

في ذكرى افتتاح تفریعة القناة .. حسة الجنيه والدولار التي خدع بها السیسی المصریین



السبت 6 أغسطس 2016 06:08 م

حلت الذكرى الأولى لافتتاح تفریعة قناة السويس، حيث كان المصريون ينتظرون أن يتضاعف دخل القناة فتساعد بلدهم في تجاوز أزمة اقتصادية طاحنة، لكن ما حدث كان العكس، فما هي الأسباب، ولماذا يقول قائد الانقلاب عبدالفتاح السیسی إن دخل القناة ارتفع؟

معلومات عن المشروع

- طول قناة السويس الأصلية التي افتتحت عام 1869 هو 193 كم، وقد أنشئت التفریعة الجديدة بحسب الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس، كفرع مواز يخرج من القناة الرئيسية عند الكيلومتر 60 ويصب فيها مجدداً في الكيلومتر 95 (أي تمتد القناة الجديدة بطول 35 كيلومتراً في موازاة القناة الأساسية) وتفصل بينهما جزيرة يخطط مستقبلاً لمشاريع استثمارية فيها □

- القدرة الاستيعابية للقناة كانت قبل المشروع الجديد تعادل حوالي 50 سفينة يومياً بحسب أرقام 2014، وما أعلنته هيئة القناة ضمن أهداف المشروع هو أن تزيد إلى 97 سفينة في اليوم في عام 2023.

- تم جمع 64 مليار جنيه من المصريين، في صورة شهادات بنكية، لحفر التفریعة بفائدة قدرها 12%، وتحملت الميزانية العامة للدولة حوالي 7.6 مليارات جنيه سنوياً، هي مقدار خدمة الدين لا 64 ملياراً التي تم جمعها □

- بحسب التصريحات الرسمية لنظام الانقلاب العسكري بلغت تكلفة التوسعة 60 مليار جنيه مصري أي ما يعادل 8 مليارات دولار، حيث بلغت تكلفة تعميق مجرى القناة وحفر تفریعة جديدة نحو 4 مليارات دولار (31.3 مليار جنيه)، وتم توجيه باقي المبلغ لإنشاء 6 أنفاق أسفل القناة □

تراجع كبير لعائدات القناة !

في عام 2015 تراجعت أرباح مصر من رسوم عبور القناة بنحو 290 مليون دولار (نحو 260 مليون يورو) عما كان عليه الحال عام 2014، رغم الارتفاع النسبي لعدد السفن التي عبرت القناة □ وحسب آخر الأرقام المنشورة على الموقع الإلكتروني لهيئة قناة السويس فإن حمولة السفن تراجعت في شهر مارس تراجعاً كبيراً مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي □

رغم ذلك فالسیسی صرح قائلاً: "سمعت أن الناس يقولون بأن عائدات قناة السويس تراجعت □ بالطبع لم تتراجع □ بل ارتفعت"، حسب ما قال السیسی في كلمة له أوائل شهر مايو الماضي □

لكن على أي أسس يستند قائد الانقلاب في تصريحاته ؟ من الواضح أن السيسي لا يحسب الدخل بالعملية الأجنبية وإنما بالجنيه المصري.

كان المعتاد قبل حفر التفرعة الجديدة، حساب عائداً القناة بالدولار، ولكن مع نشر تقارير عن تدني العائد بالدولار، بدأت القناة منذ 2016 استخدام عمليتين أخريين فقط في إصدار البيانات، وتم حذف أي إشارة للدولار من جداول البيانات.

العمليتين هما: الأولى بالجنيه المصري، والثانية بما يسمى "حقوق السحب الخاصة"، وهي عملة غير واقعية، تتبع سلة العملات العالمية، ومن بينها الدولار الأميركي، واليورو، والين الياباني، والجنيه الإسترليني، وتشير تقديرات مالية إلى أنه يمكن لهذه الطريقة إخفاء حقائق حول حقيقة دخل القناة.

وقد تراجعت قيمة إيرادات القناة مقومة بالدولار بنسبة 5.3% لتبلغ 5175 مليون دولار عام 2015 مقارنة بمبلغ قدره 5465 مليون دولار عام 2014.

فالجنيه المصري خسر خلال العام الماضي أكثر من 13 في المئة من قيمته مقابل الدولار، كما أن رسوم عبور القناة لا يتم تحصيلها بالجنية المصري وإنما بالعملية الأجنبية، وتبقى خلاصة القول أن الحديث عن الزيادة في إيرادات قناة السويس ناتج إما عن جهل صريح أو كذب متعمد.

شهادة أهلكا

وقد أكد وزير المالية في حكومة الانقلاب عمرو الجارحي، أن إيرادات القناة تتراوح بين 5 و5.5 مليارات دولار هذا العام، رغم انخفاض معدلات التجارة العالمية، وهو مبلغ يعادل تقريباً ما كانت تحققه القناة قبل حفر التوسعة الجديدة أو أقل، حيث يوضح تقرير الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء أن إيرادات قناة السويس سجلت 5.3 مليارات دولار خلال عام 2013-2014، وهو ما يعني أن حفر القناة الجديدة الذي تكلف 8 مليارات لم يحقق الحلم المنتظر.

2% زيادة في السفن فقط

وقال المهندس ناجي أمين مدير إدارة التخطيط والبحوث بهيئة قناة السويس، في يناير الماضي، إن القناة حققت زيادة في أعداد وحمولات السفن العابرة للقناة خلال العام الماضي مقارنة بالعام الأسبق بنسبة 2% فقط فقد عبرت 17148 سفينة القناة في 2014، بينما عبرت 17483 سفينة في 2015 (بعد حفر القناة بخمسة أشهر) بفارق 335 سفينة.

كما تشير إحصائية لهيئة القناة لانخفاض نسبة السفن المارة ليلبغ المتوسط اليومي في مارس عام 2015 46.4 سفينة، مقابل 46.9 سفينة عام 2016.

وأظهر التقرير الأخير الصادر قبل أيام استمرار الانخفاض في عدد السفن المارة، حيث أشار لأن عدد السفن المارة 53 سفينة فقط في اليوم.

الصين وبنما

وتشير بيانات هيئة القناة إلى أن السبب وراء عدم تحقيق أهداف القناة هو تدني حركة التجارة العالمية، والانخفاض الشديد في أسعار البترول، وتباطؤ معدلات نمو الاقتصاد الصيني.

وقال الخبير الألماني في شؤون الملاحة البحرية أولريش مالشوف، من جامعة بريمن الألمانية، إن تراجع إيرادات قناة السويس يعود إلى التنافس مع قناة بنما، التي شهدت أيضاً توسعة مؤخراً، موضحاً أن الكثير من شركات النقل البحري صارت تفضل عبور قناة بنما الآن للانتقال من آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة.

وأضاف مالشوف أن انخفاض أسعار النفط أيضاً جعل طريق رأس الرجاء الصالح - رغم طوله - أكثر جذبا لشركات النقل البحري، وذلك في مقابل الرسوم المرتفعة لعبور قناة السويس رغم قصر المسافة.

وعلى الرغم من أن مصر تتيح لأصحاب السفن فرصة اختصار الطريق، إلا أنها تقدم هذه الخدمة برسوم باهظة وصحيح أن القناة لا يمكن تقييمها بعد سنة واحدة فقط، إلا أن التقرير المرهلي لبعض الخبراء يشكك في أن القناة ستحقق نجاحاً كبيراً في السنوات المقبلة.

ومن سوء حظ مصر التي وقعت في يد عصبة من العسكر دمروا اقتصادها وجعلوها على حافة الإفلاس، أنها الآن في حاجة ماسة للعملة الصعبة وبحاجة أيضا إلى تحقيق أرباح كبيرة من القناة .

فالبلاذ تمر بأزمة اقتصادية عميقة، كما تراجع عدد السائحين بعد الهجمات التي شهدتها بعض المدن، إضافة إلى تفجير طائرة روسية أواخر أكتوبر من العام الماضي[]

لكن الضجة والاحتفاليات، التي يتوارى العسكر خلفها لإخفاء فشلهم ستتواصل بحلول ذكرى مرور عام على افتتاح المشروع[]