

هل تنجح مصر في تعويض خسائر الملاحة بقناة السويس؟

توترات البحر الأحمر أدت إلى تراجع % حركة الشحن بنسبة 66

دفعت بيانات صادرة عن مكتب الإحصاءات الوطنية في المملكة المتحدة بشأن تراجع حركة الشحن عبر قناة السويس المصرية بنسبة 66 في المائة خلال الفترة من منتصف ديسمبر (كانون الأول) حتى مطلع أبريل (نيسان) الحالي، بسبب التوترات في البحر الأحمر، إلى تساؤلات حول «هل تنجح مصر في تعويض خسائر الملاحة بقناة السويس؟ وما الخيارات والبدائل التي يمكن أن تعوض نسب الخسارة في عائدات القناة؟»، في حين طرح خبراء في النقل البحري والاقتصاد «بعض الخيارات الاقتصادية والتجارية التي قد تعوض خسائر مصر من إيرادات قناة السويس»، لكنهم أشاروا إلى أن تلك الخيارات ستكون «حلولاً مؤقتة» لحين عودة حركة الملاحة في قناة السويس.

وتستهدف جماعة الحوثي اليمنية، منذ نهاية نوفمبر (تشرين الثاني) الماضي، سفناً بمنطقة البحر الأحمر وباب المندب، تقول إنها «مملوكة أو تشغلها شركات إسرائيلية»، وتأتي الهجمات رداً على الحرب المستمرة في قطاع غزة منذ 7 أكتوبر (تشرين الأول) الماضي. ودفعت تلك الهجمات شركات شحن عالمية لتجنب المرور في البحر الأحمر وتغيير مسار سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح، رغم ما يسببه هذا التغيير من ارتفاع في تكلفة الشحن المالية والزمنية.



مروحية عسكرية تابعة للحوثيين تحلق فوق سفينة الشحن «غالاكسي (ليدر» بالبحر الأحمر في نوفمبر الماضي (رويترز)
مسارات السفن

وأشارت بيانات مكتب الإحصاءات الوطنية، الأربعاء الماضي، إلى «انخفاض نسب السفن المارة بقناة السويس خلال أبريل». وذكرت: «في الأسبوع الأول من أبريل كان حجم سفن الشحن والناقلات المارة عبر قناة السويس أقل بنسبة تبلغ 71 في المائة و61 في المائة على التوالي، من حجم سفن الشحن والناقلات التي عبرت في الممر التجاري المصري الحيوي العام السابق». ولفتت البيانات إلى أن «تحول مسارات سفن الشحن من قناة السويس والبحر الأحمر إلى طريق رأس الرجاء الصالح تسبب في ارتفاع أسعار الحاويات المتجهة إلى أوروبا». «بأكثر من 300 في المائة».

ولم تختلف بيانات مكتب الإحصاءات الوطنية في المملكة المتحدة عما أشار إليه وزير المالية المصري محمد معيط، الأسبوع الماضي، بشأن «تراجع إيرادات قناة السويس المصرية بنسبة 60 في المائة بسبب استمرار التوترات في البحر الأحمر».



صورة عرضها الإعلام الحوْثي للسفينة «روبيمار» وهي تغرق بعد تعرضها (لصاروخ في البحر الأحمر فبراير الماضي (إ.ب.أ) ورأى مستشار النقل البحري بمصر وخبير اقتصادات النقل ودراسات الجدوى الدكتور أحمد الشامي أن هناك بعض البدائل التي من الممكن أن تعوض مصر عن خسائر عائدات القناة؛ منها «رفع رسوم المرور والملاحة بقناة السويس، خصوصاً في ظل ارتفاع أسعار الوقود عالمياً، فضلاً عن الإجراءات التأمينية التي تقدمها مصر»، لافتاً إلى أن «رفع رسوم الملاحة بنحو 20 أو 30 في المائة يُمكن أن يعوض العجز في إيرادات القناة». وقال الشامي لـ«الشرق الأوسط» إن «50 في المائة من موارد قناة السويس تعتمد على سفن الحاويات الكبيرة، وهذه السفن لديها مخاوف حالياً، وتلجأ لمسار الرجاء الصالح رغم «ارتفاع تكلفته».

إلا أن خبير النقل البحري وعميد كلية النقل البحري بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الدكتور محيي الدين السايح، قلّل من جدوى خيار رفع رسوم الملاحة بقناة السويس. وقال لـ«الشرق الأوسط» إن «رفع رسوم الملاحة يعد حلاً من جانب واحد، ولا يخدم التجارة الدولية». ورأى أن «الإشكالية الأساسية هي قلة عدد السفن وبالتالي أي إجراءات غير تأمينية لن تكون مجدية



(سفينة حاويات وهي تبحر عبر قناة السويس في وقت سابق (رويترز وفي أكتوبر الماضي، أعلنت هيئة قناة السويس المصرية زيادة رسوم العبور العادية عبر الممر المائي بنسبة 15 في المائة بدءاً من يناير (كانون الثاني) الماضي.

انخفاض العائدات

السائح أشار هنا إلى حلول طرحها خبراء التجارة والنقل لتعويض مصر، مثل تعزيز «تجارة الترانزيت» لنقل البضائع عبر الموانئ المختلفة بمصر المطلّة على البحرين الأحمر والمتوسط»، لكنه أوضح أن «تجارة الترانزيت يُمكن أن تكون بدائل جيدة بشكل مؤقت لاستخدام الموانئ في نقل أنواع معينة من البضائع، خصوصاً التي تستخدم أكثر من وسيلة نقل مثل البضائع المعبأة في الحاويات، أو نقل شاحنات النفط عبر خطوط البترول في قناة السويس، لكنها ستكون من (الحلول «المؤقتة) وليست المستدامة

وقال وزير النقل المصري، كامل الوزير، في يوليو (تموز) الماضي، إن الدولة المصرية تعمل على تعزيز «تجارة الترانزيت حيث تستهدف 40 مليون حاوية بحلول عام 2030.

في السياق ذاته، ذكرت وكالة «فيتش» للتصنيف الائتماني، الجمعة، أن «الصراع الإقليمي المتصاعد يشكل مخاطر على السياحة وعائدات قناة

السويس في مصر». وتوقعت «فيتش» أن «تصل عائدات السياحة وقناة السويس إلى 12.7 مليار دولار و9 مليارات دولار على التوالي في السنة المالية 2024 (الدولار الأميركي يساوي 47.90 جنيه في البنوك المصرية)». لكن بحسب الوكالة، «إذا استمرت الحرب في غزة، واستمر تعطيل حركة المرور في قناة السويس طوال النصف الأول من عام 2024 فإن هذه الإيرادات قد تنخفض إلى نحو 11 مليار دولار في عائدات السياحة، و7.5 مليار دولار في عائدات قناة السويس، وقد يؤدي «الصراع المكثف أو الموسع في المنطقة إلى نتائج أسوأ».

عميد كلية النقل البحري والتكنولوجيا أشار إلى خيار آخر قد يعوّض القاهرة عن خسائر الملاحة في القناة، يتمثل في النقل البري، للاستفادة من البنية التحتية للطرق والموانئ البرية مع دول الجوار، لكنه لفت إلى أن «هذا الخيار يعد من الحلول النظرية الجيدة»، لكن تطبيقه عملياً يواجه بعض الصعوبات، من بينها: «ضرورة توافر خطوط سكة حديدية وطرق نقل سريعة، وتغيير التشريعات مع دول الجوار بخصوص النقل البري، وتوحيد مفاهيم الإجراءات الجمركية والأمنية والإدارية».

خيارات اقتصادية

من جهته، قال مدير مركز القاهرة للدراسات الاقتصادية والاستراتيجية الخبير الاقتصادي الدكتور عبد المنعم السيد إن «العجز في إيرادات قناة السويس يقدر بنحو 6 مليارات دولار هذا العام، وأفضل سبيل لتعويض هذه النسبة سيكون عبر الخيارات الاقتصادية، مثل تعزيز الصادرات المصرية، بحيث ترتفع من 45 مليار دولار العام الماضي إلى نحو 60 مليار دولار، وهناك مقومات تسمح بهذه الزيادة». وأضاف لـ«الشرق الأوسط» أن «هناك خيارات أخرى لتعويض العجز في إيرادات قناة السويس، مثل دعم الصناعة والتصنيع، والعمل على جذب «السياحي من الأسواق الأوروبية والآسيوية».

وكان البنك الدولي قد أشار في تقرير، منتصف أبريل الحالي، إلى أن «استمرار الأزمة الأمنية الناجمة عن هجمات الحوثيين على السفن المارة في البحر الأحمر سيتسبب في خسائر تُقدر بنحو 3.5 مليار دولار في العائدات الدولارية لمصر». وأوضح التقرير أن «قناة السويس تعد مصدراً رئيسياً للعملة الأجنبية لمصر، وكانت مسؤولة عن نحو ثمن حركة الشحن العالمية، وما يعادل 30 في المائة من حركة «الحاويات في العالم».

المصدر: صحيفة الشرق الأوسط