

# اقتصاد

## تحسن الليرة السورية رغم انهيار الاقتصاد

السبيلول - عدنان عبد الزراف

لأول مرة منذ مطلع عام 2024، هبط سعر صرف الدولار بشركات الصيرفة بدمشق أمس الاثنين، إلى ما دون 14 ألف ليرة سورية في التعاملات المبكرة، مسجلاً 13850، كما تراجع سعر صرف اليورو إلى 15075 ليرة. وكان سعر صرف الدولار زاد الشهر الماضي عن 15 ألف ليرة وسط طلب كبير على العملات الأجنبية. وفي هذا السياق، يعزو الاقتصاد السوري، عماد الدين المصيح، أسباب تحسن العملة المحلية إلى زيادة كتلة الحوالات الخارجية التي تضاعفت خلال شهر رمضان من المهاجرين والمغتربين السوريين، مقدراً التحويل اليومي إلى سورية بين 6 و7 ملايين دولار، الأمر الذي ساهم بتوازن نسبي بالمعرض النقدي وانعكس على سعر صرف الليرة السورية. ويتابع المصيح لـ«العربي الجديد» أن عدم الدولة بالسوق السورية رغم شبه انهيار العملة خلال الفترة الماضية وعزوف السوريين عن اعتمادها عملة للاكتناز، كان عاملاً إضافياً بثبات سعر الصرف ومن ثم تحسنه منذ



بداية شهر الصوم. لكن، بلفت الاقتصادي السوري إلى أن التحسن النسبي هذه الفترة، لا يمكن اعتباره تعافياً للعملة أو الاقتصاد، لأنه أني مرتبط بعامل التحويل الخارجي وبخصوصية الإنفاق بشهر رمضان، متوقعاً معاودة تدهور سعر الليرة بعد شهر رمضان، لأن حكومة بشار الأسد برأيه، تساهم عبر تخطيط القرارات والفساد بتسريع انهيار العملة، مستدلاً بمراسيم منع التعامل بغير الليرة، والتي تساهم بخسارة قسم كبير من الحوالات الدلارية التي تدخل سورية بالليرة، لأن سعر الصرف بالشركات، رغم تعديله أخيراً، لم يزل أقل بكثير عن سعر السوق. وكان مصرف سورية المركزي قد رفع مطلع الشهر الجاري سعر صرف الليرة السورية مقابل الدولار الأميركي للحوالات والصرافة إلى 13400 ليرة للدولار الواحد، كما حدد سعر صرف الليرة السورية مقابل اليورو بـ 14521 ليرة سورية.

بدوره، يقول الاقتصادي عبد الناصر الجاسم، إنه لا يمكن الاستدلال من سعر الليرة حالياً على حال الاقتصاد السوري لأنه مشلول بكل معنى الكلمة، وسبب التحسن الطفيف بسعر الليرة يعود أولاً لزيادة تحويلات المغتربين

### «رأس الحكمة» الباكستانية

مصطفى عبد السلام

مجدداً، تقترب باكستان من حبال الإفلاس ومقصلة التعثر بعد أن ابتعدت عنها قليلاً في الفترة الماضية، ولم يفلح قرض صندوق النقد الدولي الأخير البالغة قيمته 3 مليارات دولار في إبعاد شبح الإفلاس عن الدولة النووية، ولم تفلح أيضاً المنح والمساعدات التي تلقتها من الخارج وتحديداً من بعض دول الخليج والصين في مساندة اقتصاد خامس دولة في العالم من حيث عدد السكان برصيد ربع مليار نسمة.

بل العكس هو ما حدث، فقد واصلت الروبية تهاويها مقابل الدولار، وياتت الاحتياطات الأجنبية في وضع حرج ولا تكفي لتغطية إلا النزر القليل من واردات البلاد. وأصبحت خزائنة الدولة لا تمتلك السيولة الدلارية الكافية لسداد أعباء الديون، أو تمويل الواردات، أو دعم العملة وإعادة الهدوء لسوق الصرف المضطرب. ومع تلك التطورات السلبية وتعمق الأزمات السياسية والاقتصادية والمناخية تضاعفت ديون باكستان والتزاماتها لتتجاوز 128 مليار دولار، وزاد دين الدولة المحلي ستة أضعاف مقارنة بعام 2011، وياتت باكستان من أكثر الدول في آسيا التي تعاني من مخاطر الديون بعد سريلانكا. بل بات ملف الديون ناراً مشتعلة وغير قابلة للاستمرار من وجهة نظر المانحين والمؤسسات المالية، وأصبح ملف الاستدانة مثيراً للقلق ويدفع نحو تخلف حتمي للدولة النووية عن سداد الديون، وهو ما سيخلق دوامة كبيرة ليس لتلك الدولة المحورية فحسب، بل لمحيطها الخارجي أيضاً.

وسط هذا الجو المعقد والضعف الشديد لأداء الاقتصاد وضعف التضخم لم تجد الحكومة سوى الارتقاء مجدداً في أحضان صندوق النقد والتقدم بطلب للحصول على قرض جديد بقيمة 6 مليارات دولار، بل إن مسؤولاً باكستانياً خرج علينا قبل أيام قائلاً إن بلاده تحتاج إلى دعم مستمر من الصندوق والدول الصديقة لتجنب التخلف عن سداد التزاماتها المالية. في ظل تلك الضائقة المالية التي تعاني منها الدولة النووية وضعف قدرتها المالية وزيادة اضطرابات سوق الصرف وتهاوي الروبية، فإن السؤال يبرز عن البدائل المتاحة أمام حكومة إسلام آباد لتفادي مخاطر التعثر والإفلاس. مشكلة باكستان الحالية أنه ليس لديها «رأس حكمة» يمكن أن تبيعها للإمارات وتدر عليها 35 مليار دولار بين ليلة وضحاها، وصندوق النقد ربما ليس لديه تعليمات من الإدارة الأميركية بمضاعفة القرض الحالي إلى 10 مليارات دولار. فهل تفلس باكستان وتصبح أول دولة نووية عرضة لمخاطر التعثر المالي واثارة اضطرابات اجتماعية وسياسية واقتصادية، أم أن العالم يتحرك لمساندتها تفادياً لحدوث أزمة عالمية، لا محلية ولا إقليمية فحسب؟



(Getty)

### غرامة على «أوبر» في أستراليا

حصل سائقو سيارات الأجرة الأستراليون، المتأثرون بصعود شركة أوبر العملاقة لخدمات النقل التشاركي، على تعويضات بقيمة 178 مليون دولار، على ما قال محاموهم الإثنين، بعد تسوية أنهت معركة قانونية شاقة

استمرت سنوات. وقد وُجد أكثر من 8000 من سائقي سيارات الأجرة وأصحاب مركبات الإيجار جهودهم لبدء إجراءات قانونية في عام 2019، بحجة أنهم فقدوا دخلاً كبيراً عندما دخلت شركة أوبر السوق الأسترالية في عام

### لقطات

#### مصر تخط استثماراً كبيرة في قطاع النفط

أوضحت وزيرة التخطيط والتنمية الاقتصادية المصرية هالة السعيد أن خطة العام المالي الحالي 2023/2024 لقطاع البترول والثروة المعدنية تتضمن استثمارات قدرها 99,6 مليار جنيه لتنمية الاستخراجات خلال عام 2023/2024. وأشارت إلى أهمية القطاع حيث يعد المصدر الرئيسي لتوليد الطاقة والذي يلبي احتياجات كل القطاعات الإنتاجية السالمة والخدمات، وأسواق الاستهلاك النهائي من المنتجات البترولية والغازات، بالإضافة إلى دوره في تنمية موارد الدولة من النقد الجيني من خلال نشاطه التصديري. جاء ذلك خلال التقرير الصادر عن وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية.

#### الإمارات: 26 مليون مشترك بخدمات الاتصالات

ارتفعت أعداد الاشتراكات في خدمات الاتصالات في دولة الإمارات إلى نحو 26,11 ألف اشتراك بنهاية الأشهر التسعة الأولى من العام الماضي 2023. وبحسب بيانات حديثة صادرة عن هيئة تنظيم الاتصالات والحكومة الرقمية، زادت أعداد الاشتراكات في خدمات الاتصالات على أساس سنوي بنحو 1,358 مليون اشتراك أو ما نسبته 5,5 بالمائة مقارنة بنحو 24,758 ألف اشتراك في نهاية سبتمبر/ الأول 2022. وأشارت البيانات إلى أن أعداد الاشتراكات في خدمات الاتصالات زادت خلال الأشهر التسعة الأولى من العام الماضي، بنسبة 1,3 بالمائة أو ما يوازي 328,78 ألف اشتراك.

#### اتفاقية لبناء مصنع للتيتانيوم في البحرين

وقعت شركة «إدامة» الذراع العقارية لصندوق البحرين السيادي شركة ممتلكات البحرين الفاضة، اتفاقية تاجر لمدة 25 عاماً مع Bahrain Titanium التابعة لشركة Interlink Metals & Chemicals. ووفق بيان صحافي صادر أمس الاثنين، سيتم بمقتضى الاتفاقية تاجر قطعة أرض صناعية بمساحة 50 ألف متر مربع في مدينة عسكر؛ وذلك لبناء مصنع للتيتانيوم متعدد المراحل بقيمة تزيد على 200 مليون دولار. وسيشغل المصنع في مرحلته الأولى أفران الإشعاعات الأيونية (EB) لإنتاج الواح وقوالب التيتانيوم الخالص.

## أزمة «بوينغ» تمتد إلى شركات الطيران والمسافرين

ليوبورك - العربي الجديد

وصلت البداية الكارثية لشركة «بوينغ» لصناعة الطائرات الأميركية في عام 2024، إلى شركات الطيران وركابها، إذ يؤدي تأخر الإنتاج إلى تفاقم النقص في الطائرات ذات العمر الواحد. تعد شركتا «يوناييتد إيرلاينز» و«ساوث ويست إيرلاينز» الأميركيين و«رايان إير هولدينغز» الأيرلندية، من بين الشركات التي تسعى جاهدة للتعامل مع انخفاض عمليات التسليم من «بوينغ»، في وقت تركز فيه شركة صناعة الطائرات على إصلاح مشاكل الجودة

التي كشف عنها حادث الخامس من يناير/ كانون الثاني الماضي على رحلة خطوط الإسكا الجوية، وكذلك اضطراب طائرة من طراز «بوينغ 777» تابعة لخطوط «يوناييتد إيرلاينز» إلى الهبوط اضطرارياً بعد وقت قصير من إقلاعها، في السابع من مارس/ آذار الجاري، من أحد مطارات سان فرانسيسكو في رحلة إلى اليابان، وذلك بعد سقوط أحد إطاراتها في موقف سيارات تابع للمطار. ومع اقتراب موسم السفر الصيفي المزدحم، تقول شركات الطيران إنها تعمل على تقليص الجداول الزمنية، وتبحث عن بدائل لطائرات «737» التي

طلبتها بالفعل، بينما تواجه أيضاً مشكلات تعاني منها الطائرات ضيقة البدن من شركة «إيرباص». وحتى شركة «بوينغ» تبدو غير متأكدة من الموعد الذي ستكون فيه الطائرات جاهزة، إذ يقوم جيش من المفتشين الأميركيين بتفتيش مصانعها، ما يعني أن الشركة لا تستطيع تقديم أي تنبؤات ثابتة بموعد عودة الأمور إلى نصابها. وأكد جون بلويغر الرئيس التنفيذي لشركة «إير ليس كورب»، وكالة بلومبيرغ الأميركية، كل ما تقوله بوينغ: «نحن نعمل بأقصى ما نستطيع.. نأسف على إزعاجك»، كما يقولون أيضاً: «نحن نبذل قصارى جهدنا. بمجرد أن يكون لدينا

يقين، سوف نعملك». بدوره قال ستيفن تاووندا، الذي يرأس شركة «بي أو سي أفييشن» لتأجير الطائرات، إن «هذه ليست مشكلة السنة الجارية فقط»، مضيفاً: «سوف يستغرق الأمر عدة سنوات حتى نتفهم من النهوض مجدداً». وقالت بوينغ في تعليق: «نركز بشكل مباشر على تنفيذ التغييرات لتعزيز الجودة عبر نظام الإنتاج لدينا، وأخذ الوقت اللازم لتسليم طائرات عالية الجودة تلبي جميع المتطلبات التنظيمية»، وأضافت: «نحن نواصل البقاء على اتصال وثيق مع عملائنا بشأن هذه المشكلات وإجراء اتنا لمعالجتها».



