عرنوس يوجه بالتعاطي بشفافية مع المواطنين في الملفات الخدمية

السماح للمصارف العامة والخاصة بتأسيس شركات مساهمة مغفلة لتشجيع الاستثمار وإقامة مشاريع تنموية

فضلية لـ«الوطن»: سيعطي المصارف فرصة كبيرة لتحريك الكتلة النقدية والاستفادة من السيولة

| هناء غانم

ناقش مجلس الوزراء في جلسته الأسبوعية أمس برئاسة المهندس حسين عرنوس مشروع الصك التشريعي الذي يجيز للمصارف العامة والخاصة المرخصة وفق أحكام القانون رقم ٢٨ لعام ٢٠٠١ وتعديلاته تأسيس شركة أو شركات مساهمة مغفلة عامة بهدف الارتقاء بمستوى أداء القطاع المصرفي وتشجيع عمليات الاستثمار وضخ السيولة لدى هذه المصارف في مشاريع تنموية تدفع عجلة الاقتصاد الوطني.

واستعرض رئيس مجلس الوزراء خلال الجلسة مشاركة الجمهورية العربية السورية في القمة العالمية للعمل المناخي في دبي ضمن الدورة الثامنة والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ (كوب ٢٨)، وأهمية إيصال صوت سورية إلى العالم أجمع والتحديات البيئية التي تواجهها جراء الأعمال الإرهابية والاستيلاء على خطوط وآبار النفط وحرقها وتكرير النفط بطرق بدائية في المناطق الخاضعة للاحتلال الأميركي شمال شرق سورية، إضافة لما يقوم به الاحتلال الإسرائيلي في الجولان السوري المحتل.

وأكد المهندس عرنوس أهمية التعاطي بشفافية مع المواطنين في الملفات المتعلقة بالخدمات وبذل أقصى الجهود لتحسين الواقع الخدمي في جميع القطاعات، مشيراً إلى ضرورة استكمال معالجة ملف المباني المستأجرة من الجهات الحكومية وإعادتها إلى مالكيها وفق الأحكام القانونية الناظمة.

ووافق المجلس على توصية لجنة التنمية البشرية المتضمنة طلب الموافقة على زيادة التعويض الشهري للمتدربين في مراكز التدريب المهني التابعة لوزارة الأشغال العامة والإسكان ليصبح ٧٥ ألف ليرة سورية بدلاً من ١٠ آلاف ليرة بهدف التشجيع على الالتحاق بهذه المراكز وتأمين كوادر مهنية مؤهلة تلبي احتياجات سوق العمل.

واستعرض المجلس آخر المستجدات في ملف التعاون مع الجانب الصيني الصديق وفق المصفوفة التنفيذية المعدة بهدف متابعة نتائج زيارة السيد الرئيس بشار الأسد إلى جمهورية الصين مؤخراً وما رافقها من توقيع وثائق تعاون دولي وتفاهمات حول الشراكة الإستراتيجية في المجالات الاقتصادية والتجارية والفنية والعلمية والتنمية وتعزيز الصادرات السورية إلى السوق الصينية، وأكد المجلس أهمية المتابعة المستمرة لوضع الاتفاقيات ومذكرات التفاهم بالتنفيذ وفق البرامج الزمنية المحددة وتذليل كل الصعوبات التي تواجه التنفيذ، بما يحقق الفائدة والمصلحة المشتركة للبلدين والشعبين الصديقين.

وناقش المجلس واقع تسويق محصول الحمضيات إلى الأسواق المحلية وكذلك عمليات التصدير حيث زادت الكميات المصدرة منذ بداية الشهر التاسع وحتى الآن ٢٥ بالمئة مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي.

وأقر المجلس الآلية المقترحة لتوزيع حافز الأرباح على العاملين لدى مصرف سورية المركزي والمصارف العامة، واعتمد تعليمات وضوابط البيع والإيجار والاستثمار بالتراضي التي تبرمها الجهات العامة. كما وافق على عدد من المشروعات الاستثمارية والخدمية التنموية ذات الأهمية في عدد من المحافظات.

وعن السماح للمصارف العامة والخاصة بتأسيس شركة أو شركات مساهمة مغفلة عامة، أكد الدكتور الاقتصادي عابد فضلية في تصريح لـ«الوطن» أن لهذا الصك التشريعي أهمية لجهة تفعيل عمل المصارف لتكون أكثر استعداداً للعمل التنموي والتمويل التنموي وإعادة القطاع المصرفي الخاص الإداري لشكله الأفضل في سورية لافتاً إلى أن هذا الصك يساهم في تشجيع عمليات الاستثمار وإقامة مشاريع تنموية في حال استخدم بالطريقة الصحيحة خاصة أن الموضوع يتعلق بالأوضاع المالية والظروف التي تمر بها سورية، مؤكداً أن هذا القرار سيعطي فرصة كبيرة لمصارفنا بقطاعيها العام والخاص للارتقاء بعملها وتحريك الكتلة النقدية والاستفادة من السيولة.

احتسابها وفق سعر الصرف الحالي

الغرامات الجمركية تقفز لأكثر من ٢٠٠ ضعف بقانون جديد وافقت عليه اللجنة الاقتصادية

| عبد الهادي شباط

كشف مصدر جمركي لـ«الوطن» عن مشروع قرار وافقت عليه اللجنة الاقتصادية لرفع المبالغ والغرامات المنصوص عليها في قانون الجمارك رقم ٣٨ لعام ٢٠٠٦ حيث كانت تستند الغرامات الجمركية إلى سعر الصرف في العام ٢٠٠٦ على حين أنه بموجب القرار الحكومي الجديد سيتم احتساب الغرامات وفق سعر الصرف الحالي.

وبناء على ما تحدث به المصدر الجمركي سيتم رفع الغرامات المالية لنحو ٢٥٠ ضعفاً، وأوضح أحد المطلعين على القرار أنه وفق المادة ٢٦٦ كانت الغرامات من ١-٢ ألف ليرة لكنها ستصبح مع القرار الجديد من ٢٥٠ ألف ليرة حتى ٥٠٠ ألف ليرة، وفي مادة ثانية ورد أن الغرامات من ٥- ١٠ آلاف ليرة لتصبح وفق القرار الحكومي الجديد من ٧٥٠ ألف ليرة حتى ١,٥ مليون ليرة.

ويتسحب رفع قيم الغرامات على صلاحيات عقد التسويات للمدير العام والوزير، ومثال على ذلك كانت صلاحية التسوية للمدير العام حتى ٢٥٠ ألف ليرة وأصبحت وفق القرار الجديد الذي لم يتم تصديره وتعميمه حتى ٣٠ مليون ليرة.

ويبدو أن تعديل قيم الغرامات الجمركية التي أوردها قانون الجمارك على المخالفات يأتي في إطار أوسع عنوانه تصحيح قيم الإيرادات بعد أن سجلت معدلات التضخم أرقاماً قياسية خلال السنوات الماضية، لكن ما مدى انعكاس هذا القرار (رفع قيم الغرامات الجمركية) على الحد من المخالفات؟ ربما تتضح دلالات ذلك خلال الأشهر المقبلة مع أن من يمتهن التهريب لن تؤثر فيه قيم الغرامات لأن التجربة في الجمارك كانت تظهر أنه بعد كل مخالفة وتسوية وغرامات كان يسددها مخالفة (مهرب) كان يعود للعمل من جديد.

سيارات كهربائية في شوارع دمشق.. والمجمّعة محلياً قريباً

مدير النقل الطرقي لـ«الوطن»: سجّلنا ٥٦ سيارة تعود لشركات خاصة

مؤسسة الصناعات الهندسية لـ«الوطن»: عدد محطات الشحن يتعلق بحجم الإنتاج ويحتاج إلى دراسة

| جلنار العلي

مشهد السيارات الكهربائية التي أصبحت تتجول - ولو بأعداد قليلة جداً - في العاصمة دمشق غريب على سكانها، فمجرد وجود آليات تسير على الكهرباء في ظل غياب شبه كامل للكهرباء عن منازلهم هو محط لكثير من التساؤلات عن كيفية وجودها في الأسواق، وعن كيفية شحنها بالكهرباء، وغير ذلك الكثير من الأسئلة، هذا أولاً، وثانياً يأخذنا الحديث السابق للسؤال عن قرار السماح بتجميع السيارات الكهربائية محلياً وإمكانية وجدوى مثل هذا القرار وتأثيره في القطع الأجنبي الذي نعاني أساساً من شح كبير فيه يؤدي إلى مشكلات كبيرة في الاقتصاد.

كل ما سبق نقلناه إلى بعض الجهات المعنية بالموضوع للحصول على إجابات.

٥٦ سيارة مسجلة

مدير النقل الطرقي في وزارة النقل محمود أسعد في تصريح لـ«الوطن» كشف أن عدد السيارات الكهربائية المسجلة لدى الوزارة وصل إلى ٥٦ سيارة، علماً أن إجراءات التسجيل مشابهة لكل السيارات الأخرى وفقاً للقانون ٢١ لعام ٢٠٢٢، وكذلك الأمر بالنسبة لإجراءات نقل الملكية، أما رسوم تجديد الترخيص للسيارات السياحية الكهربائية فتصل إلى ١٠ آلاف ليرة، مشيراً إلى أن عائدية السيارات في سورية لشركات خاصة لإدارة أمورها.

من جهته، بيّن مدير مؤسسة الصناعات الهندسية في وزارة الصناعة عبد الله نعمة، في تصريح لـ«الوطن» أنه قبل عدة أشهر صدرت توصية اقتصادية من رئاسة مجلس الوزراء سمحت باستيراد مكونات السيارات وفق نظام CKD لشركات تجميع السيارات ذات الصالات الثلاث، وتخصيص ١٠ بالمئة من الإنتاج الفعلي للسوق المحلي، و٩٠ بالمئة للتصدير، كما تم منح فترة عام كامل للوزارات المعنية بالاقتصاد وحاكم مصرف سورية المركزي والجمارك لتقديم دراسات تفصيلية ليصار إلى إصدار توصية نهائية بالأمر، مشيراً إلى أنه لم يتم حتى الآن استيراد مكونات هذه السيارات.

مخابر مختصة للفحص

وأشار إلى أن المؤسسة تجري من خلال الشركة التابعة لها «سيامكو» ذات الثلاث صالات، دراسة لتطبيق توصية اللجنة الاقتصادية ليتم الاجتماع والتنسيق مع الشركاء في إيران والشريك الخاص لتطوير المنتج، وخاصة أن الشركة كانت في السابق تنتج سيارات «شام» التقليدية، لذا من الضروري العمل على تصنيع سيارات جديدة بمواصفات جديدة لتكون مسوّقة بالداخل والخارج، لافتاً إلى وجود مخابر تابعة للشركة ستكون مختصة بفحص السيارة بشكل كامل قبل طرحها في الأسواق.

وفي السياق، أوضح نعمة أنه لم يتم حتى الآن التطرق لعدد محطات الشحن التي سيتم إحداثها، على اعتبار أنه لم يتم الانتهاء حتى الآن من تأهيل البنى التحتية لتصنيع هذه السيارات، مؤكداً أن عدد هذه المحطات يحتاج إلى دراسة تفصيلية حسب كل معمل وطاقته الإنتاجية وحجم الاستيراد وغير ذلك.

وفيما يخص موضوع التأكد من جودة السيارات المنتجة من شركات التجميع الخاصة، أشار مدير الاستثمار الصناعي والحرفي في وزارة الصناعة بسمان مهنا في تصريح لـ«الوطن»، إلى أن المديرية ستفحص جودة السيارات المنتجة عبر لجان للتأكد من مطابقتها للمواصفات العالمية ستقفص من خلال اللجان المشرفة جودة السيارات الكهربائية قبل طرحها في الأسواق حيث تكون مطابقة للمواصفات القياسية العالمية، ويمنع طرح أي سيارة في الأسواق مخالفة لهذه الشروط، كما سيتم إجراء تجارب تشغيلية وفي حال ظهور أي مخالفة أو خلل أثناء سيتم إعادة السيارة إلى الشركة، مؤكداً أن مديرية الجمارك أيضاً لا تسمح بإدخال المكونات وقطع التبديل دون أن تكون مرفقة بوثائق الأمان والجودة التي تثبت مطابقتها للمواصفات، على أن يكون مصدر هذه الوثائق الشركات المانحة المرخصة عالمياً.

وفي السياق، أكد مهنا أنه لا يوجد في سورية مواصفة قياسية للسيارات خاصة بها، وإنما يتم اتباع المواصفات القياسية العالمية، علماً أن آلية الفحص ستكون مشابهة لما كان يحدث في السابق عندما تم تصنيع سيارة «شام».

هذا وعلمت «الوطن» أنه يحق لكل شركة تجميع سيارات كهربائية ملتزمة بالشروط، أن تدخل ١٠٠ سيارة جاهزة إلى السوق المحلية، وذلك لتمكينها من الترويج لمنتجها قبل البدء فيه.

تكلفة أقل

وعن الموضوع بيّن الخبير في قطاع السيارات ومن ضمنها الكهربائية عامر ديب، في تصريح لـ«الوطن» أن بعض السيارات في الشوارع مستوردة من الشركات المدرجة ضمن قانون الاستثمار رقم ١٨، إذ يحق لها استيراد أنواع متعددة من الآليات من ضمنها السيارات الكهربائية، حيث يتم استلامها عن طريق المناطق الحرة، معتبراً أن التحول لاستيراد السيارات الكهربائية هو من الشركات يعد أمراً له رؤى اقتصادية وتنموية مهمة، من جهة أن تكلفة صيانة السيارات الكهربائية تقل عن تكلفة السيارات التي تعمل على «البنزين» بنسبة تتراوح بين ٤٠-٦٠ بالمئة وهذا يشكل فوائد اقتصادية لهذه الشركات.

وفيما يخص السيارات السياحية، أشار ديب إلى أن أكثر السيارات القادمة إلى سورية مصدرها الأردن، ويتم شحنها بواسطة المولدات، وهذا يعطي إشارة إلى أن هذه السيارات تعد عملية للسفر، فلو كانت سورية مخدمة من ناحية وجود محطات للشحن، لازداد عدد هذه السيارات.

وأشار إلى أنه سبق أن أصدرت اللجنة الاقتصادية في رئاسة مجلس الوزراء قراراً بإعادة السماح باستيراد مكونات السيارات وفق نظام CKD لشركات تجميع السيارات ذات الصالات الثلاث، وتخصيص ١٠ بالمئة من الإنتاج الفعلي للسوق المحلي، و٩٠ بالمئة للتصدير، فقامت مؤخراً شركات عديدة تعنى بمجال الصناعة والاستثمار بمخاطبة وزارة الصناعة لزيادة نسبة السوق المحلية من الإنتاج لتصبح ١٥ بالمئة، وقد تجاوبت الحكومة لذلك وأصدرت قراراً بزيادة هذه النسبة، معتبراً أن ذلك سيزيد عدد الشركات ذات الصالات الثلاث لتجميع السيارات الكهربائية، لافتاً إلى وجود ٥ شركات من هذا النوع، متوقعاً أن يتم طرح أول سيارة كهربائية ذات تجميع سوري بعد مضي ٥ أشهر.

وتابع: «هناك بند مهم بالقرار تم فيه ذكر توصيات اللجنة الاقتصادية بأن التمويل سيكون خارجياً لمستوردات قطع تجميع مكونات السيارات، وسيتم إيداع مبيعاتها بالليرة السورية في حسابات المصرف المركزي، أي سيكون هناك زيادة على طلب الليرة السورية وهذا يحقق قوة لليرة السورية ودعماً لها».

وفي السياق، أشار ديب إلى أنه من المتوقع إنشاء أول محطة لشحن هذه السيارات العام القادم، ومن الممكن إنشاء محطات أخرى ولكن يعود ذلك إلى حجم التصنيع وحجم هذه السيارات في السوق السورية.

وأكد ديب أن تصنيع السيارات الكهربائية من شأنه جذب استثمارات اقتصادية في قطاعات أخرى، كما أن ذلك يؤدي إلى تفعيل التعاون الاقتصادي بين سورية والصين على اعتبار أنها تعتبر رائدة في مجال تصنيع السيارات الكهربائية وتستحوذ على أكثر من ٥٠ بالمئة في سوقها بالعالم، أي إن ذلك قد يخلق اتفاقيات لتشجيع الاستثمارات في سورية.

تبدأ بـ ٢٠٠ مليون ليرة

وحول أسعار هذه السيارات، أشار ديب إلى أنه من المتوقع أن تبدأ أسعارها من ٢٠٠ مليون ليرة بشكل مبدئي، وقد يختلف ذلك تبعاً لنسب التضخم والمؤشرات الاقتصادية حينها، ولكن حتماً ستكون أسعارها أقل من أسعار بعض السيارات التقليدية، على اعتبار أن التجميع المحلي لا يخضع إلى الكثير من الضرائب والرسوم الجمركية المرتفعة، وذلك بسبب الإعفاءات على مستلزمات الإنتاج وتسهيلات استحضارها، كما ستؤدي هذه السيارات إلى انخفاض في أسعار سوق السيارات المستعملة بنسبة تتراوح بين ٣٠-٤٠ بالمئة في العام الأول.

يذكر أن توصية اللجنة الاقتصادية التي صدرت في أيار من العام الحالي، كانت قد ذكرت من ضمن الاشتراطات أن يقوم مصرف سورية المركزي بوضع آلية تضمن أن يكون تمويل استيراد مكونات تجميع السيارات خارجياً، وألا يتم التقدم للحصول على أي تمويل من المصارف العاملة أو شركات الصرافة وعدم اللجوء إلى السوق الموازية إطلاقاً، إضافة إلى ضمان إدارة الحسابات التي يتم فتحها لكل شركة لإيداع ثمن المبيعات من السيارات المنتجة محلياً، بالليرات السورية، حيث يتم إيداع قيمة كل سيارة بالحسابات قبل تسجيلها في دوائر النقل، وأن يتم التصرف بهذه الإيرادات في مشاريع إنتاجية حصراً داخل سورية، وعدم إدخالها إلى السوق الموازية لشراء القطع الأجنبي.

وحول ذلك، كانت وجهة نظر الخبير الاقتصادي محمد كوسا مخالفة لما يقال بأن هذه التوصية ستمنع انخفاض قيمة الليرة السورية، حيث تساءل في تصريح خاص لـ«الوطن» عن مدى وجود تمويل خارجي بالقطع الأجنبي للمستورد، ففحوى التوصية يتطلب إما وجود أشخاص بالخارج سيشاركونه بالتصنيع أو أن يكون لديه حساب خارجي بالعملة الصعبة ليقوم بعملية التمويل من خلاله، لافتاً إلى أن هذه الاشتراطات لا تشكل حلاً حقيقياً بعدم الضغط على القطع الأجنبي أو على السوق المحلية، متابعاً: «في حال كانت الغاية حماية النقد الأجنبي في سورية من خلال منع تزايد الطلب عليه وانخفاض قيمة الليرة السورية، فإن المسألة تحتاج حلولاً أخرى من خلال وجود ضمانات بوجود شركاء خارجيين للمستثمرين قادرين على التمويل، أو أن تكون الشركات المانحة الأجنبية نفسها لديها الإمكانية بتوريد قطع التبديل وتمويل عملية إدخالها إلى سورية، مع إيجاد ضوابط لذلك».

ما الجدوى؟

وتساءل كوسا عن جدوى أن يكون التوجه لتجميع السيارات الكهربائية من ضمن التوجهات الحكومية والسياسات الاقتصادية خلال الفترة الحالية، وإذا كان هناك فائدة محلية من هذه العملية؟

وفيما يخص الشق الثاني من الاشتراطات القاضي بالتصرف بإيرادات مبيعات السيارات بمشاريع إنتاجية في سورية وعدم إدخالها للسوق السوداء لشراء قطع أجنبي، حاول كوسا شرح العملية بأنها عبارة عن تأمين قطع أجنبي لاستيراد مكونات السيارات، ثم القيام بعملية التجميع، وبيعها بالليرة السورية حصراً، واستثمارها بمشاريع إنتاجية بالليرة السورية أيضاً وعدم السماح بإخراج قيمة المبيعات، وبذلك يكون المستثمر قد استثمر إيرادات البيع بمشاريع إنتاجية وقد يضطر إلى تحويل الفائض من العملة المحلية إلى قطع أجنبي بالمستقبل، معتبراً أن ذلك الأمر هو دوران بحلقة مفرغة، كذلك الأمر في حال كان الشركاء هم شركات أجنبية، فهم سيطالبون بثمن قطع التبديل بالعملة الأجنبية وهذا سيشكل ضغطاً على المستثمر السوري.

وفي السياق، تمنى كوسا لو تم تحديد المشاريع الإنتاجية التي سيتم التصرف من خلالها بإيرادات مبيعات السيارات المصنعة محلياً، فهل تم تحديدها مسبقاً من الحكومة أم إن الأمر عشوائي، ويجب أن يكون هناك توضيح أكبر لاختصاص هذه المشاريع.

ورأى كوسا أن هذه الاشتراطات تعد تغطية لإبراز أن عملية استيراد مكونات السيارات الكهربائية لتجميعها، ستكون إيجابية وستؤدي إلى نتائج إيجابية، ولكن ما هي إلا عودة للمشاكل ذاتها التي يعاني منها الاقتصاد السوري والمتمثلة بالضغط على القطع الأجنبي أو تأمين قطع تبديلية بوسائل متعددة، فيجب وضع خطة واضحة وبرنامج محدد للحصول على أفضل نتائج.

- مدير الاستثمار الصناعي لـ«الوطن»: المديرية ستفحص جودة السيارات المنتجة عبر لجان للتأكد من مطابقتها للمواصفات العالمية
- خبير لـ«الوطن»: من المتوقع طرح أول سيارة تجميع سوري بعد ٥ أشهر
- خبير اقتصادي لـ«الوطن»: لا ضمانات على عدم تضرر الليرة من عملية الاستيراد وما الفائدة من التوجه لتجميع السيارات الكهربائية؟