

ضريبة جديدة لاقتصاد مصر هروب جماعي لشركات شحن عملاقة



السبت 18 مارس 2017 م 10:03

استمراراً لمسلسل الهروب الجماعي للإستثمارات والشركات الأجنبية في مصر، قرر أكبر تحالف دولي لشركات شحن الحاويات في مصر مغادرة موانئ بور سعيد، إلى ميناء بيريه اليوناني.

وبضم التحالف مجموعة من الخطوط الملاحية العالمية العملاقة في نشاط الحاويات، منها خط ملاحة يابانيين، هما "نيبوني ياسان كايشا" (NYK) و"مول" (MOL)، وكذلك الخط الملاحي التايواني "يانج منج" (YANG MIN)، والخط الملاحي الكوري "كي لайн" (K LINE)، والخط الملاحي "إيفر جرين" (EVERGREEN).

ويقع ميناء بور سعيد على المدخل الشمالي لقناة السويس، ويعد أحد أهم الموانئ المصرية نظراً لموقعه المتميز على مدخل أكبر ممر ملاحي عالمي (قناة السويس) وفي منتصف أكبر خط ملاحي تجاري يصل أوروبا بالشرق كما يعتبر أكبر ميناء عبور في العالم.

وأكَد رئيس جمعية الملاحة بالإسكندرية، رفعت رشاد، أن الشروط المجنحة التي تفرضها حُكومة الانقلاب ممثلة في وزارة النقل، إلى جانب رفع الرسوم التي تفرضها على السفن دون وجود خدمات تقدمها الحكومة لخطوط الملاحة، هي أحد أهم الأسباب التي تدفع تلك الخطوط العملاقة إلى مغادرة الموانئ المصرية والبحث عن موانئ أخرى تحقق لها عائدات أفضل.

وقال رئيس جمعية الملاحة بالإسكندرية، في تصريحات صحفية، إن حُكومة الانقلاب تصدر قرارات غير مدروسة يترتب عليها أضرار اقتصادية، مطالباً الحكومة بدراسة كافة القرارات قبل إصدارها، ومعروفة تأثيراتها السلبية العتملة وفقاً لمعرفة عميقه بطبيعة الظروف المحيطة في الدول الأخرى، والموانئ المنافسة.

وتساءل رشاد: "ما هي الميزة التنافسية في الأسعار التي فرضتها حُكومة الانقلاب على شركات الحاويات؟ وما هي الخدمات التي ستقدمها لتلك الشركات مقابل رفع الأسعار؟" مضيفاً: "طبعاً أن تضع الشركات مصالحها الاقتصادية فوق أي اعتبار، وأن عدم وجود إجابة لهذه الأسئلة من الطبيعي أن يقابله بحث الشركات عن موانئ تحقق لها عائدات أفضل".

وتوقع أستاذ الهندسة بجامعة قناة السويس ومدير مركز طيبة للدراسات السياسية والاستراتيجية، خالد رفعت، انخفاض حجم تداول البضائع والحاويات بميناء شرق بور سعيد إلى 1.2 مليون حاوية العام الحالي، مقارنة بـ 1.8 مليون العام الماضي، في الوقت الذي تصل فيه الطاقة الاستيعابية للميناء إلى 5.4 ملايين حاوية، مضيفاً: "والغريب إننا بنعمل له توسعات بعشرات مليارات دلوقتي!".

وكشف رفعت في تدوينه، "عبر صفحته الشخصية على موقع التواصل الاجتماعي "فيسبوك" تحت عنوان "دولة غنية وإدارة غبية" أن معظم الخطوط الملاحية مثل "هاباج لويد"، و"يونايد أراب شيبينج" (الخط العربي)، و"ميرسك" الدنماركي بتقليل حجم أعمالها بموانئ بور سعيد، وقام خط ميرسك بإيجار أرصدة في ميناء مالطا لينقل إليها عملياته في شرق البحر المتوسط".

وأضاف: "الغريب أن كل خبراء الملاحة حذروا وزير النقل بدُعْوةِ الْانْقلَابِ من أي رفع لرسوم الخدمات حيث أنها كانت أصلاً أعلى من كل الموانئ المنافسة لنا، ولكنه أصر على إصدار القرار 800 لسنة 2016 لمضاعفة مقابل الانتفاع بالموانئ رغم كل التحذيرات".

وقال إنه "الآن وبعد وقوع الكارثة تشكلت لجنة من قطاع النقل البحري لدراسة إدخال تعديلات على القرار الوزاري 800 لسنة 2016 والخاص برفع مقابل الانتفاع بالموانئ" يعني كده بالبلدي لإلغاء القرار".

وتتابع: "نفس ما حدث بالضبط عند رفع رسوم تأشيرات دخول مصر إصدار قرارات غبية عنيدة رغم التحذيرات ثم التراجع عنها ولكن بعد فوات الأوان كالعادة قمة الغباء عندما تذهب الدجاجة التي تبيض ذهباً وتكلمني عن الإصلاح الاقتصادي".

ومن جانبه أعلن وكيل خط "كي لайн" بمصر، محمد أبو حشيش، أن "التحالف" وقع مؤخراً تعاقداً مع ميناء "بيريه" اليوناني، كبديل لموانئ بورسعيدي

وقال أبو حشيش، -وفقاً لصحيفة المال المصرية-، إن التحالف قرر الانسحاب اعتباراً من نيسان المقبل متوجهًا إلى الميناء اليوناني، بسبب الرسوم التي تم فرضها على السفن بموجب القرارات التي أصدرتها وزارة النقل بحكومة الانقلاب بأرقام 488 لسنة 2015، و800 لسنة 2016.