

تونس تعزز قوانين الجمارك لوقف نزيف التهريب

رهان على مكافحة التهريب والتجارة الموازية لإنعاش الاقتصاد



مكافحة التهريب على رأس التحديات

بحوالي 33 مليون دينار (12 مليون دولار)، لكنها لم تدخل بعد حيز التنفيذ الفعلي. ولا تزال مشاريع أخرى مماثلة تنتظر التنفيذ، في مشهد يختزل البطء الاستثنائي. وأمام الحكومة المقبلة تحديات كبيرة لتنظيم هذا القطاع لا فقط لأهميته على المستوى الاقتصادي وإنما على المستوى الأمني أيضا، بما أن التهريب يغذي الإرهاب ويفتح له المنافذ، مما يستوجب حلا عاجلا لصد التهريب والإرهاب العابرين للحدود. وكانت تونس قد أبرمت في 2003 اتفاقية مع الجزائر تقضي بإقامة منطقة تبادل حر على طول الحدود بين البلدين تضم 14 منطقة تجارية مشتركة للمساهمة في تنمية المناطق الحدودية والتقليص من ظاهرة التجارة الموازية، لكن لم يتم حتى اليوم تحقيق تلك الوعود على أرض الواقع.

تحدّد ولا توضح العديد من الإجراءات كالمطاردات وحدود التوقف، أو في ما يتعلق بالتهرب بالقتل العمد التي تخرج من الحيز الجمركي. ويثير عدم امتثال الشاحنات لشارات التوقف الشكوك حول إمكانية تهريب سلاح أو مخدرات، وعادة ما تطارد الوحدات نحو 30 شاحنة تهريب في نفس الوقت، مما يجعلها في مواجهة كبيرة ومستمرة. وتحاول الحكومة التونسية إعطاء نفس جديد لاقتصاد البلاد المتعثر بالتركيز على محاصرة عمليات التهريب وتوفير فرص عمل للشباب، وهو ما ترجمه إنشاء مناطق حرة وخاصة على الحدود الجزائرية والليبية العام الماضي بعد سنوات من التأخر في تنفيذ هذه الخطط. وأعطت الحكومة في مارس الماضي شارة الانطلاق في إنشاء المنطقة اللوجستية والتجارية في بن قردان جنوب البلاد، باستثمارات تقدّر

ولمّا دعا المختصون إلى تطوير المنظومة القانونية لعمل المصالح الجمركية، وهي قوانين بها عذّة ثغرات، ودون تغييرها لا يمكن التصدي للتهريب. وسبق أن أكد النقابي في جهاز الجمارك محمد البيزاني أن القوانين والتشريعات المتعلقة بمكافحة التهريب، لم تعد مناسبة للمرحلة الاستثنائية التي تمر بها تونس مع استفحال النشاط وخطورته. وأوضح البيزاني أن ظاهرة التهريب خرجت من نطاق الأعمال المعزولة إلى المواجهات المباشرة بين المهربين ووحدة الجمارك، مما نتج عنه اعتداءات وحالات وفاة بين الطرفين. وكثيرا ما أفضت المواجهات بالمناطق الحدودية إلى حالات وفاة من الطرفين نظرا إلى تحضّن المهربين بالفرار وامتناعهم عن التوقف. وتشهد القوانين المنظمة لعمل الجمارك بعض الثغرات، حيث أنها لا

وأدت إلى غلق العديد من الشركات لأبوابها. وتفاقم نشاط التهريب في تونس نتيجة عوامل أمنية وسياسية، وتحولت المسألة من مجرد متنفس لتخفيف وطأة الظروف الصعبة لسكان المناطق الحدودية إلى تجارة موازية تهدد النمو، لما يسببه من نزيف ضريبي كبير يفاقم متاعب الدولة. وفشلت السلطات في كبح التهريب الضريبي الناجم أساسا عن نشاط التهريب الذي ينتعش ويراكم الأرباح ويبتلع كل قواعد المنافسة. ويعاني التجار المخربون في السوق الرسمية من دفع الرسوم الضريبية للدولة، ولا تباع سلعهم لارتفاع أسعارها مقارنة بالسلع المهربة. وأمام عجز الدولة عن التخلص نهائيا من التهريب كثيرا ما ارتفعت أصوات سياسيين وخبراء داعين إلى إدماج التجارة الموازية والتهريب في الاقتصاد الرسمي في محاولة لاحتوائه.

تحشد الحكومة التونسية منذ سنوات من جهودها لوضع حدّ لنزيف التهريب والتجارة الموازية التي أصبحت مرضا مزمنّا يعمّق أزمتا الاقتصاد المحلي، الذي يشكو أصلا من تراجع كبير نتيجة تعثر برامج الإصلاحات التي طال انتظارها.



سناء عدوني صحافية تونسية

تونس - تقر السلطات بأن المضي قدما في بناء الاقتصاد المحلي والتخفيف من العبء الثقيل للتحديات، رهينا إرادة حاسمة في اقتلاع سرطان التهريب من جذوره لضمان أسس اقتصادية على قواعد مستدامة تساهم في إخراج البلاد من أزمتها العميقة. ونسبت وكالة الأنباء الرسمية إلى وزير المالية رضا شلغوم خلال إشرافه على الاحتفال بالذكرى الـ 30 "لتونسية الديوانة" (الجمارك) قوله، الجمعة، إن "الحكومة انطلقت في مراجعة النصوص التشريعية والتنظيمية، التي تعرقل عمل وحدات الجمارك".

واعتبر الوزير أن "هذه المراجعة ستمكّن من مواجهة كل التحديات المتعلقة خاصة بمقاومة التهريب والغش والجريمة المنظمة للنهوض بالاقتصاد الوطني".

وتعلم مختلف الأطراف في تونس بأن المرور إلى مرحلة بناء الاقتصاد لا يمكن أن يحدث دون التخلص من مكامن الخلل المتمثلة في عصابات تهريب السلع التي تسببت في ضرب المنتجات المحلية.



رضا شلفوم

وتشهد الأسواق التونسية حالة إغراق بالسلع المهربة التي تجد إقبالا كبيرا من المواطنين، ممّا جعلها تزهو مقابل تدهور السوق الرسمية. وأضاف رضا شلغوم أن "الدعم المعنوي والمادي لإطارات وأعوان الجمارك التونسية مهمّ للغاية حتى يتمكنوا من الاضطلاع بمهامهم على أكمل وجه والارتقاء بالخدمات الموجهة للمواطن والمؤسسة بما يعزز الاقتصاد المحلي". وتابع أن دعم جهاز الجمارك لوجيستيا سوف يساهم في "الحد

أول منصة إلكترونية شاملة لتسويق المنتجات المصرية

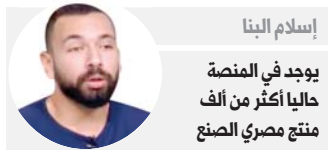
القاهرة - كشفت شركة سفينة إيجيبت أس عن إطلاق أول منصة إلكترونية خاصة بالمنتجات المصرية، والتي وصفها بأنها استجابة لآمال المصنعين المصريين في وصول منتجاتهم إلى السوق الدولية وزيادة الطلب عليها في السوق المحلية. وأطلقت الشركة على المنصة اسم "سفينة"، وهي بمثابة "مول" تجاري إلكتروني مخصص للصناعات المصرية، ويضم مواقع مصغرة لكل مُصنّع، تمثل منفذ بيع له داخل هذا المول.

وقال إسلام البنا رئيس مجلس إدارة شركة سفينة إيجيبت المالكة لموقع "سفينة إيجيبت دوت كوم" في بيان صحفي أمس، إنه "يوجد في منصة سفينة حاليا أكثر من ألف منتج مصري الصنع".

وأكد أن المنصة تتيح لكل تاجر مصري أو مستورد من الخارج أو وكلاء التصدير من مصر إلى الخارج، إمكانية البحث عن المنتج داخل منصة سفينة، التي تفتح لهم قائمة بكل مصنعي ذلك المنتج في مصر. وأشار أنه يمكن التجول من مصنع لآخر حيث أن كل مصنع يتواجد في "سفينة" له موقع مُصغر يكون فيه ملف خاص عن المصنّع وحجمه وتاريخه وشهاداته وصوره. وأوضح أن كل منتج لأي مصنع له صور مكتوب فيها متوسط سعره وأقل كمية تطلب منه ونبذة عن المنتج ومواصفاته، وحين يختار الزبون المصنّع

الذي يرغب في التعامل معه، سيتمكن أيضا من خلال منصة "سفينة" إجراء مُحادثة تجارية مع مسؤول البيع في ذلك المصنّع باستخدام نافذة "تشات أنجن" خاص بموقع سفينة. وأضاف البنا أن منصة سفينة لا تأخذ عمولة على أي مبيعات تجري من خلالها، وأنها تحصل فقط على رسوم اشتراك من المصنّع مقابل وجوده في منصة سفينة، التي ستستخدم في عمليات الترويج والدعم لانتشار منصة سفينة ككل داخل وخارج مصر.

وقال، إن الفرصة الآن أصبحت مواتية للمنتج المصري بأن ينافس عالميا لتوافر عدة عوامل منها انخفاض قيمة الجنيه المصري بعد التعويم، مما أدى إلى انخفاض سعر المنتج المصري نسبيا مقارنة بمثيله الأجنبي. وأكد دعم الدولة المصرية لكل ما من شأنه تعظيم الناتج المحلي، والذي ظهر في إنشاء مجمعات صناعية متخصصة، وتعزيز بنيتها التحتية من أجل تسهيل العمليات اللوجستية، إضافة إلى السياسات النقدية والمالية الداعمة لهذا التوجه.



إسلام البنا يوجد في المنصة حاليا أكثر من ألف منتج مصري الصنع

القاهرة تتخلص من الجانب الأكبر من فاتورة دعم الوقود

تراجع الدعم بنسبة 69 بالمئة في الربع الثالث من العام

وتشاعمت الأوساط الشعبية والاقتصادية المصرية من الدخول في موجة من الركود بسبب الإجراءات التقشفية المتواترة التي تنفذها الحكومة والتي يتوقع أن تزيد من أضعاف القدرة الشرائية للمستهلكين. وكانت السلطات قد زادت أسعار البنزين 92 أوكتان نحو 35 بالمئة، والبنزين 95 أوكتان، بنسبة 17.4 بالمئة، وسعر أسطوانات الطهي بـ 66.6 بالمئة.

وكانت السلطات قد زادت أسعار البنزين 92 أوكتان نحو 35 بالمئة، والبنزين 95 أوكتان، بنسبة 17.4 بالمئة، وسعر أسطوانات الطهي بـ 66.6 بالمئة. وتضمن البرنامج، الذي انتهى في يونيو الماضي، تحرير سعر الصرف وزيادة بعض الضرائب وإجراء تخفيضات كبيرة في دعم الطاقة. وخصصت موازنة السنة المالية الحالية 2019-2020 نحو 52.9 مليار جنيه لدعم المواد البترولية مقابل 89 مليار جنيه قبل عام. ومن المتوقع أن تقل أرقام الدعم الفعلية عن التقديرات الأولية.

كانت الحكومة المصرية قد خفضت في أكتوبر الماضي الأسعار المحلية للوقود، وبدأت بربط أسعار الطاقة بالأسواق الدولية في إطار آلية تسعير يساندها صندوق النقد الدولي، ورفعت بموجبها أسعار الوقود أربع مرات منذ توقيع برنامج صندوق النقد.

وأجبت ارتفاعات أسعار الوقود تشاؤم المصريين بعد أن فرضتها الحكومة في محاولة منها لتخفيف أعباء الموازنة، وهو ما دفع الخبراء إلى ترجيح صعود التضخم مجددا وتفاقم حالة عدم اليقين في المناخ الاقتصادي.

أظهرت بيانات رسمية أن الحكومة المصرية تخلصت من الجانب الأكبر من فاتورة دعم الوقود بعد تحرير أسعارها. ويرى محللون أنها خطوة ضرورية لبناء الاقتصاد على أسس مستدامة، رغم التذمر الشعبي من ارتفاع الأسعار بعد نقل الحكومة أعباء الموازنة إلى كاهل المواطنين.

القاهرة - كشف وزير البترول والثروة المعدنية طارق الملا أمس أن فاتورة دعم المواد البترولية هبطت بنسبة 69 بالمئة في الربع الأول من السنة المالية الحالية (الثالث من العام الحالي)، وهو ما يزيد كثيرا على التقديرات الأولية للموازنة. وأوضح أن مخصصات الدعم الحكومي للوقود تراجعت إلى 7.25 مليار جنيه (451.4 مليون دولار) في الأشهر الثلاثة، أي ما يقل بنسبة 44 بالمئة عن تقديرات الموازنة البالغة 13 مليار جنيه، ويقل عن ثلث فاتورة الدعم في الربع الثالث من العام الماضي البالغة 23.25 مليار جنيه.



طارق الملا

مخصصات دعم الوقود بلغت 451.4 مليون دولار في الربع الثالث

ونفذت مصر سلسلة من إجراءات التقشف الصارمة التزاما بشروط برنامج قرض حجمه 12 مليار دولار من صندوق النقد الدولي وقّعت في أواخر 2016. وتضمن البرنامج، الذي انتهى في يونيو الماضي، تحرير سعر الصرف وزيادة بعض الضرائب وإجراء تخفيضات كبيرة في دعم الطاقة. وخصصت موازنة السنة المالية الحالية 2019-2020 نحو 52.9 مليار جنيه لدعم المواد البترولية مقابل 89 مليار جنيه قبل عام. ومن المتوقع أن تقل أرقام الدعم الفعلية عن التقديرات الأولية.

كانت الحكومة المصرية قد خفضت في أكتوبر الماضي الأسعار المحلية للوقود، وبدأت بربط أسعار الطاقة بالأسواق الدولية في إطار آلية تسعير يساندها صندوق النقد الدولي، ورفعت بموجبها أسعار الوقود أربع مرات منذ توقيع برنامج صندوق النقد. وأجبت ارتفاعات أسعار الوقود تشاؤم المصريين بعد أن فرضتها الحكومة في محاولة منها لتخفيف أعباء الموازنة، وهو ما دفع الخبراء إلى ترجيح صعود التضخم مجددا وتفاقم حالة عدم اليقين في المناخ الاقتصادي.



طارق الملا

مخصصات دعم الوقود بلغت 451.4 مليون دولار في الربع الثالث