

حقائق ومغالطات حول مشروع تفریعة قناة السويس الجديدة

معدلات تشغيل قناة السويس خلال الخمس سنوات السابقة

وجه المقارنة	السنة ->	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤
عدد السفن العابرة سنويا	١٧٩٩٣	١٧٧٩٨	١٧٢٩٨	١٦٥٩٦	١٧١٤٨	
متوسط عدد السفن العابرة يوميا	٤٩	٤٩	٤٧	٤٦	٤٧	
إجمالي الحمولات سنويا (مليون طن)	٨٤٦	٩٢٨	٩٢٨	٩٢٨	٩٦٢	
متوسط حمولة السفينة (الطن)	٤٧٠٠٠	٤٩٦٠٠	٥٣١٠٠	٥٤٧٠٠	٥٥٦٠٠	
إجمالي الرسوم السنوية (مليون دولار)	٤٧٦٩	٥٢٢٣	٥١٣٠	٥١١١	٥٤٦٥	
الرسوم على الطن (دولار)	٥,٦	٥,٦	٥,٥٢	٥,٥٨	٥,٦٨	
معدل نمو الاقتصاد العالمي	%٤,٩	%٣,٣	%٣,١	%٢,٧	%٢,٩	

الثلاثاء 21 يوليو 2015 12:07 م

كتب- محمد سامي فرج :

1- مغالطة اطلاق اسم قناة السويس الجديدة على التفریعة الجديدة ، والتي هي عبارة عن 35 كيلومتر فقط حفر جديد من إجمالي طول القناة 193 كيلو متر ، وهي التفریعة الخامسة للقناة منذ افتتاحها ومرفق صور التفریعات السابقة

2- مغالطة اعتقاد البعض أن قناة السويس أصبحت مزدوجة الاتجاهين في كامل مسارها ، والصواب أن فقط 50% من طول القناة مزدوج الاتجاه

3- مغالطة الاعتقاد أن زمن انتظار عبور السفن هو صفر ، لأن عبور القناة في قوافل ، وعلى القوافل عند المرور أن تنتظر حتى تمر القافلة المقابلة والمعاكسة في الاتجاه ، وقل هذا الزمن وأصبح 6 ساعات ، ولكن إذا فات السفينة الراغبة في العبور موعد تحرك القافلة الثابت فعليها الانتظار 24 ساعة حتى موعد عبور القافلة التالية

4- مغالطة الاعتقاد أن التوسعة سوف تسمح بمرور السفن ذات الحمولات الكبيرة ، حيث أن الغاطس المسموح به لم يتم زيادته ، وهو 66 قدم على طول قناة السويس

5- مغالطة توقع زيادة عدد سفن العبور نتيجة حفر التفریعة ، وذلك لأن القناة تعمل بأقل من نصف طاقتها الاستيعابية القصوى وهي 98 سفينة يوميا، والمتوسط الحالي 47 سفينة يوميا ، ومرفق تقارير الهيئة التي توضح ذلك

6- مغالطة توقع زيادة عائد المرور نتيجة انشاء التفریعة (5 مليارات دولار زيادة) وخداع الشعب، لأن لن تكون هناك زيادة تجاوز الطاقة الاستيعابية القصوى لقناة السويس قبل إنشاء التفریعة ، ولو زادت السفن العابرة إلى 80 سفينة ، فلن يكون الفضل في ذلك للتفریعة الجديدة ، وذلك الرقم يمكن أن يمر في القناة حاليا

7- مغالطة الخلط بين مشروع إنشاء التفریعة ومشروع تنمية محور قناة السويس وجعلهما مشروع واحد ، فهما مشروعان وليس مشروع واحد ، وغير متوقفين على بعضهما البعض ، والعائد الاقتصادي المدروس لمشروع تنمية محور قناة السويس هو عائد ممتاز جدا ، وكان يجب البدء الفوري فيه ، أما العائد الاقتصادي للتفریعة فهو غير ذات جدوى لمدة عشر سنوات

8- مغالطة أن الإسراع في تنفيذ المشروع وضغطه في سنة سيعجل العائدات من المشروع ، بينما الدراسة الاقتصادية المبنية على الواقع لا تظهر هذا الاستعجال على الإطلاق

9- مغالطة الافتخار بتشغيل 75% من كراكات العالم في هذا المشروع نتيجة الضغط الزمني ، واعتباره تحديا وانجازا ، بينما تسبب ذلك في زيادة تكلفة المشروع بملياري دولار نتيجة هذا القرار الخاطيء

10- مغالطة اعتبار الشعب المصري مساهما في المشروع نتيجة شراء شهادات قناة السويس ، والحقيقة أنه مقرضا للدولة بفائدة أعلى بكثير (12%) من فائدة حسابات الادخار 7% سنويا ، وأعلى من فائدة صناديق الودائع (10%) ، وأعلى من أذون الخزانة (11%) ، وهذا رفع تكلفة المشروع من 60 مليار إلى 100 مليار جنيه ، والشعب بأكمله سيتحمل كلفة تسديد هذا الدين ، أما أصحاب الشهادات فسيأخذون أموالهم بالفوائد سواء ربح المشروع أم خسر دون أي مخاطرة ، وبينما هناك 600 مليار جنيه فائض ائتماني راكد في البنوك كان يمكن استغلاله بعائد أقل بكثير

11- مغالطة اعتبار أن تكلفة المشروع 60 مليار جنيه ، والحقيقة أنه 100 مليار جنيه ، حيث تم جمع 64 مليار جنيه ، وستسدد فوائد 60% خلال 5 سنوات بإجمالي 36 مليار جنيه ، ليصبح المبلغ الذي تتحمله الدولة نتيجة هذا المشروع هو 100 مليار جنيه □

.....

12- مغالطة أن هدف المشروع هو تجميع الشعب على مشروع قومي والتفاف المصريين حوله، ولكن اختيار المشروع الخطأ في هذا الوقت ، وانعدام الجدوى الاقتصادية منه ومن الاستعجال في إنشائه وسوء تمويله سوف يصيب الشعب بالاحباط مثل مشروع توشكى الفاشل ، حيث لن تكون هناك عوائد متناسبة مع ما أنفق فيه ، وازدادت مديونية الدولة بمائة مليار جنيه ، وكان الأولى اختيار مشروع ناجح ذو عائد كبير وحساس للشعب □



