

الأزمة المالية تدفع دمشق لبيع أصول في القطاع العام

مساع شاقة لإنقاذ الشركات وتوفير السيولة



يعكس جنوح السلطات السورية إلى اتباع سياسة بيع أصول في شركات القطاع العام أو التخلص من بعضها نهائيا، حجم الضغوط المالية التي تمر بها البلاد في ظل ضيق هوامش الحصول على تمويلات أو مساعدات خارجية، بسبب القيود الاقتصادية الأميركية المفروضة على دمشق.

● **دمشق-** بدأت الحكومة السورية رحلة طويلة وشاقة للتخلص من أعباء العشرات من الأصول المملوكة للدولة، والتي باتت حملا ثقيلا على الموازنة العامة للدولة الغارقة في أزمات اقتصادية ومالية لا حصر لها. وتواجه الشركات الخاضعة لسيطرة النظام السوري أزمة غير مسبوقة تهدد بقاءها، بسبب نقص التمويلات التي تساعدها في استدامة أنشطتها. ويغذي هذه المشكلة، التي يبدو أن حلها صعب حاليا، الكثيرُ من العوامل من بينها العقوبات الأميركية. ويشكك الخابعون للشأن السوري في قدرة السلطات على تحقيق أهدافها لأسباب تبدو واضحة وهي قلة الأموال في السوق المحلية، إذ لن يكون بمقدور رجال الأعمال المحليين شراء حصص في شركات أو عقارات حكومية بسبب عدم توفر السيولة الكافية. وفي ظل قيود العقوبات الأميركية فإنه من المستبعد أن يقدم مستثمرون أجانب وخاصة حلفاء سوريا، روسيا وإيران، على هذه المغامرة. كما أن الشركات الصينية لن تكون لديها نية في دخول معركة تنطوي على استثمارات قد تبدو خاسرة. وخلال الفترة الماضية، كثفت وزارة المالية السورية جهودها وعملها بالتعاون مع عدد من الجهات العامة لمعالجة ملف إدارة الأصول الثابتة المملوكة للدولة، وخاصة والعقارية المبنية وغير المبنية.

80
ألف أصل تحوزه شركات القطاع العام ما بين عقارات وأراض بحسب إحصائيات وزارة المالية

وتشمل تلك الأصول الأراضي العائدة للوزارة وغيرها من الوزارات بهدف تطوير السياسة المالية المؤدية للإنتاج بشكل متناعم مع السياسة الاقتصادية، وبما يؤدي أيضا إلى تحقيق إيرادات إضافية للخزينة العامة في وقت تبدو فيه الدولة في أمس الحاجة إلى الأموال مهما كان المصدر. ويؤكد مدير مديرية الإيرادات العامة بوزارة المالية أنس علي أن عدد الأصول العقارية لدى الوزارات المختلفة يتجاوز نحو 80 ألف أصل ما بين عقارات وأراض. ويشير إلى أن الأولوية في الوقت الحالي هي لاستثمار الأصول الثابتة التابعة للقطاع العام وأن وزارته تعكف حاليا على إعداد ملف متكامل يتضمن الإحصائيات وسيناريوها الحلول المقترحة لعرضه لاحقا على الحكومة.

ارتفاع أسعار النفط يعمق الفجوات الاقتصادية للدول العربية

● **واشنطن-** تعطي انطباعات الخبراء

بشأن تأثير ارتفاع أسعار النفط الخام في الأسواق العالمية على بلدان المنطقة العربية نظرة فاحصة حول ما تنتظره الاقتصادات الضعيفة من معاناة وانعكاساتها على التوازنات المالية قياسا بالانقصادات الأقوى.

وفي حين يمكن ارتفاع الأسعار الذي وصل ذروته هذا العام عند نحو 84 دولارا للبرميل دولا من التحول بسهولة من دعم الأسعار إلى تحقيق الإيرادات، تجد دول نفسها في موقف صعب ستجعل من الحكومات تعيد حساباتها لتفادي الأسوأ.

وقال معهد التمويل الدولي في تقرير نشره الثلاثاء إن "ارتفاع أسعار النفط يوسع الفجوات الاقتصادية بين المصدرين والمستوردين للنفط في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا".

ومن المتوقع أن تسجل دول المنطقة نموا بنسبة 2.3 في المئة هذا العام و4.3 في المئة في 2022 بعد انكماش مجمع في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 3.8 في المئة في العام الماضي.

ويرى خبراء المعهد أن الانتعاش الاقتصادي سيستمر في كسب قوة دفع لكن التباين في آفاق الاقتصاد الكلي ظهر في المنطقة فقد زادت الاختلافات في الأداء الاقتصادي بين الدول المصدرة والدول المستوردة للنفط اتساعا.

وستشهد الدول المنتجة للنفط على الأرجح فوائض في ميزان المعاملات الجارية تبلغ 165 مليار دولار هذا العام و138 مليارا في العام القادم بعد عجز بلغ 6 مليارات في العام الماضي استنادا لتوقع سعر للنفط عند 71 دولارا للبرميل هذا العام و66 دولارا للبرميل العام المقبل.

وعلى هذا الأساس، فقد ترتفع الأصول الأجنبية العامة لدول الخليج، منها الاحتياطيات الأجنبية وصناديق الثروات السيادية، لأكثر من ثلاثة تريليونات دولار بحلول نهاية 2022 أي ما يعادل 170 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي.

ومرت الدول العربية المنتجة للنفط منذ منتصف 2014 بضغوط جراء انخفاض أسعار النفط، حيث تأثرت موازنتاتها وانعكس ذلك في تاجيل المشاريع الاقتصادية وامتد إلى تراجع الطلب على العمالة من الدول العربية غير النفطية، لتتخفض بذلك تحويلات عمالة الدول العربية غير النفطية.

في المقابل، فإن الدول المستوردة للنفط مثل مصر والأردن ولبنان والمغرب وتونس والسودان فالعجز المجمع في ميزان المعاملات الجارية سيزيد إلى 35 مليار دولار هذا العام من 27 مليارا في العام الماضي فيما يرجع بالأساس لارتفاع تكلفة استيراد النفط وتراجع عائدات قطاع السياحة.

معهد التمويل الدولي	
التباين في نمو الدول	
المصدرة والدول	
المستوردة للنفط يتسع	

وستمثل الأصول الأجنبية العامة في الدول المستوردة للنفط حوالي 15.5 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي المجمع هذا العام.

وستضطر الدول التي تعتمد على استيراد النفط إلى إعادة حساباتها لتفادي الأسوأ خاصة في ظل عدم قدرتها على توفير التمويل اللازم لسد العجزوات في موازنتها وهو ما سيدفعها إلى إلقاء حمل هذه المشكلة على عاتق المواطنين حيث ستأتي في شكل خفض الدعم وتحرير أسعار الوقود.

وليس من المتوقع أن يعود قطاع السياحة، المسؤول عن نسبة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي في هذه الدول، إلى مستوياته ما قبل جائحة قبل عام 2023.

وقال المعهد "ارتفاع النمو في هذه الدول في 2022 سيكون مدفوعا بالاستثمارات والصادرات. لكن ذلك لن يكون كافيا لخفض معدلات

شركات الشحن البحري في سباق لمسح بصماتها الكربونية

ويعتقد جيمسون أن شركات المحركات مثل وارسيلا أو.وي. جي ومان إينجري سوليوشن يمكن أن ترى سوقا جديدا مفتوحا. وقال "لدينا إنتاج الهيدروجين نفسه. الرياح والطاقة الشمسية، وما إلى ذلك، هناك جيوب من المال يجب جنيتها".

وفئة شركة دخلت في هذا السباق بالفعل، فشركة ترافيجورا لتجارة السلع الأساسية وشركة يارا إنترناشيونال لتصنيع الأسمدة على سبيل المثال، تخطط لتطوير الأمونيا كوقود شحن خال من الكربون.

وقد استثمرت شركة ميرسك الدنماركية العملاقة في شركة ناشئة تعمل بالوقود الأخضر بدعم من وارن بافيت.

ويهدف المنظم العالمي للشحن البحري حاليا إلى انبعاثات أكثر ليونة، كما يهدف إلى خفض إجمالي انبعاثات غازات الاحتباس الحراري بنسبة 50 في المئة فقط بحلول عام 2050.

ومع ذلك، بطريقة أو بآخر، سيتم رفع مستوى هذه الصناعة، بحسب جيمسون، الذي قال "أعتقد اعتقادا راسخا بأن ذلك سيأتي".



في انتظار رحلات منسجمة مع البيئة

● **لندن-** تجد شركات الشحن البحري حول العالم نفسها أمام ضغوط متزايدة لخفض الانبعاثات الضارة من استخدام الوقود الأحفوري، وهو ما يدخل المستثمرين والصناديق والشركات في منافسة قوية من أجل الاستثمار في الوقود الصديق للبيئة.

ويرى خبراء أن الوصول إلى الأهداف المناخية، يعني أن الشحن يجب أن يبدأ في استخدام الوقود البحري النظيف مثل الأمونيا والميثانول والوقود الحيوي.

واعترفت مجموعة بوسطن الاستشارية في مذكرة بحثية أن ما قد يحصل في القطاع يعتبر تحولا كبيرا ويتطلب إنفاقا كبيرا، ويخلق فرصا استثمارية للشركات، التي ستصنع الوقود البديل أو في البنية التحتية الجديدة المطلوبة في الموانئ.

ونسبت وكالة بلومبرغ إلى بيتر جيمسون شريك بوسطن للاستشارات قوله إن "هناك الكثير من الأموال التي يجب جنيتها في هذا التحول".

وأضاف أن "صناديق الاستثمار الكبيرة وصناديق التقاعد تبحث الآن عن كيفية نشر أموالنا بالفعل في الوحدات الإدارية أو جزء منها".

أسواق النمو المحتملة هذه". ويريد قطاع الشحن، الذي يتعامل مع أكثر من 80 في المئة من جميع البضائع المتداولة ويستهلك حوالي 5 ملايين برميل من النفط يوميا، استهداف صافي انبعاثات الكربون الصفرية بحلول عام 2050. وهذا يعني التحول إلى البديل وبسرعة.

ونظرا لأن عمر السفن يتراوح بين 20 إلى 25 عاما، فمن الممكن أن تظل السفن المطلوبة في السنوات القادمة قيد الاستخدام بحلول منتصف القرن الحالي، مما يعني أنه يجب أن تكون قادرة على العمل باستخدام الوقود النظيف، حتى لو لم تكن الإمدادات موجودة بعد على نطاق واسع.



أنس علي

الأولوية تتمثل في استثمار الأصول الثابتة التابعة للقطاع العام

وترى دمشق أنه يمكن مثلا إدارة الأصول الثابتة لمصنع ما بشكل أفضل، من خلال عدة أساليب تتمثل إما بالقيام باستثمار الأصل الثابت بشكل كامل بدلا من استثمار جزء منه وإما استثماره بالشراكة مع القطاع الخاص أو تسويله. وتعتقد أيضا أنه من الممكن مراجعة بدل استثمار الأصل الثابت بما يتفق مع القيم الراجعة للعقارات بهدف زيادة إنتاجية وأرباح هذه المعامل وتحقيق إيرادات إضافية تسهم بتطوير التجهيزات وخطوط الإنتاج وتحسين الإنتاج، ما يؤدي إلى فوائض مالية تعود للخرينة.

ويشير علي إلى أن عدد العقارات المستثمرة ببذلات منخفضة في معظم المحافظات كبير، وذلك مقارنة بعدد العقارات غير المستثمرة كليا والمستثمرة جزئيا والمستثمرة ببذلات جيدة الأمر الذي يحتم إعادة النظر في بذلات الاستثمار المنخفضة.

وفي مارس الماضي، باشرت الحكومة السورية وضع استراتيجية لدعم أداء القطاعات العامة المنتجة وتعزيز إسهاماتها في دفع النمو مع وضع إطار تشاركي مع القطاع الخاص.

وكان الرئيس السوري بشار الأسد قد أصدر في مايو 2015 مرسوما يقضي بالسماح بإنشاء شركات قابضة لإدارة مناطق البلاد، التي لا تزال تابعة لحكومة دمشق بشكل كامل.

وتضمن المرسوم حينها "جواز إحداث شركات سورية قابضة مساهمة خاصة، بناء على دراسات اجتماعية واقتصادية وتنظيمية بهدف إدارة واستثمار أملاك الوحدات الإدارية أو جزء منها".

ويرى مراقبون أن ذلك الإجراء غير مسبوق في تاريخ سيادة الدول، حيث عمل ما تبقى من إدارة الدولة لصالح شركات خاصة تهدف إلى تحقيق أقصى العوائد، كما أنه يتضارب مع مصالح السكان.