

التصدير البحري... بديل «نصيب» والشحن الجوي

الحصار البري للصادرات اللبنانية بعد إغلاق معبر نصيب الحدودي بين سوريا والأردن دفع لبنان إلى اعتماد وسيلة النقل البحري من أجل فتح منافذ جديدة لتجارته للحفاظ على هذه الأسواق الحيوية للمصدرين اللبنانيين، ولا سيما أسواق الخليج العربي، رغم تكلفته العالية.

لا يختلف اثنان على الدور الذي تؤديه نقاط العبور الحدودية البرية المشتركة بين لبنان وسوريا وبالتالي مع الدول العربية. وتشير الأرقام إلى أن عدد الشاحنات التي كانت تعبر أيام السلم ذهاباً وإياباً يتراوح بين 400 و500 شاحنة يومياً، محملة بالمواد الصناعية والزراعية.

وكان معبر نصيب قد شكل في العامين السابقين الممر البري الوحيد المفتوح أمام الصادرات الزراعية اللبنانية بعد إغلاق معبر درعا عام 2013، إذ بلغت الصادرات اللبنانية إلى دول الخليج في عام 2014 عبر البر أكثر من 430 مليون دولار أميركي بحسب إحصاءات الموقع الرسمي للجمارك اللبنانية. وهو ما يُشكل نحو 13 بالمائة من الصادرات اللبنانية.

وكان تقرير إقتصادي أصدره بنك «عودة» في بداية عام 2015 قد أظهر أن الصادرات اللبنانية استمرت في الانخفاض منذ تصاعد الأزمات السياسية في لبنان والمنطقة حيث سجلت في عام 2014 تراجعاً بلغت نسبته 15.8% مقارنة بالسنة السابقة.

وسيضاعف تأخر الحكومة اللبنانية في حسم موضوع دعم الصادرات اللبنانية عبر تغطية جزء من كلفة النقل البحري، التي تتجاوز كلفة النقل البري، من معاناة المزارعين اللبنانيين الذين يخشون من خسارة الأسواق الخليجية لمصلحة منتجات البلدان العربية المجاورة كمصر والأردن.

ويرى رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت، إيلي زخور، أن نقل بعض الصادرات الصناعية والزراعية اللبنانية بحراً كان وما يزال قائماً بواسطة المستوعبات العادية أو المبردة إلى مرفأى دول الخليج، لأن الثمن العالي لتلك الصادرات قادر على تغطية الكلفة الإضافية بسبب شحنها بحراً، يضاف إلى أنه بديل «الشحن من طريق الجو الذي تشكل تكلفته أضعافاً عدة لتكلفة الشحن بحراً».

ولكن للخطّ البحري مشكلتان: المشكلة الأولى متعلقة بمسار العبارة الذي لا يحقق إيرادات كبيرة تغري لتحويله إلى خطّ ثابت بوتيرة أسبوعية، فيما تنطوي المشكلة الثانية على كيفية عودة الشاحنات من دون تحميل المصدرين أو أصحاب الشاحنات أي أعباء جديدة، إذ إن الشاحنات المبردة المنقولة بواسطة العبارة سواء ذهبت إلى ميناء ضبا في السعودية أو ميناء بورسعيد في مصر، عليها إفراغ حمولتها والعودة إلى لبنان برّاً أو بواسطة العبارة أيضاً، لكن العودة برّاً دونها صعوبات لمالكي الشاحنة، فيما العودة بواسطة العبارة ستكون أمراً مكلفاً على الشاحنة، وسيكون مكلفاً على العبارة إذا لم تنقل حمولة في خطّ العودة إن هذا الخطّ البحري يحتاج إلى تنظيم فقط، لأن مسار العبارة يجب أن يكون بيروت - ضبا (السعودية) - بورسعيد (مصر) - بيروت. وبالتالي يجب رسم طرق عودة الشاحنات من الخليج إلى مصر سواء في بورسعيد أو أي ميناء آخر هناك لتأمين عودتهم عبر العبارة لكن الوكلاء البحريين متخوفون من أن يكون الخطّ البحري هو خط مؤقت وليس خطّاً ثابتاً.

بعض المصدرين انتقل من التصدير البري إلى التصدير البحري بواسطة الحاويات. هذه الفئة لم تزد كلفتها كثيراً نظراً إلى أن «المعدل الواسطي لكلفة النقل بواسطة الحاويات إلى دول الخليج يبلغ 3650 دولاراً» بحسب الدراسة التي أعدتها المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات «إيدال» والتي تم عرضها على مجلس الوزراء الذي وافق في تموز الماضي على دعم تصدير المنتجات الزراعية والصناعية بحراً.

ويذكر أن مرفأ بيروت انضم إلى لائحة المرفأى المائة الأولى في العالم التي تتعامل مع أكثر من مليون حاوية نمطية سنوياً، وذلك للعام الخامس على التوالي.

نسب النمو في مرفأ لبنان من الأعلى في العالم قطاع النقل البحري .. دور محوري



**سجلت حركة الحاويات المصدرة عبر مرفأ بيروت رقماً قياسياً
في شهر حزيران المنصرم هو الأكبر حتى تاريخه. فقد بلغ
مجموعها 9920 حاوية نمطية مقابل 5481 حاوية للشهر ذاته
من العام الماضي، أي بارتفاع كبير قدره 4439 حاوية نمطية
ونسبته 81 %**

النقل البحري، إذ تحول مرفأ بيروت منذ العام 2006 وحتى اليوم إلى مركز محوري ومرفأ عالمي، بحيث لا تدخل عبر هذا المرفأ الحاوي حوايات للبنان فقط بل أصبح محطة تنقل عبره إلى باقي دول الجوار كسورية وتركيا وهي ما تعرف بـ«حركة المسافنة» التي أصبحت تشكل نسبة 45 في المئة من حركة مرفأ بيروت.

يشغل مرفأ بيروت موقعاً استراتيجياً مميزاً على ساحل البحر المتوسط، حيث يشكل مركز التقاء بين القارات الثلاث أوروبا وآسيا وأفريقيا. ويعتبر من أهم مرفأ المنطقة، وهو المنفذ البحري الرئيس لعدد كبير من الدول العربية. وقد شكل محطة تجارية هامة بين الدول العربية المنتجة للمواد الأولية والطاقة، والدول الغربية الصناعية. كما

لحوالي 13% من صادرات لبنان إلى الخليج. ومع استمرار إغلاق المعبر بات اعتماد خيار النقل البحري المكلف حلاً وحيداً للحفاظ على هذه الأسواق الحيوية للمصدرين اللبنانيين.

ويحظى قطاع النقل البحري باهتمام خاص من المعنيين نظراً لدوره الأساسي في تعزيز الدورة الاقتصادية وزيادة حجم التجارة البينية بين الدول العربية». ويواكب لبنان التطورات الدولية في ميدان النقل البحري، فإضافة إلى العمل المستمر على تطوير مرفأه ولا سيما مرفأ بيروت، ينتسب لبنان إلى معظم الاتفاقات البحرية الدولية إنطلاقاً من قناعة راسخة أن امتلاكه لموقع مميز على الخريطة الدولية يمكنه من أداء دور صلة الوصل بين الشرق والغرب». خطا لبنان خطوات جبارة في قطاع

يؤدي قطاع النقل دوراً هاماً وأساسياً في نهضة الشعوب، فهو أساس التنمية الاقتصادية والاجتماعية وركيزة النمو الاقتصادي، إذ تعد خدمات النقل من أهم متطلبات المراحل المختلفة للتنمية في البلدان.

ففي الوقت الذي يعد النقل نشاطاً اقتصادياً قائماً بحد ذاته كونه يوفر العديد من فرص الاستثمار والعمل، يعد النقل كذلك الشريان الأساسي للنشاط الاقتصادي والاجتماعي ومكوناً أساسياً في قرارات الاستثمار، كما يمثل رافداً رئيسياً إن لم يكن الشريك الأساسي في تطوير وتنمية العديد من القطاعات الاقتصادية (التجارة، الصناعة، السياحة، الزراعة، استغلال الثروات المعدنية... الخ). وذلك من خلال دوره المتمثل في تأمين النقل والانتقال للبضائع والأفراد وحلقة الوصل بين مراكز الإنتاج والاستهلاك والاستيراد والتصدير.

وفي لبنان، يؤدي قطاع النقل دوراً مهماً على الصعيد الاقتصادي نظراً لما يتميز به لبنان من صفات البلد التجاري بامتياز نسبة إلى موقعه الجغرافي على الخريطة التجارية العالمية وضعف قطاعي الصناعة والزراعة. وفي الآونة الأخيرة، يؤدي قطاع النقل دوراً مهماً واستراتيجياً في حماية الاقتصاد الوطني من كارثة تهدد صادراته الخارجية، إذ أضحت قطاع النقل البحري هو «الخيار الوحيد» أمام لبنان لتسويق منتجاته بعد إغلاق معبر «نصيب» بين سورية والأردن، من الجانبين، إثر أحداث العنف التي يعرفها المعبر، فهروباً من الحصار البري للصادرات اللبنانية بعد إغلاق المنافذ التجارية على الحدود البرية اتجه اللبنانيون إلى اللجوء للبحر من أجل فتح منافذ جديدة لتجارتها ولا سيما إلى دول الخليج العربي، إذ جاء إغلاق المعبر بمثابة ضربة اقتصادية

مرفأ بيروت يفوز بجائزة عالمية لأفضل نظام معلوماتي

حاز مرفأ بيروت مؤخراً على الجائزة الذهبية كأفضل نظام معلوماتي حديث للمرفأ، التي تمنحها المنظمة العالمية للمرفأ والموانئ خلال مؤتمرها السنوي الذي انعقد في هامبورغ-ألمانيا.

وكان مرفأ بيروت قد أعلن أنه شارك، وهو عضو أساسي في المنظمة، في مؤتمر سيدني في أستراليا في العام 2014، وعندها تم تحديد مواضيع المسابقة للعام 2015 بثلاثة، وتنافس عليها عدد من المرفأ على الشكل التالي:

- نظام تكنولوجيا المعلومات IT Award عدد المرفأ: 13.

- نظام الاتصالات Port Communications Award عدد المرفأ: 8.

- نظام البيئة Port Environment Award عدد المرفأ: 7.

واختار المرفأ أن يدخل المنافسة عن نظام تكنولوجيا المعلومات (IT)، وقد تقدم بملف كامل يصف فيه إنجازاته في مجال المعلوماتية التي ترافقت مع إنجازاته العملاقة والتي أدت إلى مضاعفة حركته ثلاث مرات في مدة لم تتجاوز الخمس سنوات (ارتفع عدد الحاويات المتداولة من 400 ألف إلى أكثر من مليون حاوية نمطية)، كما وضع أمام زبائنه نظاماً معلوماتياً حديثاً استبدل فيه كل العمليات اليدوية بعمليات آلية تجري من خلال موقعه على الإنترنت، ودون عناء الحضور إلى شبك الإدارة.

وتجدر الإشارة إلى أن نظام المرفأ المعلوماتي قد تم تطويره بخلاف السنوات القليلة الماضية بالتعاون مع شركة INPLAN الألمانية المتخصصة في الأنظمة المرفئية، وهي التي أضافت خبرتها في هذا المجال إلى الجهود التي قام بها فريق عمل الإدارة، لكي يصل المرفأ إلى المستوى الذي استحق عليه هذا الإنجاز.

وتسلم ممثلو المرفأ الجائزة الذهبية في هامبورغ، خلال المؤتمر بحضور 950 مندوباً من بلدان العالم كافة، مع الإشارة إلى أن الجائزة الفضية قد ذهبت إلى مرفأ برشلونة في إسبانيا (Portic Barcelona)، والجائزة البرونزية إلى مرفأ JadeWeserPort) في ألمانيا.

يعتبر مرفأ ترانزيت لدول عدة منذ أقدم العصور. وهذا ما جعل منه ممراً لعبور أساطيل السفن التجارية بين الشرق والغرب.

عايش مرفأ بيروت حقبات عدة طبعت عمله ونشاطه وخطط تطويره. ففي التاسع عشر من حزيران عام 1887 صدر فرمان عثماني منح بموجبه امتياز إنشاء مرفأ إلى شركة عثمانية تحت اسم «شركة مرفأ وأرصفة وحواصل بيروت». وتبعت هذا الامتياز موافقة إدارة الجمارك على منح هذه الشركة جميع الحقوق الحصرية المتعلقة بتخزين ونقل البضائع المارة عبرها. وبعد الانتهاء من الأشغال البحرية جرى الافتتاح الرسمي للمرفأ في نهاية عام 1894 حيث امتدت أحواضه آنذاك من رأس الشامية حتى رأس المدور.

في العشرين من أيار عام 1925 اكتسبت «شركة مرفأ وأرصفة وحواصل بيروت» الجنسية الفرنسية. وفي الثالث عشر من نيسان عام 1960 جرى استرداد الامتياز الممنوح للشركة الفرنسية وأعطى لشركة لبنانية تحت أسم «شركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت» والتي عملت على توسعة المرفأ بإنشاء الرصيف 14 والمول 3 وزيادة طول مكسر الموج.

في نهاية عام 1990 انتهت مدة الامتياز الممنوح ل«شركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت» وعهدت الحكومة إلى لجنة مؤقتة لإدارة مرفأ بيروت عرفت باسم «اللجنة المؤقتة لإدارة واستثمار مرفأ بيروت».

وسجلت عام 2007 نقطتان إيجابيتان لمصلحة مرفأ بيروت. فبحسب مجلة «Container Management Magazine»

أصبح مرفأ بيروت (مع أربعة مرفأ أخرى) مدرجاً على لائحة أكبر مرفأ الحاويات في العالم. كما جرى افتتاح المنطقة اللوجستية الحرة في مرفأ بيروت، وهي تضم مجموعة من كبرى الشركات التي تتعاطى خدمات النقل والتخزين. وكانت الغاية من إنشاء المنطقة اللوجستية جعل مرفأ بيروت محطة توزيع رئيسية للشرق الأوسط ونقطة جذب للشركات العالمية من خلال خدمات تخزين ونقل حديثة وسريعة، وكذلك إحياء وتشجيع التجارة المثلة

سجّلت حركة الحاويات في مرفأ لبنان نمواً مضطرباً بلغت

نسبته %26.51 في العام 2013 لتتخطى عتبة الـ 111 مليون

حاوية، محققاً لبنان بذلك أعلى نسبة إرتفاع في المنطقة ومن

أعلى نسب النمو في العالم

الجدير ذكره أن مرفأ بيروت يتعامل مع أكثر من 300 مرفأ عالمي، ويقدر عدد السفن التي ترسو فيه بـ 3100 سفينة سنوياً. وتمثل حركة البضائع الواردة عبره أكثر من 70 بالمئة من البضائع التي تدخل لبنان، كما تشكل عائداته الجمركية حوالي 77 بالمئة من مجمل العائدات في المرفأ والمطار والمراكز الحدودية البرية.

«الترانزيت» من وإلى وعبر بيروت التي كانت عبر التاريخ بوابة العبور التجارية للقارات الثلاث المحيطة بحوض البحر المتوسط. ومما لا شك فيه أن إنشاء المنطقة الحرة اللوجستية في مرفأ بيروت اعتبر حدثاً هاماً في تاريخ المرفأ، استجابة لحاجة إقتصادية أعربت عنها جهات عديدة في قطاع النقل في لبنان.



شركة التفريغ اللبنانية ش.م.ل



تأمين تفريغ وتحميل البواخر
بصورة منتظمة ليلاً ونهاراً، براً وبحراً

تملك قاطرات وشالونات حديدية حديثة
جهاز إداري متخصص منذ أكثر من نصف قرن
شعارها التعاون مع الجميع لما فيه إنماء وتطوير مرفأ بيروت



UNISHIP GROUP

SINCE 1977

GROUP COMPANIES:

ELIE ZAKHOUR ESTABLISHMENT.
UNITED MIDDLE EAST SHIPPING CO. SARL.
ALLIED LEVANT LINES LTD. SARL.
UNITED MIDDLE EAST SHIPPING AGENCY SAL. (OFF SHORE)

And now General Agents of:

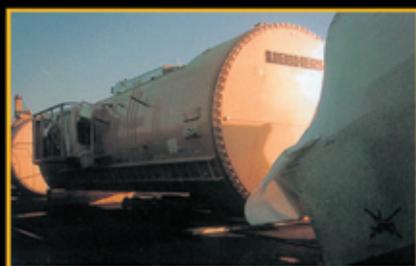
 **KRAFTMAR CONTAINER LINE**

Offering regular services between ports of:

VALENCIA / BARCELONA / ALEXANDRIA / BEIRUT
NOVOROSSIJK / ODESSA / CONSTANZA / ALEXANDRIA / BEIRUT

AMONG OTHERS, OUR SERVICES INCLUDE:

- LINER AGENTS
- CHARTERING & TRAMP VESSEL AGENTS
- WORLDWIDE NVOCC - SERVICES
- FREIGHT FORWARDERS
- WAREHOUSING / FREE ZONE/ TRANSIT SERVICES
- PROJECT CARGO
- STEVEDORES



PROJECT CARGO HANDLING SERVICES

UNITED MIDDLE EAST SHIPPING Co. sarl.

HEAD QUARTERS:

ASHRAFIEH - RMEIL - KOBAYAT STREET - LIBERTY BUILDING

BEIRUT - LEBANON

TEL (961-1) 580398 - 580376 - 584734- 561866

FAX (961-1) 584621

E-MAIL: info@unishipgroup.com

WEB SITE: www.unishipgroup.com



محطة الحاويات أنقذت الصادرات اللبنانية من كارثة محتمة زخور: مرفأً بيروت طائر يغرد خارج السرب

«طائر يغرد خارج السرب» هكذا وصف رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت إيلي زخور مرفأً بيروت الذي يسجل نتائج جيدة بحركته الإجمالية ووارداته المرفئية في وقت ترتفع خلاله شكوى معظم القطاعات الاقتصادية في لبنان من تراجع نشاطها وإيراداتها بصورة كبيرة بسبب الأزمات السياسية والأمنية في لبنان واستمرار الحرب المشتعلة.



التي تعرّض لها قطاع النقل البري مع استمرار الاضطرابات في الدول العربية، قال زخور: «كما أصبح معروفاً بأن استمرار الحرب في سوريا وتمكن المسلحين من السيطرة على المعابر البرية التي تربط سوريا بكل من العراق والأردن والخليج العربي، أدّى إلى إقفال هذه المعابر التي تعتبر الممر الإلزامي للصادرات اللبنانية إلى العراق والعمق العربي ولا سيما دول الخليج. وتشير الأرقام إلى أن عدد الشاحنات، التي كانت تمر بهذه المعابر ذهاباً وإياباً قبل إقفالها، كان يتراوح ما بين 400 و 500 شاحنة يومياً، وأن أكثر من 800 ألف طن من الصادرات اللبنانية الصناعية والزراعية كانت تنقل برا عبر الأراضي السورية إلى الدول العربية.»

وأضاف: «إن هذا الإقفال المفاجئ لتلك المعابر البرية دفع المصدرين اللبنانيين إلى البحث عن البديل. ولم يكن أمامهم من خيار سوى النقل البحري بواسطة

ارتفع التصدير بالحاويات إلى 9500 حاوية نمطية في تموز الماضي

المحافظة على الأمن

وإذ رأى أن التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري اللبناني ومرفأً بيروت «تتمثل بقدرة الدولة على المحافظة على الاستقرار الأمني في البلد ولو بحده الأدنى، قال: «تدهور الأوضاع سيؤثر حتماً سلباً على قطاع النقل البحري عامة ومرفأً بيروت خاصة، أسوة بباقي القطاعات الاقتصادية. فتدهور الأوضاع الأمنية سيدفع التجار إلى شدّ الأحزمة وتقليص مستورداتهم، ما يعني تراجع حركة النقل بصورة عامة.»

النقل البديل

وفي رد على سؤال حول الإنتكاسة

واعتبر زخور في حديث مع «الصناعة والإقتصاد» أن «الأرقام الجيدة التي يحققها مرفأً بيروت، وإن تراجعت قليلاً في النصف الأول من العام الحالي، عما كانت عليه في الفترة ذاتها من العام الماضي، تؤكد أن المرفأً تمكن من استيعاب هذه الأزمات والتكيف مع تداعيات الحرب السورية، في ظل الحد الأدنى من الاستقرار الأمني المخيم على البلاد.»

ولفت إلى أن «المرفأً الذي لم يكن يتداول أكثر من 300 ألف حاوية نمطية سنوياً، قبل استحداث محطة الحاويات واستخدامها في العام 2004، استطاع أن يحقق رقماً قياسياً جديداً في العام 2014، بتداوله أكثر من 1.210 ملايين حاوية نمطية مرفأً بيروت». وكشف أن «مرفأً بيروت استطاع أن ينضم إلى لائحة المرافئ المئة الأولى في العالم التي تتعامل مع أكثر من مليون حاوية نمطية سنوياً، وذلك للعام الخامس على التوالي.»

البواخر الناقلة للحاويات أو العبّارات الناقلة للشاحنات المحملة بالصادرات اللبنانية. وفوجئ الكثيرون من مسؤولين معنيين ومصدرين أن الحل الأفضل والبديل من النقل البري موجود عبر محطة الحاويات الحديثة والمتطورة في مرفأ بيروت. فهذه المحطة تمكنت من استقطاب أهم الخطوط البحرية العالمية للتعامل مع المرفأ، وبالتالي ربطه بمعظم المرفأء العالمية، ومن بينها المرفأء في البلدان العربية. فاندفع الصناعيون والمزارعون إلى شحن صادراتهم بواسطة بواخر الحاويات ضمن الحاويات العادية أو المبردة، فارتفع عدد الحاويات المصدرة ببضائع لبنانية بصورة تدريجية من 2500 حاوية نمطية شهريا إلى أن وصل في شهر تموز الماضي إلى أكثر من 9500 حاوية نمطية. وبينت الإحصاءات أن أكثر من 45 بالمئة من الحاويات المصدرة هي حاويات مبردة محملة بالمنتجات الزراعية اللبنانية.

وتابع: «أما من جهة الشحن بواسطة العبّارات (Ro/Ro) فهو أكثر تعقيدا وأكبر كلفة وبحاجة إلى أكثر من عملية تحميل وتفريغ. كما أنه ليس هناك من خطوط بحرية بواسطة العبّارات تربط مرفأ بيروت بصورة منتظمة مع المرفأء في الدول العربية. وبالرغم من تخصيص الحكومة اللبنانية لأكثر من 21 مليار ليرة لدعم الصادرات الزراعية بواسطة بواخر (العبّارات)، فإن المزارعين والصناعيين مستمرين بشحن صادراتهم بواسطة بواخر الحاويات».

تجاوز الكارثة

وأشار زخور إلى أنه «بالرغم من تراجع الصادرات اللبنانية في النصف الأول من العام الحالي عما كانت عليه في الفترة عينها من العام الماضي، تمكن الصناعيون والمزارعون من تجاوز كارثة محتمة كانت تنتظرهم». وفي حين لفت إلى أن «محطة الحاويات في مرفأ بيروت أمّنت لهم شحن صادراتهم بواسطة بواخر الحاويات إلى معظم

البلدان العربية، وبالتالي بالمحافظة على زبائنهم وحصتهم في الأسواق العربية، أعلن أن «الشحن من طريق الجو شهد نشاطا متواضعا بعد إقفال المعابر البرية، ولا يمكن مقارنته بالنشاط الكبير الذي يسجله الشحن بواسطة بواخر الحاويات، فتكلفة الشحن جوا تبلغ أضعافا عدة لتكلفة الشحن بحرا». وفي إطار حديثه عن أبرز الخطوات التي يجب أن تتخذها الحكومة لدعم قطاع النقل وتأهيله ليتمكن من أداء الدور المطلوب منه على الصعيد الإقتصادي، أعلن زخور أنه «كان من المتوقع أن يشهد مرفأ بيروت في نهاية العام 2013 المباشرة في تنفيذ مشروع توسيع جديد من جهة الغرب، عبر ردم الحوض الرابع وبناء رصيف جديد مكانه قادر على التعامل مع السفن التقليدية (conventional) والناقلة للحاويات معا». وكشف أن «هذا المشروع هو الثاني بعد أن تم تنفيذ مشروع التوسيع الأول من جهة الشرق، عبر تطويل الرصيف المركزي رقم 16 في محطة الحاويات حتى مجرى نهر بيروت. وقد تم إنجاز هذا المشروع والبدء باستخدامه في نهاية العام 2013، ما أدى إلى إيجاد حل لأزمة الازدحام التي كانت تعاني منها محطة الحاويات». وقال: «مشروع التوسيع الجديد الذي كانت إدارة المرفأ تنوي تنفيذه لقي اعتراضات من جهات عدة، ما دفع إدارة المرفأ إلى عرض هذا المشروع على قيادة الجيش اللبناني للاطلاع على رأيها وملاحظاتها. فرأت قيادة الجيش بعد درسها للموضوع بأن ردم الحوض الرابع سيؤدي إلى خفض عدد

مشاريع التوسيع والتطوير والتحديث يجب أن تتواصل في مرفأ بيروت ليظل قادرا على المنافسة والاستمرار في أداء دوره المحوري في المنطقة

الأرصفة العاملة في المرفأ، وبالتالي عرقلة تلبيص السفن الحربية التابعة للدول الصديقة التي تزور المرفأ، وفي طليعتها السفن الحربية التابعة لقوات ال(Unifil) العاملة في الجنوب اللبناني. كما أن القوات البحرية اللبنانية ستتسلم سفنا حربية جديدة من ضمن الهبة السعودية، وبالتالي فإن ردم الحوض الرابع والقدرة الاستيعابية المحدودة للحوض الأول في مرفأ بيروت والذي ترسو على رصيفه حاليا السفن الحربية اللبنانية، سيشكلان مشكلة كبيرة تتمثل بعدم قدرة المرفأ بعد ردم الحوض الرابع على استيعاب حركة السفن الحربية الحالية والجديدة. لذلك، وبناء على ملاحظات قيادة الجيش اللبناني، طوت إدارة المرفأ مشروع ردم الحوض الرابع، وقدمت مشروع توسيع جديد، يأخذ في الاعتبار ملاحظات قيادة الجيش اللبناني، على أن تترك لهذه القيادة أخذ القرار المناسب بشأنه».

وشدّد على «أن مشاريع التوسيع والتطوير والتحديث يجب أن تتواصل في مرفأ بيروت ليظل قادرا على المنافسة والاستمرار في أداء دوره المحوري في المنطقة. فشركتان بحريتان عالميتان مشهورتان تعتمدان محطة الحاويات حاليا كمركز رئيسي لعمليات المسافنة نحو مرفأء البلدان المجاورة». ولفت إلى أن «شركات ملاحية عالمية أخرى كانت ترغب أيضا باعتماد المرفأ لعمليات المسافنة، لكن إدارة المرفأ لم تتجاوب مع رغبتها لأن القدرة الاستيعابية الحالية للمرفأ غير قادرة على استيعاب المزيد من حركة المسافنة، وخوفا من تجدد أزمة الازدحام».

وأعرب زخور عن تفاؤله بمستقبل قطاع النقل في لبنان، لكن بشرط المحافظة على الحد الأدنى من الاستقرار الأمني الذي ما يزال ينعم البلد به. وجدد دعوته إلى كل السياسيين والمسؤولين وأصحاب الربط والحل للإتفاق والإسراع بإيجاد الحلول الناجعة للأزمات التي نعاني منها، وذلك من أجل ترسيخ دعائم الأمن والاستقرار في البلد قبل خراب البصرة.

نقلات الجزائري .. قصة نجاح انطلقت من بيروت نحو العالم

بوارشي: لتبسيط الإجراءات الجمركية



عبر تعاملها مع شركات ذات شهرة واسعة، وعملاء متفانين، وزبائن أوفياء في كل أنحاء العالم، تستكمل نقلات الجزائري مسيرتها الطويلة من التقدم والنجاح. عام 1945، ومع تأسيس أبو عزة الجزائري مكتباً للتخليص الجمركي في بيروت كانت الانطلاقة التي تخطت حدود لبنان ومنطقة الشرق الأوسط، فوصلت إلى جميع أنحاء العالم، متسلحة برؤية ترنو للحفاظ على الصدارة من خلال تقديم خدمات شاملة تجمع بين النقل البري والبحري والجوي بالإضافة إلى خدمات لوجستية أخرى مع ضمان تقديم أفضل نوعية بأسعار مدروسة.

والتجارة، تبسيط الإجراءات الجمركية والمالية والإدارية، وتحديث وسائل النقل وزيادة حجمها وخاصة البرية، اعتماد اتفاقيات النقل المتعلقة بشبكة الطرق الدولية والسكك الحديدية والتعاون في مجال النقل البحري، وتوفير الموارد المالية اللازمة لتنفيذ مشاريع البنى التحتية للنقل».

مستقبل القطاع

وإذ أعرب بوارشي عن تفاؤله بمستقبل القطاع، قال: «الأمر لا يتوقف فقط على التمنيات وإنما الأفعال. الوضع في المنطقة ما زال غير مطمئن وهو ما أثر سلباً في قطاع النقل في لبنان، ولكن المثابرة والسهر على تطوير هذا القطاع وتفعيله هو الذي يجعلنا متفائلين بمستقبل واعد لهذا القطاع ودوره خاصة في بدء إعادة إعمار سوريا». وختم قائلاً: «فلا تجارة محلية أو إقليمية أو دولية من دون نقل متطور وفعال».

المستجدة والتي يواجهها قطاع النقل في لبنان تتمثل بإقفال الحدود البرية عبر سوريا في وجه بضائع التصدير والترانزيت ما استوجب البحث عن بدائل أخرى عن طريق الشحن البحري أو الجوي انما بكلفة أعلى وبوقت مضاعف». وأوضح أنه «بهدف عدم فقدان الصادرات اللبنانية وخاصة الزراعية منها أسواقها في دول الخليج العربي، اتجه المصدرون إلى تصدير منتجاتهم عن طريق البحر رغم التكلفة المرتفعة وفي ظل الجدل القائم حول دعم الصادرات اللبنانية من قبل الحكومة لتغطية جزء من تكلفة نقل هذه المنتجات». ورأى أن «هناك عدة خطوات يجب على الحكومة اتخاذها لتفعيل قطاع النقل في لبنان خاصة وأن القدرات التنافسية لهذا القطاع ما زالت غير متكافئة مقارنة مع الدول أخرى، وأبرزها: تطبيق الاتفاقيات والتوصيات العربية منها والعالمية الخاصة بتسهيل النقل

ويتمثل التزام الشركة بإبقاء اسمها رائداً في قطاع النقل عبر سعيها لتبني أفكاراً جديدة وتشجيع التقنيات الحديثة التي من شأنها المساعدة في تطوير الشركة وتنمية مواردها البشرية. وينطلق سعي نقلات الجزائري هذا من قناعة القيمين على الشركة بقطاع النقل، إذ اعتبر مدير عام الشركة فؤاد بوارشي أن «النقل من أهم القطاعات التي ترتبط ارتباطاً مباشراً بحركة التجارة العالمية». وإذ رأى «أن توفير نظام نقل فعال هو من أهم عوامل التنمية الاجتماعية والإقتصادية»، أشار إلى أن «جميع الدول تولي اهتماماً خاصاً لتنظيم شامل للنقل في مختلف وسائطه البرية والبحرية والجوية». ولفت إلى أن «الجهود التي بذلت لتطوير قطاع النقل في لبنان وتوسيعه، لم تؤدِ إلى تأمين منظومة متكاملة تخدمه بالشكل المطلوب».

مواجهة التحديات

واعتبر بوارشي أن أبرز التحديات



الجزائري
GEZAIRI



An expanding
network since

1945



International Freight Forwarding, Logistics & Shipping

Corporate Head Office

PO Box: 11/1402, Riad El Solh 1107 2080, Beirut, Lebanon. **T** +961 1 783783,
F +961 1 784784, **E** gezairi@gezairi.com.

Offices & Branches

Lebanon Beirut, **Jordan** Amman - Aqaba, **Cyprus** Limassol, **Turkey** Istanbul -
Izmir - Mersin, **Iraq** Baghdad - Basrah - Mossul - Irbil, www.gezairi.com

GTS..50 عاماً من نجاح قوامه «الاستقامة»

القيسي: لضخ دم جديد في مؤسسات الدولة



على مدى نصف قرن، تمسكت GTS بمبادئ الاستقامة والشفافية في عملها، فاكتسبت «صيتاً حسناً» كرّس اسمها بين أفضل الشركات العاملة في قطاع النقل وضمن استمراريته رغم حساسية العمل في مجال الشحن وتخليص البضائع.

الوكلاء البحريين. وهذه النقابات تبذل جهوداً كبيرة للتحسين، إلا أن صوتها وللأسف غير مسموع وجهودها تصطدم بمعوقات نظراً لغياب اختصاصيين ضليعين بشؤون القطاع وهو اجسه. ففي حين لا يجري التعمق في الأفكار والخطط المطروحة، نعاني من ترهل الدولة وغياب الفاعلية والسرعة في اتخاذ القرارات».

ولفت إلى أن «دولاً عدّة ترغب بتنمية البلدان التي تصدر لها بهدف تنمية قطاعاتها الإنتاجية». وأشار في هذا الإطار، إلى أنه لدى الاتحاد الأوروبي خطة لتوسيع مرفأ بيروت بهدف رفع صادرات دوله إلى لبنان، إلا أن الاتحاد يحتفظ على خطته لإدراكه أن نصف الهبات للبنان ستضيع في زوارب ومناهات الفساد. واعتبر أنه «ومن دون شك بدأت الدولة اللبنانية تستشعر الخطر وترى أنها إذا لم تقم بترتيب البيت الداخلي وتحصينه ونزع صيت الفساد عنها، ستخسر الدعم الدولي».

وأعرب القيسي عن تفاؤله بمستقبل القطاع، وقال: «ما دام هناك لبناني قوي، يبقى التفاؤل موجوداً. هناك أشخاص يعملون على تحسين قطاع النقل، نعم هناك عراقيل، لكن اللبناني صبور وقوي ولا يستسلم. وهذا مبعث تفاؤلي، فإذا لم يتقدم القطاع فبرأيي إن الجهود الحثيثة للمضي به قدماً ستحميه من أي تراجع».

مع رحيله توقف هذا التوجه».

التخطيط والتطوير

ودعا القيسي «الحكومة إلى ضخ دم جديد في مؤسساتها وإعتماد أصحاب اختصاص في العمل من شأنهم المضي قدماً بالقطاع ووضع خطط تأخذ بعين الاعتبار إمكانيات لبنان في هذا المجال والتطور العالمي».

وشدّد على أن «غياب التخطيط والتطوير، يخفض إنتاجية الشركات ويكبدها نفقات كثيرة ولا سيما نتيجة استخدامها لعدد كبير من اليد العاملة، ما جعل مكانة لبنان تتراجع لمصلحة دول أخرى».

واعتبر أن «الشركات العاملة في القطاع تضم كفاءات وخبرات كبيرة، ولكن عدم التطور في البلد ككل يعيق تطورها». وإذ رأى أن «هذه مشكلة عامة في البلد وفي كل القطاعات»، شدّد على أن «اللبناني ذكي وطموح وقوي ونشيط، وقادر على تحقيق نجاحات باهرة إن حصل على الدعم الكافي».

دور النقابات

وفي رد على سؤال حول دور النقابات في تسليط الضوء على تطوير القطاع، قال القيسي: «هناك 3 نقابات تعنى بشؤون القطاع وهي: نقابة مخلصي البضائع، نقابة وسطاء النقل، ونقابة

وأشار نائب رئيس نقابة وسطاء النقل في لبنان ورئيس مجلس إدارة GTS عامر القيسي إلى أنه «بالرغم من الحثييات الكثيرة التي يميّز بها العمل في قطاع النقل ولا سيما في مرفأ بيروت، لم تسلك GTS الطرق الملتوية في عملها لا بل حافظت دائماً على مبادئ أساسية في عملها وأبرزها الاستقامة، ما مكّنها من الحفاظ على زبائنها والاستمرار على مدى عشرات السنوات رغم حدّة المنافسة التي يميّز بها القطاع».

مواكبة التطورات

وأسف القيسي في حديث مع «الصناعة والإقتصاد» لعدم مواكبة لبنان التطورات في قطاع النقل البحري ما أدى إلى تراجع دوره الريادي في المنطقة، وقال: «كان مرفأ بيروت من أوائل المرافئ العربية التي أنشئت فيها منطقة حرة، وكان لبنان صلة الوصل بين الشرق والغرب، إلا أن الحكومات المتعاقبة لم تضع الخطط للحفاظ على هذا الدور، فخسر لبنان مكانته كخزان للشرق الأوسط».

وأضاف: «بين الحين والآخر، نسمع عن مشاريع ستنفذ في المرفأ إلا أنها للأسف لا تبصر النور. وفي عهد الرئيس الشهيد رفيق الحريري، حصلت خطوات تطويرية جبارة في المرفأ ولا سيما على صعيد التخليص الجمركي، إلا أنه



GENERAL TRANSPORTATION SERVICES SAL



Reliable & Efficient

Port Street, Sehnavi Bldg., P.O.Box 11-7093 Beirut - Lebanon
Phone: +961 1 585777 • Fax: +961 1 581359
E-mail: ytkaisi@gts.com.lb • www.gts.com.lb

PINK & BLUE

تصميم أروع الإكسسوارات النسائية
(صنع يدوي)



LOTUS Shipping Agencies .. 16 عاماً من جهود التطوير مروان اليمـن: على الحكومة تطوير المرافئ والأنظمة

تشكل جسراً إضافياً بحرياً للصادرات اللبنانية من مرفأ بيروت». واعتبر أن إقفال المعابر البرية رفع عدد الحاويات النمطية المصدرة من مرفأ بيروت بنسبة 50 %، ما نتج عنه فرص وضغوط تستدعي حلولاً مهنية فعّالة». وكشف أن « الشركة في إطار سعيها الدائم لمواكبة حاجات السوق، وضعت في خدمة الإقتصاد اللبناني خدمة التصدير الموجه إلى التجار والصناعيين والزراعيين والمصدرين الذين تحتاج منتجاتهم إلى حاويات مبردة تنقل عبر البحر وتخضع للمقاييس العالمية». ورأى أن «من شأن هذه الخطوة تعزيز التنافسية والتأكيد على قدرات قطاع النقل البحري في لبنان».

واقع القطاع

وأشار اليمـن إلى وجود عدة تحديات يواجهها مرفأ بيروت إذ يشهد ضغطاً نتيجة ارتفاع الحركة ووجود إجراءات تؤدي في معظمها إلى ارتدادات على عدة أوجه. واعتبر أن «كل الإدارات المعنية والنقابات والمتعاملين مع المرفأ ينبغي ان يعملوا لتسهيل العمل في مرفأ بيروت ودائماً رفع درجات التنسيق مع إدارة واستثمار مرفأ بيروت»، وشدد على أن «هناك أموراً لوجستية تشغيلية داخل المرفأ يمكن لإعادة مقاربتها تحسين فاعلية العمل وانتاجيته». وأعرب عن تفاؤله بمستقبل قطاع النقل البحري في لبنان، كونه من القطاعات المهمة على الصعيد الإقتصادي وخصوصاً لجهة ما يمكن ان يعد به المستقبل من فرص جديدة متعلقة بالتنمية العامة اضافة الى قطاع النفط والغاز الموعد».

تخصّص المرافئ

وإذ لفت اليمـن إلى أن «الإيمان بمركز لبنان يرفع منسوب التفاؤل لدى العاملين في قطاع النقل البحري»، تمنى على الحكومة تطوير المرافئ على الشريط الساحلي مع إعطاء خصوصية لأدوارها لإنتاج نوعاً من التكامل فيما بينها بما يصب في المصلحة العامة». وقال: «الاتجاه نحو التنافسية المطلقة قد يكون غير مفيد بالمقارنة مع سياسة التكامل المتصلة بالتخطيط على المستوى الوطني. فكون لبنان لديه مساحات وقدرات محدودة تجعل من الأجدى تخصيص بعض المرافئ بقطاعات محدّدة، ليطم إفساح المجال أمام تقوية مرفأ بيروت في المجالات الاساسية التي يتميـز بها».

وفي حين رأى أن الشركات العاملة في قطاع النقل قد سبقت المواكبة الحكومية بأشواط من حيث إمكانياتها والتزامها بالمعايير الدولية، تمنى ان تكون حكومات لبنان في موقع أكثر فاعلية على مستوى ترشيح الأنظمة والقوانين، إذ لا يزال في لبنان قوانين تعود لعشرات السنوات، في حين عدلت قوانين التجارة والنقل تماشياً مع التطور الذي طرأ على الاتفاقيات العالمية الموقعة ضمن مؤسسات الأمم المتحدة المتخصصة.



«السعي نحو التطور المستمر» وضع وكالات LOTUS Shipping Agencies في مركز متقدم بين الشركات العاملة في قطاع النقل البحري في لبنان والمنطقة، إذ مكّنها جهد القيمين عليها من أن تكون احدي الشركات السبّاقة في مجالها، حيث عمدت إلى طرح خدمات جديدة لتلبية حاجات زبائننا عبر استشراف المستقبل وتحدياته وصقل قدرات كادرها البشري ليتمكن من مواكبة متطلباته.

وعلى مدى الأعوام الماضية، حققت وكالات LOTUS Shipping Agencies، بوكالتها عن خط China Shipping Container Lines، نجاحاً متواصلاً كرّسته مواكبتها للتحديات ومتطلبات العمل.

وأشار مدير عام الشركة مروان اليمـن في حديث مع «الصناعة والإقتصاد» إلى أن «خطوط CHINA SHIPPING الملاحية تتميز بتطورها المستمر وكفاءة خدماتها، ما يمكنها من أداء دور حيوي على الصعيد الإقتصادي إذ اصبحت خدماتها البحرية



CHINA SHIPPING
Container Lines Co., Ltd.

محترفون في مجال النقل البحري
خدمات بمقاييس عالمية من وإلى مرفأ بيروت

IMPORT - WEEKLY SERVICES

- DIRECT FROM CHINA & FAR EAST
- DIRECT FROM PORT SAID
- EXPRESS FROM MIDDLE EAST

EXPORT - WEEKLY SERVICES

- DIRECT TO TURKEY / ROMANIA / UKRAINE
- DIRECT TO CHINA / FAR EAST
- EXPRESS TO MIDDLE EAST / INDIA / PAKISTAN



LOTUS
SHIPPING AGENCIES S.A.L.

GENERAL AGENT IN LEBANON

Ghandour Building, Ahmad Shawki Street, Mina El Hosn, Beirut
Tel: 961 (1) 983083 - Fax: 961 (1) 983859 - info@lotusship.com

www.cscl.com.cn
www.cnshipping.com

SEALINE GROUP.. 36 عاماً من الشفافية والخدمة السريعة مقوّم: مشاريعنا الجديدة رهن بالاستقرار

التجار والصناعيين والمزارعين في تصدير إنتاجهم عبر البحر والمحافظه على أسواقهم الخارجية ولا سيما بعد إقفال المعابر الحدودية الأمر الذي أعاق انسياب الصادرات إلى الأسواق الخارجية. ورأى أن لهذا القرار انعكاسات هامة على الصعيد الإقتصادي إذ إنه يدعم الشحن البحري ويقوّي الحركة التجارية.

ازدحام المرفأ

وفي حين أشار مقوّم إلى أن استمرار نمو حركة الحاويات في المرفأ سيؤدي حتماً خلال السنوات القليلة المقبلة إلى تجدد أزمة ازدحام المرفأ، أعلن تأييده لردم الحوض الرابع في مرفأ بيروت وتوسيع محطة الحاويات لأن مستقبل المرفأ يتوقف على قدرة استيعاب أكبر عدد ممكن من الحاويات واستقبال البواخر الضخمة»، وقال: «على الصعيد التقني، لا ندرك تماماً إذا كان ردم الحوض يشكل عائقاً لاستقبال بواخر الحديد الضخمة أو غيرها، على إدارة مرفأ بيروت درس المسألة بجدية ولا سيما على الصعيد التقني لاتخاذ القرار المناسب بشأن ردم هذا الحوض وتوسيع محطة الحاويات ولا سيما أن ذلك يمكن مرفأ بيروت من استيعاب الحركة الجيدة التي تنتظره مع عودة الأمن والاستقرار إلى سوريا والمباشرة بإعادة إعمارها».

كما أيد مقوّم تحويل مرفأ بيروت إلى محطة للحاويات، كون احتواء المرفأ لمحطة للحاويات تستقبل البواخر الضخمة سيمكّنه من أن يصبح مقراً لإعادة التصدير وأحد أهم المرفأ في المنطقة.

وإن شكر مقوّم جميع التجار والصناعيين الذين يتعاملون مع SEALINE GROUP ويضعون ثقتهم بها، أمل أن يعم السلام والأمان في لبنان.

وأشار مدير عام شركة سي لاين سمير مقوّم في حديث مع «الصناعة والإقتصاد» إلى أن «الشفافية والخدمة السريعة كانتا من أبرز عوامل النجاح التي مكّنت SEALINE GROUP من كسب ثقة زبائنها وبناء علاقات وطيدة معهم ساهمت في استمرارية الشركة وتوسعها وتطورها على مر السنوات». وإن شدّد على «أن النجاح كان وسيبقى على الدوام رقيقاً لـ SEALINE GROUP في عملها»، كشف أن «مشاريع SEALINE GROUP الجديدة رهن بالاستقرار الأمني والسياسي».

عدم الاستقرار

ولفت مقوّم إلى أنه بالرغم من عدم الاستقرار الأمني والسياسي والتراجع الإقتصادي الذي يشهده لبنان، لا تزال أرقام مرفأ بيروت تسجل ارتفاعاً مستمراً، حيث سجلت حركة الحاويات المصدرة للبضائع اللبنانية عبر المرفأ رقماً قياسياً هو الأكبر حتى تاريخه في شهر حزيران الماضي إذ بلغ مجموع الحاويات 9920 حاوية نمطية مقابل 5481 للشهر نفسه من العام الماضي، كما سجل الاستيراد أرقاماً قياسياً أيضاً وصلت إلى أكثر من 32000 كونتائير شهرياً.

ووصف القرار الذي اتخذته الحكومة اللبنانية بدعم النقل البحري للصادرات اللبنانية بالجيد، إذ سيساهم في دعم

تستأثر SEALINE GROUP بها

يقارب 25% من حركة مرفأ

بيروت، حيث تقوم شهرياً

بتفريغ ما يقارب 7000

حاوية وتصدير حوالي 2000

حاوية إلى جميع أنحاء العالم



على مر 36 عاماً، عملت SEALINE GROUP في قطاع النقل البحري محققة نجاحاً مكنها من احتلال مركز مرموق بين الشركات العاملة في القطاع ليس على صعيد لبنان فحسب، إذ تضم SEALINE GROUP مجموعة شركات ملاحية لبنانية تمثل أكبر الشركات العالمية، وتستأثر بما يقارب 25% من حركة مرفأ بيروت، حيث تقوم شهرياً بتفريغ ما يقارب 7000 حاوية وتصدير حوالي 2000 حاوية إلى جميع أنحاء العالم.



APL

*Moving Business
Forward*

WEEKLY SAILINGS FROM / TO USA, FAR EAST TO BEIRUT



WE ACCEPT EXPORT TO ARAB COUNTRIES:

Jebel Ali, Ajman, Abu Dhabi, Sharjah (UAE), Muscat, Kuwait,
Hodeidah, Aden, Bahrain ...

Sea Cargo Agency S.A.L.

Charles Helou Avenue
Sehnaoui Building, 3rd Floor
PO BOX 17-5024
Beirut, Lebanon

Tel: 961-1-577570/1/2
Fax: 961-1-442858
Email: seacargo@idm.net.lb

Fast Mondial & Marine .. ربع قرن من التوسع والتطور روبير باولي: عدم الاستقرار أبرز التحديات

ورد المدير التنفيذي لـ FAST MONDIAL روبر باولي «نجاح الشركة إلى ميزة الخدمات التي تقدمها لزيائنها لتلائم حاجاتهم التي تختلف وتتنوع وفقاً لحاجات السوق». واذ اشار الى انه «للعمل في لبنان حيثيات صعبة، راعتها الشركة وقدمت خدمات مميزة لزيائنها جعلتها تكسب ثقتهم وتبني علاقات وطيدة معهم»، شدد على أن «مصلحة الزبون تحتل في سياسة Fast Mondial & Marine منذ نشأتها وحتى اليوم الأولوية، ما طمأن زبائنها وسمح لها بالاستمرار والتوسع». وكشف أن Fast Mondial & Marine عايشت على مر سنوات طويلة مراحل مهمة من التطور والتوسع، فبعد أن تأسست عام 1990 كشركة صغيرة تضم 5 موظفين، أصبحت اليوم الشركة الأولى في لبنان، كما انطلقت نحو العالمية بعد ان خاضت غمارها بتوقيع شراكتها مع شركة SDV الفرنسية.



واقع القطاع

وفي رد على سؤال، رفض باولي اعتبار ان قطاع النقل البحري يشهد ازدهاراً في الوقت الراهن، واعتبر أن «الحركة القوية التي يشهدها القطاع تعود لكارثة حلت بإقفال معبر نصيب، وتحتاج إلى معالجة». ولفت إلى أنه على الرغم من التراجع الإقتصادي الذي يشهده لبنان، فإن قطاع النقل ينعم بأوضاع جيدة نتيجة ارتفاع الاستهلاك بعد النزوح السوري إلى لبنان ما رفع من كميات المستوردات بشكل كبير، إضافة إلى الأموال التي يضخها المغتربون اللبنانيون والتي تشكل دينامو يحرك الإقتصاد.

المنافسة

واشار باولي الى «منافسة يشهدها القطاع، تختلف حدتها

طبع «التطور والتوسع» مسيرة Fast Mondial & Marine في قطاع النقل على مدى ربع قرن. فالشركة التي بدأت عملها في قطاع النقل الجوي سمح لها تميز خدماتها بالانفتاح على قطاع النقل البحري حيث سجلت Fast Mondial & Marine نجاحات كثيرة توجتها بتوقيع شراكة مع شركة «SDV» الفرنسية وهي شركة تابعة لمجموعة BOLLORE LOGISTICS، وتعتبر من أفضل 10 شركات عالمية تغطي شبكتها ما يقارب الـ 92 بلداً.

**عايشت Fast Mondial & Marine على
مر سنوات طويلة مراحل مهمة من التطور
والتوسع، فبعد ان تأسست عام 1990
كشركة صغيرة تضم 5 موظفين، أصبحت
اليوم الشركة الأولى في لبنان ، كما انطلقت
نحو العالمية بعد ان خاضت غمارها بتوقيع
شراكتها مع شركة SDV الفرنسية**

في لبنان، فالكثير من شعوب العالم تحب لبنان. هذا نلمسه من خلال تعاملنا مع شركات فرنسية تعلن عن رغبتها بجعل لبنان مقراً لها، إذ إن اللبناني ذكي ونشيط ولبنان يملك مقومات جيدة ليكون مركز التوزيع في المنطقة، الا ان ما ينقصه الاستقرار على المستويين الأمني والسياسي».

من مجال إلى آخر». ورأى أن «هناك العديد من التحديات التي تواجه عمل الشركة وأبرزها عدم الاستقرار، الذي يعيق وضع خطط للنمو على المدى الطويل ويحتم على الشركة التعاطي مع المجريات بشكل أقرب إلى اليومي».

كما اعتبر أن «عمل الشركة يصطدم في كثير من الأحيان بالبيروقراطية الإدارية التي لا تجاري التطور السريع وبالتالي تعيق سير العمل».

وشدّد على أن هذه التحديات أعاقت تقدم الشركة والوصول إلى طموحاتها الكبيرة في أحيان كثيرة. وقال: « عندما أنشأنا المنطقة الحرة كنا نطمح لنصبح أساس الترانزيت في المنطقة. اسسنا المنطقة الحرة في المرفأ وكنا نطمح لتأسيس منطقة حرة في المطار».

وأضاف: «لبنان أطلق الترانزيت، ودول العالم أخذتها منه، لماذا لا نستعيدها؟ نستطيع النهوض بهذا الامر، الا ان ذلك مرهون بالإستقرار الأمني الذي يحول دون مجيء الشركات الكبيرة إلى لبنان».

وتابع: «برأبي جرعة قليلة من الاستقرار كافية ليعم الازدهار

Expanding Through Several Nations, Along Various Cultures, Towards One Mission

Exceeding your Expectations in Global Logistics



FAST MONDIAL & MARINE SAL
Pasteur Str., Gemayzeh
Beirut, Lebanon
Tel : 00961 1 562 777
Fax: 00961 1 449 000

FAST MONDIAL GmbH
Fasanenweg 8
D-65451 Kelsterbach , Germany
Tel: 0049 6 107 985850
Fax:0049 6 107 9858520

FAST JORDAN
Al Souaifia Str.
Amman Jordan
Tel: 00962 6 5855502
Fax : 00962 6 5855503

FAST FRANCE
Orly Fret 662
Cedex France
Tel: 0033 1 41801780
Fax: 0033 156702004

FAST CARGO CENTER
Bagdad str.,
Damascus – Syria
Tel: 011 2323012
Fax: 011 2325259

SDV GROUP
29 BD Gay Lussac
13014 MARSEILLE - FRANCE
Tel. +33 (0)4 91 11 28 85
Fax +33 (0)4 91 11 29 41



KUEHNE+NAGEL/KN-ITS SAL ..125 عاماً من النجاح والتقدم

Rana Nehme Watier: لوقف الفوضى في القطاع

المبيعات في الشركة، الذي يعرفهم إلى المميزات التي يتميز بها عمل الشركة لجهة مواكبته التطور حيث تقدم خدمات إلكترونية لزيائنها إلى جانب خدمات النقل والتي تشكل قيمة مضافة لعمل الشركة، حيث يستطيع الزبون خلق حساب إلكتروني يتابع من خلاله كل التفاصيل المتعلقة بعمله. كما تقدم خدمة جديدة في قطاع النقل الجوي، يستطيع الزبون من خلالها تسيير عمله خلال 30 ثانية».

مناقسة

وإذ اعتبرت واتي «أن إقبال المعابر البرية ساهم في تقوية العمل في مجال النقل البحري»، رأت أن «التراجع الإقتصادي الذي يشهده لبنان منذ سنوات طاول مؤخراً قطاع النقل حيث تراجعت حركة الشحن إلى داخل لبنان بفعل تراجع قدرات المواطنين الشرائية وانعكاس هذا الأمر على الاستهلاك».

وفي حين اعتبرت أن تعدد الشركات العاملة في القطاع يضيف جواً من المنافسة عليه، شددت على أن KUEHNE+NAGEL لا تخشى هذه المنافسة إذ تملك نقاط قوة كثيرة تجعلها تخوض معركتها بنجاح. واعتبرت أن أبرز التحديات التي تواجهها الشركات

العاملة في القطاع هي حال الفوضى التي يشهدها والتي تحد من تقدم الشركات العاملة فيه». وقالت: «شركات النقل الكبيرة العاملة في لبنان تضطر للتقيّد بخطط وآليات عمل تضعها الشركات الأم والتي يكون في معظم الأحيان مقرها خارج لبنان. وفي حين تبذل جهداً كبيراً لتلبية زبائنها وتقديم أفضل الخدمات، يلجأ البعض إلى افتتاح مكاتب وتقديم تسهيلات مالية كبيرة بهدف اجتذاب الزبائن».

مستقبل القطاع

وأعربت واتي عن ثقتها الكبيرة بمستقبل الشركة في لبنان، إذ إنها تمثل شركة عالمية تتميز بطموحها الدائم لدخول أسواق جديدة، وهذا طبعاً سيحمل توسعاً لإسمها الموجود حالياً في 100 بلد في العالم. وأنتت على التقدم المتواصل الذي يشهده قطاع النقل، ورأت أن جهود الشركات كلها مجتمعة قادر على إبقاء القطاع صامداً في وجه كل التحديات الناتجة عن الاضطرابات الأمنية وانعكاساتها الإقتصادية.

وختمت واتي حديثها متمنية انفراجاً في الواقع السياسي والإقتصادي، إذ إن الشعب اللبناني يملك قدرات كثيرة وكفاءات عالية وقادر على أن يبرع في مجالات عديدة إن أفسح المجال أمامه.



يتميّز عمل KUEHNE+NAGEL/KN-ITS SAL بمواكبته التطور إذ تقدم خدمات إلكترونية لزيائنها تشكل قيمة مضافة لعملها

بعد أن عملت على مدى أكثر من قرن في مختلف أنحاء العالم، دخلت KUEHNE+NAGEL/KN-ITS SAL لبنان عام 1999 لتضيف إلى سجلها قصة نجاح أخرى يسطرها تاريخ الشركة الطويل وخبرتها الكبيرة في العمل في قطاع النقل، إضافة إلى جهود كادر الشركة البشري في مقرها في لبنان، حيث تثني مديرة شركة KUEHNE+NAGEL في لبنان رنا نعمة واتي على كفاءتهم وقدراتهم وعملهم الدؤوب لتحقيق أفضل النتائج.

ورأت واتي في حديث مع «الصناعة والإقتصاد» أنه إضافة إلى كادر الشركة البشري الذي لم يوفر يوماً أي جهد للمضي بالعمل قدماً، شكل تنوع الخدمات التي تقدمها KUEHNE+NAGEL والنجاح الذي تحقّقه كأحد أكبر الشركات الرائدة في قطاع النقل على صعيد العالم معايير مهمة لنجاح الشركة في لبنان التي تشق طريق نجاحها رغم كل الصعوبات والتحديات التي يشهدها الواقع الإقتصادي فيه».

وأشارت إلى أن KUEHNE+NAGEL تعمل دائماً على تقديم أرقى الخدمات لزيائنها، كما تجهد دائماً للتواصل مع زبائن جدد عبر قسم

KUEHNE+NAGEL



Over our 120 year history, Kuehne + Nagel has evolved from a traditional international freight forwarder to a leading global provider of innovative and fully integrated supply chain solutions.

Today, the Kuehne + Nagel Group has more than 1000 offices in over 100 countries, with over 63,000 employees.



Number 1 global seafreight forwarder



Number 2 global air cargo forwarder

Top 3 global contract logistics provider



*We provide logistics services to virtually all key industry sectors including:
Aerospace, Automotive, FMCG, High Tech, Industrials
Oil & Gas, Pharma & Healthcare, Retail.*

KN-ITS s.a.l.

Capital: 113 000 000 Fully Paid
C.R. 74592

Charles Helou Av., Sehnaoui Bldg. 5th floor 56

P.O.B: 17-5036, Lebanon / Beirut

Tel: 00961 1 442602 - 00961 1 580173/4 / Fax: 00961 1 443569

e-mail: knits@kuehne-nagel.com / Website: www.kn-portal.com

وكيل Navi Trade .. وLiberty Global Logistics الحصري

عيسى: إيلاء مرفأ بيروت الاهتمام اللازم



أبصرت Navi trade النور عام 2013 كوكالة بحرية تعمل في مجال شحن السيارات المستعملة والجديدة. عامان مضيا على تلك الانطلاقة التي أتت لتكرس مسيرة ما يقارب ثلاثة عقود من العمل في قطاع النقل البحري، إذ أشار مدير Navi trade تحسين عيسى إلى أن «تأسيس Navi trade عام 2013 رغم كل الاضطرابات التي يشهدها لبنان والمنطقة، أتى نتيجة لإيمان عميق بأهمية القطاع لامتلاكه إمكانيات كبيره خبرها وعایشها القيمون على الشركة لعقود من الزمن».

تدريبية تعزز مهاراتهم في التعاطي مع الزبائن وتيسير أعمالهم بكفاءة عالية وسرعة قياسية».

تأثيرات سلبية

واعتبر عيسى أن «أبرز التحديات التي تواجه عمل الشركة هي عدم الاستقرار السياسي والأمني بشكل عام الذي يحمل تأثيرات سلبية كثيرة على حجم العمل بسبب ما يحمله من تداعيات تطاول الإقتصاد ككل».

وإذ أشار إلى أن «Navi trade في سعي دائم نحو التطور والتوسع»، عبّر عن تفاؤله الكبير بمستقبل قطاع النقل البحري، إذ إن انتهاء الاضطرابات في سورية، والذي نأمل أن يكون في وقت قريب، سيكون له انعكاس إيجابي كبير على الإقتصاد اللبناني وسيحمل ازدهاراً كبيراً للبنان ولا سيما أن الشركات اللبنانية تملك الكثير من الطاقات الجبارة وأصحاب الاختصاصات ما سيفسح أمامها المجال في توسيع أعمالها والتقاط الفرص في الوقت المناسب.

وتقديم أفضل خدمة لهم بهدف كسب ثقتهم وولائهم، إذ من شأن هذه الثقة تعزيز استمرارية Navi Trade وحجز موقع مميز لها بين الشركات العاملة في مجالها. وقال: «تقوم سياسة Navi Trade على إيلاء خدمة الزبائن اهتماماً كبيراً، انطلاقاً من إيماننا أن جودة خدماتنا مرتبطة إلى حد كبير بنجاح زبائننا، فخدماتنا الجيدة والدقيقة والعالية المستوى دون شك ستشكل معياراً مهماً في نجاحهم». وأضاف: «ندرك تماماً أن السعر المناسب قد يكون عاملاً في جذب الزبائن، لكننا على يقين أن سوء الخدمة قد يطيح بكل جهودنا. لذلك نخضع كادر الشركة البشري لدورات

تخضع Navi Trade كادراها البشري لدورات تدريبية تعزز مهاراتهم في التعاطي مع الزبائن وتيسير أعمالهم بكفاءة عالية وسرعة قياسية

وشدد عيسى في حديث له، الصناعة والإقتصاد» على «أهمية قطاع النقل البحري لما يتمتع به من دور حيوي في الحفاظ على الأسواق الخارجية للصادرات اللبنانية الزراعية والصناعية بعد أن اصبح منفذها الوحيد إلى تلك الأسواق».

ودعا الدولة إلى «إيلاء مرفأ بيروت الاهتمام اللازم والعمل على تحسينه بما يتناسب مع حجمه ودوره على صعيد المنطقة ككل». واعتبر أن «على الدولة وضع خطط لتطوير التجهيزات كافة في المرفأ التي لم تلحق ركب التطور الذي شهدته المنطقة والعالم ككل، إذ من شأن هذه الخطط تحسين العمل في المرفأ وبالتالي المضي قدماً بالقطاع».

جودة الخدمات

وأوضح عيسى أن Navi Trade تولى اهتماماً كبيراً لسوق السيارات المستعملة والجديدة في لبنان، وتحرص كوكيل حصري للخط الأميركي Liberty Global Logistics على التواصل الدائم مع الزبائن



“Roro service” Bi monthly sailings from East coast U.S.A To Lebanon and all Arabian gulf



Navi – Trade Co. S.A.R.L.

Dora Highway Dora Center Moucarri, 8th floor
Beirut – Lebanon P. O. Box: 90 – 473.
Tel: + 961 1 269601 - + 961 1 269602

Fax: + 961 1 269501
Email: info@navi-trade.co
Website: www.navi-trade.co

Josemar Shipping Agency.. 35 عاماً من النجاح

القاعي: لدعم وسائل التصدير البحري والجوي

الداخل السوري عبر الحدود إلى الداخل اللبناني. وفي حين رأى أن هذا الواقع شكل ضغطاً كبيراً على قطاعي النقل البحري والجوي معاً، دعا المسؤولين إلى استحداث الخطوط اللازمة جواً وبحراً لدعم وسائل التصدير البحري و الجوي البديلة للنقل البري والكفيلة بإنجاز هذه العمليات بكلفة مقبولة ومدة معقولة تشجيعاً لنشاط الصناعيين خاصةً والمزارعين أيضاً وتلبية لألتزاماتهم في الأسواق حيث تصريف إنتاجهم وصناعاتهم واستمرار توفرها في الأسواق الخارجية وفق مواصفاتها

خط عملية

وفي رد على سؤال حول أهمية النقل في لبنان، قال القاعي: «يتصف لبنان بالبلد التجاري بامتياز نسبة إلى موقعه الجغرافي على الخريطة التجارية العالمية أولاً ونسبة إلى ضعف قطاعي الصناعة والزراعة ثانياً، ضف إلى ذلك طبيعة الشعب اللبناني وحبه للتجارة منذ القدم ما جعل الإقتصاد اللبناني يرتكز على التجارة أولاً وأصبح من البديهي أن يشكل قطاع النقل عنصراً رئيسياً في تنشيط الحركة الإقتصادية داخلياً وخارجياً. وإن أشار إلى أن «القطاع يتأثر بأدنى التقلبات السياسية والاضطرابات الأمنية والتجاذبات التنافسية التجارية سواء كانت محلية أو إقليمية مجاورة أو عالمية حيث تنعكس نتائجها سلباً وإيجاباً رهن التفاعلات والظروف». وكشف أن «القيمين والمسؤولين عن هذا القطاع يقفون بالمرصاد تجاه هذه التحديات من خلال سعيهم المستمر وجهودهم المشكورة وذلك لإيجاد الخطط العلمية والقوانين الملائمة والأنظمة المتطورة الممكنة الإلكترونية اللازمة والعدة والعتاد والآليات والباحات أسوة بباقي المرافئ العالمية المتقدمة والمزدهرة.



متسلحاً بخبرة 35 عاماً في قطاع النقل، يغيوص مدير عام Josemar Shipping Agency يوسف القاعي في الحديث عن واقع القطاع وشجونه، ناقلاً تفاؤله الكبير معبراً عن ثقته بمستقبله الزاهر. فقطاع النقل بالنسبة للقاعي هو الشريان الحيوي وركن الإقتصاد اللبناني وركيزته الأساسية، فبالرغم من كل النكبات الأمنية والأزمات السياسية الداخلية والخارجية التي تعرض لها البلد ومازال يتعرض لها فقد استطاع قطاع النقل عامة والبحري خاصةً استيعاب هذه الأزمات والدليل على ذلك جهود القيمين والمسؤولين وجهود الوكالات البحرية التي عملت وتعمل جاهدة للتكيف مع الأوضاع والمستجدات الداخلية والخارجية والتشبث بالتغلب على تداعياتها إيماناً منهم بأهمية موقع لبنان الاستراتيجي في المنطقة ودور قطاع النقل المحوري بين الشرق والغرب ما يفسر قوة آمالنا بقطاع النقل ويطرح تفاؤلاً به وارتكازاً عليه وثقتنا بمستقبله الزاهر.

إنجازات

وعبّر القاعي عن تقديره لإنجازات المسؤولين في مرفأ بيروت حيث تم التوصل إلى اعتماد التكنولوجيا والمكننة في معظم الإدارات المرفئية والجمركية ما قد انعكس إيجاباً على خدمات المرفأ وسير المعاملات وتسهيل أعمال الوسطاء والوكلاء البحريين وفي ظل الحركة التجارية البحرية النشطة وتوقف حركة النقل البري. ودعا الحكومة والوزراء المعنيين إلى مؤازرة المسؤولين على قطاع النقل البحري ودعمهم وتسهيل مهماتهم وتلبية حاجاتهم ومساندتهم لتقوية هذا القطاع الذي يؤدي دوراً مزدوجاً في حركة الاستيراد والتصدير والتجارة المثلثة. كما طلب من الحكومة السعي مع القيمين على قطاع النقل ولا سيما البحري والجوي لإيجاد الخطوط

الإضافية الملائمة البديلة للنقل البري المتوقف في الوقت الحاضر ودعمها مادياً وبكل الوسائل كي لا تتكبد عملية النقل والشحن التكاليف الباهظة والتي قد تنعكس سلباً على الناقل والتاجر والبضاعة والسوق ريثما يعود النقل البري يزاول حركته ونشاطه.

انتكاسة حادة

واعتبر القاعي أن إغلاق الحدود السورية اللبنانية شكل انتكاسة حادة وشلاً تاماً في قطاع النقل البري انعكس سلباً على حركة التصدير ولا سيما في القطاع الصناعي والقطاع الزراعي أيضاً حيث تعطلت عمليات التصدير عبر الحدود إلى الداخل السوري ومنه إلى البلدان المجاورة وبالمقابل تعطلت أيضاً حركة الاستيراد من البلدان المجاورة ومن

هنري هيلد وشركاه ش.م.ل.. 178 عاماً مضت ولا تزال المسيرة مستمرة

خوري: متفائلون بمستقبل القطاع

قرن ونصف دليل واضح على صوابية آليات العمل التي تتبعها». وكشف أن هنري هيلد وشركاه تخضع موظفيها باستمرار لدورات تدريبية بتفقيهم على اطلاع بكل ما هو جديد لتقديم خدمات تتوافق وشهادة الـ ISO التي نالتها الشركة منذ سنوات، إضافة إلى الشروط التي يفرضها الانتساب إلى الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA.

خبرة كبيرة

واعتبر خوري أن أبرز التحديات التي تواجه عمل الشركة هي عدم الاستقرار الذي يبعث جواً من عدم الثقة بين الزبائن. وأدرج خوري تقديم أفضل الخدمات للزبائن في ظل حال الازدهار التي يشهدها القطاع ضمن التحديات، إذ إن تضاعف حجم العمل عدة مرات وتمسك الشركة بتقديم أفضل الخدمات لزيائنها يعد تحدياً ستجازه هنري هيلد وشركاه بنجاح دون أدنى شك». وقال: «خبرتنا كبيرة جداً، وستحولنا مواجهة الضغوط التي خلقها إقفال المعبر البري بنجاح. نحن مؤمنون بعملنا ونتحمل مسؤولياتنا وسنقف إلى جانب زبائننا، زراعيين أو صناعيين أو تجاراً، في مختلف الظروف».

وإذ أشار إلى أن هنري هيلد وشركاه سلكت طريق التوسع منذ زمن نحو طرطوس واللاذقية، لفت إلى أن الاضطرابات التي تشهدها سورية تركت تداعيات سلبية كثيرة على العمل هناك. وإذ كشف أن «لا مشاريع توسعية حالياً للشركة»، شدد على أن «الشركة قد تسلك طريق التوسع إذا ما رأت فرصة مناسبة».

وأعرب خوري عن تفاؤله الكبير بمستقبل القطاع، إذ إن قطاع النقل من القطاعات الأساسية والحيوية على الصعيد الاقتصادي، إضافة إلى أن «اللبناني ناجح وفريد في عمله وطموحه كبير ولا يمكن أن يقف في مكان، ما يعني أن دورة العمل ستبقى مستمرة دون توقف».



أبصرت هنري هيلد وشركاه النور، قبل 178 عاماً، لتبدأ معها فصول رواية طويلة من النجاح قوامه الشفافية والأخلاقية في العمل. مع المؤسس البريطاني هنري هيلد بدأت المسيرة التي لا تزال مستمرة بجهود القيميين على الشركة الذين يتمسكون بالمحافظة على السمعة الجيدة والصيت الحسن الذي اكتسبته الشركة على مر عشرات العقود، انطلاقاً من قناعتهم أنه السبيل الوحيد الذي يمكن الشركة من كسب أي معركة تنافسية والصمود في وجه أي مضاربات إن حصلت.

المتحدة الأميركية إلى بيروت في الاتجاهين. كما كشف أن هنري هيلد وشركاه قدمت لزيائنها خدمة رورو جديدة عبر الدمج بين خطين أساسيين من شمال أوروبا إلى بيروت (Nordana Line) و (Line UECC) لشحن السيارات الثقيلة والشاحنات. وأشار إلى أن «هنري هيلد وشركاه وفي إطار سعيها الدائم لتلبية حاجات زبائنها وخدمتهم، تعمل على انشاء خدمة جديدة للمستوردين من مرافئ البحر الأديرياتيكي وتركيا إلى بيروت، وللمصدرين إلى مرافئ البحر الأديرياتيكي، تركيا، وليبيا».

وأشار إلى أن هنري هيلد وشركاه تضم فرع وسيط نقل وتقدم خدمات شحن متنوعة عبر عملها مع أكبر الشركات العالمية كـ (Yusen Logistics) وشركات متخصصة في نقل المشروبات كـ (JF Hillebrand).

دورات تدريبية

وقال خوري: «تتميز هنري هيلد وشركاه بالشفافية التي تطبع علاقتها بزبائننا، فالتلاعب أو عدم الوضوح أمر نرفضه بشكل قاطع في التعاطي مع زبائننا. ولا شك أن استمرارية عمل الشركة في القطاع لأكثر من

وأشار مدير عام هنري هيلد وشركاه سامي خوري في حديث مع «الصناعة والإقتصاد» إلى أن «هنري هيلد وشركاه ونتيجة الخبرة التي اكتسبتها في عملها على مر سنوات طويلة جداً، أصبحت من الشركات الرائدة في مجال النقل حيث باستطاعتها تقديم حلول لأي مشكلة قد تعترض زبائننا، فبخبرتها الكبيرة تستطيع متابعة عمليات الشحن من الألف إلى الياء باحتراف كبير، وهذا يطمئن زبائننا إلى حد كبير ويحافظ على ولائهم لها».

وإذ كشف أن هنري هيلد وشركاه احتلت المرتبة الأولى في مجال استيراد السيارات إلى لبنان خلال النصف الثاني من عام 2015، توقع خوري أن تبقى الشركة في موقع الصدارة هذا خلال عام 2015 نتيجة الضغط الذي يشهده عمل الشركة في هذا المجال والذي يأتي كنتيجة لعملها مع شركة نيبون يوشن كايشا (NYK) وهيونداي غلوفس (Hyundai Glovis) ونوردانا (Nordana).

وأعلن أن هنري هيلد وشركاه وكيل لخط نوردانا (Nordana Line) الذي يقدم خدمات مختلفة من الشاطئ الشرقي للولايات

تعرف على صناعة لبنان Get... Lebanese Industry



دليل الصادرات والمؤسسات الصناعية اللبنانية
www.lebanon-industry.com

برعاية
وزارة الصناعة وجمعية الصناعيين اللبنانيين

معرض الصناعات اللبنانية الألكتروني
www.madelebanon.com



أكبر حشد للمصانع اللبنانية - 400 مؤسسة صناعية تقدم
إنتاجها قطاعياً وسلعياً وفقاً للتصنيف الدولي H.S.CODE

