خبير اقتصادي عالمى يؤكد:شهادات قناة السويس تعنى خراب مصر وبيوت المودعين!!

الثلاثاء 16 سبتمبر 2014 12:09 م

وكالات

حذر الخبير الاقتصادي الدكتور محمد رضا مدير إدارة البحوث المالية والاقتصادية في **A.T. Brokerage** كبرى المؤسسات المالية العاملة في مجال تداول الأوراق المالية بالبورصة المصرية (عضو مجموعة شركات **A.T. Financial** المالية)والفائز في مسابقة صندوق النقد الدولي **IMF** "بناء المستقبل" للإصلاح الاقتصادي،،ونائب رئيس المجلس للتنمية الاقتصادية لمؤسسة شبة جزيرة سيناء للتنمية **SFD** من التأثيرات السلبية التى سوف تحدثها شهادات استثمار قناة السويس على القطاع التمويلى المصرى وعلى زيادة اعباء الموازنة العامة للدولة وزيادة العجز المالى خاصة ان الشهادات تستهدف جمع **60** مليار جنيه مصري لتمويل حفر القناة الجديدة من حصيلة طرح شهادات استثمار بالجنيه المصري بعائد **12%** كل **3** شهور للأفراد الطبيعيين والاعتباريين من الشركات وبدون حد أقصى

وقال الخبير الاقتصادى رغم ان الشهادات هي استثمارا جيدا للمصريين حيث إنها تعطي عائدا **12%** سنوياً يصرف كل ثلاثة أشهر على فئة الشهادات بقيمة **1000** جنيه مصري وعائد تراكمي لفئات الشهادات **10** و**100** جنيه مصري تسترد قيمة الشهادات بعد خمس سنوات بنسبة **180%** أي بمتوسط معدل فائدة **16%** سنويا وهو يعد الأعلى وسط الأوعية الادخارية والاستثمارية المطروحة بالسوق، ووفقا للمعلن سوف تسدد فوائدها من عائدات قناة السويس

الا ان طرحها بهذة الصورة وبهذه الفائدة المرتفعة جداً سيمثل تأثيراً واضحاً على القطاع التمويلي والاستثماري في مصر من حيث حجم السيولة المتاحة ومستويات الربحية, وذلك لقيام الدولة بمزاحمة البنوك في جمع المدخرات وبفائدة أستثنائية بالمقارنة بالأوعية الادخارية والاستثمارية المطروحة لدى البنوك والمؤسسات المالية, والذي سيؤدي في النهاية إلي عزوف المدخرين والمستثمرين عن الأدخار والاستثمار في شهادات الاستثمار والودائع والسندات والتحول للأدخار والاستثمار في شهادات استثمار قناة السويس

وقال الخبير الاقتصادى أنة وفقا لما هو معلن يستهدف مشروع حفر القناة الجديدة مضاعفة حجم ايرادات قناة السويس من خلال زيادة القدرة الاستيعابية لعدد السفن التى تمر بالقناة لتصل إلى ٩٧ سفينة يومياً بحلول عام ٢٠٢٣، بدلاً من ٤٩ سفينة حالياً، وستزيد عائدات القناة بنسبة ٢٥٩% إلي **13.5**مليار دولار سنوياً بحلول عام **2023** مقارنة بالعائد الحالى الذى يصل لـ٥.٣ مليار دولار سنوياً, وقال هنا نتساءل عن كيفية حدوث هذه الطفرة في عدد السفن المارة بالقناة، حيث أن معدلات مرور السفن ليست مرتبط فقط بالقدرة الاستيعابية للقناة لعدد السفن التى تمر بها فحسب بل ترتبط أيضاً بحركة التجارة العالمية، ومعدل الزيادة في التجارة العالمية لا يتجاوز **5%** سنويا على أفضل الأحوال

وتسائل الخبير الاقتصادى كيف ستسدد الدولة هذه الفوائد؟ في ظل أن المشروع في مرحلة الأنشاء ولايدر أي عائد وفي حالة حتى الوصول إلى مرحلة بدء التشغيل هل سيدر المشروع عائد بالزيادة**12%** سنوياً لتغطية فائدة إجمالي طرح الشهادات بقيمة **60** مليار جنيه مصري والتي يستحق عنها سنوياً فائدة بقيمة **7.2** مليار جنيه مصري بإجمالي فائدة **36** مليار جنيه مصري في الخمس سنوات وهل سيدر المشروع السيولة الكافية للسداد النقدي لصرف الفوائد لحملة الشهادات والتي ستصل إلى متوسط **1.8** مليار جنيه مصري كل ثلاثة شهور

كما تسائل كيف ستسدد الدولة قيمة هذه الشهادات البالغة **60** مليار جنيه في نهاية الخمس سنوات؟حيث أن الحكومة ستكون أمام أستحقاق والتزام كبير وهو ماذا بعد الخمس سنوات حين يرغب حملة الشهادات في استرداد أموالهم من اين ستوفر الدولة **60** مليار جنيه مصري لسداد قيمة شهادات استثمار قناة السويس؟؟ .. وهل المشروع في نهاية الخمس سنوات سيغطي تكاليفه؟؟ .. ويوفر للدولة صافي إيرادات بقيمة **60** مليار جنيه مصري ؟؟!!

وقال الخبير الاقتصادى انة وفقا لما أعلنة وزير المالية: بأنه سيتم تخصيص وتجنيب **12** مليار جنيه مصري سنوياً من الموازنة العامة للدولة ولمدة خمس سنوات لسداد إجمالي قيمة الشهادات في نهاية الخمس سنوات البالغة **60** مليار جنيه مصري, هذا بجانب سداد قيمة الفوائد السنوية المستحقة لشهادات الأستثمار بقيمة تقديرية **7.2**مليار جنيه مصري أي أنه سيتم تخصيص سنوياً **19.2** مليار جنيه مصري من الموازنة العامة للدولة لسداد قيمة وفوائد شهادات إستثمار قناة السويس ليصبح إجمالي ما ستنفقه الموازنة خلال الخمس سنوات القادمة على شهادات أستثمار قناة السويس **96** مليار جنيه مصري تنقسم إلى **60** مليار جنيه مصري لسداد إجمالي قيمة الشهادات و**36** مليار جنيه مصري لسداد فوائد الشهادات في الوقت الذي تعد عوائد القناة أحد أهم موارد الدخل القومي وبالتبعية أحد أهم بنود

الأيرادات في الموازنة العامة

وقال الخبير الاقتصادى اننا فى ظل تلك المعطيات سنجد أنفسنا أمام نتيجة واحدة غير قابلة للتبرير وهي إنخفاض صافي إيرادات قناة السويس بعد سداد فوائد وقيمة الشهادات وبالتالي إنخفاض الإيرادات في الموازنة العامة وبالتالي زيادة عجز الموازنة لتقوم الحكومة بالأقتراض لسداد العجز أو تقوم بمزيد من إجراءات تقليص النفقات لتتجه كالمعتاد لخفض وتقليص الدعم لنعود لذات الحلقة المفرغة من أثار رفع الدعم على الاقتصاد من ارتفاع أسعار وكساد في ظل أرتفاع مستويات البطالة