

قطاع النقل البحري اللبناني يُعزّد خارج السرب وعكس التيار  
زخور : مرفأ بيروت حقق أرقاماً قياسية في العام ٢٠١٦  
1865 باخرة أفرغت ٨,٠٩٦ ملايين طن من البضائع المختلفة



أكد إيلي زخور رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت والنائب الأول لرئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، أن قطاع النقل البحري العالمي شهد تطورات سلبية في العام ٢٠١٦، نتيجة لاستمرار الركود الاقتصادي العالمي وتدفق السفن العملاقة الناقلة للحاويات الى قطاع النقل البحري، ما أحدث فائضا بسعة البواخر العاملة وخلال بالتوازن بين العرض والطلب، وهذا بدوره أدى الى تراجع دراماتيكي لأجور النقل البحري وتكبيد الخطوط البحرية خسائر كبيرة. كما أن العام ٢٠١٦ شهد إعلان إفلاس عدة شركات بحرية وإنشاء تحالفات بحرية عملاقة وعمليات دمج واستحواذ بين شركات الملاحة، وذلك بهدف ترشيد الانفاق والتخفيف من الخسائر. أما على صعيد النقل البحري العربي، فلا بد من الحديث عن الانخفاض المتواصل للتجارة البينية بين الدول العربية الذي انسحب أيضا على حركة التجارة البحرية. كما أن تراجع أسعار النفط شجع شركات الملاحة على تفضيل إبحار سفنها عبر رأس الرجاء الصالح بدلا من العبور في قناة السويس، وذلك من أجل تجنب تسديد رسوم العبور الباهظة. كما أن تعميق وتوسيع قناة بنما جعلها لاعبا منافسا جديا لقناة السويس للسفن العاملة بين مرفأ الشرق الأقصى والقارة الاميركية. وشهد العام ٢٠١٦ أيضا ذوبان شركة الملاحة العربية المتحدة UASC التي كنا نفخر بأنها بين الشركات العشر الاولى في العالم، فقد وافق مجلس ادارتها على اندماجها مع شركة الملاحة الالمانية (Hapag Lloyd)، وأدى رفع العقوبات الاقتصادية عن ايران الى تراجع الحركة في بعض المرفأ العربية.

وبالانتقال الى قطاع النقل البحري اللبناني، فإنه ظل كما قلنا مرارا يغرد خارج السرب ويسير عكس التيار. فهو في أحسن أحواله، رغم ارتفاع صرخة كافة القطاعات الاقتصادية والتجارية والسياحية في البلد عن تراجع نشاطها وإيراداتها، بسبب استمرار تفاقم الازمات السياسية والاحداث الامنية والحرب المشتعلة في المنطقة. ولكن لا يمكننا أن ننسى الواقع المأساوي للأسطول التجاري البحري اللبناني الذي أصبح عدد سفنه حاليا لا يتجاوز الـ ٣٠ باخرة أكل الدهر عليها وشرب، بسبب الاهمال الرسمي وتغاضي الدولة عن تقديم الدعم لأصحابها عبر القروض الميسرة، لكي يتمكنوا من إعادة تأهيلها أو شراء سفن جديدة .

والواقع المأساوي في العالم دفع خطوط الملاحة العالمية الى سحب عدد من بواخرها من الخدمة (Idle Vessels) بهدف إعادة التوازن بين العرض والطلب ورفع أجور النقل. وتقدر مصادر بحرية موثوقة أن تتجاوز خسائر قطاع النقل البحري العالمي الـ ١٠ مليارات دولار في العام ٢٠١٦.

أما على صعيد النقل البحري العربي، فنشير أولا الى استمرار تراجع التجارة البينية بين الدول العربية ما انعكس سلبا على حركة التجارة البحرية العربية. وتشير الارقام الى تدني التجارة البينية بين الدول العربية وارتفاع التبادل التجاري مع الدول الأخرى، وتشكل التجارة البينية العربية ما نسبته حوالي ٨ بالمئة من حجم التجارة للدول العربية. ومن العوامل التي ساهمت في هذا الانخفاض، تراجع أسعار النفط الذي أثر سلبا على النمو الاقتصادي العربي. كما أن اندلاع ما سمّي بـ «الربيع العربي» أدى الى حدوث اضطرابات وحوادث أمنية خطيرة ما تزال مشتعلة في بعض الدول العربية. ويذكر أن نمو التجارة البينية تطلب إلغاء كافة المعوقات والعراقيل اللوجستية والجمركية أمام التجارة البحرية، في حين نرى أن دولا عربية عدة تتخذ المزيد من الاجراءات والتدابير التعجيزية، ما أثر ويؤثر سلبا على حركة التبادل التجاري بين الدول العربية.

### انخفاض أسعار النفط أثر سلباً

وتابع زخور: تعتبر قناة السويس من أهم الممرات البحرية في العالم لأنها تربط وتقصر المسافات بين البحر الابيض المتوسط والبحر الاحمر، وتمر عبرها آلاف السفن سنويا، وهي الطريق الاسرع على الاطلاق لربط القارتين الاسيوية والاروبية وتوفر على السفن ما يقارب ١٠ أيام من الوقت عن الابحار عبر الطريق الطويل من خلال رأس الرجاء الصالح، وهي تشكل مصدرا رئيسيا للعملات الصعبة لمصر حيث تقدر إيراداتها من رسوم العبور بحوالي ٥ مليارات دولار سنويا. كما شهدت هذه القناة بناء قناة جديدة موازية لها في العام ٢٠١٥، بلغت كلفتها حوالي ٨ مليارات دولار أميركي، ما ساهم في مضاعفة قدرتها على التعامل من ٤٩ سفينة يوميا الى حوالي ١٠٠ سفينة، وإيجاد حل للازدحام وقصّ فترة الانتظار لعبور القناة. ولكن هذا الانجاز تم في وقت عصيب يمر به الاقتصاد العالمي، حيث يسجل ركودا وتراجعا بحركة التجارة البحرية، كما رافقه تراجع أسعار النفط الذي يشكل أكثر من ٥٥ بالمئة من التكلفة اليومية للسفن، ما شجع الخطوط البحرية على اعتماد الطريق

الاطول من خلال المرور عبر رأس الرجاء الصالح بدلا من العبور في قناة السويس، ما فوّت عليها استيفاء رسوم العبور التي تقدر بعشرات الملايين من الدولارات. هذا الواقع السلبي دفع هيئة قناة السويس الى تخفيض رسوم العبور حتى حدود ٧٠ بالمئة لاستقطاب السفن والناقلات العملاقة العاملة بين مرفئ الشرق الاقصى والقارة الاميركية .

وأحدث رفع العقوبات الاقتصادية الدولية عن ايران تداعيات سلبية على نشاط بعض المرفئ العربية، لا سيما في الخليج العربي حيث أصبحت سفن الخطوط البحرية العالمية تتعامل مباشرة مع المرفئ الايرانية، بدلا من تفريغ البضائع المستوردة لصالح ايران في مرفئ الخليج، خصوصا مرفأ جبل علي في الامارات العربية المتحدة، حيث كان يعاد شحنها بحرا على سفن صغيرة الى المرفئ الايرانية. كما أن العقوبات الاقتصادية الغربية التي ما تزال مفروضة على المرفئ السورية (اللاذقية وطرطوس) أدت الى تراجع حركة هذين المرفأين بصورة كبيرة .

### قطاع النقل البحري اللبناني

وبالعودة الى قطاع النقل البحري اللبناني، أكد زخور مجددا أنه بقي في العام ٢٠١٦، كما كان في السنوات السابقة يغرد خارج السرب ويسير عكس التيار. هذا الواقع تؤكده الارقام الجيدة التي حققها مرفأ بيروت خلال الاشهر الاحد عشر الاولى من العام ٢٠١٦، مقارنة مع تلك المسجلة في الفترة ذاتها من العام ٢٠١٥. وتأتي هذه النتائج الجيدة بالرغم من تفاقم الازمات السياسية في البلاد (قبل انتخاب العماد ميشال عون رئيسا للجمهورية) والحرب المستعرة في سوريا، وارتفاع صرخة القطاعات الاقتصادية والتجارية والسياحية عن تراجع نشاطها واوراداتها.

### أرقام قياسية يحققها مرفأ بيروت

وأضاف: أن مرفأ بيروت سجل رقما قياسيا بعدد البواخر التي أمته وهو الاكبر الذي يسجل حتى اليوم. كما حقق رقما كبيرا بحركة الحاويات والبضائع والسيارات التي تعامل معها. كما حققت حركة الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي زيادة ملموسة وتلك المصدرة ملأى ببضائع لبنانية ارتفاعا طفيفا. في حين تراجعت حركة الحاويات برسم المسافنة، وذلك لعوامل خارجية عائدة الى الركود الاقتصادي العالمي والاضطرابات الأمنية والازمات السياسية التي تشهدها بعض البلدان المجاورة للبنان (سوريا، تركيا، مصر واليونان) والتي هي المقصد النهائي لحركة المسافنة.

وقد ساهم في تحقيق هذه النتائج الجيدة استمرار إقبال المعابر البرية بين سوريا وكل من تركيا والاردن والعراق، ما أجبر التجار من مستوردين ومصدرين الى استبدال النقل البري بالبحري عبر نقل بضائعهم بواسطة السفن الناقلة للحاويات عبر مرفأ بيروت أو باخر الرو/رو (عبارات) الناقلة للشاحنات المحملة بالبضائع عبر مرفأ

طرابلس.

وبينت الاحصاءات أن عدد البواخر التي أمت مرفأ بيروت خلال الاشهر الاحد عشر الاولى من العام ٢٠١٦، بلغ ١,٨٦٥ باخرة مقابل ١,٦٣٣ باخرة للفترة نفسها من العام ٢٠١٥، أي بارتفاع كبير قدره ٢٣٢ باخرة ونسبته ١٤ بالمئة. كما ارتفع الوزن الاجمالي للبضائع التي تداولها الى ٨,٠٩٦ ملايين طن مقابل ٧,٤٧٢ ملايين طن، أي بزيادة ملموسة قدرها ٦٢٤ ألف طن ونسبتها ٨ بالمئة.

وتوزع هذا الوزن الاجمالي للبضائع والبالغ ٨,٠٩٦ ملايين طن على الشكل التالي:  
-البضائع المستوردة برسم الاستهلاك المحلي: بلغ ٧,١٤٦ ملايين طن مقابل 6.484ملايين طن، أي بتحسّن جيد قدره ٦٦٢ ألف طن ونسبته ١٠ بالمئة.

-البضائع اللبنانية المصدرة بحرا: بلغ وزنها ٩٥٠ ألف طن مقابل ٩٨٨ ألف طن، أي بانخفاض صغير قدره ٣٨ ألف طن ونسبته ٤ بالمئة.

وسجلت حركة الحاويات في مرفأ بيروت ارتفاعا صغيرا حيث بلغ مجموعها ١,٠٥٢ مليون حاوية نمطية مقابل ١,٠٣٢ مليون حاوية أي بنمو قدره ٢٠ ألف حاوية نمطية ونسبته ٢ بالمئة.

وبينت حركة الحاويات أن تلك المستوردة برسم الاستهلاك المحلي ارتفعت الى ٣٧١ ألف حاوية نمطية مقابل ٣٤٥ ألف حاوية أي بزيادة مقبولة قدرها ٢٦ ألف حاوية نمطية ونسبتها ٨ بالمئة. في حين سجلت حركة الحاويات المصدرة مألّى ببضائع لبنانية ارتفاعا طفيفا حيث بلغ مجموعها ٨٥ ألف حاوية نمطية مقابل ٨٤ ألف حاوية نمطية، أي بارتفاع قدره ألف حاوية نمطية ونسبته ١ بالمئة. بينما تراجع حركة الحاويات برسم المسافنة فبلغ مجموعها ٢٦٢ ألف حاوية نمطية مقابل ٣٠٤ آلاف حاوية، أي بانخفاض ملموس قدره 42 ألف حاوية نمطية ونسبته ١٤ بالمئة.

كما سجلت حركة السيارات التي تعامل معها مرفأ بيروت تحسنا طفيفا فبلغ مجموعها ٩٩,٧٩٩ سيارة مقابل ٩٩,٧٣٣ سيارة، أي بزيادة طفيفة جدا بلغت نسبتها أقل من ١ بالمئة.

كما حافظ مرفأ بيروت على وارداته المرفئية الجيدة حيث بلغ مجموعها ٢٢٣ مليون دولار وهي الايرادات ذاتها المسجلة في العام ٢٠١٥.

لا بد من الاشارة الى أن مرفأ بيروت ما يزال وللعام السادس على التوالي بين المرفأئ المئة الاولى في العالم التي تتعامل مع أكثر من مليون حاوية نمطية سنويا.

وأوضح زخور أن حركة الحاويات التي تداولها مرفأ بيروت خلال العام 2016، تغطي أكثر من ٧٠ بالمئة من القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات ولمرفأ بيروت، وبالتالي لا بد من إعداد مشروع جديد بديل عن مشروع توسيع المرفأ عبر ردم الحوض الرابع والذي ألغي بعد أن لقي معارضة من قيادة الجيش اللبناني. فمحطة

الحاويات بقدرتها الاستيعابية الحالية لن تكون قادرة على التعامل مع الزيادة المرتقبة بحركة الحاويات مع عودة الامن والاستقرار الى سوريا والمباشرة في ورشة إعادة إعمارها. فالمرفآن السوريان اللاذقية وطرطوس لن يكونا قادرين على استيعاب البضائع والمواد المطلوب استيرادها والتي تقدر بأكثر من ٢٠٠ مليار دولار حسب تقرير أصدره البنك الدولي، وبالتالي لا بد من أن يكون لمرفأَي بيروت وطرابلس حصة كبيرة من حركة الاستيراد الى سوريا. لذلك يجب العمل منذ الآن وبسرعة لتوسيع مرفأ بيروت ليتمكن من تلبية احتياجات العمل الكبيرة المتوقعة ولتفعيل الدور المحوري الذي أصبح يلعبه على صعيد حركة المسافنة نحو المرفأَي المجاورة. فليس مقبولا أن نرى البلدان المجاورة تقوم بإعادة تأهيل وتوسيع وتجهيز مرفأَيها أو ببناء مرفأَي أخرى جديدة، في حين في لبنان لا نحرك ساكنا !

وعن الدور المميز الذي ما تزال تلعبه محطة الحاويات مع استمرار إقفال المعابر البرية، أكد زخور مجددا أن وجود تلك المحطة المتطورة أنقذ القطاعين الصناعي والزراعي من كارثة محتمة، فوجودها استقطب أهم شركات الملاحة للتعامل معها، ما سمح للصناعيين والمزارعين اللبنانيين من تصدير منتجاتهم بحرا الى تركيا والدول العربية والمحافظة على زياتتهم في أسواق تلك البلدان.

ورأى زخور أن انتخاب العماد ميشال عون رئيسا للجمهورية، ونجاح الرئيس سعد الحريري بتشكيل حكومة العهد الاولى ونيلها ثقة المجلس النيابي بسرعة غير مسبوقة، كلها مؤشرات تدل على أن تطورات ايجابية يمكن أن يشهدها لبنان على كافة المستويات خلال العام ٢٠١٧. كما أن إمكانية نجاح المفاوضات الجارية لإيجاد حل سلمي للأزمة السورية سينعكس حتما ايجابا على لبنان والمنطقة برمتها، وسيكون لقطاع النقل اللبناني حصة من تلك التطورات.