

النشرة الالكترونية ٢٠ – Newsletter nr. 20

كانون الأول (ديسمبر) ٢٠١٢ – December 2012

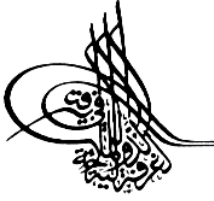
الفهرس – Index

5	- مقارنة بحركة مرفأ بيروت ومجموع وارداته المالية في العامين ٢٠١١ و ٢٠١٢.
6	- مرفأ بيروت يستعيد عافيته في تشرين الأول (أكتوبر) ٢٠١٢.
6/7	- حركة مرفأ بيروت و وارداته المالية ارتفعت في الأشهر العشرة الأولى من العام ٢٠١٢.
7	- مجموع الحاويات تواصل نموها.
7	- الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي ما تزال جيدة.
8	- رقم قياسي تحققة حركة الحاويات المصدرة ببضائع لبنانية.
8	- انخفاض حركة المسافرين.
8	- حركة السيارات تحقق رقما كبيرا.
9	- انخفاض حركة السياح بحرا.
9	- مجموع الواردات المالية يسجل زيادة.
10/11	- ميقاتي: غد لبنان سيكون أفضل من حاضره.



-2-

11	- القصار... كأننا نتعامل مع شؤوننا الاقتصادية والمالية بالمياومة.
11/12	- شقير يدعو الى حوار برئاسة رئيس الجمهورية.
12	- نبيل عيتاني: المؤشرات السلبية قابلتها مؤشرات أخرى إيجابية.
13	- الصفدي: النمو ٢ بالمئة على الأقل في العام ٢٠١٣.
13	- عبود: حجوزات الطيران ١٠٠ بالمئة خلال الأعياد.
14	- صحنوي: بدء العمل بتشغيل الخطوط الخلوية إلكترونيا.
14/15	- العريضي: وجدنا مدارس جدرانها وأعمدتها من الفلين.
15/17	- مديرية الجمارك اللبنانية ترد بالوقائع على الاتهامات بالهدر.
17/21	- زخور في مؤتمر النقل في القاهرة: محطة الحاويات في مرفأ بيروت البديل الأفضل في حال توقف الترانزيت البري عبر الأراضي السورية.
22	- "Gulftainer" تفوز بمناقصة تجهيز وتشغيل محطة الحاويات في مرفأ طرابلس.
22/23	- مرفأ بيروت قادر على استيعاب المزيد من حركة المسافنة بعد منتصف العام ٢٠١٣.
23	- ميشال عقل: الشراكة الأوروبية تفتح أمام لبنان سوقا من ٦٠٠ مليون مستهلك.
24/25	- تطبيق قانون السير الجديد يحول المرفأ اللبنانية الى مواقف للسيارات المستعملة.
26	- محمد عيتاني مثل لبنان في اجتماع منظمة الاتحاد الاسلامي لمالكي السفن.
26	- مؤتمر الربط البحري يقيم المرحلة الأولى من مشروع الربط البحري بين الدول العربية.
26	- السفير الربيع: ضرورة تفعيل اتفاقيات النقل المختلفة بين الدول العربية.



27	- اللواء القاضي: المؤتمر يناقش المشاكل والمصاعب التي اعترضت تنفيذ مشروع الربط البحري بكافة عناصرها.
27	- الوزير سعيد: مشاكل جمركية تعترض اتفاقية النقل البحري.
27	- اللواء هداية: على صناديق التمويل العربية تمويل مشروعات النقل العربية.
28	- قطاع النقل التركي يعرض المشاكل التي تعاني منها بواخر الرو/رو في المرافئ المصرية.
28	- الوزير الدميري: مشروع الربط البحري يقوّي التبادل التجاري بين الدول العربية.
28/29	- أهم توصيات مؤتمر الربط البحري بين الدول العربية.
29	- ٣٥ مليار دولار حجم سوق النقل واللوجستيات في منطقة الشرق الأوسط.
30	- توقع ارتفاع إيرادات قناة السويس في العام المالي ٢٠١٢ - ٢٠١٣.
30/31	- ٤٥٧٩٦ مليون دولار تحويلات المغتربين العرب الى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.
32	- مقارنة بتحويلات المغتربين العرب في العامين ٢٠١١ و ٢٠١٢.
23	- هل تهدد القناة الجافة في العراق مستقبل قناة السويس؟
33	- مناقصة لبناء مطار كربلاء في العراق.
34	- مكافحة الفساد في الجمارك المصرية.
34	- خط بحري لـ "UASC" لربط شبه القارة الهندية بالمرافئ التركية.
35	- الشرق الأوسط بحاجة الى ٢٣٧٠ طائرة في العام ٢٠٣١.
35/36	- ارتفاع حركة المرافئ الصينية في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي.



-4-

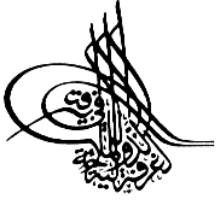
36/37	- ٢٨٢ سفينة ناقلة للحاويات متوقفة عن العمل.
37/38	- أجور النقل البحري مستمرة بتدهورها.
39	- عدد العاطلين عن العمل في فرنسا يسجل رقما قياسيا.
39	- "Evergreen" تستلم السفينة السابعة سعة ٨٤٥٢ حاوية نمطية.
40	- مرفأ "Shenzhen" يتعامل مع ١٩,٢١ مليون حاوية نمطية في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي.
40	- "NOL" تسجل أرباحا في الربع الثالث من العام ٢٠١٢.
41	- "MSC" تتسلم الباخرة الثامنة والأخيرة سعة ١٣٠٩٢ حاوية نمطية.

بالإمكان الاطلاع على كافة النشرات الالكترونية وأخبار الغرفة على الموقع الالكتروني للغرفة الدولية للملاحة في بيروت www.icnbeirut.com.



Summary of Beirut Port Statistics at October 2012
compared with the same period of 2011

Subjects	1 st 10 months 2012	1 st 10 months 2011	+ / -	+ / - %
Number of vessels which called at Beirut Port	1780 vessels	1833 vessels	-53 vessels	-2.89 %
Total Tonnage handled (tons)	5,948 m. tons	5,625 m. tons	+323 thousand tons	+5.74 %
Total imports (tons)	5,237 m. tons	4,946 m. tons	+291 thousand tons	+5.88 %
Total exports (tons)	711 thousand tons	679 thousand tons	+32 thousand tons	+4.71 %
Total Containers handled	882922 TEU	859566 TEU	+23356 TEU	+2.72 %
Containers imported for local markets (TEU)	256810 TEU	236584 TEU	+20226 TEU	+8.55 %
Total Containers exported with Lebanese cargoes (TEU)	48511 TEU	40208 TEU	+8303 TEU	+20.65 %
Total Transshipment containers (TEU)	338307 TEU	366307 TEU	-28000 TEU	-7.64 %
Total Cars handled	70224 cars	54353 cars	+15871 cars	+29.20 %
Imported cars	62730 cars	53493 cars	+9237 cars	+17.27 %
Re-exported cars	7494 cars	860 cars	+6634 cars	+771 %
Total number of Tourists visiting	5762 Tourists	8237 Tourists	-2475 Tourists	-30 %
Total Port revenues USD (millions)	143,279 m. USD	131,555 m. USD	+11,724 m. USD	+8.91 %
Total Customs revenues USD (millions)	1150,000 m. USD	1098,230 m. USD	+51,770 m. USD	+4.71 %
Total VAT revenues USD (millions)	973,379 m. USD	949,398 m. USD	+23,981 m. USD	+2.53 %
Total Harbor Master fees USD (millions)	3,902 m. USD	3,734 m. USD	+168 thousand USD	+4.50 %
Total state revenues out of Beirut Port USD (millions)	2270,560 m. USD	2182,917 m. USD	+87,643 m. USD	+4.01 %



مرفأ بيروت يستعيد عافيته في تشرين الأول (أكتوبر) الماضي
ومجموع حركته ووارداته المالية في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي
أفضل مما كانت عليه في الفترة ذاتها من العام الماضي

أظهرت الاحصاءات أن مرفأ بيروت تمكن من استعادة نشاطه في شهر تشرين الأول (أكتوبر) الماضي، بعد أن سجل هذا النشاط انخفاضا في أيلول (سبتمبر) المنصرم. وقد انعكس هذا النشاط الجيد إيجابا على المجموع العام للواردات المالية. وكان قطاع النقل البحري في لبنان قد أبدى تخوفه من أن يكون التراجع المسجل في أيلول مؤشرا سلبيا، على أن الأوضاع المضطربة في لبنان والأحداث الأمنية في سوريا بدأت تظهر تداعياتها في قطاع النقل البحري أسوة بالقطاعات الاقتصادية والتجارية الأخرى التي ما يزال الركود مخيما على أعمالها.

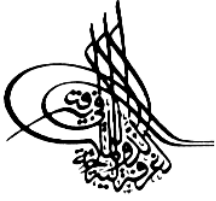
الحركة الاجمالية في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي
أفضل مما كانت عليه في الفترة عينها من العام الماضي

ولكن احصاءات مرفأ بيروت أظهرت أن حركته الاجمالية في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي جاءت أكبر مما كانت عليه في الفترة عينها من العام الماضي.

فقد بينت المقارنة الوقائع التالية:

مجموع البواخر: بلغ ١٧٨٠ باخرة مقابل ١٨٣٣ باخرة، أي بانخفاض قدره ٥٣ باخرة ونسبته ٢,٨٩ بالمئة.

مجموع كميات البضائع: وحقق الوزن الاجمالي للبضائع التي تعاملها المرفأ استيرادا وتصديرا ارتفاعا، فبلغ مجموعه ٥,٩٤٨ مليون طن مقابل ٥,٦٢٥ مليون طن، أي بزيادة قدرها ٣٢٣ ألف طن ونسبتها ٥,٧٤ بالمئة.



-7-

وتوزع هذا المجموع على الشكل التالي:

كميات البضائع المستوردة: بلغ وزنها ٥,٢٣٧ مليون طن مقابل ٤,٩٤٦ مليون طن، أي بارتفاع قدره ٢٩١ ألف طن ونسبته ٥,٨٨ بالمئة.

كميات البضائع المصدرة: بلغ وزنها ٧١١ ألف طن مقابل ٦٧٩ ألف طن، أي بتحسين قدره ٣٢ ألف طن ونسبته ٤,٧١ بالمئة.

ومجموع الحاويات يرتفع الى ٨٨٢٩٢٢ حاوية نمطية

وبلغ المجموع العام للحاويات التي تداولها مرفأ بيروت ٨٨٢٩٢٢ حاوية نمطية مقابل ٨٥٩٥٦٦ حاوية، أي بنمو قدره ٢٣٣٥٦ حاوية نمطية ونسبته ٢,٧٢ بالمئة.

وتوزعت هذه الحركة البالغة ٨٨٢٩٢٢ حاوية نمطية في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي

على الشكل التالي:

مجموع الحاويات المستوردة: بلغ ٤٢٩٠٥٤ حاوية نمطية مقابل ٤٢٢٠٢٠ حاوية للأشهر ذاتها من العام الماضي، أي بتحسين قدره ٧٠٣٤ حاوية نمطية ونسبته ١,٦٧ بالمئة.

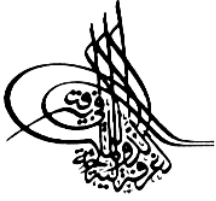
مجموع الحاويات المصدرة والمعاد تصديرها برسم المسافنة: ارتفع الى ٤٣٢٦٧٢ حاوية نمطية مقابل ٤٢١٠٩٧ حاوية، أي بزيادة قدرها ١١٥٧٥ حاوية نمطية ونسبتها ٢,٧٥ بالمئة.

مجموع الحاويات المعاد تستيفها على متن السفن: بلغ ٢١١٩٦ حاوية نمطية مقابل ١٦٤٤٩ حاوية، أي بارتفاع قدره ٤٧٤٧ حاوية نمطية ونسبته ٢٨,٨٦ بالمئة.

ارتفاع مجموع الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي

وسجلت الحاويات المستوردة برسم الأسواق اللبنانية نمواً فبلغ مجموعها ٢٥٦٨١٠ حاوية نمطية

مقابل ٢٣٦٥٨٤ حاوية، أي بنمو قدره ٢٠٢٢٦ حاوية نمطية ونسبته ٨,٥٥ بالمئة.



ورقم قياسي لمجموع الحاويات المصدرة ملأى ببضائع لبنانية

ما تزال حركة الحاويات المصدرة ملأى ببضائع لبنانية تحقق زيادة كبيرة نتيجة للنمو الكبير الذي تسجله حركة شحن الانتاج الزراعي اللبناني والصادرات اللبنانية بحرا بدلا من الترانزيت البري الى العمق العربي بسبب الأحداث الأمنية المتواصلة في سوريا. فقد بلغ مجموعها ٤٨٥١١ حاوية نمطية مقابل ٤٠٢٠٨ حاوية للأشهر العشرة نفسها من العام الماضي، بارتفاع كبير قدره ٨٣٠٣ حاوية نمطية ونسبته ٢٠,٦٥ بالمئة.

وانخفاض مجموع الحاويات برسم المسافنة

أما حركة الحاويات برسم المسافنة فسجلت انخفاضا، فبلغ مجموعها ٣٣٨٣٠٧ حاوية نمطية مقابل ٣٦٦٣٠٧ حاوية، أي بتراجع قدره ٢٨ ألف حاوية نمطية ونسبته ٧,٦٤ بالمئة.

حركة السيارات تواصل ارتفاعها

وحققت حركة السيارات زيادة كبيرة فبلغ عددها ٧٠٢٢٤ سيارة مقابل ٥٤٣٥٣ سيارة، أي بزيادة كبيرة ضخمة قدرها ١٥٨٧١ سيارة ونسبتها ٢٩,٢٠ بالمئة.

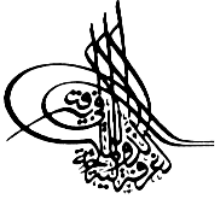
وتوزع هذا المجموع كالاتي:

السيارات المستوردة: ارتفع مجموعها الى ٦٢٧٣٠ سيارة مقابل ٥٣٤٩٣ سيارة، أي بتحسن قدره ٩٢٣٧ سيارة ونسبته ١٧,٢٧ بالمئة.

السيارات المعاد تصديرها بحرا: بلغت ٧٤٩٤ سيارة مقابل ٨٦٠ سيارة، بارتفاع كبير وقدره ٦٦٣٤ سيارة ونسبته ٧٧١ بالمئة.

سيارات برسم المسافنة تفرغ في مرفأ بيروت

وتجدر الإشارة الى أن السبب المباشر للارتفاع الكبير لحركة السيارات المعاد تصديرها بحرا، يعود الى أن خطوطا بحرية عدة بدأت تعتمد مرفأ بيروت كمحطة لحركة المسافنة للسيارات التي يعاد شحنها على سفن أخرى الى مرفأ في المتوسط، وخصوصا المرفأ الليبي.



السياحة البحرية المتضررة الأكبر من الأحداث الأمنية الجارية في المنطقة

من جهة ثانية، أظهرت الاحصاءات أن حركة السياح بحرا كانت المتضررة الأكبر من الأحداث الأمنية الجارية في المنطقة، والاضطرابات التي تشهدها بعض المناطق اللبنانية من حين الى آخر. فقد تراجع عددها الى ٥٧٦٢ سائحا مقابل ٨٢٣٧ سائحا، أي بانخفاض قدره ٢٤٧٥ سائحا ونسبته ٣٠ بالمئة.

ارتفاع مجموع الواردات المالية في الأشهر العشرة الأولى من العام ٢٠١٢

وانسحبت الزيادة بالحركة المستوردة برسم الاستهلاك المحلي على المجموع العام للواردات المالية، حيث بلغ ٢٢٧٠,٥٦٠ مليون دولار مقابل ٢١٨٢,٩١٧ مليون دولار للأشهر العشرة ذاتها من العام ٢٠١١، أي بارتفاع قدره ٨٧,٦٤٣ مليون دولار ونسبته ٤,٠١ بالمئة.

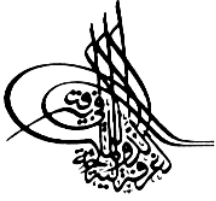
وتوزع هذا المجموع البالغ ٢٢٧٠,٥٦٠ مليون دولار كالاتي:

مجموع الواردات المرفئية: بلغ ١٤٣,٢٧٩ مليون دولار مقابل ١٣١,٥٥٥ مليون دولار، أي بتحسن قدره ١١,٧٢٤ مليون دولار ونسبته ٨,٩١ بالمئة.

مجموع الواردات الجمركية: بلغ ١١٥٠ مليون دولار مقابل ١٠٩٨,٢٣٠ مليون دولار، أي بزيادة قدرها ٥١,٧٧٠ مليون دولار ونسبتها ٤,٧١ بالمئة.

مجموع واردات الـ (VAT): بلغ ٩٧٣,٣٧٩ مليون دولار مقابل ٩٤٩,٣٩٨ مليون دولار، أي بتحسن قدره ٢٣,٩٨١ مليون دولار ونسبته ٢,٥٣ بالمئة.

مجموع واردات رئاسة الميناء: بلغ ٣,٩٠٢ مليون دولار مقابل ٣,٧٣٤ مليون دولار، أي بارتفاع قدره ١٦٨ ألف دولار ونسبته ٤,٥٠ بالمئة.



ميفاتي في "ملتقى الاقتصاد الوطني" في بيروت...

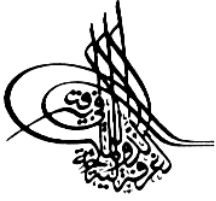
غد لبنان سيكون أفضل من حاضره، والاقتصاد الوطني سيعود ليقوّي

مركزه في المنطقة

رعا رئيس مجلس الوزراء نجيب ميفاتي "ملتقى لبنان الاقتصادي" في دورته الثانية، الذي نظّمته مجموعة الاقتصاد والأعمال بالتعاون مع المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات في لبنان "IDAL" واتحاد الغرف اللبنانية في فندق "Four Seasons" بيروت، بحضور حشد من الشخصيات السياسية والاقتصادية والمالية ووزراء سابقين وحاليين ونواب وسفراء ورؤساء هيئات اقتصادية ومصرفية وصناعية وتجارية وإعلامية، عربية ولبنانية.

ميفاتي: الركائز الأساسية للاقتصاد اللبناني لم تزل ثابتة

افتتح ميفاتي المرتمر بكلمة أعرب فيها عن أسفه للخلافات السياسية الداخلية اللبنانية المعهودة التي كانت لها آثار سلبية بالغة على الوضع الاقتصادي "ولكن الركائز الأساسية للاقتصاد اللبناني لم تزل ثابتة لتكون قاعدة لانطلاقة جديدة عندما تعود أوضاع الوطن العربي الى الاستقرار وتنقشع سحب الانقسامات الداخلية عندنا". وأشار الى الصعوبات في قطاع السياحة والجمود في القطاع العقاري وانكماش حركة الرساميل الوافدة، وما أدى اليه ذلك من عجز كبير في ميزان المدفوعات والانخفاض المقدر في نسبة النمو. وقال: "إن الحكومة تجهد لتقوم بكل ما في وسعها في هذا المجال، لكن ذلك لا يمكن أن يكون مسؤولية جهة واحدة، بل مسؤولية مشتركة ينبغي أن تتوافر لها كل الارادات الخيرة التي تمكّنها من تحقيق الأهداف السامية التي يسعى اليها الجميع. من هنا كانت الدعوات الى جميع القيادات اللبنانية لوضع الخلافات السياسية جانبا والالتقاء على طاولة حوار والعمل معا للتصدي للتحديات الاقتصادية والمحافظة على النمو وتحقيق احتياجات المواطن".



وأبدى ميفاتي تفاؤله بالمستقبل "ولدي قناعة بأن غد لبنان سيكون أفضل من حاضره، والرهان على الدولة الواحدة والقوية سيكون هو الرابح، وأن الاقتصاد اللبناني النابض دوما سيعود ليقوّي موقعه المميز في المنطقة بعد عودة الاستقرار إليها وخاصة بعد استكمال مشروع الاستكشاف عن الغاز والنفط ونجاحه."

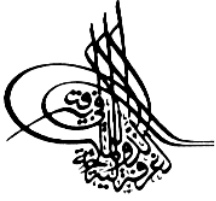
القصار: كأنه يراد لاقتصادنا أن يفقد ميزاته التفاضلية

التي لم يفقدها حتى في أشد الظروف قسوة

واعتبر رئيس الهيئات الاقتصادية الوزير السابق عدنان القصار "أن الوضع السياسي أصبح مركز الضعف البنيوي الذي يكبل محركات الاقتصاد الوطني اللبناني ويفاقم الأزمة الاجتماعية ويخلق تداعيات مباشرة وبالغة السوء على الاقتصاد والوطن، إذ ننتظر عجزا في ميزان المدفوعات في العام ٢٠١٢، قد يتجاوز الملياري دولار أميركي، ولم تكن نتائج العام ٢٠١١ أفضل، فهل تدرك القوى السياسية المعنية حجم تأثير الأمر على الاقتصاد وعلى معيشة الناس وحياتهم اليومية". وأضاف: "لقد أصبحنا في ظل الانقسام السياسي وكأننا نتعامل مع شؤوننا الاقتصادية والمالية والاجتماعية بالميأومة. مناخ الاستثمار ليس مؤاتيا وكأنه يراد لاقتصادنا أن يفقد ميزاته التفاضلية التي لم يفقدها حتى في أشد الظروف قسوة. ألا تلاحظون أن لا حديث اليوم عن الإصلاح المالي والاقتصادي والاجتماعي ولا عن المناخ الجاذب للاستثمارات ولا عن خطط النمو والتنمية البعيدة المدى".

شقير: الأرقام والمؤشرات تنذر بأن البلاد بحاجة لخطوات سريعة وفعالة لتنشيط الاقتصاد

أما رئيس اتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة في لبنان محمد شقير، فقال: "التحديات الاقتصادية تزداد يوما بعد يوم، نوجه اليوم أصابع اللوم للمسؤولين لنتجنب أن يوجه الناس إلينا جميعا أصابع الاتهام في المستقبل. هناك فرص تضيع على لبنان، وهي فرص تاريخية نتيجة ما يحصل في المنطقة العربية، ولو أن السياسيين وضعوا مصالحهم جانبا لبعض الوقت وركزوا على كيفية الاستفادة من



الفرص السانحة، لكان الاقتصاد والناس في أحسن حال". وأضاف: " إن الهيئات الاقتصادية لا يمكن لها أن تقف متفرجة حين تتخذ قرارات غير مناسبة لا توقيتاً ولا تخطيطاً. ربما القيمون على سياسات الحكومة الاقتصادية يعرفون شيئاً لا نعرفه، لكننا نعرف حقيقة واضحة وهي الأرقام والمؤشرات، وجميعها تنذر بأن البلاد بحاجة لخطوات سريعة وفعالة لتنشيط الاقتصاد لقد أثبتت وحدة الهيئات الاقتصادية بأنها تستطيع أن توقف وتجمد أي قرار يؤثر سلباً على الاقتصاد وهي ما كانت لتتمكن من ذلك لولا وحدتها وعلاقتها الجيدة مع النقابات والقطاعات النتاجية". ودعا شقير الى " حوار برئاسة رئيس الجمهورية من أجل تقريب وجهات النظر وإيجاد حلول لمشاكلنا الاقتصادية وإزالة العوائق التي تحول دون تعافي الاقتصاد".

نبيل عيتاني: ٤١ مليار دولار الاستثمارات الأجنبية التراكمية في لبنان حتى العام ٢٠١١

واعتبر رئيس مجلس ادارة مؤسسة "IDAL" نبيل عيتاني، أنه نتيجة لتأثر لبنان بالأزمات السياسية والتطورات في المنطقة، سجل تراجعاً في عدد المؤشرات الاقتصادية. فلبان الذي لم يكن اقتصاده بمنأى عن تأثيرات هذه التطورات الإقليمية، أصيب بالتباطؤ وضعف النمو". ولفت الى أن هذه المؤشرات السلبية قابلتها مؤشرات أخرى إيجابية، فلبان حافظ خلال السنوات الماضية على عوامل الاستقرار واستمر في تحقيق النمو الايجابي. وقد وصلت الاستثمارات الأجنبية المباشرة في لبنان في نهاية العام ٢٠١١، الى مجموع تراكمي يقارب ٤١ مليار دولار بعد أن كانت في حدود الـ ٥ مليارات فقط في العام ٢٠٠٠. وهذا المجموع التراكمي المسجل يساوي ٩٨ بالمئة من إجمالي الناتج المحلي وهي من بين الأعلى إقليمياً ودولياً.



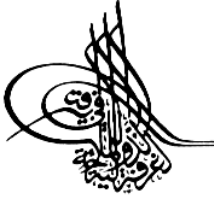
الصفدي: النمو ٢ بالمئة على الأقل في العام ٢٠١٣

أوضح وزير المال محمد الصفدي " أن نمو الاقتصاد سيتباطأ في نهاية العام الحالي الى ما بين ١ و ١,٥ بالمئة بسبب انعكاسات الوضع في المنطقة وسوريا والأحداث الأمنية التي شهدتها لبنان. وتوقع الصفدي في المقابل أن يرتفع النمو في العام ٢٠١٣ الى ٢ بالمئة على الأقل مدفوعا بتحسين الوضع السياسي المضطرب في البلد".

وقال الصفدي في قمة "روترز للاستثمار في الشرق الأوسط" أن الاقتصاد اللبناني صغيرا جدا، وأن موضوعا صغيرا يحركه الى الأعلى وموضوعا صغيرا يحركه الى الأسفل، لأن اقتصادنا حجمه صغير...". وأشار الى أن الأرقام الموجودة اليوم صارت سلبية، تعرف من قطاع البناء وحركة البيع وأمور كثيرة، ولكن إذا تغيرت الحكومة وخرجت باتفاق سياسي وطني، فإن المؤشرات تنقلب رأسا على عقب بين ليلة وضحاها، ويرجع الاستثمار العربي كله الى البلد".

عبود: حجوزات الطيران ١٠٠% خلال الأعياد

أعلن وزير السياحة فادي عبود عن اكمال حجوزات شركات الطيران لعيدي الميلاد ورأس السنة بنسبة ١٠٠ بالمئة. وعن زيارته الأخيرة الى البرازيل قال عبود لـ "المركزية" أن نتائج هذه الزيارة ستكون موضوع المؤتمر الصحافي الذي سيعقده قريبا لشرح تفاصيل هذه الجولة وثمارها. ودعا عبود الى " التوقف عن ممارسة الضغط السياسي من خلال السياحة". وأضاف: " أناشد الجميع بكل إيجابية ومودة عدم اللجوء الى الضغط عبر السياحة لمآرب سياسية". وردا على سؤال، قال: " السياحة ليست في صحة سليمة في لبنان ولا في الأردن ولا في مصر وقبرص واليونان. فالمنطقة كلها تغلي، لكن علينا أن نكون إيجابيين لنحاول قدر الإمكان تمرير هذه المرحلة الصعبة التي تمر بها المنطقة".



صحناوي: بدء العمل بتشغيل الخطوط الخلوية إلكترونيا

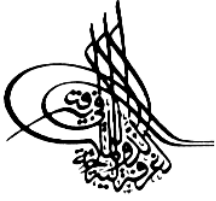
أعلن وزير الاتصالات نقولا صحناوي بدء العمل بإجراء تشغيل الخطوط الخلوية إلكترونيا عن بعد، الرامي الى تحسين فاعلية تنظيم وجمع البيانات الشخصية العائدة الى مشتركى الشبكتين، وتحديد هوية المشترك الفعلية والحقيقية، وضبط صحة المعلومات والبيانات التي يقدمها. وأضاف بعد بدء العمل بتشغيل الخطوط الخلوية إلكترونيا، أصبح ملزما على نقاط البيع للخطوط المسبقة الدفع أن تطلب من الزبون أو المشترك هويته، فيجري نسخها مباشرة في نقطة البيع، وفي الوقت نفسه تؤخذ له صورة شمسية في المكان عينه ويجري إرسال كل هذه المعطيات مباشرة الى الشركتين، بحيث تعطى الموافقة إلكترونيا "Online" للزبون "في حال ثبت اكتمال الملف، فيتم تشغيل بطاقة الهاتف إلكترونيا عن بعد "Online Activation" ، كل ذلك في غضون وقت قصير".

العريضي: في مؤتمر "مقاربة الاستدامة في قانون البناء اللبناني"

"وجدنا مدارس جدرانها وأعمدتها من الفلين..."

رعا وزير الأشغال العامة والنقل غازي العريضي افتتاح مؤتمر "مقاربة الاستدامة في قانون البناء اللبناني" في نقابة المهندسين في بيروت، في حضور نقيب المهندسين ايلي بصبوص وحشد من المهندسين والخبراء المختصين في مجال البناء.

وفاجأ العريضي في الكلمة التي ألقاها في المؤتمر بمعلومات مثيرة حول اكتشاف وزارة الأشغال لدى الطلب منها ترميم المدارس في عدد من المناطق اللبنانية، أن بعض المدارس التي بنيت منذ سنوات قليلة يجب أن تهدم، ومدارس جدرانها وأعمدتها من الفلين. وأضاف: " إذا استمر الوضع على ما هو عليه بعد المخالفة التي ارتكبت في منطقة سن الفيل، والذي اضطرنا الى إلغاء مسار الطائرات، فمن الخيال والمستغرب الاستمرار في ذلك".



ودعا الى المزيد من التشدد، سواء من قبل التنظيم المدني والبلديات والوزارات المعنية ونقابة المهندسين لاتخاذ الاجراءات التي تمنع حصول مثل هذه المخالفات"، مشددا على التعاون بين كافة القطاعات المعنية ليكون القانون متماسكا بعيدا عن الشهوات والمصالح.

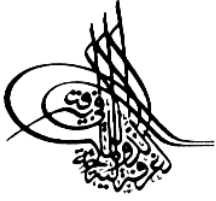
بعد الحملات التي استهدفتها...

مديرية الجمارك ترد بالوقائع والأرقام الاتهامات بهدرها مليارات الدولارات

في مرفأ بيروت

بعد أن ارتفعت الحملة الاعلامية والمزايدات السياسية في الآونة الأخيرة مستهدفة إدارة الجمارك باتهامها بهدرها مليارات الدولارات سنويا عبر التهريب، ردت مديرية الجمارك ببيان شامل وبالأرقام "لإطلاع الرأي العام اللبناني على الوقائع والحقائق".

فأشار البيان الى ان احتمالات حصول التهريب قائمة في عمليات التجارة الدولية، ولكن بوجود دائرة تعرف "بادارة المخاطر" يحد من هذه الاحتمالات ويكشف القسم الأكبر من عمليات التهريب. وأكد البيان أن المقارنة بمجمل الواردات الجمركية المحصلة بين العام ٢٠١١ و العام ٢٠١٠، تظهر أن السبب المباشر لانخفاض هذه الواردات في العام ٢٠١١، يعود الى انخفاض سعر صفيحة البنزين ٥ آلاف ليرة في مطلع العام ٢٠١١، والى تراجع حركة استيراد السيارات بسبب قيود السلامة العامة التي فرضت على استيراد السيارات. فانخفاض سعر صفيحة البنزين وتراجع حركة استيراد السيارات شكلا تراجعا بالواردات الجمركية قدره ٥٠١ مليون دولار في العام ٢٠١١. في حين الانخفاض الحقيقي للواردات في العام ٢٠١١، بلغ ٤٠٢ مليون دولار عن العام ٢٠١٠. لذلك، لو استثنينا انخفاض الواردات الجمركية عن البنزين وحركة السيارات المستوردة، لكان العام ٢٠١١، حقق زيادة بالواردات الجمركية عن العام ٢٠١٠، مقدارها ٩٩ مليون دولار.



ودحض البيان ادعاء البعض بأن هناك بضائع يتم إخراجها من مرفأ بيروت من دون تأدية الرسوم الجمركية المتوجبة، لأن عملية الإخراج تخضع لرقابة جهات عدة في آن واحد وعبر منفذ شرعي وحيد. وأشار البيان الى أن البضائع التي تسلك المسار الأخضر تخضع للكشف وعملية المراقبة اللاحقة، حيث يتم ضبط العديد من المخالفات ويجري استدراك رسوم لم تحصل، بالإضافة الى غرامات يصل مجموعها الى مليارات الليرات سنويا، وهي لا تدخل بالطبع في الاحصاءات الجمركية.

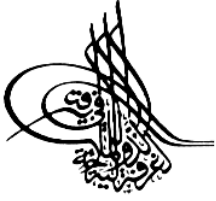
وانتقد البيان بعض المحللين في الإعلام الذين يدعون أن الزيادة في حصيله الإيرادات الجمركية يجب أن تكون نسبتها معادلة للزيادة في قيمة البضائع المستوردة. كما انتقد البعض الآخر الذي ذهب الى احتساب الهدر على أساس ارتفاع عدد الحاويات المستوردة، مستنتجا أن إيرادات الجمارك يجب أن تتضاعف ٥ مرات في العام ٢٠١١، أسوة بارتفاع قيمة البضائع المستوردة الى ١٢,٩١٣ مليار دولار من ٤,٠٠٦ مليارات دولار في العام ٢٠٠٢.

وأضاف البيان أن اعتماد المحللين في الإعلام النظريات والمعايير غير العلمية في احتساب الهدر دون العودة الى الأسس التي تعتمدها إدارة الجمارك والى المعايير الفنية المركبة لاحتساب الرسوم على البضائع المستوردة (كالرسم النسبي، الرسوم النوعية المبنية على أساس وحدات القياس كالحجم والوزن والعدد والليترات، الخ...)، قد خلق بلبلة لدى الرأي العام وأساء ليس فقط الى سمعة ومصداقية الجمارك وهيبته، بل أيضا الى سمعة لبنان لدى المحافل الدولية...

وأشار البيان الى أن ادارة الجمارك استثمرت المعلومات الواردة في التحقيق الذي أجرته وسيلة إعلامية مرئية، فبادرت الى دهم مكاتب بعض المخلصين الجمركية وبعض الشركات التي يعملون لصالحها، وضبطت مخالفات جمركية، وسيصار الى فرض الغرامات القانونية وتعليق أعمال المخالفين.

وذكر البيان أن شغور الوظائف الأربعة من الفئة الأولى بكاملها في ادارة الجمارك لم يمنعها من اتخاذ العديد من الاجراءات للحد من التهرب من الرسوم ولضبط عمليات تهريب ضخمة (حيث بلغ المتوسط السنوي للمخالفات الجمركية المضبوطة نحو ٧٥٠٠ قضية).

وأشار البيان الى وجود إعفاءات جمركية واتفاقيات دولية جرى تطبيقها خلال السنوات العشر الأخيرة، كـ "التيسير العربية" و "الشراكة الأوروبية" والـ "EFTA" وسواها، وهي أدت الى تراجع في حصيله الرسوم المستوفاة...



وحذرت ادارة الجمارك أخيراً جميع المتحايين على القوانين والأنظمة، أن مخالفتهم وإن مرت مؤقتاً فسيصار الى ضبطها في القريب العاجل "إذ أننا اعتمدنا لأول مرة أسلوب التواصل مع بعض الادارات الجمركية الأجنبية لضبط التهريب الممكن حصوله منها باتجاه بلدنا، وسوف تزودنا بمعلومات عن الإرساليات المصدرة من قبلها الى لبنان، ومن شأن ذلك الكشف عن العديد من المخالفات التي تكون مرت على الجمارك".

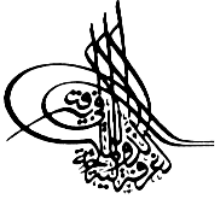
زخور في مؤتمر النقل للأمانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية...
محطة الحاويات في مرفأ بيروت البديل الأفضل في حال توقف الترانزيت البري
عبر الأراضي السورية

قدم رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت، النائب الأول لرئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ايلي زخور، ورقة عمل خلال مؤتمر النقل الذي نظّمته الأمانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية في جامعة الدول العربية، وذلك في القاهرة في ١٤ تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي. وقد تحدثت الورقة عن الانعكاسات السلبية للأحداث الأمنية في سوريا على الترانزيت البري عبر الأراضي السورية، وماذا لو توقف هذا الترانزيت البري كلياً؟ وما هو البديل الذي يمكن اللجوء اليه؟ (مراجعة تفاصيل المؤتمر في مكان آخر من هذه النشرة).

ونظراً لأهمية ورقة العمل، ننشر في ما يلي أهم النقاط الواردة فيها:

بيروت " مرفأ العرب "

إنكم تعلمون، ولا شك في ذلك، أن مرفأ بيروت كان قبل اندلاع الحرب في لبنان عام ١٩٧٥، يلقب بـ "مرفأ العرب"، وكان يشهد حركة كبيرة بعدد البواخر التي تؤمه وكميات البضائع التي تفرغ في مستودعاته وعلى أرصفته. وكان قسم كبير من تلك البضائع يرسم الترانزيت البري: بدءاً من سوريا، ومروراً بالأردن والعراق والسعودية والخليج العربي، وانتهاءً بإيران.



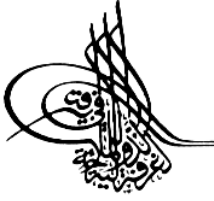
وهذا الدور الذي يتميز به مرفأ بيروت يعود الى أنه المرفأ الأقرب جغرافيا الى بعض العواصم العربية: كدمشق وعمان وبغداد من المرفأئ السورية والأردنية والعراقية. وبينت الاحصاءات أنه في العام ١٩٧٣، بلغت حصة بضائع الترانزيت المفرغة في مرفأ بيروت حوالي مليون طن من مجموع البضائع المفرغة والبالغة حوالي ٣،٤ ملايين طن، أي ما نسبته حوالي ٣٠ بالمئة.

لبنان بلد استيراد بامتياز

ومن المعروف أيضا، أن لبنان هو بلد استيراد بامتياز. فلبنان يستورد بضائع تبلغ قيمتها الاجمالية حوالي ٢١ مليار دولار سنويا، في حين أنه يصدر بضائع لبنانية لا تتجاوز قيمتها الاجمالية الـ ٤ مليارات دولار سنويا. وهذا العجز بالميزان التجاري يظهر بصورة جلية بالحاويات المستوردة ملأى ببضائع برسم الأسواق اللبنانية، حيث يتجاوز مجموعها حوالي الـ ٣٠٠ ألف حاوية نمطية سنويا، بينما لا يتعدى عدد الحاويات المصدرة ملأى ببضائع لبنانية الـ ٥٥ ألف حاوية نمطية سنويا.

فائض كبير بعدد الحاويات الفارغة

إن الفائض الكبير بعدد الحاويات الفارغة برسم إعادة الشحن من مرفأ بيروت بسبب فقدان التوازن بين عدد الحاويات المستوردة ملأى برسم الأسواق اللبنانية، والمعاد تصديرها ملأى ببضائع لبنانية، دفع الخطوط البحرية الى ممارسة سياسة المضاربة بأجور الشحن لتكون لها الحصة الكبرى من البضائع اللبنانية المصدرة بالحاويات من مرفأ بيروت الى مختلف أنحاء العالم. إن سياسة المضاربة بأجور النقل، تصب دائما في مصلحة المصدر اللبناني الى أي بلد في العالم.



كلفة تحميل الحاوية المصدرة ملأى على عاتق المصدر

وكلفة تفريغها في مرفأ المقصد على عاتق المستورد

إن تصدير الحاويات ملأى ببضائع لبنانية، تجعل كلفة شحن الحاوية المصدرة ملأى على عاتق المصدر، وكلفة تفريغها في مرفأ المقصد على عاتق المستورد، في حين أن كلفة شحنها فارغة من مرفأ بيروت وكلفة تفريغها في مرفأ المقصد تكون على عاتق الخطوط البحرية.

محطة حاويات حديثة ومتطورة في مرفأ بيروت

إن وجود محطة حاويات حديثة ومتطورة في مرفأ بيروت، ومجهزة بأحدث الرافعات الجسرية والمساعدة وقادرة على استقبال وتقديم أفضل الخدمات وأسرعها لأكبر سفن الحاويات في العالم، أدى الى استقطاب أهم الخطوط البحرية العالمية للتعامل مع مرفأ بيروت بصورة منتظمة من وإلى معظم المرفأ العالمية والعربية كـ "Maersk" ، "MSC" ، "Evergreen" ، "Hapag Lloyd" ، "APL" ، "CMA CGM" وغيرها من الخطوط البحرية العالمية.

ماذا لو توقف الترانزيت البري عبر سوريا كليا؟

لقد مضى على اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا ما يقارب الـ ٢٠ شهرا، وهي لم تنته بعد. ولقد أثرت تلك الأحداث على عمليات الترانزيت البري عبر الأراضي السورية، إلا أنها لم تتوقف بعد، وما تزال الشاحنات تعبر الأراضي السورية الى الداخل العربي ولو مع شيء من الصعوبة أحيانا. السؤال الذي يقلقنا جميعا هو ماذا لو تعطل الترانزيت البري كليا؟ وما هو البديل الذي يمكن اللجوء إليه؟

وفي رأيي أن استبدال الترانزيت البري بالنقل البحري بسفن الحاويات هو الوحيد المتاح وهو متوافر عبر مرفأ بيروت على مدار السنة بواسطة خطوط بحرية عالمية، تؤمن النقل المنتظم من وإلى مرفأ بيروت والمرفأ العربية مهما كان عدد الحاويات، في حين أن نقل الشاحنات بواسطة سفن الرو/رو، فيتطلب وجود خطوط بحرية منتظمة غير متوافرة حاليا في مرفأ بيروت، أو تأمين عدد معين من الشاحنات لا يقل عن ٧٠ أو ٨٠ شاحنة، خلال الرحلة الواحدة كي تكون مجدية اقتصاديا.



كما تبين أن الخطوط البحرية العالمية تؤمن حاليا أكثر من ٥ الى ٧ رحلات أسبوعيا بسفن الحاويات من وإلى مرفأ بيروت ومختلف المرافئ العربية أو عن طريق مرفأ جدة السعودي.

نقل الانتاج الزراعي اللبناني بسفن الحاويات هو الأفضل

ونظرا الى أن الانتاج الزراعي اللبناني المصدر برا بواسطة الشاحنات المبردة سيكون المتضرر الأول والأكبر في حال توقفت حركة الترانزيت عبر الأراضي السورية، بينت المقارنة أن النقل بسفن الحاويات هو البديل الأفضل والأدنى كلفة من لبنان الى الدول العربية، في حال توقف النقل البري عبر الأراضي السورية. فهذا النقل متوافر على مدار السنة بواسطة خطوط بحرية منتظمة.

ارتفاع حركة الاستيراد والتصدير بحرا بعد اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا

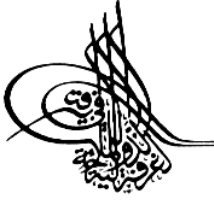
ومن ناحية ثانية، أظهرت احصاءات مرفأ بيروت استمرار ارتفاع حركة الحاويات المستوردة والمصدرة بحرا، مع تصاعد وتيرة الأحداث الأمنية في سوريا والمخاطر المحدقة بالشاحنات العابرة للأراضي السورية مع ارتفاع أجور النقل ورسوم التأمين على البضائع المنقولة برا بين لبنان والدول العربية.

استيراد حاويات ملأى ببضائع يرسم الأسواق اللبنانية

قبل اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٢٢ ألف حاوية نمطية شهريا.
بعد اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٢٦ ألف حاوية نمطية شهريا.
نسبة الزيادة: حوالي ١٨ بالمئة شهريا.

تصدير حاويات ملأى ببضائع لبنانية

قبل اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٣٥٠٠ حاوية نمطية شهريا.
بعد اندلاع الأحداث الأمنية في سوريا: حوالي ٥٥٠٠ حاوية نمطية شهريا.
نسبة الزيادة: حوالي ٥٧ بالمئة شهريا.



أكثر من مليون حاوية نمطية تداولتها محطة الحاويات في العام ٢٠١١

ما تزال محطة الحاويات في مرفأ بيروت تحقق أرقاما قياسية برغم الأحداث الأمنية المتدهورة في المنطقة، فقد تمكنت من التعامل لأول مرة مع ١,٠٣٤,٠٠٠ حاوية نمطية في العام الماضي، في حين كانت هذه الحركة لا تتجاوز الـ ٤٠٠ ألف حاوية نمطية في العام ٢٠٠٥. كما أن هذه المحطة تحولت الى مركز لعمليات المسافنة لكل من شركتي "MSC" السويسرية، و "CMA CGM" الفرنسية. فقد تداولت أكثر من ٤٥٠ ألف حاوية نمطية برسم المسافنة، أي ما نسبته أكثر من ٤٣ بالمئة من المجموع العام للحاويات.

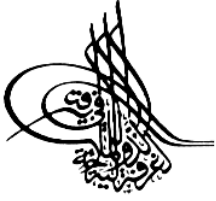
توسيع محطة الحاويات وتجهيزها

وتشهد محطة الحاويات حاليا ورشة توسيع وتجهيز وتعميق ليصبح طول رصيفها الرئيسي ١١٠٠ متر، وقدرتها الاستيعابية أكثر من ١,٦ مليون حاوية نمطية سنويا، وعدد الرافعات الجسرية ١١ رافعة (Ship-to-shore Cranes (STC)) ، والرافعات المساعدة الى أكثر من ٣٥ رافعة (Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG)) ، كما سيصبح عمق حوضها حوالي ١٧,٥ مترا. ومن المنتظر أن تنجز الأعمال وتباشر المحطة خدماتها بكامل طاقتها في منتصف العام ٢٠١٣.

بناء محطة حاويات نموذجية جديدة

وأنهت ادارة مرفأ بيروت الدراسات الخاصة ببناء محطة حاويات نموذجية جديدة ثانية، جنوب المحطة الحالية، تضم الرصيف رقم ١٢ و ١٣ وقسما من الرصيف رقم ١٤ والرصيف رقم ١٥. وسوف تخصص المحطة الجديدة للتعامل مع سفن التغذية (Feeder Vessels)، ما يؤدي الى تخفيف الضغط عن محطة الحاويات الحالية، التي تشهد ازدحاما بالسفن والحاويات من حين الى آخر.

ولا بد من الاشارة أخيرا الى أن خطوطا بحرية عالمية عدة كانت أعربت عن رغبتها لاعتماد مرفأ بيروت مركزا لعمليات المسافنة، أسوة بشركتي MSC و CMA CGM . لكن ادارة المرفأ أبدت اعتذارها عن تلبية رغبة تلك الخطوط، لأن القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات مستثمرة بكامل طاقتها وغير قادرة على استيعاب المزيد من حركة المسافنة من جهة، ولتفادي تجدد الازدحام الحاد الذي يعرقل خدمات المرفأ من جهة أخرى.



“GulfTainer” الخليجية تفوز بمناقصة تجهيز محطة الحاويات الجديدة

في مرفأ طرابلس وتشغيلها لمدة ٢٥ عاما

فازت شركة الملاحة الخليجية “Gulftainer” بالمناقصة التي أجرتها مصلحة مرفأ طرابلس لتجهيز محطة الحاويات الجديدة، مقابل تشغيلها للمحطة لمدة ٢٥ سنة. بينما فازت شركة “إده-معوض” بمناقصة تنفيذ البنى التحتية في المرفأ.

وسوف تباشر شركة “Gulftainer” اتصالاتها لتأمين المعدات والآليات والرافعات المطلوبة فور تبليغها مصادقة الجهات الرسمية المعنية على المناقصة.

وسوف تؤمن “Gulftainer” ٣ رافعات جسرية لتفريغ سفن الحاويات وشحنها “Ship-to-

“Rubber Tyred Gantry shore Container Cranes (STC Cranes) و٩ رافات مساعدة

“Cranes (RTG) وعدد من آليات النقل، إضافة الى نظام إلكتروني لإدارة المحطة.

ويذكر أن “Gulcontainer” تشغل عددا من محطات الحاويات في الكويت وباكستان وتركيا

والعراق، وقد تداولت هذه المحطات ٣,٢٢٩ مليون حاوية نمطية في العام ٢٠١١. بزيادة نسبتها ٧ بالمئة عما كانت تعاملت معه في العام ٢٠١٠.

مرفأ بيروت قادر على استيعاب المزيد من حركة المسافنة بعد منتصف العام ٢٠١٣

أعلنت ادارة واستثمار مرفأ بيروت في بيان عمته على الوكالات البحرية، أن المرفأ سيصبح قادرا على التعامل مع عدد إضافي من حركة المسافنة بعد منتصف العام ٢٠١٣، وهو التاريخ المتوقع لإجاز أشغال توسيع محطة الحاويات وتجهيزها وتشغيل القسم الجديد فيها. وطلبت الادارة في بيانها من الوكالات البحرية الراغبة في زيادة حجم أعمالها أو في استقطاب خطوط مسافنة جديدة، إعلامها بهذا الخصوص قبل ٢١ كانون الثاني (يناير) ٢٠١٣، بغية دراستها وصولا الى تحقيق المطلوب ضمن إمكانيات استيعاب هذا القسم المستحدث.



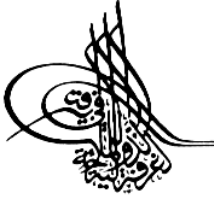
ويذكر أن الإدارة تلقت في مراحل سابقة طلبات عدة من خطوط بحرية كانت راغبة باعتماد المرفأ مركزا لعمليات المسافنة، لكنها لم تتمكن من تلبيتها لأن القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات الحالية مستثمرة بكاملها وغير قادرة على استيعاب المزيد من حركة المسافنة.

الشراكة الأوروبية تفتح أمام لبنان سوقا من ٦٠٠ مليون مستهلك

عقدت اللجنة الزراعية في غرفة التجارة الدولية (ICC) لبنان، اجتماعا برئاسة ميشال عقل وحضور الأعضاء. وشارك في الاجتماع ممثل المدير العام لوزارة الزراعة شارل زرزور والوزير السابق عادل قرطاس وممثلون عن منظمة الأغذية والزراعة والأمم المتحدة والـ "فاو" وعدد من الخبراء والمختصين.

وأعلن ميشال عقل أن المجتمعين بحثوا في الوضع الاقتصادي بشكل عام وما يشهده لبنان من تطورات وتغيرات على الصعيدين الاقليمي والدولي. كما تطرق المجتمعون الى واقع القطاع الزراعي وما يحتاجه من معالجات سريعة ومكثفة، باعتباره مكونا أساسيا في الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ولا بد من دعمه بتنمية صادراته وفي العمل على زيادة القدرة التنافسية للمنتوجات الزراعية في الأسواق العالمية عبر تحسين الانتاج والتوضيب والترويج والتسويق.

وأضاف عقل أن الاتفاق الموقع بين لبنان والاتحاد الأوروبي، خطوة مهمة في زيادة حجم الصادرات الزراعية، وهو اتفاق يفتح أمام لبنان سوقا واسعة من ٦٠٠ مليون مستهلك. لذلك يتوجب على الحكومة اللبنانية أخذ القرار برسم مستقبل سياستها الزراعية على أساس المنافسة الحرة، وفتح الأسواق والتكامل الاقليمي وتشجيع الاستثمارات بزراعة بديلة مربحة وبصناعات زراعية ذات قيمة مضافة، وإزالة المعوقات الادارية والجمركية أمام تصدير الانتاج الزراعي...



المباشرة في تطبيق قانون السير الجديد

يحول المرافئ اللبنانية الى مواقف للسيارات المستعملة

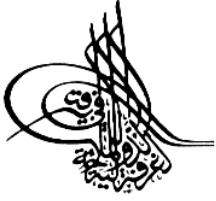
باشرت ادارة الجمارك تطبيق أحكام قانون السير الجديد المتعلقة باستيراد السيارات المستعملة بعد نشره في الجريدة الرسمية في ٢٥ تشرين الأول (أكتوبر) الماضي.

وقد تضمن هذا القانون أحكاما جديدة قضت بحظر استيراد السيارات والمركبات الآلية المستعملة غير الصالحة للسير والتي تشكل خطرا على السلامة العامة، وحظر استيراد أنصاف المركبات، سواء مقدماتها أو خلفياتها، منعا لإعادة جمعها بواسطة التلحيم أو التوصيل، كما فرضت هذه الأحكام على المستورد إبراز مستندات ووثائق محددة عند استيراد هذه المركبات تحت طائلة إلزام المستورد المخالف بإعادة تصدير هذه المركبات فورا على نفقته.

ولم يستثن القانون من أحكامه السيارات المستعملة المستوردة والمخزنة حاليا في المرافئ اللبنانية، أو السيارات المشحونة حاليا على متن السفن برسم التفريغ في المرافئ اللبنانية، ما سيجعل من هذه المرافئ مواقف للسيارات المستعملة التي لا تتطابق مواصفاتها مع أحكامه ولا تملك المستندات والوثائق المطلوبة.

نقابة مستوردي السيارات المستعملة عند الوزير الصفدي

وقام وفد من نقابة مستوردي السيارات المستعملة بزيارة وزير المال محمد الصفدي، وشكا اليه الخسائر الفادحة التي ستلحق بهم بسبب المباشرة في تطبيق أحكام قانون السير الجديد، دون الأخذ بعين الاعتبار السيارات المستعملة العالقة في المرافئ بانتظار تجهيز مراكز المعاينة الميكانيكية التي نص القانون الجديد على إقامتها في المنافذ البحرية والبرية للكشف على المركبات المستوردة قبل وضعها في الاستهلاك المحلي. وأبدى الوفد ترحيبه بتطبيق أحكام القانون الجديد على السيارات التي تستورد مستقبلا، ومطالبها بأن يتم التعجيل في الكشف على السيارات التي تم استيرادها سابقا وتلك المعدة للشحن والتي ما تزال عالقة في المرافئ، تفاديا للمزيد من الخسائر التي تلحق بمستورديها.



وإدارة مرفأ بيروت تتخوف من اكتظاظ المرفأ بالسيارات المستعملة

وبادرت ادارة مرفأ بيروت، فور تسلمها كتاب مديرية الجمارك العامة بأنها باشرت في تطبيق أحكام السير الجديد اعتبارا من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية في ٢٥ تشرين الأول الماضي، الى الطلب من الوكالات البحرية إبلاغ التجار المستوردين للسيارات المستعملة بوجوب التقيد بالأحكام الواردة في قانون السير الجديد "تحت طائلة المسؤولية، وذلك تفاديا بحصول اكتظاظ في المرفأ بالسيارات المستعملة المعدة لإعادة التصدير وبتراكم رسوم الخزن المتوجبة على هذه السيارات دون طائل".

وإدارة الجمارك تطالب بتعديل القانون

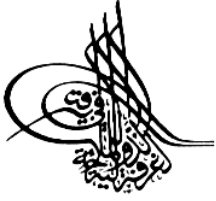
كما قامت ادارة الجمارك بمراسلة مجلس الوزراء عبر وزارة المال، مطالبة بتعديل قانون السير الجديد وتأجيل تنفيذ الأحكام المتعلقة باستيراد اللآلية المستعملة لفترة زمنية محددة، على أن يتم تطبيقها على السيارات المستعملة التي يجري استيرادها بعد هذه الفترة.

والغرفة الدولية للملاحة في بيروت تحذر من عرقلة العمل في المرفأ

من ناحيتها، أجرت الغرفة الدولية للملاحة في بيروت اتصالاتها بالمسؤولين المعنيين ومع المديرية العامة للجمارك شارحة الانعكاسات السلبية من المباشرة في تطبيق هذا القانون دون استثناء السيارات المستعملة الموجودة حاليا في المرفأ أو بطريقها الى المرفأ، لأنه سيحول مرفأ بيروت الى موقف مكتظ بالسيارات المستعملة التي لا تتكيف مواصفاتها مع أحكامه وشروطه والى عرقلة العمل في المرفأ وتأخير عمليات التفريغ والتحميل وإخراج البضائع.

لا حل في القريب المنظور

لا بد من الاشارة أخيرا الى أن التعديل المطلوب للقانون لن يكون متاحا في المستقبل القريب لأنه يتطلب إعادة القانون الى مجلس النواب المغلق حتى إشعار آخر بسبب مقاطعته من قبل نواب المعارضة.



عبتاني بمثل لبنان في اجتماع منظمة الاتحاد الاسلامي لمالكي البواخر في دبي

كلف رئيس مجلس الوزراء نجيب ميقاتي نائب رئيس جمعية أصحاب السفن اللبنانيين وأمين عام الغرفة الدولية للملاحة في بيروت محمد عبتياني تمثيل لبنان للعام التالي على التوالي في الاجتماع المشترك للجنة التنفيذية والجمعية العمومية لمنظمة الاتحاد الاسلامي لمالكي البواخر، والذي عقد في دبي في ٢١ تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي.

وأعلن عبتياني أن الاجتماع كان ناجحاً، حيث حضرته وفود من معظم البلدان العربية وشارك فيه أيضاً للمرة الأولى وفد تركي الذي كانت له مداخلات أكد فيها أن تركيا تضع أحواض بناء السفن التركية بتصرف مالكي البواخر العربية ومستعدة لتقديم كافة التسهيلات والامكانيات لتقوية الأساطيل العربية. وكانت لعبتياني لقاءات واجتماعات عمل مع بعض الوفود المشاركة في الاجتماع حيث بحث معها السبل الآيلة الى تفعيل العلاقات في قطاع النقل البحري العربي.

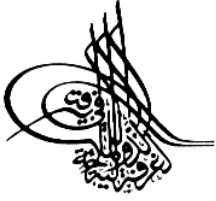
"مؤتمر الربط البحري بين الدول العربية" في القاهرة

يقيم المرحلة الأولى من المشروع الذي يربط تركيا بالسعودية عبر المرافئ المصرية

عقد "مؤتمر الربط البحري بين الدول العربية" في القاهرة في ١٤ تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي، وحضره حشد من العاملين والمهتمين بقطاع النقل البحري العربي. وقد نظمت هذا المؤتمر الأمانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية بالتعاون مع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية.

السفير الربيع: ضرورة تفعيل اتفاقيات النقل المختلفة بين الدول العربية

افتتح المؤتمر أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية السفير محمد الربيع الذي طالب ببذل المزيد من الجهود لتسيير حركة التجارة البينية بين الدول العربية عبر تفعيل بنود اتفاقيات النقل المتنوعة، والعمل على تحسين ورفع كفاءة وسائل النقل، وبناء شبكة نقل سكك حديد متطورة بين الدول العربية. كما دعا الى تنشيط حركة النقل البري والجوي "لأننا عازمون على تحويل الدول العربية مركزاً للنقل البحري للدول كافة، خلال السنوات المقبلة".



اللواء القاضي: المرحلة الأولى من مشروع الربط البحري

تربط تركيا بدول الخليج العربي عبر مصر

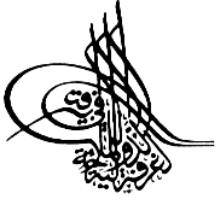
ثم تحدث رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية اللواء محمود القاضي، الذي أشار الى أن المرحلة الأولى من مشروع الربط البحري بين الدول العربية تستهدف تسويق الصادرات المصرية والعربية والتركيبية، مشيراً الى أنه سيجري قريباً تسويق هذه الصادرات الى وسط آسيا. وأضاف بأن المؤتمر سيناقش المشاكل والمصاعب التي اعترضت تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع بكافة عناصرها: الفنية والقانونية واللوجستية، وذلك بهدف التوصل الى توصيات ومقترحات لحل المشاكل وعرضها على الجهات المعنية من أجل تنفيذ المراحل القادمة من المشروع.

الوزير سعيد: المشاكل الجمركية هي التحدي الحقيقي لتنفيذ اتفاقية النقل البري

أما وزير النقل المصري السابق جلال السعيد، فقال بأن مصر لديها صعوبات في الوصول الى أسواق شمال وشرق تركيا، مؤكداً أن المشاكل الجمركية وارتفاع أسعار المحروقات تعتبر التحدي الحقيقي أمام تنفيذ اتفاقية النقل البري.

اللواء هداية: وجود أسطول بحري عربي لدعم التجارة البينية العربية

أما رئيس قطاع النقل البحري اللواء حامد هداية، فطالب ببناء أسطول بحري لدعم حركة التجارة البينية مع الدول العربية بهدف تعميق العلاقات التجارية بين مختلف الدول العربية. ولفت الى ظهور كيانات أجنبية عملاقة تعمل في قطاع النقل وتؤثر بشكل سلبي على الشركات الوطنية ما يستدعي العمل على حل كافة المعوقات التي تعيق تكملة مشروع الربط البحري العربي. كما طالب هداية بتشجيع صناديق التمويل لتمويل مشروعات النقل لأن عزوفها يؤثر سلباً على شركات النقل العربية.



وجهة النظر التركية: معوقات عدة تعرق الربط البحري بين تركيا والسعودية عبر مصر

وتحدث مسؤولان تركيان ناشطان في النقل البحري عن المعوقات التي تعترض حالياً نشاط بواخر الرو/رو العاملة حالياً بين المرافئ التركية والسعودية مروراً بالمرافئ المصرية. فأشارا إلى انطلاق هذه البواخر المحملة بالشاحنات التركية من مرفأى اسكندرون ومرسين إلى مرفأ بور سعيد المصري، حيث تغادر هذه الشاحنات برا إلى مرفأ السويس المصري، حيث يعاد تحميلها على بواخر الرو/رو مجدداً باتجاه مرفأ ضبا السعودي لتنتقل برا إلى بلدان الخليج العربي. فطالباً بضرورة حل مشاكل التأخير في دخول البواخر إلى مرفأ السويس نتيجة عبور قوافل السفن للقناة. كما استغرب الاضرابات العمالية التي تحدث في المرافئ المصرية من حين إلى آخر، ما يؤدي إلى حصول المزيد من التأخير.

وأشارا أخيراً إلى أن هذه البواخر أمنت نقل حوالي ٣٠١٨ شاحنة من المرافئ التركية إلى مرفأ ضبا السعودي مروراً بمرفأ بور سعيد المصري، وبالعكس منذ انطلاق رحلات هذه الخطوط في شهر نيسان (أبريل) الماضي.

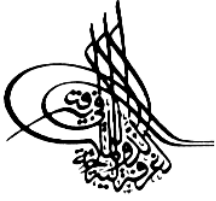
الوزير الدميري: الربط البحري البديل الأوحد لتقوية التبادل التجاري بين الدول العربية

وقال وزير النقل المصري الأسبق إبراهيم الدميري، بأن مشروع الربط البحري بين الدول العربية يجب أن يحظى باهتمام كبير لأنه البديل الأوحد لتقوية التبادل التجاري بين الدول العربية. كما دعا إلى اتخاذ توصيات جريئة قادرة على إيجاد الحلول للمشاكل التي اعترضت مشروع الربط البحري.

أهم توصيات المؤتمر

وإثر انتهاء المؤتمر، صدرت توصيات "التي يرى المؤتمر الاهتمام بتنفيذها"، تلاها رئيس الحكومة المصري الأسبق الدكتور عصام شرف، وأهمها:

- السماح باستخدام نظام التتبع الإلكتروني "GPS" أثناء تحركها على الطرق في الدول العربية.
- التعجيل بإنشاء بنك معلومات عربي (بحري-بري) لتوفير المعلومات وسهولة تحقيق التكامل بين الخطوط البحرية والبرية العربية.

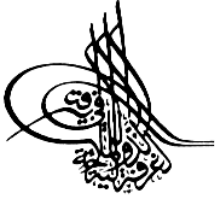


- بدء تفعيل المراحل التالية من مشروع الربط البحري العربي بين الاسكندرية/تونس/مصر/السعودية/السودان ومنها الى أفريقيا.
- تشجيع تشغيل سفن الروافد (التغذية) لنقل الحاويات بين الموانئ العربية.
- النظر في البدء في تنفيذ الاتفاقيات العربية بين الدول التي انضمت اليها دون التقيد بتوافر النصاب المنصوص عليه في الاتفاقيات كشرط لدخولها حيز النفاذ، على أن تنضم الدول الأخرى لاحقاً وفقاً للظروف.
- حتّ كلاً من السعودية ومصر لسرعة اتخاذ القرار السياسي في إنشاء الجسر البحري الذي يربط جنوب سيناء بشمال السعودية.

٣٥ مليار دولار حجم سوق النقل واللوجستيات في منطقة الشرق الأوسط

توقع المشاركون في "منتدى الخدمات اللوجستية" السنوي الذي نظّمته المنطقة الحرة بجبل علي "Jebel Ali Free Zone (JAFZA)" في دبي، أن يتجاوز سوق النقل والخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط الـ ٣٥ مليار دولار في نهاية العام الحالي محققاً نمواً يزيد عن ١٠ بالمائة مقارنة بالعام الماضي.

وقال ابراهيم الجناحي نائب المدير التنفيذي لـ "JAFZA" أن قرار الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم، نائب رئيس الامارات وحاكم دبي بإطلاق مشروع مدينة "محمد بن راشد" الذي يعد أضخم مشروع في تاريخ دولة الامارات، من شأنه أن يعزز فرص النمو لشركات الخدمات اللوجستية في المنطة الحرة بجبل علي. وأضاف "يعد قطاع الخدمات اللوجستية أحد أهم القطاعات الحيوية بالنسبة لـ "JAFZA" بصفة خاصة وإمارة دبي بصفة عامة. وقد خلق التعافي الاقتصادي متمثلاً في نمو التدفق التجاري بين المنطقة الحرة بجبل علي وشركائها التجاريين في دول مجلس التعاون الخليجي وغرب آسيا وأفريقيا والهند والصين ودول الاتحاد السوفياتي السابق، العديد من فرص النمو لشركات القطاع اللوجستي العاملة في المنطقة الحرة.



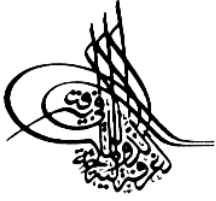
توقع ارتفاع إيرادات قناة السويس في العام المالي ٢٠١٢-٢٠١٣

قال رئيس هيئة قناة السويس مهاب ميمش، أن إيرادات القناة ٢٠١٢، ستسجل زيادة في نهاية العام المالي الحالي في حزيران (يونيو) ٢٠١٣، عما كانت عليه في العام المالي الماضي، حيث بلغت ٥,٢ مليار دولار. وأوضح ميمش، أن إيرادات القناة ترتبط بحركة التجارة البحرية العالمية وخصوصا تجارة النفط، كما أنها تتأثر بالأزمات الاقتصادية الدولية مثل الأزمة المالية العالمية التي اندلعت في العام ٢٠٠٨، والأزمة الاقتصادية في الاتحاد الأوروبي، أكثر من ارتباطها بسخونة الأحداث الداخلية. وأكد رئيس هيئة قناة السويس، أن الهيئة تقوم بتوسيع وتعميق القناة وفقا لدراسات الجدوى الاقتصادية والمتابعة المستمرة لسوق النقل البحري المرتبطة بأحجام السفن الجديدة وأعدادها. وأضاف أن دورنا في المشروع هو جذب المزيد من السفن للمرور في القناة وزيادة إمكانيات المجرى الملاحي في استيعاب السفن العملاقة. من جهة ثانية، أكد مصدر في القناة، أن حركة الملاحة الدولية في قناة السويس تمر بصورة طبيعية، وأن معدلات المرور اليومية مستقرة، نافية تأثيرها بالأحداث السياسية التي تشهدها مصر في الفترة الراهنة.

المصريون العاملون في الخارج يحتلون المرتبة الأولى بتحويلاتهم

واللبنانيون الثانية في العام ٢٠١٢

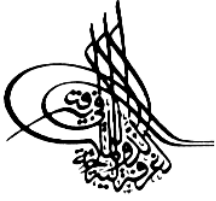
ذكر تقرير للبنك الدولي، أن المصريين العاملين في الخارج سيحتفظون بالمرتبة الأولى في العام الحالي بتحويلاتهم الى بلدهم، كما سيبقى اللبنانيون يتربعون على المرتبة الثانية. فقد قدر البنك الدولي أن تصل تحويلات المصريين الى ١٧٩٧١ مليون دولار، مقابل ١٤٣٢٤ مليون دولار للعام ٢٠١١، أي بزيادة قدرها ٣٦٤٧ مليون دولار ونسبتها ٢٥,٤٦ بالمئة. بينما ستبلغ تحويلات اللبنانيين الى لبنان ٧٥٧٨ مليون دولار مقابل ٧٦١٢ مليون دولار، أي بانخفاض طفيف قدره ٣٤ مليون دولار ونسبته ٠,٤٥ بالمئة. وسيحل المغاربة في المرتبة الثالثة بـ ٧٠١٤ مليون دولار مقابل ٧٢٥٦ مليون دولار، أي بتراجع قدره ٢٤٢ مليون دولار ونسبته



٣,٣٣ بالمئة، والأردنيون في المرتبة الخامسة بـ ٣٥٣٠ مليون دولار مقابل ٣٤٥٣ مليون دولار، أي بتحسن قدره ٧٧ مليون دولار ونسبته ٢,٢٣ بالمئة. والتونسيون في المرتبة الخامسة بـ ٢٢٠٢ مليون دولار مقابل ٢٠٠٤ مليون دولار، أي بارتفاع قدره ١٩٨ مليون دولار ونسبته ٩,٨٨ بالمئة. وستكون المرتبة السادسة لصالح العمال السوريين بـ ٢٠٧٩ مليون دولار، وهو المبلغ نفسه الذين كانوا حولوه الى سوريا في العام ٢٠١١.

من جهة ثانية، بيّن التقرير أن تحويلات اللبنانيين البالغة ٧٥٧٨ مليون دولار ستمثل ما نسبته ١٦,٥٤ بالمئة من مجموع التحويلات الى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في العام ٢٠١٢، مقابل ١٨ بالمئة للعام ٢٠١١. كما ستمثل ما نسبته ١٨ بالمئة من الناتج المحلي الاجمالي اللبناني، مقابل ما نسبته ١٩ بالمئة للعام ٢٠١١.

وتجدر الاشارة، أن مجموع التحويلات الى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA) ستبلغ حوالي ٤٥٧٩٦ مليون دولار في العام ٢٠١٢، مقابل ٤٢١٦٣ مليون دولار للعام ٢٠١١، أي بنمو قدره ٣٦٣٣ مليون دولار ونسبته ٨,٦٢ بالمئة.



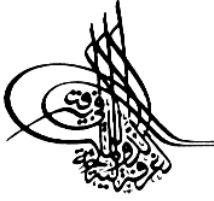
تحويلات المغتربين العرب الى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA)

خلال العامين ٢٠١١ و ٢٠١٢

جنسيات المغتربين	العام ٢٠١٢ مليون دولار أميركي	العام ٢٠١١ مليون دولار أميركي	-/+ مليون دولار أميركي	-/+ %
١- مصر	١٧٩٧١	١٤٣٢٤	٣٦٤٧+	٢٥,٤٦ بالمئة
٢- لبنان	٧٥٧٨	٧٦١٢	٣٤-	٠,٤٥ بالمئة
٣- المغرب	٧٠١٤	٧٢٥٦	٢٤٢-	٣,٣٣ بالمئة
٤- الأردن	٣٥٣٠	٣٤٥٣	٧٧+	٢,٢٣ بالمئة
٥- تونس	٢٢٠٢	٢٠٠٤	١٩٨+	٩,٨٨ بالمئة
٦- سوريا	٢٠٧٩	٢٠٧٩	-	-
٧- الجزائر	١٨٢٤	١٩٤٢	١١٨-	٦,٠٨ بالمئة
٨- اليمن	١٤٩٧	١٤٠٤	٩٣+	٦,٦٢ بالمئة
٩- السودان	١٤٤١	١٤٢٠	٢١+	١,٤٨ بالمئة
١٠- العراق	٣٧٧	٣٨٦	٩-	٢,٣٣ بالمئة
١١- السعودية	٢٤٤	٢٤٤	-	-
١٢- عمان	٣٩	٣٩	-	-
مجموع التحويلات في منطقة (MENA)	٤٥٧٩٦ مليون دولار أميركي	٤٢١٦٣ مليون دولار أميركي	٣٦٣٣+ مليون دولار أميركي	٨,٦٢ بالمئة

32/41

ICN – Newsletter nr. 20 December 2012



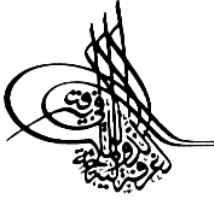
هل من بديل عن قناة السويس عبر العراق؟؟

أنهى العراق أعمال المرحلة الأولى من مشروع البنى التحتية لمشروع "القناة الجافة" بتكلفة بلغت ٣ مليار دولار. ويربط المشروع بين مدينة البصرة العراقية ومنطقة الخليج بمنطقة خان الخليل في تركيا، وذلك ضمن تكلفة إجمالية تقدر بنحو ٧ مليار دولار لإتمام كامل مراحل المشروع. وقد شملت المرحلة الأولى إنشاء ٣ خطوط سريعة بطول ٥٥٠ كيلومترا بين البصرة وحتى بغداد. أما المرحلة الثانية فتشمل إنشاء طريق بين بغداد ومنطقة خان الخليل في تركيا. كما تدرس الحكومة العراقية حاليا القيام بتنفيذ مرحلة ثالثة إضافية للمشروع، وذلك بقيمة مليار دولار لربط منطقتي الموصل في العراق بسوريا.

وأكد نبراس الخزرجي مستشار وزير الأعمال والإسكان العراقي، أن المشروع الضخم سيعمل على اختصار المسافة الزمنية المطلوبة لنقل البضائع من الخليج العربي والعراق لأوروبا، وبالعكس، عبر قناة السويس من ٣٠ يوما الى ١٠ أيام فقط.

مناقصة لبناء مطار كربلاء لاستقبال ٦ ملايين راكب سنويا

أعدت الحكومة العراقية مناقصة لبناء مطار كربلاء قادر على استقبال ٦ ملايين راكب سنويا. وسوف تقوم بدعوة شركات المقاولات والبناء العالمية للمشاركة في هذه المناقصة قبل نهاية العام الحالي. وكانت الحكومة قد كلفت مطار باريس الفرنسي إعداد الدراسات والتصاميم لبناء هذا المطار مقابل ٤٢ مليون دولار. وسيلي المرحلة الأولى من بناء المطار، مرحلة ثانية لتوسيعه ليتعامل مع ١٢ مليون راكب سنويا، ومرحلة ثالثة ليصبح قادرا على استقبال ٢٠ مليون راكب سنويا. وسيبنى المطار على مساحة قدرها ٤٥ ألف متر مربع وبتكلفة تقدر بـ ٣ مليار دولار.



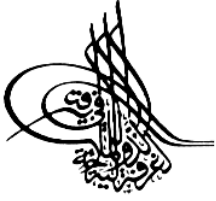
توسيع المكننة في الجمارك المصرية لمكافحة الفساد

أكد وزير المالية المصري ممتاز سعيد، حرص الحكومة على مكافحة الفساد وتيسير التعامل مع المجتمع التجاري والصناعي دعماً للاقتصاد الوطني ورفع كفاءة ممارسة الأعمال باعتبارها السبيل الأفضل لتوفير فرص العمل التي يحتاجها المجتمع. وأضاف سعيد أن الحرص للقضاء على الفساد يظهر في الجمارك، لذلك نعمل على توسيع مكننة الإجراءات لتقليل تدخل العامل البشري في الإفراج عن تجارة مصر الدولية، سواء عند فحص الشحنات الواردة من الخارج أو تقدير قيمة الرسوم الجمركية وضرائب المبيعات المستحقة عليها أو حتى عند دفع تلك الرسوم. فكل هذه العمليات تصبح إلكترونية ولا يتدخل العامل البشري فيها. كما أكد حرص الوزارة أيضاً على تطبيق أنظمة المراجعة اللاحقة والتي تسمح لمصلحة الجمارك بمراجعة مستندات الشحنات حتى 5 سنوات من تاريخ الإفراج عنها، وهو ما يسمح للجهات الرقابية بكشف أي انحراف أو فساد قد يحدث عند الإفراج الجمركي عن الشحنات.

وأكد سعيد أخيراً، ضرورة القيام بتغيير دوري في أماكن عمل مأموري الجمارك وتوزيعهم على كافة المواقع الجمركية بجانب إنشاء مجالس عدل لمحاسبة الموظفين أولاً بأول، مشيراً إلى أنه طالب رئاسة الجمارك بتنفيذ دور التفتيش العام بالمصلحة لمتابعة كافة الأعمال.

شركة "UASC" تربط مرفئ شبه القارة الهندية والخليج العربي بالمرفئ التركية

دشنت شركة الملاحة العربية المتحدة "UASC" خطها الملاحي المنتظم الذي يربط مرفئ شبه القارة الهندية والخليج العربي بالمرفئ التركية، ويؤمن هذا الخط 8 سفن سعة الواحدة منها 4250 حاوية نمطية. وأعلنت "UASC" أنها ستغطي بخدمات هذا الخط، وبواسطة سفن التغذية "Feeder Vessels" وعبر مرفأ بور سعيد المصري النقل إلى مرفئ في البحر الأسود والمتوسط وشمال أفريقيا.



“Boeing” : الشرق الأوسط بحاجة الى ٢٣٧٠ طائرة في العام ٢٠٣١

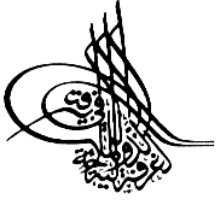
أعلن “Randy Tinseth” نائب الرئيس التنفيذي للتسويق في مجموعة “Boeing” الأميركية لصناعة الطائرات، أن بلدان الشرق الأوسط ستكون بحاجة الى أكثر من ٢٣٧٠ طائرة للمسافات الطويلة “Long Haul” حتى العام ٢٠٣١. وأوضح “Tinseth” أثناء وجوده في السعودية لتسويق طائرات “Boeing” أن نحو ٣١ بالمائة من الطائرات الجديدة ستحل مكان الطائرات الحالية، في حين أن ٦٩ بالمائة من الطائرات الباقية ستغطي النمو السريع الذي ستشهده المنطقة. وتقدر الكلفة الاجمالية لهذه الطائرات بحوالي ٤٧٠ مليار دولار حتى العام ٢٠٣١.

١١٤,٦ مليون حاوية نمطية حركة المرفأء الصينية

في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي

لم يمنع تراجع حركة التجارة البحرية العالمية نتيجة للأزمات الاقتصادية التي تضرب الدول الغربية من أن تحقق المرفأء الصينية التي احتلت المراتب العشرة الأولى نموا بحركة الحاويات التي تداولتها خلال الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي. فقد بلغ مجموع هذه الحركة ١١٤,٦ مليون حاوية نمطية مقابل ١٠٧,٦ مليون حاوية للفترة نفسها من العام الماضي، أي بتحسّن قدره ٧ ملايين حاوية نمطية ونسبته ٦,٥٠ بالمائة.

وتجدر الإشارة الى أن مرفأء شنغهاي الذي احتل المرتبة الأولى تعامل مع ٢٦,٩٢٠ مليون حاوية نمطية بارتفاع نسبته ١,٨٠ بالمائة. وحل مرفأء “Shenzhen” في المرتبة الثانية بـ ١٩,١٩ مليون حاوية نمطية بزيادة نسبتها ٢ بالمائة. وجاء مرفأء “Ningbo” في المرتبة الثالثة بـ ١٣,٦٧٠ مليون حاوية نمطية وبنمو نسبته ١٠,٢٠ بالمائة. وكانت المرتبة الرابعة لمرفأء “Qingdao” بـ ١٢,٠٨١ مليون حاوية نمطية وبزيادة نسبتها ١١,١٠ بالمائة، والمرتبة الخامسة لمرفأء “Guangzho” بـ ١١,٩٩٠ حاوية نمطية وبارتفاع نسبته ٣,٣٠ بالمائة.



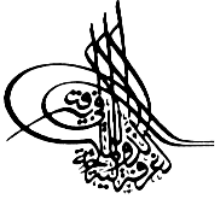
والمعلوم أن هذه المرافئ التي احتلت المرافئ العشرة الأولى خلال الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي كانت سجلت تداول ما مجموعه ١٢٣,٥ مليون حاوية نمطية خلال العام ٢٠١١.

٢٨٢ سفينة بسعة ٧٦٢ ألف حاوية نمطية متوقفة عن العمل "Idle Vessels"

انخفاض حركة التجارة البحرية العالمية أجبر شركات الملاحة البحرية على سحب بعض سفنها من الخطوط التي تسيورها، خوفا من مواصلة أجور النقل تدهورها، وبانتظار أن تستعيد هذه الحركة عافيتها. فقد أعلنت مؤسسة "Alphaliner" المتخصصة بالاستشارات البحرية، أن قطاع النقل البحري شهد سحب ٢٦ سفينة من الخدمة في فترة لم تتجاوز الثلاثة أشهر، أي من أيلول (سبتمبر) الى تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي. وقد أدى سحب هذه السفن الى ارتفاع عدد السفن المتوقفة عن العمل من ٢٥٦ سفينة في أيلول الى ٢٨٢ سفينة في تشرين الثاني، أي بزيادة قدرها ٢٦ سفينة ونسبتها ١٠,١٦ بالمئة.

وبالتالي ارتفعت السعة الاجمالية للسفن المتوقفة عن العمل من ٦٦٦ ألف حاوية نمطية الى ٧٦٢ ألف حاوية نمطية، أي بزيادة قدرها ٩٦ ألف حاوية نمطية ونسبتها ١٤,٤١ بالمئة. وهذه السعة للسفن المتوقفة عن العمل تمثل ما نسبته ٤,٦٧ بالمئة من السعة الاجمالية للأسطول التجاري العالمي البالغة حوالي ١٦,٣ مليون حاوية نمطية.

وتصدرت "Maersk" الدانماركية قائمة الشركات البحرية التي سحبت سفنها من الخدمة حيث أوقفت ١٤ باخرة بسعة إجمالية قدرها ٩٤٧٧٧ حاوية نمطية، أي ما نسبته ١٢,٤٣ بالمئة من السعة الاجمالية للسفن المتوقفة عن العمل "Idle Vessels" البالغة ٧٦٢ ألف حاوية نمطية. وحلت في المرتبة الثانية خطوط "HDS" التابعة لشركة الملاحة الايرانية الاسلامية بـ ٨ بواخر بسعة اجمالية قدرها ٢٩٨٦١ حاوية نمطية أي ما نسبته ٣,٩٢ بالمئة، وكانت المرتبة الثالثة لشركة "MSC" السويسرية بـ ٣ بواخر بسعة اجمالية قدرها ٢٦١١٤ حاوية نمطية، أي ما نسبته ٣,٤٣ بالمئة. وجاءت "CSAV" التشغيلية في المرتبة الرابعة بـ ٤ بواخر بسعة اجمالية قدرها ١٧٠٨١ حاوية نمطية، أي ما نسبته ٢,٢٤ بالمئة.



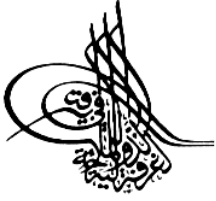
واحتلت "CMA CGM" الفرنسية المرتبة الخامسة بـ ١٦٩٧٦ حاوية نمطية ونسبته ٢,٢٣ بالمئة من السعة الاجمالية للسفن المتوقفة عن العمل.

ومما زاد الطين بلة، أنه في الوقت الذي يرتفع عدد السفن المتوقفة عن العمل، تدخل سفن جديدة الخدمة. فقد أعلنت "CMA CGM" انضمام الباخرة "CMA CGM Marco Polo" التي تبلغ سعتها ١٦ ألف حاوية نمطية وهي الأكبر في العالم، الى أسطولها البحري في مطلع شهر تشرين الثاني الماضي. كما ذكرت "APL" السنغابورية انضمام الباخرة "APL Paris" بسعة ١٠٧٠٠ حاوية نمطية الى أسطولها البحري في منتصف شهر تشرين الثاني الماضي، بعد أن كانت أدخلت الباخرة "APL Barcelona" سعة ١٠٧٠٠ حاوية نمطية في الأسبوع الأول من شهر تشرين الثاني، ومن المنتظر أن تدخل الباخرة "APL Dublin" أيضا بسعة ١٠٧٠٠ حاوية نمطية في شهر كانون الأول (ديسمبر) الجاري، وهي الباخرة الأخيرة من ست سفن من الفئة ذاتها كانت أوصلت على بنائها.

وتوقعت "Alphaliner" أن تزداد أوضاع قطاع النقل البحري سوءا مع استلام شركات الملاحة البحرية العالمية سفن جديدة تفوق حمولة الواحدة منها الـ ١٠ آلاف حاوية نمطية خلال العام المقبل. وتجدر الإشارة الى أن الفصل الثالث من العام الحالي سجل تراجع حركة الحاويات المستوردة الى أوروبا بنسبة ٥ بالمئة عن الفترة ذاتها من العام الماضي، وتراجع حركة الاستيراد الى آسيا بنسبة ٥ بالمئة، وانخفاض حركة التصدير من آسيا بنسبة ٤ بالمئة. ولم تكن حركة الاستيراد والتصدير في أميركي الشمالية أحسن حالا. وأكدت "Alphaliner" أخيرا الى أن انضمام سفن جديدة الى قطاع النقل البحري سيجبر الخطوط البحرية العالمية على الاستمرار بتخفيض أجور النقل.

أجور النقل البحري تتدهور وشركات الملاحة العالمية تفشل بزيادتها

تمكنت شركات الملاحة البحرية العالمية من زيادة أجور النقل البحري مرات عدة خلال النصف الأول من العام الحالي ومطلع الربع الثالث، وهذه الزيادة جعلتها تعوض بعض الخسائر التي كانت تكبدتها خلال العام الماضي. وحاولت هذه الشركات مواصلة زيادة الأجور خلال الربع الثالث من العام الحالي، لكنها



كانت تصطدم بصعوبات وعوائق تمنعها من تحقيق أهدافها. وشهد شهر تشرين الأول (أكتوبر) الماضي، إعلانات متواصلة صادرة عن هذه الشركات بزيادة أجور النقل خلال الأيام المقبلة، لكن الأوضاع غير المشجعة كانت تجبرها على التأجيل.

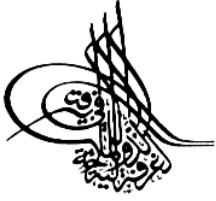
وقامت شركات الملاحة بتحديد مواعيد جديدة لزيادة الأجور أقصاها في ١٥ كانون الأول (ديسمبر) الحالي، آملة أن تنجح هذه المرة في زيادة الأجور مع اقتراب أعياد الميلاد ورأس السنة الميلادية ورأس السنة الصينية، حيث تنشط عادة حركة الاستيراد والتصدير، ما ينعكس ايجابا على حركة التجارة البحرية العالمية.

ولكن حساب الحقل لم يطابق حساب البيدر كما كانت تأمل شركات الملاحة، فشهد قطاع النقل البحري اعتبارا من ١٥ تشرين الثاني الماضي، تدهورا دراماتيكيًا ومتواصلًا لم يكن يتوقعه أحد. فقد سجلت الأجور انخفاضًا كبيرًا لم يعرفه قطاع النقل حتى في أوج الأزمات المالية والاقتصادية العالمية في العام ٢٠٠٨.

ورافق الركود الذي يسود قطاع النقل فائض بسعة الأسطول التجاري البحري العالمي رغم المحاولات التي قامت بها شركات الملاحة لتخفيض عدد بواخره، فعمدت الى سحب بعض سفنها من الخدمة لعل هذه الاجراءات توقف تدهور الأجور وتستعيد حركة التجارة البحرية نشاطها. فارتفع عدد السفن المتوقفة عن العمل من ٢٥٦ سفينة في أيلول المنصرم، الى ٢٨٢ سفينة في تشرين الثاني الماضي، أي بزيادة قدرها ٢٦ سفينة ونسبتها ١٠,١٦ بالمئة. كما ارتفعت السعة الاجمالية لهذه السفن المتوقفة عن العمل الى ٧٦٢ ألف حاوية نمطية مقابل ٦٦٦ ألف حاوية، أي بنمو قدره ٩٦ ألف حاوية نمطية في فترة لم تتجاوز الـ ٥٠ يوما.

وتوقعت أوساط ملاحية عالمية مطلعة، أن تكون فرص نجاح شركات الملاحة بزيادة أجور النقل في ١٥ كانون الأول الجاري ضئيلة، مع استمرار تدهور الأجور نتيجة للفائض الذي ما تزال تعاني منه سعة الأسطول التجاري العالمي.

كما أبدت هذه الأوساط تخوفها من أن يمر قطاع النقل البحري بأزمات مالية كبيرة وصعبة في العام المقبل، في حال ظل الركود مسيطرا على حركة التجارة البحرية.



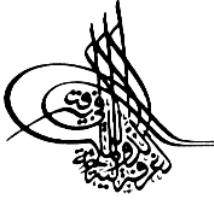
عدد العاطلين عن العمل في فرنسا يسجل رقما قياسيا هو الأكبر منذ ١٤ عاما

أوضحت وزارة العمل الفرنسية أن عدد العاطلين عن العمل في فرنسا يواصل ارتفاعه مسجلا أعلى مستوى له منذ ١٤ عاما. فقد ذكرت بيانات صادرة عن الوزارة، أن العدد المسجل للباحثين عن وظائف زاد بمقدار ٧٤٤٩٦ شخصا في تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي، ليصل إجمالي عدد العاطلين عن العمل الى ٤,٩ ملايين، وهو الأكبر منذ العام ١٩٩٨.

وقال وزير العمل "Michel Sapin" : "إن هذه السلسلة من ارقام السلبية بشأن الوظائف تزيدنا تصميمنا على التحرك لتحويل هذا الاتجاه الى مسار عكسي من الآن وحتى نهاية العام القادم".
وقالت وزارة العمل أن هناك خطرا لمزيد من التدهور في الأرقام، وأن الاجراءات التي اتخذت حتى الآن لم تسفر عن نتائج إيجابية.

"Evergreen" تتسلم السفينة السابعة سعة ٨٤٥٢ حاوية نمطية

استلمت مجموعة "Evergreen" التايوانية الباخرة السابعة "Ever Lawful" سعة ٨٤٥٢ حاوية نمطية، والتي بنيت في أحواض "Samsung" في كوريا الجنوبية.
وهذه الباخرة هي من أصل ٢٠ باخرة كانت تعاقدت "Evergreen" على بنائها مع أحواض "Samsung" في العام ٢٠١٠. كما انها تعاقدت على بناء ١٠ بواخر أخرى من السعة ذاتها مع أحواض "Taiwan" في العام ٢٠١١. وقد انضمت الباخرة "Ever Lawful" الى الخط الذي تسيّره "Evergreen" بين الشرق الأقصى وأوروبا.



مرفأ "Shenzhen" يتداول ١٩,١٩٠ مليون حاوية نمطية

في الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي

سجل مرفأ "Shenzhen" الصيني، تداول ١٩,١٩٠ مليون حاوية نمطية خلال الأشهر العشرة الأولى من العام الحالي، مقابل ١٨,٨٠٠ مليون حاوية للفترة عينها من العام الماضي، أي بتحسن قدره ٣٩٠ ألف حاوية نمطية ونسبته ٢,٠٧ بالمئة.

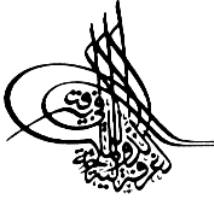
والمعلوم أن مرفأ "Shenzhen" احتل المرتبة الرابعة في العام الماضي بتعامله مع ٢٢,٥٧ مليون حاوية نمطية، في حين احتل مرفأ "Shanghai" المرتبة الأولى بـ ٣١,٧٤ مليون حاوية، ومرفأ سنغابور المرتبة الثانية بـ ٢٩,٩٤ مليون حاوية، وجاءت المرتبة الثالثة لصالح مرفأ هونغ كونغ بـ ٢٤,٣٨ مليون حاوية نمطية.

٥٠ مليون دولار أرباح "NOL" في الربع الثالث من العام الحالي

ذكرت مجموعة "NOL" السنغابورية، أنها سجلت أرباحا صافية بلغت ٥٠ مليون دولار في الربع الثالث من العام الحالي، مقابل خسائر فاقت الـ ٩١ مليون دولار للفترة ذاتها من العام الماضي. وأشارت الى أن هذه الأرباح هي الأولى منذ الربع الرابع من العام ٢٠١٠.

وعزت مصادر في "NOL"، هذه النتائج الجيدة الى التحسن في الأداء المالي واستقرار أجور الشحن ونمو حركة الحاويات التي أمنت نقلها.

والمعلوم أن "NOL" تسيّر أسطولا يضم ١٢٥ باخرة تبلغ سعتها الاجمالية ٥٦٥ ألف حاوية نمطية وهي تحتل المرتبة الثامنة في العالم.



“MSC” تستلم الباخرة “MSC Margrit” الثامنة والأخيرة

سعة ١٣٠٩٢ حاوية نمطية

استلمت شركة “MSC” السويسرية الباخرة “MSC Margrit” وهي الأخيرة من ٨ بوخر كانت تعاقدت على بنائها مع أحواض “Hyundai” الكورية الجنوبية. وتبلغ سعة الباخرة الواحدة ١٣٠٩٢ حاوية نمطية وحمولتها ١٤١١٤١ طنا، وطولها ٣٦٦ مترا وعرضها ٤٨ مترا. وقد قامت “MSC” بتأجير الباخرة “MSC Margrit” الى مجموعة “CMA CGM” الفرنسية التي غيرت اسمها الى “CMA CGM Margrit” وضممتها الى خطها العامل بين آسيا وأوروبا والمعروف باسم “FAL 1 Loop”.

ويذكر أن “MSC” تستخدم أسطولا مكونا من ٤٥٧ باخرة تبلغ سعتها ٢,١١٨ حاوية نمطية وتحتل المرتبة الثانية، بينما تسيّر “CMA CGM” أسطولا يضم ٤١٢ باخرة تبلغ سعتها ١,٣٩٠ مليون حاوية نمطية وهي تتربع على المرتبة الثالثة في العالم.
