

نقل

تطوير مرفأ طرابلس:
المراهنة على إعمار سوريا

المرفأ وعلى البيئة البحرية».

مقومات المشروع

أن «إنشاء مناطق اقتصادية على الساحل اللبناني في كل من عكار والبترون، لا يشكّل عنصراً منافساً ضاعطاً على المنطقة الاقتصادية الخاصة في طرابلس، لكون المساحة المخصصة للمنطقة الاقتصادية في طرابلس والبالغة 550 ألف متر مربع، غير كافية لإقامة منطقة متعددة الاختصاصات، لذا لا بد من خلق امتداد للمرفأ كحوض جاف وإن كان بعيداً عنه، على أن يرتبط به من طريق سكة الحديد».

مشروع القطار حيوي

يُعد القطار مشروعاً حيوياً ومُلحاً لمرفأ طرابلس أولاً، لكون الخط الأساسي لطرابلس يخدم مناطق حمص حماه وبغداد، وصولاً إلى الخليج العربي، ولمرفأ بيروت أيضاً، لتأمين خدمة الداخل السوري وتحديداً دمشق والأردن. فحالياً تستثمر إسرائيل ملياراً و200 مليون دولار في تطوير مرفأ جنود وإنشاء خط سكة حديد يصل بينه وبين حيفا وإيلات على البحر الأحمر، فيما خضعت تركيا مئات المليارات لاستثمارات مماثلة، وهو ما يستند إليه تاجر لتبني مشروع تطوير سكة الحديد، مشيراً إلى أن «الوقت الحالي هو الأنسب لتجهيز البنية الاقتصادية للمرحلة المقبلة، فالحرب السورية لا بد وأن تنتهي، وسنجد أنفسنا بحاجة لسكة حديد يستغرق إنشاؤها عامين على الأقل، فإن تأخرنا بالتنفيذ سنضئ فرصاً استثمارية مهمة، وستحصل عليها دول أخرى مجهزة ومستعدة لتقديم الخدمات». ويتابع تاجر: «الفرص مضمونة، إذا استعدنا في الوقت المناسب، لأن إعادة إعمار سوريا تحتاج بين 40 إلى 50 مليون طن بضائع سنوياً، بينما مرفأ سوريا لا تستوعب سوى 10 مليون طن، وكذلك الأمر بالنسبة إلى المرفأ اللبنانية الحالية، ما يعني وجود بين 20 إلى 30 مليون طن من البضائع التي ستضطر سوريا إلى تأمينها من مرفأ أخرى. كذلك إن إعادة إعمار سوريا أمر مرحلي ستتحقق من خلاله فرص مستدامة لإيصال البضائع إلى بغداد وأربيل وسوريا».

«بندرج مرفأ طرابلس ضمن مشروع تكاملي يربط بين المرفأ اللبنانية»، بحسب ما يشير مدير مرفأ طرابلس، أحمد تاجر، لـ «الأخبار»، باعتبار أن «المنافسة محلياً خاضعة لمبدأ التوزيع العادل، فيما هي قائمة إقليمياً بهدف استقدام المستثمرين بدلاً من الذهاب إلى المرفأ المجاورة في مصر وتركيا وسوريا، وحتى إسرائيل». ويتابع تاجر: «سنستفيد من خدمة القيمة المضافة والأساسية التي ستقدمها المنطقة الاقتصادية الخاصة في طرابلس، مع احتمال إنشاء مناطق اقتصادية أخرى في عكار والبترون، وهو ما يعني استيراد مواد أولية وتصنيعها

تاجر: إذا تأخرنا بالتنفيذ
سنضئ فرصاً
استثمارية مهمة

بالمراكز التصنيعية والتحويلية ليعاد تصديرها، ما قد يشكل مصدر جذب كبير للمستثمرين».

بعد موقع طرابلس من العوامل الأساسية التي تمد المرفأ بأفضلية تنافسية لجذب الاستثمارات، بحسب تاجر، لكونه يتمتع بخلفية لوجستية كبيرة لناحية محافظة عكار، وخلفية أخرى مماثلة في محافظة الشمال، «وهو ما يرفع احتمالات تحوله إلى أهم المواقع الاقتصادية في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، بعد معالجة نقاط الضعف في طرابلس، عبر تأمين الأعمال السياسية والاجتماعية والاقتصادية، ووضع سياسة اقتصادية وطنية عامة، توزع هذه الأنشطة بين المناطق والأقضية بما يتلاءم مع مقومات كل منها ومواردها». ويرى تاجر

تاريخان الشمعة

86 مليون دولار هي قيمة قرض ميسر (ربعه عبارة عن هبة) حصلت عليه الحكومة اللبنانية من «البنك الإسلامي للتنمية»، لاستكمال مشاريع البنية التحتية واللوجستية في مرفأ طرابلس، وهي أعمال انطلقت في وقت سابق، بعد عقود من الإهمال، وشملت توسيع رصيف الحاويات إلى 600 متر، وتعميق حوض المرفأ نحو 15,5 متراً، ما رفع إيرادات المرفأ خلال النصف الأول من العام الحالي، فضلاً عن تجهيزه برافعات عملاقة، وإضافة خدمات تنافسية عذّة، كتخصيص مساحة لإصلاح السفن غير المتوافرة في المرفأ المجاورة، ما يسهم في خلق دورة اقتصادية متنامية تستفيد منها منطقة الشمال.

يهدف المشروع الراهن إلى توسيع المنطقة اللوجستية وتجهيزها، واستحداث مواقف للشاحنات الداخلية والخارجية، وباحات للحاويات، وإنشاء مجمع من الأبنية الإدارية، وتطوير واستكمال الخدمات الإلكترونية والسكانر لفحص البضائع، في إطار تحويل هذا المرفق العام إلى مرفأ لوجستي حيوي، فضلاً عن إنشاء جسرين لربط المرفأ باوتستراد الحزام الغربي؛ أحدهما مخصص لخروج السيارات من المرفأ، والآخر لدخول وخروج الشاحنات مباشرة إلى الطريق السريع الرئيسي، لتفادي الازدحام المروري الذي قد تسببه حركة المرفأ. مع العلم أن مرفأ طرابلس حائز شهادات جودة، بحسب مسؤولية قسم الصحة والسلامة والبيئة في المرفأ، ديما مرعبي، ويسعى إلى الحصول على شهادات أخرى في السلامة الوظيفية والإدارة البيئية، بحيث استحدث مختبراً بيئياً خاصاً زود بتجهيزات قياس مؤشرات تلوث المياه، ومستوى الضجيج للعمل على خفضه، فيما يجري العمل على استكمال باقي التجهيزات المطلوبة، لتبقى اللوائح الخارجية المتمثلة بمكتب النفايات المتاحم له، والصرف الصحي الذي يصنّف بقرية، بحاجة لتدخل عاجل للحد من التلوث وتأثيراته على عمل

على حركة الطيران، قد يزداد مع الوقت بسبب جذبه الطبيعي للطيور، وإن وجود عوامل أخرى ظاهرة للعيان وخارجة عن نطاق الدعوى في محيط المطار وجاذبة للطيور، لا تُقلّل من دور المطر في هذا الصدد». وكان قرار القاضي حمدان قد صدر بعدما أثيرت مسألة كثافة طيور النورس المحلقة في محيط المطار بسبب انجذابها لنفايات المطر. حينها، حصل خلاف حول سبب ازدياد عدد الطيور، من جهة أكد بعض البيئيين والمعنيين مسؤولية إقامة مطر قريب من المطار عن اجتذاب النورس، فيما ذهبت السلطة والوزارات إلى تحميل المسؤولية لمصب نهر الغدير وبعض المزارع المنتشرة في المنطقة. آنذاك، وفي خضم حالة «التأهب»، أعلنت السلطة اتخاذ بعض التدابير التي تتمثل بتوزيع أجهزة لطراد الطيور، فضلاً عن معالجة المصب عبر رش الأدوية السامة وغيرها.

يقول رئيس مطار رفيق الحريري الدولي فادي الحسن، لـ «الأخبار»، إن الأزمة لم تعد موجودة «بسبب التدابير التي اتخذت حينها، وقد وضعت أجهزة لطراد الطيور، إضافة إلى تفعيل الأجهزة التي كانت موجودة»، لافتاً إلى أن رئاسة المطار لم تتلق بعدها أي شكوى من قبل

الطيارين. إلا أن بعض الاختصاصيين بشكوى بنوع الأجهزة التي رُكبت في محيط المطار، ويبلغ عددها نحو 16 جهازاً، قدّمها «هبة» شركة «المقدم هولدينغ» المملوكة من قبل عبد الهادي مقدم، وهو صاحب شركة «الحما غروب» التي التزمت أعمال تركيب البوابات الإلكترونية في المطار. كذلك يُشكك مصدر في برج المراقبة في المطار في جدوى هذه الأجهزة، لافتاً إلى أن وضع طيور النورس لم يتغيّر، ولا تزال أعدادها هي نفسها، لافتاً إلى أنه إذا خف وجود الطيور في المحيط، فلأن «موسم الطيور قد ولى». يوصف المصدر الوضع اليوم بأنه «عادي»، ولم يتغيّر عن باقي الظروف التي يمر بها المطار، لافتاً إلى أن الطيور لا تحلق حالياً فوق المطر، بل لا تزال في محيط مصب نهر الغدير.

خلال أزمة طيور النورس، صرّح وزير الأشغال العامة والنقل يوسف فينيانوس قائلاً: «إن أجهزة لطراد الطيور تفي بالحاجة لشهر أو شهرين كحد أقصى. وبالتالي، يبقى الحل بمعالجة أسباب هذه الظاهرة»، في إشارة إلى معالجة مصب نهر الغدير والمزارع المحيطة في المطار. بحسب مجلس الإنماء والإعمار، إن خيار رمي الأدوية في المصب لطراد الطيور استبعده الخبير الفرنسي، الذي أفاد بأن هذه المواد يجب ألا ترمى لأنها «سامة جداً»، فيما لم يباشر بعد بأي حل لمعالجة المصب معالجة نهائية. هذا الواقع يعني عملياً إبقاء مسببات الأزمة وخطر تهديد السلامة الجوية في المواسم المقبلة.

الاعمال القائمة
تجرب على اساس
تشغيل المطر
لمدة اربع سنوات
(مروان طحطح)



اجهزة لطراد الطيور غير فعّالة

في معرض الأسباب الموجبة لإقفال مطر الكوستابرافا، قال القاضي حمدان في قراره القضائي ما يأتي: «إن المطر المطلوب إقفاله، إضافة إلى موقعه الجغرافي الحالي الذي قررته الإدارة، يُمثّل بحالته الراهنة خطراً

تأمين

منتجات التأمين تخضع لرقابة هيئة
الأسواق المالية

العمل الرقابي لأوجه النشاط كافة في الأسواق المالية. تقول رئيسة لجنة مراقبة هيئات الضمان بالإناية نادين الحبال عسلي، إن المذكرة تحقق ثلاثة أهداف أساسية: تسمح بتجنب الأزدواجية المحتملة في العمل الرقابي، وتحد من التفرقة الرقابية التي قد تنتج من غياب التنسيق، وتسمح باستبعاد الاستثمارات التي قد تعرض حملة الوثائق لمخاطر وخسارات في أموالهم. ويعتبر وزير الاقتصاد والتجارة، رائد خوري، أن هذه المذكرة «خطوة في الاتجاه الصحيح»، مشيراً إلى أن «جهداً كبيراً بذله الطرفان المعنيان للوصول إلى الصيغة التي تم توقيعها انطلاقاً من حساسية المسألة ودقتها تقنياً في العمل والرقابة على شركات ووسطاء التأمين، كذلك فإن الرقابة على الأدوات المالية في غاية الأهمية لناحية حماية استثمارات حملة الوثائق».

الأولى من القانون رقم 161 بمراقبة «جميع العمليات المتعلقة بإصدار أو شراء أو بيع أو ترويج الأدوات المالية المطروحة للاكتتاب العام، أو التي يجري شراؤها أو بيعها لحساب الجمهور، أو الأدوات المالية المدرجة أو المتداولة في البورصة والأدوات المالية والحقوق المالية المرخصة من هيئة الأسواق المالية».

أهمية المذكرة، وفق حاكم مصرف لبنان رياض سلامة، الذي يرأس هيئة الأسواق المالية، تكمن في تعزيز قدرة الهيئات الرقابية على حماية الادخار المستثمر في الأدوات المالية المتنوعة والحد من مخاطر النظام بما يتطابق مع أحكام وروحية القانون 161، فضلاً عن كونها تؤمن الرقابة الشاملة والتكاملية بين مختلف الأجهزة الرقابية انسجاماً مع متطلبات العضوية الكاملة للهيئة في منظمة IOSCO التي تشدد على شمولية

وقّعت لجنة مراقبة هيئات الضمان وهيئة الأسواق المالية مذكرة تفاهم بينهما، ترمي إلى تعزيز التعاون وتنظيم أعمال الرقابة، ولا سيما لجهة تنظيم الموافقات المسبقة لشركات التأمين لإطلاق وتسويق منتجات تتضمن أدوات مالية، وهي المعروفة بمسمى unit-linked، بالإضافة إلى الشروط والضوابط التي يجب على وسطاء مبيعات التأمين ووكلائها ومدوبيها الخضوع لها لتمكينهم من تسويق مثل هذه المنتجات.

بحسب عدد من العاملين في شركات التأمين، إن بعض المنتجات التي تصدرها شركات التأمين للعموم، هي في شق منها استثمارات مالية تجرى عبر المصارف أو لدى صناديق استثمار. هذه الاستثمارات تتضمن تجارة بالسندات والأسهم والعملات، وهو ما يوجب إخضاعها لرقابة هيئة الأسواق المالية المعنية بموجب المادة

لمعالجة النفايات: المنطقة الأولى تضم بلديات شحيم وعانوت وحسروت والمغربية وداريا والشمس ودلهون وعين الحور، بينما تشمل المنطقة الثانية بلديات برجاً وجراد والجية وبعاير وسبلين وكترمايا ومزبود، على أن يقام لكل منطقة معمل فرز ومعالجة. ويضيف مصدر متابع: «هناك سعي لإقامة معمل المنطقة الأولى بين عانوت وحسروت، أمّا معمل المنطقة الثانية، فسيقام إمّا في منطقة الجية أو في كسارة الكجك في بعاير، أو في الأرض المملوكة من النائب وليد جنبلاط في سبلين لجهة كترمايا، ولكن حتى الساعة لا اتفاق على أي مكان من هذه الأمكنة».

مطلعة إلى أن «الضغط السياسي بهذا الاتجاه مستمر، لإجبار بلديات المنطقة على القبول باستحداث مكان موحد لتجميع نفايات الإقليم فية بدلاً من انتشار المكبات العشوائية، وهو ما فسرتة هذه المصادر على أنه «ضغط غير مباشر على البلديات للقبول بمكبّ موحد لنفايات المنطقة شبيه بمطمر، قبل اعتماد الحل المركزي الذي لن يبصر النور في الوقت الحالي».

تفيد المعطيات بأن اتحاد بلديات الإقليم يبحث حالياً في طرح مقدم من إحدى الجمعيات المحلية في المنطقة، يقضي بتقسيم منطقة إقليم الخروب الشمالي إلى منطقتين