

# 115 مليون دولار جديدة مقابل قطعة من ميناء سفاجا: تمويل أماراتي أم بوابة لهيمنة كاملة على البحر الأحمر والمتوسط؟

الخميس 5 فبراير 2026 م 04:30

إعلان مجموعة موانئ أبوظبي عن توقيع اتفاقية تمويل بقيمة 115 مليون دولار لدعم تطوير "مواني نواتوم - محطة سفاجا" في محافظة البحر الأحمر، مع توقيع إتمام الإغلاق المالي خلال الربع الأول من العام الجاري، يبدو على الورق جزءاً من مشروع "تحديث البنية التحتية للموانئ" في مصر. الاتفاق تم عبر محفظة إقراض مشتركة تديرها مؤسسة التمويل الدولية، بمشاركة بنك الكويت الوطني - مصر ومؤسسات استثمارية أخرى، وبأجل استحقاق يمتد إلى 15 عاماً، تحت مظلة اتفاقية امتياز مدتها 30 عاماً وفُعّلتها المجموعة الإماراتية مع هيئة موانئ البحر الأحمر سنة 2023 لتطوير وتشغيل محطة متعددة الأغراض في ميناء سفاجا تحت اسم "مواني نواتوم - محطة سفاجا".

لكن خلف لغة البيانات الناعمة عن "التزام طويل الأجل" و"تعزيز الخدمات اللوجستية عبر الأسواق الدولية الرئيسية"، يتشكل واقع مختلف: ترکز غير مسبوق للامتيازات والسيطرة على موانئ مصرية استراتيجية في يد مجموعة موانئ أبوظبي، وسط تحذيرات من خبراء من التساهل في الشروط، مقابل مسؤولين حكوميين يبررون اللجوء إلى الشركة الإماراتية بحجة "محدودية البدائل المتاحة". هنا تصبح الأرقام والأسماء - من مؤسسة التمويل الدولية إلى بنك الكويت الوطني - مصر، ومن محمد جمعة الشامسي إلى مختار ديوب - جزءاً من قصة نفوذ عابر للحدود يُعاد رسمه على حساب السيادة الاقتصادية المصرية.

## تمويل بـ 115 مليون دولار وامتياز 30 سنة: ديون طويلة الأجل بخطاء "التطوير"

اتفاقية التمويل الجديدة التي أعلنتها مجموعة موانئ أبوظبي تقوم على إنشاء محفظة إقراض مشتركة تديرها مؤسسة التمويل الدولي، بمشاركة بنك الكويت الوطني - مصر ومؤسسات استثمارية أخرى، وبأجل استحقاق 15 عاماً على السطح، تبدو الصفة نموذجاً لـ"تمويل تنموي" يربط بين رأس المال الخليجي ومؤسسات دولية، لكن في العمق ندن أمام صيغة كلاسيكية: مشروع بقيمة إجمالية تقارب 200 مليون دولار، جزء معتبر منها ممول بالدائن، مرتبط باتفاقية امتياز تمتد 30 سنة لصالح مستثمر أجنبي يدير "مواني نواتوم - محطة سفاجا" في ميناء سفاجا على ساحل البحر الأحمر في مصر.

المجموعة تقول إن الاتفاق "يؤكد التزام مجموعتنا طويل الأجل بتوسيع البنية الحيوية للموانئ، وتعزيز الخدمات اللوجستية عبر الأسواق الدولية الرئيسية". لكن السؤال: التزام طويل الأجل تجاه من؟ تجاه الاقتصاد المصري أم تجاه تعظيم عائد مجموعة موانئ أبوظبي وخلفائها من مؤسسة التمويل الدولية وبنك الكويت الوطني - مصر؟ امتياز لمدة 30 عاماً، فوق تمويل ممتد حتى 15 عاماً، يعني عملياً أن مصر واحد من أهم موانئ البحر الأحمر في يد مجموعة أجنبية لعقود، بينما تحمل مصر - بشكل مباشر أو غير مباشر - كلفة تهيئة البيئة، والأراضي، وتبعات أي تغير اقتصادي أو سياسي.

الخطير أن هذه ليست الصفة الأولى ولا الوحيدة "خلال السنوات الماضية". فالمجموعة نفسها توسيعت في توقيع اتفاقيات مع القطاع الخاص والحكومة المصرية للدخول في أنشطة مختلفة مرتبطة بصناعة النقل. خبراء حذّروا بالفعل من ترك الامتيازات في يد مجموعة موانئ أبوظبي ومدى تساهل الشروط الممنوحة لها، لكن صانع القرار اختار تجاهل هذه التحذيرات، ليكتفي بترديد ما يقوله مسؤولون حكوميون من أن "اللجوء للشركة كان ضرورياً" في ظل "محدودية البدائل المتاحة"؛ وكان البدائل قدرّ غيبيّ لا علاقة له بسياسات تهيئة وتصفيّة القطاع العام المصري، وإخراج المنافسين المحليين من الحلبة لصالح لاعب خارجي واحد مفضل.

## من "مواني نواتوم - محطة سفاجا" إلى "كيزاز شرق بورسعيد": خريطة تمدد من صعيد مصر حتى مدخل قناة السويس والإسكندرية

"مواني نواتوم - محطة سفاجا" ليست مجرد محطة متعددة الأغراض على ساحل البحر الأحمر في محافظة البحر الأحمر؛ البيان نفسه يصفها بأنها أول محطة بحرية دولية في منطقة صعيد مصر. هذا يعني أن البوابة البحرية الرئيسية للصعيد، المرتبطة بعمارات تصدير واستيراد حيوية، تسلّم عملياً لإدارة أجنبية لعقود طويلة.

التمدد لا يتوقف عند سفاجا. مجموعة موانئ أبوظبي تؤكد في البيان أن استثماراتها في مصر تشمل أنشطة شحن الحاويات، وتشغيل المحطات وأعمال الشحن والتغليف، إلى جانب خدمات الوكالات البحرية وخدمات نقل البضائع، أي أنها تدخل في كل حلقات سلسلة القيمة اللوجستية تقريباً. فوق ذلك، تعمل المجموعة على تطوير محطات للسفن السياحية في الموانئ المطلة على البحر الأحمر في سفاجا والغردقة وشرم الشيخ، لتضييف السياحة البحرية إلى محفظة نفوذها.

في مايو الماضي، وسّعت المجموعة محفظتها الاستثمارية بتوقيع اتفاقية حق انتفاع قابلة للتجديد لمدة 50 سنة لتطوير وتشغيل "كيزاز شرق بورسعيد" الصناعية واللوجستية، على مساحة تمتد إلى 20 كيلومتر مربع عند مدخل قناة السويس على ساحل البحر الأبيض المتوسط. 50 سنة قابلة للتجديد عند بوابة قناة السويس ليست مجرد "فرصة استثمارية"؛ بل رهن طويل الأجل لواحدة من أكثر الرقع الجغرافية حساسية في مصر لصالح مجموعة موانئ أبوظبي.

ثم جاء نوافع العاشر ليشهد خطوة أعمق: اشتريت المجموعة أول حصصها البالغة 19.3% في شركة الإسكندرية ل التداول الحاويات والبضائع، الشركة المصرية التي تمثل قلباً مهيناً لحركة الحاويات والبضائع في ميناء الإسكندرية، ولم تكفي بذلك؛ ففي ديسمبر العاشر كشفت مجموعة موانئ أبوظبي عن سعيها إلى الاستحواذ على نحو 32% من أسهم الشركة، مما يمندها حصة أغلبية مسيطرة.

بهذا، تجد مصر نفسها أمام مشهد مقلق: امتياز لـ"مواني نوافع - محطة سفاجا" في البحر الأحمر لمدة 30 سنة، حق انتفاع لـ"كيزاز شرق بورسعيد" لمدة 50 سنة قابلة للتجديد عند مدخل قناة السويس، وحصة مسيطرة محتملة في شركة الإسكندرية ل التداول الحاويات والبضائع على البحر الأبيض المتوسط، إلى جانب السيطرة على أنشطة شحن الحاويات، وتشغيل المحطات، وأعمال الشحن والتغليف، وخدمات الوكالات البحرية، وخدمات نقل البضائع، وتطوير محطات السفن السياحية في سفاجا والغردقة وشرم الشيخ.

هذه ليست مجرد "استثمارات إماراتية في مصر"، بل شبكة سيطرة متنامية لمجموعة موانئ أبوظبي على نقاط الخنق الأساسية لحركة التجارة في البلاد: صعيد مصر عبر "مواني نوافع - محطة سفاجا"، مدخل قناة السويس عبر "كيزاز شرق بورسعيد"، والواجهة البدنية الأهم على المتوسط عبر شركة الإسكندرية ل التداول الحاويات والبضائع.

### من محمد جمعة الشامسي إلى مختار ديوب: خطاب تنمية يجمل حقيقة ترك السلطة في البحر بأيدٍ غير مصرية

في البيان الذي أعلنت فيه مجموعة موانئ أبوظبي عن اتفاق تمويل الـ115 مليون دولار، خرج العضو المنتدب والرئيس التنفيذي للمجموعة، محمد جمعة الشامسي، ليؤكد أن الاتفاقية "تعكس نهج المجموعة في تمويل مشاريع البنية التحتية طويلاً الأمد في الأسواق سريعة النمو، من خلال شراكات متعددة الأطراف ومؤسسات استثمارية عالمية".

اللغة هنا مدرورة: "أسواق سريعة النمو" و"مشاريع بنى تحتية طويلة الأمد" و"شراكات متعددة الأطراف". لكنها تتجاهل الحقيقة البسيطة: هذه "الأسواق" ليست مجرد فرصة استثمارية، بل دول ذات سيادة، وموانئها ليست سلعة عابرة، بل أصول استراتيجية تحدد مستقبل أنها القومي واقتصادها لعقود.

على الجانب الآخر، يظهر العدير المنتدب لمؤسسة التمويل الدولية، مختار ديوب، ليكتمل المشهد الدولي. ديوب يقول في البيان إن مشروع سفاجا "سيسهم في تعزيز مكانة مصر كمحور للتجارة، وخفض التكاليف على الشركات المحلية، وخلق فرص عمل نوعية عالية القيمة، إلى جانب تعزيز موقع الإمارات كمحرك إقليمي للنمو وشريك في تعزيز التكامل الاقتصادي". حتى في جملة الدعاية الرسمية، لا تغيب الإشارات، لا تغيب "الأسواق" التي يُقدم في الوقت نفسه كرافعة لمكانة مصر التجارية، وكوسيلة لتعزيز موقع الإمارات كمحرك إقليمي للنمو.

المعادلة كما يرسمها محمد جمعة الشامسي ومختار ديوب تبدو جميلة على الورق، لكنها من زاوية المصلحة الوطنية المصرية تطرح أسئلة قاسية.

هل خفض التكاليف على الشركات المحلية - إن حدث - يبرر تسليم امتيازات تمت 30 سنة في ميناء سفاجا، و50 سنة قابلة للتجديد في "كيزاز شرق بورسعيد"، وحصة 19.3% تمهدًا لـ32% مسيطرة في شركة الإسكندرية ل التداول الحاويات والبضائع؟ هل وظائف "نوعية عالية القيمة" تظاهرها مجموعة موانئ أبوظبي ومؤسسة التمويل الدولية تكفي لتعويض فقدان الدولة المصرية سيطرتها الفعلية على مفاصل حركة الحاويات والبضائع في البحر الأحمر والمتوسط؟

البيان الرسمي يعدد مزايا التمويل متعدد الأطراف ومحفظة الإقراض المشتركة التي تديرها مؤسسة التمويل الدولية بأجل استحقاق 15 عامًا، لكنه لا يقترب من ملف الشفافية:

ما هي شروط اتفاقية الامتياز لمدة 30 عامًا مع هيئة موانئ البحر الأحمر في سنة 2023؟

ما نصوص حق الانتفاع لمدة 50 سنة في "كيزاز شرق بورسعيد" على مساحة 20 كيلومتر مربع عند مدخل قناة السويس؟ ما الذي حصلت عليه مصر مقابل السماح لمجموعة موانئ أبوظبي بالتوسيع في أنشطة شحن الحاويات، وتشغيل المحطات، وأعمال الشحن والتغليف، وخدمات الوكالات البحرية، وخدمات نقل البضائع، وتطوير محطات السفن السياحية في سفاجا والغردقة وشرم الشيخ؟

في غياب إجابات واضحة من البرلمان أو الحكومة، تبدو الصورة أقرب إلى عملية نقل بطيئة ومنهجية للسيطرة على الموانئ المصرية من الدولة إلى مجموعة موانئ أبوظبي، برعاية مؤسسات دولية مثل مؤسسة التمويل الدولية وبنك الكويت الوطني - مصر، وبخطاء شعارات "التكامل الاقتصادي" و"مركز محوري للتجارة".

لكن beneath السعارات، يظل السؤال المزعج قائماً: هل تحول مصر، عبر هذه الصفقات المتراكمة، إلى مجرد "مساحة تشغيل" لـ"محرك إقليمي للنمو" اسمه الإمارات، بينما تراجعت قدرتها على رسم سياساتها الملاحية والتجارية لصالح من يملك الامتياز، ومن يموّل، ومن يدير محفظة الإقراض المشتركة لعقد ونصف وعقددين وخمسة عقود قادمة؟