

الانوار ٢٠١٥/٤/٨

زخور: البديل عن معبر النصيب

هو النقل البحري بالعبارات للمرافئ المصرية

أوضح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور، في تصريح امس، أن البديل الوحيد المتوفر حالياً عن معبر النصيب البري بين سوريا والاردن والذي أغلق بعد أن أصبح بيد المسلحين السوريين، هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرافئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات برا الى أحد المرافئ المصرية على البحر الاحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جده في السعودية، لتتطلق برا الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي.

وعن إمكانية نقل الشاحنات بالعبارات الى بلدان الخليج العربي عبر المرافئ التركية، أشار زخور الى أن هذه العبارات تمر بالمرافئ الاسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية. وقال: ان النقل عبر البحر بواسطة العبارات أكبر كلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات الى مقصدها النهائي مدة أطول.

زخور: البديل عن معبر النصيب هو النقل البحري بالعبارات

أوضح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور، في تصريح امس، «أن البديل الوحيد المتوافر حاليا عن معبر النصيب البري بين سوريا والاردن والذي أغلق بعد أن أصبح بيد المسلحين السوريين، هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرافئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات برا الى أحد المرافئ المصرية على البحر الاحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جده في السعودية، لتتطلق برا الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي.»

وعن إمكانية نقل الشاحنات بالعبارات الى بلدان الخليج العربي عبر المرافئ التركية، أشار زخور الى أن «هذه العبارات تمر بالمرافئ الاسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية.» وقال: «ان النقل عبر البحر بواسطة العبارات أكبر كلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات الى مقصدها النهائي مدة أطول.»

البديل عن معبر نصيب هو النقل البحري بالعبارات

أوضح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور، «أن البديل الوحيد المتوفر حالياً عن معبر نصيب البري بين سوريا والاردن، والذي أغلق بعد أن أصبح بيد المسلحين السوريين، هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرفئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات برا الى أحد المرفئ المصرية على البحر الاحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جدة في السعودية، لتنتقل برا الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي.»

وعن إمكانية نقل الشاحنات بالعبارات الى بلدان الخليج العربي عبر المرفئ التركية، أشار زخور الى أن «هذه العبارات تمر بالمرفئ الاسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية.» وقال: «ان النقل عبر البحر بواسطة العبارات أكبر كلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات الى مقصدها النهائي مدة أطول.»

زخور: النقل البحري بواسطة

العبارات هو البديل عن معبر نصيب

أوضح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت إيلي زخور، في تصريح، «أنّ البديل الوحيد المتوفر حالياً عن معبر نصيب البري بين سورية والأردن، والذي أغلق بعد أن أصبح في يد المسلحين السوريين، هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية إلى أحد المرافئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات براً إلى أحد المرافئ المصرية على البحر الأحمر، ليعاد شحنها على العبارات إلى مرفأ ضبا أو جده في السعودية، لتنتقل براً إلى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي.»

وعن إمكانية نقل الشاحنات بالعبارات إلى بلدان الخليج العربي عبر المرافئ التركية، أشار زخور إلى أنّ «هذه العبارات تمرّ بالمرافئ الإسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية.»

وقال: «إنّ النقل عبر البحر بواسطة العبارات أكبر كلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات إلى مقصدها النهائي مدة أطول.»

السفير ٢٠١٥/٤/٨

أوضح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور، في تصريح اليوم، "أن البديل الوحيد المتوفر حالياً عن معبر النصيب البري بين سوريا والاردن والذي أغلق بعد أن أصبح بيد المسلحين السوريين، هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرفئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات برا الى أحد المرفئ المصرية على البحر الاحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جده في السعودية، لتتطلق برا الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي."

زخور: البديل عن معبر النصيب هو النقل البحري بالعبارات الى أحد المرافئ المصرية على المتوسط



وطنية - أوضح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلى زخور، في تصريح اليوم، "أن البديل الوحيد المتوفر حالياً عن معبر النصيب البري بين سوريا والاردن والذي أغلق بعد أن أصبح بيد المسلحين السوريين، هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرافئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات برا الى أحد المرافئ المصرية على البحر الاحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جده في السعودية، لتتطلق برا الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي."

وعن إمكانية نقل الشاحنات بالعبارات الى بلدان الخليج العربي عبر المرافئ التركية، أشار زخور الى أن "هذه العبارات تمر بالمرافئ الاسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية."

وقال: "ان النقل عبر البحر بواسطة العبارات أكبر كلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات الى مقصدها النهائي مدة أطول."

استتفرت الوزارات والقطاعات الاقتصادية المعنية بملف تصدير المنتجات اللبنانية، صناعية كانت أم زراعية، كل طاقاتها لايجاد بدائل عن طرق النقل البري بين لبنان والدول العربية لا سيما دول الخليج بعدما قطع الطريق البري الوحيد الى هذه الدول عند معبر نصيب الحدودي بين سوريا والاردن، لما يشكله التصدير الى هذه الدول والتي تعتبر اسواقها اساسية للمصادر اللبنانية، من حيوية كبيرة للاقتصاد الوطني.

وفي هذا السياق، علمت «المستقبل» من مصادر متابعة للملف ان اجتماعات مكثفة ستعقد صباح اليوم في وزارة الزراعة بهدف ايجاد صيغة واضحة لدعم الدولة لفارق تكلفة النقل الذي سيتكبده المصدرون . وكشفت المصادر ان اجتماعا سيعقده وزير الزراعة اكرم شهيب عند الثامنة من صباح اليوم مع نقابات النقل، يليه اجتماع وزاري قطاعي سيشتمل وزراء الزراعة والصناعة والاشغال العامة والنقل والاقتصاد، والغرف التجارية وجمعية الصناعيين والنقابات الزراعية للخروج باقتراحات موحدة ترفع الى مجلس الوزراء في وقت لاحق اليوم .

وقالت المصادر ان النقاش يتناول كيفية توفير الدعم لتغطية فارق تكلفة النقل التي سيتكبدها المصدرون للحفاظ على تنافسية المنتجات اللبنانية واسواق لبنان التقليدية.

وفي هذا الوقت، واصل رئيس جمعية الصناعيين فادي الجميل اتصالاته ولقاءاته حيث التقى أمس على رأس وفد من جمعية الصناعيين رئيس مجلس النواب نبيه بري، كما التقى وزير الصناعة حسين الحاج حسن.

ورغم كل ذلك، لا يبدو حتى الآن ان هناك حلولا عملية، تقي الصناعي والمزارع شرّ فقدان هذه الاسواق، وما يعنيه ذلك من خسائر كبيرة، ممكن ان تقفل مئات المصانع وتشرّد آلاف العمال.

وكشف الجميل لـ«المستقبل» ان البديل الوحيد الذي يعمل عليه حاليا وهو خطوط النقل البحري الى جدة، او الى المرفئ المصرية العريش أو الاسكندرية لنقل الحاويات او الشاحنات على متن بواخر مخصصة لهذا الغرض.»

وشدد الجميل على ضرورة القيام بهذه الخطوات بشكل سريع، «كي يفي الصناعي بالتزاماته تجاه عملائه في هذه الدول»، محذرا من ان عدم الايفاء بالعقود بمواعيدها يدفع عملائنا الى ايجاد بدائل عن صناعتنا، «وهنا المشكلة الكبرى»، مطالبا الدولة بدفع تعويضات بدل نقل لسد فارق التكلفة بين النقل البري والنقل البحري.

أما رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور، فشدد على ضرورة توقيع اتفاق بين وزيرى الاشغال في لبنان ومصر حول النقل البحري بالعبارات والنقل البري عبر الاراضي المصرية لالغاء الرسوم المرفئية ورسوم عبور الشاحنات لتخفيض التكلفة على المصدرين»، مشيرا الى ان وزير النقل السابق غازي العريضي عمل على توقيع مثل هذا الاتفاق الا ان نظيره المصري السابق رفض الغاء الرسوم.»

وتحدث الجميل حول هذا الموضوع الى «المستقبل»، فأعلن «ان اهتمامنا الآن ينصب على تأمين بدائل عن التصدير برا عبر سوريا والاردن». وأكد ان هذا الأمر يقع في مقدمة اولوياتنا لا سيما ان هذا المعبر يشكل طريق النقل البري الوحيد الى دول الخليج العربي والاردن»، مشيرا الى ان سوق الخليج هي من أهم الاسواق للصادرات الصناعية حيث تشكل نسبة الصادرات اليها نحو ٣٥ في المئة من مجموع الصادرات الصناعية اللبنانية. وأوضح «اليوم هناك خط بحري بين بيروت وجدة يستخدمه الصناعيون بازدياد للتصدير الى السعودية.»

وأكد الجميل ان جمعية الصناعيين تتواصل مع وزير الصناعة ومدير عام وزارة الاشغال العامة والنقل لاجاد بدائل عن التصدير البري، ولفت الى ان المتوفر الآن هو النقل البحري الى ميناء جدة لنقل الحاويات، في حين نعمل على انشاء خط بحري لنقل الشاحنات على متن السف الى مرفئي الاسكندرية والعريش، حيث تتوجه الشاحنات المحملة بالبضائع اللبنانية الى مقصدها في دول الخليج»، لافتا الى بعض المشاكل التي تواجه المصدرين باعتماد النقل البحري، وبرزها: ارتفاع تكلفة النقل بشكل ملحوظ، وازدياد الفترة المطلوبة لايقال البضائع الى مقصدها، فضلا عن مشكلة أخرى تتمثل بعدم ايجاد حتى الآن بدائل للتصدير الى الاردن.

وشدد الجميل على ضرورة ان تقوم الدولة بواجباتها تجاه قطاع التصدير، لا سيما لجهة تحمل الفارق في تكاليف النقل التي سينكبدها المصدرون. وقال «كذلك نعمل اليوم على دراسة كيفية الحفاظ على اسواقنا في الخليج»، وطمأن الى ان الصناعي اللبناني ملتزم الى ابعد الحدود بالايفاء بتعهداته بالنسبة للعقود المبرمة مع عملائه في هذه الدول، واليوم نعمل بكل طاقاتنا لنوفر كل الوسائل التي تمكننا من الاستمرار بهذا الشأن»، محذرا من اي تأخر في ايجاد بدائل مجدية وكذلك تسليم البضائع ستدفع عملائنا في هذه الدول الى ايجاد بدائل، وهنا تكون خسارتنا كبيرة جدا.»

وقال «نحن كنا في السابق نطلب الدعم لزيادة صادراتنا، اما اليوم فجل هدفنا الحفاظ على اسواقنا التقليدية.»

عند بري

وكان الجميل قال بعد اللقاء مع رئيس مجلس النواب: «تشاورنا مع الرئيس بري في مواضيع الساعة والمشكلات التي نتعرض لها والازمات المستجدة التي نواجهها. وأحببنا ان نضعه في اجواء امكانياتنا وقدراتنا، وطرحنا لدولته فكرتنا بأن يكون في مجلس الوزراء هيئة اقتصادية تعنى بالامور الاقتصادية تربط بين الوزراء المعنيين. وقد شجعنا دولته وسيدعنا في هذا الموضوع لكي نستطيع جميعا ان يكون اقتصادنا وخصوصاً صناعتنا على مستوى طموحاتنا وقدراتنا، وان نخفف قدر المستطاع التداعيات علينا جراء الاوضاع والتطورات في المنطقة. ونحن نجد دائماً عند دولته كل الدعم والتشجيع للصناعة اللبنانية.»

زخور

وتحدث زخور لـ«المستقبل» عن هذا الموضوع، فقال «ان البديل الوحيد المتوافر حالياً عن معبر النسيب البري بين سوريا والاردن ، هو النقل البحري». وأوضح ان الخط البحري بين بيروت وجدة الآن يتم تشغيله بشكل طبيعي للحاويات، في حين لا يزال مشكلة في نقل كميات كبيرة من البضائع الى باقي دول الخليج. «ولفت الى انه يتم الآن التداول في تشغيل خطل لنقل البواخر التي تنقل الشاحنات المحملة بالبضائع الى مصر ومن هناك تذهب الى مقصدها، لكن هذا الامر يتطلب اتفاقا بين لبنان ومصر

في هذا الاطار، لا سيما الغاء رسوم المرافئ للعبارات ورسوم عبور الشاحنات اللبنانية الاراضية المصرية.»

ولفت زخور الى ان وزير الاشغال العامة والنقل السابق غازي العريضي كان أعد اتفاقا في هذا الشأن، لكن وزير النقل المصري السابق رفض الغاء الرسوم. «وقال «من المهم الآن ان يعمل وزير النقل اللبناني الحالي غازي زعيتر على توقيع هذه الاتفاقية، لتخفيض تكلفة النقل على المصدرين اللبنانيين.» و اشار الى ان البضائع ذات الاسعار المنخفضة، خصوصا الخضر والفاكهة، لا يمكن نقلها عبر هذه الخطوط، لأن تكلفتها تصبح باهظة وبالتالي اسعارها غير منافسة.

ورأى زخور ان الحل في هذا الاطار ان تقوم الدولة اللبنانية بدعم تكلفة النقل في هذه الظروف الاستثنائية، لافتا الى ان تركيا تدعم كل شحنة تصدير، (كل حاوية، او كل شاحنة) بألف دولار. وكان زخور اصدر بيانا، قال فيه «ان النقل البحري الذي سيعتمد، هو بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرافئ المصرية على المتوسط، حيث تنتقل هذه الشاحنات برا الى أحد المرافئ المصرية على البحر الاحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جده في السعودية، لتنتقل برا الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي.» وعن إمكانية نقل الشاحنات بالعبارات الى بلدان الخليج العربي عبر المرافئ التركية، أشار زخور الى أن «هذه العبارات تمر بالمرافئ الاسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية.» وقال: «ان النقل عبر البحر بواسطة العبارات أكبر تكلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات الى مقصدها النهائي مدة أطول.»

رئيس غرفة الملاحة: البديل لمعبر النصيب هو النقل البحري للمرافئ المصرية على المتوسط

أكد رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت إيلي زخور أن البديل الوحيد المتوفر حالياً عن معبر النصيب البري بين سوريا والأردن هو النقل البحري بواسطة العبارات التي تنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية الى أحد المرافئ المصرية على المتوسط.

وأوضح أن هذه الشاحنات تنتقل برّاً الى أحد المرافئ المصرية على البحر الأحمر، ليعاد شحنها على العبارات الى مرفأ ضبا أو جدة في السعودية، لتتطلق برّاً الى مقصدها النهائي في بلدان الخليج العربي.

وفي خصوص نقل الشاحنات بالعبارات الى الخليج العربي عبر المرافئ التركية، قال زخور إن هذه العبارات تمرّ بالمرافئ الإسرائيلية، وبالتالي لا يمكن اعتمادها لنقل الشاحنات اللبنانية.

هذا فيما لفت الى أن النقل عبر البحر بواسطة العبّارات أكبر كلفة من النقل البري، ويستغرق وصول الشاحنات الى مقصدها النهائي مدة أطول.

المصدرون يبحثون عن ممر بديل: البحر أمامكم

يناقش مجلس الوزراء في جلسته اليوم قضية إغلاق معبر «نصيب» على الحدود الأردنية — السورية وتداعياتها على الصادرات الزراعية اللبنانية التي لم يعد لديها منفذ سوى البحر. كلفة النقل البحري قد تزيد بنسبة ٤٠% عن النقل البري، ولذلك سيقترح وزيراً الزراعة أكرم شهيب والصناعة حسين الحاج حسن بالاتفاق مع المنتجين المحليين في قطاعي الزراعة والصناعة ووسطاء النقل، دعم عمليات النقل البحري إلى دول الخليج والعراق والأردن

محمد وهبة

معبر «نصيب» الحدودي بين الأردن وسوريا «بات اليوم مقفلاً حتى إشعار آخر»، وفق وزير الزراعة أكرم شهيب. إغلاق «نصيب» حول لبنان إلى «جزيرة» لا منافذ بريّة لها على الأسواق الخليجية والعراق والأردن. خيار النقل الجوي غير مطروح بسبب عدم جدواه الاقتصادية، أما خيار النقل البحري فسيرتب كلفة إضافية على الزراعة والصناعة يقدرها وزير الصناعة حسين الحاج حسن بنحو «٨٠ مليون دولار سنوياً». الحاج حسن وشهيب سيقترحان على مجلس الوزراء «دعم النقل إلى دول الخليج والأردن والعراق». الدعم مطلوب، لكنه يثير «لعاب» التجار والسياسيين لتحويله، كالعادة، إلى قناة جديدة لنهب المال العام.

أين الممر؟

«لا يمكن الرهان على إعادة فتح معبر نصيب على الحدود الأردنية — السورية بعدما نهب المسلحون حمولة الشاحنات واختطفوا سائقيها... هذا المعبر المغلق حالياً، لم يعد آمناً في كل الأحوال. حتى لو أعيد فتحه... فلن سنشكو هذه الممارسات؟ ومن يمكنه ضبطها؟». هكذا أقفل رئيس نقابة الفلاحين اللبنانيين ابراهيم ترشيشي خيار التصدير البري بصورة شبه نهائية، إذ إن معبر «نصيب» هو آخر المعابر البرية التي كانت تربط لبنان بأسواق الخليج والأردن والعراق، وهو بات اليوم تحت سيطرة مسلحي «القاعدة» من الجهة السورية، فيما أغلقت السلطات الأردنية من جهتها. أما الاتصالات التي أجراها الجانب اللبناني

بالجانب الأردني في محاولة لفتح المعبر أو لمعرفة المدى الزمني لإغلاقه، فقد وصلت إلى حائط مسدود. وقال وزير الزراعة أكرم شهيب لـ«الأخبار» إن «التواصل مع السلطات الأردنية لم يتوقف منذ ثلاثة أيام، وقد اتصل وزير الداخلية نهاد المشنوق بنظيره الأردني، لكن الإجابة التي تلقاها لبنان، في محصلة كل هذه الاتصالات، أن «المعبر مغلق حتى إشعار آخر.»

المشهد يعبر عن قلق بالغ من «الحصار البرّي»، الذي يدفعه لبنان ثمناً لتدهور الأوضاع على الحدود السورية — الأردنية، فالمشكلة بحسب رئيس نقابة أصحاب الصناعات الغذائية منير البساط «كبيرة جداً وقد باتت الخيارات محدودة، وما نقلق منه هو خسارة السوق السعودية، التي تمثل أكثر من نصف صادراتنا.»

هذا الكلام لا يقلق الباب أمام الخيارات البديلة؛ «لم يعد أمامنا سوى البحر. نريد تنظيم خط النقل البحري، وأن تضع الدولة يدها معنا، وتساعدنا في بداية الطريق حتى لا تمارس شركات الملاحة ضغوطاً تفاوضية علينا في ظل ضيق الوقت والظروف، وفي انتظار أن يتعود التجار استعمال الخط البحري بصورة مجدية»، يقول ترشيحي.

الخيار البديل

إذاً، البحر أمام لبنان، فيما العدو يحاصره من بعيد... أين المفر؟ يرى ترشيحي أنه يجب التعامل مع لبنان على أنه «جزيرة»، وبالتالي يجب توفير خطوط نقل بحرية، إلا أن المشكلة تكمن في الأكلاف الإضافية للنقل البحري المقدرة بنحو ٢٠٠٠ دولار على كل شاحنة.»

وبحسب الدراسة التي سيعرضها وزير الصناعة حسين الحاج حسن على مجلس الوزراء اليوم، يكبد خيار النقل البحري صادرات الصناعة والزراعة مبلغ ٨٠ مليون دولار إضافية سنوياً. ويشير الحاج حسن في اتصال مع «الأخبار» إلى أن «الصورة واضحة لدينا، والخيار البديل للتصدير البرّي هو التصدير البحري الذي درسناه سابقاً (قبل نحو سنتين) وقد بدأ المصدرون اعتماد هذا الخيار، رغم انطوائه على مشكلتين أساسيتين: الأولى تتعلق بالفترة الزمنية لبلوغ الشحنة مقصدها (تحتاج الشحنة في البحر إلى ٣٠ يوماً بالمقارنة مع ١٠ أيام برّاً)، والثانية تتعلق بالكلفة الإضافية التي سيتكبدها المصدرون... لذلك سأقترح على مجلس الوزراء في جلسته اليوم توفير دعم من الدولة للنقل إلى دول الخليج والعراق والأردن.»

خيار التصدير البحري ينقسم إلى اثنين: الأول يتعلق بإمكانية التصدير بواسطة الشحن البحري للبضائع المحملة بالحاويات (كونتينرات)، وهذا الأمر يناسب الصادرات الصناعية، سواء كانت صناعات غذائية أو

كيماوية أو ورق وسواها. أما الثاني فهو يتعلق بنقل الشاحنات المبرّدة المحملة بالبضائع الزراعية إلى دول المقصد أو دول قريبة منها بواسطة بواخر عملاقة معروفة بسام «عبارات» RORO.

ستزيد حتماً وستكون كلفة النقل مضاعفة نظراً إلى التحميل والتفريغ أكثر من مرّة، علماً بأن نقل الشاحنة المبرّدة سيكون مكلفاً أيضاً، إذ إن الخطوط المقترحة هي على النحو الآتي: التصدير من مرفأ طرابلس إلى مرفأ بور سعيد ثم إلى مرفأ جدّة حيث تنتقل الشاحنات المبرّدة برّاً، وبحسب المعطيات فإن الكلفة الإضافية لهذا الخط تبلغ ٢٠٠٠ دولار على كل شاحنة.

الخط الثاني لا يصل مباشرة إلى السعودية، بل يصل إلى ميناء مرسين ومنه إلى الأردن ثم مصر، والكلفة الإضافية على الشاحنة الواحدة تبلغ ١٠٠٠ دولار. وبحسب رئيس غرفة الملاحه الدولية إيلي زخور، فإن «نقل الشاحنات بالعبارات الى بلدان الخليج العربي عبر المرفأئ التركية، لا يمكن اعتماده، لأن العبارات تمرّ بالمرفأئ الإسرائيليّة.»

الدعم = الهدر

في الواقع، بدأ التجار اللبنانيون يعتمدون أكثر على التصدير البحري خلال السنتين الماضيتين، فحجم الصادرات البرية كان يصل إلى ٩٠ ألف طن شهرياً كمعدل وسطي، لكنه تراجع اليوم (قبل اقفال معبر نصيب) إلى ٥٠ ألف طن شهرياً، وبالتالي فإن ٥٥% من الصادرات كانت تذهب برّاً، وأكثر من نصفها هي صادرات زراعية. وبالتالي فإن معالجة الأمر سريعاً أمر طارئ، نظراً إلى «تكديس البضائع لدى المزارعين وخسارة أكثر من مليوني دولار يومياً بسبب إقفال معبر نصيب منذ أول نيسان»، يقول ترشيبي.

على أي حال، يبدو أن اقتراح دعم النقل إلى دول الخليج والأردن والعراق لن يكون اقتراح الحاج حسن وحده، بل سيكون موقفاً موحداً مع وزير الزراعة أكرم شهاب والأطراف المعنيين بهذه المسألة من مزارعين وتجار وصناعيين. هذا الموقف سيتبلور اليوم في اجتماع يعقد بين وزير الزراعة والصناعة، ووسطاء النقل البري والبحري والجوي. خصص الاجتماع لإعلان موقف موحد تجاه قصّة الدعم والاتفاق على سيناريوات الدعم التي ستعرض على مجلس الوزراء ونسبة الدعم من الكلفة الإضافية الإجمالية. «الصادرات اللبنانية لا يمكنها أن تنافس في الأسواق الخارجية إذا زادت أكلافها، وبالتالي يجب على الإدارات المعنية أن تخرج برأي واحد وموحد من الاجتماع الذي يعقد اليوم قبل انعقاد مجلس الوزراء» يقول شهاب.

المشكلة أن أي دعم من المال العام قد يتحوّل سريعاً إلى قناة للنهب بواسطة التدخلات ذات الطابع السياسي — الفئوي — المناطقي. وقد أثبتت التجارب السابقة في دعم السائقين العموميين ودعم رغيف الخبز ودعم الفيول وسواها من عمليات الدعم، أن إمكانية الهدر كبيرة جداً، وأن الزبائنية السياسية تبتكر قنوات عديدة لزيادة حصتها من المبالغ المدعومة، علماً بأن مبلغاً يصل إلى ٨٠ مليون دولار هو أمر يثير لعاب المستنفعين وشهيتهم. على وزيرى الزراعة والصناعة الحذر فى التعامل مع اقتراح الدعم.