

أزمة كبيرة تعيشها المنطقة الاقتصادية بقناة السويس بعد انسحاب التحالفات الملاحية



الخميس 23 مارس 2017 02:03 م

تشهد المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أزمة كبيرة، بعد إعلان عدد من التحالفات والخطوط الملاحية وشركات النقل البحري العملاقة، تصفية أعمالها في مصر وإنهاء كل تعاملاتها معها على خلفية قرار وزير النقل 800 لعام 2016.

وقبل أيام، أعلنت مجموعة من التحالفات والخطوط الملاحية العالمية العملاقة منها خطا ملاحية "نيبوني ياسان كايشا" (NYK) و"مول" (MOL) اليابانيان، والخط الملاحى التايوانى "يانج منج" (YANG MIN)، والخط الملاحى الكورى "كي لاين" (K LINE)، والخط الملاحى "إيفر جرين" (EVERGREEN)، إنهاء تعاملاتها في مجال النقل البحري والتجاري مع الموانئ المصرية وقناة السويس.

وتنقل خطوط الملاحة هذه، التي تعد من أقوى التحالفات العالمية في النقل البحري وتداول الحاويات، تعاملاتها من ميناء شرق بورسعيد إلى ميناء "بيرييه" باليونان، وبدء شركات وتحالفات أخرى نقل أعمالها من ميناء السخنة بالسويس إلى ميناء "بورتسودان" بالسودان وأخرى لأشودود الإسرائيلي.

وكان وزير النقل في نظام الانقلاب، هشام عرفات، قد أصدر مؤخرًا القرار رقم 800 لسنة 2016، الخاص بشروط وضوابط مزاوله الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري ومقابل الانتفاع بالتراخيص الممنوحة لمزاولتها، والمهن والأعمال المكمله لأنشطة النقل البحري، وقواعد وضوابط الانتفاع بالأراضي والساحات الفضاء والمخازن المغلقة والتنكات والمواقع.

القرار صدر بديلاً عن القرارات "180، 73، 332، 520 و 512 لسنة 2003، وشمل تعديلات على حصص الشريك المصري في شركات ووكالات الملاحة، وزيادات غير عادية في إصدار تراخيص وتوكيلات الشركات، ومضاعفة رسوم الشحن والتفريغ على الشركات بالإضافة إلى زيادات في مرور السفن والحاويات التي تقوم بعملية "ترانزيت" في الموانئ المصرية.

وعلى إثره، تقدمت لجنة النقل بجمعية رجال الأعمال، والاتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الملاحة ببورسعيد، بذاكرة إلى وزير النقل ورئيس هيئة النقل النهري، للنظر في بنود القرار، مؤكدة أن القرارات مجحفة، وتغلق بشدة أبواب الموانئ المصرية وتهدد الشركات بالإغلاق.

وجاء في المذكرة أيضًا، أن القرار يتضمن مضاعفة الأسعار دون مبرر ودون تقديم خدمات، مقابل هذا الارتفاع الجنوني، موضحة أن المستهلك سيدفع فاتورة الغلاء في النهاية بعد تطبيقها على الشركات.

وتقدمت غرفة ملاحية الإسكندرية، بذاكرة أخرى، أكدت خلالها أن القرار يهدف إلى الجباية، ومن شأنه يؤدي لانتهيار عدد كبير من شركات الملاحة وهدفه تحصيل الرسوم من دون تقدير للتداعيات التي يمكن أن تنشأ عنه، في توقيت تعاني فيه مصر سوء الأداء الاقتصادي.

"الجباية"

الدكتور أحمد خزيم، المستشار الاقتصادي للمجموعة الدولية وإدارة المراكز التجارية، قال سبق وأن حذرنا من مسئولى المدرسة الإيرادية "الجباية" فى مفاصل القرار، الذين ينحصر تفكيرهم دائماً فى رفع أسعار الخدمات.

وأوضح في تصريحات صحفية، أن خروج وانسحاب هذه الشركات والخطوط الملاحية من مصر يصيب الاقتصاد البحرى المأمول فى مقتل بجانب إصابة المستهدف من المناطق اللوجستية قبل أن تبدأ بخسارة لن نستطيع تعويضها.

وأضاف خزيم، أن الخسارة الناجمة عن ذلك ستؤدي إلى حرمان الاقتصاد المصري من إيرادات بالدولار خدمية، وخاصة أن الطاقة الاستيعابية لميناء بورسعيد كبيرة، مما يؤدي في النهاية إلى تضرر الكثير من الخدمات داخل الميناء، وهذا كله بسبب القرارات التي يتم اتخاذها دون دراسة جيدة وطرح البدائل والأسواق المناسبة

وأشار إلى أن قرار وزارة النقل بزيادة الرسوم يأتي في الوقت الذي يوجد فيه منافس قريب ويتطور وهو ميناء بيريه اليوناني، التي استأجرته الصين وتضخ فيه استثمارات وتقنية عالية للغاية

وأوضح خزيم أنه في مصر يتم التعامل مع القرارات الاقتصادية وكأنها عملية حسابية وهذا خطأ كبير، نتيجة غياب الرؤية وعشوائية القرارات بين الوزارات والحالة التنافسية في رفع أسعار بين وزارات مجلس الوزراء، مما يؤكد انعزالهم عن بعضهم البعض وكأنهم في جزر منعزلة

واعتبر الدكتور أحمد الشامي، أستاذ الاقتصاد والنقل البحري، أن انسحاب عدد من التحالفات والخطوط الملاحية سيؤثر على حركة الملاحة وحجم التجارة البحرية بقناة السويس، ولكنه تأثير محدود وليس بالدرجة التي يتحدث عنها البعض

وأضاف الشامي، أن انسحاب هذه الشركات ليس بسبب القرار 800 ، لأنه لا علاقة له بعملهم، وأن القرار تأثرت به التوكيلات الملاحية وليست الخطوط الملاحية، وبالتالي فإن سبب إنهاء تعاملاتهم مع مصر غير معلوم

وقال الشامي إن ميناء شرق بورسعيد، لا يمكن مقارنته بميناء بيريه اليوناني، بسبب موقعه المتميز فضلاً عن الخدمات اللوجستية العالية المتوفرة به، مرجحاً أن تسحب هذه الشركات حمولاتها الصغيرة والبسيطة فقط

وأضاف أن هناك بعض الخطوط التي خرجت من مصر في أوائل 2016 بسبب القرار رقم 488 ، الصادر بتاريخ 7 سبتمبر 2015، مشيراً إلى أنه كانت هناك شركة اسمها "CMA" قد انسحبت سنة 2000 واتجهت إلى مالطا ولكنها عادت مجدداً إلى ميناء شرق بورسعيد بسبب تميزه

وتراجع إجمالي إيرادات قناة السويس خلال عام 2016 لأدنى مستوى له مقارنة بالعشر سنوات الأخيرة، حيث جاءت جملة الإيرادات 4.1 مليار دولار، فيما كانت من عشر سنوات 4.61 مليار دولار

وكانت بيانات ميزان المدفوعات التي أعلنها البنك المركزي في بداية يناير الماضي، أظهرت تراجع إيرادات قناة السويس خلال الربع الأول من العام المالي الجاري بنسبة 4.8%.