

أزمة النقل البري تستعجل تحديث مرفأ طرابلس وتطويره
إرتفاع الإستيراد والتصدير عبر مرفأ بيروت بواسطة الحاويات المبردة والعادية

جوزف فرح

في الوقت الذي اعلن فيه مدير عام غرفة التجارة والصناعة والزراعة في زحلة والبقاع يوسف جحا عن استمرار ازمة عبور الشاحنات عبر الحدود البرية وان غرفة زحلة تراجعت منها شهادات المنشأ للتصدير الى الحدود المعدومة تتكثف الاجتماعات والاتصالات لتأمين النقل البري الى الدول العربية عبر ميناء العقبة الاردني، وميناء ضيا السعودي، وموانئ مصرية، خصوصا للمواد والسلع الغذائية عبر تأمين شاحنات مبردة تحمل على متن السفن المدحرجة .
وفي هذا السياق اكد امين عام اتحاد الغرف اللبنانية توفيق دبوسي ان الاجتماع الموسع الذي عقد في مبنى غرفة طرابلس والشمال ركز على ايجاد خطوط بحرية ثابتة من مرفأ طرابلس الى مرفأ ضيا السعودي وميناء العقبة في الاردن ومرفأ الاسكندرية في مصر لانسياب الصادرات اللبنانية الى الدول العربية. وتعزيزها وبشكل خاص السلع الزراعية لتعذر تصديرها عبر بوابات العبور البرية، وعدم الوصول الى النتائج المرجوة من استعمال مستوعبات مبردة عبر مرفأ بيروت.

واعتبر دبوسي ان تأمين الخطوط البحرية بصورة ثابتة لم يتم حتى الان ولكننا نسير على هذه الطريق بتشجيعنا الوكالات البحرية والشركات المصرية والتركية على استعمال السفن المدحرجة التي تقوم ادارة مرفأ طرابلس على تنظيمها مع عدد من اصحاب الوكالات البحرية وتقديم عروضات النقل البحري باقل كلفة ممكنة واسعار تشجيعية من اجل تأمين التنافس في اطار خطة عمل استراتيجية تعمل على تسويق مرفأ طرابلس والاستفادة من امكاناته خصوصا انه يشهد هذا المرفق ورشة توسيع وتحديث بعد ان جرى تعميقه وتوسيع طاقته الاستيعابية .

واعلن دبوسي انه تم الاتفاق مع ادارة مرفأ طرابلس على ان يكون رسم المرفأ 20 دولارا بينما هو 300 دولار في مرفأ بيروت وذلك من اجل انجاح الخطوة التي نقوم بها.

واكد دبوسي ان الاجتماعات متواصلة من اجل الوصول الى النتائج التي نتوخاها، خصوصا بعد الاجتماع الموسع الذي عقد في مبنى غرفة طرابلس وحضره ممثلون عن الغرف اللبنانية وجمعية الصناعيين ومؤسسة تشجيع الاستثمارات ونقابات اصحاب الشاحنات المبردة والنقل والترانزيت ومصلحة استثمار مرفأ طرابلس، معلنا ان النقل البري يواجه مشاكل وهذا الملف هو ملف سياسي بامتياز.

مصادر اقتصادية

من جهة اخرى تطالب مصادر اقتصادية مرفئية ضرورة الاسراع في انجاز تحديث وتطوير مرفأ طرابلس وبدء العمل في البنية التحتية التي رست مناقستها على شركة اده ومعوض والتي بحاجة الى الاموال التي تعتبرها وزارة المال موجودة وما على وزارة الاشغال العامة والنقل الا المباشرة باعطاء الضوء الاخضر خصوصا ان وزير الاشغال في حكومة تصريف الاعمال غازي العريضي اعطى اهمية قصوى لتطوير المرفأ .

واعتبرت هذه المصادر ان التأخير في بدء العمل في البنية التحتية انعكس تأخرا ايضا في مناقصة تأهيل وتشغيل المرفأ التي رست على شركة غالفيتر الاماراتية على الرغم من الآمال الرسمية والشعبية المعقودة على تحريك هذا المرفق الحيوي في الشمال بما يؤمن فرص عمل جديدة لابناء الشمال عموما والطرابلسيين خصوصا ويسهم في تحريك الدورة الاقتصادية وهذا ما يسعى اليه رئيس حكومة تصريف الاعمال نجيب ميقاتي ووزير المالية محمد الصفدي اللذين رغم انشغالهما في الامور السياسية يعولان كثيرا على انجاز هذا الملف الحيوي .

وذكرت هذه المصادر ان الاحداث السورية والتعثر في النقل البري سلط الضوء على الدور الذي يمكن ان يلعبه مرفأ طرابلس على صعيد النقل البحري في ضوء التسهيلات التي قدمتها مصلحة استثمار المرفأ واستعداد المعنيين لدعم هذا التوجه بالنسبة لعملية النقل البحري .

واعتبرت ان نجاح ما يقوم به مختلف الافرقاء الاقتصاديين انطلاقا من غرفة طرابلس والشمال يجب ان يواكبه تطورات ميدانية على صعيد المرفأ من حيث التطوير والتحديث لكي يتمكن من استقبال مختلف البواخر من حيث الحجم والاهمية .

الجدير ذكره ان باخرة محملة بـ60 شاحنة توجهت الى ميناء العقبة الاردني. وباخرة اخرى محملة بـ35 شاحنة الى مصر، وباخرة اخرى الى ميناء العقبة محملة بـ30 شاحنة، وباخرة اخرى محملة بـ60 شاحنة الى ميناء دوبا السعودي وهي شاحنات محملة بمنتجات زراعية وبأسعار اغلى من الاسعار التي يتم تداولها في النقل البري

زخور

منذ اندلاع الاحداث الامنية في سوريا اتخذ الوزيران وزير الزراعة حسين الحج حسن ووزير النقل غازي العريضي اجراءات احتياطية تحسبا لاغلاق الحدود البرية عبر الاراضي السورية بصورة نهائية .

وبالرغم من ان النقل البري كان ساريا بصورة طبيعية من لبنان الى سوريا والعراق والاردن والخليج العربي ارتأى عدد اكبر من المصدرين والمستوردين من الدول العربية الى نقل قسم من بضائعهم التي تنقل برا وبحرا استيرادا وتصديرا من مرفأ بيروت .
وقد تبين للحج حسن والعريضي ان مرفأ بيروت قادر على لعب دور محوري على هذا الصعيد للأسباب التالية .

وجود محطة حاويات حديثة استقطبت اهم شركات الملاحة للتعامل معها وهذه الشركات لها شبكة خطوط الى معظم المرفأء العالمية وخصوصا المرفأء العربية والتركية.

من المعلوم جدا ان تفاقم الاحداث الامنية في سوريا ادت الى اغلاق الحدود البرية بين سوريا وتركيا بصورة نهائية بما دفع المستوردين المصدرين اللبنانيين الى ايجاد وسيلة ثانية وهي شحن بضائعهم بالحاويات المبردة او العادية .
كما ان تفاقم هذه الاحداث ادت الى رفع اجور النقل البري ورسوم التأمين لما ادى الى تحول قسم كبير من البضائع التي كانت تستورد او تصدر برا الى اعتماد مرفأ بيروت لتنفيذ هذه العمليات كما تبين ان لبنان بلد مستورد بامتياز، يستورد بضائع بأكثر من 21 مليار دولار سنويا في حين ان صادراته لا تتجاوز 5,4 مليارات دولار علما ان معظم المستوردات الى لبنان تمر عبر مرفأ بيروت وضمن الحاويات.

وقال زخور: ان القسم الاكبر من هذه البضائع المستوردة للاستهلاك المحلي تبلغ حوالى 300 الف حاوية نمطية في حين ان الحاويات المصدرة ببضائع لبنانية لا يتجاوز عددها الـ 40 الف مستوعب، هذا الفائض الذي يتجاوز الـ 240 الف حاوية فارغة سنويا يعاد شحنه على حساب خطوط النقل البحرية، في حين لو تم تحميله ببضائع لبنانية يتحمل كلفة تحميله المصدر اللبناني وتفريغه المستورد في مرفأ البلد المصدر اليه ان كان في الدول العربية أو الاجنبية، لذلك تعتمد خطوط النقل الى عرض اجور نقل تصدير مخفضة ليكون لها اكبر حصة التصدير من لبنان.

وقال زخور: لقد كان لبنان يصدر بضائع لبنانية ضمن حاويات بين 2500 و3000 الاف مستوعب

شهرياً، ولكن بعد الاحداث السورية ارتفع العدد بين 4700 و5 الاف مستوعبا شهرياً مما يعني ان قسماً كبيراً من البضائع المصدرة التي كانت تنقل برا، اصبحت اليوم تنقل بحراً. كما ان لبنان كان يستورد حوالي 22 الف حاوية نمطية شهرياً، ارتفع العدد الى حوالي 26 الف حاوية نمطية شهرياً. مما يعني ان قسماً كبيراً من البضائع المستوردة التي كانت تنقل برا اصبحت تصل بحراً.

وانهى زخور تصريحه بالقول: ان التعرض لصهاريج المحملة بالمازوت في لبنان الى سوريا دفع الحكومة السورية الى اغلاق الحدود البرية بصورة نهائية ولا سيما الشاحنات العادية و المبردة، وهذا ما ادى الى استخدام مرفأ طرابلس لشحن هذه الشاحنات على بواخر «الرورو» الى الموانئ العربية باسعار مرتفعة، لا يمكن للمزارع اللبناني ان يتحملها لا سيما من خلال عدم امكانية عودتها فارغة بحراً.

إن النقل البحري من خلال الحاويات المبردة والعادية مستمر عبر مرفأ بيروت وبوتيرة تصاعدية والمطلوب ايجاد حل سياسي لفتح الحدود لعبور الشاحنات برا او تقوم الحكومة اللبنانية بدعم المزارعين الذين يصرون ببواخر الرو/رو بحراً.