

تفاقم الديون يهدد بانتهاء قطاع النقل في تونس

الخسائر وفائض العمالة يزيدان الأعباء على الشركات

يشهد قطاع النقل التونسي منذ سنوات تردي الخدمات بفعل تفاقم الديون وتقدم الأسطول بالتوازي مع ارتفاع مخصصات أجور الموظفين في ظل أزمة اقتصادية استحال معها فرص إنعاش هذا القطاع الحيوي، الأمر الذي دفع العديد من الشركات إلى دوامة الإفلاس.

وتدير الحكومة التونسية نحو 110 شركات تنشط في قطاعات النقل والصناعة والخدمات. ومنذ عام 2011 تفاقمت أعباء هذه الشركات، خاصة "الخطوط الجوية" و"سقاط قفصة" اللتان كانتا مصدرا مهما للعملة الصعبة لخزائن الدولة.

وتشغل مجموعة "الخطوط الجوية" نحو 8 آلاف موظف وتسير الشركة 27 طائرة، سبع منها فقط في طور الاستغلال.

وأفاد الخبير الاقتصادي الصادق جينون أن "قطاع النقل يدخل ضمن مجال الخدمات، وهو يعاني من مشاكل عديدة منها غياب المبادرة الخاصة في القطاع، وهو ما لم يمكنها من النمو والمحافظة على فرص العمل، وأدى إلى تردي وضعية النقل بتفاقم الديون والضرائب".

وأضاف في تصريح لـ "العرب"، "مشكلة النقل العام وخصوصا الخطوط الجوية تتفاقم، وبعض الشركات وصلت ديونها إلى 1200 مليار يورو"، داعيا إلى ضرورة إعادة هيكلة القطاع واعتماد آليات التسيير الناجحة.

وتابع جينون "شركات النقل البحري أيضا تحتاج إلى مراجعة وضعياتها، فضلا عن شركة السكك الحديدية التي تحتاج إلى 45 في المئة من ميزانية القطاع حتى تسترجع حيويتها".

أموالهم من خلال البنوك الرسمية بدلا من السوق السوداء حيث تتم معظم التعاملات بالعملات الأجنبية. وكانت الليرة قد وصلت لفترة وجيزة إلى مستوى قياسي بلغ 4700 مقابل الدولار الشهر الماضي قبل فرض قيود صارمة على رأس المال والتشديد على تجار الصرافة، حيث تمت مصادرة الملايين من الدولارات بدعوى استخدامها في المضاربة في السوق السوداء مما ساعد على استقرار السوق.

وأصبح الاقتصاد السوري الذي تضرر بسبب الحرب يعتمد على الدولار بشكل كبير حيث يحاول الناس حماية أنفسهم من انخفاض قيمة العملة والتضخم.

وأدى انهيار الليرة إلى ارتفاع التضخم وزاد من الصعوبات حيث يكابد السوريون لتوفير نفقات الغذاء والطاقة والأساسيات الأخرى. واستفادت الليرة السورية من تشديد الضوابط على السحوبات المصرفية والإجراءات الهادفة إلى تقليل الطلب على الدولار، على غرار وقف استيراد الهواتف

والمصرفيين. ولم تتعاف العملة المحلية منذ الصيف الماضي عندما اخترقت مستوى الثلاثة آلاف للدولار للمرة الأولى بعد تشديد العقوبات الأميركية، ويقول رجال أعمال إنه سيؤدي إلى تفاقم الأزمة الخائفة التي يعيشها الاقتصاد السوري. ومن بين عوامل نزوب التدفقات الدولية مثل الأمم المتحدة والسوريين في الخارج الراغبين في الإعفاء من الخدمة العسكرية.

ولفت إلى ازدياد الطلب يوما بعد يوم على رحلات النقل التي تنفذها المديرية العامة للنقل بهيئة السكك الحديدية التركية، في اتجاه أوروبا إلى بلغاريا ورومانيا وصربيا والمجر وبولندا والنمسا وسلوفينيا والتشيك وفرنسا وألمانيا، ولذلك زادت عدد الرحلات.

وتابع "هناك زيادة أيضا في الطلب على النقل بحاويات الشاحنات من تركيا إلى أوروبا، ونقوم عبر تجهيز عربات القطارات بطريقة خاصة بوضع اثنين من حاويات الشاحنات في كل عربة قطار".

ووصف جينون القطاع بـ "المنكوب"، قائلا "عملية الإنقاذ صعبة جدا وتحتاج إلى الكثير من التمويلات لأن جائحة كورونا رفعت نسبة الفقر بالبلاد إلى أكثر من 21 في المئة، وهذا ما يقتضي إعادة هيكلة شاملة والقبول بفكرة الخصخصة كليا وجزئيا".

ويحاصر خطر الإفلاس أغلب الشركات الحكومية التونسية، التي كانت تقرض قطاع النقل طيلة السنوات الأخيرة الماضية، وهو ما أدى إلى ارتفاع حجم ديونها أكثر وضرب توازنتها.

وأفاد الخبير الاقتصادي ووزير التكوين المهني والتشغيل السابق فوزي بن عبد الرحمان، في تصريح لـ "العرب"، "أن عملية إنقاذ شركات النقل من الإفلاس صعبة، لأنه قطاع اجتماعي حساس والدولة لم تف بتعهداتها للقطاع".

وحسب رأي الخبير الاقتصادي فإن "نشاط خطوط الحافلات يمكن أن يكون مربحا في مناطق عديدة، عبر التحسين في مردودية القطاع، فضلا عن شركة الخطوط التونسية التي لا تستغل من أسطولها سوى 4 أو 5 طائرات والتي تتطلب استثمارات مباشرة وكبيرة من الدولة".

وبخصوص أزمة شركة السكك الحديدية، قال بن عبد الرحمان "لا بد أن تستثمر الدولة في القطاع لأن أسطول النقل ظل قديما وتقليديا، ويجب وضع مخطط على امتداد 10 سنوات لإنقاذها لأنها تساهم بنسبة كبيرة في نقل المسافرين والبضائع".

وتابع "القطاع يساهم بحوالي 6.5 في المئة في الناتج القومي الخام، ويوفر 30 ألف فرصة عمل ومن المؤكد أن هذه النسبة تراجعت بسبب تردي الأوضاع الصحية والاقتصادية للبلاد".

ولم تنجح محاولات الإصلاح وإعادة الهيكلة في السابق، حيث سبق أن عرضت الحكومات المتعاقبة ثلاثة مخططات إصلاح على مجالس وزارية منذ 2012، لكنها لم تنفذ وظلت رهينة رفوف المكاتب.

تحسن الليرة السورية عقب قرار البنك المركزي رفع سعر الصرف

المحمولة ورفع سعر صرف الدولار للمنظمات الدولية لزيادة التحويلات الواردة عبر القنوات الرسمية. وفي محاولة أخرى لوقف انهيار الليرة لجأ المصرف المركزي السوري إلى رفع سعر صرف الدولار للمنظمات الدولية بهدف وضع سياسات تشجيعية لزيادة التحويلات الواردة عبر القنوات الرسمية وتحريك سعر صرف الحوالات وجعله قريبا من سعر السوق السوداء. وجاءت هذه التحركات بعد دعوة خبراء إلى ضرورة قيام مصرف سوريا المركزي بوضع سياسات تشجيعية لزيادة التحويلات الواردة عبر القنوات الرسمية، أبرزها تحريك سعر صرف الحوالات وجعله قريبا من سعر السوق السوداء.

وأدى انهيار الليرة إلى ارتفاع التضخم وزاد من الصعوبات حيث يكابد السوريون لتوفير نفقات الغذاء والطاقة والأساسيات الأخرى. واستفادت الليرة السورية من تشديد الضوابط على السحوبات المصرفية والإجراءات الهادفة إلى تقليل الطلب على الدولار، على غرار وقف استيراد الهواتف

والمصرفيين. ولم تتعاف العملة المحلية منذ الصيف الماضي عندما اخترقت مستوى الثلاثة آلاف للدولار للمرة الأولى بعد تشديد العقوبات الأميركية، ويقول رجال أعمال إنه سيؤدي إلى تفاقم الأزمة الخائفة التي يعيشها الاقتصاد السوري. ومن بين عوامل نزوب التدفقات الدولية مثل الأمم المتحدة والسوريين في الخارج الراغبين في الإعفاء من الخدمة العسكرية.

ولفت إلى ازدياد الطلب يوما بعد يوم على رحلات النقل التي تنفذها المديرية العامة للنقل بهيئة السكك الحديدية التركية، في اتجاه أوروبا إلى بلغاريا ورومانيا وصربيا والمجر وبولندا والنمسا وسلوفينيا والتشيك وفرنسا وألمانيا، ولذلك زادت عدد الرحلات.

وتابع "هناك زيادة أيضا في الطلب على النقل بحاويات الشاحنات من تركيا إلى أوروبا، ونقوم عبر تجهيز عربات القطارات بطريقة خاصة بوضع اثنين من حاويات الشاحنات في كل عربة قطار".



تركيا نقطة انطلاق لا نقطة عبور

القطارات التركية لاخترق آسيا: طريق الحرير بالاتجاه المعاكس

خطة تركية استباقية للتحويل إلى قاعدة لوجيستية لنقل البضائع عبر السكك الحديدية

وأضاف أن خط "مرمري" الواصل بين قارتي آسيا وأوروبا ويمر من تحت مضيق البوسفور، كان نقطة تحول كبيرة في نقل البضائع مباشرة بين القارتين دون توقف.

وأشار إلى أنه قبل عام 2013 كانت البضائع تنقل من أوروبا إلى آسيا عبر البحر، وبعد افتتاح خط "مرمري" أصبحت قطارات البضائع تعبر مباشرة. وأوضح أنه تم نقل 335 ألفا و455 طنا من البضائع بواسطة 766 قطار بضائع عبر خط "مرمري" إلى داخل تركيا.

وأوضح الوزير أن نقل البضائع بين تركيا وإيران ازداد عام 2020 بنسبة 60 في المئة مقارنة بعام 2019، وأن العبارات التي دخلت الخدمة مؤخرا عبر بحيرة وان (شرق) وفرت مزايا كبيرة لنقل البضائع.

وأضاف أنهم يواصلون العمل على رفع حجم نقل البضائع إلى إيران بنحو مليون طن، ولنقل البضائع عبر إيران إلى باكستان وأفغانستان والصين. وأشار قرة إسماعيل أوغلو، إلى أن تركيا نفذت عدة مشروعات مهمة بالتعاون مع الدول الشقيقة والصديقة، أبرزها خط السكك الحديدية "باكو-تبليسي-قارص".

ولفت إلى أنهم ينفذون رحلات نقل بضائع بالقطارات إلى جورجيا وأذربيجان وكازاخستان وتركمانستان وأوزبكستان وقيرغيزستان وتركمانستان وروسيا والصين.

وأكد الوزير أن أزمة قناة السويس الأخيرة أبرزت أهمية مشروع "الممر الأوسط" الذي يمر بتركيا.

وأوضح أنه تم نقل 396 ألفا و778 طنا من البضائع عبر خطي السكك الحديدية "باكو-تبليسي-قارص" و"الممر الأوسط" العام الماضي بزيادة بنسبة 104 في المئة مقارنة بعام 2019.

وذكر قرة إسماعيل أوغلو أن خط الممر الأوسط يتيح وصول البضائع من آسيا إلى مناطق الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والبحر المتوسط بفضل ربطه مع الموانئ في تركيا.

وقال إن "الدول التي يمر بها الخط ستتحقق أرباحا اقتصادية كبيرة من التجارة بين أوروبا والصين، التي يبلغ حجمها سنويا 710 مليارات دولار".

وأكد قرة إسماعيل أوغلو أن الحكومة ترغب في تحويل تركيا إلى دولة مركزية وقاعدة لوجيستية في نقل البضائع عبر السكك الحديدية.

وذكر قرة إسماعيل أوغلو أن خط الممر الأوسط يتيح وصول البضائع من آسيا إلى مناطق الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والبحر المتوسط بفضل ربطه مع الموانئ في تركيا.

وقال إن "الدول التي يمر بها الخط ستتحقق أرباحا اقتصادية كبيرة من التجارة بين أوروبا والصين، التي يبلغ حجمها سنويا 710 مليارات دولار".

وتسعى تركيا إلى تحويل وجهة مشروع طريق الحرير إلى الاتجاه المعاكس واستباق الصين بمرآتها على طفرة نقل البضائع بالسكك الحديدية العابرة للقارات لاخترق آسيا الوسطى، حيث تستهدف أنقرة التحويل إلى دولة مركزية وقاعدة لوجيستية في نقل البضائع عبر السكك الحديدية.

وأكد أنه بذلك يمكن نقل البضائع التي يجب نقلها بالمانت من الشاحنات بعدد قليل من القطارات دون إعاقة حركة المرور وبتكلفة أقل وخلال وقت أسرع.

وأوضح الوزير أن نقل البضائع بين تركيا وإيران ازداد عام 2020 بنسبة 60 في المئة مقارنة بعام 2019، وأن العبارات التي دخلت الخدمة مؤخرا عبر بحيرة وان (شرق) وفرت مزايا كبيرة لنقل البضائع.

وأضاف أنهم يواصلون العمل على رفع حجم نقل البضائع إلى إيران بنحو مليون طن، ولنقل البضائع عبر إيران إلى باكستان وأفغانستان والصين.

وأشار قرة إسماعيل أوغلو، إلى أن تركيا نفذت عدة مشروعات مهمة بالتعاون مع الدول الشقيقة والصديقة، أبرزها خط السكك الحديدية "باكو-تبليسي-قارص".

ولفت إلى أنهم ينفذون رحلات نقل بضائع بالقطارات إلى جورجيا وأذربيجان وكازاخستان وتركمانستان وأوزبكستان وقيرغيزستان وتركمانستان وروسيا والصين.

وأكد الوزير أن أزمة قناة السويس الأخيرة أبرزت أهمية مشروع "الممر الأوسط" الذي يمر بتركيا.

وأوضح أنه تم نقل 396 ألفا و778 طنا من البضائع عبر خطي السكك الحديدية "باكو-تبليسي-قارص" و"الممر الأوسط" العام الماضي بزيادة بنسبة 104 في المئة مقارنة بعام 2019.

وذكر قرة إسماعيل أوغلو أن خط الممر الأوسط يتيح وصول البضائع من آسيا إلى مناطق الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والبحر المتوسط بفضل ربطه مع الموانئ في تركيا.

وقال إن "الدول التي يمر بها الخط ستتحقق أرباحا اقتصادية كبيرة من التجارة بين أوروبا والصين، التي يبلغ حجمها سنويا 710 مليارات دولار".

وأكد قرة إسماعيل أوغلو أن الحكومة ترغب في تحويل تركيا إلى دولة مركزية وقاعدة لوجيستية في نقل البضائع عبر السكك الحديدية.

وذكر قرة إسماعيل أوغلو أن خط الممر الأوسط يتيح وصول البضائع من آسيا إلى مناطق الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والبحر المتوسط بفضل ربطه مع الموانئ في تركيا.

وقال إن "الدول التي يمر بها الخط ستتحقق أرباحا اقتصادية كبيرة من التجارة بين أوروبا والصين، التي يبلغ حجمها سنويا 710 مليارات دولار".



إسماعيل أوغلو
تتطلع إلى التحول إلى قاعدة لوجيستية في نقل البضائع

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.

وكان مشروع طريق الحرير مشروعا صينيا حيث يستهدف ربط الصين بأوروبا وبقية دول العالم، ويندرج في إطار إزالة العقبات التي تواجه مرور غالبية التجارة المنقولة بحرا بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، على الخط الذي يربطها بالبحر الأحمر.