

ضبابية السياسات الحكومية تزيد من معدلات الفقر في تونس

حكومة بوند محاصرة بالضغط الاجتماعي والإصلاحات الاقتصادية القاسية

بدأت تداعيات العشر السنوات الأخيرة التي شهدت فيها تونس مرحلة انتقالية بعد ثورة يناير 2011 تلقي بظلالها على الوضع الاقتصادي والاجتماعي في البلاد. وتعدّ الأزمة التي تعصف بالبلد المتوسطي نتيجة منتطرة لفشل سياسات الحكومات المتعاقبة تضاف إليها تداعيات جائحة كورونا، حيث دفعت هذه الأوضاع التونسيين إلى دائرة الفقر، فيما تبدو حكومة نجلاء بوند أمام تحدّ صعب يفرض عليها معالجة الأزمة الراهنة والالتزام بإصلاحات اقتصادية يفرضها المانحون الدوليون.

اهتماماً بالظاهرة أو تقدم حلولاً واقعية لمعالجتها.

ورغم وضع العديد من البرامج وأخرها تخصيص ألف مليون دينار (قرابة 300 مليون دولار) بتمويل من البنك الدولي، لفاذرة أكثر من 700 ألف عائلة، فما زال أكثر من مليونين و500 ألف تونسي يربحون تحت خط الفقر.

تشكل مقاومة الفقر تحدياً أمام حكومة نجلاء بوند الجديدة، حيث يتربق الشارع برنامج الحكومة ومدى قدرتها على تحسين أوضاعهم المعيشية، وعدم الاختفاء بسياسة الوعود والمماطلة كما فعلت الحكومات السابقة.

وتفاقم الغضب من الركود الاقتصادي بسبب الوباء، حيث اندلعت احتجاجات اجتماعية تنديداً بتواصل البطالة وغلاء المعيشة وسط عجز حكومي تام في العام الماضي.

وعلى الرغم من إطلاق كل حكومة بمجرد تنصيبها وعوداً بمحاربة الفقر، لا يبدي التونسيون ثقة في جديدة الخطط الحكومية ويصفونها في إطار التصريحات الشعبوية لإخماد غضب الشارع وتوجساً من توسع رقعة الاحتجاجات المناهضة لأدائها. في حين يلاحظ الخبراء أن اعتماد تونس على ذات المنوال التنموي الذي كان من أبرز أسباب ثورة يناير، من منابح الخلل الحقيقية.

وستشكل عودة الاحتجاجات بمثابة اختبار لحكومة بوند، التي ستجد نفسها بين مطرقة الضغوط الاجتماعية وسندان الإصلاحات الاقتصادية القاسية التي يطالب بها المانحون الدوليون. ويريد المانحون من تونس أن تطلق سلسلة من الإصلاحات الاقتصادية ذات مصداقية من المحتمل أن تشمل الدعم وكتلة رواتب القطاع العام والشركات المملوكة للدولة التي تتكبد خسائر، من أجل كبح العجز والديون، لكن الشارع سيحتمل وحده وطأة هذه الإصلاحات التي يرفضها بشدة.

وأشار عبدالرحمن الخراط، رئيس المنتدى التونسي للحقوق الاجتماعية

أمينة جبران
صحافية تونسية



تونس - زادت ضبابية السياسات الحكومية في تونس من معدلات الفقر في البلاد، فيما حالت الصراعات السياسية والأزمة الاقتصادية الخائفة دون احتواء هذه الظاهرة التي توسعت رقعتها بشكل مقلق قبل الجائحة وبعدها.

وتكشف تقرير جديد للبنك الدولي أن أكثر من 600 ألف تونسي انحدروا تحت خط الفقر نتيجة مخلفات الجائحة، التي ضربت البلاد منذ مارس من العام الماضي، وراح ضحيتها أكثر من 25 ألف شخص.

وحسب تقديرات البنك الدولي لشهر يونيو الماضي، فإن الجائحة تسببت في ارتفاع نسبة الفقر من 15.5 في المئة إلى 21 في المئة من مجموع سكان تونس.

تحديات صعبة

يرى الخبراء أن استراتيجية البلاد في محاربة مختلف أوجه الفقر غير واضحة وتتسم بالضبابية فضلاً عن تشتتها، ما ساهم في تفاقم معدلات الفقر.

عبدالرحمن الخراط
الحكومة غائبة
تماماً في الملفات
الاجتماعية القاهرة

رضا الشكندلي
تحسين الدخل
التوسط للفرد مهمة
صعبة تواجه الحكومة

كما تعتمد السياسات الحكومية خاصة على المساعدة المالية النظرية ولا تستهدف أسباب الفقر الحقيقية، في الوقت الذي انخرط فيه النخب الحاكمة في العارك السياسية ولم تول



تراجع مستوى المعيشة يعمق معاناة التونسيين

وأوضح المرصد في تقرير نشر السبت، أن وضع المديونية من أسوأ الأوضاع على الإطلاق، لأسباب عديدة منها سوء التصرف وضعف الحكومة، وهو ما يجلب لتونس التبعية والفقر عوض تطوير الإنتاج وخلق الثروة، وغياب التخطيط وضعف الرقابة على إنجاز المشاريع. ويراه المرصد فإن مشكلات هيكلية بنيوية كانت موجودة قبل الثورة، وزادت حدتها بعد ثورة يناير 2011 ولم تجد إرادة حقيقية ورؤية لإصلاحها من قبل الحكومات المتعاقبة.

واعتبر المرصد أن المشكلة ليست في اللجوء إلى الاقتراض في حد ذاته، حيث إن الاقتراض الخارجي أصبح، في العالم بأسره وخاصة الدول ذات الاقتصاد الضعيف، "شراً لا بد منه" لتلبية احتياجات تمويل الاقتصاد، ولتعبئة التحويلات من أجل النهوض بالاستثمارات، في ظل غياب موارد ذاتية كافية، لكن المشكلة في توظيف تلك القروض تكمن في مدى تحقق المشاريع التي تم الاقتراض من أجلها.

زيادة في الأسعار في الفترة القادمة، واستنتج أن الحكومة ستواجه معضلة كبيرة وهي تنامي معدلات الفقر، إن لم تعتمد سياسات اقتصادية تحدّ من التضخم.

ويخلص الخبراء والمتابعون إلى أن السياسات الحكومية طيلة عقد من الزمن قادت إلى تفاقم الفقر والتفاوت الاجتماعي في البلاد.

ولاحظ هؤلاء أن التفاوت الاجتماعي في تونس أصبح يشهد تفاهماً كبيراً، وذلك على مستوى كل القطاعات خاصة الحساسة منها مثل الصحة والتعليم، بينما ضاعف الوباء من متاعب الأسر التونسية وعمق متاعبهم المالية، ونجم عن الجائحة في نهاية المطاف ارتفاع في مؤشر الفقر وسط سياسات مالية فاشلة.

ونقلت وسائل إعلام محلية عن مرصد رقابة (حكومي) أن المديونية التي تخلق الثروة في بعض البلدان تخلق الفقر والبطالة والأزمات في تونس.

وأوضح الخبير الاقتصادي رضا شكندلي في حديثه لـ "العرب" أن "الناتج المحلي تراجع إلى أكثر من 9 في المئة في العام الماضي وبالتالي تراجع دخل الفرد، وانجر عن ذلك زيادة في عدد الفقراء".

وفي تقديره فإن السياسات الحكومية تواجه العديد من الصعوبات والمشكلات، منها الفجوة المالية في علاقة بموازنة الدولة لبقية العام الجاري وإعداد موازنة العام القادم في ظل شح الموارد الخارجية. وسبق أن حذر البنك المركزي من أن تمويل عجز الموازنة ينطوي على مخاطر اقتصادية، بما في ذلك زيادة التضخم وانخفاض احتياطياته من النقد الأجنبي وتراجع قيمة العملة المحلية.

وفيما تعني مقاومة الفقر بالضرورة تحسين الدخل المتوسط للفرد، فإن شكندلي يرى أنها مهمة صعبة بالنسبة إلى الحكومة الجديدة، لأنها مقبلة على تمويل نفقات الدولة عبر التمويل المباشر من البنك المركزي وهذا سيؤدي بدوره إلى تضخم مالي، وتوقع شكندلي

والاقتصادية في حديثه لـ "العرب" أن "الحكومة غائبة تماماً في الملفات الاجتماعية القاهرة مثل مسألة الهجرة غير النظامية، والفقر والتنمية وغيرها". وبين أنه سيقع تقويم الحكومة وفق برنامجها والخطوط العريضة التي ستقرها.

وتابع بالقول "على ضوء برنامج الحكومة سنقيّمها ونتفاعل معها.. إذا اهتمت الحكومة بالبعد الاجتماعي سيتم تقييم أدائها بشكل إيجابي".

صعوبات خانقة

لا يبدي خبراء الاقتصاد تفاؤلاً بشأن قدرة حكومة بوند على مواجهة الفقر، حيث يواجه اقتصاد البلاد صعوبات حادة منذ 2011 ولم يتجاوز معدل النمو الاقتصادي 0.6 في المئة خلال السنوات العشر الأخيرة. كما ارتفعت نسبة التضخم إلى 6 في المئة وزادت الأزمة الصحية من تفاقم الوضع في البلاد.

الأزمات المتعاقبة ترغم اللبنانيين على تغيير عاداتهم في التنقل

إعادة هيكلة وإعادة برمجة محفظة البنك الدولي بأكملها والتي تشمل أيضاً مشروع النقل العام في بيروت الكبرى، لتلبية الاحتياجات الأكثر إلحاحاً للشعب اللبناني".

ويقول طوني جرجس، المسؤول في مكتب "توكسي" إنه في مدينة بيروت الساحلية في الشمال، وبعدما كان سياح يستخدمون التوك توك خلال الصيف لاكتشاف المدينة، بات السكان يعتمدونها وسيلة تنقل يومية.

ويتابع أن طبات الزبائن لا تتوقف، مضيفاً "تغيرت الأزمة عادات اللبنانيين في التنقل، التوك توك خيار أقل كلفة وأسرع خصوصاً خلال الزحمة.

وعلى بعد أكثر من عشرين كيلومتراً عن بيروت، في طرابلس، كبرى مدن لبنان، يلاحظ نذير حلواني الذي يستخدم دراجته الهوائية منذ عقدين وأطلق مبادرات عدة لتشجيع سكان مدينته على التخلي عن قيادة السيارات الملوثة والمكلفة، ازدياد عدد من يستخدمون الدراجة الهوائية في تنقلاتهم.

ويقول الشاب (35 عاماً) الذي يدير شركة "تسويق" إن "السيارة باتت في لبنان أسلوب حياة أكثر مما هي وسيلة تنقل، مبدياً أسفه لأن اللبنانيين لم يفكروا في خيارات بديلة إلا عندما اضطروا للانتظار ساعات أمام محطات الوقود.

ويرى حلواني في الأزمة الحالية "فرصة ملائمة لإعادة التفكير" بمفهوم النقل العام، فيما يرغب أن يتذوق كل شخص طعم قيادة الدراجة الهوائية والحرية التي تلازم ركوبها".

جعل 60 في المئة من زبائنه من النساء، على حدّ قوله.

ومن المبادرات أيضاً تسير مؤسسة هاني صليباً غير الحكومية حافلات من قضاء المتن إلى بيروت، وإطلاق الناكب زياد حواط بالتعاون مع فاعليات في بيروت جبيل شمال بيروت مشروع نقل مشترك في القضاء ومنه إلى بيروت.

عربات التوك توك تنتشر

في المدن والبلدات،

بينما تبرز مبادرات خاصة

لاستخدام الدراجات

وتسيير حافلات ركاب

وفشلت محاولات عدة لتنظيم النقل العام في لبنان، طيلة عقود، رغم وضع خطط وورصد أموال. وتوقفت شبكة القطارات التي أنشئت في نهاية القرن التاسع عشر عند اندلاع الحرب الأهلية (1975 - 1990)، ولم تعد إلى العمل بسبب عدم تأهيلها، فيما لا يزال موظفو مصلحة سلك الحديد يتقاضون رواتبهم. وكانت آخر المحاولات حزمة تمويل أقرها البنك الدولي عام 2018 بقيمة 295 مليون دولار لمشروع نقل عام في بيروت الكبرى، بهدف إطلاق أول شبكة مواصلات عامة حديثة في البلاد. لكن المشروع لم ينفذ، وتسعى الحكومة اليوم للاستفادة من الأموال المرصودة لدعم الأسر الأكثر فقراً.

وقال البنك الدولي "تجري مناقشات مع الحكومة اللبنانية بشأن جدوى

بيروت، صار في إمكان عيسى قبول عرض عمل في مطعم راق قرب مدخل بيروت الشمالي.

وتوضح "لم يعد بمقدوري استخدام سيارة، خصوصاً مع أزمة البنزين" التي بلغت ذروتها خلال الصيف. وبات ثمن عشرين ليترًا من البنزين بعد رفع الدعم الشهر الماضي، يعادل قرابة ثلث الحد الأدنى للأجور.

"هدير" واحدة من مبادرات عدة أطلقها القطاع الخاص مؤخراً لتسيير حافلات تنتقل عموماً من مناطق بعيدة نسبياً عن بيروت، وتسير وفق خطوط منتظمة وفي مواعيد محددة، الأمر الذي قد يبدو عادياً في أي بلد لكن ليس في لبنان حيث الحافلات العامة متهاكّة وغير منتظمة. ويشكو البعض من أنها قد تكون أحياناً مساحة غير آمنة خصوصاً للنساء اللواتي قد يتعرضن فيها للتحرش أو النشل.

ويقول بطرس كرم (26 عاماً) الذي أطلق وثلاثة من أصدقائه شركة "هدير"، إن "مشكلة النقل العام قديمة لكنها تضخمت مع أزمة البنزين وعدم قدرة الناس على التنقل بسبب ارتفاع الكلفة".

وتتلقى الشركة طلبات متزايدة من ركاب "لم يعتادوا استخدام وسائل النقل المشترك" التي تلتصق بها، وفق كرم، "صورة نمطية"، فكثيرون "يقولون إنها غير نظيفة.. وغير آمنة". وفي سبيل كسر هذه الصورة "أخذنا كل هذه النقاط بالاعتبار حين أسسنا هدير". فالجزر المسبق ضروري والحافلات مزودة بخدمة تعقب وإنترنت وسلامة الركاب أولوية، ما

العالم منذ العام 1850، اعتادت غرايس عيسى (23 عاماً) "استخدام سيارة العائلة أو سيارة التاكسي، لكن العملية باتت مكلفة" رهاً.

وتوضح بينما تستقل حافلة تسييرها شركة خاصة ناشئة "بت اليوم اصترف نحو 30 في المئة من راتبي على المواصلات عوضاً عن 70 في المئة".

وقدّر البنك الدولي عام 2018 كلفة التكدس المروري سنوياً بأكثر من ملياري دولار.

وتعد هذه الوسائل المستحدثة في لبنان حلاً لمشكلة الازدحام المروري نتيجة كثرة السيارات وحتى الانتظار لساعات أمام المحطات للترود بالبنزين.

وشهد لبنان خلال الأشهر الماضية أزمة محروقات اضطرت معها السكان للانتظار ساعات في طوابير طويلة من أجل تزويد سياراتهم بالبنزين، جراء صعوبات في استيراد الوقود نتيجة انهيار غير مسبوق في سعر صرف الليرة مقابل الدولار ونضوب احتياطي العملة الأجنبية.

وعلى وقع الانهيار، تراجع شراء السيارات بأكثر من سبعين في المئة، وفق مركز الدولية للمعلومات للأبحاث. وبات شراء سيارة لغير الميسورين ترفاً مع فقدان الليرة أكثر من تسعين في المئة من قيمتها.

وارتفعت كذلك كلفة التنقل في السيارات الخاصة أو سيارات الأجرة بعد ارتفاع ثمن الوقود جراء رفع الدعم الحكومي عنه.

ومع بدء منصة "هدير" قبل أشهر بتسيير حافلات من شمال لبنان إلى

النقل العام. ويتجاوز عدد السيارات والعربات المسجلة فيه المليونين، وفق إحصاءات رسمية، فيما يعيش ثمانون في المئة من إجمالي السكان البالغ عددهم قرابة ستة ملايين، تحت خط الفقر.

وبدأ الكثير من المواطنين يحاولون تأمين حلول بديلة لمشاكل التنقل، حيث بدأت عربات التوك توك تنتشر في عدد من المدن والبلدات، لتصبح وسيلة النقل الأفضل نظراً لانخفاض تكلفتها مقارنة بوسائل النقل التقليدية، بينما تبرز مبادرات خاصة لاستخدام الدراجات وتسيير حافلات ركاب بتعرفة منخفضة.

وقبل بدء الأزمة الاقتصادية التي صنفتها البنك الدولي من بين الأسوأ في



التوك توك وسيلة نقل اللبنانيين زمن الأزمات