

زخور: رغم الاضطرابات الداخلية في سوريا مرفأ بيروت مستمر بتحقيق الارقم القياسية  
بحركته الاجمالية ووارداته المرفئية  
الخميس ٣٠ كانون الثاني ٢٠١٤، امين نصر



في الوقت الذي ترتفع خلاله صرخة كافة القطاعات الاقتصادية عن تراجع نشاطها وايراداتها بسبب الازمات السياسية والاضطرابات الامنية الداخلية من جهة والحرب المشتعلة في سوريا من جهة اخرى، لا يزال مرفأ بيروت يسجل ارقاما قياسية بحركته الاجمالية ووارداته المرفئية للعام الثالث على التوالي. وهذه الارقام تؤكد ان هذا المرفأ الذي يعتبر المرفق البحري الالم في لبنان، تمكن من التكيف مع هذه الازمات واستيعاب تداعياتها حتى تاريخه. ومتابعة لهذا الموضوع كان للنشرة الاقتصادية حوار مع رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور.

كيف انعكست الاحداث الامنية الجارية في سوريا على حركة مرفأ بيروت وهل تمكن من استيعاب تداعياتها ؟ لا نكشف سرا اذا قلنا انه في الوقت الذي ترتفع خلاله أصوات كافة القطاعات الاقتصادية عن تراجع نشاطها وايراداتها بسبب الازمات والاضطرابات الداخلية والحرب المشتعلة في سوريا منذ حوالي ثلاث اعوام، نرى مرفأ العاصمة بيروت الذي يعتبر المرفق البحري والخدماتي الالم، الذي يمر عبره اكثر من ٨٠% من تجارة لبنان مع الخارج ما يزال يغرد خارج السرب ويسبح عكس التيار. فهذا المرفق مستمر بتسجيل الارقام القياسية بحركته الاجمالية ووارداته المرفئية للعام الثالث على التوالي والتي تعتبر الالم حتى تاريخه. وهذه الارقام تؤكد ان مرفأ بيروت تمكن من استيعاب والتكيف مع الازمات السياسية والاضطرابات الداخلية والحرب السورية وتدابيرها في ظل استمرار الحد الأدنى من الاستقرار الامني في البلد.

كيف تقومون نتائج مرفأ بيروت خلال العام ٢٠١٣ ، مقارنة مع تلك المسجلة في العام ٢٠١٢ ؟  
منذ تاريخ اندلاع الحرب في سوريا اي منذ حوالي السنوات الثلاث، يستمر مرفأ بيروت بتحقيق الارقم القياسية بحركته الاجمالية و وارداته المرفئية.

فقد سجل مرفأ بيروت استيراد وتصدير ما مجموعه ٨ ملايين و ٢٦٨ الف طن في العام ٢٠١٣ مقابل ٧ ملايين و ٢٢٥ الف طن للعام ٢٠١٢، اي بنمو وقدره مليون و 43 الف طن ونسبة ١٥.٠٪  
وتوزع هذا المجموع على الشكل التالي:

البضائع المستوردة برسم الاستهلاك المحلي بلغت ٧ ملايين و ٢٣١ الف طن مقابل ٦ ملايين و ٣٧٥ الف طن في العام ٢٠١٢، اي بزيادة قدرها ٨٥٦ الف طن ونسبتها ١٤.٠٪  
في حين بلغت البضائع اللبنانية المصدرة بحرا مليوناً و ٣٧ الف طن مقابل ٨٥٠ الف طن، اي بنمو كبير قدره ١٨٧ الف طن ونسبته ٢٢.٠٪

كما ارتفع عدد السيارات الى ٩٣ الف سيارة مقابل ٨٦ الف سيارة بزيادة قدرها ٧ آلاف سيارة ونسبتها ٨.٠٪  
وبلغ عدد الحاويات مليوناً و ١١٧ الف حاوية نمطية مقابل مليون و ٤٢ الف حاوية، اي بارتفاع قدره ٧٥ الف حاوية نمطية ونسبته ٧.٠٪

ولا بد من الاشارة الى الارتفاع الجيد لحركة الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي التي بلغ عددها ٣٦٤ الف حاوية نمطية في العام ٢٠١٣ مقابل 308 آلاف حاوية في العام ٢٠١٢، اي بزيادة قدرها ٥٦ الف حاوية نمطية ونسبتها 18 %.

كما سجلت حركة الحاويات المصدرة ملأى بضائع لبنانية زيادة كبيرة فبلغ عددها ٧٤ الف حاوية نمطية مقابل ٥٤ الف حاوية، اي بارتفاع قدره ٢٠ الف حاوية نمطية ونسبته ٣٦.٠٪  
بينما تراجعت حركة الترانزيت البحري (المسافنة) فبلغت ٣٥٩ الف حاوية نمطية في العام ٢٠١٣ مقابل ٤٠٧ آلاف حاوية نمطية بانخفاض قدره ٤٨ الف حاوية نمطية ونسبته ١٢.٠٪

ونلفت النظر الى ان تراجع حركة المسافنة جاء تجاوبا مع طلب ادارة المرفأ من الشركتين اللتين تعتمدان المرفأ مركزا لعمليات المسافنة وذلك من اجل تخفيف الضغط عن محطة الحاويات والحد من شدة الازدحام مع استمرار ارتفاع حركة الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي.

ونشير اخيرا الى ان ارتفاع حركة البضائع والسيارات والحوايات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي انعكس ايجابا على مجموع الواردات المرفئية التي ارتفعت الى ٢١٩ مليون دولار في العام ٢٠١٣ مقابل ١٧٥ مليون دولار من العام 2012، اي بزيادة كبيرة قدرها ٤٤ مليون دولار ونسبتها ٢٥.٠٪

كيف تفسرون هذه النتائج الجيدة في مرفأ بيروت في حين ترتفع أصوات كافة القطاعات الاقتصادية بتراجع نشاطها و ايراداتها؟

ان عوامل عدة ساهمت في تحقيق الأرقام الجيدة بحركة مرفأ بيروت ومجموع وارداته المرفئية، نذكر منها:  
العقوبات الاقتصادية الغربية المفروضة على سوريا، حوالت لبنان الى محطة إعادة تصدير (محطة توريد) الى سوريا.  
فهذا الواقع الجديد دفع التجار اللبنانيين الى مضاعفة مستورداتهم لتغطية الاسواق اللبنانية والأسواق السورية أيضا.

إن استمرار الحرب في سوريا، أثرت سلبا على عمليات الاستيراد والتصدير برا عبر الأراضي السورية بين لبنان والدول العربية، كما أن المخاطر المحدقة بالشاحنات العابرة للأراضي السورية والزيادة المتواصلة لأجور النقل ورسوم التأمين على البضائع المنقولة، حوّلت قسم كبير من حركة الاستيراد والتصدير من البر الى البحر عبر مرفأ بيروت. كذلك أدى إغلاق المعابر البرية بين سوريا وتركيا بصورة نهائية وتوقف حركة العبور برا بين البلدين، الى تحويل الاستيراد والتصدير بين لبنان وتركيا من البر الى البحر عبر مرفأ بيروت ومرفأ طرابلس. استمرار تدفق النازحين السوريين الى لبنان والذي فاق عددهم المليون نازحا، ساهم في الارتفاع الكبير بحركة البضائع والحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي.

هل تعتقدون أن استخدام التوسعة الجديدة لمحطة الحاويات في مرفأ بيروت أدى الى إيجاد حل نهائي لأزمة الازدحام في المرفأ؟

إن توسعة محطة الحاويات في مرفأ بيروت والتي تبنتها الغرفة الدولية للملاحة في بيروت وعملت جاهدة على إنجازها، ساهمت في حل أزمة الازدحام الذي كان يشهده مرفأ بيروت من حين الى آخر. فاستخدام هذه التوسعة أتاح للرصيف المركزي رقم ١٦ في المحطة استقبال والتعامل مع أكثر من ٤ سفن في وقت واحد، وبالتالي أصبحت السفن تدخل الى محطة الحاويات في أقل من ٢٤ ساعة على وصولها، في حين كانت تنتظر خارج المرفأ أكثر من ٧٢ ساعة لحلول دورها للرسو والعمل في المحطة.

ما هو الدور الذي يمكن أن يلعبه مرفأ طرابلس بعد تأهيله وتجهيزه؟ وهل دوره سيكون تكامليا مع مرفأ بيروت أو تنافسيا؟

شهد مرفأ طرابلس عملية توسيع وتعميق وتطوير واسعة خلال السنوات القليلة الماضية. ومن المنتظر أن تباشر شركة GulfTainer التي فازت بمنافسة تشغيل الرصيف المستحدث في المرفأ بالرافعات والآليات. ومن المنتظر أن تصل هذه المعدات الى المرفأ قبل نهاية العام الحالي.

إن موقع مرفأ طرابلس الاستراتيجي يؤهله أن يلعب دورا رئيسيا على صعيد البضائع التي تستورد برسم الترانزيت البري الى العمق العربي. ولكن الأحداث الأمنية التي تشهدها مدينة طرابلس وضواحيها ما تزال تؤثر سلبا على حركة مرفأ طرابلس. كما ان الحرب المشتعلة في سوريا كانت لها تداعياتها السلبية على هذا المرفأ. فمرفأ طرابلس كان قبل اندلاع هذه الأحداث والحرب يستقبل أكثر من ٥٠ ألف طن شهريا برسم الترانزيت البري الى الدول العربية، فانخفضت حاليا الى أقل من ٥ آلاف طن شهريا. لذلك نؤكد أن مرفأ طرابلس مؤهل للعب دور محوري على صعيد الترانزيت البري، شرط أن تكون الأوضاع الأمنية الداخلية مستقرة وعلاقات لبنان مع دول الجوار ولا سيما مع سوريا جيدة.

أما عن إمكانية نشوء منافسة بين مرفأي بيروت وطرابلس، فنحن نعتقد وكما ذكرت آنفا، أن دور مرفأ طرابلس هو تكاملي مع مرفأ بيروت، فمرفأ بيروت يلعب حاليا دورا رئيسيا على صعيد الترانزيت البحري (المسافنة) في حين أن مرفأ طرابلس قادر أن يفعل دوره على صعيد الترانزيت البري بعد إنجاز عملية تجهيزه.

ما هو الوضع الحالي للاسطول التجاري اللبناني؟

إن الاسطول التجاري اللبناني في أسوأ أحواله وأوضاعه، فهذا الاسطول كان يضم قبل اندلاع الحرب اللبنانية في العام ١٩٧٥، أكثر من ٢٥٠ باخرة التي كانت حصتها كبيرة على صعيد استيراد وتصدير البضائع عبر المرفأ اللبناني. أما اليوم فلم يعد يتجاوز عدده الـ ٥٠ باخرة أكل على معظمها الدهر وشرب، وتحولت بأغلبيتها لنقل المواشي. إن هذا الوضع المزري مسؤولة عنه الحكومات المتعاقبة التي رفضت تصنيف هذا الاسطول كصناعة وطنية، ليتمكن أصحابه من الحصول على قروض مصرفية بفوائد ميسرة لكي يتمكنوا من تأهيل وتحديث بواخرهم أو شراء بواخر جديدة.

اخيراً ما هي توقعاتك للعام ٢٠١٤ بالنسبة لحركة مرفأ بيروت؟

أود أن أشير الى أن حركة المسافنة بدأت تستعيد عافيتها بعد مباشرة ادارة مرفأ بيروت استخدام التوسعة الجديدة لمحطة الحاويات، فالاحصاءات تؤكد أن هذه الحركة ارتفعت الى حوالي ٣٠ ألف حاوية نمطية في كل من شهري تشرين الثاني وكانون الاول من العام الماضي، في حين كانت بحدود الـ ٢٤ ألف حاوية نمطية في تشرين الاول من العام ٢٠١٣. أما عن توقعاتي للعام ٢٠١٤، فيمكنني القول أن مرفأ بيروت سيستمر في تحقيق الأرقام القياسية بحركته ووارداته المرفئية، ولكن أحتذر من أن استمرار تدهور الأوضاع الأمنية والتفجيرات الارهابية لأنه سيؤثر سلباً على المرفأ، مثله مثل باقي القطاعات الاقتصادية.

فهذه الأوضاع غير المستقرة ستدفع التجار الى شد الأحزمة وتقليص من مستورداتهم بانتظار تبلور الأوضاع. لذلك، نجدد دعوتنا الى كافة السياسيين والمسؤولين وأصحاب الحل والربط الى الاتفاق والاسراع في تشكيل حكومة قادرة على اعادة توحيد اللحمة بين اللبنانيين وترسيخ دعائم الأمن والاستقرار في البلد قبل فوات الأوان.