العرب
الأربعاء 2021/08/18
السنة 44 العدد 12152

نفاد السيولة يدفع الحكومة السورية إلى وقف الاستيراد

دمشق - أجبر عدم قدرة الحكومة السورية على تحمّل الأزمة الاقتصادية الخانقة التي تعيشها بسبب نفاد السيولة النقدية في ظل ضغوط الحظر الأميركي، دمشق إلى السير في طريق وقف استيراد بعض السلع.

وذكرت وكالة الأنباء السورية الرسمية أن وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية محمد سامر الخليل أصدر قرارا يتضمن إيقاف استيراد 20 سلعة لمدة ستة أشهر.

وتعاني سوريا، التي تشهد أزمة اقتصادية حادة بعد عشر سنوات من الحرب وتطالها عقوبات غربية، في توفير الدولار الضروري لاستيراد احتياجاتها الأساسية، في وقت تسجّل الليرة منذ مطلع العام انخفاضا غير مسبوق، تراوح معه سعر الصرف بين أربعة آلاف ونحو 4500 ليرة. ولا يزال سعر الصرف الرسمي يعادل 1256 ليرة.

20

سلعة قررت وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية عدم توريدها حتى منتصف فبراير المقبل

ويؤكد خبراء أن الاحتياطي النقدي للبنك المركزي السوري تراجع بسبب العقوبات ومنع التصدير، إضافة إلى وجود نوع من المضاربات التي تحصل في دمشق سواء في الداخل أو في الخارج.

وتشير بعض التقديرات ومن ضمنها إحصائيات للبنك الدولي إلى تآكل احتياطي المصرف المركزي السوري من العملات الأجنبية بحيث تراجع من 20 مليار دولار قبل الأزمة إلى أقل من مليار دولار حاليا فيما يرى البعض أنها أقل من ذلك بكثير.

وبحسب القرار الذي استند إلى توصية اللجنة الاقتصادية بمجلس الوزراء فقد تضمن المواد الواردة في الدليل التطبيقي الإلكتروني المعتمد لمنح الموافقات لإجازات وموافقات الاستيراد من كافة البنود الجمركية.

وتشمل السلع الممنوع توريدها لغاية منتصف فبراير المقبل الكماليات والهواتف الذكية وبعض المواد الغذائية مثل الأجبان وكذلك الأجهزة الإلكترونية مثل المكيفات وأيضا السيارات والحافلات المخصصة للنقل العام وبعض المواد التي تدخل في عمليات البناء والتشييد.

ولكن القرار سمح باستكمال إجراءات التخليص لبضائع الإجازات المشحونة والواصلة من المواد التي شملها القرار بمهلة لا تتجاوز الشهرين اعتباراً من تاريخ صدور هذه التعليمات ووفق الأنظمة النافذة الأخرى.

وترى السلطات أن ثمة انعكاسات إيجابية كثيرة لقرار إيقاف السماح باستيراد بعض المواد من أحكام الدليل التطبيقي الإلكتروني الموحد المعتمد في منح الموافقات لإجازات الاستيراد ولفترة مؤقتة.

وأكدت منال أبورقطي مديرة التجارة الخارجية في وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية أن القرار من شأنه تعزيز بنية الإنتاج المحلي في سياق البرنامج المتكامل الذي تعمل عليه الحكومة لتشجيع إحلال بدائل محلية للسلع المستوردة وترسيخ عامل الاستثمار في القيمة المضافة المطلوب في بنية الصناعة المحلية.

ونسبت وكالة الأنباء السورية الرسمية إلى أبورقطي قولها إن القرار "سيتيح فرصة أوسع لاستثمار الميزات النسبية داخل السوق السورية وهذا في ما يتعلق بمعظم السلع الواردة في القرار أما بالنسبة إلى السلع الأخرى فهي ليست في أولويات المواطن السوري أو الطيف الأوسع من المواطنين".

وأشارت إلى آثار أخرى غاية في الأهمية تتعلق بتخفيف الضغط على موقف القطع الأجنبي وتوفيره لصالح استيراد المواد الأساسية والضرورية للمواطن كالدواء والنفط والقمح والمواد الأساسية الأخرى التي تتطلب فاتورة هائلة من القطع الأجنبي.

وتأمل مديرة التجارة الخارجية في ألاّ تتأخر النتائج الإيجابية لهذه القرارات خصوصا لجهة استيعاب معامل الإنتاج المحلي لأيد عاملة جديدة وتأمين المزيد من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة.

وكانت الأسعار قد ارتفعت عشرة أضعاف سعرها قبل اندلاع الأزمة منذ تسع سنوات مع دخول البلاد في حروب ونزاعات، وتسارع العقوبات الغربية غير أن الوضع الحالي أكثر سوءا جراء تداعيات الإغلاق في أعقاب مكافحة انتشار جائحة كورونا، وإغلاق المحال التجارية وفرض الحكومة حظر تجول، الأمر الذي شلّ حركة الاقتصاد في البلاد.

ويقول محللون إن الأوضاع المالية لدمشق في حفرة مغلقة ولم يعد أمامها أي منفذ للتحسن بعد انقطاع أكبر مصادر تمويلها مع توقف تهريب العملة الصعبة من لبنان والدعم من طهران الغارقة في أزماتها الخانقة.

وتحولت دمشق إلى بلد مستورد بسبب الحرب التي أنهكتها ودمرت معظم القطاعات الاستراتيجية بعد أن كانت أحد أبرز المصدرين وخاصة في المجال الزراعي.

نحو انطلاقة جديدة

قيس سعيد ينهي الجدل حول خصخصة الخطوط الجوية التونسية

الشركة في حاجة ملحة إلى إعادة الهيكلة لإخراجها من أزماتها

أنهى الرئيس التونسي قيس سعيد الجدل حول خصخصة الخطوط التونسية (تونيسار) بعدما تيقن خبراء من أنّ الحكومات المتعاقبة كانت تسير في طريق وعرة من أجل إنقاذ الشركة الغارقة في الديون بسبب مساعي بعض الأطراف السياسية التأثير على قرار إعادة هيكلتها من أجل بيع حصة لمستثمرين من قطر أو تركيا.

تونس - دخلت مساعي إنقاذ الخطوط الجوية التونسية منعطفا جديدا بعدما قطع الرئيس قيس سعيد الطريق أمام كل محاولات خصخصتها حينما طمأن العاملين بأنه لا توجد نية للإقدام على هذه الخطوة مهما كانت التكاليف.

وقال سعيد في كلمة مقتضبة أمام عدد من مضيفات الطيران خلال زيارة مفاجئة إلى مطار تونس قرطاج الدولي الاثنين الماضي إن "الدولة لن تبيع الشركة ولن تفرط فيها".

قيس سعيد

الدولة لن تبيع الخطوط الجوية التونسية ولن تفرط فيها

ويأتي هذا الموقف ليؤكد أنه ماض في تنفيذ أجندته الإصلاحية بعد حزمة القرارات التي اتخذها منذ أواخر يوليو الماضي، خاصة بعدما طفت على السطح طيلة الأشهر الماضية محاولات للترويج بأن إنقاذ الشركة لن يكون إلا ببيع أصول فيها.

وعمليا، سيرتكز أي مخطط لإعادة الهيكلة على الضغط على التكاليف أكثر ما يمكن وإعادة تنظيم الشركة وتعزيز الأسطول وتحسين جودة الخدمات خاصة على مستوى التموين.

وتبعث الخطوة برسائل إيجابية للداخل بأن الدولة مسؤولة عن إنقاذ الخطوط التونسية وتبدد آمال أطراف خارجية لوضع اليد على الشركة، رغم أن مسألة الخصخصة ستعود بالنفع على الخزينة العامة كما هو الحال مع شركة اتصالات تونس الحكومية التي تحقق أرباحا رغم الأزمة الاقتصادية.

وشهدت الخطوط التونسية على امتداد السنوات الماضية ترديا لمستوى خدماتها وهو ما دفع الأوساط الاقتصادية والشعبية للتساؤل بشأن ما إذا كانت أزمتها حقيقيّة أم مفتعلة لكي يتم تمهيد الطريق من أجل بيعها للقطاع الخاص في ظل ما يسوقه البعض بأن هناك شبهات فساد داخل الشركة.

وعجزت الخطط الحكومية عن إنقاذ الشركة نتيجة بطء تنفيذ برامج الإصلاح الاقتصادي وتفاقم موجة الإضرابات وكثرة الشكاوى من تدني مستوى خدماتها كما لم تتمكن حتى من استغلال المواسم السياحية التي سبقت تفشي الجائحة.

وكان الرئيس والمدير العام السابق للشركة إلياس المنكبي قد حذّر خلال تصريحات إعلامية في يوليو 2020 بعدما أقاله وزير النقل الأسبق أنور معروف المنتمي لحركة النهضة والذي وُضع تحت الإقامة الجبرية الأسبوع الماضي، من أن وضع الشركة سيزداد صعوبة وتعقيدا في حال لم تتدخل الدولة لاتخاذ قرارات مهمة.

وكشف المنكبي حينها عن وجود قرار لبيع الشركة، التي تضم 8 شركات تابعة لها، لصالح مستثمرين قطريين، الأمر الذي نفته وزارة النقل ورئاسة الحكومة في وقت لاحق.

وتسارعت الأحداث بعد ذلك ليحيي حجز شركة تاف للمطارات التركية في فبراير الماضي كافة الحسابات المصرفية للخطوط التونسية لمطالبتها بسداد ديون بقيمة 28 مليون دينار (10.2 مليون دولار) عن محاولة للاستحواذ على الشركة سرعان ما أحبطتها الجامعة العامة للنقل.

وتعيش الخطوط التونسية مصاعب مالية ومشاكل متراكمة، دفعت بها إلى حافة الإفلاس لدرجة أن أطرافا اجتماعية ونقابية وعلى رأسها الاتحاد العام التونسي للشغل أكبر النقابات العمالية طالبت وزارة النقل والحكومة في كثير من المرات بإنقاذ الشركة، التي تفاقمت ديونها وباتت عاجزة عن القيام بمهامها.

ولم تجد الشركة حتى اليوم الضمانات الكافية من الدولة لتجديد الأسطول والمعدّات، ما يعني أن الحكومات المتعاقبة عجزت عن الإيفاء بالتزاماتها وهو ما يعكس حجم التحديات التي تواجهها للإسراع في مدّها بحزمة إنقاذ مالية.

ومنذ العام 2016 فشلت خطط إعادة هيكلة الشركة المتتالية، ولم يتمكن أي مسؤول استلم دفة قيادتها من تقديم حلّ جذري لإخراجها من أزمتها في حين تعيش الشركة أزمة مالية غير مسبوقة.

وتظهر التقديرات الرسمية أن رواتب موظفيها البالغ عددهم 7500 موظف ارتفعت من نحو 220 مليون دينار (نحو 81 مليون دولار) إلى 380 مليون دينار (141 مليون دولار).

وشكّل التوظيف العشوائي في عهد الترويكا بقيادة حركة النهضة أحد أبرز أسباب الخسائر، حيث بلغ عدد من تم توظيفهم في تلك الفترة 1200 شخص، مما تسبب في ارتفاع بند الأجور بنحو 32.7 مليون دولار سنويا.

أهم خطوات الإصلاح

- الضغط أكثر على التكاليف التشغيلية وحوكمة أدائها
- إعادة تنظيم مجلس إدارة الشركة وتقليص الموظفين
- تعزيز الأسطول وتحسين جودة الخدمات خاصة التموين

ولم تكن هذه المشكلة هي الوحيدة، فقد نتج عن تعاقد الخطوط التونسية مع تاف التركية خسائر مالية فادحة للشركة التي عاشت في الأعوام الماضية على وقع الأزمات المالية المستفحلة وسوء التسيير الإداري الذي كانت المحاصصة الحزبية واحدة من الأسباب الرئيسية فيه بسبب التعيينات غير المدروسة.

وبحسب بيانات الشركة التي نشرها موقع البورصة التونسية، فقد تراجعت إيرادات الشركة بشكل غير مسبوق في النصف الأول من هذا العام وذلك بنحو 29 في المئة بمقارنة سنوية لتصل إلى أكثر من 183 مليون دينار (65.57 مليون دولار).

ويلقي خبراء هذا التقهقر إلى تداعيات الجائحة وقيود الإغلاق الاقتصادي الذي انسحب على قطاع النقل الجوي حيث تراجع عدد المسافرين بواقع 42 في المئة ليبلغ نحو 338 ألف مسافر بنهاية يونيو الماضي من نحو 579 ألف مسافر على أساس سنوي.

غير أن البعض يؤكد أن الفساد وسوء إدارة الشركة منذ إنهاء مهام المنكبي ثم تعيين ألفة الحامدي لوقت وجيز على رأس الشركة وارتفاع فاتورة الرواتب تعتبر من الأسباب الأساسية لما تمر به الشركة اليوم.

تأخر إقرار الميزانية يعيق زيادة إنتاج النفط في ليبيا

الحكومة تدرس عروضا من شركات أجنبية للاستثمار بمشروعات في قطاع التكرير

طرابلس - حذر وزير النفط الليبي محمد عون من أنّ بلده سيعاني للحفاظ على مستويات إنتاج الخام إذا لم يتمكّن البرلمان من التغلّب على الخلافات وتمرير أول ميزانية منذ حوالي 7 سنوات للدولة العضو في منظمة أوبك.

تجاوز الخلافات مفتاح ازدهار صناعة النفط

وانهار إنتاج النفط في العام الماضي عندما منع الجيش الوطني الليبي بقيادة خليفة حفتر صادرات الخام للضغط على حكومة الوفاق برئاسة فايز السراج في طرابلس في ذلك الوقت، غير أنه انتعش لاحقا ليصل إلى حوالي 1.3 مليون برميل يوميا بعد توقف القتال.

وقال عون، وهو أول وزير نفط منذ 2014 وجاء تعيينه في إطار حكومة الوحدة الوطنية التي تشكلت في أبريل الماضي لتحل محل إدارتين متصارعتين قبلها في طرابلس والشرق، في مقابلة مع وكالة بلومبرغ إنّ "ليبيا تنتج حوالي 1.3 مليون برميل يومياً، لكنّها تستهدف إنتاج 1.5 مليون برميل بحلول نهاية عام 2021".

لكنّه أشار إلى أنّ ذلك الهدف يعتمد على موافقة البرلمان الليبي الذي تمّ توحيده قبل أشهر على تعديلات لخطّة الإنفاق في ميزانية عام 2021 بصفة نهائية، بعد أنْ شهدت خلافاً بين المشرِّعين عليها لمدّة 4 أشهر على الأقل.

وأضاف عون "إذا لم تتم الموافقة على الميزانية فسيكون هناك تأثير، وربما صعوبات كبيرة في الحفاظ على معدلات إنتاج النفط".

وكان مصطفى صنع الله رئيس مجلس المؤسسة الوطنية للنفط الحكومية قد قال في أبريل الماضي إن تراكم الديون على الشركات العاملة في القطاع يعرقل زيادة الإنتاج.

وتأتي هذه الوضعية بينما تعمل ليبيا على إطلاق ورشة واسعة لإعادة الإعمار مع تحسن في الوضع السياسي، تتمثل في مشروعات تبلغ كلفتها عشرات المليارات من الدولارات في هذا البلد الغني بالنفط، ما يشكل مصدرا مهما لإمكان كسب المال.

وتعدُّ المواجهة المتعلِّقة بالميزانية أكبر تحد يقف في وجه صناعة النفط في ليبيا، التي تمتلك أكبر احتياطيات من الخام في أفريقيا لكنّها عانت في السنوات العشر الماضية لضخّ مستويات قريبة من تلك التي كان يتمُّ إنتاجها قبل الإطاحة بالزعيم معمر القذافي.

ويقول خبراء إن التأخير في الموافقة على الميزانية النهائية يشير إلى صعوبة التوصل إلى توافق سياسي في ليبيا، بعد سنوات من الانقسام.

وركّزت اعتراضات بعض المشرِّعين في البرلمان الذي أعيد توحيده في عام 2021 على الأموال المخصّصة للتنمية، التي سيذهب بعضها إلى صناعة النفط.

وأوضح عون لبلومبرغ أنّ وزارته طلبت 7 مليارات دينار (ما يعادل 1.5 مليار دولار) لمشروعات استثمارية تهدف إلى تطوير القطاع، لكن تمّ تخصيص 3 مليارات دينار فقط في مشروع الميزانية.

وكثيرا ما اشتكت المؤسسة الوطنية للنفط المملوكة للدولة من أنّها تحتاج إلى المزيد من الأموال لإصلاح البنية التحتية المتهالكة في ليبيا.

وعلقت وحدة تابعة للمؤسسة الوطنية للنفط الصادرات في مارس الماضي، متعللة بنقص التمويل منذ سبتمبر 2020، لكنها استأنفت الإنتاج لاحقا، قائلة إن مصرف ليبيا المركزي وافق على صرف الأموال. وتعليقا على ذلك قال عون في وقت سابق إن "الإغلاق كان يمكن تفاديه لو تمت مناقشة الموضوع وتخصيص المبالغ اللازمة".

وسبق أن هدد أيضا أعضاء بحرس المنشآت النفطية، التابع رسميا لوزارة الدفاع، بوقف الإنتاج.

وقبل انتفاضة 2011 كان حرس المنشآت يتبع مؤسسة النفط التي كانت تُعيّن أعضاءه وتصرف رواتبهم. ويقول منتقدون إنه تحول في ما بعد إلى تحالف فضفاض لمجموعات محلية تتدخل في العمليات النفطية لحمل الدولة على دفع الأموال.

وعلى الرغم من تلك الوضعية الضبابية التي تلف القطاع، خاصة مع امتثال ليبيا لاتفاق أوبك+، كشف الوزير أنّ ليبيا تدرس عروضا قدمتها شركات أجنبية للاستثمار في مشروعات متعلّقة بالتكرير، دون تسمية تلك الشركات.

محمد عون

رفع الإنتاج إلى 1.5 مليون برميل يوميا مرتبط بخطة الإنفاق

وذكرت مؤسسة النفط الليبية الحكومية الأسبوع الماضي أن إنتاج مصافي التكرير وصل إلى حدود 100 ألف برميل يوميا، والوحدات لا تزال مستمرة في الإنتاج لإنجاز المستهدفات المطلوبة للسنة الحالية.

ومن بين الشركات العاملة في البلاد توتال الفرنسية وإيني الإيطالية، التي تعمل في ليبيا منذ 1959 وتستعد حاليا لبناء محطة للطاقة الكهرضوئية في جنوب ليبيا، وكذلك ريبسول أس.آي الإسبانية.