

نقل

رسم الفرنسيون اللوحة الزمنية لتاريخ القطار في لبنان منذ عام 1895، بعد صراعٍ دوليٍّ على تلميز مد خط سكة الحديد، وشراء فرنسا حق الاستثمار من اللبناني يوسف أفندي بيهم. هكذا انشأ أول خط على طريق بيروت الشام، ليصل عام 1906 إلى حلب قبل شق خط طرابلس عام 1911 ووصله بتركيا عام 1912، ما ربط لبنان بأوروبا قبل مئة عام. السؤال اليوم: كم هن الممكن ان تتغير حياة الكثيرين لو كان لدينا قطار؟

ماذا لو كان لدينا قطار؟

فاطمة حميد

لم تدم هذه اللوحة الجميلة كثيراً، إذ سرعان ما مزقتها الحرب الأهلية، لتغدو لدى اللبنانيين مجرد صورة في الذاكرة.

بعد أن أصدر مجلس الوزراء قراره رقم 2006/43، الذي يقضي بإزالة جميع التبعديات عن أسلاك سكة الحديد بالتعاون مع لجنة عينها قوامها وزراء الداخلية والمالية والدفاع، عادت حرب تموز 2006 لتبقي القرار معلقاً حتى يومنا هذا. لم يمنع هذا السبب مصلحة سكة الحديد من المطالبة مراراً بإعادة إحياء هذا المرفق، علّه يساهم في حل مشاكل النقل الكثيرة في البلد. أعدت الدراسات والمشاريع بغية التنفيذ، إلا أن قراراً سياسياً حال بينها وبين إعادة الإعمار، فماتت الأبحاث أيضاً.

لا سلبيات

أكثر من 20 سنة مزّت على غياب القطارات عن السكك في بلدنا. اعتاد اللبنانيون على أزمات السير التي غدت بمثابة مصدر اختناق يومي لهم، فهل يساهم وجود قطار في حل أزمة النقل في لبنان؟ يؤكد رئيس نقابة عمال ومستخدمي النقل المشترك في مصلحة سكة الحديد ريمون فلفلي أن لا سلبيات لمشروع القطار في لبنان، بل إن «فوائده كبيرة بالمساهمة في الحد من التلوث البيئي، وخفض كلفة

السلع والخدمات، كذلك الحد من حوادث السير التي تؤدي بحياة المواطنين من دون سابق إنذار، إضافة إلى تأمين المشروع ما لا يقل عن 4000 إلى 5000 فرصة عمل، وإعادة إحيائه يساهم في تحريك العجلة الاقتصادية».

من جهته، يقول المسؤول في قلم النفقات في وزارة الأشغال العامة والنقل أسعد المولى إن السياسيين «يعيدون البلد إلى العصر الحجري بإنشغالهم بإتمام الصفقات، ولو كان القطار واحداً منها لكان موجوداً منذ سنوات».

لا بدك من القطار

لم تجد المصلحة حلاً بديلاً من القطار سوى باصات النقل المشترك، فخصصت عدداً منها لنقل المواطنين إلى نقاط محددة في مختلف المناطق اللبنانية، وفي هذا السياق يشرح فلفلي: «لدينا 40 حافلة يتم تسييرها على الخطوط في بيروت والبقاع، علماً أن مردودها ضئيل



تتراوح كلفة النقل في القطار بين 250 و500 ل.د.



جداً، بالتاكيد القطار هو الأفضل، فعلى صعيد نقل الركاب نتكلم عن وسيلة نقل لا تتوقف، بل ترتاح لساعات محدودة فقط، ومواصفات تليق بالمواطن، فتؤمن خدمة نقل عصرية ومنتظمة».

من حق الفقير أن يشتكي من معاناته في التنقل من منطقة إلى أخرى، إذ أن دخله أقل من رسم التنقل في باصات النقل العمومي، هنا بلغت وهي إلى أن «كلفة النقل في القطار زهيدة جداً تتراوح بين 250 و500 ل.د أي أنها أقل بكثير من الرسم العادي الذي بات اليوم 2000 ل.د».

الدولة هي السبب

لا ينفك الحديث عن تقاعس السلطات عن أداء مهامها، حتى تلوح في أفق المواطن الكثير من المشاريع المطروحة والمؤجلة، «وضعنا خطة مشروع النقل العام للركاب ضمن بيروت الكبرى ومشروع النقل السريع على الخط الساحلي، إلا أنه تعذر إيجاد التمويل الداخلي اللازم لمباشرة التنفيذ»، يقول فلفلي.

بدوره، يشير المولى إلى إهمال السلطات لإزالة التبعديات عن سكة الحديد: «يجب البحث عن التبعديات التي تعيق وجود القطار، والتي لا تلتزم السلطات اليوم بإزالتها، كما يجب ألا ننسى عزم بعض السياسيين بيع أراضي السكة التي تعادل قيمتها 10 مليارات دولار بغية تغطية عجز في الدولة».

وتتوحد الإجابة لدى فلفلي والمولى على الحاجة القصوى إلى «قرار سياسي كبير على مستوى وطني لإعادة إحياء سكة الحديد وإزالة التبعديات عنها».

كلفة مقبولة ومساحة كافية

أدت عودة الحديث عن ضرورة تأهيل وإنشاء سكك حديد في لبنان إلى تدفق الدراسات لاحتساب كلفة المشروع بغض النظر عن

النية من ورائه، وهنا يشير فلفلي إلى أن «الكلفة تتراوح بين 20 و30 مليون دولار، وتتضمن بناء سكك الحديد كلها، المحطات وكل توابعها، القطارات، الرصد، أجهزتها والاتصالات والحواشيب، وغيرها



من المستلزمات اللوجستية». إن مساحة الـ 10452 كلم2 كافية لوجود القطار وتجوّاله في الأراضي اللبنانية، فبالنسبة إلى المولى «لا مانع من ذلك حكماً، طالما أن سكة الحديد موجودة، نتحدث هنا عن

المستهلك اللبناني.. تفاؤلك رغم الصعوبات

إنه أفضل مما كان عليه قبل ستة أشهر، في حين قال 43% إنه أصبح أسوأ). وتعد توقعات المجيبين ايجابية إلى حد ما، إذ يعتقد 22% منهم أن أوضاعهم الاقتصادية الشخصية ستتحسن خلال الأشهر الستة المقبلة. وبالنسبة إلى توقعات المجيبين تجاه تكاليف المعيشة خلال الأشهر الستة المقبلة، يتوقع 62% منهم ارتفاعها، في حين قال 30% إنها ستبقى على حالها. وقال 64% من المجيبين في لبنان أن مذكراتهم انخفضت بالمقارنة مع العام الماضي، في حين صرح 8% منهم بأن مذكراتهم ارتفعت، في حين قال أكثر من ربع المجيبين (26%) أنها بقيت على حالها.

السيارات الأكثر جاذبية

على صعيد الاستثمارات الشخصية قال 22% من المستطلعين إنهم يخططون للاستثمار في شراء

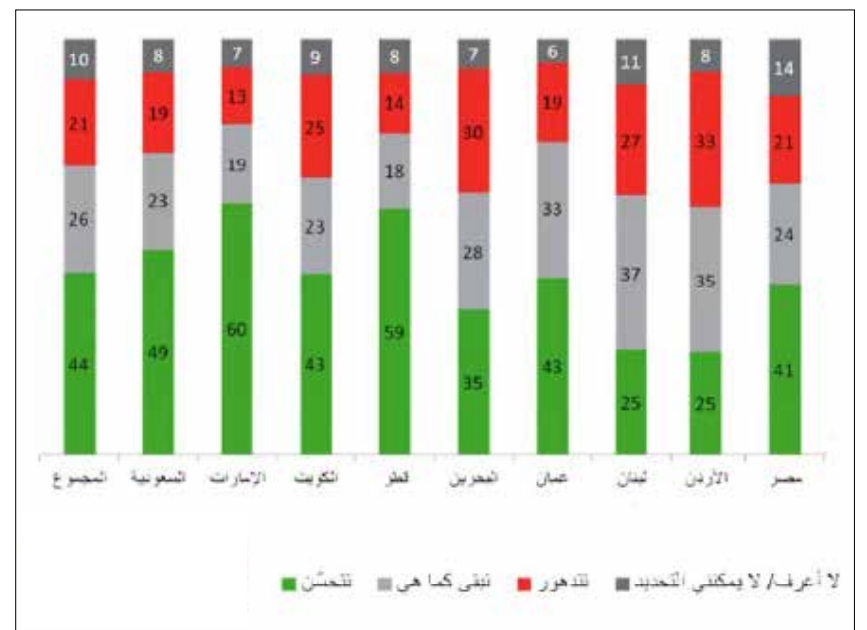
ظروف سيئة أشار 7% من المهنيين في لبنان إلى أن ظروف الأعمال الحالية «جيدة» أو «جيدة جداً»، في حين قال 41% إنها «سيئة». لكن، يشعر المجيبون بالتفاؤل تجاه المستقبل، حيث يتوقع الربع (25%) تحسن ظروف الأعمال في الدولة العام المقبل. ويعتقد 3% فقط من المجيبين في لبنان أن اقتصاد الدولة شهد تحسناً في الأشهر الستة الماضية، في حين قال 66% منهم إنه شهد تراجعاً خلال الفترة نفسها، كما توقع 8% من المجيبين تحسن اقتصاد الدولة خلال الأشهر الستة المقبلة.

الوضع الشخصي

صرح 45% من المجيبين في لبنان بأن وضعهم المالي الشخصي لا يزال كما كان قبل ستة أشهر (9% قالوا

كشفت مؤشر ثقة المستهلك في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي أجراه مؤخراً «بيت.كوم»، الموقع المتخصص بالوظائف في الشرق الأوسط، بالتعاون مع مؤسسة YouGov المنظمة المتخصصة بأبحاث السوق أن 25% من المهنيين في لبنان توقعوا أن تشهد ظروف الأعمال تحسناً العام المقبل.

وتم جمع بيانات مؤشر ثقة المستهلك في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من «بيت.كوم» عبر الإنترنت خلال الفترة الممتدة بين 27 يناير و10 فبراير 2016، بمشاركة 3,905 أشخاص من الإمارات، والسعودية، وقطر، وعمان، والكويت، والبحرين، وسوريا، والأردن، ولبنان، ومصر، والمغرب، وتونس، والجزائر، وشمل الاستبيان مشاركين من الجنسين أعمارهم 18 عاماً فما فوق، ومن جميع الجنسيات.



توقعات ظروف العمل في المستقبل