

ديمقراطية قناة السويس



حازم عبد العظيم

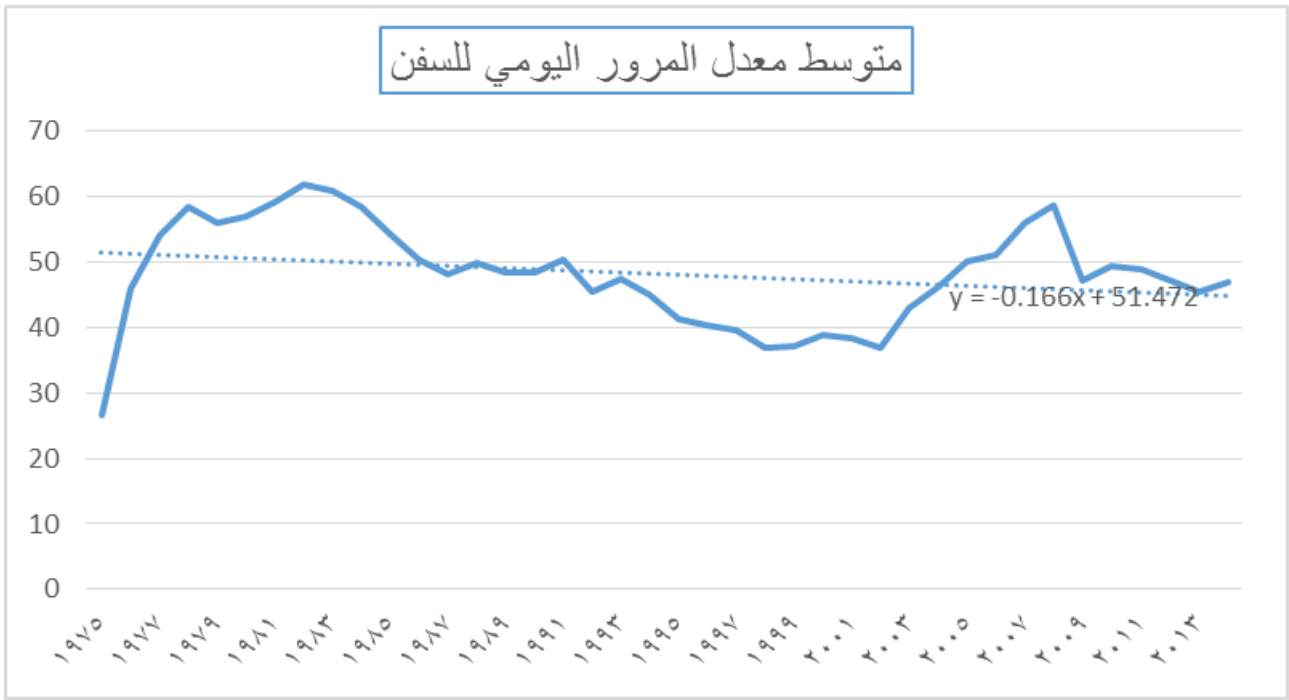
طالعت من الاعلام والصحف لقاء الرئيس السيسي في حفل إفتار الاسرة المصرية في 13 يوليو الماضي بمجموعة من الشخصيات العامة والشباب وسعدت جدا بلقاء السيسي بشباب حملته الانتخابية ضمن المدعوبين لأول مرة بعد اكثر من عام بعد فوزه . و في اللقاء عبر السيسي عن استياؤه لمن يقولوا ان مشروع قناة السويس "شو" وفسر الكثير ذلك على انه رد على ما كتبه في تغريداتي ال70 التي حولتني بقدره قادر لخائن ومتخاير ومتامر وانتهازي ! وفي الحقيقة اني لم اقل مطلقا ان قناة السويس "شو" اعلامي . ولكن كنت أثير قضية شفافية المعلومات والحق في المعرفة و عدم الخلط بين الإنجاز الاقتصادي والانجاز الهندسي والتعامل مع المشروع بالعقل أكثر من العاطفة . ولكن صدمت عندما قال الرئيس : "ماتسيوش الناس تقول كدة " وتذكرت على الفور مقولة المشير طنطاوي بعد مذبة بورسعيد "الشعب المصري ساكت عليهم ليه " طبعا في سياق مختلف وملابس مختلفة ولكن لا ادري لماذا جاء بخاطري هذا الربط . كنت أفضل كثيرا ان يكون رد الرئيس : انه يحترم بالقطع حرية الرأي وحرية الاختلاف ويطلب من الهيئة (الهندسية او قناة السويس) ان تطرح كل المعلومات بشفافية وان يشجع عقد ندوات وحوار مجتمعي حول هذا المشروع القومي . وقيل أيضا على لساني : لا أرى أي جدوى اقتصادية للمشروع وكل ما قلته اني لم أجد أي "دراسة" للجدوى الاقتصادية الخاصة بمشروع التفرعة . فرق كبير بين مقولة : لا توجد دراسة جدوى اقتصادية " وهو حقيقي وبين لا توجد جدوى اقتصادية ! كما لاحظت حالة من الفاشية الوطنية لأي شخص يصف القناة بالتفرعة لدرجة التخوين رغم ان التقارير الفنية الصادرة عن هيئة قناة السويس تصف ذلك على انه Bypass يعني تفرعة وهي ليست الأولى بل الخامسة فقبلها كانت هناك تفرعة بورسعيد 40.1 كم وتفرعة البلاح 8.9 كم وتفرعة التمساح 4.3 كم وتفرعة الدفرسوار والبحيرات المرة 27.2 كم. وضحكت جدا عندما اتصلت بي معدة في برنامج شهير لعقد لقاء بخصوص تغريدتي ال70 وقالت لي انها قرأت على صفحتي اني أقول ان القناة الجديدة تفرعة وليست قناة موازية كاملة وقالت لي الكلام ده هايقبل الدنيا ولم اسمع عنهم بعد ذلك :

وقررت كمواطن صالح ازعم اني تلقيت قدرا جيدا من التعليم في العلوم الهندسية والرياضية وتحليل البيانات ولا اسمح لنفسي ان يسيطر على عقلي أي شائرة إعلامية في مناخ غسل الأدمغة الذي نعيشه حاليا، فقررت ان ابحث بنفسي عن الجدوى الاقتصادية لمشروع التفرعة ويجب الإشارة هنا بوضوح الى الآتي : يجب التفرقة بين مشروع محور تنمية قناة السويس وهو المشروع القومي الأساسي والمشروع المكمل :وهو حفر القناة (التفرعة) الجديدة . فانا اتحدث عن الجدوى الاقتصادية لحفر التفرعة . والدافع وراء البحث هو عدة أسئلة لم أجد إجابة عنها :

1. ما هي التكلفة الإضافية الناتجة عن ضغط المشروع الى ثلث المدة من 3 سنوات الي سنة واحدة وتكلفة الاستعانة ب 75% من كراكات العالم؟ .
2. ما هي اقتصاديات هذا الحفر على الناشف 35 كم والتعميق 37 كم وما هو العائد على الاستثمار؟ أخذاً في الاعتبار مؤشرات نمو حجم التجارة العالمية
3. ما هي قيمة العائد الإضافي الناتج عن حفر التفريعة؟ فقيمة العائد الحالي 5.3 مليار دولار
4. ما هي علاقة حفر التفريعة والتعميق باقتصاديات المشروع الرئيسي وهو تنمية المحور؟ هل كانت لازمة أم مكملة؟ وهل كان مثلاً من الأفضل توفير نفقات التفريعة الجديدة (4 مليار دولار) والبدأ مباشرة في مشروع محور التنمية وهو الأساس؟

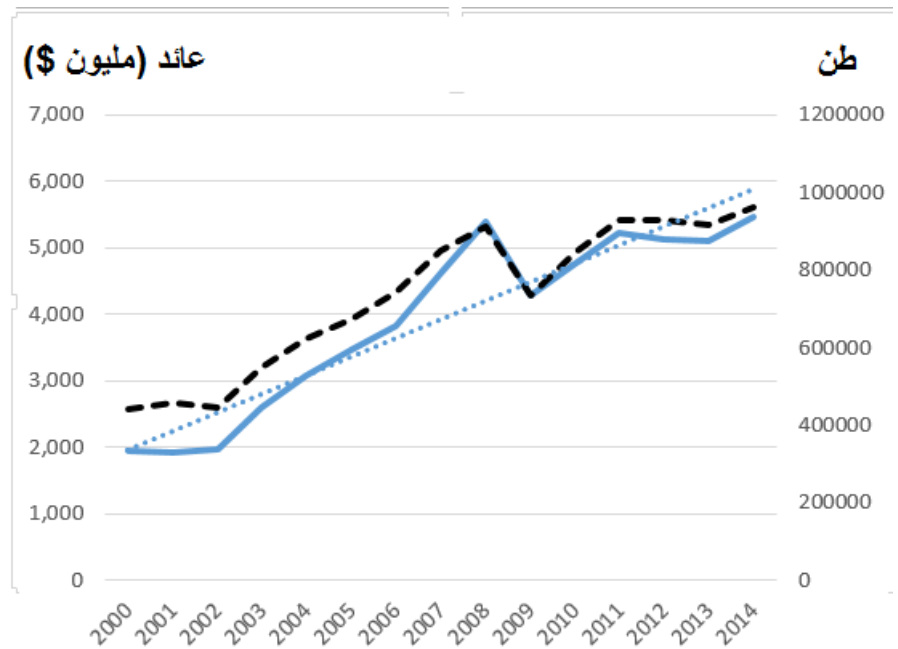
وبدأت البحث وكان الطبيعي ان أطرق باب الهيئة الالكترونية فلم أجد شيء وبالمناسبة الموقع الالكتروني الحالي لا يليق ولا يواكب الحدث ومن المعروف في صناعة الترويج ان الواجهة الالكترونية جزء لا يتجزأ من مخطط حملة الترويج . وقد أرسلت هذه الملاحظة لموقع الهيئة على تويتر ووعدوا بتعديله . وبعد فشلي في العثور على دراسة جاهزة قررت ان اجتهد بنفسي فراجعت كل ما نشر من معلومات في هذا الخصوص وبدأت بحفل الافتتاح في 6 أغسطس 2014 وكانت لدي عدة ملاحظات بدءاً من المؤتمر الصحفي وعرض الفريق ميميش :

1. توقفت كثيرا عندما طلب الرئيس من ميميش ان يضغط مدة الحفر من 3 سنوات الى سنة واحدة ! وسبب اندهاشي انه كان على الهواء مباشرة . فسألت نفسي هل يعقل ان قبل الإعلان عن مشروع عملاق بهذا الحجم لم يجلس الرئيس مع فريق العمل بالهيئة للوقوف على كل المعلومات قبل المؤتمر؟ مؤكداً انه اجتمع؟ طيب : هل كانت هناك مناقشة دارت في اللقاء؟ ام ان الرئيس قرر بنفسه ان يفاجئهم؟ ولماذا سنة وليست سنتين ام 18 شهر؟ وهل استفسر الرئيس عن التكلفة الإضافية قبل اللقاء ام بعدها؟ ام ماذا؟ في مشروع عملاق كهذا لا يستطيع ان أتصور ان تكون آلية القرار على الطائر .
2. تحدث ميميش عن نمو التجارة العالمية المطرد واستدل بذلك على نمو العائدات في يوليو 2014 مقارنة بيوليو 2013 بنسبة 12.2% وقال بالنص "ان هذا دليل للنمو في حركة التجارة العالمية فمش عايزين نقعد ساكتين لغاية مايزيد هذا النمو !!!" . من المعروف ان التقارير العالمية واقواها تقرير الاونكتاد تشير الى معدل نمو 3.8% وهو رقم بعيد جدا عن ما قاله ميميش . ثم لا يصح من الناحية العلمية والرياضية مقارنة شهر بشهر للتنبؤ ولكن يجب الاعتماد على سلاسل زمنية تاريخية لدقة التنبؤ . وقررت التحقق من ذلك بنفسي فقممت باسترجاع عائدات القناة في الفترة من 2000 الى 2014 وكان معدل النمو التاريخي والمتوقع يتراوح بين 3% - 8% بحد أقصى وكان معدل النمو في العام الماضي 6.9% فما قاله ميميش عن معدل نمو في عائدات القناة يصل الى 12.2% لا يستند على أساس علمي .
3. أعلن ميميش في المؤتمر ان تكلفة الحفر هي 4 مليار على أساس ثلاثة سنوات وهذا قبل ان يأمر الرئيس ان يتم ضغطه في سنة وبالتالي مؤكداً ستتضاعف التكلفة؟ فما هي التكلفة الجديدة؟
4. قال الفريق ميميش ان المتوقع في زيادة عدد السفن من 49 حالياً الي 96 في 2023 ولم اجد أي دراسة رياضية او متخصصة تدعم ذلك فاسترجعت المتوسط اليومي لعدد السفن من 1975 - 2014 واستخدمت بعض النماذج الرياضية للتنبؤ بالسلاسل الزمنية Time series Forecasting ووجدت انه لا يوجد اتجاه ملحوظ للزيادة كما هو في الشكل (1) فبعض المعادلات تنبأ 44 و،أقصى نموذج وصل الى 65 في 2023 . ويجب الإشارة ان السعة الحالية للقناة تتسع ل 76.



شكل (1)

5. فالعبارة اذن ليست بعدد السفن ولا محل لها في أي تقييم من الناحية الاقتصادية في الوقت الحالي الا اذا حدثت متغيرات في المستقبل . ولكن العبارة هنا بالوزن والحمولة التي تحملها السفينة Tonnage وفعلا كل التقارير العالمية تركز على الوزن والحمولة وليس عدد السفن . واذا نظرنا لنمو عائدات قناة السويس وتواكبها مع الحمولة سنجد علاقة شبه خطية مطردة بنسبة معامل ارتباط correlation coefficient 99.4% كما هو واضح في الشكل (2)



شكل 2

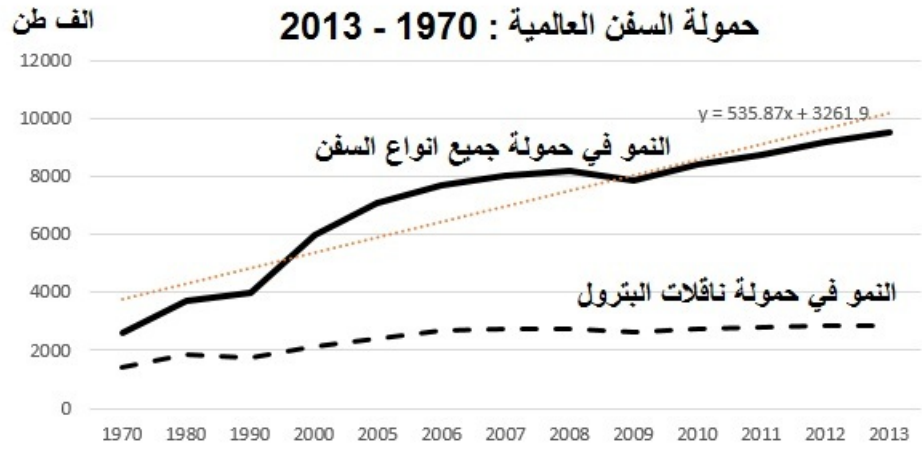
6. اذن المعيار الحقيقي لزيادة عائد قناة السويس هو استيعاب ناقلات ذات حمولة عالية وليس بعدد السفن وبالتالي أي تعميق وتوسيع في المجرى الملاحي الحالي لاستيعاب ناقلات ذات غاطس أعلى سيكون هو العامل المؤثر لزيادة العائدات .

7. هناك ثلاثة أنواع من السفن تعبر قناة السويس بوضعها الحالي ويتم استيعابها في القناة الحالية

بنسب مختلفة : سفن الصب Bulk Carrier بنسبة 95.4% و ناقلات البترول Tankers بنسبة 64.2% وأنواع أخرى Containers and Others بنسبة 100% معنى ذلك ان أي اعمال هندسية في القناة سواء حفر او تكريك او توسيع أو تعمقة هدفه الرئيسي الحصول على حصة سوقية من النقل البحري لم تكن متاحة سابقا. ومن الواضح انها أساسا حصة ناقلات البترول Tanker حيث لدينا فرصة لاقتناص جزء أو كل ال 35.8% المتبقية .السؤال هم : ما حجم سوق النقل البحري الخاص بناقلات البترول الذي يمكن اقتناصه . ؟ حجم السوق العالمي لحمولة ناقلات البترول حسب تقرير الاونكتاد UNCTAD في نهاية 2013 يصل الى 2,840,000 طن . حصة قناة السويس في السوق العالمية تصل الى 8% يبقى المستهدف من السوق هو 228 الف طن كما يمكن حسابها بطريقة أخرى : حسب المعلن من وثائق الهيئة ان نسبة الحمولة من ناقلات البترول تمثل 15% من اجمالي حمولة أنواع السفن في قناة السويس البالغة 926,748 طن في 2014 مما يعني ان 144,412 طن من ناقلات البترول كانت من نصيب القناة في 2014 وهذا الرقم يمثل 64.2% من حصة الحمولة العالمية نصل لتقريبا نفس الرقم وهو 228 الف طن. يعني الفارق الذي يجب ان يستهدفه حفر التفريع الجديدة هو 144-228 = 84 الف طن من ناقلات البترول . ولو فرضنا ان التفريعة الجديدة ستمكنا من الحصول مثلا على 70% من هذه الحصة وهذه فرضية متفائلة لان هناك اساطيل عملاقة يصل غاطسها الى 35 متر تسمى ULCC Ultra Large Crude carrier لا يمكن استيعابها في القناة الجديدة الذي يصل أقصى غاطس لها 24 متر فيكون نصيب التفريعة الجديدة 58 الف طن. لترجمة ذلك ماديا لحساب العائد المضاف اذا حسبنا على متوسط العائد لكل طن حسب عائدات 2014 فنجد ان قيمته 5,677 دولار لكل طن . يعني في النهاية العائد المتوقع من التفريعة الجديدة هو 330 مليون دولار .

8. يجدر الإشارة والاشادة بدراسة متميزة جدا قام بها م. هشام خليل ونشرها في صفحته على الفيسبوك ومقال بالمصري اليوم كانت بالنسبة لي مرجعية في هذه الدراسة قد توصل بطريقة حساب مختلفة ان العائد المتوقع يصل الى 205 مليون دولار فقد كانت فرضيته بناءا على 43% من الحصة المتاحة حيث اختص أيضا من حصة نوع أصغر من الناقلات هو ال VLCC Very Large Crude Carrier. وبالمناسبة انا لا عرف شخصا م. هشام خليل ولكن عرفت انه شاب متميز يجب ان تفخر مصر بهذه النوعية من الشباب التي تنتهج منهج العلم والمعلومات والفرضيات وتتميز بالتفكير النقدي في التحليل . هذه النوعية من الشباب أتمنى من الرئيس السيسي ان يضعها في اعتباره للنهوض بالبلد !

9. ففي كل الأحوال لدينا عائدات محتملة لتفريعة قناة السويس الجديدة بين 205 مليون دولار الى 330 مليون دولار سنويا بناءا على دراستين . ولو أخذنا بالاحتمال الأكثر تفاؤلا ستكون نسبة الزيادة الناتجة عن حفر التفريعة هو 8% من العائد السنوي ولن نصل بحال من الأحوال الى 13.3 مليار دولار في 2023 التي اعلنها الفريق مميش . فلو نظرنا الى السلسلة الزمنية للعائدات والتي تنمو بمعدل شبه خطي وبفرضية نمو الصناعة ب 3.8% ومع تطبيق عدة نماذج رياضية للتنبؤ نجد انه في أفضل الأحوال بدون حفر التفريعة الجديدة ستصل عائدات قناة السويس في 2023 الى 8,1 مليار دولار وبالتالي من المفترض حسب تصريحات الفريق مميش ان الفارق 5,2 مليار دولار سيكون سببه التفريعة الجديدة . وبحسب الدراسة والنماذج الرياضية المستخدمة للتنبؤ مع وضع في الاعتبار معدل النمو العالمي .. العائد بعد حفر التفريعة الجديدة سيصل الى 8.5 مليار دولار بفرض نسبة زيادة عالمية 3.8% هي فرضية متفائلة لأن معدل النمو في حمولة ناقلات البترول يصل الى 1% تقريبا وهو أقل من النمو الكلي 3.8% في حركة التجارة الدولية كما هو موضح في شكل (3). وبالتالي لا يوجد أساس علمي او احصائي او على الأقل لم اجد ما يدعم تصريح الفريق مميش ان عائدات التفريعة الجديدة ستصل مع القناة الحالية الي 13,3 مليار دولار فحسب هذه الدراسة بحد أقصى 8.5 مليار دولار في عام 2023 .



شكل (3)

11. ولو فرضنا ان التكلفة المعلنة للتفريفة الجديدة هي 4 مليار دولار(ومن المفترض انها أعلى من ذلك بعد ضغط المدة) يتم دفع منها 12% سنويا بقيمة 480 مليون دولار نصيب التفريفة من عائدات شهادات الاستثمار لمدة 5 سنين وبفرض أيضا أقصد عائد من التفريفة الجديدة في هذه الدارسة يبدأ من 2016 بقيمة 330 مليون دولار- تصل الي 487 مليون دولار سنويا في 2023 وبافتراض نسبة نمو عالمي 5% أعلى من النمو الحالي الرسمي وهو 3.8% نجد ان المشروع سيغطي تكاليفه في 18-20 عاما payback period وصافي القيمة الحالية NPV تتراوح بين 800 مليون دولار الي مليار دولار وهي قيمة ليست عالية مقارنة بتكلفة المشروع وهي 4 مليار دولار و معدل العائد الداخلي IRR ما بين 5% الى 6% . وبالتالي ليس مشروعا اقتصاديا مربحا في حد ذاته
12. ولكن هناك وجهة نظر اخري قد تدعم الجدوى الترويجية وليست الاقتصادية لحفر التفريفة هي وما تسمى بالقيمة المادية للعلامة التجارية Brand Equity قد تصل قيمتها لعشرات المليارات وهناك قيمة معنوية وسياسية كبيرة وهو توحد المصريين في المساهمة والاكنتاب الخاص في شهادات الاستثمار لتمويل المشروع والأهم في رأيي هو جذب الانتباه وفتح شهية المستثمرين للمشروع الأساسي والأهم وهو تنمية محور قناة السويس وهو مشروع قومي واعد بكل المقاييس لتحويل مصر الي مركز لوجستي صناعي وتجاري عالمي ويحتوي على 42 مشروعا من انفاق وموانئ ومراكز صناعات تكميلية ولوجستية تعتمد على أنشطة القيمة المضافة . فرغم ان الجدوى الاقتصادية لحفر التفريفة كما أشرنا في هذه الدراسة وفي دراسة م. هشام خليل ليست مقنعة الي حد كبير وربما كان الأولى استثمار ال 4 مليار دولار مباشرة في تنمية المحور وربما يتم استثمار جزء من الأموال في التعميق والتوسعة تدريجيا لممر الملاحى بتكلفة أقل باستخدام كراكات الهيئة الحالية وقد ثبت انه أجدى أكثر من حفر تفريفة جديدة في الوقت الحالي لكن نقطة هامة جدا هو ان حفل الافتتاح سيشد انتباه العالم كله والأهم هو جذب المستثمرين كما يمكن اعتبار مشروع حفر التفريفة "محفز للاستثمار" investment teaser للمشروع الأساسي والأهم وهو مشروع تنمية محور قناة السويس
13. يجدر الإشارة ان الإنجاز الهندسي هو حقيقة فخر لكل المصريين فهو عمل جبار بكل المقاييس ونرفع القبة ونحنى احتراماً وتقديراً لكل العاملين فيه من كيانات وشباب وعلى رأسهم الفريق مميث ورئيس الهيئة الهندسية فتحفظاتي كلها تنحصر في الشفافية والدقة في الأرقام وعدم المبالغة للوصول لمناقشة جادة حول الجدوى الاقتصادية وبحق لنا جميعا ان نفرح ونفتخر بالانجاز الهندسي الذي يعكس إرادة مصرية حقيقية بدأت الصحف العالمية تتحدث عنها بإعجاب شديد وكما قلت القيمة الترويجية والسياسية تفوق أي تقدير مادي . كما نتمنى ان نرى خطة ودراسة علمية واقتصادية واضحة عن مشروع تنمية المحور ويتم طرحها مجتمعيا بكل شفافية. الثقة في الرئيس من معظم المصريين رائعة وغالية ولكن يجب حمايتها وتنميتها بمزيد من الشفافية والمصارحة . والله الموفق والمستعان.

مراجع :

- .2 <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=2>
- .3 http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf : تقرير الاونكتاد
- .4 <http://www.statista.com/statistics/253987/international-seaborne-trade-carried-by-containers>
- .5 دراسة م. هشام خليل :
https://www.facebook.com/Hisham.Khalil.page/posts/10153473979911388?comment_id=10153548540441388¬if_t=feed_comment_reply