

التصدير بحراً: الشحن «التقليدي» أم «الجماعي المدعوم»؟

التصدير بحراً ينعش المرافئ اللبنانية (هينم الموسوي)

تمثّل سوريا المعبر البري الوحيد للصادرات اللبنانية باتجاه دول الخليج، سوريا لم تعد آمنة اليوم، ما استدعى من السلطات والمصدّرين اللبنانيين البحث عن خط بديل. تبين أن الشحن البحري متاح بكلفة أقل، سواء بالشحن الجماعي، أو الإفرادي. تقع الإشكالية أن المصدّرين يطالبون بدعم كلفة النقل البحري

محمد وهبة

لا يزال الجدل مستمراً بين المنتجين اللبنانيين والإدارات الرسمية بشأن إيجاد خطوط بديلة للتصدير بدلاً من الخط البري الذي يمرّ في سوريا، حيث المعارك متواصلة والطرق غير آمنة. البحث يتركز حالياً على النقل البحري الذي لم تختبره غالبية المصدّرين من مزارعين وصناعيين وتجار. ويرى فيه هؤلاء «صعوبات» لم تكن يواجهونها في التصدير بواسطة الشاحنات، ويطالبون بدعم كلفة النقل البحري، فيما تجزم وجهة النظر الرسمية بأن الكلفة متوازنة، سواء في النقل برّاً أو بحراً.

تعبّر، يومياً، عشرات الشاحنات المحمّلة بمنتجات لبنانية، الحدود اللبنانية باتجاه سوريا، ومن هناك إلى الأردن أو العراق، ثم تتوزّع إلى مقاصدها في دول الخليج العربي. هذا المشهد بدأ متقطعاً منذ بدء الأحداث في سوريا. فمُنذ ذلك الوقت تواجه الشاحنات صعوبات خلال مرورها في الأراضي السورية، ولا سيما أن مسارها هناك يفرض عليها المرور في مناطق ليس معروفاً من يسيطر عليها. ويتفادى بعض السائقين هذا الوضع من خلال دفع «خوات» لأصحاب السيطرة، أو يفرض عليهم الأمر. وهناك الكثير من الروايات عن المخاطر على هذه الطرقات. في المحصلة، ارتفعت كلفة النقل للشاحنة الواحدة من 3000 دولار إلى 5000 دولار، وبلا أي ضمانات على البضاعة المصدّرة. هذا الوضع الجديد يدفع الجميع إلى البحث عن خطوط نقل بديلة. المعبر البري الوحيد للصادرات اللبنانية إلى دول الخليج العربي يمرّ عبر سوريا. ولا ينفرد لبنان بهذا الوضع، فسوريا تمثّل أيضاً المعبر البري الوحيد لتركيا باتجاه الخليج أيضاً. المهم، أن هذا المعبر لم يعد متاحاً كما في السابق، ما يدفع إلى البحث عن بدائل. بعض المصدّرين اللبنانيين يحاولون الاستعانة بالتجربة التركية علّهم يجدون ضالتهم فيها. تبين لهؤلاء أن المنتجين الأتراك يصدّرون منتجاتهم «جماعياً» إلى دول الخليج العربي من مرفأ مرسين إلى مرفأ بور سعيد أو مرفأ الإسكندرية، ومن هناك تذهب الحمولة برّاً إلى دول الخليج. يأتي هذا الخط التركي - المصري بعدما وقّع البلدان اتفاقية لتسهيل انسياب البضائع ومنحها بعض الإعفاءات.

أما آلية النقل على هذا الخط، فهي على النحو الآتي: يستأجر المنتجون الأتراك باخرة تعرف باسم الباخرة المدحرجة،

تستوعب نحو 70 شاحنة محمّلة الشاحنات التي تحمل حاويات «كوتينر» مبرّدة أو غير مبرّدة. تنقل الحمولة بحراً إلى مصر حيث تفرّغ الشاحنات ثم تذهب برّاً إلى مقصدها في دول الخليج. العملية بكاملها تتطلب ما بين 3 و5 أيام لبلوغ الوجهة النهائية. أما المصدرون الأتراك فيحصلون على دعم من السلطات التركية بقيمة 1000 دولار لكل حاوية. غير أنه في الاجتماعات التي عقدت خلال الأشهر الماضية بين وزارات الاقتصاد والزراعة والنقل ومؤسسة تشجيع الاستثمارات «إيدال»، وبحضور وكلاء النقل البحري وممثلين عن المزارعين والصناعيين... كان هناك إجماع من السلطات اللبنانية على اعتبار هذه الآلية أمراً غير ضروري. ففي رأيهم النقل البحري متاح للجميع ويمكن أي مصدر أن يرسل بضائعه بحراً بالطريقة التقليدية، أي أن يتعاقد مع شركة شحن بحري لإرسال بضائعه إلى أي وجهة يريدتها بكلفة موازية للنقل البرّي، وخلال وقت لا يتجاوز 5 أيام. وبالتالي لا ضرورة لاستئجار الباخرة المدحرجة و«التصدير الجماعي».

عند هذه النقطة، يختلف المصدرون اللبنانيون مع المعنيين في المؤسسات الرسمية. فيحسب رئيس جمعية المزارعين أنطوان الحويك، يطلب المزارعون أن تتحمّل الدولة مسؤوليتها في الاقتصاد الوطني وأن تتدخل لإيجاد البديل. ويلفت إلى أن «ما يقال عن الفترة الزمنية اللازمة لبلوغ المنتجات وجهتها النهائية غير صحيح؛ لأن الكوتينر (الحاوية) كان يُحمّل لدى المزارع ثم يذهب مباشرة إلى بلد المقصد عبر سوريا. لكن في حالة النقل البحري التقليدي، يحتاج الكوتينر إلى نحو 15 يوماً بين التحميل لدى المزارع ونقله إلى المرفأ وشحنه على الباخرة إلى المرفأ المقصود ثم تحميله مجدداً على الشاحنة لنقله إلى مركز التفريغ النهائي». لذلك، يعتقد أنه يجب على الدولة استئجار البواخر المدحرجة وإعطاء المصدر دعماً للنقل.

في المقابل، هناك ملاحظات على آلية النقل التي يطالب بها المصدرون اللبنانيون. فيحسب رئيس الغرفة الدولية للملاحة إيلي زخور، إن أفضل حلّ لنقل المزروعات هو أن تُنقل بواسطة «الحاويات المبرّدة التي تُشحن بحراً بالطريقة التقليدية، وهو أمر اعتاده بعض المزارعين الذين تصل بضائعهم إلى مدينة جدّة خلال 4 أيام». أما «الشحن الجماعي» بواسطة الباخرة المدحرجة، فيحتاج إلى «حمولة كاملة من 70 شاحنة» بالإضافة إلى ذلك، تشير وجهة النظر الرسمية إلى أن تصدير كميات كبيرة من البضائع نحو سوق واحدة، سيؤدي إلى انخفاض الأسعار ما ينعكس سلباً على المصدر اللبناني. ويتفق الراسميون على أن التصدير عبر الخطوط البحرية التقليدية يحتاج إلى تدابير لوجستية مختلفة من قبل المصدرين، كذلك فإن الأسعار تختلف باختلاف الوجهات. فعلى سبيل المثال، النقل من مرفأ بيروت إلى مرفأ جدّة أرخص من النقل البري بالشاحنة عبر سوريا، فيما النقل بحراً إلى مدينة الرياض يوازي الكلفة البريّة. كذلك، يوجب التصدير الجماعي على الاقتصاد الوطني الاستغناء عن عدد كبير من الأسطول البرّي اللبناني. ففي السابق، أي النقل برّاً، كان يخرج يومياً عدد محدود من الشاحنات اللبنانية، فيما كان بعض المصدرين يستأجرون أيضاً شاحنة عربية أتت وأفرغت حمولتها في لبنان... لكن التصدير الجماعي يوجب تجميع 70 شاحنة لتصديرها دفعة واحدة، وبالتالي هل يمكن الاستغناء عن كل الأسطول اللبناني؟

400 دولار

هي قيمة الدعم الذي يطالب به المصدرون اللبنانيون عن كل حاوية تشحن بحراً بواسطة «الباخرة المدحرجة»، ويعتقد بعضهم أن على الدولة تحمّل كلفة النقل بكاملها في الفترة الأولى ثم إقرار دعم محدّد في المرحلة الثانية

تحفيز النقل البحري

يقول المطلعون على مضمون نحو 11 اجتماعاً عقدت خلال الفترة الماضية لبحث مطالب المنتجين اللبنانيين المتعلقة بإيجاد خطوط تصدير بديلة، إن وزير الاقتصاد نقولا نحاس يسعى باتجاه تحفيز النقل البحري المدعوم، على أن يقتطع من ميزانية مؤسسة تشجيع الاستثمارات «إيدال» مبالغ لدعم كلفة النقل البحري، وذلك بعدما تعقد السلطات اللبنانية والمصرية اتفاقاً يسهل انسياب البضائع مثل الاتفاق المعقود بين تركيا ومصر