

موديز تشعل الخطوط الحمراء للاقتصاد التونسي

تدهور التصنيف السيادي يعقد الحصول على القروض من السوق المالية الدولية



أصوات التونسيين ضد استهتار الحكومات

ورجّح تقرير للبنك الدولي نشر بتاريخ 22 ديسمبر 2020 تراجع النمو في تونس وارتفاع الدين العام من 72.2 في المئة من إجمالي الناتج المحلي سنة 2019 إلى الذروة بنسبة 86.6 في المئة من إجمالي الناتج المحلي سنة 2020، وهو "مستوى أعلى بكثير من المعيار القياسي لعبء الدين البالغ 70 في المئة من إجمالي الناتج المحلي" وفق البنك الدولي.

وأشارت بيانات نشرها البنك الدولي إلى تسجيل تونس انكماشاً إجمالياً للناتج المحلي بنسبة 21 في المئة في الربع الثاني من سنة 2020 مقارنة بالفترة نفسها من سنة 2019.

وأعلن معهد الإحصاء الحكومي في تونس الأسبوع الماضي تسجيل الاقتصاد انكماشاً قياسياً في الناتج المحلي المجل لعام 2020 بلغت نسبته 8.8 في المئة، مع تفاقم واضح في نسب البطالة المدفوعة بازمة وباء كورونا.

وأفاد المعهد بتقلص نسب النمو في كل القطاعات النشيطة، ما عدا القطاع الزراعي الذي نما بنسبة 4.4 في المئة.

ولاققتصاد التونسي زيادة الضبابية على مستوى قدرة الحكومة على النفاذ إلى مصادر التمويل الخارجية والإبقاء على موقع لها في صورة الخروج إلى الأسواق المالية الدولية بشروط ميسرة للتمكين من الحصول على موارد مالية ملائمة لحاجات الدولة من السيولة.

ويعكس الفارق "ب" 3 درجات في التقييم السيادي توقع تعثر إصلاح القطاع العام والعوائق المتصلة بتنافسية القطاع الخارجي فضلاً عن دقة الأوضاع سياسياً واجتماعياً مما يؤثر على مناخ الأعمال.

وتم التأكيد في البيان على أن التقييم تراجع في ما يتعلق بالعملية الأجنبية بدرجتين مقارنة بالعملية المحلية وذلك بسبب تواصل اختلال توازنات القطاع الخارجي لاسيما في ما يهيم التدفقات النقدية لاسيما في ما يتسبب في تعرض المؤسسات لمخاطر الصرف والتحويل.

ولا يعدد التصنيف الجديد لتونس مفاجئاً حيث أظهرت الأرقام والإحصائيات تراجعاً واضحاً للاقتصاد التونسي.

ولم يخف شكندالي مساهمة تداعيات الوضع السياسي في تازم الوضع الاقتصادي، وقال "الحكومة التونسية فيها احتقان كبير والإصلاح يتطلب توافقاً والثقة منعدمة، ولا بد من توفير مناخ أعمال مناسب".

واستطرد "منذ 2011 طبقنا سياسات اقتصادية خنقت الاقتصاد، والزيادات المتكررة على الاستثمار وتراجع قيمة الدينار التونسي وضغط الجباية الذي وصل إلى نسبة 25 في المئة، اليوم وصلنا إلى حالة من الانسداد ولا بد من عودة الاستثمار الخاص".

وفي ما يتعلق بالإفاق السلبية فإن المسألة تعود إلى المخاطر المحتملة في علاقة بزيادة التخفيض في التقييم بحكم احتمال تأخر المفاوضات من جديد على مستوى برنامج تمويل صندوق النقد الدولي للميزانية العامة، وهو هدف أساسي وضعت الحكومة لتعبئة موارد مالية كافية للسنة الحالية.

وأبرزت "موديز" أن من شأن التأخر في وضع برنامج تمويل الصندوق

17 في المئة والفقر إلى 20 في المئة". وفضلاً عن تراكمات الحكومات الأخيرة التي لم تنجح في احتواء الأزمات، لم تنجح الحكومات المتعاقبة في إحداث تحولات هيكلية وسياسات اقتصادية وقطاعية جديدة وإنجاز الإصلاحات المطلوبة.

وأشار إلى أنه "عندما يتم تصنيف تونس في هذا المستوى، فهذا يعني ارتفاع المخاطر ونتيجته المباشرة هي ارتفاع كلفة الدين والاستثمارات المباشرة، والمؤسسات التونسية ستقتني حاجياتها بصعوبة من الخارج، علاوة على انعكاسات على المالية العمومية ومعيشة التونسيين".

ومن جهته قال وزير الاقتصاد السابق والخبير في الشؤون الاقتصادية حكيم بن حمودة إن هذا التقييم "غير مفاجئ".

واعتبر بن حمودة في تصريح لوسائل إعلام محلية أن "التقييم تجاوز الحدود المتوقعة"، مشيراً إلى أن "هذا التقرير هو نتيجة للخوف الكبير المؤسسة التقييم من الوضع الاقتصادي لتونس، إضافة إلى غياب اتفاق مع صندوق النقد الدولي".

ويرجع التقييم وفق الوكالة سواء بالنسبة إلى التصنيف السيادي للبلاد أو تصنيف سندات ديون البنك المركزي بالعملية الأجنبية المضمونة وغير المضمونة من الصنف الأول من "ب" إلى "ب 3" مع آفاق سلبية إلى دعم القطاع الخارجي الذي بقي متماسكاً طيلة الجائحة الصحية وحتى الآن.

ومكّن ذلك من ضمان إمكانية توفير مدفوعات بعنوان خدمة الدين الخارجي رغم أن مخاطر إعادة التمويل موجودة.

وقال الخبير الاقتصادي رضا شكندالي في تصريح لـ "العرب"، إن "هذا التصنيف عالي المخاطر وموديز لديها شكوك في قدرة الحكومة التونسية على معالجة الأوضاع".

وأضاف "قدرة تونس على سداد القروض ضعيفة والتكلفة ستكون عالية جداً، وما جعلنا نصل إلى هذه الوضعية هو أننا لم نجلس مع أطراف صندوق النقد الدولي حتى تعطينا رسالة طمأنة لخلاص الديون".

وجّه تقرير لوكالة التصنيف الائتماني "موديز" عن تونس إنذاراً اشتعلت معه الخطوط الحمراء للاقتصاد، حيث سيؤدي خفض التقييم السيادي مع الإبقاء على آفاق سلبية إلى نتائج وخيمة في ما يتعلق بمستقبل الخروج إلى الأسواق المالية للاقتراض بفعل تصنيف خطير يعقد الحصول على تمويل في ظل عجز الموازنة وشح الموارد اللذين تغذيها أزمة سياسية ودستورية خانقة.

الحمراء، وبعد ثلاثة أشهر قد يتدرج التصنيف إلى مستوى 'ج' 1 وهو ما يعني أن تونس ستصبح مصنفة في موقع عالي الخطورة".

وأضاف "هذا الإنذار يعود إلى ضعف الحكومة السياسية، بما يعني عدم الاستقرار الحكومي والقتل في استكمال مؤسسات الدولة وانعدام الثقة بين أطراف السلطة التنفيذية".

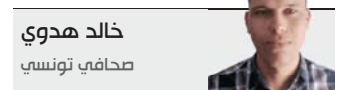
وتابع "هذا الانحدار هو بسبب ضعف الحكومة في إدارة المجال الاقتصادي، والوكالة تعتمد على عدة مؤشرات كالناتج الداخلي الخام ومستوى التداين الخارجي"، مستدركاً "حسب التصرف في التوازنات الخارجية هو ما حمى تونس من أن تكون في المستوى الأخير من التصنيف".

مع الإبقاء على آفاق سلبية. ويؤثر هذا التخفيض وفق معايير الوكالة على أن المرحلة القادمة قد تتسم بزيادة تخفيض التقييم السيادي لتونس إلى "ج.1.1-1" أي أن البلد قد يصبح مصنفاً في موقع عالي المخاطر بمعنى عدم القدرة على الإبقاء بالالتزامات المالية.

وقامت "موديز" بالتخفيض في تقييم سندات ديون البنك المركزي التونسي بالعملية الأجنبية المضمونة وغير المضمونة من الصنف "ب-2" إلى "ب-3" مع الإبقاء على آفاق سلبية باعتبار أن البنك المركزي هو المسؤول من الناحية القانونية على خلاص كافة الإصدارات الرقاعية للحكومة.

وأفاد الخبير الاقتصادي وزير التجارة السابق محسن حسن أن "تراجع التقييم السيادي لتونس من مستوى 'ب' 2 إلى 'ب 3' هو إنذار حقيقي من وكالة موديز حتى تقوم الحكومة التونسية بمراجعة حساباتها".

وقال حسن في تصريح لـ "العرب"، هذا "بمقابلة ورقة صفراء قبل رفع الورقة



خالد هودي
صحافي تونسي

تونس - حمل تراجع التقييم السيادي لتونس من "ب 2" إلى "ب 3" مع الإبقاء على آفاق سلبية رسائل واضحة للحكومة التونسية بضرورة مراجعة سياساتها الاقتصادية والقيام بإصلاحات عاجلة وسط مخاوف من أن تصبح البلاد مصنفة في موقع عالي المخاطر، بمعنى عدم قدرتها على الحصول على قروض في وقت تشهد فيه موارد البلد شحاً كبيراً حسب عجز قياسي في الموازنة.

وخفّضت وكالة التقييم "موديز" الثلاثاء تقييم إصدار العملة الأجنبية والعملية المحلية لتونس من "ب 2" إلى "ب 3" مع الإبقاء على آفاق سلبية.

ويؤثر هذا التخفيض وفق معايير الوكالة على أن المرحلة القادمة قد تتسم بزيادة تخفيض التقييم السيادي لتونس إلى "ج.1.1-1" أي أن البلد قد يصبح مصنفاً في موقع عالي المخاطر بمعنى عدم القدرة على الإبقاء بالالتزامات المالية.

وقامت "موديز" بالتخفيض في تقييم سندات ديون البنك المركزي التونسي بالعملية الأجنبية المضمونة وغير المضمونة من الصنف "ب-2" إلى "ب-3" مع الإبقاء على آفاق سلبية باعتبار أن البنك المركزي هو المسؤول من الناحية القانونية على خلاص كافة الإصدارات الرقاعية للحكومة.

وأفاد الخبير الاقتصادي وزير التجارة السابق محسن حسن أن "تراجع التقييم السيادي لتونس من مستوى 'ب' 2 إلى 'ب 3' هو إنذار حقيقي من وكالة موديز حتى تقوم الحكومة التونسية بمراجعة حساباتها".

وقال حسن في تصريح لـ "العرب"، هذا "بمقابلة ورقة صفراء قبل رفع الورقة

صناعة الطيران المغربية تلتمس طريق التعافي

التركيز على تصنيع المحركات والمعدات الطبية يخفف ضغوط تراجع الصادرات

ويوفر المصنع حوالي 100 وظيفة في أفق سنة 2024، فضلاً عن كونه سيسمح لمجموعة لو بيسستون برفع قدرتها الإنتاجية ودخول أسواق جديدة من خلال اكتساب زبائن جدد.

وتشهد قطاع صناعة الطيران المغربي بفضل رؤية ودعم العاهل المغربي الملك محمد السادس قفزات نوعية كبيرة جعلته يحتل المرتبة الـ15 من حيث الاستثمارات في صناعة الطيران، ليقتحم بذلك الدائرة الضيقة جداً للبلدان الناشطة في هذا القطاع.



كريم الشيخ
القطاع بدأ في التعافي مع دخول المصنعين مجالات أخرى

وتقول الرباط إن القطاع شهد نمواً هاماً في السنوات الأخيرة، حيث تضاعف حجمه بنحو 6 مرات خلال عقد من الزمن وأصبح يضم 121 شركة تعمل في هذه الصناعة.

ودخلت صناعة الطيران المتنامية في المغرب مرحلة جديدة في 2016 بتوقيع اتفاق مع بوينغ لتوطين صناعاتها المتطورة في المنطقة الصناعية بمدينة طنجة.

واحتل المغرب المرتبة الـ17 عالمياً والأولى أفريقيًا والسادسة عربياً في مؤشر أجيليبي اللوجستي السنوي للأسواق الناشئة" لسنة 2020، الذي يصدر هذا العام في نسخته السنوية الثانية عشرة، والذي يعني بتصنيف 50 دولة بحسب العوامل التي تعزز جاذبيتها بالنسبة إلى مزودي الخدمات اللوجستية وكلاء وخطوط الشحن وشركات الطيران والموزعين.

وقال الشيخ إن الإنتاج الخالي من انبعاثات الكربون شرط أساسي للبقاء على خارطة صناعة الطيران العالمية.

وأضاف أن المشغلين المغربيين يرون فرصاً في ما أعلنه إيرباص عن اعتمادها صنع طائرة لا تصدر أي انبعاثات كربون بحلول العام 2035.

وقال "التحدي الذي نواجهه الآن هو المضي قدماً في المساعي المغربية، باقتحام الأزمة كي ينهض المغرب".

وخلال الأسابيع القليلة الماضية افتتحت المجموعة الفرنسية لو بيسستون قبل أيام مصنعاً جديداً لها مخصصاً لإنتاج أجزاء ميكانيكية ذات تقنية عالية لصناعة الطيران، وهو أول مصنع مغربي خاص بالمعالجة الآلية للأجزاء المعدنية الصلبة الدائرية لمحركات الطائرات.

ويحفز افتتاح مصانع أجنبية في المغرب زخم صناعة الطيران التي تعد من بين القطاعات الواعدة التي تركز عليها الحكومة لجلب الإيرادات وتوفير فرص العمل.

وسيسمح ذلك للمغرب باكتساب خبرات جديدة في تخصصات تكنولوجية ذات قيمة مضافة عالية متعلقة بالمنظومة الصناعية لمحركات الطائرات. وشيد المصنع على مساحة إجمالية تصل إلى 6828 متراً مربعاً، منها 4078 من المساحة المطاطة، حيث بلغت قيمة الاستثمار 55 مليون درهم بالنسبة إلى المرحلة الأولى (حوالي 6.15 مليون دولار).

وتتركز صناعة الطيران بمنطقة الدار البيضاء، (من بين 97 هكتاراً من الوعاء المخصص للمنظومات الصناعية لقطاع الطيران هناك 63 في المئة تتواجد بالنواصر)، ويعزى ذلك إلى مناخ الأعمال الذي سمح باستقطاب الملكة للعديد من كبريات الشركات العالمية الرائدة في القطاع.

وتابع "الشركة ستعمل في كل من الطيران المدني والقطاع الطبي".

وتأمل الشركة التابعة لمجموعة لو بيسستون الفرنسية في تعويض فاقد في الإيرادات تكبدته العام الماضي بلغ 60 في المئة نجم عن تباطؤ الطلبات في قطاع الطيران، مما أجبرها على تسريح نحو 15 في المئة من العاملين.

وأطلق تجمع مهنيي الطيران والفضاء مؤخراً خطة تسمى (الصناعة 4.0) لتعزيز التنافسية في القطاع من خلال تشجيع الصناعات عالية التقنية والرقمنة واستخدام الطاقة النظيفة.



رافد دائم للاقتصاد

وقال الشيخ إن الشركات الأقل تأثراً بالجائحة في قطاع الطيران هي تلك التي وسعت نشاطها ليشمل الإنتاج لصالح قطاعات أخرى في مجالات مثل المعدات الطبية.

وقال بدر جعفر مدير شركة الدراسات والإنجازات الميكانيكية الدقيقة في الدار البيضاء والموردة للمكونات إلى سافران الفرنسية لصناعة محركات الطائرات، إن الشركة تالت حديثاً موافقة السلطات الصحية لتصنيع الأجهزة الطبية بعد إنتاج أجهزة تنفس صناعي وآلات لصنع الكمامات.

التمست صناعة الطيران المغربية طريق التعافي بعد ركود الصادرات بفعل ضغوط كورونا، حيث منح دخول المصنعين مجالات أخرى عالية التقنية مثل صناعة المحركات والمعدات الطبية حفز زخم القطاع بالتزامن مع افتتاح مصانع طيران لفرع في البلاد.

الرباط - لمح قطاع الطيران المغربي ضوءاً في نفق الصعوبات، حيث بدأ في التعافي مع دخول المصنعين مجالات أخرى عالية التقنية مثل صناعة المحركات والمعدات الطبية التي منحت القطاع دفعا جديداً.

وقال كريم الشيخ رئيس تجمع مهنيي الطيران والفضاء بالمغرب إن "قطاع الطيران في المملكة، الذي شهد تراجعاً للصادرات بمقدار الثلث تقريبا بفعل الجائحة العالمية، بدأ في التعافي مع دخول المصنعين مجالات أخرى عالية التقنية تخص المحركات والمعدات الطبية".

وأضاف الشيخ "كنا أمتمن من غيرنا ومؤشرات التعافي بدأت تلوح"، مشيراً إلى أن القطاع فقد عشرة في المئة فقط من وظائفه البالغة نحو 17 ألف وظيفة.

وتابع أن شركة لو بيسستون الفرنسية افتتحت مصنعاً بتكلفة ستة ملايين دولار في المغرب لتصنيع أجزاء محركات الطائرات في مؤشر على عودة الزخم.

وشجعت الحكومة المغربية موري قطاع الطيران على الاستثمار في المملكة خلال السنوات القليلة الماضية، على أمل محاكاة نجاحها في صناعة السيارات، فقامت مراكز لتسريع سلاسل الإمداد وتبادل الخبرات.

لكن، بحسب الأرقام الرسمية، انخفضت الصادرات ما يقارب الثلث إلى 1.3 مليار دولار من 1.9 مليار في 2019، وتراجع حركة الطيران الذي أدى إلى خفض الطلب على الطائرات