

الأزمة المالية في تونس تلقي بظلال قاتمة على النقل العام

بطء الإصلاحات وارتفاع حجم الدين يندران بتحديات غير مسبوقة



دفع ثمن ارتباك السياسات

ورغم ما يتم الإعلان عنه من إصلاحات سنوية إلا أن مردود قطاع النقل العام يعرف تراجعاً من سنة إلى أخرى وهو ما يبين غياب نية حقيقية للإصلاح ومعالجة المشكلات العالقة والمتواصلة.



حسين الديماسي

لا توجد أموال مرصودة لتجديد التجهيزات والوسائل

وتم في سنة 2020 تخصيص اعتمادات دفع في حدود 203 ملايين دينار تهم مواصلة إنجاز القسط الأول من الشبكة الحديدية السريعة ومشروع الشركة الوطنية للسكك الحديدية وشركة النقل.

بسبب أسعار النقل العام التي بقيت جامدة في نفس المستوى وتزايدت نفقات المؤسسات الراجع بالأساس إلى كلفة قطع الغيار وارتفاع أسعار المحروقات.

وأشار الديماسي إلى أن "زيادة أجور الأعوان والإطارات أثقلت كاهل المؤسسات والدولة، فضلاً عن غياب توازنات تقضي بتجديد التجهيزات والوسائل".

وتعاني جل المؤسسات العامة من خراب متواصل خصوصاً قطاع النقل العام بسبب تقشي ظاهرة الفساد التي نخرت هيكل الدولة، فضلاً عن ارتفاع الإضرابات والاحتجاجات سواء التي ينفذها المسافرون المحتجون على تردّي مستوى الخدمات، أو اعتصامات الأعوان بخصوص تحسين ظروف عملهم وحاجياتهم.

الترويكات التي حكمت البلاد عام 2012 بقيادة حركة النهضة 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. وإلى غياب الإرادة الحقيقية في الإصلاح والنهوض بالطعام الحيوي الذي يلعب دوراً كبيراً في إنعاش الدورة الاقتصادية. ووصف الخبير الاقتصادي ووزير المالية الأسبق حسين الديماسي وضع شركة نقل تونس الكبرى (العاصمة وضواحيها) بـ"الحرج للغاية".

وأضاف في تصريح لـ"العرب" أن النقل يشكو من عجز منذ سنوات

الاقتصادية التي أربكت حسابات البلاد بفعل ارتفاع المصاريف والمطالب ومحدودية الموارد والمداخل داخل نظام اقتصادي تسيطر الدولة على أغلب مقوماته.

وأضاف "المشكلة في الإدارة لا تجد الموارد اللازمة ونسبة الديون تتجاوز المليار دينار نتيجة لتراكمات كبيرة عمقت مشكلات المؤسسة مع المزدوجين بقطع الغيار داخلياً وخارجياً وصعوبة تسديد تلك الديون".

وأشار محمد الشملي إلى أن أسطول النقل التونسي متقادم لأكثر من 10 سنوات، ورغم اقتناء 200 حافلة سنوات لا تزال الوضعية صعبة.

وأضاف "المشكلة في الجانب المادي بالأساس حيث أن الحلول مادية بحتة ولا بد من ضخ أموال إضافية واستثنائية لتجاوز الأزمة ومشروع الإصلاح موجودة والتوجهات أيضاً".

وارتفعت سابقاً أصوات تدعو إلى خصخصة البعض من شركات القطاع العام المتعثرة من بينها البنوك، التي باتت تثقل كاهل الدولة، غير أنها اصطدمت بمواجهة حادة مع الاتحاد العام التونسي للشغل، أكبر منظمة نقابية بالبلاد.

وكتشفت الحكومة في 2017 عن استراتيجية إصلاح وضعية الشركات المتعثرة بطريقة تشاركية 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، حيث تعاني الشركة 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

أرخت الأزمة المالية في تونس بظلال قاتمة على جميع الخدمات العامة بفعل محدودية مصادر التمويل في ظل ركود الإنتاج نتيجة الاعتصامات وتقشي وباء كورونا، ما عمق تدهور أسطول النقل العام الذي يعاني أصلاً من ارتفاع كبير في حجم الدين.

أساساً من ثلاثة ميادين رئيسية وهي النقل البري والنقل البحري والنقل الجوي.

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

ويواجه قطاع النقل العام تحديات كبيرة من بينها مشكلات النقل المهيكلي المدرسي والجامعي وطرق توزيع الأسطول بين الجهات، فضلاً عن غلاء أسعار تذاكر النقل الجوي، وحالة شبكات السكك الحديدية وضعف شبكة النقل بالمناطق الداخلية.

وأكد مدير الإعلام والاتصال بشركة نقل تونس، محمد الشملي لـ"العرب" أن قطاع النقل يعاني من مشكلات عديدة ووضعية المؤسسة صعبة وتعاني من مشكلات مادية بين اقتناء المستلزمات الضرورية وتوفير أجور الأعوان والإطارات (يتجاوز عددهم 7 آلاف موظف وإطار)، فضلاً عن ارتفاع حجم ديون الشركة طيلة السنوات الماضية.

ويحاصر خطر الإفلاس أغلب الشركات الحكومية التونسية، التي كانت تفرّض قطاع النقل طيلة السنوات الأخيرة الماضية، وهو ما أدى إلى ارتفاع حجم ديونها أكثر وضرب توازناتها. ويبرهن عجز الموازنات المتعاقبة بعد أحداث 2011 على جسامته التحديات

بعد أحداث 2011 على جسامته التحديات

قفزة الإصابات بالوباء تعيد الأردن إلى ورطة الإغلاق

عمان - قررت السلطات الأردنية تعليق الدراسة في المدارس لمدة أسبوعين اعتباراً من الخميس وإغلاق دور العبادة والمطاعم والأسواق الشعبية في تجديد للقيود بعد أن شهدت الأيام القليلة الماضية قفزة قياسية في حالات الإصابة بفيروس كورونا.

وقال أجد العضايلة المتحدث باسم الحكومة إن القرار اتخذ بعد اجتماع لمجلس الوزراء جاء فيما تسعى الحكومة جاهدة لمنع انتشار الوباء إلى مستويات تصعب السيطرة عليها. وأضاف العضايلة "نعيش ظرفاً استثنائياً".

ويرى خبراء أن العودة للإغلاق تمثل ورطة للاقتصاد الأردني الذي يعاني متاعب كبيرة تتعلق بشح الموارد والإمكانات في بلد يعتمد بصفة كبيرة على المساعدات الدولية.

وقال وزير الصحة سعد جابر إن الحكومة تسعى إلى تفادي إجراءات الإغلاق الشامل الصارمة التي فرضت في الربيع وأدت للسيطرة على انتشار الفيروس وتسجيل عدد يومي منخفض من الإصابات بين سكان المملكة البالغ عددهم عشرة ملايين نسمة.

وأضاف في تصريحات نقلها التلفزيون "نأمل من الإجراءات المشددة رغم قساوتها أن تقلل عدد الإصابات" وأن تمنع تقنياً كبراً يؤدي إلى إغلاق شأن تكون له تبعات كارثية.

وكانت القيود قد رفعت في يونيو وعاد مليوناً طالب إلى المدارس واستؤنفت الرحلات الجوية الدولية هذا الشهر، وقفز عدد حالات الإصابة بالفيروس منذ الجمعة إلى نزوة جديدة تتجاوز 200 حالة يومياً.

وأعلنت الحكومة تسجيل 252 إصابة جديدة الأحد في أعلى حصيلة يومية منذ ظهور الفيروس في مارس.

البحرين تتكفل بسداد فواتير الكهرباء والماء لمواطنيها لمدة ثلاثة أشهر

الحكومة تجدد تأكيدها على تغليب الجانب الاجتماعي على الجانب الاقتصادي

وأشار إلى أنه يتم العمل على تخفيض المصاريف التشغيلية والترشيد في الصرف بالحد الذي يخفف التأثير على الاقتصاد بشكل عام.

وشدد النائب على أن الاقتصاد الداخلي والعالمي معرض لهزات وأزمات لا محالة من جراء أزمة كورونا، وأن تبعات الأزمة مهمة حتى الآن، وأنه من الصعب التكهّن بالنتائج بشكل كلي.

ويشير أن كل دولة لها طرقها ومعاييرها المختلفة في التعامل مع الأزمة، وكذلك الفوارق في قوة تحملها، وقوة القطاعات في الدول مع عامل الوقت.

وأشار إلى أنه يتم العمل على تخفيض المصاريف التشغيلية والترشيد في الصرف بالحد الذي يخفف التأثير على الاقتصاد بشكل عام.

وشدد النائب على أن الاقتصاد الداخلي والعالمي معرض لهزات وأزمات لا محالة من جراء أزمة كورونا، وأن تبعات الأزمة مهمة حتى الآن، وأنه من الصعب التكهّن بالنتائج بشكل كلي.

ويشير أن كل دولة لها طرقها ومعاييرها المختلفة في التعامل مع الأزمة، وكذلك الفوارق في قوة تحملها، وقوة القطاعات في الدول مع عامل الوقت.

وتأتي هذه الخطوات في إطار التخفيف من تداعيات مرض فيروس كورونا على المواطنين والاقتصاد البحرين.

وكانت الحكومة قد تكفلت سابقاً بدفع فواتير جميع المشتركين من مواطنين ومقيمين من أبريل إلى يونيو، والمواطنين فقط خلال ثلاثة شهور حتى سبتمبر الجاري.

وأعلنت البحرين عبر هذه الخطوة عن حزمة مالية واقتصادية بقيمة 4.3 مليار دينار (نحو 11.4 مليار دولار) لتخفيف التبعات الاقتصادية لانتشار مرض فيروس كورونا في المملكة.

وقالت وكالة أنباء البحرين الرسمية (بنا) "إن الحكومة قررت التكفل بفواتير الكهرباء والماء ورسوم البلديات لكافة المشتركين المواطنين في مسكنهم الأول لمدة ثلاثة أشهر ابتداء من أكتوبر 2020، وبما لا يتجاوز فواتير الفترة نفسها من العام الماضي".

وتابعت أن مجلس الوزراء وجّه "مصرف البحرين المركزي لحث جميع المصارف بتأجيل مدفوعات القروض للمواطنين المتضررين من جائحة كورونا حتى نهاية العام الجاري، بما لا يؤثر على سيولة المصارف وملاعها المالية".

عززت البحرين استراتيجيتها القائمة على تغليب الجانب الاجتماعي رغم الصعوبات الاقتصادية الكبيرة وذلك بإعلانها عن سداد فواتير الكهرباء والماء للمواطنين لمدة ثلاثة أشهر.

والمناصحة - أكدت البحرين مجدداً حرصها على الجانب الاجتماعي رغم جسامته التحديات الاقتصادية بإقرارها دفع فواتير استهلاك الكهرباء والماء نيابة عن المواطنين لتخفيف آثار الوباء الذي أثر على مختلف الطبقات الاجتماعية.

وقرر مجلس الوزراء البحريني الإثنين التكفل بسداد فواتير الكهرباء والماء للمواطنين لمدة ثلاثة أشهر ابتداء من أكتوبر المقبل، وحث البنوك على تأجيل مدفوعات القروض حتى نهاية العام للمتضررين من فيروس كورونا الجديد.



تخفيف آثار الوباء على المواطنين