

تراكم الخسائر يقوض أنشطة التأمين التونسية

التعويضات تلتهم سنويا نصف حجم معاملات 22 شركة تأمين

أكد خبراء أن تراكم الخسائر السنوية بسبب ارتفاع التعويضات يدفع شركات قطاع التأمين في تونس للبحث عن مصادر تمويل جديدة تبعتها عن دوامة المشكلات التي تعاني منها في ظل تباطؤ نشاطها نتيجة الظروف الاقتصادية الصعبة للبلاد.

في الرسوم الاختيارية التي تشمل مثلا السرقة والحرائق، وأكدت أن أغلب الشركات لا تسجل أرباحا نتيجة ارتفاع النفقات، في ظل الوضع الراهن خاصة في ما يتعلق بالتعويضات جراء كثرة الحوادث.

وفي محاولة لتحصيل المزيد من العوائد، يسعى قطاع التأمين إلى الاستفادة من نظام التقاعد لأنه يصنف معاشات كافة الأفراد، الذين يتلقون رواتب شهرية بقيمة ألفي دينار للفرد (700 ألف دولار) أو أكثر عند حصولهم على التقاعد.

ويشير حديدان إلى أن هذه النقطة جعلت الكثير من الأفراد يبحثون عن مصادر إضافية كالتأمين على الحياة لضمان ارتفاع معاشاتهم في ما بعد فاقبلوا على هذه الخدمات.

ويبدو أن قرار السلطات المتعلق بالحد من استيراد السيارات منذ بداية العام الماضي كان له تأثير كبير على نشاط التأمينات.



مهرز حديدان

الشركات تحاول تنويع مصادر تمويلها لتغطية التعويضات

ويتبرع بعض وكلاء بيع السيارات وشركات التأمين في تونس القرار الهادف للحد من العجز التجاري المتفاحم ضربة جديدة في سوق كانت تسير عكس تيار الأزمات إلى جانب قطاع السياحة. ويطلب وكلاء السيارات بمراجعة ملف توريد السيارات من خلال تحرير توريدها للضغط على الأسعار، بعد أن دخل سوق بيع السيارات في ركود غير مسبوق جراء عدة عوامل مرتبطة بالوضع الاقتصادي للبلاد.

ويقول حديدان إن تقلص استيراد السيارات مرتبط ببطء النشاط الاقتصادي، وأن تدوير القدرة الشرائية للمواطنين أدى إلى اقتصار المستهلك على الضروريات في عمليات التأمين. وامتنع كثير من التونسيين عن الخيارات الإضافية التي توفرها لهم الشركات من تأمين معدات السيارة وتأمينها ضد السرقة واكتفوا بالمخاطر التي يعرفها "بالمسؤولية المدنية في حالة ارتكاب حادث مرور".

وتدهورت القدرة الشرائية بصفة كبيرة خلال السنوات الأخيرة ففرضت على المواطنين مراجعة بعض سلوكياتهم الحياتية والاستغناء عن بعض الخدمات في أغلب القطاعات نظرا لارتفاع الأسعار ومحدودية الدخل الفردي.

ويعاني القطاع الخاص التونسي، بما فيه شركات التأمين، من مشكلات كثيرة نظرا لعدم وجود رؤية شاملة من السلطات تتقدم من شبح الركود.

وباستثناء إعلان الحكومة في سبتمبر العام الماضي عن عدة استثمارات بين القطاعين العام والخاص، لا يوجد ما يوحي بأن الأمور تسير على ما يرام لتطوير القطاع الخاص بشكل أكبر.



مراجعة الحسابات أمر ضروري

سناء عدوني
صحافية تونسية

تونس - تكشف العديد من المؤشرات عن مدى تآثر شركات قطاع التأمين في تونس من الأزمات الاقتصادية، التي تعيشها البلاد بسبب التباطؤ في إجراء الإصلاحات على أسس مستدامة.

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

وارتفعت تكاليف نشاط الشركات إلى أكثر من الضعف خلال السنوات الأخيرة بسبب عجزها عن التأقلم مع استمرار التسلل الذي ضرب معظم القطاعات التجارية.

وتظهر أحدث البيانات الرسمية أن حجم التعويضات التي قدمتها 22 شركة تأمين تعمل في القطاع خلال النصف الأول من العام الجاري بلغ نحو 635.5 مليون دينار (نحو 224 مليون دولار)، مقابل 209.8 مليون دولار بمقارنة سنوية.

وتستحوذ خدمة تأمين السيارات لوحدها على أكثر من 53 بالمئة من مجموع التعويضات المدفوعة مقابل نحو 7.4 بالمئة لخدمة التأمين عن الحريق.

ويفسر الخبير الاقتصادي معز حديدان في تصريح لـ "العرب" مكن الخسائر لدى شركات التأمين بالقول إن "المؤسسات تسجل خسائر في المؤشرات الفنية لأن حجم التعويضات يمثل 50 بالمئة من معاملاتهما، وهو ما يقوض نشاطها".

ولتفادي المزيد من المشكلات مستقبلا، بدأت شركات التأمين في البحث جيدا عن مصادر تمويل جديدة من أجل الحفاظ على استقرار نشاطها.

وسجلت معاملات قطاع التأمين في تونس نحو 1.33 مليار دينار (470 مليون دولار) خلال النصف الأول من هذا العام، مقابل 430 مليون دولار بمقارنة سنوية.

ويعود هذا النمو إلى تطور رقم معاملات كل من صف التأمين على غير الحياة 7.6 بالمئة و نصف التأمين على الحياة 6.8 بالمئة.

ويؤكد حديدان أن الشركات باتت تعول كثيرا على الاستثمارات البنكية بوضع حجم المخاطر من ضمن التكاليف لتغطية حجم خسائرها.

وتنظم القطاع ترسانة من التشريعات، حيث تعتمد السلطات قانونا شاملا يحدد أنشطة شركات التأمين وسقف استفادتها من القروض المصرفية.

وأوضح أن الشركات تعتمد اليوم إلى جانب أنشطتها المعتادة على تحصيل العوائد من خلال تأمين المحلات ضد الحرائق وضد السرقة.

وكانت مصادر في شركة تأمين أمسي قد قالت في وقت سابق لـ "العرب" إن "شركات التأمين إذا قررت زيادة الرسوم فإنها ستعمل على حصرها في الرسوم الإلزامية مع إقرار تخفيضات

أزمة صناعة السيارات تحرك خيوط اندماج فيات وبيجو سيتروين

محاولات مضيئة للشركات للتأقلم

مع القواعد التنظيمية والتكنولوجيا باهظة التكلفة



سقف مرتفع من الطموحات

ويواجه صناعات السيارات العالميون تباطؤا محتملا في الطلب يتزامن مع أضخم التغيرات التقنية في مئة عام. وأعلنت بيجو أن حجم أعمالها للعام الماضي، بلغ 74 مليار يورو وأنها باعت 3.9 مليون سيارة، بينما بلغ حجم أعمال فيات -كرايسلر 110 مليارات يورو وباعت 4.8 مليون سيارة.

ويبلغ رأس مال المجموعة الفرنسية في بورصة باريس 22.54 مليار يورو، في حين تقدر قيمة فيات -كرايسلر بنحو 28 مليار دولار في بورصة وول ستريت و74.20 مليار يورو في بورصة ميلانو. ويؤكد أستاذ الاستراتيجيات في لوكالة الصحافة الفرنسية أن فيات تبحث منذ فترة عن شركاء في الأسواق الآسيوية حيث حضورها محدود.

وأوضح أن المجموعة العملاقة تسعى إلى تثبيت موقعها في أوروبا بعد تراجع مبيعاتها في الفترة الفاصلة بين عامي 2018 و 2019.

واتبعت بيجو التي تحوز الدولة الفرنسية على 12 بالمئة من أسهمها عبر بنك الاستثمار العام، سياسة في السنوات الأخيرة تقوم على الربحية والفعالية التشغيلية بدلا من التركيز على المبيعات.

ولم تخف بيجو سابقا اهتمامها في تعزيز حضورها في سوق صناعة السيارات على مستوى العالم.

وكان تافاريس قد قال في مارس الماضي، على هامش معرض جنيف للسيارات في وقت كانت الإشاعات بدأت تسري بشأن التباحث مع فيات -كرايسلر، إن مجموعته "منفتحة على أي فرصة قد تظهر".

بعد وفاة ماركيني المفاجئة في يوليو الماضي، وذلك بحسب مصادر مصرفية. وكان مصدر قريب من ملف فيات وبي. إس. أي قد ذكر لوكالة الصحافة الفرنسية في وقت سابق هذا الأسبوع وجود مباحثات كهذه، لافتا في الوقت نفسه إلى وجود خيارات أخرى على طاولة البحث. وبموجب المباحثات الحالية، فإن مدير مجموعة بيجو كارلوس تافاريس سيتولى إدارة المجموعة الجديدة، فيما سيرأس مدير فيات -كرايسلر جون كان مجلس إدارتها.

غير أن المصدر أكد أنه لا وجود لأي ضمانات لوصول المباحثات إلى اتفاق.

بموجب الصفقة، مدير بيجو كارلوس تافاريس سيدير الكيان البالغ 50 مليار دولار، وسيرأس مدير فيات جون ألكان مجلس إدارته

وفتحت أسهم فيات المدرجة في بورصة ميلانو تعاملات أمس على ارتفاع يزيد عن 10 بالمئة بعد أن أنهت جلسة الثلاثاء بزيادة أكثر من 7.5 بالمئة في نيويورك.

وفي المقابل، ارتفع سهم بيجو باكثر من ستة بالمئة ليبلغ أعلى مستوياته في أكثر من 11 عاما.

لكن حتى في حال نجاح اتحاد بيجو وفيات في التغلب على العقبات السياسية والمالية والحكومية، ستظل الشركة الجديدة تواجه تحديات كبيرة.

كشفت إعلان مجموعتي فيات -كرايسلر الإيطالية وبي. أس. أي الفرنسية عن خطط للاندماج في كيان عملاق عن حجم التحديات التي يواجهها المصنعون بسبب الضغط للتأقلم مع القواعد التنظيمية المتعلقة بالحفاظ على البيئة وتوظيف التكنولوجيا باهظة التكلفة في عمليات التصنيع.

باريس - تخوض فيات -كرايسلر وبي. أس. أي الماكسة لبيجو وسيتروين محادثات متقدمة بشأن ارتباط محتمل قد يتمخض عنه كيان عملاق بقيمة خمسين مليار دولار نو وضع مؤهل بشكل أفضل في سوق عالمية تعاني من الركود.

ويأتي التحرك بين المجموعتين الإيطالية والفرنسية بهدف مواجهة حزمة من التحديات التي تعيشها صناعة السيارات على صعيد التكنولوجيا باهظة التكلفة والقواعد التنظيمية.

وقالت المجموعتان في بيانين منفصلين أمس إنهما تجريان مناقشات تهدف إلى إنشاء إحدى أكبر شركات صناعة السيارات في العالم، وذلك بعد أن قال مصدر على دراية بالأمر مساء الثلاثاء إن المحادثات جارية.

ونكرت فيات أنه "عقب التقارير حول احتمال حدوث عملية استراتيجية بيننا وبين مجموعة بيجو، فإننا نؤكد وجود مباحثات تهدف إلى إنشاء مجموعة تكون بين المجموعات الرائدة عالميا في سوق صناعة السيارات.

وأضافت في بيان من بضعة أسطر، أن لا وجود "لشيء آخر للإضافة في الوقت الراهن".

كما أصدرت بيجو من جهتها بيانا مقتضيا، أكدت فيه أن هناك "مباحثات جارية بهدف إنشاء واحدة من أبرز مجموعات صناعة السيارات عالميا".

وأوضحت في بيان من بضعة أسطر، أن لا وجود "لشيء آخر للإضافة في الوقت الراهن".

كما أصدرت بيجو من جهتها بيانا مقتضيا، أكدت فيه أن هناك "مباحثات جارية بهدف إنشاء واحدة من أبرز مجموعات صناعة السيارات عالميا".

وأوضحت في بيان من بضعة أسطر، أن لا وجود "لشيء آخر للإضافة في الوقت الراهن".

كما أصدرت بيجو من جهتها بيانا مقتضيا، أكدت فيه أن هناك "مباحثات جارية بهدف إنشاء واحدة من أبرز مجموعات صناعة السيارات عالميا".

وأوضحت في بيان من بضعة أسطر، أن لا وجود "لشيء آخر للإضافة في الوقت الراهن".

العقوبات تسرع وتيرة إغلاق مصارف دولية لحسابات الإيرانيين

أقدمت دول تخشى أن تطولها العقوبات الأميركية على نفس الخطوة مما يتسبب في عثرات على أنشطة مصارفها المحلية.

وشكل قرار نظام سويفت في نوفمبر الماضي تجميد وصول البعض من المصارف الإيرانية إلى شبكته ضربة كبيرة لإيران حيث ضيقت الخطوة الخناق على النظام المالي للبلاد، التي تعاني من أزمات اقتصادية.

ويترنح الاقتصاد الإيراني على حافة الانهيار بعد موجة احتجاجات في الأشهر الماضية وانتهار العملة المحلية وفقدان السلع الأساسية من الأسواق، في ظل إقرار الحكومة الضمني بفشل مؤسسات الدولة في القيام بدورها.

أرجعوا ذلك إلى زيادة التدقيق بعد العقوبات.

وذكرت سفارة إيران في كوالالمبور أنها تعمل لحل القضية معبرة عن أملها في أن تتمخض المفاوضات عن نتيجة إيجابية من خلال حسن النوايا وتعاون المسؤولين الماليزيين.

وبات الإيرانيون في العاصمة الماليزية يتساءلون كيف سيدفعون رسوم المدارس أو فواتير المستشفيات. وعبر بنك سي. أي. أم. بي في إخطارات مماثلة عن أسفه لإبلاغ الإيرانيين أنه لا مجال لإبقاء العلاقات المصرفية بينهما. ويرجع محللون أن تتوسع هذه المشكلة أكثر في الفترة المقبلة في حال

وأوضح أن "البنوك الغربية لا تشعر بالحساسية إلا بنقل مبالغ كبيرة".

ويرى خبراء أن الخطوة كشفت عن اتساع دائرة العقوبات الأميركية من طابعها الدولي ضد طهران إلى رعاياها في الخارج مما عطل مصالحهم، وهو ما يمثل منعرجا جديدا في مسار العقوبات.

وقال صمدي إنه "سحب أمواله سريعا بعدما حذره بنكه من أنه سيغلق حسابه خلال شهر، غير أنه كان قادرا على الدخول على حسابه على الإنترنت الأحد الماضي".

ولا يزال سبب إقدام البنوك الماليزية على هذه الخطوة مجهولا، لكن بعض الأفراد قالوا إن المسؤولين المصرفيين

كوالالمبور - أكد إيرانيون قيمون خارج بلادهم أن البنوك في ماليزيا قامت بخلق حسابات أفراد وشركات إيرانية، بفعل العقوبات الأميركية التي اتسع تأثيرها على طهران.

وقال إيرانيون ومسؤول بسفارة طهران في ماليزيا لوكالة رويترز إن هناك إغلاقا جماعيا للحسابات في ماليزيا، في الشهور القليلة الماضية.

ويضيف بهرات صمدي، وهو محاضر جامعي من بين عشرة آلاف إيراني مقيمين بماليزيا، أن "البنوك أكثر ملكية من الملك"، مشيرا إلى أنه علم في أغسطس الماضي أن بنك سي. أي. أم. بي سيقفل حسابه الذي فتحه قبل 14 عاما.