



Nowy Kanał Sueski – nowa nadzieja dla Egiptu?

tekst: **JOANNA MICIAK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Jedna z największych i najważniejszych inwestycji hydrotechnicznych Egiptu ostatnich lat dobiegła końca. 29 lipca 2015 r. sfinalizowano prace nad Nowym Kanałem Sueskim, a tydzień później, 6 sierpnia, powstałym w rekordowym tempie szlakiem przepełnął pierwszy statek. Egipskie władze upatrują w zakończonym przedsięwzięciu nadziei na ożywienie gospodarcze pogrążonego w stagnacji kraju.

Historyczne wydarzenie

Na uroczystość otwarcia drugiej nitki Kanału Sueskiego przybyło wielu wysokiej rangi zagranicznych gości, a wśród nich m.in. prezydent Francji François Hollande, królowie Jordanii i Bahrajnu Abdullah II ibn Husajn i szejk Hamad ibn Isa al-Chalifa, prezydent Autonomii Palestyńskiej Mahmud Abbas, premier Grecji Aleksis Cipras i premier Rosji Dmitrij Miedwiediew. Inaugurację nowego traktu rozpoczął prezydent Egiptu Abd el-Fatah es-Sisi, emerytowany generał i dowódca sił zbrojnych państwa, wchodząc na pokład historycznego jachtu El-Mahrousa – pierwszej jednostki, która przepłynęła Kanał Sueski w dniu jego otwarcia prawie 146 lat temu, czyli 17 listopada 1869 r. W swoim przemówieniu prezydent podkreślił znaczenie projektu i wpływ, jaki – według rządowych założeń – wywrze on na rozwój ekonomiczny kraju. Jak zazna-

czył, zrealizowana już inwestycja ma dać początek kolejnej, władze planują bowiem utworzenie wzdłuż szlaku specjalnej strefy przemysłowo-logistycznej, gdzie zatrudnienie miałyby znaleźć spora część bezrobotnych dziś Egipcjan.

W błyskawicznym tempie

Długi na 72 km Nowy Kanał Sueski biegnie równoległe do dotychczas istniejącego. Jego budowa, która zgodnie z pierwotnymi szacunkami miała trwać pięć lat, według kolejnych, później zweryfikowanych – trzy, ostatecznie zakończyła się zaledwie 11 miesięcy po tym, jak 5 sierpnia 2014 r. rozpoczęto pierwsze roboty ziemne. Prace, nadzorowane przez prezesa zarządu Kanału Sueskiego wiceadmirała Mohaba Mamisza, prowadziła egipska armia przy zaangażowaniu 52 lokalnych i zagranicznych firm, w tym przedsiębiorstw hydrotechnicznych



Przebieg i lokalizacja Kanału Sueskiego

m.in. ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Holandii, Belgii i USA. Łącznie w budowie traktu udział brało 44 tys. żołnierzy, robotników, operatorów maszyn, inżynierów i lekarzy. Inwestycja pochłonęła 8 mld USD pochodzących ze sprzedaży pięcioletnich obligacji o korzystnym oprocentowaniu, wpłat od rodzimych przedsiębiorców i obywateli Egiptu, którzy zareagowali na apel władz i zdecydowali się zainwestować w projekt własne pieniądze, oraz dwóch kredytów z egipskich banków i kilku dotacji z państw Zatoki Perskiej. Za połowę zebranej w ten sposób kwoty zrealizowano prace związane z przekopaniem kanału, natomiast druga część pokryła koszty budowy sześciu znajdujących się pod nim tuneli samochodowych i kolejowych, rozwiązujących problem izolacji półwyspu Synaj od reszty kraju – dotąd można było korzystać tylko z jednego tunelu i dwóch mostów łączących Suez z Synajem.

Oczekiwanie na zyski

Poszerzenie zatorowych miejsc i wykopanie drugiej nitki szlaku przyniesie, jak przekonuje Kair, szereg wymiernych korzyści. Dzięki temu, że teraz możliwy będzie obustronny ruch na niemal całej długości trasy, czas oczekiwania na wpłynięcie do kanału skróci się do trzech godzin, a podróż między Morzami Śródziemnym i Czerwonym upłynie dwa razy szybciej niż do

tej pory – potrwa bowiem nie 22, a 11 godzin. W rezultacie znacząco zwiększy się przepustowość przewozy – z kanału korzystać będzie mogło ok. 97 jednostek dziennie (zamiast dotychczasowych 49). Obecnie przez Kanał Sueski przepływa co dziesiąty statek towarowy na świecie, co przynosi państwu wpływy w wysokości 5 mld USD rocznie. Według rządowych wyliczeń do 2023 r. przychody z opłat za tranzyt wzrosną trzykrotnie – do 13–15 mld USD.

Ekonomiści i eksperci w zakresie handlu morskiego studzą jednak entuzjazm egipskich władz. Ich zdaniem, osiągnięcie zakładanych zysków potrwa dłużej niż przewiduje prezydent Sisi. Jedną z przyczyn tego sceptycyzmu jest stan, w jakim znajduje się obecnie światowa gospodarka, który – zdaniem specjalistów – nie pozwoli na to, by przez Kanał Sueski nieustannie przepływała maksymalna liczba statków. Kryzys ekonomiczny, a od niedawna także spowolnienie w Chinach powodują bowiem spadek światowych obrotów handlowych, czego przejawem jest coraz mniejsza liczba transportowców na morzach i oceanach. Ponadto przeszkodą w realizacji zamierzonych celów może być niestabilność samego Egiptu, związana z niepewną i skomplikowaną sytuacją polityczną oraz konfliktami wewnętrznymi w kraju.

