

اتساع قلق الأسر العراقية من اختفاء المواد التموينية

داخلية كثيرة منها إعادة بناء المدن المدمرة من جراء الحرب على تنظيم داعش.

وهناك خشية متزايدة من الأوساط الاقتصادية العراقية استغلال المخربين لحالة الانفلات للهجوم على المصارف والبنك المركزي، ما يعيق من تأثير الأزمة.

خسائر العراق منذ بداية الاحتجاجات في أكتوبر الماضي بلغت 6 مليارات دولار، وهي مرشحة للارتفاع أكثر مع استمرار الفوضى

ودمرت الحرب على داعش مساحات شاسعة من البلاد، ولا يزال هناك أكثر من مليوني نازح لم يتمكنوا من العودة إلى ديارهم حتى الآن، إضافة إلى ملايين الشباب الذين يعانون من البطالة، ويعيش أكثر من 30 بالمئة من سكان العراق في فقر مدقع، وتتضاعف تلك النسبة في المناطق التي تم تحريرها من قبضة تنظيم داعش. ويرى محللون أن الحكومة إلى لم تتمكن من إنعاش الاقتصاد بطريقة مستدامة فإن حالة الاستياء بين الشباب قد تعيدهم إلى الانضمام إلى فصائل المتشددین التي لا يزال بعضها ناشطاً في أنحاء البلاد. وحتى لو تراجعت المخاوف الأمنية، فإن الحكومة لا يزال أمامها مهام صعبة وشاقة للغاية، في ظل استمرار استشراف الفساد البيروقراطية في مفاصل الدولة.

وسبق إغلاق مداخل الميناء من 29 أكتوبر إلى 9 نوفمبر الحالي مع استئناف وجيز للعمليات بين السابع والتاسع من نوفمبر. وميناء أم القصر منفذ حيوي للعراق، وهو يتعاقد مع شركات عالمية وخليجية بمختلف السلع، وقد تسبب إغلاقه في إرباك حركة سفن ورسوياً وتفريغها في التوقيت المحدد للشحن إلى مناطق الاستهلاك، مما يشكل خطراً على جودتها.

ويستقبل ميناء أم قصر، وهو الميناء الرئيسي للعراق على الخليج، شحنات الحبوب والزيوت النباتية والسكر لبلد يعتمد بدرجة كبيرة على واردات الغذاء. وقال المتحدث حكومي في وقت سابق، إن حصار المحتجين كبد البلاد أكثر من 6 مليارات دولار في الأسبوع الأول لإغلاق الميناء فقط.

وتشهد البلاد فوضى عارمة منذ مطلع أكتوبر الماضي، وهي الأضخم منذ الغزو الأميركي للعراق في عام 2003 والإطاحة بالرئيس الراحل صدام حسين.

وحذر خبراء اقتصاد من مخاطر استمرار المتظاهرين بإغلاق الميناء لما له من انعكاسات سلبية على الواقع التجاري واستقرار أسعار السلع الأساسية.

ويعتمد الاقتصاد العراقي على النفط بشكل أساسي، حيث تشكل صادرات العراق من النفط حوالي 95 بالمئة من إيرادات الموازنة العامة للدولة، وبالتالي يناظر العراق كثيراً بقلبات أسعار النفط العالمية. ويواجه العراق، ثاني أكبر مصدر للنفط في منظمة أوبك، بالإضافة إلى التذبذب في أسعار النفط، تحديات

البصرة (العراق) - اتسعت مخاوف الأسر العراقية من اختفاء المواد التموينية من الأسواق، في ظل استمرار الاضطرابات التي تعيشها البلاد منذ أسابيع. وقال مصدران بميناء أم قصر العراقي، الإثنين، إن نشاط البوابة التجارية المطلة على الخليج العربي تراجع إلى النصف بعد أن سد المحتجون مدخل الميناء القريب من البصرة ومنعوا الموظفين والشاحنات من دخوله.

وأكّد المصدران لوكالة رويترز أنه في حالة استمرار الحصار فإن العمليات ستوقف كلياً، ما سيكبد البلاد خسائر أكبر من تلك، التي تم الإعلان عنها في وقت سابق.

وطيلة الفترة الماضية، سارع الكثير من العراقيين وخاصة في مناطق جنوب البلاد إلى تخزين المؤن خشية فقدانها من الأسواق.

وتؤكد مصادر وتجار ومعاملون في الأسواق أن المحلات التجارية شهدت إقبالا كثيفا من المواطنين مع اتساع رقعة الاحتجاجات المناهضة للحكومة الاتحادية في بغداد.

ونهاية الشهر الماضي، سمحت السلطات بدخول شاحنات تجارية إلى محافظات واسط والبصرة وميسان وذي قار والمثنى وبابل والديوانية، رغم فرض حظر التجوال في تلك المناطق.

ويجمع محللون على أن التهديدات الأمنية لا تزال تطارد فرص إنعاش الاقتصاد المنهار، رغم إمكاناته الكبيرة والخطط المتفائلة، التي وضعتها الحكومة لإعادة الإعمار والخروج من دوامة الأزمات على مدى عقود من الحروب التي دمرت مرافق الحياة.

مساع تونسية مرتبكة لإنقاذ قطاع النقل الغارق في الديون

بطء الإصلاحات يكشف فشل الحكومة في معالجة أزمة القطاع من جذورها



تقادم أسطول النقل

“الشركة تعاني من مشكلة كثرة الموظفين الذين كان عددهم يقدر بنحو 7 آلاف عام 2010 ليصل إلى نحو 8200 في عام 2012“. ويوجه مختصون في الشأن الاقتصادي أصابع الاتهام نحو حكومة الترويك في مسؤوليتها عن الانتدابات العشوائية وإغراق المؤسسات الحكومية

بعدد كبير من الموظفين لا ينسجم مع طاقة استيعابها المالية. ويغذي عدد الموظفين حدة ارتباك التوازنات المالية بفعل ارتفاع عدد الموظفين والعمال مقارنة بحاجة أغلب المؤسسات دون مردود وإنتاجية. وتطرق بلعيد إلى هذه المسألة بقوله إن “معظم الموظفين الذين تم انتدابهم بين عامي 2010 و2012، والمقرر عددهم بنحو 1200 موظف احتلوا خططا عليا، في حين أن الشركة كانت تحتاج إلى تقنيين و عملة ميدانيين و عدد المتدربين كان قليلا بتشغيل شركتي نقل جهويتين“.

316 مليون دولار حجم خسائر شركات النقل العام المتوقعة بنهاية العام الحالي، وفق التقديرات

ودعا المسؤول إلى إعادة هيكلة الشركة عبر القيام بتسريح 800 عامل وتحسين مستوى الخدمات من خلال دعم الأسطول بنحو 300 حافلة جديدة وتشريك القطاع الخاص في صيانة البترو والتعجيل بتشغيل الشبكة الحديدية السريعة. وتعرقل البيروقراطية الإدارية في تونس أغلب القطاعات المتصلة بحياة التونسيين، ويعد قطاع النقل أحد أهم هذه المجالات التي تشهد ترددا كبيرا في أسطوله ومروده وخدماته. ويؤكد خبراء اقتصاد أن الدولة لا تزال تهيمن على كافة القطاعات، حيث يبلغ عدد الشركات المملوكة لها 216 شركة، وهذا الأمر سبب لها مشكلة كبيرة أدت إلى عجزها عن توفير الأموال لإدارتها على النحو الأمثل. ووفق المعطيات الرسمية، تعمل 104 مؤسسات ومنشآت في قرابة 21 قطاعا اقتصاديا، أغلبها متواجدة في ميادين الطاقة والصناعة والصحة والخدمات. وتقدر الخسائر المالية السنوية للمؤسسات المملوكة للدولة نظرا لتعطل النوتو بنحو 1.7 مليار دولار. ومنذ 2011، يحتدم الجدل في تونس حول وضعية هذه المؤسسات التي ما انفكت تسجل خسائر مالية بعد أن كانت تحقق أرباحا، وتساهم في تمويل موازنة الدولة. وتصف الأوساط الشعبية البرنامج الإصلاحية للحكومة بـ“العشوائي“ لأنه تآثر بالتجزأيات السياسية التي سترزح حثتها مع اقتراب مناقشة مشروع الموازنة المقبلة بعد التصويت على الحكومة الجديدة.

تصاعدت وتيرة التحذيرات من انهيار شركات النقل التونسية، التي تراكت خسائرها على مدى سنوات، مما ينذر باندثارها نظرا لعجز الحكومات المتعاقبة عن إنقاذها جزاء استحالة حصولها على تمويل يمكنها من الخالص من تبعات ديونها، في وقت تمر فيه معظم شركات القطاع العام بأزمة خانقة.

سنا عذونبي

صحافية تونسية



تونس - اتسعت دائرة المخاوف داخل الأوساط الاقتصادية التونسية من عدم قدرة شركة النقل الحكومية على مواجهة أزمتها بسبب خسائرها المتلاحقة لاسيما في ظل إفلاس شركة فوسفات شركات القطاع العام الأخرى.

وتعاني شركات حكومية كبرى مثل الشركة التونسية للكهرباء والغاز (ستاغ) والشركة التونسية لاستغلال وتوزيع المياه (صوناد) وشركة فوسفات قفصة وغيرها من مشاكل مماثلة.

ويقول الخبير الاقتصادي منجي المقدم في تصريحات لـ“العرب“ إن “إصلاح مشكلة النقل العام لم يعد يحتل التاجيل لأنه قطاع حيوي له دور اجتماعي يضاهي إلى دوره الاقتصادي“.

وأضاف أن “كل الشركات تعيش أزمة من نفس النوع تهدد استدامتها مما يعناها من مساعدة بعضها كآزمة الصناديق الاجتماعية وشركات عمومية أخرى“.

ويشير إلى أن معالجة تردي الأسطول البري والجوي والبحري تحتاج إلى ميزانية ضخمة لا تقدر السلطات على توفيرها في ظل وضعها الاقتصادي الحالي.

وخلال أبعث النقابات رفضا قاطعا لإقدام الحكومة على خطوة خصخصة الشركات لأسباب تتعلق بتحويل قيادة الخدمات الرئيسية الموجهة للمواطنين إلى القطاع الخاص.

وفي محاولة لامتصاص غضب المعارضين للفكرة، أكد توفيق الراجحي مستشار الشاهد في كثير من المرات أنه لا نية لخصخصة الشركات الحكومية الكبرى الناشطة في قطاعات استراتيجية، على غرار الكهرباء والمياه.

وكشفت الحكومة في 2017 عن استراتيجية إصلاح وضعية الشركات المتعثرة بطريقة تشاكرية مع الأطراف الاجتماعية وعلى رأسها الاتحاد العام التونسي للشغل والاتحاد التونسي للصناعة والتجارة والأحزاب السياسية. وقالت حينها إنها تخطط لبيع 15 مؤسسة ومنشأة بحلول عام 2020 كمرحلة أولى، لكن لا شيء تم منذ ذلك التاريخ.

ويشكل ارتفاع عدد الموظفين حجر عثرة نحو الإصلاح، وهو ما يشير إليه المدير السابق لشركة النقل بقوله إن

تونس - اتسعت دائرة المخاوف داخل الأوساط الاقتصادية التونسية من عدم قدرة شركة النقل الحكومية على مواجهة أزمتها بسبب خسائرها المتلاحقة لاسيما في ظل إفلاس شركة فوسفات شركات القطاع العام الأخرى.

وتعاني شركات حكومية كبرى مثل الشركة التونسية للكهرباء والغاز (ستاغ) والشركة التونسية لاستغلال وتوزيع المياه (صوناد) وشركة فوسفات قفصة وغيرها من مشاكل مماثلة.

ويقول الخبير الاقتصادي منجي المقدم في تصريحات لـ“العرب“ إن “إصلاح مشكلة النقل العام لم يعد يحتل التاجيل لأنه قطاع حيوي له دور اجتماعي يضاهي إلى دوره الاقتصادي“.

وأضاف أن “كل الشركات تعيش أزمة من نفس النوع تهدد استدامتها مما يعناها من مساعدة بعضها كآزمة الصناديق الاجتماعية وشركات عمومية أخرى“.

ويشير إلى أن معالجة تردي الأسطول البري والجوي والبحري تحتاج إلى ميزانية ضخمة لا تقدر السلطات على توفيرها في ظل وضعها الاقتصادي الحالي.

وخلال أبعث النقابات رفضا قاطعا لإقدام الحكومة على خطوة خصخصة الشركات لأسباب تتعلق بتحويل قيادة الخدمات الرئيسية الموجهة للمواطنين إلى القطاع الخاص.

وفي محاولة لامتصاص غضب المعارضين للفكرة، أكد توفيق الراجحي مستشار الشاهد في كثير من المرات أنه لا نية لخصخصة الشركات الحكومية الكبرى الناشطة في قطاعات استراتيجية، على غرار الكهرباء والمياه.

وكشفت الحكومة في 2017 عن استراتيجية إصلاح وضعية الشركات المتعثرة بطريقة تشاكرية مع الأطراف الاجتماعية وعلى رأسها الاتحاد العام التونسي للشغل والاتحاد التونسي للصناعة والتجارة والأحزاب السياسية. وقالت حينها إنها تخطط لبيع 15 مؤسسة ومنشأة بحلول عام 2020 كمرحلة أولى، لكن لا شيء تم منذ ذلك التاريخ.

ويشكل ارتفاع عدد الموظفين حجر عثرة نحو الإصلاح، وهو ما يشير إليه المدير السابق لشركة النقل بقوله إن

سامسونغ تجازف بفقدان موقعها بسوق الهواتف الذكية

السيطرة على الجودة وإضعاف خبرتها التصنيعية بفعل الاستعانة بمصادر خارجية، بل وربما تساعد المنافسين عبر إعطاء المتعادين الحجم الإضافي، الذي يحتاجونه لمزيد من الخفض في التكاليف.

وسامسونغ عرضة لمشكلة جودة أخرى. فقد لغت طرازها الرائد غالاكسي نوت 7 في العام 2016 بعد تقارير بأن الهواتف باهظة التكلفة تشتعل بها النيران.

كما أراجأت الشركة الكورية العملاقة إطلاق هاتفها القابل للطي هذا العام بعد اكتشاف عيوب بالشاشة.

ولكن في ظل ضلالة هوامش أرباح الهواتف الذكية رخيصة الثمن، يقول أشخاص مطلعون على استراتيجيات سامسونغ إنه ليس أمامها خيار سوى السير على نهج منافسها.

وأكدوا أن لجوء سامسونغ إلى مصنعي التصميم الأصلي سيساعدها على خفض تكاليف الإنتاج بشكل أكبر مما هو عليه اليوم.

وقال مصدر مطلع على عمليات سامسونغ بالصين لرويترز “هذه استراتيجية حتمية أكثر من كونها استراتيجية جيدة“.

وقالت سامسونغ في بيان نشرته على موقعها الإلكتروني إنها تنتج خطوطا محدودة من الهواتف الذكية خارج مصانعها لتوسيع محافظتها الحالية ومن أجل “ضمان إدارة فعالة في السوق“.

ولكنها رفضت في المقابل الإفصاح عن عدد هواتف سامسونغ، التي تنتج عبر مصنعي التصميم الأصلي وقالت إن الكميات المزمعة للمستقبل لم تتحدد بعد.

وقدمت شركة سامسونغ إغراءات كبيرة لمستخدمي هواتف آيفون، التي تنتجها منافستها آبل للتحويل إلى استخدام هواتفها مع إعلانها عن فتح باب الحجزات المسبقة لشراء هاتفها الجديد غالاكسي نوت 10 قبل أسبوع من تاريخ حدث الإعلان عن الهاتف في 7 أغسطس الماضي.

التجارية، مثل هواوي وشاومي وأوبو وهي شركات صينية معروفة، مما يعطيهم وفورات حجم تسمح لهم بإبقاء التكلفة منخفضة.

ويشير محللون في قطاع صناعة الهواتف الذكية إلى أنه يمكن للمتعادين البارعين تطوير وإنتاج هواتف جديدة رخيصة الثمن بشكل سريع، الأمر الذي يعزز طموحات الشركات.

ويقول منتقدون لاستراتيجية سامسونغ إنها تعرض نفسها لخطر فقد

لها، للسيطرة على حصة أكبر من سوق عالمية تتجاوز قيمتها حوالي 400 مليار دولار.

وقال مصدر مطلع على خطط الشركة الكورية الجنوبية لوكالة رويترز الإثنين إن “الاستعانة بالصين في إسناد تصنيع خمس إنتاج شركة سامسونغ من الهواتف الذكية العام المقبل قد يساعد الشركة على مجاراة منافسين يقدمون منتجاتهم بتكلفة أقل مثل هواوي وشاومي، لكنها استراتيجية محفوفة بالمخاطر“.

وتنقل سامسونغ إلكترونيكس، التي أغلقت آخر مصانعها الصينية الخاصة بها للهواتف الذكية في أكتوبر الماضي، بهدوء إنتاج بعض طرز الهاتف غالاكسي أي إلى متعادين غير معروفين خارج الصين مثل شركة وينغ تك.

وفي العادة لا تجهز سامسونغ بالكميات، التي من المقرر نقل إنتاجها، لكن المصادر تؤكد أن الشركة تعزّم شحن حوالي 60 مليون هاتف صيني الصنع عبر ما يعرفون بمصنعي التصميم الأصلي في العام المقبل من إجمالي حوالي 300 مليون جهاز من الهواتف الذكية.

وتصنع شركة وينغ تك ومصنعي تصميم أصلي آخرون الهواتف لصالح العديد من العلامات



سامسونغ تعزّم شحن 60 مليون هاتف ذكي عبر مصنع وينغ تك الصيني في 2020 من إجمالي نحو 300 مليون جهاز