

على الزين

بالإضافة إلى الأضرار المادية والمعنوية الهائلة التي نتجت من انفجار مرفأ بيروت، أثار هذا الحدث المفاجئ أسئلة عدّة بخصوص المرفأ بحد ذاته. طاولت هذه الأسئلة، الحلول المرجوة لإعادة إعمار، هيكلته، إدارته... من دون أن تتطرق النقاشات إلى اعتبار الأمر فرصة لإعادة النظر في شبكة النقل التي تخدم المرفأ خارج أسواره.

بعكس الأغلبية الساحقة من المرفأ التي تُعتبر رئيسية في دولها، لم ينعم مرفأ بيروت، منذ اندلاع الحرب الأهلية في لبنان، ببنى تحتية خاصة به لإخراج وإدخال البضائع (والركاب) إليه. إن شبكة النقل التي تؤمّن دخول البضائع إلى السوق اللبنانية أو خروجها نحو الدول العربية عبر المرفأ، تقتصر على الطرقات التي تؤدّي إليه والتي تنقسمها الشاحنات مع السيارات حتى مدخله. الحديث هنا هو عن أوتوستراد بيروت - الشمال، وتحديدًا عند مخرج بيروت الشمالي من وسط المدينة حتى «الفوروم دو بيروت» حيث يتلاقى الأوتوستراد مع الشريان الثاني، أي أوتوستراد إميل لحود الذي يصل مدخل بيروت الشرقي (من جهة البقاع) بالمرفأ. وجود الطرقات المؤدية إلى مداخل المرفأ على مدخلين رئيسيين لبيروت وتمحورهما حول واحدة من أكثر النقاط ازدحاماً (من شارل الحلو حتى الدورة) يشكّل نقطة الضعف الأساسية لشبكة النقل المؤدية إلى المرفأ. رغم وضوح هذه المشكلة وأثرها السلبي على حركة دخول وخروج البضائع وعلى حركة السير في محيطه، إلا أنه لم تُجرَ حتى الآن، أي دراسة تهدف إلى إجراء نقلة نوعية في شبكة النقل المؤدية إلى المرفأ بعكس ما جرى في مرفأ طرابلس حيث تم وضع دراسات في السنوات الأخيرة تظهر إمكانية ربطه بالحدود السورية عند نقطة العبودية عبر سكة حديد تعيد إحياء جزء من خط طرابلس-حمص الذي توقف جراء الحرب الأهلية اللبنانية. بل أكثر من ذلك، وخلال مؤتمر «سيدر» في عام 2018 تم الاتفاق على أن يخصّص 1% من أموال المؤتمر لتمويل هذا الخط (يصعب الجزم بأن المشروع كان سيُنقذ حتى لو جاءت أموال «سيدر»).

ويذكر أنه منذ نحو 120 سنة كان مرفأ بيروت ينعم بخط سكك حديد تم تأسيسه عام 1903 ليوصل أرفصته بمحطة بيروت الرئيسية بهدف ربطه بخط بيروت -دمشق - حوران، تسهياً لاستنجرار القمح والحبوب من الشمال السوري إلى المرفأ.

ويضاف إلى شبكة النقل الضعيفة، وجود المرفأ ضمن محيط سكاني - تجاري -سياسي، حيث تنتشر بكثافة، المباني السكنية والأثرية كما المحال التجارية والشركات والمؤسسات السياحية والدوائر الرسمية ضمن قُطر لا يتجاوز الكيلومتر الواحد، وفي بعضها نقلَ هذه المسافة إلى عشرات الأمتار كما هو الحال في الكرنيتينا. وما الدمار الهائل الذي طاول هذا الحي والجميزة، مار مخايل، الأشرفية، وسط بيروت... جراء الانفجار، سوى دليل على مدى تقارب هذه الأحياء من المرفأ. إنشاء شبكات نقل تربط بيروت بالمدن الأخرى وصولاً إلى شبكة القطار السورية، أو اتخاذ قرار جريء بنقل المرفأ شمالاً أو جنوباً

إن وجود هاتين الخاصّتين (ضعف شبكة النقل المؤدية للمرفأ وموقعه الجغرافي ضمن محيط مدني عمراني كثيف) يجعل مرفأ بيروت يبدو بعيداً عن الخصائص التي تمتاز بها غالبية المرفأ الرئيسية في العالم والتي تتمتع بشبكة مواصلات خاصة بها: قطار بضائع وركاب يخدم المرفأ، طرق مخصّصة للمرفأ ومحيطه. فضلاً عن بُعد الأماكن السكنية والتجارية عنه، ما عدا ما له علاقة مباشرة بالعمل فيه... كما أنه يحرم بيروت أن تكون مدينة مرفئية بما تحمله هذه الصفة من موجبات تنظيمية على الصعيد العمراني والاقتصادي أو حتى الاجتماعي والسياسي.

إزاء هذا «الضعف» يظهر تساؤل حول ما يمكن فعله حالياً في ظل وجود جزء من المرفأ خارج الخدمة، والكلام عن مخطط إعادة إعمار. في الواقع، للأسف، إن التمدد العمراني والكثافة اللذين يلفان المرفأ، بالإضافة إلى الضغوط المهولة على شبكة الطرق لا تجعل تخصيص شبكة نقل خاصة للمرفأ بالأمر السهل وذلك يفرض علينا خيارين أحدهما أصعب من الثاني؛

-الأول، هو البدء بإرساء شبكتي نقل. الأولى تعتمد على نظام نقل حضري متكامل في بيروت الكبرى قوامه نظام نقل مشترك جماعي وليّن يعتمد إلى تقليل التنقلات بالسيارات وتخفيف الزحمة. والثانية، قوامها نظام نقل مشترك يعتمد أساساً على القطار للركاب والبضائع لربط بيروت بالمدن اللبنانية الأخرى، وشبكة القطار السورية، ومنها بشبكات الدول المجاورة، ثم ربط المرفأ بهاتين الشبكتين. بذلك يتم تخفيف الضغط عن شبكة الطرق في بيروت وبالتحديد تلك المؤدية إلى المرفأ، ويقلّ الكمّ الهائل من الشاحنات على الطرق، ما يسهّل دخول وخروج الأفراد والشاحنات المتبقية إليه (أحياناً يكون نقل البضائع بالشاحنات أرخص وأسرع من القطار خصوصاً في المسافات القريبة وعلى المسارات القليلة الزحمة).

لا يجب هنا إغفال ما لهذه الخطوة من أهمية على صعيد تخفيف ضغط السير على المحاور الرئيسية ضمن بيروت، لكن أيضاً على الأوتوسترادات الرئيسية (باتجاه الشمال والبقاع) كما أثرها الإيجابي على تحسين السلامة المرورية.

-الخيار الثاني هو أخذ قرار جريء بنقل المرفأ من مكانه الحالي إلى منطقة أخرى شمال بيروت الكبرى أو جنوبها. إن قراراً كهذا، بالإضافة إلى ما يتطلبه من جرأة، إلا أنه أيضاً يجب أن يترافق مع خطة شاملة لإعادة تنظيم أحياء رئيسية من العاصمة والمنطقة المنوي اختيارها لإنشاء المرفأ الجديد. كما يحتمّ أيضاً ربط المرفأ بشبكة نقل خاصة به، قوامها قطار بضائع وطرق مخصّصة للشاحنات تبعده عن المناطق السكنية.

إن هذا الخيار يساهم في إعادة تنظيم وترتيب بيروت وتخفيف الضغط عنها كما يساهم بإنعاش المنطقة المختارة للمرفأ الجديد ويفسح المجال لتخطيطها بطريقة سليمة لتفادي الوقوع بما حصل في حالة مرفأ بيروت. بعيداً عن الشق التقني للموضوع، إن كلّ ما يُخشى في هذا القرار هو الحساسيات الطائفية والمناطقية التي سترافقه، وقد شهدنا أحداثاً

مماثلة مع الحديث عن توسعة الأحواض في مرفأ طرابلس منذ بضع سنين.

الخيار الأخير هو الإبقاء على المرفأ كما هي مع توزيع ثقل الاستيراد والتصدير في لبنان على عدة مرفأ أبرزها طرابلس وصيدا. ولكن في بلد صغير جغرافياً وهزيل اقتصادياً مثل لبنان يبدو هذا الخيار صعباً وغير محبذ.

في الطرف الراهن محلياً وخارجياً، لا نملك ترف الوقت بناتاً، لذا يجب التحرك بسرعة للانطلاق في خطة إعادة إعمار المرفأ بالتوافق مع وضع خطة نقل خاصة به لما لذلك من نتائج إيجابية متوقعة على الصعيد المحلي وعلى صعيد التنافس الإقليمي أيضاً، لأن المرفأ الأخرى تتوقع تطوراً قريباً، ولا سيما مرفأ حيفا في فلسطين المحتلة وسط الحديث عن مشروع قطار سيربطه بدول الخليج، بعد توقيع اتفاقيات التطبيع بين هذه الدول والكيان الإسرائيلي منذ بضعة أسابيع.

*باحث متخصص في النقل

الأخبار

البنك الدولي يدفع نحو الـ«PPP»

المرفأ العام

المرفأ العام، هو نموذج يعتمد إدارة المرفأ عبر دمج الإدارة مع التشغيل، حيث تصبح المسؤولية عن عمليتي الإدارة والتشغيل منوطة بجهة رسمية واحدة، وعلى هذه الجهة أن تؤمن كل الخدمات المطلوبة لتسيير نظام عمل المرفأ. هذا النوع من المرفأ يكون عادةً تحت إمرة وزارة النقل، فتكون هي الجهة المالكة للمرفأ والمسؤولة عن صيانة وتشغيل كل أصوله (الثابتة والمتحركة). كما أن كل أعمال المرفأ ينفذها عمال تعيّنهم هذه الجهة.

هذا النوع من الإدارة لا يزال سائداً في بعض مرفأ الدول النامية، إلا أن هناك العديد من المرفأ في طور التحول نحو هيكلية "المرفأ المالك"، مثل مرفأ "كولومبو" في سريلانكا، ومرفأ "تهافا شيفا" في الهند، ومرفأ «دار السلام» في تانزانيا. وبحسب البنك، «يعتبر نموذج المرفأ العام أقلّ فعالية، لأنه يقصي القطاع الخاص الذي يتميز بدينامية الحركة والتطوير.»

المرفأ المالك

يُسمّ نموذج المرفأ المالك بتوجهه نحو الشراكة بين القطاعين العام والخاص. فتعمل إدارة المرفأ كجهة تنظيمية وكمالك لأرض المرفأ، وفي المقابل تكون عمليات تشغيل المرفأ من مسؤولية شركات خاصّة. ويتم تأجير البنى التحتية أو تليزيمها إلى شركات تشغيل خاصة أو إلى قطاعات مثل قطاع المصافي ومحطات الخزانات والمصانع الكيمائية. وتقوم الشركات المشغلة الخاصة بتوفير وصيانة البنية الفوقية الخاصة بها، بما في ذلك (المكاتب، السقائف، المستودعات، محطات شحن الحاويات، الورش). تقوم هذه الشركات بشراء وتركيب المعدات التي تتطلبها أعمالها، مثل الرافعات الجسرية. وتتيح عقود الامتياز الطويلة الأجل، التي تصل إلى 30 عاماً، للمشغلين إنشاء بنى تحتية جديدة للمرفأ (أرصفت ومحطات) ويمكنهم تشغيلها حتى إعادتها إلى إدارة المرفأ عند انتهاء عقد الامتياز. ويتم توظيف عمال الرصيف من قبل الشركات المشغلة. وهناك أمثلة عديدة عن مرفأ تعمل بهذا النظام، منها: روتردام، أنتويرب، نيويورك، سنغافورة، ميناء طنجة.

مرفأ الأدوات

في نموذج مرفأ الأدوات تمتلك الإدارة كل البنى التحتية والفوقية للمرفأ، بما في ذلك معدات نقل البضائع مثل رافعات الرصيف والرافعات الشوكية، كما أنها مسؤولة عن تطوير هذه البنى وصيانتها. في العادة، يقوم عمال إدارة المرفأ بتشغيل جميع المعدات المملوكة لها، فيما هناك عمليات أخرى، كنقل البضائع إلى متن السفن أو تنزيلها على الرصيف، يتم تنفيذها من قبل شركات خاصة يتعاقد معها وكلاء الشحن أو أطراف آخرون معتمدون من قبل إدارة المرفأ

المرفأ الخاص

يقوم نموذج المرفأ الخاص على دمج مسؤوليتي الإدارة والتشغيل في هيكلية إدارية واحدة، لكن تحت ملكية شركة خاصّة، من دون أن تضطر إلى تقديم تقارير إلى الجهات الرسمية خارج إطار الالتزام بقوانين الشركات الخاصة وأنظمة العمل. وقد تحتفظ السلطات العامة أحياناً بنسبة ضئيلة من السيطرة على قرارات إدارية معينة، من خلال ما يسمى «ترتيبات المشاركة الذهبية»، إلا أنه بشكل عام، تعمل شركة المرفأ بشكل كامل من منطلق تجاري مع محدودية كبيرة للتدخل الحكومي.

وعلى مستوى السياسات الحكومية، يعتبر نموذج «المرفأ الخاص» أكثر فعالية في حالتين خاصتين هما:

- 1- عندما يكون المرفأ جزءاً من سلسلة توريد صناعية متكاملة، مثل صناعات الخامات المعدنية أو المنتجات البترولية، ومخصّصاً للتعامل مع سلعة محدّدة.
- 2- عندما يكون هناك عدد كافٍ من المرفأ المتنافسة على حركة المرور على طول الخط الساحلي الوطني، بما يسمح بتطبيق «الضغط التنافسي»، وفي هذه الحالة تكون الحكومة مقتنعة بأن الاحتياجات الاقتصادية سيتم تحقيقها على هذا المستوى بطريقة موثوقة وفعالة لجهة الكلفة.