

تسارع وتيرة غلاء المعيشة يفاقم متاعب الفقراء في تونس

تصاعد التحذيرات من انفجار اجتماعي وشيك جراء تواصل الزيادات في الأسعار



الاكتفاء بالمشاهدة فقط

ورغم حرص الحكومة على إحداث نوع من التوازن في الأسواق المحلية، إلا أنها لم تمنع حتى المضاربة والاحتكار التي تستغل الوضع المازوم خدمة لمصالحها الربحية على حساب الطبقتين المتوسطة والفقيرة. وأجبر الوفاء العديد من الأنشطة التجارية والاقتصادية على التوقف، ما تسبب في ارتفاع معدلات البطالة، التي بلغت حوالي 17.8 في المئة، كما تشير إلى ذلك إحصائيات المعهد الوطني للإحصاء الحكومي. وكلفت جائحة كورونا ميزانية العامة للدولة حتى الآن خسائر بقيمة 5 مليارات دينار (1.83 مليار دولار)، مما ساهم في تعميق الأزمة الاقتصادية والاجتماعية التي تعيشها البلاد.

العائلة في الجزء الشمالي للمتوسط، ولا نستطيع العيش بهذه القدرة الشرائية، ولهذا السبب التونسيون اليوم كرهوا المعيشة في بلادهم". وأردف "غلاء المعيشة ليس بالتحكم في الأسعار، بل هناك مسالك توزيع غير منظمة لكثرة عدد المحتكرين والمضاربين الذين لا يطبق عليهم القانون"، لافتاً إلى ضرورة "تحسين مستوى الأجور ضروري". وتوفر الدولة شهرياً 1.6 مليار دينار (577 مليون دولار) كاجور للقطاع العام، وأحياناً تتلجج إلى جمعها بطرق أخرى. ويقول عبدالرحمن إن مقاومة غلاء الأسعار لن تعطي سوى 20 في المئة من النتائج والبقية تأتي عبر الزيادة في الأجور، الأمر الذي يجب دراسته عبر مكونات المشهد السياسي والمنظمات الاجتماعية.

الفقر من خلال عدم كفاية الدخل وعدم الوصول إلى البنية التحتية والخدمات الأساسية مثل الصحة والماء والكهرباء والتعليم. وقال وزير التكوين المهني والتشغيل السابق، فوزي بن عبدالرحمن، لـ "العرب" إن "ما يربك غلاء المعيشة ليس القدرة الشرائية، بل المستوى المندي للأجور، من بينها أجور القطاع العام التي تزيد بواقع 40 في المئة عن القطاع الخاص". وأضاف "المستوى المندي للأجور سببه ضعف النموذج التنموي، ومستوى العيش في تونس اليوم مندي جداً إذا ما قارناه بمستوى العواصم المماثلة". وتابع "هناك تضخم مالي مستورد (يمثل 50 راتبا شهرياً لموظف متوسط الدخل)، والقدرة الشرائية لعائلة متوسطة في تونس أقل من 7 إلى 10 مرات

وبحسب سعدالله فإن تدهور المقدرة الشرائية للمواطنين سببه تراجع قيمة الدينار مع استيعاب السوق المحلية لنحو 70 في المئة من المواد المستوردة في ظل نقص الإنتاج، وهو ما ساهم في رفع الأسعار وأثر على المستهلكين. ويرجع البعض ما يحصل إلى حالة التسبب السياسي، والتجارة الموازية والتهرب وتقص في المراقبة، وأنه إذا لم تتوفر العزيمة السياسية فلا يمكن إيقاف هذا التزيف خاصة في ظل الجائحة. والمؤكد أنّ غلاء المعيشة وضعف القدرة الشرائية للفئات الضعيفة مرتبطان أساساً بمستوى الأجور الضعيف وضعف النموذج التنموي. وتفسير البيانات الرسمية لوزارة الشؤون الاجتماعية إلى أنّ نسبة الفقر تقدّر بحوالي 15.2 في المئة، فيما يُعرّف

تحتل انتقادات البعض من المسؤولين وضغوط الأوساط الاقتصادية في تونس في تعزيز أكثر ما يمكن من جهود مراقبة الأسعار مدى الصعوبات التي تواجه الحكومة لتخفيف وطأة الأزمات المتواترة على شريحة الفقراء والتي وجدت نفسها في متاهة تلاشي قدرتها الشرائية بوتيرة أسرع من المعتاد.

القدرة الشرائية للطبقات الشعبية الفقيرة وحتى الوسطى، التي تشيّر عدة تقارير محلية إلى أنها تسير نحو الاضمحلال بشكل تدريجي.

وكان برلمانيون وبينهم زهير المغزاوي قد أشاروا في تصريحات إعلامية مؤخراً إلى أنّ تونس ذاهبة نحو الانفجار في صورة تواصل وتيرة الزيادات في الأسعار وأخرها السجائر بعد تذاكر النقل والوقود وقبلها السكر. واعتبر كثيرون أنّ حكومة هشام المشيشي ليس لديها أي تصور غير الزيادات في الأسعار وتحميل الشعب فاتورة فشلها في إدارة الأزمة. ومن المتوقع إقرار زيادات أخرى في الأسعار لأن الحكومة لا تملك أي حلول، ويتساءل خبراء عن خطة الحكومة في صورة عدم موافقة صندوق النقد الدولي على القرض الذي طلبته.

وأقرت الحكومة زيادات في مواد أساسية بداية يونيو الماضي، في سياق إجراءات الرامية لرفع الدعم عن تلك المواد.

وتتفق جهات تعنى بالدفاع عن المستهلك مع رأي المغزاوي إذ تطالب بضرورة تكاتف الجهود في هذا الظرف الاستثنائي، مع ضرورة توفير الإرادة السياسية في تشديد المراقبة الاقتصادية على مسالك التوزيع والمضاربين. وقال رئيس منظمة الدفاع عن المستهلك سليم سعدالله، لـ "العرب" "إذا تواصل ارتفاع الأسعار مع عدم مبالاة الدولة بالفئات الضعيفة، يمكن أن يقع انفجار اجتماعي خصوصاً من الفئات الضعيفة، وخلافاً للزيادات المعلنة هناك أخرى غير معلنة". وطالب بضرورة تطبيق القانون ضد المحتكرين والمضاربين ومراقبة مسالك التوزيع غير المقتنسة، قائلاً "من غير المعقول أن ينتج المزارع مواد استهلاكية تملر للبيع بالجملة ثم البيع بالتفصيل إلى أن تحمل المستهلك عبر عدة وسائط، فينتقل بدفع ثمن فاتورة ذلك".

خالد هودي
صحافي تونسي

تونس - عمق ارتفاع أسعار المواد الاستهلاكية في تونس تدهور القدرة الشرائية للمواطنين بشكل أكثر من المتوقع، في وقت يحذر فيه خبراء اقتصاد من احتمال الذهاب نحو سيناريو انفجار اجتماعي، بسبب غلاء المعيشة الذي بات يربك استقرار الفئات الاجتماعية الهشة. ورغم أنّ نسبة التضخم تراجعت منذ بداية هذا العام لنصل إلى 4.8 في المئة مقارنة مع 5.7 في المئة في العام الماضي، لكن ذلك الأمر لا يلخه التونسيون مع ارتفاع الأسعار، والذي يرجعه البعض إلى استمرار نشاط المضاربين والمحتكرين في السوق.

سليم سعدالله
هناك زيادات معلنة وأخرى غير معلنة كما يجب ملاحقة المحتكرين

فوزي بن عبدالرحمن
ما يربك القدرة الشرائية أساساً هو المستوى المندي للأجور

وشهدت أسعار المنتجات الزراعية والمواد الاستهلاكية في الأسواق المحلية ارتفاعاً كبيراً، ما أثر على القدرة الشرائية للمواطنين في ظل تواضع مصادر الدخل بالنظر إلى آثار الوفاء على الوظائف ومختلف مفاصل الاقتصاد. ووسط ذلك اضطرت السلطات إلى استيراد بعض المواد لتخفيف التقييد المحلي بفعل المضاربة والاحتكار، اللذين تسببا في ندرة المنتجات الأساسية. وأنهكت الأزمة الصحية، بتدابيرها الاقتصادية والاجتماعية، وبشكل واضح

إطلاق مشروع محطة للصادرات الزراعية في ميناء بورتسودان

وأوضح عبدالرؤوف أن المشروع يضم مستودعات لتخزين السكر بسعة 90 ألف طن متري بجانب مستودع للسكر المعبأ بسعة 30 ألف طن متري. وتكر أن المشروع يحتوي على صوامع للغلال بسعة 90 ألف طن متري، كما يحتوي على شبكة من وسائل النقل والمعدات الضخمة للقيام بعمليات نقل البضائع المصدرة والمستوردة.

94 مليون دولار تكلفة إنشاء المشروع على مساحة تقدر بنحو 125 ألف متر مربع

وعانى ميناء بورتسودان في السنوات الماضية من نقص في الأليات أدت إلى تدني معدلات سحب وتخليص الحاويات، وازدياد فترة بقاء الحاويات المتداولة الصادرة والواردة. ومطلع العام الجاري، كشف رئيس الحكومة الانتقالية عبدالله حمدوك، عن خطة عاجلة لحل المشكلات، التي تواجه ميناء بورتسودان الذي يعاني صعوبات لوجستية وإدارية. وتبلغ تكلفة الخطة حوالي 300 مليون دولار لتطوير البنية التحتية بما فيها توفير أعماق للميناء تمكّنه من استقبال البواخر الضخمة، فضلاً عن توفير رافعات جديدة وصيانة الموجود منها بعد تعطلها نتيجة شح التمويل.

كثافة (السودان) - كشف السودان الأحد أنه سيشيد محطة في ميناء بورتسودان تضم مستودعات تخزين للمنتجات الزراعية لزيادة طاقة استيعاب هذه البوابة التجارية البحرية المطل على البحر الأحمر بهدف تعظيم عوائد الصادرات مستقبلاً.

وتكرت وكالة الأنباء السودانية الرسمية أن شركة سكر كثافة أعدت مشروعاً لإقامة المحطة بتكلفة تقدر بنحو 94 مليون دولار في مساحة تصل إلى 125 ألف متر مربع، لكنها لم تكشف عن الجهة التي ستقوم ببناء هذا المشروع. وتأتي هذه الخطوة بعد أن تعالت شكاوى المصدرين والمستوردين طيلة الفترة الماضية، من ضعف أداء الميناء في استقبال البواخر الواردة أو ترحيل سلع الصادرات، بما يؤثر على حركة التجارة الخارجية.

وتقول الأوساط التجارية السودانية إن مشكلة الميناء تؤثر سلباً على إيرادات الدولة العامة، لجهة أن ما يقدر بنحو 70 في المئة من إيرادات الدولة تأتي من الجمارك والضرائب المفروضة على السلع الواردة. ونسبت الوكالة إلى العضو المنتدب لشركة كثافة عبدالرؤوف ميرغني قوله إن "المحطة تهدف إلى رفع كفاءة عمليات المناولة والقدرة الاستيعابية والتخزينية بميناء بورتسودان". وأضاف أن "المحطة ستساهم في زيادة الصادرات الإجمالية من مادة السكر والمحاصيل الأخرى وتقليل التكلفة الإجمالية لعمليات المناولة".

مطالبات أردنية لاعتماد استراتيجية تنهي الضغط على البنية التحتية للنقل

حافلات عصرية تخدم السكان بجودة عالية تتمتع بالموثوقية وسرعة الوصول والفاعلية والأمان، وبأنظمة للدفع الإلكتروني والتتبع ومراقبة الأداء. وعلى رأس هذه المشروعات مشروع الباص السريع بين عمان والزرقاء، وقال الوزير إنه "يهدف إلى توفير نظام نقل عام جديد يتمتع بموثوقية واعتمادية وأمن، وتقدير كلفته بنحو 140 مليون دينار (197.8 مليون دولار)".

وصنف المنتدى الاقتصادي العالمي الأردن في المركز 73 عالمياً على مؤشر تطور البنية التحتية للعام الماضي، من بين حوالي 190 بلداً في العالم. ويقول الرئيس التنفيذي لشركة النقل الأردنية "جت" الوزير الأسبق مالك حداد إن أي خطة لتطوير قطاع النقل يجب أن تحد من الاختناقات المرورية وتقلل الاعتماد على السيارات عبر توفير وسائل نقل فعالة.



تطوير منظومة النقل إصلاح أكثر من عاجل

العقبة بمناطق الاستهلاك والتوزيع في ميناء الماضونية البري مروراً بميناء معان البري"، مؤكداً أن الحكومة استمكت نحو 90 في المئة من أراضي المشروع. وتتضمن الاستراتيجية مشروع تركيب وتشغيل وتنفيذ أنظمة النقل الذكي بهدف توفير معلومات متعلقة بالركاب ومسارات الخطوط وترددات وسائط النقل، وإيجاد وسيلة لتحصيل الأجور وتقديم دعم الأجور إلكترونياً، وأيضاً تخفيف الانبعاثات الكربونية.

ويؤكد وزير النقل أن الهدف هو إيجاد آلية تضمن تكاملية استراتيجيات القطاعات المرتبطة بقطاع النقل مثل استراتيجيات البيئة والطاقة، واستراتيجيات المؤسسات المعنية بقطاع النقل مثل أمانة عمان الكبرى والبلديات ووزارة الأشغال العامة والإسكان. وتتضمن الاستراتيجية كذلك مشروع النقل الحضري داخل المدن، عبر توفير

يجمع المختصون الاقتصاديون في الأردن على أن نموذج نشاط قطاع النقل الحكومي بات في حاجة إلى نفس جديد ضمن رؤية شاملة لتحفيزه باعتباره أحد الأسس الرئيسية للنمو الاقتصادي للبلاد، لاسيما في ظل ما تعانيه البنية التحتية من ضغوط جراء بطء عملية الإصلاح.

عمان - يمارس المختصون ضغوطاً على السلطات لإجراء إصلاحات تشريعية تطل أنماط النقل المختلفة، لكونه أبرز القطاعات تماساً مع المواطنين وشرائناً مهماً لعجلة النشاط الاقتصادي وييسر حياة الناس ويقلل تكاليفها.

ويجزم هؤلاء بأن تأخر الإصلاحات والحلول الجزئية لتخفيف الأزمات الاقتصادية سيخلق تكاليف باهظة وقاسية مستقبلاً تزداد أعباؤها على سكان البلاد إذا استمرت المؤثرات في التراجع إلى معدلات خطيرة.

وأدى غياب الاهتمام الرسمي بقطاع النقل إلى تراجع مستوى الخدمات وعدم فاعلية أنظمة النقل داخل المدن وبين المحافظات لخلوها من الحداثة والذكاء ومن أي مرونة وسهولة، علاوة على تغييب المعايير التي يمكن القياس عليها. وتعاني الشوارع الأردنية من سباق غير متكافئ بين زيادة أعداد السيارات ووسائل النقل وبين نمو محدود في البنية التحتية والشوارع التي أصبحت مكتظة بحركة المرور إلى حد الاختناق. ويؤكد البعض أن إصلاح منظومة النقل ينعكس على ازدهار القطاع ونموه

بما يتوافق مع آمال المواطنين في نقل مستدام يكون محركاً أساسياً لعجلة النمو الاقتصادي.

وبيّنت العديد من الدراسات أن الزيادة في عدد السيارات التي تسير على الشوارع تسبب دون شك في ضغط على البنية التحتية، علاوة على الكلفة الاقتصادية الناتجة عن زيادة استهلاك الوقود.

والمشكلة الكبرى في قطاع النقل العام تكمن في سيطرة الملكية الفردية على أكثر من 80 في المئة من خطوطه، حيث دابت الحكومات المتعاقبة على منح تصاريح خطوط نقل عام لأفراد بفعل ضغوط مجتمعية.

وتنهك وزارة النقل حالياً في دراسة التشريعات الناظمة للقطاع بهدف تحفيزه وزيادة تنافسيته، وتوفير مناخ جاذب للاستثمار بقطاع وصلت مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي إلى 7 في المئة، بعد مئة عام من تأسيس الدولة الأردنية. وقال وزير النقل وجيه العزايزة إن "الوزارة تعيد تقييم الاستراتيجية الوطنية للنقل للأعوام الخمسة المقبلة بهدف توفير قطاع نقل متطور ومستدام ومرن يجعل الأردن مركزاً محورياً في هذا المجال عبر جملة من المشاريع الوطنية الكبرى". ونسبت وكالة الأنباء الأردنية الرسمية إلى العزايزة قوله إن "الاستراتيجية تحمل بين ثناياها مشروع الشبكة الوطنية للسكك الحديدية التي سترتبط موانئ

وجيه العزايزة
نحن بصدد إعادة تقييم استراتيجيتنا للنقل للأعوام الخمسة المقبلة