

برنامج الجسر البحري للمصادرات اللبنانية M.LEB التقرير السنوي 2015



فهرس

ملخص تنفيذي.....	3
I. تعريف البرنامج وأهدافه.....	5
II. النتائج الإجمالية للعام 2015.....	7
III. حركة النقل.....	14
IV. عدد المصدرين المنتسبين للبرنامج.....	16
V. خلاصة.....	17

ملخص تنفيذي

حقق برنامج "الجسر البحري للصادرات اللبنانية" نتائج إيجابية مقارنة بالأهداف التي وضعت له وذلك خلال الفصل الأول من العمل. إذ أن البرنامج الذي تم إنشاؤه من أجل إيجاد وسائل بديلة للنقل البري ولو مرحلياً من أجل معالجة آثار إقفال المعابر البرية بين سوريا والأردن والتي تعتبر المعبر الوحيد للصادرات اللبنانية، استطاع أن يضمن انسيابية الإنتاج اللبناني إلى الأسواق التقليدية ولاسيما دول الخليج والأردن، و حفاظ على موقع المنتج اللبناني في هذه الأسواق الذي كان مهدداً بفقدان مكانته وحصته من تلك الأسواق بالإضافة الى أنه ساهم في تثبيت ثقة المستوردين والمستهلكين بالمصدر والمنتج اللبنانيين، كما حفاظ على التوازن داخل السوق اللبناني بين العرض والطلب عبر تسهيل تصريف المنتجات اللبنانية وتفاذ تعرض المواسم للكساد.

فقد بلغت الصادرات الزراعية (من فواكه وخضار) حوالي /14,096/ طن وقد سجّلت الصادرات الصناعية نتائج متواضعة بلغت /368/ طن، في حين سجّلت صادرات الصناعات الغذائية كمية مرتفعة بلغت /1,113/ طن. بلغ عدد الشاحنات المصدّرة على متن العبّارات البحرية 829 من ضمنها 715 شاحنة مدعومة وذلك خلال 16 رحلة بحرية للعبّارات الثلاث المسجلة والمنسوبة الى برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية. وقد ساهم ذلك بإعادة تشغيل جزء كبير من اسطول النقل البري الذي كان قد توقف عن العمل نتيجة الأسباب المذكورة أعلاه. أما فيما يتعلق بالأسواق التي تم التصدير إليها فإن الجزء الأكبر تم تصديره إلى دول الخليج من خلال مرفئ ضبا في المملكة العربية السعودية حيث شكلت نسبة 88% من إجمالي الصادرات في حين كانت أسواق المملكة الهاشمية الاردنية من خلال مرفئ العقبة هي الوجهة الثانية بنسبة 12%.

وقد تبين لنا ان الكميات المصدرة شهريا أخذت منحاً تصاعدياً منذ انطلاق البرنامج إذ ان المصدرين احتاجوا الى بعض الوقت للتأقلم مع ونظام جديد من النقل غير معتادين عليه. من هنا فإن النتائج الجيدة التي حققها البرنامج وإن كانت قد اصابها الأهداف التي وضعت له غير ان الكميات المصدرة لم تصل الى مستوى الكميات التي كان متوقع تصديرها وذلك للأسباب التالية:

1- الكميات التي تم تقديرها قبل انشاء البرنامج كانت للفترة الممتدة من شهر حزيران ولغاية شهر كانون الأول من العام 2015 وهي الفترة التي تشهد الذروة في الكميات الزراعية المصدرة والتي تقع بين شهري تموز وايلول في حين تمت مباشرة العمل في البرنامج في نهاية شهر ايلول.

2- تحول العديد من المصدرين إلى استخدام وسائل التصدير البحري عبر الحاويات كونها اقل كلفة لكنها تحتاج لمدى زمنية اطول للوصول الى بلد المقصد، لذا فإن الجزء الذي يستخدم النقل البحري عبر العبارات من خلال البرنامج هو الجزء الخاص بالمنتجات التي يصعب تحميلها وتصديرها عبر الحاويات لأسباب مرتبطة بنوعية المنتج.

3- إرتفاع كلفة النقل البحري حيث لم تحصل منافسة كبيرة بين شركات النقل إذ أحجم العديد من الشركات التي ابدت رغبتها سابقاً عن دخول السوق اللبناني نظراً لأن البرنامج محدد بفترة قصيرة وهي سبعة اشهر مما يرفع من كلفة الإستثمار في هذا القطاع.

1. تعريف البرنامج وأهدافه

وضعت المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات في لبنان برنامج "الجسر البحري للصادرات اللبنانية" (Maritime Lebanese Exports Bridge) بناءً على قرار مجلس الوزراء رقم 1 تاريخ 2015/7/2 والقاضي بالموافقة على مشروع يرمي الى اعطاء المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات في لبنان سلفة خزينة بقيمة 21 مليار ل.ل. (واحد وعشرون مليار ليرة لبنانية) لدعم فرق كلفة تصدير المنتجات اللبنانية الى الدول العربية عبر البحر.

يهدف هذا البرنامج إلى دعم الفارق بين كلفة النقل البري قبل إغلاق المعابر وكلفة النقل البحري للصادرات والمنتجات اللبنانية الزراعية والصناعية إلى الدول العربية التي تستخدم العبّارات من موانئ لبنان وإلى بعض موانئ الدول العربية وذلك أثر النتائج السلبية التي اثرت على الصادرات اللبنانية بسبب إقفال المعابر البرية نتيجة الأزمة السورية.

تبلغ مدة عمل هذا البرنامج، سبعة أشهر ابتداءً من تاريخ إبحار أول باخرة مسجلة في البرنامج ومحملة بالمنتجات اللبنانية في 2015/09/17.

يهدف برنامج "الجسر البحري للصادرات اللبنانية" الى:

- ضمان انسيابية الإنتاج اللبناني إلى الأسواق التقليدية ولاسيما دول الخليج والأردن.
- الحفاظ على موقع المنتج اللبناني في هذه الأسواق.
- الحفاظ على التوازن داخل السوق اللبناني بين العرض والطلب عبر تسهيل تصريف المنتجات اللبنانية.
- تثبيت ثقة المستهلك في هذه الأسواق بالمنتج اللبناني وجودته.
- تأكيد مصداقية المنتجين والصناعيين والزراعيين اللبنانيين تجاه شركائهم التجاريين في هذه الأسواق والتزاماتهم تجاه الغير.

فقد بني برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية "M.LEB" على ثلاث نقاط أساسية:

- المساهمة في فتح خط منتظم للنقل البحري بين الموانئ اللبنانية ومرافئ الأسواق المستهدفة لنقل المنتجات اللبنانية عبر العبّارات.
- تسهيل مهمة تأمين نقل حوالي 35 شاحنة يومياً محملة بالمنتجات اللبنانية الزراعية والصناعية والصناعات الغذائية إلى الأسواق المستهدفة.

□ منح دعم مباشر للعبارة عن كل شاحنة محملة بالمنتجات اللبنانية المصدرة الى الدول المستفيدة والمستقبلة والتي تستخدم العبّارات على مختلف اشكالها (RoRo) او (RoPax) وباختلاف خطوط النقل التي يمكن ان تسلكها ان بشكل مباشر عبر قناة السويس او بشكل غير مباشر عبر الموانئ المصرية، حيث تقوم الدولة بتغطية بعض فروقات الاسعار بين كلفة النقل البري قبل اغلاق المعابر و كلفة النقل البحري.

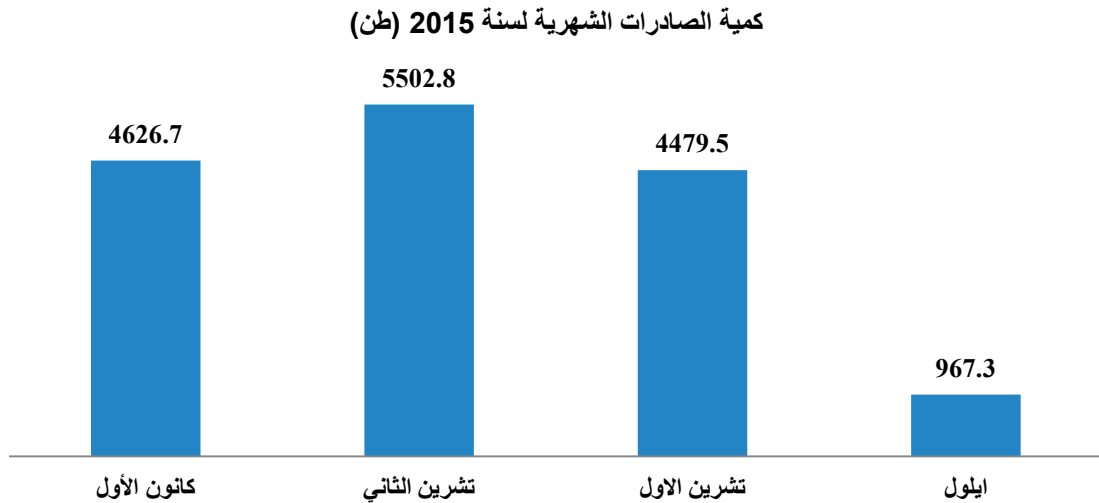
يستفيد من دعم كلفة النقل البحري كافة الأشخاص اللبنانيين الذين يرغبون في تصدير المنتجات اللبنانية على كافة أنواعها الزراعية والصناعية والصناعات الغذائية والذين سوف يشحنوا بضائعهم من خلال الشركات الناقلة المعتمدة من قبل "إيدال" إلى دول الخليج والمملكة الأردنية الهاشمية عبر مرفأي ضبا والعقبة، على أن يتم التقدم بطلب إلى المؤسسة. يقسم المستفيدون الى 6 فئات:

- المصدّرين او التجّار الزراعيين المنتسبين الى برنامج "AgriPlus"
- المصدّرين او التجّار الزراعيين الغير منتسبين الى برنامج "AgriPlus"
- المصدّرين او التجّار الصناعيين
- مصدّري او تجّار الصناعات الغذائية
- شركات الشحن والنقل البري
- شركات النقل البحرية

II. النتائج الإجمالية للعام 2015

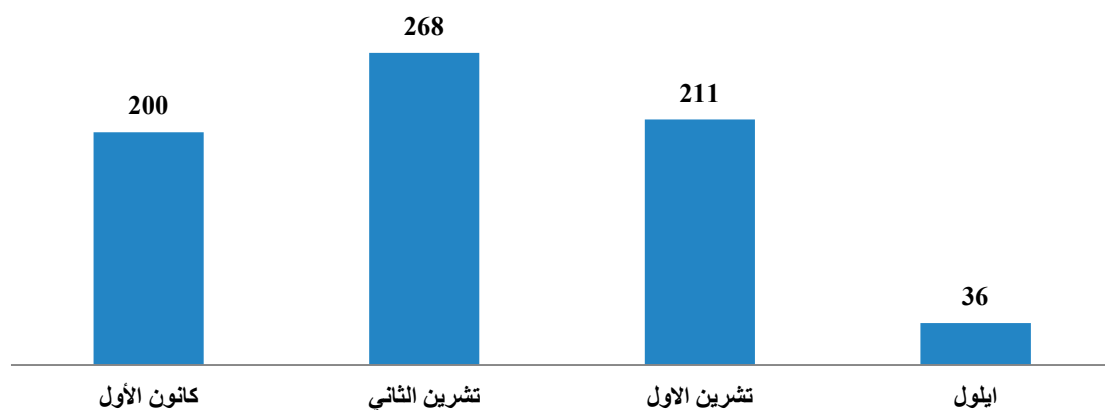
خلال الفصل الاول من تطبيق برنامج M.LEB (2015/09/17 الى 2015/12/31) بلغت الصادرات الزراعية (من فواكه وخضار) حوالي /14,096/ طن وقد سجّلت الصادرات الصناعية نتائج متواضعة بلغت /368/ طن، في حين سجّلت صادرات الصناعات الغذائية كمية مرتفعة بلغت /1,113 طن.

وقد شهد شهر تشرين الثاني تسجيل اعلى كمية من الصادرات عبر البرنامج محققاً 5,503 طن فيما كانت ادنى الكميات التي تم تصديرها خلال شهر ايلول وقد بلغت 967 طن مع الاشارة الى ان هذه الكمية تم تصديرها خلال 13 يوماً من الشهر المذكور حيث انطلق البرنامج في اليوم السابع عشر من الشهر.

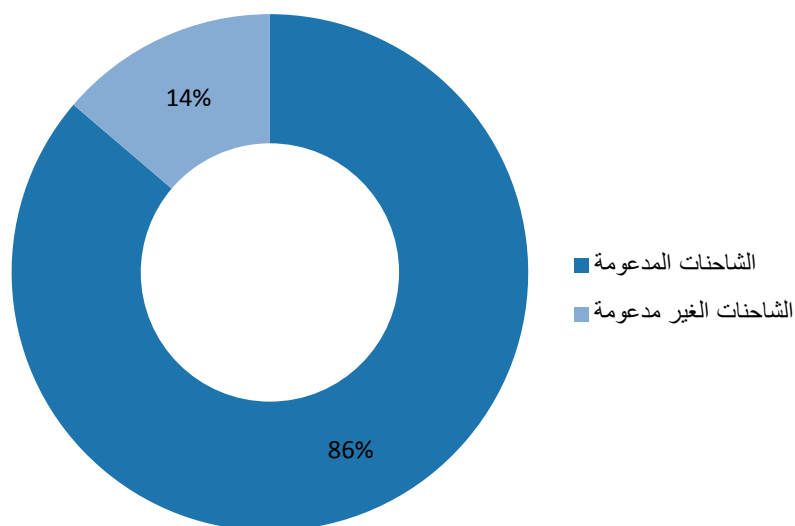


بلغ عدد الشاحنات المصدّرة على متن العبّارات البحرية 829 من ضمنها 715 شاحنة مدعومة وذلك خلال 16 رحلة بحرية للعبّارات الثلاث المسجّلة والمنتسبة الى برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية (AZOV – MED BRIDGE – BEKAA DREAM). يمكن للرسم البياني التالي توضيح عدد الشاحنات المدعومة المصدّرة وفق الاشهر لسنة 2015.

عدد الشاحنات المدعومة المستخدمة في التصدير 2015

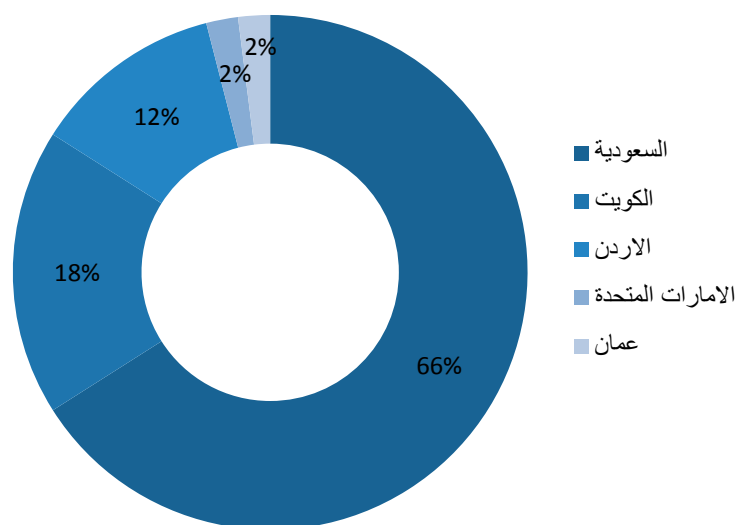


الشاحنات المستخدمة في التصدير - 2015



أما فيما يتعلق بالأسواق التي تم التصدير إليها فإن الجزء الأكبر تم تصديره إلى دول الخليج من خلال مرفئ ضبا في المملكة العربية السعودية حيث شكلت نسبة 88% من إجمالي الصادرات في حين كانت أسواق المملكة الهاشمية الاردنية من خلال مرفئ العقبة هي الوجهة الثانية بنسبة 12%. فقد استوردت المملكة العربية السعودية النسبة الأكبر من المنتجات اللبنانية من خلال البرنامج محققاً نسبة 66%، في حين جاءت الكويت في المركز الثاني بنسبة 18% والاردن في الثالث بنسبة 12%. ويمكن للرسم البياني التالي توضيح نسب الأسواق المصدر إليها.

وجهة التصدير - 2015

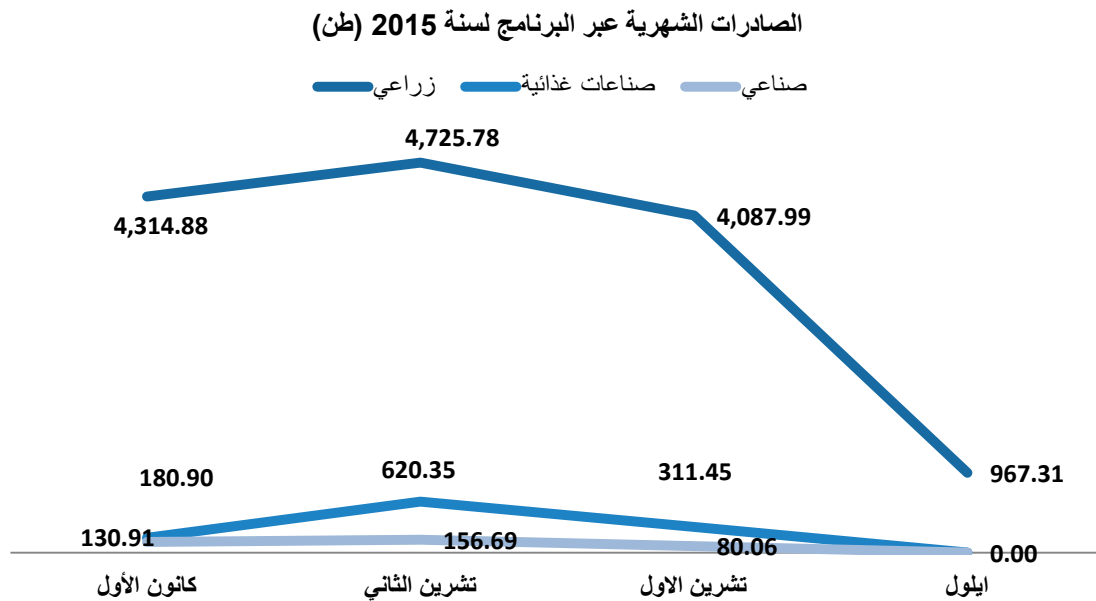


بلغت الصادرات اللبنانية عبر برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية أقصاها في شهر تشرين الثاني وأدناها في شهر ايلول وإن تكن لا تصح المقارنة حيث أن البرنامج تم إطلاقه في 17 أيلول 2015 ومن ثم الإحصاءات شهر أيلول تعود إلى 13 يوم من العمل فقط. غير أن المنحى التصاعدي الشهري للصادرات الإجمالية تراجع بشكل بسيط خلال شهر كانون الأول وذلك نتيجة زيادة اضافية طرأت على كلفة النقل. ويمكن للجدول التالي أن يبين تطور الكميات المصدرة شهريا عبر البرنامج.

توزيع الصادرات من شهر ايلول ولغاية شهر كانون الأول 2015

المجموع	كانون الاول	تشرين الثاني	تشرين الاول	ايلول	
14096	4314.88	4725.8	4087.99	967.31	الزراعة
1112.7	180.90	620.35	311.45	0.00	صناعات غذائية
367.7	130.91	156.69	80.06	0.00	صناعي

ويتبين لنا من الإحصاءات الواردة أعلاه أن الصادرات الزراعية قد شكلت النسبة الأكبر من الصادرات ضمن برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية حيث بلغت /14,096/ طن مشكلة نسبة 91% من إجمالي الصادرات ضمن البرنامج. وقد سجل شهر تشرين الثاني النسبة الأكبر من التصدير الزراعي ويمكن للجدول والرسم البياني التاليين توضيح الكميات المصدرة وفق الأشهر.



أ- الصادرات الزراعية

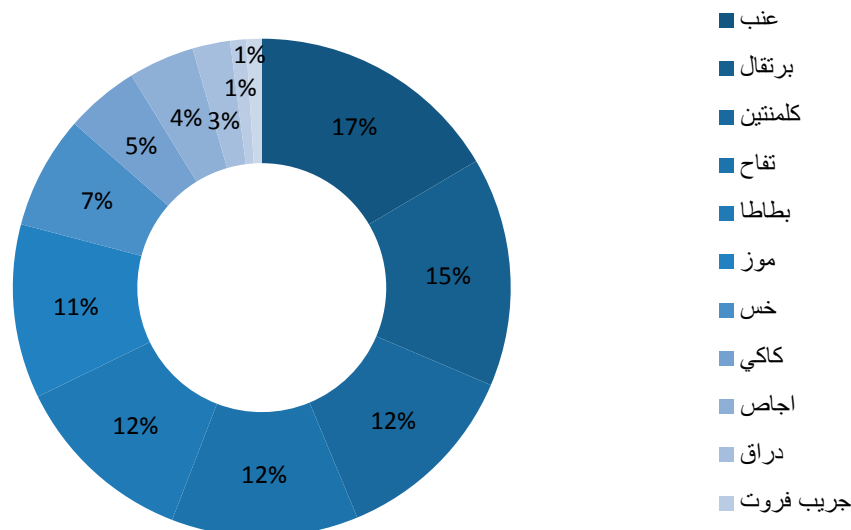
بلغت الصادرات الزراعية من الفواكه والخضار ضمن برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية حوالي 17,5% من إجمالي الصادرات الزراعية اللبنانية المصدرة إلى دول الخليج والأردن عبر برنامج تنمية الصادرات الزراعية اللبنانية بين شهري تشرين الأول وكانون الأول. في حين لم تتجاوز الصادرات جوا نسبة 3% أما باقي الكميات المصدرة إلى تلك الدول فقد تم تصديرها بحرا ولكن عبر استخدام الحاويات وهي غير مشمولة ضمن البرنامج.

وقد جاءت صادرات العنب في المرتبة الأولى حيث شكلت نسبة 16.2% من إجمالي الصادرات الزراعية يليه البرتقال 14.6%. ويمكن للرسم البياني التالي توضيح الكميات المصدرة وتوزيعها وفق كل صنف.

بلغت نسبة تراجع صادرات الفواكه والخضار المصدرة إلى دول الخليج بين تشرين الأول وكانون الأول 29% مقارنة مع الفترة نفسها من 2014 مقارنة مع نسبة تراجع بلغت 44% لمجمل الصادرات الزراعية عبر البرنامج. فقد اعتمد المصدرين الزراعيين على الخط البحري بعد اقفال المعابر البرية اذ شكل التصدير البحري خلال هذه الاشهر الثلاث 97% غير ان جزء من الخط البحري أمنه برنامج الجسر البحري وجزء آخر تم عبر الحاويات. ومن ثم فإن البرنامج استطاع ان يخفض من نسبة التراجع في الكميات المصدرة إلى دول الخليج حيث ان المعدل الوسطي العام لتراجع الصادرات جاء اعلى بكثير نتيجة التراجع الحاد الذي اصاب الصادرات الى السوق السوري والذي بلغ 72%.

وقد قدرت قيمة المنتجات الزراعية المصدرة من خلال البرنامج 16.5% من إجمالي قيمة المنتجات الزراعية المصدرة خلال الفترة المذكورة الى دول الخليج اذ بلغت حوالي 5.1 مليون دولار اميركي.

أنصاف الصادرات الزراعية



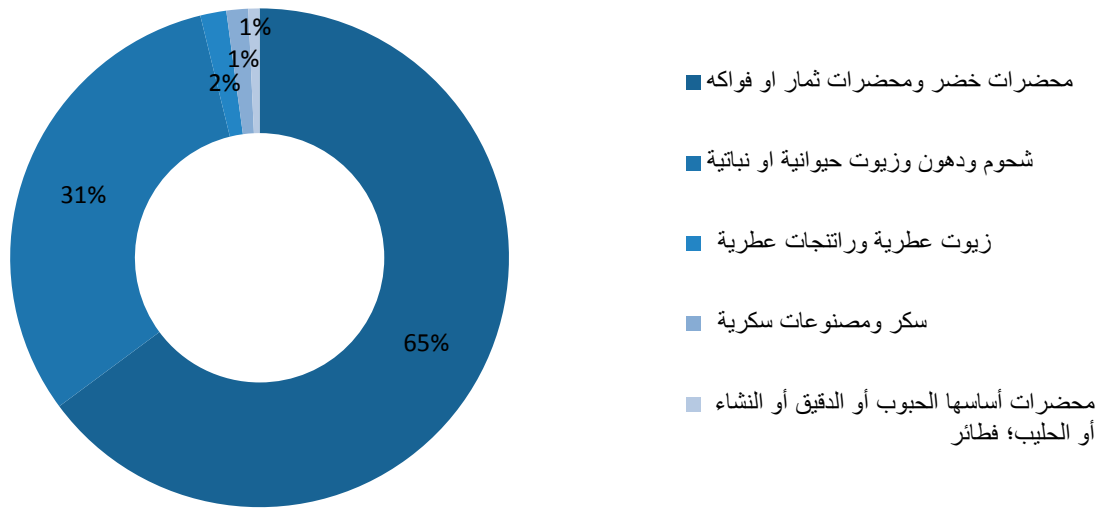
ب- صادرات الصناعات الغذائية

بلغ مجموع صادرات الصناعات الغذائية خلال الفصل الاول من انطلاق برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية حوالي 1,113/ طن مشكلة نسبة 7% من إجمالي الصادرات عبر البرنامج.

وقد جاءت صادرات "معلبات الخضار والفواكه" في المرتبة الأولى حيث شكلت نسبة 64.8 % من إجمالي صادرات الصناعات الغذائية يليها صادرات "الشحوم والدهون والزيوت الحيوانية او النباتية" بنسبة 31.3%. ويمكن للرسم البياني التالي توضيح الكميات المصدرة وتوزيعها وفق كل صنف.

بلغت قيمة المنتجات والصناعات الغذائية المصدرة من خلال البرنامج حوالي 2.7 مليون دولار أميركي، مسجلةً حوالي 2% من إجمالي قيمة صادرات الصناعات الغذائية خلال الفترة الممتدة من تشرين الاول الى كانون الاول 2015.

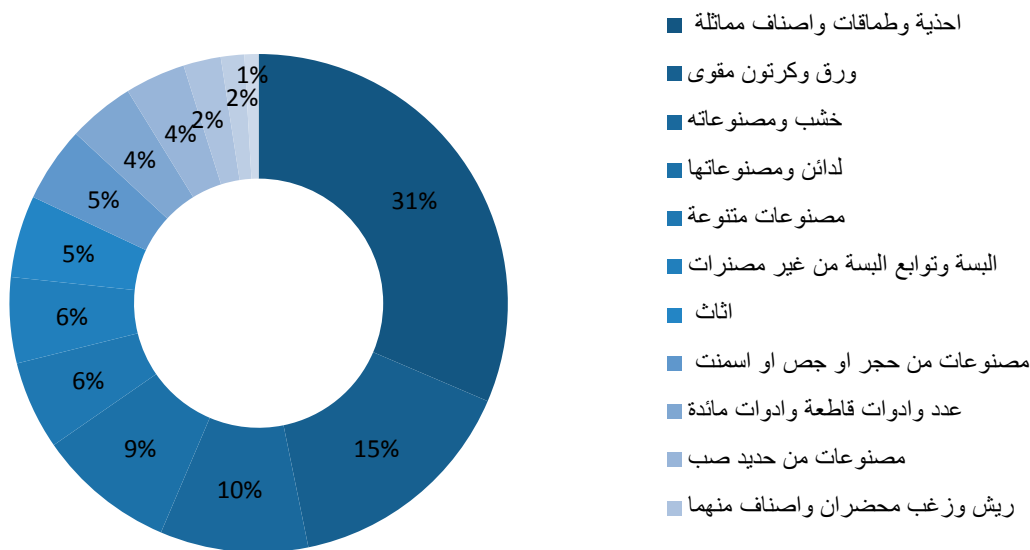
اصناف صادرات الصناعات الغذائية



ج- الصادرات الصناعية

في ما يتعلق بالصادرات الصناعية، فقد شكلت حوالي 2% من اجمالي الصادرات عبر البرنامج ولم يتم تصدير سوى 368/ طن خلال الفصل الاول من البرنامج. ويمكن للرسم البياني التالي توضيح الكميات المصدرة وتوزيعها وفق كل صنف.

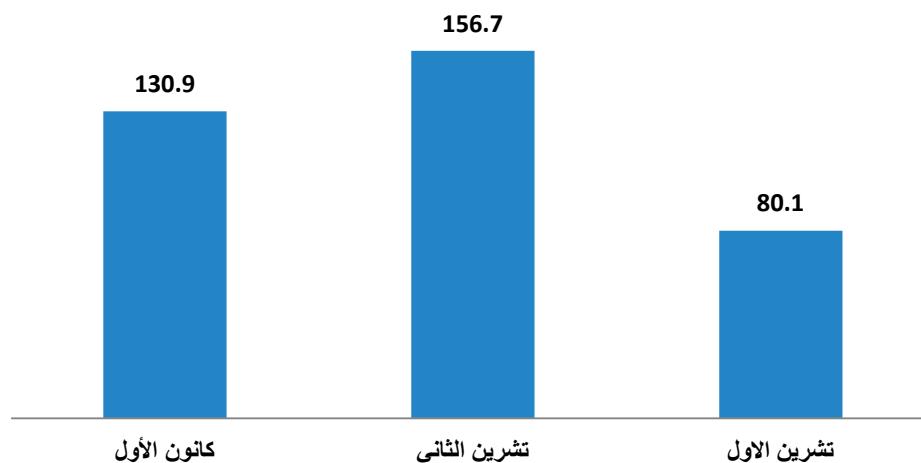
أصناف الصادرات الصناعية



شكلت قيمة المنتجات الصناعية المصدرة من خلال البرنامج حوالي 1.9% من اجمالي قيمة الصادرات الصناعية المصدرة بين تشرين الاول وكانون الاول مسجلةً حوالي 3.5 مليون دولار اميركي. وقد سجلت صادرات "الاحذية" النسبة الاكبر من الصادرات الصناعية مشكلاً 31.1% يليها صادرات "الورق والكرتون مقوى" بنسبة 15.2%. ويمكن للجدول والرسم البياني التالي توضيح الكميات المصدرة وفق

كمية الصادرات الصناعية شهريا

الاشهر .

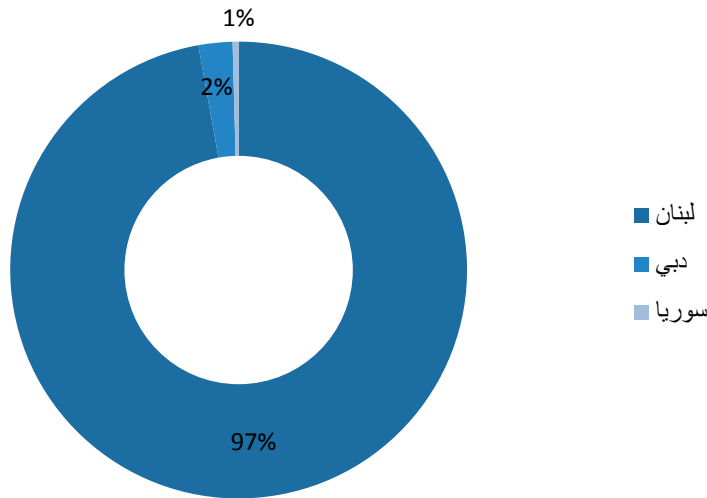


III. حركة النقل

بلغت حركة النقل المرتبطة بشحن المنتجات اللبنانية من خلال البرنامج 715 شحنة توزعت على جنسيات مختلفة. وكانت حصة الشاحنات اللبنانية هي الأكبر إذ شكلت 97% من مجمل الشاحنات. ويوضح الجدول التالي عدد الشاحنات التي استخدمت خلال العام 2015 وكيفية توزيعها حسب جنسيتها.

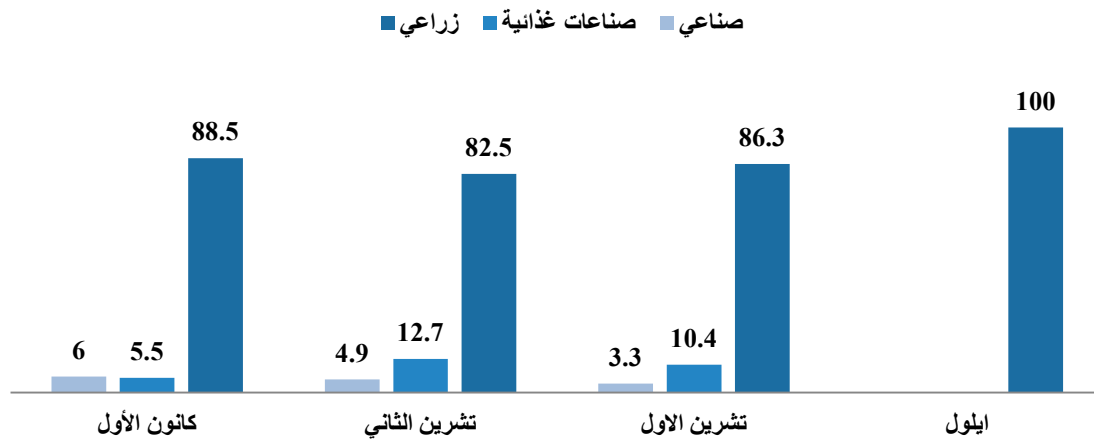
توزيع الشاحنات المصدرة من شهر ايلول ولغاية شهر كانون الأول 2015 حسب الجنسية						
لبنان	دبي	سوريا	السعودية	الكويت	قطر	المجموع
689	17	3	3	2	1	715

جنسية الشاحنات - 2015



أما فيما خص الشاحنات المصدرة فقد تم تحميل 86% من الشاحنات المدعومة بمنتجات زراعية بينما تم تحميل 9% بمنتجات الصناعات الغذائية و5% بمنتجات صناعية. ويمكن للجدول التالي أن يوضح نسبة استخدام وسائل النقل في الصادرات اللبنانية خلال الفصل الأول من انطلاق برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية M.LEB.

الشاحنات المصدرة وفق كل منتج لسنة 2015 (%)

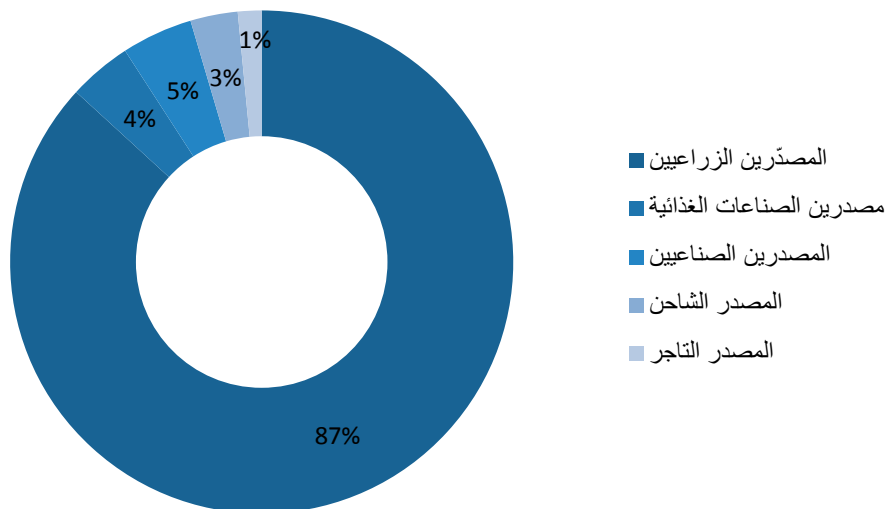


IV. عدد المصدّرين المنتسبين للبرنامج

بلغ عدد المصدّرين المنتسبين لبرنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية /26/ مصدرًا وذلك للعام 2015 بالإضافة الى المصدّرين الزراعيين المنتسبين الى برنامج تنمية الصادرات الزراعية اللبنانية والذي بلغ عددهم في 2015 حوالي /171/ مصدرًا. في حين لم تتعدى نسبة المصدّرين المنتسبين والناشطين في البرنامج 20.8% من اجمالي المصدّرين بعد ان لجأ العدد الاكبر من المصدّرين الى استخدام الحاويات المبردة وذلك لكلفتها المنخفضة بالمقارنة مع كلفة العبارات البحرية. انقسم المصدّرين المنتسبين الى 5 فئات ويمكن للجدول والرسم البياني التاليين أن يوضحا عدد المنتسبين للبرنامج وتوزعهم.

عدد المنتسبين للبرنامج خلال العام 2015		
الفئة	المصدّرين المنتسبين	المصدّرين النشطين
المصدّرين الزراعيين	171	32
المصدّرين الصناعيين	9	1
مصدّرين الصناعات الغذائية	8	6
المصدّر الشاحن	6	1
المصدّر التاجر	3	1
المجموع	197	41

نسبة المنتسبين للبرنامج



٧. خلاصة

إن تراجع الكميات المصدرة من المنتجات اللبنانية تعكس واقعاً مرحلياً نتيجة الظروف التي تمر بها المنطقة وخصوصاً اقفال المعابر البرية مما شلّ اسطول النقل البري الذي يعتبره المصدر اللبناني الوسيلة الاولى لتصدير منتجاته الى الاسواق العربية التقليدية. لذا جاء انشاء برنامج الجسر البحري للصادرات اللبنانية من اجل معالجة الوضع المستجد عبر ايجاد وسائل بديلة للنقل البري ولو مرحلياً. غير ان النتائج التي حققت، رغم اهميتها، لم تكن بمستوى الطموحات حيث أن البرنامج كان يستهدف تحقيق ارقام توازي ضعف ما تم تحقيقه في هذه الفترة. ويعود ذلك إلى الزيادة المستمرة في كلفة الشحن والتصدير والتي ادت نمو الصادرات النسب المتوقعة. غير أن البرنامج قد حقق أحد أهم أهدافه وهو تفعيل عمل أسطول النقل البري الذي كان شبه مشلول وتأمين تصريف جزء من منتجاتنا التي لا تمتلك وسائل بديلة.

ان النقل البحري من خلال العبارات يكبد المصدر مصاريف باهظة الثمن مما يرفع من كلفة انتاج المنتج اللبناني وعدم تمكنه من المنافسة في الاسواق الخارجية، لذا جاء برنامج الجسر البحري ليغطي فرق الزيادة في أسعار الذي نتج عن اقفال معبر نصيب في الأردن وبالتالي اقفال الطريق البري امام المنتجات اللبنانية. غير أن ارتفاع جديد قد طرأ على كلفة النقل البحري جعل قيمة الدعم غير كافية، وفي حال الاستمرار بهذا التوجه، فان العديد من المؤسسات التي تصدر الى الخارج سوف تتوقف عن العمل وتعلن افلاسها مما يؤدي الى كساد المواسم والمنتجات اللبنانية وهذا ما ينعكس سلباً على الاقتصاد الوطني عموماً. بناءً عليه عملت المؤسسة العامة لتشجيع الاستثمارات في لبنان على زيادة الحوافز وقيمة دعم الشاحنات المحملة بالمنتجات اللبنانية ضمن برنامج M.LEB.

وتجدر الإشارة هنا ان عدد من المصدرين قد لجأ للتصدير عبر استخدام الحاويات المبردة ذات الكلفة المنخفضة مقارنة مع كلفة البرادات المحملة على العبارات البحرية غير ان هناك عدد آخر لا يستطيع توضيب بضاعته بالحوايات نتيجة طبيعة المنتج لذا فهو مضطر اما لاستخدام الشاحنات المحملة على العبارات رغم كلفتها الباهظة او الاحجام عن التصدير. من هنا يبقى التحدي الأساسي امام البرنامج هو استقطاب عدد اكبر من شركات الشحن البحري لزيادة عامل المنافسة مما يؤدي الى تخفيض الأسعار لكن ذلك من الصعب حدوثه إلا في حال تم التمديد عمل البرنامج او ضمان حد ادنى من عدد الشاحنات التي تستخدم هذه العبارات يوميا مما يخفض الكلفة على شركات الشحن ومن ثم ينعكس على تخفيض في اسعار النقل.

