

## مرفاً بيروت خارج الخدمة... ما هي التداعيات؟

رني سعرتي

عادةً، يبدأ التداول بعبارة «إعادة الإعمار» بعد اندلاع الحروب وتحول البلاد او المدن الى مسارح للدمار والخراب. لكنّ بيروت اليوم لم تخضع للحرب، ولم تُستخدم فيها أسلحة الدمار الشامل، بل انفجر فيها فساد زعمائها وحكامها، لتصبح بيروت تحت الردم من جديد وينقطع شريانها التجاري الذي وُصف منذ سبعينيات القرن العشرين على أنّه أهم محطة للتجارة الدولية مع الدول العربية المحيطة.

مرفاً بيروت، الحوض الشرقي للبحر المتوسط والمنفذ البحري الأساسي للدول العربية الآسيوية، فقد اليوم ميزته التجارية، ممّا سيعطلّ في النتيجة، ٧٠ في المئة من عمليات الاستيراد والتصدير من والى لبنان.

مرفاً بيروت الذي يتعامل مع ٣٠٠ مرفاً عالمي وترسو فيه ٣١٠٠ سفينة سنوياً، لن يكون بعد اليوم المركز الأساسي لتجارة إعادة التصدير وتجارة المرور (الترانزيت).

مرفاً بيروت الذي كان يسعى الى رفع قدرته الاستيعابية البالغة حالياً مليون و ٤٠٠ الف حاوية سنوياً، بات يطمح لاعادة اعمار و ترميم أحواضه الاربعة البالغة مساحتها نحو ٦٦٠٠٠٠ م ، وأرصفتها ال ١٦ التي تنتشر عليها المستودعات المسقوفة والمكشوفة والتي دُمّرت بالكامل بما فيها البضائع والاهراءات ومحطة الحاويات.

أما بالنسبة لحجم الاضرار وكلفة اعادة اعمار مرفاً بيروت، هناك اجماع على أنّه لا يمكن تقديرها بشكل دقيق بعد، بانتظار أن تصدر عن المهندسين والخبراء التقارير النهائية. إلا أنّ وزير الأشغال العامة والنقل ميشال نجار أكد أنّ الأضرار في مرفاً بيروت جسيمة، وهناك صعوبة في اعادة تشغيل المرفاً في وقت قريب، مما سينعكس على معيشة اللبنانيين. كما أعلن محافظ بيروت مروان عبود أنّ انفجار مرفاً بيروت طال نحو نصف مساحة بيروت، متسبباً بأضرار تتراوح كلفتها بين ٣ و ٥ مليارات دولار.

في المقابل، أكد الباحث في المؤسسة الدولية للمعلومات محمد شمس الدين لـ«الجمهورية»، أنّ كلفة اعادة اعمار مرفاً بيروت مقدّرة بحوالي ٣٠٠ مليون دولار، «وهي كلفة لا يستهان بها»، شارحاً أنّ المرفاً هو عبارة عن ارصفتها وبحر، «وفي حين أنّ الارصفتها لم تتضرّر، فإنّ الاهراءات ومحطة الحاويات والمكاتب والشاحنات وغيرها قد دُمّرت بالكامل».

وقال شمس الدين، أنّه لا توجد بعد ارقام حول حجم البضائع القابعة في مرفاً بيروت، إلا أنّ تلك البضائع من المفترض ان تعوّض عن خسارتها شركات التأمين، لافتاً الى أنّ حجم تلك البضائع ضئيل نتيجة الانكماش الاقتصادي الذي أدى الى تراجع حجم الاستيراد بنسبة تعدّت ال ٥٠ في المئة، «وبالتالي فإنّ المنطقة الحرّة لا تحوي عدداً كبيراً من البضائع، كما أنّ الإهراءات شبه خالية من القمح بسبب تعدّر الاستيراد والتأخير في فتح الاعتمادات». لافتاً الى أنّ الخسائر الناتجة من فقدان البضائع كانت لتبلغ ٤ مليارات دولار لو حصل هذا الانفجار في العام الماضي.

وقدّر شمس الدين اجمالي حجم الاضرار في بيروت، بين المرفاً والابنية والمحلات التجارية والمؤسسات والمكاتب والسيارات بين ٣ و ٤ مليارات دولار. من جهته، قال عضو نقابة اصحاب الشاحنات فوزي شكور لـ«الجمهورية»، أنّه لا يمكن بعد احصاء الاضرار وتقدير حجم الخسائر، لأنّ المرفاً عبارة عن منطقة عسكرية مغلقة.

وأكد أنّ حجم الخسائر التي مُنيت بها شركته فقط على سبيل المثال، تُقدّر بحوالي نصف مليون دولار نتيجة تدمير الشاحنات، «في حين أنّ هناك بعض الشاحنات على متنها حاويات مليئة بالبضائع، لا نعرف عنها شيئاً».

### الاضرار

بالإضافة الى دمار محطة الحاويات والمكاتب والشاحنات في مرفاً بيروت، فقد دُمّرت اثر الانفجار الضخم، الصومعة الرئيسية والتي تبلغ طاقتها التخزينية ١٢٠ ألف طن من الحبوب، في حين أنّ مرفاً طرابلس لا يحوي صوامع حبوب، لكن وفقاً لمديره أحمد تامر، هناك امكانية لنقل القمح المستورد وفي طريقه الى لبنان، مباشرة إلى منشآت تخزين في مطاحن على بعد كيلومترين تقريباً. ومن المتوقع وصول ٤ سفن تحمل ٢٥ ألف طن من الطحين سيتمّ تحويلها نحو ميناء طرابلس. بالإضافة الى الاهراءات، فقد شمل الدمار المنطقة الحرّة في المرفاً والتي تبلغ مساحتها ٨١٠٠٠ متر مربع، فيما يجري العمل على توسيعها لتمتد على مساحة ١٢٤٠٠٠ متر مربع.

البديل من مرفاً بيروت

سيتم الاعتماد على مرفأ طرابلس، وهو ميناء ثاني أكبر مدن لبنان، وأكد رئيس المرفأ أحمد تامر، أنّ المرفأ جاهز لاستيعاب الأزمة وامتصاصها.

وقال: «الدولة استثمرت في مرفأ طرابلس منذ ١٨ سنة ما يقارب الـ ٣٠٠ مليون دولار، وبالتالي لديه كامل القدرة اللوجستية والبحرية لاستقبال أكبر بواخر العالم، ولديه أيضاً القدرة على استيعاب ما يقارب ٥ ملايين طن في السنة، في حين كنا نستقبل ما يقارب المليون طن. لذلك هناك ٣ ملايين طن يمكن استقبالها بكل راحة. أما بالنسبة إلى الحاويات، فيمكننا استقبال ٣٠٠ ألف حاوية في السنة، في حين كنا نستقبل ٧٠ ألفاً، وبالتالي لدينا القدرة على استيعاب ما يقارب الـ ٢٣٠ ألف حاوية».

ولفت إلى أنّ «لدى المنطقة الخلفية الخاصة بنا القدرة على تخزين ما يقارب الـ ١٠٠ ألف طن من البضائع والحبوب»، معتبراً أننا «نستطيع بعد تخطيط لوجستي وتعاون بين القطاعين العام والخاص، بما يملكان من مستوعبات قريبة من المرفأ وداخله، ضمن خطة متكاملة بين الأجهزة المعنية كالجمارك والأمن العام وإدارة المرفأ والحيش ووزارات الاقتصاد والزراعة والصحة ومراكز البحوث والاختبارات في غرفة التجارة والصناعة والزراعة في طرابلس، أن نرفع من نسبة الطاقة الاستيعابية إلى ٧ ملايين طن، وما يقارب الـ ٤٠٠ ألف حاوية، وهذا تقريباً حجم الاستيراد اللبناني من الحاويات»، مشيراً إلى أنّ «هناك بعض الأمور التي يمكن لمرفأ بيروت أن يتعامل معها. فكما رأينا أنّ المنطقة الخلفية أكثر تضرراً من الأرصفة وغيرها، وبالتالي هذا يبشر أنّ المرفأ يمكن أن يعاود العمل في وقت قصير». وطمأن تامر إلى أنّ «مرفأ طرابلس يستطيع أن يسدّ العجز الموجود، وليس هناك مشكلة يمكن أن تواجهنا لاستيعاب مخزون القمح والحبوب، وفي الأساس كنا نستقبل ما يقارب الـ ١٠٠ مليون طن من القمح سنوياً، وما يقارب الـ ٦٠ بالمئة من حجم استيراد كل أنواع الحبوب والعلف الحيواني».

وأكد «أن لا خوف، ولن نقع في أزمة الطحين أو الحبوب، ولدينا القدرة الاستيعابية لاستقبال أكبر باخرة حبوب في العالم، ولدينا امكانات في هذا الأمر، أكبر من امكانات مرفأ بيروت».

وشدد على أنّه «مع خطة لوجستية توضع من قبل الدولة، تمكننا من مواجهة الأزمة وحلّها، وعلينا العمل ٢٤/٢٤ ساعة وبإمداد كهربائي كامل بالتعاون والتنسيق مع كل المؤسسات المعنية»، مشيراً إلى أنّ «الاسطول البري المتواجد لدينا لن يستطيع القيام بالحمل الكامل، لذلك نحن بحاجة إلى التعاون مع شاحنات مرفأ بيروت لتأتي وتعمل في مرفأها طرابلس».

أما بالنسبة لمرفأ صيدا ومرفأ صور، فقد دعا وزير الأشغال العامة والنقل ميشال نجار إلى اجتماع لدرس امكانات تلك المرفأ، علماً أنّ مرفأ صيدا الجديد جاهز لاستقبال أضخم البواخر.