

صفقة طائرات تفتح آفاق التفاؤل أمام الخطوط التونسية

الشركة تعزز أسطولها بأربع طائرات من طراز إيرباص 320 نيو ستنتسلمها تباعا حتى نهاية 2022



قبل الإقلاع متى علينا التواجد في المطار

الغارقة في الديون بسبب مساعي بعض الأطراف السياسية التأثير على قرار إعادة هيكلتها من أجل بيع حصة لمستثمرين من قطر أو تركيا.

وأعاد حجز شركة تاف للمطارات التركية في فبراير الماضي كافة الحسابات المصرفية للخطوط التونسية لمطالبتها بسداد ديون عالققة بقيمة 10.2 مليون دولار الحديث عن محاولة للاستحواذ على الشركة على الرغم من أن الجامعة العامة للنقل (نقابة) تصدت لها.

وفي صيف العام الماضي كشف المنكبي عن وجود مساع لبيع الخطوط التونسية أو حصة منها لصالح مستثمرين قطريين، الأمر الذي نفته وزارة النقل ورئاسة الحكومة في وقت لاحق.

ووفق الإحصائيات الرسمية، تشغل الشركة قرابة 8200 موظف، وهذه القوة العاملة أثرت بشكل كبير على التوازن المالي للشركة، في ظل أزمتهما التي جعلتها تسجل عجزا ماليا بلغ في المتوسط السنوي نحو 220 مليون دولار. وخسرت الخطوط التونسية العام الماضي من مواردها بسبب قيود الإغلاق بشكل مباشر ما يفوق 142 مليون دولار، بالإضافة إلى وجود خسائر وتكلفة غير مباشرة تتعلق بصيانة الطائرات وغيرها. ومن المتوقع ألا تستعيد الشركة نشاطها المسجل في عام 2019 إلا في 2023.

وفي أغسطس الماضي أنهى سعيد الجدل حول خصخصة الخطوط التونسية بعدما تيقن خبراء من أن الحكومات المتعاقبة كانت تسير في طريق وعرة من أجل إنقاذ الشركة

ديون مستحقة لديوان الطيران المدني والمطارات، أما الديون المتبقية ففتنوزع بين قروض وفوائدها حصلت عليها من عدة بنوك محلية وأجنبية والتزامات مالية تجاه الدولة.

784.6
مليون دولار حجم ديون الشركة
المتراكمة منذ سنوات بحسب
الإحصائيات الرسمية

وشكّل التوظيف العشوائي في عهد الترويكما بقيادة حركة النهضة أحد أبرز أسباب الخسائر، حيث بلغ عدد من تم توظيفهم في تلك الفترة 1200 شخص، مما تسبب في ارتفاع بند الأجور بنحو 32.7 مليون دولار سنويا.

وكان الرئيس السابق للشركة قد أشار مرارا إلى أنه قد حذر من أن وضع الخطوط التونسية سيزداد صعوبة وتتعقدا في حال لم تتدخل الدولة لاتخاذ قرارات مهمة وأنها تحتاج إلى قرابة 1.3 مليار دينار (425 مليون دولار) حتى تستعيد أنفاسها وأن عدم قدرة الدولة على توفير المبلغ سيحول دون ذلك. كما أكد أن أسطول الخطوط التونسية، التي تضم 8 شركات تابعة لها، مترهّل، ولا يتعلّق الأمر بالطائرات فقط، بل أيضا بالتجهيزات والمعدات وخاصة بمطار قرطاج الدولي، وهو ما يتطلب تطويرها بالكامل بقيمة 6.5 مليون دولار.

وتظهر التقديرات الرسمية أن حجم الديون الملقاة على عاتقها يبلغ حوالي 2.2 مليار دينار (قرابة 784.6 مليون دولار)، منها 440 مليون دولار

يتفق خبراء على أن السلطات التونسية تسير في طريق وعرة في محاولات إنقاذ الخطوط التونسية الغارقة في الديون، على الرغم من ظهور بوادر لإعادتها إلى النشاط، تتمثل في تعزيز أسطولها عبر صفقة طائرات جديدة قد تفتح آفاقا للتفاؤل بأن تبتعد الشركة الحكومية عن دائرة المؤشرات السلبية مع زيادة رحلاتها وتحسين جودة الخدمات.

ولم تذكر الشركة قيمة الصفقة، لكنها قالت في بيان بعد توقيع العقد إنه "سيتم تسليم الطائرة الأولى في ديسمبر المقبل اما بقية الطائرات فستحصل عليها الخطوط التونسية تباعا في العام 2022".

وأوضح الشلي في البيان أنه "باعتقاد هذه الصيغة التعاقدية البديلة وبحرص ودعم من الدولة وسلطة الإشراف وأعضاء مجلس إدارتها، فإن الخطوط التونسية ستتمكن من توفير السيولة وتجديد أسطولها تدريجيا وتحسين خدماتها".

وبحسب البيانات المنشورة على المخصصة الإلكترونية للشركة، فإن أسطول الخطوط التونسية الحالي يتكون من 29 طائرة، من بينها 22 طائرة من نوع إيرباص، و7 طائرات بوينغ.

وخلال السنوات العشر الماضية شهدت وضعية الشركة الحكومية أزمة مالية خانقة انعكست بشكل مباشر على جودة الخدمات بدءا من التأخير المستمر في موعد الرحلات وإلغائها مروراً بالصيانة ووصولاً إلى مسألة التمويل.

وتتألت المؤشرات على عجز الخطط الحكومية لإنقاذ الخطوط التونسية الغارقة في الديون نتيجة بطء القيام بالإصلاحات، وتفاقم موجة الإضرابات، ولم تتمكن حتى من استغلال المواسم السياحية التي سبقت تفشي الجائحة. ومنذ العام 2016 فشلت خطط إعادة هيكلة الشركة، ولم يتمكن أي مسؤول استلم دفة قيادتها من تقديم حل جذري لإخراجها من أزمتهما في حين ظهرت تحركات من بعض الأطراف السياسية لخصمتهما.

ويعتقد خبراء أن أزمة الشركة تكمن في السوق المحلية وليس المنافسة، خاصة وأن عددا من شركات الطيران الكبرى أوقفت رحلاتها لتونس منذ الهجمات الإرهابية في 2015 قبل أن تعود بعد نحو عامين تقريبا، ما يعني استحواذ الخطوط التونسية على تلك الحصة.

تونس - فرضت الظروف المالية القاسية التي تمر بها الخطوط الجوية التونسية على المسؤولين في الشركة المتعثرة المملوكة للدولة الإسراع في إعطائها نفسا جديدا لمواجهة التحديات الكثيرة التي أثرت على أعمالها خلال السنوات الأخيرة.

وفتحت السلطات منذ التدابير التي اتخذها الرئيس قيس سعيد أواخر يوليو الماضي ورشّة إصلاح كبيرة لإنقاذ شركة الطيران الحكومية الغارقة في الديون، تهدف لإعادة هيكلتها وفق معايير شفافة من خلال تعزيز الأسطول وخطة مرحلية لتسريح الموظفين لتعزيز قدرتها التنافسية التي تضررت في السنوات الأخيرة بسبب شبهات فساد وسوء تسير في إدارتها.



خالد الشلي

نسخة لتوفير السيولة
وتجديد الأسطول
وتحسين الخدمات

ودخلت الشركة منعطفا مهما منذ الصيف الماضي، حيث يعكف المسؤولون على تنفيذ خطة لإعادة هيكلتها بالكامل، حتى تستعيد وتيرة نشاطها بعد أن فشلت الحكومات السابقة في إنقاذها. ويرتكز المخطط الذي يشرف على تنفيذه الرئيس المدير العام خالد الشلي الذي تم تعيينه في شهر مارس الماضي خلفا لإلياس المنكبي، على تعزيز الأسطول وتقليص التكاليف وإعادة تنظيم الشركة، علاوة على تحسين جودة الخدمات خاصة على مستوى التمويل.

وفي تحرك وصفه خبراء بـ"المتاخر" لنفض غبار الأزمات المتراكمة عنها، أبرمت الخطوط التونسية الخميس الماضي اتفاقية مع شركة سبيل أند ليز بأك المتخصصة في إيجار الطائرات لشراء 4 طائرات من طراز إيرباص 320 نيو على أن يتم التعاقد على شراء طائرة خامسة في مرحلة لاحقة.

القاهرة تُراجع حساباتها المالية لمواجهة

ارتفاع تكاليف الغذاء

وعند أدنى مستوى لها منذ يوليو 2014، وارتفع تضخم أسعار المستهلكين في المدن المصرية إلى 6.6 في المئة في سبتمبر الماضي، من 5.7 في المئة قبل شهر، لكن أرقام الشهر الماضي ما زالت داخل النطاق المستهدف من المركزي.

وتتحوّط مصر بالفعل ضد ارتفاع أسعار النفط. ويعكس قرار اعتماد نهج مماثل للسلع الأساسية القلق المتزايد بشأن الارتفاع الحاد في الأسعار العالمية، في وقت تتطلع فيه الحكومة إلى خفض فاتورة دعم المواد الغذائية المكلفة.

وهذه الدفعة جزء من جهد أوسع للحد من الإنفاق وتحويل المزيد من الأموال إلى المشاريع الرئيسية الحاسمة للنمو الاقتصادي.

وارتفعت الأسعار في أسواق القمح العالمية هذا الموسم بعد أن تسببت الأحوال الجوية السيئة في تدهور إمدادات المحاصيل لدى العديد من شركات الشحن الرئيسية، مما أدى إلى تقلص المخزونات العالمية.

كما فرضت روسيا، وهي عادة أكبر مورد لمصر، ضرائب على الصادرات في محاولة لإبطاء المبيعات في الخارج. وأدى ذلك إلى ارتفاع التكاليف بالنسبة إلى القاهرة في مناقصات القمح إلى أعلى مستوى لها منذ خمس سنوات تقريبا، وتأخرت مشترياتها التي تديرها الدولة في الموسم السابق. كما ألغت السلطات أيضا عطاءات متعددة هذا العام، وهو حدث غير عادي، حيث تكافح الأسعار الباهظة وتكاليف الشحن المرتفعة.

وتأتي هذه التحركات في الوقت الذي أعلنت فيه الحكومة عن رفع أسعار زيت الطهي المدعوم وعودتها لدخول سوق القمح، بعد التراجع في وقت سابق عن ارتفاع الأسعار.

وترأست الخطوة مع إبقاء البنك المركزي المصري الخميس الماضي على أسعار الفائدة الرئيسية دون تغيير كما كان متوقعا، قائلا "إن تكاليف الاقتراض الحالية تتسق مع أهداف تحقيق معدل التضخم المستهدف والحفاظ على استقرار الأسعار".

وقرر المركزي إبقاء سعر عائد الإقراض لليلة واحدة عند 9.25 في المئة وسعر عائد الإيداع لليلة واحدة عند 8.25 في المئة، وبهذا تظل الفائدة الرئيسية دون تغيير منذ نوفمبر العام الماضي،

القاهرة - دفعت تقلبات أسعار الغذاء في الأسواق العالمية الحكومة المصرية إلى مراجعة حساباتها المالية، بهدف مواجهة ارتفاع التكاليف التي تسببها القاهرة من احتياطاتها النقدية.

وكشف وزير التموين علي المصيلحي في تصريحات لوكالة بلومبرغ أن بلاده تجري محادثات مع مجموعة سيتي غروب للتوصل إلى اتفاق للتحوّل من زيادات أسعار القمح العالمية، حيث يتكافح أكبر مشتر للحبوب في العالم مع ارتفاع أسعار السلع الأساسية.

وأشار إلى أن وزارة التمويل راسلت وزارة المالية من أجل التوصل إلى اتفاق للتحوّل من ارتفاع أسعار الزيوت النباتية أيضا.



أين التموين فهذه آخر حفنة قمح في البيدر

الأردن يبرم اتفاقا مع شركة

هندية لإقامة مصنع للألومنيوم

الخام المستخدمة في صناعة الألومنيوم ومنها غازات التبريد وقتل الإسمنت والأسمدة الكيماائية. وأوضح الرئيس التنفيذي لشركة مناجم الفوسفات الأردنية عبد الوهاب الرواد أن مصنع الجديد سيعرّي كافة الاشتراطات البيئية العالمية. وقال إن "صناعة فلوريد الألومنيوم هي صناعة فريدة، وسيسهل إنتاج شركة الفوسفات لهذه المادة في وضع الأردن ضمن قائمة الدول المنتجة والمصدرة لها عالميا بسبب أهميتها وزيادة الطلب عليها".

وتضم تجارة الألومنيوم في الأردن حوالي 150 تاجرا وتوظف أكثر من سبعة آلاف عامل، ولكنها باتت تواجه خطر التعتّر والإفلاس بسبب العديد من العراقيل من بينها تكاليف التوريد.

وقفزت أسعار الألومنيوم في البورصات العالمية منتصف أكتوبر الجاري، حيث تجاوز سعر المعدن مستوى 3200 دولار للطن، وذلك للمرة الأولى منذ العام 2008.

وباتي الارتفاع في ظل صعود أسعار الطاقة في البورصات، حيث صعدت عقود برنت الأجلة فوق مستوى 85 دولارا للبرميل وذلك للمرة الأولى في 3 سنوات. ومنذ بداية العام الجاري أصيبت السوق العالمية للألومنيوم بحالة من الاضطراب وتخوفات من عجز معروض المعدن كثيف استهلاك الطاقة، وذلك بعد الضوابط الأكثر صرامة على الطاقة التي وضعتها الصين أكبر منتج عالمي للألومنيوم.

أهمية منتجات حامض الفوسفوريك في تعزيز الجهود التي تبذلها الشركة للتوجه نحو الصناعات التحويلية وتنوع مصادر دخلها وإنتاجها. وقال بحضور السفير الهندي لدى عمان أنور حليم وعدد من أعضاء مجلس إدارة شركة مناجم الفوسفات ورئيس النقابة العامة للعاملين في المناجم والتعدين خالد الفناطسة إن "المصنع الجديد سيوفر نحو 100 فرصة عمل جديدة لأبناء المنطقة، ما يعزّز من دور الشركة في المساهمة في دعم الجهود الوطنية المبذولة للحد من البطالة".



محمد الذنيبات

100 وظيفة سيوفرها
المصنع بما يدعم جهود
الحد من البطالة

وأشار الذنيبات، الذي لم يكشف عن حجم الأموال المخصصة لتشييد هذا المصنع، إلى حرص الشركة على تنوع شراكاتها الاستثمارية وزيادة قدراتها الإنتاجية والاقتصادية بما يعزّز مكانتها العالمية.

وأكد رئيس مجلس إدارة شركة الو فلوريد ليميتيد الهندية فينكتن نارايان أن المصنع الجديد يشكل إضافة نوعية لعلاقات التعاون بين الجانبين، معربا عن اعتزاز الجانب الهندي بشركته الاستراتيجية مع شركة مناجم الفوسفات الأردنية في مختلف المجالات. ويتوقع أن تسهم منتجات الفلور في خفض حجم استيراد الأردن من المواد

عمان - عززت السلطات الأردنية من جهودها لتنمية قطاع الألومنيوم وتعزيز دوره في الاقتصاد من خلال بناء مصنع جديد لإنتاج فلوريد الألومنيوم يُتوقع أن يدعم صادرات البلاد مستقبلا على الرغم من الضبابية التي تلف السوق بسبب ارتفاع الأسعار.

وشكل توقيع شركة مناجم الفوسفات الأردنية الحكومية اتفاقية مع شركة الو فلوريد ليميتيد الهندية في وقت سابق هذا الأسبوع لإنشاء مصنع لإنتاج فلوريد الألومنيوم خطوة تجسد إصرار عمان على جذب الاستثمارات الأجنبية رغم الضبابية التي تحيط بمناخ الأعمال وتأثيرات الأزمة الصحية.

ويستخدم الألومنيوم في الكثير من المنتجات الصناعية وفي البناء بشكل خاص على هيئة أعمدة وإطارات نوافذ والأسقف والجدران وتغليف الهياكل الإنشائية. وعلى هيئة أوراق من الألومنيوم للحماية من تسرب المياه.

وتعمل شركة مناجم الفوسفات الأردنية بموجب الاتفاقية التي جاءت استكمالا لمباحثات سابقة بين الجانبين على تزويد المصنع الجديد الذي سيقام في منطقة الشبيبة بحافطة معان بكلفة تقدر بنحو 30 مليون دولار بنحو عشرين ألف طن من حامض الفلوسيليك سنويا، والذي يُعد من المنتجات الجانبية الناتجة عن صناعة حامض الفوسفوريك.

وأكد رئيس مجلس إدارة شركة مناجم الفوسفات الأردنية محمد الذنيبات خلال توقيع الاتفاقية في تصريحات نقلتها وكالة الأنباء الأردنية الرسمية على