

قضية

يوماً بعد يوم تسقط كل المقولات عن ترك قطاع النقل في لبنان للقطاع الخاص. ففي ظل تغيب الدولة، وغياب «جحشها» عن الطرقات وبقائه على الورق، تزداد الفوضى والاحتكاكات والمظاهر الناجمة عنهما، في الحافلة: تنتصر الخبثاء ويموت اللبنانيون في غيظهم

نتائج تغيب «جحش» الدولة

محتكرو النقل وماضيته يضغطون لزيادة التعرّض أو التعويض

محمد وهبة

مزة جديدة يُفتح النقاش على مصراعيه بشأن تعرفة النقل في لبنان. كعادتها، الدولة صامتة كشيطان أخرس، ووزارة النقل والإشغال العامة كمن يعيش «عزلة روحية» عن أبرز قضايا المجتمع، لا يريد الوزير غازي العريضي أن يسجل إنجازاً واحداً لمصلحة الناس. أما على أرض الواقع، فالوضع بات محكوماً لمجموعات مختلفة من اتحادات ومافيات تعيثُ فساداً وتزيد الفوضى «إشراقاً» وتخضع المقيمين في لبنان لجنة الأرباح الخاصة جداً. هذا المشهد المتكرر في لبنان منذ

نحو عقدين، استعاد نفسه أمس، مع إعلان اتحادات ونقابات النقل البري «تنفيذ الإضراب العام والتظاهر يوم الخميس الواقع فيه 19 نيسان 2012 على جميع الأراضي اللبنانية، متوجّهين إلى المعنيين لمعالجة مطالب القطاع بالحوار قبل الوصول إلى الموعد المحدّد». فهذا التحرك، وإن كان ينطوي على مطالب محقة للسائقين «المعتريين»، إلا أنه أبلغ تعبير عن الوضع الحالي الذي بلغه قطاع النقل الخاص في لبنان؛ حالياً هناك مجموعة تكتلات للنقل الخاص تفرض مطالبها بعيداً عن أي اعتبارات اقتصادية واجتماعية أخرى، وفي ظل غياب المنافسة وسيادة احتكار المافيات

لخطوط النقل... وفي ظل غياب تام للنقل المشترك الذي يمثل الضامن الأساسي والوحيد لإقامة المنافسة.

التعرفة هي الهدف

يأتي هذا التحرك بعد نحو 4 أسابيع على محاولة رفع التعرّف من جانب واحد. ففي ذلك الوقت، عمدت الشركات والأفراد المسيطرون على خطوط النقل وأساطيله من فانات وباصات وسرفيسات، إلى رفع تعرّف النقل بنسبة 50%. الأهداف كانت واضحة للعيان: فرض تعرّف جديدة، أو فرض تجديد الية دعم السائقين العموميين لفترة 3 أشهر جديدة. استمرّت حالة الفوضى لأيام، قبل أن يعود الهدوء فجأة ومن دون أي

رفع التعرّف لزيادة الأرباح (مروان أبو حيدر)

على أبوابها، فعلى سبيل المثال بات خط الكولا - جبيل (الباص الأحمر) له 3 تعرّفات: الوصول إلى الدورة بقيمة 1250 ليرة، وإلى جونبة بقيمة 1500 ليرة، وإلى جبيل بقيمة 2000 ليرة.

أما باقي الأطراف النقابية، فقد استعادت خطابها السابق وخطواتها التقليدية للضغط، فاجتمعت أمس في إطار «اتحادات ونقابات قطاع النقل البري في لبنان» وأطلقت موجات من المواقف ختمتها بتحديد موعد للإضراب في 19 نيسان. من أبرز المطالب المعلنة لهذه المجموعات:

- مطالبة الدولة بسداد الدفعة الثانية من التعويضات المقررة للسائقين العموميين والتي مضى عليها أكثر من شهرين ولم تبادر الحكومة إلى أية خطوة في هذا الاتجاه.

- تحديد سقف لسعر صفيحتي البنزين والمازوت بـ25 ألف ليرة لصفيحة البنزين وبـ20 ألف ليرة

تداعيات إضافية لا على صعيد التعرّف ولا على صعيد الاستمرار في نقل الركاب، فيما لم يكن هناك أي دور فعلي في هذا الهدوء لا لوزارة النقل ولا لمديرياتها ولا لوزارة الداخلية. الضجة الكبرى حصلت على خطّ الفانات رقم (4) رغم أن رفع التعرّف من جانب واحد بدأتها الشركة «اللبنانية للمواصلات» التي يملكها خليل زنتوت ومجموعة من المساهمين اللبنانيين والأجانب على رأسهم «بنك عوده». أما مديرية النقل في وزارة الإشغال فلم تتدخل إلا بعد أكثر من 15 يوماً على هذا القرار، لا بل إنها لم تنبس بكلمة واحدة إلا بعد الضجة التي أثارها أصحاب الفانات العاملة على الخط رقم (4). قبل ذلك كانت الدولة صامتة تماماً. اليوم، استعادت الشركة نفسها اللعبة القديمة بحلّة جديدة: الشركة التي تسيّر «الباص الأحمر» أبلغت ركابها على الخطوط البعيدة أنها زادت التعرّف، وعلّقت أوراقاً بيضاء

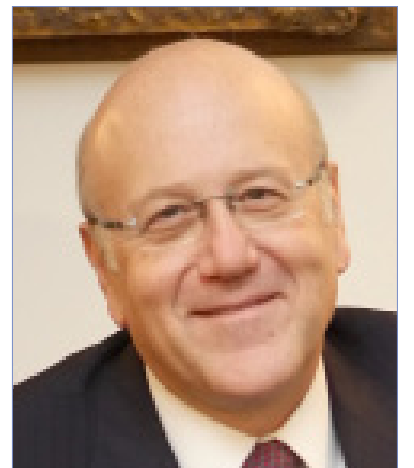
45

مليون دولار

هي كلفة دعم السائقين العموميين لمُدّة 3 أشهر، علماً بأن هذا المبلغ يمكن أن يشتري 865 باصاً وفق ما ورد في صفقة التراضي التي عرضتها وزارة الإشغال على مجلس الوزراء والتي تضمنت شراء الباص الواحد بقيمة 52 ألف دولار

رسالة قطاع النقل لميقاتي

توجهت اتحادات ونقابات قطاع النقل البري في لبنان، في بيانها أمس، إلى رئيس مجلس الوزراء نجيب ميقاتي (الصورة) مطالبة إياه بدعوة اللجنة الوزارية المختصة إلى اجتماع طارئاً لبحث مطالب القطاع في أقرب فرصة للوصول إلى حلول للأزمات المتفاقمة لأزمة النقل البري. يوماً بعد يوم، والتي بدأت تأثيراتها تزيد بين منطقة وأخرى، مشددة على ضرورة الغاء عقد مؤسسة «فال» واستعادة المعايير الميكانيكية إلى مصلحة تسجيل السيارات لإلغاء هذه الخوة المفروضة على المواطنين والسائقين.



قطاعات

زراعة

182 مليار ليرة لدعم زراعة الأعلاف

متوازن بين المناطق اللبنانية. في حين قال الحاج حسن إن المشروع يهدف إلى تطوير زراعة الأعلاف في لبنان وتصنيعها وتنمية إنتاج الحليب وصناعاته من خلال تدخل الدولة في ثلاثة عناوين: الأول كلفة الإنتاج، والثاني حجم الإنتاج وجودته، والثالث نوعية الإنتاج. وأشار إلى أن لبنان يستورد ما قيمته 200 مليون دولار سنوياً من مشتقات الحليب، وهذا رقم كبير بالنسبة إلى دولة بحجم لبنان وميزاتها التجاري ولكل مكونات الاقتصاد ومؤشرات، لافتاً إلى أن عدد الأبقار في لبنان يبلغ 40 ألف بقرة منتجة للحليب، 34 ألفاً منها يملكها صغار المزارعين، أي أن متوسط عدد الأبقار لديهم يتراوح بين أربع وخمس أبقار للفرد. ولفت إلى أن المكون الاقتصادي يتعلق بجودة التغذية ونوعيتها، وأنه من خلال هذا البرنامج يمكن تطوير إنتاج الحليب والصناعات الغذائية لتتمكن من الوصول إلى إمكان التصدير.

(الأخبار)

ستخصص الحكومة اللبنانية 182 مليار ليرة موزعة على خمس سنوات لدعم تطوير زراعة الأعلاف في لبنان، على أن يدرج في مشروع قانون موازنة 2012 مبلغ 28 ملياراً و580 مليون ليرة لبنانية في موازنة وزارة الزراعة لعام 2012 لتغطية كلفة هذا الدعم، فضلاً عن تخصيص مساهمة بقيمة 50 مليار ليرة في مشروع الموازنة العامة للدولة لعام 2012 من ضمن موازنة مؤسسة إيدال لدعم الصادرات الزراعية وتحسين مساهمة القطاع الزراعي. وقال وزير المال محمد الصفدي، خلال مؤتمر صحافي مشترك مع وزير الزراعة، حسين الحاج حسن، إن قرار دعم زراعة الأعلاف بشكل ترجمة للبيان الوزاري للحكومة يحقق مجموعة أهداف اقتصادية واجتماعية على الصعيد الوطني. وأشار إلى أن هذا الدعم يستهدف شريحة واسعة من العاملين في القطاع الزراعي، ومن شأنه أن يساهم في تثبيت المزارعين وربحي المواشي في أراضيهم، من خلال رفع مستوى إنتاجيتهم، ويحدّ بالتالي من حركة النزوح من الريف تحقيقاً لإنماء

إنجاز خط الغاز الساحلي خلال سنتين

الطاقة، وهو يمر بالمدن الساحلية بما يسمح لاحقاً برفد الاستهلاك المنزلي، ولاحقاً استعمال السيارات العاملة على الغاز. ويبلغ طول هذا الخط 175 كلم بقطر 36 إنشاً، وقد أبدى بعض الشركات، التي تقدمت للفوز بالمشروع، الرغبة بتمويل هذا الخط جزئياً أو بشكل كامل. وتبلغ مدة تنفيذ هذا الخط بأجزائه الخمسة وبالحل الأقصى 27 شهراً، وبعض الأجزاء تنتهي في مدة 12 أو 13 شهر، أي يمكن أن يكون مكتملاً بين سنة إلى سنتين تقريباً بأجزائه الخمسة، أما كلفته فارتفعت نتيجة عوامل عديدة منها زيادة طوله 30 كيلومتراً ليصل إلى صور، وارتفاع أسعار الحديد العالمية، وكلفة اليد العاملة، بحيث أصبحت كلفته التقديرية 455 مليون دولار، لكن يسترد كلفته في أقل من أربعة أشهر لأن الوفر الذي يحققه فقط في معامل الكهرباء الساحلية يبلغ نحو 1033 مليون دولار.

(الأخبار)

أعلن وزير الطاقة والمياه جبران باسيل أنه التزم بقرار مجلس الوزراء القاضي بإعداد مشروع قانون برنامج لإنشاء وتمويل خط الغاز الساحلي وإرساله إلى مجلس الوزراء بتاريخ 29 شباط الماضي، كما أعلن الانتهاء من إعداد دراسة الجدوى لاستيراد الغاز الطبيعي المسال ليصبح صالحاً للاستخدام. وأوضح أن خط الغاز انتهى دراسته عام 2010 وتم تصنيف الشركات الراغبة في التزامه ووجد الكثير من الاهتمام العالمي به، لكن لم يتوافر التمويل اللازم لإطلاقه بحسب الموازنات الموضوعية، والتي لم تقر، لذلك، فإن الوزارة في صدد إصدار قانون برنامج خاص لتنفيذ خط الغاز ليصدر بشكل مستقل عن المجلس النيابي، بغض النظر عما إذا صدرت الموازنة أو لم تصدر. ويمتد هذا الخط من الشمال إلى الجنوب، من البداوي إلى صور، وبالتالي يمر بمعظم معامل الكهرباء، بالإضافة إلى إمكانية تزويد المصانع اللبنانية بالغاز ليخفف من كلفة استهلاك

طاقة