

خبراء: التفريعة الجديدة "فنكوش" بلا جدوى اقتصادية □□ وهذه هي الأسباب



الأربعاء 29 يوليو 2015 12:07 م

كتب - بكار النوبي

أكد لعيف من الخبراء والمتخصصين في الشأن الاقتصادي أن مشروع التفريعة الجديدة لقناة السويس "فنكوش"، بلا عائد ولا دراسة جدوى سبقت المشروع، للتأكد من حجم الإيرادات المتوقعة من ورائه سنويا.

وأشار هؤلاء الخبراء والمتخصصون إلى أن توسعة وتعميق القناة القديمة، كانت أولى من حفر التفريعة الجديدة، حتى تسمح بمرور ناقلات النفط العملاقة، التي لا تمر من القناة لضيقها، وعدم عمقها بما يسمح بمرور هذه الناقلات العملاقة.

وحدد الخبراء 3 عوامل تحول دون تحقيق التفريعة الجديدة للقناة حجم الدخل الذي توقعته هيئة قناة السويس وقدرته بـ13.5 مليار دولار سنوياً بعد 8 سنوات، أولها تراجع حركة التجارة العالمية المارة على مصر، وانخفاض الطلب على المنتجات في أوروبا، إضافة إلى حالة الانكماش الاقتصادي لدول جنوب شرق آسيا وخاصة الصين.

حول تصريحات مميش

حول تصريحات رئيس هيئة قناة السويس مهاب مميش حول إيرادات القناة كتب مصطفى عبدالسلام، رئيس قسم الاقتصاد بصحيفة العربي الجديد اللندنية "لقد أرعجتني تصريحات "مميش" التي أطلقها في الفترة الأخيرة، حينما خرج علينا مرات ليؤكد أن إيرادات قناة السويس سترتفع إلى 100 مليار دولار، وفي روايات أخرى وحسب ما ورد في صحف ومواقع مصرية 200 مليار دولار، مع افتتاح مشروع قناة السويس الجديد".

ويدي الكاتب اندهاشه متسائلاً: "هل هذا معقول، افتتاح "تفريعة" طولها 37 كم وتوسعة وتعميق 35 كم سيجلب للبلاد إيرادات إضافية تقدر بـ94.5 مليار دولار؟ حيث إن إيرادات القناة الحالية تبلغ نحو 5.6 مليارات دولار؟!

أين دراسة الجدوى؟

من جانبها تساءلت الدكتورة بسنت فهمي الخبيرة الاقتصادية: لماذا لم تعلن الحكومة عن دراسات الجدوى الخاصة بالمشروع لكونه من المشروعات القومية لمصر؟!

وأضافت فهمي أن هيئة قناة السويس يجب أن توضح حقيقة التوقعات، وهل هي خاصة بالتفريعة الجديدة أم لمشروعات التنمية على محور قناة السويس؟! وأكدت فهمي بحسب موقع مصر العربية أنها لا نعلم على أي أساس قِيم الفريق مهاب مميش إيرادات القناة بـ13.5 مليار دولار في عام 2023 مقارنة بـ5.3 مليارات دولار العام الماضي.

واستبعدت الخبيرة الاقتصادي وصول إيرادات قناة السويس لهذه المعدلات على المدى البعيد خاصة في ظل الانكماش الاقتصادي الموجود في الولايات المتحدة أكبر مصدر للمواد الخام في العام فضلاً عن حالة الركود الموجودة في الصين ثاني أكبر شريك تجاري لمصر في العام، وأكدت أن هذه العوامل تحول دون تحقيق التفريعة الجديدة لهذا المعدل المبالغ فيه من الأرباح، مؤكدة أن الحكومة المصرية على مدار العقود الماضية قامت بافتتاح أكثر من 6 تفرعات لقناة السويس لم يحدث

ويتفق معها الخبير مصطفى عبدالسلام قائلاً: "حتى وإن كان الفريق "ميمش" يقصد بالـ100 مليار دولار بأنه مبلغ الإيرادات المتوقعة لمشروع تنمية قناة السويس كاملة، فإن السؤال المطروح هو: أين هذا المشروع الذي مات وتم تقزيمه من مشروع تنموي كامل لصفتي القناة، إلى مجرد توسعة وتعميق لجزء منها، وحفر ممر مائي فرعي يعادل نحو 15% من الطول الكلي للقناة، وأين الدراسات التي استند لها رئيس هيئة قناة السويس في تحديد إيرادات القناة المستقبلية وإيراداتها المتوقعة؟!".

بزنس إنسايدر: مشروع بلا فائدة

وكانت مجلة "بزنس إنسايدر" الأمريكية المتخصصة في الشؤون الاقتصادية فارنت في تقرير لها بين من الجدوى الاقتصادية لمشروع توسيع قناة السويس في مصر قياسًا بمشروع توسيع قناة بنما.

وقالت إنه على الرغم من أن قناة السويس تطل الطريق الأساسي الذي يتم من خلاله عبور النفط الخام من دول الخليج في الشرق الأوسط إلى أوروبا إلا أنها تفقد أهميتها مع عدم عبور واردات النفط الصينية والهندية لأية قناة. ونسبت المجلة لـ"رالف يشيشينسكي" رئيس قسم الأبحاث بمؤسسة "بانشيرو كوستا بروكرينج" قوله إن "التفرعة الجديدة من قناة السويس المصرية تطل أساسيًا لعبور النفط الخام من دول الخليج العربي إلى أوروبا.. لكنها بالرغم من ذلك تفقد مغزاها؛ حيث إن واردات النفط الصينية والهندية المصادر الأساسية للنمو في الطلب على النفط لا تمر في أي قناة".

وعلق جيمس فرو' المحلل بمؤسسة "ماريتايم ستراتيغيز إنترناشونال" على تصريحات أدلى بها عبد الفتاح السيسي ذكر فيها أن قناة السويس يجب مضاعفتها من خلال طريق ثان بهدف زيادة تدفق مرور السفن والحاويات بها في غضون عام' بقوله: "لكنني أرى جدوى اقتصادية أقل لتوسيع قناة السويس في مصر قياسًا بمشروع توسيع قناة بنما". وأضاف فرو أن القيد الحقيقي الوحيد يتمثل في "أنك لا تستطيع أن ترى حاملات نفط خام كبيرة جدًا تمر في قناة السويس الجديدة لكن لا يوجد قيد على سفن الحاويات الآن في قناة بنما".

وأوضح فرو أن هذه النافلات يتعين عليها أن تقوم بتحميل جزء من شحنتها في بداية القناة وتعيد تحميلها مرة أخرى في نهايتها' كي تحافظ على خط المياه الصحيح الذي تمر به".

فايننشال تايمز للمصريين: لا تتفألوا كثيرًا

الفايننشال تايمز البريطانية ذكرت في تقرير لها نشرته سابقًا أن الوثيرة التي ينمو بها الاقتصاد العالمي، هي التي ستحدد نجاح هذا المشروع من عدمه، مبدية شكوكًا كثيرة حوله. وأضافت الصحيفة أن هذا المشروع، الذي يعول عليه نظام عبد الفتاح السيسي كثيرًا، لتلميع صورته، يأتي في وقت يعاني فيه الاقتصاد المصري بشدة.

وتابعت: "الزيادة في حركة السفن في القناة الجديدة سوف يكون مرتبطًا بالتجارة العالمية' فإذا ما تسارعت عجلة الإنتاج في الصين والولايات المتحدة، وزادت معدلات الاستهلاك في أوروبا' فسترتفع حركة المرور في الممر المائي الجديد' لكن إذا ما استمر الاقتصاد العالمي في النمو بمعدلات بطيئة تصل إلى 3% تقريبًا' فلن يكون ثمة داعٍ لاستخدام القناة الجديدة في مصر". وحذرت الصحيفة من تمادي المصريين في التفاؤل بشأن الإيرادات المتوقعة من هذا المشروع، قائلة: "إن نجاح هذا المشروع، الذي يبلغ تمويله 8 مليارات دولار، أمر غير مؤكد، ويرتبط أساسًا بنمو الاقتصاد العالمي".

وتحتل قناة السويس المركز السادس بين إيرادات ميزان المدفوعات المصري بقيمة 5.4 مليار دولار من إجمالي موارد النقد الأجنبي، البالغ حوالي 80 مليار دولار بحسب مشروع الموازنة العامة للدولة 2015-2016. وقامت الهيئة العامة للقناة السويس خلال الفترة الماضية بحفر 6 توسيعات جديدة للقناة السويس أهمها ثلاث تفرعات في عام 1955 هي البلاج بطول 8.9 كم والبحيرات بطول 8.4 كم وكبريت بطول 7 كم والثلاث تفرعات الأخرى في عام 1980 وهم الدفرسوار بطول 11.8 كم والتمساح بطول 4.3 كم وبورسعيد بطول 40.1 كم ولم يجرؤ أحد على إطلاق اسم قناة السويس الجديدة على أي من هذه التفرعات سوى السيسي الذي يريد تحقيق أي إنجاز حتى لو كان وهما وبلا طائل.

شاهد برنامج على مسئوليتي حول تفرعة قناة السويس

