

"زحمة" دراسات ومخططات لمشاريع السكك الحديدية... حميه لـ"النهار": لن نكلّف الدولة أي فلس...

## سلوى بعلبي

لم تكن ثقافة إحياء النقل عبر [#السكك الحديدية](#) من برامج الحكومات المتعاقبة منذ انتهاء الحرب الأهلية حتى اليوم، كما لم تكن من أولويات المسؤولين إعادة انعاش وسيلة النقل هذه التي يعود تاريخ انشائها الى العام 1895، بل كان التركيز على شبكة الأوتوستراتدات والجسور بغية استيعاب الكميات المتضخمة من السيارات التي أصبح شراؤها متاحاً لـ [#البنانيين](#) بسهولة بفعل الإجراءات التي كانت تقدمها المصارف لهم قبل وقوع الازمة الراهنة.

وعلى رغم اهمال الدولة إعادة الحياة الى قطاع السكك الحديدية، لم تتوقف بعض الجمعيات الأهلية وبعض الناشطين، وأحياناً بعض الوزراء المعنيين، عن ضخ بعض الافكار والمبادرات لتحريك عجلة السير ببناء شبكة سكك حديد تربط أفضية الاطراف بالعاصمة بيروت، وتعيد وصل حركة النقل التجاري بين بيروت والحجاز كما كانت في بدايات القرن الماضي. لكن، وكالعادة، جرى رمي جميع المشاريع والدراسات في الأدراج بحجة عدم توافر التمويل، أو لسبب معروف وغير معلن هو عدم الاتفاق على تقاسم جينة هذا المشروع بين أركان السلطة.

حالياً، تراود فكرة إعادة إحياء السكك الحديدية وزير الأشغال العامة والنقل علي حميه، حتى تكاد تكون من أولويات عمله في الوزارة. ويبدو ان هذا الاهتمام جذب الحكومة الاسبانية، فعرض سفيرها في بيروت خوسيه ماريا فيري ديلا بينا استعداد بلاده لتمويل المخطط التوجيهي لمشروع السكك الحديدية على كامل الاراضي اللبنانية كهبة غير مشروطة من حكومة بلاده.

وقبل العرض الاسباني، كان حميه وخلال زيارته الى العاصمة الفرنسية باريس، اقترح على وفد من شركة ألتوم (ALSTOM) الفرنسية التي تعمل في مجال النقل العام وتأسيس البنية التحتية للسكك الحديدية وصناعة قطارات، إعداد دراسة تفصيلية لإنشاء خط سكة حديد لنقل الركاب والبضائع وتقدير الجدوى الاقتصادية لها والكلفة وتحديد المطلوب على كل الصعيد الفنية والتقنية واللوجستية، على ان تكون محطة انطلاق خط النقل من مطار بيروت الى العبودية مروراً بمرافئ بيروت وطرابلس، وخط آخر ينطلق من المطار وصولاً الى الحدود السورية مروراً عبر مرفأ بيروت وضهر البيدر - رياق، وخط ثالث ينطلق من رياق في شمال البقاع الى حمص في سوريا. لذا، يتواصل حميه مع الجانبين الاسباني والفرنسي، ولا يكتفئ كثيراً للجهة التي ستنفذ المخطط، فالأهم برأيه هو ان هذا المخطط لن يكبد الدولة أي ليرة، ويقول لـ"النهار": "لن انتظر أحداً الى اجل غير مسمى، والشركة التي ستبادر الى إعداد المخطط ستكون الاولوية لها... ويلّي سبق شمّ الحبق".

وفي الانتظار، يتوقع حميه الرد الرسمي الاسباني خلال 20 يوماً، على ان تكون مدة إنجاز المخطط 6 أشهر من تاريخ بدء اجراء الدراسة المفترض بعد شهر اذا سارت الامور وفق المتوقع.

في هذا الوقت، برز تصريح لمسؤولين في جمعية "تران تران" استغروا فيه الحديث عن إجراء مخطط توجيهي جديد، في حين أن جمعيتهم كانت قد أعدت دراسة في هذا الاطار وسلّمتها الى وزير الأشغال السابق يوسف فنيانوس ثم عادت وسلّمتها الاسبوع الماضي الى حميه، وسألته عن جدوى مخططات جديدة بوجود المخطط الذي كانت قد أعدته. ولكنها لم تلق جواباً واضحاً منه، وفق ما يقول نائب رئيس الجمعية نبيل دومانى لـ"النهار".

في المقابل، استغرب حميه تسمية "الورقة" التي سلمته اياها "تران تران" بالمخطط التوجيهي. وفيما ارتأى عدم الدخول في تفاصيل الموضوع، سأل: أين هي الدراسة الرقمية؟ ومن هي الشركة المتخصصة التي أجرتها؟ ويشرح أن المخطط التوجيهي العام للسكك الحديدية يفترض أن يلحظ 4 أركان:

- الكلفة للسكك الحديدية في لبنان والتي يبلغ طولها 407 كيلومترات على كامل الأراضي اللبنانية.
- مسح السكة والحلول الفنية والحلول الهندسية بكلفة أقل، مع الاخذ في الاعتبار إزالة التعديات والمنشآت التي أنشأتها الدولة.
- دراسة الجدوى حيال الإيرادات بالارقام، اضافة الى المستوى الاستراتيجي.
- النموذج المالي الذي يمكن أن ينفذ من خلاله المشروع، هل هو BOT أم PPP أم تمويل من الدولة ام قرض خارجي ووفق اي شروط؟

ولا ينسى الإشارة الى أهمية أن يلحظ المخطط التوجيهي للسكك الحديدية نفق ضهر البيدر للافادة منه، إذ من الممكن اعتماد السكة الحديدية القديمة، كما يمكن اعتماد نفق في

ضهر البيدر، وهذا المشروع أقر قبل اعوام في المجلس النيابي ولكن لم يتوافر له التمويل اللازم.

وإذا وضعنا المخطط التوجيهي الذي أعدته "تران تران" جانبا، لا ينكر حميه وجود دراسات أعدت سابقا وموجودة في الوزارة. فثمة دراسة أعدتها شركة EGIS الهندسية وشركة GICOME اللبنانية لمصلحة المديرية العامة للنقل، لإحياء مشروع السكة الحديد من بيروت إلى طرابلس، إذ قدم الاتحاد الاوروبي من خلال البنك الاوروبي للتمثيل مساعدة تقنية لاعداد الدراسات اللازمة لاعادة إحياء السكة بقيمة مليوني يورو. وقد بدأت الدراسة في العام 2014 وانتهت اواخر 2016 من دون استكمال الدراسات التفصيلية النهائية لكامل الخط ومن دون إعداد دفاتر الشروط لتلزم المشروع (استخدم من المبلغ 1.2 مليون يورو). كما ان مجلس الانماء والاعمار استكمل دراسة اعادة إحياء الخط من مرفأ طرابلس الى العبودية من خلال الاستشاري رفيق خوري. هذه الدراسات وفق ما يقول حميه "سنضعها بتصرف الشركة التي ستعد المخطط التوجيهي علها تفيدهم بدراساتهم".

ولكن السؤال: لماذا يعرض الاسبان أو الفرنسيون إعداد المخطط التوجيهي مجانا؟ وهل يعني ذلك أن الاولوية لتنفيذ المشروع هي للشركات الفرنسية أم الاسبانية؟ يؤكد حميه أنه لا يتنازل عن 3 مسلمات اساسية هي: تطبيق القانون بحذافيره، المحافظة على المال العام وزيادة الايرادات، والسيادة اللبنانية... و"في ما عدا هذه المسلمات، لا تهم هوية الذي يمكن ان ينجز المشروع".

### المخطط التوجيهي لـ"تران تران"؟

أنجزت الجمعية المخطط في العام 2019 ويهدف الى "تسريع الحركة التجارية وتنقل المواطنين عبر ربط المفاصل الحيوية الاجتماعية والاقتصادية بعضها ببعض". ولكن المشكلة برأي دوماني ليست في الخط بل بعدم وجود قرار سياسي، اضافة الى غياب الاستقرار النقدي والاصلاحات الاقتصادية والذي يحول دون توفير التمويل لوضع المشروع موضع التنفيذ، علما انه يمكن للدولة تنفيذه عبر الـ BOT او الـ BOO وخصوصا انه لا يحتاج الى استثمارات جديدة بل الى المباشرة بإزالة التعديلات التي تبلغ نحو 3% فقط من مجموع مساحة املاك السكة، لافتا الى أن المخطط التوجيهي الذي وضعته الجمعية يلحظ خطوطا جديدة بغية التواصل بين القرى والمدن والجامعات الاساسية والمستشفيات.

ويشرح دوماني أن المخطط يلحظ "ربط مطار بيروت، والقليعات، ورياق، والموانئ البحرية كافة التجارية والسياحية بشبكة قطارات عصرية تعطي للاقتصاد فرصة جديدة للنهوض، والجهوزية للمشاركة في إعادة إعمار سوريا والعراق والافادة من ازدهار الخليج العربي". كما يعطي مدينة طرابلس مكانة أساسية على هذه الشبكة باعتبارها مدينة محورية في الحيز الجغرافي المحلي الذي تتمتع به، فيعيدها المخطط عقدة المواصلات الاساسية شمالا، ويكرس دورها في ربط لبنان بحركة الترانزيت الاقليمي عبر مرفئها التاريخي. وكذلك ثمة دور للباصات السريعة التي ترتبط بحركة القطار توزع على القرى والبلدات الريفية. ويشير المخطط ايضا الى إمكان توفير النقل داخل المدينة بالذات عبر الباصات أو إنشاء "ترامواي" أو "مترو" وغيرها من وسائل النقل السريعة.

يُقسَم المخطط التوجيهي لـ "تران تران" الى 4 أقسام:

1- خط القطارات السريعة المتضمن: خط الساحل السريع، وخط بيروت - بعلبك، وخط طرابلس - بعلبك، وخطوط قطارات دولية.

2- قطارات محلية، وتتضمن خطوط: بيروت - طبرجا، زوق مصبح - شكا، شكا - طرابلس - عكار، بيروت - صيدا، صيدا - صور - الناقورة، صيدا - النبطية - جب جنين، وقطار البقاع.

3- قطار أثري: خط بعيدا - جديتا - شتورة.

4- متحف السكك الحديد في رياق، علما أن أكبر مصنع لقطع السكك الحديد كان موجوداً في رياق، ولا يزال بناؤه قائماً.