اقتصاد

بتوقيع ثلاثة وزراء.. مذكرة حول أسعار السيارات في سورية

لا رقابة حكومية على سياسة تسعير السيارات المنتجة محلياً.. والمنتجون يعوقون تحديد الأسعار

هناء غانم

ناقشت الحكومة مؤخراً تقييم عمل معامل تجميع السيارات من حيث حجم الإنتاج المحقق، ومدى مناسبة أسعار البيع في السوق المحلية، والعوائد المتحققة لصالح الخزينة العامة للدولة، وجدوى هذه التجربة على صعيد الاقتصاد الوطني.

وحصلت «الوطن» على مذكرة تتضمن الاتفاق الذي دار بين كل من وزراء الصناعة والاقتصاد والمالية، وفي التّفاصيل نجد أنه تم دراسة واقع هذه الصناعة وفق البيانات المتوفرة، وبعد عقد عدة اجتماعات مع ممثلي كل من وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية والصناعة والنقل ووزارة التجارة الداخلية وحماية المستهلك ومديرية الجمارك العامة تبين أن إجمالي الطاقة الإنتاجية السنوية لمعامل تجميع السيارات في السوق المحلية يزيد على ٦٥ ألف سيارة، تعود لثماني شركات، في حين بلغ إجمالي شهادات المنشأ الممنوحة للسيارات المجمعة محلياً من العام ٢٠١٧ وحتى الربع الثاني من العام ٢٠١٩ نحو ٧٧٠٩ سيارة.

وعن مدى مناسبة أسعار البيع في السوق المحلية، بينت المذكرة أنه تم إجراء مقارنة لأسعار بعض أنواع السيارات المحلية مع الدول المجاورة بالاعتماد على الأسعار المتوفرة على شبكة الإنترنت، وهي بحاجة إلى مزيد من التدقيق والتوسع، وقد اتضح ارتفاع أسعار السيارات المجمعة محلياً بالمقارنة مع الدول المجاورة وبأنها لا تتناسب مع دخول الشريحة الأكبر من المستهلكين، وخاصة ذوي الدخل المحدود وذلك لعدة أسباب أولها الارتفاع الفعلي لبعض تكاليف قطع التجميع بسبب ارتفاع سعر الصرف، وبالتالي ارتفاع تكلفة استيراد المكونات.

ومن جهة أخرى ارتفاع أجور النقل للمكونات وهي أعلى من أجور نقل السيارة كاملة، إضافة إلى استيفاء رسم الانفاق الاستهلاكي عند دخول المكونات وعند التسجيل أول مرة لدى مديريات النقل، وارتفاع أرباح المنشآت المحلية.

وأوضحت المذكرة أن الشريحة المستهدفة من قبل شركات التجميع عند وضع سياسة التسعير هي شريحة المستهلكين من ذوي الدخل العالي لتحقيق أرباح عالية وسريعة، مستغلين الظروف الحالية وانخفاض مستوى الدخول وعدم مقدرة أصحاب الدخل المحدود وهم الشريحة الأكبر على التفكير بشراء سيارة، ولو كان ذلك عن طريق الأقساط التي تفوق دخلهم الشهري بأضعاف، إضافة إلى الانخفاض الشديد بعدد السيارات المنتجة مقارنة مع الطاقة الإنتاجية وحجم الطلب في السوق المحلية.

وأوضحت المذكرة أنه لا يوجد رقابة حكومية على سياسة تسعير السيارات المنتجة محلياً، وكان لابد من إلزام المنتجين بضرورة أن يعكس السعر التكلفة الحقيقية مع تحقيق هامش ربح معقول، وتم تشكيل لجنة في وزارة التجارة الداخلية وحماية المستهلك بهدف تحديد الأسعار المحلية والرقابة عليها، لكن اللجنة لم تتمكن من إنجاز المهمة الموكلة إليها وتوقف عملها لمعوقات من قبل المنتجين الرئيسيين.

أما فيما يخص العوائد المحققة لمصلحة الخزينة العامة للدولة، فقد بيّنت المذكرة أن إجمالي الرسوم الجمركية على مكونات السيارات المستوردة لمصلحة معامل التجميع والمحصلة لدى أمانتي جمارك طرطوس واللاذقية من العام ٢٠١٧ وحتى نهاية الربع الثاني من العام ٢٠١٩ قد بلغت ٨,٦ مليارات ليرة سورية، في حين بلغ إجمالي رسوم التسجيل المتوجبة على السيارات المنتجة محلياً لدى تسجيلها لأول مرة لدى مديريات النقل بالمحافظات وذلك وفقاً لعدد السيارات التي تم استيراد مكوناتها من العام ٢٠١٧ وحتى نهاية الربع الثاني من العام ٢٠١٩ مبلغ ٤,٢٦ مليار ليرة.

أما ضريبة الدخل على الأرباح الحقيقية المحققة لدى معامل التجميع وفق ما جاءت به المذكرة من العام ٢٠١١ وحتى العام ٢٠١٨، فقد بلغت ٦٠٠ مليون ليرة.

وعند دراسة جدوى التجربة على صعيد الاقتصاد الوطني لتقييم تجربة معامل تجميع السيارات، فكان لابد من التركيز على عدة نقاط، أبرزها عدد العمال الذي بلغ في شركات تجميع السيارات ٨١٩ عاملاً حسب ما هو وارد بالسجلات الصناعية العائدة لهذه الشركات، وعلى الأغلب ممكن أن يزداد عدد العاملين في حال قامت هذه المعامل بالعمل بطاقتها القصوى خلال الفترات، علماً بأن الواقع الفعلي يشير إلى أن عدد العمال في كافة الشركات أعلى بكثير من هذا العدد.

وحول إجمالي القطع الأجنبي اللازم لاستيراد مكونات السيارات من العام ٢٠١٧ وحتى نهاية الربع الثاني من العام ٢٠١٩ فقد بلغ ٧١,٤ مليون دولار، ما يؤكد أن هناك استنزافاً للقطع الأجنبي.

صناعة ناشئة

وأشارت المذكرة إلى أن أصحاب الشركات قدموا تبريرات توضح أن هذه الصناعة ناشئة، وقد بدأت في عام ٢٠٠٨ وتوقفت في عام ٢٠١١ بسبب ظروف الحرب، وتكبد المنتجون خسائر كبيرة، ومن ثم عادت للعمل في عام ٢٠١٧ من الصفر حيث تم تخريب ما تم تأسيسه، ويعتبر عام ٢٠١٩ عام الإقلاع الفعلي لهذه المعامل علما أن هناك رغبة من الجميع لتوطين هذه الصناعة وتطويرها.

والأهم أن الشركات العاملة حالياً (عدا شركة سيامكو) لم تصل إلى نقطة التوازن الكفيلة بالانتقال إلى نظام الصالات الثلاث بسبب عدم العمل بالطاقة الإنتاجية وضعف السوق المحلية، وارتفاع الرسوم الجمركية على الاستيراد حيث يتطلب الانتقال إلى ثلاث صالات وضع خطة إنتاجية سنوية ورفع الإنتاج بشكل تدريجي للوصول إلى الإنتاج الكافي، وإن الانتقال إلى ثلاث صالات مكلف مالياً ويتطلب أكثر من ٥٠ مليون دولار أميركي، والمنتج سوف يصبح محكوماً بموديلات قليلة ومحددة من السيارات، ولن يتمكن من تجميع جميع الموديلات لأن خطوط الإنتاج في الصالات الثلاث لا تصلح لتجميع كل الموديلات، وفقط صالة الدهان «الصالة الثالثة» يمكن استخدامها للعديد من الموديلات، كما أن الانتقال إلى ثلاث صالات بحاجة لدعم حكومي متمثل بتقديم ضمانات بعدم فتح الاستيراد أو رفع الرسم الجمركي بعد تحقيقهم شرط الانتقال مع منحهم امتيازات تفضيلية من خلال تغطية جزء من حاجة المؤسسات الحكومية من السيارات من خلال شركات التجميع.

وأكدوا أن إيقاف منح إجازات الاستيراد بشكل مفاجئ يعرض الشركات لخسائر كبيرة لأنهم مرتبطون بعقود واتفاقات وتعهدات مع الشركات الخارجية، وعادة تثبيت الطلب مع هذه الشركات يتم لمدة سنة، إضافة إلى توقف المعامل عن الإنتاج مما يؤدي إلى تسرب العمالة الخبيرة من هذه الشركات، وهناك تخوف من تكرار إيقاف إجازات الاستيراد وعدم السماح بتعديل إجازة الاستيراد.

ولم يخف أصحاب الشركات هواجسهم حول ما تشهده السوق المحلية من انخفاض كبير في مبيعات الشركات بسبب ارتفاع سعر الصرف وانخفاض القدرة الشرائية للمواطن.

ونتيجة المناقشة بين الجهات الحكومية وممثلي الشركات تم تأكيد ضرورة أن تتوافر الرغبة والإمكانية المادية لدى جميع شركات تجميع السيارات للانتقال من الصالة الواحدة إلى ثلاث صالات.

ولم يتوافر لدى أي من الشركات أي خطة مباشرة أو غير مباشرة للانتقال إلى نظام ثلاث صالات لعدم توافر الجدوى الاقتصادية في الظروف الحالية من وجهة نظرهم.

وفي النتيجة وبعد الاطلاع على واقع العمل لدى جميع الشركات تبين أن سيامكو هي الوحيدة التي تعمل بنظام ثلاث صالات، والشكل الغالب على هذه الصناعة في التجربة السورية هو صناعة ذات الصالة الواحدة وهو ما يخفض بشكل واضح من القيمة المضافة المحققة والميزات التنافسية باستثناء شركة واحدة تعمل بنظم الصالات الثلاث.

والأهم أن ارتفاع الأسعار وعدم قناعة المستهلكين بالجودة الكافية لم يساعدا هذه الشركات على العمل بطاقتها الإنتاجية المتاحة وتلبية السوق المحلي الذي في أغلبه طلب غير فعال لضعف القوة الشرائية.

اقتراحات.. ولكن

بناء على ما جاء في المذكرة تم تقديم عدة مقترحات، تبدأ بالعمل على تقريب مهلة الانتقال إلى نظام الصالات الثلاث إلى أقرب وقت ممكن، بدلاً عن ٢٠٢٢/٢/٨، نظراً لعدم وجود ما يشير إلى واقع الانتقال إلى ثلاثة صالات حتى ١٨ شهراً من تاريخه، وفي حال لم تقدم الشركات ما يشعر بالمباشرة بالإجراءات التنفيذية للانتقال إلى نظام الصالات الثلاث يتم وقف منح إجازات الاستيراد لمكونات السيارات لشركات التجميع على أساس الصالة الواحدة، مع الإشارة إلى تحفظ ممثل وزارة الصناعة وطلبها الاستمرار بالمهلة لغاية ٢٠٢٢/٢/٨ حسب التوصية السابقة للجنة السياسات.

وتضمنت المقترحات أيضاً السماح للشركات القائمة حالياً باستكمال خطة عملها المبرمجة مع الشركات الخارجية لاستيراد مستلزمات الإنتاج الخاصة بها، ومنحها إجازات الاستيراد اللازمة بالحد الأدنى، مع الاستمرار حالياً بتوصية اللجنة الاقتصادية لجهة حصر الاستيراد والتخليص في المرافئ السورية حصراً.

ونظراً لأهمية السيارات الكهربائية، تم اقتراح تشكيل لجنة متخصصة في وزارة الصناعة لدراسة الشروط والضوابط والمعايير لإشادة معامل صناعة وتجميع السيارات الكهربائية، علماً بأن هذه الصناعة تشهد حالياً انتعاشاً عالمياً ملحوظاً، وهي صناعة تحتاج لفنيين متخصصين لتقييم الجدوى الاقتصادية الفنية منها في ظل عملية تطورها المتسارع.

وبالنسبة لطلب بعض الشركات تعديل الغاية من المشروع لتصبح صناعة وتجميع السيارات السياحية والبيك آب بأنواعها والميني فان والباص والميكروباص وسيارات الشحن، تم تأكيد توصية لجنة متابعة البرامج والسياسات رقم ١٦/٦ تاريخ ٢٠١٨/٢/٢١ لجهة إيقاف منح تراخيص جديدة لإنشاء شركات تجميع سيارات تعمل بنظام الصالة الواحدة بشكل نهائي.

أما بالنسبة إلى طلب بعض الشركات السماح بوضع مقاعد السيارات بشكل مؤقت ضمن هيكل السيارات بدلاً عن شحنها في حاويات خاصة لتخفيف تكاليف وأجور الشحن، تم اقتراح الاستمرار بالتعليمات الحالية، وفي حال الضرورة يمكن تشكيل لجنة من وزارة الصناعة ومديرية الجمارك العامة للدراسة والتدقيق في إمكانية المراقبة والضبط، شرط أن تكون المقاعد غير مثبتة بالكبين الداخلي، إضافة لإعداد دراسة حول طلب الشركات الذي اقترن بعدم الموافقة من مديرية الجمارك العامة؛ لإمكانية السماح بإدخال مستلزمات الإنتاج بقصد التصدير وفق شروط وقيود دقيقة تكفل عدم الخروج عن الغاية المرجوة، توضع بالتنسيق مع جميع الجهات الوصائية ذات العلاقة.

مع الإشارة إلى أنه تم الوصول إلى مسودة بيان تكلفة أولية للشركات العاملة على تجميع السيارات قدمت من إحدى الشركات، سيتم العمل على تدقيق بيان التكلفة تمهيداً لاعتماده ودراسة إمكانية معالجة الملاحظات والمعوقات المتعلقة به.

> أصحاب المعامل دفعوا ٦٠٠ مليون ليرة ضرائب دخل خلال ٨ أشهر

> أسعار السيارات المحلية لا تتناسب مع دخول الشريحة الأكبر من المستهلكين

بعد الإجراءات الاحترازية لـ«كورونا»

أكاديميون: تراجع أسعار النفط والإنفاق المحلي يخفّضان فاتورة الاستيراد والطلب على الدولار

الوطن

استبعدت الباحثة الاقتصادية الدكتورة رشا سيروب أن يكون هناك آثار مباشرة لتفشي فيروس كورونا على الاقتصاد السوري، وإنما تقتصر الآثار على ما يتعلق بالشركاء التجاريين الذين تفشى عندهم الفيروس وتراجع إنتاجهم ونشاط التجارة الخارجية لديهم، إضافة إلى التبعات الاقتصادية للإجراءات الاحترازية التي أقرّتها الحكومة أمس الأول للوقاية من الفيروس، والتي وصفتها بالإجراءات الاستباقية الممتازة.

وبيّنت سيروب أن المرحلة الأولى لتأثر الاقتصاد بالإجراءات الاحترازية بدأت تظهر، وتتمثل بزيادة الطلب على المواد الاستهلاكية والطبية، ما يدفع إلى زيادة أسعارها بشكل غير منطقي من قبل التجار والباعة، الذين يستغلون أي حدث يسمح لهم بالتحكم بالأسعار وسط ضعف رقابة التموين على الأسواق وضبط المخالفين.

وتستمر المرحلة الأولى لأيام قليلة، تليها فترة ركود، وانخفاض في النقل والاستهلاك، إذ إن كتلة مهمة من طلاب الجامعات والموظفين سوف يلتزمون بيوتهم، ويحدّون من الخروج إلى الأسواق والمطاعم.. وغيرها، ما يعني انخفاضاً في الطلب على النقل وعلى الاستهلاك قياساً إلى الفترات السابقة، ما يسبب تراجعاً أكبر في النشاط الاقتصادي.

كما أن الإجراءات الاحترازية وتفشي الفيروس عالمياً قد يزيد التخوف لدى رجال الأعمال ما يجعلهم أكثر حذراً في ضخ الأموال في الاقتصاد ريثما تهدأ الأمور وتتضح الصورة الاقتصادية، وهذا يضعف النشاط الاقتصادي أيضاً، في حين قد ينشط التبادل التجاري غير النظامي (التهريب) والأنشطة الاقتصادية غير المنظمة لتلبية الطلب على بعض السلع والمواد التي قدّ يقل توافرها من الإنتاج المحلي.

وأعربت سيروب عن خشيتها من استغلال بعض أرباب العمل الظرف الراهن، من خلال الضغط على عمالهم لتقليص ساعات العمل مقابل تخفيض الأجور، أو إجراء تسريحات للعمل بشكل جائر وغير مسوّغ.

ولفتت إلى انخفاض الإيرادات من السياحة وخاصة الدينية، بعد إيقافها، وكذلك السياحة الداخلية، إذ سوف يحدّ المواطنون من تحركاتهم مع زيادة القلق العالمي من تفشي الفيروس.

وعن تأثر التجارة الخارجية في سورية بتفشي فايروس كورونا، فقد بيّنت سيروب أن التجارة الخارجية متأثرة أصلاً بالإجراءات القسرية أحادية الجانب، وقد تتأثر بشكل أكبر مع الشركاء التجاريين الذين تفشى لديهم الفيروس، ولكن بشكل غير مباشر، نظراً لتراجع الإنتاج في تلك الدول، وتعليق النقل في مختلف أشكاله.

ودعت سيروب إلى ضرورة أن تسرع الحكومة في تقليل التعامل النقدي بين المواطنين من خلال الإسراع بتطبيق الدفع الالكتروني.

وبين باحث اقتصادي أن انخفاض أسعار النفط عالمياً إلى مستويات قياسية يسهم في تخفيض تكاليف الاستيراد، وبالتالي يخفض من الطلب على الدولار، إضافة إلى أن لجوء الناس إلى التوفير في الاستهلاك وإدارة الإنفاق سوف يسهم بدوره بتخفيض فاتورة الاستيراد بشكل عام، وهذا ما يعني انخفاضاً أكبر في الطلب على الدولار، وبالتالي دعم أكبر لسعر صرف الليرة السورية.

أنت تسأل.. و«الوطن» تجيب عن القروض السكنية بسقوفها وشروطها الجديدة

١٥ مليون ليرة قرض الشراء و١٠ ملايين لإكمال العقار والفوائد ١١,٥ بالمئة لمدة تزيد على ١٠ سنوات

عبد الهادي شباط

أصدر المصرف العقاري التعليمات التنفيذية الناظمة لمنح القروض السكنية بسقوفها الجديدة التي حدّدت بعد موافقة مصرف سورية المركزي على جملة من التعديلات طالت معظم سقوف القروض السكنية لدى العقاري.

وأصبح سقف القرض السكني الخاص بشراء عقار جاهز أو لم يكتمل بناؤه، بمعنى الشراء على الهيكل وإكمال أو إنشاء عقار جاهز؛ ١٥ مليون ليرة سورية بدلاً من ٥ ملايين ليرة.

وأصبح السقف ١٠ ملايين ليرة بدلاً من ٣,٦ ملايين ليرة لقرض إكمال عقار منجز كامل هيكله، و١٥ مليون ليرة بدلاً من ٥ ملايين ليرة لشراء مسكن جاهز للمكتتبين بالمؤسسة العامة للإسكان، و٦ ملايين ليرة بدلاً من ٢,٦ مليون ليرة لإنشاء توسع مسكن معد للسكن، و٤ ملايين ليرة بدلاً من ١,٦ مليون ليرة لإكمال توسع مسكن معد للسكن، و٤ ملايين ليرة بدلاً من ٢ مليون ليرة لإعادة إكمال مسكن معدّ للسكن «ترميم سابقاً»، و٤ ملايين ليرة بدلاً من ١,٣ مليون ليرة لتدعيم مسكن متصدع معد للسكن، و٥ ملايين ليرة بدلاً من ٢,٦ مليون ليرة لإنهاء العلاقة الإيجارية، و١٥ مليون ليرة بدلاً من ٤ ملايين ليرة لإنشاء عقار للجمعيات، و٦ ملايين ليرة بدلاً من ٢ مليون ليرة لإنشاء عقار على الهيكل مع المرافق العامة للجمعيات، و٦ ملايين ليرة بدلاً من ٢,٦ مليون ليرة لإكمال عقار منجز كامل هيكله للجمعيات، وأخيراً ١٥ مليون ليرة بدلاً من ٥ ملايين ليرة للجمعيات التي مشاريعها عبارة عن ضاحية مستقلة «قرض لكل شقة».

شروط القرض

نصت التعليمات التنفيذية (حصلت «الوطن» على نسخة منها) على أنه إذ كان طالب القرض من أصحاب الدخل المحدود ولم يكف دخله المقدم للتسديد أو كان طالب القرض من أصحاب الدخل الحر ولم يكف دخله المقدم للتسديد، فيجب تقديم كفلاء تسديد بحيث يكونون من العاملين في الدولة ومسجلين في التأمينات الاجتماعية أو التأمين والمعاشات لمدة لا تقل عن سنة واحدة، أو من أصحاب الدخل الحر شريطة ألا تقل مدة مزاولتهم للعمل عن سنتين.

ويجوز طلب كفيل إضافي ضامن للسداد إذا كان طالب القرض من أصحاب الدخول الحرة «طبيب، مهندس، محام، حرفي... الخ» حتى لو كان الدخل يكفي للقرض، وذلك في حال رأت إدارة الفرع أو الجهة صاحبة صلاحية المنح ضرورة طلب الكفيل.

وإذا كان المقترض أو الكفيل الضامن للسداد من أصحاب الدخل الحر، يجب تقديم تعهد مصدق من الكاتب بالعدل لتسديد الأقساط في مواعيدها من دون تأخير في حال طلب المصرف ذلك، وعدم المعارضة لأي إجراء يتخذه المصرف لتحصيل حقوقه وبما يضمن مصلحة المصرف، على أن يتم تعديل سقوف القرض أينما وردت بالتعليمات التطبيقية، وفي حال صرف القرض على أكثر من دفعة يتم التعديل بنفس النسب المعمول بها حالياً.

كما تم تعديل الصلاحيات التسليفية للجنة التسليف بالفرع لتشمل جميع طلبات قروض الأفراد التي لا تتجاوز مبالغها ١٥ مليون ليرة وقروض الجمعيات التعاونية والمشاريع العمرانية والمنشآت السياحية والتجارية والصناعية والحرفية والتعليمية الصحية والقروض الإنمائية لأصحاب الفعاليات الاقتصادية والخدمية والسياحية التي لا تتجاوز مبالغها ٥ ملايين ليرة على ألا تتجاوز نسبة التمويل لقروض المشاريع الاستثمارية العمرانية والمنشآت السياحية والتجارية والصناعية والحرفية والصحية والتعليمية ٥٠ بالمئة من التكلفة العامة، وطلبات الكفالات التي لا تتجاوز ٥ ملايين ليرة بضمانات عينية، وطلبات الكفالات المغطاة بتأمين نقدي لكامل قيمتها مهما كانت مبالغها.

كما تم تعديل صلاحيات الكشوفات الفنية ليشمل إجراء الكشوفات الفنية الأولية والمرحلية على التسهيلات بأنواعها «قروض، كفالات، جاري، مدين» وفق مهندسي الفرع، إذا كان مبلغ القرض أو الاعتماد لا يتجاوز ١٠ ملايين ليرة، ومدير الفرع أو معاونه والمهندسون المعتمدون لديه إذا كان مبلغ القرض أو الاعتماد لا يتجاوز ١٥ مليون ليرة، ولجنة فنية تشكل من قبل الإدارة العامة إذا كان مبلغ القرض أو الاعتماد أكثر من ١٥ مليون ليرة.

وأكد مدير عام المصرف العقاري مدين علي لـ«الوطن» بأن هذه السقوف الجديدة للقروض السكنية قابلة للتعديل وإعادة النظر فيها بعد اختبار حاجة السوق ومدى تلبيتها لحاجة المواطنين وبما يتوافق مع دخولهم.

واعتبر أن هذه التعديلات على سقوف القروض السكنية مهمة بعد التغيرات الكبيرة التي طرأت على أسعار العقارات خلال السنوات الماضية، حيث يسعى المصرف العقاري للتناغم في منتجاته مع الاحتياجات الفعلية ومتغيرات السوق العقارية قدر المستطاع، بما يتوافق مع قدرة طالبي القروض ومحددات الإقراض العامة، مبيناً أن الضمانات العقارية للتمويل سوف تكون الأساس في منح القروض السكنية، وأن القروض السكنية ستكون متاحة لكل المواطنين وفق إجراءات مبسطة وميسرة.

وأشار إلى أن معدلات الفوائد المدينة للقروض السكنية بأنواعها هي ١٠,٥ بالمئة لمدة خمس سنوات، و١١ بالمئة للقروض حتى عشر سنوات و١١,٥ بالمئة للقروض لمدة تزيد عن عشر سنوات، على حين تم تحديد فوائد قروض الجمعيات التعاونية السكنية بـ٩,٥ بالمئة حتى عشر سنوات و١٠ بالمئة لمدة أكثر من عشر سنوات وفوائد قروض الجمعيات الاصطيافية ١١,٥ بالمئة لخمس سنوات و١٣ بالمئة حتى عشر سنوات، كما حددت فوائد التأخير لجميع أنواع القروض بـ١٤ بالمئة.

> كفيل إضافي ضامن للسداد إذا كان طالب القرض من أصحاب الدخول الحرة