



صدح العلوم

متخصصة بالبحوث العلمية المحكمة

ترخيص رقم 2022/244

مجلة شهرية محكمة تعنى بقضايا العلوم النظرية والتطبيقية

السنة الأولى
تشرين الأول

الرقم التسلسلي المعياري الدولي لتعريف المطبوعات: ISSN 2959-9423

العدد 2

■ الافتتاحية. | بقلم رئيس التحرير

■ مرفأ بيروت خلال القرن العشرين

الدور الاقتصادي المركزي في لبنان والعالم العربي. | أ.د. محمد مراد

■ أزمة المرسومين (٤٩) و(٥٠) وتداعياتهما الطائفية سنة ١٩٤٣. | سلام عبد العزيز مهدي

■ جمالية المناديل الورقية في الفنون التشكيلية. | أحلام عباس عباس

■ أصول التلخيص وقواعده. | د. حسن إبراهيم



المحتويات

| | | |
|----------------------|-----|--|
| بـقلم رئيس التحرير | 11 | الافتتاحية |
| أ.د. محمد مراد | 15 | مرفأ بيروت خلال القرن العشرين الدور الاقتصادي المركزي في لبنان والعالم العربي |
| سلام عبد العزيز مهدي | 34 | أزمة المرسومين (49) و(50) وتداعياتهما الطائفية سنة 1943 |
| أحلام عباس عباس | 60 | جمالية المناديل الورقية في الفنون التشكيلية |
| د. حسن إبراهيم | 113 | أصول التلخيص وقواعده |



مرفأ بيروت خلال القرن العشرين الدور الاقتصادي المركزي في لبنان والعالم العربي

أ.د. محمد مراد^(*)

ملخص البحث

يستعيد هذا البحث الدور التاريخي الذي سجّله مرفأ بيروت على صعيد حركة التجارة البحرية عبر المتوسط، إلى العالم من جهة، وعلى صعيد التفريغ والشحن بطريقة الترانزيت إلى الداخل العربي وإلى دول عديدة أخرى في آسيا وأوروبا من جهة أخرى.

ظهرت أهمية مرفأ بيروت مع تحوُّله إلى مرفأ التصدير الأول لبلات الحرير الخام المنتج في متصرفية جبل لبنان، الذي هو إنتاج يدخل في فضاء العلاقات الرأسمالية مع أسواق فرنسا في مرسيليا وليون وبوردو وغيرها من المدن الفرنسية الأخرى، وهنا تكمن أهمية بيروت وموقعها في تقاطعات المشروع الفرنسي مع برجوازية الحرير المتسارعة النمو في المتصرفية نحو قيام دولة لبنان الكبير في العام 1920.

في عهد الانتداب الفرنسي تحولت بيروت، بفضل مرفئها، إلى مدينة كوسموبوليتية ذات الفعالية الكبرى في حركة المبادلات التجارية لدرجة أنها راحت تحجب في أهميتها الاقتصادية سائر المدن العربية والشرق أوسطية القريبة.

وأيضاً باتت بيروت، في عهد الانتداب، قاعدة مركزية للاقتصاد اللبناني والعربي

(*) باحث في التاريخ السياسي والعلاقات الدولية

على السواء، وهذا ما دلت عليه أرقام التجارة الخارجية من حيث عدد البواخر القادمة والمغادرة للمرفأ من جهة، والكميات الطنّية المصدّرة والمستوردة من جهة أخرى. خلال سنوات الحرب الأهلية التي تواصلت لخمس عشرة سنة (1975-1990)، وكذلك خلال المرحلة التي أعقبها بعد «الطائف»، وصولاً إلى اليوم، شهد مرفأ بيروت، وشهدت معه العاصمة اللبنانية انحداراً متسارعاً في الدور والأهميّة لأسباب عديدة، أبرزها اثنان أساسيان: الأول، داخلي ويتمثل بعدم جدارة الهيئة التي حكمت الدولة بعد الحرب الأهلية، والثاني، ويتمثل بمشروع أميركي شرق أوسطي يسعى إلى إعطاء الكيان الصهيوني المغتصب لفلسطين الدور المركزي في اقتصاد المنطقة من حيث تفوّق مرفأى الساحل الفلسطيني التي هي تحت احتلاله من جهة، وتهميش، لا بل إلغاء دور المرفأى الأخرى في المنطقة، ومنها مرفأ بيروت من جهة أخرى. وهذا أمر يعزّز من فرضية احتمال متزايد حول ضلوع الكيان الصهيوني أو وقوفه وراء التفجير - الزلزال الذي أصاب مرفأ بيروت في الرابع من آب عام 2020.

كلمات مفتاحية

مرفأ بيروت، اقتصاد، انتداب فرنسي، تجارة بحرية، استيراد، تصدير، تفجير المرفأ، تطبيع اقتصادي، هيمنة صهيونية ...

Résumé en français

Cette recherche restitue le rôle historique joué par le port de Beyrouth au niveau du commerce maritime trans-méditerranéen vers le monde d'une part, et au niveau du déchargement et d'expédition en transit vers l'intérieur arabe et vers de nombreux autres pays d'Asie et d'Europe d'autre part.

L'importance du port de Beyrouth s'est manifestée avec sa transformation en premier centre d'exportation de balles de soie grège produites dans le *moutassarifat* du Mont-Liban. Ces dernières constituent une production entrant dans l'espace des relations capitalistes avec les marchés français de Marseille, de Lyon, de Bordeaux et d'autres villes françaises. C'est là que réside l'importance de Beyrouth et de sa situation stratégique puisqu'elle est



aux intersections du projet français et de la bourgeoisie de la soie, qui, à vive allure, a ouvert la voie à la création de l'État du Grand Liban en 1920.

À l'époque du Mandat français, Beyrouth s'est transformée, grâce à son port, en une ville cosmopolite avec une grande efficacité dans le mouvement des échanges commerciaux au point qu'elle a commencé à soustraire au regards les autres villes arabes et moyen-orientales voisines par son importance économique.

De surcroît, pendant le Mandat français, Beyrouth était également la base centrale de l'économie libanaise et arabe, ce qui a été démontré par les chiffres du commerce extérieur en termes de nombre de navires arrivant et sortant du port, d'une part, et de tonnes de marchandises exportées et de quantités importées d'autre part.

Au cours des années de la guerre civile qui a duré quinze ans (1975-1990), ainsi que pendant la période qui a suivi après «Taïf» jusqu'à aujourd'hui, le port de Beyrouth, et avec lui la capitale libanaise ont connu un déclin accéléré de son rôle et de son importance pour de nombreuses raisons, dont les plus importantes sont deux principales: la première, interne, représentée par l'incompétence de l'organisme qui dirigeait l'État après la guerre civile, et la seconde, représentée par un système central américain, constitue un projet oriental qui cherche à donner à l'entité sioniste usurpant la Palestine un rôle central dans l'économie de la région en termes de supériorité des ports côtiers palestiniens qui sont sous son occupation d'une part et de marginalisation, voire d'élimination. dans la région, y compris le port de Beyrouth d'autre part. Cela renforce l'hypothèse d'une possibilité croissante de l'implication ou du soutien de l'entité sioniste dans l'attentat - le tremblement de terre qui a frappé le port de Beyrouth le 4 août 2020.

Mots-clés: Port de Beyrouth - Économie - Mandat français - Commerce maritime - Importation - Exportation - Bombardement portuaire - Normalisation économique - Hégémonie sioniste

تقديم البحث

يحاول هذا البحث أن يعالج اشكالية ثلاثية الأبعاد: اقتصادية - سياسية - استراتيجية، وذلك عبر طرحها التساؤل التالي: هل كان تفجير مرفأ بيروت في 4 آب

2020، تدبيراً إسرائيلياً من أجل تحقيق هدفين متلازمين: الأول، تهميش وتغييب الدور التاريخي لمرفأ بيروت الذي شكّل قاعدة اقتصادية مركزية في لبنان والعالمين العربي والشرق أوسطي على مدى سنوات القرن الماضي (القرن العشرين)؟، الهدف الثاني، من أجل تسهيل عملية التطبيع الاقتصادي - السياسي حيث يتمكّن معه الكيان الصهيوني من الإمساك باقتصاديات المنطقة العربية من غير منافس، وتضمن بالتالي، تفوّقها الاستراتيجي على كل المجال العربي والشرق أوسطي؟

يسعى البحث إلى تظهير هذه الإشكالية من خلال تحليل العلاقة بين الدور التاريخي لمرفأ بيروت كقاعدة ساحلية على شرقي المتوسط لعبت دوراً مركزياً في الاقتصاد العربي خلال القرن العشرين، وبين مسارات التطبيع العربي - الصهيوني التي اتخذت وتآثر متسارعة في السنوات الأخيرة، هذه المسارات التطبيعية دفعت بالعدو الصهيوني إلى تخلية الساحة الاقتصادية من منافس اقتصادي محتمل في المستقبل القريب، فسارع إلى تفجير زلزالي في مرفأ بيروت بهدف تغييب دوره في الحركة الاقتصادية الشرق أوسطية التي تسعى الدوائر الأمريكية والصهيونية إلى الاستئثار والتحكم بها.

أولاً. بيروت المدينة - الظاهرة في الوطن العربي

منذ إعلانها عاصمة للدولة اللبنانية في الأول من أيلول (سبتمبر) 1920، وحتى انفجار الحرب المأساة - الحرب الأهلية في 13 نيسان 1975، أي على امتداد مرحلة زمنية تواصلت لخمسة عقود ونصف العقد، تحوّلت بيروت الى مدينة - ظاهرة لما سجّلته من قفزات عمودية في تطوّرها العمراني والاسكاني والسكاني والاقتصادي والاجتماعي والثقافي، حتى أنّها باتت المدينة - القطب، أو المدينة - المركز، الأولى في الوطن العربي للخدمات على أنواعها في الاستثمارات والتوظيفات المالية، والارتقاء اللافت في الأنشطة التعليمية والمهنية والثقافية والفنية والصحية التي تخطّت الداخل اللبناني إلى الوطن العربي والعالم.

لقد شهدت بيروت نمواً سكانياً فاق معدّلات النمو الطبيعي لسكان المدن في غير بلد من العالم، ففي حين سجّل عدد سكّانها في أول إحصاء أجرته سلطات

الانتداب الفرنسي لعام 1921، ما يقرب من (94432) نسمة⁽¹⁾، قفز في إحصاء 1932 إلى (160759) نسمة، أي بزيادة بلغت أكثر من 70٪ في غضون عشر سنوات⁽²⁾. عادت بيروت لتشهد تحولات تصاعدية في نموها السكاني خلال العقود الاستقلالية الأولى التي أعقبت الاستقلال الوطني في العام 1943، حيث بلغ عدد سكانها في العام 1961 نحو (298129) نسمة⁽³⁾، ثم ارتفع مع ضواحيها إلى (938940) نسمة في العام 1970⁽⁴⁾، أي بنسبة تركز وصلت إلى أكثر من 45٪ من إجمالي سكان لبنان الذين بلغوا حوالي (2,126,325) نسمة لنفس العام⁽⁵⁾.

ثانياً. مركزية مرفأ بيروت الاقتصادية حتى العام 1975

تبوّأت بيروت مع مرفئها بين 1920 – 1975، أي منذ قيام الدولة اللبنانية الحديثة تحت الانتداب الفرنسي، مروراً بالعقود الثلاثة الأولى للاستقلال الوطني وصولاً إلى الانفجار الأمني والسياسي مع الحرب الأهلية في العام 1975، مركزاً اقتصادياً وخدمياً هو الأعلى بين عواصم الأقطار العربية، حيث تحوّلت إلى العاصمة المركزية الاقتصادية والخدمية والثقافية لسائر العرب دولاً وشعوباً ورجال أعمال واستثمار وتوظيفات مالية وطلاب علم وهواة سياحة واصطياف وإشياء.

أ. بيروت ومرفئها في عهد الانتداب الفرنسي 1920 – 1943

إذا كانت سياسة الانتداب الفرنسي على سوريا ولبنان، قد أولت اهتماماً زائداً بتنشيط الاقتصاد المدني (اقتصاد المدن) ذي الطبيعة الرأسمالية، فإنّ اهتمامها بالعاصمة اللبنانية بيروت ارتدى أولوية استثنائية في استراتيجيتها الاقتصادية الشاملة.

H.C: Bulletin du haut commissariat de la République française en Syrie et au Liban (1) 1922: Recensement de 1921, Population du Grand Liban, p 79.

C.A.N (Centre des Archives Nationales), correspondance Deuxième Série, carton 8, (2) dossier 63.

(3) الجمهورية اللبنانية، وزارة التصميم العام، المجموعة الإحصائية لعام 1963، ص 28.

(4) الجمهورية اللبنانية، وزارة التصميم العام، المجموعة الإحصائية لعام 1971، ص 72.

(5) المصدر نفسه، المكان نفسه.

فقد جعلت من بيروت تتدرّج بسرعة قياسية إلى مركزية إقليمية على صعيد المبادلات التجارية محلياً وعربياً وشرقاً أوسطياً.

ففي المدينة، راحت تتطور حالة من الاقتصاد التجاري - الخدمي الشديد الارتباط بعجلة السوق والمصالح الفرنسية، هذه المصالح التي كانت فرنسا تسعى إلى تطويرها تمهيداً لقيام مشرق عربي اقتصادي ملحق برأسمالية المركز الفرنسي ذي الطبيعة الليبرالية والسوقية الحرة.

تحوّلت بيروت، من خلال مرفئها، إلى مركز جاذب بقوة لحركة تجارية داخلية وخارجية على السواء. فقد احتلّ المرفأ أهمية خاصّة ميّزته عن سائر المرافىء الأخرى على الساحل الشرقي للمتوسط بدءاً من المرافىء التركية والسورية واللبنانية والفلسطينية في عكا وحيفا ويافا وغزّة وصولاً إلى المصرية في دمياط والاسكندرية ورشيد وبور سعيد فالىء مرافىء المغرب العربي في الجزائر وتونس وليبيا ..

وتحت ضغط الحاجة في متصرفية جبل لبنان إلى تصدير إنتاجها المتزايد من بالات الحرير الخام إلى الأسواق الفرنسية في مرسيليا وليون وغيرها، تولت شركة فرنسية العمل في مرفأ بيروت بدءاً من العام 1893، فأنشأت حوضاً للسفن في العام 1906، ومستودعاً للتخزين في العام 1911، وسداً عائماً فوق الماء في العام 1912، ونصبت محطة كهربائية بقوة (300) حصان بخاري في العام 1913⁽¹⁾.

وبعد سنوات الحرب العالمية الأولى (1914 - 1918)، عاد مرفأ بيروت يسجّل أرباحاً عالية في قيمة العائدات الناجمة عن أعمال التفريغ والشحن والتخزين. ففي العام 1919، بلغت تلك العائدات حوالي (2.5) مليون فرنك فرنسي، ثم ارتفعت في العام التالي إلى (5.7) ملايين فرنك، وفي العام 1922 إلى (5.8) ملايين فرنك⁽²⁾.

عكست الزيادة في عائدات المرفأ زيادة موازية في حجم البضائع المستوردة والمصدّرة عبره، إذ بلغت (82801) طناً في العام 1919، لتتضاعف في العام التالي

De monicault, Jacques: **le Port de Beyrouth et l'économie des pays du Levant sous le Mandat Français**, librairie Technique et Economique, Paris, 1936, p 25.

op.cit , p 25. (2)

إلى (159600) طناً، ثم إلى (241280) طناً في العام 1922⁽¹⁾.

في جانب مواز، ومنذ العام 1925، سجّلت حركة السفن البخارية الداخلة إلى مرفأ بيروت أرقاماً قياسية مقارنة بباقي المرفأء السورية واللبنانية على السواء. ففي حين دخلت مرفأ طرابلس (349) سفينة، ومرفأ الاسكندرونه (356) سفينة، ومرفأ اللاذقية (109) سفن، فقد دخلت مرفأ بيروت وحده (735) سفينة أي ما يعادل 48.5 % من المجموع العام للسفن في المرفأء المذكورة⁽²⁾. وفي العام 1928، ارتفعت هذه النسبة إلى 52.1 %، بينما ارتفعت في العام 1933 إلى 53.6 %، وبلغت 55.6 % في العام 1934، وذلك من مجموع السفن التي دخلت إلى المرفأء السورية واللبنانية، التي بلغت (1682) سفينة لعام 1928، و (1715) سفينة لعام 1933، و (1740) سفينة لعام 1934⁽³⁾.

هذا الموقع المتفوق الذي حقّقه مرفأ بيروت على سائر مرفأء المدن الساحلية في سوريا ولبنان، أسهم في تعزيز المركز الاقتصادي لمدينة بيروت بالذات، إذ جعل منها نقطة الارتكاز لحركة تجارية داخلية وخارجية على السواء. من جهة أخرى، فإنّ هذا الموقع المتقدم للعاصمة اللبنانية ومرفئها، كان قد أسهم في نموّ برجوازية تجارية مدنيّة تمركزت في بيروت، وراحت تتفوق على غيرها من برجوازيات المدن الأخرى في طرابلس وصيدا وزحلة، إضافة إلى دمشق وحلب واللاذقية وسواها من مدن الداخل السوري، لا بل إنّ برجوازيات هذه المدن كانت تدين في نموها وتنمية مصالحها إلى برجوازية بيروت المهيمنة، التي لم يعد بمقدور أي فئة لبنانية أو سورية تقوى على منافستها.

وما زاد من أهمية بيروت في ثلاثينيات القرن الماضي (القرن العشرين)، إنشاء منطقة حرّة في مرفئها بموجب قرار المفوض السامي الفرنسي آنذاك، في 16 كانون

(1) op.cit , p 28 et 51.

H. C: Rapport a la Société des nations, 1922 - 1930, p 43, et Bulletin de la Banque de Syrie (2) et du Grand Liban, no 4, le 15 octobre 1933, p 34, et no 6 le 31 Décembre 1935, p 33.

H.c: op.cit, p 34, et bulletin de la banque de Syrie et du Grand Liban, op.cit, no 4 et 6. (3)

الثاني (يناير) 1933. فقد بلغت مساحة تلك المنطقة خمسة آلاف متر مربع، مجهزة بهنغارات أعدت للإيجار تبلغ مساحتها (1484) متراً مربعاً⁽¹⁾، ما جعل حركة التجارة الداخلية والتجارية تأخذ، بقسم كبير منها، وجهتها نحو بيروت. وقد بدأ العمل في المنطقة الحرّة في أول آذار (مارس) 1934، حيث حققت في الأشهر العشرة الأولى (آذار - كانون الأول 1934) النتائج التالية⁽²⁾:

- باتجاه آسيا - أوروبا: (1465) طنّاً.

- باتجاه أوروبا - آسيا: (3195) طنّاً.

شكّلت هذه الأرقام حوالي 80٪ من حركة التجارة الخاصّة القائمة على التخزين في العام 1934⁽³⁾. ثمّ جاءت مشكلة لواء الاسكندرونة (1935 - 1939)، التي انتهت بفصل اللواء عن سوريا، لتساهم في تعزيز مرفأ بيروت وتجعله يتبوأ مركز الصدارة في عملية التبادل التجاري بين الداخل اللبناني والسوري من جهة، والخارج العربي على وجه الخصوص والدولي من جهة أخرى. فقد سجّلت حركة التجارة الخاصّة Commerce Special، عبر المرفأ أرقام الاستيراد التالية⁽⁴⁾:

- العام 1935: (363246) طنّاً، بقيمة (18.8) مليون ل.ل.س.

- العام 1939: (364000) طن، بقيمة (55.5) مليون ل.ل.س.

والجدير ذكره، أن المستوردات عبر التجارة الخاصّة عادت إلى الانخفاض بسبب نشوب الحرب العالمية الثانية، بسبب الحصار البحري الذي ضرب على السواحل اللبنانية والسورية. ففي العام 1941، لم تبلغ الكميات المستوردة كتجارة خاصّة عبر مرفأ بيروت سوى (94545) طنّاً، بقيمة مالية تبلغ (20.24) مليون ل.ل.س. ثمّ عادت إلى الارتفاع التدريجي في العام 1942، لا سيّما بعد حسم الوضع العسكري في سوريا

(1) De monicault , jaques: le Port de Beyrouth ... , op.cit, p 46.

(2) op.cit, p 47.

(3) op.cit, p 47.

(4) محمد مراد: العلاقات اللبنانية - السورية في عهد الانتداب الفرنسي، دار الرشيد للعلوم ، بيروت، ط 1، 1993، ص 125.

ولبنان لصالح الحلفاء الإنكليز والفرنسيين الأحرار⁽¹⁾.

أمّا على صعيد التجارة الخاصّة للمصدّرات وإعادة التصدير، فقد شهدت أرقاماً تصاعديّة بين أعوام 1932 – 1939، وفقاً للآتي:

– العام 1932: (17367) طنّاً، بقيمة (2.9) مليون ل.ل.س.

– العام 1936: (55125) طنّاً، بقيمة (4.04) مليون ل.ل.س.

– العام 1939: (97246) طنّاً، بقيمة (11.7) مليون ل.ل.س.

هكذا، إنّ الموقع المميّز الذي احتلّه مرفأ بيروت كمركز استقطاب تجاري، كان له بعد الأثر على تطوّر العاصمة اللبنانية، التي أضحت ليس فقط نقطة ارتكاز للاقتصاد اللبناني وحسب، بل أيضاً حجر الرّحى الاقتصادي للداخل السوري والعربي على السواء. أمّا سبب هذا الصعود الخطي لبيروت وتحولها إلى عاصمة للاقتصاد اللبناني والسوري والعربي فيعود إلى أمرين أساسيين:

الأول، الاهتمام الفرنسي بتقديم بيروت على سائر العواصم والمدن العربية حيث رأت فيها السلطات الانتدابية الموقع الذي يتلاءم مع خدمة المصالح الفرنسية سواء في المراكمات الرأسمالية من ناحية، أو في كسب سبق المنافسة الاقتصادي والسياسي مع بريطانية ذات النفوذ المزاحم لفرنسا في العالم العربي من ناحية أخرى.

الثاني، تحول بيروت إلى عاصمة كوسموبوليتية عربية بين البحر المتوسط شمالاً، والبحر الأحمر والمحيط الهندي جنوباً، وبين الخليج العربي شرقاً إلى المحيط الأطلسي غرباً. هذا الموقع الاقتصادي لبيروت كانت تعززه باستمرار شبكة من الأسواق العربية التي باتت بمثابة المجال الحيوي الأهم عالمياً للاقتصاد اللبناني، وهذا ما دلّت عليه صادرات لبنان الصناعية، خلال سنوات الحرب العالمية الثانية، إلى أسواق فلسطين والعراق والمملكة العربية السعودية وسائر الخليج العربي ومصر وصولاً إلى غير بلد في أفريقيا العربية.

لقد أسهمت العلاقات الاقتصادية اللبنانية – العربية في بلورة تيار سياسي لبناني

(1) المرجع نفسه، ص 138.

راح ينادي باستقلال لبنان السياسي والاقتصادي، ويعرب عن استعداده المتزايد للانفتاح على العروبة بأبعادها الاقتصادية والثقافية، وبرز هذا الأمر إبان مشاورات الوحدة العربية في مطلع الأربعينيات، وكذلك في مشاركة لبنان الفاعلة في التحضير لميثاق جامعة الدول العربية التي ظهرت كمؤسسة إقليمية في مؤتمرها التأسيسي الأول في آذار (مارس) 1945.

ب. مرفأ بيروت خلال العقود الثلاثة الأولى من الاستقلال الوطني (1943 - 1975)
 جاء الاستقلال الوطني للبنان في تشرين الثاني (نوفمبر) 1943، ليشكّل محطة انتقالية جديدة في تطور مرفأ بيروت وفي محافظته على موقعه المتقدم كموقع اقتصادي لبناني وعربي على السواء. فقد وجدت دول الجامعة العربية في استقلال لبنان السياسي، وفي اقتصاده الخدمي المتمركز في العاصمة بيروت، وفي النشاط المتصاعد لحركة المبادلات مع مرفئها، وجدت المناخ الملائم لفرصها الاستثمارية والخدمية والانخراط في شبكة من العلاقات التجارية، لاسيّما حركة التخزين والترانزيت وإعادة التصدير تجاه الداخل العربي والخارج الدولي .

جاءت المقاطعة العربية للكيان الصهيوني بعد اغتصابه لفلسطين عام 1948، لتدفع الى تحوّل جذري في اتجاهات التجارة العربية من مرفأ حيفا الى مرفأ بيروت، الأمر الذي جعل من هذا الأخير يسجل سبقاً على سائر المرفأء العربية على ساحل المتوسط الشرقي، وحتى على غير مرفأ في الشرق الأوسط.

أولت الحكومات الاستقلالية المتعاقبة التي تألفت قبل الحرب الأهلية، اهتماماً رسمياً في استجابتها لإجراء إصلاحات تحديثية بمرفأ بيروت الذي بات يشكّل عصب الاقتصاد الوطني من ناحية، ويزيد من عمق العلاقات اللبنانية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وحتى السياسية مع المحيط العربي، لاسيّما مع العراق وسائر الخليج العربي ومصر وليبيا وباقي الأقطار من ناحية أخرى.

حتى مطلع السبعينيات من القرن المنصرم، كان مرفأ بيروت يحتوي على ثلاثة أحواض اتسعت مساحتها لتغطي (66) هكتارا أي (660,000) متراً مربعاً، يحميها من الموج حاجز بطول (2100) متر، ويغلقها سدّ بطول (470) متراً. كما يحتوي أيضاً



على أرصفة للميناء بطول إجمالي بلغ (3250) متراً، ومستودعات بمساحة وصلت إلى (239700) متراً مربعاً منها (169100) متر مربع مخازن مسقوفة. كما شمل المرفأ على منطقة حرّة زادت مساحتها عن (133450) متراً مربعاً، هذا بالإضافة إلى أن المرفأ كان مزوداً بالآليات اللازمة للجرّ والتحميل والتفريغ⁽¹⁾.

لم تقتصر حركة المرفأ على نقل البضائع والركاب عبر السفن البخارية والمراكب الشراعية وحسب، وإنما أيضاً عبر شبكة للخطوط الحديدية التي كانت تنطلق من المرفأ في بيروت دونما حاجة إلى تبديل الشاحنات عند تبديل الخطوط، لتتصل بشبكات الخطوط الحديدية السورية - العراقية (بيروت - حلب - الموصل - بغداد)، وأيضاً بالخطوط الحديدية السورية - التركية (بيروت - حلب - استانبول).

تألّفت شبكة السكك الحديدية اللبنانية من الخطوط التالية⁽²⁾:

- إلى دمشق: بيروت - رياق - سرغايا (88 كلم).

- الخط الساحلي: الناقورة - بيروت - طرابلس (190 كلم).

- إلى حلب: طرابلس - عكار (40 كلم)، ورياق - البقاع (90 كلم).

سجّلت حركة مرفأ بيروت بين الاستقلال وانفجار الحرب الأهلية التطورات الخطية التالية:

1. حركة الملاحة (البواخر والمراكب الشراعية ذات القدرة الاستيعابية 1000 طن)

في العام 1948، بلغ عدد البواخر الداخلة إلى المرفأ وتلك الخارجة منه (1902) باخرة، ثم ارتفع العدد إلى (2921) باخرة في العام 1951، وإلى (4420) باخرة في العام 1960، ثم إلى (4639 - 5226 - 4314 - 4873) باخرة وذلك على التوالي لسنوات 1963، 1966، 1967 و1971.

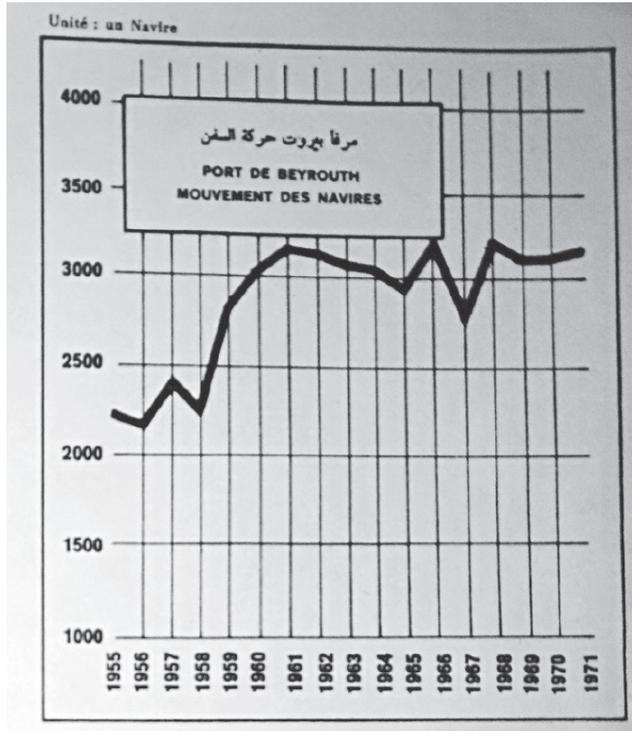
(1) الجمهورية اللبنانية، وزارة التصميم العام، مديرية الإحصاء المركزي، المجموعة الإحصائية لعام 1971، شركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت Compagnie de Gestion et d'exploitation du Port de Beyrouth، ص 180.

(2) المصدر نفسه، ص 180.

لذا، فإن الرسم البياني الرقم (1) يقدّم صورة واضحة عن حركة الملاحة في مرفأ بيروت بين عامي 1955 - 1971⁽¹⁾.

الرسم البياني (1)

حركة السفن في مرفأ بيروت بين 1955 - 1971



2. حركة البضائع في مرفأ بيروت

كانت هذه الحركة باتجاهين: الحمولة المفرّغة في المرفأ، والأخرى المشحونة منه إلى الخارج.

(1) الحمولة المفرّغة في المرفأ

شهد مرفأ بيروت حركة نشطة باستقبال البضائع على مدى سنوات طويلة، لا

(1) إدارة شركة واستثمار مرفأ بيروت، وزارة التصميم العام، مجموعة الاحصاء المركزي، المجموعة الاحصائية لعام 1963، ص 206 - 207، والمجموعة الاحصائية لعام 1971، ص 182 - 183.

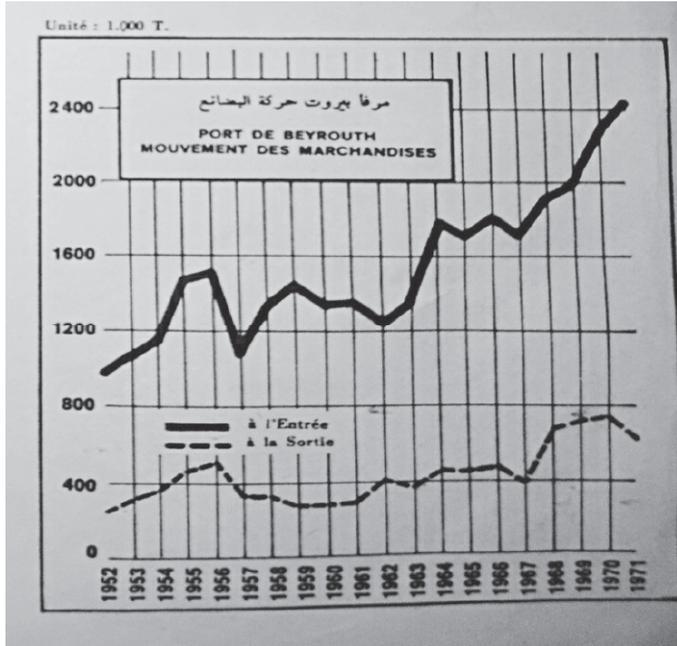
سيّما بين عامي 1948 و1971، وسجّلت هذه الحمولة كميات البضائع التالية (بالألف طن):

ففي العام 1948 بلغت كمية تفرّغ الحمولة (773) طناً، ثم ارتفعت بعدها إلى (911) ألف طن في العام 1951، وتواصلت بالارتفاع مسجّلة (1482، 1097، 1443، 1811، 2289 و2457) ألف طن على التوالي لأعوام 1954، 1960، 1963، 1966، 1970 و1971.

ويقدّم الرسم البياني الرقم (2) صورة واضحة عن حركة البضائع المفرغة في مرفأ بيروت لسنوات 1952 – 1971⁽¹⁾.

الرسم البياني (2)

كميات البضائع المفرغة في مرفأ بيروت بين 1952 – 1971 (بالألف طن)



(1) شركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت، وزارة التصميم العام، المجموعة الاحصائية لعام 1963، ص 206 – 207؛ المجموعة الاحصائية لعام 1971، ص 182 – 183.

يتضح من الرسم البياني الرقم (2) أن البضائع المفرّغة في مرفأ بيروت أخذت تتصاعد خطياً كمياتها لسنوات 1952، 1953، 1954 و1955، ثمّ تراجعت في العام 1956، بسبب حرب السويس التي شنها العدوان الثلاثي البريطاني - الفرنسي - الصهيوني على مصر على أثر قرار الرئيس جمال عبد الناصر الذي قضى بتأميم قناة السويس واضعاً نهاية لاستغلالها من قبل الشركات الأجنبية.

ثم عادت كميات البضائع المفرّغة في المرفأ الى الارتفاع بين عامي 1963 - 1971، على الرغم من بعض التراجع في حركة البضائع العربية إثر حرب حزيران 1967، التي شنها العدو الصهيوني على مصر وسوريا والأردن في الخامس من حزيران (يونيو) 1967، التي أفضت الى احتلال شبه جزيرة سيناء المصرية والجولان السورية والضفة الغربية وقطاع غزة في فلسطين.

(2) الحمولة المشحونة من مرفأ بيروت

في المقابل شهد مرفأ بيروت أيضاً، حركة شحن للبضائع بين العامين 1948 - 1971، وشحنت منه كميات وازنة من البضائع والسلع إلى الخارج العربي والدولي (الكميات بالألف طن):

بلغت كمية شحن البضائع من المرفأ (119) ألف طن في العام 1948، ثم ارتفعت إلى (242) ألف طن في العام 1952، ثم إلى (442) ألف طن في العام 1956، بينما تراجعت إلى (280) ألف طن لعام 1960، ثم عاودت الارتفاع إلى (480) ألف طن في العام 1964، وارتفعت أكثر في العام 1968 فبلغت (654) الف طن، وتواصل ارتفاعها إلى (728) ألف طن في العام 1970 ثم هبطت إلى (626) ألف طن في العام 1971.

لعلّ الرسم البياني الرقم (2) والمعبر عنه (---) لسنوات 1952 - 1971 يوضح الأحجام الوزنية للبضائع المشحونة من مرفأ بيروت لسنوات 1952 - 1971.

3. حركة المسافرين عبر المرفأ

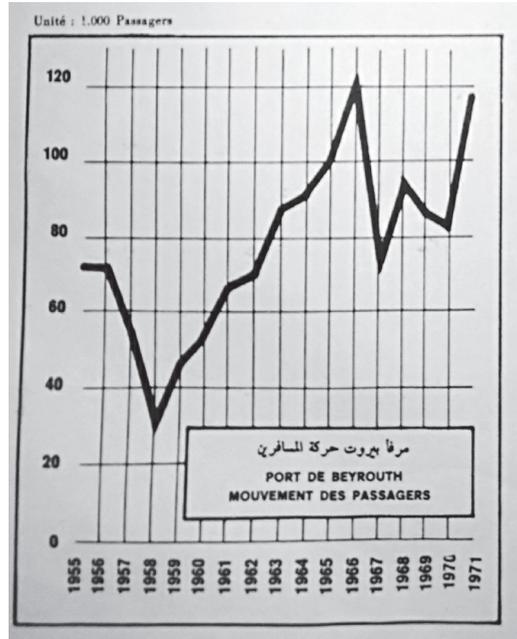
إضافة إلى حركة البضائع من تفريغ حمولة وشحن أخرى، شهد مرفأ بيروت حركة ركاب مزدهرة، وتشمل حركة الركاب العاديين والسياح القادمين والمغادرين من وإلى البلاد العربية بصورة خاصّة، وكذلك من وإلى غير دولة في العالم.

ففي العام 1948، بلغ عدد الركاب القادمين إلى المرفأ والمغادرين عبره (25266) قادمًا ومغادرًا، ثم ارتفع العدد إلى (43991) راكبًا في العام 1951، ثم ارتفع العدد إلى (72014) راكبًا لعام 1955، وواصل ارتفاعه إلى (85780) راكبًا لعام 1963، ثم إلى (122279) راكبًا لعام 1966، لكنه انخفض بعدها إلى (81246) راكبًا لعام 1970 ثم عاد ليرتفع إلى (117982) راكبًا لعام 1971⁽¹⁾.

ويعكس الرسم البياني الرقم (3) يعكس حركة المسافرين عبر المرفأ وفقا لما هو مبين في الرسم التالي⁽²⁾:

الرسم البياني الرقم (3)

حركة المسافرين عبر مرفأ بيروت بين 1955 – 1971



(1) المجموعة الإحصائية لعام 1963، مصدر سابق، ص 206 – 207؛ المجموعة الإحصائية لعام 1971، ص 182 – 183.

(2) شركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت، وزارة التصميم العام، المجموعة الإحصائية لعام 1971، ص 181.

ثالثاً. مرفأ بيروت بين 1975 - 2020

جاء انفجار الحرب الأهلية في العام 1975، التي توصلت فصولها المأساوية لأكثر من خمس عشرة سنة، جاء هذا الانفجار ليرمي بنتائج سلبية ثقيلة طالت غير مؤسسة وإدارة في الدولة اللبنانية، وأصابت مرافقها العامة بالشلل ومنها مرفأ بيروت الذي شكّل سابقاً العصب الاقتصادي للبنان ولمحيطه العربي، والذي كان له حضوره الوازن في المبادلات السوقية العالمية.

إن أبرز الأسباب الكامنة وراء تراجع وتهميش مرفأ بيروت منذ بدايات الحرب الأهلية في العام 1975 وحتى وقوع كارثة الانفجار - الزلزال في الرابع من آب (اغسطس) 2020، كانت التالية :

- غياب السلطات التي حكمت الدولة خلال وبعد الحرب عن إجراء اصلاحات تحديثية وتطويرية من شأنها العودة بمرفأ بيروت إلى الدينامية التي عرفها لأكثر من خمسة عقود ونصف العقد مضت على قيام الدولة اللبنانية الحديثة (1920 - 1975).

- عدم كفاءة النظام السياسي الذي أفرزته الحرب والذي تسلق إلى حاكمية الدولة ومؤسساتها في أعقاب تسوية الطائف لعام 1989، وهي التسوية التي أتاحت لميليشيات الحرب تولّي السلطة بكل مفاصلها وتشكّلاتها الهرمية، حكمت هذه الميليشيات الدولة ومرافقها ومنها مرفأ بيروت بعقلية اللادولة وبخلفية المحاصصة الطائفية والمذهبية وبنزعة تسلّطية مغلفة باستثمار هو الأعنف للطائفية السياسية التي تنظر الى الدولة على أنّها مجرد مغنم لزعماء الطوائف الجدد ولأتباعهم من المحازبين في ظل بروز ظاهرة من الزبائنية الولائية أمسكت بإدارات الدولة وسط احتكار واستئثار بوظائف القطاع العام الحكومي أي قطاع الدولة. مع هذه المنظومة اللادولتية تولت الإدارات والمرافق العامة ومنها إدارة مرفأ بيروت عناصر تابعة ومحسوبة وغير ذات كفاءة، الأمر الذي جعل من حركة المرفأ تشهد تراجعاً انحدارياً متواصلاً.

- التراجع الحادّ في حجم العائدات الجمركية المتأتية من مرفأ بيروت، والسبب



في ذلك يعود إلى فساد الجهاز الإداري من ناحية، والاختلاس وعمليات التهريب من ناحية ثانية، والتهرب الضريبي وصولاً إلى التزوير من ناحية ثالثة.

– استمرار الأزمات اللبنانية التي لم تتوقف بعد نهاية الحرب، وهي أزمات تداخل فيها السياسي مع الأمني والاقتصادي والمالي، أرخت هذه الأزمات بتداعياتها السلبية على الوضع اللبناني بصورة عامة، وطالت مرافق الدولة ومنها مرفأ بيروت بصورة خاصة.

– المتغيّرات الجيوسياسية التي بدأت تشهدها المنطقة العربية منذ مطلع القرن الحالي (الحادي والعشرين)، والتي تمثلت بانفجار سلسلة من الحروب الأهلية التي ما زالت مفتوحة في غير بلد عربي حتى اليوم، والتي باتت تنذر بوضع المنطقة العربية برمتها على عتبة جغرافيات سياسية جديدة تنتفي معها الدولة المركزية التي ظهرت خلال القرن الماضي، ليحلّ مكانها سلسلة من دويلات بديلة تأخذ بالفدرالية أو الكونفدرالية التي تبقى أسيرة لولاءاتها المذهبية والطائفية والإثنية والجهوية .

على موازاة المشروع الأميركي الشرق أوسطي، أطلت برأسها مشاريع دولية وإقليمية أخرى، وراحت تدخل في سباق محموم حول التمدد والسيطرة واقتسام النفوذ في المنطقة العربية، كل ذلك في ظل غياب أي مشروع عربي يمتلك رؤية استراتيجية للخلاص الوطني والقومي، ويعيد للأمة العربية حريتها وتقدمها ومعاودة نهوضها وحضورها الانساني.

وسط هذا الازدحام للمشاريع الخارجية المتنافسة على تأمين حضور لها في المجال العربي الذي يعتبر المجال الحيوي الأهم في العالم، برز مشروع الصهيونية المدعوم من قوى دولية وإقليمية، وهو مشروع يهدف إلى تقديم مرفأ حيفا في فلسطين المحتلة على مرفأ بيروت وغيره من المرافئ العربية الأخرى، لا سيّما منها تلك الواقعة على السواحل الشرقية للمتوسط بدءاً من الساحل السوري مروراً بسواحل لبنان وفلسطين ومصر وصولاً إلى ليبيا وتونس والجزائر.

في ظلّ استشراف الفساد الإداري في الدولة اللبنانية ومؤسساتها ومرافقها العامّة،

ومنها مرفأ بيروت، وفي ظل تقاطع هذا الفساد مع الأزمة اللبنانية غير المسبوقة التي انفجرت في تشرين الأول (أكتوبر) 2019، وما زالت إلى اليوم تنذر بمصير مجهول للكيان الوطني اللبناني دولة ووطناً ومجتمعاً، ومع اختراق مشاريع الخارج الدولي والإقليمي للبنان ولسائر المنطقة العربية، في ظل كل هذه التقاطعات المشار إليها لم يخرج تفجير مرفأ بيروت في 4 آب (أغسطس) عن سياقات الفساد السياسي والإداري والمالي المحلي والمشاريع المتزاحمة على التفتيت والتفكيك للمجالين اللبناني والعربي بصورة عامة.

إنّه التحدي التاريخي الذي يواجه القوى الحيّة في لبنان والوطن العربي عموماً، وإنّ طريق الخلاص يكون بالتلازم بين مشروعين اثنين متفاعلين ومتكاملين: الأول، خلاص لبنان الوطني من خلال اعتماد منهجية وطنية تستطيع العبور بالدولة من دائرة الطائفيات السياسية إلى دائرة الدولة المدنية الديمقراطية، والثاني، خلاص قومي من خلال اعتماد منهجية موحّدة قادرة على نقل الوطن العربي من حالة التفتيت والشرذمة والانقسام إلى حالة القوة القومية التي تمتلك رؤية استشرافية لمستقبل الأمة العربية تستعيد معها حضورها العالمي ومواصلة رسالتها الحضارية الإنسانية.

بعض الاستنتاجات

شكّل مرفأ بيروت في ظل الدولة اللبنانية الحديثة منذ قيامها في الأول من أيلول عام 1920 وحتى انفجار الحرب الأهلية اللبنانية التي تواصلت فصولها المأساوية لأكثر من خمس عشرة سنة (1975-1990)، شكّل محوراً مركزياً للاقتصاد اللبناني، ليتحول بعد العام 1948 - عام اغتصاب فلسطين من قبل الصهاينة - إلى محور مركزي للاقتصاد العربي مسجلاً تفوقاً على مرفأ حيفا الفلسطيني، حيث تحوّلت التجارة العربية برمتها من حيفا إلى بيروت التي راحت تتحول بدورها إلى عاصمة العرب الاقتصادية من غير منازع. غير إن تداعيات الحرب الأهلية من جهة، وفساد وعدم أهلية السلطة التي حكمت الدولة بعقلية ميليشيائية بعد الحرب من جهة ثانية، وتمكّن أميركا من فتح مسارات التطبيع في العلاقات الصهيونية - العربية من جهة ثالثة، كل ذلك أوجد الفرصة المؤاتية أمام الكيان الصهيوني للقيام بتفجير مرفأ بيروت بهدف



إزاحته عن أي دور يزاحم فيه الدولة اليهودية الكبرى الطامحة للسيطرة والهيمنة على الاقتصاد الشرق أوسطي برمته.

الوثائق

1. الجمهورية اللبنانية، وزارة التصميم العام، المجموعة الاحصائية لعامي 1963 و1971.
2. شركة ادارة واستثمار مرفأ بيروت Compagnie de Gestion et d'exploitation du Port de Beyrouth.
3. H.C : Bulletin du haut commissariat de la République française en Syrie et au Liban 1922 : Recensement de 1921 , Population du Grand Liban.
4. C.A.N (Centre des Archives Nationales) , correspondance Deuxième Série, carton 8 , dossier 63 .
5. H.C : Rapport a la Société des nations , 1922 - 1930 , p. 43 , et Bulletin de la Banque de Syrie et du Grand Liban , no 4 , le 15 octobre 1933, et no 6 le 31 Décembre 1935.

المراجع

1. محمد مراد: العلاقات اللبنانية - السورية في عهد الانتداب الفرنسي، دار الرشيد للعلوم، بيروت ط 1، 1993.
2. De monicault, Jacques: le Port de Beyrouth et l'économie des pays du Levant sous le Mandat Français, librairie Technique et Economique, Paris, 1936.

موقع المجلة الإلكتروني: www.sadaloulum.com
البريد الإلكتروني: sadaloulum@gmail.com
الرقم التسلسلي المعياري الدولي لتعريف الدوريات الإلكترونية: ISSN 2959-9431