

مقابلة

غاصب مختار

خطة متكاملة لفشل الإسفلت على كل طرقات لبنان
فنيانوس: نحن وزارة البر والبحر والجو

تحمل وزارة الاشغال العامة والنقل اعباء كبيرة على صعيد الخدمات المهمة للمواطن والاقتصاد، بتوليها مهمات تتجاوز مشاريع الطرق وصيانتها الى متابعة اجهزة النقل الكبرى الاخرى ومؤسساتها، منها مطار رفيق الحريري الدولي ومرافق بيروت. تعمل على تطوير هذين المرفقين الحيويين من اجل زيادة قدرتهما الاستيعابية بما يؤمن للخرينة مداخيل اضافية

تعمل مديريات وزارة الاشغال والنقل ومكاتبها يوميا نحو 12 ساعة، ووزير الاشغال العامة والنقل يوسف فنيانوس "حاضر ناصر" في الوزارة من التاسعة صباحا حتى التاسعة ليلا، حسبما يقول مدير المكاتب، من اجل متابعة اعمال الوزارة ومشاريعها التي يؤكد الوزير فنيانوس انها لا تشمل الطرق فقط، بل البر والبحر والجو. تحضر الوزارة حاليا لمشاريع كبيرة منها مشروع تعبيد كل طرق لبنان، ومشروع "طرق اسمية" (اي كل طريق محددة بالاسم). لذلك طلب رفع موازنة الوزارة من 161 مليار ليرة الى 433 مليارا.

في حوار مع "الامن العام"، يتحدث الوزير فنيانوس عن سير عمل الوزارة والمشكلات التي تعترضها، والمشاريع التي تنفذها او تعمل على تنفيذها.

■ يتبادر الى ذهن المواطن ان وزارة الاشغال تعني فورا الطرق والزفت، بينما هي تتولى مشاريع اخرى. هل يمكن ان نعرف ما هي مشاريعها للعام 2017 - 2018؟

□ وزارة الاشغال العامة والنقل تمسك بالبر والبحر والجو. لكن الناس لا يرون منها الا النقل كموضوع الطرق وزحمة السير او زحمة المطار اذا كان احد مسافرا، ولا يرى احدى المشكلات التي نعاني منها في موضوع النقل الجوي والبحري، كذلك لا يعرفون المشكلات التي نعاني منها في موضوع الطرق، ويظنون انها مرتبطة فقط بوزارة الاشغال. تضم الوزارة مديريات عدة: المديرية العامة للنقل البري والبحري، المديرية العامة للطرق والمباني،

في لجان الاستملاك يتعلق بالسعر وليس بوقف التنفيذ.

■ لماذا لم تنفذ قرارات الاستملاكات التي صدرت؟

□ هناك سببان. الاول ان لرئيس بلدية جونيه وهو رئيس اتحاد بلديات كسروان فكرة عن توسعة الطريق تختلف عن فكرة مجلس الاعماء والاعمار، وقد طرح وجهة نظره بناء على دراسة معدة سابقا، بأن يقيم طريقا موازيا علويا فوق الطريق الحالية، وهو يرى ان هذه الفكرة انسب وتسمح باستيعاب عدد سيارات اكر. لكن المشكلة انه لا يمكن بموجب اتفاق القرض تحويل وجهة صرف القرض لتنفيذ مشروع كهذا. السبب الثاني ان قرار توسعة الطريق وفق المشروع الاول يحتاج الى عمليات هدم للعقارات المستملكة. لكن بعض السياسيين والمتنفذين يمنعون هدم العقارات ومحال البيع السريع (وان ستوب شوب) الموجودة على اوتوستراد جونيه، ويحمون اصحابها بل يضعون شرطة بلدية لحماية المكان، فتوقف المشروع منذ اكثر من اربع سنوات.

■ ما هي ابرز مشاريع الوزارة الاخرى للعامين المقبلين؟

□ تقوم وزارة الاشغال بالتنسيق مع مجلس الاعماء والاعمار بوضع خطة متكاملة من اجل فلتش الاسفلت على كل طرق لبنان، بموجب القروض الممنوحة بواسطة مجلس الاعماء والاعمار، وبرزها قرض من البنك الاوروبي بقيمة 200 مليون دولار. اضافة الى قرض من البنك الياباني واخر من البنك الاسلامي للتنمية. لم تحدد بعد قيمة هذين القرضين. هناك مشروع كلف بموجبه مجلس الاعماء والاعمار شركة خاصة للمرور بسيارات مجهزة بالآلات لفحص الاسفلت على كل طرق لبنان بلا استثناء للكشف على حالاتها، وانجز

التصنيفات لحالة كل طريق (جيد جدا او جيد او سيء). قمنا هنا في الوزارة بتنزيل خريطة الطرق التي انجزها المجلس على خريطة انجزتها الوزارة للطرق التي عملت عليها حتى تموز من 2017، وكانت الخريطة متطابقة مع الواقع على الارض، وتبين ان قضاء الكورة كان الافقر بنوعية الاسفلت، في حين ان قضاء بنت جبيل هو الاول. عبدنا طرق الكورة وبعض الطرق في مناطق اخرى، فخفت نسبة الطرق السيئة. وسنستفيد من القروض الالية لاستكمال مد الاسفلت على الطرق الباقية.

■ يقال ان منطقة زغرتا مسقطك نالت حصة كبيرة من الاسفلت؟

□ نال قضاء زغرتا - الزاوية حصته العادية مثل غيره، ولم نقم بأي شيء خاص او اضافي له. لا يهمني ما يقال عن هذا الموضوع لانه غير صحيح.

■ تقدمتم باقتراح لتنفيذ مشاريع "طرق اسمية". اين اصبح؟

□ نعم قدمت اقتراحا لمجلس النواب والوزراء بمشاريع طرق محددة بالاسم، على غرار القرار 66 الذي اقر ايام الوزير غازي العريضي ثم نفذ بموجب قوانين، وطلبنا من النواب والوزراء تزويدنا اقتراحات محددة للطرق التي تحتاج الى اشغال والتي يعتبرونها اولوية. كانت قيمة هذا المشروع 250 مليار ليرة، وانا قدمت مشروعا مماثلا للجنة المال والموازنة النيابية عندما كنا نناقش مشروع موازنة وزارة الاشغال. عقد اجتماع وحيد في لجنة الاشغال حضره ممثلون عن الكتل النيابية لبحث المشروع، وتقرر ان يحدد رئيس اللجنة النائب ابراهيم كنعان موعدا مع وزير المال لنشرح له الخطة وامكان توفير المال لها عبر قانون برنامج، لكننا لم نتبلخ الموعد بعد.

■ ماذا عن وضع مطار بيروت، واين اصبحت مشاريع التأهيل والتوسعة؟

□ عندما بدأ العمل بمطار بيروت منذ ايام الرئيس الشهيد رفيق الحريري، كانت الخطة ان يستوعب خمسة ملايين ونصف مليون

وزير الاشغال العامة والنقل المحامي يوسف فنيانوس.



■ كيف ستعالجون موقتا ازمة الاستيعاب وتزايد الركاب؟

□ مهما فعلنا ستبقى هناك مشكلة ازدحام. المطار يتسع لخمسة ملايين راكب بينما يستخدمه عشرة ملايين واكثر، مع انه يعمل بكامل طاقته البشرية والتقنية. مثلا نحن شغلنا آلات فحص الحقائب وعددها 6 آلات ليلا ونهارا، واجهزة الكشف البشري (سكانر) تعمل كلها، وهناك مئة حمال للحقائب وتلبية عمل ماكينات وصول الحقائب، فهل نستحضر خمسمئة حمال؟ ثمة عشرة مراقبين جويين يعملون بصورة يومية، وقد زدنا عددهم اثنين فصاروا 12 مراقبا. تعمل مكاتب الامن العام والامن الداخلي بكل عديدها وطاقتها، حتى ان المدير العام للامن العام اللواء عباس ابراهيم ابدى الاستعداد لفرز مجموعة من العسكريين من اجل تشغيل مركز الشحن القديم المتوقف واستخدامه للمسافرين عبر رحلات "تشارتر" او رحلات الحج، في حال وافقت المديرية العامة للطيران المدني على تشغيله. وقد ابدى الاستعداد ايضا لتجهيزه على نفقة الامن العام. لكن المشكلة ايضا ان ثمة نقصا في عديد عناصر قوى الامن الداخلي فهو غير كاف. كيف نلبي حاجات المكان الجديد للسفر بينما تحتاج ظروف البلد الامنية الى كل عديد



**مدّة تقسيط
لغاية 8 سنوات
قيمة القرض تصل
الى 75,000,000
ليرة لبنانية**

**القرض الشخصي
للقطاع العام**

برج الاعتماد اللبناني، كورنيش النهر، العدلية
69 فرع في خدمتك | +961 1 607100 | 1518
www.creditlibanais.com | info@creditlibanais.com.lb



ملء الشواغر في هيئة المرفأ من كل الرتب وفي جميع الوظائف، وعدد الشغور فيه نحو 300 موظف، علما ان مدخوله سنويا يبلغ نحو 300 مليار ليرة من الرسوم على الحاويات والبضائع فقط، عدا ما يدخل من الجمارك. لكن من هذا المبلغ هناك، بحسب القانون، مئة مليار تذهب الى هيئة ادارة المرفأ من اجل تطويره واجراء الاشغال للتحسينات فيه. مرفأ بيروت بات يستوعب مليوناً و200 الف مستوعب سنويا، بينما كان يستوعب قبل عشر سنوات خمسين الف مستوعب فقط. حالياً نحضر مشروع قانون من اجل ان يسمح لنا باستيعاب انواع اخرى من المستوعبات والسفن. هذا المشروع الذي يسمى "تسفين" يحوّل المرفأ الى مركز للشرق الاوسط كله من اجل شحن البضائع التي تفرغها السفن الكبيرة منه، عبر استخدام سفن صغيرة، بما قد يزيد عدد المستوعبات الى اكثر من مليوني مستوعب.

■ هل من موازنة خاصة للوزارة هذه السنة؟
□ نحن ننتظر صدور موازنة 2017، وهناك اعتماد اضافي للوزارة بمئة مليار ليرة، ونحضر حالياً لموازنة 2018. بما انه لم تقرر موازنة منذ سنوات طويلة، فالوزارة تعتمد الرقم الاقل لتنفيذ مشاريعها، وهو يبلغ 161 مليار ليرة منذ ولاية الوزير غازي زعيتر وولايتي حالياً، بينما كان يستحصل كل سنة في ولاية الوزير غازي العريضي على سلفة خزينة بقيمة تبلغ 400 مليار ليرة. قدمنا اقتراحاً ان تكون الموازنة 433 مليار ليرة، وهو رقم يمكن ان يسد حاجة الوزارة.

■ هل يشكو ملاك الوزارة من نواقص؟
□ نقص الملاك يبلغ نحو 70% في الفئتين الثانية والثالثة والرابعة، لاسيما في الفئتين الثالثة والرابعة في المركز وفي مكاتب المحافظات. لذا نقوم بكل العمل بنسبة 30% من الموظفين، ولا نوظف اشخاصاً جديداً التزاماً بقرار مجلس الوزراء. لكن حاجتنا عملياً في الملاك هي الى نحو 350 موظفاً بالحد الأدنى، كما ان نسبة النقص في المديرية العامة للطيران المدني تبلغ 80%، اي لدينا اقل من 60 موظفاً من اصل 295.



بعض السياسيين والمتنفذين يمنعون هدم الاستملاكات على طريق جونه.

تحية خاصة الى اللواء ابراهيم

حرص الوزير يوسف فينانوس خلال اللقاء على توجيه تحية خاصة الى المدير العام للامن العام اللواء عباس ابراهيم على "الدور الوطني الكبير الذي يقوم به في كل المجالات، لاسيما ما قام به من اجل تسهيل العمل في مطار رفيق الحريري الدولي، ومعالجة المشكلات الامنية وغير الامنية القائمة، واسترداد هبة الوطن والدولة وبخاصة في المفاوضات التي اجراها من اجل كشف مصير جثامين العسكريين الشهداء الذين خطفهم تنظيم "داعش" الارهابي، وتحرير الارض التي كان يحتلها الارهابيون من دون تكبيد الجيش خسائر بشرية اضافية. وهو بذلك خفف اعباء كثيرة وكبيرة على الوطن وعلى الجيش".
وقال: "استغرب ما صدر في حق اللواء ابراهيم من اتهامات في شأن عملية التفاوض، وبخاصة انه لم يكن يفاوض على مصير الوطن".

◀ قوى الامن والى تطويع المزيد من العناصر الجدد؟ لذلك يجب ان يعلم كل الناس ظروف العمل ويشعروا معنا.

■ كيف يجري التنسيق مع الوزارات الاخرى لتسهيل العمل في المطار؟
□ وزير الداخلية والبلديات نهاد المشنوق لم يرد لي اي طلب طلبته منه، مثل زيادة عناصر قوى الامن لتنظيم حركة المسافرين في الصفوف، والشق المتعلق بالتجهيزات الامنية الالكترونية الحديثة، وتم تلزيم ابواب التفتيش المتطورة. نجري حالياً مناقصات

■ يبقى النقل البحري. ما هي مشاكله وكيف تعالجونها؟
□ لا يوجد اي مجلس ادارة كامل في اي مرفأ رسمي تابع للوزارة، من طرابلس حتى صيدا وصور. كلهم انتهت ولايتهم باستثناء عضو او عضوين ولم يجر تعيين غيرهم. اما مرفأ بيروت فله وضع خاص، اذ له هيئة لادارة المرفأ وهو خاضع لاشراف وزير الاشغال حصرياً وليس للوزارة. وقد رفعت الى مجلس الوزراء مشروعاً