

## النشرة الاقتصادية ٢٠١٥/٢/٣

زخور لـ"الإقتصاد": لا بد من توسعة المرفأ بأي طريقة ولكن ...



بعد أن نفذت نقابة مالكي الشاحنات العمومية في مرفأ بيروت اليوم (الاثنين ٢ شباط) اضراباً مفتوحاً، رفضاً لقرار ردم الحوض الرابع في المرفأ، توقفت عملية اخراج او ادخال البضائع من والى حرم المرفأ بسبب إقفال المدخل من قبل أصحاب الشاحنات.

وبذلك يكون هذا المرفق العام قد وقع ضحية جديدة من ضحايا غياب الدولة عن إدارة الإقتصاد الوطني من جهة وتأمين حاجات المواطنين من جهة أخرى، فبغض النظر عن حق أصحاب الشاحنات في التظاهر، إلا أن إقفال مرفأ بهذا الحجم والأهمية ليس فقط في لبنان بل في منطقة حوض البحر المتوسط، سيؤدي الى تدهور الإقتصاد الوطني بشكل أكبر، خصوصاً إذا إستمر هذا الإقفال لأيام عديدة.

ولمعرفة مدى الأثر الذي يسببه إقفال مرفأ بيروت كان لـ"الإقتصاد" حديث خاص مع رئيس الغرفة الدولية للمرفأ إيلي زخور الذي أشار الى أن إي إضراب أو تعطيل للعمل في مرفأ بيروت يؤثر سلباً على الإقتصاد الوطني اللبناني، وإذا إستمر هذا الإضراب أو أي إضراب آخر الى فترة طويلة، فسيؤثر سلباً ويؤثر على المستوردين والمصدرين. وأضاف زخور الى أن أي باخرة قد تأتي الى المرفأ ولا تستطيع تفريغ حمولتها فإن القانون يكفل لها حق الذهاب الى أي مرفأ آخر وإعتباره المقصد النهائي للبضائع.

ولفت الى أن التأثير سيطل نواح عدة أيضاً ومنها حركة المسافنة (وهي عبارة عن حركة السفن الكبيرة التي تقوم بتفريغ حمولتها في مرفأ بيروت، ثم يعاد تحميل هذه البضائع على متن بواخر أصغر حجماً لنقلها الى بلدان أخرى)، التي ستتأثر بشكل كبير، فإقفال المرفأ سيدفع الشركات الكبيرة التي تقوم بحركة مسافنة عبر مرفأ بيروت للتفتيش عن مرفأء أخرى، وهذا ما يؤدي الى إخفاض الدخل لأن المرفأ يتقاضى أجراً لقاء تحميل وتنزيل البضائع من والى السفن.

توقف العمل في مرفأ بيروت لفترة طويلة سيضر بالإقتصاد الوطني

وقال زخور أن التأثير لن يكون فقط على المرفأ والسفن، بل سينتقل أيضاً الى القطاعين الصناعي والزراعي، حيث أن محطة الحاويات التي ساعدت مرفأ بيروت للعب دور محوري في المنطقة، ساعدت أيضاً العاملين في القطاعين الزراعي والصناعي لتصدير بضائعهم الى الدول العربية بعد توقف التصدير عن طريق البر بسبب الأزمة السورية.

وتابع قائلاً "لبنان بلد إستيراد بامتياز، فنحن نستورد سنويا بقيمة ٢١ مليار دولار، ونصدر بحوالي ٣,٥ مليار دولار فقط، وأكثر من ٧٥% من الإستيراد والتصدير في لبنان يجري عبر مرفأ بيروت، وهذا يبين أهمية وقيمة هذا المرفأ ومدى التأثير الذي يسببه في حال توقف عن العمل لفترة طويلة".

وفي سؤال عن أداء المرفأ في العام ٢٠١٤ قال زخور أن المرفأ إستقبل العام الماضي حوالي ١٢١٠٠٠٠ حاوية نمطية، في حين أن عدد الحاويات النمطية في ٢٠١٣ كان حوالي ١١١٧٠٠٠، وبذلك إرتفع العدد بنسبة تخطت الـ ٨,٥%.

وفيما يخص الإيرادات المرفأية، فقد إنخفضت من ٢١٩ مليون دولار الى ٢١٠ مليون دولار (بمعدل ٥٧٥٣٤٢,٤٦ دولار يوميا) وذلك على الرغم من إرتفاع عدد الحاويات النمطية، والسبب في ذلك يعود الى أن عدد كبير من الحاويات التي تم إستقبالها في ٢٠١٤ تدخل ضمن حركة المسافنة، أي تنزل في مرفأ بيروت ثم يعاد تحميلها لتتجه الى مرفأ آخر.

وفي الختام أكد زخور على ضرورة توسيع مرفأ بيروت بأي طريقة ممكنة بغض النظر عما يحصل في الحوض الرابع، وعلل الأسباب بالإرتفاع السنوي الكبير في عدد الحاويات الذي وصل الى ٨,٥% في العام الماضي كما ذكرنا سابقا، وإن إستمرار هذا الإرتاع سيؤدي في ٢٠١٥ للوصول الى السعة القصوى للمرفأ والتي تبلغ ١٣٢٠٠٠٠ حاوية تقريبا. إلا أن زخور شدد على أن توسعة المرفأ لا يجب أن تكون على حساب مصلحة الجهات العاملة داخل المرفأ من أصحاب شاحنات، سائقين، وكلاء بحريين، ومخلصي بضائع، بالإضافة الى المياومين وشركات التفريغ والتحميل.

تجدر الإشارة الى أن إضراب أصحاب الشاحنات مستمر ومفتوح الى أن يتم إدراج الملف في جدول أعمال مجلس الوزراء، وكان رئيس نقابة مالكي الشاحنات العمومية في مرفأ بيروت نعيم صوايا في حديث خاص لـ"الإقتصاد" قبل ظهر اليوم أنهم سيقبلون بالقرار الذي ستتخذه الحكومة في حال إتخذ "بالإجماع".