

الجمهورية اللبنانية

وزارة الأشغال العامة والنقل

المديرية العامة للنقل البري والبحري

بيروت، في 12 أيار ٢٠٠٦

مشروع بيان سياسة قطاع النقل البري في لبنان

تعتقد وزارة الأشغال العامة والنقل أن هناك حاجة ماسة لوضع سياسة نقل برّي تضمن من خلالها تقديم خدمة نقل كفوءة وتنافسية تتلاءم مع السياسة التي تعتمدها في قطاع النقل البحري تسهم في إعادة بناء الاقتصاد اللبناني وتطويره وتعزيز نموه وإيجاد فرص عمل متزايدة فيه وتقديم خدمة جيدة وبكلفة معقولة لجميع اللبنانيين والمقيمين. إنه مما لا شك فيه أن نظام النقل اللبناني الحالي غير متناسق ولا يتلاءم مع حاجات الاقتصاد والمواطنين ولا مع التطورات الجارية في هذا القطاع في العالم. لذلك وتوصلاً إلى ما يرغب به المواطنون ويحتاجه الاقتصاد فإن هناك حاجة لبذل جهد كبير لتغيير الوضع الحالي والممارسات الناتجة عنه، والعمل على ترسيخ دور متميز وفاعل للمؤسسات القادرة على قيادة وإدارة هذا التغيير بما يحقق تحسناً لقدرة هذا القطاع في تطوير الاقتصاد اللبناني وزيادة قدرته على المنافسة في شتى المجالات.

تتوخى السياسة المقترحة لتطوير قطاع النقل الداخلي البرّي الإسهام في استعادة الدور التاريخي الذي اضطلع به لبنان على المستوى الإقليمي بصفته مركزاً تجارياً ومالياً وسياحياً مرموقاً في منطقة الشرق الأوسط. كما ترمي هذه السياسة إلى توفير خدمة النقل البرّي للأشخاص وللبيضائع لجميع اللبنانيين والمقيمين في لبنان والمستعملين لخدماته بطريقة كفوءة وجيدة وتنافسية وبكلفة مقبولة وبصورة مستدامة من الناحيتين البيئية والمالية.

فيما يلي نعرض:

- أ- الوضع القائم لقطاع النقل البري اللبناني
- ب- أهداف السياسة المقترحة
- ت- مبادئ السياسة المقترحة

أ- الوضع القائم لقطاع النقل البري:

١- إن نظام النقل الحالي لا يوفر مستوى ملائم لحركة انتقال الأشخاص ونقل البضائع يتمشى مع حاجات الاقتصاد الحديث، كما لا يوفر حركة انتقال مريحة ومقبولة لجميع اللبنانيين سواء في المناطق المدنية أو الريفية أو فيما بينها ومراكز المحافظات.

٢- يعتمد نظام النقل البري الحالي بشكل رئيسي على السيارات الخاصة، والمتوفرة لحوالي ٧٥% من الأسر في منطقة بيروت الكبرى، تاركاً ٢٥% من الأسر فعلياً بقدرة أقل على الانتقال. إن المسافات التي تقطعها المركبات هي قليلة جداً، وما زالت تعكس تجزئة ومركزية للاقتصاد وذلك بسبب الأحداث الأليمة التي عصفت بالبلاد على مدى خمسة عشر عاماً (١٩٧٥ - ١٩٩٠) وأدت إلى درجة عالية من عدم الاستقرار الداخلي بما في ذلك قطاع النقل الداخلي. إن احتياجات الاقتصاد الحديث لتأمين فرص عمل ملائمة تتطلب توفير قدرة أفضل وأكبر للانتقال من الذي يوفره نظام النقل المزدهم حالياً. إن أماكن الوقوف المتوفرة لوسائل النقل في الوقت الحالي هي قليلة بالمقارنة مع الطلب المتزايد، مع الأخذ بالاعتبار أن توفير أماكن إضافية للوقوف على الطرق قد يتسبب بدوره في زيادة الازدحام الخانق.

٩- تؤدي الصيانة غير المنتظمة للطرق بالإضافة إلى جميع العوامل السابقة الذكر إلى ارتفاع تكاليف صيانة المركبات وتضع أعباء إضافية على المالية العامة وعلى ميزانيات الأفراد في القطاع الخاص.

١٠- إن كلفة الوضع الحالي لقطاع النقل أصبحت مرتفعة. وتمثل النفقات على المركبات واستيراد المواد النفطية استنزافاً مستمراً في ميزان المدفوعات اللبناني، حيث أن جميع المركبات والمشتقات النفطية يتم استيرادها. إضافة إلى ذلك، وفي محاولة لتأمين قدرة أكبر على التنقل، يجد معها الأفراد والأسر من الطبقة المتوسطة ومن ذوي الدخل المرتفع أنفسهم مجبرين على تحويل مواردهم المالية المحدودة إلى شراء سيارات مستعملة وتحمل كلفة صيانتها المرتفعة بدلاً من تحويل تلك المدخرات إلى مجالات أخرى يمكن استثمارها بشكل آخر في تعزيز النمو الاقتصادي وتعزيز وتحسين مستويات عيشهم بطريقة أفضل، بدلاً من تمويل شراء السيارات المستعملة.

١١- على الصعيد الحكومي، فإن ذلك يؤدي إلى استنفاد الموارد القليلة المتاحة للدولة والتي من الممكن استثمارها في مشاريع البنية التحتية للمياه والمجاري وتحسين مستويات الصحة والسلامة العامة بدلاً من القيام بمشاريع إضافية في قطاع النقل وبناء شبكات الطرق الإضافية. من جهة أخرى، فقد أصبحت التكاليف الحكومية لجعل نظام النقل في وضع جيد نسبياً تتعدى قيمة الضرائب المتناقصة والمحصلة من السيارات والنفط، مما يستنزف بشكل متواصل الموارد العامة القليلة.

١٢- يشكل قطاع النقل مصدراً لفرص العمل في مجالات القيادة وصيانة المركبات وخدمات التاكسي ونشاط الشاحنات. لكن فرص العمل المتاحة حالياً هي أقل من المستوى الممكن تحقيقه في حال تطوير هذا

القطاع من خلال إيجاد أنظمة ناجحة للنقل العام للأشخاص أو نقل البضائع والشحن، أو قطاعات الصيانة للبنية التحتية.

١٣- إن المسؤولية عن قطاع النقل أصبحت مجزأة بشكل سلبي بين مؤسسات وأجهزة مختلفة ذات سياسات عمل غير واضحة وغير فعّالة وغير متناسقة مما ينتج عنه التركيز على أعمال تنفيذية تستهلك الموارد القليلة المتوفرة.

١٤- يعاني استيراد البضائع عبر الحدود الدولية ومرافئ الدخول في لبنان من إجراءات معقدة ونقص في التعاون بين السلطات مما يعيق تطور وفعالية وتنافسية حركة الشحن. وقد سبب ذلك كله نقصاً خطيراً في القدرة على التنافس في هذا القطاع وهو ما يحدّ من نمو الاقتصاد اللبناني ومن تنافسيته في هذا المجال.

١٥- إن حركة توزيع البضائع في منطقة بيروت الكبرى مجزأة وتعاني من النقص في الترتيبات اللوجستية. إن وجود المخازن المؤقتة في مناطق المباني السكنية يطرح هموماً تتعلق بالسلامة العامة وبالاعتبارات اللوجستية. إضافة لذلك، فإن إجراءات التحميل والتفريغ المزعجة في شوارع المدينة تضيف عنصراً آخر إلى مشاكل ازدحام الطرق وترفع من الأكلاف وتؤثر على مستوى الكفاءة وعلى القدرة التنافسية في هذا القطاع.

١٦- إن عدم مراقبة تطبيق القوانين المتعلقة بالحمولات المحورية والإجمالية للشاحنات والتجاوزات الخطيرة في هذا المجال يؤثر سلباً على حالة الطرق وكلفة صيانتها.

١٧- قامت الجامعات اللبنانية بشكل تقليدي على مدى فترات سابقة بتزويد الطلاب بمستوى دراسي عالي الكفاءة في هذه المجالات. إلا أن معظم هؤلاء الطلاب غادروا البلاد للمشاركة في الحياة العملية في الدول المجاورة أو في دول أخرى. ذلك، مما أدى إلى نقص كبير في الطاقات التقنية الكافية في مجال نشاطات النقل في القطاعات الخاصة والعامّة أو حتى الجامعية. إن النقص في المجموعات ذات القدرات الماهرة والمتخصصة في هذا المجال هو في الحقيقة انعكاس آخر لنتائج الحرب الأهلية والضرر الذي لحق بلبنان.

١٨- إن عدم توفر مجموعات كبيرة من الاختصاصيين في إدارة السير وتقنيات مراقبة السير، أو العمليات ذات النطاق الواسع للحافلات والشاحنات يعود إلى انعدام وجود هذه النشاطات لمدة طويلة من الزمن. وعلى ذلك يتبين أن النقص الحاصل في الخبرات المتوافرة هو بحد ذاته أحد عوائق التطور في مجالات النقل.

١٩- بشكل موجز، ينتج عن الوضع الراهن العديد من العواقب السلبية التي تهدد، أو على الأقل تؤخر، أي تطوّر لقطاع النقل في المنظور القريب أو المتوسط. وعلى ذلك يبدو أنه من المحتمل أن يسبب هذا الوضع تدهوراً إضافياً في هذا القطاع بالإضافة إلى التكاليف الزائدة، مما يعيق إمكانية دعم النمو الاقتصادي في البلاد وتنافسية مؤسساته الإنتاجية ويقلل من فرص إيجاد مجالات العمل الجديدة ويحد من إمكانية تحسين نوعية المعيشة لجميع اللبنانيين.

٢٠- إن المبادرة إلى إيجاد سياسة نقل، مستدامة ومتناسقة وكفؤة وعصرية تتبناها الحكومة وتطبقها بشكل فعال هي السبيل الوحيد لكسر الحلقة المفرغة السلبية التي وقع ضحيتها قطاع النقل في لبنان بما يحقق

٣- العمل على توفير حركة داخلية فعالة وبكلفة معقولة لنقل البضائع في المدن والريف وفيما بينها: إن ذلك ممكن تحقيقه في الدرجة الأولى عبر إدارة لائقة لشبكة الطرقات وعبر تنظيم وانتظام عملية النقل بالشاحنات.

٤- إزالة العوائق التي تحد من القدرة التنافسية للبنانيين من أصحاب وسائل الشحن: إن تحقيق هذا الهدف يسهم في تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في هذا المجال. وسيؤمن تحقيق هذا الهدف تمكين الدولة من تمويل الاستثمار اللازم في البنى التحتية، كما يدعم نمو قطاع الصادرات اللبنانية وقطاع تجارة الترانزيت.

٥- منح لبنان دوراً إقليمياً تنافسياً على صعيد تقديم الخدمات اللوجستية: عبر استخدام سياسات النقل الملائمة وتطوير وسائل وخدمات النقل الداخلي للبضائع بصورة مستدامة مع الحفاظ على احترام الاعتبارات البيئية والاجتماعية.

٦- تطبيق مقاييس محددة على البنى التحتية للنقل بهدف الحفاظ على مناظر خلابة: ويتحقق ذلك من طريق القيام بأعمال تشجير الطرق، ووضع تصاميم جميلة ومميزة لمحطات حافلات النقل العام، وتزويد الشوارع بوسائل لراحة المشاة مثل المقاعد، وبفرض نظام مراقبة حازم على الطرق السريعة، وبتقديم تسهيلات زراعية لوقف الزحف المدني، وبتجميل المحيط البيئي.

٧- تأمين السلامة العامة على الطرق: عبر وضع مخطط توجيهي عام لعوامل السلامة والأمان لشبكة الطرق وتنفيذه.

٨- صيانة البنى التحتية للنقل وحماية منافعها: بما في ذلك حرم الطرق ومحطات النقل وحرم سكك الحديد.

٩- العمل على نشوء وتطوير طبقة من المفكرين ومن أصحاب المبادرات الفردية تتمتع بمؤهلات ذات مستوى عالمي في قطاع النقل والحقل اللوجستي: تربطها شراكة متينة مع جامعات ومؤسسات للقطاع الخاص في لبنان وفي العالم.

ج- مبادئ السياسة:

إن السياسة العامة المقترحة للنقل البري تحدد التصورات المتعلقة بما يلي:

١- المبادئ الاقتصادية

٢- الآلية الإدارية والقانونية

٣- المتطلبات التقنية

٤- القاعدة الأكاديمية

١- في ما يخص المبادئ الاقتصادية:

١-١ يجب أن تستمر المحافظة على ملكية أراضي منشآت خدمات النقل الأساسية مثل حرم الطرق وسكك الحديد، وسيتم السعي من خلال الهيئة العامة للنقل المقترحة أدناه وفي الورقة المقدمة حول السياسة المقترحة لتطوير قطاع النقل البحري إلى تحديد دور القطاع العام في رسم سياسات القطاع وتحديثها وفي تشجيع وتحفيز وتنظيم عمل قطاع النقل البري لدى القطاع الخاص ومتابعة ومراقبة أدائه في تقدم خدمات هذا القطاع.

٢-١ يجب أن يتم إعطاء دور أكثر فعالية للقطاع الخاص للإسهام بفعالية في مجال النقل وذلك من خلال فتح المجال واسعاً أمامه للمشاركة في تطوير قطاع النقل البري وتملك وتشغيل وإدارة خدماته وذلك للركاب والبضائع.

٣-١ إن اجتذاب مؤسسات القطاع الخاص للمشاركة في تطوير قطاع النقل البري وتشغيل خدماته وصيانتها وإدارتها هو أحد أهم عناصر مجالات تفعيل دوره وتمكينه من تطوير هذا القطاع وتحسين خدماته للاقتصاد وللمواطنين. وسيتم لذلك اعتماد أحدث الطرق والأساليب التي من شأنها تشجيع القطاع الخاص على هذه المشاركة من خلال إطلاق خصخصة خدمات النقل البري والتي ستتضمن على سبيل المثال لا الحصر:

أ- عقود الإدارة مع مؤسسات القطاع الخاص مع النظر في إمكانية توفير بعض الدعم للخدمات التي تقدمها تلك المؤسسات ريثما تستطيع التوصل إلى تغطية نفقاتها وتأمين مردود معقول على استثماراتها بما يشجعها على لعب دور متزايد الأهمية في هذا المجال.

ب- الشراكة بين مؤسسات القطاع الخاص والقطاع العام.

ت- اعتماد سياسة التشييد- التشغيل- التحويل BOT.

ث- تحويل بعض الإدارات والمؤسسات العامة إلى شركات مساهمة بما يمكن الدولة اللبنانية من تملك كل أو بعض أسهمها ولكن في جميع الأحوال تكون أنظمتها الداخلية قائمة على اعتماد وسائل ومعايير عمل القطاع الخاص وأن تكون تلك المؤسسات المستحدثة حريصة على العمل بشفافية عالية لمنع الاحتكار ويكون عملها تطبيقاً للسياسات العامة الموضوعة من قبل الحكومة، ويمكن أن يتم التحويل ضمن الآلية التالية:

١- في المرحلة الأولى من خلال عقود إدارية مع القطاع الخاص.

٢- في المرحلة الثانية إمكانية بيع ٤٩% من الأسهم.

٣- في المرحلة الثالثة إمكانية بيع ١٠٠% من الأسهم.

٤-١ من المقترح أن يصار إلى إنشاء صندوق ائتمان للنقل وبناء على ذلك ستقوم وزارة الأشغال العامة والنقل وبالتعاون مع وزارة المالية على اقتراح مشروع لتمويل الصندوق بمبالغ تعادل مبالغ رسوم الاستخدام والضرائب المطبقة على المركبات الآلية وقطع الغيار والمحروقات والمواقف. وعلى أن يُموّل هذا الصندوق وعلى هذا النحو سنوياً من دون تخصيص نفقات إضافية للنقل، على أن يخضع هذا التمويل للبرنامج المتكامل المتعدد السنوات الذي ينظم تطبيق سياسة النقل التي يتوجب اعتمادها في هذا المجال.

٥-١ عند إنشاء مثل هذا الصندوق وتأمين الموارد الكافية له فإنه يمكن له الإسهام بشكل إيجابي في عملية تحسين واقع نظام النقل الداخلي وصيانة هذا القطاع وتطويره بحيث يخصص جزء من أموال الصندوق لتحسين واقع وسائل النقل المختلفة على كامل الأراضي اللبنانية، ولتحسين حجم ونوعية خدمات النقل العام، وتحسين البيئة ورفع مستوى المنظر المحيط بالطرق والأوتوسترادات من خلال أعمال تشجير الطرق إلى جانب المحافظة على مستوى رفيع من الصيانة.

٦-١ يجب إعادة النظر برسوم استخدام الطرق وإعادة هيكلتها بحيث لا تحفز على استخدام السيارات الخاصة وتقود الى تشجيع وسائل النقل الجماعي للركاب، وذلك دون المس بالقدرة التنافسية التي تتمتع بها عمليات شحن البضائع. وعلى أن تفرض ضريبة نسبية

على مستعملي السيارات الخاصة على أساس التأثير على حجم عملية السير بالدرجة الأولى، ثم على أساس الوقع الذي تتركه المركبات الثقيلة على الطرق. ويرتبط التركيز على حجم عملية السير بحالة حركة الازدحام العالية على الطرقات وعلى أن تعطى الأولوية ضمناً لحركة البضائع من خلال تخفيض الرسوم على الشاحنات.

٧-١ سوف يتم العمل على الإستحصال على قروض ميسرة من جهات دولية ومن القطاع الخاص وذلك على مدى عدة سنوات مقبلة لتمويل مشاريع ومبادرات ضمن خطة تطبيق سياسة النقل. وتهدف عملية تنفيذ تلك المشاريع والمبادرات إلى تحسين واقع البنى التحتية للطرقات، وإعادة إحياء دور النقل الجماعي للركاب في بيروت والمناطق من خلال مؤسسات القطاع الخاص وعلى أن يجري العمل على تأمين شبكة فائقة النوعية للنقل السريع بالحافلات التي قد تستفيد من خطوط سكك الحديد على أجزاء من الساحل اللبناني مثلاً. إن هذا الأمر يتطلب أن يصار إلى اعتماد برنامج رفع تدريجي لرسوم استعمال الطرق بغية ضمان القروض الممنوحة لتقديم دعم مستدام لصندوق الائتمان النقل في مرحلة لاحقة. وعلى هذا الأساس فإنه ينبغي أن تطبق هذه الرسوم على مراحل طوال مدة عشر سنوات، فيدفع المواطنون تدريجياً زيادة في رسوم استعمال الطرق بصورة تواكب التطور الملموس الذي يطرأ على قطاع النقل. وتكون نفقات صندوق الائتمان مساوية لمصاريف المشاريع المنفذة في هذا القطاع والتي ينبغي أن توزع جغرافياً بشكل يضمن المساواة بين كافة المناطق اللبنانية ويؤمن تطوير جميع تلك المناطق.

٢- في ما يخص الآلية الإدارية والقانونية:

١-٢ إن الحكومة، ورغبة منها في إنجاز أعمال ومشاريع متناسقة ومنبثقة من سياسة واحدة واضحة، تسعى إلى حصر صلاحيات رسم السياسات المذكورة في سلطة واحدة، وستناط هذه المسؤولية بهيئة عامة للنقل تتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية وعلى أن تقوم هذه الهيئة بالدور المنظم للقطاع وتكون تحت وصاية وزارة الأشغال العامة والنقل.

٢-٢ من الجدير بالذكر أنه ينبغي أن لا تخصص أية أموال عامة في حقل النقل والأشغال العامة من دون التنسيق مع هذه الهيئة. ويمكن للهيئة أن تضع معايير معينة لتطبيق سياسة قطاع النقل وفقاً لما تراه مناسباً وضرورياً وفي ذلك التأكد من إجراء دراسة للأثر المروري والبيئي مع تحديد الإجراءات المتخذة لإزالة الآثار السلبية الناتجة عن أي مشروع يصار اعتماده في هذا المجال.

٣-٢ ينبغي على الحكومة أن تنظم سلسلة لوجستية واحدة (one-stop-shop) لإضفاء طابع متناغم على حركة الشحن للبضائع من وإلى لبنان، بما في ذلك وضع خدمات جمركية غير معقدة بالإضافة إلى اعتماد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتقدمة لتعزيز عمليات الشحن ورفع كفاءتها وتنافسيتها، إضافة إلى اتخاذ الإجراءات الكفيلة بتسريع دفع الرسوم الجمركية على الحدود وعمليات التفتيش. وعلى ذلك فإنه من المفيد أن يُصار إلى إنشاء "اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة"، التي ستضم ممثلين من كافة المعنيين من القطاع العام والخاص وتكون مهمتها اقتراح وضع الإجراءات الإدارية والقانونية اللازمة لتبسيط المعاملات

واختصار وقت إنجازها وكافة السبل الكفيلة بتسهيل النقل والتجارة الدولية وبما يسهم في تعاون أمثل بين الدولة والقطاع الخاص.

٤-٢ ينبغي العمل على تحفيز القدرة التنافسية التي يتمتع بها وكلاء شحن الترانزيت اللبنانيون من خلال تدابير تشمل تطوير التنسيق مع البلدان المجاورة لتخفيض الرسوم عند المراكز الحدودية لاسيما منها رسم العبور وكذلك تقليل زمن الانتظار عند هذه المراكز.

٥-٢ سعياً لأجل ترجمة مساهمة النقل في تفعيل التجارة، ينبغي أن يصار إلى اتخاذ جملة من التدابير لرفع مستوى القدرة التنافسية لدى شركات الشحن اللبنانية. ويتضمن ذلك تطوير التعاون مع البلدان المجاورة بالإضافة إلى منح حوافز جمركية وغير جمركية لاستيراد الشاحنات الجديدة لتحديث أسطول وسائط النقل الحالي للنقل الخارجي من خلال النظر في الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب لمدة ٧ سنوات.

٦-٢ من المفترض أن يؤدي اعتماد السياسات المقترحة إلى الإفصاح في المجال لسيارات الأجرة (تاكسي وسرفيس) لتتنافس بتقديم خدماتها على الطرق العامة على أن تخضع لقوانين مرور معقولة تنظم نوعية هذه الخدمات وتحدد تدابير السلامة. وسيجري كذلك تدريب السائقين وتنظيم عملية مراقبة السير والوقوف. كما وأن يُصار إلى دراسة نظام ملكية اللوحات الحمراء لتطويره بما يخدم مصلحة هذا القطاع بشكل عام والمواطنين وأصحاب اللوحات ومن ذلك أيضاً إعادة النظر بآلية تسجيل شاحنات النقل الخارجي بحيث يتم فصل لوحة القاطرة عن لوحة المقطورة.

٧-٢ حصر مسؤولية تنظيم مهنة مزاولة النقل العام للركاب والبضائع (بما فيما ذلك الترخيص للمؤسسات والشركات والسائقين والمركبات) بوزارة الأشغال العامة والنقل أو إلحاق هيئة إدارة السير والآليات والمركبات بوزارة الأشغال العامة والنقل وذلك توحيداً للمسؤولية عن قطاع النقل وإفساحاً في المجال أمام تطبيق سياسة موحدة في هذا القطاع.

٣- في ما يخص المتطلبات التقنية:

١-٣ العمل على تأمين نظام للنقل العام يكون مؤاتياً للركاب والمشاة وأفضل بكثير من النظام القائم حالياً والذي ينبغي أن يكون من أولى الأولويات بالنسبة لتطوير قطاع النقل في العاصمة والمدن الأخرى. لذلك لا بد من دعم هذا التوجه والنظر في تنفيذه بالتوازي مع تنفيذ أي مشروع آخر وتخصيص الأموال اللازمة له ولاسيما من طريق الاستعانة بالقطاع الخاص وتشجيع استثماراته في هذا المجال.

٢-٣ إن النقل العام للركاب من وإلى بيروت وسائر المدن اللبنانية الكبيرة سوف يتم من خلال شبكة عصرية للحافلات، على أن تتألف هذه الشبكة من آليات حديثة، وأن تؤمن خدماتها في جميع أوقات النهار، بأجرة مقبولة وغير مرتفعة وبتذاكر تسمح بالانتقال المجاني من حافلة إلى أخرى بما في ذلك اعتماد خطوط سير منتظمة وبأوقات متتالية ومحددة. وستعمل وزارة الأشغال العامة والنقل، على تلزيم هذه الخدمات الى الشركات الخاصة أو من خلال أي طريقة أخرى بالتعاون مع مؤسسات القطاع الخاص بما يؤمن خدمات النقل العام المطلوبة. وستجري مناقصات دورية متكررة تقدم عروضاً للحفاظ على روح المنافسة في تقديم خدمات النقل المختلفة، وتطبيق مقاييس صارمة لمستوى ونوعية الخدمات المقدمة مع إمكانية تقديم دعم

مبرمج لتلك المؤسسات مما يمكنها من الدخول في مبادرات ناجحة ومجدية لها وللاقتصاد اللبناني وللمواطنين.

٣-٣ من الضروري العمل على إعطاء الأولوية لخدمة النقل العام عبر إقامة نظام من الممرات الحصرية (ولا سيما على الأتوبرادات) ومحطات التسفير وبمواقف واضحة على الطرق للحافلات مزودة بتجهيزات مريحة للركاب.

٤-٣ يتوجب لذلك تعليق أية مشاريع لشق طرق سريعة جديدة (باستثناء المشاريع الإنمائية والمشاريع التي تهدف إلى حماية حرم الطرقات أو حماية سعة الطرقات من خلال ضبط استعمالات الأراضي) حتى إتمام مشاريع النقل العام في بيروت الكبرى وسكة الحديد الساحلية في أقرب فرصة ممكنة.

٥-٣ من الضروري أن يصار إلى وضع خطة لاستخدام حرم سكة الحديد الساحلية كأولوية لمركبات النقل العام ولكن هذا الأمر يقتضي المباشرة بإزالة التعديلات من على حرم السكة الحديد التي بُنيت عليه إنشاءات في بعض المناطق الساحلية. وتلك المبادرة تأتي في طليعة الأولويات لتوفير فرص الاستفادة من النقل الجماعي لأكبر عدد من اللبنانيين ولتفعيل الاقتصاد. ويجب أن تترجم هذه الخطة بربط العاصمة بيروت بكافة المدن على امتداد الساحل اللبناني، بالإضافة إلى تأمين خدمات النقل العام بين بيروت والبقاع والداخل السوري.

٦-٣ كمرحلة ثانية وبعد تطوير أنظمة النقل المشترك، وتقادياً لازدحام السير، يتوجب أن تعتمد الحكومة إلى تطبيق سلسلة من التدابير المناسبة للحد من استخدام السيارات الخاصة في المدن. في هذا

المجال، فإنه سيكون من المفيد تطبيق ضريبة استعمال الطريق قد تساهم في توحيد وتنظيم استعمال الأفراد للبنية التحتية للنقل.

٧-٣ من الضروري أن تخضع مختلف التقاطعات الرئيسية في المدن إلى تنظيم متطور للسير مما يعطي الأولوية لسلامة المشاة وراحتهم، وللنقل الجماعي للركاب، ولانسياب سهل لحركة البضائع، على حركة السيارات الخاصة. ويشمل النقل العام حافلات كافية وكفوءة وكذلك سيارات النقل العمومي (سرفيس وتاكسي).

٨-٣ من الضروري أن يصار إلى تمكين وزارة الأشغال العامة والنقل من تنظيم وقوف السيارات على جوانب الطرق، وتنظيم صعود ونزول الركاب من الحافلات ومن سيارات الأجرة (تاكسي وسرفيس)، وتنظيم مكان وزمان تحميل وتفريغ البضائع، إلى جانب وضع قوانين وأنظمة أخرى لكيفية استخدام الطرق بغية إعطاء الأولوية للمشاة بما يتلاءم مع أمنهم وراحتهم وللنقل العام. وستكون مسؤولية تطبيق هذه الأنظمة والقوانين على عاتق وزارة الداخلية بالتعاون مع وزارة الأشغال العامة والنقل.

٩-٣ من الضروري أن يصار إلى وضع حد أقصى لسعة المواقف على الطرقات وخارجها من خلال تحديد أماكن الوقوف أو منع الوقوف بعد الأخذ بعين الاعتبار لسعة الطرق. وعلى هذا فإنه من الضروري أن يصار إلى تطبيق سياسات لتحديد عدد مواقف السيارات ضمن الحدود المسموح بها ووفق الحاجة الفعلية. ولن يسمح بعدئذ بفتح مواقف من دون ترخيص مسبق من وزارة الأشغال العامة والنقل. وفي حال التثبيت من الحاجة الى توفير مواقف إضافية، ينبغي العمل على ضرورة إعطاء حوافز مهمة لبناء مواقف متعددة الطبقات خاصة في المدن التي تكتظ فيها حركة

وقوف السيارات وتركيب عدادات لضبط مدة وقوف السيارات في الشوارع العامة (Parking Meter).

٣-١٠ في سبيل المساهمة في تخفيف الازدحام، خاصة خلال ساعات الذروة، ينبغي العمل على تشجيع الشركات على تبني واستخدام وسائل الاتصالات الإلكترونية والسمعية كوسيلة للتواصل بدل الانتقال الفعلي.

٣-١١ من الضروري أن تبادر الحكومة إلى القيام بعملية حماية شبكة الطرق الوطنية، والتي تعتبر أحد أهم الثروات الوطنية، من خلال إطلاق مشاريع تأهيلها بطريقة عملية وكفؤة ومبرمجة، وإجراء الصيانة الدورية لها، ووقايتها من الأضرار الناتجة عن زيادة حمولة المركبات الآلية من خلال آلية جديدة تؤمن الشفافية والتنافسية بما يخفض عملياً من كلفة الصيانة ويحدّد المسؤولية عن إنجازها أو إخفاقها ويحقق مستوى أفضل لها. وينبغي بناء على ذلك أن يصار إلى بذل الجهود للتأكد من تكامل شبكة الطرق الوطنية مع شبكة الطرق الإقليمية.

٣-١٢ من الضروري أن يصار إلى تبني خطة لإعادة النظر في تصنيف شبكة الطرق الوطنية من خلال وضع أسس جديدة للتصنيف تأخذ بعين الاعتبار كافة عناصر الطريق وأحجام المرور عليها وخدمتها. كذلك فإنه ينبغي أن يصار إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة للتحكم بعدد المداخل والمخارج على الطرق السريعة.

٣-١٣ من الضروري أن يصار إلى وضع خطة لتحسين مستوى الخدمة والمنظر الجمالي للطرق من خلال نظام تحكم بعدد مداخلها

ومخارجها وتشجيرها، وتقديم تسهيلات زراعية للأراضي المحيطة بها، وتطوير نظام أعمال الصيانة.

٣-١٤ كمرحلة ثانية وبعد تطوير النقل العام، وبشكل غير مباشر وعبر رفع كلفة الاستعمال، سيتم تحديد عدد المركبات الآلية (من سيارات وشاحنات) العاملة في لبنان بما يتلاءم مع سعة الطرق، وستتضمن الخطط التي تحدد عدد المركبات ومقاييسها التقنية جملة من الحوافز والقوانين والأنظمة والغرامات والرسوم التي تراها الحكومة مناسبة لهذا الغرض وبما يدعم تنفيذ هذه السياسة العامة لنقل الركاب والبضائع.

٣-١٥ سيتم إخضاع المركبات الآلية ونظام المحروقات في لبنان للمقاييس التقنية العالمية الأكثر قابلية للتنفيذ. وسيشمل هذا المشروع خطة لتحديث محطات المحروقات للتحكم على نحو تام بتسربات البخار، والتشدد في تطبيق المعايير العالمية لانبعاث الغازات على كافة المركبات الآلية التي يتم استيرادها، وإيقاف استخدام المركبات الآلية التي لا تتطابق مع المواصفات المحددة خلال فترة ثماني سنوات.

٣-١٦ سيتم وضع السياسات اللازمة لضمان السلامة العامة وسلامة الطرقات وحركة النقل بهدف خفض الحوادث.

٣-١٧ ستتنظم حملات إعلامية وتربوية لتوعية الرأي العام لأسباب حوادث السير وسبل تفاديها.

٣-١٨ سعياً وراء تحسين مرونة التنقل داخل البلاد، فإنه من الضروري أن يصار إلى إعادة تنظيم رحلات النقل العام الداخلية بين المدن على الشكل الذي يضمن كفاءة عمليات الانتقال هذه وسهولتها وتغطيتها

لكافة المدن. ويشمل هذا التنظيم أماكن ومواصفات وأسس تشغيل مراكز الانطلاق والوصول.

١٩-٣ من الضروري أن يصار إلى تنظيم الرحلات بالحافلات السياحية في لبنان بصورة تعزز التنافس في هذا القطاع. ويشمل هذا التنظيم إصدار التراخيص ومتطلبات التشغيل (الوقوف، ومراكز الوصول والانطلاق، الخ...) إلى جانب تمييز هذه الحافلات عن مواصفات حافلات النقل الداخلي. ويكون هذا التنظيم مكملاً للقوانين التي صدرت مؤخراً عن الحكومة أو التي يتوجب إصدارها في هذا المجال.

٢٠-٣ من الضروري أن يصار إلى تفعيل الخدمات اللوجستية في بيروت والمدن اللبنانية الكبرى. ومن ذلك ضرورة تواجد مراكز للخدمات اللوجيستية خارج بيروت (مثلاً على الحدود البرية أو في مطار رياق ومطار القليعات). لذلك فإنه يتوجب وضع خطة لتحديد مواقع المراكز اللوجيستية والمستودعات الكبرى التي تستخدم أيضاً كمراكز لتفريغ وإعادة توزيع البضائع إلى داخل المدن. وستطبق الحكومة مجموعة من الأنظمة التي تشمل الحوافز والغرامات والرسوم اللازمة للتخلص من المستودعات الموجودة داخل المدن، خاصة للحالات التي تمّ فيها تحويل الطوابق السفلية للأبنية إلى مخازن.

٢١-٣ تطبيقاً للتوصية أعلاه، فإنه من الضروري العمل على اتخاذ إجراءات تفرض قيوداً على حركة الشاحنات في المدن ترتبط بنوع الشاحنات وأوقات سيرها والطرق التي تسلكها.

٢٢-٣ من الضروري أن يصار إلى وضع القيود على حمولة الشاحنات وفقاً للمعايير الدولية والإقليمية بحيث لا تنعكس هذه القيود سلباً على

قدرة قطاع الشحن اللبناني التنافسية وبحيث يجب أن تتناسب القيود على حمولة الشاحنات مع القيود المتبعة في الدول المجاورة.

٣-٢٣ ضرورة اعتماد وثائق نقل موحدة للشحن البري، على غرار الوثائق الخاصة بالنقل البحري والجوي وكذلك وفق اتفاقية الـ CMR الدولية للنقل البري- تصدر عن شركات النقل اللبنانية المسجلة لدى وزارة الأشغال العامة والنقل.

٤- في ما يخص القاعدة الأكاديمية:

إن الحكومة، ورغبة منها في تعزيز القدرة التقنية لتطبيق هذه السياسات وتوفير خدمات استشارية في مجال النقل لمنطقتي الشرق الأوسط والأدنى فإنه يتوجب أن تسعى إلى تطوير أساليب انتقال تقنيات النقل إلى لبنان لترفع مؤهلاته على صعيد القطاعين العام والخاص وعلى الصعيد الأكاديمي إلى مستوى المقاييس العالمية. وستضمن أساليب تشجيع انتقال التقنيات الدولية هذه، العمل على إنشاء مركز مرموق لدراسات النقل تشارك به الجامعات اللبنانية والقطاعات العام والخاص، بالتعاون مع مؤسسات مماثلة في أميركا وأوروبا وآسيا. كما تتضمن إجراءات مؤداها أن أي مشروع متعلق بالنقل في لبنان يستلزم خبرة دولية لا بد من أن يحتوي في أحد عناصره على التدريب التقني للموظفين المعنيين في الإدارة التي يجري لصالحها المشروع إضافة إلى مشاركة المركز المنوه عنه مؤسسات القطاع الخاص في لبنان. وبهذه الطريقة، تتطور البنى التحتية الفكرية لقطاع النقل اللبناني بموازاة البنى التحتية المادية وفي هذا المجال ينبغي تشجيع الجامعات اللبنانية على أن تدرج مواد خاصة بالنقل ضمن برامجها التعليمية في كافة الكليات (الهندسة، الإقتصاد، الإدارة العامة).

انطلاقاً مما تقدم نعرض على مقام مجلس الوزراء ما يقتضيه من سياسات وإجراءات يتوجب على الحكومة اللبنانية اعتمادها من أجل تطوير قطاع النقل

الداخلي للركاب وللبضائع وما يتفرع عنها من أنشطة مكتملة أو مصاحبة لتأمين حاجات المواطنين والاقتصاد وبما يخدم أيضاً تطوير قطاع النقل البحري بما يمكن لبنان من تقديم خدمات كفوة للمواطنين والاقتصاد الوطني ليستعيد بذلك دوراً هاماً في هذا المجال. إن هذا الأمر يقتضي فيما يقتضيه من إجراءات المبادرة إلى إنشاء الهيئة العامة للنقل التي ينبغي لها أن تشرف على سياسة النقل الداخلي والبحري لكي تقوم بالدور الناظم لعمل هذا القطاع مع التأكيد على تحفيز مؤسسات القطاع الخاص على القيام بتشغيل المرافق اللازمة لعمل هذا القطاع.

إننا إذ نعرض هذه الورقة ونضعها على بساط البحث في مجلس الوزراء نتمنى أن يصار إلى التداول بها تمهيداً لاستخلاص القرارات الواجب تبنيها بما يحقق الهدف الذي ننوي تحقيقه في هذا المجال.