اقتصاد

مدير إحصاءات الأسعار لـ«الوطن»: السوق بحاجة لاستقرار الدولار لقرابة الشهرين لتنخفض الأسعار

«مكتب الإحصاء» يتوقع ارتفاعاً في أسعار بعض المواد مع بدء الشتاء

الكثير من التجار أخرجوا السلع من المستودعات والبرادات خوفاً من تلفها بسبب الحرّ

علي محمود سليمان

بيّن مدير إحصاءات التجارة والأسعار في المكتب المركزي للإحصاء أن الارتفاع الأخير الذي طرأ على سعر مادة البنزين بزيادة سعر اللتر عشر ليرات سورية، سيكون له تأثير مباشر في قطاع النقل للمرحلة القادمة، ولن يكون له تأثير مباشر وقوي على قطاع الخضر والفواكه والسلع الغذائية، ولكن قد يؤثر في هذه القطاعات على حسب توافر مادة المازوت حيث سيضطر من يعمل بالنقل والشحن ما بين المحافظات لنقل السلع والخضر والفواكه ضمن السيارات الشاحنة العاملة على البنزين، وبالتالي فإن تأثير المحروقات بشكل عام على أسعار الخضر والفواكه يرتبط بمدى توافر المحروقات بشكل رئيسي.

وكشف مدير إحصاءات التجارة والأسعار لـ«الوطن» أن الرقم القياسي لأسعار المستهلك لشهر آذار بلغ ٤١٦٪ محققاً تضخماً شهرياً عن شهر شباط بمعدل ٦٪، وتضخماً سنوياً عن شهر آذار ٢٠١٤ بمعدل ٣٣٪، بينما بلغ الرقم القياسي لأسعار المستهلك لشهر نيسان ٤٣٠,٢٪ محققاً تضخماً شهريا عن شهر آذار بمعدل ٦٪ وتضخماً سنوياً عن شهر نيسان ٢٠١٤ بمعدل ٣٨,٦٪.

وأوضح أن السبب في هذا التضخم وارتفاع الرقم القياسي خلال شهر آذار ونيسان يعود لحدوث حالة ارتفاع في سعر صرف الدولار وخصوصاً في السوق السوداء، حيث يتم تسعير أغلبية البضائع والسلع على حسب سعر دولار السوداء، حيث كان الدولار في شهر آذار بسعر ٢٣٥ ل.س، وارتفع بشكل سريع إلى ٣٠٠ ل.س خلال شهر نيسان، ما أدى لارتفاع أسعار الخضر والفواكه والمواد الغذائية ووسائل النقل، إضافة إلى أن بداية شهر نيسان شهدت تفعيل قرار رفع أسعار الاتصالات الخليوية والانترنت.

وأشار إلى أن المكتب المركزي للإحصاء يأخذ سعر صرف الدولار من المصرف المركزي كمؤشر عام إن كان له تأثير على أسعار المواد، إضافة إلى سعر صرف الدولار في السوق والذي يؤثر في أسعار كافة المواد.

ولفت إلى أن الثبات النسبي الذي حصل لسعر صرف الدولار خلال شهر تموز الماضي يعتبر جيداً ولكنه غير كاف لحدوث انخفاض في الأسعار، حيث يجب أن يستقر سعر الصرف لفترة لا تقل عن شهرين، لكي يشعر التاجر أن بضاعته سوف تكدس إن احتفظ فيها، وبالتالي يكون تصريفها بسعر أخفض أفضل من الاحتفاظ بها، مع ملاحظة أن وجود عوامل أخرى تدخل في تصريف البضائع حيث لاحظنا خلال الأيام الماضية مع موجة الحر التي حدثت أن الكثير من التجار اضطروا لإخراج المواد والسلع من المستودعات والبرادات خوفاً من تلفها نتيجة الحر، حتى إن الأسواق شهدت بيع حمضيات في غير موسمها وكان واضحاً على الحمضيات الموجودة في الأسواق أنها تعرضت للتبريد، وقد خرجت من البرادات لأن تكلفة التبريد ارتفعت مع وجود مشكلة في التيار الكهربائي واضطرار أصحاب البراد لتشغيل المولدات التي تعمل على المحروقات وكلها تعتبر تكلفة إضافية تزيد على التاجر المخزن للبضاعة ولذلك فضل أن يطرح البضاعة في السوق على تخزينها.

وبخصوص الفترة القادمة أوضح مدير إحصاءات التجارة والأسعار أنه مع اقتراب الموسم الشتوي تبدأ الناس تعمل على تأمين المحروقات للتدفئة إضافة إلى نفقات اللوازم المدرسية كاللباس والقرطاسية والكتب والدفاتر والتي تكون بأغلبيتها مواد أولية مستوردة من الخارج وستكون مسعرة بالدولار وبالتالي ستزيد تكاليف المواد مع ارتفاع تكاليف النقل بعد زيادة سعر البنزين، ولذلك يتوقع أن يكون هناك ارتفاع في أسعار بعض المواد مع بداية الموسم الشتوي.

إلى أعضاء مجلس الشعب: البنية التحتية خط أحمر

د. منير الحمش

نشرت صحيفة «الوطن» في عددها الصادر يوم الأربعاء ٢٠١٥/٨/٥ خبراً حول أعمال مجلس الوزراء في جلسته الأسبوعية، وكان من الأعمال التي أنجزها المجلس إقرار مشروع (قانون التشاركية) بين القطاعين العام والخاص، وتم اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستكمال إصداره. بمعنى أن مشروع القانون سيحال إلى مجلسكم لاستكمال إصداره.

أود أن أسجل أولاً موقفاً أرجو أن يكون مفهوماً، وهو أننا لسنا ضد المشاركة بين القطاعين العام والخاص لا بل إن هذه المشاركة مطلوبة قبل الأحداث الكارثية، وهي اليوم مطلوبة أكثر، سواء في هذه المرحلة أم في المرحلة القادمة التي نرجو أن تكون قريبة، وهي مرحلة إعادة البناء واستعادة العافية للاقتصاد السوري ثم الانطلاق.

لكن مشاركة القطاعين في النشاطات الاقتصادية المختلفة شيء والتشاركية في مشروعات البنية التحتية شيء آخر تماماً.

البنية التحتية ونعني بها مشاريع الطرق والمرافئ والموانئ والمطارات ومشاريع الطاقة والاتصالات، ويضاف إليها مشروعات المرافق العامة كالمياه والصرف الصحي.

وهذه المشاريع تعتبر عنواناً رئيسياً من عناوين الاستقلال الاقتصادي، وهي معقل اقتصادي على مساس مباشر بالأمن القومي. ونظراً لهذه المكانة التي تحتلها مشروعات البنية التحتية، كان الحرص على أن تبقى بيد الدولة في جميع مراحلها.

وهنا أود أن أقدم بعض الشواهد:

الشاهد الأول: هو من التجربة السورية، فعندما صدرت العقوبات الاقتصادية وبدأ الحصار الاقتصادي، امتثلت شركات النفط الأجنبية (التي كانت ترتبط مع وزارة النفط بعلاقة تشاركية) لهذه العقوبات وانسحبت من أراضي الجمهورية دونما أي اعتبار للعقد التشاركي أو للالتزام الذي يربطها بالشركة العامة للنفط. وكانت النتيجة إرباكاً في الإنتاج وتدنياً في الكميات المنتجة من النفط الخام. كما أن انسحابها من الحضور في مناطق الإنتاج سهل للعصابات الإرهابية الاستيلاء على الآبار النفطية والعبث بالإنتاج، ما أوقع البلاد في ضائقة شديدة نتيجة توقف الإنتاج النفطي والاستيلاء عليه.

الشاهد الثاني: رغم التحذيرات التي صدرت حول استخدام الأسلوب التشاركي في الموانئ، فقد تم التعاقد بهذا الأسلوب في مرفأ الحاويات في كل من طرطوس واللاذقية، وقد تبين بالتجربة العملية أن هذين العقدين مشوبان وتدور حولهما الأقاويل، ثم انتهيا بطريقة ملتبسة، أعتقد أن الجهات الرقابية قامت بالتحقيق فيهما.

الشاهد الثالث: منذ سنوات قامت إدارة مرفأ نيويورك بالإعلان عن مناقصة عالمية لإدارة المرفأ، وقد رسا العطاء على شركة إماراتية، لكن الكونغرس الأميركي اجتمع وقرر إلغاء العقد وكانت الحجة، أن قيام شركة عربية بإدارة المرفأ له مساس بالأمن القومي الأميركي.

الشاهد الرابع: وهنا أصل إلى النقطة الحاسمة، وذلك أن انتزاع مشروعات البنية التحتية من يد الدولة هو من بين مجموعة من السياسات والإجراءات التي تقع في إطار التحول نحو اقتصاد السوق وفقاً لبرنامج (وفاق واشنطن) أي إن هذا ما يسعى إليه البنك الدولي وصندوق النقد الدولي. فالبنية التحتية هي عماد قوة الاقتصاد الوطني. ولهذا لا بد من تحويلها إلى إدارة القطاع الخاص. وهو من أهداف التحول نحو اقتصاد السوق.

ولكي يكون الأمر واضحاً، وليس فيه تجن على الحكومة الحالية، أو السابقة، أورد ما نشرته مجلة نيوزويك الأميركية في طبعتها العربية بتاريخ ٢٠٠٧/٥/١٥

وهو مقال بقلم (ستيفن غلين) حول التحولات الحاصلة في (الشرق الأوسط) على الصعيد الاقتصادي، وكان عنوان المقال (على صورة أميركا) ويركز الكاتب على أن التحولات الجارية على الصعيد الاقتصادي تجري باتجاه (صيغة اتفاق أو إجماع واشنطن) تلك الصيغة الداعية إلى التحول نحو اقتصاد السوق التي (تهلل) للتجارة الحرة والضرائب المنخفضة والخصخصة كطريق لنجاح اقتصادي ويقول الكاتب: إنه على الرغم من أن علاقات دمشق مع واشنطن متوترة، لكن ليس لديها أي خلاف مع إجماع واشنطن، ومن هذا المنطلق يرى أن سورية قد فتحت اقتصادها (الذي كان مغلقاً على مصراعيه بفخر ليبرالي جديد) ويقول الكاتب الأميركي: إن هذا التحول يجري، على الرغم مما يلقاه البرنامج الليبرالي الاقتصادي الجديد من أوقات عصيبة. فلم تتحول روسيا وأميركا اللاتينية وجنوب شرق آسيا عنه فحسب، بل إن الولايات المتحدة أخذت تزيد من النفقات العامة وتقلص التجارة الحرة في وقت تتوسع فيه سيطرة العقلية الحمائية دولياً.

ويقول الكاتب نقلاً عن مدير البنك الدولي لشؤون الشرق الأوسط وشمال إفريقيا (جوزيف سابا): إن وقت هذا الأخير منشغل بالكامل مشيراً إلى أن عدداً من المسؤولين الكبار التواقين لتحديث الاقتصاد وإصلاحه في سورية يسعون إلى الحصول على أفضل النصائح من أجل إصلاح اقتصادهم، ويؤكد هنا مسؤول البنك الدولي أنه أعد مشروعاً لقانون التشاركية ولقانون ضريبة القيمة المضافة.

وعلى سبيل التذكير فإن برنامج (وفاق واشنطن) يدور حول ثلاثة أمور أساسية:

١- الاعتماد على حرية السوق في المعاملات الداخلية والخارجية، ويتضمن هذا الأمر تحرير التجارة والانفتاح على الاستثمار الأجنبي، وتسهيل دخوله وخروجه (أي حرية التجارة وحرية حركة الأموال).

٢- اعتبار القطاع الخاص ركيزة التنمية وبشتى السبل ويشمل القطاع الخاص المحلي والجانبي ويتضمن هذا الأمر الخصخصة، بما في ذلك خصخصة المرافق العامة والبنية التحتية من أهمها.

٣- إحداث تخفيض ملموس في دور الدولة، وصولاً إلى ما يدعى (حكومة الحد الأدنى) وهذه الأمور الأساسية الثلاثة تعني باختصار: سوقاً حرة، اقتصاداً مفتوحاً، حكومة صغيرة.

واستكمالاً لنهج (وفاق واشنطن) فإن دعاة الليبرالية الاقتصادية الجديدة وممثليها المحليين، يدعون إلى الالتحاق بالاقتصاد العالمي والاندماج في العولمة.

وتأتي التشاركية في إقامة وإدارة مشروعات البنية التحتية، لتضع هذه المشروعات في خدمة المشروع الاقتصادي الليبرالي المرتبط بالرأسمالية العالمية، فتقضي على آخر معاقل الاقتصاد الوطني المستقل.

وللتذكير أيضاً:

كان من أوائل قرارات حكومة الاستقلال بعد جلاء الجيوش الأجنبية من سورية أواسط أربعينيات القرن العشرين، تأميم شركات الكهرباء والترماي التي كانت برأسمال أجنبي.

إن الهدف النهائي لهذا البرنامج إضعاف الحكومة ثم إضعاف الدولة لتصبح أكثر قابلية لقبول ما يعرض عليها من الخارج.

السادة أعضاء مجلس الشعب المحترمين:

نرجو منكم التصدي لمشروع إضعاف الاقتصاد الوطني والاستيلاء على آخر معاقل الاقتصاد الوطني، تشاركوا مع القطاع الخاص في جميع الأنشطة الاقتصادية وقدموا له ما استطعتم من دعم وتشجيع لكن مشروعات البنية التحتية خط أحمر فلا تمسوه.

جلسة «شعارات» جمعت وزير التموين بتجار دمشق

الوطن

أكد وزير التجارة الداخلية وحماية المستهلك حسان ماجد صفية أن قانون حماية المستهلك الجديد يحصّن البائع والتاجر من ارتكاب أي سلوك خاطئ ويجنبه الوقوع في المشكلات والأخطاء. مبيناً أن الوزارة وفق القانون الجديد لن تتساهل في تطبيق بنود القانون رقم ١٤ وتعليماته وإجراءاته التنفيذية ومحاسبة كل من يحاول مخالفة بنوده.

وأشار إلى أن العقوبات بحق من يخالف نصوص هذا القانون من أصحاب ضعاف النفوس تتراوح ما بين السجن أو الغرامة المالية على حين تتضمن عقوبة الحبس بحق عنصر حماية المستهلك والرقابة التموينية في حال أخل بواجباته الوظيفية وأساء استخدام مهامه. موضحاً أن القانون حدد حقوق وواجبات التاجر والمستهلك والآليات الواجب اتباعها في عملية عرض وبيع وشراء وتداول السلع وفق المواصفات المطلوبة.

ودعا صفية خلال لقائه أعضاء غرفة تجارة دمشق يوم أمس إلى بحث سبل تنفيذ بنود قانون التجارة الداخلية وحماية المستهلك رقم ١٤ لعام ٢٠١٥ وإلى قراءة القانون بشكل صحيح ودقيق، مشيراً إلى أهمية تعاون غرفة تجارة دمشق في تطبيق بنوده بما يضمن حقوق التاجر والمستهلك على حد سواء.

من جانبه لفت رئيس اتحاد غرف التجارة غسان القلاع إلى حرص الاتحاد على توضيح أهمية هذا القانون وبنوده وضرورة تطبيقه بما يضمن حقوق التاجر والمستهلك وأنها لن توفر جهداً في ممارسة دورها لخدمة التاجر والبائع والمستهلك وتحصينهم من ارتكاب أي فعل خاطئ. مبيناً أن تجار سورية لم ولن يألوا جهداً في الوقوف إلى جانب إجراءات الحكومة باتخاذ كل ما من شأنه تعزيز صمود شعبنا في سورية ومواجهة تداعيات الحرب الظالمة على الواقع الاقتصادي والمعيشي للمواطنين.

وأضاف القلاع: إن التاجر الوطني والحقيقي لن يسمح لنفسه أو يفكر القيام بأي ممارسة خاطئة تسيء لسمعته في السوق، ويحرص كل الحرص على أن تكون سلعه مطابقة للمواصفات والشروط المطلوبة معرباً عن أمله بأن تتم الاستجابة لمقترحات وتوضيحات أعضاء غرف التجارة حول القانون الجديد خلال الإجراءات التنفيذية.

وطلب صفية من أعضاء غرفة تجارة دمشق مواقاة الوزارة بالمقترحات والملاحظات بمذكرة خطية ليصار إلى دراستها ولحظها في التعليمات التنفيذية قبل أن يستمع إلى استفسارات وملاحظات السادة أعضاء غرفة التجارة التي تؤكد أن الجميع في خندق واحد ويعيشون الهم الواحد، وحريصون على العمل لما فيه خير الوطن والمواطن وأن مصلحة المستهلك تبقى المنطلق والهدف.

وفي تصريح لـ«الوطن» قال نائب رئيس مجلس إدارة غرفة تجارة دمشق: إن وزير التجارة الداخلية وحماية المستهلك وعد خلال الاجتماع بالأخذ بالحسبان مقترحات قطاع الأعمال وترتيبها وبشكل تتماشى فيه مع مصلحة المواطن والتاجر وأن تكون هذه التعليمات مصوغة بشكل واضح لا لبس فيه وألا تحتمل أي تأويلات مغايرة لروح القانون وبنوده الأساسية.

وأضاف: إن مجلس إدارة الغرفة سوف يعد مذكرة خطية بالملاحظات والمقترحات خلال ٢٤ ساعة قبل تقديمها إلى وزارة التجارة وأن يحضر بعض أعضاء غرفة التجارة لمداولات الوزارة الخاصة بإعداد التعليمات التنفيذية.

يؤمن مليارى ليرة سورية للخزينة

١٠٠٠ سيارة سياحية إلى السوق من الحرة

الوطن

سمحت وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية بوضع الآليات الجديدة أو المستعملة الموجودة في المناطق الحرة السورية ضمن الاستهلاك المحلي، وتضمن رؤوس قاطرات وشاحنات وسيارات سياحية ومعدات هندسية وسيارات إسعاف وإطفاء وباصات وسيارات بيك آب وفانات.

وحول تفاصيل هذا القرار أوضح مدير عام المؤسسة العامة للمناطق الحرة محمد كتكوت لـ«الوطن» بأن القرار جاء نتيجة اقتراح من وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية وإدارة المناطق الحرة، حيث إنه ونظراً لعدم وجود استيراد للآليات حسب سياسة ترشيد الاستيراد، ووجود عدد من الآليات في المناطق الحرة يمكن الاستفادة منها بإدخالها إلى القطر وتحصيل رسوم جمركية للخزينة واستخدامها خصوصاً في مرحلة إعادة الأعمار.

وأوضح كتكوت أن القرار يحقق عائداً اقتصادياً للخزينة بأكثر من مليارى ليرة سورية، من خلال عدد الآليات التي يشملها ضمن المناطق الحرة في اللاذقية وطرطوس وعدرا بريف دمشق، وبالنسبة لباقي المناطق فلا يوجد فيها آليات حيث إن الآليات التي في المنطقة الحرة بمحافظة حلب قد تعرضت للسرقة والنهب.

لافتاً إلى أنه قبل دراسة القرار تم إحصاء عدد الآليات التي يشملها القرار وبلغت أكثر من ٢٠٠ رأس قاطرة، و٢٣ شاحنة، وأكثر من ألف سيارة سياحية، و٣٥ آلية معدات هندسة بالإضافة إلى سيارات إسعاف وإطفاء، وزهاء ١٢٠ باص نقل، وجميعها ضمن سنوات الصنع بموجب القرار والتي يمكن للمستثمر أن يضعها في الاستهلاك المحلي بعد دفع الرسوم الجمركية لإدخالها إلى القطر، أما بالنسبة للآليات التي سيتم تقطيعها وتفكيكها فيتم ذلك ضمن المناطق الحرة إلا إن كانت موجودة في مناطق ساخنة فيتم نقلها بالاتفاق مع إدارة الجمارك ومن ثم يتم إدخالها كقطع غيار ودفع الرسوم الجمركية عليها كقطع غيار.

وقد نص القرار الذي أصدرته وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية على أن تكون الآليات والسيارات بحالة فنية جيدة، وألا تقل سنة صنعها عن عام ١٩٩٩ ضمناً بالنسبة للآليات التالية (رؤوس قاطرات- شاحنات- معدات هندسية- سيارات إسعاف- سيارات إطفاء)، وألا تقل سنة صنعها عن عام ٢٠٠٠ ضمناً بالنسبة للآليات التالية (سيارات سياحية- باصات- بيك آب- فانات)، وأن تكون متوافقة مع تعليمات وزارة النقل فيما يتعلق بالنقل الجماعي ما عدا سنة الصنع.

ويتم تشكيل لجنة بقرار من وزير النقل بالتنسيق مع وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية مهمتها تقييم الآليات المستعجلة والجديدة والتأكد من حالتها الفنية، كما يسمح القرار بالوضع بالاستهلاك المحلي للآليات المحددة بالقرار الموجودة في المناطق الحرة السورية قبل تاريخ ٢٠١٥/٧/٢٧ والتي تقرر اللجنة أنها ليست بحالة فنية جيدة بغض النظر عن الوزن وسنة الصنع (كقطع تبديل) وذلك بعد تقطيعها وتفكيكها في المناطق الحرة أو أي مكان آمن بديل يتفق عليه بالتنسيق بين المؤسسة العامة للمناطق الحرة ومديرية الجمارك العامة.

ونص القرار أن يكون المستثمر المستفيد من أحكام القرار برىء الذمة تجاه المؤسسة العامة للمناطق الحرة، ويتم تسديد الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم المستحقة وفق القوانين والأنظمة النافذة، ويعمل بالقرار لمدة ستة أشهر منذ تاريخ صدوره.

رد

وزارة النفط: ١٤٢ ليرة وسطي سعر البنزين في تموز ويكلف ١٧٧ ليرة بعد التأمين والجمارك

إشارة إلى ما نشر في صحيفتكم الموقرة بتاريخ ٤/٨/٢٠١٥ تحت عنوان: «سليمان لـ«الوطن»: البنزين لدينا أغلى من السعر العالمي.. والحكومة تبحث عن الحل الأسهل لدعم الخزينة».

نبين فيما يلي أسعار مادة البنزين في سورية والدول المجاورة لها:

- سورية: سعر اللتر (أوكتان ٩٠) ١٦٠ ليرة سورية.
- الأردن: سعر اللتر (أوكتان ٩٠) ما يعادل ٢٥٩ ليرة سورية.
- لبنان: سعر اللتر (أوكتان ٩٥) ما يعادل ٢٥٢ ليرة سورية.
- تركيا: سعر اللتر (أوكتان ٩٥) ما يعادل ٤٩٣ ليرة سورية.

علماً أن وسطي سعر البنزين العالمي فوب لشهر تموز نحو ١٤٢ ليرة سورية من دون أي نفقات والتي تقدر بنحو ٢٥٪ (علاوة – تأمين – جمارك..) لتصبح كلفة اللتر الواحد ١٧٧ ليرة سورية على أن يباع بـ١٦٠ ليرة سورية.

المكتب الصحفي

هل ارتفعت الأجور على المدراء فقط!!

السورية للتأمين: ارتفاع أجور الإصلاح وراء رفع تعويض حادث السيارة من دون ضبط شرطة لمديري المؤسسة

إشارة إلى المقال المنشور في صحيفتكم بتاريخ ٢٧/٧/٢٠١٥ تحت عنوان: قرار لـ«السورية للتأمين» يثير إشارات الاستفهام: استثناء خاص للمديرين برفع سقف تعويض حوادث سياراتهم من دون ضبط شرطة.

نبين التالي:

إن المؤسسة العامة السورية للتأمين قد قامت بناءً على الطلب المتضمن طلب رفع حد التعويض على الحادث من دون ضبط الشرطة من مبلغ ٢٥٠٠٠ ل.س إلى ٥٠٠٠٠ ل.س وذلك لكل السيارات المخصصة لمديري المؤسسة والتي يقوم صاحب التخصص بسيارته وبناءً على رغبته بالتأمين عليها على نفقته الخاصة، ويعتبر رفع المبلغ المشار إليه إلى الارتفاع الحاصل بقيمة أجور الإصلاح حالياً والذي يعود بالنفع ضمناً على المؤسسة بأن تحافظ على سياراتها بحالة وجاهزية أعلى كون قيمة الإصلاح تنعكس حكماً على جودة المركبات التي تمتلكها المؤسسة وبالتالي تبقى السيارات بحالة أفضل مما لو كان الإصلاح سيقوم به صاحب التخصص للسيارة بالقيم الدنيا والذي سيضطره إلى تنظيم ضبط شرطة بالأضرار اللاحقة بسيارته للوصول إلى الحد المطلوب لعملية الإصلاح عن الضرر... مع التنويه بأن مبلغ التعويض لا يتقاضاه المدير المخصص مباشرة بل تخضع السيارة للكشف من لجان الكشف عن الحوادث والتي بدورها تقوم بتوصيف الأضرار وتقدير قيمة المبلغ الواجب لعملية الإصلاح نتيجة الحادث بشكل عام. ولا يتم الصرف من المبلغ المقدر مهما بلغ قيمة التقدير سوى خمسين ألف كحد أقصى للتعويض.

ومما تقدم ذكره فإن هذا لا يعتبر بمنزلة الإكرامية للمدير كما ورد تفسيره في متن المقالة وإنما تنظر له المؤسسة كنوع من التسهيل للإجراءات المتبعة لموظفيها (المديرين) بضرورة القيام بتنظيم ضبوط الشرطة للتعويض عن الحوادث ذات المبالغ الصغيرة وكونها هي صاحبة المنتجات للعقود الذي تصدرها ويستفيد منه العاملون القائمون عليه.

يرجى الاطلاع والتوجيه بنشر رد المؤسسة العامة السورية للتأمين على المقال المشار إليه أعلاه في صحيفتكم الموقرة ليتسنى لقارئ الصحيفة أسباب رفع سقف تعويض حوادث سياراتهم من دون ضبط شرطة.

شاكرين تعاونكم لما فيه مصلحة الوطن والمواطن

المدير العام الدكتور ياسر المشعل

تعقيب المحرر

نسأل إدارة المؤسسة: هل أجور الإصلاح ارتفعت فقط على مدرائها؟