

جدل تونسي حول «إهداء» امتياز تشغيل مطار النفيضة لتركيا

الحكومة متهمة بمنح شركة تاف التركية صفقة على المقاس لتخفيف خسائرها



وضع حد للتفول التركي ضروري

1.25 مليار دولار حاليا، وتوسعي أنقرة إلى زيادتها إلى مليار دولار. وتعود أسباب غزو السلع التركية لتونس إلى العام 2004 حين تم إبرام اتفاقية الشراكة والتبادل الحر بين الطرفين. وما يرفع منسوب الشكوك حول الجدوى الاقتصادية من الميثل إلى تركيا هو ضعف مساهمات أنقرة لدعم تونس في مؤتمر الاستثمار نهاية نوفمبر 2016، حيث لم تقدم تركيا سوى 100 مليون دولار كوديعة. ولا تستثمر سوى 26 شركة تركية بين 3455 شركة أجنبية تنشط في تونس، إذ يبلغ حجم أعمالها 400 مليون دينار (138 مليون دولار) وهو مبلغ بسيط للغاية. والهدف الوحيد، الذي استفادت منه تونس من هذه الاتفاقيات، هو امتصاص جزء من البطالة عبر توفيرها قرابة 2.5 ألف فرصة عمل.

وأرجع المقدم ذلك في تصريح لـ «العرب» بأن قرب مطار المنستير المنافس لمطار النفيضة الحمامات أدى لتراجع أعمال شركة تاف التركية لذلك مارست ضغوطا على تونس للحصول على حصة أكبر. وأوضح أن تونس اقترحت على الشركة التركية اقتسام أعمالها على المطارين حتى لا تخسر المزيد من العوائد، ولكن مع ذلك ظلت تاف تريد الاستحواذ على أنشطة المطارين بالكامل. وليس دخول الشركات التركية إلى تونس وحده المتسبب في اتساع مشاكل البلاد من الناحية الاستثمارية، بل إن المبادلات التجارية التي تميل إلى أنقرة سبب إضافي لعدم رغبة التونسيين في التعامل مع تركيا. ووفق البيانات الرسمية، يبلغ حجم المبادلات التجارية بين تونس وتركيا نحو

وذكرت مصادر لـ «العرب» أن هذا القرار تم أخذه بعد عدة مفاوضات مع وزير النقل هشام بن أحمد، بسبب خلافات حول شروط استعمال المطار وصيانتها، من قبل الشركة التركية، التي كلفها تشييده نصف مليار دولار. ويبدو أن شركة تاف تريد استغلال استثناء مطار قرقاج الدولي من اتفاق «السموات المفتوحة»، الذي أبرمته تونس مع الاتحاد الأوروبي لفتح أجهزتها أمام شركات الطيران منخفضة التكلفة، للاستفادة بشكل أو بآخر من مطار النفيضة. ولكن الخبير الاقتصادي منجي المقدم يرى أن هناك تواطؤا من وزارة النقل لإبرام اتفاق يرضي تركيا، خاصة وأن مردود المطار ضعيف بالنسبة للشركة التركية، حيث تراجعت عوائدها إلى نحو 65 بالمئة قياسا بالسنوات السابقة.

التركية مطار النفيضة الدولي لتعويض خسائرها ومصاريها، التي فقدتها قبل 2011 وتحقق الأرباح وطم ترجع المطار للدولة التونسية. وأضاف الجودي أن «الشركة التركية تحقق أرباحا والدولة التونسية بدورها تحقق أرباحا من خلال إنشاء مشروع لم تموله تركيا بعد 2011 ولم تكن تأمل من الربح من المطار ومن الواضح أن أحد الأطراف لم يحترم الاتفاقية». وأشار إلى أن التفويض للشركة التركية سابقا ضرب مصادفة تونس، ومن الواضح أن هناك محاباة وعموضا في أن معا بخصوص هذه الصفقة. وكانت تاف قد التزمت في يونيو الماضي تجاه الحكومة التونسية بإعادة الاستثمار في مطار النفيضة بعد أن هددت وزارة النقل قبل ذلك بسحب امتياز المجموعة التركية.

تساعد الجدل داخل الأوساط النقابية والاقتصادية والشعبية حول الصفقات السرية، التي تبرمها الحكومة مع أنقرة بين الفينة والأخرى لفسح المجال أمام الشركات التركية للاستثمار بالنصيب الأكبر من الاستثمارات، إذ كان آخرها منح الشركة المشغلة لمطار النفيضة الدولي امتيازات تفضيلية لا تستجيب إلى المعايير المتفق عليها.

الاتفاق، وتتبع كل من اتخذ القرار بشكل احادي دون القيام باستشارة واسعة مع نواب الشعب.

ولم يتسن لـ «العرب» الحصول على تعليق فوري حول هذه المسألة من الاتحاد العام التونسي للشغل أو السلطات التونسية. وكانت مجموعة تاف القابضة التركية قد فازت في 2007 بمناقصة بناء المطار، كما منحت السلطات إبان حكم الرئيس الراحل زين العابدين بن علي امتياز تشغيل لمدة أربعة عقود لتؤسس الشركة فرعا لها باسم تاف تونس لإدارة المطار. وبعد أحداث يناير 2011، تبدلت الأوضاع وبدأت الحكومات المتعاقبة، التي يحركها حزب حركة النهضة الإسلامية بالتأثير على المسؤولين من أجل الميثل بشكل «فاحش» لتركيا عبر عقد صفقات زادت من تداعياتها على الاقتصاد المحلي المتعثر.

ويعتقد محللون أن تونس تغامر بالدخول في هذا الطريق، خاصة وأن كثيرين يلقون باللوم على الحكومات المتعاقبة في السنوات التسع الماضية، والتي تكون النهضة طرفا فيها، حين اغرقت البلاد في حالة من الفوضى الاقتصادية.

وأكد الخبير الاقتصادي معز الجودي أن كل طرف يجب أن يتحمل مسؤولياته، مبديا تساؤلات حول مال هذه القضية إذا لم تقدم الحكومة توضيحا وفق أي قانون تم إبرام هذا الاتفاق مع تركيا. وقال في تصريح لـ «العرب»، إنه «من الضروري القيام بتدقيق حول أي طرف أخل بتعهداته لأن الاتفاق أساسا هو عبارة عن آلية تعامل بين بلد وشركات أجنبية لبناء واستغلال منشأة معينة». وأوضح أن تصريح الطوبوي يفسر وجود توجس لدى النقابة العمالية نظرا إلى التقارب الابدولوجي والسياسي بين تركيا وأحد الأطراف السياسية في تونس، في إشارة إلى النهضة. وينص الاتفاق الجديد المبرم بين الطرفين على أن تستغل شركة تاف

رياض بوغزة / سناء عدوني

تونس - أثارت تصريحات نورالدين الطوبوي الأمين العام للاتحاد التونسي للشغل، أكبر النقابات العمالية في البلاد، حول إبرام السلطات صفقة «مشبوهة» مع الشركة التركية المشغلة لمطار النفيضة الدولي، الجدل بشأن الإرتهان لأنقرة. ويواجه التقارب الاقتصادي بين تونس وأنقرة معارضة كبيرة من قبل شريحة واسعة من الأوساط الاقتصادية والشعبية التونسية نظرا إلى التركة الثقيلة، التي خلفتها حكومة الترويكا حين فتحت الباب على مصراعيه أمام الشركات التركية.



نورالدين الطوبوي
الاتفاق تم في سرية
وكأننا أهدينا مطار
النفيضة مجاناً للأتراك

معز الجودي
هناك توجس من
التقارب التركي مع أحد
الأحزاب في تونس

ويتداول ناشطون على الشبكات الاجتماعية منذ السبت الماضي، مقطع فيديو يظهر فيه الطوبوي خلال حوار مع صحفية لأبراس المحلينة الناطقة بالفرنسية قال فيه إنه «تم إبرام اتفاق لتسكين الجانب التركي من تخفيض بنحو 65 بالمئة في امتياز استغلال مطار النفيضة الحمامات الدولي من خلال جدولة ديونه». وتابع في تصريح للموقع الإلكتروني للصحيفة أنه «من خلال الاتفاق الذي تم لالاسف في سرية تامة وكأننا أهدينا مطار النفيضة مجاناً للأتراك». واعتبر الطوبوي أن هذه المسألة خطيرة للغاية، وطالب بفتح تحقيق في هذا الملف للكشف عن ملامسات هذا

أرامكو بين تحدي الإنفاق على الابتكار وضغوط الاكتتاب

الرياض تطوع معاييرها لتجنب مخاطر إدراج أرامكو

وأضافت النشرة أن أرامكو قد تغير سياسة توزيعات الأرباح دون إخطار مسبق لمساهمي الأقلية. وقالت النشرة إن الحكومة ستخضع إلى «فترة حظر نظامية» تمنعها من بيع أي أسهم لسنة أشهر بعد الإدراج، إضافة إلى فترة حظر تعاقدية تستمر 12 شهرا. وقد تآثر عمليات الشركة بأسعار النفط العالية والعرض والطلب على النفط والتطورات الاقتصادية والجيوستراتيجية، التي قد تؤثر على المناخ على الطلب على النفط والغاز وأسعارهما.

الرياض - أعلنت السعودية عن استعدادها الكامل للتعامل الكامل مع المخاطر التي قد تواجه شركة أرامكو النفطية بعد عملية طرحها في البورصة المحلية (تداول). وكررت نشرة طرح أرامكو أن الشركة المملوكة للدولة ستبيع 0.5 بالمئة من أسهمها إلى المستثمرين الأفراد، وأن الحكومة ستخضع لفترة حظر على بيع مزيد من الأسهم لا تقل عن ستة أشهر بعد الطرح العام الأولي. ولخت النشرة من أي تفاصيل عن حجم ما ستدرجه الشركة إجمالاً أو أي التزامات من مستثمرين رئيسيين. وكانت مصادر قد قالت في وقت سابق لوكالة رويترز إن الشركة قد تباع بين واحد واثنين بالمئة في سوق الأسهم السعودية، فيما قد يصبح أكبر إدراج في العالم. وطلقت أرامكو الطلقة الأولى في طرحها الأولي في 3 نوفمبر بعد تأخر دام أشهراً بغية تعزيز أصول الشركة وتحسين الفرصة للإقدام على الخطوة. ويسعى ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان لجمع مليارات الدولارات لتنويع موارد أكبر اقتصاد في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والمعتمد على النفط عن طريق الاستثمار في غير قطاع الطاقة. ومن بين المخاطر التي ذكرتها النشرة الصادرة في ساعة متأخرة السبت الماضي إمكانية مواجهة هجمات إرهابية ودعاوى مكافحة احتكار، فضلا عن حق الرياض في تحديد سقف إنتاج النفط وتكليف أرامكو بمشاريع خارج نشاطها الأساسي.

مدى السنوات الخمس الماضية، زاد إنفاقنا على البحث والتطوير بأكثر من الضعف». وأضاف في تصريح لوكالة الصحافة الفرنسية «لقد فتح ذلك الباب أمام الاستثمار في مراكز البحث العالمية المستوى».

وتقول أرامكو إن علماءها ومهندسيها البالغ عددهم 1300 في 12 مركزاً للبحوث حول العالم، من بكين إلى دبرويت، يساعدها على تقديم براءات اختراع جديدة كل عام. ويوضح المسؤولون أن الاستثمارات الواسعة النطاق ساعدت في ضخ النفط بكلفة ضئيلة مقارنة بمناشئها من تحت الكتلان الرملية والبحار. وبعد سنوات من التاجيل، قررت أرامكو رسمياً الأحد الماضي إدراج جزء من أسهمها في السوق المحلية، بعد وقت قصير من إعلان هيئة السوق المالية السعودية الموافقة على تداول الأسهم. وتعمل السعودية بكل طاقتها على إنجاح الاكتتاب، الذي يعد حجر الزاوية في برنامج الإصلاح الاقتصادي «رؤية 2030» الذي يقوده ولي العهد. ويسعى المسؤولون إلى استقطاب عشرات مليارات الدولارات لتمويل مشاريع ضخمة ضمن هذا البرنامج الطموح.

لكن محللين تساءلوا ما إذا كان الاكتتاب يلعب دوراً بناء بالنسبة إلى أرامكو نفسها، التي ينظر إليها على أنها عماد الاقتصاد والاستقرار الاجتماعي. وقالت نشرة إينرجي انتليجنس مؤخراً إن أرامكو «مثال للإدارة الفائقة والكفاءة وهي الأفضل في الشرق الأوسط. ومن خلال طرح أرامكو للتداول، تخاطر الرياض بتعطيل الصيغة التي أنتجت بثراً مالياً في نهاية المطاف».

يخلقان تقنية مفيدة لأرامكو لكن بعض المشاريع قد تكون أو لا تكون قابلة للتطبيق على الإطلاق من الناحية التجارية». وأضاف «لم تضطر أرامكو أبدا للرد على المستثمرين الذين تهتمهم النتائج الفصلية للشركة، عندما يتم الاكتتاب، سيتغير ذلك».

وأوضحت أنه من السهل تفهم قلق البعض من احتمال وجود ضغوط لتقليص أو تغيير استراتيجيتها حيال البحث والتطوير نتيجة لذلك. واستعرضت أرامكو قدراتها في مجال الابتكار التكنولوجي مؤخرا خلال جولة إعلامية في مقر الشركة في الظهران، حيث بنت مجمعات سكنية ضخمة ومدارس ومراكز تجارية لموظفيها البالغ عددهم 15 ألفا، شبيهة بتلك الواقعة في ضواحي المدن الأميركية الكبرى.

وجلس المهندسون أمام أجهزة الكمبيوتر في مركز قيادة بين شاشات عملاقة تنتج تدفق النفط الخام من حقول النفط، عبر شبكة معقدة من خطوط الأنابيب ومصافي التكرير، إلى ناقلات تصل في جميع أنحاء العالم. وعرض الموظفون ابتكارات عديدة، من تقنية الحفر المعززة للإنتاج إلى الروبوتات والطائرات من دون طيار التي صُنعت باستخدام أدوات التنقيب. وقال أحمد الخويطر، كبير مسؤولي قسم التكنولوجيا في أرامكو، إنه «على

ومن المتوقع أن يؤدي تداول أسهم الشركة في السوق المالية المحلية ثم في بورصة أجنبية، إلى دعوات من قبل الشركات والأفراد لتحقيق أكبر هامش من الأرباح، وإن على حساب النفقات، ومن بينها تلك المرتبطة بالبحوث والتكنولوجيا.

وفي السنوات الأخيرة، زادت أكثر شركات العالم تحقيقاً للأرباح إنفاقها على الابتكار، بعكس العديد من الشركات النفطية الأخرى التي اضطرت إلى تقليص هذا الإنفاق بسبب تراجع أسعار الخام. وبحسب إدارة أرامكو، فإن إنفاق الشركة على البحث والتطوير بلغ 591 مليون دولار العام الماضي، مقابل 507 ملايين دولار قبل عام.

ونسبت وكالة الصحافة الفرنسية الخيرة في الشؤون النفطية السعودية إيلين والد قولها إن «البحث والتطوير



الاستثمار في المستقبل خيار استراتيجي

من بين المشاكل التي تعترض أرامكو إمكانية مواجهة هجمات إرهابية وتقلب الأسواق العالمية والتأمين على المخاطر

ويبدو تأمين أرامكو، الذي لا يغطي جميع المخاطر، عاملاً مهماً قد لا يحتملها في مواجهة الالتزامات الناجمة عن أحداث محتملة، مثل التسربات النفطية الكبيرة والكوارث البيئية. وسوف يبدأ الطرح للمستثمرين من المؤسسات في 17 نوفمبر الحالي وينتهي في الرابع من ديسمبر القادم، في حين سيكون بوسع المستثمرين الأفراد الاكتتاب في الأسهم من 17 نوفمبر إلى 28 منه.