

المرفأ يشهد انخفاضاً في عدد البواخر 3,7% والمسافرين 34% مقابل ارتفاع الحاويات 3,6%

زخور: حلأنا مشكلة النقل البري بخط بحري بين بيروت وجدة للتصدير إلى الخليج

المستقبل - الجمعة 12 تشرين الأول 2012 - العدد 4487 -

ألفونس ديب

لم يعد خافياً على أحد أن النتائج الايجابية التي يحققها مرفأ بيروت في الأشهر الماضية جاءت نتيجة استخدامه كمعبر لمرور البضائع إلى الأسواق السورية. وقد بدا ذلك من خلال الأرقام المسجلة في أيلول الماضي أو في الأشهر التسعة الأولى من العام 2012، إن كان بالنسبة إلى الشحن العام أو السيارات أو الحاويات.

وإذا كان المرفأ يشذ عن القاعدة المعممة على معظم المرافق والقطاعات الاقتصادية في لبنان لجهة تراجع نتائجها بشكل كبير، إلا أن ذلك لا يجعله بعيداً عن المخاطر إذا استمر السجال السياسي وتوسعت دائرة الأحداث الامنية وشظاياها، كما قال رئيس غرفة الملاحة الدولية في بيروت إيلي زخور، الذي توقع أن تساهم العوامل الخارجية المتمثلة باستخدامه لتوريد البضائع الى سوريا، أو لاستيراد البضائع التي كانت تستورد من الدول الخليجية برأ بعد تعثر النقل البري عبر سوريا، في إبقاء نتائجه مرتفعة في الفترة المقبلة.

وكشف زخور عن اجتماعات متتالية للمعنيين بشأن النقل تم عقدها في الفترة الأخيرة، أثمرت الاتفاق على اعتماد خط بحري بين مرفأ بيروت ومرفأ جدة في السعودية لنقل الخضر والفواكه وكل البضائع الأخرى باتجاه الخليج، وقال: "بذلك لم يعد لدينا أي مشكلة في حال أقلت الحدود نهائياً أو أوقف عبور الشاحنات الأراضي السورية".

الأرقام

وبحسب الإحصاءات الصادرة عن مرفأ بيروت، فقد انخفض عدد البواخر التي رست داخل المرفأ حتى أيلول من العام الجاري بنسبة 3,7 في المئة الى 1586 باخرة مقابل 1648 باخرة في الفترة نفسها من العام 2011، فيما ارتفع عدد السيارات التي استوردت عبر المرفأ بنسبة 27 في المئة إلى 61 ألفاً و496 سيارة مقارنة مع 48 ألفاً و369 سيارة، وارتفع الشحن العام بنسبة 8,4 في المئة الى نحو 5447,6 ألف طن مقارنة مع 5025 ألف طن.

أما عدد المسافرين، فقد انخفض بنسبة 34 في المئة الى 5203 مسافرين مقابل 6957 مسافراً. وبالنسبة لتداول الحاويات، فقد ارتفع عددها بنسبة 3,6 في المئة إلى 795 ألفاً و823 حاوية، مقابل 768 ألفاً و382 حاوية حتى أيلول من العام 2011. وفي أيلول الماضي، انخفض عدد البواخر التي رست في المرفأ بنسبة 4,6 في المئة إلى 186 باخرة مقابل 195 باخرة. وارتفع الشحن العام بنسبة 11,5 في المئة الى نحو 650 ألف طن، مقابل 583 ألف طن في أيلول 2011.

وبالنسبة لعدد السيارات، فقد ارتفع عددها بنسبة 52 في المئة إلى 6 آلاف و501 سيارة مقابل 4 آلاف و280 سيارة، وارتفع عدد المسافرين بنسبة 37 في المئة إلى 1475 مسافراً مقابل 936 مسافراً في أيلول 2011.

اما الحاويات، فقد ارتفع عددها بنسبة 2,3 في المئة إلى 92 ألفاً و49 حاوية، مقابل 89 ألفاً و938 حاوية كان المرفأ قد حققها في أيلول 2011. ويشار هنا إلى أن ارتفاع عدد الحاويات المعدة للاستهلاك المحلي يعود إلى استخدام لبنان كمركز

لإعادة التصدير إلى السوق السورية، وليس ناتجاً عن ارتفاع الطلب في السوق اللبنانية.

زخور

وفي هذا السياق، أكد زخور أهمية النتائج الايجابية التي يحققها مرفأ بيروت في ظل الأوضاع الاقتصادية الصعبة التي تمر فيها البلاد، وعزا ذلك إلى العمليات الذي يقوم بها المرفأ لجهة توريد كميات كبيرة من البضائع إلى سوريا لتلبية حاجات أسواقها، وكذلك استخدامه لاستيراد الكثير من البضائع التي كانت تستورد من الدول الخليجية براً بعد تعثر النقل البري عبر سوريا.

وتوقع زخور أن يسجل المرفأ رقماً قياسياً جديداً في عدد الحاويات التي يتعامل معها في نهاية العام 2012 إذا بقيت الأمور تسير على هذا الشكل، وأن يرتفع عددها من مليون و34 ألف حاوية المسجلة في نهاية 2011 الى مليون و150 ألف حاوية في نهاية 2012.

وقال: "إذا كان المرفأ يشذ عن القاعدة المعممة على معظم المرافق والقطاعات الاقتصادية في لبنان لجهة تراجع نتائجها بشكل كبير، إلا أن ذلك لا يجعله بعيداً عن المخاطر إذا استمر السجال السياسي وتوسعت دائرة الأحداث الأمنية وشظاياها".
وإذ حذر من أن استمرار الأوضاع على ما هي عليه سيؤدي إلى انهيار الاقتصاد وتضرر السواد الأعظم من اللبنانيين، ناشد زخور المسؤولين بضرورة وقف كل السجلات السياسية وتحبيد الاقتصاد والوقوف إلى جانب الدولة لقمع الأحداث الأمنية المتقلبة وإعطاء صورة إيجابية عن لبنان. وكشف زخور عن اجتماعات متتالية للمعنيين بشأن التصدير تم عقدها في الفترة الأخيرة وأثمرت الاتفاق على اعتماد خط بحري بين مرفأ بيروت ومرفأ جدة في السعودية لنقل الخضر والفواكه وكل البضائع الأخرى باتجاه دول الخليج، وقال: "بذلك لم يعد لدينا أي مشكلة في حال أقلت الحدود نهائياً أو أوقف عبور الشاحنات الأرضية السورية".

وأوضح "أنه بإمكان نقل جميع أنواع المستوعبات، مبردة أو عادية، على مدار السنة، لا سيما أن هناك باخرة كل 36 ساعة تبحر إلى جدة، في حين أن الوقت المطلوب لانتقال الباخرة بين المرفأين هو بحدود ثلاثة أيام". وقال: "إذا كانت البضائع مرسله إلى السعودية يتم انجاز المعاملات واستلامها فوراً من مرفأ جدة، أما إذا كانت مخصصة لدول أخرى في الخليج، فيتم تفريغها في مرفأ جدة ومن ثم يعاد شحنها بحراً من جديد الى دول المقصد، أي عبر الترانزيت البحري".
وقال زخور "لبنان بلد مستورد بامتياز، حيث يستورد بحدود 20 مليار دولار، فيما يصدر نحو 4 مليارات دولار، وهذا يجعل 80 في المئة من المستوعبات التي تحمل فيها البضائع المستوردة، تعود فارغة، لذلك تتنافس شركات الملاحة في ما بينها لتأجير هذه المستوعبات لتصدير البضائع فيها، لتحميل اجرة نقلها للمصدر، بدلاً من ان تتحمل هذه الكلفة، لذلك فان الاسعار تكون عادة منخفضة على المصدرين".

واشار الى كلفة شحن المستوعب العادي 20 قدماً، من مرفأ بيروت الى مرفأ جدة يبلغ 860 دولاراً، والـ40 قدماً 1556 دولاراً. اما المستوعبات المبردة والمخصصة لنقل الخضر والفاكهة فتبلغ كلفتها 2400 دولار.
وأوضح زخور أن "الشحن عبر الطرق البرية يبقى أفضل لكن في الاحوال الطبيعية، أما الآن فالامور سيئة وبالتالي فان كلفة النقل براً تصل الى هذا الحد".

وبالنسبة لسير العمل في مشروع توسعة محطة الحاويات، قال زخور: "لقد قطع المشروع مراحل كبيرة، ومن المنتظر ان يتسلم المرفأ خمس رافعات جسرية عملاقة و15 رافعة مساعدة في آذار المقبل لاستخدامها على الرصيف الجديد".
واشار الى انه "رغم تشغيل جزء من الرصيف الجديد بطول 200 متر، الا ان المرفأ لا يزال يعاني من الازدحام لكن بوتيرة

أقل"، لافتا الى انه "بات بإمكان الرصيف استقبال باخرتين عملاقتين في آن لأول مرة".
وكان زخور كشف لـ"المستقبل" ان ادارة المرفأ بصدد اعداد آلية مختصرة ومبسطة لاستيفاء الرسوم على البضائع المستوردة ،
بهدف منع الاستتسابية والتلاعب في تطبيقها وتسهيل امور التجار .
كما تعد ادارة المرفأ دراسة حول استخدام الحوض الاول وجزء من الحوض الثاني لانشاء مرفأ سياحي لاستقبال السياح، على
ان تنتهي الدراسة التي تعدها "دار الهندسة" نهاية العام.
وكذلك تدرس الادارة إنشاء مبنى من اربعة طوابق مخصص لركن السيارات المستوردة او المعدة لاعادة التصدير، وذلك من
أجل حصر المساحات التي تأخذها السيارات عادة في باحات المرفأ".