

## اقتصاد

عصام شلهوب

## رئيس غرفة الملاحة الدولية: كلفة توسيع مرفأ بيروت لا تتجاوز 150 مليون دولار

يستمر مرفأ بيروت في لعب دوره المميز في الحركة البحرية بين مختلف المرفأ الواقعة على شاطئ المتوسط، نظرا الى نشاطه على صعيد محطة الحاويات، وعلى اعتماده نقطة محورية من شركات النقل البحري العالمية. وهو يشكل اليوم المنتفس الوحيد لغالبية المصدرين والمستوردين، لذلك يعول على دور أكبر له مستقبلا

امام هذا الواقع، واثر دراسة اجرتها ادارة مرفأ بيروت عن تطور حركته للسنوات المقبلة، وبعد الاستعانة بعدد من الاستشاريين، تم وضع مخطط توجيهي يلحظ خيارات التوسيع، على ان تتمحور اما بالتوسيع او باعادة تمركز او شراء مناطق جديدة.

بشكل عام، فان وضع مرفأ بيروت على الرغم من كل الظروف التي تحوط به، والاضاع السياسية والاقتصادية المضطربة التي يعيشها البلد، لا يزال في افضل حال. انه واجهه الاقتصاد. واذا كان ادائه جيدا، فهذا يعني ان عمل تجار التجزئة جيد وان حركة الاستهلاك جيدة، كذلك عمل شركات الشحن والنقل وتخليص البضائع والاعتمادات وحركة المصارف.

اما بالنسبة الى الارقام، فان كمية البضائع فيه وصلت الى 1060 الف طن في الربع الاول من عام 2018 مقارنة بـ 2179 الف طن في الفترة نفسها من العام الماضي. اما عدد الحاويات فقد سجل 315 الف و881 حاوية في الاشهر الثلاثة الاولى من عام 2018 مقارنة بـ 287 الف و102 حاوية في الفترة نفسها من عام 2017، مع ارتفاع عدد الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي الى 210 الاف و325 حاوية مخطية في الفصل الاول من عام 2018 من 199 الفا و819 حاوية في الفترة نفسها من عام 2017، وذلك بسبب وجود النازحين السوريين في لبنان.

رئيس غرفة الملاحة الدولية في لبنان ايلى زخور اكد لـ "الامن العام" ان مرفأ بيروت هو اليوم في افضل حالاته، وشهدت حركته زيادة بنسبة 60%. ولفت الى انه من اجل ان يتطور هذا

من اجل تطوير مرفأ بيروت نحو الافضل يجب توسيعه حتى يتمكن من استيعاب الحركة المستقبلية لمحطة الحاويات. وضعه تغير منذ عام 2005 عند انشاء المحطة بشكل جذري. بعدما كان عدد الرافعات ثلاثا، والمحطة تتسع لنحو 650 الف مستوعب سنويا، تطور الوضع اليوم ليصل عدد الرافعات الى 13 رافعة ما سهل العمل نظرا الى اعتماد مرفأ بيروت من شركات الشحن العالمية كمركز مسافنة يتم عبره توزيع المستوعبات الى البلدان المجاورة. بذلك اصبح عدد المستوعبات التي تستوعبها المحطة اكثر من 1400 مستوعب سنويا، ما يؤكد على اهمية توسيعه.

كيف تقرأ واقع مرفأ بيروت اليوم؟  
يغرد مرفأ بيروت حاليا خارج سرب القطاعات الاقتصادية التي تعاني من التراجع والانكماش. لا شك في ان حركته تزداد منذ اندلاع الاحداث في سوريا، وقد سجلت نسبة زيادة وصلت الى نحو 60% على الرغم من الوضع الاقتصادي الذي يعيشه لبنان. اشارت الارقام الى ان المرفأ حقق خلال الربع الاول من عام 2018 ارقاما افضل من ارقام الربع ذاته من عام 2017، وعلى مختلف المستويات. اللافت ان الحركة الابرز فيه هي حركة المستوعبات. اذ بلغ مجموعها 315.881 حاوية. وتعود زيادة النشاط الى الاستيراد للاستهلاك المحلي الذي سجلت ارقامه مستويات عالية مردها الى وجود نحو مليون ونصف مليون نازح سوري، اضافة الى عدد السكان اللبنانيين. الامر الذي يتطلب منتجات استهلاكية وغذائية مضاعفة. علما ان ذلك ليس مؤشرا جيدا للاقتصاد باعتبار ان حركة التصدير ليست على المستوى المطلوب، خصوصا واننا نستورد بقيمة 20 مليار دولار بينما لا تتجاوز صادراتنا 3,500 مليار دولار. لذا تأتي النتائج الاقتصادية دائما سيئة.

ماذا عن ردم الحوض الرابع؟ هل توقف العمل به نهائيا؟  
ردم الحوض الرابع جاء بناء على اقتراح من قيادة الجيش نظرا الى وجود القاعدة البحرية بقربه. ولأن المرفأ يعمل اليوم فوق طاقته الاستيعابية، تم التوسع بالمستوعبات وتخزينها داخل حرمه الداخلي. لكن الوضع يفتقر الى التنظيم.

اين اصبح المخطط التوجيهي؟  
لحظ المخطط التوجيهي وبعد درس شامل



رئيس غرفة الملاحة الدولية ايلى زخور.

المرفأ لا يحتاج الى اي مساعدة، فهو يستطيع تمويل مشاريعه التوسيعية خصوصا وان رقم عائداته يصل سنويا الى 237 مليون دولار، علما ان المرفأ هو مصلحة مستقلة وشركة خاصة. انطلاقا من هذا الواقع، يملك كل الامكانيات المالية التي توفر له تنفيذ اي مشروع تطويري. لذلك، فان توسيع المرفأ لا يحتاج في اقصى حد الى اكثر من 150 مليون دولار.

هل يستطيع مرفأ طرابلس بعد عملية التوسيع والتحديث منافسة مرفأ بيروت؟  
المنافسة صعبة ولا مجال للمقارنة. مرفأ طرابلس يمكن ان يشهد حركة لافتة اذا استقرت الاوضاع في سوريا، وبدأت عملية اعادة الاعمار. علما ان مرفأ اللاذقية وطرطوس لا يمكنهما وحدهما مواكبة الحركة لانهما غير مجهزين، في حين ان مرفأ طرابلس الذي لا يبعد عن الحدود السورية اكثر من 38 كيلومترا، يملك كل الامكانيات لاستقبال البواخر والمعدات والليات التي تعنى بذلك الامر. اضافة الى عمليات الترانزيت المؤهل لها.

هل يحتاج تحديث المرفأ الى مساعدات مؤتمر "سيدرا" مثلا؟  
لا يمكنه القيام بهذا الدور حصرا، على

الموضوع من الشركة المكلفة ضرورة توسيع المرفأ. اكدت الدراسة ضرورة ان تجري مناقصة شفافة لردم الحوض الرابع الذي يسهل حركة الحاويات ويوفر المساحات اللازمة لها. وقد حكي عن ان مرفأ بيروت سيكون مرفأ نفطيا، وهذا الامر بعيد كل البعد عن امكانيات تحقيقه كونه غير مؤهل لمثل هذه الاعمال. لذلك من الواجب انشاء مرفأ اخر في مكانه استيعاب متطلبات العمل النفطي من آليات ومعدات وحركة سفن. ثمة اتجاه الى اعتماد مرفأ الضبية او ما يعرف اليوم بمرفأ الجميل، والعمل جار لتحقيق هذا الامر لاسيما انه مخصص للبواخر التي تحمل آليات تستعمل في عمليات استخراج النفط. المخطط التوجيهي وضع المسؤولين امام ثلاثة خيارات: العودة الى ردم الحوض الرابع، او انشاء سنسول بحري جديد، او توسيع مرفأ بيروت نحو الدورة اي نحو "الكازخانات" النفطية. تضمن المخطط التوجيهي تحديث المرفأ للسنوات العشرين المقبلة، ولم يقتصر فقط على حركة المستوعبات.

هل يحتاج تحديث المرفأ الى مساعدات مؤتمر "سيدرا" مثلا؟  
لا يمكنه القيام بهذا الدور حصرا، على

الرغم من انه المرفأ الاقرب الى دمشق ومحيطها، وهو اقرب الى عمان من مرفأ العقبة، واقرب الى بغداد من مرفأ ام قصر، لذا فهو مؤهل لتأدية هذا الدور. لكن عمليات المسافنة وحركة المستوعبات تبقى الاعم. مع التأكيد على ان عودة الاستقرار الى سوريا تعيد فتح الطرقات الدولية، ما يساعد الاردن والعراق على تصدير منتجاتهما عبر مرفأ بيروت.

هل تأثرت حركته باحداث المنطقة عموما؟  
ابدا، بل زادت حركته ليس الى الدول المجاورة فحسب، بل الى عمليات تصدير الانتاج المحلي. لولا مرفأ بيروت لحلت الكارثة على قطاعي الصناعة والزراعة. لكن وجوده كممر بحري للتصدير خفض من حدة الازمة، مع اعتماد الشحن بواسطة الحاويات المبردة والعادية وعبر شركات الملاحة الدولية التي تؤم مرفأ بيروت، ومنه الى كل دول المنطقة، وخلال فترة وجيزة جدا لا تتجاوز ثلاثة ايام. التصدير من لبنان بحرا لم يتراجع لاسباب محلية، بل تراجع لان الدول المستوردة تعيش رواسب الازمة من جراء الاحداث في منطقة الخليج. كذلك، فان العلاقات بين عدد من دول الخليج تؤثر على الحركة التجارية، فيما تعاني المعاملات التجارية من اشكالات كبيرة.

ماذا عن التهريب في مرفأ بيروت؟  
عمليات التهريب غير موجودة فيه. التهريب يتم عبر معابر برية.

وعن التهريب من دفع الرسوم الجمركية المتوجبة على البضائع المستوردة؟  
هذا الكلام غير صحيح. كل المستوردات من اوربا لا تدفع الرسوم الجمركية، بل تدفع رسم القيمة المضافة فقط. عمليات الغش تقع انطلاقا من الفواتير المرفقة والتي تسعر البضاعة ارخص مما هي عليه حقيقة. هذا الامر يتم التحقق منه بشكل دقيق حماية لحقوق الدولة.