

اقتصاد

عصام شلهوب

المدير العام للنقل البري والبحري بالوكالة:
مرفاً بيروت يعمل بطاقة التشغيلية كلها

في 4 آب الماضي هز بيروت انفجار كبير غير مسبوق بقوته، دمر مرفاً ما حدث حفرة بعمق 43 متراً، وادى الى تدمير منطقة الميناء بكاملها مع المناطق المجاورة والمحيطية بالمرفاً. كان اعصاراً مدمراً عصف بها. تزامن الانفجار مع ظروف اقتصادية بالغة القسوة وصل فيها لبنان الى حافة الافلاس، ومع احوال سياسية معقدة جدا

اظهر تفجير مرفاً بيروت الدور البديل لمرافئ لبنانية اخرى لانجاز عمليات الاستيراد والتصدير اليومية، كمرفاً طرابلس شمالاً ومرفاً صيدا وصور جنوباً. لكن يرى العديد من المراقبين ان السعة الاستيعابية لمرفاً بيروت لا يمكن تعويضها بسهولة.

مرفاً طرابلس الذي تأسس عام 1959 يحتوي على امكانات كبيرة خصوصاً لجهة عمق حوضه، ما يمكنه من استقبال سفن ضخمة. كذلك، فان المساحات البحرية المفتوحة امام هذا المرفاً تتيح له استقبال اعداد كبيرة من السفن، كما

تتيح استدارة سهلة لها. يضم مرفاً طرابلس حوضاً 8 ارصفت عمقها بين 8 و10 امتار،

بالاضافة الى رصيف تم انشاؤه حديثاً وصل عمقه الى 15 متراً. جهز هذا المرفاً للمرة الاولى برافعتين ضخمتين مكنته من تفريغ البضاعة سريعاً من السفن الوافدة اليه، على الرغم من استقباله السفن الضخمة. لكن في ظل ضعف تجهيزاته مقارنة بمرفاً بيروت، ولغياب اهراءات الحبوب فيه، ثمة شكوك حول قدرته على تعويض النقص الذي خلفه مرفاً بيروت.

كما يبرز الى الواجهة مرفاً صيدا مجدداً، الذي يضم عدداً من المنشآت التي يديرها القطاع الخاص، وتتضمن مرافق لمعالجة المشتقات النفطية، اضافة الى احتوائه على رصيفين لرسو البواخر الاول بطول 125 متراً والثاني بطول 50

متراً، ومرسى للسفن. استقبال مرفاً صيدا بعد انفجار مرفاً بيروت باخترتي قمع فقط على متنيهما نحو 11

الف طن، اما مرفاً صور فهو مخصص لبواخر السيارات، ولم تحوّل اليه اي سفينة بعد الانفجار.

المدير العام للنقل البري والبحري بالوكالة الدكتور احمد تامر، اكد لـ"الامن العام" ان مرفاً بيروت يعمل حالياً بكامل طاقته التشغيلية شحنا وتفريغاً، وذلك بعد اقل من ثلاثة اشهر على الانفجار. فالعمليات تسير فيه بطريقة عادية وتشمل كل المجالات، المستوعبات والبضائع العامة. اما المرافئ البديلة فكانت لها ادوار متفاوتة بحسب احجامها، فيما كان الدور البديل الابرز مصوراً بمرفاً طرابلس بعد وقوع الانفجار مباشرة.

■ الخسائر اصاب المستودعات والعنابر بشكل كبير جداً. كيف يمكن اعادتها الى ما كانت عليه؟

□ هذه الاضرار اساسية، ولاء إعادة انشائها يحتاج الامر الى تمويل كبير. الامر الذي دفع ادارة المرفاً الى وضع مخطط توجيهي جديد يراعي كل التطور الذي تتمتع به المرافئ الدولية قبل اتخاذ اي خطوة. لكن ثمة

امورا تحتم السرعة في انجازها، ابرزها تأمين المستودعات الموجودة داخل المرفاً. استطاعت الادارة توفير مساحات مهمة للبضائع المجمعة لكنها لا تكفي لكميات كبيرة، لذلك يتم حالياً التعاون مع مرفاً طرابلس. لادارة الجمارك شكر كبير، اذ عملت على تأمين نقل البضائع ما بين مرفاً بيروت وطرابلس. كذلك اتخذت ادارة المرفاً قراراً شجاعاً، وهو اعفاء التجار من رسوم التخزين داخل المرفاً وحسم الرسوم منذ تاريخ وقوع الانفجار، ولا يزال هذا القرار مستمراً. لذا من الواضح ان الجميع يتعاونون في عودة العمل الى المرفاً من كل النواحي، غير اننا نحتاج الى تأمين مكاتب مؤقتة لادارة الجمارك من اجل إعادة العمل فيها بصورة طبيعية، وهذا الامر يحتاج الى فترة زمنية.

■ ما هي عناصر هذا التفاؤل ومركزاته لجهة الامكانات والقدرة العملية لذلك؟ □ الضرر اصاب الجهة الخلفية للمرفاً، اما الارصفة فلم تتضرر. رصيف واحد فقط دمر وهو في مكان الانفجار. اما لجهة الخدمات البحرية، ففي استطاعة المرفاً القيام بكل واجباته. الاخرى التي تحتاج الى مستودعات.



المدير العام للنقل البري والبحري بالوكالة الدكتور احمد تامر.

■ ما هو عدد السفن التي دخلت الى احواض مرفاً بيروت منذ تاريخ الانفجار حتى اليوم، وما هو حجم البضائع التي ادخلت وانواعها؟ □ يستقبل مرفاً بيروت نحو 150 سفينة شهرياً في الايام العادية، 75 سفينة حاويات ونحو 45 سفينة بضائع عامة، والسفن الباقية هي سفن النفط واليونيفيل. حافظت سفن الحاويات حالياً على ارقامها، الا ان عدد سفن البضائع العامة تدنى الى نحو 25 سفينة. هناك امر مهم جداً هو ان عدداً كبيراً من السفن التي كانت تنقل الحبوب من قمح وذرة توقفت بسبب دمار الاهراءات، وبالتالي هناك نحو 40% من البضائع العامة توجهت نحو مرفاً طرابلس. اما بالنسبة الى حجم البضائع، فان مرفاً بيروت كان يستقبل نحو 8 ملايين طن سنوياً، لكن النسبة تراجعت خلال شهر آب الفائت، غير ان العمل عاد الى طبيعته في شهر ايلول ونأمل في ان يستعيد قدرته بشكل نهائي قريباً.

■ هل استعداد مرفاً بيروت عملية تشغيل فحص البضائع وتخزينها وآلية التسليم لاصحابها؟ □ ما تم حتى الان هو انجاز مهم جداً، لكن

وهي ترتبط مباشرة بالامن الغذائي، لكن بعد تدميرها تغيرت معايير التكلفة لأن عملية نقل الحبوب من الاهراءات اقل تكلفة.

■ ماذا عن إعادة بناء الاهراءات؟

□ وزارة الاقتصاد تتابع هذا الموضوع الذي لا يمكن تأجيله لانه استراتيجي. يجب الاسراع في إعادة البناء، لاننا نرفض وجود رمز يذكرنا بالمعاناة والمآسي التي عشناها ونعيشها من جراء الانفجار المرعب.

■ في مقابل مرفاً بيروت هناك ثلاثة مرافئ اخرى: طرابلس صيدا وصور. هل جبر مرفاً طرابلس جزء كبير من دور مرفاً بيروت؟

□ محطة الحاويات تعمل بصورة طبيعية في مرفاً بيروت. اما بالنسبة الى البضائع العامة فمرفاً طرابلس يقوم بحمل كبير وقد ارتفعت طاقته التشغيلية عبر تأمينه لمستلزمات تفريغ 50 باخرة بدلا من تلك التي كانت تدخل اليه قبل انفجار مرفاً بيروت وهي لا تتعدى 35 باخرة. لقد انشئ مرفاً طرابلس اصلاً لخدمات الترانزيت وللمنطقة الاقتصادية الخاصة التي لم تنفذ حتى الان، بالاضافة الى تقديم الخدمات الى منطقة الشمال. اما مرفاً صيدا فاستقبل باخترتي قمع فقط ومن ثم استأنف مرفاً بيروت عمله. حركة مرفاً صيدا تقتصر اليوم على تصدير الخردة التي كانت تعتمد على مرفاً بيروت.

■ هل كان سهلاً على عمليات النقل الوصول الى مرفاً طرابلس؟ وهل ارتفعت تكلفة النقل؟ □ طبعاً، تكلفة نقل البضاعة لمسافة 10

كيلومترات تختلف عن تكلفة نقلها لمسافة 80 او 90 كيلومتراً. فالقمح الذي ينقل من مرفاً طرابلس تسليم مباشر الى المطاحن والمخازن في بيروت تختلف تكلفته عن تكلفة نقله من الاهراءات التي تتقاضى اجرة التخزين بالعملة اللبنانية وفقاً لرسم معين. اما المخازن الخاصة خارج المرفاً، فيمكن ان تتقاضى تكلفة التخزين بالدولار مثلاً. التخزين بشكل عام داخل حرم المرفاً اقل تكلفة من التخزين لدى القطاع

خيارات الدول العربية هي دائماً مع لبنان على صعيد الترانزيت والقيمة المضافة

عودة الامور الى نصابها تحتاج الى بعض الوقت. اما حول آلية تسليم البضائع، فهناك طرق متنوعة لذلك ابرزها التسليم المباشر، وتلك التي تخزن في حرم المرفاً والتي تخزن في المنطقة الحرة. التسليم المباشر موجود داخل المرفاً والمنطقة الحرة فهي غير موجودة. عملية التسليم المباشر تزيد من تكلفة التاجر، لأن عملية التخزين تسمح له بنقل سلعه بشكل دوري، علماً ان التسليم المباشر يحتاج الى اسطول نقل. عدم وجود الاهراءات فاقم الازمة وزاد من تكلفة النقل، خصوصاً وان سعتها نحو 120 الف طن من الحبوب

صار فيك تدفع بالبطاقة المصرفية بكل مراكز الأمن العام

الآن أصبح بإمكانك تسديد مدفوعاتك في مراكز الأمن العام كافة بواسطة بطاقتك المصرفية الصادرة عن أي مصرف في لبنان والعالم، أكانت فيزا أو ماستركارد. وتهدف هذه الخدمة الجديدة والمميزة الناتجة عن تعاون ما بين بنك لبنان والمهجر والمديرية العامة للأمن العام إلى تحسين الأمن وتطوير الإدارة.

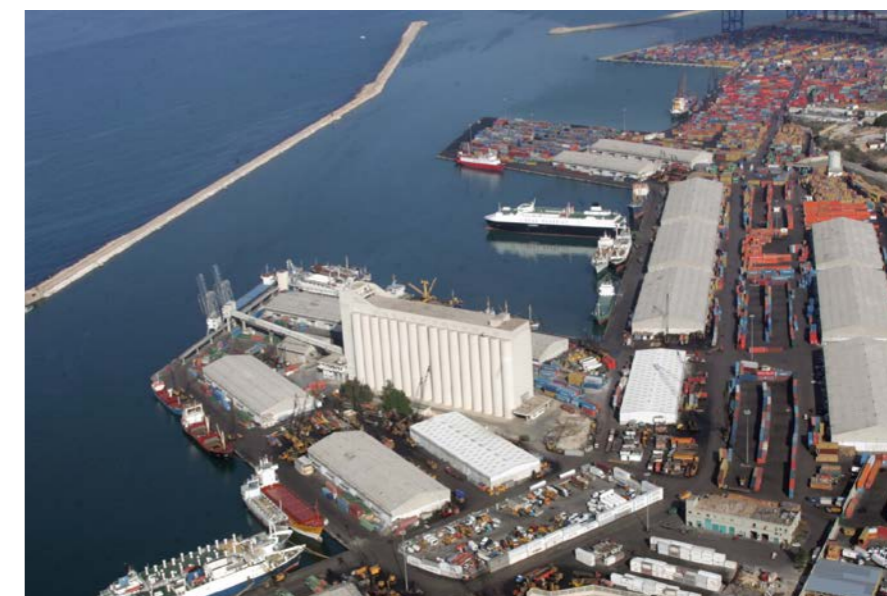


بنك لبنان
والمهجر
راحة البال

اقتصاد

الخاص، لذلك يلجأ جميع المستوردين إلى مستودعات الدولة لأنها تؤمن وفرا مهما في التخزين.

هل كان سهلا على السفن الشاحنة إلى مرفأ بيروت التوجه والتعامل مع مرفأ طرابلس؟
ماذا عن حركة الترانزيت؟
حركة الترانزيت في المرفأ جيدة.



لا منافس لمرفأ بيروت في المنطقة.



النسب التشغيلية 95% لمحطة الحاويات و 70% للبضائع.

ومرفأ صور؟
مرفأ صور لا يقدم اي خدمات سوى لبواخر السيارات التي تفرغ حمولتها فيه. لكن لا بد مستقبلا من تحديد دور آخر لهذا المرفأ بهدف خدمة المنطقة. قبل ذلك، يجب وضع مخطط جديد لتوسعته ونقل مكانه لأن المنطقة الموجودة فيها هي منطقة اثار لا يمكن التعامل معها بسهولة، علما ان مرفأ صور يتمتع بمكانة استراتيجية مهمة كونه اقرب نقطة الى قناة السويس التي يعبر فيها نحو 12% من تجارة العالم. كلما كان المرفأ قريبا من هذه القناة كلما كان منافسا قويا، لذلك فان موقع صور مهم ملاحيا.

ماذا عن مرفأ صيدا وهل هو جاهز لاستقبال السفن الشاحنة؟
تم بناء رصيف جديد ومهم في مرفأ صيدا، لكن لا بد من تكملة بناء الجهة الخلفية للرصيف لانشاء مستودعات تخزين. تكمن قوة المرفأ في مناطقها الخلفية، اي المستودعات والتخزين والاماكن اللوجستية. سيتم درس امكان تقديم كل المساعدة الممكنة وفق مخطط شامل واعطاء كل مرفأ دوره على مستوى الاستيراد والتصدير.

هل يسحب مرفأ حيفا بعد توقيع اتفاق اقامة علاقات بين اسرائيل ودولة الامارات دور مرفأ بيروت في المنطقة وكذلك محطة الحاويات فيه؟

على صعيد التجارة الداخلية ليس هناك من منافس لمرفأ بيروت، اما على صعيد الترانزيت والقيمة المضافة فنحن نعلم ان خيارات الدول العربية هي دائما مع لبنان، لذلك لا خوف من هذا الامر. لكن يجب ان نستعد من خلال تنفيذ بنية تحتية سليمة للخدمات الاساسية حتى نتمكن من دخول السوق. الافضلية دائما لبيروت ولاقامة العلاقات لا تعني التطبيع و"موانئ دبي" مؤسسة تدير 40 مرفأ من كبار الموانئ العالمية، ولم تقصر يوما بالتعامل مع مرفأ بيروت.