

أي مرفا نريد؟ بأي دور إقليمي؟ لأي اقتصاد ولأي مجتمع؟ هذا هو السؤال الوحيد الذي لم يطرحه البنك الدولي في تقريره الصادر أخيراً بعنوان: «إصلاح وإعادة بناء قطاع الموانئ في لبنان: الدروس المستفادة من الممارسات العالمية». التقرير بسيط ويكاد يكون ساذجاً. بما يطرحه هو تطوير مرفا بيروت وفق مبدأ الشراكة مع القطاع الخاص المشار إليه بـ«مرفا المالك». البنك الدولي يحاول التمييز بين الخصخصة الشاملة للمرفا، وبين السيطرة الشاملة للقطاع العام. يقم خيار «مرفا المالك» كحل وسطي خارج الوظيفة الاقتصادية - الدولية التي يفترض أن يتمتع بها أي مرفاً. أصلاً، إن الهدف من تقديم برامج «الشراكة» أو التي تُسمى «PPP» هو تقديمها بهذه البساطة. كأنها تسوية ساذجة. فالمسألة ليست بهذه البساطة. لا يمكن التعامل مع خارج إطار الوظيفة الإقليمية، ولا يمكن أيضاً أن يغلب اعتبار تطويره من أجل خدمة بيروت وضواحيها، حيث يرتفع التركيز السكاني والنشاط الاقتصادي.

78% هي النسبة من واردات لبنان التي يتلقاها مرفاً بيروت، و48% هي النسبة من صادرات لبنان التي تُصدّر عبره

يجب النظر إلى مرفاً بيروت وإدارته وتشغيله انطلاقاً من دوره. كان مرفاً بيروت، أيام الاستعمار، يؤدي دوراً مهماً بين إزمير والإسكندرية، وقد أنشئت سكة الحديد لربطه بالشام عبر الجبل والبقاع. هكذا كان يسهم في تشكّل المجال الإقليمي، لكنه تعرّض لأكثر من ضربة: البريطانيون «خلقوا» مرفاً حيفا في مواجهة الفرنسيين، ثم قرّرت سوريا لاحقاً، ألا تخضع لقطبية مرفاً بيروت وحده، فأسست مرفاً طرطوس واللاذقية وبنّت شبكة مواصلات تربطها بحلب. وفي العقود الأخيرة، تحوّلت مسارات إنتاج السلع وخطوط تصديرها فأصبحت حركة شحن البضائع عبر المتوسط، أقلّ من تلك الواردة إلى مرافئ الخليج من الصين وكوريا وسواهما. ففي ظل هذه التحوّلات الإقليمية، كيف يجب التعامل مع مرفاً بيروت؟ هل يجب التركيز على شكل إدارته لإعادة تشغيله وفق المنطق السائد في التسعينيات؟ أم يجب أن تكون إدارة المرفاً مرتبطة بالهدف من وجوده أساساً وبدوره الإقليمي والمحلّي؟ لا مبرر لعدم الأخذ بهذه الوقائع في نقاش كهذا. قد لا تكون هناك جدوى من إعمار مرفاً بيروت ليخدم تموين بيروت وضواحيها فقط. ربما الأجدى أن يكون مرفاً طرابلس مرتبباً بخطوط التجارة الخارجية عبر حمص، وأن يكون مرفاً الزهراني مرتبباً بخطوط التجارة عبر جنوب سوريا - الأردن، ومنافسة قناة السويس. ببساطة، المرفاً لا يجب أن يكون مكباً للمدينة. صحيح أنه استعاد بعضاً من أهميته الإقليمية خلال الحرب في سوريا، لكن لا يمكن تجاهل الاعتبارات المتعلقة بالدور الإقليمي. أن يكون مرفاً بيروت مرفاً رئيسياً في استقطاب السلع وتصديرها، أو يكون مرفاً ثانوياً لإعادة التوزيع عبر التجزئة. كل هذه الاعتبارات هي التي تحدّد الشكل المؤسساتي للمرفاً. ولا يجب أن نغفل أيضاً أن المرفاً بالنسبة إلى الداخل اللبناني، ليس وحدة اقتصادية معزولة عن النشاط الاقتصادي والاجتماعي، بل هو معبر لأكثر من 70% من البضائع الواردة إلى لبنان في اتجاه مناطق التخزين والاستهلاك. المرفاً بهذا المعنى، يشبه محافظتي بيروت وجبل لبنان في اكتناظهما السكاني وفي تركّز النشاط الاقتصادي - الصناعي والاستهلاكي والسياحي. ومرفاً بيروت أيضاً هو مقاطعات طائفية وطبقية أيضاً. قوى السلطة تملك حصصاً فيه كأنه أسهم ملكية. ومخاضو البضائع يسيطرون على عمليات التهريب فيه انطلاقاً من انتماءاتهم الطائفية والمذهبية وعلاقاتهم مع رجال الأعمال أيضاً. لذا، فإن الأمل بتطوير المرفاً يجب أن يكون أملاً بتطوير النظام بكامله. وبالتالي فإن السؤال الصحيح: أي مرفاً نريد لأي اقتصاد؟ وأي مرفاً نريد لأي مجتمع؟

ربما الأجدى أن يكون مرفاً طرابلس مرتبباً بخطوط التجارة الخارجية عبر حمص، وأن يكون مرفاً الزهراني مرتبباً بخطوط التجارة عبر جنوب سوريا - الأردن، ومنافسة قناة السويس

البنك الدولي، مثله مثل جهات خارجية ومحلية لا ترى في القطاعات الاقتصادية الاستراتيجية سوى أدوات لنقل الثروة وتحويلها من يد إلى أخرى. يتحجج البنك الدولي ببيروقراطية القطاع العام، وافتقاره إلى التمويل، وخلق القيمة المضافة، لكن سعيه يندرج ضمن المافيا المؤسساتية، ولا يختلف كثيراً عن الضغوط الفرنسية التي مورست على البنك الدولي من أجل التراجع عن «تفضيل» خيار إدارة المرفاً عبر «مرفاً المالك». ورغم أن هذا الخيار هو نوع من أنواع الشراكة مع القطاع الخاص، أي أحد فروع «الخصخصة»، إلا أن وجهة نظر الإدارة الفرنسية أن تكون هناك خصخصة شاملة نتيج لإحدى الشركات المقربة من الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون، السيطرة على المرفاً. هذه الشركة يمثّلها شخص لبناني كان معه على متن الطائرة الخاصة التي أقلته إلى لبنان في زيارته الأولى بعد انفجار المرفاً. ما يريده الفرنسيون هو حصّة مباشرة في المرفاً على الطريقة اللبنانية انطلاقاً من اهتماماتهم المتعلقة بالسيطرة على المتوسط وخطوط النقل عبره. لكن البنك الدولي لا يمكنه الترويج مباشرة للفرنسيين أو لغيرهم، بل هو يروج للفكرة. البنك الدولي مؤسّسة تعمل على أسس أيديولوجية. لا يعمل بأسلوب المافيا الاعتيادي. ربما يكون مافيا مؤسساتية - منظّمة.

أيّاً يكن الحال، يمثّل مرفاً بيروت، أيضاً، حقبة تثبيت سعر الليرة مقابل الدولار على سعر 1507.5 ليرات وسطياً. منذ نهاية الحرب الأهلية كان تثبيت سعر الليرة يمثّل قوّة شرائية واستهلاكية هائلة تُموّل عبر معبر أساسي هو مرفاً بيروت. ضمان تدفق السلع إلى مرفاً بيروت يغطي حاجات المقيمين المرفقين بثبات سعر الليرة مقابل الدولار. هذه الأهمية مستجدة مقارنة مع وجود المرفاً التاريخي، لكن التحوّلات التي طرأت على الدور الإقليمي وعلى الاقتصاد المحلي، تبرّر طرح أسئلة من نوع آخر. في المقابل، يبرز البنك الدولي طروحاته الساذجة بهدف ضمان عدم تكرار حادثة الانفجار. بدا كأنه يحمل مسؤولية الانفجار للإدارة الحالية. ألا يعلم البنك الدولي أن الإدارة الحالية هي بمثابة «لجنة جرد» انتقلت إليها مهام إدارة امتياز المرفاً من دون تحويله إلى مؤسسة عامة؟ وهو يعتقد أن تفضيل خيار «المرفاً المالك» الذي ينطوي على امتيازات متنوّعة تمتدّ على 30 سنة، انطلاقاً من أن خيار الخصخصة الشاملة سيثير مشاكل جوهرية. بهذا الكلام يشير البنك الدولي إلى التوزيع الطائفي للحصص التي تنتج عن خصخصة مرفاً بيروت

بشكل شامل. يفضل البنك أن تكون الإقطاعات الطائفية متسلسلة داخل هيكل الإدارة العامة بدلاً من إعلان وجودها في القطاع الخاص. الغرابة أيضاً في أسباب أخرى يقدمها البنك الدولي لشطب فكرة «المرافأ الخاص»، إذ يقول إن هذا النموذج يخلق احتكاراً ولا يسمح للحكومات بالدفع في اتجاه استراتيجيات تناسبها ويصعب عليها التحكم بسياسات التعرفات... لكنه لا يسبغ هذه المسألة على الامتياز الذي ستحصل عليه الشركات وفق نموذج «المرافأ المالك»! أليس الامتياز هو الطريق نفسه نحو الاحتكار الخاص؟

إنتاجية مرافأ بيروت مقارنة مع مرافأ المنطقة				
عدد تحركات الناقلات في الساعة 2019/12 - 2018/07	عدد تحركات الناقلات في الساعة 2018/06 - 2017/01	معدل الحاويات في السفينة الواحدة 2019/12 - 2018/07	معدل الحاويات في السفينة الواحدة 2018/06 - 2017/01	
55,3	53,7	1102	1343	بورسعيد
45,9	48,3	1,031	1,011	بيروت
54,8	46,8	871	972	مرسين
44	43,8	1024	1120	حيفا
47,9	43	1020	1116	بيرايوس
34,8	3508	744	750	دمياط
48,7	29,7	126	347	طرابلس
25,7	24,9	343	425	ليما سوك

المصدر: البنك الدولي

!Error

!Error

نقاط القوة	نقاط الضعف	
تكون مهمتها تطوير البنى الفوقية ونقل البضائع من مسؤولية الجهة نفسها	استعمال الموارد بشكل غير فعال، وجود نقص في الاستثمار بسبب تدخل الحكومة والاعتماد الكلي على ميزانياتها	المرافأ العام
عادة ما يكون للمرافأ عوائد كبيرة، ما يزيد دخل الدولة	لا استفادة من خبرات القطاع الخاص	
الاستثمارات في البنى التحتية والمعدات هي مهمة الدولة. وهذا يعني التوفير من خلال تجنب تكرار المنشآت الوظيفية	تتم عملية نقل البضائع بالتشارك بين القطاعين العام والخاص، ما يؤدي إلى حصول مشاكل بسبب التداخل في المسؤوليات	المرافأ الأداة
لا تمتلك الشركات المشغلة معدات رئيسية. لذلك تظهر كأنها فقط مجمع عمالي، فلا تتطور ميزانياتها. وهذا يسبب عد الاستقرار ويحد من التوسع المستقبلي للشركة	لا تتكسر الشركات المشغلة معدات	
الشركات المشغلة الخاصة أكثر قدرة على التعامل مع متطلبات السوق	خطر تخطي القدرة الاستيعابية نتيجة للضغط من تعدد المشغلين الخاصين	المرافأ المالك
الاختيار التنافسي لأصحاب الامتياز يحقق أفضل قيمة مقابل المال	خطر سوء تقدير التوقيت المناسب لإضافات القدرة الاستيعابية	
أقصى قدر من المرونة فيما يتعلق بالاستثمارات وعمليات تشغيل المرافأ	الحكومة لديها قدرة محدودة على السيطرة على السلوك الاحتكاري	المرافأ الخاص
لا تمويل حكومي مباشر لتطوير المرافأ	تفقد الحكومة قدرتها على تنفيذ سياسة التنمية الاقتصادية طويلة المدى فيما يتعلق بأعمال المرافأ	
تطوير المرافأ وسياسات التعرفة موجهة لتلبية حاجات السوق		

المصدر: البنك الدولي

!Error

نماذج إدارة المرافق

جوانب أخرى	عقال المرفأ	بنى فوقية	بنى تحتية	
عام	عام	عام	عام	المرفأ العام
عام	خاص	عام	عام	مرفأ الادوات
خاص	خاص	خاص	عام	المرفأ المالك
خاص	خاص	خاص	خاص	المرفأ الخاص

المصدر: البنك الدولي