

اقتصاد

قطاع النقل على عتبة التحول الرقمي والحوكمة
بصبوص: خطة إستراتيجية للانتقال إلى المستوى العالمي

لم يعد قطاع النقل في بلد أثقلته الأزمات والحروب، مجرد خدمة تعنى بانتقال الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر، بل تحول إلى شريان أساسي لأي محاولة للنهوض الاقتصادي وإعادة وصل لبنان بمحيطه والعالم. وبين مرافئ تحتاج إلى التطوير، وأساطيل وتشريعات تحتاج إلى التحديث، تبدو إعادة بناء قطاع النقل أشبه بإعادة تشغيل محركات الاقتصاد اللبناني



المدير العام للنقل البري والبحري العميد مازن بصبوص.

مرحلة جديدة تبرز، عنوانها الانتقال من إدارة الواقع إلى بناء منظومة نقل حديثة، آمنة، مستدامة ورقمية. فالقطاع البحري لا يعيش داخل الحدود اللبنانية، إنه جزء من منظومة دولية مفتوحة، تتعامل مع السفن والمرافئ وفق قواعد ومعايير لا تعترف بالأزمات الداخلية للدول. "الأمن العام" التقت المدير العام للنقل البري والبحري العميد مازن بصبوص.

■ تسلمتم مسؤولية المديرية العامة للنقل البري والبحري في وقت حساس، هل وضعت خطة لتحسين واقع النقل؟
□ بالتأكيد. لقد مر لبنان بأحداث مؤلمة وصعبة، بدءاً من الأزمة الاقتصادية عام 2019، مروراً بانفجار مرفأ بيروت والحروب التي شهدتها البلد. وقد انعكست هذه الظروف على قدرة الدولة وإداراتها على التقدم. نواجه مشكلات كثيرة، أبرزها نقص الكادر الوظيفي، إضافة إلى الوضع المالي والبطء التشريعي. هذه كلها معوقات أمام عمل المديرية العامة للنقل البري والبحري. لذلك وضعنا خطة استراتيجية تهدف إلى الارتقاء بالمديرية إلى مستوى عالمي، لأن طبيعة عملنا، لا سيما في القطاع البحري، ترتبط بالعالم وبالسفن الأجنبية والمرافئ الدولية. نحن معنيون بأمن المرافئ والسفن، وسلامة الأرواح، وحماية البيئة البحرية. كما أن لبنان موقع على عدد من الاتفاقيات الدولية الملزمة التي يجب تطبيقها، وهذا يتطلب إصدار

تحديث الأسطول
شرط للعبور إلى الأسواق
الخارجية

القوانين والمراسيم والأنظمة التنظيمية وتحديثها. هدفنا الأساسي هو تسهيل حركة الأشخاص والبضائع بصورة آمنة ومستدامة، وهذا لا يتحقق إلا من خلال حوكمة رشيدة ومنظومة واضحة تحدد

مسؤوليات الوزارات والإدارات المعنية بالشأن البحري. لذلك نعمل على شقين: تطبيق الاتفاقيات الدولية، وتحديث القوانين والمراسيم والتشريعات القديمة.

■ اجتمعتم مع وفد من الاتحاد الأوروبي، ما الهدف وما الذي طلبتموه منهم؟
□ التعاون مع الجانب الأوروبي يهدف إلى تطوير المنظومة البحرية اللبنانية وتعزيز الأمن والسلامة وحماية البيئة في البحر. طلبنا المساعدة في الخبرات والمعرفة الأوروبية، وفي تطوير بعض المنصات والأنظمة، وبناء قدرات الموظفين وتدريبهم. وإذا توافر مجال لمساعدة

مقال

النقل في لبنان رحلة عذاب

بين وعود الإصلاح وواقع الحفر، يخضع قطاع النقل في لبنان لاختبار يومي قاس، لا يقاس بجماليات اللغة الشعرية، بل بأرقام الخسائر ودقائق التأخير واعصاب الركاب. فإذا كانت الرواية الأدبية تبحث عن معنى في العبث، فإن الواقعية هنا تبحث عن حل في أزمة متراكمة منذ عقود، اضحت تهدد النسيج الاجتماعي وتفقد المواطن أبسط حقوقه في التنقل بكرامة.

على المستوى البيئي، تعاني شبكة الطرقات من إهمال مزمن تحول معه الأسفلت إلى اسفنجة مثقوبة. ففي العاصمة بيروت وحدها، تتوزع آلاف الحفريات، بعضها يعود إلى انفجار المرفأ، والبعض الآخر نتاج أعمال الصرف الصحي المتقطعة، وقسم كبير هو مجرد تراكم للوعود الانتخابية. ولا تقتصر الكارثة على العاصمة، ففي المناطق الجبلية، تنهار جوانب الطرقات مع كل موسم امطار، مخلفة انزلاقات تبتلع السيارات وتقطع القرى عن محيطها لأيام. هذه الحفر ليست مجرد مطبات، بل هي سبب مباشر في تآكل المركبات، حيث تقدر نقابات الميكانيك الاضرار السنوية بنحو مليار ليرة لبنانية.

أما وسائل النقل العام، فتعيش حالة من الانكماش السري. فمؤسسة النقل البري التي كانت تدير اسطولا من الباصات، باتت تملك اليوم اقل من 30 باصاً صالحاً للعمل، في مقابل حاجة فعلية لا تقل عن 1000 باص. هذا العجز دفع القطاع الخاص غير المنظم إلى ملء الفراغ، عبر "سرفيس" وباصات تعمل من دون جداول زمنية واضحة، ومن دون عدادات، أو أي معايير للسلامة، مما يجبر الطلاب والعمال على مغادرة منازلهم قبل الفجر بوقت طويل، وقضاء ما يفوق الساعتين لاجتياز مسافة لا تتجاوز 20 كيلومتراً، وسط محطات عشوائية تفتقر إلى مظلة واقية من الامطار أو مقعد.

ومع رفع اسعار المحروقات، قفزت اجور النقل مرات عدة، واصبحت تكلفة التنقل تلتهم نسبة تتراوح بين 20 و30% من دخل العائلة المتوسطة. هذا العبء لم يقتصر على الموظفين، بل طال القطاع السياحي الذي يعتمد على حركة الزوار بين المعالم الاثرية، فباتت تكلفة الانتقال من بيروت إلى جبيل تعادل ثمن تذكرة سفر إلى الخارج، مما افقد المناطق الداخلية عجلة التنمية. نتيجة هذا العبء المالي، عزف الكثيرون عن الموظفين عن التنقل للعمل إياماً كاملة، مما اضعف الانتاجية.

لا تقف المشكلة عند حدود الطرقات، بل تمتد إلى غياب التخطيط الحضري. فالمدن تفتقر إلى مواقف منظمة للسيارات، وإلى اشارات ضوئية ذكية، وإلى دوريات مرور فعالة، مما يخلق فوضى عشوائية في وسط بيروت، حيث تحتاج المسافة التي لا تتجاوز 3 كيلومترات إلى أكثر من ساعة في اوقات الذروة. تضاف إلى هذه الفوضى أزمة السيارات القديمة غير الصالحة فنياً، التي تغزو الشوارع بلا رادع، إلى جانب انتشار الدراجات النارية المخالفة التي تسلك الأرصفة، لتزداد الفوضى تعقيداً في غياب أي نظام رقابة إلكتروني.

ليس واقع النقل في لبنان مجرد مظهر من مظاهر التردّي الخدماتي، بل هو انعكاس لخلل هيكلي في مفهوم الدولة ذاتها. فالحل لا يقتصر على وعود وزير أو مشروع وهمي، بل يتطلب تفعيلًا فورياً لإدارة السير، وتسليم مشاريع الطرقات لمقاولين جدد تحت رقابة دولية، واطلاق خطة طوارئ لإعادة تأهيل اسطول النقل العام. الحل لا يكمن في رأب الحفر أو استيراد باصات جديدة فقط، بل يحتاج إلى ارادة سياسية لاعادة هيكلة القطاع، وفصل الادارة عن المحسوبيات، واستعادة ثقة المواطن، قبل أن يتحول النقل في لبنان إلى جريمة في حق البقاء اليومي، ويفقد آخر رباط يصل اللبناني مهنه وقراه.

اقتصاد

▲ واضحة لتطوير المرفأ. ونحن، كمديرية عامة للنقل البري والبحري، نعمل في إطار التكامل معها. فإذا تطور المرفأ وبقيت حركة النقل البحري والبري بطيئة، فلن نتحقق النتيجة المطلوبة. هم يعملون على تطوير وتنظيم المرفأ وزيادة قدراته، ونحن نعمل على تطوير النقل البحري من المرفأ وإليه، وكذلك النقل البري من وإليه. بالتالي، هناك تكامل بين عمل الطرفين. أعتقد أننا سنشهد تقدماً واضحاً خلال السنتين المقبلتين، عاماً أن العمل يتقدم بصورة يومية، وستظهر النتائج بشكل شهري وفصلي وسنوي.

■ هل تعتبر أن الإدارة الحالية لمرفأ بيروت إدارة حديثة؟
□ بالتأكيد. الإدارة حديثة ولديها رؤية واضحة لتطوير المرفأ، إلا أنها تواجه، كبقية إدارات الدولة بعض المعوقات، من بينها الروتين الإداري، إضافة إلى تدخل بعض الصلاحيات والمسؤوليات نتيجة وجود أجهزة وإدارات مختلفة تعمل داخل المرفأ. نواجه في المديرية بعض المعوقات، في مقدمتها الحاجة إلى تعزيز الموارد البشرية بموظفين يمتلكون المعرفة والخبرة في القطاع البحري الدولي والنقل الخارجي. لذلك نسعى إلى زيادة عدد الموظفين وتأهيلهم وتدريبهم، لأن الإدارة الحديثة لا تقوم على وجود القوانين والأنظمة فحسب، بل تحتاج أيضاً إلى كوادر قادرة على تنفيذها ومواكبة التطورات والمتطلبات الدولية. يضاف إلى ذلك، الحاجة الملحة إلى تحديث الأنظمة والقوانين، والعمل على استكمال تطبيق الاتفاقات الدولية التي انضم إليها لبنان، بما يساهم في تطوير عمل المديرية وتعزيز كفاءتها ومواكبتها للمعايير الدولية.

■ قطاع النقل البري، بما فيه الشاحنات وسيارات الأجرة والسيارات العمومية،

يعاني من الفوضى. من أين بدأت عملية التحديث؟
□ بدأنا عملية تقييم شاملة لتحديد الثغر والمشكلات، وأصبحت لدينا اليوم رؤية أوضح لتنظيم هذا القطاع. الرقمنة والتحول الرقمي عنصران أساسيان في عملية المراقبة والحوكمة وتحسين النقل البري، ونحن نعمل على هذا الموضوع تدريجاً. على سبيل المثال، كان هناك نقص في السائقين اللبنانيين، مما دفع أصحاب الشاحنات والمؤسسات إلى الاستعانة بسائقين أجانب، لذلك أصدرنا تعميماً يسمح بالاستعانة بسائق أجنبي عند الحاجة، شرط تسوية وضعه القانوني وحصوله على إجازة عمل. بهذه الطريقة ننظم هذا القطاع ونضبط سوق العمل. كما أن الكلفة التي تترتب على تشغيل السائق الأجنبي بصورة قانونية يمكن أن تشجع أصحاب العمل على تحسين شروط السائق اللبناني، وبالتالي تشجيع اللبنانيين على دخول هذه المهنة. لكننا نحتاج أيضاً إلى تدريب السائق اللبناني وتأهيله، لا سيما العامل في النقل الخارجي. فالسائق لا يحتاج إلى مهارة القيادة فقط، بل إلى معرفة بكيفية التعامل مع المعابر والسلطات في الدول الأجنبية، وأن يكون مؤهلاً للتعامل مع مختلف الإجراءات والمتطلبات خلال رحلته. لدينا رؤية واضحة في هذا المجال، لكننا ننفذها يتطلب توافر كادر بشري مؤهل، إلى جانب أعداد التشريعات والتنظيمات اللازمة. وتحديث ما هو قائم منها ولم يعد يواكب التطورات الحالية، ومن ثم إحالتها على الحكومة ومجلس النواب لإقرارها بالسرعة الممكنة.

■ ماذا عن سيارات الأجرة والسيارات العمومية؟
□ هذا القطاع أيضاً سيخضع للتنظيم. دور المديرية هو وضع الأنظمة وإصدار التعاميم، أما التنفيذ والمراقبة على الأرض

فيقعان على عاتق الجهات المعنية. سنعمل بالتنسيق مع جميع الأطراف لضبط قطاع النقل بكل مكوناته، سواء الشاحنات أو سيارات الأجرة أو الباصات. فمسؤوليتنا هي وضع الإطار التنظيمي، بينما تحتاج عملية التطبيق إلى تعاون الأجهزة والجهات الموجودة على الأرض.

■ ما أبرز التحديات التي تواجه قطاع الترانزيت والنقل الخارجي؟
□ التحدي الأول هو تحديث الأسطول اللبناني، لأن بعض الدول تفرض شروطاً تتعلق بعمر الشاحنات ومواصفاتها. لذلك سنعمل على اقتراح خطة لتحديث أسطول النقل، قد تشمل تسهيل شراء شاحنات جديدة من خلال برامج تمويل وقروض ميسرة، إلى جانب دراسة إمكان منح بعض التسهيلات أو الإعفاءات من الرسوم الجمركية ورسوم التسجيل، بما يساعد على تجديد الأسطول ورفع كفاءته، ويمكن الشاحنات اللبنانية من استيفاء الشروط والمعايير المطلوبة في الدول التي تتعامل معها. أما التحدي الثاني فهو أمني، إذ يجب التأكد من أن البضائع التي يتم تصديرها لا تحتوي على مواد ممنوعة أو غير مشروعة. وهذا يتطلب عمليات تفتيش دقيقة واستخدام أجهزة المسح الحديثة. يجب أن يكون البلد الذي يستقبل البضائع اللبنانية واثقاً من أن لبنان يصدر بضائع مشروعة، وأن عمليات النقل لا تستخدم للتهريب. وهذا عامل أساسي في الحفاظ على سمعة لبنان في حركة الترانزيت والتجارة الخارجية.

■ ماذا عن مرفأ طرابلس والمرفأ الأخرى؟

□ مرفأ بيروت هو المرفأ الأهم نظراً إلى موقعه في العاصمة وقدراته ومساحاته الاستيعابية والتشغيلية. ويأتي مرفأ طرابلس في المرتبة الثانية، وهو يحظى باهتمام خاص، لا سيما بسبب قرب



من الحدود السورية ومطار القليعات، إضافة إلى مشروع السكك الحديدية وإمكان تطوير حركة الترانزيت في اتجاه سوريا وتركيا. نحن نعمل على تطوير هذا المرفق وزيادة قدرته الاستيعابية، لأن موقعه يمكن أن يمنحه دوراً مهماً في حركة النقل والترانزيت الإقليمية. أما مرافئ صيدا وصور وسائر المناطق، فهي أيضاً ضمن خططنا للتطوير، إلا أن تنفيذ المشاريع المطلوبة فيها يبقى مرتبطاً بتوافر التمويل والإمكانات اللازمة، بما ينسجم مع الأولويات والحاجات الفعلية لكل مرفق.

■ ماذا عن الأملاك البحرية؟
□ هذا الموضوع ليس معقداً كما يعتقد البعض. فهناك قوانين وأنظمة، ومن حق الدولة تحصيل مستحققاتها. سنقوم بالتعاون مع الجيش اللبناني بمسح دقيق لتحديد المخالفات، ثم نطبق القوانين والأنظمة على الجميع. وكل من تترتب عليه رسوم أو غرامات يجب أن يسدها، وإذا لم يفعل فهناك القضاء.

■ ما الأولويات الأساسية لتحديث القوانين والتشريعات بما ينسجم مع المعايير الدولية؟

□ لدينا قانون التجارة البحرية الصادر عام 1947، ولم يعدل بما يتناسب مع التطورات التي حصلت في القطاع البحري. هذا القانون، في صيغته الحالية، يحد من قدرتنا على تسجيل السفن تحت العلم اللبناني، ولدينا حالياً 22 سفينة فقط مسجلة تحت العلم اللبناني. كما أن نظام المرفأ الصادر عام 1966 يحتاج إلى تحديث، إضافة إلى عدد كبير من التشريعات القديمة. من جهة أخرى، هناك اتفاقات دولية وقع عليها لبنان، لكنها تحتاج إلى قوانين أو مراسيم وأنظمة داخلية من أجل تطبيقها. لذلك شكلنا لجنة متخصصة لدراسة التشريعات والقوانين القديمة التي تحتاج إلى تحديث، والاتفاقيات الدولية التي لم تطبق بعد بصورة كاملة في الداخل.

■ ما الإنجاز الذي تريد تحقيقه بحيث تستطيع الناس محاسبتك عليه لاحقاً؟
□ الإنجاز الأول هو التحول الرقمي، لأنني أريد تسهيل المعاملات أمام العاملين في القطاع البحري، وهذا بالنسبة إلي يعتبر تحدياً أساسياً. أما الإنجاز الثاني فهو تطبيق الاتفاقيات الدولية واستصدار المراسيم والتشريعات الحديثة التي تنظم القطاع. ختاماً، تهدف هذه الخطوات إلى تسهيل حركة الأشخاص والبضائع براً وبحراً، وتحقيق أربعة أهداف أساسية: التسهيل، الأمن، السلامة، والبيئة. هذه هي الأولويات التي أريد أن تكون معياراً لعمل المديرية: أن تصبح الإجراءات أكثر سهولة، وأن تكون المرافق أكثر أمناً، وأن تكون السلامة البحرية مضمونة، وأن تكون حماية البيئة جزءاً أساسياً من منظومة النقل البحري والبري.

ع. ش

الأمن والـ"سكانر" في مواجهة خطر التهريب

نعمل على ثلاثة محاور: إعادة المسح لتحديد المخالفات بدقة، تحديث القوانين والمراسيم عند الحاجة لضمان العدالة، ومطالبة المتخلفين عن دفع الرسوم والغرامات بتسديد مستحققاتهم. كما ندرس مسألة التخمين، لأن قيم التخمين قد لا تكون دقيقة أو عادلة في بعض المناطق. فقد يكون سعر المتر التخميني في منطقة أقل أو أعلى من قيمته العادلة مقارنة بمنطقة أخرى، لذلك نريد أن تكون عملية التخمين أكثر دقة وعدالة. وهنا نشير إلى أن الأجهزة الأمنية، لا سيما قوى الأمن الداخلي ومفارز الشواطئ، تقوم بدورها لمنع أي تعدد جديد على الأملاك البحرية.