

ورقة عمل مقدمة لمؤتمر النقل الذي تنظمه

الأمانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية

وقطاع النقل للاتحادات العربية النوعية المتخصصة

١٤ تشرين الثاني (نوفمبر) ٢٠١٢ (القاهرة)

" ماذا لو توقف الترانزيت البري كليا عبر الأراضي السورية ؟

محطة الحاويات في مرفأ بيروت تؤمن البديل الأفضل "

الأستاذ ايلي اميل زخور

رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت

النائب الأول لرئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

بيروت " مرفأ العرب "

- إنكم تعلمون، ولا شك في ذلك، أن مرفأ بيروت كان قبل اندلاع الحرب في لبنان عام ١٩٧٥، يلقب بـ "مرفأ العرب"، وكان يشهد حركة كبيرة بعدد البواخر التي تؤمه وكميات البضائع التي تفرغ في مستودعاته وعلى أرصفته. وكان قسم كبير من تلك البضائع يرسم الترانزيت البري: بدءاً من سوريا، ومروراً بالأردن والعراق والسعودية والخليج العربي، وانتهاءً بإيران. وهذا الدور الذي يتميز به مرفأ بيروت يعود الى أنه المرفأ الأقرب جغرافياً الى بعض العواصم العربية: كدمشق وعمان وبغداد من المرافئ السورية والأردنية والعراقية، وذلك كما هو مبين في اللائحة المرفقة. وبينت الاحصاءات أنه في العام ١٩٧٣، بلغت حصة بضائع الترانزيت المفرغة في مرفأ بيروت حوالي مليون طن من مجموع البضائع المفرغة والبالغة حوالي ٣،٤ ملايين طن، أي ما نسبته حوالي ٣٠ بالمئة.

DISTANCE BETWEEN PORTS AND THE FOLLOWING CAPITAL CITIES



Beirut- Damascus	120 Km.	Beirut- Amman	235 Km.	Beirut- Bagdad	1085 Km.
Lattakia- Damascus	360 Km.	Lattakia- Amman	625 Km.	Lattakia- Bagdad	1475 Km.
Tartous- Damascus	260 Km.	Tartous- Amman	525 Km.	Tartous- Bagdad	1375 Km.
Aqaba- Damascus	452 Km.	Aqaba- Amman	335 Km.	Aqaba- Bagdad	1185 Km.

لبنان بلد استيراد بامتياز

- ومن المعروف أيضا، أن لبنان هو بلد استيراد بامتياز. فلبنان يستورد بضائع تبلغ قيمتها الاجمالية حوالي ٢١ مليار دولار سنويا، في حين أنه يصدر بضائع لبنانية لا تتجاوز قيمتها الاجمالية الـ ٤ مليارات دولار سنويا. وهذا العجز بالميزان التجاري يظهر بصورة جلية بالحاويات المستوردة ملأى ببضائع برسم الأسواق اللبنانية، حيث يتجاوز مجموعها حوالي الـ ٣٠٠ ألف حاوية نمطية سنويا، بينما لا يتعدى عدد الحاويات المصدرة ملأى ببضائع لبنانية الـ ٥٥ ألف حاوية نمطية سنويا.

فائض كبير بعدد الحاويات الفارغة

- إن الفائض الكبير بعدد الحاويات الفارغة برسم إعادة الشحن من مرفأ بيروت بسبب فقدان التوازن بين عدد الحاويات المستوردة ملأى برسم الأسواق اللبنانية، والمعاد تصديرها ملأى ببضائع لبنانية، دفع الخطوط البحرية الى ممارسة سياسة المضاربة بأجور الشحن لتكون لها الحصة الكبرى من البضائع اللبنانية المصدرة بالحاويات من مرفأ بيروت الى مختلف أنحاء العالم.
- إن سياسة المضاربة بأجور النقل، تصب دائما لمصلحة المصدر اللبناني الى أي بلد في العالم.

كفلة تحميل الحاوية المصدرة ملأى على عاتق المصدر
وكفلة تفريغها في مرفأ المقصد على عاتق المستورد

- إن تصدير الحاويات ملأى ببضائع لبنانية، تجعل كلفة شحن الحاوية المصدرة ملأى على عاتق المصدر، وكلفة تفريغها في مرفأ المقصد على عاتق المستورد، في حين أن كلفة شحنها فارغة من مرفأ بيروت وكلفة تفريغها في مرفأ المقصد تكون على عاتق الخطوط البحرية.

محطة حاويات حديثة ومتطورة في مرفأ بيروت

- إن وجود محطة حاويات حديثة ومتطورة في مرفأ بيروت، ومجهزة بأحدث الرافعات الجسرية والمساعدة وقادرة على استقبال وتقديم أفضل الخدمات وأسرعها لأكبر سفن الحاويات في العالم، أدى الى استقطاب أهم الخطوط البحرية العالمية للتعامل مع مرفأ بيروت بصورة منتظمة من وإلى معظم المرافئ العالمية والعربية كـ “Maersk” ، “MSC” ، “Evergreen” ، “Hapag Lloyd” ، “APL” ، “CMA CGM” وغيرها من الخطوط البحرية العالمية.

- ۸ -

BEIRUT CONTAINER TERMINAL



۱۸/۸

ماذا لو توقف الترانزيت البري عبر سوريا كليا؟

- لقد مضى على اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا ما يقارب الـ ٢٠ شهرا، وهي لم تنته بعد. ولقد أثرت تلك الأحداث على عمليات الترانزيت البري عبر الأراضي السورية، إلا أنها لم تتوقف بعد، وما تزال الشاحنات تعبر الأراضي السورية الى الداخل العربي ولو مع شيء من الصعوبة أحيانا. السؤال الذي يقلقنا جميعا هو ماذا لو تعطل الترانزيت البري كليا؟ وما هو البديل الذي يمكن اللجوء اليه؟ وفي رأيي أن استبدال الترانزيت البري بالنقل البحري بسفن الحاويات هو الوحيد المتاح وهو متوافر عبر مرفأ بيروت على مدار السنة بواسطة خطوط بحرية عالمية، تؤمن النقل المنتظم من وإلى مرفأ بيروت والمرافئ العربية مهما كان عدد الحاويات، في حين أن نقل الشاحنات بواسطة سفن الرو/رو، فيتطلب وجود خطوط بحرية منتظمة غير متوافرة حاليا في مرفأ بيروت، أو تأمين عدد معين من الشاحنات لا يقل عن ٧٠ أو ٨٠ شاحنة، خلال الرحلة الواحدة كي تكون مجدية اقتصاديا.

- كما تبين أن الخطوط البحرية العالمية تؤمن حالياً أكثر من خمس رحلات أسبوعياً بسفن الحاويات من وإلى مرفأ بيروت ومختلف المرفأء العربية أو عن طريق مرفأ جدة السعودي.

نقل الانتاج الزراعي اللبناني بحراً

- ونظراً إلى أن الانتاج الزراعي اللبناني المصدر براً بواسطة الشاحنات المبردة سيكون المتضرر الأول والأكبر في حال توقفت حركة الترانزيت عبر الأراضي السورية، بينت المقارنة بين أجور النقل البري والبحري بسفن الحاويات أو بواسطة بواخر الرو/رو الوقائع التالية:

مدة الرحلة	نقل شاحنة مبردة سفن رو/رو حمولة ٨٠/٧٠ شاحنة	مدة الرحلة	نقل حاوية مبردة ٤٠ قدم سفن حاويات	مدة الرحلة	نقل بري شاحنة مبردة
٧ أيام	بيروت/ضبا عبر بور سعيد/السويس حوالي Round Trip ٥٥٠٠ د.أ.	٣ أيام	جده حوالي ٢٤٠٠ د.أ.	٧-٩ أيام	بيروت/السعودية جده/ الرياض حوالي ٤٩٠٠ د.أ. الدمام/
-	-	٣ أسابيع	حوالي ٣٠٠٠ د.أ.	١٢-١٠ يوما	بيروت/الامارات (دبي-أبو ظبي- الشارقة) حوالي ٤٥٠٠ د.أ.
٧ أيام	العقبة حوالي ٥٨٠٠ د.أ. Round Trip	٣ أسابيع	العقبة حوالي ٢٩٠٠ د.أ.	٣-٢ أيام	بيروت/عمان حوالي ٢٧٠٠ د.أ.
-	-	٣ أسابيع	حوالي ٣٦٠٠ د.أ.	١٢-١٠ يوما	بيروت/الكويت حوالي ٥٢٠٠ د.أ.

-	-	٣ أسابيع	حوالي ٣٣٠٠ د.أ.	١٠-٩ أيام	بيروت/البحرين حوالي ٥٢٠٠ د.أ.
-	-	٣ أسابيع	الدوحة حوالي ٣٣٠٠ د.أ.	١٢-١٠ يوماً	بيروت/قطر حوالي ٥٥٠٠ د.أ.
يشمل كافة معاملات التصدير ومصاريف العبور		يضاف اليها الكلفة المحلية في لبنان: نقل الحاوية المبردة الى مقصدها النهائي في الدول العربية		تشمل كافة معاملات التصدير ومصاريف العبور	
		الفارغة الى مستودع المصدر وإعادة ملأها الى مرفأ بيروت وتحميلها على الباخرة مع كافة الرسوم ومصاريف التصدير والمعاملة الجمركية، حوالي ١٤٠٠ د.أ. للحاوية الواحدة.			

النقل بالحاويات الأدنى كلفة

- تبين هذه المقارنة أن النقل بسفن الحاويات هو البديل الأفضل والأدنى كلفة من لبنان الى الدول العربية، في حال توقف النقل البري عبر الأراضي السورية. فهذا النقل متوافر على مدار السنة بواسطة خطوط بحرية منتظمة.

ارتفاع حركة الاستيراد والتصدير بحرا بعد اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا

- ومن ناحية ثانية، أظهرت احصاءات مرفأ بيروت استمرار ارتفاع حركة الحاويات المستوردة والمصدرة بحرا، مع تصاعد وتيرة الأحداث الأمنية في سوريا والمخاطر المحدقة بالشاحنات العابرة للأراضي السورية مع ارتفاع أجور النقل ورسوم التأمين على البضائع المنقولة برا بين لبنان والدول العربية.

استيراد حاويات ملأى ببضائع برسم الأسواق اللبنانية

- قبل اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٢٢ ألف حاوية نمطية شهريا.
- بعد اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٢٦ ألف حاوية نمطية شهريا.
- نسبة الزيادة: حوالي ١٨ بالمئة شهريا.

تصدير حاويات ملأى ببضائع لبنانية

- قبل اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٣٥٠٠ حاوية نمطية شهريا.
- بعد اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٥٥٠٠ حاوية نمطية شهريا.
- نسبة الزيادة: حوالي ٥٧ بالمئة شهريا.

أكثر من مليون حاوية نمطية تداولتها محطة الحاويات في العام ٢٠١١

- ما تزال محطة الحاويات في مرفأ بيروت تحقق أرقاماً قياسية برغم الأحداث الأمنية المتدهورة في المنطقة، فقد تمكنت من التعامل لأول مرة مع ١،٠٣٤،٠٠٠ حاوية نمطية في العام الماضي، في حين كانت هذه الحركة لا تتجاوز الـ ٤٠٠ ألف حاوية نمطية في العام ٢٠٠٥. كما أن هذه المحطة تحولت الى مركز لعمليات المسافنة لكل من شركتي "MSC" السويسرية، و "CMA CGM" الفرنسية. فقد تداولت أكثر من ٤٥٠ ألف حاوية نمطية برسم المسافنة، أي ما نسبته أكثر من ٤٣ بالمئة من المجموع العام للحاويات.

توسيع محطة الحاويات وتجهيزها

- وتشهد محطة الحاويات حاليا ورشة توسيع وتجهيز وتعميق ليصبح طول رصيفها الرئيسي ١١٠٠ مترا، وقدرتها الاستيعابية أكثر من ١،٦ مليون حاوية نمطية سنويا، وعدد الرافعات الجسرية (Ship-to-shore Cranes (STC)) ١١ رافعة، والرافعات المساعدة ((Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG)) أكثر من ٣٥ رافعة، كما سيصبح عمق حوضها حوالي ١٧،٥ مترا. ومن المنتظر أن تنجز الأعمال وتباشر المحطة خدماتها بكامل طاقتها في منتصف العام ٢٠١٣.

BEIRUT CONTAINER TERMINAL



بناء محطة حاويات نموذجية جديدة

- أنهت ادارة مرفأ بيروت الدراسات الخاصة ببناء محطة حاويات نموذجية جديدة ثانية، جنوب المحطة الحالية، تضم الرصيف رقم ١٢ و ١٣ وقسما من الرصيف رقم ١٤ والرصيف رقم ١٥. وسوف تخصص المحطة الجديدة للتعامل مع سفن التغذية (Feeder Vessels)، ما يؤدي الى تخفيف الضغط عن محطة الحاويات الحالية، التي تشهد ازديحاما بالسفن والحاويات من حين الى آخر.
- خطوط بحرية عالمية عدة كانت أعربت عن رغبتها لاعتماد مرفأ بيروت مركزا لعمليات المسافنة، أسوة بشركتي MSC و CMA CGM . لكن ادارة المرفأ أبدت اعتذارها عن تلبية رغبة تلك الخطوط، لأن القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات مستثمرة بكامل طاقتها وغير قادرة على استيعاب المزيد من حركة المسافنة من جهة، ولتفادي تجدد الازدحام الحاد الذي يعرقل خدمات المرفأ من جهة أخرى.

ايلى زخور

رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت

والنائب الأول لرئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية