

الديار في ٢٠١٥/٣/١٠

بعد تراجع حركة مرفأ بيروت في كانون الثاني بنسبة ٢٠ في المئة زخور لـ «الديار» : هل بدأ العد العكسي ومشاريع التوسيع يجب ان تستمر تعليق العمل بالخط الاخضر مؤقتاً بانتظار وضع حد للتهريب والفساد



جوزف فرح

تساءل رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور عن إمكانية استمرار مرفأ بيروت في تحقيق النتائج الجيدة بحركته الاجمالية ووارداته المالية، في ظل تفاقم الأزمات السياسية والاقتصادية وتدهور الأوضاع الأمنية في البلاد، واستمرار المعارك المستعرة في سوريا منذ أكثر من ٤ سنوات. وأبدى تخوفه من أن يكون تراجع حركة مرفأ بيروت في كانون الثاني من العام الحالي، عما كانت عليه في الشهر ذاته (كانون الثاني) من العام الماضي، مؤشراً على بدء العد العكسي في هذا المرفق البحري الخدماتي الأهم في لبنان، أملاً أن يكون مؤقتاً واستثنائياً، نتيجة للأحوال الجوية السيئة التي ضربت لبنان خلال شهر كانون الثاني وأدت الى عدم وصول البواخر الى مرفأ بيروت في مواعيدها المحددة. وتحدث زخور عن قرار وزير المال علي حسن خليل بتعليق العمل بالخط الاخضر في مرفأ بيروت ومطار رفيق الحريري، واعتماد فقط الخط الاحمر الذي يفرض الكشف الجمركي على كافة البضائع والمستوعبات دون استثناء، فأشار الى أن هذا القرار أتى بعد أن طُفح كيل الوزير الذي لمس أن كافة الاجراءات والتدابير التي اتخذت لوقف التهريب والغش والفساد لم تؤد الى أية نتيجة.

— تراجع حركة مرفأ بيروت —
تصريح رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور لـ «الديار» جاء في سياق تعليقه على نتائج مرفأ بيروت

خلال شهر كانون الثاني من العام الحالي، مقارنة مع تلك المسجلة في الشهر ذاته من العام الماضي، فأشار الى أن هذه النتائج أظهرت أن حركة المرفأ الاجمالية و وارداته المالية جاءت أدنى مما كانت عليه في كانون الثاني ٢٠١٤ . وتساءل عن إمكانية استمرار هذا المرفق البحري الخدماتي الأهم الذي يعتبر البوابة الرئيسية لتجارة لبنان مع العالم الخارجي، المحافظة على النشاط الجيد الذي كان حققه خلال الاعوام الأربعة المنصرمة، رغم الأحداث الأمنية والأزمات السياسية والاقتصادية في البلاد واستمرار الحرب في سوريا. وأمل أن يكون هذا التراجع استثنائيا وعائدا الى سوء الاحوال الجوية التي شهدها كانون الثاني الماضي، مما أدى الى تراجع دراماتيكي بعدد البواخر التي وصلت المرفأ، عما كان عليه في شهر كانون الاول وكانون الثاني من العام الماضي.

وأوضح زخور أن المقارنة أظهرت أن عدد البواخر في كانون الثاني ٢٠١٥، بلغ ١٣٣ باخرة مقابل ١٦٦ باخرة في الشهر ذاته من العام ٢٠١٤، أي بانخفاض ملموس قدره ٣٣ باخرة ونسبته ٢٠ في المئة. وانسحب هذا الانخفاض أيضا على الوزن الاجمالي للبضائع المستوردة والمصدرة فبلغ ٥٧٥ ألف طن مقابل ٧٠٢ ألف طن، أي بتراجع كبير قدره ١٢٧ ألف طن ونسبته ١٨ في المئة.

وتوزع هذا الوزن الاجمالي البالغ ٥٧٥ ألف طن في كانون الثاني ٢٠١٥، كالتالي:

البضائع المستوردة برسم الاستهلاك المحلي: بلغ وزنها ٥٢٠ ألف طن مقابل ٦٣٦ ألف طن، أي بانخفاض قدره ١١٦ ألف طن ونسبته ١٨ في المئة.

البضائع اللبنانية المصدرة: بلغ وزنها ٥٥ ألف طن مقابل ٦٦ ألف طن، أي بتراجع قدره ١١ ألف طن ونسبته ١٧ في المئة.

وتابع زخور قائلاً: أن مجموع الحاويات التي تعامل معها مرفأ بيروت سجل تراجعاً كبيراً عما كان في الشهر ذاته (كانون الثاني) من العام ٢٠١٤، فقد تداول المرفأ ٨٣٧٧٠ حاوية نمطية مقابل ٩١٠١٨ حاوية، أي بانخفاض قدره ٧٢٤٨ حاوية نمطية ونسبته ٨ في المئة. وانعكس تراجع مجموع الحاويات على حركة الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي التي بلغ عددها ٢٦٧١٧ حاوية نمطية مقابل ٢٨٧٣١ حاوية، أي بانخفاض قدره ٢٠١٤ حاوية نمطية ونسبته ٧ في المئة. كما تراجع عدد الحاويات برسم المسافنة الى ٢٨٩٠٧ حاوية نمطية مقابل ٣٣٧١٥ حاوية، أي بانخفاض قدره ٤٨٠٨ حاوية نمطية ونسبته ١٤ في المئة. في حين ارتفع عدد الحاويات المصدرة ملأى ببضائع لبنانية الى ٤٦٦١ حاوية نمطية مقابل ٤٣٠٢ حاوية، أي بزيادة قدرها ٣٥٩ حاوية نمطية ونسبتها ٨ في المئة. وانخفض أيضا عدد السيارات المستوردة والمعاد تصديرها بحرا فبلغ ٦٥٨٣ سيارة مقابل ٩٠٩٢ سيارة، أي بتراجع قدره ٢٥٠٩ سيارات ونسبته ٢٨ في المئة.

— انخفاض المجموع العام للواردات —
وانعكس تراجع حركة مرفأ بيروت الاجمالية في كانون الثاني ٢٠١٥، سلبا على المجموع العام للواردات المالية التي بلغت ٢٠٢,٣٠٨ مليون دولار مقابل ٢٢٤,٨١٣ مليون دولار في الشهر ذاته من العام ٢٠١٤، أي بانخفاض قدره ٢٢,٥٠٥ مليون دولار ونسبته ١٠ في المئة.

وتوزع هذا المجموع البالغ ٢٠٢,٣٠٨ مليون دولار في كانون الثاني ٢٠١٥، كآلاتي: الواردات المرفئية: بلغت ١٦,٠٠٧ مليون دولار مقابل ١٨,٤٩٦ مليون دولار، أي بتراجع قدره ٢,٤٨٩ مليون دولار ونسبته ١٣ في المئة.

الواردات الجمركية: بلغت ١٠٣,٠٥٣ مليون دولار مقابل ١٠٦,٧٦٥ مليون دولار، أي بانخفاض قدره ٣,٧١٢ مليون دولار ونسبته ٣ في المئة.

واردات الضريبة على القيمة المضافة (VAT): بلغت ٨١,٩٠٩ مليون دولار مقابل ٩٨,٢٩٣ مليون دولار، أي بتراجع قدره ١٦,٣٨٤ مليون دولار ونسبته ١٧ في المئة.

واردات رئاسة الميناء: بلغت ١,٣٣٩ مليون دولار مقابل ١,٢٥٩ مليون دولار، أي بتحسّن قدره ٨٠ ألف دولار ونسبته ٦ في المئة.

وأعرب زخور رداً على سؤال عن تخوفه من أن يؤدي تفاقم الازمات السياسية وتدهور الاوضاع الامنية الى استمرار تراجع حركة مرفأ بيروت خلال العام ٢٠١٥، بعد أن حقق أرقاماً قياسية خلال الاعوام الاربعة المنصرمة، لا سيما على صعيد حركة الحاويات التي جعلته أن يكون في قائمة المرافئ المئة الاولى في العالم التي تتعامل مع أكثر من مليون حاوية نمطية سنوياً.

— ردم الحوض الرابع —
وحول تجميد أعمال ردم الحوض الرابع لاستحداث مكانه رصيف جديد متعدد الاستعمال، بسبب الاضراب المفتوح الذي كانت أعلنته نقابة مالكي الشاحنات العمومية في مرفأ بيروت، أوضح زخور أن مشاريع التطوير والتوسيع والتجهيز يجب أن تتواصل في المرفأ ليكون دائماً مؤهلاً لتقديم أفضل الخدمات للبواخر التي تؤمه، ولتعزيز الدور المحوري الذي أصبح يلعبه على صعيد عمليات المسافنة التي شهدت ازدهاراً كبيراً في العام ٢٠١٤، حيث فاقت حصتها الـ٣٦ في المئة من مجموع حركة الحاويات التي تعامل معها مرفأ بيروت والبالغ ١,٢١٠ مليون حاوية نمطية .
وأضاف: الجميع يعلمون أن مرفأ بيروت أصبح محصوراً حالياً بين مجرى نهر بيروت بعد استكمال أعمال التوسيع من الجهة الشمالية في الربع الاخير من العام ٢٠١٣، ومشاريع «سوليدير» من الجهة الجنوبية، وبالتالي لا بد من زيادة القدرة الاستيعابية للمرفأ لكي يتمكن من استيعاب الارتفاع المتواصل بحركة الحاويات التي لم تكن تتجاوز الـ٣٨٩ ألف حاوية نمطية في العام ٢٠٠٤ (أي قبل بناء محطة الحاويات) الى ١,١١٧ مليون حاوية نمطية في العام ٢٠١٣، و ١,٢١٠ مليون حاوية نمطية في العام ٢٠١٤. ومن المتوقع أن تصل هذه الحركة الى ١,٣٠٦ مليون حاوية نمطية في نهاية العام الحالي، في حال استمرت نسبة النمو (٨ في المئة سنوياً) على وتيرتها التصاعدية، مما سيؤدي الى تجدد أزمة الازدحام اعتباراً من نهاية العام ٢٠١٦، لأن القدرة الاستيعابية الحالية للمرفأ لا تفوق الـ ١,٣٥٠ مليون حاوية نمطية سنوياً. ولا أكشف سرا إذا قلت أن شركات ملاحية عدة أعربت عن رغبتها لاعتماد مرفأ بيروت مركزاً لعمليات المسافنة نحو مرافئ البلدان المجاورة، أسوة بالشركتين الحاليتين اللتين تعتمدانه حالياً، لكن ادارة المرفأ لم تتجاوب معها خوفاً من تجدد الازدحام الذي عانى منه المرفأ قبل استكمال التوسعة الجديدة من الجهة الشمالية واستخدامها في الربع الاخير من العام ٢٠١٣.

وتابع زخور: أن الرصيف الجديد الذي سيبنى مكان الحوض الرابع سيكون قادراً على التعامل مع سفن الحاويات والبضائع العامة والمحملة بالحديد معاً، لا سيما التي تفوق حمولتها الـ ٥٠ ألف طن لأن غاطسه سيتجاوز الـ ١٥,٥ متراً، علماً أن في مرفأ بيروت حالياً رصيفا واحداً قادراً على استقبال مثل تلك السفن العملاقة وهو الرصيف رقم ١٢ الذي يبلغ غاطسه الـ ١٣ متراً، في حين أن غاطس الحوض الرابع لا يتجاوز الـ ١١,٥ متراً، وبالتالي غير قادر على استقبال هذه البواخر. لذلك نأمل أن يتوصل المعنيون الى إيجاد حل لمشكلة الحوض الرابع ليتمكن المرفأ من تثبيت موقعه على خارطة التجارة والشحن العالميتين وتعزيز ميزاته وقدراته التنافسية في شرق المتوسط.

— تعليق العمل بالخط الاخضر —

وتحدث زخور عن القرار الذي أصدره وزير المالية علي حسن خليل والقاضي بتعليق العمل بالخط الاخضر في مرفأ بيروت ومطار رفيق الحريري واعتماد الخط الاحمر فقط والذي يفرض الكشف الجمركي على كافة أنواع البضائع والمستوعات دون استثناء، فقال: لا يمكننا لوم الوزير خليل على قراره بعد أن طُفح الكيل وتبين له أن كافة الاجراءات والتدابير التي اتخذتها ادارة الجمارك لم تضع حداً لعمليات التهريب والغش والفساد والتلاعب بأنواع البضائع، وذلك من أجل التهريب من تسديد الرسوم الجمركية المتوجبة عنها. هذا الوضع غير الطبيعي دفع الوزير الى تعليق العمل بالخط الاخضر الذي يعفي البضائع والحاويات من الكشف الجمركي ويسهل لها المعاملات الجمركية وتسليم البضائع للمستوردين خلال فترة لا تتجاوز الـ ٤ أيام. علماً أن الهدف من تعليق العمل بالخط الاخضر واعتماد فقط الخط الاحمر هو لوضع حد لعمليات التهريب والفساد والتي تحرم خزينة الدولة من استيفاء الرسوم الجمركية المتوجبة عنها، والتي تفوق مئات الملايين من الدولارات سنوياً، ولكنه اعتبر تعليق العمل بالخط الاخضر أخذاً بالمستورد الصالح بجزيرة الطالح، لأنه ساوى بين القسم الاكبر من المستوردين الذين يحترمون الأنظمة والقوانين، والقسم الصغير منهم الذين سيظلون يمارسون عمليات التهريب والغش ما لم تؤخذ بحقهم عقوبات رادعة. وأشار الى أن هذا القرار رفع المعدل اليومي للمستوعات المطلوب الكشف الجمركي عليها من حوالي ١٦٥ مستوعباً الى أكثر من ٤١٠ مستوعات يومية، في حين انخفض عدد المستوعات التي يتم إخراجها من المرفأ الى الداخل اللبناني من ٧٩٠ مستوعباً يومياً الى ٥٦٧ مستوعباً حالياً. وأضاف: أن هذا القرار أدى أيضاً الى اكتظاظ الحاويات في محطة الحاويات، وبالتالي سيؤدي «الى عدم توفر أماكن لتخزينها ما قد يعيق عمليات تفريغ السفن وبالتالي التأخير في خدماتها» كما جاء في البيان الذي أصدرته ادارة المرفأ مؤخراً. وأوضح زخور أن هذا التأخير في تسليم البضائع سيؤدي أيضاً الى زيادة فترة الخزن في المرفأ وسيرتب رسوم خزن إضافية، كما أنه سيكلف المستورد تسديد رسوم تأخير (Demurrage) على عدم تفريغ مستوعباته من البضائع في فترة السماح الممنوحة له من قبل الخطوط البحرية. كما أكد أن كافة الأعباء الإضافية التي سيتكبدها المستورد ستدفعه الى رفع أسعار السلع، وبالتالي تحميلها كالعادة للمستهلك اللبناني.

وأشار زخور أخيراً الى أن رئيس المجلس الاعلى للجمارك العميد نزار خليل أكد له أن تعليق العمل بالخط الاخضر لن يستمر طويلاً، بانتظار اتخاذ اجراءات وتدابير استثنائية إضافية من قبل ادارة الجمارك لوضع حد للتهريب والغش والفساد، وتسهيل تسليم وإخراج البضائع من مرفأ بيروت ومطار رفيق الحريري في آن معاً.