إقتصاد

رئيس مجلس إدارة واستثمار مرفأ بيروت: بوابة لبنان إلى الممرّات التجاريّة الجديدة

يستعيد مرفأ بيروت تدريجا مكانته كأحد اهم المرافق الحيوية في لبنان، بعدما نجح في تجاوز تداعيات انفجار 4 آب والحرب الاخيرة، محافظا على استمرارية حركة الاستيراد والتصدير وتأمين احتياجات السوق اللبنانية في أصعب الظروف. يؤكد هذا الواقع اهمية المرفأ بوصفه شريانا رئيسيا للاقتصاد الوطني، ومرفقا استراتيجيا يرفد خزينة الدولة ويساهم في دعم النشاط التجاري والاقتصادي

تقوم خطة تطوير المرفأ على تحديث البنى التحتية، استكمال التحول الرقمي، تعزيز الشفافية والحوكمة، واعتماد أحدث تقنيات التفتيش والرقابة، بما يسرع انجاز المعاملات، ويخفض الكلفة التشغيلية، ويعزز ثقة شركات الملاحة والمستثمرين. كما ترتكز الرؤية المستقبلية على تحويل مرفأ بيروت الى منصة لوجستية اقليمية، مستفيدا من الموقع الجغرافي للبنان الذي يجعله الاقرب الى اسواق سوريا والاردن والعراق، ومن الفرص التي تتيحها مشاريع الممرات التجارية الدولية، وفي مقدمها مشروع IMEC. كما يعول على هذه الورشة لتوسيع دور المرفأ في تنشيط حركة الترانزيت، زيادة الصادرات، واستقطاب الاستثمارات.

"الامن العام" التقت رئيس مجلس ادارة واستثمار مرفأ بيروت مروان النفي.

رئيس مجلس ادارة واستثمار مرفأ بيروت مروان النفي.

■ ما ابرز التطورات التي شهدها مرفأ بيروت خلال الاشهر الاخيرة، وهل استعاد مستوياته الطبيعية؟

□ شهد المرفأ قفزة نوعية على المستويين التنظيمي والتشغيلي، حيث تم التركيز على اعادة تنظيم العمل، ورفع مستوى الجهوزية اليومية، وتمديد ساعات التشغيل عند الحاجة لضمان استمرارية تدفق البضائع. الاولوية خلال فترة الحرب لم تكن مشاريع التطوير، بل ضمان استمرارية عمل المرفأ، لأنه تحول الى الشريان الاساسي لتأمين حاجات اللبنانيين من المواد الغذائية والطبية وغيرها، خصوصا مع توقف المطار لفترات واغلاق بعض المعابر البرية، فأصبح المنفذ الرئيسي للبلاد. انعكس ذلك مباشرة على الارقام حيث نجحنا في تسجيل ارقام قياسية غير مسبوقة في مناولة الحاويات، اضافة الى تحقيق نمو مستمر في العائدات، مما يؤكد تعافي الحركة التشغيلية والانتاجية بفضل الاجراءات الادارية المتخذة.

> **المرفأ شهد قفزة نوعية على المستويين التنظيمي والتشغيلي**

■ ما الاجراءات التي اتخذت لمكافحة الفساد والمحاصصة وضمان ادارة اكثر شفافية وكفاءة للمرفأ؟

□ الشفافية والكفاءة هما اساس رؤيتنا الجديدة، لذا اتخذنا خطوات عدة ابرزها:

• رفع مستوى الحوكمة التشغيلية: عبر تعزيز التنسيق بين مختلف الوحدات وتطبيق معايير صارمة.

• التحول الرقمي الشامل: نعمل على مكننة العمليات ليتسنى للمواطن والتاجر انجاز المعاملات الكترونيا (Online) من مكاتبهم، مما يقلص التدخل البشري ويضمن الشفافية.

• تركيب اجهزة السكانر الحديثة: تعد خطوة مفصلية لاقفال الباب كليا امام اي ممارسات غير قانونية، ورفع مستوى الرقابة الجمركية.

■ اين اصبحت خطة اعادة اعمار مرفأ بيروت وتطويره، وما هو الجدول الزمني المتوقع لإنجازها؟

□ دخل المرفأ مرحلة واسعة من اعادة التأهيل، فمنذ انفجار 4 آب وحتى اليوم تم تنفيذ اعمال ترميم كبيرة، شملت اصلاح الاسقف المتضررة، تأهيل الممرات، تركيب الانارة، ومعالجة الاضرار التي بقيت لسنوات. لا شك في ان البنى التحتية التي تضررت يمكن اعادة اعمارها، لكن خطتنا تتجاوز البناء المادي الى التطوير الشامل. فنحن نعمل حاليا وفق خطة متكاملة تشمل: استكمال مكننة العمليات والتحول الرقمي، تحديث البنى التحتية والمعدات التشغيلية لزيادة القدرة الاستيعابية، تطوير ممرات نقل فعالة وانشاء مرافئ جافة لربط المرفأ بالداخل اللبناني، فيما العمل مستمر بخطى سريعة لأن الازمات لا تمنحنا ترف الانتظار.

■ ما حجم الاستثمارات المطلوبة، وهل هناك اهتمام من شركات او جهات دولية بالمشاركة في تطوير المرفأ؟

□ التحدي الحقيقي بعد الازمة لم يكن ماليا بقدر ما كان مرتبطا بالثقة. ان الارباح التشغيلية ليست المعيار الوحيد لنجاح المرفأ، المرافئ الاوروبية تحقق ارباحا تشغيلية تتراوح بين 200 و220 مليون يورو، فيما يحقق مرفأ بيروت من 150 الى 160 مليون يورو، الا ان جزءا

مقال

مؤشرات كلفة المعيشة لا تعكس حقيقة الأزمة

قد يوحي احتلال بيروت المرتبة 287 عالميا والثالثة عربيا في مؤشر كلفة المعيشة لمنتصف عام 2026 بأنها مدينة منخفضة الكلفة، إلا أن هذا التصنيف يخفي واحدة من أكبر المفارقات الاقتصادية في العالم. فالمؤشر يقيس الاسعار مقارنة بمدينة نيويورك، لكنه لا يعكس قدرة اللبنانيين على تحمل هذه الاسعار، وهي المشكلة الحقيقية التي يعيشها المواطن منذ الانهيار المالي عام 2019.

فقد سجلت بيروت 54.6 نقطة في مؤشر كلفة المعيشة، أي أن الاسعار فيها تقل بنحو 45.4% عن نيويورك، لكن مؤشر القدرة الشرائية المحلية لم يتجاوز 32 نقطة، مما يعني أن القوة الشرائية للمقيم في بيروت تقل بحوالي 68% عن نظيرتها في نيويورك. هنا تكمن الازمة، فالاسعار قد تبدو اقل من مدن عالمية عديدة، لكن الاجور في لبنان تراجعت الى مستويات جعلت تأمين الحاجات الاساسية اكثر صعوبة.

تتضح المفارقة اكثر عند المقارنة مع مدن عربية مثل دبي وأبو ظبي، اللتين تحتلان مراتب اعلى في كلفة المعيشة، الا أن ارتفاع الاجور فيهما يمنح السكان قدرة شرائية تفوق بكثير ما هو متاح في لبنان. فالمواطن اللبناني قد يشتري السلعة بسعر اقل، لكنه يقتطع لها نسبة أكبر من دخله، مما يجعلها عمليا أكثر كلفة بالنسبة اليه.

خلال السنوات الاخيرة شهد مؤشر كلفة المعيشة في بيروت تقلبات حادة. فبعد ارتفاعه الكبير مع انهيار سعر صرف الليرة بين عامي 2020 و2022، تراجع نسبيا مع توسع الدولرة، قبل أن يعاود الارتفاع الى 54.6 نقطة في منتصف عام 2026. ويعود ذلك الى عوامل عدة، أبرزها ارتفاع كلفة الاستيراد والشحن والتأمين، واستمرار اعتماد لبنان على الخارج لتوفير معظم حاجاته، الى جانب ضعف المنافسة والرقابة على الاسواق.

غير أن المشكلة الاساسية لم تعد في التضخم وحده، بل في تحول الازمة الى أزمة دخل. فالرواتب في القطاعين العام والخاص لم تواكب الارتفاع المستمر في تكاليف المعيشة، مما ادى الى تآكل القدرة الشرائية واتساع رقعة الفقر وانكماش الطبقة الوسطى.

كما ان غياب الاصلاحات الاقتصادية والمالية، تأخر اعادة هيكلة القطاع المصرفي، ضعف الانتاج المحلي، واستمرار الاقتصاد النقدي، كلها عوامل تزيد هشاشة الاقتصاد اللبناني امام أي صدمة خارجية، وتجعل أي ارتفاع في اسعار الطاقة أو النقل ينعكس سريعا على الاسواق المحلية.

لا تقتصر تداعيات هذا الواقع على الجانب الاقتصادي، بل تمتد الى البعدين الاجتماعي والامني. فتراجع مستوى المعيشة يفاقم معدلات الفقر والبطالة والهجرة، يزيد الضغوط على مؤسسات الدولة، ويهدد الاستقرار الاجتماعي، مما يجعل تحسين الاوضاع الاقتصادية جزءا اساسيا من منظومة الأمن الوطني.

إن انخفاض الاسعار في المؤشرات الدولية لا يعني بالضرورة أن الحياة أقل كلفة. فالمعيار الحقيقي هو العلاقة بين الاسعار والدخل، وهي معادلة إختلت بصورة غير مسبوقة في لبنان. لذلك، فإن معالجة الازمة لا تقتصر على ضبط الاسعار، بل تتطلب إعادة بناء القدرة الشرائية من خلال اصلاحات اقتصادية شاملة، تحفيز الانتاج، خلق فرص عمل، وربط الاجور بالانتاجية، بما يعيد التوازن بين دخل المواطن وكلفة معيشته.

هكذا، تبدو بيروت في التصنيفات الدولية مدينة منخفضة الكلفة، لكنها بالنسبة الى معظم سكانها واحدة من اكثر المدن قسوة على المستوى المعيشي، لأن الازمة الحقيقية لم تعد أزمة اسعار، بل أزمة دخل وقدرة على العيش الكريم.

عصام شلهوب

إقتصاد

كبيرا من الايرادات يعاد استثماره في مشاريع التطوير والتحديث. ان الهدف لا يتمثل في تعظيم الارباح بقدر ما يتمثل في تعظيم القيمة الاقتصادية التي يضيفها المرفأ الى الاقتصاد الوطني. من خلال تعزيز التدابير الامنية وامتثالنا للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS) وحصولنا على شهادة الامتثال الدولية، أعدنا بناء هذه الثقة. هذا الاستقرار التشغيلي والامني، الى جانب ادخال اجهزة السكانر المتطورة، يمثل حافزا اساسيا لجذب الاستثمارات الاجنبية واعادة كبرى الشركات الملاحية العربية والدولية للتعامل مع المرفأ بثقة وامان لوجستي. مرفأ بيروت لا يشكل عبئا على المالية العامة، بل يعد احد مصادر ايرادات الدولة، اذ يحول عائداته الى الخزينة ولا يتلقى تمويلا منها. تطويره ينعكس مباشرة على زيادة الاستثمارات المرتبطة به، خصوصا وان قيمتها مرشحة للارتفاع من نحو مليار الى مليار ونصف مليار دولار الى ما بين مليارين وملياري ونصف مليار مع استكمال مشاريع التحديث وتعزيز الثقة به.

■ كيف يمكن لشراكة القطاعين العام والخاص ان تساهم في تطوير المرفأ، وما الضمانات لنجاح هذه التجربة؟

□ يقوم نجاح اي شراكة او استثمار في المرفق العام على ركيزة واحدة هي الثقة. الضمانة التي نقدمها للشركاء والمستثمرين من القطاع الخاص تتمثل في البيئة الرقمية الحديثة التي نبنيها، واستقرار القواعد التشغيلية، وتقديم التسهيلات المناسبة، مما يضمن بيئة عمل آمنة وشفافة. جميع مشاريع التطوير تنفذ بالتنسيق الكامل مع وزارتي الاشغال العامة والمال، نظرا الى ان ايرادات المرفأ تؤول الى خزينة الدولة، مما يجعل اي مشروع تطويري جزءا من رؤية حكومية متكاملة.

■ ما هي التقنيات الحديثة التي يعتزم المرفأ اعتمادها لتسريع العمليات وتحسين الخدمات اللوجستية؟

□ تقاس الانتاجية اليوم بقوة البنية الرقمية، لذلك فان ابرز التقنيات التي نعتمدها ونستكملها هي:

• اجهزة السكانر: تمتلك القدرة على الفحص الدقيق والسريع لما يقارب 100 حاوية في الساعة، مما يقلص زمن الانتظار بشكل ملموس عما كانت عليه في السابق (40 حاوية في اليوم).

• المنظومة الرقمية الشاملة: مكننة المعاملات وتتبع تدفق الحركة البضائع لتسهيل الـProcess الخاص بالمستوردين والمصدرين، وجعل الدورة المرفئية أكثر سلاسة.

■ كيف يمكن للمرفأ منافسة مرافئ المنطقة مثل موانىء حيفا ومرسين وطرطوس؟

□ المنافسة الاقليمية اليوم لم تعد محصورة في الحجم او بالحداثة الشكلية، بل في القدرة على الصمود والاستقرار التشغيلي. نحن ننافس من خلال:

• تحسين وقت المعاملات وتقليل الكلفة التشغيلية.

• البنية الرقمية وضمان تدفق سلاسل الامداد حتى في اوقات الاضطرابات.

• تقديم اعلى معايير الامان والشفافية، فالعميل اليوم لا يسأل فقط عن السرعة، بل يسأل: الى أي مدى يمكننا الاعتماد عليكم في اوقات الازمات.

ان المنافسة بين المرافئ لم تعد تقاس بالحجم أو الطاقة الاستيعابية فقط، بل بمدى ترابطها مع شبكات النقل وسكك الحديد والطرق السريعة والمناطق اللوجستية والدول المجاورة. المرفأ هو الاكثر قدرة على ربط حركة البضائع من الارصفة الى وجهاتها النهائية هو الاكثر تنافسية. ان جميع مشاريع التطوير تنفذ بالتنسيق الكامل مع وزارتي الاشغال العامة والمال، نظرا الى ان ايرادات المرفأ تؤول الى خزينة الدولة، ابراداته الى خزينة الدولة، وبالتالي فان أي مشروع تطويري يجب ان يتم بالتعاون مع الوزارتين. العلاقة مع المديرية العامة للنقل البري والبحري، هي علاقة تكامل، خصوصا وان المديرية تؤدي دورا اساسيا في مواكبة تطوير المرفأ. فمهما بلغت درجة تحديث المرفأ، فان دوره ينتهي عند بوابته، بينما يبدأ دور المديرية في تأمين الربط بين المرفأ وبقية شبكات النقل.

■ هل توجد خطة لتحويل مرفأ بيروت إلى مركز إقليمي للنقل البحري والترانزيت يخدم لبنان ودول الجوار؟

□ نعمل على تعزيز موقعه كمركز لوجستي اساسي في شرق المتوسط عبر تطوير مناطق لوجستية متخصصة، وتحسين الربط مع الداخل اللبناني من خلال مرافئ جافة وممرات نقل متطورة تخدم حركة الترانزيت، مما يعيد دوره الاقليمي الطبيعي كبوابة تجارية حيوية. الموقع الجغرافي للبنان يمنحه ميزة استراتيجية تجعله مؤهلا للعب دور محوري في مشاريع الممرات التجارية الاقليمية، اذ يعد مرفأ بيروت الاقرب الى اسواق سوريا والاردن والعراق. ان رئيس الجمهورية ورئيس مجلس الوزراء عملا على ادخال لبنان في مشروع IMEC، عبر اتصالات واجتماعات مع مسؤولين دوليين، من بينهم المبعوث الفرنسي المكلف بالملف، كما انضم مرفأ بيروت الى نادي مرافئ IMEC خلال اجتماع الجمعية العامة لمرافئ البحر المتوسط. تم تشكيل لجنة وطنية برئاسة وزير الاشغال العامة والنقل، تضم ممثلين عن مرفأي بيروت وطرابلس، أوجيرو، هيئة ادارة قطاع البترول، ورئاستي الجمهورية والحكومة، لوضع استراتيجية وطنية للاستفادة من المشروع. يتجاوز مشروع IMEC نقل البضائع ليشمل النفط والغاز، وشبكات البيانات والاتصالات، البنى التحتية الرقمية، والربط اللوجستي، علما ان الدولة تعمل على تطوير مرفأ بيروت وتجهيزه لاستقبال خطوط التجارة الدولية المستقبلية.

■ ما الدور الذي يمكن ان يؤديه المرفأ في دعم الاقتصاد اللبناني وزيادة الصادرات وتحفيز النمو الاقتصادي؟

□ هناك قاعدة نؤمن بها ونعمل على اساسها: طالما مرفأ بيروت بخير، فان الاقتصاد الوطني بخير. المرفأ هو الشريان التجاري الاساسي للبنان، فهو يؤمن نحو 87% من حركة الاستيراد والتصدير، وان نحو 96% من البضائع الداخلة الى لبنان تمر عبره. الدور الذي يلعبه المرفأ اليوم يتجاوز تشغيل الارصفة الى تقديم ضمانة امنية وثقة لوجستية للأسواق الخارجية. ان التعليمات الصادرة عن رئيس الجمهورية ورئيس الحكومة كانت واضحة بضرورة تفادي اي خطأ او ثغرة أمنية، نظرا الى حساسية المرحلة، علما ان هذه المهمة انجزت بنجاح. أبرز نموذج ومؤشر عملي على نجاح هذه الرؤية هو اعادة انطلاق الصادرات اللبنانية نحو المملكة العربية السعودية مؤخرا كبادرة استراتيجية مهمة، التي ما كانت لتتحقق لولا الخطوات المفصلية التي قمنا بها بالتعاون مع ادارة الجمارك وكل الاجهزة الامنية العاملة في مرفأ بيروت. من بين هذه الخطوات، تركيب اجهزة السكانر التي تمنح الدول المستوردة صورة مسبقة وشفافة عن سلامة البضائع. هذه الخطوة لا تشكل فقط اعترافا دوليا وعربيا بامتثال المرفأ لأعلى معايير الامن والسلامة، بل هي قوة دفع حقيقية للمزارع والصناعي والتاجر اللبناني لزيادة صادراته وتوسيع اسواقه، مما يساهم مباشرة في تحفيز النمو الاقتصادي وضخ عائدات حيوية ومستدامة في خزينة الدولة اللبنانية.

■ ما ابرز العقبات التي لا تزال تعيق تطوير المرفأ، سواء كانت ادارية او تشريعية او مالية او سياسية؟

□ نحن نعمل وسط بيئة مليئة بالتحديات. فالمنطقة تمر باضطرابات جيوسياسية مستمرة وازمات طاقة، تضاف اليها تحديات بنيوية وتشغيلية داخلية متمثلة في ضرورة تسريع التحول الرقمي، تحديث المعدات القديمة، وتقليص الكلفة التشغيلية وزمن انجاز المعاملات لتجاوز العقبات التقليدية ومواكبة المنافسة الاقليمية.

■ هل لدى الحكومة اللبنانية رؤية متكاملة لتحويل مرفأ بيروت من مرفق يقتصر دوره على الاستيراد الى منصة لوجستية اقليمية تخدم لبنان وسوريا والعراق وشرق المتوسط، وما المتطلبات السياسية والتمويلية لتحقيق ذلك؟

□ الرؤية متوافرة وتترجمها الادارة عبر خطوات عملية، فالمستقبل للمرافئ الاكثر ترابطا مع شبكات التجارة العالمية. المتطلب الاساسي لتحقيق هذه المنصة اللوجستية الاقليمية هو ترسيخ عنصر الثقة والامان اللوجستي والامتثال للمعايير الدولية. عندما يثق العالم والشركات الملاحية بقدرتنا التشغيلية الرقمية والرقابية، وبأننا مرفق مستقر يضمن استمرارية العمل حتى في الازمات، سيفرض مرفأ بيروت نفسه كمنصة الزامية ومحورية لخدمة شرق المتوسط ودول الجوار.

■ ما هو مصير الإهراءات، وهل هناك خطة لانشاء منشآت جديدة لضمان الامن الغذائي ومخزون الحبوب؟

□ هذا الملف هو صلاحية حصرية ومسؤولية مباشرة لوزارة الاقتصاد والتجارة، باعتباره الركيزة الاساسية للأمن الغذائي القومي، ولا تتدخل ادارة المرفأ في الخطط الاستراتيجية او التمويلية لهذا المشروع. اما دورنا في إدارة لمرفأ بيروت، فهو دور تنسيقي ولوجستي. بناء على التوجهات الحكومية، دورنا هو توفير المساحة الجغرافية والارض المناسبة داخل الحرم المرفئي (تم تحديدها بمساحة 25 ألف متر وتخصيصها لصالح وزارة الاقتصاد ومجلس الانماء والاعمار).

ع. ش