

إعادة تأهيل مرفأ بيروت

For English

أطلقت السفارة الفرنسية في لبنان في آذار 2024 المخطط التوجيهي لإعادة تأهيل مرفأ بيروت المتضمن الاقتراحات المتعلقة بتنظيم المرفأ والمبادئ التوجيهية لتقييم أمنه، والذي أعدته شركات فرنسية خاصة بتمويل من الدولة الفرنسية.

فبعد مرور نحو 4 سنوات على انفجار مرفأ بيروت، لم تتم إزالة الردميات، كما لم تباشر بأي عملية لإعادة اعمارهِ. بادرت الدولة الفرنسية الى صياغة استراتيجية لإعادة تأهيل المرفأ، فأعدت له خريطة هندسية جديدة، تحت اشراف وزارة الاشغال العامة وهيئة ادارة المرفأ .

اعدت بعد انفجار المرفأ عدة دراسات وخطط من قبل أطراف خاصة وعامة ورسمية لإعادة تأهيل المرفأ، لكن وزارة الاشغال العامة لم توافق عليها لعدة اعتبارات. وبرزت الحاجة الى صياغة استراتيجية عملية لإعادة تأهيل المرفأ، تأخذ في الاعتبار الحاجة الى مخطط واقعي يتناسب مع القدرات المالية للدولة اللبنانية . تلبية لذلك، اختارت الدولة الفرنسية المستشارين وتعاونت مع شركة Egis و Artelia وشركة كهرباء فرنسا لتزويد المرفأ بالطاقة، ووضعت بتمويل فرنسي المخطط المطلوب للمرفأ، وفق توجيهات وزارة الاشغال، وبتواصل وتعاون مع هيئة ادارة المرفأ.

لم يكن المطلوب اعداد دراسة جديدة انما الاستلھام من الدراسات الموجودة واستخراج الجيد منها واقتراح خيارين او ثلاثة. وبناء عليه جرى العمل على ٣ محاور:

الاول: تحديد الاعمال الاساسية لإعادة تأهيل المرفأ واعادة بناء الارصفة المتضررة، لا سيما منها الرصيف ٩ الذي يعاني من فجوة كبيرة جداً.

الثاني: وضع مخطط تنظيمي لتسيير العمليات والنقل داخل المرفأ لزيادة الفعالية وكسب الوقت خلال انجاز العمليات.

الثالث: يتعلق بالطاقة، فقد تبين ان المرفأ يستهلك بين 14 و15 ميغاوات من خلال المولدات الملوثة للبيئة ، لذا تم التعاون مع كهرباء فرنسا على تزويد المرفأ بالطاقة الشمسية، وقد أنجزت الدراسات بالنسبة الى المساحة المتوفرة والتي يمكن استغلالها وتزويدها بالالواح الشمسية.

يقترح المشروع اما بناء رصيف جديد بدل الرصيف 9 الذي تَدَمَّر بالكامل جراء الانفجار او إنشاء رصيف على الخط الموازي، وتميل السلطات المرفئية نحو الخيار الثاني. كذلك يقترح المشروع انشاء منطقة خاصة، وبناء ممرات، ومنطقة لتخزين البذور اي الاهراءات، وتخصيص مساحات لركن السيارات المستوردة على ان يتم سقها بالواح شمسية تزود المرفأ بالطاقة، وفتح بوابة جديدة تخصص للحاويات ومدخل للمارّين.

اطلعت السلطات المرفئية على هذا المخطط، وسيتم في 13 آذار الاعلان عنه بشكل رسمي من قبل خبراء

شركتي Egis و Artelia، والكشف عن الكلفة الاجمالية لهذه الاعمال والتي تتراوح بين 50 و 100 مليون دولار.

ومن المفترض خلال يوم الاعلان عن المشروع تقديم 3 مستندات للسلطات اللبنانية هي:

- الأولى : كل الدراسات والخطط التي أنجزت والمتعلقة بالاعمال والاشغال التي ينبغي اتخاذها في المرفأ.

- الثانية : كل المناقصات التي على الدولة اللبنانية ان تطلقها في وقت لاحق.

الثالثة : تتعلق بتقييم الأمن والسلامة في المرفأ، فوفق الخبراء أنّ معايير السلامة المتوفرة راهناً في مرفأ بيروت لا تتناسب مع المعايير الدولية المطلوبة، بحيث يمكن لشركات النقل الدولية ان تتردد بالمرور في مرفأ بيروت لأنّ ذلك قد يعرضها لتدقيق اضافي كونها تنطلق من بيروت. أنّ عملية تكييف معايير هذا المرفأ بالمعايير الدولية ليست مكلفة، اذ يكفي تحديث بعض المعدات والقيام ببعض الاجراءات الادارية لتتناسب مع المعايير الدولية.

بعد الاعلان عن المشروع ، أكد الجانب الفرنسي الاستعداد التام لمواصلة العمل وتقديم معلومات ومستندات اضافية. ولكن قبل مواصلة هذا التعاون لا بد من استيفاء ثلاث شروط مسبقة من قبل السلطات اللبنانية، أولها رفع الانقاض والركام، إذ انه رغم مرور 4 سنوات على الانفجار ما زال في المرفأ. وتم اطلاق مناقصة وافقت عليها هيئة الشراء العام لجمع النفايات المعدنية في المرفأ.

ويتعلق الشرط الثاني بالتمويل، ففي الوقت الحالي تخصص ٨٠ في المئة من ايرادات المرفأ لخزينة الدولة ويتبقى 20 في المئة فقط للمرفأ . وهذه النسبة غير كافية لإعادة تأهيله، لذا يجب اعادة النظر بطريقة توزيع هذه النسب بين الدولة اللبنانية ومرفأ بيروت خصوصاً انه ليس هناك اي ممول اليوم جاهز لتمويل هذا المشروع طالما ان ليس هناك اتفاقاً للبنان بعد مع صندوق النقد الدولي. لذا فإنّ السير بهذا المشروع راهناً يوجب البحث عن تمويل محلي يقضي بصرف 100 مليون دولار مقسمة على 3 سنوات.

وهذا الامر يرتبط بشكل مباشر مع الشرط الثالث ألا وهو وضع إطار قانوني وتنظيمي صلب وشفاف لأنّ المتوفر اليوم ليس كافياً. فالمطلوب لتأمين التمويل اعداد صيغة مرنة تُجنّب المستثمرين الدخول في دهاليز الادارات اللبنانية للاستحصال على الموافقة على هذا المشروع.

مساعداًت فرنسا للبنان

قامت فرنسا بشكل طارئ وسريع بعد انفجار الرابع من آب 2020 بتقديم مساعداًت للبنان منها: نشر الجيش الفرنسي في المرفأ، تمويل عملية إزالة واعادة تدوير الحبوب المتناثرة، وتمويل دراسة لتقدير قيمة الخردة الواجب إزالتها مثل النفايات المعدنية والمركبات والمعدات ومعدات البناء واقتراح اطلاق مناقصة لبيع هذه النفايات. كما قدّمت فرنسا آلة «السكانر» كهبة الى مرفأ بيروت بعد الدمار الذي لحق به، وهذه الآلة لا تزال الوحيدة الموضوعة في الخدمة حتى اليوم.

وعلى المدى الطويل، عملت فرنسا في عدة مشاريع تعاون تطال محاور متنوعة، منها: التواصل مع وكالة الخبرات الفرنسية expertise france التابعة لوكالة التنمية الفرنسية من أجل مساعدة المرفأ على تحديث حوكمته وسلامته وأمنه، كذلك جرى إبرام اتفاقية تعاون بين مرفأ بيروت ومرسيليا في حزيران من العام 2022 بتمويل من الدولة الفرنسية.

على صعيد محلي، وبعدما ألحق الانفجار ضرراً كبيراً بمركز المعلوماتية التابع للجمارك اللبنانية، تدخلت فرنسا بشكل طارئ وتعاونت مع هيئة ادارة المرفأ بهدف تسيير الامور الضرورية. وعلى المدى الطويل تعمل على اعداد نظام معلوماتي جمركي حديث، مع الحصول على هبة من البنك الدولي بقيمة 2 مليون دولار لتمويل هذا المشروع.

بموازاة هذه الاندفاع الفرنسية تجاه لبنان، بادر القطاع الخاص الفرنسي الى الاستثمار في المرفأ. فقد فازت شركة cma cgm بتلزم محطة الحاويات في مرفأ بيروت، واستثمرت حتى اليوم بنحو 30 مليون دولار في هذه المحطة، ويظهر ذلك بوضوح بمجرد رؤية الفارق بين المنطقة التي هي تحت ادارة الشركة الفرنسية وباقي المناطق في مرفأ بيروت، حيث لا تزال الفوضى سائدة.

نشاط المرفأ

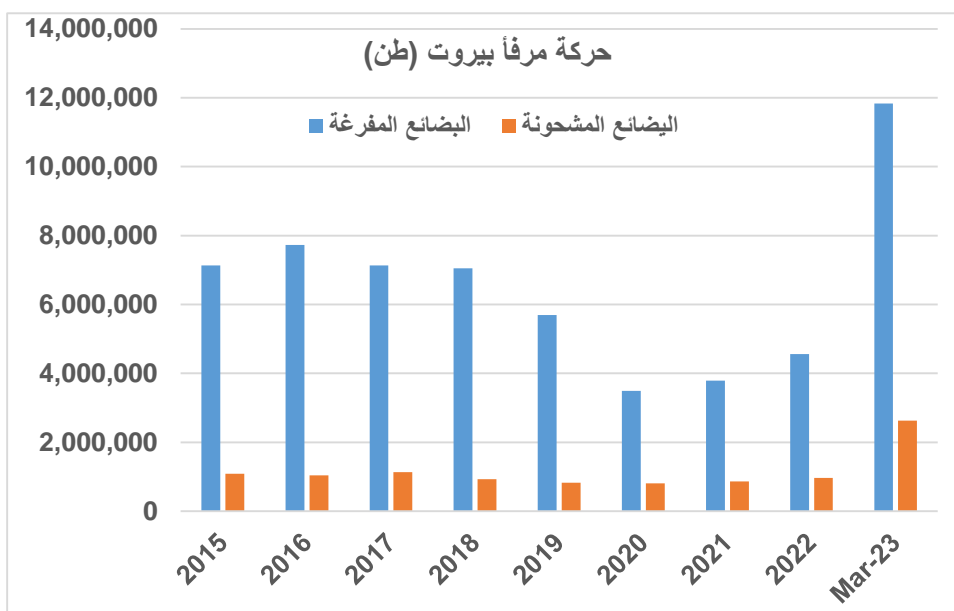
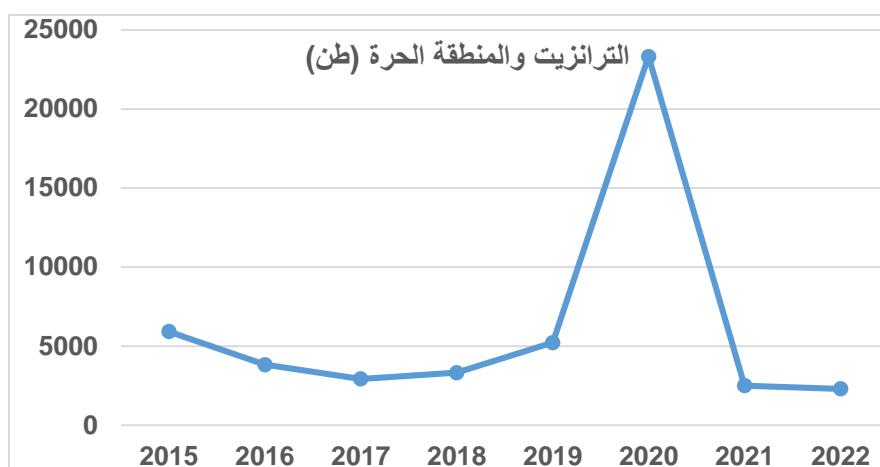
يتعامل مرفأ بيروت مع 300 مرفأ عالمي ويقدر عدد السفن التي ترسو فيه بنحو 3100 سفينة سنوياً. ومن خلاله تتم معظم عمليات الاستيراد والتصدير اللبنانية. حيث استأثر مرفأ بيروت بنحو 73 بالمئة من حركة الاستيراد، ونحو 37 بالمئة من حركة التصدير عام 2019. هذا فضلاً عن دوره كمركز أساسي لتجارة إعادة التصدير وتجارة المرور (الترانزيت).

تركت الازمة الاقتصادية اواخر العام 2019 تأثيرها على نشاط وعائدات مرفأ بيروت، واستكمل الامر بالتفجير في 4 آب 2020. وكشفت الأرقام الصادرة عن مرفأ بيروت عن تراجع سنوي نسبته 14 بالمئة في إيرادات الميناء التي بلغت 198.88 مليون دولار نهاية عام 2019، مقارنة مع 231.53 مليون دولار عام 2018.

أعلن رئيس مجلس إدارة والمدير العام لمرفأ بيروت، أن إيرادات المرفأ تقارب الـ 15 مليون دولار شهرياً فخلال آب 2023 وصل إلى مرفأ بيروت نحو 89 ألف حاوية مقارنة مع نحو 40 ألفاً في آذار 2023. وهو رقم قياسي لم يسبق أن حققه المرفأ منذ اندلاع الأزمة في صيف 2019. وتُرجم ذلك زيادة في إيرادات المرفأ التي وصلت إلى 14 مليون دولار شهرياً بعدما كان سقفها في السنوات الثلاث الأخيرة لا يتجاوز 10 ملايين دولار.

فقد استعاد المرفأ عافيته بعد 3 أعوام على انفجار 4 آب 2020، وما لحقه من أعطال في محطة الحاويات وحركة السفن وتضرر موقعه الاستراتيجي كمركز رئيسي لإعادة تصدير البضائع في المنطقة من البواخر الكبيرة التي لا يمكن للموانئ الصغيرة استقبالها، وصولاً إلى البواخر الأصغر. كل ذلك حصل من دون مساهمة دولية، وبلا كل البرامج التي طُرحت بعنوان «إعادة إعمار المرفأ». فقد تبين أن المرفأ ليس بحاجة إلى إعادة إعمار، بل إلى تطوير كان يُعمل عليه قبل الأزمة وقبل الانفجار.

حركة مرفأ بيروت (طن)			
البضائع المفرغة	البضائع المشحونة	الترانزيت والمنطقة الحرة	
7,134,250	1,082,466	5,918	2015
7,730,581	1,035,992	3,824	2016
7,130,895	1,129,588	2,920	2017
7,054,693	929,859	3,315	2018
5,696,800	827,209	5,220	2019
3,489,464	803,257	23,317	2020
3,784,840	861,573	2,495	2021
4,558,986	960,492	2,296	2022
11,833,290	2,625,322		حتى آذار 23



Rehabilitation of Beirut Port

In March 2024, the French Embassy in Lebanon launched the master plan for the rehabilitation of the port of Beirut, which includes proposals related to the organization of the port and guidelines for assessing its security, which was prepared by private French companies with funding from the French state.

About 4 years after the Beirut Port explosion, the rubble has not been removed, nor has any reconstruction process begun. The French state took the initiative to formulate a strategy to rehabilitate the port, and prepared a new engineering map for it, under the supervision of the Ministry of Public Works and the Port Management Authority.

After the port explosion, several studies and plans were prepared by private, public and official parties to rehabilitate the port, but the Ministry of Public Works did not approve of them for several considerations. The need emerged to formulate a practical strategy to rehabilitate the port, taking into account the need for a realistic plan commensurate with the financial capabilities of the Lebanese state. In response to this, the French state selected consultants and cooperated with Egis, Artelia, and Electricité de France to supply the port with energy, and developed, with French funding, the required plan for the port, according to the directives of the Ministry of Works, and in communication and cooperation with the port management authority.

The work was carried out on 3 points:

The first: determining the basic work to rehabilitate the port and rebuild the damaged area, especially pier 9, which suffers from a very large damage.

Second: Developing an organizational plan to manage operations and transportation within the port to increase efficiency and save time during the completion of operations.

Third: related to energy considerations. It has been found that the port consumes between 14 and 15 megawatts through generators that pollute the environment. Therefore, cooperation was made with Electricité de France to supply the port with solar energy, and studies have been completed regarding the available space that can be exploited and provided with solar panels.

The project proposes either building a new pier instead of Pier 9, which was completely destroyed as a result of the explosion, or constructing a pier on the parallel line, and the port authorities are leaning towards the second option. The project also proposes creating a special area, building corridors, an area for storing seeds, allocating spaces for parking imported cars, to be roofed with solar panels that will supply the port with energy, and opening a new gate dedicated to containers and an entrance for passers-by.

The port authorities have reviewed this plan, and on March 13 it will be officially announced by experts from Egis and Artelia, revealing the total cost of these works, which ranges between 50 and 100 million dollars.

During the announcement, 3 documents are supposed to be submitted to the Lebanese authorities:

- *The first:* All studies and plans that have been completed and related to the works and works that should be undertaken in the port.

- *The second:* All tenders that the Lebanese state must launch at a later time.

- *The third:* demands related to security and safety in the port. According to experts, the safety standards currently available in the Beirut Port do not match the required international standards, so that international transport companies may hesitate to pass through the Beirut Port because this may expose them to additional scrutiny since they depart from Beirut. The process of adapting the standards of this port to international standards is not expensive, as it is sufficient to update some equipment and carry out some administrative procedures to suit international standards.

But before this cooperation can continue, three preconditions must be met by the Lebanese authorities, the first of which is the removal of rubble. A tender was launched, approved by the Public Procurement Authority, to collect metal waste from the port.

The second condition relates to financing. Currently, 80% of the port's revenues are allocated to the state treasury, leaving only 20% for the port. This percentage is not sufficient to rehabilitate it, so the method of distributing these percentages between the Lebanese state and the port of Beirut must be reconsidered, especially since there is no financier today ready to finance this project as long as there is no agreement for Lebanon with the International Monetary Fund. Therefore, proceeding with this project now requires searching for local funding that requires spending \$100 million divided over 3 years.

This matter is directly related to the third condition, which is establishing a solid and transparent legal and regulatory framework, because what is available today is not sufficient.

France's aid to Lebanon

After the explosion of August 4, 2020, France provided urgent and rapid assistance to Lebanon, including: deploying the French army in the port, financing the process of removing and recycling scattered grains, financing a study to estimate the value of the scrap that must be removed, such as metal waste, vehicles, equipment, and construction equipment, and proposing to launch a tender to sell this waste. France also provided a "scanner" machine as a donation to the port of Beirut after the destruction it suffered, and this machine is still the only one in service today.

In the long term, France worked on several cooperation projects affecting various pillars, including: communicating with the French Expertise agency, affiliated with the French Development Agency, in order to help the port modernize its governance, safety and security. A cooperation agreement was also concluded between the ports of Beirut and Marseille in June of the year 2022, funded by the French state.

On a local level, after the explosion caused great damage to the information center of the Lebanese customs, France intervened in an emergency manner and cooperated with the port management authority in order to conduct the necessary matters. In the long term, it is working on preparing a modern customs information system, while obtaining a donation from the World Bank worth \$2 million to finance this project.

In parallel with this French push towards Lebanon, the French private sector took the initiative to invest in the port. CMA CGM has won the contract for the container terminal in the port of Beirut, and has invested, to date, about \$30 million in this terminal.

Port activity

The Port of Beirut deals with 300 international ports, and the number of ships docking there is estimated at about 3,100 ships annually. Through it, most Lebanese import and export operations take place. The Port of Beirut accounted for about 73% of the import traffic, and about 37% of the export traffic in 2019. This is in addition to its role as a primary center for re-export trade and transit trade.

The economic crisis in late 2019 had an impact on the activity and revenues of the Port of Beirut, and the matter was completed by the explosion on August 4, 2020. Figures issued by the Port of Beirut revealed an annual decline of 14% in the port's revenues, which amounted to \$198.88 million at the end of 2019, compared to \$231.53 million. 2018.

The Chairman of the Board of Directors and General Director of the Port of Beirut announced that the port's revenues are approximately \$15 million per month. During August 2023, about 89,000 containers arrived at the Port of Beirut, compared to about 40,000 in March 2023. This is a record number that the port has never achieved since the outbreak of the crisis in summer 2019.

Beirut Port Activity (tons)			
Year	Unloaded goods	Goods shipped	Transit and duty free
2015	7,134,250	1,082,466	5,918
2016	7,730,581	1,035,992	3,824
2017	7,130,895	1,129,588	2,920
2018	7,054,693	929,859	3,315
2019	5,696,800	827,209	5,220
2020	3,489,464	803,257	23,317
2021	3,784,840	861,573	2,495
2022	4,558,986	960,492	2,296
Until March 23	11,833,290	2,625,322	