الأربعاء **26** نوفمبر / تشرين الثاني 2014 م
4 صفر 1436 هـ
العدد **6** السنة الأولى
Wednesday 26th November 2014

العربي الجديد

اقتصاد البزنس

ملحق أسبوعي

4 المقابلة
صلاح الدين عبد الصمد: المؤسسات الصغيرة الجزائرية تعاني من ضعف التمويل

2 اتجاهات الاستثمار
الأردن: خارطة استثماريّة واسعة في قطاعات اقتصادية واعدة

3 المواجهة
كمال حمدان في مواجهة زياد حايك: هل الخصخصة حلّ سحريّ لأزمة الاقتصاد اللبناني؟

4 اتجاهات عقارية
العقار المصري يجاري التعداد السكاني ويحقق نمواً في النشاط والاسعار

8 استثمارات واعدة
تونس تصنع الطائرات بعدما قرر بن علي حظر هذه الصناعة في 2004

قطاع النقل البحري يشهد نمواً في الدول العربية (getty)

يشهد قطاع التأمين نمواً في عدد من الدول العربية. وقد حققت السعودية والكويت وسلطنة عمان والبحرين، أرباحاً وصلت إلى 28 مليار دولار

قطاع الأرباح

أسامة مروة

الكويت، المملكة العربية السعودية، البحرين، وسلطنة عمان.. أربع دول خليجية حققت أرباحاً مرتفعة في قطاع التأمين هذا العام. حيث يعمل في هذا القطاع 142 شركة، وصلت قيمة أرباح هذه الشركات والوكالات إلى ما يقارب 28 مليار دولار. فيما ساهمت أرباح الشركات التأمينية المدرجة في بورصات الخليج بنحو 2,2 مليار دولار سنوياً. تحتل الكويت المركز التاسع والسبعين عالمياً في مجال التأمين. ويحظى قطاع التأمين بأهمية كبيرة في الاقتصاد الكويتي، بحسب مدير عام اتحاد شركات التأمين في الكويت عادل الرميح. إذ إن الشركات العاملة في هذا المجال توفر للعملاء سلة متكاملة من التأمينات، كالتأمين ضد الغير، والتأمين على الحياة، وغيرها. ويقول لـ«العربي الجديد»: أصدرت الشركات العاملة في السوق الكويتية نحو 5 ملايين وثيقة في 3 سنوات للعملاء والشركات والقطاعات الحكومية، محققة أرباحاً بلغت نحو 80 مليون دينار سنوياً، أي ما يعادل 200 مليون دولار أميركي. ويوضح أن إجمالي الأقساط التي جمعتها شركات التأمين الكويتية خلال النصف الأول من عام 2014 بلغت نصف مليار دولار أميركي تقريباً بزيادة نسبتها 8,18 في المئة عن النصف الأول من العام الماضي.

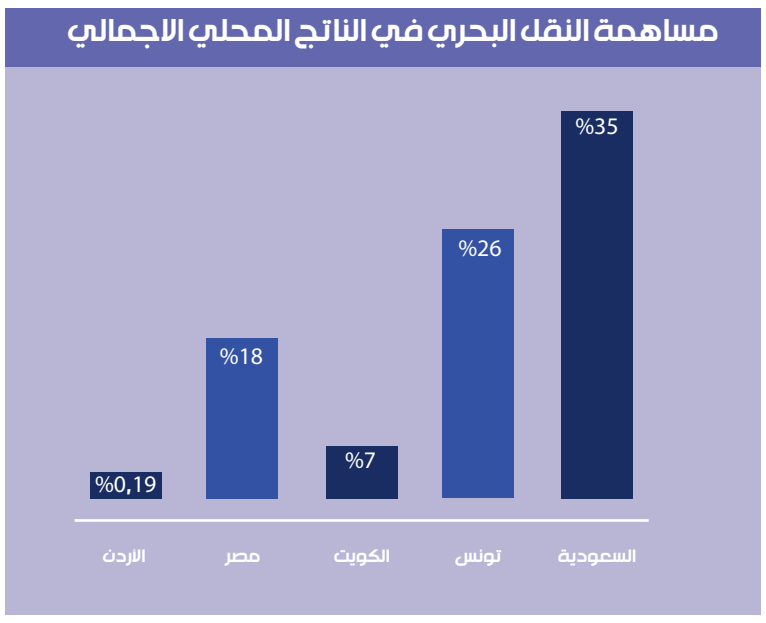
في المملكة العربية السعودية، يحظى قطاع التأمين بأهمية كبيرة بعد الإجراءات الحكومية الأخيرة، التي عممت التأمين الإلزامي للمغتربين. ووفق المدير العام في شركة وثائق للتأمين، ماجد العلي، فإن القطاع نما بنسبة 16,4% بين عامي 2010 و2014. ويقول لـ«العربي الجديد»: «وصلت القيمة السوقية لقطاع التأمين السعودي إلى 30 مليار دولار. إذ إن الشركات في السوق السعودية تقدم جميع أنواع التأمينات لقاء مبالغ تصل إلى نحو 50 دولارا للفرد العادي، و250 مليون دولار للشركات النفطية».

أما في البحرين، فيشير رئيس مجلس إدارة الشركة الخليجية للتأمين، ناصر العمر، إلى أن عدد رخص شركات التأمين في المملكة وصل إلى 163 شركة، من بينها 25 شركة مدرجة في البورصة. وقد وصلت أرباح هذه الشركات حتى نهاية النصف الأول من عام 2014، إلى 61 مليون دولار. ويقول لـ«العربي الجديد»: «بلغ إجمالي أقساط التأمين في عام 2013 نحو 177 مليون دولار حتى نهاية أبريل/نيسان 2014، مقارنة بنحو 158 مليون دولار في الأشهر الأربعة الأولى من 2013.

وفي سلطنة عمان، سجلت أقساط التأمين 400 مليون دولار حتى نهاية يونيو/حزيران الماضي، بنمو وصل إلى 9% عن العام الماضي، بحسب العضو في مجلس إدارة شركة «غزال للتأمين» خالد الصاغ. ويشير الصاغ إلى أن أغلب الفروع التأمينية سجلت نمواً جيداً، باستثناء فرع التأمين على الممتلكات، وفرع التأمين على الحياة. فيما حقق قطاع التأمين الصحي نسبة النمو الأعلى في السلطنة، حيث بلغت 30% نتيجة فرض التأمين الصحي على الموظفين في الدولة.

المؤشر

مساهمة النقل البحري في الناتج المحلي الاجمالي



النقل البحري العربي

يساهم قطاع النقل البحري في الدول العربية في زيادة نسب النمو داخل الاقتصاد المحلي. وقد نجحت دول عربية عديدة، ومنها دول الخليج، في استقطاب رؤوس أموال ضخمة، لضخّها في قطاع النقل البحري، نظراً لأهميته في التجارة الدولية. ولعبت عوامل عديدة دوراً بارزاً في تنمية هذا القطاع، أبرزها العائدات النفطية الهائلة لدول الخليج التي وظّفت في سبيل إنشاء مرافئ بحرية جديدة، بالإضافة إلى زيادة عدد الحاويات والأرصفة البحرية.

[تفاصيل ص 6 - 7]

اتجاهات استثمارية

تعتبر السوق الأردنية واعدة استثمارياً. إذ بالرغم من الأزمات السياسية والأمنية التي تعصف بدول الجوار، لا تزال المملكة جاذبة للاستثمار الأجنبي. في حين انطلق في الأردن عدد من المشاريع المستقبلية منها الطاقة المتجددة والتكنولوجيا والاتصالات

الأردن

خارطة استثماريّة واسعة في قطاعات واعدة

عمان ـ **علاء الدين كيلاني**

عزز الأردن حضوره كبيئة جاذبة للاستثمار، بانضمامه إلى لجنة الاستثمار الدولية التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD، ملتزماً بتطبيق معايير الاستثمار الدولية، كالشفافية والحوكمة الرشيدة ومكافحة الفساد. حيث سعت الحكومة الى زيادة نسب النمو الاستثماري الأجنبي بمعدل 10% سنوياً حتى العام 2016، عبر إطلاقها جملة من التشريعات الخاصة بالاعفاءات من الضرائب.

وترافق انضمام الاردن الى لجنة الاستثمار الدولية، مع ارتفاع قيمة حاضنته الاستثمارية. إذ بلغ حجم الاستثمار، بحسب مصادر حكومية خلال عام 2013، نحو 1929 مليون دينار أردني (2,7 مليار دولار)، مسجلة ارتفاعاً بنسبة 19,5% مقارنة بالفترة ذاتها من عام 2012، حيث شكلت الاستثمارات المحلية ما نسبته 41% بحجم استثمار قدره 797 مليون دينار (1,1 مليار دولار)، بينما شكلت الاستثمارات الإجنبية ما نسبته 59% بحجم استثمار قدره 1132 مليون دينار (1,6 مليار دولار).

الإفادة من الاستقرار

وتعكس هذه الارقام، بحسب الخبير الاقتصادي أحمد عبيدات، عوامل نجاح استثماري في الأردن، وفرتها أسباب عديدة، «منها ما تتمتع به المملكة من أمن وأمان واستقرار سياسي». ويلفت عبيدات إلى أن «وجود خطة حكومية طموحة، وضع المملكة على خارطة الاقتصاد العالمي، مستفيدة من النظام الاداري اللامركزي، الذي يتيح سرعة اتخاذ القرار بعيداً عن تعقيدات الروتين الإداري». ويقول عبيدات، لـ«العربي الجديد»: «بموجب قانون الاستثمار الجديد، تم إنشاء هيئة استثمار تتمتع بشخصية اعتبارية ذات استقلال مالي وإداري». أما هدف الهيئة، فهو «جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية وتنشيط الحركة الاقتصادية وتعزيز الثقة في البيئة الاستثمارية وتنميتها وتنظيمها». ويشير عبيدات إلى أن قانون الاستثمار الجديد «وجد الجهات التي تتعاطى مع المستثمرين بعد أن ألغى عدداً من القوانين السابقة التي كانت تشتت الجهود الاستثمارية». فيما يلفت المحلل الاقتصادي، حسن المناصرة، الى أن نجاح الاستثمار في الاردن سببه جملة من معايير اتخذتها الحكومة، «كإعفاء كافة المشاريع الاستثمارية من ضريبة الدخل، والخدمات العامة التي تصل إلى 25%، و50% و 75% لمدة 10 سنوات، تبعاً لموقع المشروع».

ويقول المناصرة، لـ«العربي الجديد»: «بلغت قيمة الاعفاءات 780 مليون دينار (1,1 مليار دولار)، في عام 2013، بالاضافة الى إعفاء الموجودات الثابتة المستوردة بنسبة 100% من الضرائب والرسوم الجمركية. كما ارتفع حجم التداول في بورصة عمان الى 4,2 مليارات دولار، وذلك مع ارتفاع مجموع رؤوس أموال الشركات الاستثمارية المسجلة لدى وزارة الصناعة والتجارة بنسبة 41,1% مقارنة بمؤشر عام 2012».

قطاعات حيوية

على الرغم من تفاوت ترتيب الاردن لجهة الاستثمارات في التقارير الدولية، إلا أن معظمها أشار الى نجاح مساعي الأردن في جذب الاستثمار الخارجي.

إذ تشمل الاستثمارات في الأردن مختلف القطاعات، من خلال استهداف ترويجي شمل 27 دولة، في مقدمتها السعودية ودول الخليج العربي وبعض دول أوروبا وأميركا. وتتربع الاستثمارات الخليجية على رأس قائمة الاستثمار في الأردن، حيث تصل قيمتها إلى 8 مليارات دولار.

وتعوّل الحكومة في خططها الراهنة على الافادة من جميع المحافظات في الخرائط الاستثمارية المعلنة. كما تتطلع الى فتح أسواق واعدة جديدة توفر العديد من الفرص للاستثمار في الطاقة المتجددة وقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وذلك على اعتبار أن العاصمة عمان هي الاعلى في معدلات الخدمة ضمن هذه المجالات على مستوى منطقة الشرق الاوسط.

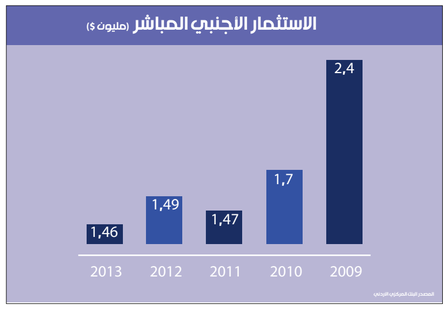
ويشرح الخبير الاقتصادي، فيصل ملكاوي، أن قطاع الطاقة المتجددة والبديلة، على رأس قائمة القطاعات الاستثمارية الواعدة مستقبلاً. ويشير، في تصريح لـ«العربي الجديد»، الى أن قطاع النقل يأتي في المرتبة الثانية من حيث الاهمية، فيما تندرج بعد ذلك قطاعات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والسياحة والمياه والتطوير العقاري والصناعات الدوائية والتحويلية.

في حين يرى الخبير الاقتصادي محمد الحصاونة، بأن هناك 13 قطاعاً استثمارياً حيوياً هاماً في الأردن، من بينها: الصناعة، الزراعة، الصناعات الكيماوية، الإنشاءات، الطاقة، الاتصالات، الصناعات الدوائية، العقارات، السياحة والنقل.

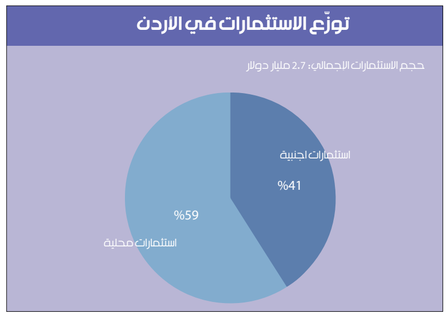
تحديات قائمة

بالرغم من أن الأردن صنّف من بين ثمان دول شرق أوسطية تكبّدت خسائر نتيجة تداعيات الأزمة السورية، إلا أن حركة الأرقام خلال السنوات الأربع الأخيرة أتت متقاربة نوعاً ما، بحسب الخبير الاقتصادي حارث عواد، ويقول، لـ«العربي الجديد»: «من المفترض أن ترتفع الاستثمارات لأضعاف ما هي عليه، نظراً لاستقرار السياسي والأمني الذي يتمتع به الاردن، لكن الوضع الملتهب في دول الجوار ساهم في خفض حجم الاستثمارات». كما يربط عواد نجاح الحاضنة الاستثمارية بثبات قوانينها وانظمتها، ويشير إلى أن «المستثمر الذي يأتي الى الأردن، يرى وفق ما هو معلن من مزايا، بأن مشروعه ناجح، لكن بعد سنة أو سنتين، يفاجأ بقانون جديد يرفع من قيمة الضريبة على السلعة التي يستثمر بها، فيجد في المحصلة أن مشروعه قد خسر».

كما يلفت عواد الى ضرورة أن تكون هناك بنية تحتية تخدم المشاريع الاستثمارية، وخاصة جودة قطاع النقل، لأنه المحرك الرئيس والأساس لجميع القطاعات الاقتصادية والاستثمارية، بحيث «يشكل 40% من نسبة نجاح أي مشروع. والدولة التي تتفوّق في خدمات النقل ستتفوق بالضرورة في قطاع الاستثمار»، وفق ما يقول عواد.



المصادر
مركز ودائع الاسهم في الاردن
البنك المركزي الاردني



1,6
مليار دولار هو حجم الاستثمارات في القطاع الصناعي في العام 2013، محتلاً المرتبة الاولى نسبة إلى إجمالي حجم الاستثمار، ولحقه الاستثمار في مدن التسلية والترفيه بـ744 مليون دولار، ثم الفنادق والنقل البحري والبري

أخضر أحمر

العقار والبورصات الخليجية

ميثم الشخص

تعتمد اقتصاديات الدول العربية بشكل عام على عدد محدود جداً من الموارد. أهم الموارد الطبيعية هي النفط، الذهب، الزراعة وحتى المعادن التي أخذت كميّاتها الاحتياطية أو الموجودة بالتناقص الملحوظ مؤخراً.

وكان لابد للدول العربية من تغذية موازناتها العامة عن طريق القطاع الخاص، بحيث يخفف الأخير العبء عن الدولة وفق تطلعاتها الاقتصادية في خلق فرص استثمارية أو فرص عمل جديدة. وكذلك، يأتي الركون إلى القطاع الخاص من ضمن أهداف أخرى تقضي بتنوع مصادر الدخل القومي.

ومن منطلق عدم وجود صناعات ثقيلة أو حتى صناعات غير نفطية بالمنطقة العربية بشكل عام والخليجية بشكل خاص، كان لابد أن يكون هناك جناحان أساسيان للاقتصاد الخليجي بشقه الأهلي عبارة عن: الاستثمار بالأوراق المالية أو القطاع المصرفي، والاستثمار العقاري. وذلك، إلى جانب صناعات خفيفة انضمت مؤخراً إلى المنظومة الاقتصادية في بعض دول الخليج. ومنها الصناعات الكيماوية والصناعات الغذائية. ومشاركة هذه الصناعات في اقتصاديات تلك الدول لا تتعدى 10%.

ومن هنا كانت السيولة لغالبية الأفراد والمؤسسات المالية تتجه نحو الجناحين الأبرز خليجياً. ومع ارتفاع الطلب، شهد القطاع العقاري تنوعاً في أنواعه ومنتجاته، وأصبحت أسهمه في البورصة من الأكثر جاذبية للمستثمرين.

يُعد القطاع العقاري السكني من الأكثر انتشاراً في منطقة الخليج، نظراً للكثافة السكانية المركزة بدول ذات مساحات شاسعة تستطيع أن تستوعب عدداً كبيراً من السكان. واصبح هذا النوع من العقار الأعلى قيمة خليجياً مقارنة ببعض الدول الأخرى، حتى أصبح من يملك عقاراً في بعض الدول الخليجية يشار إليه في التقارير الدولية بالمليونير نظراً لقيمة عقاره التي تفوق المليون دولار.

من جهة أخرى، يعتبر القطاع العقاري الاستثماري (السكني) من أبرز الأدوات الاستثمارية في دول الخليج، وخصوصاً العقار «العمودي». فقد أصبح العقار بحوزة القطاع الخاص، باستثناء عدد قليل من المشاريع الحكومية. إلا أن العقار «العمودي» لم يجذب مواطني الخليج، لكون الثقافة المجتمعية تتطلب مواصفات معينة للسكن الخاص التي لا تتوافر في هذا النوع من العقار.

ومع ارتفاع عدد الوافدين المقيمين بغرض العمل، أصبح العقار «العمودي» من أهم أنواع الاستثمارات والأكثر استحواذاً في ما يتعلق بالسيولة. لا بل أصبح العقار «العمودي» من أبرز أدوات الشركات العقارية أو شركات التطوير، لزيادة الإيرادات السنوية.

> العقار «العمودي» من أبرز أدوات الشركات العقارية لزيادة الإيرادات

وينعكس اداء هذا القطاع على الشركات المدرجة في البورصات، لكونه يحقق أرباحاً من مورد مستقر، وبمعدلات معقولة. كما أن نسبة مخاطر الاستثمار في العقار «العمودي» متناسبة إلى حد كبير مع من يرغب بالحصول على ربح سنوي معتدل ومتوافق مع أسعار الأسهم.

إلا أن هذا النمو القطاعي، كان من أسباب تراجع أسعار الكثير من الأسهم إبان الأزمة المالية العالمية، والتي كان القطاع العقاري شرارتها الأولى. وهذا أيضاً ما شهدته بعض الدول الخليجية.

فالانكماشة السابقة في أسعار هذا القطاع أدت إلى تأثر قطاعات أخرى مثل القطاع المصرفي الممول لتلك المشاريع. وذلك، بعدما جمد بعض الشركات عمليات السداد، وتخلف البعض الآخر عن الدفع. وبعد هذه الانتكاسة، تراجع حجم الاستثمار في هذا النوع من العقار، في ظل عدم رغبة مستثمرين بالدخول في القطاع العقاري الاستثماري في وقت بلغت مستويات أسعاره أرقاماً تاريخية ومبالغاً بها، خصوصاً في مناطق لا توصف بالسياحية.

وبعد العقار السكني، يبرز القطاع العقاري الصناعي. إذ تحاول عدد من دول مجلس التعاون الخليجي أن تعزز من مكانة هذا الشق من القطاع العقاري عبر تخصيص مساحات أو مدن ذات توجه صناعي. وتعتبر هذه المناطق ذات بعد استراتيجي هام للدولة، لكونها تحتوي على مبالغ استثمارية كبيرة جداً.

وأيضاً، يبرز في هذا الإطار القطاع العقاري التجاري. ويعتمد هذا الشق من القطاع العقاري على وجود حركة تجارية مركزة بالدولة حتى تستطيع الشركات المطورة له، إقامة تجمعات تجارية تتناسب مع الموقع الجغرافي أو مع الكثافة السكانية. كما يعتمد هذا القطاع على حجم تجارة التجزئة، وهي الحفز في إنشاء عدد أكبر من التجمعات أو ما يسمى حديثاً بالمولات ذات الخدمات المتعددة. وتلك التجمعات قد تحتوي على أجزاء سكنية محدودة إلا أنها في الغالب تأخذ طابع الفنادق. وذلك، نظراً للقيمة التأجيرية في الفندق وخصوصاً من ناحية التعامل مع مؤسسات وشركات وليس فقط مع الأفراد.

ومن ضمن الأدوات العقارية الاستثمارية، يأتي القطاع العقاري الترفيهي. حيث تشكل العقارات المستخدمة من أجل الترفيه نسبة لابأس بها من الاستثمار في القطاع. وما بين الشاليهات والمتنزهات والمزارع الترفيهية، يرتفع الطلب على هذا النوع من العقار لكونه أصبح عامل جذب للمواطنين من أجل قضاء العطل والمناسبات.

صفقة الأسبوع

مشاريع لـ «البترول الكويتية» بـ40 مليار دولار

أعلن الرئيس التنفيذي لشركة البترول الوطنية الكويتية محمد غازي المطيري، الإثنين الماضي، إن الشركة تنوي إنفاق 40 مليار دولار حتى 2022 على عدد من المشاريع. وتشمل تلك المشاريع مشروع الوقود البيئي ومصفاة الزور.

وكان المطيري قد أكد خلال تصريحات سابقة أن هذه المشاريع تندرج ضمن استراتيجية الشركة ومؤسسة البترول الكويتية التي تمتد حتى العام 2030 . وقال المطيري إن الشركة تعمل على الاستفادة من الخبرات العالمية في مجال الأساليب الحديثة وتوفير الطاقة والبحث والتطوير.

وكانت شركة البترول الكويتية العالمية، وهي مملوكة من شركة البترول الوطنية الكويتية، قد وقعت في بداية العام الحالي على اتفاقية استحواذ على جميع أصول شركة «شل» في إيطاليا التي تشمل منافذ توزيع وقود ومستودعات توزيع وتخزين الوقود بالإضافة إلى عمليات تزويد الطيران بالوقود.

كما جددت مؤسسة البترول الكويتية عقدي نفط خام بقيمة تصل الى 3,7 مليار دولار سنوياً مع شركتي بهارات بتروليوم و بهارات عمان الهنديتين. علما أن الشركتين الهنديتين من أكبر شركات التكرير في الهند بطاقة تكريرية إجمالية تصل الى 670 ألف برميل يومياً.

وفي أغسطس/آب الماضي، أعلنت مؤسسة البترول الكويتية، أنها أجرت اتفاقاً مع الصين لتصدير 300 ألف برميل يومياً من النفط الخام الكويتي، لمدة عشر سنوات، في صفقة تقدر قيمتها بمبلغ 120 مليار دولار.

خسارة الأسبوع

الصين في أزمة ديون

أكد تقرير صحيفة «فينانشال تايمز» البريطانية أن الصين تواجه أزمة ديون كبيرة، تشبه إلى حد كبير ما شهدته الولايات المتحدة الأمريكية في عام 2008 أو اليابان من أوائل إلى منتصف التسعينيات.

وبحسب «فينانشال تايمز»، فإن ضعف سوق العقارات الصينية، وارتفاع معدل الديون مقابل قيمة الشركات، يمثلان مخاوف رئيسية للمستثمرين الصينيين في أسواق الأسهم والديون.

وبلغت القروض المقدمة من قبل المصارف المحلية الصينية 139% من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد، مقارنة بأقل من 100% في عام 2008، بنسبة نمو بلغت 6,7% سنوياً. وهو أعلى من باقي الأسواق الناشئة، وفي حال إضافة القروض المقدمة من المؤسسات غير المصرفية يرتفع المعدل إلى 200% من الناتج المحلي الإجمالي، بحسب « ديفيد هنسلي» الاقتصادي لدى «جي بي مورجان» في نيويورك.

وعلاوة على ذلك، فإن القدرة على سداد الديون تدهورت بشكل حاد في البلاد، حيث تراجع نسبة الدين إلى التدفقات النقدية للمقترضين الصينيين إلى 12 ضعف في نهاية عام 2013، بحسب مؤسسة «جي إم تي» البحثية في هونغ كونغ.

وأوضحت الصحيفة أن القروض الأجنبية أصبحت مشكلة أيضاً، حيث أن الشركات الصينية صارت أكبر الشركات المتعاملة في السوق الأمريكية للديون عالية العائد، حيث جمعت ديون مقومة بالدولار بقيمة 180 مليار دولار ، بحسب «مورجان ستانلي».

المواجهة

هل الخصخصة حلّ سحريّ لأزمة الاقتصاد اللبناني؟

لا تزال قضية الخصخصة في لبنان تثير الكثير من النقاشات. رئيس المجلس الأعلى للخصخصة، زياد حايك، يدافع عن المشروع، اما الخبير الاقتصادي، كمال حمدان، فلا يعتبره حلاً

زياد حايك: مفتاح النمو ورفع مستوى الخدمات

لا يتردد رئيس المجلس الأعلى للخصخصة في لبنان زياد حايك في اعتبار أن النمو الحقيقي في لبنان لا يمر إلا عن طريق الشراكة بين القطاعين العام والخاص. كما يدافع حايك عن الخصخصة قائلاً لـ«العربي الجديد»: لا يمكن للقطاع العام الاستمرار في إدارة المرافق العامة، دون تدخل القطاع الخاص. فالشراكة الحقيقية بين القطاعين ستساهم في تحسين الخدمات العامة، والارتقاء الى المستوى المطلوب.

كما أن النمو في لبنان، لا يعتمد فقط على الشراكة، بل يتخطاه الى موضوع الخصخصة. فهناك العديد من القطاعات اللبنانية التي تحتاج الى خصخصتها، نظراً لعدم قدرة القطاع العام على إدارتها بالشكل المطلوب لتحقيق خدمات عالية الجودة للمواطنين.

والخصخصة ليست كما يعتقد البعض، بأنها تنازل كلي عن حقوق الدولة لصالح شركات خاصة، بل هي تعني إدارة المرافق العامة بطريقة علمية ومبتكرة، تساعد على تقديم خدمات ذات جودة عالية الى المستهلك. وبالتالي من المعلوم ان الخبرات في القطاع الخاص، قوية ومتينة، أكثر من القطاع العام، لذا يمكن إدارة هذه المرافق بطريقة أفضل، وتحقيق عائدات مالية أكبر.

كما أن لبنان يعتمد على اقتصاد المعرفة بشكل كبير، وقد ساهم هذا النوع الجديد من الاقتصاد في خلق فرص عمل كبيرة للشباب اللبناني، وحد من الهجرة الى الخارج. لكن البنى التحتية لبناء اقتصاد المعرفة لازالت رديئة. في قطاع الاتصالات لا تزال الخدمات دون المستوى المطلوب، في قطاع التكنولوجيا الرقمية لازلنا متأخرين عن باقي دول العالم.. وفي ظل غياب الجودة في الاقتصاد الرقمي، نتكبد خسائر لا تقدر بثمن، بالرغم من الامكانات التي نملكها.

أعتقد أن السبب الرئيسي وراء غياب البيئة الرقمية هو أن القطاع العام لايزال متحكماً بمفاصل الاقتصاد اللبناني بالرغم من أنه أثبت في تجارب عديدة فشله في إدارة العديد من المرافق العامة.

هذا الواقع كبّد الاقتصاد خسائر كبيرة، بالاضافة الى حرمان المواطنين من جودة الخدمات.

ونحن، انطلاقاً من أهمية تفعيل الاقتصاد الرقمي في لبنان، ودوره في تنمية كافة القطاعات، نقول إن تحسين البنى التحتية لقطاعات الاتصالات والإنترنت، سيكون مهماً إذا طبق مشروع الخصخصة. وستكون له فوائد اقتصادية ومالية تعود بالنفع على كافة اللبنانيين.

من جهة أخرى، تطبيق قانون الخصخصة بات اليوم حاجة ملحة بعد اكتشاف النفط في لبنان، لإقامة البنى التحتية والتجهيزات الخاصة بعملية التنقيب عن النفط. ما يحتاج الى دراسات على مستوى عال من الخبرة، وإقامة منطقة برية خاصة لتوفير خدمات الدعم لعمليات التنقيب البحري. وبالتالي يجب أن يتدخل القطاع الخاص بشكل فعال، حيث الموارد البشرية والطاقات العلمية.

وعليه، فإن التأخير، أو التردد في خصخصة بعض القطاعات الهامة في لبنان، سيحرم الخزينة اللبنانية من عائدات هامة، يمكن أن تساعدها في ضبط الدين العام. كما أنها ستكون مفتاح لبدء عملية نمو صحيحة في لبنان، حيث ستساهم في تشغيل المئات من الشباب، وخلق فرص عمل جديدة، للكفاءات العلمية والكوادر البشرية.

كمال حمدان: ليست الحل والمشكلة في الإدارة

لا يرى رئيس مركز البحوث والاستشارات، الخبير الاقتصادي كمال حمدان، أن الخصخصة في لبنان هي السبيل الوحيد للنمو، لا بل إن هناك سبلاً أفضل تمكن الاقتصاد اللبناني من النمو، وتحقيق التنمية. لأن النمو بلا تنمية، لن يساهم في نهضة لبنان، ويقول لـ«العربي الجديد»:

الكثيرون يربطون موضوع الخصخصة بارتفاع إيرادات الدولة، وهذا أمر خاطئ، لا يعني مفهوم الخصخصة في لبنان، أن الايرادات سترتفع، وأن الخدمات التي ستقدم الى الجمهور ستكون ذات جودة عالية. فقد أثبتت التجارب في العديد من دول العالم التي خاضت تجارب مع الخصخصة، أن الأخيرة لم تنجح في تقديم الخدمات العامة للجمهور بمستوى عال كما كان متوقعاً.

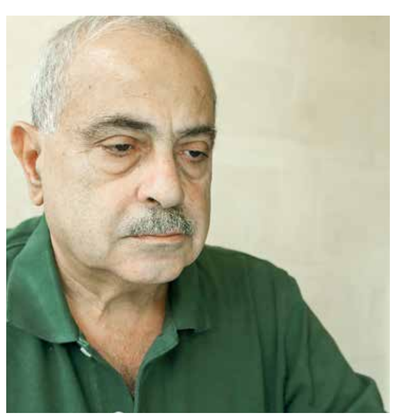
والتفكير في أن مشروع الخصخصة في لبنان، سيتيح خدمات أفضل إلى المواطن، أمر يحتاج الى التدقيق. فمن ينظر الى التركيبة التي تقوم عليها الشركات اللبنانية المولجة تقديم خدمات عامة، يعي أن المشكلة ليست في ملكية هذه الشركات، وإنما المشكلة تعود إلى آليات التوظيف وطريقة النظر إلى الادارة العامة من قبل السلطة السياسية.

بمعنى أنه لا يمكن القول إن الشركات أو المؤسسات التي تديرها الدولة فاشلة، لأن ملكيتها تعود الى الدولة، ولا يمكن القول بالتالي إنه لو كانت ملكيتها الى القطاع الخاص، ستكون ناجحة.

فالمشكلة الاساسية تتعلق في كيفية إدارة هذه المؤسسات، وكيفية توجيه عمل هذه المؤسسات. لذا لا يمكن الحكم على مفهوم الخصخصة انطلاقاً من أساسيات ملكية الدولة أو القطاع الخاص للمؤسسات.

ومن هنا، يجب عدم الركون إلى مفاهيم خاطئة، تشير الى أن الخدمات المقدمة من قبل الدولة سيئة، وأن الخدمات المقدمة من الشركات الخاصة ستكون ذات جودة أعلى. ويوجد الكثير من التجارب في لبنان تشير الى أن الخصخصة لم تقدم تحسينات على نوعية الخدمات.

أما السبب الأساس الذي يدعونا إلى عدم الأخذ بهذه التبريرات، فهو أننا في لبنان لم نقم بإدارة المؤسسات التي تقدم خدمات عامة الى الجمهور بالطريقة المطلوبة او الطريقة الصحيحة، الأمر الذي انعكس سلباً على أداء هذه المؤسسات. وبدأ حينها الحديث عن دور القطاع الخاص في إدارة بعض المرافق العامة، وامتلاكه هذه المرافق. وعليه، فإن المطلوب اليوم البحث في آليات تطوير عمل الادارة ووضع قوانين وتشريعات قادرة على تحديث آليات عمل الادارات العامة لتقديم خدمات ذات جودة عالية الى المواطنين، بدلاً من بيع هذه المرافق.



حوار الأسبوع

إجراه **محمد أبو عبدالله**

أشار نائب رئيس منتدى رؤساء المؤسسات الجزائرية صلاح الدين عبد الصمد، الى أن اقتصاد الجزائر بدأ بالعبور من الاقتصاد الموجّه الريعي القائم على أساس العائدات النفطية، نحو النشاط الانتاجي، الأمر الذي ينعكس إيجاباً على كافة القطاعات الاقتصادية

صلاح الدين عبد الصمد

- المؤسسات الصغيرة في الجزائر تعاني من ضعف التمويل المصرفي
- القدرة على المنافسة ممكنة شريطة تحرير كل الطاقات
- البيروقراطية تمثل عقبة كبيرة في وجه الاستثمارات

■ هل حقق منتدى رؤساء المؤسسات الجزائرية منذ عام 2000، إبان تأسيسه، الهدف الذي انطلق من أجله؟

تمكّن المنتدى منذ تاسيسه الى اليوم من أن يضم 663 مؤسسة برقم أعمال يبلغ 15 مليار دولار. وأهم هدف سطره المنتدى يكمن في السعي الى تغيير نمط التفكير الاقتصادي، من الالتزام بالاقتصاد الموجه نحو التأقلم مع اقتصاد السوق. وهنا يمكن أن نقول إننا حققنا وقطعنا في ذلك شوطا كبيرا. وعندما نسمع الحكومة اليوم تعترف بأن المؤسسات الخاصة هي الركيزة الأساسية للاقتصاد وللنمو وخلق الثروة وخلق فرص العمل الدائمة، فهذا تحول نحو الشعارات التي أعلنها المنتدى منذ انطلاقته.

الى جانب ذلك، رافق المنتدى الحكومة من خلال اقتراحاته في ما يتعلق بالشأن الاقتصادي، كان آخرها تقديم 50 اقتراحاً للحكومة ورئاسة الجمهورية سنة 2012، تطرقنا فيها الى كل المجالات المتعلقة بالمؤسسة الاقتصادية. حيث دعونا إلى أن يكون قانون الاستثمار أكثر مرونة وأكثر تفهماً لحاجات المستثمر المحلي والأجنبي. وذلك بما يمنحه حرية مطلقة في مجال الاستثمار، وحل مشكل العقار الصناعي والتمويل، بالإضافة إلى القضاء على البيروقراطية التي تعتبر عقبة كبيرة في مجال الاستثمار.

■ هل لاقت مقترحاتكم أي تجاوب من طرف الحكومة؟

يمكن القول إننا وصلنا اليوم الى نقطة تحول كبيرة في هذا المجال، إذ يوجد حوار متواصل بيننا وبين الحكومة، وبوجد اتفاق بنسبة 90% حول تشخيص المشاكل. حتى أننا متفقون مع الحكومة على طرق تحقيق النهضة الحقيقية والجادة لتطوير الصناعة والاستثمار في البلاد.

لكن، يتبقى تجسيد كل ما اتفقنا عليه، وهذا لن يتم الا عبر إعادة هيكلة كل الادارة الاقتصادية بالبلاد وتأهيلها. لأنه من غير الممكن تطبيق القرارات على كل التراب الوطني وفي كل المجالات، ما لم تكن هناك إعادة نظر في هذه الإدارة الاقتصادية كي تكون طرفاً فاعلاً في هذه النهضة الجديدة للاقتصاد الجزائري.

■ كثر الحديث أخيراً حول مشروع قانون الاستثمار الجديد، الذي تصفه الحكومة بأنه أفضل من سابقه ويشجع المستثمرين الوطنيين والأجانب عبر توفير حوافز متعددة. هل اطلعتم على تفاصيل هذا المشروع وما رأيكم فيه؟

لا زلنا حتى اليوم نسمع فقط عن مشروع قانون الاستثمار، لكننا في المنتدى لم نطلع عليه، وقد قدمنا، كما قلت قبل سنتين، سلسلة اقتراحات على شكل مشروع قانون متكامل يمس كل جوانب الاستثمار. ونحن متفائلون بأن الحكومة ستأخذ بالاعتبار مقترحاتنا في مشروع قانون الاستثمار الجديد، إذ إن القانون الحالي جُرد من كل جاذبية استثمارية. ففي كل بلدان العالم قانون الاستثمار يساعد على جذب الاستثمارات، لكن قانون الاستثمار الجزائري اصبح غير قابل للتطبيق من طرف الادارة وغير مفهوم من قبل المستثمرين، علما أنه كان قانوناً متكاملاً عند صدوره عام 2000، إلا أنه طرات عليه تعديلات وتحويرات متتالية، ما جعل منه في آخر المطاف قانوناً خالياً من اي انسجام وتوازن ومجرداً من جاذبيته للمستثمرين.

■ نفهم أن مناخ الاستثمار في الجزائر ليس مؤاتيا إطلاقاً، ما هي أهم العوائق التي تواجهونها كمستثمرين حالياً؟

يعاني المستثمر الجزائري من عقبات عديدة كثيراً ما نبهنا الحكومة إليها، وهي تتمثل أساساً في ثلاث نقاط، على راسها نقص العقار الصناعي. فهناك الكثير من الاستثمارات المجمدة إلى اليوم بسبب عدم وجود عقارات صناعية. العقبة الثانية، هي التمويل وخاصة تمويل المؤسسات الصغيرة الناشئة او تلك الصاعدة، حيث نجد صعوبات جمة في هذا المجال.

أما العقبة الثالثة والأهم فهي البيروقراطية، وكما أسلفت بالقول، البيروقراطية المرتبطة بالادارة الاقتصادية التي تحتاج إلى اعادة الهيكلة والتأهيل كي تكون في مستوى طموحات المستثمرين والحكومة.

■ ذكرت أن التمويل يعتبر عقبة استثمارية، فهل يوجد خلل في النظام المصرفي الجزائري؟

فعلاً، التمويل المصرفي هو مشكل أمام الاستثمارات المتعلقة بالمؤسسات الناشئة، إذ عندما تكون المؤسسة صغيرة أو ناشئة، تلاقي صعوبات جمة في هذا المجال. فالضمانات التي تطلبها المصارف من هذه المؤسسات تعتبر اكبر من طاقاتها وإمكاناتها، اذا ارادت تمويل مشاريعها او تطوير نشاطها الإنتاجي وتوسيعه. لكن بالنسبة للمؤسسات الكبيرة والمجمعات الاقتصادية فالأمر مختلف، كونها تستطيع توفير الضمانات الخاصة بالقروض نظراً الى امكاناتها الكبيرة وموقعها في السوق، ما يعزز موقعها التفاوضي مع المصارف.

■ هل تلمسون نية من طرف الحكومة لتحسين المناخ الاستثماري في البلاد؟

النية موجودة وهي نية صادقة ولمسناها على كل المستويات، سواء من قبل الوزير الأول او الطاقم الحكومي، خصوصا وزير الصناعة والمناجم الحالي. لكن التحدي الآن هو التطبيق العملي، لأن الجزائر محتاجة الى نمو في مؤسسات تخلق الثروة ومناصب الشغل للشباب، خصوصا من اقتصاد الريع البترولي ومن التبعية للمحروقات، يمر حتماً عبر إيلاء الأهمية والأولوية للصناعة. وهي إشارة إيجابية تطمئن رجال الأعمال. والثقة هي أهم شيء بالنسبة إلى رجال الأعمال للإقدام والمجازفة باموالهم في مشاريع استثمارية مختلفة.

ايجاد الحلول لخلق مناخ اكثر ملاءمة للاستثمار في الجزائر؟

هذه الندوة جاءت في وقت مناسب. فهي محطة مهمة، أبرزت نظرة الحكومة لآليات تطوير الاقتصاد الوطني. وتجلى ذلك من خلال تاكيد الوزير الأول في افتتاح الندوة على أن التحول الاقتصادي والخروج من اقتصاد الريع البترولي ومن التبعية للمحروقات، يمر حتماً عبر إيلاء الأهمية والأولوية للصناعة. وهي إشارة إيجابية تطمئن رجال الأعمال. والثقة هي أهم شيء بالنسبة إلى رجال الأعمال للإقدام والمجازفة باموالهم في مشاريع استثمارية مختلفة.

■ ألا تتخوفون من منافسة المنتجات الأجنبية في حالة اكتساح الاستثمارات الأجنبية للبلاد؟

لا لسنا متخوفين، فالسوق الجزائرية مفتوحة على مصراعيها منذ سنوات. لا يوجد أي منتج أوروبي او اسيوي غير متوافر في السوق الجزائرية. فمشكل المنافسة الأجنبية غير مطروحة، لأن الجزائر وقعت على اتفاق الشراكة مع الاتحاد الاوروبي منذ 2005، وبموجبه تم خفض الرسوم الجمركية على السلع والمنتجات الاوروبية التي تدخل السوق الجزائرية، وبعد أربع سنوات ستلغى هذه الرسوم كلياً. كما أن الجزائر انضمت أيضاً الى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى منذ بداية 2009. وهذا كله يجعل المنتجات الأوروبية والعربية تتدفق على السوق الجزائرية. لكن الخلل يكمن في عدم تطبيق القوانين. على الحكومة أن تتحلى بصرامة أكبر في تطبيق المعايير الدولية خصوصا في مجال المنافسة، حيث عليها لعب دور الحارس والمراقب بين المنتجين والمستوردين في السوق. وذلك من أجل أن تكون المنافسة شريفة، فالمؤسسات الجزائرية قادرة على المنافسة شريطة تحرير كل الطاقات الجزائرية كي يتطور الاستثمار والمؤسسات.

اتجاهات عقارية

العقار المصري يجاري التعداد السكاني

تشهد الأنشطة العقارية نموّاً متسارعاً وذلك في ظل التعداد السكاني الذي يتزايد سنوياً ويعزز حاجة المصريين للسكن. وبموازاة هذا النمو ترتفع أسعار العقارات والمساكن

القاهرة ـ **محمد علي**

تشهد مصر قرابة 500 ألف حالة زواج سنوياً، رقم كبير يستدعي وجود قطاع عقاري ناشط جداً، قادر على استيعاب الوافدين السنويين إلى السوق السكنية.

ويشير التقرير السنوي الصادر عن البنك المركزي المصري، إلى أن نسبة نمو الأنشطة العقارية بلغت 4,2% خلال العام المالي 2012 - 2013، حيث وصل حجمها إلى 39,640 مليار جنيه مصري، بما يوازي 5,544 مليارات دولار أميركي. ويساهم النشاط العقاري بنسبة 2,57% من الناتج المحلي الإجمالي الذي بلغ 1,539 تريليون جنيه.

في حين أعلن تقرير صادر عن وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري، أن نمو الأنشطة العقارية بلغ 13,3% خلال الربع المالي الرابع 2013 - 2014.

وبموازاة ذلك، أعلنت الهيئة العامة للرقابة المالية أخيراً أن حجم التمويل العقاري الممنوح من شركات التمويل العقاري من أول العام وحتى نهاية سبتمبر/ أيلول 2014، بلغ 445 مليون جنيه، مقابل 399 مليون جنيه خلال الفترة المماثلة من عام 2013، بمعدل زيادة 11,3% .

وبلغ إجمالي حجم التمويل الممنوح من الشركات منذ بداية نشاط التمويل العقاري 4,7 مليارات جنيه، وتمثل نسبة عدد المستثمرين في فئة الدخل 1750 جنيه شهرياً أقل من 15,6% من إجمالي عدد المستفيدين خلال التسعة أشهر الأولى من 2014. ويتضح استحواذ فئة الوحدات السكنية ذات المساحة الصغيرة وحتى 86 متراً مربعاً على نسبة 57,8% من إجمالي عدد العقود.

كذلك، شهد نشاط التأجير التمويلي نمواً كبيراً في التسعة أشهر الأولى من عام 2014، وارتفعت قيمة العقود بنسبة 36% مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق، وبلغت نحو 4,89 مليارات جنيه، مقارنة بنحو 3,59 مليارات جنيه حتى نهاية سبتمبر 2013.

تضاعف الطلب على العقار

وبحسب وزارة الإسكان، تخطى حجم العجز في الوحدات السكنية 550 ألف وحدة، وذلك نتيجة نمو التعداد السكاني الذي ارتفع عن 90 مليون نسمة، في مقابل انكماش القطاع العقاري إثر اندلاع الأزمة المالية العالمية في 2008، ثم دخول البلاد نفق الاضطرابات السياسية والاقتصادية مع انطلاق شرارة الثورة المصرية في العام 2011.

وتعتزم الحكومة المصرية حالياً، طرح 105 ملايين متر مربع من الأراضي على شركات التطوير العقاري في مزايدات علنية لإنعاش السوق العقارية من جديد.

ويشير نهاد عادل، رئيس شركة B2B للتسويق العقاري، إلى أن الوقت حان لطرح أراضٍ على الشركات بعد توقف دام 3 سنوات، خاصة أن معدلات الطلب على الوحدات السكنية تضاعف مقارنة بالعام الماضي. ويؤكد عادل أفضلية اعتماد آلية المزايدات في طرح الأراضي بدلاً من التخصيص المباشر لضمان حصول الدولة على أفضل عرض مالي، إلى جانب تحقيق عدالة وكفاءة المنافسة.

وكان سفير مصر لدى الكويت، عبد الكريم سليمان، قد أعلن خلال تصريحات، أن أسعار العقارات ارتفعت 10% خلال الربع الأول من العام الجاري.

ويوضح عادل أن أسعار العقارات سجلت ارتفاعاً منذ بداية العام بنسبة 30% نتيجة مخزون الطلب المتوقف خلال 3 سنوات وعدم حدوث زيادة في الأسعار طوال هذه المدة، فضلاً عن اتجاه المواطنين لسحب القروض المصرفية لشراء الوحدات السكنية بفضل شعورهم بالاستقرار السياسي والاقتصادي النسبي.

مشروعات عملاقة

من جهته، يقول استشاري التخطيط الدولي ورئيس مجلس ادارة بيت الخبرة «صالح وحجاب» للاستشارات الهندسية، المهندس صلاح حجاب، إن القطاع العقاري شهد العديد من التحديات خلال السنوات الست الماضية، حيث مر القطاع بأزمات مالية دولية وأضطرابات سياسية إقليمية ومحلية. هذا الواقع قلص، خلال الفترة الماضية، بحسب حجاب، حجم الطلب على العقارات، خوفاً من هبوط أسعارها أو صعوبة بيعها مرة أخرى.

ويرى حجاب أنه على الرغم من أن مسالة توفير وحدات سكنية للمواطنين شكلت أزمة لكافة الحكومات المتعاقبة منذ حقبة الرئيس أنور السادات في السبعينيات، إلا أنها تمثل في الوقت نفسه فرصة واعدة إذا أحسنت الحكومة استخدامها، كونها ستساهم في نمو الناتج المحلي الإجمالي بقوة.

ويدعم استشاري التخطيط الدولي توجه الدولة لإحياء المشروعات السكنية العملاقة لخدمة محدودي ومتوسطي الدخل، سواء عبر أجهزة وشركات الدولة أو إسناد التنفيذ إلى القطاع الخاص.

وقبل قيام ثورة 25 يناير كانت الحكومة تشرع في تنفيذ المشروع القومي للإسكان لتوفير 500 ألف وحدة خلال الفترة من 2005 . 2011، إلا إنه، وفقاً للموقع الإلكتروني لهيئة المجتمعات العمرانية، فإن الحكومة نفذت 300 ألف وحدة فقط.

ويشدد حجاب على أهمية وضع مخطط دقيق يضمن تنفيذ المشروع بالكامل، وعدم تسليم الوحدات السكنية قبل إمدادها بالمرافق، من خطوط المياه والصرف الصحي وشبكات الكهرباء والاتصالات، وذلك تفادياً لعدم تكرار مأساة مشروع «ابني بيتك» الذي تحوّلت العديد من وحداته إلى كهوف شاغرة بسبب غياب المرافق.

62

مليون دولار هو حجم التمويل العقاري الممنوح من شركات التمويل العقاري في مصر من أول عام 2014 وحتى نهاية سبتمبر/ أيلول الماضي، بزيادة 11,3% عن الفترة ذاتها من العام الماضي.

%15,6

هي نسبة المستثمرين الذين يصل دخلهم الشهري الى 1750 جنيه (244 دولارا)، من أصل إجمالي عدد المستفيدين من التمويل العقاري خلال التسعة أشهر الأولى من العام 2014.

طفرة تمويليّة

خصص البنك المركزي المصري، في فبراير/ شباط الماضي، 10 مليارات جنيه (1,4 مليار دولار) لتمويل الوحدات السكنية المتوسطة والصغيرة، لمدة 20 سنة بأسعار فائدة منخفضة للمصارف المصرية، على ان تقوم بإعادة اقراض هذه الاموال للراغبين في شراء المساكن من محدودي ومتوسطي الدخل، وذلك بأسعار فائدة متناقصة تبلغ 7% لمحدودي الدخل و8% لمتوسطي الدخل، ما يشير الى امكان حدوث طفرة في التمويل العقاري.

نشاط عقاري في مصر (عمرو صلاح الدين/الأناضول)

الذهب الأسود

الصراع الجيوسياسي على أسواق الطاقة

د. حسين علاوي

هبطت أسعار النفط بنسبة تخطت 25% خلال الفترة الماضية. واقع رفع من حدة التنافس على أسواق الطاقة. ما شكّل مؤشراً لقياس سلوكيات الدول المنتجة، وخصوصاً الكبرى منها، في إدارة العلاقة مع المستهلكين من الدول والشركات الكبرى، والمستثمرين أيضاً. وبالتالي نشهد اليوم مرحلة من التنافس الحاد يصل إلى درجة الصراع الناعم، بين الدول المنتجة للنفط سواء كانت داخل منظمة «أوبك» أو خارجها.

منذ نهاية الأزمة المالية العالمية وخصوصاً الخليجية منها والسعودية على وجه الخصوص، بدأت الدول المنتجة للنفط بالعمل على تطوير الأسواق وبناء وحدات الأبحاث لمراقبة تطورات السوق العالمية. وتقوم هذه الوحدات بقياس حجم الطلب على النفط، وفق الإحداثيات المعلوماتية.

هكذا، تقوم السعودية وغيرها من الدول الكبرى المنتجة للنفط، بالعمل على اتباع استراتيجية اقتحامية في إدارة التعامل مع الدول من خلال اتباع آلية «الترغيب والتثبيت». وهذه الاستراتيجية ساعدت المملكة العربية السعودية في التمتع بمرونة عالية في سوق الطلب العالمية. فالمملكة تقوم من جهة بتخفيض جزئي في الإنتاج لصالح سوق الولايات المتحدة الأميركية في إطار استراتيجية الترغيب والتكيف التكتيكي مع ثورة النفط الصخري. ومن جهة أخرى تعمل على تثبيت الأسعار مع السوق الآسيوية واللاتينية بهدف تحقيق التفاعل المتين من جهة، وتلبية الطلب المتزايد من جهة أخرى.

هذه المرونة في التعاطي مع الملف النفطي من قبل المملكة، حفز الدول الكبرى المنتجة للعمل على مراقبة العرض الفائض والذي يأتي من السعودية على حساب المنتجين الذي عانوا من أزمات كبيرة داخل «أوبك» (إيران، فنزويلا، العراق، ليبيا). وهذا فعلياً، ما دفع مجموعة الدول المنتجة داخل «أوبك» إلى المطالبة بتقليص الإنتاج والعودة للمحافظة على المستويات المعهودة، خصوصاً أن اقتصاديات هذه الدول تواجه هفوات متوسطة منذ سنتين ولغاية الآن. وبالتالي فإن انخفاض أسعار النفط بنسبة 18 وصولاً إلى 25%، انعكس معاناة لعدد من الدول الريعية.

وقد أدى تصاعد وتيرة عدم الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط، وخصوصاً في العراق وسورية وليبيا، إلى وضع أسعار النفط أمام تحدي الارتفاع تارة، وهذا ما تم بعد اجتياح الموصل من قبل داعش، وانخفاض الأسعار بعد مضي 40 يوماً من الاجتياح من 89 دولاراً إلى 84 دولاراً... وصولاً الى تارجح الأسعار الحالية.

ويرى العديد من الدول أن الأسعار النفطية في السوق العالمية غير مقبولة. وهنالك من يذهب إلى سيناريو أكثر وضوحاً في دعوة السعودية إلى التأثير في أسعار النفط. إلا أن هذه الدعوات لا تعتبر واضحة تماماً في مقاصدها. خصوصاً أن الأسعار قد تم استغلالها من قبل المضاربين، كما أن هنالك مؤشرات أخرى تدحض افتراضات القدرة السعودية على التأثير في أسعار النفط. خصوصاً عند الحديث عن مشاكل تواجه الاقتصاديات النامية، وأهمها الدول الصاعدة (الصين، روسيا، الهند، البرازيل، جنوب أفريقيا). ذلك أن حجم الطلب في هذه الدول، وحراك اقتصاداتها، بات يؤثر بنسبة 25% في حركة الاقتصاد الدولي.

يمكن القول إن الصراع الدولي في منطقة الشرق الأوسط وصل إلى نفق مغلق. وذلك رغم المؤتمرات والحوارات الجارية بين دول المنطقة والدول الكبرى. إذ إن الواقع يقول إن زمن اللعبة الصفرية قد انتهى، وإن الصراع الجيوسياسي على الأسواق، هو صراع مهذب وناعم ومقبول بنفس الوقت. لكن الصراع من خلال تحريك ديناميات العنف في مناطق الإنتاج النفطي أصبح خارج إطار القبول. وهذا ما أقدمت عليه هذه الدول منذ الأزمة السورية ولغاية صدور القرار الدولي 2170 في 15 أغسطس/آب 2014 الذي وضع الإطار العام لإيقاف حركة السوق السوداء لإرباك السوق النفطية في الشرق الأوسط.

كذلك، يمكن القول إن إدارة الصراع الجيوسياسي وفق تصوّر يحظى بقبول الأطراف، هو السبيل لتحقيق التوازن داخل السوق النفطية العالمية، وهو الذي يسهم في تطوير وانعاش الأسعار.

أما بالنسبة إلى استشراف مؤشر أسعار النفط، فإن الوصول إلى سعر للبرميل يراوح بين 90 إلى 97 دولاراً، يبقى ضمن السياق الذي يمكن استيعابه في عام 2015. ولكن هذا السعر سيتحقق في حال توافرت عوامل الاستقرار في السوق النفطية وتعافت الاقتصادات المستهلكة للطاقة والنفط من أزماتها.

تكنولوجيا واتصالات

العراق يدخل عصر 3G

بغداد ـ **أيسر جبار**

خلال السنوات الماضية، لم يكن قطاع الاتصالات يحظى باهتمام في الشارع العراقي وعلى منابر وسائل الإعلام، إلا فيما يتعلق بانتقادات حول نوعية الخدمات. في شهر أكتوبر/ تشرين الأول الماضي، بدأت توقعات المختصين والخبراء بأن تشهد بداية العام المقبل نمواً في هذا القطاع، بنسبة تصل إلى 33%. أما السبب فهو توقيع الحكومة العراقية مع الشركات الثلاث للهاتف المحمول، العاملة في البلاد (زين وآسيا سيل وكورك تيليكوم)، عقد إطلاق خدمة الجيل الثالث الـ3G.

ويقول رئيس مجلس الأمناء في هيئة الإعلام والاتصالات العراقية الدكتور علي ناصر الخويلدي لـ «العربي الجديد»، إن واقع قطاع الاتصالات شهد تطوراً ملحوظاً منذ العام 2003، بعد دخول شركات الهاتف المحمول واستخدامها الشبكات الأرضية. وذلك بالتزامن مع سعي وزارة الاتصالات إلى تطوير واقع الإنترنت.

وحتى هذا العام، كان العراق لا يزال في طور خدمات الجيل الثاني في الإنترنت، في ظل واقع يقول إنه لم يعد بالإمكان فصل خدمات الاتصالات عن الشبكة العنكبوتية.

ويضيف الخويلدي أن سوق الاتصالات في العراق سيشهد ثورة خلال السنوات المقبلة، ولا سيما بعد توقيع الحكومة العراقية والممثلة بهيئة الإعلام والاتصالات، مع شركات الهاتف المحمول، عقد إطلاق حق استخدام ترددات الجيل الثالث 3G مع شركات الهاتف النقال بكلفة 307 ملايين دولار لكل شركة تدفعها على أربعة أقساط.

ويتوقع الخويلدي أن «هذا العقد سينشط الحركة الاقتصادية والتقنية في البلاد، وسينهض وبشكل كبير بعالم التكنولوجيا في العراق، فضلاً عن أنه سيحقق طفرة في تحميل البيانات وخدمات الإنترنت للهاتف النقال. منها سرعة الإنترنت وسرعة تحميل البيانات، وتفعيل العالم الرقمي من خلال استخدام الأجهزة المحمولة. إضافة إلى تخفيض كلفة استخدام الإنترنت من خلال الهاتف». ويتوقع الخويلدي «نمو سوق الاتصالات في العراق بنسبة 33% بداية العام 2015».

الوكيل الفني لوزارة الاتصالات أمير البياتي يوضح لـ «العربي الجديد»، أن وزارته هيأت البنى التحتية لشبكة الألياف الضوئية والأحزمة، وذلك لإنجاح سوق الاتصالات من بعد التطور الذي طرأ عليه.

ويلفت البياتي إلى أن «الوزارة وقعت عقداً قبل يومين مع شركة زين، يتضمن حق استخدام الكابل الضوئي بما يسهم للارتقاء بخدمات الإنترنت، وبأسعار رمزية تنعكس إيجابياً على المستخدم العراقي». ويشرح أنه «من المتوقع أن توقع شركتا «آسيا سيل» و«كورك تيليكوم» العقد نفسه مع الوزارة، خلال الشهر المقبل».

من جانبه يبيّن المدير الفني لشركة زين للهاتف النقال حيدر راضي لـ «العربي الجديد»، أن العراق يمتلك سوقاً واعدة في قطاع الاتصالات. ويلفت إلى «حالة التنافس الموجودة في سوق الاتصالات، وهي تسير وفق نظام السوق، وبالنسبة للأسعار فسيتم تحديدها في العقد المبرم بين الشركة والحكومة».

ويؤكد المتحدث باسم شركة «آسيا سيل» عبد الله حسين لـ «العربي الجديد»، أنه «بعد التطور الأخير في قطاع الاتصالات فإننا نتوقع أن يزيد عدد مستخدمينا خلال العام المقبل 25% وعدد مستخدمي الإنترنت اكثر من 50%، وهي بداية جيدة لتحريك سوق الاتصالات لمنافسة القطاعات الأخرى ومنها قطاع النفط».

أما بالنسبة لشركة كورك تيليكوم، فيقول المتحدث باسم الشركة حسين جابر: «نعمل على إطلاق خدمة الجيل الثالث بداية عام 2015، وقاعدة مشتركينا تتطابق مع نسب توزيع السكان للمحافظات العراقية، ولدينا قاعدة واسعة في كل أرجاء العراق».

ويشرح الخبير الاقتصادي المختص في سوق الاتصالات عبد الغني خليل لـ «العربي الجديد»، أن «الموازنة العراقية تعتمد على قطاع النفط بنسبة 96% ما يتطلب تفعيل القطاعات الأخرى من بينها قطاع الاتصالات. لذا فإن قرار الحكومة العراقية بمنح شركات الهاتف المحمول حق استخدام خدمات الجيل الثالث، سينمي قطاع الاتصالات ليكون مورداً حقيقياً يمكن الاعتماد عليه في موازنات العراق المقبلة».

ويشير خليل إلى أنه «على الحكومة العراقية أن تخلق المزيد من التنافس في قطاع الاتصالات، من خلال السماح لشركات أخرى لدخول السوق العراقية. ولا سيما أن أسعار المكالمة الهاتفية بأمثلة والخدمات المقدمة لا تعكس ما تجنيه الشركات والحكومة من أرباح. برغم أن عدد المشتركين وصل حتى نهاية الشهر الماضي إلى 18 مليون مستخدم».

توقعات متفائلة لمستقبل الاتصالات (هانت كارديف/GETTY)

ملف البزنس

احتل قطاع النقل البحري مكانة واسعة في هيكليات الاقتصادات العربية، فلهذا القطاع قدرة على تحقيق النمو عبر الإفادة من المؤهلات والخصائص الاقتصادية للبلدان، بحيث ينمو مع تطور الاقتصادات النفطية، ويتسع في ظل الاقتصادات الاستهلاكية. وفي ظل هذه الليونة، استطاع عدد من الدول العربية تحقيق ارباح ضخمة عبر زيادة الاستثمار البحري

الاقتصادات العربية ترسو على النقل البحري

البزنس بالمضارع

القطاع البحري السعودي ينتظر استثمارات بـ 50 مليار دولار

الرياض ـ **العربي الجديد**

يُعتبر قطاع النقل البحري في المملكة العربية السعودية، من أبرز القطاعات الاقتصادية وأكثرها قدرة على النمو خلال السنوات المقبلة. وذلك وسط سعي السلطات لتمكين هذا القطاع عبر ضخّ مليارات الدولارات في عمليات تطوير وتوسعة البنى التحتية، التي تساهم في زيادة حجم تداول البضائع عبر المنافذ البحرية.

وأشار الخبير الاقتصادي عادل الإبراهيم إلى أن الشركات ووزارات الدولة تخطط لرفد قطاع النقل البحري بنحو 50 مليار دولار في السنوات الأربع المقبلة. وذلك للمساهمة في تنمية قطاع النقل البحري. وتتضمن الخطة، وفق الإبراهيم، إقامة الجزر البحرية في المياه الإقليمية السعودية، وزيادة عدد البواخر التي تقوم برحلات سياحية في البحر، بالإضافة إلى إنشاء مراس جديدة تساعد على إيقاف بخوت ومراكب وسفن رجال الأعمال في جميع موانئ المملكة.

زيادة 24 سفينة

ونوه الإبراهيم أن قطاع النقل البحري السعودي يحتل المرتبة الثانية في المنطقة العربية من حيث حجم الموانئ وعدد الحاويات التي تنقل أطنان البضائع من وإلى المملكة العربية السعودية. وتوقع أن يزداد عدد السفن في النصف الأول من العام 2015 بنحو 24 سفينة تتسع الواحدة منها لنحو 2000 حاوية. ما سيرفع عمليات الاستيراد والتصدير بنحو 12% على مدار العام.

وعن أهمية الموانئ في السعودية، قال الإبراهيم لـ «العربي الجديد» إن النفط السعودي يخرج من ثلاثة موانئ كبرى في السعودية، ويساهم بنحو 80% من إيرادات الدولة. وشرح أن المملكة العربية السعودية حققت إيرادات تصل إلى نحو 2,3 تريليون دولار حتى نهاية شهر أبريل/ نيسان الماضي من عملياتها النفطية، ومتوقعاً أن يصل المبلغ في نهاية العام إلى 12,3تريليون دولار. ما يجعل الموانئ والنقل البحري السعودي، وفق الإبراهيم، في المراتب الأولى على صعيد الإيرادات الدولية في المنطقة.

من جهته، أشار الخبير الاقتصادي احمد حسن، إلى أن عدد الموانئ في المملكة العربية السعودية يصل إلى تسع موانئ. ولفت إلى أن السلطات المحلية تعمل على إنشاء خمس موانئ أخرى بقيمة 1,16 مليار دولار بالشراكة مع بعض رجال الأعمال في المملكة. وقال حسن لـ «العربي الجديد» أن السلطات تعمل كذلك على زيادة عدد الأرصفة التي تستقبل البضائع من 171 رصيفاً في الفترة الحالية إلى أكثر من 250 رصيفاً خلال السنوات المقبلة. وهذه التطويرات ستساعد أيضاً على تسريع العمل في عمليات الاستيراد والتصدير في المملكة. وقال حسن أنه يوجد في السعودية اليوم 5,3 مليون حاوية تساعد على تصدير 95% من البضائع السعودية وخصوصاً النفط، في حين تبقى النسبة الباقية وهي 5% للنقل البري والجوي.

وتابع حسن أن أرقام هيئة النقل البحرية السعودية تبيّن أنه تم نقل 1,3 مليون راكب عبر الموانئ السعودية في النصف الأول من العام 2014. وشرح أن بعض الشركات يعمل في الموانئ عن طريق عقود مع وزارة النقل السعودية لفترة تمتد إلى 40 سنة ومقابل 2,5 مليون دولار سنوياً.

انطلاقة بعد جمود

وتأتي عمليات التطوير في القطاع البحري السعودي، بعد تراجع طرأ على القطاع منذ الأزمة المالية العالمية التي ضربت العالم في عام 2008. حيث جمد عدد من رجال الأعمال السعوديين استثمارات في هذا القطاع الذي يؤمن نحو 75% من البضائع عالمياً.

وتشير أرقام الدراسات الاقتصادية إلى تراجع مساهمة قطاع النقل البحري في الناتج المحلي للمملكة السعودية بنحو 35% في عامي 2013 و2014.

> حجم العمليات البحرية في القطاع وصل الى 3,2 تريليون دولار

وتظهر الأرقام الواردة من البنك المركزي السعودي أن عدد شركات النقل البحري العاملة في السوق لا يتجاوز 5 شركات تعمل في الاستيراد والتصدير، وتساعد على تأمين حاجات المقيمين في جميع مناطق المملكة.

وران مصادر لـ «العربي الجديد» أن التكامل الاقتصادي بين القطاعين العام والخاص وخصوصاً بين وزارة النقل السعودية وبعض رجال الأعمال سيساهم في زيادة الاستثمارات في القطاع، ما سيرفع من نسبة مساهمة قطاع النقل البحري من الناتج المحلي السنوي في المملكة.

وأشار المسؤول في شركة الغانم للتجارة ثنيان الغانم، إلى أن القطاع البحري يشهد ضعفاً في الفترة الحالية. ولفت إلى أنه برغم التراجع، فإن حجم عمليات القطاع تعمل في الاستيراد والتصدير، وتساعد على تأمين حاجات المقيمين في جميع مناطق المملكة.

وأضاف الغانم أن ضعف سوق الطيران في المملكة واقتصاره على شركتين هما «الخطوط الجوية السعودية» و«طيران ناس» في النقل الداخلي، ساهم في تعزيز النقل البشري عبر البحر. وهذا يشكل نحو 36 % من عمليات القطاع. وذلك عبر القيام بنحو 100 رحلة أسبوعية بين مرافئ المملكة، لقاء مبالغ تتراوح بين 100 و420 دولاراً بحسب حجم المركبة البحرية والمسافة والفترة التي تقام بها الرحلات.

وراى الغانم في تصريح لـ «العربي الجديد» أن القطاع يعاني بعض المحدودية في النمو، لأسباب عديدة ومنها تقادم السفن والمركبات المستخدة في العمليات البحرية. بالإضافة إلى ضعف أرباح الشركات في القطاع والتي تبلغ نحو مليار دولار سنوياً للشركات الخمس العاملة في السوق. أي ما يعادل 220 مليون دولار للواحدة سنوياً. وهذه الأرباح، وفق الغانم، تكاد لا تكفي لدفع ثمن الاشتراكات لدى هيئات خفر السواحل وصيانة المركبات ودفع أجور الموظفين وأجور المكاتب وغيرها من الخدمات.

استثمارات لتوسعة الموانئ وزيادة حجم استيعابها (خالد دسوقي/فرانس برس)

البحر شريان المعاملات التجارية المغربية

الرباط ـ **احمد مدياني**

تتميز المملكة المغربية بواجهتين بحريتين تمتدان على طول 3500 كيلومتر، ما مكّن المغرب من تشييد مجموعة من الموانئ على الواجهتين الأطلسية والمتوسطية. حيث تتوفر المملكة على 11 ميناء بحريا للتجارة الخارجية ومثلها للتجارة الداخلية والصيد البحري.

وأعلنت وزارة النقل في بداية العام الحالي أن 95% من التجارة المغربية مع دول العالم، تمر عبر قطاع النقل البحري. وتستحوذ موانئ مدن الدار البيضاء، المحمدية، والجرف الأصفر، على نسبة 78 % من عمليات النقل البحري في المملكة. حيث تعزز القطاع مؤخراً بتشييد أكبر ميناء في أفريقيا على سواحل مدينة طنجة الشمالية، وهو مشروع «ميناء طنجة المتوسطي». وانعش المشروع حركة الملاحة والتجارة البحرية المغربية والدولية في حوض البحر الأبيض المتوسط. ويهدف المغرب إلى تحويل الميناء إلى أكبر وأعمق ميناء أفريقي.

وقد افتتحت أول محطة حاويات في الميناء في عام 2007، بعد فترة خمس سنوات من التشييد والبناء وبتكلفة وصلت إلى مليارَي يورو. ويقرب الميناء تم بناء مرفأ للعبّارات يخدم خمسة ملايين راكب و500 ألف سيارة سنوياً. وبحسب تقرير صادر عن «الوكالة الخاصة طنجة المتوسط»، يمثل ميناء طنجة المتوسطي مشروعاً لبنية تحتية متكاملة. كما يهدف إلى بلوغ حركة نقل 3,5 مليون حاوية في عام 2020، وجلب استثمارات من القطاع الخاص بقيمة مليار يورو، بالإضافة إلى خلق 145 ألف فرصة عمل.

ويرى رئيس الجمعية المغربية للمستثمرين إبراهيم سابونجي، في تصريحه لـ «العربي الجديد» أن مجال النقل البحري في المغرب، عرف في الآونة الأخيرة طفرة نوعية جعلت منه حلقة وصل بين القارات والدول. ويؤكد سابونجي أن مختلف الدول والشركات الكبرى، تستطيع اليوم إيصال منتوجاتها نحو أسواق بعيدة انطلاقاً من المغرب بكلفة معقولة.

وثمن المتحدث ذاته، إنشاء ميناء «طنجة المتوسط» الذي مكن المغرب من تغطية معظم نقاط عبور الناقلات البحرية للسلع، ما منح للمصنعين داخل المغرب إمكانية ولوج الأسواق البعيدة بسهولة.

وينتظر سابونجي من المغرب أن يقوي بنيته التحتية بتشييد نموذج مشابه لميناء «طنجة المتوسط» على واجهة المحيط الأطلسي. حيث يشدد على أهمية مشروع كهذا في الانفتاح أكثر على القارتين الأميركيتين وكذا على دول أفريقيا جنوب الصحراء والساحل.

من جهته يصف مالك إحدى أكبر شركات «النقل ولوجستيك» في المغرب محمد رياحي، النقل البحري «بافضل وسيلة تبادل تجّاري اليوم، لأن تكلفتها أقل مقارنة مع النقل الجوّي أو عبر الشاحنات».

فالأولى يقول الرياحي، يتحكم فيها هاجس وزن البضائع المصدرة أو المستوردة، أما الثانية فتثقل كاهل المقاولين والعاملين في مجال النقل بارتفاع كلفة المحروقات.

تكلف حاوية واحدة من المغرب نحو أوروبا (ألمانيا مثلاً) 20 ألف درهم (قرابة 2300 دولار أميركي)، في حين تكلف حسب خبرة الرياحي في المجال، عملية نقل بضاعة أقل من حيث الكم، عبر الشاحنة، ونحو الوجهة ذاتها، حوالي 30 ألف درهم (قرابة 3520 دولارا). ويضع الرياحي دول القارتين الأميركيتين (الشمالية والجنوبية) على رأس الوجهات البحرية للسلع المغربية أو المصدرة عبره، بعدهما أوروبا ثم آسيا.

في المقابل، يلفت الرياحي إلى أن وسيلة النقل البحري تبطئ عملية نقل البضائع، إذ لا يضمن المستورد للسلع والمصدر لها وقت وصولها نحو الوجهة، وذلك بحسب إجراءات المراقبة والأمن القائمة داخل الموانئ في الدول.

ولعل ابرز الصفقات التي ربحها المغرب مؤخراً بعد افتتاحه لميناء طنجة المتوسطي، هي قرار استبدال العملاق الدولي في النقل البحري «ميرسك لاين»، (وهو الخط البحري الذي يربط بين الصين والولايات المتحدة الأميركية عبر قناة «بنما»)، بخط بحري بديل يمر عبر قناة «السويس» ويتوقف بميناء طنجة المتوسطي.

وقد أعلنت الشركة في السابق، أن خيارها سيرفع من نسبة طاقة النقل البحري بمعدل 25 % بين موانئ شرق الصين وشرق الولايات المتحدة الأميركية، مقارنة مع خطها البحري السابق.

مشروع آخر أطلق بداية السنة الجارية استفاد منه ميناء الدار البيضاء، عبر إنشاء خط ملاحي يربط العاصمة الاقتصادية للمملكة بمدينة جدة السعودية، تسيره شركة مشتركة بين بلدين برأسمال يناهز 112 مليون دولار، ويضمن الخط رحلة بحرية تجارية واحدة كل 11 يوماً.

وقد شهد قطاع النقل البحري بعض المشكلات في عام 2012، ما دفع الحكومة إلى تقديم دعم مالي للشركات التي تشهد صعوبات مالية، حتى تتمكن من تجاوز الأزمة التي أدت إلى الحجز التحفظي على مجموعة من السفن المغربية في الموانئ الأوروبية.

من جهة أخرى، يعرف النقل البحري للأفراد في المغرب نشاطاً قوياً خلال فترة الصيف، نظراً لقرب المسافة البحرية بينه وبين أوروبا جنوباً. ما يدفع الآلاف من المغاربة لاختيار الباخرة كوسيلة للسفر نحو بلدهم. وسجل ميناء طنجة المتوسطي خلال السنة الجارية، وفق تقاريره، عبور 118 ألفا و84 شخصاً من أفراد الجالية المغربية المقيمة في الخارج، ونقلت البواخر خلال نفس الفترة 21 ألفاً و486 سيارة و383 حافلة.

ويعتبر قطاع النقل البحري في المغرب مجالا مدراً للارباح، وذلك ما اظهرته شركة «جي إن في» الإيطالية، حين أعلنت عن ارباح وصلت إلى حدود 48 مليون دولار. إذ إن تكلفة نقل شخص واحد من المدن الإيطالية نحو المغرب تكلف قرابة 550 دولار أميركي.

بحر تونس

إيمان بن صالح

يشدد وزراء النقل في تونس في مناسبات عديدة على ضرورة تنشيط قطاع النقل البحري والتعامل معه بمنطق المصلحة العامة، خصوصاً أن القطاع يساهم بنسبة 26% من الناتج المحلي الخام، سواء من حيث نقل المسافرين أو البضائع التي باتت تتدفق على الموانئ التونسية، خاصة بعد الثورة.

وقد تعزّزت الشركة التونسية للملاحة بأسطول حديث وعصري يضم باخرتي شحن، وباخرة لنقل البضائع، وذلك بالتزامن مع قرار وزارة النقل استحداث وكالة تونسية للتحكم في المنظومة اللوجستية في 2015، بهدف تطوير خدمات النقل البحري. كما ستلعب الوكالة دور الواجهة الرئيسية للفاعلين الاقتصاديين، لا سيما بالنسبة للشركات المصدرة والمستثمرين الأجانب.

وفي دراسة صدرت أخيراً للأمم المتحدة، حصدت تونس المرتبة 51 في ترتيب أفضل أداء للموانئ من أصل 76 دولة نامية. وجاءت قدرة الاستيعاب للموانئ في المرتبة 25 عالمياً. وهذه النتائج تعتبر متواضعة في بلد يحتضن فرصا استثمارية ضخمة في القطاع البحري، خصوصاً مع نمو القطاع خلال السنوات الماضية، ليشكل حصة وازنة في التجارة الدولية المنطلقة من تونس.

إذ إن المعلومات الأكيدة تشير إلى أن النقل البحري في تونس يؤمن اليوم حوالي 90% من حجم المبادلات التجارية. حيث وصل النشاط الإجمالي للموانئ في نهاية 2013 إلى 38 مليون طن. وقد تطورت حركة المبادلات التجارية عبر الموانئ خلال السنوات الأخيرة، بالتزامن مع عمليات تطوير القطاع.

وينشط كذلك في تونس قطاع النقل البحري؛ حيث وصل عدد المسافرين عبر الموانئ إلى 661 ألف مسافر، وعدد السيارات 292 ألف سيارة، وعدد السياح 512 ألف سائح، وعدد السفن السياحية 201 سفينة في نهاية العام الماضي وبداية عام 2014. وهذه الأرقام تشير إلى نشاط كبير في هذا القطاع الذي تصب عائداته مباشرة في أوردة الاقتصاد الكلي. ووفق إحصائيات المنظمة المتوسطية لسياحة الرحلات البحرية، ستحقق تونس في عام 2014 دخول حوالى 900 ألف سائح عبر الرحلات البحرية، لتحتل تونس بذلك، المرتبة الخامسة متوسطياً، بعد ميناء برشلونة وجزر الباليار الإسبانية. وتسعى تونس إلى تنمية هذا القطاع فعلياً، من خلال توفير البيئة المواتية لتوسعة حجم الاستثمار في النقل البحري. وقد أطلق وزير النقل التونسي، أخيراً، ثلاثة زوارق مراقبة تونسية الصنع، سيوزع اثنان منها على ميناء حلق الوادي والحمامات الجنوبية، على أن يكونا تابعين للجهة البحرية في تونس، فيما سيكون الثالث من نصيب الجهة البحرية في جزيرة جربة... وأعلن ديوان البحرية التجارية والموانئ أن هذه الزوارق تمتاز بسرعتها الفائقة التي تبلغ 30 عقدة بحرية، وهي مجهزة بمعدات السلامة وغيرها من التجهيزات الأساسية... وستساهم هذه الزوارق في تأمين الأمن التجاري البحري.

وقد قرأ المحللون هذا الإجراء على أنه خطوة في اتجاه استثمار الدولة في قطاع يمكن أن يسهم في دعم النمو الاقتصادي، وتحريك المناطق المحيطة بالمرافئ، وتطوير حركة المبادلات التجارية.

وبذلك، يمكن القول إن قطار النقل البحري التجاري والسياحي في تونس، انطلق وفي جعبته استراتيجية تنموية تقوم على تحرير التجارة البحرية، وتحقيق الأمن التجاري، واستخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة، لضمان نمو القطاع خلال السنوات المقبلة.

75% من الواردات الكويتية.. عبر المرافئ

الكويت ـ **اسامة ابراهيم**

يصل حجم الواردات البحرية الكويتية إلى نحو ثريليون دولار سنوياً، بما يشكل نحو 75% من الواردات التي تأتي إلى الكويت عبر كافة المنافذ. وتصل البضائع من خلال أربعة مرافئ موجودة في جميع أطراف الدولة، ما يظهر أن للنقل البحري أهمية كبيرة اليوم في ظل سياسة التجارة الحرة التي تعتمدها السلطات الكويتية، والانفتاح بين الشركات التجارية وتمثيلها للعلامات العالمية في جميع القطاعات.

وتعمل السلطات الكويتية على وضع اللمسات الأخيرة من أجل افتتاح مرفأين آخرين بحلول نهاية عام 2015 بقيمة ثلاثة مليارات دولارات. وذلك من أجل حل مشكلة عدم توافر المراسي والنمو الكبير في حجم التجارة، مع تسجيل معدل نمو سنوي بنسبة 4% في أعداد الحاويات والمراكب الموجودة في السوق البحرية الكويتية.

نمو النقل التجاري

وقال المهندس في شركة الموانئ الكويتية حيدر الشخص، إن للنقل البحري في الكويت أهمية كبيرة خصوصاً أنه المساهم الأول في نقل النفط من الكويت إلى جميع أنحاء العالم. وهو الواجهة التي تساعد الدولة على استيراد 75% من حاجياتها اليومية. وأشار إلى أن أربعة موانئ اليوم، هي المسؤولة عن عملية الاستيراد والتصدير تقع في الشعيبة والأحمدي والدوحة والشويخ.

وأضاف الشخص أن النقل البحري في الكويت يقسم بين النقل البحري السياحي والتجاري. وأشار إلى أن طبيعة الطقس في الدولة وطول فترات الصيف تتيح للمقيمين تنظيم رحلات داخلية في المياه الإقليمية الكويتية. إضافة إلى القيام برحلات صيد والتنقل بين بعض الجزر الكويتية. وبيّن أن هناك نحو 25 مركباً صغيراً ومثلها كبيرة تملكها ثلاث شركات للقيام بهذه العملية لقاء مبالغ تتراوح بين 150 و650 دولاراً.

وتابع الشخص في تصريح لـ «العربي الجديد» أن جميع القطاعات في الكويت تستفيد من النقل التجاري عبر الموانئ الكويتية من أجل استيراد منتجاتها إلى السوق المحلي، متوها إلى وجود نحو 800 ألف حاوية بسعة 20 و300 قدم تقوم يومياً بتوريد المنتجات إلى السوق الكويتية.

> القطاع البحري الكويتي ينشط في مجال النقل التجاري والسياحي

وذكر أن السيارات وقطع الغيار ومواد البناء والإنشاءات تسيطر على عمليات الاستيراد البحري في الكويت بنحو 53% من إجمالي الواردات، بحكم وجود أكثر من 25 وكالة سيارات ونحو 45 شركة تعنى بقطاع البناء والإنشاءات في السوق. وقدر عدد الرحلات التي تخص هذين القطاعين بنحو 350 رحلة بين موانئ الكويت وبعض البلدان المحيطة كالبحرين والسعودية وعمان والإمارات.

يعتبر القطاع البحري من اهم القطاع في الكويت (ياسر الزيات/فرانس برس)

النقل البحري ينشط أيضاً

وتقدر وزارة المالية حجم عمليات القطاع البحري في الكويت بنحو 250 مليون دينار شهرياً، أي ما يعادل 875 مليون دولار. وهو ما يجعل الكويت تحتل المراتب الأولى في هذا القطاع في منطقة الخليج.

وقالت المديرة التنفيذية في شركة «بي آش سفن» المنظمة لمعرض الكويت للبحوث 2014، رُبنة المقدم، إن المساحة البحرية الكبيرة التي تتمتع بها الكويت، تساعد على استفادة بعض القطاعات من عمليات النقل، من أجل تأمين حاجات ومتطلبات عملائه. ولفتت إلى أن الحجم الكبير للواردات التي تستقبلها الكويت أدى إلى زيادة أهمية هذا القطاع في الفترة الماضية.

ولفتت إلى أن قطاع الأغذية يستورد يومياً نحو 100 ألف طن من الخارج بقيمة تتجاوز 70 مليون دولار تقريباً توزع بين المطاعم والملاحم والمتاجر.

وأضافت المقدم في تصريح لـ «العربي الجديد» أن النقل البحري يساهم بنحو 7% من الناتج المحلي الإجمالي، وهي نسبة كبيرة وتعود إلى سيطرة النفط وعملياته على أغلب النشاط الاقتصادي في الكويت. ولفتت إلى أن حجم عمليات النقل البحري بين جميع القطاعات لا تقل عن خمسة آلاف عملية استقبال وترحيل عبر الموانئ البحرية. وذلك من خلال الحاويات الصغيرة والكبيرة والتي يتراوح سعر الرحلة الواحدة فيها بين ثلاثة آلاف دولار للمنتجات الصغيرة، وتصل إلى ملايين الدولارات للشحنات النفطية.

ومن جهته، قال المسؤول في شركة النقل البحري في الكويت وليد أبو عمار، إن قطاع النقل البحري الداخلي شهد نمواً كبيراً في السنوات الأخيرة، في ظل الطقس الحار الذي تشهده الكويت على مدار العام.

وذكر أن عمليات النقل في الكويت تتم عبر شركات الشحن المحلية التي يصل عددها إلى ثماني شركات. ولفت إلى أن 80% من المنتجات التي تستوردها الكويت يومياً تأتي من الدول المجاورة ومن مصر ولبنان والأردن، في حين أن 20% الباقية هي عبارة عن ثياب ومنتجات ثقيلة من تركيا والولايات المتحدة الأميركية وأوروبا.

وأضاف أن المواطنين والمقيمين في الكويت يقومون برحلات داخلية في المنطقة البحرية الكويتية عبر بعض المراكب التي تؤمنها ثلاث شركات تملك نحو 50 مركباً صغيراً وكبيراً، وتتنقل بين الجزر الكويتية.

وتابع أبو عمار أن عمليات النقل البحري كانت تتم في السنوات الماضية إلى بعض البلدان مثل البحرين والإمارات وإيران، إلا أنها تقتصر اليوم على رحلات إلى إيران فقط، معللاً السبب بارتفاع التكلفة التي تفرضها الشركات على العملاء، والتي تصل إلى ضعف النقل الجوي في بعض الأحيان.

وبيّن أن عدم الاهتمام بالقطاع السياحي أدى إلى تراجع الاهتمام بتنمية القطاع البحري في الكويت، إذ تعاني الموانئ الكويتية من مشاكل عديدة وأبرزها قلة عدد العاملين فيها، وتقادم الحاويات التي تنقل البضائع عبرها، وعدم توافر إمكانية التواصل السريع بسبب ضعف الإرسال فيها، معتبراً أن الحل في ذلك يتم عبر توفير الكابلات البحرية التي تتيح الاتصال بشبكة الإنترنت في الموانئ بسرعة وهو ما تقدمه بعض الدول المجاورة.

وتابع أن قطاع النقل البحري في السوق الكويتي يعاني من بعض المشاكل وأهمها قلة عدد المراسي للمراكب والحاويات والبخوت.

استراتيجية أردنية لتنمية التجارة البحرية

عمان ـ **علاء الدين كيلاني**

احتل قطاع النقل البحري في الأردن المرتبة الثالثة على قائمة أعلى القطاعات النقل مساهمة في الصادرات الوطنية والبالغ عددها سبعة قطاعات، وفق بيانات إحصائية أعدتها مؤخراً وزارة النقل الأردنية. ويلعب قطاع النقل البحري الميناء الرئيسي إلى الساحل الجنوبي، وتخصيص 3 موانئ للبضائع العامة ومناولة الحبوب ونقل الركاب. بالإضافة إلى توسعة وتأهيل ميناء الحاويات، وإنشاء ميناء لمناولة الفوسفات، وتعزيز قدرات المناولة على الأرصفة ومناطق التخزين ورفع كفاءة بنيتها التحتية، وتطوير وتحديث محطة الركاب.

ويقول الخبير في شؤون النقل البحري، سعيد خلف، إن هناك ضعفا في الاستثمار بقطاع النقل البحري في الأردن، وفق ما تعكسه الأرقام الإحصائية. ويشرح خلف أن «حجم الاستثمار المحلي في القطاع بلغ 56,36 مليون دينار، وحجم الاستثمار الأجنبي 14,16 مليون دينار في عام 2009، ولم يشهد القطاع أي استثمارات أجنبية جديدة في الأعوام اللاحقة».

أما بالنسبة إلى الاستثمار المحلي، فيقول خلف «ارتفع الاستثمار المحلي إلى 71 مليون دينار عام 2010، ثم انخفض في عام 2011 بحوالى مليون دينار، ليعود ويرتفع في عام 2013 إلى 82 مليون دينار أردني».

ومن المفترض، كما يقول خلف في تصريح لـ «العربي الجديد»، أن تنظر الحكومة إلى ضعف الاستثمار في هذا القطاع بجدية، وتضع خططا استثمارية مشجعة، تستقطب المستثمرين المحليين والخارجيين، «خاصة أنه لا يوجد سوى ميناء واحد على الساحل الأردني»، ويقول خلف «باستطاعة رأس المال على اختلاف مصادره أن يستثمر في توسعة الميناء مثلاً أو في إنشاء أرصفة تزيد من حجم إنتاجية المرفأ، أو أن تطال الاستثمارات زيادة عدد السفن التي تمتلكها الشركات العاملة في هذا القطاع، أو أن يطور الاستثمار الإنشاءات التي تحتاجها منطقة العقبة الساحلية على المستوى السياحي أو الخدمي». ويتابع خلف أن «المنطقة لا تزال بيئة خصبة للاستثمار، ومجالا واسعا لإقامة مشاريع بحرية حيوية، ترفع من قيمة مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي».

أما رئيس الاتحاد الأردني لشركات التأمين، عثمان بدير، فيرى أن تشجيع الجهات العاملة في القطاع البحري على توسيع عقد التأمين ليشمل من ينقل ويشحن ويستفيد من البضائع، يمكن أن يزيد من حجم الاستثمار. ويشرح أن «عملية النقل البحري من الأردن تشمل مناطق جغرافية واسعة تكاد تغطي غالبية دول العالم. وأن فرصة تطوير عمل القطاع ورفع مستوى إنتاجيته وزيادة مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، قائمة وواعدة». ويضيف بدير لـ «العربي الجديد»: «قد تصل مبالغ التعويضات المنقولة إلى مئات الملايين من الدولارات، ويمكن أن يرتفع حجم الكميات الواردة والصادرة من البضائع، التي تحقق أرباحاً وافية جداً تؤثر إيجاباً على الاقتصاد الأردني».

وتشير معلومات لـ «العربي الجديد» إلى أن شركات التأمين قد حققت أقساطاً بلغت نحو 28 مليون دينار من القطاع، لتشكل ما نسبته 6,1 % من إجمالي الأقساط في كافة فروع التأمين، والتي بلغت 491 مليون دينار نهاية العام الماضي.

ويؤكد بدير بدوره على أن شركات التأمين دفعت في المقابل تعويضات في فرع التأمين البحري في العام نفسه بلغت نحو 6,4 مليون دينار، وقد شكلت التعويضات في هذا الفرع ما مقداره 2 % من إجمالي تعويضات سوق التأمين التي بلغت 311,35 مليون دينار في عام 2013.

> القطاع البحري يعتبر بيئة خصبة للاستثمار ومجالا لإقامة مشاريع حيوية

وتلفت في مؤتمرها الإعلامي الأخير إلى «وجود موقع جديد لميناء خاص بالركاب قيد الدراسة. إضافة إلى مشاريع لتوسعة الميناء الحالي بما كلفته 25 مليون دينار، أي بما يوازي 40 مليون دولار».

ويحتوي الميناء الحالي على تسعة أرصفة. ويشمل مشروع تطوير ميناء العقبة نقل الميناء الرئيسي إلى الساحل الجنوبي، وتخصيص 3 موانئ للبضائع العامة ومناولة الحبوب ونقل الركاب. بالإضافة إلى توسعة وتأهيل ميناء الحاويات، وإنشاء ميناء لمناولة الفوسفات، وتعزيز قدرات المناولة على الأرصفة ومناطق التخزين ورفع كفاءة بنيتها التحتية، وتطوير وتحديث محطة الركاب.

خطط لتطوير القطاع (بيتر بيلشكوف/فرانس برس)

العربي الجديد
ملحق
اقتصاد البزنس

استثمارات واعدة

بعد محاولات تونسية لتصنيع الطائرات، أصدر الرئيس المخلوع زين العابدين بن علي قراراً يحظر فيه هذه الصناعة. وبعد الثورة، تحقق الحلم التونسي، ليتم إطلاق أول طائرة محلية الصنع في 2014

تونس تصنع الطائرات بعدما حظرها «بن علي»

تونس ـ **إيمان بن صالح**

تخوض تونس تجربة صناعة الطائرات والسيارات منذ سنوات، لتفتح باب أمل أمام عدد كبير من الدول العربية، للدخول في مجال الصناعات الثقيلة. فقد شهدت البلاد إطلاق أول طائرة متكاملة وتونسية الصنع في كانون الثاني/يناير الماضي.

كما كانت تونس على موعدٍ مع تصنيع أول طائرة بدون طيار في العالم العربي في عام 1997. وبفضل جهود فريق من المهندسين الوطنيين حلقت الطائرة في سماء تونس في شهر أكتوبر/ تشرين الأول 1997 بعد أن خضعت لأعمال تطوير من قبل شركة «تونس للصناعات الجوية».

ولم تكن هذه المحاولة الناجحة إلا بوابة لدخول البلاد سريعاً إلى قطاع صناعة الطائرات. إذ يقول الخبير الإقتصادي والاستشاري في استراتيجية الاستثمار الصادق جبنون أنه بعد مرور عام واحد فقط على تصنيع أول طائرة عربية، اخترعت تونس في عام 2008 طائرةٍ أخرى تحمل اسم «ناس ناس». ويضيف جبنون أن المراكز البحثية الوطنية أجرت عمليات تطوير لتصميم الطائرة لتكتسب المزيد من القوة وتحصل على لقب «سوبر ناس ناس». وفي وقتٍ كانت تحتاج فيه صناعة الطائرات دعماً حكومياً لترجمة هذه التجارب إلى صناعة متطورة متكاملة الأركان، أصدر الرئيس المخلوع زين العابدين بن علي في عام 2004 قراراً رئاسياً بإغلاق مؤسسات تصنيع الطائرات لكون مصالح تونس الدولية تتطلب العدول عن مثل هذه الصناعات المتطورة!

إلا أن الثورة التونسية أجيت بعض الآمال بعد دفن هذه الصناعة ثمانية أعوام كاملة. ففي 2012 أجرت مجموعة طلاب من مدارس الهندسة تجربة إنتاج نموذج طائرة خفيفة.

«هي تصميم فرنسي أجرى عليه الطلاب تعديلات جوهرية وتحديداً في مجال السلامة، لتعود تونس بفضلها مرةٍ أخرى إلى ساحة الطيران» وفق ما يقول وكيل شركة أكسجين للطيران فريد الكامل.

ويضيف الكامل لـ «العربي الجديد» أن هذا التطوير ناتج عن جهود مجموعة من الكفاءات التونسية الشابة في المدارس الوطنية للمهندسين في «سوسة» و«المنستير» و«صفاقس»، إضافة إلى المركز القطاعي للتكوين في مهن الخشب بالمنستير والمعهد العالي للفنون الجميلة في منطقة سوسة. وتصل سرعة الطائرة إلى 270 كم/ الساعة حيث يبلغ طولها 6,5 متر ووزنها 275 كيلوغراماً.

ويبدو أن جهود الطلاب لن تقف عند حدود التجربة إذ يلوح في الأفق بوادر لتحويل هذه الطائرة إلى مشروع صناعي متكامل يحقق الأرباح. حيث يشير الكامل إلى أن شركته تلقت طلبات فرنسية وكندية لتصنيع طائرات خفيفة ذات مقعدين وأربعة مقاعد. ويتوقف اتخاذ خطوة جدية في هذا الصدد بالحصول على شهادة الملاحة الجوية من السلطات التونسية المعنية لإبرام مثل هذه العقود. وتأتي هذه العروض بعدما أطلقت شركة «أوكسجين ايرونوتيك»، في يناير/ كانون الثاني الماضي أول طائرة تونسية متكاملة.

وتعمل الطائرة بمحرك واحد وتحتوي على مقعدين ويبلغ طولها 6 أمتار وعرضها 8 أمتار. وقد جرى تصنيعها، وفق الكامل، من الألياف الكربونية ومن مادة الألمنيوم. ويُقدر الكامل سعر بيع هذه الطائرات في حالة تصنيعها محلياً بـ 44 ألف دولار أميركي مقابل 99 ألف دولار في الخارج. وهي مخصصة لخدمة رجال الأعمال والترفية والتصوير الجوي وغيرها من المجالات المشابهة.

ولم تكن محاولات طلاب المدارس الهندسية هي الوحيدة من نوعها. إذ يشير الناطق الرسمي السابق في وزارة الدفاع التونسية العميد توفيق الرحموني في تصريحات لـ «العربي الجديد» إلى أن طلاب الأكاديمية العسكرية قاموا بتجارب تصنيع طائرة بدون طيار.

> سعر الطائرات الصغيرة التونسية 44 ألف دولار في مقابل 99 ألفاً في الخارج

وتضم تونس العديد من الشركات الأجنبية الرائدة في تصنيع الطائرات مثل «بوينغ» و«إيرباص» إضافة إلى المجمع التونسي لمكونات الطائرات «جيتاص».

ويصل عدد الشركات المتخصصة في تصنيع مكونات الطائرات في تونس إلى 50 شركة. ودفع ذلك الحكومة التونسية في 2009 بالشراكة مع الوكالة الفرنسية للتنمية لتأسيس مركز «امتياز» في المنطقة الصناعية في مدينة المغيرة لتأهيل كوادر للعمل بشركات إنتاج مكونات الطائرات. ونجح المركز الذي يحظى باعتمادات مالية تناهز 5,7 مليون يورو في تأهيل قرابة 700 شخص يتمتع بمواصفات الكفاءة الدولية المعتمدة في مجال صناعة الطائرات.

ويؤكد جبنون أن «امتياز» هي باكورة المؤسسات المهنية التونسية المختصة بتأهيل الكفاءات لإنتاج مكونات الطائرات.

وتمتلك تونس سجلاً محدوداً في تصنيع السيارات. فقد قام رجل الأعمال أحمد بركية بقيادة مبادرة إنتاج أول سيارة تونسية بالكامل في 2012 تحت اسم «أفريكا». ومن المرتقب إنتاج عدة فئات من هذه السيارة. ورغم هذه المبادرة، فإن صناعة السيارات لم تصل إلى المستوى المأمول حسب الصادق جبنون. ويشدد الأخير على أهمية تضافر جهود المؤسسات التونسية للنهوض بهذا القطاع سعياً لحجز مقعد حقيقي لتونس في صناعة السيارات بالساحة الإقليمية.

طائرة صنعت في تونس (getty)

أسواق وغرائب

التجارة الإلكترونية تجتاح سوق الموسيقى

نجح موقع «يو تيوب» في كسر نمطية سوق التجارة الموسيقية. فبعد سنوات من الإنتاج عبر الأقراص، اجتاح سوق الإنترنت عالم الموسيقى، ليصبح البديل

جاد شحرور

غالبية الفنانين يتركون الأقراص المدمجة نحو سوق الإنترنت (getty)

التجارة الإلكترونية أصبحت كالنار في الحقل. فهي تشهد نمواً متواصلاً، خاصةً فيما يتعلق بالسوق الموسيقية. فقد بدأت السوق الموسيقية التقليدية بالانهيار مع انتشار الأقراص المنسوخة. إلى أن تسارع الانهيار، بعد أن بدأت تنشط المواقع الإلكترونية التي تقدم الموسيقى مجاناً مثل بعض القنوات على مواقع الإنترنت كـ«ساونت كلاود» و«يوتيوب»، محققة نسبة تصل إلى أكثر من 80% من القيمة الإجمالية للأرباح.

ويعتمد العديد من الفنانين على تسويق منتجاتهم الفنية عبر مواقع الإنترنت. يشير مغني الراب اللبناني مازن السيد (الملقب بـ «الراس») إلى أنه يعتمد طريقتين في البيع: الأولى افتراضية، وهي الـ«أونلاين». والثانية مادية من خلال الأقراص المدمجة (CD). ويقول السيد لـ«العربي الجديد»: «في مايو/أيار الماضي طبعت 1000 نسخة من ألبومي الأخير، بقي منه 30% تقريباً. فيما لا تزال نسب البيع في الـ«أونلاين» سارية من خلال موقع «باند كامب». ويشير إلى أن الأمر الإيجابيّ في البيع الإلكتروني أنه يبقى مدى العمر، فلا تاريخ محددا لنفاد الكمية. ربما هناك أمر سلبي واحد فقط في لبنان، أن خاصية الدفع الخاصة غير متوافرة هنا. إلا أن الأمر طبيعي في كل العالم، حيث تقوم خاصية الدفع الإلكتروني «باي بال» بخصم ما يعادل الدولار الأميركي الواحد فقط مقابل خدمته في مبيع الألبوم.

ويشرح السيد إلى أنه طرح ألبومه بمبلغ 13 دولاراً أميركياً، إلا أن الكثير من الناس دفعوا مبالغ أكبر على الإنترنت، فقد وصلت المبالغ المدفوعة إلى ما يقارب 100 دولار أميركي للألبوم. منوهاً إلى ضرورة «دعم ثقافة الشراء عبر الإنترنت في العالم العربي، لأنها ديناميكيّة أكثر من البيع المادي ومربحة أكثر».

لم يعد من مكان للتجارة التقليدية في السوق التجارية الخاصة بالموسيقى. الـ«أونلاين» استحوذ على السوق بكلفة أقل وربح أكبر. حتى بدأ فنانون بإطلاق أغانيهم المنفردة من دون أي مقابل. ويؤكد الملحن والمنتج المنفذ طارق أبوجودة: «أن 70% من المبيعات الخاصة بألبومات المطربة اللبنانية يارا، على سبيل المثال، تتم عبر الإنترنت، فيما النسبة الباقية تأتي من خلال البيع المادي للأقراص المدمجة. فالأقراص أصبحت مجرد «بريستيج» (هيبة)».

ومن الخطط الإعلانية والتجارية التي يعتمدها الفنانون المستقلون: إنشاء عقود مع مواقع التواصل الاجتماعي. بحيث تعتمد على مشاركة الأرباح فيما بينها بحسب عدد المشاهدات التي تحصل عليها من خلال فيديو أو إعلان.

وأشهر هذه العقود تقام مع موقع «يوتيوب»؛ إذ يقوم هذا الموقع بتسويق بعض الإعلانات على قنوات خاصة بالفنانين أو المطربين، كما يفعل مثلا المطرب راغب علامة. ويقول مدير شركة «باك ستايج»، خضر علامة، صاحب الشركة المنتجة لأعمال راغب علامة، لـ«العربي الجديد» أن «80% من مبيعاتنا أصبحت إلكترونية، و20% عبر الأقراص المدمجة. ونحن نبيع إلكترونياً من خلال «يوتيوب» وتطبيقات على الهواتف الذكية مثل «أنغامي». ويشرح علامة أن «نتيجة البيع الإلكتروني أفضل بكثير من البيع المادي عبر الأقراص. يمكن القول إن الأمور انقلبت رأساً على عقب، في 2004 كانت المعادلة معكوسة، إذ كانت 90% من الأرباح تأتي من خلال الأقراص و10% فقط عبر الـ«أونلاين». وأعتقد أنه سيأتي وقت وتختفي الأقراص المدمجة من السوق، كما اختفى الكاسيت سابقاً. وفي ظل هذه الموجة الجديدة من المبيعات الإلكترونية، بدأ الإنتاج الفني الفردي في التوسع. وبحسب مازن السيد، فإن الإنتاج الفردي أهم من التوقيع مع شركة منتجة «إذ إنه يسمح للفنان بالغوص في كافة التفاصيل التجارية». ويقول: «الإنتاج الفردي يجعل الفنان يتحكم في المنتج الخاص به كما يحلو له، من دون أيّ احتكار، بالإضافة إلى أنه يفسح المجال أمام الشخص لكي يتواصل مباشرة مع الجمهور».

إلا أنه لا يمكن الاعتماد على هذه الطريقة لجني الأرباح؛ إذ يفيد السيد بأن الحفلات هي الداعم الأكبر لأي شخص يعمل في المجال الفني. ويتابع «ما نجنيه من بيع الأونلاين كاف لتكاليف رأس المال الخاص بالمشروع ليس إلا، أما الأرباح التي تأتي من الحفلات والمهرجانات التي نشارك فيها، فهي الأكبر». في المقابل، تشير شركة «أنغامي» إلى أنها تعتمد بيع خدمة خاصة بسماع الأغاني عبر التطبيق على الهواتف الذكية. وتقول مصادر من الشركة لـ«العربي الجديد»: «نبيع الخدمة مقابل فترة زمنية محددة تتيح للمستخدم أن يقوم بتنزيل جميع الأغاني التي يريدها». وتتابع «خلال سنتين من العمل المتواصل استطعنا جمع 6 ملايين مستخدم. إذ كل من يتفق معنا على طرح ألبومه بشكل حصريّ أو ضمن شروط معينة، يشاركنا الأرباح بحسب عدد الزيارات الخاصة بالأغنيّة أو الألبوم. يمكن القول إننا نتقاسم الربح بالتساوي تقريباً».

ببساطة

تعتبر التجربة الأستونية رائدة في آلية تمتين الاقتصاد عبر الاستثمار في كافة الموارد المتاحة، من دون إغفال تحقيق الرفاه للمواطنين للحث على الإنتاج

التجربة الأستونية: دروس وعبر

مازن إرشيد

لا يحدث التحوُّل الاقتصادي لدولة ما، تلقائياً أو بمحض الصدفة، ذلك أن تغيير البُنى الاقتصادية، المتجذرة لعقود من الزمن، يتطلب تحديد طريقة مبتكرة للاستثمار في الموارد البشرية الوطنية والعمل على تنميتها. وتأخذ عملية التغيير الإصلاحي صبغة تربوية في الأساس، تبدأ تدريجياً من دور حضانة الأطفال لتمتد إلى المدارس والجامعات، تحوِّل فيها السلوكيات الفردية المنشودة، ضمن السياق الاقتصادي، إلى سلوك مجتمعي رصين، تجعل من المواطن حارساً أميناً لدولة الرخاء التي ننشد.

وفي هذا الإطار، تبرز تجربة جمهورية أستونيا، الواقعة على بحر البلطيق شمال أوروبا، كتجربة ملهمة لعالمنا العربي الغارق في الأزمات الاقتصادية. هذه الدولة الصغيرة، التي يبلغ تعداد سكانها نحو 1,3 مليون نسمة، تعتبر حالة فريدة في عملية التحوُّل الاقتصادي السلس. فمنذ انهيار الاتحاد السوفييتي وحصولها على استقلالها عام 1991، أدركت أستونيا أنها لن تتمكن من النهوض باقتصادها الهش والفقير في موارده الطبيعية، من دون تركيز جهودها على تنمية مواردها البشرية وتوظيفها بما يجعل اقتصادها أكثر فعالية ونجاعة، مستنداً إلى رأسمال بشري وفكري على درجة عالية من الكفاءة.

وقد عمدت أستونيا، منذ نهايات القرن الماضي، إلى تطوير نظام إلكتروني متكامل، يربط جميع مدارسها عبر الإنترنت مع التلاميذ وأولياء الأمور، معتمدة على تقنيات ذكية تم تطويرها محلياً على أيد ماهرة وعقول مُفكِرة. وتبعته، بعد ذلك، بتجربة فريدة من نوعها لتدريس مبادئ البرمجة في مدارس للأطفال، ما كان له الأثر الكبير في انتعاش القطاع التقني، حتى باتت أستونيا موطن شركات تقنية عالمية شهيرة، وعلى رأسها شركة «سكايب» للاتصال عبر الإنترنت.

وبعد أن أصبحت واحدة من أكثر بلدان العالم اتصالاً بالإنترنت، بدأت وفود عربية رسمية تتقاطر على هذه الدولة الصغيرة، للاستفادة من تجربتها الرائدة في مجال التحوُّل الرقمي، والتي سمحت بإبقاء النفقات الحكومية في حدها الأدنى، وأرست دعائم الدولة الإلكترونية. فاليوم، بات المواطن الأستوني قادرا على التصويت إلكترونياً باستخدام بطاقة المدينة الرقمية، والقيام بكافة العمليات التقليدية، من تسديد الضرائب والفواتير والأمور المصرفية وإجراءات التسجيل والرخص التجارية وغيرها. وللذين يفضلون، دوماً، الحديث عن شح الموارد الطبيعية في بلادهم، فها هي أستونيا، البلد الفقير في الموارد، تقدم لنا درساً في كيفية استغلال مواردها الشحيحة بكل كفاءة واقتدار. فبالرغم من أن أستونيا لا تمتلك من حقول النفط أو الغاز ما يكفي لسد حاجاتها من الطاقة، فإنها اتجهت إلى الاستفادة من مخزونها من الصخر الزيتي، في تحويله إلى طاقة بديلة للنفط.

وعلى مدى ثلاثة عقود أمضتها في استخراج أكثر من مليار طن من الصخر الزيتي، تم توفير أموال طائلة على خزينة الدولة. ولم تتوقف التجربة الأستونية في مجال الطاقة عند هذا الحد، بل تسعى حالياً إلى تنويع مصادر الطاقة التي لديها، مستفيدة من وفرة مخزونها من اليورانيوم في بناء مفاعل نووي لتوليد الطاقة الكهربائية، والذي يتوقع إنجازه بحلول عام 2018.

أما تجربة أستونيا في الرعاية الصحية المقدمة للأمهات والأطفال، فهي تجربة واعدة جديرة بالاهتمام والاقتداء بها. فبحسب «مؤشر الأمهات» لعام 2014، الصادر عن منظمة «أنقذوا الأطفال» البريطانية، جاءت أستونيا في المرتبة الـ23 عالمياً كأفضل مكان في العالم بالنسبة للأم، لتتفوق بذلك على دول متقدمة، في هذا المضمار، مثل المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأميركية.

فبالإضافة إلى أن أستونيا تمنح الرعاية الصحية المجانية، ولمدى الحياة، لجميع أفراد العائلة، فإن الطفل المولود يحصل على دعم نقدي يعادل راتباً كاملاً لأحد الوالدين، ولمدة تصل إلى عام ونصف.

واليوم وبعد نحو عقدين من استقلالها، فإن أستونيا باتت تُعرف على المستوى الدولي بـ«نمر البلطيق». ولا يبدو ذلك مُستغرباً بالنظر إلى أن اقتصادها الذي أصبح يقف على دعائم صلبة ومتينة. إذ ينمو الاقتصاد الأستوني سنوياً بمتوسط يعادل أربعة أضعاف المتوسط الأوروبي، وينعم بوجود فائض مستمر في الموازنة العامة، فضلاً عن تمتع الاقتصاد بمديونية منخفضة تشكل 6% فقط من الناتج المحلي الإجمالي في البلاد.

مسؤولة ملحق البزنس: **رشا ابو زكي**
فريق العمل: **بلقيس عبد الرضا أحمد مدياني**