

خطوط التصدير برأً مقفلة.. وبحراً تنتظر الدعم
زخور لـ«اللواء»: للخطّ البحري مشكلتان، تكلفة العبارة وعودة الشاحنات
الاثنين، ٨ حزيران ٢٠١٥ الموافق ٢١ شعبان ١٤٣٦هـ

بقلم عصام شلهوب



مرفأ بيروت

مع اعلان رئيس الهيئة العليا للاغاثة اللواء محمد خير ان «الدفعة الاخيرة من شاحنات النقل اللبنانية التي كانت عالقة في الاردن، وعددها ٢٤ شاحنة، قد غادرت ميناء العقبة الاردني على متن سفينة شحن متوجهة الى لبنان على ان تصل مرفأ بيروت اليوم الاثنين».

وبذلك ينجز ملف ازمة «الشاحنات العالقة» التي بدأت مع إقفال معبر «نصيب» أو «جابر» الحدودي بين سوريا والأردن، خلال شهر ايار الماضي، وبالتالي تكون جميع المعابر البرية الرئيسية قد أقفلت امام الصادرات اللبنانية لتبدأ منذ ذلك الوقت ازمة جديدة تمثلت باعتماد النقل البحري لتصريف الانتاج الصناعي والزراعي، ولتبدأ ايضا مشكلة عمل الشاحنات المخصصة للنقل الخارجي والتي توقفت عن العمل. وبإغلاق المعابر، تكون الصادرات الزراعية اللبنانية والصناعية قد تلقت ضربة قاضية، لماذا؟ الواقع

تعبّر، يوماً، عشرات الشاحنات المحملة بمنتجات لبنانية، الحدود اللبنانية باتجاه سوريا، ومن هناك الى معبر «نصيب» ومنه الى الأردن، ثم تتوزع الى مقاصدها في دول الخليج. هذا المشهد بدأ متقطعاً منذ بدء الأحداث في سوريا. فمنذ ذلك الوقت تواجه الشاحنات عراقيل وصعوبات خلال مرورها في الأراضي السورية... ورفع تكلفة النقل للشاحنة الواحدة الى خمسة آلاف دولار (٥٠٠٠ دولار)، وبلا أي ضمانات على البضاعة المصدرة.

لا يختلف اثنان على الدور الذي تلعبه نقاط العبور الحدودية البرية المشتركة بين لبنان وسوريا وبالتالي مع الدول

العربية. وتشير الأرقام الى أن عدد الشاحنات التي كانت تعبر أيام السلم ذهاباً وإياباً يتراوح بين ٤٠٠ و ٥٠٠ شاحنة يومياً، محملة بالمواد الصناعية والزراعية. أما اليوم وفي ظل الأزمة السورية، فقد تدنى عدد الشاحنات التي تعبر «نصيب» وهو نقطة العبور الوحيدة الباقية الى ١٥ ألف شاحنة سنوياً. تتجه الى أسواق الدول العربية والخليجية. ويمر خلال معبر «نصيب» بحسب الإحصاءات أكثر من ٨٠٠ ألف طن من الصادرات اللبنانية، حصة المملكة العربية السعودية منها ٤٠%، ويتوزع الباقي على أسواق الامارات العربية المتحدة، ويحتل العراق المركز الثالث ومن ثم الأردن ودولة جنوب إفريقيا.

كل هذه الحركة تعرضت للتوقف النهائي... ما لم يتخذ الاجراء المناسب لحل مشكلة التصدير. الحل

الوضع الجديد اليوم يدفع الجميع الى البحث عن خطوط نقل بديلة. والسؤال يطرق باب غالبية المنتجين في لبنان ويتعلق بكيفية التصدير الى دول الخليج في ظل الأزمات المتلاحقة من جراء إغلاق المعبر البري أمامهم. الباخرة التي تنقل البضائع افرادياً قد تكون حلاً لبعضهم، فيما العبارة (RORO) ستكون حلاً للصادرات الزراعية. الى أي مدى يكون خيار النقل البحري مجدداً؟

زخور

رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت إيلي زخور أوضح لـ «اللواء» ان أفضل حل لنقل المنتجات الزراعية والصناعية هو النقل البحري. وقال: «بعد اقفال المعابر مع سوريا اتجه التصدير نحو البحر، وكنا نشحن نحو ٢٥٠٠ حاوية شهرياً، بعد ذلك اشتد الخناق على الصادرات برأ، فارتفع حجم النقل البحري الى ٦٠٠٠ حاوية وجهتها الى الدول العربية، لذلك فإن الحل الأنسب لنقل المزروعات هو أن تنقل بواسطة الحاويات المبردة وبالطريقة التقليدية وتصل الى مقصدها في السعودية خلال ثلاثة أيام. وهو أمر اعتاده عدد من المزارعين الذين اعتمدوا هذه الوسيلة، أما الشحن بواسطة العبارة RORO فيحتاج الى حمولة كاملة من ٧٠ شاحنة مبردة على متنها. وستكون تكلفتها مضاعفة، ستصل ربما الى ٧,٠٠٠ آلاف دولار للحاوية الواحدة، نظراً الى التحميل والتفريغ لأكثر من مرة، خلافاً لآلية النقل السابقة. لذلك طالب البعض بدعم النقل بقيمة ٢٠٠٠ دولار، وهو أمر ربما تجد الدولة له حلاً.

مشاكل الخطوط البحرية

وللخطّ البحري مشكلتان؛ المشكلة الأولى متعلقة بمسار العبارة الذي لا يحقق إيرادات كبيرة تغري لتحويله إلى خطّ ثابت بوتيرة اسبوعية، فيما تنطوي المشكلة الثانية على كيفية عودة الشاحنات من دون تحميل المصدرين أو أصحاب الشاحنات أي أعباء جديدة، إذ إن الشاحنات المبردة المنقولة بواسطة العبارة سواء ذهبت إلى ميناء ضبا في السعودية أو ميناء بورسعيد في مصر، عليها إفراغ حمولتها والعودة إلى لبنان برأ أو بواسطة العبارة أيضاً، لكن العودة برأ من دون حمولة غير مجدية اقتصادياً لمالكي الشاحنة، فيما العودة بواسطة العبارة ستكون أمراً مكلفاً على الشاحنة، وسيكون مكلفاً على العبارة إذا لم تنقل حمولة في خطّ العودة! إن هذا الخطّ البحري يحتاج إلى تنظيم فقط، لأن مسار العبارة يجب أن يكون بيروت - ضبا (السعودية) - بنغازي (ليبيا) - بورسعيد (مصر) - بيروت. وبالتالي يجب رسم طرق عودة الشاحنات من الخليج إلى مصر سواء في بورسعيد أو أي ميناء آخر هناك لتأمين عودتهم عبر العبارة «لكن الوكلاء البحرينيين متخوفون من أن يكون الخطّ البحري هو خط مؤقت وليس خطّاً ثابتاً».

الحويك

ليس سهلاً معالجة هذه التعقيدات بصورة ترضي الجميع، أي ترضي تشغيل النقل البرّي بكلفة منخفضة على المصدر وبالعاقد المناسب لأصحاب العبارة. ولذا، يعتقد رئيس جمعية المزارعين اللبنانيين انطوان الحويك، إن تصدير المنتجات الزراعية «يتطلب من الدولة شراء عبارتين أو ثلاث عبارات وتشغيلها ودعم التصدير عبرها... بهذه الطريقة وحدها يمكن التغلب على التعقيدات».

الموقف الرسمي

وينتظر الجميع موقف مجلس الوزراء من القضية، لذلك اقترح وزير الزراعة أكرم شهاب والصناعة حسين الحاج حسن، بالاتفاق مع المنتجين المحليين في قطاعي الزراعة والصناعة ووسطاء النقل، على مجلس الوزراء دعم عمليات النقل البحري الى دول الخليج والعراق والأردن. لكن هذا الامر لم يتحقق حتى الان، فهل ستعود القضية الى ما كانت عليه، ام انها ستخضع للضغط في الشارع؟ وزير الزراعة أكرم شهاب أكد انه «لا يوجد آلية في مجلس الوزراء او الهيئة العليا للاغاثة للتعويض على المزارعين». مضيفاً و«نحن لدينا طرق اخرى في حال لم يتجاوب مجلس الوزراء مع مطلبنا». ووضح ان اقصر الطرق لحل مشكلة التصريف «هي عبر المصارف او الهيئة العليا للاغاثة، ويمكن ان يقوم الهلال الاحمر القطري والسعودي والكويتي بشراء الانتاج ويوزع على النازحين السوريين لدعم النازحين والمزارعين، وفي حال لم يتم اعطاء الجدية لموضوع تصريف الإنتاج، هدد شهاب بالنزول الى الطرقات وقطعها حتى يفتح مجلس الوزراء ابوابه لمناقشة المواضيع الملحة خاصة هذه المشكلة».

اضراب الشاحنات

من جهتها، طالبت نقابة مالكي الشاحنات المبردة في لبنان خلال اعتصام نفذه اصحاب الشاحنات المبردة الاسبوع الماضي في ساحة شتورا قطعوا خلاله الطريق الدولية لبعض الوقت، الدولة بـ«ضرورة تعويض اصحاب الشاحنات والسائقين اسوة بالقطاعات الاخرى وتأمين خط بحري وابداع عبارات ملك الدولة، وإعفانهم من رسوم الميكانيك لمدة ثلاث سنوات، والسماح للشاحنات المبردة والتريلات بالعمل في الداخل اللبناني، وتعويض مزارعي الخضار». وطالبوا الدولة بـ«العمل مع هيئة الامم المتحدة لفتح طريق من الوزاني البقاع الغربي الى الاردن (الرويشد) للتخلص من الحصار المفروض على لبنان». فهل ينفذ الوزير شهاب تهديده، وتتحقق مطالب اصحاب الشاحنات؟ الأيام المقبلة كفيلة بإظهار ذلك.



إيلي زخور