

هل أنهى السيسي على قناة السويس؟!



الأحد 28 فبراير 2016 م

آثار تقرير صادر عن مؤسسة "سي انتل" المتخصصة في تحليلات الملاحة البحرية، إلى أن الأسعار المنخفضة للنفط، تجعل سفن البضائع تتتجنب دفع التعريفات المُكلفة لقناة السويس وبنها، وتتخذ طريق رأس الرجاء الصالح بدلاً للعبور، للتخلص من زيادة تراجع قناة السويس، وأكَد الخبراء أن العوامل المؤدية لانخفاض إيرادات القناة تزداد يوماً عن يوم

وتوقع الدكتور رفعت رشاد نائب رئيس الاتحاد الدولي لجمعيات الملاحة البحرية، تزايد تراجع إيرادات قناة السويس، ولجهة السفن للعبور من طرق أخرى، مقابل توفير تعرفة المرور من قناة السويس، لافتاً إلى أن الدولة حتى الآن لم تقدم مغربات تدفع السفن للعبور من قناة السويس مثل ما تفعله الإمارات في ميناء دبي.

وأضاف رشاد، في تصريح صحفي: "إن حركة التجارة انخفضت، وحرب اليمن زادت المخاوف وعمليات القرصنة تسببت في ارتفاع تكاليف الشحن التي تتلزم وجود قوات تأمين على السفن لمواجهة أي هجوم مسلح".

وأشار رشاد إلى أن قناة السويس كانت تستلزم مشروع لوجستي تنموي يقدم الخدمات وفتح حركة البيع بمحور قناة السويس وجعلها منطقة حرة، لكن ما حدث هو توسيع القناة لسفين في انتظار قدومها.

كما أكَد العميد ريان حمادة عمران، أن حركة الملاحة بقناة السويس لم تعد كما كانت، فالأساس من حركة المرور بقناة السويس لا يتجاوز 9% من حركة التجارة العالمية، ومع انخفاض أسعار النفط وزيادة تكلفة مرور السفن من قناة السويس، دفع جميع شركات التجارية لتدريب سفنها من خلال طرق أخرى.

وأبدي عمران تخوفه الشديد من وجود تمرين أجنبى يهدى اللصوص القرصنة بالمعونة لتنفيذ أعمال وأهداف إرهابية فى منطقة الشرق الأوسط، خاصة فى الدول العربية، داعياً إلى ضرورة النظر فى هذا الموضوع بعين الاعتبار، ومعرفة أسماء وأعلام الدول المرفوعة على السفن، حتى يتم التأكد من كونه مخططاً للنيل من المنطقة العربية أم لا".

ووفقًا لتقرير "سي انتل"، فإن استخدام طريق جنوب إفريقيا سيوفر (235) ألف دولار لكل رحلة بحرية، وهو ما يُعد دفعه قوية للنقلات التي تعاني من ضائقة مالية.

وبحسب التقارير الصادرة عن هيئة قناة السويس، فإن إجمالي عدد السفن التي تمر عبر القناة ارتفع بنسبة (2%) ليصل إلى (17.483) في العام الماضي، ومع ذلك انخفض عدد ناقلات البضائع السائبة وسفن الحاويات بنسبة (5.7%) و(3.1%) على التوالي.

وأوضح تقرير المؤسسة: "أن الناقلات ذات قيمة لقناة السويس، فالسفن من آسيا إلى الساحل الشرقي تدفع 465 ألف دولار للعبور عبر القناة".

وأضاف التقرير: "إذا أرادت القناتان تغيير اقتصاد اختيارات المسارات، يجب على قناة بنما تقليل الرسوم بنسبة (30%) تقريبًا، وقناة السويس بنسبة (50%) تقريبًا".

وقال تقرير مؤسسة "سي انتل": "إن قرار استخدام طريق جنوب إفريقيا، سيكون له تأثير بيئي أيضًا، بسبب زيادة استهلاك الوقود، حيث سيؤدي ذلك إلى زيادة مقدارها (6800) طن، من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون لكل رحلة بحرية".