تحقيق

تريز الخوري
khourytherese@hotmail.com

على مدرج الشمال... قصّة تعود للتحليق
المنلا: نشكل نقطة التقاء بين الجوّي والبحري

أطلقت الحكومة اللبنانية مشروع تطوير وتشغيل مطار الرئيس رينيه معوض في القليعات. يأتي هذا التقدم بعد انتقال الملف الى مرحلة تنفيذية جديدة، عقب سنوات طويلة من بقائه مطلبا انمائيا وسياسيا مؤجلا. تكتسب هذه الخطوة اهمية اضافية في ظل الظروف الامنية والاقليمية الراهنة، حيث يبرز وجود مرفق ثان كعامل يدعم استمرارية الخدمات

ان اعادة العمل من جديد في هذا الوقت بالذات، تلامس واحدة من أبرز الاشكاليات التي رافقت الاقتصاد اللبناني لعقود، وهي التفاوت في التنمية بين العاصمة والمناطق. فالرهان لا يكمن في عدد الرحلات التي سيستقبلها المطار بل في احداث توازن تنموي طال انتظاره. وتشير التقديرات الى انه قد يستقبل أكثر من 100 ألف مسافر خلال عامه الاول، مع امكانية ارتفاع هذا الرقم تدريجيا الى نحو 600 ألف في السنوات المقبلة. ومن المتوقع ان يسهم في توفير وظائف في قطاعات النقل، السياحة، الخدمات، والتجارة، مما يمنح الشمال نشاطا طال انتظاره. في ظل التحديات الامنية والاقليمية، يصبح وجود هذه المنشأة الحيوية عاملا يعزز الامن للدولة، ويؤمن استمرارية الحركة عند الحاجة. لكن نجاحها لا يتوقف على المدرج والاستقبال، بل يرتبط برؤية متكاملة تجعل منها محورا تنمويا. فربطه بمرفأ طرابلس والمنطقة، من شأنه أن يحول الشمال الى منصة لوجستية تفتح الباب امام تجارب العديد من الدول التي اثبتت ان المطارات الحديثة اصبحت نواة لما يعرف بمدن المطارات، حيث تنشأ حولها اماكن صناعية وتجارية وخدماتية تستقطب الشركات والاستثمارات.

"الامن العام" حاورت رئيس مجلس ادارة شركة Monla Group Holding المالكة لشركة Sky Lounge Services زياد المنلا.

■ حدثنا عن تاريخ مطار رينيه معوض، وما هي أبرز المحطات التي مر بها منذ انشائه؟

□ هو من أقدم المرافق الجوية في لبنان، اذ تعود بداياته الى ثلاثينات القرن الماضي عندما استخدم للطيران المدني لخدمة عمليات شركة نفط العراق (IPC)، قبل ان يتطور لاحقا ليؤدي ادوارا عسكرية ومدنية مختلفة. انتقلت ملكيته الى الدولة اللبنانية في الستينات، واعتمده الجيش اللبناني كقاعدة جوية له. خلال الحرب، استخدم لفترة لتسيير رحلات داخلية بين القليعات وبيروت، كما شهد محطة وطنية بارزة عام 1989، عندما احتضن جلسة مجلس النواب التي انتخب خلالها الرئيس الشهيد رينيه معوض، ليحمل المطار اسمه لاحقا تكريما له. على مدى العقود الماضية، بقي حاضرا في مختلف الدراسات الوطنية المتعلقة بتطوير قطاع النقل وتعزيز الانماء المتوازن، الى ان أطلقت الحكومة عام 2026 مشروع اعادة تشغيله بالشراكة مع القطاع الخاص، ليبدأ بذلك فصلا جديدا في تاريخه كمطار مدني حديث يهدف الى دعم الاقتصاد الوطني، الربط الجوي، وخدمة الشمال.

■ ما الذي يميز الموقع من الناحية الاستراتيجية على المستويين اللبناني والاقليمي؟

□ من أبرز نقاط قوته موقعه الجغرافي، اذ يقع على مقربة من مدينة طرابلس ومرفئها، كما يشكل بوابة طبيعية لمحافظة عكار والمناطق الشمالية، مما يمنحه افضلية تجعله نقطة التقاء بين النقل الجوي والبحري والبري. فهذا الموقع لا يختصر المسافات فحسب، بل يفتح المجال امام انشاء شبكة متكاملة قادرة على تسهيل حركة البضائع والمسافرين وتعزيز الترابط بين مختلف المرافق الحيوية. تزداد اهميته لقربه من اسواق اقليمية واعدة، الامر الذي يؤهله للعب الدور المحوري في خدمة حركة السفر، السياحة، الشحن، والتبادل التجاري، سواء على المستوى المحلي او مع الدول المجاورة. كما يمكن ان يشكل منفذا اضافيا لتصدير المنتجات الزراعية والصناعية اللبنانية، بما يخفف كلفة النقل ويختصر فترة وصولها الى الخارج، مما يعزز القدرة التنافسية للمنتجات اللبنانية. لا تقل اهمية المساحات المحيطة به عن مكانه، اذ تتيح امكانية التوسع المستقبلي واقامة مشاريع استثمارية مرافقة، مثل مراكز التخزين، والمستودعات الحديثة، اضافة الى ورش صيانة الطائرات، الشركات العاملة في خدمات الطيران، الفنادق، ومراكز الاعمال. ومن شأن هذه المنظومة المتكاملة ان تحوله من مجرد نقطة للإقلاع والهبوط الى قطب متكامل يوفر فرص عمل، ويسهم في تحريك العجلة الاقتصادية، بما ينعكس إيجابا على كل البلد.

■ لماذا يعد اعادة افتتاحه اليوم من الاولويات؟ وكيف سينعكس عمل هذا المطار على لبنان لا سيما على محافظتي عكار والشمال؟

□ ان تفعيله في هذا التوقيت، يمكن ان يعزز الشراكة بين القطاعين العام والخاص. كما انه يعتبر مكملا لمطار رفيق الحريري الدولي في بيروت، ويساهم في بناء منظومة وطنية أكثر تنوعا قادرة على خدمة مختلف المناطق اللبنانية، من المتوقع ان يشكل رافعة اقتصادية، من خلال تنشيط قطاعات السياحة، الضيافة، النقل، التجارة، والتجزئة، اضافة الى خلق فرص امام الشركات المحلية والموردين. ومع تطور حركة المسافرين والشحن، يمكن ان يفتح المجال امام استثمارات جديدة في محيطه، خصوصا في التصنيع الزراعي، التوضيب، والتصدير.

■ ما هو حجم فرص العمل المباشرة والمساندة التي يتوقع ان يؤمنها المشروع؟

□ في المرحلة الاولى، سيوفر ما بين 65 الى 85 فرصة عمل في مجالات مختلفة مثل العمليات، الامن، خدمة العملاء، الصيانة، والادارة. كما يتوقع ان يخلق وظائف على نطاق اوسع في مختلف القطاعات المرتبطة بالخدمات، مع اعطاء اولوية للمرشحين المؤهلين من عكار والشمال، كلما سمحت الظروف بذلك.

زياد المنلا رئيس مجلس ادارة شركة Monla Group Holding المالكة لشركة Sky Lounge Services المشغلة لمطار رينيه معوض.

■ كيف يمكن ان يساهم هذا المرفق في تنشيط الحركة السياحية واستقطاب الزوار الى الشمال؟

□ سيسهل وصول الوافدين والمغتربين مباشرة الى الأطراف، مما يختصر الوقت والمسافات ويجعل المنطقة أكثر جذبا للسياحة العائلية، الدينية، البيئية، والثقافية. كما ان إطلاق رحلات الى وجهات اقليمية اساسية مثل اسطنبول، مرسين، دبي، اثينا، بافوس، والمدينة المنورة يمكن ان يعزز الروابط ويخلق حركة جديدة نحو اماكن مختلفة.

■ ما هو الدور الذي يمكن ان يؤديه في دعم الصادرات الزراعية والصناعية عبر الشحن الجوي؟

□ ما يمكن ان يفعله هو تسهيل ذلك بشكل كبير خصوصا من سهل عكار والشمال، عبر توفير قناة أسرع للنقل. ومع تطوير مشروع قرية الشحن في مرحلة لاحقة، يستطيع ان يدعم منظومة متكاملة تشمل التوضيب والتخزين، والتوزيع بما يعزز قدرة المنتجين المحليين على الوصول الى اسواق خارجية بكفاءة اعلى.

> **نركز على رحلات الركاب الدولية المنتظمة**

■ اين وصلت التحضيرات لإعادة تفعيله وهل لا يزال موعد الافتتاح في ايلول المقبل قائما؟ وما هو الجدول الزمني المتوقع لإنجاز جميع الاعمال؟

□ منذ الانطلاقة الاولى، انتقلت Sky Lounge Services إلى مرحلة التنفيذ الميداني. تم نقل المعدات الى الموقع وازيل القديم منها، وجرى تجهيز المكان بالأعمال الانشائية، فيما الامور تسير بوتيرة متقدمة بهدف الالتزام بالجدول الزمني المحدد. في المرحلة الاولى نركز على المسافرين وإطلاق الرحلات الدولية المنتظمة، مع خطة تسمح بإنجاز المبنى خلال 90 يوما تقريبا بعد استكمال الموافقات اللازمة. اما التطوير الكامل، فسيتم على مراحل تشمل لاحقا قرية الشحن، ثم المدرجات وانظمة الملاحة والتجهيزات التقنية وفقا لما تتضمنه المعايير الدولية.

■ ما هي أبرز الاشغال التي تنفذها الشركة حاليا؟ وما هو حجم الاستثمارات المرصودة للمشروع، ومن هي الجهات الممولة؟

□ تتركز الامور الآن على تنفيذ الاعمال الانشائية، واستكمال التجهيزات التشغيلية والتقنية، اضافة الى التنسيق مع الجهات الرسمية والتنظيمية، ومواصلة التواصل مع شركات الطيران. كما يتم العمل على تحديد الاحتياجات البشرية لضمان الجهوزية منذ اليوم الاول للانطلاق. ان ما نقوم به من تطوير هو طويل الامد، يتم تنفيذه بشكل مرحلي ومتدرج بما يتناسب مع المتطلبات وخطط النمو المستقبلية. لا يقتصر الاستثمار على انشاء البنية التحتية، بل يشمل ايضا كل انظمة السلامة والامن، الموارد البشرية، واستقطاب شركات الطيران، بما يضمن استدامة المشروع على المدى البعيد. بالنسبة الى التمويل، فان شركة Sky Lounge Services تتولى ذلك بالكامل، في اطار الشراكة مع الدولة اللبنانية، بالتعاون مع وزارة الاشغال العامة والنقل والهيئة العامة للطيران المدني. في نهاية المطاف، لا تقاس الاهمية بحجم الاستثمار المالي فحسب، بل بالأثر الذي سيولده من خلال تنشيط السياحة ودعم حركة التجارة، كما ان جميع ما ينفذ سيبقى اصولا مملوكة للدولة اللبنانية، بما يضمن تحقيق قيمة وطنية مستدامة تتجاوز فترة العمل.

■ ما هو الوضع الحالي للمدرج وهل يحتاج الى اعادة تأهيل كاملة؟ وهل تشمل الاعمال تطوير ممرات الطائرات وساحات الوقوف؟

□ في المرحلة الاولى، تقوم الخطة على الاستفادة منه ضمن الامكانات المعتمدة، مع الالتزام بالمتطلبات التنظيمية ومعايير السلامة. لا تشمل المرحلة الحالية الممرات او ساحات الوقوف، كما نركز حاليا على انشاء وتجهيز واستكمال اللازم لإطلاق الرحلات ضمن الخطة المعتمدة. ◄

■ هل سيتم انجاز نظام الاضاءة المتطور والهبوط الآلي؟
□ ما نقوم به هو انارة حديثة للمدرج، ونظام (ILS)، الى جانب انظمة ملاحة وتجهيزات تقنية متطورة، وذلك وفقا لأعلى المعايير الدولية المعتمدة في قطاع الطيران المدني.

■ هل ستكون البنى التحتية مطابقة لمعايير الطيران المدني الدولي؟ وما هي انواع الطائرات التي ستتمكنون من استقبالها؟
□ نلتزم التطوير والتشغيل وفقا للمعايير المعتمدة بما يضمن الامتثال لمتطلبات السلامة والامن. في المرحلة الاولى، وبحسب الاتفاق الحالي مع MADA AIRWAYS، سيتم تسيير الرحلات باستخدام طائرات من طراز Embraer، المناسبة للرحلات الاقليمية. كما ان مدرج المطار مصنف ضمن الفئة Code C، مما يتيح استقبال طائرات مثل Airbus A320 وA321 وBoeing 737.

■ ما هي الطاقة الاستيعابية المتوقعة في المرحلة الاولى؟
□ استنادا الى الدراسات التقنية والمالية والسوقية، من المفترض ان يستقبل نحو 114 ألف مسافر في السنة الاولى من عمله، أي بمعدل يقارب 300 يوميا، على ان يرتفع العدد الى أكثر من 600 ألف سنويا بحلول العام الرابع، أي ما يزيد عن 1,600 مسافر في اليوم. كما تشير التقديرات الى امكانية تسجيل أكثر من 9,600 حركة طيران في السنة، أي نحو 26 حركة في اليوم تشمل الاقلاع والهبوط.

■ هل ستقتصر الرحلات على الطيران المدني، ام سيضم المطار ايضا الشحن الجوي؟
□ في المرحلة الاولى، سنركز على رحلات الركاب الدولية المنتظمة. اما الشحن الجوي فهو جزء اساسي من الرؤية المستقبلية، من خلال تطوير Cargo Village في المرحلة الثانية، بهدف تعزيز دور المطار كمركز للشحن والخدمات اللوجستية.

■ من هي الشركات التي ابدت اهتمامها بتسيير رحلات من المطار واليه؟
□ سنبدأ مع MADA AIRWAYS، كما تعمل Sky Lounge Services على التواصل مع مجموعة واسعة من شركات الطيران منخفضة التكلفة ومع الجهات المعنية بالقطاع، بهدف تهيئة بيئة جاذبة وتوفير خيارات اوسع للمسافرين. من بين الوجهات المستهدفة في بداية عملنا: اسطنبول، مرسين، دبي، اثينا، بافوس، والمدينة المنورة.

■ ما هي طموحاتكم خلال السنوات الخمس المقبلة، وما هو دوركم في دعم هذا القطاع الحيوي لتخفيف الضغط عن مطار رفيق الحريري الدولي؟
□ تتمثل رؤيتنا في ان يصبح مطارنا بوابة جوية فاعلة ومكملة لمنظومة النقل الجوي في لبنان، قادرة على استقطاب شركات طيران متعددة وخدمة شريحة واسعة من المسافرين من مختلف المناطق اللبنانية، اضافة الى دعم حركة الشحن الجوي والانشطة الاقتصادية المرتبطة به. في هذا السياق، نحن لا ننظر الى هذا المشروع، كمنافس لمطار رفيق الحريري الدولي، بل كعنصر تكاملي يساهم في تعزيز مرونة للقطاع وتوسيع قدرته على تلبية الطلب المتزايد على السفر والنقل. في هذا الإطار، سيبقى المطار في بيروت المحور الاساسي لحركة الطيران الدولية، بينما يؤدي الثاني دورا مكملا يخفف الضغط عن المطار الرئيسي، ويؤمن خيارات اضافية للمسافرين وشركات الطيران، كذلك يساهم في تحسين توزيع الحركة الجوية على مختلف الصعد.