اقتصاد

فوق الطاولة

«تمهيد طرطوس»

علي محمود هاشم

لم يقع السوريون فريسة سهلة لحالة «التوجس» ذي الطبيعة الاجتنابية الحادة، فخلال الحرب، لطالما وجدوا أنفسهم مراراً وتكراراً أمام نكوص لا سابق له في البديهيات الإنسانية بعدما ارتكبت بحقهم جرائم لا تخطر على بال، دفعت باستعدادهم النفسي إلى إغلاق الأبواب «وقائياً» أمام العالم، خوفاً من خسارة ما لم تستطع الحرب اقتناصه منهم. بعضنا اليوم، يكاد يفضل إغلاق الأبواب خوفاً مما خلفها، الشخصية السورية «المتوجسة» هذه، تتناقض جذرياً مع حالها قبل الحرب ولآلاف السنين، وقد يكرس تمسكها بهذا الطراز من «التوجس» لأكثر مما ينبغي، قوة عطالة قد تطيح بما بذل من أثمان زكية لاستعادة حقوقها التاريخية في جغرافيتها التي ينبض في صحاريها القلب الاقتصادي للعالم، على حين ترتسم على موانئها، خطوط عرض وطول قرنه الجديد.

استثمار مرفأ طرطوس، آخر نماذجنا من ذلك «التوجس الاجتنابي»، يستولد مشهداً لما قد يواجهه الإصلاح البنيوي كضرورة اجتماعية، من عوائق اجتماعية تتغذى في معظمها من سوء الإحاطة بالنماذج الاستثمارية العالمية، الأمر الذي يعزز الحاجة إلى جهد مؤسسي ومجتمعي يأخذ على عاتقه إشاعة فهم دقيق لطبيعة الاقتصاد الوطني القادم، وما يتطلبه من أطر جديدة تتعاطى من الجغرافية كمورد أساسي للتنمية.. الجغرافية، هذا القطاع الشره إلى تمويلات عملاقة لا تتوافر محلياً.

كما المتوقع، اقتصر بيان وزارة النقل حول تثمير ميناء طرطوس على التعابير الدبلوماسية والقانونية، مفضلاً لفظة «التنافس» لتوصيف «حرب الموانئ» وامتداداتها الجغرافية غرب آسيا، في الواقع، وبطريقة غاية في المباشرة، يجدر النظر إلى تشغيل مرفأ طرطوس عبر شركة عالمية صديقة، كعلامة متقدمة في تلك الحرب التي ستتكفل نتائجها برسم معالم الاقتصاد الوطني والإقليمي.

وطنياً، الأكثر إثارة في انطلاق عملية تطوير المرافق الحيوية السورية، وفي مقدمها المرافئ، هو أسبقيتها على استثمار وتطوير الموارد الطاقوية بحراً وبراً، هذا الأمر يشيع إحساساً عارماً بالنيّات إلى استعادة الجغرافية السورية لقبولها العالمي مرتكزة إلى جدواها التجارية المبرهنة في استيلاد إمبراطوريات العالم القديم ضمن بيئات صحراوية خالية، ليس من الموارد الطبيعية فحسب، بل من أولويات البنى الأساسية لولادة الحواضر البشرية: تدمر مثالاً.

أن يبدي الروسي اهتماماً كبيراً بتطوير الموانئ السورية، قبل أيام من استدراك صيني لإشراك سورية في مبادرة «الحزام والطريق»، فهذا يعني ولادة جديدة في أحضان العالم الجديد، ترتكز إلى مشيمة جغرافية غارقة في الزمن.

على الصعيد الإقليمي، تشهد «حرب الموانئ وامتداداتها البرية» اليوم إحدى ذراها، وللاستدلال على ذلك، يكفي تتبع حركية المعابر البرية التي تتفرع من الموانئ السورية إلى دول الجوار: مع الأردن في «نصيب»، ومع العراق في البوكمال!..

في الواقع، فهذا الأخير ورغم المحاولات المستميتة لافتتاحه تبعاً لحاجات الاقتصاد العراقي، فأمره لا يزال معلقاً بنيّات بريطانيا في هندسة التجارة العالمية شرق المتوسط ومن ضمنها مسارات الربط بين موانئ المتوسط بالخليج العربي.. ثمة رفض علني لفعل ذلك عبر الجغرافيتين السورية والعراقية.

هذه اللمحة من الحرب التجارية شرق المتوسط ستستتبع نماذج مبتكرة من التعاقدات التي تعيد للجغرافية السورية حقوقها التاريخية، لهذا الأمر، فمن المؤكد أننا مقبلون على المئات من التعاقدات الشبيهة بميناء طرطوس، تتم صياغتها وفق شروط غاية في التنوع والتعقيد، وقد يتخذ بعضها شكلاً من المناطق الحرة المتخصصة، وأخرى تنموية اقتصادية تخضع لقوانين خاصة تشجيعاً لتدفق صناديق الاستثمار الصديق.

وما لم نقرر التخلي عن تطلعاتنا باستثمار مستقبلنا الاقتصادي الذي جعلته التضحيات الجسام أمراً متاحاً بعد ٥ قرون من العزل، يجب علينا التحضير جيداً جداً لتلك المرحلة «نفسياً وتشريعياً»، منعاً لمواجهة متعاكسة قوامها: «الانتصار عسكرياً / الهزيمة اقتصادياً»، وخوفاً من البعد المرهف لـ«عامل الزمن» الذي ينقلب من ميزة إلى عائق تتراكم مضاعفاته مع كل استثمار أو مشروع أو مبادرة جديدة.

وزير الصناعة لـ«الوطن»:

تجربة وزارة الصناعة مع البعض في القطاع الخاص غير مجدية

ليس لدينا حالياً أي ملف فساد وإذا تقدم أحدهم بملف فساد نحيله إلى «التفتيش»

هناء غانم

صرّح وزير الصناعة محمد معن جذبة لـ«الوطن» بأن قطاع الصناعة يحتاج إلى تعزيز ودعم أكثر ليكون قادراً على المنافسة وسط الأسواق المحلية والخارجية، وفق عدة محاور، أبرزها؛ حماية المنتج الوطني كإحدى ركائز الإنتاج الصناعي، منوهاً بأن الحكومة قدمت العديد من التسهيلات لدعم الصناعة الوطنية، مؤكداً أن إمكانيات الصناعة ضخمة لكنها «لا تحسد»، إذ تحتاج إلى إمكانيات مالية كبيرة.

وعن موضوع الفساد الإداري وإصلاح الإدارات والخلل واستمرار المدير في مكانه لسنوات عدة، بيّن الوزير أن مؤسسات القطاع العام الصناعي لا تخلو من الفساد، ووزارة الصناعة تعتبر مكافحة الفساد من أولويات عملها، مؤكداً أن ليس لديه حالياً أي ملف فساد، ولكن «لو تقدم لي أحدهم بملف فساد عن أي مدير سوف تتم إحالته فوراً على الرقابة والتفتيش، وعندما يكون هناك أي مشكلة سواء بمدير، أو بأي شيء من هذا القبيل، سوف يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة بحقه».

وفيما يخص التشاركية ودور القطاع الخاص مع وزارة الصناعة بيّن جذبة أن تجربة وزارة الصناعة مع البعض في القطاع الخاص غير مجدية، لافتاً إلى أن الوزارة تسعى إلى تطوير البيئة التمكينية للقطاع الخاص، وذلك من خلال مؤازرة ودعم الصناعيين الوطنيين كافة الذين استمروا بالإنتاج رغم الصعوبات البالغة أثناء الحرب، بما فيها دعم المنتجين في الشركات المتضررة، بحيث تستطيع إعادة الإقلاع من جديد، ليس فقط لاستعادة الإنتاج الصناعي، ولكن أيضاً لزيادة مستويات التشغيل والتحريض الاقتصادي والتنمية الصناعية المكانية وزيادة إيرادات الدولة لاحقاً، إضافة إلى متابعة ترميم المناطق الصناعية المتضررة واعتماد الحوافز التي تمكّن الصناعيين من العودة إلى العمل وترميم منشآتهم والإقلاع بها من جديد.

استقطاب المهاجرين

وعن الإجراءات التي قامت بها الوزارة لاستقطاب الصناعيين الذي هاجروا بسبب الأزمة، أكد الوزير أهمية تبسيط الإجراءات للمنشآت الصناعية المتعلّقة بتأمين مستلزمات العملية الإنتاجية، ومكافحة التهريب كأولوية لدعم الإنتاج المحلي، موضحاً أن هناك مساعي تم من خلالها وضع محفزات لاستقطاب رؤوس الأموال الصناعية المهاجرة بأقرب وقت ممكن، ولا سيما أن عامل الزمن سيلعب دوراً بتمركزها النهائي في الخارج، إضافة إلى العمل على تأهيل شركات القطاع الخاص لإنتاج بدائل المستوردات.

منهجية صناعية

بيّن الوزير أن الوزارة تعمل بمنهجية علمية لتطوير المنتج المحلي وتأهيل وإقلاع خطوط الإنتاج بعد ترميمها، لافتاً إلى وجود مساعٍ للتعاون مع المراكز البحثية لإعطاء منتج أفضل ينافس عالمياً.

وأوضح جذبة أن العمل مستمر في الوزارة لتصريف المخزون الإجمالي لشركات القطاع العام، حيث تم تصريف ما قيمته نحو ١٢,٣ مليار ليرة من قيمة المخزون.

وعن عمل الوزارة في إطار برنامج سورية ما بعد الأزمة بيّن الوزير أنه من المفترض أن يصبح دور وزارة الصناعة؛ وزارة سياسات وضابط إيقاع، وذلك من خلال اعتماد محددات السياسة الصناعية سبيلاً للنهوض الشامل.

أما أهداف الوزارة وسياستها، فيجب أن تعمل بداية على تقديم الدعم للشركات الرابحة من خلال تأمين مستلزمات استمرارها في العمل والإنتاج والوصول إلى طاقاتها الإنتاجية القصوى وتعظيم أرباحها، والأهم زيادة الطاقات الإنتاجية للشركات الحدية لتحويلها إلى شركات رابحة، من خلال رفع نسبة تنفيذ الخطة الإنتاجية وتخفيض تكاليف المنتجات بشكل دقيق.

ونوّه بأهمية استثمار الموقع والبنى التحتية لبعض الشركات المتوقفة التي لا يوجد جدوى من إعادة تأهيلها وتشغيلها بالنشاط نفسه، لإقامة مشروعات صناعية ذات جدوى اقتصادية كشركة الكبريت المتوقفة قبل الأزمة وتحويلها إلى شركة لإنتاج الطاقات المتجددة، وهنا لا بد من وجود الأدوات التنفيذية للوصول إلى الغاية المطلوبة، التي تتمثل بالتشخيص الفعلي وعلى أرض الواقع لكل شركات القطاع العام وتحديد خياراتها الإستراتيجية لإعادة تأهيلها وتطويرها أو تغيير نشاطها.

إضافةً إلى دراسة الواقع الحالي للموارد البشرية على مستوى القطاع كله، وعلى مستوى كل شركة، وتدوير هذه الموارد لإعادة الإقلاع بالقطاع من جديد، ومن ثم تقييم أداء المنشآت الصناعية العاملة من خلال تحليل ودراسة المؤشرات الكمية بوساطة مديرية التكاليف والتحليل المالي التي تم إحداثها في الوزارة لهذا الغرض.

معايير التقييم

لفت الوزير إلى أن تخفيض مخزون المنشآت الصناعية أمر في غاية الأهمية، وذلك من خلال ابتكار آليات جديدة للتسويق، بما يسهم بزيادة الريعية الاقتصادية، واعتماد مبدأ علمية الصناعة وتجسيرها مع حداثة المنتج، وقد تم إعداد معايير لتقييم شركات القطاع العام الصناعي فنياً وإنتاجياً ومالياً، تمهيداً لاتخاذ القرار المناسب، وتقييم أداء الإدارات ومجالس الإدارة واللجان الإدارية في المؤسسات وجهاتها التابعة، واتخاذ الإجراءات اللازمة بحسب نتائج التقييم وتحميلهم المسؤولية القانونية والمالية الناجمة عن عدم تحقيق الخطط الإنتاجية، وتفويت فرص تحقيق الريعية الاقتصادية لشركاتهم وإعادة هيكلة الوزارة والمراكز الداعمة والهيكل التنظيمي ودور مديريات الصناعة والمراكز الداعمة، وتفعيل إدارة الموارد البشرية بما ينسجم مع مشروع الإصلاح الإداري وإعادة النظر بدور المؤسسات الصناعية، وإعادة التواصل مع المنظمات الدولية الخاصة بالتنمية الصناعية.

وأكد الوزير أن هذه الرؤية لا بد أن تتضمن أيضاً البحث عن أسواق خارجية لمنتجات القطاع العام وخاصة لدى أسواق الدول الصديقة، لتعظيم قيمة الصادرات السورية وتحسين الميزان التجاري وتوفير القطع الأجنبي من خلال التشبيك مع هيئة دعم الإنتاج المحلي والصادرات واتحاد المصدرين السوري.

وأشار الوزير إلى أهمية الاعتماد على المنتج الوطني والصناعات المرتبطة بعملية إعادة الإعمار مثل مشروعات الإسمنت، والزجاج، والسيراميك والحديد، ودمج عدد من الشركات مع بعضها البعض مثل شركة الأحذية مع شركتي دباغة دمشق وحلب وتحويل هذه الشركات إلى وحدات إنتاجية تحت مسمى الشركة العامة للجلديات، وإقامة العناقيد الصناعية والتركيز على سلاسل القيمة لتعظيم القيمة المضافة.

استيراد المحولات للقطاع الخاص بيد وزارة الكهرباء

٣٠٠٠ مركز تحويل حاجتنا السنوية

قصي أحمد المحمد

صرّح مصدر مسؤول في وزارة الكهرباء لـ«الوطن» بأن الحاجة السنوية من المحولات (مراكز التحويل وليس المحولات المنزلية الصغيرة) تتراوح ما بين ٢٥٠٠ – ٣٠٠٠ محوّلة، مؤكداً أهمية التوصية التي أصدرتها اللجنة الاقتصادية في رئاسة مجلس الوزراء والمتضمنة حصر استيراد وتأمين المحولات الكهربائية للشبكة بكافة الاستطاعات للقطاعين العام والخاص بوزارة الكهرباء، تم تكليف وزارتي الاقتصاد والكهرباء التنسيق بخصوص منح إجازات وموافقات استيراد المحولات الكهربائية بما يضمن الحصول على أفضل المواصفات الفنية والمصادر ذات الثقة وفي ضوء الدراسة المعدة حول واقع سوق إنتاج المحولات الكهربائية.

وتأتي هذه التوصية بهدف ضمان وثوقية المنظومة الكهربائية بأعلى مردودية وأقل فاقد ودعم الصناعات المحلية واستقطاب رؤوس الأموال للاستثمار في مجال صناعة المواد الأولية وتأمين المزيد من فرص العمل ونقل وتوطين الخبرة الفنية في مجال صناعة المحولات وتشجيع منتجي المادة على تصدير الفائض منه.

يشار إلى أن عدد المحولات المسروقة خلال الحرب بلغ نحو ٧٦٥٠ محولة، إضافة إلى ٩٠٣٤ محوّلة متضررة كلياً، و٤١٣٩ محوّلة متضررة جزئياً، ليتجاوز العدد الإجمالي ٢٠,٨ ألف محولة بين مسروقة ومتضررة.

بيّن مصدر الوزارة أن هذا الإجراء سيسمح للوزارة بزيادة كمية المحولات اللازمة للسوق السورية وفقاً للاحتياجات، وذلك وفقاً لآلية إبرام العقود الصادرة بالقانون رقم ٥١ الخاص بإبرام العقود للجهات العامة، موضحاً أن هذا الإجراء يسهم في دعم الصناعات المحلية للمحولات أيضاً.

وكانت أوصت اللجنة الاقتصادية في رئاسة مجلس الوزراء بحصر استيراد وتأمين المحولات الكهربائية للشبكة بكافة الاستطاعات للقطاعين العام والخاص بوزارة الكهرباء وتم تكليف وزارتي الاقتصاد والكهرباء التنسيق بخصوص منح إجازات وموافقات استيراد المحولات الكهربائية بما يضمن الحصول على أفضل المواصفات الفنية والمصادر ذات الثقة وفي ضوء الدراسة المعدة حول واقع سوق إنتاج المحولات الكهربائية.

شاحنات تشتري البنزين من «السوداء»

«تجارة دمشق»: الأسعار لن ترتفع لأن المستهلكين ليس لديهم قدرة شرائية

وفاء جديد

كشف عضو مجلس إدارة غرفة تجارة دمشق منار الجلاد أن الارتفاع الحالي لسعر الصرف سوف يؤثر في الأسعار الاستهلاكية بكل تأكيد وفق المنطق الاقتصادي، موضحاً وجود مواد أولية مستوردة تدخل في الصناعة وهذا حتماً سيؤثر في الكلفة لجهة ارتفاعها.

وبين في تصريحه لـ«الوطن» أن نسبة الزيادة في الأسعار تكون حسب الصنف، فالأصناف التي تتضمن الكثير من المواد المستوردة سوف يزيد سعرها تبعاً لنسبة هذه المواد فيها.

ولفت الجلاد إلى أن سعر الوقود يؤثر بشكل كارثي «حسب وصفه» في أسعار المواد في السوق، مشيراً إلى أن تأثير المحروقات أخطر من تأثير تذبذب سعر الصرف على المواد لجهة ارتفاع أسعارها لأنه يشمل المنتجات كافة كالأغذية والخضراوات وحتى المواد السورية المنشأ.

وأكد أن الكميات المخصصة من الوقود لسائقي الشاحنات وسيارات النقل لا تكفيهم للقيام بعملهم، ما يدفعهم لشراء البنزين من السوق السوداء، الأمر الذي يؤثر في ارتفاع أسعار المواد لكونه خارج عن نطاق السيطرة، لافتاً إلى أنه في حال لم يتوافر الوقود خلال شهر رمضان بأسعاره القديمة وبالشكل الكافي لعملية نقل البضائع والسلع، فإن تأثيره على سعر البضائع سيكون أخطر من تأثير سعر صرف الدولار.

إلى ذلك، طمأن نائب رئيس غرفة تجارة دمشق عمار البردان المواطنين باستقرار الأسعار خلال شهر رمضان، مؤكداً عدم ارتفاعها.

وعزا البردان ذلك إلى ضعف القوة الشرائية لدى المواطنين، موضحاً أن قوى السوق(العرض والطلب) هي التي تحدد أسعار السلع والبضائع، والطلب ضعيف جداً في الفترة الراهنة.

وأضاف البردان: «عملياً، من المفروض أن يؤثر ارتفاع سعر الصرف في أسعار المواد في الأسواق بنسبة ارتفاعه ذاتها، لكن فعلياً لا نرى ذلك على أرض الواقع، فالتأثير طفيف نظراً لضعف السوق»، مشيراً إلى ارتفاع تكاليف نقل البضائع، لكن إلى الآن السوق أضعف من أن ينعكس ذلك على أسعار المواد.

وفي هذا الصدد، لفت رئيس اتحاد شركات شحن البضائع الدولي صالح كيشور إلى تأثير الوضع الحالي للمحروقات على تكاليف الشحن، حيث ارتفعت نسبة هذه التكاليف إلى ٥٠ بالمئة، مؤكداً تأثير ارتفاع كلف الشحن على أسعار البضائع المشحونة عند وصولها إلى المستهلك النهائي

وأشار إلى أن الكميات المخصصة للشاحنات من المحروقات غير كافية، ما يدفع بها إلى الشراء من السوق السوداء، مبيناً أن عمليات الشحن لم تستمر بالوتيرة ذاتها التي كانت عليها قبل أزمة المحروقات، إذ لم تتمكن جميع الشاحنات من تأمين حاجتها من الوقود من السوق السوداء، فأصبح هناك نوع من العرقلة.

ولفت كيشور إلى حدوث حالة من الفوضى لجهة عدم القدرة على الالتزام بالتسعيرة المحددة.

السواح لـ«الوطن»: تصدير الألبسة بلا ماركة يعتبر تزويراً.. وتقي الدين: لا يسمى تصديراً بلا ماركة بل تصنيع للغير وهو ميزة للاقتصاد

رامز محفوظ

تحدث مدير غرفة تجارة دمشق عامر خربوطلي خلال إحدى ندوات الأربعاء التجاري عن قيام بعض شركات الألبسة السورية بتصدير الألبسة من دون ماركة، وحين وصولها إلى الجهة التي تستورد هذه الألبسة يتم وضع ماركة عالمية عليها.

في إطار الاستفسار عن هذا الموضوع بين رئيس اتحاد المصدرين محمد السواح لـ«الوطن» أن هذا الأمر عبارة عن تزوير، موضحاً في الوقت ذاته أنه من الممكن على سبيل المثال أن تطلب العراق وضع ماركة معينة، ويتم وضع ماركة لها قبل تصديرها، لكن بطبيعة الحال فإن هذا الأمر يعتبر تزويراً للمنتج.

من جهته بيّن عضو مجلس إدارة اتحاد المصدرين فراس تقي الدين لـ«الوطن» أنه لا شيء اسمه تصدير الألبسة السورية بلا ماركة ووضع ماركة عالمية لها من الجهة المستوردة، بل هناك ما يسمى بالتصنيع للغير، وهذا الأمر يعتبر حالة إيجابية، وهو جزء من التصدير، لافتاً في الوقت ذاته إلى أن هناك جزءاً كبيراً من الألبسة تصدر بماركات سورية، وهناك جزء آخر يسمى تصنيع للغير يصنع لماركات أخرى ويصدر باسم المستورد، وهذا النوع من التصدير قل كثيراً خلال الحرب الإرهابية على سورية، وكان موجوداً بكثرة قبل الحرب.

وأشار تقي الدين إلى أن هذا النوع من التصدير الذي يسمى تصديراً باسم المستورد وليس بلا ماركة كان يصدر بكثرة إلى أوروبا قبل الحرب على سورية.

ولفت تقي الدين إلى أنه قبل الحرب على سورية كان هناك العديد من الماركات الأجنبية تصنع في سورية، أما اليوم وبعد الحصار الجائر على سورية قلّ التصدير، و٩٠ بالمئة من التصدير هو بأسماء الماركات السورية.

وختم تقي الدين بالتأكيد أن التصدير إلى أوروبا بات اليوم بكميات مقبولة، متمنياً عودة الثقة بالماركة السورية وعودة انفتاح الدول كافة على المنتج السوري.