

توصيات نقابة المهندسين لإعادة تأهيل مرفأ بيروت و توطيد علاقته بالمدينة

(مقدمة لفتح نقاش عام)

شكل انفجار الرابع من آب و تبعاته الثقيلة نكبة مضية على بيروت، المدينة المنهكة بالمحن والأزمات. لقد خسرت المدينة أرواحاً و دُمرت أحياء، وخسرت مع المرفأ روحها ومُرتكز أساسي من قطاعاتها الاقتصادية ومن دورها الإقليمي، هي التي نشأت و انتعشت مع تأسيسه وازدهاره. يكتسب مشروع إعادة تأهيل المرفأ أبعاداً إستراتيجية تتخطى إشكالية تصميم البنية التحتية لميناء معاصر بل يُعدّ تأهيل المرفأ فرصة فريدة وتاريخية لإعادة صياغة علاقة الميناء بالمدينة وبالداخل ولإستعادة دوره الإقليمي كمرفأ أساسي على الشاطئ الشرقي للبحر الابيض المتوسط.

يشغل المرفأ حالياً موقعاً حيويًا عند مدخل بيروت الشمالي ويمتد على مساحة واسعة من واجهتها البحرية. لقد تزامن نموه مع نمو المدينة و تقاسمها مجالاتها الجغرافية الضيقة. لطالما حاصرت المدينة المرفأ كما عرقل بدوره تنظيمها مرارًا. فتارةً تعيق توسعه الوظيفي و طورًا يقفل المرفأ أفق تخطيط المدينة العمراني ويخنقها بشبكات مواصلاته. على مشروع إعادة تأهيل المرفأ أن يكون فرصة لترسيخ علاقة جديدة وأكثر إيجابية بين المدينة والميناء وفسحة لمعالجة الخلل التنظيمي والوظيفي في كليهما.

لقد كشفت جريمة التفجير في الرابع من آب 2020 فظاعة الإهمال في إدارة المرفأ وارتباطها المميت بنظام الزبائنية السياسية الذي أنهك لبنان ولم يزل. خُلف عصف الانفجار دمارًا شاملاً في منشآت المرفأ لا يجوز الكلام من بعده عن "إعادة إعمار"، بل هي صفحة بيضاء فُتحتُ أماننا تحتّم عملية إعادة توزيع جوهرية للوظائف والاستعمالات على مجمل الأرصفة والأحواض وصياغة علاقة جديدة مع المدينة بما فيه خدمة المصلحة العامة بعيداً عن تجاذبات الأحزاب والإدارات والزعامات. تشكّل إضاعة هذه الفرصة مع الاستثمارات الضخمة المتوقع رصدها لمشروع كهذا خسارة لا تعوّض لبيروت، كما تثير الريبة من وضع يد الاستثمار الريعي على هذا المرفق الحيوي ومحيطه الاجتماعي والثقافي والتاريخي.

تتطلّع النقابة لمرحلة التخطيط، ويهمّها قبل مناقشة أي طرح أو مشروع أن تذكر الإدارة ببعض المبادئ المهنية الأساسية التي باتت مهمّشة وأن توضح الإشكاليات التنظيمية والتحديات التي تواجهها مدينة بيروت لكي يكون مرفأ القرن الحادي والعشرون أداة تجديد وانتعاش للعاصمة وللوطن، كما كان مرفأ القرن التاسع عشر محرّكاً لنهضتهما، وذلك بالرغم من التغيّرات الجذرية في الواقع المحلي والإقليمي.

أولاً، إن قضية إعمار المرفأ والأحياء المحيطة به، هي قضية رأي عام بامتياز، لما لتداعياتها من نتائج على أكثر من مستوى، لذلك يجب طرحها للنقاش العام المفتوح، فالخيارات هي سياسية اجتماعية واقتصادية، ولها دلالاتها الرمزية في الذاكرة المشتركة.

ثانياً، بما أن الحوكمة الرشيدة تشكّل منطلقاً أساسياً لأي مقارنة، خاصة تلك المتعلقة بالمرفأ، فينبغي أن تتحوّل عملية الإعمار إلى خطوة قد تكون الأولى على مستوى الإصلاح السياسي والإداري، لتشكيل نموذج معاصر ومنتج لإدارة المرافق الأساسية في الوطن. فبيروت تستحق منافسة ومشاركة ومناقشة أفضل مكاتب الدراسات المحلية والعالمية في مجالات التنظيم المدني والنقل والبنى التحتية وأفضل شركات إدارة الموانئ.

ثالثاً، إن الخطة الشاملة لترتيب الاراضي وموقع مرفأ بيروت منها، والحاجة الى إطلاق دوره ضمن رؤية اقتصادية إنمائية تأخذ بعين الاعتبار المتغيرات الكبيرة على الحوض الشرقي للمتوسط، من أجل إعادة رسم موقعه على خريطة التجارة البحرية المعاصرة، تحتمّ علينا قراءة موضوعية لمكونات المرفأ الجديد ومحيطه ووظيفته الإقليمية وعلاقته بالداخل.

في الواقع، تحاصر الفوضى العمرانية في جبل لبنان المرفأ وتخفق آفاقه وتعيق العبور الفعّال للسلع والبضائع منه وإليه. كما أن اكتظاظ شبكات الطرقات وأتواستردات الشمال وطريق الشام، وسوء ارتباطهما واتصالهما بالمرفأ تحديات أساسية، وكذلك التعدادات المتنامية على حرم سكك الحديد، بشكل خاص، التي تعيق إمكانية الشحن السريع نحو الداخل. كما ينذر غياب النقل المشترك، وهو من أولويات المشاريع الإنمائية، بمزيد من الفوضى والاكنتاظ. فبغياش شبكة مواصلات فعّالة وسياسة سليمة للنقل العام، قد يبقى مرفأ بيروت الجديد جزيرة في غابة من العشوائيات، يقتصر نطاقه الجغرافي على لبنان الصغير في أحسن الأحوال.

مع التأكيد على ضرورة تكامل المرفأ اللبنانية واستعمال المنشآت المتوفرة حالياً على أحسن وجه، تقلقنا مشاريع بناء موانئ جديدة على قاعدة المحاصصة في ظل الوضع السياسي الراهن . ف"التوازن الطائفي" في هذا المجال قد يقضي على ما تبقى من شواطئ وثروات بحرية وبيئية ومواقع سياحية وهو بالتأكيد هدر للمال العام و ديوناً مضمينة للأجيال الصاعدة.

انطلاقاً من مبادئ الإنماء المستدام والإدارة الرشيدة للموارد والمصلحة الوطنية العليا، تبقى الأولوية لتطوير مرفأ بيروت و للحفاظ على إمكانية امتداده و توسيعه شرقاً ليستمر و يعزز موقعه المميز كمحطة بارزة للنقل البحري في الحوض الشرقي للمتوسط، و ذلك في ظل منافسة إقليمية شرسة وهشاشة التواصل عبر الداخل السوري.

في هذه الظروف المأساوية لم تبادر الحكومات المعطلة والمتتالية خلال السنتين الماضيتين بوضع أي تصوّر مستقبلي للعاصمة ومرفئها خارج الإصرار الاستحواذي على ضرورة تدمير الإهراءات. افسح الغياب هذا المجال لبروز عدد من المشاريع تفاوتت أطرها و طموحتها و نذكر منها:

في نيسان 2021 إقترح الإئتلاف المشكّل من الشركة الألمانية *Hamburg Port Consulting* ومن مطورين عقاريين كنديين *Colliers International* و بدعم من البنك الأوروبي للاستثمار، مشروع يركز على التطوير العقاري للأرصفة الغربية للمرفأ كوسيلة لتمويل امتداد المرفأ شرقاً. و لم تغلح بإقناع المهنيين بالجدوى الإقتصادية والإجتماعية بعد فشل شركة سوليدير بتطوير واجهة وسط بيروت البحرية وربط المجالات المؤتمنة عليها بنسيج المدينة.

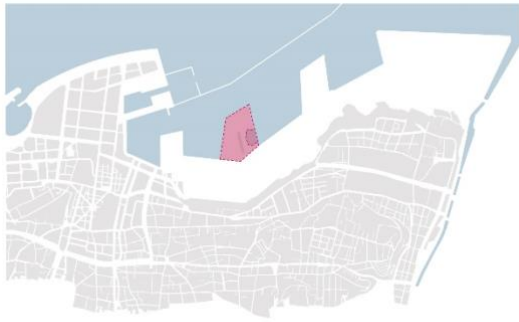
في شباط 2022 كلف البنك الدولي ائتلاف يضم مكتب رفيق خوري وشركاه ومكتب الدراسات الهولندي *Royal Haskoning DHV* بمهمة اعداد دراسة إستراتيجية لبناء موانئ على الشاطئ اللبناني كما وكّله أيضاً بوضع مخطط توجيهي لمرفأ بيروت.

ترافق كل ذلك مع منح الشركة الفرنسية للنقل البحري *CMA CGM* في شباط 2022، امتياز استثمار محطة الحاويات لمدة عشر سنوات، وذلك من قبل السلطة المؤقتة لإدارة المرفأ منذ 30 عام والتي فقدت بعد مأساة 4 آب كل شرعية متبقية لها. فكيف لها أن تواصل إدارة هذا المرفق العام الحيوي وتقرر مصيره ومصير العاصمة، بغض النظر عن كفاءة و مؤهلات الشركات اللتي قد توكلها.

في الواقع، يعكس هذا التخبط الوضع المأساوي لمؤسساتنا وافتقارنا لثقافة إدارة المصلحة العامة، بدءاً من الشفافية في استدراج العروض إلى حق المواطن بالوصول إلى المعلومات ووصولاً إلى وجوب مشاركة المجتمع المدني بالقرارات المصيرية المتعلقة بالمدينة.

لا تقتصر مشاركة مكونات المجتمع المدني، ومنها نقابة المهندسين والجمعيات المحلية وأهالي الضحايا، كل حسب موقعه، على نتائج الدراسات ولكنها تتطلب وصولها إلى المعطيات والبيانات والخرائط اللتي بُنيت عليها الدراسات واللتي تسمح لها بتقييمها بشكل موضوعي وعلمي.

في غياب مؤسسات الدولة تبقى مسؤولية نقابة المهندسين إطلاق وإدارة النقاش المتعلق بموضوع حيوي وطني مصيري كتأهيل المرفأ. و في هذا الإطار نشرت النقابة مجموعة من التوصيات عقب كارثة الرابع من اب في "إعلان بيروت العمراني"، و شاركت النقابة قوى المجتمع المدني حملتها لحماية ذاكرة بيروت عبر المطالبة بتصنيف كامل موقع الأهرات، واحتضنت مبادرات أطلقها عددٌ من الباحثين والأكاديميين، الذين بادروا بإمكانيات متواضعة وما توفر من معلومات، إلى وضع f الاقتراحات والتوصيات والأفكار حول إشكالية تأهيل المرفأ، وقد تقاطعت تصوراتهم حول عدد من القواسم المشتركة التالية:



على المستوى الاخلاقي والرمزي، تحتم الصدمة

الجماعية التي أحدثها الانفجار تكريس موقع الأهرات، من حفرة ومنشآت ثابتة ومنهارة، لإحياء ذاكرة الرابع من آب وهذا ما يلح أهالي الضحايا والرأي العام اللبناني على المطالبة به. وقد يكون أيضاً النصب الذي لم نغمه لضحايا ومفقودي الحرب الأهلية ولو أقمناه لما عاد الموت يعصف في مدينتنا.

على مستوى التخطيط المدني، يحتل المرفأ نصف الواجهة البحرية الشمالية لبيروت. ومن المهم

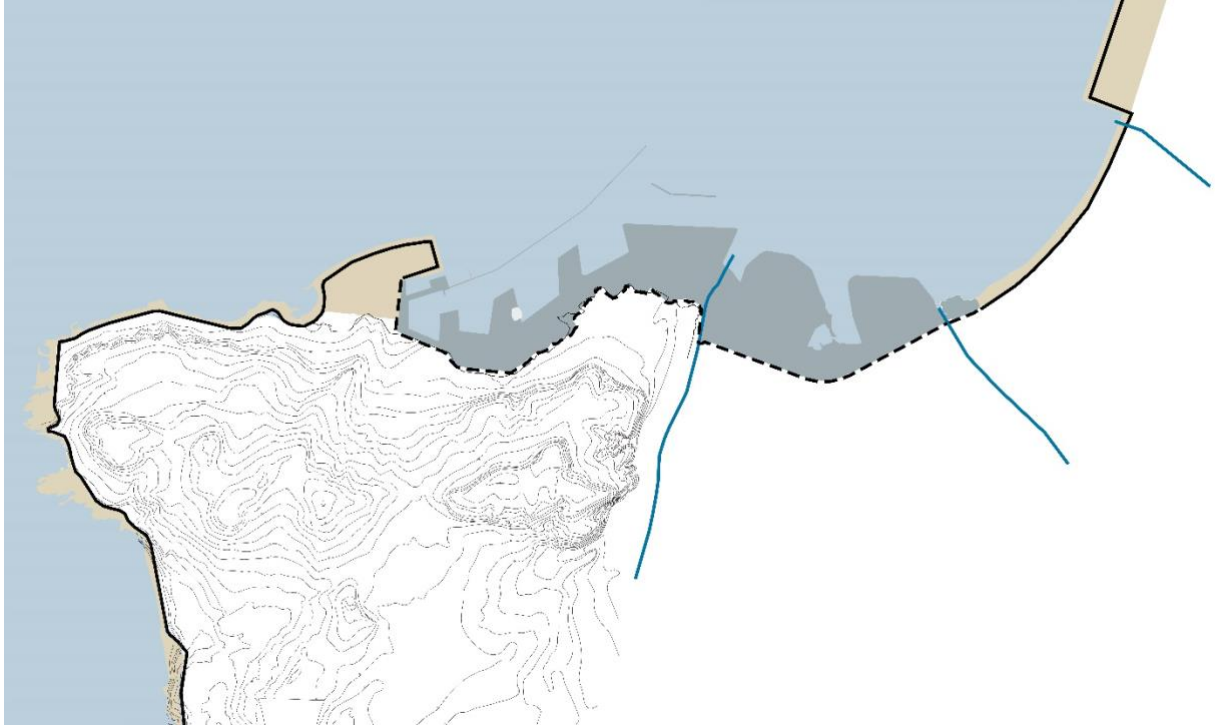
عند تأهيله إعادة وصل ما انقطع بينه وبين المدينة وبحرها، خاصة على مستوى وسط بيروت، وذلك عبر فتح الحوض الأول للعامة وربطه بالحيز المدني. إن حتمية فتح ساحة الشهداء على البحر هي



من التدابير الأساسية لمخطّط إعمار وسط بيروت وقد يكون ميزته الأهم. فإذا نسيناه قد تبقى إعادة إعمار بيروت ناقصة. تشكّل هذه الصلة متنقّساً رائعاً لبيروت تصل وسط المدينة بمداه البحري وبفسحات المشاة العامة الممتدة من الكورنيش البحري إلى الرملة البيضاء والى الضاحيتين الجنوبية والشمالية.

فعلينا فتح النقاش مع قيادة الجيش اللبناني حول احتمالات إعادة تموضع القاعدة البحرية وربما

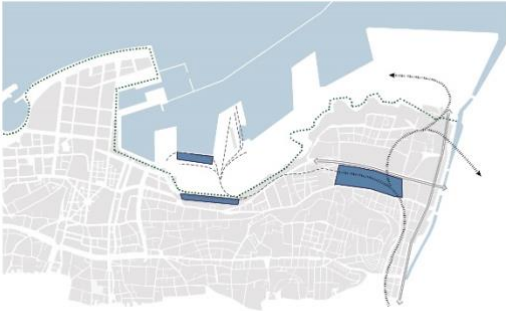
تخصيص الموقع لاستخدامات عامة ثقافية مدنية بإدارة الجيش.



على مستوى الحوض الثاني، لا بدّ لمحطة



الركاب أن تبصر النور بعدما كانت موضوع العديد من المشاريع والمسابقات المعمارية، فقد تصل بيروت عبر خط بحري بسائر المدن الساحلية وتتصل بمحطة شارل حلو للنقل البري أو غيرها من المساحات المدمّرة في النطاق الحالي للمرفأ وذلك لإعادة ترتيب المنطقة الحرة وإعادة الترابط بين البحر وحيّ الجميزة.



بالفعل يبقى النقل العام، في ظل الأزمة

الاقتصادية و تآكل القدرة الشرائية للبنانيين، أهم القطاعات التي تفتقدها المدينة. فهي بأمرّ الحاجة لشبكة فعّالة حديثة ومتنوعة ومتكاملة للنقل المشترك تُنعش بيروت وتربطها بالأراضي اللبنانية. قد تحتاج تلك الشبكة، على مداخل المدينة وفي جوار المرفأ وبالتنسيق مع مشروع تأهيله إلى

محطات للحافلات والقطارات والسيارات العمومية والمواقف المتعدّدة الأحجام مع ما قد تتطلبه تلك المنشآت من مجالات نادرة يحتمّ توفيرها بالتنسيق الدقيق. وفي هذا الإطار، يبقى الحفاظ على أملاك سكك الحديد ضماناً للمستقبل.

أما حي الكرنطينا فقد استقطب الكثير من الإهتمام. هذا الحي المهمش المحاصر بين المرفأ والنهر والأوتستراد يعاني أيضاً من الفوضى اللوجستية الناتجة عن حركة المرفأ، وبشكل خاص من عبور الشاحنات ومواقفها. فالتطلّع إلى مستقبلٍ لائقٍ لأهالي هذا الحيّ يتطلب حلولاً مقنعة وفعّالة لمدخل المرفأ من جهة ولمداخل بيروت من جهة أخرى. قد تسمح إعادة النظر بتقاطع الأوتستراديّ الشمال ودمشق وتواصلهما مع المرفأ، بتصميم مدخل ملائم لمدينة بيروت وإعادة وصل الكرنطينا ومار مخايل بعد عزلة دامت أكثر من نصف قرن، بالإضافة إلى حماية النسيج الاجتماعي وظروف السكن في بيئة سليمة مع ترتيب التواصل البصري مع المرفأ والأفق بمحاذاة الأملاك العامة العسكرية والمنشآت الصحية واللوجستية بعد إعادة ترتيبها.

يشكّل الشاطئ الشمالي، ما بعد مصبّ نهر بيروت، مجالاً استراتيجياً لتوسّع المرفأ. وقد يوفّر ذلك فرصةً فريدةً لاستصلاح الأراضي الناتجة عن مطمريّ برج حمود والجديدة والذي يتطلّب تكاليف باهظة لن يبرّرها سوى توسيع المرفأ.

في الخلاصة، تتطلّب إعادة تأهيل المرفأ استثمارات ضخمة يجب أن تُنفق في الوقت والمكان المناسبين بغية إنعاش المدينة ومعالجة مشاكلها التنظيمية المزمّنة ومنها الناتجة عن انعدام التكامل بين المدينة ومرفئها. أمامنا فرصة تاريخية لا تفوت ولن تتكرر. لذا علينا أن نقتصد في المال والموارد والمساحات الساحلية لننتج مشروعاً طموحاً لمرفأ بيروت يؤمّن مستقبل أجيالنا واستدامة بيئتهم ولا يتقلهم بالديون. لن ننجح في تلك المهمة إذا لم نُدرِ الاستثمارات بما يحترم مبادئ الشفافية والحوكمة السليمة والنظرة الشاملة لوظيفة المرفأ الجديد. فلنكنْ مأساة الرابع من آب فرصة لتكوين نموذج معاصر ومنتج لإدارة المرافق الأساسية في لبنان ودعوة للرأي العام للمبادرة بصياغة مستقبل المدينة وتقرير مصيرها وتكريس حقنا في المرفأ.