

جدية في تطبيق بلاغي الحكومة ١٦ و ١٧

إيقاف تنفيذ التراخيص الممنوحة لمنشآت على الأراضي الزراعية التصريح عن المنشأة لا يعني تسوية وضعها

عبد الهادي شباط



كشف مدير الأراضي والمياه في وزارة الزراعة جلال غزالة لـ«الوطن» عن حملة لإزالة التعديات على الأراضي الزراعية بعد البلاغات الصادرة مؤخراً عن رئاسة مجلس الوزراء ١٦-١٧ وإيقاف تنفيذ التراخيص التي منحت لمنشآت على الأراضي الزراعية إضافة لإزالة أو وضع اليد على المنشآت المرخصة في الأراضي الزراعية والتي تم تغيير صفاتها ونشاطها بعد منح الترخيص وأنه لن يستثنى من ذلك إلا المشروعات (الحيوية) وذات البعد التنموي، وفي حال طلب الترخيص الجديد لمشروعات حيوية تحقق منفعة وبعداً تنموياً مدروساً، سيتم السماح لها لكن على التشفات الصحريّة.

واعتبر غزالة أن الهدف من هذه البلاغات هو الحفاظ على الأراضي الزراعية التي في حال تمت خسارتها لن تعود أبداً خاصة أن سورية بلد زراعي ويمثل القطاع الزراعي دعامة أساسية في الاقتصاد الوطني والنتائج المحلي الإجمالي إضافة لدوره في تحقيق الأمن الغذائي للمواطن.

واعتبر غزالة أن الهدف من هذه البلاغات هو الحفاظ على الأراضي الزراعية التي في حال تمت خسارتها لن تعود أبداً خاصة أن سورية بلد زراعي ويمثل القطاع الزراعي دعامة أساسية في الاقتصاد الوطني والنتائج المحلي الإجمالي إضافة لدوره في تحقيق الأمن الغذائي للمواطن.

واعتبر غزالة أن الهدف من هذه البلاغات هو الحفاظ على الأراضي الزراعية التي في حال تمت خسارتها لن تعود أبداً خاصة أن سورية بلد زراعي ويمثل القطاع الزراعي دعامة أساسية في الاقتصاد الوطني والنتائج المحلي الإجمالي إضافة لدوره في تحقيق الأمن الغذائي للمواطن.

واعتبر غزالة أن الهدف من هذه البلاغات هو الحفاظ على الأراضي الزراعية التي في حال تمت خسارتها لن تعود أبداً خاصة أن سورية بلد زراعي ويمثل القطاع الزراعي دعامة أساسية في الاقتصاد الوطني والنتائج المحلي الإجمالي إضافة لدوره في تحقيق الأمن الغذائي للمواطن.

واعتبر غزالة أن الهدف من هذه البلاغات هو الحفاظ على الأراضي الزراعية التي في حال تمت خسارتها لن تعود أبداً خاصة أن سورية بلد زراعي ويمثل القطاع الزراعي دعامة أساسية في الاقتصاد الوطني والنتائج المحلي الإجمالي إضافة لدوره في تحقيق الأمن الغذائي للمواطن.

واعتبر غزالة أن الهدف من هذه البلاغات هو الحفاظ على الأراضي الزراعية التي في حال تمت خسارتها لن تعود أبداً خاصة أن سورية بلد زراعي ويمثل القطاع الزراعي دعامة أساسية في الاقتصاد الوطني والنتائج المحلي الإجمالي إضافة لدوره في تحقيق الأمن الغذائي للمواطن.

أول مرة في سورية

أجهزة لوحية وشواحن وأنفترت صناعة وطنية قريباً

الوطن

منحت هيئة الاستثمار السورية إجازة استثمار لمشروع صناعة الشواحن بأنواعها والتابلت المتعلقة بها.

ووصلات الشحن ونقل البيانات و«البوربانت» ووحدات التغذية بأنواعها والأفترت في المدينة الصناعية بدمرا، بكلفة استثمارية قدرها ١٧,٥ مليار ليرة سورية.

وحاولت «الوطن» التواصل مع المعنيين في هيئة الاستثمار أكثر من مرة للحديث عن تفاصيل المشروع وأهميته الاقتصادية لكن أحداً لم يستجب.

بورصة السيارات في سورية.. المستعمل يتألق بأسعار خيالية

أصحاب مكاتب سيارات: أسعار غير منطقية أبداً وارتفاع سعر البنزين لا يؤثر في السعر

وزارة النقل:

٥٠٠٠ سيارة جديدة فقط مقابل ١٢٠٠٠ مستعملة

خبير اقتصادي:

تزايد العاملين بتجارة السيارات ساهم في رفع الأسعار



جلنار العلي

لا تنتظر السلع والمنتجات في سورية مبرراً لارتفاع أسعارها، ومنها السيارات، قفي بلد يصعب الحصول فيه على ليدر بنزين، أي مكان توقف فيه سيارتك، إضافة إلى ارتفاع أسعار الصيانة بشكل كبير، تجد فيه سعر سيارة مستعملة منذ نحو خمس سنوات يبلغ ثمنها عشرات الملايين!

أسباب مجهولة وغريبة

حين وصل سعر سيارات «السيراوات» و«الهورندي» لـ ٧٥ مليون ليرة، لافتاً إلى زيادة الطلب على السيارات ذات الصناعة الكورية لانخفاض أسعار قطعها وتوافرها في الأسواق. وأشار الروماني إلى أن أكثر السيارات طلبها هي السيارات المستعملة، لأن أسعار السيارات الجديدة مرتفعة جداً، معتبراً أن ارتفاع سعر البنزين ليس سبباً يعزف يصل سعر سيارة «كيا ريو» الأكثر شهرة في الشوارع، إلى أسعار خيالية تقدر بـ ٧٥ مليون ليرة، وسط فوضى في التسعير من دون وجود ضوابط في السوق.

حلم بعيد المنال

وخلال عدة لقاءات مع المواطنين، يعتبر أحدهم في حديث مع «الوطن» أن شراء سيارة بعد أمراً يتجاوز أحلامه وطموحاته، وذلك بسبب ارتفاع أسعارها طبعاً، معتبراً أن الأسعار لم تختلف عما كانت عليه قبل الأزمة ولا تزال غير منطقية، فمثلاً كان سعر سيارة «كيا ريو» بين (٥-٦) مليون ليرة، أما «السابا القديمة» فيصل سعرها إلى ٢٥ مليون ليرة، في أي ما يعادل ١٣-١٧ ألف دولار، أما اليوم

فأصبح سعرها يتراوح بين ٦٨-٥٠ مليون ليرة، أي إنها بقيت بالقيمة ذاتها تقريباً، ما يعني أن من كان قادراً على شراء سيارة قبل الأزمة يستطيع شراءها اليوم، وأن دخل الموظف منذ عشرات السنين لا يسبح ليل بشراء سيارة، لكن الفرق أن الفرص التي كانت متاحة قبل الأزمة هي فرص الحصول على قروض أو شراء سيارات بالتقسيط، أما اليوم فهذا الأمر غير متاح لعدم وجود قروض مشجعة، إضافة إلى تغير الأولويات بالنسبة للناس.

وأضاف: «في حال رغبت بشراء سيارة، وأتقن طبعاً شراء سيارة جديدة ولكن بسبب سعرها الخيالي من دون وجود خيارات مفرية، سأنتج نحو شراء سيارة مستعملة، ولكن يبقى الأمر الحاسم في ذلك هو مدى توافر قطع السيارة في السوق وتوفرها لاستهلاك البنزين».

المركبات المستعملة الأكثر شراءً

مدير النقل الطرقي في وزارة النقل محمود أسعد، كشف في تصريح لـ«الوطن» أن عدد المركبات التي سجلت لأول مرة منذ بداية العام الجاري حتى الآن وصل إلى ١٧٧٧٢ مركبة من جميع الفئات، علماً أن معظم التسجيل هو مركبات مستعملة، حيث وصل عدد المركبات الجديدة إلى ٥٠٠٠ مركبة فقط، في حين وصل عدد معاملات نقل الملكية (بيع - شراء) إلى ما يزيد على ١١١,٤ ألف مركبة، أما معاملات نقل الملكية بموجب حكم قضائي فقد وصل عددها إلى ٦٦٨ مركبة.

السيارات، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع الأسعار..

وحول ارتفاع أسعار السيارات القديمة التي يعود تاريخ صنعها إلى ما قبل عام ٢٠٠٠، يرى الأصفري أن ذلك يعود إلى ندرة المعروض بسبب منع الاستيراد وبالتالي عدم تنسيق السيارات القديمة، إضافة إلى أن قطع تبديل هذه السيارات أرخص بشكل عام من قطع تبديل السيارات الحديثة التي تعد تكلفتها عالية جداً تفوق قدرة صاحب السيارة على الإصلاح.

مصادر السيارات الحديثة

ويبين الخبير الاقتصادي أن السيارات حديثة الصنع والجديدة في الأسواق كميائتها قليلة وتدخل إلى البلاد من خلال عدة مصادر، فقد تكون عبارة عن مصاربات من المناطق الحرة، فإذا تجاوزت فترة وجود سيارة ما في المنطقة الحرة المدة المسموح بها ولم يأت صاحبها بخبرجها من سورية تصدرت بالأسواق الحرة وبالتالي تباع لاحقاً بمزادات علنية من الدولة، متابعياً: «إضافة إلى أن المصاربات من السيارات المهربة من دون علم الدولة فتباع بمزادات علنية تدخل في خزينة الدولة، وهذا أمر يجانبني طبعاً، إذ أقدم مزاد علني في أواخر العام الماضي لـ ٥٠٠ سيارة، ووصلت أرباح مبيعاتها إلى نحو ١٧ مليار ليرة.

أسباب اقتصادية

من جانبه، أعاد الخبير الاقتصادي الدكتور علاء الأصفري في تصريح لـ«الوطن» أسباب ارتفاع أسعار السيارات، إلى ثلاثة عوامل: أولها التضخم الحاصل، حيث يرتفع سعر كل السلع عند انخفاض قيمة الليرة السورية في الدول التي تقارن عملاتها بعملات أخرى كالدولار مثلاً بما في ذلك أسعار السيارات، فعندما يكون سعر سيارة ٢٠ ألف دولار ويكون سعر صرف الدولار ٢٠٠٠ ليرة، سيصل سعر السيارة إلى ٤٠ مليون ليرة، وسيضاعف سعرها إلى ٨٠ مليون ليرة، عندما يكون سعر صرف الدولار ٤٠٠٠ ليرة كما هي الحال اليوم في السوق السوداء.

وأشار الأصفري إلى أن العامل الثاني هو منع استيراد السيارات بشكل نهائي، ما يؤدي إلى قلة العرض أمام زيادة الطلب، وذلك وفق قانون العرض والطلب، معتبراً أن زيادة الطلب على السيارات تؤدي إلى حاجة طبيعية في المجتمعات، وخاصة بوجود ضغط كبير على المواصلات العامة، إذ يوجد الكثير من الأشخاص يشترون سيارات صغيرة للوصول إلى وظائفهم وخاصة بالنسبة لسكان ضواحي العاصمة الذين يتكبدون تكاليف تصل إلى ١٠ آلاف ليرة للتنقل يومياً، إضافة إلى أن ساعات يومياً لانتظار وسيلة نقل.

وأضاف: «أما العامل الثالث فهو تزايد عدد الأشخاص الذين أصبحوا يعملون في أواخر تجارة السيارات في ظل البطالة المتفجرة ما أدى إلى حدوث مضاربات كبيرة في تجارة