

**سلوى بعلبي**

على رغم اعلان وزارة النقل السورية في آب الماضي إعفاء الشاحنات اللبنانية من رسوم العبور لدى دخولها إلى سوريا كمقصد أخير، بغية "تشجيع حركة النقل المتبادل وتطبيقاً لمبدأ المعاملة بالمثل بين البلدين"، وفق ما ذكرت، إلا أن لبنان لا يزال يواجه مشكلة في تصريف المنتجات الزراعية والصناعية إلى الدول العربية عبر الأراضي السورية، بسبب رسوم الترانزيت المرتفعة التي يفرضها الجانب السوري والتي تقدّر بنحو 700 دولار للشاحنة المتجهة إلى الأردن و3 آلاف دولار لتلك المتجهة نحو العراق.

مطالبة لبنان بخفض رسوم الترانزيت ليست جديدة، إذ سبق لوزير الأشغال العامة والنقل السابق يوسف فنيانوس أن طرح الموضوع مع الأمين العام للمجلس الأعلى اللبناني - السوري نصري خوري، خصوصاً أن بضائع الترانزيت في جميع الدول لا تخضع للرسوم الجمركية، فهي لا تتنافس سلعاً محلية، ولا تُستهلك محلياً.

في تغريداته أثار الوزير السابق فادي عبود موضوع كلفة النقل بين لبنان والعراق من خلال سوريا والتي تصل إلى نحو 5 آلاف دولار نقداً، وفق ما قال، مضيفاً: "إذا عاملتنا سوريا بالمثل تنخفض الكلفة إلى النصف... لذا نطلب من كل من هم على تواصل مع سوريا التحرك الجدي لان هذا سيؤدي إلى مضاعفة صادراتنا إلى العراق والخليج وبريحا من ابتزاز بعض شركات الشحن البحري التي تفرض على اصحاب البضائع دفع الـFIO نقداً".

وفي التفاصيل يؤكد عبود لـ"النهار" أن وكلاء البواخر يتقاضون من اصحاب البضائع مصاريف المرفأ (Free in out) وأذونات التسليم. هذه المصاريف تُعتبر برأيه غير منطقية، إذ كانوا يسددونها لمرفأ بيروت على سعر صرف 1500 ليرة للدولار، ولكن بعد ارتفاع سعر الصرف ظلوا يحصلون عليها من أصحاب البضائع بالدولار نقداً، فيما يدفعون لمرفأ بيروت بالليرة اللبنانية (225 دولاراً يدفعها اصحاب البضائع، أما الوكلاء فيسددون للمرفأ نحو 130 ألف ليرة فقط). ويرى عبود ان هذه العملية هي "عملية ابتزاز وأقل ما يقال عنها انها أشبه بعمليات قطع الطرق. فعلى اي اساس يستوفي هؤلاء المصاريف المحلية منا؟ والمشكلة أن كل وزير يقول إن هذا الموضوع ليس من صلاحياته".

أما الموضوع الاهم، برأى عبود، فيتعلق برسوم الترانزيت المرتفعة جدا التي تفرضها سوريا على الشاحنات اللبنانية التي تمر عبر اراضيها، والتي تخالف "الاتفاقية العربية للترانزيت"، وهنا يرى "ضرورة معاملة سوريا بالمثل، اي بفرض رسوم مماثلة عليها"، مقترحاً في هذا الاطار فرض رسم مازوت على الشاحنة السورية على اعتبار أن المازوت في لبنان مدعوم، وتالياً فإن مئات الشاحنات السورية التي تحمل بضائع مستوردة عن طريق مرفأ طرابلس ترانزيت إلى سوريا تتزوّد المازوت من دون دفع رسم مازوت او رسوم ترانزيت... "يجب فرض 100 دولار او 200 دولار على الاقل، اضافة الى رسم العبور". إلا أنه يعود فيقترح التواصل مع الجانب السوري ومفاوضته لتجنب هذا الخيار، والطلب من المعنيين خفض هذه الرسوم إلى مستوى الرسوم التي يفرضها لبنان على الشاحنات السورية، خصوصاً ان هذه الرسوم تضر بالجانبين السوري واللبناني. فالصادرات اللبنانية إلى العراق قبل الحرب في سوريا كانت ناشطة أكثر مما هي عليه اليوم، إذ إن تكاليف الشاحنة لم تكن تتجاوز الـ1800 دولار، فيما تقدّر كلفتها حالياً ما بين 5 و6 آلاف دولار... "لولا هذه التكاليف لكانت تضاعفت صادراتنا إلى العراق، فالحركة انخفضت بنحو 20%"، وسأل: ماذا سيكون موقف سوريا اذا عاملها لبنان بالمثل؟.. النكيات بالاقتصاد الكل خسران. كيف بالحري مع فتح مرفأ حيفا؟!". أما في ما يتعلق بالخسائر السورية، فيسأل عبود: "هل من مصلحة السوري ان تسيطر منتجات الخليج على السوق العراقية بدلاً من الانتاج اللبناني؟ أوليست مصلحة سوريا في أن تزدهر الصناعة والزراعة اللبنانية حيث يعمل الآلاف من السوريين ويحولون دولارات إلى سوريا؟".

وبالحديث عن الصادرات اللبنانية، وفي ظل ارتفاع سعر الدولار وانخفاض نسبة الاستيراد، يؤكد عبود ان "الصناعة لها حظوظ اكبر حالياً، خصوصاً ان التجار لا يستوردون المنتجات التي تصنع في لبنان". وقال: "مع انهيار العملة، كان من المفترض ان تزيد صادراتنا، ولكن للأسف المصدر في لبنان لا يعتبر بطلا قومياً بل مهرباً، لذا يعملون جاهدين لعرقلة عمله".

وفيما اكد عبود أن كل الوزراء المعنيين نفذوا أيديهم من موضوع كلفة الترانزيت بحجة أنه ليس من صلاحياتهم بل هو سياسي بحت، قال: "لجأتُ إلى رئيس الجمهورية مطالباً إياه بإرسال مبعوث خاص لمعالجة الموضوع". وأسف لكون المعنيين لم يتعاطوا بجدية مع الموضوع، و"لا اعتقد انهم يعون مدى الضرر على اقتصادنا".

إلا أن وزير النقل والأشغال ميشال نجار نفى أن تكون الوزارة غير معنية بالموضوع، موضحاً في اتصال مع "النهار" أن الوزارة على تواصل مع الجانب السوري وخصوصاً مع المجلس الأعلى السوري - اللبناني من خلال المدير العام للنقل البري والبحري بالتكليف احمد تامر، على أمل ان تعقد اجتماعات بين الجانبين لإلغاء هذه الرسوم أو خفضها. وهذا الامر أكدته تامر الذي أن كشف ان الامين العام للمجلس نصري خوري يحاول عقد اجتماع فني في الفترة المقبلة بين الجانبين لتذليل هذه المعوقات.

وإذ أكد ان رسوم الترانزيت للشاحنات اللبنانية الى سوريا قليلة جداً لا تتعدى 20 دولاراً يتحملها التاجر الذي يستورد البضائع وليس الشاحنة اللبنانية، قال ان 90% من الشاحنات التي تنقل بضائع الى سوريا هي شاحنات لبنانية.

واوضح انه بسبب ارتفاع تكاليف النقل البري، لجأ المصدرون الى الحاويات البحرية بما ادى الى تعطيل قسم كبير من الاسطول البري، علما ان التجار والمصدرين يهتمهم نقل بضائعهم برا، نظرا الى السرعة في اوصولها بما يضمن الجودة المطلوبة والايادات الوفيرة.

المساعي للمعالجة تجري على قدم وساق، وفق ما قال تامر، فهل تتراجع سوريا عن هذه الرسوم خصوصا أنها تتعارض مع "الاتفاقية العربية للترانزيت" 1977 التي تحدد الرسوم تبعاً للمسافة والوزن؟