

باصات فرنسيّة لتطوير النقل العام اللبناني نصر: تشكّل مدماكاً أساسياً في مسار طويل

لا تقتصر هبة الباصات من فرنسا على 50 حافلة، بل ستمد مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك بمزيد منها، شرط النجاح في تشغيلها. لكن التشغيل قد تعوقه تجاذبات، لأن المصلحة تفتقر الى كادرات تتولى ادارة قطاع النقل العام، بدءاً من السائقين الى المشرفين والاداريين والمراقبين والفنيين، مما يعني انها تحتاج الى توظيف كادر بشري



المدير العام للسكك الحديد والنقل المشترك زياد نصر.

هذا التوظيف هو المادة الدسمة للتجاذبات وتقسام الحصص، وفي النتيجة افشال المشروع من اساسه. فهل سيسمح لهذا المشروع الحيوي الانطلاق اذا كان سيضبط عملية النقل المشترك، في ظل الانتشار المتفعل للباصات الخاصة المتحركة بالمسارات؟ ام ستتغير المعادلة ولن يأكل الغبار هذه الباصات الجديدة؟ المدير العام للسكك الحديد والنقل المشترك زياد نصر اكد لـ"الامن العام" ان الهبة الفرنسية ستشكل مدماكاً اساسياً في مسار طويل نحو خطة متكاملة للنقل العام تغطي كل المناطق "علينا ان نؤمن مقتضيات الادارة والتشغيل والكادر البشري والموارد المالية، مع امكان الاستعانة بالقطاع الخاص".

■ تسلم لبنان 50 باصاً من فرنسا لتفعيل النقل المشترك، هل هي هبة فرنسية ام سيدفع ثمنها؟

□ انها هبة من الدولة الفرنسية للبنان وتحديدًا لمصلحة السكك الحديد والنقل المشترك، من اجل تفعيل مرفق النقل لاسيما في المرحلة الراهنة لمواجهة الازمة الاقتصادية وانعكاساتها السلبية، وتحديدًا لتخفيف اعباء التنقل عن كاهل المواطن. نحن نعلم واقع قطاع النقل في لبنان وافتقاره الى خدمة التنقل الحيوية بين كل المناطق اللبنانية، لاسباب لم تعد خافية على احد وهي اعتماد سياسة خاطئة لدعم الفيول. وقد اثبت الدعم العشوائي انه وهم، لأن النسبة الاكبر

من المحروقات المدعومة كانت تذهب الى الطبقة الثرية، فيما لم تكن تستفيد منه الطبقة الفقيرة الا بنسبة محدودة جدا. منذ ان توليت مهماتي وضعت خطة متكاملة للنقل، لأن الخيار الصحيح يقضي

بأن تفعل الدولة مؤسساتها، خصوصا مرفق النقل المشترك الذي يؤدي خدمة الى غالبية شرائح المجتمع. كانت المقاربة التي وضعت يومها، تهدف الى ايجاد الحلول لأزمة السير غير المقبولة في المدن وعلى مداخلها. لكننا وصلنا اليوم الى ما كنا نحذر منه بسبب عدم وجود الوسائل العامة للتنقل، وقد تسبب ارتفاع الاسعار وتقلباتها بأزمة كبيرة طاولت القطاعين العام والخاص، لأن كلفة النقل مقارنة بمدخول الفرد لا تتناسب. وقد ترك عمال ومستخدمون واجراء كثر عملهم بسبب بُعد المسافة بين مقر اقامتهم ومركز عملهم، لعدم قدرتهم على تحمل اعباء

الكذب ملح الرجال

اصبح الكذب من ادوات السياسة المعاصرة، التي يراد لها ان تكون عدوا للمجتمع ومجردة من المبادئ. عندها يبرز الشعاع القائل "الكذب ملح الرجال" ليكون الكذب احد صفات السياسي او الذي هو في سدة المسؤولية ويخادع المواطنين، ويحمل اكثر من وجه، ومن اجل شيء من الغموض الذي يغطي اهداف عمله او ما يريد اتخاذه من اجراءات، او المأزوم امام معضلة وطنية كخطة التعافي المالي والاقتصادي التي تحمل في مضامينها الكثير من المطبات والخبايا، والتي اقرت على عجل في الجلسة الاخيرة لمجلس الوزراء قبل ان تتحول الحكومة الى حكومة تصريف اعمال.

هذه السرعة لفتت نظر الخبراء والمراقبين واصحاب الشأن، من مصرفيين ومودعين، حتى ان تهمة الكذب تناولت اكثر من مرجع معني، على اعتبار ان التفنن في اعطاء الاشارات المتناقضة لتبرير اقرار الخطة كان واضحا. كان المقصود اضافة شيء من التعقيد والارتباك على المسألة، في شكل ان العذر المعطى يفتقر الى صفة الحسم والجزم.

يعتبر الخبراء، وهم كثر، ان الموارد المقصودة عن الاعتراف بالحقيقة تمثل الضربة القاضية لمصالح المودعين وحتى المصارف، وكأن هناك ايد خفية تمنع الوصول الى الحقيقة لمعرفة خفايا الفجوة المالية التي يمتنع مصرف لبنان عن الاجابة الصريحة والواضحة والشفافة عن اسباب حصولها واختفائها. ويؤكد بالتالي، ما اشار اليه تقرير الامم المتحدة بوجود حصانة لدى عدد من المسؤولين ضد المساءلة والمحاسبة وشطب جرائم المرتكبين. يتبع مصرف لبنان حتى الان، سياسة الانكار لمنهج ورواية قامت عليها مصالح اهل السلطة، الذين وبالتأكيد، سحبوا اموالهم قبل الازمة وخلالها، وهذه جريمة حقيقية وهي مخالفة لقانون حرية تحويل الاموال، كون السحب تم بناء على معلومات حصلت عليها فئة من المودعين فقط، على ما يؤكد خبراء.

ويأتي ارتفاع سعر الدولار بعد انتهاء موجة الانتخابات النيابية، ليضيف وجعا حادا سيؤدي حكما مبرما الى خضات اجتماعية عاصفة بعد فقدان القدرة النهائية على شراء الدواء وتوقف الاستشفاء، وتوقف وسائل النقل والاتصال، وانهايار الضمان الاجتماعي.

سعر الدولار اليوم من دون "كذب"، هو السعر الاقتصادي الحقيقي وليس سعر السوق السوداء. كان من المفترض، كما يشير الخبراء، الى اعتماد السعر الحقيقي للدولار منذ عام 1993، لوفر على لبنان كل هذه المعاناة.

ان كل ما يخطط له من خطط تعاف اقتصادي ومالي يجب ان يوضع في خانة الهروب الى الامام، لأن خطة التعافي الاقتصادي والمالي للبنان بحسب الخبراء، تفترض تنفيذ ثلاثة بنود فقط: اولا اعادة بناء الرأسمال الوطني بواسطة تلميحات شفافة ودولية، ثانيا اعادة بناء الرأسمال المصرفي، وثالثا اعادة بناء الرأسمال الخاص عندما تعاد الاموال المنهوبة الى اصحابها بعد ان ينجح التدقيق المالي الجنائي في كشف الفجوة المالية البالغة 73 مليار دولار في البنك المركزي، والتوصل الى نتائج ملموسة تكشف المستور وتظهر اسباب فقدان كل تلك الاموال.

لقد اضطر اصحاب الشأن، من السياسيين والمسؤولين، الى امتهان شعار "الكذب ملح الرجال" وسوف يستمرون في ممارسة السحر على طريقة سحرة فرعون، حتى تأتي عصا الحقيقة لتمتص كذبهم، وبعدها اما السقوط المدوي بلا رجعة او التوبة والعودة الى جادة الصواب.

التنقل. لو كان في لبنان نقل مشترك فاعل يربط الاطراف مع المدن والعاصمة بيروت، لتمكنا الى حد كبير من الحد من انعكاس الازمة على المواطن.

■ تم تصليح 45 حافلة تضررت من تفجير المرفأ، فهل هذا العدد من الباصات مضافا الى الحافلات من الهبة الفرنسية يكفي لتنفيذ الخطة؟

□ ستشكل الحافلات الـ 45 المرمة مع الـ 50 من الهبة الفرنسية مدماكاً اساسياً في مسار طويل باتجاه خطة متكاملة تغطي كل المناطق، وستوضع ضمن خطوط سير رئيسية لربط بيروت بالمحاور الاساسية الثلاثة: بيروت شمالا وبيروت جنوبا وبيروت بقاعا في اتجاه شتورة، وسيكون لدينا في الحد الأدنى بعض المسارات الاخرى. لكن، عدد هذه الباصات لا يكفي لتنفيذ خطة سير تغطي كل المناطق.

■ هل ستقتصر الهبة على هذا العدد فقط ام تنتظرون دفعات اخرى من الباصات؟

□ وثيقة التفاهم مع الجانب الفرنسي تنص على الاتي: تضم الدفعة الاولى 50 حافلة، وينتظر وصول دفعات اخرى بعد التأكد من حسن تطبيق الخطة وتشغيل 50 حافلة. هناك متطلبات لحسن ادارة الحافلات وتشغيلها، ولا خوف على هذا الموضوع.

■ ماذا عن فريق العمل من سائقين وعمال صيانة وغيرهم، هل اعدادهم متوافرة؟

□ نعمل بالتوازي على موضوع فريق العمل لتنفيذ الاتفاقية مع الجانب الفرنسي. جهز ملف متكامل ابرزنا فيه واقع المؤسسة التي تعاني من شغور واضح على المستويين الاداري والفني، وقد توقف فيها التوظيف منذ 30 ◀

اقتصاد



مسؤولية واضحة، لأن عقارات المصلحة تقع ضمن املاكها. البلديات تقمع كل مخالف على ملكه الخاص، فما بالك اذا قام بالبناء على السكة الحديد. كذلك على مخافر الدرك وقف التعديت، وقد نجحوا كثيرا في ذلك. الدولة في حاجة الى استعادة املاكها، ونحوّل على دور انشط لكل السلطات المختصة من الشمال الى الجنوب وبيروت والبقاع. لخطوط السكك الحديد اهمية تاريخية، فقد اخذت كقاط للمساحة الجغرافية للاراضي، فضلا عن اهمية بعض الخطوط التاريخية التي تشكل رمزية تراثية واثية. لكن، ويا للأسف، ازدادت مشكلة التعدي والسرقة نتيجة الاوضاع، وقد استعيد قسم منه فيما لم يظهر قسم آخر.

ع. ش

لأي جهة تريد الاستثمار، لكن ان ينفذ المشروع على حساب الخزينة او الدولة حاليا فهذا امر مستحيل، ونحتاج الى طرح جدي من جانب القطاع الخاص والى التزام من الدولة. لدى الحكومة اللبنانية الرغبة الجدية، فيما تكمن اهمية المشروع وجدواه في انه يربط شبكة المواصلات الداخلية بالخارجية.

■ هل ستستعيد المصلحة املاكها واماكن توقيف باصاتها؟

□ اجرينا مسحا شاملا لكل التعديت، وتقدمنا بشكاوى لدى المحافظين، واقمنا ايضا دعاوى مباشرة وموثقة. تمكنا من استعادة عدد لا بأس به من الاملاك، وازلنا التعديت عن الاملاك العامة. ان مسؤولية السكة الحديد اساسية، لكن على السلطات المحلية والبلديات

□ وضعنا خطة لاعادة احياء الخط الساحلي على اعتبار انه اساسي، يربط مرفأ بيروت مرفأ طرابلس مع وصلة اخرى بمطار رينيه معوض. مرفأ طرابلس مرفق مهم، وتفعيله بهذا الربط يحد من الازمة الخانقة على حدود بيروت الشمالية ويساهم في انتقال المواطن. لقد وضعت خطة متكاملة لاعادة احيائه لنقل البضائع والركاب، ويعتبر خط القطار مرتكزا اساسيا لنهضة المدن. وضعنا خطة متكاملة وانتهت الدراسات المتعلقة بها، وهي تحتاج الى قرار. انه استثمار من الحجم الثقيل يتعلق بترميم الخط واقامة محطات مقطورات وتشغيل وصيانة. هناك شركات ابدت استعدادها لتنفيذ المشروع لكنها بقيت ضمن ابداء الرغبة، وعندما نصل الى العمل الجدي نحتاج الى قرار رسمي. ابوابنا مفتوحة

القطاع عملية الصيانة بما انه يملك الباصات، وسنحدد نحن مسارات السير وعدد الحافلات على الخط.

■ هل سينافس النقل المشترك قطاع النقل الخاص؟

□ تكمن اهمية هذه المؤسسات في انها تلبى حاجات الناس، وتوازي اهميتها المأكّل والمشرب، وتتوقف عجلة البلد من دونها. لتفعيل القطاع العام، يجب ان يكون هناك حد ادنى لشبكة نقل تربط المناطق بعضها ببعض، وهذه خطوة نوعية اساسية. فالباصات واحدة من المعايير الاساسية والمطلوب امكانات مالية وجهاز بشري لتشغيل الحافلات، والصيانة ضرورية مع وجود قطع الغيار لأن الباص معرض للحوادث والاعطال. المهم ان لدى المؤسسة موجودات ثابتة من عقارات تصلح لكي يكون لديها موقف للباصات ومقار لورش الصيانة والكهرباء، حتى انها قادرة على تأمين الاماكن المناسبة للقطاع الخاص. اثبت تفلت القطاع الخاص كما هو حاصل اليوم عدم صوابيته. لذا اؤكد ضرورة وضع الضوابط التي تلبى حاجات المواطن وترسي له الحد الادنى من الشراكة بين القطاعين، خصوصا وان الدولة ليس لديها السيولة والاليات والعقارات. يمكن لنا الاستفادة من طاقات القطاع الخاص ضمن شروط وتقديم خدمة متكاملة للمواطن، علما انه مرفق نقل للمؤسسة العامة وليس للخاص. بقي القطاع الخاص متفلتا ولم تصل الخدمة الى المواطن، والدليل على ذلك ان القطاع متروك وكل فرد يأتي بباص ويعمل عليه، حتى ان اصحاب المركبات العمومية يفتقرون الى القدرات على الصيانة والتشغيل ومواكبة تقلبات الاسعار. لذلك يجب ان تكون هذه الخدمة تحت رعاية الدولة، ولها علاقة بالامن الوطني والاقتصادي.

■ ماذا عن مشروع السكك الحديد، هل وضعت له خطة معينة؟

يجب ارساء الحد الادنى من الشراكة بين القطاعين الخاص والعام

الخاص هو لتلبية حاجات المؤسسة بالعناصر البشرية للادارة والتشغيل وفق دفتر شروط خاص ومناقصة عمومية لسد النقص الحاصل.

■ هل تكفي الباصات المتوفرة لتغطية العاصمة بيروت والمناطق؟

□ بالنسبة الى عدد الحافلات، تقدمنا بمشروع قانون يجيز التعاقد مع القطاع الخاص الذي يملك باصات وحافلات للتعاون معه. بالتأكيد، سيبادر القطاع الخاص الى الحصول على عدد من الباصات من الداخل او الخارج لتشغيلها. لا يستطيع المستثمر تشغيل اي باص من دون "نمرة حمراء"، ولا توجد قيود وضوابط للتعاطي مع اللوحات الحمراء، فهذا واقع غير مقبول. العاملون في قطاع النقل يستثمرون في مرفق عام وطني، ويجب ان تكون له ضوابط. لذلك على الدولة اعادة الامسك بهذا القطاع من دون حصرية وتنظيمه ووضع ضوابطه. بمعنى انه يمكن لنا الاستفادة بعدد كبير منها، وفق دراسة تبين عدد المركبات وكيفية توزيعها. بات لبنان يحتاج وفي شكل ملح الى شبكة من الخطوط، مما يستدعي وضع ضوابط واليات ادارية لتوزيع عدد الحافلات الموجودة، وفتح المجال امام القطاع الخاص الذي يرغب في الاستثمار وفق شروط الحافلات ومعاييرها التي تناسب الطرق والمجتمع اللبناني. وبحسب طبيعة عقد الشراكة مع القطاع الخاص، يمكن ان يتولى هذا

سنة. هذه الخدمة تحتاج الى اعداد كبيرة من اليد العاملة، وفي الوقت ذاته الى سائقين ومسؤولين ومشرفين اداريين ومراقبين وفنيين. لقد فرضت تكنولوجيا الاتصالات نفسها، اذ ليس لدى المؤسسة اي اختصاصي في مجال الاتصالات ولا مهندسين. يضاف الى ذلك، واقع الطرق بحيث يجب مراعاة السلامة العامة فيها وحجم الباص واي طريق يسلك، وعدد الباصات الذي تحتاج اليه كل منطقة. لذلك نحتاج الى اختصاصيين لرعاية المشروع وادارته لانجاحه. فاذا قمنا بهذا الدور ولمس الجانب الفرنسي ذلك، ستزود المصلحة باصات اخرى. اذا، على الجانب اللبناني ان يؤمن مقتضيات الادارة والتشغيل والكادر البشري والموارد المالية، ويجب ان تؤخذ في الاعتبار نفقات هذه الخطة. لقد رفعت ملفا متكامل في هذا الشأن الى وزير الاشغال العامة والنقل علي حمية الذي رفعه بدوره الى مجلس الوزراء، ويتضمن عرضا لواقع المؤسسة ومتطلبات الادارة والتشغيل. وقد حوّل مجلس الوزراء الملف الى مجلس الخدمة المدنية الذي يعرف واقع المؤسسة، اذ ان عملية التوظيف والاستخدام ملحة ويجب ان تكون سريعة. هناك سيناريو آخر، يقضي بأن يجاز للمؤسسة التعاقد مع القطاع الخاص في ما لو كانت عملية التوظيف بطيئة وتحتاج الى وقت. الباصات اصبحت في المرفأ، وانا اعوّل على صدور القرار المناسب، اما بالاستخدام الفوري والعاجل، واما بالذهاب الى القطاع الخاص والتعاقد معه.

■ ماذا تشمل عملية التعاقد مع القطاع الخاص؟

□ نحتاج الى سائقين ومراقبين على الخطوط، وجباية ومسك قيود واحصاءات، وتحصيل الواردات، ورفع تقارير، وامناء صناديق، عدا عن موضوع الاشراف والمتابعة. فالتعاقد مع القطاع