

علاجات أردوغان الاقتصادية تفاقم معضلة ديون تركيا

وسيكون هناك فقط البنوك التجارية المحلية التي تستدين منها الحكومة. لكن البنوك المحلية أيضا تعاني من صعوبة سداد وتحصيل ديونها على المواطنين والمؤسسات، وعليه فإنه ما لم تحصل على مصدر للديون والتمويل الخارجي فإنها هي الأخرى ستجد صعوبة بالغة في شراء سندات ديون الخزانة هذا العام.

واعتمدت الحكومة خلال الأعوام الماضية على مصادر دخل إضافية مرة واحدة، وإصدار غفوة عن المخالفات العقارية مقابل غرامات مالية وهذه المصادر ساعدت الحكومة في سد مديوناتها الداخلية بنسبة ما، ولذلك لم يبق في يد الحكومة هذا العام أي من هذه الخيارات.

وقد تلجأ الحكومة إلى الخصخصة مجددا، خصوصا في مشاريع التصنيع وكذلك مشاريع البناء مثل مشروع قناة إسطنبول المثير للجدل لكن لا توجد شهية لدى المستثمرين الأجانب للدخول في مشاريع الخصخصة بسبب عدم الشفافية وتراجع سعر الليرة، وحاليا فإن قطر والصين هما الطرفان الوحيدان اللذان ابديا اهتماما بمشاريع الخصخصة هذه. وبلغ حجم الديون المدعمة وغير المدعمة لدى البنوك المحلية نحو 19.3 مليار دولار، أي 4.15 في المئة من مجموع الديون المستخدمة والقديمة محليا، لكن هذا الرقم غير حقيقي وفق مؤسسات المتابعة المالية المستقلة، خاصة إذا ما تم الأخذ بعين الاعتبار حجم الديون الكبيرة التي تم منحها بأسعار فائدة مخفضة من قبل البنوك الحكومية.

ورغم العلاجات التي يقوم بها أردوغان، ينتقد خبراء الاقتصاد وأحزاب المعارضة الحكومة لقيامها ببيع مكثف لاحتياجاتها المركزي من العملات الأجنبية في عامي 2019 و2020 في محاولة غير مجدية لدعم الليرة دون اللجوء إلى زيادة أسعار الفائدة التي تقبع الآن عند 19 في المئة.

ووفق بيانات وزارة الخزانة فإن الحكومة مطالبة هذا العام بتدوير ديون داخلية بقيمة 55 مليار دولار و10 مليارات دولار من ديونها الخارجية.

ويقول محللون إن عدم الاستقرار الاقتصادي من أكبر المشاكل في تركيا التي شهدت تغيرات في العديد من المجالات مع النظام الجديد، فقد زادت التقلبات الحادة في سعر صرف العملة المحلية التي فقدت نحو ربع قيمتها في السنوات الثلاث الأخيرة من ديون الحكومة والقطاع الخاص بشكل كبير.

109 في المئة نسبة زيادة الدين العام للبلاد منذ العام 2018 وفق وزارة المالية التركية

وما يعكس حجم الأزمة الاقتصادية ورغم توقعات الحكومة بنمو الاقتصاد بأكثر من 5 في المئة بنهاية العام الجاري، اضطرت أنقرة للحصول على زيادة قدرها 6.4 مليار دولار بفضل برنامج حقوق السحب الخاص الأخير التابع لصندوق النقد الدولي، مما سيزيد من أعباء الديون وفوائدها.

وتبدو موازنة 2021 غير منطقية، فهي تعتمد على رفع الضرائب وزيادة الديون الداخلية، ومع تدهور الوضع التجاري المحلي فإن هذا لا بدع للحكومة مخرجا سوى زيادة الديون الداخلية مجددا. وهناك طرفان فقط يقبلان على شراء سندات ديون الخزانة التركية محليا هما صندوق المعاشات التقاعدية والبنوك التجارية المحلية. وبسبب الجائحة استخدمت الحكومة احتياطات صندوق المعاشات التي انخفضت بسبب ذلك بنسبة 25 في المئة، وبالتالي فإن هذا الكيان لن يكون بإمكانه شراء المزيد من سندات الخزانة هذا العام، وطرق.

أنقرة - تجتمع تحليلات الخبراء مع مؤشرات المؤسسات المالية ووكالات التصنيف الدولية على حقيقة مفادها أن التحديات المختلفة التي تواجه الاقتصاد التركي تزداد حدة يوما بعد يوم رغم مكابرة المسؤولين بأن البلاد تجاوزت محنتها، خاصة إذا ما تعلق الأمر بسرعة تراكم الدين العام.

ولئن كانت مسالة تضخم الدين العام في الأسواق الناشئة، كما هو الحال مع تركيا، أمرا يبدو عاديا بالنسبة إلى شق من المحللين، إلا أن السياسات الاقتصادية التي يتبناها الرئيس منذ توليه السلطة تجعل النظرة مختلفة إلى تركيا كون محددات قياس تعافي الناتج المحلي الإجمالي لا تسير على النحو الأمثل.

وتظهر بيانات وزارة المالية التركية أن الدين العام للحكومة زاد بنسبة 109 في المئة خلال 3 سنوات منذ تطبيق نظام الحكم الرئاسي الذي تطلب المعارضة بإلغائه والعودة إلى النظام البرلماني. وكان الدين العام للحكومة عند مستوى 970 مليار ليرة (115 مليار دولار) في يونيو 2018 وهو تاريخ الانتقال إلى النظام الرئاسي، وقد شكلت الديون بالعملة الصعبة نحو 42 في المئة أي ما يعادل 409 مليارات ليرة (48.7 مليار دولار).

وفي الإجمال تبلغ ديون الحكومة التركية الداخلية نحو 1.9 تريليون ليرة تركية (نحو 250 مليار دولار)، وتشكل هذه الديون نسبة 36 في المئة تقريبا من الناتج المحلي الإجمالي، وهي مقارنة بالدول النامية تعتبر نسبة غير مرتفعة، لكن بقية الدول النامية تتمتع بسهولة في الوصول إلى ديون خارجية وبأسعار فائدة أقل. كما أن 58 في المئة من الديون الداخلية باتت بالدولار وليس بالليرة، والسبب في ذلك الفساد المالي، كما تقول المعارضة، إن أن أهم مستحقيها هي شركات إنشاءات كبرى أصحابها رجال أعمال مقربون من أردوغان لقاء مشاريع خدمية لبناء جسور وطرق.

انسداد الأفق ينذر بهزات مالية واجتماعية أكبر في لبنان

الاقتصاد يعاني تشوهات كبيرة جدا يصعب إصلاحها



معاونة للحصول على رغيف الخبز

ورجح عجاقة أن تصل نسبة الفقر المدقع، الذي يعني أن نسبة الدخل اليومي أقل من 1.9 دولار، إلى 30 في المئة بنهاية العام بعدما كانت عند نحو 23 في المئة العام الماضي وعند حوالي 8 في المئة في عام 2019.

وبسبب تآكل القدرة الشرائية لم تعد هناك قدرة لدى اللبنانيين على شراء المواد الغذائية التي ارتفعت أسعارها بشكل جنوني.

وبحسب تقرير ليونيسيف فإن أكثر من 77 في المئة في الأسر اللبنانية ليست لديها القدرة على تحقيق الاكتفاء الغذائي وأن 30 في المئة من الأطفال ينامون وأمعاهم خاوية، وهذا الأمر يعني أن الوضع مندحور ويجعل البلد على حافة الانهيار الاجتماعي في المنطقة الحمراء.

وأشار عجاقة إلى أننا "مهيدون اجتماعيا بأمور أخرى المحروقات التي هي عنصر أساسي في الحياة بالإضافة إلى أزمة الكهرباء والغاز".

وعلى الصعيد الاقتصادي تقسم الماكينة الاقتصادية إلى قسمين، الأول يضم من يصرون إلى الخارج ويشمل الصناعيين وقسما من المزارعين، وكل هؤلاء متضررون بشكل لم يسبق له مثيل. أما القسم الثاني فيضم الموردين، أي التجار، ومعظم ما يتم إنتاجه من صناعة وزراعة والذي يقدر بنحو 3.5 مليار دولار سنويا ويصدر إلى الخارج، مما يجعل من مسألة تغطية الطلب المحلي أمرا صعبا بينما يتم استيراد كل شيء من الخارج تقريبا.

وقال عجاقة "بعد مرور عامين تقريبا على بدء الأزمة لم نستطع أن نخفف من استيراد المواد الغذائية وغيرها، وهذا أمر كارثي فلا أحد يستثمر والكثير من المواطنين فقدوا أعمالهم بسبب إقفال الشركات وأزمة المحروقات، وبالتالي ارتفعت نسبة البطالة بشكل كبير وهذا يؤدي إلى ارتفاع نسبة الهجرة".

ومن المؤكد أن استمرار هذه الأزمة أمر مضر بلبنان فالمالية العامة لا يمكنها حل هذه المشكلة دون خطة بمشاركة صندوق النقد الدولي، وهذا الأمر يتطلب تشكيل حكومة جديدة.

واعتبر ممثل منظمة فساو في لبنان مورييس سعادة في مقابلة مع وكالة الأنباء الكويتية قبل أيام أن "لبنان يستورد نحو 80 في المئة من السلع الغذائية ويحتاج ذلك إلى العملة الصعبة التي لم تعد متوفرة للاستيراد، ما أدى إلى تدهور الوضع بسرعة بسبب الأزمة الاقتصادية الخانقة وبسبب التضخم وتدهور سعر صرف العملة المحلية مقابل الدولار".

وتشدد على أن فساو تركز بشكل أساسي على دعم المزارعين اللبنانيين والإنتاج الزراعي، إلا أن زيادة الإنتاج لا تحل المشكلة بسبب استيراد لبنان للقمح الأكبر من المواد الغذائية ولا يمكن للزراعة مهما تطورت وتمتد أن تسد هذا النقص.

يرى محللون ومتابعون للشأن الاقتصادي اللبناني أن انسداد الأفق السياسي في البلاد ينذر بهزات مالية واجتماعية أكبر خلال الفترة المقبلة، في الوقت الذي تتصاعد فيه تحذيرات المنظمات والمؤسسات المالية الدولية من اتساع خارطة الفقر بسبب التدهور السريع لقدرة السكان الشرائية.

بيروت - حملت تحذيرات خبراء الاقتصاد في لبنان، المقرونة بالمؤشرات الدولية التي ترصد مجمل الحياة الاقتصادية في البلد الذي يعاني من أزمة مالية تاريخية، في طياتها انطباعا أكثر تشاؤما قد يجعل من فرضية انهيار الدولة مسألة وقت لا أكثر.

ولم يعد خافيا أن البلد يمر بأزمة اقتصادية ومصرفية هي الأسوأ في تاريخه، وقد سنقها البنك الدولي بين الأزمات الثلاث الأسوأ في العالم منذ منتصف القرن التاسع عشر.

وعانى لبنان، وما زال يعاني، من عدة أزمات مثل أزمة كورونا وتلك التي سببها انفجار مرفأ بيروت، إلا أن الأزمة الاقتصادية كان لها الأثر السلبي الأكبر على حياة اللبنانيين.

وشهدت الدولة التي تعاني من أكبر دين عام في الدول النامية خلال العام الماضي كسادا سنويا انكماش النمو بنسبة 20.3 في المئة، بالإضافة إلى وصول نسب التضخم لأكثر من 100 في المئة فضلا عن أن سعر صرف الليرة يشهد تدهورا غير مسبوق ومعدلات الفقر تتزايد بشكل حاد.

وبات أكثر من نصف اللبنانيين تحت خط الفقر، وفقدت الليرة أكثر من 90 في المئة من قيمتها أمام الدولار، فيما ارتفعت أسعار المواد الأساسية إلى أكثر من 700 في المئة.

والأمر الأكثر لفتا للانتباه هو القلق الدولي المتصاعد من اندمام الأمن الغذائي للبلاد بعدما وضعت منظمة الأغذية والزراعة (فاو) البلد على لائحة الدول الساخنة.

وصنّف تقرير مكافحة الأزمات الغذائية الصادر عن الأمم المتحدة مؤخرا لبنان ضمن 23 منطقة معرضة لتدهور وانقراض الأمن الغذائي فيها ومن بينها سوريا واليمن وإثيوبيا وأفغانستان وأنغولا وجمهورية أفريقيا الوسطى.

ونسبت وكالة الأنباء الرسمية اللبنانية إلى الأمين العام لاتحاد المصارف العربية وسام فتوح قوله إن "مع نهاية الحرب الأهلية، كان الاقتصاد اللبناني يعاني تشوهات كبيرة جدا، بالإضافة إلى دمار شبه كامل للبنية التحتية والقطاعات الإنتاجية الأساسية".

وأضاف الخبير الاقتصادي "لذلك، كان من الصعب جدا إعادة بناء البنية التحتية وإعادة عجلة الدولة إلى الدوران بالقطاعات المحلية فقط".

وشهد الاقتصاد اللبناني خلال العقد الذي سبق انفجار الأزمة الاقتصادية الحالية تطاؤا واضحا في النمو، مع تفاقم العجز في الحساب الجاري نتيجة

قفزة الأسعار عالميا تضع تكاليف الشحن البحري في مسار متصاعد

بدأ هذا الانتعاش يتكوّن منذ الصيف الماضي، وتسارعت وتيرته خلال العام الحالي بسبب تعافي حركة التجارة في مرحلة ما بعد كوفيد - 19.

ويرى إيريك هافلدرسن، محلل قطاع الشحن لدى شركة باريتو سيكيوريتيز النرويجية، أنه إذا استمرت سوق السلع الأولية قوية فإن أسعار الشحن قد تظل مرتفعة خاصة مع اقتراب فصل الشتاء والطفرة التي شهدتها مجال استيراد الفحم.

ويأتي هذا الأمر فيما أعلنت بكين عن عودة محطة جاويان ميشان في ميناء نينجيو الصيني، ثالث أشد موانئ العالم ازدحاما، إلى العمل الإربعاء بعد نحو أسبوعين من الإغلاق في إطار إجراءات منع انتشار الجائحة.

ويقول خالد هاشم، العضو المنتدب في شركة بريثاس شيبين في مقابلة مع تلفزيون رويترز إن "الطلب على المواد الخام يتزايد، ولم يصل إلى ذروته بعد"، لكنه رجح أن تستمر أسعار الشحن في التحليق، إذ يقلل ازدياد الموانئ الصينية من العرض الفعّال للسفن الناقلة.

العلاقة 2 في المئة إلى 50.7 ألف دولار، وهو أعلى مستوى تبليغه منذ عام 2014 رغم أن العقود الأجلة تشير إلى استمرار التوقعات المتفائلة.

ومن المرجح أن ترتفع الشحنات المنقولة بحرا في تجارة خام الحديد 4 في المئة إلى 1.56 مليار طن خلال العام الحالي، في أكبر زيادة منذ 2017، كما تشير إلى ذلك شركة كلاركسون لخدمات البحوث التابعة لمجموعة كلاركسون، وهي أكبر شركات الخدمات الملاحية في العالم.

ومن المحتمل أن تزيد تجارة الشحنات الجافة بشكل عام بنحو 4.2 في المئة على أساس سنوي في العام الحالي ثم بنسبة 1.7 في المئة خلال عام 2022.

في المقابل سيتخلف نمو أسطول النقل البحري على الأرجح عن معدل نمو الشحنات، إذ ستتمو الطاقة الاستيعابية بنسبة 3.3 في المئة خلال العام الحالي، وبنسبة 1.4 في المئة في نهاية العام المقبل.

وقال يورغن ليان، محلل الأسهم لدى بنك دي.ان.بي بانك، "تبدو الحياة وربية للغاية بالنسبة إلى عالم الشحن الجاف،

لندن - وضعت سرعة الطلب على السلع وارتفاع أسعارها الجنوبي في أعقاب تخفيف العديد من البلدان القيود على التنقل بعد حملات التطعيمات ضد فيروس كورونا تكاليف الشحن البحري في مسار متصاعد يتوقع معظم المحللين أنه سيستمر لبعض الوقت.

ولعل أكبر دليل على ذلك ما تم تسجيله الإثنين الماضي من زيادة هي العاشرة على التوالي في مؤشر البلطيق الجاف، وهو مؤشر لقياس تكلفة نقل السلع التي ارتفعت إلى أعلى مستوى منذ 11 عاما.

ورغم أن الأسعار المرتفعة تمثل مصدر أرباحا كبيرة لعمالقة قطاع الشحن البحري، بما في ذلك ميرسك الدنماركية وشركة كوسكو شيبينغ هولندية-صينية، إلا أنها تزيد من صعوبة استيعاب المستوردين للتكاليف المرتفعة. ويقوم بعض المستوردين برفع أسعار التجزئة، مما يزيد من الضغوط التضخمية التي تشكل مصدر قلق بالنسبة إلى البنوك المركزية، بينما تعيق اختناقات العرض المرتبطة بالجائحة النشاط الاقتصادي في الوقت ذاته.

ونسبت وكالة بلومبرغ إلى بيان رينديو الرئيس التنفيذي لشركة الشحن الجاف دي.اس نورن، والتي تشغل أكثر من 500 سفينة، قوله إنه "في بداية العام كان الناس يعتقدون أن قفزة الأسعار هي زيادة قصيرة الأمد، لكنهم الآن يرونها زيادة هيكلية طويلة الأمد".

وحقق الطلب على شحن المواد الخام، مثل الفحم، وخام الحديد قفزة خلال العام الحالي، متجاوزا نمو أسطول النقل مع انتعاش الاقتصاد بعد الضرر الناجم عن الجائحة. كما فاقمت الاضطرابات المرتبطة بالجائحة أيضا مشكلة نقص المعرض من سفن الشحن، مما جعل مالكيها يتحكمون في السوق.

ووفقا لبيانات بورصة البلطيق قفزت أجور ناقلات البضائع السائبة



تكلفة نقل باهظة