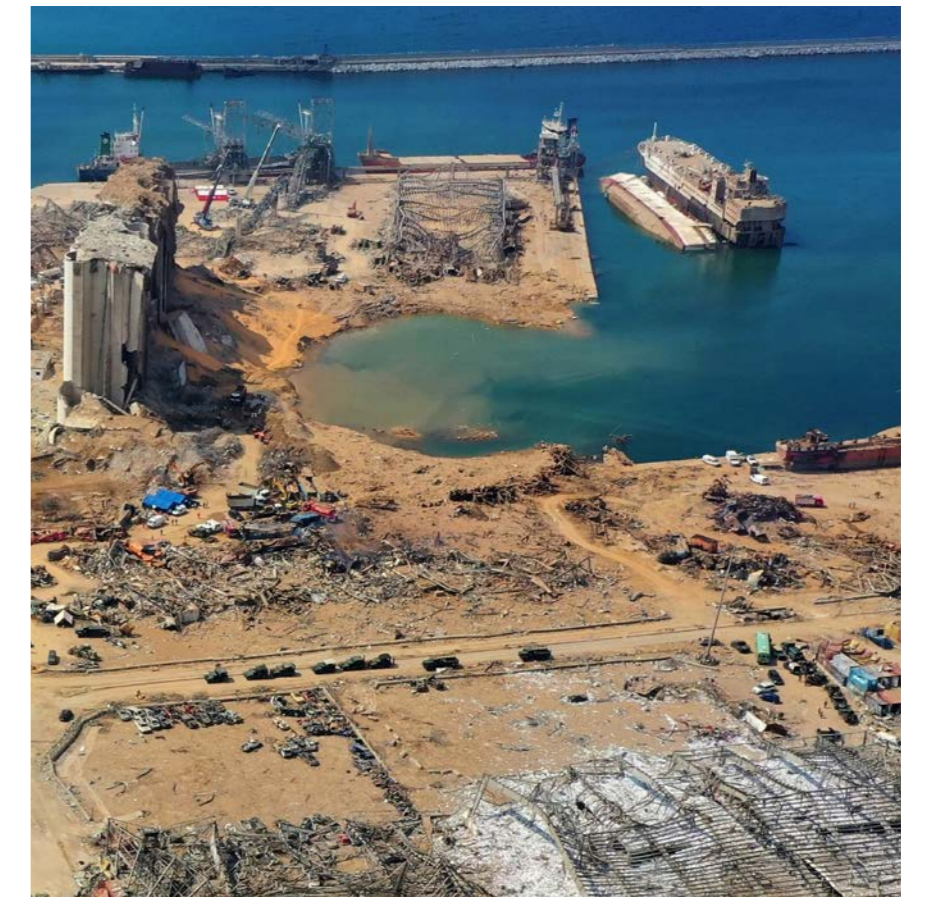


نكبة المرفأ عمقت الأزمة الاقتصادية الخسائر: ملياران ثابتان و 4 مليارات مقدرة

نفذ مرفأ بيروت مجدداً قبل ان يطوى اسبوع على انفجار مخزون نيترات الامونيوم في العنبر رقم 12، الذي دمر منشآتته وبنيتته التحتية، واقتلع اجزاء من مداميك الاهراءات التي بنيت عام 1970، لترد عن بيروت جزءاً من قوة عصف انفجار حول احياءها الى جحيم، وادى الى تخريب 3972 مبنى وتدمير 4214 آلية

نفذ مرفأ بيروت غبار الدمار في اقل من ستة ايام، بهمة ابنائه اي العمال والموظفين الذين فقدوا رفاقاً لهم، واعادوه الى الخارطة البحرية في وقت قياسي باعادة تشغيل محطة الحاويات واستقبال السفن وتفريغها وتسليم بضائع الحاويات. وضعت اربعة ارصفت قيد العمل، وباحة لتسهيل اعمال الكشف عن البضائع. هذه السرعة في استعادة نشاط المرفأ انطلافاً من الجزء غير المتضرر، والمقدر ان يعيد



مرفأ بيروت بعد الانفجار.

عمله. لكن الرقم المتداول غير النهائي عبر اعتماد قيمة ما ينتجه المرفأ وموجوداته، يتراوح بين 5 مليارات دولار و10 مليارات. اذ يضم المرفأ الواقع على مساحة 1.2 مليون متر مربع اربعة احواض و16 رصيفا، ومحطة حاويات قادرة على خدمة 1.1 مليون TEU في السنة (وحدة تستخدم لقياس كمية البضائع)، ومنطقة حرة ومستودعات وصوامع تخزين القمح.

عمق الدمار الذي خلفه الانفجار في المرفأ وفي مدينة بيروت والازمة الاقتصادية والمالية والاجتماعية والمعيشية التي يشهدها لبنان، خلقا ازمة بنوية ليس معروفاً بعد كيفية ادارة معالجتها والتعامل معها، وتنظيم حلولها وتأمين الاموال التي تحتاج اليها عملية اعادة الاعمار والتعويضات، لان المبالغ التي اقراها مؤتمر دعم لبنان بقيادة فرنسا ليست كافية في اعتقاد عدد من الخبراء. اما مرفأ بيروت، فيحتاج الى مبادرة سريعة تخرج عن الاطر البيروقراطية وتتناهى عن التناش السياسي، لأن هذا المرفق الحيوي على اهميته المحلية والاقليمية والعالمية، يستدعي اتخاذ القرار الفوري باعادة بنائه وتجهيزه، من خلال تلزيمه بعد مناقصة شفافة الى شركة او كونسورسيوم شركات متخصصة في مجال المرفأ، وتوفير التمويل اللازم له، من صناديق او عبر مؤسسات عربية ودولية.

استعاد المرفأ نشاطه خلال ايام، واستأنف استقبال السفن وتفريغ حمولاتها وتسليمها الى التجار والاسواق، ما يؤكد ان حيويته مطلوبة لتفادي مزيد من الخسائر في مداخله واوراداته للدولة. فهو يشكل مدماكاً رئيسياً في حركة الاستيراد والتصدير وتحريك العجلة الاقتصادية، ويؤمن 80 في المئة من الحركة التجارية من السوق المحلية واليهما.

اضافية الى تلك التي يعيشها الشعب. رئيس الغرفة الدولية للملاحة ايلي زخور ورئيس الاتحاد العمالي العام رئيس نقابة العمال في مرفأ بيروت بشارة الاسمر والخبير الاقتصادي الدكتور منير راشد اكداوا لـ "الامن العام" ان انفجار المرفأ خلق ازمة بنوية ليس معروفاً بعد كيف ستتم ادارة معالجتها وتنظيم حلولها.

في قراءة لنشاطه، زاد حجم البضائع التي تعامل معها المرفأ بين عامي 2005 و2018 بنسبة 4.6 في المئة سنوياً كمعدل وسطي، بحيث ارتفعت الكميات من 4.48 ملايين طن عام 2005، الى 8 ملايين عام 2018. كما صدر مليون طن من البضائع، اي ما نسبته 78 في المئة من الصادرات الاجمالية. وبلغ عدد السفن المحملة بالبضائع التي نفذت عمليات

زخور: الدولة لا تملك القدرة على اعادة اعمار المرفأ



رئيس الغرفة الدولية للملاحة ايلي زخور.

■ ما هو حجم الاضرار التي اصابت المرفأ وما هو تأثيرها على عمله؟

□ يتألف مرفأ بيروت من قسمين: الاول يسمى المرفأ القديم ويستقبل البواخر التقليدية او العادية، والتي تحمل الحبوب من قمح وذرة وشعير، وتفرغ فيه ايضا السيارات. القسم الثاني هو المرفأ الجديد ويحتوي على محطة الحاويات، ويشكل 75% من حركة المرفأ الاجمالية ومن الواردات الجمركية. اضرار هذا القسم خفيفة مما يعطي بصيص امل للبنانيين. المرفأ القديم التي توجد فيه نيترات الامونيوم دمر بشكل كامل، ولا تملك الدولة القدرة حالياً على اعادة اعمارها بسبب الازمة الاقتصادية التي تمر فيها، علماً ان الخسائر تقدر بمليارات الدولارات.

■ ماذا عن الخسائر غير المباشرة؟

□ الخسائر كبيرة، وقد تعطلت الاعمال بنسبة 100%، لكن القسم الشرقي في المرفأ القديم لم يتضرر. علماً ان الخسائر بدأت منذ الازمة الاقتصادية التي ضربت لبنان، ومن ثم ازمة كورونا، واخيراً الدمار الذي لحق بالمرفأ وعطل العمل فيه كلياً.

■ متى تتوقع عودة المرفأ الى نشاطه؟

□ استأنف مرفأ بيروت عمله واستقبل البواخر اعتباراً من صباح يوم الاثنين 10 آب 2020، وذلك بفضل الجهود المشتركة التي بذلتها ادارات مرفأ بيروت ومحطة الحاويات والجمارك ورئاسة الميناء ومحطة ارشاد السفن من جهة، وجميع الاجهزة

■ كيف عاد العمل الى محطة الحاويات فيما الاضرار اصابت كل المرفأ؟

□ محطة الحاويات لم تصب باضرار كبيرة. وبما ان شركة خاصة تقوم بتشغيلها وليس القطاع العام، فهي ناجحة بعملها. وكما توقعت، استأنفت الشركة بعد اسبوع من الانفجار تشغيل باخرتين محمليتين بالحاويات في محطة الحاويات، بعدما نجحت ادارتا شركة BCTC ومرفأ بيروت في تأمين صيانة تجهيزات المحطة لاسيما 5 رافعات جسرية على رصيف محطة الحاويات، على ان توضع رافعة سادسة قيد العمل فور الانتهاء من صيانتها.

■ الى اي مدى تأثرت حركة المسافنة في المرفأ؟

العسكرية والامنية الموجودة في المرفأ من جهة اخرى. تمكنت بوآخر الحاويات من الرسو على الرصيف رقم 16 في محطة الحاويات، في حين تمكنت البواخر العادية وبواخر Ro/Ro من الرسو على الارصفة 12 و13 و14 في المرفأ.

الخسائر كبيرة والاعمال
تعطلت بنسبة 100%

الحالة السياسية، لأن المرفأ خسر 50 في المئة من طاقته بسبب المشاحنات والوضع السياسي السيء في لبنان.

■ هل تتوقع ان تقل فترة عودة العمل في شكل طبيعي عن السنة؟
□ لن يعود العمل في شكل طبيعي الا بانتظام

جريمة. الطريقة الصحيحة لذلك، تكمن في دخول آليات لتنظيف المرفأ ووضع دراسة عصرية له. المسح هو الذي يوفر في النهاية تقويها للاضرار والتكاليف.

راشد: اعادة اعمار المرفأ ستكون عبر مناقصات دولية



الخير الاقتصادي الدكتور منير راشد.

■ ما هي تقديراتكم لقيمة الخسائر الناتجة من الاضرار على الصعيدين الاقتصادي والمالي، وعلى صعيد المنشآت في شركة مرفأ بيروت؟
□ ثمة اضرار في المنشآت اي في الاصول الثابتة كالابنية الخاصة والمكاتب والمفروشات والمعدات، وهناك اضرار مادية مثل النقص في الانتاج من جراء هذا الحادث. لا اعتقد ان احدا يستطيع تقديرها، لكن يمكن تكوين فكرة من خلال احتساب الاضرار الانتاجية والنقص في الانتاج. فاذا كانت ايرادات المرفأ وكل المنطقة التي تأدت نتيجة هذا الانفجار، تمثل افتراضا نسبة 5 الى 10 في المئة من حجم الاقتصاد اللبناني، وهو في حدود 50 مليار دولار سنويا، فهذا يعني ان الخسارة في الانتاج هي في حدود 4 مليارات دولار والخسارة الثابتة نحو مليارين. لا احد يمكنه معرفة ذلك من دون ان توافر احصاءات دقيقة، لكن هناك تقديرات تشير الى ما بين 5 و10 في المئة، ولم يعلن اي رقم محدد بعد.

■ ما هو تأثير انفجار المرفأ على صعيد المالية العامة؟

□ يجب جمع كل المدخيل التي يحققها المرفأ واليرادات من الضرائب ومن الموجودات العاملة ومن المكاتب التي تخرج البضاعة والشحن لمعرفة نسبة الخسارة في اليرادات المالية. كما ينبغي ان تكون لديها تعويضات نفقات، لاننا نريد بناء الميناء والطرق والمنشآت التي تقدم خدمات للناس في منطقة المرفأ، علما انه يجب ايضا احتساب النفقات المتوقعة. لكن الامر الاهم في خصوص اليرادات، يتعلق بضررتي الدخل والعقارات اللتين تحصّلهما من مجمل النشاط الاقتصادي الموجود. كل هذه الضرائب سنخسرها، وسيكون عندنا واردات اقل في الجمارك ايضا.

الدولية. فالمناقصات الدولية تقضي باعطاء دفتر الشروط والتأكد من اهلية الشركات التي تتقدم الى هذه المناقصات.

■ اي يجب ان تنجز ادارة المناقصات هذه المهمة؟
□ ادارة المناقصات فقط.

■ كم ستستغرق اعادة اعمار المرفأ؟
□ يتوقف هذا الامر على المساعدات التي سنحصل عليها، فاذا كانت الصين مثلا فهي ستعطينا القروض شرط ان تقوم هي ببناء المرفأ. علينا ان نرى ما هو الانسب والعمل في اسرع ما يمكن لاعادة البناء. اذا كان التمويل متوافرا من الصناديق كالصندوق العربي او من مصادر عدة او اكثر من مصدر معين لتنفيذ عملية اعادة الاعمار، فان ذلك يتطلب ادارة حكيمة لتنفيذ هذه المشاريع.

الاضرار تشمل الاصول الثابتة والبنى التحتية والانتاج

49%، فيما تعود الاسباب الى الازواضع الاقتصادية والمالية والمعيشية الصعبة التي مر وسيمر فيها لبنان بعد الانفجار.

■ ماذا عن الخسائر على المستوى الغذائي؟
□ من حسن الحظ ان كمية القمح التي كانت

□ فيروس كورونا ضرب بقوة حركة المسافنة التي تنفذ عبر محطة الحاويات في المرفأ، علما انها لم تتضرر من الانفجار الكبير بشكل اساسي. لقد تمكنت الفرق الفنية من اعادة تشغيلها خلال فترة قياسية. بلغت نسبة النقص الكبير في حركة الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي

الاسمر: الكارثة ادت الى فقدان 10 الاف فرصة عمل



رئيس الاتحاد العمالي العام ورئيس نقابة عمال المرفأ بشارة الاسمر.

■ كيف يمكن لبنان كدولة ان يستقطب المجتمع الدولي لانتشاله من الازمة الاقتصادية التي فاقمها انفجار مرفأ بيروت؟

□ الثقة هي العامل الاساس. اولا الثقة بالقضاء التي تؤدي الى استعادة ثقة المجتمع الدولي، بحيث يصبح قابلا لتوجيه المساعدات مباشرة الى الدولة. كل ما نستطيع قوله ان العمال والطبقات الفقيرة هي اكثر المتضررين مما حصل جراء الانفجار.

■ ما هو حجم الخسائر التي لحقت باليد العاملة؟

□ ادت هذه الكارثة التي حلت بمرفأ بيروت الى فقدان 10 الاف فرصة عمل داخل المرفأ وخارجه، اي المنطقة الغربية من الاشرافية التي تضم شركات ولحق بها دمار واضرار جسيمة، ما يعني ان الناس العاملين فيها تضرروا. كما ان المنطقة المحاذية لطريق المرفأ هي ايضا منكوبة.

■ ما هو عدد العنابر والهنغارات المدمرة؟
□ اعتقد ان نحو 19 عنبرا احترقت بكاملها ودمرت. لكن يمكن الاستعاضة عنها بباحات مقللة تمهيدا لعمل الهنغارات في ما بعد، في حال جرفت الارض وسوّيت. الاكيد ان لدينا حولا لكن يفترض اولا الانتهاء من التحقيقات كي يتسنى الدخول والخروج الى المرفأ، ولا يكون خاضعا لأي شروط.

■ هل يؤشر ذلك الى عدم حصول نقص في المواد الغذائية من قمح وغيرها؟

□ اظهرت عملية الكشف على الارصفة التي يمكن استعمالها، ان الرصيف الرقم 9 المحاذي للاهراءات

بطول 209 امتار، وان لا يقل عمق الحوض عن 11 مترا. الارصفة من الرقم 11 الى 14 تتوافر فيها هذه المواصفات. سيسلم القمح مباشرة الى المطاحن، وستؤمن منظمة الاغذية والزراعة لشفطه، علما ان القمح سيخضع للفحص من جانب مؤسسة الابحاث العلمية الزراعية لتبيان نسبة الرطوبة فيه، التي تكون مرتفعة احيانا في الصيف وتؤدي الى تعطيل فاعليته، ومن ثم يتم ضخه مباشرة في ناقلات كبيرة بعد تعقيمها. استبعد حصول اي ازمة غذاء او طحين في المدى المنظور.

■ هل توصلتم الى رقم يحدد حجم الاضرار؟
□ لا احد يمكنه تقدير هذا الرقم لأن المسح لم يحصل بعد داخل المرفأ، اذ لا يزال يعتبر مسرح

لن يعود العمل في المرفأ بشكل طبيعي الا بانتظام الحالة السياسية

مدمر، والرصيف الرقم 8 الذي كانت تستعمله الاهراءات غير مدمر لكنه غير صالح للعمل، لذا لا يمكن استعماله حاليا نتيجة وقوعه ضمن مسرح الجريمة. هنا ابدت رئاسة المرفأ رغبتها في وضع احد الارصفة في تصرف الاهراءات التي تتوافر فيها المواصفات الفنية، على ان يتسع الرصيف لسفينة