



مركز المشروعات الدولية الخاصة

الحكومة الديمقراطية

قراءة في تداعيات الأزمة السورية على الاقتصاد اللبناني

تقرير: فيوليت البلعة

رئيس قسم الاقتصاد، جريدة النهار اللبنانية

CIPE



العمال الذين يعودون إلى ديارهم لزيارة أهاليهم وعائلاتهم. ويؤكد أحد سائقي الحافلات المخصصة لرحلات مماثلة، أن هذا الواقع لم يبلغه لبنان حتى في عز الأزمات السياسية التي شهدتها في العام 2005، ولفت إلى أن هذه الأزمة فتحت الباب على أزمة جديدة لسائقي السيارات العمومية الذين كانوا يعيشون من مردود النقل على خط المصنع-شثورا-بيروت، أو العكس، والثابت أن ضبابية الصورة تمهد لاستمرار الأزمة دون إيجاد أو توفير فرص عمل بديلة لهؤلاء السائقين.

لكن ما انعكاس هذا الواقع على العجلة الاقتصادية؟.. يؤكد الخبير الاقتصادي د. لويس حبيقة أن "التأثير السلبي والكبير للأزمة السورية على الاقتصاد اللبناني بدأ يتجلى في مفاصل عدة. ومعلوم أن سوريا هي بوابة لبنان إلى العالم العربي، خصوصاً على صعيد الصادرات اللبنانية مع ارتفاع تكاليف النقل البحري والجوي التي لا يمكن للصناعي اللبناني أن يتحملها". أما على صعيد الاستثمارات في السوق اللبنانية فأكد حبيقة أنها ستتراجع بدورها نظراً إلى أن السوق اللبنانية صغيرة، ومن يستثمر فهو حتماً يطمح للتصدير إلى الأسواق المجاورة، بالإضافة إلى الاستثمارات المشتركة بين السوقين اللبناني والسوري. أما على الصعيد المالي -والكلام عن هروب الرساميل إلى المصارف اللبنانية نتيجة الأوضاع المضطربة في المنطقة- فلفت إلى أن "هذا الكلام كان يصح في الماضي عندما كانت معظم دول المنطقة تعتمد النظام الاشتراكي، إلا أن الاقتصاد الحر بات موجوداً في معظم دول المنطقة، مما يعني أن الاقتصاد اللبناني سيتأثر بشكل كبير إذا ما استمرت الأزمة في سوريا، خصوصاً أنه ليس بديلاً عن الاقتصاد العربي بل مكملاً له".

حتى الساعة لم تؤثر الأزمة في سوريا بشكل كبير على الصناعة اللبنانية -بحسب رئيس جمعية الصناعيين، نعمة افرام- إلا أن الصادرات الصناعية انخفضت بنسبة تفوق الـ50%، ومعلوم أن لبنان يصدر بنسبة 5% من إنتاجه الصناعي إلى سوريا. ولم يخف "افرام" تخوف التجار السوريين من

مع استمرار الأزمة السورية، كان لا بد من البحث عن خطط بديلة لإنقاذ ما تبقى من مقومات الاقتصاد اللبناني. تتججج أو لا تتججج؟.. الأصح القول "اللهم إني جربت"! فالمرحلة الدقيقة والخطيرة التي يمر بها لبنان، تنذر بتداعيات على استقراره السياسي والاقتصادي والاجتماعي، وكذلك الأمر على المغتربين في الخارج. وتشير التقارير إلى تراجع النمو الاقتصادي إلى أقل من 4% عام 2011 بسبب تقلص التدفقات المالية، والاستثمارات الأجنبية، والحركة السياحية، باستثناء دول الخليج التي ستستفيد من الارتفاعات القوية لأسعار النفط لتعزز مداخيلها واستثماراتها وتحقق بالتالي معدلات نمو عالية تقارب 7.5%. كيف انعكست الأزمة السورية على الداخل اللبناني، وما هي أبرز التداعيات الاقتصادية الناتجة عنها؟

لا يختلف اثنان على الدور الذي تلعبه نقطة المصنع الحدودية البرية المشتركة بين لبنان وسوريا، فهي تشكل شرياناً أساسياً للصادرات اللبنانية نحو الدول العربية براً، ومدخلاً للواردات إلى لبنان. وتشير الأرقام إلى أن عدد الشاحنات التي تعبر ذهاباً وإياباً يتراوح بين 400 و500 شاحنة يومياً، محملة في غالبيتها بالمواد المصنعة والأغذية، هذا في الأيام العادية والطبيعية. أما اليوم، وفي ظل الأزمة السورية القائمة، فإن الإجراءات الأمنية عند الحدود السورية-الأردنية باتت تؤثر في حركة العبور، وتحديدًا عند نقطة الأردن-درعا-المصنع. وينقل أحد سائقي الشاحنات أن التدابير المتخذة عند المعبر قاسية جداً خصوصاً لجهة التفتيش الدقيق، مما يعيق تحرك بعض الشاحنات، ويؤخر وصول بعضها الآخر. وينتج عن ذلك إبقاء الشاحنات المحملة بالمزروعات والمواد الغذائية لساعات طويلة تحت الشمس مما يعرضها للتلف. أما على مستوى العابرين، فيؤكد شهود أن الحركة نادرة جداً بعدما كانت تشهد عبور عدد كبير من السياح العرب والأجانب إلى لبنان. وكانت تنشط الحركة من يوم الخميس حتى مساء الأحد. أما الخارجون من لبنان فكانت تتعزز حركتهم أيام السبت والأحد والغالبية من

المقاربة يطرح رئيس نقابة أصحاب المؤسسات السياحية، بيار الأشقر، موضوع الموسم السياحي لصيف 2011 في ظل الثورات العربية، وتحديدًا الأزمة السورية التي انعكست سلبيًا وبشكل مباشر على القطاع السياحي في لبنان. ويقول الأشقر: "العام الماضي وما سبقه كانا ممتازين بالنسبة لخارطة السياحة، لكن منذ بداية هذه السنة، وتحديدًا في الأشهر الثلاثة الأولى، حصل تراجع في المداخل بنسبة 53% وهذا رقم كبير وخطير". وأضاف: "مع بداية شهر نيسان وأيار/أبريل ومايو، ظهرت بوادر إيجابية إلى حد ما على المستوى السياحي حتى وصل الفارق إلى 38% عن العام الماضي، وإذا استمر الحال على هذا المنوال فيمكن أن نستبشر خيرا. إلا أن هذا التطور لا يعوض عن الخسائر، ولن يسمح لأصحاب المؤسسات الفندقية والسياحية التي أقفلت أو صرفت موظفيها بالعودة عن قرارها، إلا إذا وصلت النسبة إلى 25%. وتمنى الأشقر التخفيف من حدة الخطاب السياسي "لأن المشاكل المحيطة بنا تكفي"، غامزا إلى انعكاس الأزمة السورية على الوضع السياحي وتحديدًا على حركة السياح الأردنيين التي تحتل الصدارة في عدد السياح وبحسب الإحصاءات فإن عدد السياح الأردنيين الوافدين إلى لبنان بين شهري أيار/مايو وتشرين الأول/أكتوبر تصل إلى 25 ألفا شهريًا، وهذه الأعداد انحسرت بسبب الأزمة السورية وعدم قدرة السياح الأردنيين على اجتياز المعابر اللبنانية-السورية. وكان شهر نيسان/أبريل شهد انخفاضًا في عدد السياح الأردنيين بنحو 9000 سائح أقل من المعتاد في هذه الفترة من السنة. وكشف الأشقر عن مساع تقوم بها النقابة مع وزير السياحة والنقل لتأمين خط طيران "شارتر" للسياح الذين كانوا يأتون برًا، مع إزالة الضريبة أو تخفيضها.

مصرفيًا، تطورت العلاقات المصرفية بين لبنان وسوريا في السنوات الأخيرة نتيجة سياسة الانفتاح المالي في سوريا وسياسة التوسع والانتشار الخارجي للمصارف اللبنانية، مما أعطى مردودًا إيجابيًا على القطاع المصرفي. فمنذ العام 2005 بدأت المصارف اللبنانية دخول السوق السورية،

شراء بضائع نتيجة الخوف من الأزمة السياسية المستحدثة لديهم. وفي حال تطورت الأزمة وأقفلت الطرقات فإن المشكلة ستكون أكبر، خصوصًا أن سوريا هي بوابة لبنان إلى المنطقة العربية، كما أن 25% من الصادرات اللبنانية تمر عبرها.

على المستوى السياحي يكاد الوضع أن يكون أشبه بالنكبة، والبداية من نقطة المعابر. فقد سجلت الحركة تراجعًا في عدد السياح العرب والأترك الذين يقصدون لبنان عبر المعابر السورية بنسبة تفوق الـ 60%. بعدما تخطى العدد 170 ألف سائح في العام 2010، كذلك شهدت الحركة المعاكسة من لبنان إلى سوريا تراجعًا كبيرًا، بعدما احتل لبنان المرتبة الأولى في عدد السياح العرب الذين يقصدون سوريا. كذلك سجل انخفاضًا في عدد اللبنانيين الذين يقصدون سوريا برًا ليوم واحد أو أكثر لزيارة أقارب أو أماكن دينية أو سياحية أو للتسوق، والذي بلغ في العام 2010 نحو 2.2 مليون نسمة. مصادر مطلعة في وزارة السياحة أكدت أن أجواء التفاؤل التي أعلن عنها وزير السياحة فادي عبود مبنية على أرقام وليس على أوام، وتضيف المصادر أن ثمة مبالغة فيما نُشر عن انتكاسة في حجز الفنادق ودخول السياح في الأشهر الفائتة، لكن لا يمكن مقارنة الموسم السياحي من دون النظر إلى الوضع الإقليمي. وبحسب إحصاءات وزارة السياحة سجل لبنان هذه السنة انخفاضًا في حركة السياحة قاربت نسبة 14% عن العام الماضي، غير أن ذلك يعتبر أقل بكثير من الانخفاض الذي سجلته دول أخرى. أما الخسارة الأهم فكانت في عدم إفادة لبنان إيجابًا مما يجري من حوله؛ لأنه البلد الأكثر أمانًا في الدول العربية، فيما يتعلق بالسجل السياسي.

مما لا شك فيه أن تشكيل الحكومة أضفى نوعًا من الإيجابية على الحركة السياحية في لبنان، "لكن هل يكون ذلك على مستوى طموحنا وقدراتنا واستثماراتها؟.. حتمًا لا. وهل الوضع سيئ إلى هذا الحد؟.. أيضًا لا". بهذه

الزراعة والسياحة إضافة إلى البضائع الأساسية التي تصدر إلى الخارج ويصعب إيجاد وسائل نقل بديلة لها بالسرعة والكلفة والسهولة المطلوبة، بسبب وزنها الثقيل. وانطلاقاً من ذلك أعدت غرفة تجارة بيروت وجبل لبنان خطة بديلة يمكن اعتمادها لتسهيل عمليات نقل هذه الأنواع من البضائع في حال طال عمر الأزمة، "وهذا ما لا نتمناه" -بحسب شقير- وتعتمد هذه الخطة على النقل البحري والجوي. ورغم أنها ليست المرة الأولى التي يشهد فيها الوضع على المعابر البرية بين لبنان وسوريا هذه الأزمة، إلا أن الانكماش الاقتصادي في الداخل أضاف على الأزمة جملة تداعيات. ويستطرد شقير: "كل المؤشرات الاقتصادية تدل على وجود تراجع في الحركة والنمو، فمثلاً السياحة تراجعت بمعدل 50% على مستوى الإشغال في الفنادق، وانخفضت حركة بيع السيارات بمعدل 31%. وتمنى حصول صحوه ضمير عند السياسيين للوقوف على حقيقة الأزمة "لأن المؤشر الاقتصادي بدأ يطال الخط الأحمر".

قد تكون الخسائر الناجمة عن انحسار أو تجميد حركة عبور الشاحنات بين لبنان وسوريا تشمل كل التجار والمزارعين، لكن لمزارعي البقاع الحصاة الأكبر من هذه النكبة. فقد شكلت الأحداث وتطورها، الضربة القاضية التي تلت عدة ضربات مالية كان قد تلقاها الاقتصاد اللبناني عموماً واقتصاد المنطقة خصوصاً، جراء الاضطرابات التي تعصف بالعالم العربي، والتي انعكست على البقاعيين مزيداً من الخسائر المالية، وتراجعاً في حركة التصدير. وباستثناء الشاحنات الآتية من منشأ سوري، ومن الداخل السوري، إضافة إلى الشاحنات الآتية من الحدود التركية، يمكن القول إن الحركة شبه معدومة. أما الشاحنات التي تأتي من الدول العربية ومن الخليج العربي، والتي تصل إلى لبنان عبر معبر "النصيب" الأردني، فهي معدومة بالكامل، علماً بأنه يشكل أكثر من 90% من حركة دخول وخروج الشاحنات إلى لبنان وبالعكس، عبر طريق سوريا. كما أن حركة التصدير في اتجاه الدول العربية تراجعت بدورها.

ووصل عدد فروعها إلى سبعة، وهي تساهم في تسهيل حركة التبادل التجاري بين البلدين، كما تعزز الحركة الاستثمارية المتبادلة ونقل الخبرات والخدمات إلى سوريا، لكن المصارف اللبنانية كانت تعاني من القانون السوري الذي يمنع عليها تملك أكثر من 49% من مجموع أسهم المصرف، وبالتالي فإن 51% من ملكية هذه المصارف تعود إلى كبار المستثمرين السوريين، مما وضع المصارف اللبنانية أمام خيار اتخاذ إجراءات روتينية غير معلنة، من ضمنها وقف التسليفات، في انتظار تبلور الأوضاع. أما الخطر الأكبر فتمثل في كلام مساعد وزير الخارجية الأميركية، جيفري فيلتمان، خلال زيارته الأخيرة إلى لبنان، فقد صرح بأن المصارف اللبنانية في سوريا قد تكون معرضة لعقوبات دولية على خلفية العقوبات التي تُفرض على سوريا، وعقوبات قد تستهدف رجال أعمال سوريين وبعض هؤلاء شركاء أساسيين للمصارف اللبنانية.

هذه الوضعية الجديدة زادت الضغوط على المصارف اللبنانية التي وجدت نفسها وسط المواجهة، دون أن تعتمد ذلك. فلا هي قادرة على الانسحاب غير المحسوب، ولا هي قادرة على تحمل عواقب الاستمرار والتحول إلى ما يشبه الطرف في هذه المواجهة. وحتى الآن لا توجد خطط بديلة باستثناء قرار تجميد التسليف لخفض مستويات المخاطر وتحضير الأجواء للانسحاب في حال قضت الضرورة بذلك.

الواضح أن تداعيات الأوضاع السائدة في سوريا انعكست مباشرة على حركة التبادل التجاري بين لبنان والدول العربية "خصوصاً أن سوريا تشكل الشريان الأساس لحركة عبور الشاحنات من لبنان إلى الدول العربية، إضافة إلى ما تشكله سوريا من دور في حركة استيراد البضائع اللبنانية"، حسب قول رئيس غرفة التجارة في بيروت وجبل لبنان، محمد شقير. أولى تداعيات الأحداث الجارية في سوريا والعالم العربي تجلت في حركة الاستثمارات التي تراجعت في الأشهر الثلاثة الأولى من السنة. أما القطاعات الأكثر تأثراً فهي

السورية. وأكد أن المزارع اللبناني بدأ يعيش الأزمة السورية عن حق، "فبعدما كنا نصدر الحمضيات والموز الأخضر والبطاطا بالأطنان في هذا الموسم إلى سوريا والعالم العربي، ترانا اليوم نطرحه في السوق المحلية بأسعار مخفضة جداً، مما يكبدنا خسائر فادحة".

يشكل شهر أيار/مايو مرحلة تحضيرية لعمليات تصدير الإنتاج اللبناني من الحمضيات والبطاطا إلى سوريا والدول العربية ليصل إلى ذروته في أشهر تشرين الأول والثاني/أكتوبر ونوفمبر، وتشكل أسواق السعودية والأردن والبحرين ودبي وأبو ظبي السوق الأكبر للصادرات الزراعية. ويخشى في حال امتداد عمر الأزمة في سوريا من تفاقم الأوضاع وارتدادها على القطاع الزراعي. وناشد "الترشيحي" وزير النقل العودة عن قرار منع الشاحنات التي تحمل اللوحات الكويتية من العبور إلى الأراضي اللبنانية، وفتح الباب أمام كل السيارات للتخفيف من حجم الكارثة على المزارع اللبناني.

وتعتمد غالبية المصانع البقاعية من إنتاجها على التصدير إلى الأسواق العربية بنسبة 70٪، وهي تعد من الأسواق الراكدة اليوم. ويتوقع استمرار وتوسع حركة التراجع في الصناعات البقاعية، خصوصاً أن الركود يترافق مع غلاء كبير في الكلفة الإنتاجية والمواد الأولية وأبرزها النفط. ويخشى المعنيون أن تفقد منطقة البقاع ومصانعها وإنتاجها الزراعي الأسواق السورية، التي اعتادت أن تزيد من حجم استيرادها للسلع البقاعية كل سنة في السنوات العشرين الماضية.

وفي إحصاء لمجموع المعاملات التصديرية الخارجة من غرفة التجارة والصناعة والزراعة في زحلة والبقاع، خلال الأشهر الأربعة الأولى من العام الماضي، سجل إنجاز 2443 معاملة تصدير سلع زراعية، في مقابل 1905 معاملة من الفترة نفسها لهذه السنة، أي بتراجع 538 معاملة تصدير. وبلغ تراجع معاملات التصدير الصناعي من بداية السنة حتى اليوم 738 معاملة تصدير، في مقابل 769 معاملة في الأشهر الأربعة الأولى من العام الماضي. واللافت أن الهواجس والمخاوف عند تصدير السلع والمنتجات الزراعية تتعاظم يوماً بسبب المخاطر المحتملة على الطرقات، أو احتمال تأخير الشاحنات، مما يؤدي إلى تلف تلك هذه المنتجات. إلى ذلك سجل تراجع في حركة التصدير الزراعي بين الأشهر الأربعة الأولى من السنة الحالية، قياساً بالفترة نفسها من العام الماضي، بسبب الأحداث التي حصلت في مصر والمستمرة في ليبيا وسوريا. أما التراجع في حركة التصدير الصناعي البقاعي، فيعود اليوم إلى ما قبل الأوضاع الحالية في سوريا، لكنها حتماً أضرت بالاقتصاد البقاعي، خصوصاً أن سوريا تحتل المرتبة الثانية في الصادرات البقاعية، عدا عن كونها الطريق والممر الإجباري لكل القوافل التصديرية البقاعية.

رئيس نقابة مزارعي البقاع، ابراهيم الترشيحي، أوضح أن بؤادر الأزمة بدأت تتجلى من خلال غزارة الإنتاج وتكدسه في السوق المحلية وبيعه بأسعار مخفضة، مما يترد سلباً على مزارعي عكار والساحل والبقاع، خصوصاً ما يتعلق بموسم البطاطا والحمضيات. وأوضح أن العراقيل تتمثل في عدم وجود شاحنات لنقل البضائع، وإذا وجدت فهناك شح -بل ندرة- في أعداد السائقين؛ لأن الغالبية تأتي من منطقة درعا