مصر: التوجه نحو الاستثمارات المائية للهروب من المأزق الاقتصادي

كتبه عماد عنان | 18 فبراير ,2020

نجحت مصر في الفوز بتنظيم المؤتمر الدولي لمنتدى الاقتصاد الأزرق العام الحاليّ، 2020، في خطوة هي الأولى لها من حيث المشاركة في هذا المنتدى الذي يقام بتمويل من الاتحاد الأوروبي ورعاية ميناء نابولي ومقاطعة لاتسيو، لتضع أولى أقدامها على سلم هذا السوق الاستثماري الجديد.

ويمر الاقتصاد المصري خلال السنوات الأخيرة بحزمة من الأزمات المتتالية التي ألقت بظلالها القاتمة على المستوى المعيشي للمواطن، حيث يعاني من عجز بلغ قيمته 7.2%، إذ قُدر حجم مصروفات الموازنة العامة في العام المالي الحاليّ بنحو 1.6 تريليون جنيه (96 مليار دولار) وحجم الإيرادات بنحو 1.134 تريليون جنيه (68 مليار دولار)، هذا بخلاف ديون اقتربت من حاجز الـ1.9 مليار دولار.

وفي إطار البحث عن مصادر بديلة لإنقاذ ما يمكن إنقاذه يبدو أن التوجه نحو الاستثمارات المائية الحل الأبرز، خاصة في ظل ما تمتلكه المحروسة من إمكانات جغرافية متميزة، فهي محاطة بشريط ساحلي بحري طويل، إذ يحدها من الشمال البحر المتوسط بساحل يبلغ طوله 995 كيلومترًا، ومن الشرق البحر الأحمر بساحل يبلغ طوله 1941 كيلومترًا.

هذا بخلاف نهر النيل الذي يمر داخل الأراضي المصرية بمسافة 1536 كيلومترًا، حيث يمتد من أقصى الجنوب، مرورًا بالدلتا ويصب في فرعي رشيد ودمياط، كما يوجد في مصر 11 بحيرة طبيعية على رأسها بحيرة المنزلة والبرلس والبردويل والبحيرات المرة والتمساح بالإضافة إلى بحيرات صناعية

متعددة.

هذه الموارد الثرية فيما يتعلق بالثروة المائية والبحرية قد تجعل من مصر قبلة لهذا النوع الجديد من الاقتصاد، شرط أن تتوافر الإرادة الحقيقية حيال هذا التوجه عبر إستراتيجيات متعددة، وهو ما بدأ يلوح في الأفق مؤخرًا، لكن بخطوات لا تتناسب مطلقًا مع حجم ما تتمتع به القاهرة من إمكانات.

النقل البحري.. أسطول من الموانئ

تعد مصر بموقعها الجغرافي المتميز دولة بحرية، حيث تقع بين ملتقى ثلاث قارات تمتد سواحلها لأكثر من ألفي كيلومتر وتطل على بحرين من أكبر بحار العالم، البحر المتوسط والبحر الأحمر، الأمر الذي كان له بالغ الأثر في الاتصال بالعالم الخارجي منذ أقدم العصور.

هذا بجانب قناة السويس كأهم شريان ملاحي عالمي يربط الشرق بالغرب، حيث تحتل 90% من حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرًا في مصر، كل هذا دفع صناعة النقل البحري في مصر لأن تكون من الصناعات المركبة التي تتطلب الاستمرار في التطوير من خلال إستراتيجية محددة ومتنوعة وتتسم بالمرونة ومواكبة تطورات العصر.

كما تمتلك مصر عددًا كبيرًا من الموانئ البحرية التي يتمتع بعضها بشهرة عالمية، على رأسها ميناء الإسكندرية الذي تمر به أكثر من ثلاثة أرباع التجارة الخارجية للبلاد ويوجد بالإسكندرية ميناءان أحدهما يقع جهة الشرق والآخر جهة الغرب، ويعرف الأول بالميناء الشرقي والثاني بالميناء الغربي يفصل بينهما شبه جزيرة على هيئة حرف T والميناء الشرقي ضحل لا يستخدم في الملاحة، بينما يؤلف الميناء الغربي من الناحية الفعلية ما اصطلح على تسميته بميناء الإسكندرية ويحد الميناء الخط الوهمي الموصل بين نهايتي حاجزي الأمواج الخارجيين.

وبالقرب من الإسكندرية أيضًا هناك ميناء الدخلية، الذي شغل موقعه سابقًا قاعدة الدخيلة الجوية حتى العام 1980 ودخل حيز الخدمة بدءًا من العام 1986، ويتصل الميناء بطريق مباشر يؤدي لطريق مصر – إسكندرية الصحراوي ويصل إليه خط للسكة الحديد.

ثم يأتي ميناء دمياط على بعد نحو 10.5 كيلومتر غرب فرع دمياط لنهر النيل في البحر المتوسط غرب رأس البر وعلى مسافة نحو سبعين كيلومتر غرب ميناء بورسعيد وتغطي منشآت الميناء مساحة قدرها 11.8 كيلومتر مربع، ويحد الميناء خط وهمي يصل بين نهايتي حاجزي الأمواج الخارجيين الشرقي والغربي.

تتنوع موانئ مصر ما بين تجاري وبترولي وسياحي وصيد، حيث يوجد بها نحو 15 ميناءً تجاريًا أهمها ميناء الإسكندرية، ونحو 11 ميناءً بتروليًا أهمها ميناء رأس غارب، بجانب 7 موانئ تعدينية على رأسها ميناء سفاجا التعديني (أبو طرطور) بخلاف 5 موانئ سياحية في مقدمتها ميناء بورت غالب، وقرابة 4 موانئ صيد منها ميناء الصيد البحري ببورسعيد، وأخيرًا 17 نقطة سروج وأهمها الأنفوشي

وأبو قير وميناء مطروح.

قناة السويس.. إستراتيجية للتطوير

تعد قناة السويس أحد أبرز موارد مصر المائية التي وضعتها على مدار سنوات طويلة مضت على خريطة الملاحة البحرية العالمية، فهي تعد الممر المائي الاصطناعي الأطول في العالم، إذ يبلغ طولها 193 كيلومترًا وتصل بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، وتنقسم طوليًا إلى قسمين شمال وجنوب البحيرات المرّة، وعرضيًا إلى ممرين في أغلب أجزائها لتسمح بعبور السفن في اتجاهين في نفس الوقت بين كل من أوروبا وآسيا، وتعتبر أسرع ممر بحري بين القارتين وتوفر نحو 15 يومًا في المتوسط من وقت الرحلة عبر طريق رأس الرجاء الصالح.

يمر عبر هذا الممر ما بين 8 – 12% من حجم التجارة العالمية، كما حققت إيرادات بلغت 5.9 مليار دولار، خلال العام المالي 2018/2019، وهي الأعلى في تاريخ القناة التي تعد أحد أهم مصادر "العملة الصعبة" للحكومة المصرية، وذلك وفقًا لما أعلنه رئيس هيئة قناة السويس ورئيس الهيئة العامة الاقتصادية للقناة.

المنطقة الملاصقة للقناة والمحيطة بها تمثل كنزًا إستراتيجيًا كبيرًا للمصريين، من الممكن أن يكون نواة

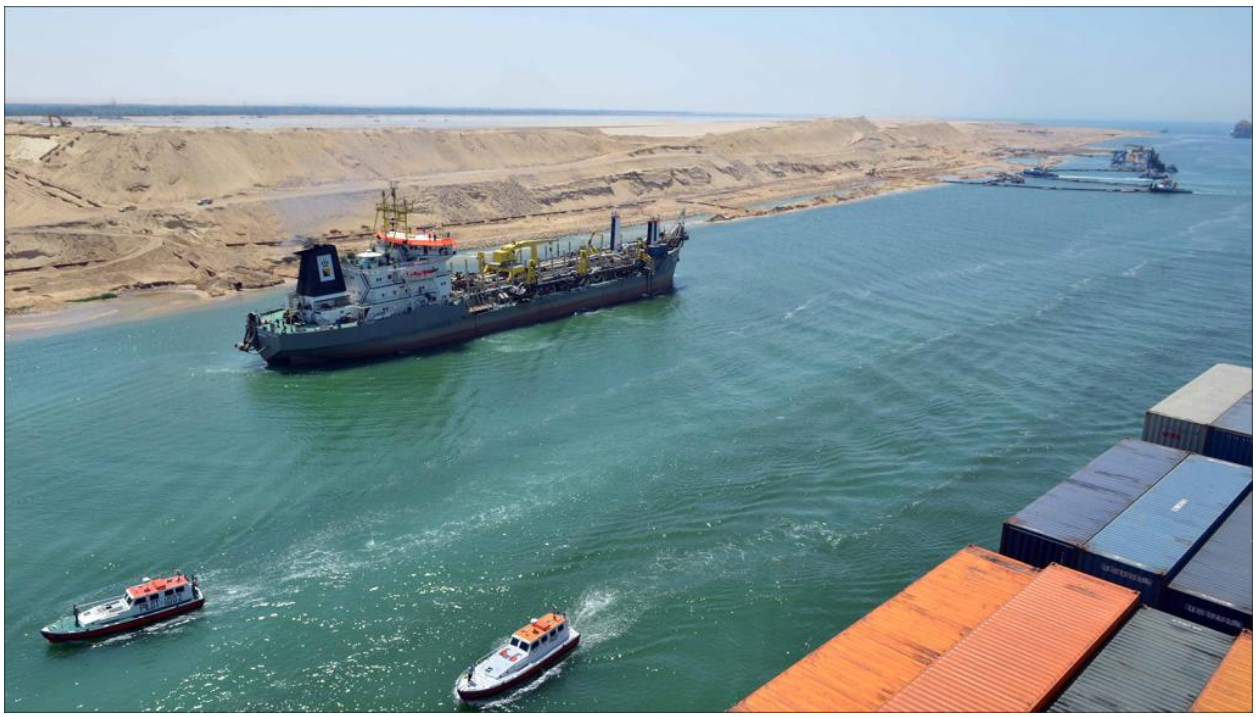
لمنطقة اقتصادية استثمارية تنافس المناطق العالمية وتسحب البساط من تحت أقدام الموانئ الأكثر ربحًا وشهرة في المنطقة لو توافرت الإرادة السياسية لذلك.

وبالفعل فطنت السلطات المصرية لهذا الملف، حيث أنشأت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وهي عبارة عن منطقة حرة عالمية المستوى، ومركزًا تجاريًا على طول ضفاف قناة السويس التي تم توسيعها حديثًا، وأنشئت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية بموجب القانون 83 لسنة 2002 "المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة"، والمعدل بموجب القانون 27 لعام 2015.

يشمل النطاق الجغرافي لتلك المنطقة 5 محافظات هي: بورسعيد والإسماعيلية والسويس وشمال سيناء وجنوب سيناء، وتمتد المنطقة الاقتصادية على مساحة 461 كيلومترًا مربعًا، كما تتكون من منطقتين متكاملتين (منطقة العين السخنة مع ميناء العين السخنة، وشرق بورسعيد مع ميناء شرق بورسعيد)، ومنطقتين مطورتين (القنطرة غرب، وشرق الإسماعيلية)، وأربعة موانئ (غرب بورسعيد والأدبية والطور والعريش).

توفر كل منطقة من المناطق الأربعة فرصًا استثمارية في القطاعات الصناعية والتجارية والبنية التحتية والتطوير العقاري واللوجستيات والمرافق والتكنولوجيا الحديثة، كما ستؤدي توسعات الموانئ المقررة ضمن المشروع إلى زيادة القدرة على التعامل مع حركة النقل البحري وتقديم الخدمات ذات الصلة مثل بناء السفن والشحن والتفريغ والتخزين وإعادة التدوير.

يذكر أن إجمالي إيرادات المنطقة عن العام المالي الماضي بلغ نحو 3.69 مليار جنيه، وصافي ربح عام بلغ 2.198 مليار جنيه، بزيادة قدرها 568 مليون جنيه عن العام السابق عليه بمعدل نمو 35%، بحسب ما قال رئيس المنطقة منتصف العام الماضي.



الثروة السمكية.. سوء استغلال للموارد

تعتبر الثروة السمكية في مصر واحدة من أهم مصادر الدخل القومي، وكذلك تعتبر مصدر من مصادر البروتين الآمن الذي يوفر الاحتياجات الغذائية داخليًا وينمي صناعات أخرى بجانبه، وتمثل المصايد السمكية 150% من مساحة الأراضي الزراعية المصرية بمساحة تزيد على 13 مليون فدان.

تتنوع مصادر الثروة السمكية في مصر بحسب طبيعتها، فمنها البحار كالبحرين الأحمر والمتوسط، ومنها البحيرات وتشتمل على بحيرات المنزلة والبرلس والبردويل وإدكو وقارون ومريوط والبحيرات المرة، وملاحة بور فؤاد، ومنها أيضًا مصادر المياه العذبة وتشتمل على نهر النيل بفرعيه والترع والمصارف.

يبلغ إنتاج مصر من الأسماك 1.8مليون طن، منها 80% من الاستزراع السمكي و20% من المصايد الطبيعية، حيث تتجه الدولة حاليًّا إلى نشر ثقافة الاستزراع السمكي المكثف في أحواض أسمنتية، وكذا الاستزراع السمكي النصف مكثف للاستغلال الأمثل لمواردنا المائية ولزيادة إنتاجياتنا من الأسماك.

تبلغ مساحة المصايد البحرية ما يزيد على 11 مليون فدان، وعلى الرغم من المساحة الكبيرة التي تشغلها، فإن الإنتاج السمكي فيها ما زال متدنيًا بالمقارنة بمساحتها، ففي البحر الأحمر على سبيل المثال تبلغ مساحة المصايد 4.4 مليون فدان، وتمتد شواطئها بطول ألف كيلومتر، حيث تشتمل على مناطق الطور ودهب بمحافظة جنوب سيناء، والغردقة بمحافظة البحر الأحمر، وداخل وخارج خليج السويس بمحافظة السويس.

أما في البحر المتوسط، فتبلغ 6.8 مليون فدان وتمتد شواطئها بطول ألف كيلو متر، حيث تشتمل على مناطق بورسعيد وعزبة البرج في دمياط، وصيد المكس وأبي قير في الإسكندرية، ومطروح والعريش في محافظة شمال سيناء، ورشيد والمعدية في البحيرة وبلطيم في كفر الشيخ.

ومن حيث الإنتاج تحتل المصايد البحرية المرتبة الثانية، حيث تشكل مصايد البحر المتوسط نحو 11% من الإنتاج السمكي الكلي، ويأتي في مقدمتها المنطقة الممتدة من شرق الإسكندرية إلى بورسعيد بطول 360 كيلومترًا، حيث تمتاز باتساع رصيفها القاري (16 – 72 كيلومترًا)، بينما خليج السويس والبحر الأحمر ينتج ما يقارب 8.81% من الإنتاج الكلي سنويًا.

تعكف السلطات المصرية في الـ15 عامًا الأخيرة على دراسة مشروع لوضع خريطة للمصايد السمكية يهدف إلى الاستغلال الأمثل لهذا المورد الحيوي، حيث يتولى المعهد القومي لعلوم البحار والمصايد القيام بعمل مسح لشواطئ البحرين المتوسط والأحمر لرسم خريطة للمصايد السمكية لاستكشاف مناطق صيد جديدة على أعماق مختلفة، وتقدير المخزون السمكي الحاليّ، ورفع إمكانات الصيد المتاحة لزيادة عرض الأسماك في الأسواق.

السياحة الشاطئية.. عائدات لا تناسب الإمكانات

تعد السياحة أحد أبرز مصادر الدخل القومي المصري وأهم نوافذ الحصول على العملة الصعبة، وبحسب ما كشفه البنك المركزي فقد ارتفعت إيرادات السياحة في مصر بقيمة 2.7 مليار دولار مسجلة 12.570 مليار دولار في العام المالي 2019/2018 مقابل 9.804 مليار دولار في العام المالي 2018 /2017.

وقد تأرجحت أعداد السائحين الوافدين إلى مصر من 2009 وحتى 2018، لكنها بلغت ذروتها في 2013/2014 حيث وصل العدد إلى 14.7 مليون زائر فيما كان أدنى مستوياتها في 2016 بنحو 5.4 مليون زائر، وفي 2017 ارتفع العدد إلى 8.9 مليون زائر ثم زاد إلى 11.3 مليون زائر عام 2018 لكنه تراجع في 2019 ليصل إلى 10.8 مليون.

وقد استحوذت السياحة الشاطئية على الغالبية العظمى من حجم السياحة في البلاد، وذلك بحصة بلغت 95.7% من حركة السياحة الوافدة إلى مصر عام 2015، حيث سجلت توافد 8.9 مليون سائح بغرض زيارة الشواطئ من إجمالي 9.3 مليون سائح زاروا مصر، وتتركز معظمها على مدينتي شرم الشيخ والغردقة، ثم تأتي مرسى علم ودهب بنصيب أقل بكثير، وتشمل أيضًا المغامرات والسفاري "سياحة الصحراء".

ورغم ما تمتلكه مصر من إمكانات سياحية هائلة من شواطئ ومصايف وما يعقبها من فرص استثمارية عقارية هائلة في هذا الشريط الساحلي الطويل الممتد من شرق مصر لشمالها، فإن العوائد المحققة لا تتناسب مطلقًا مع تلك الإمكانات، الأمر الذي دفع الكثير من الخبراء إلى المطالبة بضرورة وضع خطط إستراتيجية متميزة لتطوير هذا القطاع الحيوي.

التنقيب عن النفط والغاز

أولت مصر اهتمامًا كبيرًا بالتنقيب عن النفط والغاز في المياه خلال السنوات الأخيرة، في مساعي لتعزيز إنتاجها من مصادر الطاقة التي توفر على البلاد مليارات الدولارات المنفقة على استيراد المحروقات من الخارج، الأمر الذي أرهق ميزانية الدولة قبل اللجوء إلى سياسة تقليل الدعم ثم وقفه بصورة شبه نهائية في ضوء الالتزام بشروط صندوق النقد الدولي.

ومع ظهور حقول الغاز المكتشفة في مياه البحر المتوسط مؤخرًا، عقدت القاهرة العزم على الدخول في صراع من أجل الحصول على حصة من هذا الغاز، ومن أبرز تلك الحقول حقل "ظهر" قبالة السواحل المصرية، ويقدر الاحتياطي فيه بنحو ثلاثين تريليون قدم مكعبة من الغاز، وحقل "لوثيان" الواقع قبالة حيفا، وتقدر احتياطاته بنحو 18 تريليون قدم مكعبة، وحقل "تامار" الذي يقع قبالة سواحل سوريا ولبنان وقبرص والأراضي الفلسطينية المحتلة، ويضم احتياطيًا تقديريًا من الغاز يصل إلى عشرة تريليونات قدم مكعبة، وحقل "أفروديت" الذي يقع في المياه الإقليمية القبرصية ويحوي

احتياطيًا من الغاز يبلغ ثمانية تريليونات قدم مكعبة.

وبحسب بيانات هيئة المساحة الجيولوجية الأمريكية والشركات العاملة في التنقيب عن الغاز في شرق المتوسط، فإن المنطقة تعوم فوق بحيرة من الغاز يقدر مخزونها بنحو 122 تريليون قدم مكعبة من الغاز الطبيعي، و1.7 مليار برميل من احتياطات النفط، فيما تقدر حصة مصر من هذه الثروة بنحو 850 مليار متر مكعب، ولقبرص 140 مليار متر مكعب، أما "إسرائيل" فهي تستحوذ على 310 مليارات متر مكعب، وكانت أول من عثر على مخزون للغاز في أعماق البحر شرق المتوسط عام 2009.

بداية العام الحاليّ، أنشأت كل من مصر و"إسرائيل" واليونان وقبرص والأردن وإيطاليا وفلسطين منتدى أطلق عليه اسم "غاز شرق المتوسط" مستثنيًا تركيا من حضوره، مما دفع أنقرة إلى اتخاذ إجراءات وتحركات كان آخرها توقيع مذكرات لترسيم الحدود البحرية مع ليبيا الشهر الماضي، مما أثار ردود فعل مصرية ويونانية وقبرصية غاضبة.

خلال الأشهر الماضية دفعت وزارة البترول المصرية إلى التنقيب في مياه البحر الأحمر، حيث بلغ إجمالي مساحة القطاعات الثلاث 10 آلاف كيلومتر مربع، وفي يناير الماضي، قال وزير البترول المصري، طارق الملا، إن مصر تخطط للتنقيب عن النفط في حقول منطقة غرب المتوسط لأول مرة في اتفاق مباشر مع شركات عالمية.

الوزير أشار إلى أن قطاع البترول المصري وقع 9 اتفاقيات تهدف لتكثيف أعمال البحث والاستكشاف وتنمية وإنتاج البترول والغاز وتحقيق اكتشافات بترولية وغازية جديدة تساهم بدور فعال في تعزيز وتعظيم احتياطي وإنتاج مصر من البترول والغاز.

وأضاف أن تلك الاتفاقيات المتعلقة بالتنقيب بمنطقتي البحر المتوسط والصحراء الغربية تبلغ استثماراتها قرابة 452.3 مليون دولار وتشمل حفر 38 بئرًا، ومن أبرزها اتفاقية بمنطقة امتياز الفنار البحرية بالبحر المتوسط بين الوزارة وشركة "إيجاس" وشركتي "شل" و"بترو ناس" باستثمارات حدها الأدنى نحو 129 مليون دولار لحفر بئرين، هذا بجانب اتفاقية أخرى بمنطقة امتياز شمال سيدى جابر البحرية بالبحر المتوسط بين الوزارة و"إيجاس" و"شل" و"بترو ناس" باستثمارات حدها الأدنى نحو 180 مليون دولار لحفر 3 آبار.

وفي المجمل.. رغم حداثة معرفة مصر بالاقتصاد الأزرق، فإن ما تحقق حتى الآن لا يتناسب وحجم ما تمتلكه الدولة من إمكانات وموارد وموقع جغرافي حيوي، غير أن المؤشرات تذهب إلى أنه لم يعد هناك خيار آخر لإنقاذ ما يمكن إنقاذه للحيلولة دون تفاقم الوضع الاقتصادي المتردي.

رابط المقال : https://www.noonpost.com/35969/