زخور: مرفأ بيروت يحقق نتائج جيّدة في العام ٢٠١٣ويحطّم الرقم القياسي المسجّل بحركة الحاويات في العام ٢٠١٢.

تفاقم الأحداث الأمنيّة والتفجيرات الإرهابيّة سيؤثر سلباً على حركة المرفأ وواردات المرفئيّة

<body/> ٠٥ كانون الثاني، ٢٠١٤ (٠) ٤٠

جوزف فرح

في مطلع هذا العام الجديد، تنشر «الديار» النتائج التي حققها مرفأ بيروت خلال الاشهر الاحد عشر الاولى من العام ٢٠١٣، مقارنة مع تلك المسجلة في الفترة ذاتها من العام ٢٠١٢، كما تطلع قراءها على اخر التطورات والمستجدات في مرفأ بيروت، ولا سيما الحدث الابرز الذي شهده في الربع الاخير من العام الماضي، والمتمثل بالمباشرة في استخدام التوسعة الجديدة ورصيفها الجديد، وانعكاس هذا الاستخدام على الازدحام الذي كان يعاني منه المرفأ. وتتطرق «الديار» ايضا الى المشروع الجديد الذي تعتزم ادارة المرفأ تنفيذه لبناء محطة جديدة ورصيف جديد من الجهة الجنوبية للمحطة الحالية، عبر ردم الحوض الرابع للتعامل مع سفن الحاويات والسفن التقليدية (Conventionel vessels) معا. كما توضح الاسباب التي دعت البعض على الاعتراض على ردم هذا الحوض، والبعض الاخر على ترويج اخبار عن قيام ادارة مرفأ بيروت بالطلب من السفن المحملة بالحديد بالتوجه الى مرفأ طرابلس بدلا من مرفأ بيروت لتفريغ حمولتها، او السفن الفارغة بالتوجه الى مرفأ صيدا بدلا من مرفأ بيروت لشحن الخردة (SCRAP).

وحملت «الديار» هذه الاسئلة وغيرها من المواضيع وطرحتها على رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور، الذي اكد ان النتائج المحققة خلال الاشهر الاحد عشر الاولى من العام ٢٠١٣، جاءت اكبر وافضل مما كانت عليه في الفترة نفسها من العام ٢٠١٢، موضحا ان استخدام التوسعة الجديدة والرصيف الجديد ساهم في وضع حد شبه نهائي لازمة الازدحام. وابدى زخور تأييده لبناء محطة حاويات جديدة ورصيف جديد من الجبهة الجنوبية للمحة الحالية لاستقبال سفن الحاويات والسفن التقليدية معا، ولكي يكون المرفأ قادرا مستقبلا على استيعاب الزيادة المرتقبة لحركة الحاويات، ولكنه ابدى تخوفه من اي يبدأ العد العكسي في النتائج الجيدة التي يحققها المرفأ، في حال تفاقمت الاحداث الامنية والتفجيرات الارهابية في العام ٢٠١٤.

} المرفأ ما يزال يسبح عكس التيار حتى تاريخه! {

سؤال: كيف تقومون نتائج مرفأ بيروت خلال العام ٢٠١٣؟
جواب: لم ولن نغير رأينا بان مرفأ بيروت ما يزال يسبح عكس التيار، ففي الوقت الذي ترتفع فيه صرخة القطاعات الاقتصادية بسبب التراجع الدراماتيكي لاعمالها ونشاطها نتيجة الازمات السياسية والاضطرابات الداخلية والحرب المشتعلة في سوريا، يحقق مرفأ بيروت الذي يعتبر البوابة الرئيسية لتجارة لبنان مع الخارج، ارقاما قياسية جديدة بحركته الاجمالية ومجموع وارداته المرفئية خلال الاشهر الاحد عشر الاولى من العام ٢٠١٣. وذلك للعام الثالث على التوالي، وتؤكد هذه الارقام ان مرفأ بيروت ما يزال قادرا على التأقلم والتكيف مع هذه الأزمات والأحداث واستيعاب تداعياتها السلبية مع استمرار الحد الأدنى من الاستقرار الأمني في البلد حتى تاريخه!!
ولكن في حال تفاقمت الأحداث الأمنية والتفجيرات الارهابية التي ارتفعت وتيرتها في المدة الأخيرة، فمن المؤكد أنها ستؤثر سلبا على المرفأ وستكون تداعياتها كبيرة على حركته الاجمالية ومجموع وارداته المرفئية.
لذلك أناشد مجددا المسؤولين والسياسيين وأصحاب الحل والربط، الى الاتفاق والاسراع في تشكيل حكومة قادرة على ترسيخ دعائم الأمن والاستقرار قبل خراب البصرة.

} ارقام قياسية جديدة {

فاحصاءات مرفأ بيروت تشير الى ان كميات البضائع التي تداولها المرفأ تفريغا وشحنا خلال الاشهر الاحد عشر من العام ٢٠١٣، بلغت ٥٠٢،٧ ملايين بزيادة نسبتها ١٤ بالمئة عما كانت عليه في الفترة عينها من العام ٢٠١٢. كما ارتفع الوزن الاجمالي للبضائع المستوردة برسم الاستهلاك المحلي الى ٥٣٢،٦ ملايين طن وبنسبة ١٣ بالمئة، في حين بلغ الاوزن الاجمالي للبضائع اللبنانية المصدرة ٩٧٠ الف طن بزيادة نسبتها ٢٥ بالمئة.

كما ارتفع مجموع الحاويات الى ٢٦٣،٠٢٥،١ حاوية نمطية وبنسبة ٧ بالمئة وبلغت حركة الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي ٢٨١،٣٣٢، حاوية نمطية، بارتفاع ١٧ بالمئة وحركة الحاويت المصدرة ملاى ببضائع لبنانية ٤٦٣،٦٨ حاوية نمطية بزيادة ٢٩ بالمئة. اما حركة المسافنة فتراجعت الى ٦١٤،٣١٧, حاوية نمطية وبنسبة ١٢ بالمئة.
ولا بد من التذكير مجددا ان سبب تراجع حركة المسافنة يعود الى طلب ادارة
المرفأ من الشركتين اللتين تعتمدان المرفأ مركزا لعمليات المسافنة تخفيض هذه الحركة لتخفيف الضغط عن محطة الحاويات التي تشهد زيادة كبيرة بعدد الحاويات المستوردة برسم الاستهلاك المحلي ولحين انجاز مشروع التوسعة الجديدة.

واضاف زخور: كما استمرت حركة السيارات بالارتفاع فبلغ مجموعها ٣٢٣،٨٤ سيارة وبنسبة ٨ بالمئة.
كما اوضح ان الحركة الجيدة بحركة الاستيراد برسم الاستهلاك المحلي انعكست ايجابا على مجموع الواردات المرفئية التي بلغت ٢٢٠،٢٠١ مليون دولار وبارتفاع ٢٧ بالمئة.

} القطاع السياحي المتضرر الاكبر من الاوضاع غير المستقرة {

سؤال: كيف تفسرون هذه الارقام القياسية المحققة في مرفأ بيروت في ظل تراجع الحركة الاقتصادية في البلاد؟
جواب: من المعروف ان مرفأ بيروت هو البوابة الرئيسية الاهم والاكبر للاستيراد والتصدير، ومن المفترض عندما تكون هذه البوابة ناشطة ومزدهرة ان تكون الحركة الاقتصادية ايضا في البلد جيدة، والعكس صحيح، لكن صرخة القطاعات الاقتصادية عن تراجع نشاطها واعمالها تدحض هذه النظرية. لذلك فمن المستغرب ان تسجل حركة الاستيراد برسم الاستهلاك المحلي زيادة كبيرة في الوقت الذي تشتكي فيه القطاعات الاقتصادية من تراجع نشاطها واعمالها! نعم هناك علامة استفهام بهذا الخصوص. ولكن من المؤكد ان القطاع السياحي ولا سيما قطاع الفنادق هو المتضرر الاكبر من الاوضاع غير المستقرة في لبنان.
{

عوامل عدة ساهمت في تحقيق النتائج الجيدة }

سؤال: ما هي الاسباب الحقيقية للنتائج الجيدة التي ما يزال يحققها مرفأ بيروت في ظل هذه الاوضاع المتفجرة داخليا وخارجيا؟
جواب: هناك اسباب عدة ساهمت في تحقيق مرفأ بيروت هذه النتائج الجيدة وللعام الثالث على التوالي، منها: تحول لبنان الى مركز محوري لتوريد البضائع الى سوريا بسبب العقوبات الاقتصادية الغربية المفروضة على سوريا. فهذه العقوبات دفعت التجار اللبنانيين الى زيادة حجم الاستيراد ليتمكنوا من تغطية الاسواق اللبنانية والاسواق السورية ايضا. كما ان الحرب المشتعلة في سوريا اثرت سلبا على عمليات الاستيراد والتصدير برا عبر الاراضي السورية بين لبنان والدول العربية. فتحول المستوردون والمصدرون من البر الى البحر لاستيراد السلع وتصديرها، وادى اغلاق الحدود البرية بين سوريا وتركيا ايضا الى استبدال النقل البري بين لبنان وتركيا بالنقل البحري.

} حل شبه نهائي لازمة الازدحام {

سؤال: ما هي الايجابيات الناتجة عن استخدام التوسعة الجديدة في محطة الحاويات؟
جواب: يجب ان ننوه بداية بالرؤية المستقبلية التي توجه ادارة المرفأ، كما يجب الاشارة الى ان الغرفة الدولية للملاحة في بيروت كانت السباقة في الترويج لمشروع توسيع محطة الحاويات. وقد تبنى معالي وزير الاشغال العامة والنقل غازي العريضي هذا المشروع وقامت ادارة المرفأ بتنفيذه وتمويله من ايراداتها الذاتية.
وقد ادت المباشرة في استخدام هذه التوسعة الى ايجاد حل شبه نهائي للازدحام الذي كان يشهده المرفأ من حين الى اخر، واتاحت هذه التوسعة استيعاب عدد اكبر من الحاويات، كما ان تطويل الرصيف المركزي في المحطة رقم ١٦ سمح للمحطة التعامل مع عدد اكبر من السفن في

وقت واحد. وقد ابدت الخطوط البحرية العالمية ارتياحها لهذا الانجاز لانه جعل بواخرها تدخل المرفأ والعمل في فترة لا تتعدى ال ٢٤ ساعة من وقت وصولها، بينما كانت تنتظر في بعض الاحيان، وقبل المباشرة في استخدام التوسعة الجديدة، اكثر من ٧٢ ساعة لحلول دورها للرسو والتفريغ.

} الرصيف الجديد قادر عل التعامل مع سفن الحاويات والتقليدية multipurpose {

سؤال: لماذا يعارض البعض مشروع بناء محطة جددية وردم الحوض الرابع؟ وهل صحيح ان بناء هذه المحطة يأتي على حساب وسائل النقل الاخرى كالبواخر العادية والرو/رو والمحملة بالحديد...؟
جواب: ان التوسعة الجديدة التي انجزت في الربع الاخير من العام الماضي ادت الى تطويل الرصيف المركزي لمحطة الحاويات من الجهة الشرقية ليصل الى حدود مجرى نهر بيروت، وبالتالي لم يعد هناك من امكانية لتخطي هذا النجرى لبناء محطة جديدة.

} بناء الاحواض اصبح من الماضي {

وقد استعانت ادارة المرفأ بشركة استشارية اجنبية لاعداد دراسة لاختيار المكان الانسب لبناء محطة جديدة نموذجية ورصيف جديد لاستقبال السفن الناقلة للحاويات والسفن التقلدية معا multipurpose. وقد اوصت الدراسة على ان الحل الانسب والافضل هو بردم الحوض الرابع لبناء الرصيف الجديد وباحة لاستيعاب الزيادة المرتقبة لحركة الحاويات مستقبلا. وسوف يكون الرصيف الجديد قادرا على التعامل مع سفن الحاويات والسفن التقليدية، وبالتالي لن يكون بناء المحطة الجديدة على حساب وسائل النقل الاخرى، اما الاعتراض على ردم الحوض الرابع الذي هو بشكل حرف اللاتيني U فهو في غير محله. فبناء هذه الاحواض كان رائجا ومعتمدا قبل اكثر من ٥٠ عاما، عندما كانت وسائل التفريغ والشحن وضعيفة وبدائية وقبل استخدام سفن الحاويات وتطورها فالمرافئ الحديثة اصبحت تعتمد بناء الارصفة بشكل مسطح قادرة على التعامل مع اكبر عدد من سفن الحاويات والسفن التقليدية، مع تخصيص الباحات التي بجانبها لتستيف الحاويات ولبناء المستودعات لتخزين البضائع، وهذا المفهوم concept الجديد الذي تبنته الامم المتحدة اعتمدته البلدان المتطورة التي اصبحت مرافئها تحتل المراتب الاولى في العالم.

} تطور وسائل التفريغ والشحن {

ولتوضيح الصورة اكثر، نذكر على سبيل المثال لا الحصر ان تفريغ باخرة تقليدية conventional vessel محملة بـ ١٠ الاف من السكر ضمن شوالات كان يطتلب اكثرمن ١٠ ايام عمل، فاصبح يتم شحن هذه الكمية البالغة ١٠ الاف طن ضمن ٤٠٠ حاوية نمطية ويتطلب تفريغها من باخرة الحاويات اقل من ٣ ساعات عمل فقط وليس ١٠ ايام عمل! كما ان وسائل تفريغ السفن وتحميلها تطورت بصورة كبيرة ولا سيما الوسائل المعتمدة لتفريغ سفن الحاويات وشحنها والتي يطلق عليها اسم الرافعات الجسرية sts ship-to-shore gantry crane او الرافعات المساعدة العاملة في محطة الحاويات rubber tired gantry crane rtg.

} الرصيف رقم ١٢ لن يكون ضمن المحطة الجديدة {

سؤال: ما هي حقيقة الخبر عن ان ادارة المرفأ ستمنع استخدام الصريف رقم ١٢ الذي يتعامل مع السفن الكبيرة المحملة بالحديد لانه سيكون ضمن مخطط ردم الحوض الرابع؟
جواب: ان هذا الخبر غير صحيح لان الحوض الرابع يضم الارصفة ١٣ و١٤ و١٥ فقط ولا يشمل الرصيف رقم ١٢.
وكان مدير المرفأ حسن قريطم قد اكد بان هذا الخبر غير صحيح في اجتماع العمل الموسع الذي عقدناه معه وحضره وفد من نقابة اصحاب الشاحنات العاملة في المرفأ ووفد من تجمع المتعهدين في المرفأ.

} شائعات {

سؤال: ما هو تعليقكم على قول البعض عن ان ادارة المرفأ لا ترغب في استقبال السفن المحملة بالحديد او السفن الفارغة لشحن الخردة scrap.
هذا الخبر بحثناه ايضا في الاجتماع الموسع مع المدير العام للمرفأ الذي استغرب ترويج مثل تلك الشائعات، وسأل هل من عاقل يصدق مثل هذه الاخبار؟ ومؤكدا ان ادارة المرفأ تعمل على استقطاب المزيد من سفن الحاويات او التقليدية او الرو/رو او الفارغة لتحميل الخردة. وقد علمنا ايضا ان المهندس قريطم عقد اجتماعا مع تجار ومستوردي الحديد في مقر غرفة التجارة والصناعة والزراعة في بيروت وجبل لبنان، حيث اوضح لهم حقيقة الامور والاجراءات التي تعتزم ادارة المرفأ اتخاذها لتشجيع استيراد الحديد عبر مرفأ بيروت، ومنها: انارة الرصيف رقم ١٢ والباحة التي بجانبه، وتزويدها ب ٤ قبابين جديدة والغاء استيفاء رسوم العمل خارج الدوام الرسمي overtime وذلك من اجل متابعة تفريغ السفن ليلا بصورة طبيعية وامنة. وقد علمن ان التجار والمستوردين ابدوا ارتياحهم وتأييدهم للخطوات التي تقوم بها ادارة المرفأ بهذا الخصوص.

} عملية التطوير والتوسيع مستمرة {
ونذكر ان قريطم اكد ايضا في هذين الاجتماعين ان مسيرة التطور والتحديث والتوسيع ستستمر في المرفأ ليكون دائما في مصاف المرافئ المتطورة، موضحا ان عملية ردم الحوض الرابع سيتزامن مع عملية تنظيف اعماق الحوضين الثاني والثالث واعماق الارصفة التي يضمها هذين الحوضين، ما يسمح لها مستقبلا استقبال كافة انواع السفن اكانت تقليدية او رو/رو وغيرها من السفن.

ارتفاع القدرة الاستيعابية للمرف الى ١,٣٥٠ مليون حاوية نمطية سنويا {

سؤال: ما هي خصائص محطة الحاويات بعد انجاز التوسعة الجديدة في مرفأ بيروت واستخدامها؟
جواب: ان انجاز التوسعة الجديدة ادى الى تطويل الرصيف المركزي في المحطة رقم ١٦ من ٦٠٠ متر الى ١١٠٠م تر وزيادة عدد الرافعات الجسرية التي تتعامل مع سفن الحاويات من ٦ رافعات جسرية الى ١٢ رافعة. وارتفع عدد الرافعات المساعدة العاملة في محطة الحاويات من ١٨ رافعة مساعدة الى ٣٧ رافعة، وبلغ عمق الرصيف الجديد ١٦,٥ مترا مقابل ١٥,٥ مترا لمحطة الحاويات الحالية. كما بلغ عمق المجرى البحري لدخول السفن ١٦,٥ مترا، ما يجعل المرفأ مؤهلا وقادرا على استقبال والتعامل مع اكبر سفن الحاويات العملاقة. وارتفعت القدرة الاستيعابية للمحطة من ١,١٠٠ مليون حاوية نميطية الى حوالي ١,٣٥٠ مليون حاوية نمطية سنويا.

} المرفأ يحطم الرقم القياسي المسجل في العام ٢٠١٢ {

سؤال: هل من كلمة اخيرة؟
جواب: ولا بد في النهاية من الاشارة الى ان مرفأ بيروت سيحطم الرقم القياسي بعدد الحاويات الذي سجله في العام ٢٠١٢ ، والبالغ ١,٠٤٣ مليون حاوية نمطية. فمن المتوقع ان يتجاوز عدد الحاويات التي يتداولها الـ ١,١٠٠ مليون حاوية نمطية في نهاية العام ٢٠١٣.