

على الخلاف

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 40% عن النقل البري، ولذلك سيقترح وزير 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

المصدرون يبحثون عن ممر بديل: البحر أمام



على وزير الزراعة والصناعة الحذر في التعامل مع اقتراح دعم نقل الصادرات (أ ف ب)

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 برية 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 «80 مليون دولار سنوياً». الحاج حسن وشهيب سيقترحان على مجلس الوزراء «دعم النقل إلى دول الخليج والأردن والعراق». الدعم مطلوب، لكنه ينير «أعاب» التجار والسياسيين لتحويله، كالعادة، إلى قناة جديدة لنهب المال العام.

إين الممر؟

«لا يمكن الرهان على إعادة فتح معبر نصيب على الحدود الأردنية - السورية بعدما نهب المسلحون حمولة الشاحنات واختطفوا سائقها... هذا المعبر المغلق حالياً، لم يعد آمناً في كل الأحوال. حتى لو أعيد فتحه... فلمن سنشكو هذه الممارسات؟ ومن يمكنه ضبطها؟». هكذا أقفل رئيس نقابة الفلاحين اللبنانيين إبراهيم 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 أغلقته 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».

«الحصار البري»، 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 يقفل 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 الملاحه ضغوطاً تفاوضية علينا في ظل ضيق الوقت والظروف، وفي انتظار أن يتعود التجار استعمال الخط البحري بصورة مجدبة»، يقول ترشيشي.

الخيار البديل

إذاً، البحر أمام لبنان، فيما العدو يحاصره من بعيد... أين الممر؟ يرى ترشيشي أنه يجب التعامل مع لبنان على أنه «جزيرة»، وبالتالي يجب توفير خطوط نقل بحرية، إلا أن المشكلة تكمن في الأكاليف الإضافية للنقل البحري المقدرة بنحو 2000 دولار على كل شاحنة».

وبحسب الدراسة التي سيرعها وزير الصناعة حسين الحاج حسن على مجلس الوزراء اليوم، يكبد خيار النقل البحري صادرات الصناعة والزراعة مبلغ 80 مليون دولار إضافية سنوياً. ويشير الحاج حسن في اتصال مع «الأخبار» إلى أن «الصورة واضحة لدينا، والخيار البديل للتصدير البري هو التصدير البحري الذي درسناه سابقاً (قبل نحو سنتين) وقد بدأ المصدرون اعتماد هذا الخيار، رغم انطوائه على

التصدير بواسطة النقل البحري يكلف 80 مليون دولار إضافية

مشكلتين أساسيتين: الأولى تتعلق بالفترة الزمنية لبلوغ الشحنة مقصدها (تحتاج الشحنة في البحر إلى 30 يوماً بالمقارنة مع 10 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 (كونتینرات)، وهذا الأمر يناسب الصادرات الصناعية، سواء كانت صناعات غذائية أو كيميائية أو ورق وسواها. أما الثاني فهو يتعلق بنقل الشاحنات المزدجة المحملة بالبضائع الزراعية إلى دول المقصد أو دول قريبة منها بواسطة بواخر عملاقة معروفة باسم «عبارات RORO».

وفي حال لجوء المصدر إلى استعمال بؤزات البواخر، فإن أعباء ستزيد حتماً وستكون كلفة النقل مضاعفة

نظراً إلى التحميل والتفريغ أكثر من مرة، علماً بأن نقل الشاحنة المزدجة سيكون مكلفاً أيضاً، إذ إن الخطوط المقترحة هي على النحو الآتي: التصدير من مرفأ طرابلس إلى مرفأ بور سعيد ثم إلى مرفأ جدة حيث تنتقل الشاحنات المزدجة برّاً، وبحسب المعطيات فإن الكلفة الإضافية لهذا الخط تبلغ 2000 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 1000 دولار. وبحسب رئيس غرفة الملاحه الدولية إيلي زخور، فإن «نقل الشاحنات بالعبارات إلى بلدان الخليج العربي عبر المرفأ التركية، لا يمكن اعتماده، لأن العبارة تمر بالمرفأ الإسرائيلية».

الدعم = الهدر

في الواقع، بدأ التجار اللبنانيون يعتمدون أكثر على التصدير

نقابتا الكازينو: لجنة المصروفين لم تحترم تقرير

تقرير

ليا القرني

تعود نقابتا الموظفين في كازينو لبنان إلى التحرك، استنكاراً لعدم احترام اللجنة، التي كانت مخولة دراسة ملفات المصروفين، قراراتها. أما إدارة الكازينو، فهي أمام امتحان آخر: تثبيت دفعة أولى من المتعاقدين مع شركة أيبلا، يبلغ عددهم 110 موظفين، بداية شهر حزيران المقبل، إذا لم تُقفل قضية المصروفين من الكازينو، إذ تبين أن القرار الذي اتخذته اللجنة التي ترأسها رئيس مجلس ادارة شركة «انترا»

(المساهم الاكبر في الكازينو) أخلت بالتراماتها. فمعظم «المغبونين» هم أعضاء في نقابة الموظفين، التي يرأسها هادي شهوان، في حين أن 17 موظفاً أعضاء في نقابة أصحاب الألعاب في الكازينو، التي يرأسها جاك خويري، سُويت أوضاعهم. وكان متوقعاً أن يعود 47 موظفاً إلى مزاولة أعمالهم، بعد أن وضعت اللجنة تقريرها، إلا أن 10 موظفين رفضوا العودة طالعين عوض ذلك مبلغاً من المال كتعويض عن سني خدمتهم. فكان لهم ما أرادوا. أما اللجنة الطبية التي تولت درس حالات

لبنان أن «جميع الأمور التي أُنقذ عليها نُفذت، يبقى الاختلاف حول طريقة التنفيذ». بسبب إقفال قسم العلاقات العامة في الكازينو (يبلغ عدد العاملين فيه ستة) استعجن بهؤلاء كعمال استقبال أو في موقف السيارات، «الأمر الذي أثار حفيظتهم لأنهم لم يتعودوا يوماً أن يكونوا رؤوسين، إضافة إلى أنهم اعتبروا الوظيفة الجديدة انتقاصاً من قيمتهم». في حين أن شهوان يعتبر أن ما يحصل أمرٌ «غير مقبول»، مؤكداً أن «القضية لن تُقفل». الأمر بالنسبة إلى رئيس النقابة أن «كسر رتب الموظفين

الموظفين المرضى، فلم تنته بعد من دراسة الملفات. بقية المصروفين أخذوا تعويضاتهم ورحلوا. يقول مصدر في مجلس ادارة الكازينو إن هذه «التخريجة» كلفت المرفق السياحي بحدود 28 مليوناً أو 30 مليون دولار. لكن ذلك لا يعني أن صفقة الخلافات مع إدارة كازينو لبنان قد طويت، أو أن الذين عادوا إلى وظائفهم راضون عما آلت اليه أوضاعهم. فهنا فصل جديد من الخلافات، ولكن، لماذا هدأت الزوبعة التي أثيرت حول هذا الملف؟ يزعم مصدر داخلي في كازينو

لا يجوز، خاصة أن تقرير اللجنة نص على أن يعود كل مصروف إلى مزاولة عمله الأساسي»، إضافة إلى أنه «بسبب النقص في أعداد الموظفين، بات عدد كبير منهم يعمل لساعات إضافية من دون أن يقبض بدلاً عن ذلك».

يتحدث مصدر في مجلس الإدارة عن «نية بعض الأفراد للتقدم بشكاوى إلى وزارة العمل بسبب التعويضات المادية التي لم يحصلوا عليها». هذه النقطة يوضحها شهوان في اتصال مع «الأخبار»، فيؤكد أن 16 شخصاً «لم يُحسم وضعهم بعد».