

نظرة - حمدي رزق - حلقة الجمعة 28-07-2023



مضامين الفقرة الأولى: قناة السويس

أكد الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، أن قناة السويس ليس لها بدائل حول العالم، وبعض الدول تعمل بدائل مع القناة لكنها جميعاً لا تعتبر في هذا المستوى. وأكد أنه لا يوجد أي تهديد حقيقي للقناة، مؤكداً بدء دراسة أية تطورات تخص المجرى الملاحي. وأضاف أنه لا توجد أية سفينة حاويات عبرت بحر الشمال طوال العام الماضي، نظراً إلى تكلفته العالية، بجانب الخطورة التي يثيرها جبل الجليد، موضحاً أن كل سفينة تعبر من تلك المنطقة تعبر أمامها كاسحة جليد. وذكر أن عمق المياه لا يناسب سفن الحاويات للعبور عبر بحر الشمال، موضحاً أن هذا البحر يُستخدم خلال ستة أشهر فقط من العام.

وأكد ربيع أن قناة السويس شهدت عبور 778 سفينة حاويات خلال العام، بإجمالي حمولات وصلت إلى 50 مليون حاوية، مبيناً أن الطرق الأخرى ليست بديلة لقناة السويس، موضحاً أن الهيئة تدرس هذه الطرق التي تشكل محور التجارة البينية، من دون أن تكون منافسة لقناة السويس. ولفت إلى أن هناك كثير من الأطراف التي تريد ترشيح طرقها على أنها بديل لقناة السويس، رغم أن هذه الطرق غير مؤهلة لتكون بديلة لقناة السويس، وذكر بأزمة جنوح السفينة إيفرجيفين، التي أكدت أنه لا يوجد بديل لقناة السويس بعدما اصطفت عشرات السفن طوال الأيام الستة انتظاراً لحل الأزمة.

ونوه بأن القناة تقدم حوافز كبرى لسير السفن؛ إيماناً من المسؤولين بمبدأ التطوير، مؤكداً أن قناة السويس تقدم دعماً مستمراً للاقتصاد المصري لذا ستكون دائماً مستهدفة من المنافسين. وذكر أنه جرى مرور أكثر من مليار ونصف طن مواد خلال هذا العام من قناة السويس، مبيناً أن سفن الصيد ستعمل في أعالي البحار، وستكون نواة مهمة في أسطول القناة الفترة المقبلة.

وأكد أن أصول قناة السويس التي لا يمكن الاقتراب منها هو مجرى القناة ذاتها، خاصة أنها هيئة مصرية ذات سيادة، لافتاً إلى أن عمل شركات مع الشركات الأخرى ليس له علاقة بالمجرى الملاحي. وأشار إلى أن صندوق هيئة قناة السويس لا علاقة له بالمجرى الملاحي، منوهاً بأن القناة في تطوير مستمر لمواجهة التحديات والمخاطر والطوارئ، وهذا أدى لتدشين الصندوق بتبني الفكرة من قبل الرئيس عبد الفتاح السيسي.

وأشار إلى أن العالم كان يتابع أزمة إيفرجيفين باهتمام، مشدداً على أن هناك شركات ألغت رحلاتها بسبب توقف القناة خلال عملية التعويم، مبيناً أنه كان يتوقع أن تستمر أزمة الجنوح 6 شهور، متسائلاً: «من أين تصرف مرتبات العمال في هذه الفترة؟»، مشدداً على أن الصندوق سيكون له قانون وتمت

مناقشته من قبل مجلس النواب. وتابع بأن الفكرة كانت قبل حادثة جنوح السفينة إيفر جيفن، مشيراً إلى أن الهيئة قد تمثل عبئاً على الدولة بدلاً من دعمها إذا استمرت أزمة إيفر جيفن.

وذكر أن أزمة السفينة إيفرجيفن أظهرت أهمية هذا الصندوق، لكن مع ارتفاع قيمته جاء التوجه لإطلاق استثمارات كبيرة اعتماداً على شفافية كبيرة انتهجتها الدولة ويخضع للمحاسبة.

وتابع بأن صندوق قناة السويس يمتلك حالياً 100 مليار جنيه، يدخل منه 60% إلى موازنة الدولة، والباقي يدخل في التشغيل بالقناة، منوهاً بأن الهيئة لديها صلاحيات تدشين مشروعات وطنية متعددة. ولفت إلى أن قناة السويس قدمت خدمة الحجز المسبق في التحول الرقمي على موقع الهيئة، مشيداً بالجهد المبذول من قبل مرشدين وعمال وقاطرات في الهيئة، وموجهاً المواطنين بضرورة الاطمئنان على القناة ومستقبلها.

وأشار إلى أن نسبة 40% المتبقية تُقسّم بين الميزانية الاستثمارية "25%" في حين تُخصص نسبة الـ 15% لقطع الغيار وصرف المرتبات "تدوير الهيئة". وأكد أن موارد صندوق قناة السويس يجري تخصيصها من نسبة 15%، مشدداً على أنه لا يوجد أي مساس بميزانية الدولة بأي حال من الأحوال.

واستعرض صوراً تذكارية لمجموعة من الرؤساء الذين تولوا قيادة القناة منذ تأميمها، ودور كل شخص في تطويرها. وقال إن قناة السويس الجديدة ساعدت على زيادة عوائد القناة، موضحاً أن قناة السويس الرئيسية يمر بها 42 سفينة وبعد إنشاء القناة الجديدة تجاوز عدد السفن لأكثر من 190 سفينة.

وتابع بأن عوائد قناة السويس زادت من 4 مليارات دولار، إلى 9 مليارات دولار عقب إنشاء القناة الجديدة، ليكون أعلى عائد للقناة حتى الآن، موضحاً أن هذه الأرقام تضاعفت بسبب الخدمات المقدمة للسفن التي تمر من القناة، حيث التمويل وتخلص السفن من المخلفات من أبرز الخدمات المقدمة، مبيهاً أنه أنشئ مركزاً لصيانة السفن التي تمر بقناة السويس، بجانب تقديم خدمات الإسعاف الفورية لمستقلي السفن، بالإضافة إلى تغيير الأطقم للسفن، وأشار إلى أن الشراكة مع القطاع الخاص دخلت حيز عمل هيئة قناة السويس، موضحاً أن الشراكة متاحة لجميع الشركات سواء الوطنية والعربية والأجنبية.

وذكر أن الرئيس السيسي يولي اهتماماً كبيراً لسياحة اليخوت، لذا أمر بتطوير مارينا اليخوت، بالإضافة إلى تسهيل إجراءات تراخيص اليخوت، على أساس أن الفترة المقبلة سنستهدف خلالها سياحة اليخوت. وأضاف أن الفترة المقبلة سوف تشهد الانتهاء من مارينا اليخوت بالإسماعيلية التي ستكون على أعلى مستوى بمواصفات عالمية.

وأكد القبطان رضا شحاتة، رئيس مراقبة الملاحة بقناة السويس، أن حركة الملاحة في قناة السويس تسير بسهولة ويسير، لافتاً إلى أن التوسعة في القطاع الجنوبي بقناة السويس لها عديد من الفوائد وساعدت على زيادة عوائد القناة. وقال إن عرض القناة قبل التوسعة كان يسبب مخاطر على السفن، لافتاً إلى أن بعد التوسعة أصبح هناك أمان في عملية الملاحة. وتابع بأن خلال عملية تكريك وتوسيع قناة السويس لم يتم تعطيل العمل في القناة، بل حركة الملاحة ظلت مستمرة طوال هذه المدة. وأوضح أن الحد الأدنى لعبور السفن عبر القناة في اليوم الواحد تتجاوز 90 سفينة كمتوسط، و70 سفينة كحد أدنى، لافتاً إلى أن هناك استراتيجية لتطوير قناة السويس بصورة دائمة لزيادة عدد السفن التي تمر خلال القناة خلال الفترة المقبلة.