

الخطوط السعودية تستهدف الربحية بحلول 2024

43 وجهة دولية، وأن الرحلات من وإلى مدينة جدة سيتم تسييرها من صالة 1 في مطار الملك عبدالعزيز.
وكانت الشركة قد أعلنت في مارس الماضي عن توقيع اتفاقية لزيادة أسطولها بقيمة 3 مليارات دولار، تعد الأضخم في تاريخ قطاع الطيران بالملكة. وأوضحت حينها أن الاتفاقية تهدف إلى تمويل احتياجاتها حتى منتصف 2024، في إطار تمويل جزء من صفقات أعلن عنها مسبقاً لشراء 73 طائرة من شركتي إيرباص وبوينغ.



إبراهيم الكشي
الطلب على الرحلات
الداخلية يتجاوز الطاقة
الاستيعابية للشركة

ووفق بيانات رسمية بلغت قيمة إجمالي الطائرات التي تسلمتها السعودية خلال 2020 حوالي 18 مليار ريال سعودي (4.8 مليار دولار)، مما يشير إلى ثقة السوق في الخطط الاستراتيجية طويلة المدى للشركة وقدرتها على تحقيق نمو ملموس بما يتماشى مع أهداف "رؤية 2030".

وأبرمت السعودية في 2016 اتفاقيات تتضمن شراء 63 طائرة حديثة، وبموجب الصفقات حصلت الخطوط السعودية على 15 طائرة من نوع بوينغ طراز بي 777 - 300 إي آر، و13 طائرة بوينغ بي 787 دريملاينر، بالإضافة إلى 35 طائرة من الجيل الجديد لأيرباص من طراز آيه 320 وآي 321 نيو.

وتضم العديد من المبادرات الرئيسية الأخرى للخطوط السعودية الاستثمار في العنصر البشري ورفع الكفاءة التشغيلية وتحسين الخدمات وتطوير المنتجات ومواعمتها مع تنوع الزائرين.

هدنة تجارية مؤقتة بين أوروبا والولايات المتحدة

وتزيد الرسوم على الويسكي والدرجات النارية والقوارب البخارية الأميركية لثلاثين إلى 50 في المئة.

وأكدت بروكسل وواشنطن في بيان مشترك أن بإمكانيتهما كحليفين دعم المعايير العالية ومعالجة المخاوف المشتركة "ومحاسبية دول مثل الصين تدعم سياسات مشوهة للتجارة العالمية".

وستتبقى الولايات المتحدة على رسومها البالغة 25 في المئة على الصلب و عشرة في المئة على الألومنيوم، والمطبعة أيضاً على الواردات من الصين والهند وروسيا وتركيا والنرويج وسويسرا.

وقالت متحدثة باسم المفوضية الأوروبية إن تعليق الرسوم المزمعة من جانب الاتحاد الأوروبي سيسري لما لا يزيد على ستة أشهر.

وكانت إدارة ترامب تدرعت باعتبارها الأمن القومي عندما فرضت الرسوم الجمركية على واردات المعادن، لكن الاتحاد الأوروبي ينفى أن تشكل صادراته خطراً أمنياً وقد رد بفرض رسوم على منتجات أميركية قيمتها 2.8 مليار يورو (3.4 مليار دولار)، تشمل الدرجات النارية والويسكي وعصير البرتقال. وستظل تلك الرسوم سارية هي الأخرى.



تخفيف حدة المناوشات التجارية عبر الأطلسي

ديبي - تطمح الخطوط السعودية إلى التغلب على العقبات التي تعرضت لها في الفترة الماضية وأثرت على نشاطها من خلال اعتماد خطة من المرجح أن تنفر عن تحقيق إيرادات أكبر كانت قد فقدتها بسبب الأزمة الصحية العالمية، وبالتالي البدء في تحصيل الأرباح.
وأكد إبراهيم الكشي الرئيس التنفيذي للخطوط السعودية الإثني خلال فعالية بمناسبة انعقاد معرض سوق السفر العربي في دبي أن الشركة المملوكة للدولة تخطط للعودة إلى الربحية بحلول 2024.

ويعاني قطاع الطيران العالمي معاناة شديدة من جراء جائحة فيروس كورونا، التي تسببت في وقف تحليق أعداد كبيرة من الطائرات أو طيرانها شبه خاوية. لكن الكشي قال إن "الطلب على الرحلات الداخلية يتجاوز الطاقة الاستيعابية للشركة".

وتزامن هذا الإعلان مع استئناف الخطوط السعودية تشغيل رحلاتها الدولية عبر 43 محطة دولية في 30 وجهة حول العالم بعد بدء سريان قرار وزارة الداخلية رفع تعليق سفر المواطنين إلى خارج المملكة.

وأكدت الشركة في بيان أنها ستسير كل أسبوع 153 رحلة مجدولة من الرياض، و178 رحلة من جدة، وسيتم استئناف أولى الرحلات الدولية المغادرة من البلاد انطلاقاً من الرياض إلى حيدر أباد، وانطلاقاً من جدة إلى دكا.

أما أولى رحلاتها الدولية القادمة إلى السعودية فستكون رحلة القاهرة إلى الرياض ورحلة جاكارتا إلى جدة. وأكدت الشركة استعدادها لتشغيل وتسيير رحلاتها إلى 71 محطة من أصل 95 محطة، منها 28 وجهة داخلية

فتح سوق السفر الليبية يقدم دعماً للخطوط التونسية

الشركة تستأنف تسيير رحلاتها إلى مدن ليبية بعد 7 سنوات من التوقف



البحث عن آفاق جديدة

بينهما بشكل تصاعدي في الفترة المقبلة، ما يعني أن هناك هامشاً لأن تتعد الخطوط التونسية ولو بشكل ضئيل عن الخطوط الحمراء التي اقترنت منها بسبب مشاكلها المزمعة.

وتزايدت في السنوات الماضية المؤشرات على عجز الخطوط الحكومية عن إنقاذ الخطوط التونسية الفارقة في الديون نتيجة بطء الإصلاحات وتفاقم موجة الإضرابات وكثرة الشكاوى من تدني مستوى خدماتها، ولم تتمكن حتى من استغلال المواسم السياحية التي سبقت نفثي الجائحة.

ويعتقد الكثير من الخبراء أن أزمة الطيران الكبرى أوقفت رحلاتها إلى تونس منذ الهجمات الإرهابية في عام 2015 قبل أن تعود بعد نحو عامين تقريباً، ما يعني استحواذ الخطوط التونسية على تلك الحصة.

وإلى جانب ذلك، يراهن البلدان على مجموعة أخرى من الشركات مثل تطوير قطاع الصحة والدخول في شركات جديدة بين المستثمرين التونسيين والليبيين لتنفيذ مشاريع البناء والتشييد الكبرى بليبيا باعتبارها إحدى خطوات تعزيز العلاقات.

وتعد ليبيا الشريك الاقتصادي رقم واحد لتونس في المغرب العربي، وهي تحتل المركز الخامس بعد فرنسا وإيطاليا وألمانيا وإسبانيا وذلك استناداً إلى تقارير البنك الدولي، فالسوق الليبية تستوعب قرابة 70 في المئة من حجم الصادرات التونسية سنوياً.

ويراهن الجاران على انتعاش القطاع السياحي مع الإعلان عن خطط استئناف رحلات الخطوط التونسية للوجهة الليبية، إذ تكاد الشركة التونسية من أجل تعزيز عوائدها المالية التي تراجعت بشكل غير مسبوق جراء سوء الإدارة وتقلص سوق السفر بسبب الأزمة الصحية العالمية.

ووفق إحصاءات رسمية، كان يتوافد على تونس سنوياً قبل الإضرابات في 2011 أكثر من نحو 1.5 مليون ليبي للسباحة أو العلاج، وقد تراجعت أعدادهم في السنوات الأخيرة بشكل ملحوظ، كما أن التونسيين كانوا يتوافدون على ليبيا للعمل هناك قبل توقفهم عن السفر إليها نظراً إلى الوضع الأمني المتوتر.

وفي حين أكدت الشركة التونسية أنها ستستغل رحلة واحدة يومياً ذهاباً وإياباً بين مطاري قرطاج ومعيتقة، تكررت إدارة مطار بنينا في بنغازي أن الرحلات الأسبوعية بين مطار قرطاج والمدينة الليبية الواقعة في الشرق ستعود بمعدل ثلاث رحلات أسبوعياً.

وتؤكد وزارة النقل واللوجستيك التونسية أن خط الطيران الرابط بين تونس وجارتها ليبيا يعد أكثر الخطوط الربحية للناقلة الجوية التونسية، إذ كان يستأجر بنسبة 20 في المئة من نشاطها قبل انتفاضة 2011.

وتظهر البيانات الرسمية أن الخطوط التونسية كانت تسيّر سبع رحلات يومية في اتجاه مطارات معيتقة وبنغازي ومصراتة وسبها.

وتتسیر مصادر في البلدين إلى أن الجارين يخططان لرفع عدد الرحلات

اعتبر خبراء أن فتح سوق السفر الليبية أمام رحلات الخطوط التونسية يقدم دعماً للشركة المملوكة للدولة هي في أمس الحاجة إليه لالتقاط أنفاسها بعد أن عانت منذ 2011 من تراجع غير مسبوق في نشاطها بسبب الأزمات المالية التي جعلتها في موقف لا تحسد عليه.

تونس - استأنفت الخطوط التونسية

أولى رحلاتها إلى مطارات ليبيا الإثني بعد انقطاع استمر لسبع سنوات بسبب ترددي الوضع الأمني، في خطوة يرى خبراء أنها بمثابة بصيص أمل للشركة الحكومية المتعثرة لتحصيل إيرادات تساعد في مواجهة مشاكلها المزمعة.

وقالت الشركة، التي تكبدت خسائر كبيرة في السنوات الماضية نتيجة سوء الإدارة والأزمات التي تعرضت لها البلاد، في بيان إن "هناك رحلة مبرمجة ظهر اليوم (الاثنين) من مطار قرطاج الدولي باتجاه مطار معيتقة في طرابلس، على أن تكون رحلة العودة في نفس اليوم عند الساعة الخامسة بالتوقيت المحلي".

وكان من المقرر أن يتم استئناف الرحلات الجوية بين تونس وليبيا يوم 27 أبريل الماضي، غير أن تأخر انتهاء ترتيبات عودة عمل الخطوط الجوية بين البلدين، كان وراء التأخير.

وجرى حديث في ديسمبر الماضي عن تسيير رحلات جوية يومية بين البلدين، غير أن تأخير توقيع عقود التأمين المتعلقة بتلك الرحلات أجل عودة رحلات الخطوط التونسية إلى المطارات الليبية. ولكن هذه العودة تعتبر علامة حقيقية على أن ثمة مؤشرات على وجود إرادة سياسية لإعادة الروح إلى التعاملات التجارية وتعزيز قطاع السياحة، على

20
في المئة حجم استئثار الوجهة
الليبية من نشاط الشركة قبل
2011، وفق وزارة النقل

وقد اتفق البلدان حينها على تنشيط التعامل التجاري بينهما ورفع المبادلات التجارية من خلال عودة الرحلات الجوية لنقل المسافرين أو السلع.

ويقول خبراء إن عودة رحلات الخطوط التونسية، الفارقة في الديون منذ 2011 إلى الوجهات الليبية، ستكون مفتاح تعزيز العلاقات الاقتصادية مجدداً بعد أن علقت الشركة رحلاتها إلى ليبيا عقب تصاعد المعارك في 2014 بين سلطتين في الشرق والغرب قبل أن يصل الفرقاء إلى تسوية برعاية إقليمية ودولية لإنهاء الأزمة.

تونس تستعد لحصاد استثنائي من الجيوب رغم الجفاف

التي ترهق موازنة الدولة، إلا أنها تبدو غير كافية حتى الآن.

وتؤكد العديد من الدراسات أن العجز الغذائي التونسي مرشح للتفاقم بسبب تراجع القدرات الإنتاجية، بسبب شح المياه وتناقص الرقعة الزراعية، وتعذر الإنتاج أحياناً في ظل حالة الجفاف.

وتواجه الحكومة الحالية في ظل أزمة كورونا تحديات كبيرة في سبيل إقناع المستثمرين والمؤسسات المالية المحلية والعربية والدولية بدخول مشاريع الاستثمار الزراعي بسبب صعوبات توفير التمويل.

وبحسب المعهد العالمي للموارد تحتل تونس حالياً المركز 33 بين الدول التي تواجه نقصاً في المياه بحلول 2040، ومن المحتمل أن تخسر 80 في المئة من مواردها غير المتجددة من المياه بحلول ذلك التاريخ.

الجهات، وتدعيم المناطق ذات طاقة الخزن الضعيفة.

وشدد كريم على ضرورة تسريع جمع الجيوب وفق جدول زمني مدروس لتيسير عملية قبول الإنتاج من المزارعين، إضافة إلى التنسيق بين وزارتي التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية والداخلية لتفادي الحرائق وضمان سير الموسم في أفضل الظروف.

وتشير البيانات الرسمية إلى اتساع الفجوة الكبيرة في الأمن الغذائي في تونس بسبب غياب رؤية حكومية واضحة لمعالجة التحديات التي يواجهها القطاع الزراعي، والتي تفاقمت بشكل كبير منذ عام 2011.

ورغم أن محاولات الحكومة السابقة اعتمدت إجراءات لتعزيز دور القطاعين العام والخاص في مجال الاستثمارات الزراعية للحد من الواردات الغذائية

بما فيه الاستفادة من المحاصيل بهدف تقليص عمليات التوريد التي تلتهم جزءاً من ميزانية الدولة كل عام.

وتعد التغيرات المناخية وتدهور الموارد الطبيعية وفي مقدمتها المياه، من بين أهم العوامل التي تعرقل تحقيق الأمن الغذائي لتونس في ظل الجفاف الذي ضرب البلاد في السنوات الأخيرة.

ولكن حتى الإجراءات الحكومية المتبعة تحتاج إلى إعادة ترتيب، فقد دعا وزير الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري بالنيابة، محمد الفاضل كريم خلال جلسة استماع في البرلمان الأسبوع الماضي، إلى التقليل من نسبة إهدار الجيوب عند الحصاد عبر تعديل آلات الحصاد وتشكيل فرق عمل تضبط هذا الأمر بطرق علمية.

كما طالب بالإسراع في استكمال المصادقة على مراكز التجميع بكل

تونس - تتوقع وزارة الفلاحة

التونسية حصاداً استثنائياً من الجيوب خلال الموسم الزراعي مقارنة بالموسم الماضي، على الرغم من استمرار موجة الجفاف التي تضرب شمال أفريقيا منذ عدة سنوات بسبب التغيرات المناخية.

وتظهر البيانات الرسمية المنشورة على موقع الوزارة الإلكتروني أن محصول الجيوب من المتوقع أن يبلغ الموسم الحالي حوالي 19 مليون قنطار (1.9 مليون طن) مقابل كمية إنتاج بلغت العام الماضي 15.7 مليون قنطار (1.57 مليون طن).

وبالرغم من هذا الارتفاع إلا أنه أقل من مستوى موسم 2018 - 2019 حينما تجاوز محصول الجيوب عتبة الـ 2 مليون طن، ارتفاعاً من حوالي 1.4 مليون طن في الموسم الذي سبقه.

وتواجه تونس منذ سنوات مشكلات على مستوى تأهيل القطاع الزراعي