

أكد خلال مؤتمر صحفي أن رسوم القناة بشأن مصري 100% ولا يملك أحد التدخل فيها

# ميش: إسرائيل ألغت فكرة قناة إيلات - أشدود بعد قناة السويس الجديدة

إسماعيل أبو السعود

رسائل طمأنة عديدة بعث بها رئيس هيئة قناة السويس الفريق مهيب ميش خلال مؤتمر صحفي عقده صباح أمس على هامش زيارته الحالية للبلاد، وأكد ميش أنه لا مخاوف من وجود قناة ملاحية إسرائيلية حيث ألغت إسرائيل فكرة مشروعها لربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط عبر قناة تربط ميناء إيلات بحيفا أو أشدود نظراً لتكلفتها الباهظة وأيضاً لا مخاوف من حصول تجارة الصين إلى الشمال القطبي مؤكداً أن قناة السويس هي أفضل مجرى مائي في العالم تسير فيه السفن بسهولة ويسر، مشدداً في الوقت ذاته على أنه لا أحد يحدد رسوم قناة السويس إلا مصر.

وفيما يلي تفاصيل أسئلة الإعلاميين وردود الفريق ميش:

بداية هل زادت قناة السويس بحساب الدولار أم بالجنيه المصري؟

إيرادات قناة السويس بالدولار واليورو وجميع العملات الإسرائيليات زادت، وفخامة الرئيس عبد الفتاح السيسي أعلن زيادة إيرادات القناة، وعام 2016 شهد زيادة في الإيرادات مقارنة بالربع الأول منه بنفس المدة عن العام السابق له، أما عن إيرادات عام 2015 فأبضا زادت عن العام السابق وأكبر إيرادات تحقق للقناة تحقق عام 2015 رغم أننا قمنا خلالها بفتح قناة السويس الجديدة وكنا نقوم بعمل خطة تنمية لقناة السويس وبتشغيل القناة ولم نوقف أي مركب ولو ثانية واحدة، وكان العمل مكثفاً وحققنا دخلاً غير مسبوق يزيد على 40 مليار جنيه مصري، ونحسب الإيرادات بالمصري لأننا لا نأخذ العملة الأجنبية، ويتم توريد العملة الصعبة إلى خزنة البنك المركزي مباشرة، ويخرج الشيك إلى البنك المركزي المصري ويتم تحويل هذه الإيرادات من البنك المركزي إلى حساب إيرادات القناة بالعملة المصرية بسعر اليوم، والدولة في احتياج شديد للعملة الصعبة، وحققتنا زيادة في الإيرادات أكثر من 1,4 مليار جنيه عن العام السابق.

ماذا حققت قناة السويس الجديدة؟ وهل سيكون هناك تهديد لدخول القناة بعد افتتاح قناة بنما؟

● ماذا نقول «تهديد»، إن المنافسة هي التي تخلق مستوى الأداء، بالنسبة لقناة السويس الجديدة هناك مشاريع طويلة الأجل ومتوسطة الأجل وطويلة الأجل، ورغم هبوط الاقتصاد العالمي خاصة في حركة النقل العالمي نجحنا في تحقيق زيادة في الإيرادات في الربع الأول من هذا العام، وهذا مؤشر يدل على التقدم، أما قناة «بنما» فسوف أخضر افتتاحها ونحن في تعاون وثيق معهم، لكن هناك فرقا بين الإثنين، فقناة بنما تعمل بألية مختلفة بنظام الأهوسة وتحاول رفع حمولة السفن العابرة إلى 13,400 حاوية ونحن نسبح بمرور 22 ألف حاوية في قناة السويس ولذلك مازلنا متقدمين عليهم، خاصة أن بناء السفن الحالي يزيد عدد الحاويات على السفن وذلك لتوفير عدد الرحلات البحرية وقدرة المركب أصبحت تحمل حمولة 6 مراكب تقريبا، ولذلك كانت لدينا نظرة مستقبلية لتعميق وتوسيع قناة السويس.

لقد أنشأنا القناة الجديدة حتى نسمح بمرور قافلة الشمال وقافلة الجنوب في نفس الوقت بدلا من إيقاف إحداها 11 ساعة لمرور الأخرى، وتوفير الوقت يمثل توفيراً كبيراً في مصاريف الرحلة، وهذا ما يجعلنا جاذبين للسفن التجارية للمرور في قناتنا توفيراً للوقت وللخدمات المتميزة السريعة التي نقوم بها، ففي السابق عندما يكون هناك عطل في مركب كان الأمر يتوقف، أما الآن يتم نقلها على البديل وهكذا.

والقناة الجديدة تغطي نوعاً من الأمن الملاحى للسفن لأنها تتجنب بدائل للمرور، كما أننا قمنا بتعميق القناة بغاطس يتعامل مع الأجل



مهاب ميش متحدثاً إلى الزملاء حسام فتحي المستشار العام لإدارة التحرير وإسماعيل أبو السعود نائب رئيس قسم الحليات لشؤون التحقيقات السياسية بحضور السفير د. يوسف أحمد الشراقي (أحمد علي)

في كيان واحد اقتصادي بألية القيمة المضافة. وعن الصناعات التي سنقوم بها قال نحتاج إلى تسريعات جديدة وقوانين مرنة في مجال الاستثمار تكون جاذبة لرؤوس الأموال، وتقلل من مخاطر الاستثمار في مصر وتحقق أرباحاً للمستثمر، كما تحقق للدولة الاستفادة منها وقد

أولق قناة السويس وضع خطة تنمية القناة وتجهيز الخطط العام، الفكرة قائمة على القيمة المضافة والبضاعة المارة في القناة وتصلح لعمل قيمة مضافة، وهناك ضرورة لدراسة السوق المحلي والعالمي، وعلماً تحليل بيانات لكل أنواع البضاعة المارة في القناة.

ولذلك وفرنا كثيراً في التكلفة، وأي انتظار كان سيحلمنا أعباء إضافية في ظل تغير سعر العملة الصعبة. هل يمكن لبعض السفن الصغيرة التوقف في بورسعيد لتنشيط حركة التجارة؟ وماذا عن شرق التفريعة؟

● هي شرق قناة السويس وليس شرق التفريعة وكانت هناك دراسة للبنك الدولي تقول أن مصر لو لم تقوم بعمل تنمية في منطقة القناة والظهير الجغرافي لها سيحدث فراغ سكاني في اتجاه سيناء سينتج عنه وجود بؤر إرهابية سيهدد الأمن القومي لمصر وهذا منذ 17 عاماً وحصل الآن.

إن قناة السويس الجديدة تربط العالم ولدينا ميناءين محوريين ميناء بورسعيد الذي يربط حوض البحر المتوسط وجنوباً بحر العرب والمحيط وجنوب شرق أفريقيا، وذلك التعليم الفني تدني فالمستثمر يريد عمالة فنية مدربة لذلك يجب توفيرها بتطوير التعليم الفني، كما أننا اهتمنا بتقصير الدورة المستندية، وقد جهزنا كل شيء للمستثمر ولدينا العديد من المشاريع الصناعية التي يتطلبها البلد والمنطقة، منها صناعة جميع السيارات، وصناعة الأجهزة المنزلية والمنسوجات والأخشاب وصناعة البتروكيماويات والأدوية والصناعات الزجاجية، خاصة أن رمال سيناء كانت تصدر للخارج وتعود إلينا لنشرتها بصناعات زجاجية، وجلسنا مع المستثمرين واستمعنا إليهم ودرسنا النظم في البلاد من حولنا، ولأن القوانين عندنا مرتبطة ومتشعبة فقد وجدنا الحل في عمل قانون جديد، ودراسة مشاكل الاستثمار التي لجات

لذلك وفرنا كثيراً في التكلفة، وأي انتظار كان سيحلمنا أعباء إضافية في ظل تغير سعر العملة الصعبة.

هل يمكن لبعض السفن الصغيرة التوقف في بورسعيد لتنشيط حركة التجارة؟ وماذا عن شرق التفريعة؟

● هي شرق قناة السويس وليس شرق التفريعة وكانت هناك دراسة للبنك الدولي تقول أن مصر لو لم تقوم بعمل تنمية في منطقة القناة والظهير الجغرافي لها سيحدث فراغ سكاني في اتجاه سيناء سينتج عنه وجود بؤر إرهابية سيهدد الأمن القومي لمصر وهذا منذ 17 عاماً وحصل الآن.

إن قناة السويس الجديدة تربط العالم ولدينا ميناءين محوريين ميناء بورسعيد الذي يربط حوض البحر المتوسط وجنوباً بحر العرب والمحيط وجنوب شرق أفريقيا، وذلك التعليم الفني تدني فالمستثمر يريد عمالة فنية مدربة لذلك يجب توفيرها بتطوير التعليم الفني، كما أننا اهتمنا بتقصير الدورة المستندية، وقد جهزنا كل شيء للمستثمر ولدينا العديد من المشاريع الصناعية التي يتطلبها البلد والمنطقة، منها صناعة جميع السيارات، وصناعة الأجهزة المنزلية والمنسوجات والأخشاب وصناعة البتروكيماويات والأدوية والصناعات الزجاجية، خاصة أن رمال سيناء كانت تصدر للخارج وتعود إلينا لنشرتها بصناعات زجاجية، وجلسنا مع المستثمرين واستمعنا إليهم ودرسنا النظم في البلاد من حولنا، ولأن القوانين عندنا مرتبطة ومتشعبة فقد وجدنا الحل في عمل قانون جديد، ودراسة مشاكل الاستثمار التي لجات

الاجنبية في ظل عدم تعافي السياحة وانخفاض معدلات تحويلات المصريين في الخارج. ودعا ميش المصريين إلى عدم الاستماع لأي اشاعات مغرضة، مشيراً إلى أن دخل القناة في تزايد مستمر.

خلال اللقاء شدد الفريق مهيب ميش على أن مصر تحصل على العملات الأجنبية من 3 مصادر رئيسية وهي السياحة وتحويلات العاملين في الخارج وقناة السويس، مشيراً إلى أن قناة السويس تحاول زيادة الدخل الوطني من العملات

سكون لدينا ممر جديد يجعلنا نستطيع التعامل مع كل أنواع السفن، فالقناة الجديدة هي فكرة ورؤية مستقبلية، فبناء السفن يكبر وليس منطقياً أن نضع أيدينا على خدودنا قابعين في أمكنة العالم يتطور ويتقدم. إن مشروع التنمية في قناة السويس قائم على مواد خام ومنتج حيوي سيتم تصديره، ويجب استيعاب هذا العدد المتوقع أن يكون عدد السفن اليومي في القناة 49 سفينة وينتظر العالم اقتصادياً من المتوقع أن يكون عدد السفن اليومي في القناة 97 سفينة بحلول عام 2023، ولذلك علينا الاستعداد لذلك، الرئيس عبد الفتاح السيسي إنها هدية مصر للعالم كله، وهدية مصر للمصريين لأن هناك ضرورة ألا تتقف قناة السويس، وبالقناة الجديدة

فريق قانوني لعمل التعديلات على قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة لجذب المستثمر الأجنبي

3 مناطق صناعية شمال غرب خليج السويس ووادي تكنولوجيا بالإسماعيلية والقنطرة شرق

رغبة المستثمرين الكويتيين

لا تستمعوا للشائعات

خلال اللقاء شدد الفريق مهيب ميش على أن مصر تحصل على العملات الأجنبية من 3 مصادر رئيسية وهي السياحة وتحويلات العاملين في الخارج وقناة السويس، مشيراً إلى أن قناة السويس تحاول زيادة الدخل الوطني من العملات

الرئيس السيسي يسارع الزمن لإنجاز البنية التحتية في مصر

خلال المؤتمر الصحفي شدد الفريق مهيب ميش على أن الرئيس عبدالفتاح السيسي يسابق الزمن لإنجاز البنية التحتية في مصر

جدا، وهو لديه حق وعلينا أن نصارع الوقت وقد بدأنا والحمد لله وسوف نحصد الفكار.

هل هناك جولات قمتم بها لاختلاف دول العالم للترويج للاستثمار في قناة السويس؟ قبل زيارتي الحالية للكويت كنت في جولات مختلفة لأننا نريد أن نسمع آراء المستثمرين وتحليل آرائهم، ونحاول تسهيل جميع الأمور التي يشتمل منها المستثمرون بحيث نصل في النهاية إلى المنتج «المنسي رابح وهو رابح» فليس معقولاً أن يربح طرف وخسارة آخر، وهذا ما تم مع الأشقاء الكويتيين أمس وأيضاً مع السعودية.

وأنا لا اتحدث عن مشاريع التنمية لأنها من اختصاص هيئة التنمية الاقتصادية برئاسة د.أحمد درويش ولكن عملي يتعلق بمرفق قناة السويس وتطوير الموانئ الخاصة بالمشاريع.

من عدم زيارة أي مسؤول عن الاستثمار في قناة السويس للمكويت وعرض ماستر بلان واضحة على المستثمرين الكويتيين بشأن الاستثمار في قناة السويس حتى الآن، وسؤال آخر هل التقييم بمستثمرين ورجال أعمال خلال زيارتكم الحالية للمكويت؟

● هي قناة قطبية قاموا بتجارب فيها وجدوا أنها لا تصلح سوى لأربعة أشهر فقط وتحتاج لتكريب مكسرات تلج في مقدمة السفن ووجدوا أنهم قاموا بتمرير 46 سفينة في السنة وهذا العدد القناة تمرره في اليوم الواحد، هم يحتاجون لأربعين عاماً ليكونوا قناة، لكنني أتابع الموضوع، فنحن لا نحكر على الفكر فليفكروا كيفما شاءوا.

هل طالبت الصين بتخفيض الرسوم؟ تخفيض رسوم القناة غير وارد على الإطلاق ولم يطلب منا أحد ذلك وهذا شأن مصري وقرار مصري 100% هناك لجنة متخصصة لحساب الرسوم لأنها متغيرة كل عام طبقاً للوقود وغيرها من أمور.

ماذا عن المنطقة التي تم تخصيصها للجانب الروسي للاستثمار بها؟ ● تم الاتفاق مع الجانب الروسي على تحديد منطقة صناعية للصناعات الروسية للاستفادة منها للمداخل المصرية والتوزيع في القارة الإفريقية وحتى الآن مازلنا في الخطوات العملية لأن معالجة الأرض في شرق بورسعيد تأخذ وقتاً، ونحن نسير بخطى جيدة لتجهيز أول منطقة صناعية ونجاحنا في أول منطقة سيدعنا للمضي في إنجاز المناطق الأخرى.

هل هناك تأثير على قناة السويس لما تفكر فيه إسرائيل من إقامة قناة موازية من إيلات إلى أشدود؟ ● فعلا الجانب الإسرائيلي ميناء إيلات على البحر الأحمر إلى ميناء أشدود أو حيفا على البحر الأبيض المتوسط وهذه المسافة 320 كيلومتراً ولكي تصل إليها السفن فلا بد أن تعبر خليج العقبة كاملاً للوصول إلى إيلات وهذه المسافة 180 كيلومتراً أي إجمالي 500 كيلو. منهم حفر جاف 320 كيلو وتكلفتها رهيبية.

ولذلك اعترضت وزارة المالية. إسرائيل فكرت بالفعل في ذلك للتأخير على قناة السويس من إيلات الإسرائيلية، ولذلك فكروا في حفر قناة 8 كيلو داخل إيلات بحيث ترسو بها السفن ويعدها تنقل السكك الحديدية الحاويات من إيلات في البحر الأحمر إلى أشدود على البحر الأبيض المتوسط، وهذه عملية مكلفة جداً.

وحمولة عربية القطار 1000 طن أي تحتاج إلى 20 ألف عربية لنقل حملة سفينة واحدة حمولتها 20 ألف طن ومن ثم تكلفتها نقلها إلى مراكب أخرى، إذن فالوقت والتكلفة غير طبيعيتين.

بينما في قناة السويس يتم العبور من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط خلال 11 ساعة فقط، ولذلك بعد توسعة قناة السويس وتوفير 11 ساعة إضافية في رحلة عبور السفن جعل الجانب الإسرائيلي يوقف مشروعه.

إلى التحكيم، وتم عمل فريق قانوني لعمل التعديلات على قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة وذلك لإنجاح الاستثمار وجذب المستثمر الأجنبي، وقد انتهينا من القانون لكن ما زالت الضريبة مرتفعة قليلاً، وهم يبحثون الآن موضوع الضريبة. على سبيل المثال قمنا بتحديد الصناعات الخفيفة لمنطقة بورسعيد لأن أرضها أقل صلاحية، أما منطقة شمال غرب خليج السويس فحدودنا لها الصناعات الثقيلة، من البداية قمنا بتحليل التربة وتجهيزها لنوع الصناعات قبل إعطائها للمستثمر.

ولدينا 4 موانئ منها غرب بورسعيد والأديبة والطور وهذه الموانئ تركت حتى تهالكت وترهلت ونحتاج إلى تطوير لتصبح الأفضل في المنطقة ونسعى لذلك حالياً، بالإضافة إلى تطوير القناة نفسها وجعلها كياناً اقتصادياً لا يعتمد على رسوم العبور فقط.

فقناة السويس مشروع صاعد واعد علينا أن نقوم به بطريقة صحيحة سوف نتجج وتحقق فرص عمل للشباب.

ماذا عما يقال عن استخدام الصين قناة أخرى لعبور سفنها؟

● هي قناة قطبية قاموا بتجارب فيها وجدوا أنها لا تصلح سوى لأربعة أشهر فقط وتحتاج لتكريب مكسرات تلج في مقدمة السفن ووجدوا أنهم قاموا بتمرير 46 سفينة في السنة وهذا العدد القناة تمرره في اليوم الواحد، هم يحتاجون لأربعين عاماً ليكونوا قناة، لكنني أتابع الموضوع، فنحن لا نحكر على الفكر فليفكروا كيفما شاءوا.

هل طالبت الصين بتخفيض الرسوم؟ تخفيض رسوم القناة غير وارد على الإطلاق ولم يطلب منا أحد ذلك وهذا شأن مصري وقرار مصري 100% هناك لجنة متخصصة لحساب الرسوم لأنها متغيرة كل عام طبقاً للوقود وغيرها من أمور.

ماذا عن المنطقة التي تم تخصيصها للجانب الروسي للاستثمار بها؟ ● تم الاتفاق مع الجانب الروسي على تحديد منطقة صناعية للصناعات الروسية للاستفادة منها للمداخل المصرية والتوزيع في القارة الإفريقية وحتى الآن مازلنا في الخطوات العملية لأن معالجة الأرض في شرق بورسعيد تأخذ وقتاً، ونحن نسير بخطى جيدة لتجهيز أول منطقة صناعية ونجاحنا في أول منطقة سيدعنا للمضي في إنجاز المناطق الأخرى.



... والمستشارة الإعلامية جمانا نجم الدين



مهاب ميش يتحدث مع علي 2016.6.2 (10)



الفريق مهيب ميش خلال المؤتمر الصحفي