النهار ١٤-٨-٢٠٢٠

الاقتصاد اللبناني يلفظ أنفاسه الأخيرة

الدكتور أيمن عمر

منذ عدة أشهر ويعيش اللبنانيون حالة من الاختناق الاقتصادي والانسحاق الاجتماعي والموت البطيء جراء الأزمة التي يعاني منها الاقتصاد اللبناني والتدهور الدراماتيكي لسعر صرف الليرة.

وعلينا بادئ ذي بدء التمييز بين الأضرار الناجمة عن الانفجار (التي قدّرها محافظ بيروت بنحو ١٥ مليار دولار) وهي لا شك ستكون مكلفة جداً في ظل سعر الصرف الحالي، فعلى سبيل المثال كلفة سعر المتر المربع من الزجاج يقارب المليون ليرة لبنانية، وستسبّب في استنزاف إضافي للمالية العامة عبر تحرير الاعتماد الاستثنائي في موازنة العام ٢٠٢٠ البالغ ١٠٠ مليار ليرة، وستزيد من العجز المالي الذي بلغ في العام ٢٠١٩ حوالي ٤,٨ مليارات دولار، أي ما نسبتّه ٨,٢% من الناتج المحلي الإجمالي.

أما الأهم والأخطر فهي التداعيات الاقتصادية لهذا الانفجار على المستوى الكلي والجزئي وهنا بيت القصيد. وكأنه لم يعد يكفي الشعب اللبناني نمو الناتج المحلي السلبي والتضخم الجامح والذي بلغ حوالي ٥١٠%، ولا نسبة البطالة التي تخطت ٦٠%، أو معدل الفقر الذي تجاوز ٦٥%، ولا ودائعهم ومدخراتهم الدولارية وجنى أعمارهم التي ذهبت أدراج الرياح.

مرفأ بيروت ودوره الاقتصادي

ترتبط التداعيات الكارثية لتدمير مرفأ بيروت لما يلعبه هذا الأخير من دور في حركة الترانزيت بسبب موقعه الجغرافي المميز على حوض المتوسط ولدوره في الفترة الأخيرة كأهم مرفق عام في تأمين الموارد المالية لخزينة الدولة العاجزة في ظل الركود الاقتصادي. يُعدّ مرفأ بيروت ضمن أفضل ١٠ مرافئ في البحر الأبيض المتوسط ويعتبر بوابة إلى الشرق الأوسط. تم تحويل المرفأ من خلال التمويل الذاتي من مرفأ محلي إلى مرفأ إقليمي ومركز لإعادة الشحن في المنطقة. ويقدّر عدد السفن التي ترسو فيه بـ ٣١٠٠ سفينة سنوياً. وتمثل حركة البضائع الواردة عبره أكثر من ٧٠% من البضائع التي تدخل لبنان، كما تشكل عائداته الجمركية حوالي ٧٧% من مجمل العائدات في المرافىء والمطار والمراكز الحدودية البرية. ويضم المرفأ مخازن كبيرة للبضائع ولعمليات التجميع وللسيارات والاليات الثقيلة ومخزناً للبضائع الخطرة. كما يضم سوقاً حرة واسعة وثلاثة مبان صناعية يحتوي كل منها ١٦ مخزناً في الطابق الارضي. أما الطاقة الاستيعابية للاهراءات فتبلغ ١٢٠,٠٠٠ طن، كما يوجد مواقف شاسعة للسيارات والشاحنات.

إن مرفأ بيروت تحوّل إلى لاعب محوري في المنطقة منذ اعتماده من قبل الشركتين البحريتين MSC :السويسرية و CMA CGM الفرنسية كمركز لحركة المسافنة اي الترانزيت البحري الى مرافئ البلدان المجاورة. فبعد أقل من نصف عام على تدشين محطة الحاويات في العام ٢٠٠٥، أصبح المرفأ مركزا محورياً لعمليات المسافنة. وتشير الاحصاءات إلى أن أكثر من ٤٠% من الحركة الاجمالية لحركة الحاويات التي يسجلها المرفأ سنوياً هي حاويات برسم المسافنة. وقد زادت التحويلات من المرفأ إلى خزينة الدولة خلال الأعوام ١٩٩٧-٢٠١٨ من ٩ مليون دولار إلى ١٨٣ مليون دولار. وقد بلغت هذه التحويلات في الفترة ٢٠١٢-٢٠١٦ حوالي ٤٥ مليون دولار. مع العلم أن إيرادات المرفأ زادت من ٨٩ مليون دولار في ٢٠٠٥ إلى ٣١٣ مليون دولار في ٢٠١٧ بزيادة سنوية ١١,١%. بينما زادت النفقات التشغيلية من ٥٢ مليون دولار في ٢٠٠٥ إلى ١٢٨ مليون دولار في ٢٠١٧، مع زيادة في الربح الصافي من ١٤ مليون دولار في ٢٠٠٥ إلى ١٢٤ مليون دولار في ٢٠١٧. وقد حصل مرفأ بيروت على جائزة المنظمة الدولية للمرافئ والموانئ في العام ٢٠١٥. وبسبب الأزمة الحالية وجائحة كورونا انخفضت الإيرادات بنسبة ٣٠,٣% على أساس سنوي، في الشهر الأول من ٢٠٢٠، مقارنة بنفس الشهر في ٢٠١٩، وبلغت إيرادات المرفأ ١٢,٤ مليون دولار في كانون الثاني الماضي.

هل من أزمة قمح؟

يتراوح حجم الإنتاج اللبناني من القمح بين ١٠٠ ألف طن سنوياً و١٤٠ ألف طن، علماً بأن إنتاج لبنان من القمح تدنّى في عام ٢٠١٩ إلى ٤٠ ألف طن. ويستورد لبنان سنوياً من أوكرانيا وروسيا ودول أخرى نحو ٦٠٠ ألف طن من القمح المخصص للطحن (أي ليتحول إلى دقيق قابل للتصنيع) يدخل منها نحو ٥٠٠ ألف طن إلى مخازن المرفأ في بيروت ونحو ١٠٠ ألف طن إلى مرفأ طرابلس، أي يؤمن مرفأ بيروت ٨٣,٣% من حاجات لبنان من القمح. وفي عام ٢٠١٩ استورد لبنان نحو ٤٦٠ ألف طن: من روسيا ٢٤% من حاجته، و٦٦% من أوكرانيا و١٠% من دول أخرى.

بحسب وزير الاقتصاد فإن تلوث القمح في مرفأ بيروت نتيجة الدمار الهائل لن يُحدث أزمة طحين لأنه لدينا ٣٥ ألف طن من الطحين في المطاحن تكفي لمدة شهر، ولدينا ٢٨ ألف طن في ٤ بواخر وسيتم نقلها إلى مرفأ طرابلس. والجدير ذكره أن مرفأ طرابلس لا يحوي صوامع حبوب، ومن المرجح نقل القمح إلى مخازن على بُعد كيلومترين من المرفأ. ولكن مهما بلغت تصاريح المسؤولين حدّ التفاؤل أو التعمية، إلا أننا من المؤكد أننا سنشهد أزمة قمح وطحين لأننا لا نستطيع

بسهولة تعويض الكميات المخزّنة التالفة في ظل الأزمة المالية المستعصية واستنزاف احتياطي مصرف لبنان من الدولار. وما يزيد من صعوبة الموقف، أن روسيا وأوكرانيا علقتا تصدير القمح في نيسان الماضي، وهما أكثر دولتين يعتمد عليهما لبنان.

سكرات الموت الاقتصادي

من المؤكد أن لبنان ما قبل ٤ آب ليس كما بعده. ويبدو أن طبيعة الأزمة في المرحلة المقبلة ستختلف على المدى القصير ما لم توضع البدائل القريبة، حيث كان اللبنانيون ينامون وينهضون على تغيّر في سعر صرف الليرة وما له من انعكاسات على المستوى المعيشي والاجتماعي، أما اليوم سيكون الهاجس هو مدى القدرة على توفير بعض المواد والسلع الأساسية مثل القمح والحبوب والأدوية وبعض مستلزمات الإنتاج الأساسية

وغيره.

ولم يكن ينقص اللبنانيين سوى الحدث المزلزل لتدمير مرفأ بيروت الشريان الحيوي الوحيد للاقتصاد اللبناني بعد إغلاق المعابر الحدودية البرّية مع بدء الأحداث في سوريا، لتسرّع من عملية الموت ولتنزع من رئة الاقتصاد اللبناني أداة تزوده بالأوكسيجن ويدخل الاقتصاد في مرحلة الصراع للبقاء على قيد الحياة.

وسواء كان الانفجار وقع بسبب إهمال وفساد المنظومة الحاكمة أو مفتعلا على طريقة محطة نطنز النووية، فإن انفجارا بهذا الحجم لأهم مرفق اقتصادي وفي ظل وضع عام سليم ستكون تداعياته كارثية فكيف بوضع عام مهترئ على كافة الأصعدة.

إن هذا الحدث بهذا الحجم الكارثي ليس من شأنه إسقاط حكومات فحسب بل إسقاط أنظمة حكم برمتها بكل مقوماتها ومؤسساتها، من هنا جاءت الضربة القاضية للنموذج الاقتصادي اللبناني وإصدار ورقة نعيه. هذا النموذج الذي لطالما ركّز على المركز/العاصمة في استثماراته ومشاريعه التنموية ومرافقه العامة، وأهمل الأطراف.

فالحاجة الماسّة بعد الانفجار تدعو إلى التوجه إلى مرفأ طرابلس كبديل إنقاذي لضخ الروح في الحياة الاقتصادية من جديد وهذا ما طالبنا به منذ سنوات. بل نطالب اليوم بتطوير وتوفير كل ما يلزم لتشغيل مطار القليعات/ رينيه معوض وتنويع المرافق الحيوية الأساسية بحيث إذا تعطّل أحدها لسبب ما، يكون البديل جاهزاً ويقوم بوظيفته كما يجب. وإن الإنماء المتوازن يجب أن يصبح فعلاً واقعاً وليس حبراً على ورق تتغنّى به البيانات الوزارية.

¶كاتب وباحث اقتصادي.