

الخلاف

رضوان عقيل

وزير الأشغال: المرفأ ليس للبيع وإنقاذه مسؤولة الجميع

في الذكرى السنوية الاولى لتفجير مرفأ بيروت وما جرى من ازمات، يواصل عمله وسط الصعوبات رغم اتخاذ عدد من الاجراءات المطلوبة في التعاطي مع المواد الخطرة، فضلا عن السعي الى تشكيل لجنة امنية لتطبيق اتفاقية الامن البحري، فيما يسانده مرفأ طرابلس في تحمل جزء من هذه الاعباء



وزير الاشغال العامة ميشال نجار.

يضئ وزير الاشغال العامة ميشال نجار لـ"الامن العام" على واقع المرفأ والتحديات التي تواجهه مع الاعتراف المسبق بأن وتيرة العمل لن تعود الى سابق عهدها. ثمة مجموعة من الدراسات والاقتراحات تتم دراستها لاعادة اعماره وتحديد دوره في المستقبل، علما انه يتمتع بكل امكانات الصمود. ان عملية النهوض بهذا الشريان الاقتصادي الحيوي تبقى رهن الاسراع في ولادة الحكومة المنتظرة، لكن حصيلة ايراداته تراجعت منذ 17 تشرين الاول 2019، اذ كان يدخل اليه مليون و200 الف مستوعب سنويا، فتراجع العدد الى النصف في السنتين الاخيرتين.

■ ما هي الاجراءات التي اتخذتها وزارة الاشغال بعد مرور سنة على تفجير المرفأ؟

□ اتخذت العديد من الاجراءات المتعلقة بالتعامل مع البضائع الخطرة، وتحقيق متطلبات السلامة بالتعاون والتنسيق مع جميع الاجهزة الموجودة في المرفأ وخصوصا في مرفأ بيروت، بحيث اصبح واجبا على جميع الوكالات البحرية الإبلاغ المسبق عن وجود اي مواد تعتبر خطرة او ملتهبة. فيجري تقييم مستوى خطورتها ليتم التعاطي معها في اشراف مباشر من الجيش ومديرية الجمارك. كما يتم العمل على اعادة تشكيل اللجنة الامنية المعنية بتطبيق اتفاقية الامن البحري ISPS code، ونحن في انتظار استكمال ترشيح الاجهزة المعنية لاجراءات اللجنة واصدار المرسوم. الشركة الالمانية Combilift ساعدتنا في التخلص من جميع الحاويات الخطرة المتروكة لسنوات طويلة في المرفأ، وكان لهذه الخطوة تأثير جيد على سير العمل فيه.

■ ما هي المعايير الجديدة التي اتخذت؟
□ تمثلت المعايير الجديدة التي اتبعت في تقييم

التي تعنى بها وزارة البيئة، بحيث ما زالت جميعها تستغرق وقتا طويلا.

■ كيف تسير وتيرة العمل في المرفأ في الاشهر الاخيرة؟

□ لم تعد وتيرة العمل في مرفأ بيروت الى سابق عهدها، وذلك لاسباب عدة اهمها عدم القدرة على استخدام امواله في عمليات اعادة الاعمار والصيانة. فالدعوى التي اقيمت على المرفأ ادت الى حجز امواله لدى القضاء، وبالتالي عدم القدرة على استخدام هذه الاموال النقدية في اعمال الصيانة، اضافة الى ربط الدول تقديم مساعدتها بتشكيل حكومة جديدة.

■ ما هي خطة الوزارة لاعادة تطويره؟
□ لدينا العديد من المشاريع التطويرية اهمها

التكامل مع جميع المرفأ، وتوسيع واستحداث مناطق خلفية حرة او اقتصادية قادرة على توفير نشاطات قيمة مضافة وجاذبة للاستثمار الاجنبي. لكن تنفيذ اي خطة مرتبط مباشرة بتأليف حكومة جديدة اولاً، وتأمين التمويل اللازم ثانياً.

■ كثر الحديث عن استعداد شركات اجنبية لاعمار المرفأ، الى اين توصلتم في هذا الخصوص؟
□ تقدم عدد من الدول والشركات باقتراحات ودراسات لاعادة اعمار المرفأ وتحديد دوره المستقبلي، وقد اطلعنا عليها، لكننا نعود ونؤكد ان اتخاذ اي قرار باختيار احداها مرتبط بتشكيل الحكومة.

■ اطلقت شعار "انقذوا مرفأ بيروت" هل تشعر بخطر على هذه الرثة الاقتصادية؟
□ انقاذ مرفأ بيروت من الازمة التي يمر فيها مسؤولة لا بد من ان يتحملها الجميع وليس وزارة الاشغال فقط، لما لهذا المرفق من اهمية اقتصادية وطنية. مناداتي بانقاذ المرفأ مما يعانيه حاليا نابعة بلا شك من من شعور جدي بخطر يتهدد عمليات التشغيل فيه، وليس من خطر يتهدده ككيان اقتصادي قائم ومستمر.

■ هل تؤيد القول ان المرفأ يتجه الى التقاعد؟
□ كلا، ولا يمكن تشبيهه بالدورة الحياتية للانسان او الدول. ما يعانيه المرفأ يتمثل في مشاكل مرتبطة بمعوقات تشغيلية اسبابها معروفة ونتاجة من الانفجار، وقد سبق لي ان ارسلت العديد من المراسلات الى الجهات الحكومية من اجل تذليل هذه المعوقات. ان حل الكثير من تلك المشاكل متوقف على استخدام جزء من اموال المرفأ لاجراء عمليات صيانة لمنشآته ومعداته، من اجل رفع معدلات جودة خدماته.

■ كيف تصف حالة الرافعات في المرفأ وكم يبلغ عدد العاملة منها؟

□ ان تشغيل المرفأ بالكفاية المطلوبة مرتبط بتصليح وتلك المعدات وصيانتها والتي لا تتعدى كلفتها الـ 3 ملايين دولار اميركي تمول من ايرادات المرفأ، بالتعاون مع شركات الملاحة التي قبلت ان تدفع جزءا من رسومها للمرفأ نقدا بالدولار. لكن القرارات القضائية الجائرة التي حجرت

على الايرادات ما زالت تكبلنا وتمنعنا من القيام بصيانتها واصلاحها حتى وصل عدد الرافعات الحالية العاملة الى 5 رافعات فقط من اصل 16، وفي حال لم يستجيب احد مناشداتنا فان الامور متجهة نحو الاسوأ.

■ هل تخشى حذف لبنان من لائحة المرفأء العالمية؟
□ اطلاقاً، لأن ما يعانيه مرفأ بيروت هو مجرد مشاكل تشغيلية آتية من السهل حلها اذا تعاون الجميع على ذلك، وهو ما زال يحظى بثقة جميع شركات الملاحة بدليل انها هي التي اقترحت ان تدفع رسومها نقدا بالدولار، وهذا دليل واضح على ايمانها باستمرارية هذا المرفأ. في الاونة الاخيرة، استقبل المرفأ سفنا لخطوط جديدة لم يسبق لها ان تعاملت معه، منها شركة الملاحة اليابانية الضخمة "وان".

■ ما هو ردك على بيع المرفأ من ضمن تسليم اصول الدولة الى القطاع الخاص؟
□ ليس في الدولة اللبنانية من هو مع هذا الخيار، فهذا الموضوع يتطلب قوانين تصدر عن مجلس النواب من المستحيل التوافق عليها. اننا نتطلع الى ادارة الدولة هذا المرفق بالتعاون مع القطاع الخاص، لاسيما في المجالات التشغيلية، لما للقطاع الاخير من مرونة وسرعة في تنفيذ الخطط بشكل يفوق قدرات القطاع الخاص في هذا المجال.

■ كيف تسير وتيرة العمل في مرفأ طرابلس وصيدا وصور والناقورة؟

□ بالنسبة الى مرفأ طرابلس، استطاع القيام بتغطية نقص الخدمات اللوجستية والتخزين في مرفأ بيروت، والعمل فيه يسير في تطور مستمر. نعمل على تنفيذ المخطط التوجيهي المخصص له لكي يتكامل مع مرفأ بيروت، كذلك ستنفذ فيه قريبا مشاريع جديدة مموله من البنك الاسلامي للاستثمار بقيمة 86 مليون دولار، بعدما تم اقرارها في مجلس النواب واجريت المناقصات في شأنها. المناقصة الاولى رست على شركة المقاولون العرب المصرية فضلا عن شركة ثانية. ثمة مناقصة اخرى لبناء الهراءات فيه من المنتظر ان يعلن قريبا عن دفتر شروطها لجذب المستثمرين. الهراءات ستكون بسعة 120 الف

طن مما سيحوّل هذا المشروع مرفأ طرابلس الى مرفأ لوجستي يمتاز بتوافر الخدمات الالكترونية المتطورة والمداخل الالكترونية، وسيتميز بطابع عصري بحيث تشمل خدماته الحاويات والركاب والشاحنات التي تنقل بالبواخر. لذا، سيتمكن من تقديم خدمات كبيرة، مستفيدا من موقعه المهم، فيما ستبقى المهمة الاساسية له متمثلة في مشاركته في اعادة اعمار سوريا. كما سيكون من اهم المرفأء الذي تخدم الاقتصاديين اللبناني والسوري، علما ان السوريين سيحتاجون الى المرفأء اللبنانية والتركية المجاورة. وبما ان خدمات الحاويات اساسية، نعمل على انشاء جسرين للشاحنات والسيارات بغية عدم التسبب بأية زحمة في عاصمة الشمال. بعد تفجير مرفأ بيروت، عوّض شقيقه في طرابلس النقص لاننا وفرنا كل الخدمات المتعلقة بالحوايات عند حصول مشكلة في بيروت. نجحنا في تأمين الخدمات والمستودعات، وقام مرفأ طرابلس بدوره لاسيما على مستوى الخدمات اللوجستية. استفدنا من المنطقة الحرة في المدينة وعملنا على استحداث خدمات لوجستية خلفية، واهم ما قمنا به هو جعل مرفأ طرابلس متكامل مع شقيقه في العاصمة. يتم حاليا التركيز في طرابلس على خدمة المنطقة الاقتصادية الخلفية التي انشئت ومن المنتظر ان تبدأ العمل قريبا، فضلا عن تسيير الترانزيت الى سوريا والعراق وتقديم عدد من الخدمات الداخلية التي تمتد من جبيل الى عكار وصولا الى وادي خالد. بالنسبة الى مرفأ صيدا، العمل جار على بناء رصيف جديد بالتعاون مع بلدية المدينة وفاعليتها. في مرفأ صور العمل لا يزال مستمرا، لكنه بات يحتاج حاليا الى تخصيصه لخدمات معينة ضمن سياسة التكامل بين المرفأء. اخيرا، بالنسبة الى الناقورة، لا يوجد فيها ميناء تجاري.

■ ما هي السياسات التي وضعتها وزارة الاشغال على مستوى النهوض بكل المرفأء البحرية؟
□ اهم ما وضع من سياسات للمرفأء هو التكامل لا التنافس في ما بينها، بحيث يكون لكل مرفق من هذه المرفاق دوره الوطني ونشاطاته الخاصة غير المنافسة للمرفأء الاخرى. فالتوزيع العادل لعمل المرفأء هو اساس سياساتنا في الوزارة للانهاء المتوازن بين جميع المناطق اللبنانية.