الملف

تريز الخوري
khourytherese@hotmail.com

قطاع النقل المشترك دخل مسار التطوير شيّا: تغطية جغرافيّة شاملة وتحسين الخدمة

مع تزايد الإقبال على المواصلات العامة في لبنان، بفعل ارتفاع كلفة التنقل بالسيارات الخاصة وتفاقم الأعباء المعيشية، يعود ملف تحسين هذا القطاع إلى الواجهة، وسط تساؤلات عن غياب توجه رسمي لمواكبة هذا التحول ومضاعفة عدد الباصات العاملة، بما يتيح توسيع التغطية لتشمل شريحة أكبر من المواطنين ومناطق اكبر داخل البلد

في ظل الاعتماد الكبير على السيارات الخاصة، ترتفع معدلات استهلاك الوقود والتلوث، في حين لا تزال خدمات النقل المشترك عاجزة عن تلبية احتياجات الناس بصورة شاملة ومنتظمة نتيجة محدودية الخطوط، وعدم توافر شبكة متكاملة تربط العاصمة بيروت بضواحيها والمناطق اللبنانية كافة. لا تقتصر هذه الاهمية على توفير وسيلة أقل كلفة، بل تتصل مباشرة بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية، إذ يساهم تنظيم هذا المرفق في تسهيل وصول المواطنين إلى فرص العمل والتعليم والخدمات الصحية والإدارية، كما يساعد على تنشيط الحركة التجارية والسياحية، ويحد من الوقت الذي يهدر يوميا على الطرقات. كذلك، فإن التقدم في هذا المجال من شأنه أن يحد من الانبعاثات الضارة، بما ينسجم مع التوجهات الحديثة نحو وسائل نقل أكثر استدامة وصداقة للبيئة. إن المبادرات المتفرقة وبناء شبكة حديثة ومتكاملة، يمكن أن يشكلا خطوة أساسية نحو تحسين نوعية الحياة، تخفيف الأعباء، تعزيز الإنتاجية، خلق فرص عمل وإعادة تنظيم الحركة، بما يضعنا على مسار أكثر استدامة في ادارة هذا القطاع ومواكبة متطلبات التنمية.
"الامن العام" حاورت المدير العام لمصلحة السكك الحديد والنقل المشترك زياد شيا.

■ ما هي أهمية النقل العام وكيف يمكن أن يساهم في تخفيف الأزمات اليومية التي يعاني منها المواطنون؟
□ تزداد مكانة هذا المرفق الحيوي لكون الناس يعانون من الازدحام المروري، ارتفاع أسعار المحروقات، كلفة صيانة السيارات، وصعوبة التنقل بين المناطق مما يزيد الضغط على الطرقات، ويرفع المصاريف، ويجعل الوصول إلى أماكن العمل والجامعات والمدارس أكثر صعوبة، خصوصا بالنسبة إلى أصحاب الدخل المحدود. إن تطويره من شأنه أن يخفف الأعباء المالية، من خلال توفير وسائل آمنة وبتكلفة مقبولة، كما يساهم في الحد من زحمة السير، اضافة الى تقليل استهلاك الوقود، وتخفيف تلوث الهواء. من هنا، تبرز أهمية إعادة إحياء سكك الحديد، إلى جانب تطوير خطوط الباصات ضمن خطة متكاملة تربط المدن والبلدات بعضها ببعض، وتوفر خيارات متعددة. فالقطار، متى توافرت له البنية التحتية المناسبة والتشغيل المنتظم، يمكن أن يشكل وسيلة فعالة لنقل أعداد كبيرة من الركاب. كذلك، فإن الاستثمار لا يعد مجرد تحسين للخدمات، بل يخفف الوقت الضائع في الزحمة، ويساعد على تنشيط الحركة التجارية والسياحية، لكن تحقيق هذه الأهداف يتطلب رؤية واضحة طويلة الأمد. كذلك اشدد على اهمية التعاون بين المؤسسات الرسمية والبلديات والجهات المعنية، لضمان استمرارية المشاريع وتحويلها إلى خدمات فعلية يستفيد منها الجميع.

■ أين أصبحت جهود النهوض في هذا القطاع، وما هي أبرز الأولويات للمرحلة المقبلة؟
□ بدأنا العمل على توسيع نطاق الخدمات انطلاقا من ضرورة وجود نقل عام فاعل، فتتولى الدولة مسؤولية الإشراف عليه وحمايته، بالتوازي مع الاستفادة من دور القطاع الخاص ضمن إطار قانوني واضح.

■ كم يبلغ عدد الباصات العاملة حاليا، وما هو الهدف الذي تسعون إلى تحقيقه؟
□ يتراوح العدد في الوقت الراهن بين 80 و90 حافلة، نعمل على رفعه إلى نحو 250 قبل نهاية العام، بما يسمح بتوسيع التغطية الجغرافية وتحسين الخدمة. كما أن بعض الباصات كانت قد قطعت مسافات طويلة جدا، مما جعل صيانة عدد منها غير مجدية اقتصاديا، لذلك سيتم اخراجها من الخدمة.

■ ماذا عن الهبتين الصينية والعمانية، ومتى يمكن الاستفادة منهما؟
□ نحن ننتظر هذه الهبات، وقد قطعت الاتصالات والمشاورات التقنية والقانونية مراحل متقدمة لتحديد المواصفات المناسبة للطرقات اللبنانية واحتياجات الركاب. هذه الباصات ستعمل على الديزل، في حين ندرس إمكانات التوجه مستقبلا نحو النقل الكهربائي وفقا للشروط التقنية والتشغيلية المطلوبة. كذلك، اشير الى وجود تقدمة عمانية من 20 حافلة، نسعى الى تسلمها وإدخالها في الخدمة.

■ ما هي الخطوط التي تشملها خطة التوسع؟
□ تتضمن الخطة 16 خطا، تشمل بيروت - طرابلس، بيروت - صيدا، بيروت - شتورا، بيروت - بعبدا، وبيروت - بكفيا، إلى جانب 6 خطوط داخل العاصمة. نعمل أيضا على توسيع الشبكة في اتجاه عكار، جرد عاليه، البقاع الغربي وراشيا، فضلا عن عرمون والدوحة وقبرشمون وبشامون والشويفات، مع توجه مستقبلي نحو اللقلوق وفقرا.


المدير العام لمصلحة السكك الحديد والنقل المشترك زياد شيا.

هدفنا استكمال تشغيل الباصات المتوافرة خلال شهر.

■ ما هو حجم الإقبال على النقل المشترك وكيف يمكن زيادة عدد الركاب؟
□ يتراوح حاليا بين 7 و8 آلاف يوميا، ونسعى إلى رفعه إلى نحو 12 ألفا. يتطلب ذلك تحسين مستوى الخدمة وتعزيز السلامة والالتزام بالمواعيد وتوسيع الخطوط. زودت الحافلات بكاميرات مراقبة وأنظمة تحديد المواقع GPS، وقمنا بربطها بغرفة عمليات لمتابعة الحركة. كما اعتمدنا البطاقات المسبقة الدفع وأتحنا معلومات عن الخطوط عبر Google Maps.

■ كيف تضمنون حسن الادارة ومراقبة الشركات المشغلة؟
□ فازت شركة الأحدب بمهمة التشغيل وفق إجراءات الشراء العام، لكن ذلك لا يعني تراجع دور الدولة أو تخليها عن مسؤولياتها. فالمصلحة تتابع الاداء من خلال آليات إشراف ورقابة مستمرة، وتتدخل عند حصول أي مخالفة. المطلوب هو الجمع بين الكفاءة والمحاسبة، بحيث نبقى المرجع المسؤول عن ضمان حسن التنفيذ.

نعمل على رفع عدد الباصات الى 250 حافلة

■ شهد القطاع تعديات في حق بعض السائقين، كيف تتعاملون مع هذه الحوادث؟
□ اتخذنا بالتنسيق مع وزير الأشغال العامة والنقل، موقفا واضحا برفض أي اعتداء على السائقين، والتأكيد على أن هذه الامور يجب ألا تمر من دون محاسبة. حماية العاملين وصون كرامتهم مسؤولية أساسية، لذا ندعو الأجهزة الأمنية والقضائية إلى تطبيق القانون في حق المخالفين. في الوقت نفسه، نحن لا ندعي أن القطاع خال من الأخطاء، بل نعمل على معالجتها ومساءلة المكلفين بها. وهنا اتوجه بالشكر الى المديرية العامة للامن العام على جهودها في توقيف المعتدي على سائق الباص، وكل التقدير للمدير العام اللواء حسن شقير على دوره الفعال في حفظ الأمن وحماية الناس.

■ كيف تنظرون إلى العلاقة بينكم وبين القطاع الخاص، وما هو المطلوب لتنظيمها؟
□ لا نريد إلغاء الدور الذي يقوم به، بل نريد وضع قواعد واضحة تنطبق على الجميع. لقد عملنا خلال السنتين الماضيتين على إطلاق شراكات مع جهات خاصة لتشغيل الخدمات، انطلاقا من قناعتنا بأن التعاون بين القطاعين يمكن أن يحقق نتائج إيجابية، شرط أن يبقى تحت الرقابة. كما يجب معالجة مشكلة الباصات غير المرخصة والنقل غير الشرعي، بما يضمن المنافسة العادلة ويحمي الجميع.

■ ما الذي تحتاجون إليه لتصبحوا أكثر قدرة على الاستمرار والتوسع؟
□ نريد دعما مستداما وتمويلا واضحا، تخطيطا موحدا، وإدارة قادرة على التعاون مع مختلف الجهات المعنية. كما نحتاج إلى حماية تضمن استمرارية الخدمة وعدم خضوعها للفوضى أو المنافسة غير النظامية. إن اولوية المرحلة المقبلة، هي توسيع شبكة الخطوط، وزيادة عدد الحافلات والركاب، وتعزيز ثقة المواطنين بنا.

■ ما هو ردكم على الانتقادات التي طالت قطار البربارة، وما هي الأهداف التي يسعى المشروع إلى تحقيقها؟
□ أؤكد أن ما تم القيام به لا يدعي حل الازمة، بل يشكل خطوة رمزية وعملية لإعادة إحياء جزء من شبكة السكك الحديدية التي عانت لسنوات طويلة من الإهمال والتعديات. إن المشروع نفذ بإمكانات محدودة ومن دون تحميل خزينة الدولة أي كلفة، كما اشير إلى أن القطار صناعة لبنانية ويعمل بالطاقة الشمسية. إن الهدف منه هو إعادة الحياة إلى مسار مهمل، وتسليط الضوء على أهمية الحفاظ على شبكة الخطوط الحديدية، وتشجيع البلديات على حمايتها. كما اسأل الذين ينتقدون المبادرة أين كنتم عندما كانت النفايات والتعديات تطغى على السكة من دون تحرك جدي للحفاظ عليها. إن السخرية والتنمر لا يساعدان على التطور، ◄

◄ ولن يوقفا الجهود المبذولة لاعادة الاعتبار الى هذا المرفق الحيوي.

■ ما هي متطلباتكم في الفترة الراهنة وفي ظل الازمة التي نمر بها؟

□ نريد اليوم تطوير القطاع على الرغم من الامكانات الضئيلة، وتأمين حافلات حديثة وآمنة، ووضع جداول مواعيد منتظمة تتيح للركاب التخطيط لتنقلاتهم اليومية بثقة. كما نطلب النهوض بالمحطات وتجهيزها، وتسهيل الربط واعتماد أنظمة دفع متطورة، إلى جانب تعزيز الرقابة على جودة الخدمات. أشدد على التنسيق بين مختلف المعنيين الذي يعتبر عاملا أساسيا في إنجاح أي خطة إصلاحية، شرط أن تستند إلى تمويل مستدام وإدارة شفافة ومتابعة مستمرة للتنفيذ. كذلك، لا يمكن فصل المستقبل عن إمكانية تحديث شبكة السكك الحديدية وإعادة إحياء خطوط القطارات إذ يمكن لهذه المشاريع، إذا توافرت الدراسات الفنية والتمويل والإرادة التنفيذية، أن تشكل جزءا من منظومة نقل متكاملة. في موازاة ذلك، تبقى ثقة اللبنانيين عاملا حاسما في نجاحنا، إذ أن تشجيعهم على استخدام الحافلات، يرتبط بتوافر الخدمة بطريقة منتظمة، احترام المواعيد، تأمين السلامة والراحة، وتقديم تعرفة تتناسب مع قدراتهم المادية.

> **يشمل البرنامج 16 خطا تربط بيروت بالمناطق**



فالمواطن لن يتخلى بسهولة عن سيارته الخاصة، ما لم يجد بديلا عمليا وموثوقا يختصر الوقت والكلفة، ويضمن له الوصول إلى وجهته من دون مشقة. من هنا، لم يعد التقدم ترفا أو خيارا ثانويا، بل أصبح ضرورة تستدعي وضع برنامج طويل الأمد للوصول إلى حلول ممكنة.

■ هل هناك توجه لرفع التعرفة وكيف تعملون على تحديد تسعيرة تراعي الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية للمواطنين؟

□ لا نريد أن يشكل النقل المشترك عبئا إضافيا على اهلنا، خصوصا في ظل الظروف المعيشية الصعبة. من هنا، نحرص على دراسة التعرفة بما يضمن أن تكون مناسبة لمختلف شرائح المجتمع، وأن تراعي الإمكانات المادية للمواطنين. فالهدف الأساسي تشجيع الناس على الاعتماد علينا، بما يتناسب مع القدرات المالية للمواطنين. لذلك، فإن أي دراسة للتعرفة يجب أن تأخذ في الاعتبار المصلحة العامة، وقدرة المرء على تحمل الكلفة، لأننا نطمح إلى أن نصبح خيارا متاحا للكل، وأن نشكل جزءا أساسيا من الحلول المطلوبة لتخفيف الأعباء اليومية عن افراد مجتمعنا.

■ ما هي الفائدة الاقتصادية التي سيوفرها احياء هذا القطاع؟

□ انه يعد مرفقا منتجا للغاية وتقوم عليه عجلة الاقتصاد اللبناني، نظرا إلى دوره الأساسي في ربط المناطق ببعضها البعض، تسهيل حركة المواطنين والبضائع، وتعزيز النشاط التجاري والصناعي والزراعي والسياحي. ان النقل لا يقتصر على تأمين الأشخاص من مكان إلى آخر، بل يشكل عنصرا أساسيا في حركة الإنتاج والتوزيع والتبادل التجاري، ويساهم في تحديد كلفة السلع والخدمات وقدرة المؤسسات على المنافسة في الأسواق المحلية والخارجية. وتكتسب المرافئ البحرية ومطار رفيق الحريري الدولي والمعابر البرية وشبكة الطرق، أهمية خاصة في ربط لبنان بمحيطه العربي والدولي، وتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير. في المقابل، نواجه تحديات عديدة، تنعكس سلبا على المؤسسات، من هنا تبرز ضرورة تحديث الطرق والمرافق اللوجستية، استقطاب الاستثمارات، وخلق فرص جديدة بما يعزز النمو. أخيرا، كل ما نبغي القيام به يساعد بلدنا على استعادة دوره كمركز حيوي للتجارة في المنطقة.

■ ما هي رسالتكم إلى الجهات الرسمية والقطاعات كافة؟

□ اتوجه للجميع بالقول إن تطوير النقل المشترك ليس مسؤولية مؤسسة واحدة، بل يتطلب تعاون الدولة والقطاع الخاص والهيئات الاقتصادية والاجتماعية. علينا الانتقال من اعتبار الحلول مستحيلة إلى الاستفادة من الإمكانات المتوافرة. فالتنظيم والدعم يخففان الأعباء عن الموظفين والطلاب والعائلات، ويسهمان في تحسين الظروف، كما يعززان حضورنا وقدرتنا على تقديم الخدمات ضمن نظرة واضحة وموحدة.

MARTON INDUSTRIES







The 30 years of experience in acoustic treatments as well as in residential muffler manufacturing, especially for low frequencies, are the core of the "Know How" of Marton Industries. In addition to its solid background, tough team work and ingenious progress planning rendered this society a pioneer in matter. Therefore, Marton Industries hold all advantages to provide the best and most efficient solutions to reduce pollution and minimize the disturbing noise for its surrounding. Furthermore, our horizon doesn't stop here. It goes beyond metallic & stainless steel structures, lift doors, water & waste water treatments and fire rated doors.

Address: Joseph Hakim Bldg, Behind NATGAZ, Industrial City, Nahr El-Mott
Tel: 01/885442 01/885443 76/132013 03/637790 Fax: 01/885443 Email: tony@martonind.net