

## سوق التأمين في تونس يستعيد عافيته أكثر من المتوقع

تونس - تمكنت أعمال شركات التأمين في تونس من تحقيق وتيرة نمو إيجابية منذ بداية العام الجاري تضاهي المستويات المسجلة خلال السنوات الأخيرة السابقة للآزمة الصحية العالمية. وتضرت معظم القطاعات بسبب قيود الإغلاق حيث عانت الكثير من الشركات في القطاعين العام والخاص من مشكلات مالية وعدم تسويق منتجاتها أو خدماتها ما أدى إلى تراجع نشاطها لدرجة أن بعضها أغلق أبوابه بفعل تداعيات الجائحة التي جاءت في وقت بينما تمر فيه البلاد بظروف اقتصادية صعبة أصلاً. وأظهرت بيانات حديثة نشرتها وكالة الأنباء التونسية الرسمية أن نشاط سوق التأمين سار خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2021 عكس قيود الإغلاق، وحقق قفزة في التعاملات، وهو ما يعطيه زخماً لتوسيع نشاطه في ما تبقى من العام الجاري.

7.5 في المئة نسبة نمو رقم معاملات شركة تأمين في أول 9 أشهر من 2021 بمقارنة سنوية

كما حقق تأمين الشركات العاملة في قطاعات الصناعة والخدمات والتجارة نمواً بلغ 4.6 في المئة مع نهاية سبتمبر الماضي ليصل إلى قرابة 147.8 مليون دينار (51.3 مليون دولار).

ويشكو القطاع منذ العام 2011 من تحديات كثيرة فاقمها ارتفاع حجم التعويضات السنوية التي تصرفها الشركات لزيائتها وخاصة تلك المتعلقة بحوادث الطرقات.

وارتفعت تكاليف نشاط شركات التأمين إلى أكثر من الضعف خلال السنوات الأخيرة بسبب عزوها عن التألق مع استمرار الشلل الذي ضرب معظم القطاعات التجارية.

وتشير البيانات الحديثة إلى أن حجم التعويضات ارتفع في الأشهر التسعة الأولى من العام بواقع 23.2 في المئة مقابل تراجعها بنسبة 7 في المئة بمقارنة سنوية لتبلغ أكثر من مليار دينار (270 مليون دولار).

وأشارت الأرقام الصادرة عن الهيئة العامة للتأمين إلى أن معاملات الشركات خلال الربع الثالث من هذا العام ارتفعت بنحو 7.5 في المئة قياساً بنحو 4.6 في المئة على أساس سنوي لتصل إلى قرابة 2.1 مليار دينار (نحو 730 مليون دولار). وبحسب الإحصائيات بشأن القطاع الذي تنشط فيه قرابة 22 مؤسسة بينها تأمينات سترار وتأمينات أسنري وهما من بين 50 شركة الأفضل في أفريقيا، فقد ارتفع صنف التأمين على الحياة بنسبة 7.9 في المئة منذ بداية العام وحتى نهاية سبتمبر ليبلغ 467.7 مليون دينار (162.4 مليون دولار) بمقارنة سنوية.

أما التأمين على غير الحياة فقد عرف بدوره زيادة في رقم معاملاته خلال الفترة ذاتها بواقع 7.4 في المئة ليصل إلى نحو 1.6 مليار دينار (560 مليون دولار).

ويتسليط الضوء على أصناف التأمين على غير الحياة، فقد استأثر تأمين السيارات بالنصيب الأكبر من حيث

تكاليف شحنها أعلى من سعرها ذاته بضعف أو ضعفين. وتعاني السوق المحلية من شح في العملة الصعبة وتراجع في قيمة الليرة، حيث يبلغ سعر صرف الدولار لدى البنوك نحو 2500 ليرة، والذي كان قبل الحرب لا يتجاوز الخمسين ليرة. أما متوسط سعر العملة الأمريكية في السوق السوداء فيبلغ حوالي 3500 ليرة.

وتكافح الجمعية السورية للشحن بالتنسيق مع الاتحاد السوري لشركات النقل لإيجاد طرق ووسائل تخفف تكاليف الشحن من وإلى سوريا من موانئ أخرى قريبة وخاصة مع توقف الكثير من الخطوط البحرية والجوية عن العمل معها، وهو ما سبب ضغطاً على باقي الخطوط البحرية التي تخدم الموانئ السورية أو الموانئ القريبة.

وتتركز هذه الجهود على إيجاد بديل فعال لضغط تكاليف الشحن واختصار مدة الزمن، وقد بدأت سوريا بالتعاون مع الأردن منذ مدة قصيرة بشحن البضائع عن طريق ميناء العقبة "تميزه بخدمة سريعة وتقنية عالية". كما يقول الصيرفي.

كما تتواصل الجمعية وفق رئيسها بشكل مباشر مع منظمة الشحن العالمية (فياتا) من أجل إيجاد حلول عملية للشحن البحري والجوي والتواصل مع السوكاء حول العالم لتحقيق أفضل خدمة في مجال الشحن وأفضل سعر.

وتضاف إلى ذلك إقامة بعض الدورات التدريبية للنهوض بقطاع الشحن الدولي لمواجهة التحديات العالمية الطارئة وأيضاً توفير فرص عمل جديدة في القطاع.

وقال رامي يوسف مساعد وزير المالية في الوزارة ستكمل إصلاح النظام الضريبي في غضون ستة أشهر من الآن مع مراعاة الحرص المتزايد على استقرار السياسات الضريبية تحفيزاً للاستثمار وعدم إنقاص المواطنين برسوم تحد من قدراتهم الشرائية.

وقال رامي يوسف مساعد وزير المالية للسياحة والتطوير الضريبي بالوزارة خلال منتدى اقتصادي في القاهرة الأحد نشرت مقتطفات منه صفحة رئاسة مجلس الوزراء المصري في فيسبوك "إننا نسعى لتغيير جذري متكامل في منظومة الإدارة الضريبية لتوسيع القاعدة الضريبية دون الاعتماد على إضافة أعباء جديدة".

وأوضح أن الوزارة تعمل على إعادة هندسة الإجراءات وتوحيدها وتبسيطها وفقاً للمعايير الدولية والتوسع في الحلول التكنولوجية من أجل أنظمة ضريبية إلكترونية تسهم في تعظيم جهود دمج الاقتصاد غير الرسمي في الاقتصاد الرسمي مع إرساء العدالة الضريبية".

وتستهدف القاهرة من وراء خطواتها تطوير المنظومة الضريبية، ويشمل ذلك الجانب التشريعي بإصدار أول قانون للإجراءات الضريبية المبسطة والموحدة والاستعانة بكبرى الشركات العالمية من

وإلحاقاً تم تأجيل الجولة السادسة إلى أجل غير مسمى بسبب خلافات حول المعايير التقنية الواجب اتباعها لإتمام الترخيم.

وكانت المفاوضات قد انطلقت حول مساحة بحرية متنازع عليها في البحر المتوسط تبلغ 860 كيلومتراً مربعاً يعتقد أنها تحوي كميات من النفط والغاز.

لكن لبنان أفاد استناداً إلى دراسات قانونية وجغرافية حديثة بأن المساحة المتنازع عليها هي 2290 كيلومتراً، وهو ما ترفضه إسرائيل.

ويقع لبنان على حوض الشام في شرق البحر المتوسط حيث اكتشفت حقول بحرية كبيرة للغاز منذ العام 2009 في المياه القبرصية والمصرية والإسرائيلية.

وحاولت السلطات بدء أول عمليات التنقيب البحري في العام 2013، لكن المشكلات السياسية المحلية تسببت في تأجيل ذلك حتى العام 2017.

## التكاليف الباهظة للشحن فرصة سوريا لإنعاش صادراتها في الأسواق العربية

### مساع لاستغلال الموانئ القريبة من المنطقة لمواجهة ارتفاع التكاليف



المعنى الحقيقي لبيع الرمان في الهواء الطلق دون وسيط

وبسبب الحرب انخفضت الصادرات السورية من نحو 8.7 مليار دولار في 2010 إلى نحو 700 مليون دولار في 2018 نتيجة تعطل سلاسل الإنتاج والتجارة بسبب الأضرار التي لحقت بالبنية التحتية والقيود الاقتصادية التي فرضتها الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، فضلاً عن هروب رؤوس الأموال إلى الخارج وهجرة السكان.

وكانت الصادرات السورية تتضمن، بحسب الأمم المتحدة، السلع الغذائية والوقود والسلع الكيماوية والمعدات والنقل والسلع المصنعة. أما الواردات فتتضمن المواد المعدنية والآلات والأجهزة الكيماوية واللدائن الصناعية والوقود ووسائل النقل والأغذية.

ويصر خبراء أنه على الرغم من الطموحات السورية لتنمية الصادرات، إلا أن دمشق تواجه فعلياً معضلة ارتفاع أسعار السلع والمواد الغذائية والصناعية جراء ارتفاع أسعار شحن المنتجات والمواد الأولية.

ويقول عضو مجلس إدارة اتحاد غرف التجارة السورية باسكال الكاتب إن "سوريا تستورد أغلب المواد الأولية والبضائع من أوروبا وآسيا وخاصة الصين والهند، وهذا يجعل تكاليف مدخلات الإنتاج مرتفعة".

وبحسب الكاتب فإن سعر شحن الحاوية الواحدة سعة 20 إلى 40 قدماً من الصين يتراوح حالياً بين 9 و12 ألف دولار حسب الميناء الذي تخرج منه مقارنة بنحو 2.500 و3 آلاف دولار في عام 2019، لافتاً إلى أن بعض السلع زهيدة الثمن أصبحت

وتسببت وكالة الأنباء السورية الرسمية إلى الصيرفي قوله إنه "مع ارتفاع تكاليف الشحن عالمياً توجه تجار الدول المجاورة، وخاصة العراق والأردن، إلى استيراد المنتجات السورية ذات التنافسية العالية".

وأوضح أن ذلك الأمر تحقق بفضل الإجراءات الحكومية ومنظمات قطاع الأعمال لدعم الصادرات السورية وتأمين وصولها إلى مختلف الأسواق ولاسيما المجاورة، والتي كانت تستورد من دول عديدة ومنها دول شرق آسيا.

وأضاف الصيرفي أن "المنتجات السورية لها سمعة طيبة في أسواق الدول المجاورة حيث شهدت السوق العراقية على سبيل المثال تطوراً كبيراً لجهة استيرادها المنتجات السورية، وبخاصة بعد معرض صنع في سوريا الذي أقيم في بغداد".

وتأمل أوساط الأعمال في سوريا أن تشهد المرحلة المقبلة انطلاقاً قوية للصادرات خاصة مع استئناف العلاقات التجارية والاستثمارية مع عدة دول عربية، كانت آخرها الإمارات، لتجاوز الصعوبات وإغتنام فرص الاستثمار والشراكة للوصول إلى التكامل وتحول المنافسة إلى مكسب تجاري.

وفي وقت سابق هذا الشهر وعلى هامش معرض إكسبو 2020 دبي، أبرم مجلس الأعمال السوري - الإماراتي وغرفة تجارة وصناعة أم القيوين الإماراتية اتفاقية لتنشيط التعاون بين الجانبين ودعم التبادل التجاري والعلاقات الاقتصادية بين مجتمعتي الأعمال في سوريا والإمارات.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

وتسعى أوساط المصدرين في سوريا لتحويل معضلة ارتفاع تكاليف الشحن العالمية إلى فرصة لتسويق المنتجات المحلية في الأسواق العربية لتحقيق هدف مزدوج يتمثل في دعم نشاط القطاعات الإنتاجية المتعثرة وتحصيل بعض الإيرادات من رسوم الجمارك، التي تعتبرها دمشق أحد مصادر الدخل في ظل الحظر الأميركي الخانق.

## مصر تسرع الخطى لتحسين نظامها الضريبي

القاهرة - كشفت مصادر في وزارة المالية أن الوزارة ستكمل إصلاح النظام الضريبي في غضون ستة أشهر من الآن مع مراعاة الحرص المتزايد على استقرار السياسات الضريبية تحفيزاً للاستثمار وعدم إنقاص المواطنين برسوم تحد من قدراتهم الشرائية.

وقال رامي يوسف مساعد وزير المالية للسياحة والتطوير الضريبي بالوزارة خلال منتدى اقتصادي في القاهرة الأحد نشرت مقتطفات منه صفحة رئاسة مجلس الوزراء المصري في فيسبوك "إننا نسعى لتغيير جذري متكامل في منظومة الإدارة الضريبية لتوسيع القاعدة الضريبية دون الاعتماد على إضافة أعباء جديدة".

وأوضح أن الوزارة تعمل على إعادة هندسة الإجراءات وتوحيدها وتبسيطها وفقاً للمعايير الدولية والتوسع في الحلول التكنولوجية من أجل أنظمة ضريبية إلكترونية تسهم في تعظيم جهود دمج الاقتصاد غير الرسمي في الاقتصاد الرسمي مع إرساء العدالة الضريبية".

وتستهدف القاهرة من وراء خطواتها تطوير المنظومة الضريبية، ويشمل ذلك الجانب التشريعي بإصدار أول قانون للإجراءات الضريبية المبسطة والموحدة والاستعانة بكبرى الشركات العالمية من

وإلحاقاً تم تأجيل الجولة السادسة إلى أجل غير مسمى بسبب خلافات حول المعايير التقنية الواجب اتباعها لإتمام الترخيم.

وكانت المفاوضات قد انطلقت حول مساحة بحرية متنازع عليها في البحر المتوسط تبلغ 860 كيلومتراً مربعاً يعتقد أنها تحوي كميات من النفط والغاز.

لكن لبنان أفاد استناداً إلى دراسات قانونية وجغرافية حديثة بأن المساحة المتنازع عليها هي 2290 كيلومتراً، وهو ما ترفضه إسرائيل.

ويقع لبنان على حوض الشام في شرق البحر المتوسط حيث اكتشفت حقول بحرية كبيرة للغاز منذ العام 2009 في المياه القبرصية والمصرية والإسرائيلية.

وحاولت السلطات بدء أول عمليات التنقيب البحري في العام 2013، لكن المشكلات السياسية المحلية تسببت في تأجيل ذلك حتى العام 2017.



متى تنتهي مراجعة الحسابات بالطرق البدائية

## لبنان يفتح سباق المرحلة الثانية من تراخيص الغاز البحري

وخل تطوير موارد الطاقة البحرية طموحاً محورياً للحكومات المتعاقبة في لبنان الذي يواجه أزمة سيولة خانقة، لكن حالة الجمود السياسي تسببت في تأجيل ذلك لأعوام فضلاً عن النزاع مع إسرائيل بشأن الحدود البحرية في نطاق بعض مناطق التنقيب.

وقبل ثلاث سنوات، منح لبنان أول ترخيص للتنقيب عن النفط والغاز في البحر وإنتاجهما لكونسورتيوم يضم توتال الفرنسية وإيني الإيطالية ونوفاتك الروسية في الرقعتين 4 و9 من بين الرقع البحرية العشر التي تشكل منطقة لبنان الاقتصادية في البحر المتوسط.

وتجزت توتال حفر أول بئر للتنقيب في الرقعة رقم 4 من دون أن يتبين وجود كمثر تجاري للغاز أو النفط، في حين أنه كان يفترض أن تبدأ أعمال الحفر في الرقعة 9 في الجنوب في العام الماضي.

وبرز توتر في العام 2018 بين لبنان وإسرائيل على خلفية تصريحات

إسرائيلية حول عدم أحقية لبنان باستغلال الرقعة البحرية النفطية رقم 9 في المنطقة الاقتصادية الخاصة.

وحاولت الولايات المتحدة عبر أكثر من وسيط في السنوات الماضية إيجاد حل لهذا النزاع، إلا أن محاولاتها لم تسفر عن نتائج إيجابية حتى الآن.

ولم يتم ترسيم الحدود البحرية بين لبنان وإسرائيل كونهما مازالا في حالة حرب، لكنهما عقدا خمس جلسات تفاوض غير مباشرة في الفترة بين أكتوبر 2020 ومايو 2021 برعاية الأمم المتحدة ووساطة واشنطن للبحث في ترسيم الحدود البحرية.

ولم يتم ترسيم الحدود البحرية بين لبنان وإسرائيل كونهما مازالا في حالة حرب، لكنهما عقدا خمس جلسات تفاوض غير مباشرة في الفترة بين أكتوبر 2020 ومايو 2021 برعاية الأمم المتحدة ووساطة واشنطن للبحث في ترسيم الحدود البحرية.

وخل تطوير موارد الطاقة البحرية طموحاً محورياً للحكومات المتعاقبة في لبنان الذي يواجه أزمة سيولة خانقة، لكن حالة الجمود السياسي تسببت في تأجيل ذلك لأعوام فضلاً عن النزاع مع إسرائيل بشأن الحدود البحرية في نطاق بعض مناطق التنقيب.

وقبل ثلاث سنوات، منح لبنان أول ترخيص للتنقيب عن النفط والغاز في البحر وإنتاجهما لكونسورتيوم يضم توتال الفرنسية وإيني الإيطالية ونوفاتك الروسية في الرقعتين 4 و9 من بين الرقع البحرية العشر التي تشكل منطقة لبنان الاقتصادية في البحر المتوسط.

وتجزت توتال حفر أول بئر للتنقيب في الرقعة رقم 4 من دون أن يتبين وجود كمثر تجاري للغاز أو النفط، في حين أنه كان يفترض أن تبدأ أعمال الحفر في الرقعة 9 في الجنوب في العام الماضي.

وبرز توتر في العام 2018 بين لبنان وإسرائيل على خلفية تصريحات

إسرائيلية حول عدم أحقية لبنان باستغلال الرقعة البحرية النفطية رقم 9 في المنطقة الاقتصادية الخاصة.



رياض الصيرفي  
رصدنا طلباً كبيراً من الأردن والعراق على المنتجات السورية

واعتبر رياض الصيرفي، رئيس الجمعية السورية للشحن والإمداد الوطني في سوريا، أن الواقع الاقتصادي العالمي الذي فرضه ارتفاع أسعار الشحن يشكل فرصة أمام المصانع المحلية لتعزيز وجودها في الأسواق القريبة، حيث يرى أن "المنتج المحلي يستطيع المنافسة بالجوهر والسعر".

ويعتقد الصيرفي أن ارتفاع تكاليف الشحن بين 50 و70 في المئة جاء نتيجة عدم توافر الحاويات أو عدم توافر الحجز البحري أو سفن البلد المصدر، ما يؤدي إلى تأخير تحميل البضاعة وطول مدة توريد البضائع، وهو ما انعكس على أسعار البضائع في الأسواق المستوردة وأضعف قدرتها التنافسية.

بيروت - فتح لبنان أخيراً وبعد أكثر من عامين من التأخير سباق المرحلة الثانية من عمليات التنقيب عن الغاز والنفط قبالة سواحله أمام شركات النفط العالمية، محمداً منتفص يونيو المقبل كحد أقصى لقبول المناقصات.

وذكرت هيئة إدارة قطاع البترول على منصتها الإلكترونية أن "وزير الطاقة والمياه وليد فياض وقع قراراً الجمعة الماضي يقضي باستكمال دورة التراخيص الثانية في المياه البحرية اللبنانية".

وأشارت إلى أن القرار حدد يوم الخامس عشر من يونيو من العام 2022 موعداً نهائياً لتقديم طلبات الاشتراك في الجولة من قبل شركات النفط والغاز للتنقيب في ثماني رقع بحرية.

وكانت السلطات وافقت على إطلاق هذه الجولة في أبريل 2019، لكن تم تأجيل الموعد النهائي لتقديم طلبات الاشتراك فيها عدة مرات كان آخرها العام الماضي بسبب تفشي فيروس كورونا.