# طرح مطار للبيع يعكس فشل شراكة تركيا مع القطاع الخاص

## أنقرة ستدفع فاتورة تعادل خُمس قيمة اقتصادها إذا لم تحقق المشاريع عوائد خلال ربع قرن

يتابع المحللون تحركات داخل تركيا لطرح مطار إقليمي في غرب البلاد للبيع عبر الشركة المشغلة، في خطوة اعتبروها تمثل إدانة نادرة لنظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص والتي تعوق موارد الدولة المالية. وقالوا إنه يروي قصة فشل تجربة الحكومة في إمكانية الحفاظ على استدامة مشاريع البنية التحتية مستقبلا.

نموذج لمشاريع لا قيمة لها

إسطنبول – يختزل طرح شركة آي.سي إجتاش التركية والتي دخلت في شراكة مع الحكومة قبل تسع سنوات، مطار ظافر الواقع غرب البلاد للبيع، تبديد أنقرة للمال العام في مشروعات بلا جدوى ورسخ انطباعا بين الكثير من المحللين بأن السياسات المتبعة جعلت البلد في ورطة مالية حقيقية ستفاقم الديون.

وكشف مدير المطار عبدالله كيليس في مقابلة مع وكالة بلومبرغ أن الشركة التي قامت بأعمال بناء المطار وتشغيله تنتظر عروض الاستحواذ بعد تراجع المسافرين بسبب الأزمة الصحية. وقال "نحن مستعدون لنقل المطار إلى أي طرف يدفع لنا ما استثمرناه ويتحمل الدين".

أوغور إيميك

**الصعوبات التي تمثلها المشاريع ستظل تؤرق تركيا لسنوات**

وبُني مطار ظافر بتكلفة تزيد على 59 مليون دولار، ويقع على بُعد نحو 374 كيلومتراً جنوب إسطنبول، وكادت الحركة أن تتوقف فيه إبان تفشي الوباء.

وقبل تفشي الجائحة سجّل المطار نحو 6 في المئة من المستوى المستهدف البالغ 1.3 مليون مسافر، وهو أقل ما يسمح لآي.سي إجتاش بالحصول على مدفوعات مضمونة من الحكومة. وبالكاد ارتفع عدد المسافرين فوق سبعة آلاف منذ بداية 2021.

ويقول المنتقدون إن أوجه القصور لدى مطار ظافر بمثابة دليل على كيفية تبديد حكومة رجب طيب أردوغان أموال دافعي الضرائب عبر تخصيص 140 مليار دولار لمشاريع تشمل الطرق ومحطات الطاقة والمستشفيات ضمن الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

وهذا الاتجاه يخلق في الكثير من الأحيان ما يسمى بـ"الأفيال البيضاء"، وهو مصطلح للتدليل على الاستثمار الحكومي أو الخاص في مشاريع ضخمة التكلفة غير مجدية اقتصاديا، بعدما تدفع الشركات المشغلة أموالا طائلة.

وتترقب السوق التركية الأسوأ من ذلك، إذ إنه في حال عدم تحقيق نقطة التعادل المستهدفة فإن ذلك يشكل عبئاً على أنقرة لا تستطيع تحمله.

ويقول أوغور إيميك، المسؤول السابق بمجلس تخطيط الدولة المنحل حاليا إن حساب الالتزامات الطارئة، وهي طريقة يستخدمها صندوق النقد الدولي للنظر في أسوأ السيناريوهات، يُظهر أن تركيا ستواجه سداد فاتورة ما يعادل خُمس قيمة اقتصادها البالغ 729 مليار دولار، إذا لم تحقق المشروعات عوائد خلال ربع القرن القادم.

ورغم أن هذه نتيجة نظرية، لكن إيميك، أستاذ الاقتصاد في جامعة باشكنت في أنقرة، يعتقد أن الصعوبات التي تمثلها المشاريع ستظل تؤرق تركيا لسنوات قادمة.

وقال "إنهم يضرون بالقدرة التشغيلية والميزانية للحكومات القادمة. وحتى الآن، تشكل المدفوعات المتعلقة بمستشفيات مدينة أنقرة ثلث ميزانية وزارة الصحة".

وثمة أمثلة على المشاريع الأخرى لاستنزاف الأموال، فحسب صحيفة "خبر ترك"، اضطرت الحكومة إلى تقديم ضمانات بنحو 2.2 مليار ليرة (250 مليون دولار) العام الماضي لمشغلي طريق شمال مرمرة السريع البالغ طوله 400 كيلومتر ويمتد من إسطنبول إلى ولاية صقاريا.

كما اضطرت إلى دفع 190 مليون دولار في النصف الثاني من 2020 لطريق جبزي – إزمير السريع الذي يربط إسطنبول بميناء إزمير على بحر إيجة.

وبينما يؤكد حزب الشعب الجمهوري المعارض أن تركيا ستدفع ثلاث مرات ثمن الطاقة من محطة أكويو النووية الروسية عند اكتمالها خلال السنوات القليلة المقبلة، يتمسك حزب العدالة والتنمية بزعامة أردوغان، بصواب سياساته الاقتصادية.

ويقول ياسر كيركبينار، عضو لجنة الميزانية في البرلمان عن الحزب الحاكم، إن الحكومة ستواصل الدفاع عن مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص. واعتبر أن "مطار ظافر يمثل جزءاً صغيراً من نظام نجح فيه 70 في المئة من المشاريع".

وتشير الأرقام الرسمية إلى أنه منذ أن تولى أردوغان رئاسة الوزراء في 2003، أطلقت تركيا 181 مشروع حكوميا مع القطاع الخاص، جرى تصميم أكثر من نصفها وفق نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية.

ويستلزم الكثير منها ضمانات دفع حكومية تستند إلى توقعات متفائلة حول الاستخدام المستقبلي على مدى فترات تقاس عادة بعشرات السنوات.

وخصصت الحكومة ميزانية قدرها 3.5 مليار دولار من هذه المدفوعات هذا العام، وهو مبلغ يقول إيميك إنه من المرجح أن يكون أعلى بسبب انخفاض قيمة الليرة التي تراجعت بنحو 11 في المئة مقابل الدولار منذ بداية 2021.

**عدم تحقيق مطار «ظافر» للعوائد دليل على تبديد الحكومة أموال دافعي الضرائب في مشاريع خاسرة**

ويتفق محللون على أن الافتقار إلى الشفافية بشأن الالتزامات الطارئة يشكل مصدر قلق بالنسبة إلى حكومة ظلت موازنتها العامة تتسم بالمرونة حتى مع انتقال البلاد من أزمة إلى أخرى.

ودعا صندوق النقد الدولي مرارا أنقرة إلى تقديم المزيد من المعلومات حول عملياتها شبه المالية، كما حثها على زيادة الرقابة على الشراكات، لكن يبدو أن حكومة أردوغان لا تكترث بذلك ولا تعي مدى انعكاسات صمتها على المدى البعيد.

وتقدر قيمة الشراكة بنحو 600 مليون دولار لكل مشروع، وقد وصلت إلى أعلى متوسط حجم استثمار بين جميع الدول الناشئة.

ويمكن للالتزامات الأخرى، بما في ذلك الواردة من صندوق ضمان الائتمان الحكومي، أن تضع المزيد من الضغط على المالية العامة.

وقالت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في يناير الماضي إنه رغم أن نسبة الدَّين العام الرسمية منخفضة نسبيا، فإن التكلفة المحتملة للالتزامات الطارئة التي تنتج عن الإجراءات شبه المالية تشكل مخاطر تصاعدية بالنسبة إلى القدرة على تحمل الديون.

وفي ما يتعلق بمطار ظافر، فإن المزاج العام ليس كذلك، إذ يتجاهله السكان المحليون لصالح المطارات الأخرى الأقرب إلى مراكز زيارة المعالم السياحية مثل إسكي شهير، على بُعد 113 كيلومترا.

ويؤكد كيليس "شركتنا لم تتلق أي عائد من مطار ظافر حتى يومنا هذا، بل بالعكس، نضطر إلى ضخ رأسمال جديد فيه كل عام"، رغم ضمانات الدولة.

وفي الواقع هذه المشكلة تختزل وضع المطارات التركية عموما، بما فيها مطار إسطنبول، الذي شيد حديثا بتكلفة بلغت 9 مليارات دولار، حيث تم ممارسة ضغوط مكثفة في فبراير الماضي على هيئة المطارات الحكومية دي.تش.أم.آي لتأجيل الإيجارات والحصول على خصومات للعقود الحالية بسبب تضرر الطلب على السفر جراء الوباء.

# مخاوف الكساد تراكم الضغوط على منتجي التمور في تونس

تـوزر (تونس) – دخل منتجو التمور في الجنوب التونسي في معركة مفتوحة مع المصدرين بسبب خلافات حول أسعار البيع في ظل مخاوف الكساد، التي تستبق موسم الحصاد المقرر منتصف شهر أكتوبر المقبل، وكذلك من احتمال تراكم المحصول دون تسويق.

ويضع المزارعون في منطقة الجريد كل آمالهم في أن يكون حظهم أوفر الموسم الحالي مع تحسن الإنتاج رغم أزمة المياه التي تعاني منها البلاد والأزمة الصحية التي أدت إلى تراجع الصادرات وحتى البيع داخليا في العام الماضي.

لكن أغلب هؤلاء يصطدمون بعراقيل في طريق تحقيق العوائد التي يطمحون بجنيها نتيجة تدني الأسعار وبطء عمليات الترويج في السوق المحلية، بالإضافة إلى تقاعس السلطات حتى الآن عن إطلاق كيان حكومي يعنى بالقطاع في كل المراحل بدءا من الإنتاج مرورا بالتجميع وصولا إلى التسويق رغم وجود المجمع المهني المشترك للتمور.

وتضم منطقة الجريد نحو 1.5 مليون نخلة من بين 4.5 مليون نخلة منتشرة بالبلاد وهي تحتل المرتبة الثانية بعد محافظة قبلي المجاورة من حيث الإنتاج وخاصة "دقلة النور" التي تعد أجود أنواع التمور.

ويسيطر القلق على منتجي التمور في محافظة توزر بشكل أكبر بسبب احتمال عزوف المصدرين عن شراء إنتاجهم بعد أن وضعوا سقفا للكيلوغرام عند 3 دنانير (دولار واحد) كما حددته الدولة، بينما الأسعار المقترحة عليهم تصل إلى دينارين فقط (0.7 دولار) للكيلوغرام، وهو سعر اعتبروه لا يغطي التكاليف.

ونقلت وكالة الأنباء التونسية الرسمية عن عادل شريلة رئيس جمعية حماية الواحات في توزر قوله "سيتم اتخاذ قرار جماعي بعدم النزول عن هذا السعر بالنسبة إلى بيع المحصول على رؤوس النخيل".

واعتبر شريلة أن الوضع الحالي غير مشجع ولا يبشر بتجاوز مشكلات الموسم الماضي من حيث احترام السعر المرجعي المتفق عليه مع وزارة الفلاحة.

وقال إن "المصدرين يتحكمون في تحديد أسعار البيع في غياب دور الهياكل المعنية على غرار وزارة التجارة والاتحاد التونسي للفلاحة والصيد البحري".

وارتفع إنتاج التمور خلال الموسم الماضي بنحو 44 في المئة على أساس سنوي ليصل إلى 345 ألف طن مقابل 331 ألف طن في الموسم السابق له.

ويقول رئيس الاتحاد الجهوي للفلاحة بتوزر عارف الناجي إن ارتفاع تكاليف الإنتاج يرهق المزارعين كثيرا في ظل ظروف مناخية استوجبت التدخل لعلاج الآفات المضرة بالتمور مثل "عنكبوت الغبار"، فضلا عن ارتفاع مديونية مجامع التنمية الفلاحية لدى الشركة التونسية للكهرباء والغاز لتبلغ 17 مليون دينار.

وظل التونسيون على مدى عقود يفاخرون بإنتاجهم من أجود أنواع التمور في العالم وريادتهم من حيث حجم التصدير، لكن هذه التجارة باتت محل منافسة شديدة مع صعود أقطاب جديدة في المشرق العربي.

عادل شريلة

**الوضع الحالي غير مشجع والمصدرون يتحكمون في الأسعار**

وتزاحم تونس أبرز الدول المنتجة للتمور في مقدمتها العراق ومصر والسعودية والإمارات والجزائر، ورغم كل الظروف حافظت على تقدمها في ترتيب المصدرين من حيث القيمة المالية خاصة وأنها تعتبر المزود الرئيسي للأسواق الأوروبية.

وأشار تقرير المرصد الوطني للفلاحة الصادر نهاية العام الماضي إلى أن معظم إنتاج التمور التونسية يذهب إلى المغرب الذي يعد مستوردا رئيسيا بنحو 25 في المئة من إجمالي الصادرات تليه ألمانيا بنحو 9 في المئة وفرنسا بحوالي سبعة في المئة.

ويعد قطاع التمور أكبر مشغل لأهالي الجنوب التونسي إحدى أهم ثرواته الطبيعية بمساحات تقدر بنحو 40 ألف هكتار، وهو يمثل أيضا مصدر عيش حوالي 50 ألف أسرة.

وفرة في الإنتاج ومشترون غائبون

# موريتانيا تتوصل إلى تسوية لسداد ديون قديمة للكويت

نواكشوط – توصلت موريتانيا إلى تسوية مع الكويت لسداد ديون قديمة متراكمة لأكثر من أربعة عقود بعدما عجزت نواكشوط عن الإيفاء بالتزاماتها، بسبب الوضعية الاقتصادية الصعبة للبلد الذي يعد أحد أضعف اقتصادات المنطقة العربية.

وقال وزير المالية محمد الأمين ولد الذهبي خلال مؤتمر صحافي عقد في العاصمة نواكشوط الخميس الماضي إن "التسوية تقوم على إلغاء 95 في المئة من الفوائد، وتحويل النسبة المتبقية إلى استثمارات، وتسديد أصل الدين على مدى 20 عاما، مع فترة سماح مدتها سنتين".

وتعتبر ديون الكويت المستحقة على موريتانيا "دينا نائما" لم يكن يسدد أصله ولا فوائده، قبل التسوية التي تم الإعلان عنها.

وأوضح ولد الذهبي أن هذا "الملف بقي عالقا لفترة طويلة، رغم العلاقات المتميزة بين البلدين، كما أنه أثر على مصداقية موريتانيا وخاصة على مؤشرات الاستدانة".

وكان البلدان قد أبرما في أبريل 2019 مذكرة تفاهم تعنى بتسوية تلك الديون مع إمكانية استبدال فوائد القروض بفرص استثمارية حصرية للكويت داخل موريتانيا، لكن منذ ذلك الحين لم تتقدم نواكشوط بخطوة في الاتجاه.

وتشير تقديرات غير رسمية أوردتها وسائل إعلام محلية إلى أن هذه الديون تصل إلى حوالي 950 مليون دولار، لكنها في الأغلب فوائد على دين أصله 150 مليون دولار، اقترضت موريتانيا أغلبها في ثمانينات القرن الماضي.

وتظهر أرقام البنك الدولي أن إجمالي رصيد الدين الخارجي المستحق على موريتانيا ارتفع خلال عشر سنوات من نحو ملياري دولار في العام 2008 إلى حوالي 5.2 مليارات دولار في العام 2018.

وتعاني موريتانيا من أزمة اقتصادية مزمنة منذ سنوات زادت من متاعبها الجائحة وهو ما جعلها تلجأ مرارا للاقتراض الخارجي، في ظل ركود محركات النمو، إلى جانب تأثر القطاع الزراعي بظاهرة الجفاف.

**950**
**مليون دولار حجم دين أغلبه فوائد على أصل قرض يقدر بنحو 150 مليون دولار**

وبحسب بيانات حكومية رسمية يعيش 31 في المئة من سكان موريتانيا البالغ عددهم 4 ملايين نسمة تحت خط الفقر في بلد يعتمد بشكل مفرط على المساعدات الدولية.

واعتبر البنك الدولي في تقرير نشره نهاية العام الماضي، أن الاقتصاد الموريتاني من أكثر الاقتصادات تأثرا بالصدمات الخارجية كاضطراب أسعار المواد الأولية والظروف المناخية والأزمات السياسية.