

الوزير يتباهى بإنفاق المليارات على تطوير "العين السخنة" وبيع الإسكندرية للحاويات"... بيع الأصول الاقتصادى المصرى بزمن الخيانة العسكرية



الثلاثاء 16 ديسمبر 2025 م 09:20

٦٠ مليار جنيه... استثمار أم تمهد للبيع؟

حين يعلن كامل الوزير أن الحكومة أنفقت 60 مليار جنيه على تطوير ميناء السخنة، وأن المشروع شمل إنشاء 18 كيلومترًا من الأرصفة البحرية وتمويلًا من الهيئة الاقتصادية لقناة السويس، تبدو الصورة على السطح وكأنها إنجاز تنمويي ضخم

لكن في الواقع، يأتي هذا «التطوير» في سياق خطاب حكومي متكرر عن «جذب الاستثمارات» و«الشراكة مع القطاع الخاص» و«تسهيل الأصول»، ما يجعل كثيرين يرون أنه تجهيزاً للبيع أو تأجير طويل الأجل للميناء بعد رفع قيمته السوقية على نفقة المال العام

بدل أن يبقى تطوير السخنة استثماراً استراتيجياً طويلاً المدى يعود ريعه للدولة والمجتمع، يتحول إلى مرحلة أولى في مسار نقل السيطرة على الميناء إلى شركات وتحالفات لا تخضع بالضرورة لرقابة شعبية حقيقة

الموانئ بين خطاب التطوير ومنطق التصفية

تطوير الموانئ ضرورة لأي اقتصاد يريد مكاناً في خريطة التجارة العالمية، لكن السؤال هو: لمن تُسلم مفاتيح هذه الموانئ بعد تطويرها؟ في السنوات الأخيرة، اتخذت الحكومة المصرية نهجاً يقوم على إنفاق مليارات من المال العام لتأهيل أصول استراتيجية، ثم طرحتها في صيغ «استثمار أجنبى» أو «شراكة طويلة الأجل» تنتهي عملياً إلى تفريط في السيطرة الفعلية على هذه الأصول

ما يجري في السخنة، من ضخ 60 مليار جنيه في الأرصفة والبنية التحتية، يتعاطى مع ما حدث ويحدث في موانئ أخرى، وفي مقدمتها الإسكندرية ودمياط، حيث يتم الترويج لنفس الخطاب: تطوير ضخم يعقبه دخول مستثمر أجنبى أو تحالف خاص يحصل على أفضل أجزاء الميناء بشروط طويلة الأجل بهذه الطريقة، يتحول مفهوم التطوير من تعزيز القدرة الوطنية إلى رفع سعر الأصل تمهدًا للبيع أو رهنها

ربط السخنة بما يجري في الإسكندرية للحاويات

قصة «الإسكندرية لتداول الحاويات» نموذج واضح لما يمكن أن يخشى تكراره في السخنة: شركة ناجحة ورائحة، تعمل في واحد من أهم الموانئ المصرية، تُطرح حصة منها للبيع أو الشراكة، وتدور حولها أحاديث أقل من قيمتها الحقيقة، وعن دخول أطراف جديدة تتحكم في جزء حيوي من حركة الحاويات، التشابه بين الحالتين يكمن في المنطق:

أولاً، يتم تحسين الأصول ورفع كفاءتها من المال العام.
ثانياً، يُروج لخطاب «لا بد من مستثمر استراتيجي» و«الدولة لا يجب أن تدير كل شيء».
ثالثاً، تُفتح الأبواب أمام صفقات تمنح أطرافاً محددة نفوذاً عميقاً في قطاع الموانئ

بهذا الربط، يصبح تصريح كامل الوزير عن مليارات السخنة أقل براءة: ليست مجرد أرقام في مشروع تطوير، بل تجهيز مسرح تقف على أبوابه بالفعل موجة بيع وتفريط مشابهة لما يجري في الإسكندرية للحاويات

السياسة الاقتصادية الحالية تقوم على فكرة «تسهيل الأصول» لسد فجوات الديون والعجز بدل إصلاح أسباب الأزمة من جذورها [الموانئ، بوصفها مصدراً ثابتاً للعملة الصعبة، يجب أن تكون في صدارة ما يحافظ عليه أي نظام عاقل، لأنها شرائط التجارة والعبور ورسوم الترانزيت]

لكن حين تُدار بمنطق البيع أو الشراكة غير المتكافئة، تحول من مصدر قوة إلى نقطة ضعف، إذ تصبح عوائدها مرهونة لعقود واتفاقيات طويلة الأجل، ولا تعود للدولة سوى فنات الرسوم أو نسب محدودة من الأرباح [١]

ما يتسرّب من معلومات عن صفقات موانئ ومرافق في المنطقة يوضح أن دخول كيانات استثمارية كبرى غالباً ما يرتبط بشروط تعندها سيطرة واسعة مقابل عوائد محدودة للدولة المضيفة [٢] إذا انسحب مصر إلى هذا المسار في السخنة والإسكندرية مثلاً، فهي عملياً تضع جزءاً من شريانها البحري في يد منطق الربح الخاص لا منطق المصلحة الوطنية [٣]

مسؤولية سياسية مباشرة عن التفريط

في قلب هذه الصورة يقف السياسي وحكومته، وعلى رأسها وزراء كالوزير، يتحركون ضمن رؤية تعتبر الأصول العامة مخزوناً جاهزاً للإنفاق كلما ضاق الحال، لا ثروة استراتيجية للأجيال القادمة [٤] وزير النقل حين يعلن أرقاماً ضخمة عن تطوير السخنة، لا يتحدث في المقابل عن ضمانات لعدم بيع الميناء أو منح امتيازات طويلة الأجل تفرغ التطوير من مضمونه الوطني [٥]

ولا يشرح للمصريين كيف سيتحقق لهم عائد عادل من هذه الاستثمارات إذا انتهى الأمر بشركات خاصة تتحكم في الأرصدة والأكشاك والخدمات اللوجستية [٦]

المسؤولية هنا ليست تقنية، بل سياسية وأخلاقية: من يتخذ قرار ضخ عشرات المليارات في ميناء، ثم يفتحه لصفقات تفريط، يتحمل أمام الشعب مسؤولية تضييع فرصة أن يكون هذا الميناء مصدر قوة واستقلال، لا مجرد أصل آخر يُباع لسداد فاتورة ديون صنعها نفس النظام [٧]

من تطوير السخنة إلى بيع البلد قطعة قطعة

ما بين السخنة والإسكندرية تكشف ملامح سياسة ثابتة: تطوير معمول من العال العام، يعقبه مسار خصصة أو شراكات طويلة الأمد تقضي من سيطرة الدولة على أهم أصولها [٨] تحت لافتة «جذب الاستثمار»، تُدفع الموانئ المصرية إلى حافة التفريط، وتتحول المليارات التي يدفعها الشعب إلى ذكرة دخول لمستثمرين سينجذبون ثعاب ما يُتي على حسابه [٩]

انتقاد كامل الوزير وحده لا يكفي؛ فالمسؤول الأول عن هذا المسار هو السياسي الذي أقرَّ ملمسة بيع الأصول وتسليها بدل حماية ما تبقى من ثروة البلد [١٠] إذا استمر هذا النهج، فالسخنة اليوم والإسكندرية للحاويات غداً، وبعدهما ما تبقى من موانئ وشركات، لتتجدد الأجيال القادمة نفسها في بلد فقد السيطرة على شواطئه ومرافقه، ولا يملك من ثرواته إلا الذكريات [١١]