الزبون، فيكون الحداد حصل على حصته».

ويعزو التاجر ارتفاع سوق المستعمل إلى السيارات التي تم طرحها في معرض دمشق الدولي، وبالنسبة للسيارات من الموديلات القديمة فقد بقيت محافظة على أسعارها، لأنها وبحسب وصف الزبائن خبز السوق.