

شبح فك ارتباط الليرة بالدولار يهدد بانهيار الاقتصاد اللبناني

مصرف لبنان المركزي يبت الهلع باعترافه بالعجز عن الدفاع عن الليرة



دخل الاقتصاد اللبناني في مرحلة خطيرة بعد أن أطلق البنك المركزي شبح التخلي عن الدفاع عن ربط الليرة بالدولار والدفاع عن السعر الرسمي المثبت منذ عقدين، لتمتد التداعيات المخيفة إلى جميع أنحاء الدورة الاقتصادية في البلاد.



سلام سرحان
كاتب وإعلامي عراقي

لندن - كذّب مصرف لبنان المركزي مستقبل الليرة والاقتصاد اللبناني إلى مصير مجهول، بالتلميح إلى أنه قد لا يكون قادراً على ردم الفجوة بين سعر الليرة الرسمي وسعرها في السوق السوداء بعد اتساعها بدرجة خطيرة منذ تفجر الاحتجاجات في 17 أكتوبر الماضي.

وفاقت، وهو يعد بمثابة عملة ثانية في لبنان، ونحتاجه الشركات بشدة لمواصلة نشاطها. كما أنه عملة رئيسية في الإيداع في المصارف، وهو ما يعني أن أي خفض لقيمة الليرة سيربك التزامات المصارف وقيمة الودائع. ويعتمد الاقتصاد اللبناني بشكل كثيف على وداائع وتحويلات المغتربين، التي توقفت أو لجأت إلى السوق السوداء بعد أن أصبح المغتربون غير قادرين على سحب ودائعهم السابقة. وأدى ذلك إلى انقطاع مصدر إعالة نسبة كبيرة من الأسر.

وكان استطلاع للرأي أجرته شركة إنفورسو بداية ديسمبر قد أظهر أن شركات القطاع الخاص شطبت منذ اندلاع الاحتجاجات حوالي 160 ألف وظيفة بصورة مؤقتة أو دائمة، ومن المرجح أن يتفاقم ذلك إذا ما اندحرت قيمة الليرة.

وتزايدت صرخات التحذير في الأوساط الاقتصادية من تزايد إغلاق الشركات الخاصة لأبوابها بسبب اندعام قدرتها على العمل في ظل الظروف الأمنية والاجتماعية الراهنة.

وأشار الاستطلاع الذي شمل نحو 300 شركة من القطاع الخاص إلى أن قطاع الخدمات تصدر قائمة الشركات الخاسرة مسجلاً تراجعاً في مبيعاتها بنسبة 73 بالمائة داخل السوق المحلية.

وأجبرت شحة الدولار والإعتصامات والإضرابات وحوادث غلق الطرقات الشركات على إغلاق أبوابها مع اتساع سقف المطالبية الشعبية التي جعلت الشركات في خوف مستمر على أصولها.

ودخلت قطاعات كثيرة كالمخابز ومحطات الوقود في إضرابات عن العمل خلال الفترة الماضية بسبب عدم قدرتها على توفير الدولار بالسعر الرسمي،

واتسعت الفجوة بين السعر الرسمي البالغ 1507 ليرات للدولار وبين أسعار السوق الموازية التي بلغت هذا الأسبوع نحو 2200 ليرة للدولار. وأصبحت عودة النظام المصرفي إلى ما كان عليه قبيل الاحتجاجات تتزايد صعوبة يوماً بعد يوم، بسبب انقطاع الودائع وتراكم الأعباء على المصارف، التي تقترض منذ تفجر الاحتجاجات قسوداً مشددة على حركة الأموال ولا يسمح بعضها بسحب أكثر من ألف دولار شهرياً.

ويشع استخدام الدولار بكثافة في معظم أنحاء الدورة الاقتصادية منذ عقود ويعتمد أيضاً في تسديد الكثير من

أزمات متفاقمة من جميع الأنواع

الناجح المحلي، وفق المؤشرات الدولية الرسمية. وسبق أن حذرت قطاعات حيوية من غلق عدد كبير من المؤسسات وفقدان الآف الوظائف في بيان صادر عن الهيئات الاقتصادية، التجمع الممثل للقطاع الخاص والمصارف. وأحصت نقابة أصحاب المطاعم والملاهي إقفال 265 مؤسسة خلال شهرين، متوقعة أن يصل العدد في نهاية العام إلى 465 مؤسسة. ويبدو من المرجح أن يتزايد احتمال تخلي البنك المركزي عن الدفاع عن قيمة الليرة، لتتزايد احتمالات خفض قيمتها، الأمر الذي ينذر بسقوط الاقتصاد في حفرة عميقة.

إصلاحات في البنى التحتية وخفض العجز، وتراجع حجم الاستثمارات الخارجية. وكان لبنان ينتظر الحصول على 11.6 مليار دولار كهبات وقروض أقرها مؤتمر سيدر في باريس العام الماضي، مقابل إصلاحات هيكلية وخفض عجز الموازنة، لكن الانقسام إزاء تطبيق هذه المشاريع والخلاف على الحصص والتعيينات، حال دون وفاء الحكومة بالتزاماتها.

وإلى كل ذلك إلى العجز عن كبح الدين العام الذي ارتفع إلى 86 مليار دولار، ما يعادل 150 بالمائة من إجمالي



رياض سلامة فجر
التكهنات بخفض قيمة الليرة حين قال إنه لا يعرف مصيرها

وتتوقع أوساط الأعمال أن يضطر نحو 20 بالمائة من الأعمال للتوقف عن العمل بحلول نهاية هذا العام، في ظل أزمة شح الدولار في السوق واستمرار الاحتجاجات التي تشل البلاد منذ أكثر من شهر.

ويحمل خبراء الدولة مسؤولية الوضع الحالي نظراً لتعثرها في إجراء

واضطرابها لشرائه بسعر مرتفع يجبرها على فرض زيادات فلكية في الأسعار.

ويؤدي ذلك إلى دوامة مغلقة حين يضاعف تراجع القطاع الخاص من التحديات أمام السلطات الحكومية التي تواجه أزمة نقص النقد الأجنبي، التي نالت من قدرة المستوردين على استيراد المكونات والسلع.

ويتخوف اللبنانيون من خطر انضمامهم إلى جحافل العاطلين عن العمل مع تسارع وتيرة توقف أغلب الشركات في القطاعات الحيوية المنتجة عن النشاط بشكل كامل.

الاستثمارات الأجنبية تتدفق إلى مسارات النقل النهري المصري

موانئ دبي وتحالف روماني في صدارة السباق إلى الفرص الواعدة

لتنوع طرق نقل البضائع والمفاضلة بينها.

ولفت في تصريح لـ"العرب" إلى أن مجموعة شركاته تطرح منتجاتها في جميع محافظات مصر، وبالتالي فهو على استعداد لاستخدام وسائل النقل النهري طالما تخفض تكلفة النقل وتضمن وصولها إلى جميع نقاط التوزيع في مواعيدها باستمرار.



حسن الشافعي
مفاوضات مع شركة رومانية لتصنيع صنادل النقل النهري

أحمد الشافعي
موانئ دبي تعيد تشكيل النقل النهري وتزيد تنافسيته

وفتح نهر النيل خلال الفترة الماضية أفقا استثمارية أمام شركات النقل التجاري، وأصبح رافداً مهماً للنقل الجماعي لتفادي زحام الطرق الذي تعاني منه القاهرة. واطلقت شركة "أوبر" الأميركية وكريم الإماراتية للنقل التجاري خدمات نقل الركاب عبر نهر النيل من خلال مراكب تابعة لهما.

وقام البنك الأهلي المصري بنقل الموظفين العاملين في المقر الرئيسي له الذي يقع على كورنيش القاهرة عبر وسائل النقل التجاري في نهر النيل، وتستهدف خطته نقل نحو ثلاثة آلاف موظف يومياً.

وأشار الشافعي لـ"العرب"، إلى أن فرص نجاح الاستثمار في النقل النهري كبيرة جداً، مع غياب سلامة النقل البري عبر الطرق وعدم تاهيل السائقين، رغم شبكة الطرق الجديدة التي وصلت لنحو 4300 كيلومتراً.

وغيرت الخطوط الجديدة لشركة موانئ دبي عبر نهر النيل حركة الملاحة النهرية، بفضل خبراتها التي تؤهلها لتأسيس موانئ جديدة فضلاً عن مساهمتها بشكل كبير في تعزيز حركة التبادل التجاري بين مصر وأوروبا.

وتمكن المنظومة الجديدة، موانئ دبي، من نقل البضائع من الموانئ البحرية شمال البلاد إلى أقصى نقطة في جنوب مصر من خلال خطوط النقل النهري مباشرة، بدلاً من إعادة تفريغ البضائع واستخدام وسائل النقل البري.

ويشترط تنفيذ ذلك تأسيس المنظومة الجديدة لموانئ ذات طبيعة خاصة لاستقبال الحاويات، والحفاظ على منسوب المياه في نهر النيل عند مستويات تتلاءم مع حجم سفن نقل الحاويات والبضائع. وفي هذا الإطار أعلنت وزارة النقل تطبيق أول نظام لتتبع نقل السفن عبر نهر النيل من خلال نظام إلكتروني يحدد مسارات السفن لضمان عدم انحرافها في مجرى نهر النيل بفعل التقلبات المناخية التي يقل فيها منسوب النهر.

وتعد استثمارات النقل النهري كثيفة رأس المال، وتحتاج إلى متابعة دائمة للتطوير وعمليات "تكريك"، وهي عبارة عن زيادة عمق النهر باستمرار وتمتلك هذه التكنولوجيا ألمانيا وهولندا.

وقال عمر الدماطي رئيس مجموعة دمتي للصناعات الغذائية، إن مصر بحاجة ماسة لتطوير منظومة النقل النهري،

وأضاف لـ"العرب" أن قانون الملاحة النهرية يشجع شركات السياحة على تنظيم رحلات سياحية عبر نهر النيل تنطلق من القاهرة وحتى أسوان في جنوب مصر، أسوة برحلات "كروز" التي تتم عبر موانئ الدول.

ويصل حجم الأسطول النهري لنقل البضائع بمصر حالياً نحو 300 حمولة من خلال خطوط الملاحة الأربعة، إلا أن المنظومة تحتاج في مرحلتها الأولى مضاعفة هذا العدد إلى 600 سفينة.

وأوضح أحمد الشافعي، خبير النقل البحري، أن دخول شركة موانئ دبي في قطاع النقل النهري بمصر يعزز مستقبل النقل التجاري بين القاهرة ومختلف المحافظات المصرية.

ويحتاج قطاع النقل النهري إلى ضخ استثمارات كبيرة لإنشاء موانئ تتناسب مع حركة النشاط المرتقبة في القطاع.

بالمائة من تجارتها الداخلية عبر نهر الدانوب.

وأكد الشافعي في تصريح لـ"العرب" توقيع اتفاق مع الجانب الروماني في مجلس الأعمال، يستهدف نقل تجربة رومانيا في النقل النهري لمصر.

وتستطيع وحدة نهرية واحدة نقل حمولة تصل لنحو 900 طن، وتعالج حمولة 30 سيارة نقل بري، ونحو 23 عربة سكة حديد، بجانب القدرة على نقل البضائع ذات الأطوال لتصل لنحو 30 متراً وتزن أكثر من 400 طن دفعة واحدة.

وأكد عادل الممعي رئيس لجنة النقل في جمعية رجال الأعمال المصريين، أن قطاع النقل النهري يعد رافداً استثمارياً واعداً خلال الفترة المقبلة، في ظل سعي الشركات للبحث عن وسائل بديلة لخفض تكاليف نقل البضائع للسيطرة على ارتفاعات الأسعار وتنشيط حركة التجارة الداخلية.

استقطب النقل النهري المصري اهتمام الشركات العالمية، بسبب أفاقه الكبيرة في ظل اختناق الشوارع المصرية بعد أن فتحت القاهرة أبواب الاستثمار فيه لتعزيز دوره في منظومة النقل المحلي في إطار برنامج الإصلاحات الاقتصادية.

وتعتزم وزارة النقل إنشاء 4 موانئ نهرية، من خلال التعاون مع القطاع الخاص، عقب موافقة مبدئية من مجلس النواب على قانون الملاحة النهرية لتعظيم دور النقل النهري في مجال البضائع.

وأفادت مصادر بوزارة النقل أن الموانئ الأربعة ستكون في محافظات قنا وسوهاج وأسيوط بجنوب مصر، ومدينة ميث غمر بمحافظة الدقهلية شمال شرق البلاد.

ولدى مجموعة القلعة المصرية، التي يمتلكها أحمد هيكال نجس الكاتب الصحافي محمد حسنين هيكل، أول خط نقل نهرى متكامل عبر نهر النيل، وتوجد أربعة طرق ملاحية بنهر النيل حالياً، الأول القاهرة - أسوان بطول 953 كيلومتراً، والثاني القاهرة - الإسكندرية من خلال طريق الرياح البحري - ترعة النوبارية بطول 220 كيلومتراً، والثالث الطريق الملاحي القاهرة - دمياط من خلال نهر النيل فرع دمياط بطول 240 كيلومتراً، والرابع الطريق الملاحي أسوان - حلفا بطول 350 كيلومتراً.

وقال حسن الشافعي الرئيس السابق لمجلس الأعمال المصري الروماني، إن هناك مفاوضات حالية مع إحدى الشركات الرومانية لتصنيع "صنادل" النقل النهري، وهي عبارة عن سفن مفتوحة لنقل البضائع والسيارات عبر الأنهار. وتتملك رومانيا خبرات في مجال النقل النهري، وتعتمد في نقل نحو 30



محمد حماد
صحافي مصري

القاهرة - قفزت الشركات العالمية لاقتناص الفرص الكبيرة للنقل النهري في مصر، الذي يعد بآفاق كبيرة للنمو، بسبب كونه لا يزال في مرحلة بدائية، خاصة في تعافي قطاع السياحة وانتعاش الطلب على السياحة النيلية، إضافة إلى فرص نقل الركاب والبضائع.

وكشف سهيل البنا، المدير التنفيذي لموانئ دبي العالمية في الشرق الأوسط وأفريقيا في تصريحات لـ"العرب" أن الشركة تستعد لاستثمار بقطاع النقل النهري والمدن اللوجستية المصرية.

وأعلن عن إطلاق تحالف يضم مستثمرين في رومانيا لخوض السباق وضخ استثمارات في القطاع. وعانى النقل النهري في مصر منذ عقود من الإهمال، حيث لم يتجاوز حجم نقل البضائع عبر نهر النيل حاجز 1 بالمائة من حركة التجارة الداخلية، في حين أن المتوسط العالمي يصل إلى نحو 20 بالمائة. ويحتاج طن البضائع لنحو 5 لترات من السولار لنقله مسافة تصل لنحو 550 كيلومتراً عبر النقل النهري، وتتراوح المسافة إلى 330 كيلومتراً للنقل بالسك الحديدية، وتتنخفض لنحو 100 كيلومتر باستخدام شاحنات النقل البري، وإلى نحو 6.6 كيلومتر باستخدام النقل الجوي.



أفاق واسعة للتطوير