

"لبنان ٢٤" ٢٠١٥/٢/٥

هذه هي حكاية "إبريق / الحوض الرابع"

ناجي يونس

حقق مرفأ بيروت نمواً متصاعداً في حركته الاجمالية منذ العام ٢٠١٠ حتى اليوم. ويرتبط هذا الأمر بأن محطة الحاويات فيه أصبحت الأولى في شرقي البحر المتوسط على مستوى حركة "المسافنة". ومن العوامل التي ساهمت في هذا النمو اندلاع الحرب السورية وفرض عقوبات اقتصادية غربية على دمشق، وهو ما دفع بالتجار السوريين إلى الطلب من التجار اللبنانيين أن يستوردوا عبر مرفأ بيروت ما تحتاج إليه الأسواق السورية والتي تنقل برأ إلى سوريا. وقد ارتفعت الحركة الإجمالية للبضائع في مرفأ بيروت بين العامين ٢٠١٠ و٢٠١٤ حوالي ٢٨%. أما الإيرادات المرفئية من التفريغ والتحميل مع الرسوم المستوفاة على البضائع فقد سجلت في الفترة الزمنية عينها ارتفاعاً ناهز ٣١%.

زخور

ويشير رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت ايلي زخور إلى أن لبنان تحول منذ العام ٢٠١١ مركز توريد إلى سوريا، حيث راح التاجر السوري يتصل بالتاجر اللبناني ليستورد ما تحتاج إليه الأسواق اللبنانية والسورية في الوقت نفسه، موضحاً ان الاقبال السوري يشمل كل الاصناف في طبيعتها المواد الغذائية. ويقول زخور لـ "لبنان ٢٤" إن التوقعات مع اندلاع الحرب السورية كانت حاسمة بالنسبة إلى الآثار السلبية على سائر القطاعات الاقتصادية اللبنانية، الا ان مرفأ بيروت شد، إذا جاز التعبير، فأتت حركته ايجابية بصورة اجمالية ونمت تصاعدياً خلافاً لكل شيء.

في المقابل كانت حركة تفريغ الحاويات وتحميلها في مرفأ بيروت لا تتجاوز ٣٠٠ ألف حاوية نمطية سنوياً، الا انها ارتفعت إلى ٥٥٠ الفاً عام ٢٠٠٥ بعد تشغيل محطة الحاويات في المرفأ التي اعتمدت يومها على ٣ رافعات جسرية وقد ازداد عددها اليوم إلى ١٢ رافعة.

كما أصبح مرفأ بيروت أهم مرفأ "للمسافنة البحرية" في شرقي المتوسط بعدما اعتمدته شركتان هما من أكبر الشركات العالمية على هذا الصعيد.

وقد توقع المسؤولون أن ترتفع نسبة التشغيل في مرفأ بيروت بين ٥ و٦% سنوياً الا انها ارتفعت حوالي ١٢٠% بين العامين ٢٠٠٥ و٢٠١٤.

إشارة إلى أن الحركة طرابلساً لاجمالية بلغت نهاية العام ٢٠١٤ مليوناً و٢١٠ آلاف حاوية بارتفاع ١٢٠% عن العام ٢٠٠٥.

كما بلغت حركة المسافنة ٤٣٣ الف حاوية اي ما نسبته ٣٧% من مجموع الحاويات.

ويلفت زخور إلى أن هذا النمو التصاعدي ادى الى ازدحام هائل من ناحية عدد البواخر التي تؤم الرصيف رقم ١٦ ومن ناحية تخزين الحاويات التي تفرغ من البواخر سواء برسم الاستهلاك المحلي أم المسافنة.

ويؤكد زخور ان هذا الواقع ادى الى تدمير شركات الملاحة العالمية التي تتعامل مع مرفأ بيروت، حيث كانت سفنها تضطر للانتظار اياما عدة ليأتي دورها وترسو لتفريغ حمولتها. وتدمير أيضاً المستوردون الذين أصبحوا يعانون من عدم تمكنهم من استلام بضائعهم بصورة طبيعية بعدما أصبحوا مضطرين لان ينتظروا اياما عدة قبل اخراجها من المرفأ.

توسيع محطة الحاويات شمالاً

وبعد تعاضم واقع الازدحام طلبت إدارة المرفأ والغرفة الدولية للملاحة الدولية من وزارة النقل عام ٢٠١٠ اعداد مشروع لتوسيع محطة الحاويات شمالا فتصل الى مجرى نهر بيروت ويصبح طول رصيفها رقم ١٦ ١١٠٠م فاقر المشروع المطلوب من هذا القبيل وأنجز في الربع الاخير من العام ٢٠١٣.

وبهذا أصبحت المحطة قادرة على استيعاب مليون و ٣٣٠ الف حاوية سنويا.

أمام هذا الواقع دفع النمو في المرفأ الى توقع حركة بمليون و ٣١٠ آلاف حاوية نهاية العام ٢٠١٥ وبالتالي فان مشكلة الازدحام ستتجدد في خلال العام ٢٠١٦ مما جعل ادارة المرفأ تلجأ الى اقتراح حل سريع يقوم على ردم الحوض الرابع، على ان يستحدث مكانه رصيف طوله ٤٠م سيقسم الى قسمين: رصيف متعدد الاستعمالات يكون قادراً على التعامل مع بواخر الحاويات والبواخر العادية وتلك المحملة بالحديد.

أما القسم الثاني فيقضي باستخدام الباحة الخلفية من هذا الرصيف لاستيعاب الزيادة المرتقبة لحركة الحاويات، وبالتالي رفع هذه القدرة الى مليون و ٦٠٠ الف حاوية سنويا.

ويلفت زخور إلى أن الخيار استقر على ردم الحوض الرابع لانه لا إمكان في الأمد المنظور للتوسع أكثر شمالاً، ولا مجال أساساً للتوسع جنوباً بفعل وجود "سوليدير". من هنا فان الحل الأنجع يكون باستعمال الاحواض الداخلية في المرفأ وهي تحديداً الحوض الثاني والثالث والرابع.

وقد جاء خيار ردم الحوض الرابع بناء على دراسة اجرتها شركة اجنبية متخصصة.

ويقول زخور ان ردم الحوض الرابع واستحداث الرصيف الجديد يؤمنان العمل لجميع البواخر، اي تلك المحملة بالحاويات او تلك بما يعرف بـ **general cargo** او تلك المحملة بالحديد.

ويشير زخور إلى ان عمق الحوض الرابع يصل الى ١١م وليس ١٤م مثلما يشاع اما عمق الرصيف الذي سيستحدث فسيكون اكبر من ١٥م.

إشارة إلى أن البواخر المحملة بالحديد والتي تفوق حمولتها ٥٠ طناً تحتاج إلى رصيف بعمق أكبر من ١٢م، وهذا العمق متوفر فقط على الرصيف رقم ١٢ وهو الوحيد القادر حالياً على استقبال باخرة واحدة فقط محملة بأكثر من ٥٠ الف طن من الحديد، بينما مع استحداث الرصيف الجديد فستتمكن باخرتان بالحمولة نفسها من العمل في وقت واحد..

وبهذا سيعرف مرفأ بيروت نموا تصاعديا اكثر، وبالتالي لن يتعطل عمل أي كان خصوصا تجار الحديد الذين يتواجد القسم الاكبر منهم في بيروت وجبل لبنان والبقاع والذين سيتكبدون نفقات نقل اكبر بكثير اذا استوردوا بضائعهم الى طرابلس مثلا.

مرفأ طرابلس

وفي مرفأ طرابلس رصيف طوله ٥٠٠م وعمقه ١٥م وهو قادر على التعامل مع بواخر الحاويات الكبرى، إضافة الى مساحات شاسعة داخله وقد فازت شركة إماراتية بتجهيزه وتشغيله، الا انها لم تبدأ اعمالها بعد بسبب الاوضاع الأمنية غير المستقرة في عاصمة الشمال.

ويشير زخور إلى ان مرفأ طرابلس مؤهل للعب دور محوري على صعيد الترانزيت البري شرط استقرار الأوضاع ووجود علاقات جيدة مع سوريا والدول العربية. فالمسافة بينه وبين الحدود السورية الشمالية تقل عن ٤٠ كلم وهي طريق سهلة، بينما العبور من بيروت الى دمشق عبر المصنع أطول وأصعب بسبب الجبال والادوية وانقطاع طريق ضهر البيدر بسبب الثلوج والجليد من حين الى آخر.