

**مسارات الإنجاز في بعض
قطاعات البنى التحتية**

2009-2005

المحتويات

قطاع الكهرباء.....	1
قطاع المياه والصرف الصحي	23
قطاع الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز	37
قطاع الاتصالات.....	50
قطاع النقل البري والبحري والجوي.....	68

الملاحق

ملحق 1.....	101
ملحق 2.....	111
ملحق 3.....	117
ملحق 4.....	131
ملحق 5.....	146
ملحق 6.....	147

على مسارات الإنجاز
في بعض قطاعات البنى التحتية
خلال السنوات 2005 - 2009

I - قطاع الكهرباء: الإنجازات والعراقيل

II - قطاع المياه والصرف الصحي

III - قطاع الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز

IV - قطاع الاتصالات

V - قطاع النقل البري والبحري والجوي

I - قطاع الكهرباء: الإنجازات والعراقيل

شكل قطاع الكهرباء في لبنان وعلى مدى العقدين الماضيين عبئاً كبيراً على خزانة الدولة اللبنانية وعلى الاقتصاد اللبناني ومؤسساته الإنتاجية وكذلك على القطاع المنزلي. ولقد نتج ذلك ومن جهة أولى، عن استمرار الواقع القديم - الجديد المتمثل باستمرار قصور حجم الإنتاج عن تلبية حجم الطلب المتزايد على الطاقة الكهربائية، بسبب تجميد مشاريع إنشاء معامل إنتاج إضافية في البداوي والزهراني وعدم تركيب وحدات إنتاج حديثة في الحريشة، والذوق، والحية وعدم إعادة تأهيل الوحدات الإنتاجية في تلك المعامل.

من جهة ثانية، ونتيجة المشكلة المزمنة المتمثلة بالعجز المالي المتأني عن الهدر المتفشي وتدني الكفاءة الإنتاجية والاختناقات على مستويات التوليد والنقل والتوزيع بما في ذلك بفعل التعديات المتعاضمة على الشبكة وسرقة التيار الكهربائي وعدم التحصيل وكذلك بسبب ارتفاع أسعار المشتقات النفطية وترهل بعض معامل الإنتاج وعدم تلاؤم جدول التسعير مع الكلفة المتزايدة المتكابد من قبل مؤسسة الكهرباء وغيرها من المشاكل والتي أصبحت كلها تهدد القطاع بأسره وتلحق المزيد من الأضرار والخسائر بالاقتصاد الوطني اللبناني وبالمواطنين.

كان قطاع الكهرباء في لبنان قبل تولي الرئيس الشهيد رفيق الحريري رئاسة أول حكومة له في نهاية العام 1992 يعاني من انهيار شبه كامل جراء ما قاسى منه هذا القطاع خلال أعوام الحرب المديدة، حيث وصلت الخسائر الفنية وغير الفنية على شبكات النقل والتوزيع وعدم الجباية، بفعل التعديات على الشبكة وسرقة التيار الكهربائي في جميع المناطق دون استثناء، إلى نحو 75% من الطاقة المنتجة، منها 15% خسارات فنية على شبكتي النقل والتوزيع، و60% خسائر غير فنية بسبب التعليق والتلاعب بعدادات المستهلكين على خطوط التوتر المتوسط والمنخفض.

ونظراً للحاجة الملحة للطاقة الكهربائية، ومع الأخذ بعين الاعتبار للقيود السياسية والمالية والإدارية المستحكمة بالبلاد آنذاك، وكذلك بسبب الممارسات السياسية الكيدية لإعاقة عمل الحكومة وكذلك السياسات المتبعة اللاجئة لحركة الحكومة في التقدّم على مسارات إصلاح هذا القطاع كما هو الحال بالنسبة لغيره من القطاعات، فقد اعتمدت أول حكومة للرئيس الحريري سياسة التدرج

في وضع خطة متكاملة لتأهيل جميع مكونات قطاع الكهرباء من إنتاج ونقل وتوزيع، خصوصاً وأن تأهيل القطاع كان لا يتطلب الشروع في تنفيذه وقتاً طويلاً، مقارنة مع الوقت اللازم لبناء معامل الإنتاج الجديدة ومحطات التحويل وغيرها من مكونات تجهيز قطاع الكهرباء، وهو ما تم وضعه لاحقاً في إطاره الصحيح خلال العام 1995.

لقد كان الهدف من إعادة تأهيل قطاع الإنتاج العمل على إيصاله إلى مرحلة مستقرة وثابتة بما يؤمن التغذية في كل لبنان على مدار الساعة وبالتالي إلغاء التقنين الذي كان يشمل جميع المناطق. وعلى ذلك فقد شهدت مرحلة التأهيل التي امتدت على مدى عدة سنوات زيادة قدرات الإنتاج بنحو 1100 ميغاواط أي زيادة ما نسبته 50% تقريباً عما كان عليه حال حجم الإنتاج قبل البدء بمرحلة إعادة التأهيل ولاسيما في معامل البداوي والزهراني وكذلك صور وبعبك.

أما فيما خصّ قطاع النقل، فقد تعرضت شبكة النقل خلال سنوات الحرب إلى دمار وتعطيل كبيرين بلغت نسبته أكثر 40% من مكونات الشبكة ما قبل الحرب. لذلك فقد شهد قطاع النقل خلال مرحلة التأهيل نقلة مميزة، والتي بدأت في تشرين الثاني 1993 وانتهت في أيار 1995. فقد تم تأهيل أكثر من 1300 كيلومتر من شبكات النقل الهوائية والجوفية كما تمّ إعادة بناء 53 محطة تحويل بتوتر 66 كيلوفولت.

أما بالنسبة لقطاع التوزيع، ولاحقاً، فقد تم تأهيل شبكات التوزيع في كل من بيروت وضواحيها، ومنطقة جبل لبنان، البقاع، والجنوب. وقد شملت عملية التأهيل أكثر من 1600 كيلومتر من شبكة التوتر المتوسط و1500 كيلومتر من شبكة التوتر المنخفض وحوالي 4400 محطة من محطات تحويل 15 كيلو فولت/220 فولت و11 كيلو فولت/220 فولت. كما تم تأهيل 250 ألف وصلة من شبكة التوتر المتوسط والمنخفض.

وبناء على جملة الجهود التي بذلت خلال السنوات الست الأولى من حكومات الرئيس رفيق الحريري، فقد توصل لبنان، وفي أوائل العام 1996 وحتى أوائل العام 1999، في أن تكون له تغذية بالكهرباء على مدى 24 ساعة. إلا أن ذلك عاد وانخفض بسبب الزيادة الكبيرة الحاصلة على حجم الطلب التي تزامنت مع تجميد خطة الرئيس رفيق الحريري لجهة إضافة وحدات إنتاجية جديدة في معمل الذوق والحجبة بحلول العام 2000 وكذلك لتراجع في حجم الإنتاج ولاسيما في معمل الذوق والحجبة بسبب عدم إجراء الصيانة الضرورية لهذه المعامل القديمة.

أ - الإنجازات في قطاع الإنتاج:

تم إنشاء معملين لإنتاج الطاقة الكهربائية بنظام الدارة المختلطة (Combined-Cycle) تبلغ قدرة الإنتاج لكل منهما 450 ميغاواط، أحدهما في البداوي، والآخر في الزهراني، بتكلفة إجمالية بلغت 600 مليون دولار. يضم كل معمل وحدتي إنتاج غازيتين، ووحدة تعمل على البخار، وقد تم إنجاز هذين المعملين على مراحل استمرت من عام 1998 حتى عام 2002. كان من المفترض أن يعمل هذان المعملان المتطوران على الغاز الطبيعي، الذي يرفع من مردودهما إلى أكثر من 50% كون كل معمل ينتج 150 ميغاواط من مجموعة بخارية،

دون استعمال أي وقود إضافي. علماً أن مردود المعامل الحرارية (الجية، الذوق، والحريشة) دون 40%.

ومن أجل زيادة قدرات الإنتاج بعد عملية التأهيل الشاملة لمجمل قطاع الكهرباء، تم تركيب مجموعتين غازيتين جديدتين تعملان وفقاً للدارة المفتوحة (Open-Cycle) تعمل على الغاز أوّل بقدرة إنتاج تبلغ 35 ميغاواط لكل منهما، في كل من صور وبعبك، وبتكلفة إجمالية بلغت 61 مليون دولار. ويجري تشغيل هذه المجموعات الغازية الأربعة منذ نهاية العام 1996.

وتجدر الإشارة إلى أن تركيب هاتين المجموعتين الغازيتين بقدرة 70 ميغاواط في كل من صور وبعبك تم عبر وزارة الطاقة على أثر ضغوطات سياسية بتأمين تيار كهربائي متواصل في هاتين المدينتين بذريعة أن معلمي البداوي والزهراني يومنا التيار الكهرباء بشكل متواصل لمدينتي طرابلس وصيدا وجوارهما.

وبالرغم من تكاليف إنشاء معلمي صور وبعبك الباهظة إلا أن أنشأؤهما كان ضرورياً لضعف شبكة الكهرباء في الجنوب واختناق حركة الطاقة على هذه الشبكة فإن الضغط السياسي لإنشاء المعملين كان مبرراً لإيصال التيار الكهربائي إلى المواطنين في الجنوب اللبناني.

كما تمّ تنفيذ مشروع اتفاق الغاز العربي الرباعي، بين مصر والأردن وسوريا ولبنان، الذي يتكون من خط أرضي يمتد من مصر ويمر بكل من الأردن وسوريا ومن ثم إلى لبنان. وقد وقع الرئيس رفيق الحريري في العاصمة

الأردنية على اتفاقية هذا المشروع في 25 كانون الثاني 2004 الذي تتضمن مد خط أنابيب للغاز الطبيعي من العقبة إلى محطة الزرقاء شمال عمان، ومن منطقة الرحاب على الحدود الأردنية السورية إلى جنوب دمشق والذي كان يفترض أن يصل إلى محطة الزهراني جنوب لبنان، ويبلغ طول الخط الرباعي 600 كيلومتر وتوقع تكلفته 800 مليون دولار. ونظراً لعدم استكمال شبكة الأنابيب داخل سوريا فقد تم وفي وقت لاحق وصل معمل الكهرباء في البداوي بشبكة أنابيب الغاز في الداخل السوري. وبناء عليه، ومن خلال اتفاق ثلاثي (مصر - سوريا - لبنان) للتبادل بحيث تسلم مصر الغاز المصري إلى سوريا (حصّة سوريا وحصّة لبنان) في الجنوب السوري ويتسلم لبنان على الحدود اللبنانية السورية حصته من الغاز المصري من سوريا (غاز سوري على شكل SWAP). علماً أنه تم مؤخراً تشغيل إحدى المجموعات الغازية في البداوي على الغاز الطبيعي المستجر من مصر (المستبدل بالغاز السوري).

ب - الانجازات في قطاع النقل:

بلغت تكلفة إنشاء شبكة خطوط النقل الجديدة بتوتر 220 كيلوفولت 359 مليون دولار. وقد اكتمل تمديد الخط الهوائي من دير نبوح إلى كسارة، وآخر من كسارة إلى عرمون، ثم من عرمون إلى الزهراني وصور، وآخر من طرابلس إلى حالات، إضافة إلى تمديد جميع الكابلات المطمورة في مدينتي بيروت الكبرى وطرابلس. كم تم إنشاء عشر محطات تحويل بتوتر 220 كيلوفولت تعمل على الغاز (Gas Insulated Substations)، نفذ مجلس الإنماء والإعمار ثمانية منها، وواحدة في وسط بيروت التجاري نفذتها شركة سوليدير، وأخرى في بصاليم نفذتها مؤسسة كهرباء لبنان، وبذلك بات مشروع توسعة شبكة النقل 220 كيلوفولت على وشك الاكتمال.

ج- الإنجازات في قطاع التوزيع:

كان هدف المشروع في قطاع التوزيع تخفيف الخسائر الفنية وغير الفنية إلى دون 10-15%. وإزاء ذلك، كان لا بد من وضع مخطط توجيهي لقطاع التوزيع بالتزامن مع تجهيز قطاعي الإنتاج والنقل. وقد أعدت شركة كهرباء فرنسا في العام 1998 دراسة للمخطط التوجيهي لتوزيع الطاقة لمدينة بيروت، وللمنطقة الممتدة من المكّس إلى عرمون، وللضواحي الجنوبية والشمالية.

د- ملخص عن المشاريع غير المنفذة:

- القانون المتعلق بتنظيم قطاع الكهرباء في لبنان الذي كان من المفترض إصداره في كانون الثاني عام 1998، تأخر إصداره إلى العام 2002. علماً أن هذا القانون يسمح بإشراك القطاع الخاص في إنتاج وتوزيع الطاقة، حيث سبب تأخر إصداره إلى حرمان المواطنين بحلول العام 2004 من طاقة إضافية قدرت بنحو 1150 ميغاواط وهو مازال إلى يومنا هذا غير منفذ.
- استبدال المجموعات البخارية 1 و2 القديمة الصنع (1971) في معمل الجية عام 2001 بقدرة لا تقل عن 150 ميغاواط.
- استبدال المجموعات الغازية رقم 1-6 القديمة الصنع (عام 1974) في معمل الذوق عام 2001 بقدرة لا تقل عن 200 ميغاواط والذي يواجه بمعارضة من قبل الوزراء المتعاقبين لمنع إنجازهِ.
- تلزيم إدارة تشغيل وصيانة معامل الإنتاج: الذوق، الجية، صور، وبعبك.
- إنشاء المحطة البحرية للغاز المسال لزوم معمل إنتاج الطاقة الواقعة على الشاطئ اللبناني.
- شبكة النقل بتوتر 220 كيلو فولت في المواعيد المقررة.

- إنشاء محطات التحويل بتوتر 220 كيلوفولت في صيدا وبعبك وكوسبا والبحصا والأشرفية.
- مشروع المركز الوطني للتحكم بالشبكة الكهربائية اللبنانية المقرر عام 1999.
- المخطط التوجيهي لقطاع التوزيع ومن ضمنها تطوير وتوسيع شبكتي التوتر المتوسط والمنخفض ووضع إطار لنظام المعلومات الجغرافية.
- تعديل تعرفه مبيع الطاقة من المستهلكين المقررة في آذار 2000 لتكون متحركة وتتماشى مع التغير الحاصل على أسعار المحروقات.

عقب ذلك وبعد استشهاد الرئيس الحريري فقد أولت حكومة الرئيس فؤاد السنيورة الأولى (تموز 2005) قطاع الكهرباء اهتماماً بالغاً، باعتبار أنه يشكل البنية التحتية التي ترتبط بها مباشرةً مختلف النشاطات الاقتصادية والحياتية للمواطنين. فلقد أدركت حكومة الرئيس السنيورة الأولى حجم التحديات التي تواجهها عملية معالجة المشاكل المزمنة التي يعاني منها هذا القطاع، والتي تتمثل بقصور في حجم الإنتاج عن معادلة أو موازنة حجم الطلب المتزايد، وعدم اكتمال شبكة النقل وتدني مستوى الكفاءة الإدارية لهذا القطاع، والارتفاع الكبير في أسعار المشتقات النفطية التي تستهلكها المعامل وبخاصة مادة الغاز أويل المكلفة بسبب عدم توفر الغاز الطبيعي، وكذلك ثبات تعرفه مبيع الكهرباء على حالها دون تغيير بالرغم من الزيادة الكبيرة التي طرأت على أسعار المحروقات وكلفة عناصر الإنتاج الأخرى الأمر الذي أصبح يكبد مؤسسة كهرباء لبنان وبالتالي الخزينة اللبنانية خسائر باهظة بغض النظر عن الهدر التقني وغير التقني وعدم الجباية، وكذلك ترهل وعدم صيانة بعض معامل الإنتاج وتحديداً وعلى سبيل المثال معمل الذوق والجية. أضف إلى ذلك كله،

عدم التمكن من إستمرار الغاز المصري عبر خط الغاز العربي الذي كان يجري التقدم ببطء على مسار إنشائه من مصر مروراً بالأردن وسوريا. من جهة أخرى، تمثل التحدي أيضاً بضرورة المسارعة إلى الالتزام بتطبيق القانون 2002/462 المتعلق بتنظيم قطاع الكهرباء والتقدم على مسارات تنفيذه ولاسيما فيما يتعلق بإنشاء الهيئة النازمة لقطاع الكهرباء بما يسمح بالتعاون بكفاءة مع القطاع الخاص فيما يتعلق بموضوعي الإنتاج والتوزيع. وهو الأمر الذي يفترض أن يؤمن كميات إضافية من الطاقة الإنتاجية بشروط تنافسية ويخفف عن كاهل المؤسسة والخزينة عبء التمويل لإنشاء هذه المعامل الجديدة.

إزاء ذلك كله فقد تقدمت حكومة الرئيس السنيورة الأولى ببيانها الوزاري الذي جاء فيه فيما خص قطاع الكهرباء والمستند إلى قانون تنظيم الكهرباء رقم 2002/462 بما في ذلك التأكيد على إنشاء الهيئة النازمة لقطاع الكهرباء:

أ - الإصلاحات الواجب اعتمادها على المدى القصير وأهمّها:

1. وضع سياسة جديدة للتعرفة تهدف إلى تقليص الفارق الشاسع بين كلفة الإنتاج وثمان بيعها من المستهلكين (مع الأخذ بعين الاعتبار أوضاع صغار المستهلكين).
2. إجراء دراسة معمّقة للتعرفة الجديدة بالنسبة للقطاعات الصناعية والعمل على ترشيد استهلاك الطاقة وتشجيع استعمال وسائل إنتاج الطاقات المتجدّدة.
3. إنجاز توقيع الاتفاق مع مصر لاستيراد الغاز الطبيعي إلى معمل دير عمار.
4. إنجاز اتفاقات الربط السباعي لاستيراد الكهرباء من مصر أو غيرها.

5. إعادة هيكلة قطاع الكهرباء من خلال تشركة مؤسسة كهرباء لبنان.
6. تحسين النقل عبر إنجاز مركز التحكم الوطني وتأهيل محطة كسارة للربط السباعي وإكمال بناء شبكة التوتر العالي.
7. الاستمرار في بذل الجهود من أجل تطبيق برامج عادلة لتوزيع الكهرباء بين المناطق كافة.

ب - الإصلاحات الواجب اعتمادها على المدى المتوسط:

1. زيادة معامل الإنتاج وقدرتها بما في ذلك إعادة تأهيل معمل الذوق والحية وإنشاء معامل جديدة مع درس إمكانية الشراكة مع القطاع الخاص.
2. إصلاح شبكات التوزيع مع درس إمكانية الشراكة مع القطاع الخاص في تركيب عدادات التحكم عن بعد

كذلك فقد تعهّدت الحكومة الأولى للرئيس السنيورة إعداد مشروع قانون لإضافة بعض التعديلات الضرورية على القانون 2002/462 والتي استجبت بنتيجة الممارسة.

انطلاقاً من ذلك، فقد أعدت الحكومة الأولى للرئيس السنيورة خطة إصلاحية للنهوض بقطاع الكهرباء، كان قد اقترحها معالي وزير الطاقة والمياه محمد فنيش بالتوافق مع الرئيس فؤاد السنيورة، على مجلس الوزراء في حزيران 2006. ولقد شكل قانون تنظيم الكهرباء رقم 2002/462 الركيزة الأساسية لتلك الخطة التي تضمنت المحاور الاستراتيجية التالية:

- تفعيل إدارة مؤسسة كهرباء لبنان عبر تعيين مجلس إدارة جديد من أهل الكفاءة والاختصاص، وتدعيم النشاطات الإدارية المختلفة للمؤسسة عبر عقود خدمات خاصة في مجال المحاسبة والتدقيق المالي.
- العمل على تشركة المؤسسة وتحديد الجدول الزمني للوصول إلى إرساء شريك استراتيجي في قطاعي الإنتاج والتوزيع.
- الإسراع في العمل على إيصال الغاز الطبيعي إلى معامل الإنتاج ولاسيما وبدءاً في شمال لبنان وإجراء البحث في إنشاء معامل جديدة تعمل على الغاز وتحويل المعامل القائمة حالياً للعمل على الغاز إن أمكن، وذلك عبر إقرار مخطط توجيهي للإنتاج.
- الاعتماد على إمكانيات القطاع الخاص لتمويل المشاريع في قطاعي الإنتاج والتوزيع التي تترتب عليها فائدة مشتركة للدولة وللمستثمر.
- وقد تمّ تقدير الاستثمارات المطلوبة في قطاع التوزيع بحوالي 300 مليون دولار على مدى 3 سنوات وذلك بعائد دفع (Payback) سريع لا يتجاوز العامين.
- كما تمّ تقدير الاستثمارات المطلوبة في قطاع الإنتاج بحوالي المليار دولار على مدى 5 سنوات بعائد دفع سريع، خصوصاً إذا ما استعمل الغاز الطبيعي كوقود رئيسي للتشغيل.

لقد ارتكزت الخطة التي وضعتها الحكومة الأولى لدولة الرئيس السنيورة على دراسات وتقارير المؤسسات الدولية المتخصصة في شؤون الطاقة، واعتمدت على التجارب التي خاضتها دول عدة واجهت مشاكل في قطاع الكهرباء واستطاعت معالجة تلك المشاكل باعتمادها أساليب وطرق وتقنيات معترف ومعمول بها عالمياً وهي التجارب التي يمكن الإقتداء بها. وعلى ذلك، فقد

عالجت الخطة التي اعتمدت فيما خصّ قطاع الكهرباء بكل مكوناته من الإنتاج، إلى النقل والتوزيع والجباية إلى الإصلاح الإداري والمالي وإنشاء هيئة تنظيم قطاع الكهرباء وإشراك القطاع الخاص في عمليتي الإنتاج والتوزيع.

وفي جلسته المنعقدة بتاريخ 2006/7/6 أي قبل أيام قليلة من بدء العدوان الإسرائيلي على لبنان في تموز 2006، وبعد العرض الذي قدمته وزارة الطاقة والمياه لموضوع قطاع الكهرباء، اتخذ مجلس الوزراء برئاسة الرئيس فؤاد السنيورة القرارات التالية:

- 1 - تفرغ عضوين من مجلس الإدارة في مؤسسة كهرباء لبنان يوكل إليهما مراقبة الأداء المالي والإداري للمؤسسة.
- 2 - تفويض وزير الطاقة والمياه التعاقد مع استشاري دولي بواسطة استدراج عروض تجريه الوزارة للإشراف على عقد الصيانة والتشغيل الموكل إلى شركة "كيبكو" الكورية لمعملي الزهراني والبدوي على أن تدفع تكاليف الاستشاري من موازنة مؤسسة كهرباء لبنان.
- 3 - تفويض وزير الطاقة والمياه التعاقد مع استشاري دولي بواسطة استدراج عروض تجريه الوزارة لتقييم خيار الإبقاء على معمل الذوق والجية إلى حين إنشاء معامل بديلة ذات فعالية أعلى وعلى أن تدفع تكاليف الاستشاري من موازنة مؤسسة كهرباء لبنان.
- 4 - تشكيل لجنة تضم وزارتي الوصاية على مؤسسة كهرباء لبنان (الطاقة والمياه والمالية) ليصار إلى حل المشاكل العالقة حالياً ومستقبلاً في ما خص قرارات مجلس إدارة مؤسسة كهرباء لبنان والتي تتطلب معالجة سريعة.

5 - تشكيل لجنة تضم وزارتي الوصاية ومؤسسة كهرباء لبنان لدراسة عروض تزويد المؤسسة بالمشتقات النفطية خارج العقود الموقعة مع شركتي النفط الكويتية وسوناتراك الجزائرية، وهي العقود التي عملت حكومة الرئيس السنيورة على التفاوض المباشر مع الدولتين لتزويد لبنان بمادتي الغاز أوليل والفيول أوليل وتم التوصل إلى اتفاقات بشأنها بتاريخ 29/8/2005 مع مؤسسة البترول الكويتية و 9/11/2005 مع مؤسسة سونتراك الجزائرية مما حقق هدفاً هاماً لجهة عقد اتفاقات تزويد لبنان بالمواد النفطية من مادتي الفيول أوليل والغاز أوليل ممن دولة إلى دولة بدلاً من الطريقة التي كانت سائدة في التعامل مع القطاع الخاص مع ما كان يشوبها من إشكالات وشوائب.

وبذلك نجح لبنان في تخفيض أسعار كلفة استيراد تلك المشتقات بالإضافة إلى الحصول على شروط دفع تسهيلية وميسرة لتسديد ثمن تلك المشتقات.

6 - العمل على تمديد خط لنقل الغاز الطبيعي من منطقة البداوي إلى منطقة الزهراني وتنفيذه على مراحل.

7 - تفويض وزير الطاقة والمياه التعاقد مع استشاري عالمي بواسطة استدراج عروض تجريه الوزارة بالاستناد إلى دفتر شروط تضعه بالتنسيق مع وزارة المالية لفتح باب الاستثمار للقطاع الخاص لإنشاء معامل جديدة في البداوي والزهراني وغيرها من المناطق على طريقة الاستثمار الخاص.

8 - تفويض وزير الطاقة والمياه بالتعاون مع رئيس مجلس الوزراء التعاقد مع شركة CRA انترناسيونال لإنجاز المرحلة الثانية من مشروع معالجة النصف المادي لمؤسسة كهرباء لبنان الذي يتضمن إدارة الجباية

والعدادات وإعادة هندسة نشاطات التوزيع في مؤسسة كهرباء لبنان، وذلك بعد تخفيض قيمة العقد على أن تدفع نفقات الاستشاري من موازنة المؤسسة المذكورة.

وبالرغم من أهمية تلك القرارات المتخذة وكخطوة أولى لإصلاح قطاع الكهرباء، إلا أنه لم يُكتب لها أن تُنفذ. فبعد أقل من أسبوع، اندلعت حرب تموز 2006، وبعد انتهاء تلك الحرب ورفع الحصار عن لبنان في منتصف أيلول من العام 2006 احتدم التوتر السياسي الداخلي واستقال وزراء "حزب الله" وحركة "أمل"، بمن فيهم وزير الطاقة والمياه في مطلع تشرين الثاني في العام 2006، فبقيت القرارات عملياً حبراً على ورق وتطور الوضع في المؤسسة إلى حال من الشلل وعدم القدرة على التقدم الحقيقي على مسارات تنفيذ معظم بنود هذه القرارات.

إشارة إلى أن مشروع معالجة النزف المادي لمؤسسة كهرباء لبنان تمت متابعته لاحقاً بعد استقالة الوزير محمد فنيش من قبل وزير الطاقة بالنيابة محمد الصفدي لجهة تحضير دفاتر الشروط وإطلاق المناقصة، إلا أنه لم يتم تقييم عروض الشركات التي شاركت في هذه المناقصة. وفي 2010/5/12 أقر مجلس الوزراء تلزيم استكمال هذه المناقصة إلى شركة NEEDS.

لم تستسلم حكومة الإصلاح والنهوض برئاسة الرئيس السنيورة إلى هذا الواقع الأليم، بل استمرت في انتهاج سياسة إصلاحية في قطاع الكهرباء وهي السياسة التي شكلت الركيزة الأساسية لورقة الحكومة الإصلاحية المقدمة في المؤتمر الدولي لدعم لبنان "باريس-3" (Annex1)، فكان إصلاح قطاع الطاقة الإجراء

الأكثر أهمية في ورقة الحكومة على صعيد ترشيد الإنفاق العام وتقليصه. وحيث أن الكهرباء تشكل عنصراً أساسياً من عناصر الإنتاج، فقد أشارت ورقة الحكومة الإصلاحية إلى ذلك المؤتمر إلى أهمية تحسين نوعية هذه الخدمة الحيوية التي تكمن في أساس تفعيل النمو الاقتصادي والعمل على تخفيض كلفتها وأعبائها على الخزينة العامة. وعلى ذلك، فإنّ العمل على خفض تحويلات الموازنة إلى مؤسسة كهرباء لبنان، كان يفترض أن يمهد الطريق لتحقيق الاستقرار المالي المستدام ويقلص بالتالي الحاجة إلى زيادة العبء الضريبي على المواطنين وبالتالي على الاقتصاد الوطني في المستقبل. وعلى ذلك فقد استمر سعي الحكومة من أجل السير قدماً في طريق الإصلاحات الهيكلية في هذا القطاع بما في ذلك العمل على تحقيق عملية استرجار الغاز المصري أو المستبدل بالغاز السوري وذلك من أجل تخفيض كلفة إنتاج الكهرباء وبالتالي تخفيض الأعباء على الخزينة على الاقتصاد وهو ما بدأ تحققه في نهاية العام 2008 في فترة ولاية الحكومة الثانية للرئيس فؤاد السنيورة.

ولقد عمدت الحكومة الأولى للرئيس السنيورة وبالرغم من الحال التي فرضها التعطيل والإغلاق القسري لمجلس النواب لأكثر من 18 شهراً إلى القيام بكل ما هو ممكن لتسيير هذا القطاع بما في ذلك التواصل مع الجهات المقرضة من الصناديق العربية والدولية لتدبير التمويل اللازم ليكون جاهزاً حال عودة المجلس النيابي لممارسة مهامه.

من جهة أخرى، فقد عمدت الحكومة إلى التقدم على مسار إنشاء الهيئة النازمة لقطاع الكهرباء التي نص عليها القانون 2002/462 حيث جرى اعتماد آلية بادرت الحكومة إلى إلزام نفسها بها والمنطلقة من مشروع قانون كانت قد

أرسلته إلى مجلس النواب لجهة اعتماد قواعد ديمقراطية الجدارة فيما خص اختيار العناصر القيادية في مراتب الفئة الأولى في إدارات الدولة ومؤسساتها. ولقد تم بناء على ذلك تحديد 39 موقعاً في إدارات الدولة ومؤسساتها وتم بعد ذلك وبطريقة موضوعية وتنافسية اختيار لوائح مصغرة (Short List) على أساس أن يكون هناك ثلاث خيارات لكل منصب. ولقد تمّ ذلك من أصل حوالي 2850 طلباً تقدم بها أشخاص لبنانيون عاملون في إدارات الدولة ومؤسساتها أو من خارجها ومن ضمنهم من هم لبنانيون عاملون خارج لبنان للاستفادة من كفاءات ومهارات عالية تقتضيها طبيعة المراكز التي كان من الواجب تعبئتها ومن ضمنها الهيئة النازمة لقطاع الكهرباء. ولقد جرى تقديم هذه الطلبات بناء لإعلانات تمّ نشرها في الصحافة المحلية والدولية وجرى تقديم قسم كبير من هذه الطلبات على الموقع الإلكتروني الذي كان يشرف عليه وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية. لكن تطور الأحداث والظروف السياسية التي سادت تلك الفترة منعت على الحكومة تعبئة كل الفراغات التي حددتها آنذاك وجرى الإعلان عن الحاجة إلى ملئها بكافة وسائل الإعلام المحلية والدولية.

ولقد توقفت تلك الجهود مع أحداث أيار من العام 2008 وانتخاب رئيس الجمهورية ميشال سليمان في نهاية أيار من العام 2008 والشروع في تأليف الحكومة الثانية للرئيس فؤاد السنيورة.

في 13 آب 2008، نالت الحكومة الثانية لدولة الرئيس السنيورة حكومة الإرادة الوطنية الجامعة الثقة في مجلس النواب، ولقد جاء في بيانها الوزاري فيما خص معضلة قطاع الكهرباء أن الحكومة ستعتمد الخطة القائمة على اعتماد إصلاحات قصيرة المدى وإصلاحات أخرى تظهر نتائجها على المدى

المتوسط، وسوف يجري العمل على تنفيذ جملة هذه الإصلاحات بالتزامن ومن خلال منظور يؤدي إلى العمل على ترشيد الاستهلاك وزيادة كمية الطاقة المنتجة.

وبعد مرور عدة أشهر من المتابعة الحديثة من قبل الرئيس السنيورة ونقاشات مستفيضة ومنهكة، قدم معالي وزير الطاقة والمياه آلان طابوريان تقريراً عن وضع الكهرباء يتألف من خمس صفحات تتضمن أفكاراً عامة لم تأخذ بعين الاعتبار القانون الصادر في ما خص تنظيم أوضاع الكهرباء رقم 2002/462. كما لم تأخذ تلك الورقة بعين الاعتبار الخطة التي كانت قد وضعتها الحكومة السابقة في حزيران من العام 2006، حيث لم تبين على ما توصلت إليه تلك الخطوة لتطويره من رسم لخريطة إصلاح قطاعات الإنتاج والنقل والتوزيع وإجراء الإصلاح الإداري من مؤسسة كهرباء لبنان وكذلك إنشاء الهيئة الناضمة لقطاع الكهرباء والعمل على إشراك القطاع الخاص. بل العكس من ذلك، فقد أتت تلك الورقة معاكسة لأغلب المرتكزات التي بُنيت عليها تلك الخطة.

كذلك فقد تراجع الوزير طابوريان عن ما تعهد بإنجازه وما صرف ردهاً من وقته في الوزارة بما يتعلق بدراسة التعرف المطبقة بهدف إعادة النظر فيها وتعديلها.

حيث أنه، وبعد عدة أشهر صرفها في دراسة التعرف قال أنه وجد أن ليس من مصلحة فريقه السياسي الدخول في مجال اقتراح تعديل التعرف بأي شكل من الأشكال.

من جهة أخرى، فقد تلكأ معالي الوزير وامتنع عن القيام بأي عمل إصلاحي حتى بالنسبة لموضوع ولاسيما لإعادة تأهيل معلمي الذوق والجية إلا أنه وفقط في الأيام الأخيرة للحكومة التي كانت ستكون في حكم المستقيلة مع إنجاز إجراء الانتخابات النيابية أبدى بعض الليونة والتراجع عن مواقفه السابقة. ولقد جاء ذلك متأخراً جداً وبعدما أضاع وقتاً ذهبياً كان بالإمكان الاستفادة منه للسير قدماً في إعادة تأهيل معلمي الذوق والجية ومفاوضة وعقد الاتفاقات مع الصناديق العربية والدولية للتعاقد على بناء طاقة إنتاجية إضافية وكذلك العمل على إنشاء الهيئة النازمة لقطاع الكهرباء. كذلك أيضاً فقد تمت إضاعة الوقت لتحقيق التقدم على مسار إصلاح قطاعي النقل والتوزيع بما في ذلك التعاون مع القطاع الخاص فيما خص مسألة التوزيع. ولكن ويا للأسف وفي كل هذه الأمور الحيوية للقطاع لم يقوم وزير الطاقة والمياه بأي إنجاز في هذا الخصوص.

إن من اللافت أن البيان الوزاري لحكومة "الإرادة الوطنية الجامعة" كان قد أشار إلى أن الحكومة سوف تقوم من دون أي تأخير باعتماد إصلاحات لتحديث قطاع الكهرباء وتعزيز أوضاع مؤسسة كهرباء لبنان وتأمين الوسائل التقنية والإدارية والتنظيمية اللازمة للنهوض بهذا القطاع الحيوي بما في ذلك تطبيق القانون 2002/462 ولكن لا شيء من ذلك قد تحقق.

من جهة أخرى، فإن ما تجدر الإشارة إليه هو أن الخطة التي كانت وضعتها حكومة الرئيس السنيورة الأولى، وكذلك خطط الحكومات السابقة، كانت جميعها مبنية على فرضية وصول الغاز المصري عبر أنبوب خط الغاز العربي. وعليه، فقد تم إنشاء معمل إنتاج الكهرباء الحالي في منطقة دير عمار والذي

يعمل على تقنية الدارة المختلطة والذي يستند إلى إمكانية استعمال الغاز الطبيعي من مصر عوضاً عن استعمال مادة الغاز أوّل ذات الكلفة العالية. كما أن احتمال زيادة كمية الغاز الطبيعي المحتمل استيرادها من مصر وكذلك مستقبلاً من روسيا عبر تركيا وأيضاً مستقبلاً من العراق عبر سوريا كانت هي السبب الرئيسي المباشر للتفكير والعمل على بناء معمل ثانٍ في منطقة دير عمار والذي يعمل على تقنية الدارة المختلطة وبحيث يُصار عندها إلى الاستفادة من البنى التحتية الموجودة في المعمل القائم حالياً لبناء المعمل الجديد أكان ذلك من قبل الدولة اللبنانية وبتنويل ميسر من الصناديق العربية أو حتى بالتعاون مع القطاع الخاص.

وإدراكاً منه لأهمية هذا الموضوع، فقد تابع الرئيس السنيورة في حكومته الأولى مسألة استجرار الكهرباء والغاز إلى لبنان من مصر، لما لذلك من تأثير كبير على خفض كلفة إنتاج الكهرباء. وبناء على ذلك، فقد قام الرئيس فؤاد السنيورة بعدة زيارات إلى مصر وجرى متابعة الأمر مع المسؤولين المصريين وعلى أرفع المستويات أي مع رئيس الجمهورية ورئيس الوزراء والوزراء المعنيين في جمهورية مصر العربية إلى أن تم التوصل لاحقاً إلى الاتفاق مع الحكومة المصرية بهذا الشأن، وذلك ضمن الاتفاق الرباعي لشبكة الوصل الكهربائي بين مصر والأردن وسوريا ولبنان وهو الاتفاق الذي شكل خطوة هامة على مسار تحقيق التعاون بين أربع دول عربية دفعة واحدة ولأول مرة خارج نطاق مجلس التعاون الخليجي.

من جهة أخرى، لم تتابع وزارة الطاقة والمياه في حكومة الرئيس السنيورة الثانية وكما كان مفترضاً التحدث مع القطاع الخاص اللبناني المهتم بتوليد الكهرباء علماً بأن بعض الشركات الخاصة كانت قد وقّعت مذكرات تفاهم مع الدولة اللبنانية لإنشاء معامل جديدة وهي شركات كهرباء عاليه، كهرباء زحلة، كهرباء جبيل وشركة الرياح اللبنانية. كما لم يتم العمل من قبل الوزارة على تذليل العقبات الإدارية لإنجاز الأطلس الريحي، وهو الركيزة التي يبنى عليها القطاع الخاص للاستثمار في المناطق الواعدة من حيث سرعة الرياح لتوليد الطاقة الكهربائية، وهو ما كانت تعمل عليه الحكومة الأولى للرئيس السنيورة للاستفادة من المصادر النظيفة لتوليد الكهرباء.

إزاء ذلك، ونظراً لعدم توافر أفكار أو برامج عملية محددة للتقدم على أي من المسارات اللازمة من أجل معالجة معضلة الكهرباء المزمنة من شتى جوانبها ومن ضمنها مشكلة إيجاد التمويل اللازم، وبعد استنفاد كل الأساليب والوسائل للخروج ببرنامج عمل يؤدي إلى نتيجة، بادر الرئيس فؤاد السنيورة إلى دعوة الصناديق العربية المهمة التي لديها الخبرة الكبيرة في تمويل مشاريع الكهرباء في العالم العربي من خلال التمويل الميسر بفوائده وآماده ولاسيما دعوة الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية بكونه الأكثر خبرة وتمرساً في عمليات تمويل قطاع الكهرباء في العالم العربي وإفريقيا من بين الصناديق العربية. وبناء على ذلك، فقد عقدت اجتماعات لهذا الغرض مع رئيس الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية معالي الأستاذ عبد اللطيف الحمد الذي زار لبنان خلال كانون الثاني من العام 2009، واجتمع أيضاً إلى رئيس الجمهورية بحضور الرئيس فؤاد السنيورة وحيث تغيب وزير الطاقة آنذاك بداعي السفر كما وأرسل الصندوق بعد ذلك بعثة فنية لهذا الغرض خلال منتصف شباط 2009.

ومن ضمن ما اقترحه الصندوق العربي بشأن قطاع الكهرباء تأكيده مجدداً على المسائل التالية:

1 العمل على إعادة تأهيل المعامل القائمة أي معمل الجية والذوق على أن يشمل التأهيل في معمل الجية الوحدات رقم 3، 4، 5 وتأهيل المساعدات (Auxiliaries) ونظم الحماية والتحكم وتوفير قطع الغيار. وفي معمل الذوق على إعادة تأهيل الوحدات الأربع والمساعدات (Auxiliaries) ونظم الجبابة والتحكم وتوفير قطع الغيار.

2 أما بالنسبة لإضافة قدرات توليد جديدة على الشبكة، فقد رأى الصندوق العربي أن أفضل خيارين لإضافة قدرات توليد جديدة سريعة في الوقت الراهن وهما السير على مسارين في آن معاً.

أ -توريد وتركيب وحدات توليد بخارية تستخدم زيت الوقود الثقيل (والغاز الطبيعي في حال توفره).

ب -توريد وتركيب وحدات توليد ديزل كبيرة تستخدم زيت الوقود الثقيل (والغاز الطبيعي في حال توفره) وهذه الوحدات هي (Stroke 2) و (4 Stroke) على أن تتم دراسة أيهما الأفضل من حيث الاستثمار والكلفة التشغيلية.

علماً بأن هذا الاقتراح المبني على تركيب وحدات الديزل الكبيرة لم يكن بالأمر الجديد حيث كان قد تم اقتراحه سابقاً من قبل البنك الدولي كحل مرحلي، كما أن عدة شركات لبنانية كانت قد وقعت مع وزارة الطاقة مذكرات تفاهم لتوليد الطاقة الكهربائية عبر استعمال هذه التقنية.

ولقد اقترح الصندوق العربي أن تقوم مؤسسة كهرباء لبنان بإعداد دراسة جدوى فنية واقتصادية لزيادة قدرات التوليد في لبنان بحوالي 500-600 ميغاوات عن طريق الخيارين المشار إليهما أعلاه، علماً أن تحديد مكان المواقع المخصصة لوحداث الديزل يمكن أن تحددها المؤسسة مؤكداً على أهمية توفير أوسع مجال للمنافسة عبر استدراج العروض. مع الإشارة إلى ميل الصندوق العربي لاختيار الوحدات التي تعمل على أربع خطوات (4Stroke) لوجود تنافس بين الموردّين.

وبتاريخ 2009/4/7 أرسل الوزير طابوريان كتاباً إلى رئيس مجلس الإنماء والإعمار أفاد بموجبه إلى أن تقرير الصندوق العربي تضمّن نقاطاً عديدة لم يتم الاتفاق عليها مع وزارة الطاقة والمياه ومع مؤسسة كهرباء لبنان في مواضيع تتعلق بمشاريع المياه وأخرى تتعلق بمشاريع الكهرباء، وقد أفاد بأنه ورد في التقرير أخطاء فنية بديهية يقتضي تصويبها من ناحية الخيارات والأولويات. كما أفاد بأن خبراء الصندوق العربي، وخلال فترة وجودهم القصيرة في لبنان أوحى تقريرهم بأنهم توصلوا إلى النتائج التي هي فعلياً وعملياً قد زودتهم بها وزارة الطاقة والمياه بنتيجة الدراسات والخبرات المحلية والأجنبية المتراكمة لديها.

ولقد تجاهل الوزير طابوريان تقرير الصندوق العربي وأصرّ على الورقة التي كان قد تقدّم بها طالباً من مجلس الوزراء تبني الخطوات التي يقترحها، وعلى ذلك لم يتم التوافق وبذلك أضاع الوزير طابوريان فرصة ذهبية كانت متوفرة للسير في مقترحات الصندوق العربي للتنمية الذي واستناداً إلى خبراته الواسعة في موضوع الكهرباء ولاسيما في كونه أسهم في تمويل العديد من مشاريع

الكهرباء في العالم العربي وفي إفريقيا قد قدم اقتراحات عملية فضلاً عن أنه كان قد أبدى استعداده للتمويل وأكد لفخامة الرئيس ولدولة الرئيس عند اجتماعه بهما بأنه قام بالاتصالات اللازمة لتوفير التمويل الإضافي الميسر للبنان مع عدد من الصناديق الأخرى كالصندوق الكويتي والإماراتي والسعودي وكذلك البنك الإسلامي للتنمية فضلاً عن البنك الأوروبي للاستثمار وأكد أنه قد حصل على موافقة تلك الصناديق للمساهمة في تمويل مشروع بناء معامل جديدة لإنتاج الطاقة في لبنان بما لا يقل عن 500-700 ميغاوات. وبذلك تمت إضاعة الفرصة التي أتيحت للبنان وتحديداً على الأقل منذ مطلع كانون الثاني في العام 2009 والتي كان من الممكن لو استعملت تلك الفرصة آنذاك لكان لبنان سيصبح قادراً أن يضع في حيز الإنتاج طاقة إضافية بما لا يقل عن 500-700 ميغاوات في موعد لا يتعدى نهاية العام 2012 أو مطلع 2013. هذا فضلاً عما أضاعته الوزارة من فرص كثيرة ووقت مهدور على صعيد التأهيل لقطاعات الإنتاج والنقل والتوزيع وتعزيز المستوى الإداري والإنتاجي والفعالية لمؤسسة كهرباء لبنان.

II - قطاع المياه والصرف الصحي

خلال فترة حكومتي الرئيس السنيورة جرى التقدم في مضمار قطاع المياه والصرف الصحي على المسارات التالية:

1. متابعة الخطة العشرية للسدود والبحيرات الجبلية:

قامت المديرية العامة للموارد المائية والكهربائية في وزارة الطاقة والمياه بعدة خطوات في مجال تطبيق الخطة العشرية للسدود والبحيرات الجبلية التي كان قد وافق عليها مجلس الوزراء في العام 2000، وكان من أهم تلك الخطوات:

أ - سدّ شبروح: تمّ إنجاز سدّ شبروح الذي امتلأ بالمياه لأول مرة في أواخر شهر أيار من العام 2008 (8,5 مليون م3). وقد بدأ استثماره ليخدم منطقة كسروان بكاملها حيث يتيح هذا السد تزويد هذه المنطقة بـ(40) ألف م3 يومياً من مياه الشفة. من جهة أخرى، فقد أفاد السدّ منطقة كسروان أيضاً بمياه الريّ خاصة في منطقة كفرذبيان.

ب - التحضير لتنفيذ سدّ بقعاتا: إن ملف تلزيم سدّ بقعاتا الواقع بين قضائي المتن وكسروان كان قد أصبح جاهزاً للتلزيم منذ مطلع العام 2004، لكن ذلك بقي بانتظار تأمين الإعتمادات اللازمة. على أنه وعند تنفيذ هذا السدّ فإنه سيسمح وبالجاذبية بتموين قرى وبلدات قضاء المتن بكمية تقارب 40 ألف متر مكعب يومياً للمناطق التي ما بين المنسوبين 900 و300 متر فوق سطح البحر وذلك خلال فصل الشحائح.

ج - التحضير لتنفيذ سدّ وبحيرة اليمونة: لُزمت الإدارة تنفيذ إنشاء سدّ وبحيرة اليمونة لإنشاء بحيرة تتسع لما لا يقلّ عن مليون ونصف مليون م3 من المياه تستعمل للترشيد اليومي والفصلي لمياه الريّ وهو ما سيعيد لبلدة اليمونة عند تنفيذه إلى سابق عهدها السياحي. إن الأشغال في هذا السدّ كانت قد لُزمت منذ العام 2003، ولكن الأعمال لم تبدأ في ذلك الوقت بسبب استعمال أراضي البحيرة وأشغالها، من قبل بعض الأهالي. علماً أن الأراضي هي ملك للدولة اللبنانية، ذلك مما تطلب معالجة اجتماعية وسياسية قبل البدء بالتنفيذ. وبالفعل، فقد قامت الهيئة العليا للإغاثة وبعد مفاوضات مضيئة وامتدت على مدى عدة سنوات وفي مطلع العام 2009 إلى دفع بعض التعويضات على

سبيل الإعانة لشاغلي الأراضي المذكورة، وأصبحت بعدها الأراضي بتصرف وزارة الطاقة، الأمر الذي سيسمح في مباشرة الأعمال في إنشاء هذا السدّ.

د - تلزيم تنفيذ سدّ وبحيرة بلعا: يقع هذا المشروع في أعالي قضاء البترون وسيسمح هذا المشروع بتخزين واستثمار مليون م3 تسمح بتموين العديد من القرى بالمياه خلال فصل الشحائح وبكمية يومية تقدر بثمانية آلاف م3 بالإضافة إلى المساعدة في تأمين مياه إضافية للري. وكان يجري العمل على تلزيم هذا المشروع خلال العام 2009.

هـ - تنفيذ مشاريع نهر العاصي: بعد أن قامت وزارة الطاقة والمياه بتلزيم المرحلة الأولى من تنفيذ ريّ العاصي وبدأ التنفيذ خلال شهر تشرين الأول 2004، حالت الظروف الأمنية التي سادت خلال العام 2005 والحرب الإسرائيلية التي شنت على لبنان خلال العام 2006 وما سببته من تدمير للمنشآت في منطقة السدّ المذكور دون استكمال الأشغال. وقد تمّ التقدم بطلب تعويض عن الأضرار بحوالي 800 ألف دولار في ذلك الوقت. وبعد مفاوضات مستفيضة مع الهيئة العليا للإغاثة بشأن التعويض لشركة التعهدات الصينية الوطنية من أجل استكمال الأعمال، حدد سقف جديد لهذه التعويضات هو 350 ألف دولار. ولكن لم يجر أي تقدم على هذا المسار بعد ذلك.

أما بالنسبة إلى تلزيم تنفيذ السدّ التخزيني، فتعمل وزارة الطاقة والمياه على تلزيمه في اقرب فرصة ممكنة مما سيسمح بريّ ما لا يقلّ عن 7000 هكتار من الأراضي في منطقة القاع الهرمل وكذلك في توليد الطاقة الكهرومائية.

و - تلزيم دراسة التغذية لسدّ نورا التحتا أدلين: إن هذا المشروع المشترك ما بين لبنان وسوريا سيخزّن ما يقارب 70 مليون م³، ولا تزال الدراسة التفصيلية اللازمة للمشروع قيد الوضع من قبل البلدين.

ز - إعادة دراسة مشروع سدّ بحيرة القيسماني: قامت وزارة الطاقة والمياه بتلزيم هذا المشروع في العام 2006، لكن العقد لم يوقع في حينه. وفي العام 2007، قرر مجلس الوزراء تكليف مجلس الإنماء والإعمار بتنفيذ المشروع وتأمين التمويل اللازم له. وفي هذا الإطار، كان الاستشاري الذي كلّف بوضع الدراسة الأصلية لصالح الوزارة قد اقترح تعديلاً على المشروع ليصبح ذا جدوى أكبر (توسيع سعة البحيرة من نصف مليون مكعب إلى مليون متر مكعب). لقد أقر مجلس النواب مؤخراً مشروع القانون الوارد بالمرسوم الرقم 3897 الرامي إلى الإجازة للحكومة إبرام اتفاقية قرض بين الجمهورية اللبنانية والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية لإنشاء مشروع سدّ القيسماني لمياه الشرب وذلك بتاريخ 2011/08/03.

ح - التخطيط لتخزين المياه في مختلف المناطق اللبنانية: باشرت وزارة الطاقة والمياه بدراسة مشاريع السدود والبحيرات الجبلية في مختلف المناطق والأنهر اللبنانية وهي على سبيل الذكر لا الحصر التالية:

- سدّ إبل السقي على نهر الحاصباني: السعة المقدرة ما بين 40 إلى 80 مليون م³.

- سدّ معاصر الشوف قضاء الشوف: السعة المقدرة ما بين 2 إلى 4 ملايين م³ والذي تم طرحه للتلزيم من قبل الوزارة.

- سدّ العزونية قضاء عاليه: السعة المقدرة ما بين 4 إلى 8 ملايين م³ تم طرحه للتلزيم من قبل الوزارة.

- سدّ الجنة قضاء جبيل: السعة المقدرة ما بين 30 إلى 40 مليون م3 مع توليد طاقة كهربائية بقوة 40 إلى 100 ميغاوات.
- سدّ القلق قضاء جبيل: السعة المقدرة مليون م3.
- سدّ المسيلحة على نهر الجوز: السعة المقدرة 9 ملايين م3 تم طرحه للتزيم من قبل الوزارة.
- سدّ إيعال قضاء زغرتا: السعة المقدرة إثني عشر مليون م3.
- سدّ البارد على نهر البارد: السعة المقدرة أربعون مليون م3.
- سدّ قرقف على نهر وادي الجوز: السعة المقدرة مليون م3.
- سدّ الأطلبي وادي الحور قضاء عكار: السعة المقدرة مليون م3.
- سدّ يونين قضاء بعلبك: السعة المقدرة سبعة ملايين م3.

ط - مشاريع شبكات المياه وخزانات التجميع:

خلال عام 2008، تمّ تنفيذ وكذلك إعادة تأهيل عدد كبير من مشاريع شبكات المياه وخزانات التجميع في مختلف المناطق اللبنانية تحقيقاً لسياسة الإنماء المتوازن. وقد لُحِظَ في الخطة العشرية برنامج عمل لربط السدود والبحيرات الجبلية بخزانات التجميع والشبكات. وعلى ذلك، فإن الإدارة تقوم حالياً بدراس ومعالجة المواضيع المتعلقة بمؤسسات مياه الشفة ومساعدتها في تنفيذ المشاريع المطلوبة لمياه الشفة في كافة المناطق اللبنانية وذلك بالتنسيق مع المديرية العامة للاستثمار. هذا بالإضافة إلى التحرك السريع الذي تقوم به الإدارة لرفع التلوث عن مناطق عديدة في لبنان والتي تقع ضمن نطاق عمل هذه المؤسسات والمساعدة على تخفيف الهدر في الشبكات والعمل على درس استثمار مياه السدود والبحيرات الجبلية التي سيتمّ تنفيذها.

إن ما قامت به المديرية العامة للموارد المائية والكهربائية خلال الفترة الممتدة من عام 1998 ولغاية العام 2009 شملت دراسة العديد من المشاريع المائية الحيوية في كافة المناطق اللبنانية. ولقد تمّ دعم هذه المشاريع بحفر الآبار الارتوازية وتجهيزها بناءً لدراسات علمية قامت بها مصلحة المياه الجوفية والجيولوجيا مع وضع دفاتر شروط قياسية للتنفيذ بالإضافة إلى درس العديد من المناطق التي تعتبر من حرم الينابيع واقتراح ما يلزم للمحافظة على مصادر المياه العمومية. بالإضافة إلى ذلك، فقد تم وضع خطة شاملة على ضوء دراسات أعدت حول كيفية تغذية الأحواض الجوفية عامة من المياه الفائضة خاصة تلك المحاذية للشاطئ منعاً لتداخل مياه البحر المالحة حيث تشكل هذه الأحواض خزاناً جوفياً كاحتياطي جاهز للاستعمال عند الحاجة. كما شملت أيضاً أعمال الإشراف على التنفيذ والاشتراك في لجان لاستلام المشاريع المائية المتعددة وفي كافة المناطق اللبنانية.

وتقوم مصلحة المياه الجوفية والجيولوجيا بوضع الخرائط الجيولوجية التفصيلية ووضع العديد من هذه الخرائط مع الفهارس اللازمة والإيضاحات المطلوبة، وكذلك الإشراف على العديد من تجارب الضخ للآبار العمومية الأخرى لتأمين المياه للتشجير أو للأغراض الأخرى كالدفاع المدني وغيرها.

أما بالنسبة للمياه الجوفية، وبعد أن جرى وعلى مدى فترة طويلة استثمار عشوائي للمياه الجوفية في لبنان، فإنه يجري الآن تحسين هذا الاستثمار بواسطة التغذية الاصطناعية بطريقة علمية متقدمة، وهذا ما تقوم به الوزارة مع شركة Shlumberger الفرنسية وذلك بدراسة تغذية الطبقات الجوفية في

منطقة الحدث - كاليري سمعان بصورة فعالة. كما تقوم الوزارة باستثمار المياه الجوفية في مواقع محددة تؤمن مصادر إضافية للمياه.

أما بالنسبة لتنظيم حفر الآبار، فقد عرضت المديرية آلية تنظيمية بمشروع قرار يتضمن تكليف لجنة يحصر بها اتخاذ معاملات الترخيص لحفر الآبار ضمن الأصول القانونية المعمول بها مع شروط إضافية حول تحديد الأبعاد لموقع الحفر عن مصادر المياه العمومية وهي الآلية التي تمّ تطبيقها من قبل الوزارة.

2. تنفيذ مشروع إمداد الجنوب اللبناني بمياه الليطاني لغايات الري والشرب القناة 800:

أ - وصف المشروع

يمثل هذا المشروع جزءاً من مخطط استغلال مياه نهر الليطاني، التي ينظمها سدّ القرعون لاستخدامها للري والشرب في الجنوب اللبناني، ويهدف إلى نقل حوالي 110 مليون م³/سنة من مخزون السدّ عبر القناة 800 واستخدامها كما يلي:

- حوالي 20 مليون متر مكعب/سنة سنوياً لتأمين مصادر مياه شرب إضافية لحوالي 100 بلدة وقرية،
- حوالي 90 مليون متر مكعب/سنة لري 14700 هكتار من الأراضي الزراعية القابلة للتجهيز موزعة على 12 قطاع (قليا، مرجعيون شمال، مرجعيون جنوب، الطيبة، صريفا، مركبا، شقرا، مجدل سلم، ميس الجبل، بنت جبيل، عيتا الشعب ويارين).

تمتد أشغال هذا المشروع من المأخذ الرأسي على نفق مركبا القائم شمالاً إلى الحدود الدولية جنوباً لريّ الهضاب الواقعة جنوب نهر الليطاني بين

المناسيب 800 و 400 متر في محافظتي النبطية والجنوب بما فيه قطاع ريّ قليا شرق الليطاني في قضاء البقاع الغربي.

ب - مراحل تنفيذ المشروع

تم تقسيم تنفيذ المشروع على مرحلتين:

- المرحلة الأولى التي تشمل أشغال الناقل الرئيسي (القناة 800) الذي يؤمن نقل المياه من سدّ القرعون إلى الجنوب والذي يتألف من المنشآت التالية:

1 - القناة الرئيسية بطول 52 كلم من منشأة مأخذ على النافذة F.2 لنفق مركبا ومنشأة كاسر ضغط ومحطة توليد طاقة كهربائية بقدرة 1,7 ميغاوات ومنشأة اجتياز الليطاني و 3 أنفاق وقناة مكشوفة و 3 سحارات وأنابيب مزدوجة ومنفردة عاملة بالضغط وكاسر ضغط عدد 2.

2 - الخطوط الثانوية الموصلة إلى خزانات التوازن والتوزيع في رأس قطاعات الري وأقسامها من أنابيب مضغوطة منفردة بطول 52 كلم ونفق بطول 2 كلم و 20 خزان رأسي و 4 محطات ضخ وكاسر ضغط.

- المرحلة الثانية التي تشمل أشغال تجهيز قطاعات الري المشار إليها أعلاه بشبكات التوزيع الثابتة، بما فيه أشغال استصلاح الأراضي والطرق الزراعية ومراكز الإرشاد وتجهيزات الري الحديث على مستوى الحيازات الزراعية.

ج - مصادر التمويل المتوفرة لتنفيذ المشروع:

إن رصيد التمويل المتوفر حالياً لتنفيذ أشغال المرحلة الأولى هو على الشكل التالي، على أساس سعر صرف للعملات يوازي 3.45 دولار أميركي للدينار الكويتي:

قرض الصندوق العربي (متضمناً الاحتياطي)	91.5 مليون د.أ.
قرض الصندوق الكويتي (متضمناً الاحتياطي)	69 مليون د.أ.
مساهمة الحكومة اللبنانية	22 مليون د.أ.
المجموع	182.5 مليون د.أ.

د - التسلسل الزمني لعملية تلزيم الأشغال:

قام مجلس الإنماء والإعمار بإطلاق عملية تلزيم أشغال المرحلة الأولى وقد جرى إطلاق المناقصة وتقييم العروض واستكمال النواقص وفقاً للتسلسل الزمني التالي:

2006/3/15	توجيه الدعوة إلى العارضين الستة المؤهلين مسبقاً
2006/7/14	التاريخ الأساسي لتقديم العروض
2007/1/14	التاريخ النهائي الممدد، بنتيجة حرب تموز، لتقديم العروض (حيث ورد 3 عروض تقدم بها 3 عارضين من أصل 6 عارضين مدعويين للاشتراك في المناقصة منهم العارض مجموعة الخرافي)
2007/1/15	بدء عملية فض العروض الفنية والإدارية
2007/8/20	إنجاز تقييم العروض الفنية
2007/9/11	فض العروض المالية
2007/12/12	تقديم مجموعة الخرافي لإجاباتها على طلب الإيضاحات رقم 3

	(تحليل أسعار تفصيلي لمجموع 370 سعراً غير متوازن أو مرتفع)
2008/2/13	إنجاز الاستشاري C800 لتقرير التحليل المالي النهائي
2008/8/3	إنجاز ورفع لجنة فض العروض لتقريرها النهائي لنتائج تقييم العروض المالية وقد تبين أن العروض الأدنى سعراً، مجموعة الخرافي قد تقدم بعرض تبلغ قيمته حوالي 408 مليون دولار أميركي في حين أن تقدير الاستشاري لكلفة الأشغال قد بلغ حوالي 265 مليون دولار بتاريخ تقديم العروض في كانون الثاني 2007
2008/12/18	قرار مجلس الإدارة بتكليف رئيس المجلس بالتفاوض مع مجموعة الخرافي لتخفيض قيمة عرضها
2009/1/27	بدء عملية التفاوض مع مجموعة الخرافي

ه - تقدم وتسلسل عملية التفاوض مع مجموعة الخرافي:

استندت عملية التفاوض مع مجموعة الخرافي إلى الأسس والمعطيات التالية (دون احتساب الضريبة على القيمة المضافة على الجزء الممول محلياً)

230 مليون د.أ.	الكلفة التقديرية الأساسية لأشغال المرحلة الأولى وفقاً للاستشاري (حسب الأسعار الرائجة في الأعوام 2004 و 2005):
265 مليون د.أ.	الكلفة التقديرية المحدثة وفقاً للاستشاري بتاريخ فض العروض في كانون الثاني 2007
333 مليون د.أ.	الكلفة التقديرية المحدثة خلال فترة ارتفاع أسعار تنفيذ المشاريع (نيسان 2008)
300 مليون د.أ.	الكلفة التقديرية المحدثة وفقاً لحسابات المجلس (استناداً إلى مؤشرات تعديل الأسعار في شهر حزيران 2009)
51 مليون دينار كويتي أي	قيمة التمويل المتوفر بموجب اتفاقيات التمويل مع الصندوق

العربي والصندوق الكويتي	حوالي 182.5 مليون د.أ.
قيمة العرض المقدم من قبل مجموعة الخرافي في شهر كانون الثاني 2007	408 مليون د.أ.
قيمة العرض التي تم التوصل إليها بعد التفاوض مع مجموعة الخرافي (بين كانون الثاني ونيسان 2009)	371 مليون د.أ.
القيمة النهائية التي تم التوصل إليها مع مجموعة الخرافي لتلزم أشغال المرحلة الأولى بتاريخ كانون أول 2010 (على أثر متابعة التفاوض بين كانون أول 2009 وكانون أول 2010)	330 مليون د.أ.

3. مشاريع المياه الأخرى التي كان يجري تنفيذها بإشراف مجلس الإنماء والإعمار:

لقد قام مجلس الإنماء والإعمار بإدارة تنفيذ عدد من المشاريع في قطاع المياه والصرف الصحي على الشكل التالي:

-إطلاق مناقصة مشروع نقل مياه الليطاني إلى الجنوب لغايات الري والشرب (القناة 800) ومتابعة التفاوض مع العارض الأدنى سعراً كما سبق وتمت الإشارة إليه.

-تنفيذ وتدشين خط مياه نبع الرعيان - عاليه الذي تغذي قسم من قضائي الشوف وعاليه بمياه الشرب بتمويل من الصندوق الكويتي.

-تنفيذ مشروع مياه الشرب في مناطق الهبارية وحاصبيا بتمويل من الوكالة الفرنسية للتنمية وهو يؤمن مياه الشرب إلى الهبارية وحاصبيا والبلدات المجاورة.

-تنفيذ مشروع مياه الشرب في جبل عامل بتمويل من البنك الإسلامي وهو يؤمن مياه الشرب إلى بنت جبيل والبلدات المجاورة مروراً بشقرا ومركبا.

-تنفيذ مشروع مياه الشرب في بيت ملات بتمويل مشترك بين البنك الإسلامي وصندوق الأوبك (البلدات المستفيدة: بيت ملات، القنطرة، حاكور، بقرزلا، زوق الحبالصة، زوق الحصنية، مجدلا، مار توما، زوق هدارا، برقايل، عيون الغزلان، جديدة القيطع، بيت الحاوش، قرقف، ببنين ووادي الجاموس).

-تنفيذ خط لمياه الشرب بين كوسبا وخزانات فيع الذي يؤمن المياه إلى قسم كبير قضاء الكورة بتمويل من الصندوق الكويتي.

-تنفيذ شبكات توزيع مياه شرب في طرابلس بتمويل من الوكالة الفرنسية للتنمية.

-تنفيذ مشروع مياه الشرب في منطقة عرسال وفي بلدات شمال قضاء بعلبك بتمويل من الدولة اللبنانية.

-تنفيذ مشروع إمداد ساحل كسروان بمياه الشفة بتمويل من الصندوق الياباني (JBIC). يؤمن هذا المشروع مياه الشفة للمنطقة الممتدة من نهر إبراهيم وحتى زوق مصبح مروراً بجونية والمناطق المجاورة (أدما، ساحل علما، بكركي).

-تنفيذ توسعة محطة تنقية مياه الشرب في طرابلس بتمويل من الوكالة الفرنسية للتنمية.

-تنفيذ مشروع مياه قطين عازار بتمويل من الصندوق الكويتي وهو يؤمن مياه الشرب إلى المتن الأعلى من المروج وحتى ضهور الشوير.

-تنفيذ سد بريصا في أعالي قضاء الضنية لأغراض الري بتمويل من الصندوق السعودي.

4. مشاريع الصرف الصحي التي كان يجري تنفيذها بإشراف من مجلس الإنماء والإعمار:

لقد قام مجلس الإنماء والإعمار بإدارة تنفيذ عدد من المشاريع في قطاع الصرف الصحي على الشكل التالي:

أ - المشاريع التي تم إنجازها خلال عهد حكومتي الرئيس السنيورة: تم افتتاح محطة تكرير للمياه في طرابلس في أوائل العام 2009، وهي بتمويل من البنك الأوروبي للتثمين.

○ تنفيذ مشاريع مياه وصرف صحي في بعلبك وجوارها بتمويل من البنك الدولي.

○ تنفيذ محطات تكرير المياه المبتذلة في جبيل، البترون، النبطية وساحل الشوف بتمويل من البروتوكول المالي اللبناني الفرنسي.

○ تنفيذ مشروع صرف صحي في صيدا بتمويل من الصندوق الياباني (JBIC). يضمن المشروع إنشاء محطة تكرير للمياه المبتذلة بالإضافة إلى شبكات الصرف الصحي المؤدية إليها من صيدا ومن البلدات المجاورة.

○ تنفيذ مشروع الصرف الصحي في البقاع الغربي الذي يتضمن إنشاء شبكات للصرف الصحي في مناطق عانا، دير طحنيش، عميق، تل ذنوب، كفرّيا، عين زبدة، خربة قنّافار، منصورة، غزّة، باب مارع، صغبين، جب جنين، سلطان يعقوب ولسطان يعقوب التحتا، لالا، كامد اللوز، الخيارة، الدّكوة، حوش الحرّيمة، منارة، عيتا الفخار، غزّة بالإضافة إلى تنفيذ محطتي تكرير للمياه المبتذلة في صغبين وجب جنين.

○ تلزيم مشاريع شبكات الصرف الصحي في شكا- أنفة وفي البترون وجوارها.

○ إطلاق دراسات مياه وصرف صحي في عكار، بشري، ساحل الشوف، الباروك ونبع الصفا، شكا وأنفة وتأمين تمويلها بموجب قرض مع الصندوق العربي.

ب العقود الجديدة الموقعة بعد تموز 2008: 7 عقود في محافظات الشمال والجنوب وجبل لبنان، تبلغ قيمتها الإجمالية 71.7 مليون دولار، حيث تمّ تأمين التمويل اللازم لها من قبل البنك الأوروبي للتمثير والوكالة الفرنسية للتنمية والحكومة الفرنسية.

ج العقود التي لا تزال قيد التنفيذ: 11 عقداً في محافظات الشمال والجنوب وجبل لبنان والبقاع وببيروت، تبلغ قيمتها الإجمالي 221.5 مليون دولار، وعلى أن يتم التمويل من قبل الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية والبنك الإسلامي للتنمية والبنك الأوروبي للتمثير ودولة فرنسا ودولة إيطاليا ودولة اليابان.

د مشاريع قيد التحضير (من المتوقع إطلاقها في الربع الأخير من العام 2009 أو الربع الأول من العام 2010): 9 عقود في محافظات الشمال والنبطية وجبل لبنان، تبلغ قيمتها الإجمالية 8.96 مليون دولار، وبتنفيذ من قبل الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية (حصته على شكل هبة) والوكالة الألمانية (حصتها شكل هبة) والبنك الأوروبي للتمثير والاتحاد الأوروبي والصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي وصندوق أبو ظبي للتنمية والوكالة الفرنسية للتنمية.

III - قطاع الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز في المياه اللبنانية: التوجه، والإنجازات والعقبات

عملت حكومة الرئيس فؤاد السنيورة الأولى على إيلاء موضوع الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز الأولوية والأهمية التي يستحق لها لهذا القطاع من تأثير إيجابي على النهوض بالاقتصاد اللبناني، حيث أن النفط والغاز في حال وجودها بكميات اقتصادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان سوف يمكن لبنان من تطوير صناعة الهيدروكربون محلياً بشكل يؤدي إلى تنمية القدرات البشرية ويسهم في إيجاد فرص عمل لعدد كبير من اللبنانيين، إضافة إلى تشجيع الاستثمارات الأجنبية والمحلية لتطوير البنى التحتية على اختلاف أنواعها. هذا بالإضافة إلى الإيرادات الضخمة التي يعد بها والتي يمكن أن تعزز إيرادات الخزينة وتسهم من جهة في تقليص العجز السنوي وفي خفض الدين العام.

من المعروف أن لبنان يعتمد على مصادر الطاقة المستوردة من الخارج، وهو يستورد كل مشتقاته النفطية من خارج حدوده وذلك لاستخدامات النقل وتوليد الكهرباء والتدفئة والاستعمال الصناعي وغيرها.

ومن هذا المنطلق فإن الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز وفي حال تم اكتشاف حقول تختزن كميات تجارية في المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان فإن ذلك وفي الحد الأدنى سوف يقلل من استيراد المشتقات النفطية من الخارج ويعزز ميزان المدفوعات اللبناني كما أنه سوف يعزز مفهوم الأمن الطاقوي ويسهم إيجاباً في تطوير ونمو الاقتصاد اللبناني وفي إيجاد فرص كثيرة للعمل

للطاقات الشابة اللبنانية في هذا المجال وهي الطاقات التي من المؤمل أن تدخل سوق العمل في السنوات القادمة.

ولقد كانت أولى الخطوات التي قامت بها الحكومة آنذاك العمل على استكمال ملف المسح السائزمي وهو العمل الضروري الذي يساعد الدولة على تحديد مكامن الهيدروكربون في المياه اللبنانية ويحفّز المستثمرين الذين ستوفر لهم المعلومات (DATA) فرصة الإطلاع على طبيعة الاحتمالات المتوفرة لاستخراج النفط والغاز من المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان بما يمكنهم من اتخاذ القرارات اللازمة وبالتعاون مع الدولة اللبنانية من أجل الاستثمار في قطاع التنقيب عن النفط والغاز.

وعلى ذلك فقد باشرت حكومة الرئيس فؤاد السنيورة التحضير لإطلاق عملية الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز متابعة بذلك الخطوات التي كانت قد بدأتها حكومات الرئيس الحريري منذ العام 2001 وذلك عبر استكمال واتخاذ عدة إجراءات أساسية لتطوير احتمالات التعرف على وجود مكامن الغاز الطبيعي أو النفط في المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان.

1 - المسوحات السيزمية الثلاثية الأبعاد

لقد عمدت الحكومة الأولى للرئيس السنيورة ممثلة بوزارة الطاقة والمياه إلى توقيع اتفاق مع شركة PGS النرويجية وذلك في أيار 2006 وهي من الشركات العالمية الرائدة في مجال المسوحات السيزمية للقيام بمسح ثلاثي الأبعاد في المياه اللبنانية لـ 2 بلوك مساحتهما حوالي 2350 كيلومتر مربع ولم تتحمل الدولة اللبنانية بموجب هذا الاتفاق أي عبء تمويلي في المقابل وذلك

على النسق الذي اتبعته حكومة الرئيس رفيق الحريري في العام 2001 وبعدها. ولقد تم ذلك الاتفاق على أساس أن تكون للدولة حصة من الإيرادات الناتجة عن بيع بيانات المسوحات.

ولقد حصلت الدولة اللبنانية بذلك على كم هائل من المعلومات عن المخازن النفطية (المؤشرات الإيجابية للمناطق) مما يسمح لها وبوقت لاحق من تحديد المربعات (Blocks) التي يمكن لها طرحها في المزايمة العالمية التي يؤمل أنها سوف تستقطب عدداً كبيراً من الشركات العالمية المختصة.

ولقد أعدت شركة PGS في أيار من العام 2008 تقريراً قيمت بموجبه نتائج المسح الثلاثي الأبعاد الذي أجرته وأفادت بموجبه بأنه ولغاية توفير بيانات ومعطيات عن المكامن البترولية (النفطية والغازية) في المياه العميقة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط الخاص بلبنان فإن وجود النفط والغاز أو عدمه يبقى عملياً مجرد تكهنات ذكية. ولكن وعلى الرغم من ذلك، فإن جيولوجية المياه اللبنانية وحسب ما أظهرته المسوحات السيزمية تعتبر واعدة ويبدو أنها تمثل مخزوناً للهيدروكربون. ولقد حدد هذا التقرير عدة احتمالات واعدة (good prospects) وعلاقة. في هذا الصدد، لكن تبقى عملية إيجاده لإثبات ذلك عملياً.

2 - تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة مع قبرص

وإدراكاً منها لأهمية تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة، واستكمالاً لما تم القيام به مع Southampton Oceanographic Center فقد وقعت الحكومة اللبنانية مع الحكومة القبرصية اتفاقاً في كانون الثاني 2007 تم بموجبه تحديد

المنطقة الاقتصادية الخالصة بين البلدين. ولقد جرى ذلك بعد عدة اجتماعات فنية عُقدت بين الجانب اللبناني والجانب القبرصي دون أن يتم التطرق آنذاك إلى النقاط التي يفترض أنها تتطلب اتفاقاً من أطراف ثلاثة على الحدود الشمالية والجنوبية للمنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان. وعلى ذلك فقد تم توقيع الاتفاق بين لبنان وقبرص الذي انطلق على أساس محضر اجتماع مهد لتوقيع الاتفاق بين البلدين والذي يحدد النقاط 6 → 1 بين البلدين تاركاً أمر تحديد النقاط الثلاثية في شمال لبنان مع سوريا وجنوب لبنان مع فلسطين المحتلة لوقت لاحق لحين يصبح ذلك ممكناً ضمن الخيارات المتاحة والممكنة لذلك. وهذا مدون في متن المحضر الذي ينص صراحة على "أنه جرى الابتعاد عند تحديد خط الوسط بين الدولتين عن النقاط التي تتطلب توافقاً ثلاثياً في كل من الشمال والجنوب بما يتيح التوصل إلى إمكانية تحديدها بين الدول المعنية في المستقبل".

3 - التعاون مع مملكة النروج ضمن برنامج "النفط من أجل التنمية"

وعلى صعيد آخر بدأت الحكومة اللبنانية اتصالات مع الحكومة النرويجية تبلورت في كانون الثاني 2007 حيث بدأت المباحثات بين الحكومة اللبنانية ممثلة برئاسة مجلس الوزراء ووزارة الطاقة والمياه والحكومة النرويجية ممثلة بمؤسسة Petrad الحكومية ومؤسسة NORAD التابعة لوزارة الخارجية النرويجية من أجل التعاون لتقديم مساعدات تقنية للبنان في القطاع النفطي.

لقد ارتأت الحكومة اللبنانية التعاون مع مملكة النروج في المجال النفطي كونها تعتبر من الدول العالمية الرائدة في التنقيب عن النفط والغاز في البحار (Off-Shore) منذ أكثر من أربعين عاماً. ولقد تراكمت لدى النروج خبرات هائلة لاستخراج النفط والغاز في بحر الشمال قامت على اعتماد أحدث الوسائل

وأكثرها فعالية وملاءمة للبيئة. والنروج هي ذات الوقت من الدول التي تتمتع بحيادية مشهورة وبالتالي يمكن التعامل والتعاون معها بما يتلاءم مع مصلحة لبنان. هذا فضلاً عن كونها تمثل النموذج الأفضل لإدارة هذا القطاع من الناحية التقنية وكذلك النموذج الأفضل بين الإدارات الناجحة كنموذج لإدارة الموارد المالية المتحققة من استخراج تلك الموارد الناضبة.

وقد أثمر هذا التعاون عن قيام بعثات نرويجية متخصصة بزيارة لبنان في كانون الأول 2006 للوقوف على وضع هذا القطاع وما يجب القيام به للسير قدماً بالتحضيرات الآيلة إلى إطلاق عملية الاستكشاف عن النفط والغاز.

ولقد تمّ الاتفاق مع النرويجيين على التركيز على عدّة أنشطة في المرحلة الأولى وأهمّها:

- مساعدة لبنان على تعزيز القدرات والمعارف التقنية المحلية اللبنانية المعنية بقطاع التنقيب عن النفط والغاز في لبنان والمؤلفة من عدة وزارات وذلك عبر الإفساح في المجال لحضور مؤتمرات ومحاضرات في النروج ولبنان يشارك فيها مستشارون وخبراء في هذا المجال
- المساعدة التقنية على تجميع وإدارة بيانات المسوحات السيزمية
- المساعدة التقنية في التحضير لإطلاق جولة الترخيص الأولى للتنقيب عن النفط والغاز في لبنان
- المساعدة في إعداد الإطار القانوني (وضع السياسة النفطية التي أقرها مجلس الوزراء اللبناني بتاريخ 2007/10/27، وضع صيغة مشروع القانون واتفاقيات تقاسم الإنتاج).

وخلال العام 2007 قام وفد لبناني مؤلف من ممثلين عن رئاسة مجلس الوزراء، وزارة الطاقة والمياه، وزارة المالية، وزارة البيئة والمجلس الوطني للبحوث العلمية بزيارة النروج للإطلاع على التجربة النرويجية الرائدة في مجال التنقيب عن النفط والغاز في بحر الشمال وبحر النروج وحضور محاضرات عن إدارة الموارد النفطية.

وقد قام وفد من الخبراء النرويجيين بعدها بعدة زيارات إلى لبنان قدّموا خلالها محاضرات وندوات عدّة في المجالات المذكورة أعلاه كما تمّ إرسال موظفين لبنانيين إلى النروج لتلقي دورات تدريبية لمدة ثمانية أسابيع في مجال وضع السياسة النفطية وإدارة الموارد النفطية كما وإدارة العمليات النفطية وذلك في الأعوام 2007-2008 (وكذلك في العام 2009).

وإدراكاً من الحكومة اللبنانية لضرورة وضع تصور لسياسة نفطية واضحة المعالم للتنقيب عن النفط والغاز في المياه اللبنانية، فقد أصدر مجلس الوزراء قراراً بتاريخ 2007/6/7 (القرار رقم 127) شكّل بموجبه لجنة مهمتها إعداد تقرير حول التنقيب عن النفط والغاز في المياه اللبنانية. وقد تألفت هذه اللجنة من ممثلين عن رئاسة مجلس الوزراء، وزارة الطاقة والمياه، وزارة المالية، وزارة البيئة والمجلس الوطني للبحوث العلمية.

وبعدما عقدت اللجنة اجتماعات عمل مطوّلة أعدت تقريراً حول السياسة النفطية ورفعته إلى مقام مجلس الوزراء الذي وافق على الإستراتيجية والخيارات المقترحة في هذا التقرير (القرار رقم 157 تاريخ 2007/10/27). وقد ساهم الخبراء النرويجيون في تقديم المشورة لأعضاء اللجنة خلال إعدادهم للسياسة

النفطية. وهو ما كان يمثل القاعدة الأساسية للبدء في صياغة مشروع قانون النفط والغاز.

وقد أقرّت الحكومة هذه السياسة النفطية بتاريخ 2007/10/27 وهذه السياسة كانت تتضمن مجموعة مبادئ وخطوط عريضة من الواجب إتباعها في إدارة موارد النفط والغاز وقد شكلت هذه المبادئ الركيزة الأساسية للبدء بإعداد مسودة قانون التنقيب عن النفط والغاز الذي تم إقراره من قبل مجلس النواب بتاريخ 2010/08/24.

4 - تمديد برنامج "النفط من أجل التنمية" مع النروج ومشاركة لبنان في

معارض النفط العالمية

وبالعودة إلى مجال التعاون بين لبنان ومملكة النروج في المجال النفطي والذي كان قد بدأ العمل عليها في كانون الثاني 2007، وبناءً على طلب دولة الرئيس فؤاد السنيورة من رئيس وزراء النروج بتاريخ 24 تموز 2007. فقد تمّ تمديد برنامج التعاون "النفط من أجل التنمية" لمدة سنتين إضافيتين تنتهي في أواخر العام 2010. وقد أضيف محور جديد على برنامج التعاون وهو المساعدة في المجال البيئي في عملية الاستكشاف والتنقيب عن النفط والغاز.

كما أن البرنامج الجديد تضمّن عدة محاور إضافية منها المساعدة على تقييم المخزون النفطي وذلك عبر تدريب الموظفين اللبنانيين الذين سيتولون القيام بهذه العملية مستقبلاً، والمساعدة على التخطيط والتنسيق وإدارة المشاريع وتعزيز القدرات المحلية عبر قيام خبراء نروجيون متخصصون بإلقاء

محاضرات ودورات في كيفية التفاوض مع شركات النفط وكيفية تطوير الصناعة النفطية وإدارة العمليات البيئية وغيرها.

أما على صعيد مشاركة لبنان في معارض النفط العالمية، فقد شارك موظفون لبنانيون متابعون لهذا الملف في التسويق للمعطيات السيزمية الثنائية والثلاثية الأبعاد للمياه اللبنانية في معارض نفط عالمية في لندن، أثينا، روما وأمستردام، وقد أبدت عدة شركات نفط عالمية اهتمامها بالحصول على هذه المعلومات فور إصدار قانون الهيدروكربون وتعيين الجولة الأولى للترخيص من قبل السلطات اللبنانية المختصة.

5 - إعداد مسودة قانون النفط والغاز واستكمال المسوحات السيزمية

وتحديد كامل المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان

بتاريخ 2008/8/28 أصدر الرئيس السنيورة القرار رقم 2008/66 شكّل بموجبه لجنة لإعداد المسودة النهائية لمشروع قانون النفط وقد ضمت ممثلين عن وزارات العدل، المالية، الأشغال العامة والنقل، البيئة، الطاقة والمياه ورئاسة مجلس الوزراء وذلك انطلاقاً من ضرورة إشراك جميع المعنيين في هذا القطاع في إعداد مشروع قانون عصري، شفاف وملائم وذلك بمساعدة وإشراف الخبراء النروجيين.

ولقد عقدت اللجنة عدة اجتماعات قاطعها ممثلو وزارة الطاقة والمياه وذلك بناءً على تعليمات الوزير آلان طابوريان الذي رأى أن تشكيل هذه اللجنة تقع ضمن صلاحياته كوزير للطاقة والمياه. علماً بأن هذا إدعاء غير صحيح لأن اللجنة تضم عدة وزارات وبالتالي يتطلب إنشاؤها قراراً من رئيس مجلس الوزراء.

وتفادياً لهذه المشكلة، وتحضيراً لمشاركة بقية الأطراف في هذه اللجنة فقد عمل فريق فني من رئاسة مجلس الوزراء ووزارة الطاقة والمياه ممن سبق لهم أن تلقوا التدريب من النروجيين على إعداد مسودة قانون التنقيب عن النفط والغاز بمساعدة ومساندة الخبراء النروجيين وقد عُقدت عدة جلسات عمل في النروج ولبنان وقد شارك في بعض منها ممثلون عن وزارتي المالية والبيئة.

وكذلك فقد عمدت وزارة الطاقة والمياه في الحكومة الثانية للرئيس السنيورة إلى توقيع عقد مع شركة PGS للقيام بمسوحات إضافية ثنائية الأبعاد بتقنيات جديدة ومتطورة بعدما قامت هذه الشركة سابقاً بمسوحات سيزمية ثلاثية الأبعاد. كما وقعت الشركة المذكورة مع وزارة الطاقة والمياه عقداً لإدارة البيانات السيزمية الثنائية والثلاثية الأبعاد التي تمّ الإستحصال عليها حتى تاريخه وذلك لحفظها وتنظيم عملية بيع هذه البيانات من شركات النفط المهمة لاحقاً.

وفي كانون الأول 2008 وبناء على تعليمات رئيس الوزراء أرسل وزير الطاقة والمياه كتاباً أفاد بموجبه أن إحدى شركات النفط تقوم بالتنقيب عن النفط والغاز في المياه الإسرائيلية بالقرب من الحدود اللبنانية المائية الجنوبية وبالتالي يجب التأكد ما إذا كانت عملية التنقيب تقع ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة اللبنانية.

وإزاء ذلك ونظراً لأهمية الموضوع، فقد أصدر الرئيس فؤاد السنيورة بتاريخ 2008/12/30 القرار رقم 2008/107 تمّ بموجبه تشكيل لجنة مشتركة لوضع تقرير مفصّل حول الحدود البحرية الجنوبية والشمالية للمنطقة

الاقتصادية اللبنانية الخالصة ولقد تألفت تلك اللجنة من ممثلين عن وزارة الأشغال والنقل، وزارة الطاقة والمياه، وزارة الدفاع الوطني، وزارة الخارجية والمغتربين، رئاسة مجلس الوزراء والمجلس الوطني للبحوث العلمية.

ولقد أصدرت اللجنة تقريرها في 9 أيار 2009 وحددت بموجبه المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة للبنان شمالاً وتشمل النقاط 7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17 وجنوباً وتشمل النقاط 18-19-20-21-22-23. وتجدر الإشارة إلى أنه كان قد تمّ تحديد الحدود الوسطية للمنطقة الاقتصادية الخالصة مع قبرص سابقاً (كانون الثاني 2007) وأوصت اللجنة إيداع الأمم المتحدة حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان كاملة والتي تمّ تحديدها من قبل لبنان وفق أحكام قانون البحار (Annex-VI).

وقد وافق مجلس الوزراء على التقرير الذي أعدته اللجنة في قراره رقم 51 تاريخ 2009/5/13 وحيث جرى بعد ذلك وبتاريخ 2010/7/14 و2010/10/19 إيداع الأمم المتحدة بموجب كتابين لإبلاغها بالحدود التي حددها لبنان لحدود منطقتة الاقتصادية الخالصة جنوباً استناداً إلى المعايير المعتمدة في قانون البحار (Law of the Sea) والذي كان قد وقع عليه لبنان بتاريخ 1995/1/5.

وبالعودة إلى إعداد مسودة قانون النفط والغاز، وبمتابعة حثيثة ومشاركة منه في اجتماعات اللجنة فقد عمد رئيس الحكومة إلى إيلاء هذا الموضوع الأولوية القصوى عبر متابعتة وتروّسه لاجتماعات اللجنة، وحيث تابع العمل عن كثب على إعداد المسودة والذي استغرق العمل على إعدادها أكثر من سنة وذلك حتى

خرج مشروع القانون بصيغته النهائية باللغة الإنكليزية. كما طلب الوزير طابوريان متابعة موضوع ترجمة المسودة إلى اللغة العربية والتي استغرقت مدّة تزيد عن أربعة أشهر.

وكان من المفترض أن يتقدم الوزير طابوريان بطلب عرض مسودة القانون على جلسة مجلس الوزراء الأخيرة للحكومة التي كانت تعتبر بحكم المستقلة بعد إجراء الانتخابات النيابية الأخيرة في حزيران 2009. ولكن الوزير ربط عرض مسودة قانون المواد البترولية بالموافقة على عرض ورقة الكهرباء التي كان قد أعدّها والتي لم يتم التوافق عليها بسبب رغبته بإنشاء 1000 ميغاوات على تقنية Reciprocating Engines دفعة واحدة وعدم الاعتماد على الغاز الطبيعي في الخطة بل أراد الوزير طابوريان إنشاء معمل يعمل على الفحم الحجري بطاقة 1500 ميغاوات وان يستغني عن إعادة تأهيل معمل الذوق والحية، وكل ذلك كان خلافاً لاقتراحات الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية ولكل الاقتراحات والدراسات التي أعدها الخبراء الدوليون وكهرباء فرنسا والبنك الدولي على مدى أكثر من عقدين من الزمن، وبالتالي لم يتم عرض مسودة مشروع قانون المواد البترولية على الجلسة الأخيرة لمجلس الوزراء لحكومة الرئيس السنيورة الثانية. وعلى ذلك تأجل عرض مشروع هذا القانون في الحكومة الثانية للرئيس السنيورة ويبدو أن الموضوع أخذ حيزاً من الوقت في حكومة الرئيس سعد الحريري لدراسته مما دفع الرئيس بري إلى المبادرة إلى دراسة نص المشروع الذي أعدّ من قبل حكومة الرئيس السنيورة وتم إقراره وبعد إدخال بعض التعديلات عليه وذلك بتاريخ 2010/4/17.

انه وللمتابعة وللحصول على معلومات أوفى في ما خص تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان، فإنه يمكن العودة إلى نص المحاضرة التي ألقاها الرئيس فؤاد السنيورة في المؤتمر الذي عقد في جامعة قبرص بتاريخ 23 حزيران 2011 باللغة الانجليزية وترجمتها باللغة العربية على الموقع الالكتروني: www.fuadsiniora.com (مكتبة النصوص).

كذلك فإنه يمكن الحصول على معلومات أوفى من التقرير الذي أعده مؤتمر جامعة قبرص واستناداً إلى ما أعدته الدولة القبرصية حول ما قام به لبنان لتاريخه في هذا الصدد.

عقب ذلك، طرأت تطورات جديدة تتعلق بموضوع تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة للبنان في منطقة شرق البحر المتوسط.

فإنه ولاحقاً لكتاب الإنذار الذي أرسله لبنان وعبر وزارة الخارجية اللبنانية بتاريخ 2009/2/5 إلى شركة NOBLE ENERGY (راجع النص Annex-V) التي تنقب على حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين لبنان وفلسطين المحتلة، فقد بادرت إسرائيل إلى إجراء المفاوضات مع الجانب القبرصي وحيث أقدمت على القيام بأمرين: أنها وقعت الاتفاق مع قبرص على الخط الفاصل بين المنطقتين الخالستين لكل من قبرص وفلسطين المحتلة انطلاقاً من النقطة 1 التي حددها لبنان مع قبرص وليس إلى الجنوب من النقطة 23 التي حددها لبنان منفرداً لحدود منطقته نظراً لعدم وجود إمكانية من التوصل إلى اتفاق بين الأطراف الثلاثة آنذاك، للأسباب السياسية المعروفة. والحقيقة أنه كان يفترض بكل من إسرائيل وقبرص أن يبتعدا في إنفاقهما جنوباً

مسافة موازية للمسافة بين النقطتين 1 و23 تفادياً لافتعال المشاكل وأيضاً بطريقة تتسجم مع نص وروح الاتفاق الموقع بين لبنان وقبرص حيث ابتعد الطرفان في اتفاقهما وفي تحديدهما للنقطة مسافة معينة شمال النقطة 23 التي حددها لبنان بعمل أحادي لتحديد الحدود بينه وبين المنطقة الجنوبية لحدوده. وذلك يعتبر خطأ ارتكبه قبرص ودون أن تعلم أو تخبر لبنان في هذا الصدد كما يقتضي نص الاتفاق الموقع فيما بينهما.

من جهة أخرى، فقد قامت إسرائيل كما ذكرنا آنفاً وبعمل منفرد تقصدت منه افتعال مشكلة للضغط على لبنان وذلك في تحديد حدود منطقة فلسطين المحتلة في المنطقة الاقتصادية الخالصة المقابلة والعائدة لها ابتداء من رأس الناقورة وصولاً إلى النقطة 1 غرباً بدلاً من الوصول إلى النقطة 23 كما يقتضي بالفعل أن يكون وبما يتلاءم مع ما قام به لبنان في هذا الصدد وبما ينص عليه قانون البحار.

ولقد قصدت إسرائيل من ذلك كما ذكرنا آنفاً افتعال مشاكل للبنان على الصعيدين الداخلي والخارجي آملة من ذلك على دفع لبنان إلى التفاوض معها وهو ما لا يمكن تحقيقه طالما استمرت حالة الحرب المستمرة بين العرب وإسرائيل.

إلا أنه يبدو وبإقرار ضمني من قبل إسرائيل بالحدود التي حددتها للبنان لمنطقتها الاقتصادية الخالصة جنوباً (أي من رأس الناقورة حتى النقطة 23) فإنها عندما قامت بتلزيم المربعات البحرية إلى عدد من الشركات فإنها التزمت

على ما يبدو بالحدود المبينة في ذات الخط المنطلق من رأس الناقورة والموصل إلى النقطة 23 وليس إلى النقطة 1.

على أي حال، ولاحقاً للضجة التي أُثِرت في هذا الصدد وعلى أكثر من صعيد لبناني وأيضاً في علاقة لبنان مع قبرص وفي اتصالاته مع الأمم المتحدة، فقد بادر لبنان إلى إصدار قانون جديد بتاريخ 2011/8/4 يعطي الحكومة اللبنانية الصلاحية لتحديد حدودها الجنوبية في هذه المنطقة الاقتصادية الخالصة وبما يتوافق مع ما قام به لبنان لتاريخه في هذا الخصوص.

IV - قطاع الاتصالات

1 - تنفيذ القانون 431:

لقد تركزت وهدفت الرؤية الإستراتيجية لحكومتَي الرئيس السنيورة الأولى والثانية والإدارة الفعلية التي تمّ إتباعها فيما خص قطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، ومنذ العام 2005، إلى تحديث هذا القطاع الهام وجعله أداة أساسية من أدوات التطوير الاجتماعي والتربوي والاقتصادي والعلمي والإنمائي. كذلك فقد هدفتا إلى تحقيق التطور العمراني في لبنان بشكل عام. هذا بالإضافة إلى تمكين هذا القطاع من أن يكون ويتحول إلى أداة أساسية من أدوات الجذب للاستثمارات الأجنبية وللشركات العالمية الكبرى المتخصصة التي تبحث عن دول حاضنة تتمتع وتتميز بالمستوى العلمي العالي لدى شبابها وشاباتها وبالكفاءات ذات القيمة المضافة والمواكبة للتطور وذلك بكلفة منخفضة وتنافسية والتي يكون لدى تلك الكفاءات القدرة والمهارة اللازمتين لاستعمال وسائل الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

وعلى ذلك، فقد عمدت حكومتا الرئيس فؤاد السنيورة الأولى والثانية ومنذ العام 2005، ومتابعةً للمسار السابق الذي انتهجته حكومات الرئيس الشهيد رفيق الحريري على التقدم بشكل ثابت ومستديم من أجل اتخاذ جملة من القرارات، وإصدار عدد من المراسيم التي تتلاءم فيما بينها جميعاً بشكل متناسق ينحو نحو تنمية خدمات الاتصالات في لبنان، وتحديث هذا القطاع وعصرنته ودفعه بقوة للحاق بركب الخدمات الحديثة والمتطورة التي تحتاجها القطاعات الإنتاجية والخدمات على مختلف أنواعها وأسواقها.

ولقد عملت هاتان الحكومتان على ذلك من خلال التقدم على محورين أساسيين: المحور الأول يتلخص بدعم وتخصيص الإعتمادات المالية اللازمة للاستثمارات في هذا المجال من قبل القطاع العام العامل (وزارة الاتصالات وهيئة أوجيرو) وصرف الأموال اللازمة له لتطوير وتحديث وتوسعة البنى التحتية اللازمة بأنواعها من أجل ضمان استمرار تطور وتلاؤم هذا القطاع مع ما يجري من تطورات علمية واقتصادية فيه وفي العالم من حول لبنان.

أما المحور الثاني فيشمل مقاربة المفاهيم العصرية الأساسية التي تسمح بتشكيل قطاع اتصالات عصري متطور وحديث ينتج خدمات متنوعة وعالية بكلفة منخفضة. كذلك واعتماد النماذج الإدارية البنيوية العصرية الضرورية لإعادة تنظيم هذا القطاع حسب الاحتياجات الحالية والمستقبلية الضرورية لحسن إدارته. وكذلك إدارة إنتاج الخدمات ضمنه بما يضمن الوصول إلى مستوى متميز من الخدمات المقدمة للمواطنين والمقيمين في لبنان بنوعية عالية جداً وبكلفة منخفضة بحدّها الأدنى، وذلك عبر توسل المنافسة البناءة، وإدخال

القطاع الخاص كشريك أساسي في عمليات إنتاج وبيع وتوزيع الخدمات التي يؤمنها أو يتيحها هذا القطاع.

لقد هدف السير على المحور الثاني وفي المرحلة الأولى إلى تحرير جزئي لقطاع الاتصالات، يتم الانتقال بعدها إلى تحقيق تحرير كامل وخصخصة كاملة، وذلك تطبيقاً لقانون الاتصالات رقم 431 الصادر عام 2002 بما يضمن أن يصبح هذا القطاع رافعة حقيقية للاقتصاد وبالتالي مضيفاً قيمة إضافية معتبرة على الناتج المحلي فضلاً عن كونه يصبح آنذاك مولداً لفرص عمل متزايدة فيه.

وكان لا بد من أجل السير بهذه المقاربة بمختلف مراحلها أن يصار إلى خلق عنصرين أساسيين: الأول عنصر "فاعل ومنشط" للسوق، لديه القدرة على الاستثمار في البنى التحتية الضرورية، ولديه هامش من الحرية في إنتاج الخدمات وتسويقها، وأن يكون في ذات الوقت على معرفة تاريخية بالسوق وحاجياته، وهذا العنصر هو المشغل الوطني "شركة اتصالات لبنان" LIBAN TELECOM التي نص القانون 2009/431 على إنشائها.

وأما العنصر الثاني، فهو عنصر "ضابط" للسوق، ينظم حركته المستقبلية ويؤسس لتشريعاته الحديثة ويضمن حق المنافسة العادلة، ويضبط إشارات السير فيه، وهو "الهيئة المنظمة للاتصالات" التي يجب أن تتمتع بقدر عال من الاستقلالية لكي تؤدي دورها والمسؤوليات المناطة بها بكفاءة عالية.

ولعل إطلاق وتنفيذ مشاريع خدمات الحزمة العريضة بمختلف مكوناتها (المحلية والدولية) كان يشكل العنصر الفعال في هذا المجال. وهو المشروع الذي تمّ إطلاقه خلال عهد حكومة الرئيس السنيورة الأولى، وهو يمثل أحد أهم الشواهد على عزيمة الحكومة ووزارة الاتصالات وهيئة أوجيرو على التحضير الجدي لإطلاق شركة "اتصالات لبنان" وتمكينها من إجراء الشراكة الفاعلة مع القطاع الخاص.

إلى جانب ذلك، فقد تمت توسعة الكابل البحري "قدموس" الذي يربط لبنان بقبرص، ومن خلالها بباقي دول العالم، وذلك بزيادة 16 ضعفاً عما كان عليه. هذا مع زيادة السعات الدولية الموضوعة بتصرف قطاع خدمات الإنترنت والـ DSL وذلك بزيادة 18 ضعفاً عما كان عليه. ثم إن دخول لبنان عبر هيئة أوجيرو كشريك هام في مشروع الكابل الدولي العابر للقارات IMEWE، والذي يعتبر، على مستوى العالم، أحدث مشروع كابل بحري متطور وحديث بمواصفات عالية جداً، هو خطوة عملاقة لقطاع الاتصالات اللبناني وخطة نوعية متميزة وهو ما سيكون له الأثر البالغ في جعل لبنان محطة مركزية (Hub) إقليمية لبيع وتوزيع السعات الدولية لعدد من الدول العربية والمجاورة إضافة إلى تأمين حاجة السوق اللبنانية من هذه السعات، ومنصة إقليمية تمر عبرها كوابل ترانزيت دولية عديدة إلى عدد من مشغلي الشبكات الهاتفية الثابتة والجوالة في عدد من دول المنطقة مثل: سوريا، تركيا، الأردن، قبرص، العراق، إيران والكويت، والسعودية.

2 - أما بالنسبة للمشاريع الإستراتيجية الكبرى التي جرى العمل من أجل أن تشهد المرحلة المقبلة في مجال الهاتف الثابت: فقد تمثلت بالتقدم على مسارين: مسار بنيوي أساسي، ومسار خدمات إستراتيجي.

أما المسار البنيوي فيتعلق بضرورة إنشاء وإطلاق شركة "اتصالات لبنان" عبر استكمال تنفيذ القانون 2002/431 وتعديله. وذلك لأن البنية الإدارية الحالية لم تعد صالحة لمواكبة تحديات قطاع الاتصالات وهي قد وصلت إلى حدود إمكانياتها القصوى، ولم يعد بالإمكان السير قدماً بشكل متسارع إلاّ عبر هيكلية جديدة تكون مرنة وقادرة وهو ما يمكن تأمينه من خلال شركة "اتصالات لبنان".

أما المسار الخدماتي الإستراتيجي فيرتكز على مشروعين أساسيين يجب إطلاق أحدهما بشكل عاجل وتأمين التمويل المطلوب له، واستكمال الآخر والاستفادة من طاقته.

أما المشروع الأول فهو نشر خدمات الحزمة العريضة الاندماجية العالية من خلال بناء شبكة وطنية متكاملة تصل إلى المشترك النهائي عبر الألياف البصرية، وذلك من خلال تعميم الوصلات البصرية الانتهائية (FTTX) إلى كافة المنازل والبيوت والمؤسسات والشركات والإدارات.

وأما المشروع الثاني فهو التحضير الجدي لتشغيل ولاستثمار الكابل البحري IMEWE (India Middle East, West Europe) بين دول المنطقة الإقليمية بما يجعل من لبنان مركزاً للتخابر الدولي وللسعات الدولية، خصوصاً

وان هذا الكابل كان يفترض أن يدخل حيز الخدمة الفنية الفعلية في نهاية العام 2010 (حسب الجدول الزمني العائد لذلك).

3 - التقدم على مسارات إطلاق عملية خصخصة القطاع الخليوي:

- I - خلال عهد الحكومة الأولى للرئيس السنيورة، تم إطلاق عملية خصخصة القطاع الخليوي خلال مؤتمر صحفي مشترك بين المجلس الأعلى للخصخصة والهيئة المنظمة للاتصالات في 2007/11/2. ولقد عبرت 9 شركات عالمية عن اهتمامها آنذاك بالمشاركة بهذه العملية، وولجت غرفة المعلومات الالكترونية حيث قامت بتوجيه أسئلة إستيضاحية أجاب عليها المجلس والهيئة. كما قام ممثلون عن بعض هذه الشركات بزيارة لمواقع شبكتي الخليوي في شهر كانون الثاني من العام 2008 للإطلاع على حالتها ونظام عملها.
- II - نظراً للظروف السياسية الصعبة التي عانت منها حكومة الرئيس السنيورة الأولى، فقد ارتأت الحكومة بأن تتم المزايدة بظل الحكومة التي تليها. ولقد اعتمدت الحكومة هذا الخيار في ضوء التأخير الحاصل على صعيد إجراء الانتخابات الرئاسية، وحيث أصدر المجلس الأعلى للخصخصة والهيئة المنظمة للاتصالات بياناً مشتركاً في 2008/1/23 أعلننا فيه عن تمديد الجدول الزمني للعملية لمدة ثلاثة أشهر، تلاه إعلان تجميد العملية نظراً للتطورات التي طرأت على أوضاع الأسواق المالية العالمية التي عانت بدأً من العام 2008 من فترة تقلبات حادة ولاسيما بعد التغيرات الكبيرة التي تسببت بها الأزمة المالية العالمية.

III - ولما كان وزير الاتصالات عندها قد طلب أن يقرّ مجلس النواب قانوناً خاصاً بهذه العملية قبل البدء بتنفيذها، فقد عملت الأمانة العامة للمجلس الأعلى للخصخصة والهيئة المنظمة للاتصالات على تحضير مشروع قانون تمّ عرضه على وزير الاتصالات.

IV - ومع انتهاء مدة عقدي الإدارة الموقّعة مع كل من Detecon وMTC، وبهدف تأمين استمرارية الخدمة، أجرى وزير الاتصالات استدراج عروض فازت به كل من شركة "أوراسكوم" وشركة "زين" بإدارة شبكتي الهاتف الخليوي ابتداءً من 2009/2/1، وذلك لمدة عام قابلة للتجديد مرة واحدة. وقد نص عقد الإدارة الموقع على ربط كلفة التشغيل بعدد المشتركين وعلى توسيع الشبكة وتحسين الخدمة والتغطية والتوزيع، إضافة إلى إمكانية الفسخ المبكر للعقد شرط إعلام المشغلّ بذلك قبل ثلاثة أشهر.

V - مسألة تخفيض الأسعار للمشاركين: إن فكرة خفض أسعار خدمات الخليوي هي فكرة قديمة طرحتها الحكومة الأولى للرئيس فؤاد السنيورة، لكنها لم تطبق في حينها نظراً لرغبة هذه الحكومة الأولى في إطلاق عملية خصخصة القطاع أولاً والتي كان يفترض أن ينتج عنها منافسة بين الشركات المشغلة وبالتالي تحقيق خفض للتعرفة وتحسن في مستوى ونوعية الخدمات عامةً، ولاسيما مع زيادة كمية المعروض من الخطوط. إلا أنه، ونظراً للمراوحة الحاصلة في عملية التخصيص والتطورات السلبية الحاصلة في الأسواق المالية الدولية آنذاك، فقد عادت الحكومة وأقرّت خفض التعرفة وفق خطة وضعتها وزارة الاتصالات في جلستها المنعقدة في 2009/1/9، إن بالنسبة

للخطوط الخلوية الثابتة أو للخطوط المدفوعة مسبقاً وعلى أن يترافق مع تخفيض الأسعار زيادة في المعروض وتحسيناً في الخدمات. إلا أنه ونظراً للإقبال المتزايد على خطوط الخليوي بعد هذا الخفض الذي لم يتزامن مع توسيع مدروس للبنية التحتية لشبكة الخليوي الذي من شأنه استيعاب الزيادة في مستويات التشغيل، فقد عرفت خدمة الخليوي تراجعاً ملحوظاً في السنتين الأخيرتين، علماً أنه كان قد أطلق العمل في عدة مشاريع في مجال توسيع الشبكة وزيادة قدرتها على خدمة المشتركين ولكن جرى إعاقتها وعدم السير بها لأسباب واهية والتي كان من المنتظر لو تم السير بها أن تساهم في إعادة جودة الاتصالات إلى سابق عهدها فور الانتهاء من تنفيذها لا بل تحسينها عما كانت عليه.

4 - تحسين وتطوير الحزمة العريضة **Broadband**:

I - عمدت حكومة الرئيس السنيورة إلى استكمال مشروع الإنترنت السريع DSL: وفي هذا المجال فقد أولت هيئة أوجيرو، وبالتنسيق التام والدائم مع المديرية العامة للاستثمار والصيانة في وزارة الاتصالات، اهتماماً خاصاً لتوسيع رقعة انتشار خدمة الإنترنت السريع DSL، فنفذت خطة مؤلفة من عدة مراحل تتدرج لتجهيز مراكزها الهاتفية بالمعدات والتقنيات اللازمة لهذه الخدمة. كما عملت الحكومة على زيادة السعات الدولية ووفرت ما يزيد عن 280 خطاً دولياً تأجيرياً E1 إضافياً، كسابقة قياسية سمحت بتحقيق زيادة على السعات الدولية أضعافاً مضاعفة. وعلى أن يتم ذلك في ضوء تأمين خطوط دولية تأجيرية إضافية في القريب

العاجل تزامناً مع نشر الـ DSL وتنفيذ خطة تطبيق وإدخال خدمات الحزمة العريضة السلكية واللاسلكية على مختلف الأراضي اللبنانية الـ WiMax Broadband.

وعلى أساس من ذلك، فقد بلغت تغطية خدمة الـ DSL في نهاية حزيران 2009، نتيجة هذه الخطة المرحلية، 85% من إجمالي مشتركى الهاتف الثابت. ولقد أدّت الإجراءات المتخذة إلى نمو قياسي في عدد مشتركى هذه الخدمة بلغ حوالي 110 آلاف مشترك (وهو ما يشكل زيادة بنسبة 14% من إجمالي المشتركين في الشبكة الثابتة).

- II

أولت المديرية العامة للاستثمار والصيانة في وزارة الاتصالات وهيئة أوجيهو أهمية قصوى لاستعجال إدخال خدمات الحزمة العريضة Broadband، لما لها من تأثير مباشر على تطوير وتحديث قطاع الاتصالات وفتح مجالات العمل والاستثمار التي من شأنها توفير الكثير من فرص العمل الجديدة واستقطاب الاستثمارات الأجنبية والحد من هجرة الكفاءات اللبنانية الناشطة في قطاع تكنولوجيا المعلومات. ولقد كان هناك تحضير لمشاريع تجريبية رائدة ومتطورة في هذا الخصوص (Pilot Projects)، في كل من منطقتي الحمرا والأشرفية، ومشاريع Wimax و IPTV و WiFi في منطقة وسط بيروت، وغيرها. ولقد كانت المديرية العامة للاستثمار والصيانة في وزارة الاتصالات وهيئة أوجيهو مع الهيئة المنظمة للاتصالات تعملان من أجل تطبيق خارطة طريق بهذا الخصوص تبدأ بإعادة تنظيم حيز الترددات.

III - شبكة الألياف البصرية: منذ بداية العام 2007 وضعت وزارة الاتصالات وهيئة أوجيهو خطة شاملة ودقيقة لاستكمال شبكة الألياف البصرية، وذلك بالتزامن مع امتداد رقعة انتشار خدمات الإنترنت السريع DSL، بحيث تمتد إلى كل المناطق اللبنانية، وذلك من أجل إنشاء الحلقات الكبرى والوسطى المتكاملة. وجرى وضع برنامج الدراسات والتنفيذ على 3 مراحل، وبدأ العمل على تنفيذها في بداية العام 2009.

IV - مشروع توصيل كابلات الألياف البصرية إلى المشتركين (FTTH): في هذا المجال، أكملت هيئة أوجيهو دراسة تفصيلية لمشروع توصيل كابلات الألياف البصرية إلى المشتركين الـ FTTH في منطقتي الحمراء والأشرفية، وكذلك الأمر فقد تم الانتهاء من إعداد دفتر شروط فني لكافة المواد والمعدات المستعملة في هذا المشروع.

والجدير ذكره في هذا الصدد أن مشروع الـ FTTH كان سيسمح بإدخال عدد من الخدمات الجديدة ذات السرعة العالية والتي لا تتوفر بواسطة شبكة الـ DSL الحالية. هذا مع إمكانية الوصول على عدد كبير من المشتركين بغض النظر عن بعد المشترك عن المراكز الهاتفية. ولقد قدرت القيمة التقريبية لكلفة مشروع الـ FTTH لمنطقتي الحمراء والأشرفية بحوالي 30 مليون دولار موزعة على ثلاثة مراحل.

V - توسيع شبكة الهاتف للعموم والمنصة الذكية لخدمات البطاقات المسبقة الدفع على الشبكة الهاتفية الثابتة: في هذا المجال عملت حكومة الرئيس السنيورة الثانية على تأمين الاعتمادات المالية

اللازمة لهيئة أوجيرو من أجل توسعة شبكة غرف الهاتف للعموم (Payphones) لتشمل كافة المناطق اللبنانية، خصوصاً البلدات والقرى المتواجدة في المناطق النائية، وكذلك زيادة عددها في المؤسسات والمعاهد التربوية، والمؤسسات الصحية والمستشفيات، والمرافق السياحية. وبناء على ذلك فقد تمّ زيادة عدد هذه الغرف خلال العامين 2008 و2009 حوالي 1200 غرفة هاتف للعموم جديدة، ليصل العدد الإجمالي لهذه الغرف على مجمل الأراضي اللبنانية حوالي 5300 غرفة هاتف للعموم.

كما تمت خلال هذه الفترة توسعة الطاقة الاستيعابية للمنصات الذكية التي تنتج وتدير خدمات البطاقات المسبقة الدفع "كلام"، بما يسمح بمعدل استهلاك شهري يفوق المليون (2 مليون) بطاقة شهرياً. وهذا ما كان يتلاءم مع زيادة عدد الأجانب والسواح في لبنان الذي كان يتجه في تلك الفترة اتجاه تصاعدياً.

VI - إعطاء إمكانية التخابر الدولية الآلي لكافة المشتركين على شبكة الهاتف الثابت: لقد قامت الحكومة الأولى للرئيس فؤاد السنيورة بتأمين الاعتمادات المالية اللازمة لهيئة أوجيرو من أجل توسعة السنترالات الهاتفية الدولية، مما سمح بإعطاء خدمة التخابر الدولي المباشر لأول مرة في تاريخ لبنان، إلى كافة المشتركين اللبنانيين في الهاتف الثابت، مما لهذه الخطوة من نتائج اجتماعية واقتصادية وثقافية إيجابية.

VII - إعادة بناء وتركيب الشبكات الهاتفية الخلوية والثابتة التي دمرت أو تضررت أثناء حرب تموز 2006: لقد قامت الحكومة الأولى للرئيس فؤاد السنيورة، وبسرعة فائقة، بإعادة بناء وترميم كافة

البنى التحتية للاتصالات على الشبكات الهاتفية الخلوية والثابتة التي دُمِرت كلياً أو تضررت أثناء حرب تموز 2006. وكانت أعمال إعادة البناء والترميم والإصلاحات قد أنجزت في فترة لم تتعد الستة أشهر بعد انتهاء العدوان الإسرائيلي على لبنان، بما سمح بإعادة خدمات الاتصالات بشكل كلي مع نهاية عام 2006. ولقد كان ذلك جزءاً من برنامج غير مسبوق لجهة السرعة وكفاءة الإنجاز بحسب ما أبدته العديد من المؤسسات الدولية التي كانت تواكب عملية إعادة إعمار ما هدمه العدوان الإسرائيلي الغاشم في العام 2006 على البنى التحتية في جميع المناطق التي استهدفها العدوان.

5 - المشاريع الجديدة والمتطورة التي أطلقتها حكومتا الرئيس فؤاد السنيورة في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والتي جرى إعاقه تنفيذها لأسباب واهية بعد ذلك:

I - خدمات نقل المعلومات والإنترنت السريع في كامل منطقة وسط مدينة بيروت (solidère)، بواسطة تقنيات اللاسلكي WIFI:

بغية مواكبة تطور وتقدم الخدمات على أنواعها في منطقة وسط مدينة بيروت (solidère)، وتسهيلاً لتقديم خدمات الإنترنت السريع ونقل المعلومات للمواطنين اللبنانيين والزوار الأجانب والسواح المتواجدين على مدار الساعة في منطقة وسط بيروت، كلفت الحكومة هيئة أوجيرو بتنفيذ مشروع تقني متطور يهدف إلى إنشاء شبكة اتصالات رادوية متطورة تغطي منطقة وسط بيروت بكاملها بتقنية نقل المعلومات WIFI بما يسمح بتأمين خدمات الإنترنت السريع (DSL) وخدمات نقل المعلومات ذات القيمة المضافة بشكل لاسلكي في كافة

شوارع وفنادق ومقاهي ومطاعم والمراكز التجارية والمرافق العامة في هذه المنطقة، بما أسهم في تشجيع حركة السياحة ووفود الأجانب ويسمح بتقديم تسهيلات وسائل الاتصال.

ولقد تم إعداد الدراسات التقنية اللازمة والتصاميم الفنية وإعداد دفاتر الشروط الفنية وتصميم خرائط الشبكة ومراكز تواجد أجهزة البث (بالتعاون الوثيق مع هيئة أوجيرو وشركة سوليدير). ولقد تمّ شراء واستيراد التجهيزات وتركيبها، وإجراء التجارب التقنية اللازمة التي تسبق إطلاق الخدمات، والتي تكللت بالنجاح. غير أن المشروع توقف عند هذا الحد بعد أن تسلم الوزير نحاس لمهام وزارة الاتصالات وممارسته سياسة التضييق والخنق المالي على هيئة أوجيرو.

II - مشروع نشر خدمات الإنترنت في مطار رفيق الحريري الدولي بشكل لاسلكي ومجاني، حسب تقنية WIFI:

بغية توفير خدمات الإنترنت لكافة المسافرين المغادرين والقادمين من وإلى لبنان عبر مطار رفيق الحريري الدولي وافقت حكومة دولة الرئيس السنيورة على اقتراح هيئة أوجيرو إنشاء شبكة لا سلكية مجانية لنقل المعلومات وخدمات الإنترنت السريع (DSL) حسب تقنية الـ WIFI في كافة قاعات وصلات السفر والمغادرة والقدوم من مطار رفيق الحريري الدولي. وقد قامت هيئة أوجيرو بإعداد الدراسات الهندسية والتصاميم التقنية والتجارب الميدانية (بالتعاون مع المديرية العامة للطيران المدني)، واختيار مواقع تركيب التجهيزات وتحديد أعداد ومواصفات مراكز البث بما يؤمن تغطية عالية الجودة في كافة أرجاء المطار. ولقد تمت الموافقة على تأمين هذه الخدمات للمسافرين والمتواجدين في

أرجاء المطار بشكلٍ مجاني لكل واحدٍ منهم، بما يجعل من هذه الخدمات جزءاً لا يتجزأ من خدمات السفر والسياحة التي يؤمنها مطار رفيق الحريري الدولي، أسوة بمطار دبي الدولي وبعض المطارات العالمية الأخرى الرائدة في هذا المجال.

غير أن هذا المشروع أيضاً لم يصل إلى مرحلة تنفيذه النهائي، بالرغم من كل المراحل التأسيسية والهامة التي قطعها، بسبب عدم موافقة الوزير نحاس على متابعته ورغبته بإعادة النظر فيه، وبسبب التضيق المالي والحصار الذي فرضه على هيئة أوجيرو.

III مشروع خدمات التلفزيون عبر الإنترنت (IPTV) على كافة الأراضي اللبنانية، وتأمين حزمة واحدة لخدمات الهاتف الثابت والإنترنت والتلفزيون (Triple play) لكافة مشتركي الهاتف الثابت في لبنان:

امتداداً لإطلاق مشروع خدمات الإنترنت السريع (DSL) الذي أنجزته حكومة الرئيس السنيورة الأولى، واستكمالاً لمروحة خدمات الاتصالات المتطورة ذات القيمة المضافة، وافقت الحكومة على إطلاق مشروع خدماتي جديد ومتطور لتأمين خدمة التلفزيون عبر الإنترنت (IPTV) وذلك

تحضيراً لإطلاق حزمة خدمات هاتفية موحدة: التخابر الهاتفي والإنترنت السريع وباقية تلفزيونية من 200 قناة تلفزيونية عبر الإنترنت، أو ما يعرف بباقية خدمات الـ Triple Play.

في هذا الصدد، قامت هيئة أوجيرو بتوقيع مذكرة تفاهم مع الشركتين اللبنايتين المرخصتين لتوزيع الباقات التلفزيونية شركة Cable Vision وشركة Econet، وذلك بهدف إطلاق هذه الخدمات.

ولقد تم ذلك بسرعة قياسية حيث تم إنجاز الدراسات اللازمة لهذا المشروع وكذلك المواصفات التقنية. كما تم شراء التجهيزات اللازمة وتركيبها وتجريبها. كما تم إجراء التجارب الميدانية على عدد تجريبي من المشتركين في الهاتف الثابت يقارب الـ 300 مشترك. وكانت نتائج هذه التجارب إيجابية جداً. وخلصت كافة التجارب إلى جهازية البنى التحتية التي أنشئت لهذا الخصوص وقدرتها على توفير الخدمات على كافة الأراضي اللبنانية.

كذلك فقد استكملت النواحي التقنية للمشروع بإعداد النواحي الإدارية والقانونية اللازمة، وتم إعداد النواحي الإدارية والقانونية اللازمة، وتم إعداد لوائح الأسعار والرسوم المتوجبة، كما تم إعداد الملف الإداري الذي تم إرساله إلى ديوان المحاسبة بغية الموافقة النهائية على دفاتر الأسعار.

غير أنه، وبعد تولي الوزير نحاس وزارة الاتصالات، تعثر هذا المشروع الخدماتي الهام، وما زال متعثراً لغاية اليوم في أدراج وزارة الاتصالات دون معرفة السبب الحقيقي الكامن وراء ذلك.

IV مشروع تمديد الألياف الضوئية في الحلقة الإنتهائية المحلية من الشبكة الهاتفية الثابتة (FTTH) بغية تأمين خدمات نقل المعلومات للمشارك النهائي بطاقات تفوق 50Mb/s وصولاً إلى 100Mb/s:

بهدف إحداث نقلة نوعية ملموسة في طبيعة ونوعية وجودة خدمات الاتصالات على الحلقة الإنتهائية المحلية من الشبكة الهاتفية الثابتة (local loop) بما يسمح بإيصال خدمات اتصالات تتطلب سرعة تدفق تصل إلى 20 Mb/s أو 50Mb/s أو قد يصل إلى سرعة 100 Mb/s، تم تكليف هيئة أوجيرو القيام بمشروع تجريبي لمد ألياف بصرية تصل إلى منازل ومكاتب المشتركين النهائيين حسب تقنية FTTH في منطقتي الحمرا والأشرفية في العاصمة بيروت. ولقد قام المهندسون والاختصاصيون في هيئة أوجيرو بكافة الدراسات والتصاميم والخرائط التقنية والهندسية اللازمة، وإسقاط هاتين المنطقتين حسب النظام الرقمي الجغرافي GIS لتحديد مواقع كافة العلب الهاتفية والمسالك العائدة لها، وكذلك تحديد الكميات اللازمة من التجهيزات والمعدات والألياف الضوئية. كما تمّ تقدير الأكاليف المالية لذلك. كذلك فقد تمّ إعداد الجداول الزمنية لتنفيذ كل مرحلة من المراحل المتعددة للمشروع وأصبحت التحضيرات بمجملها في حالة الجاهزية اللازمة لإطلاق الأعمال التنفيذية. كما تم اجتذاب عدد من الشركات الأجنبية المتخصصة في هذا المجال، وتم القيام بتجارب تقنية مشتركة لرصد مستوى الإمكانيات الفنية للشبكة الهاتفية الثابتة في هاتين المنطقتين. وكان من المتوقع أن يتم ربط حوالي 20 ألف مشترك في كل منطقة (أي ما يعادل 40 ألف مشترك من منطقتي الحمراء والأشرفية مجتمعيتين) مع نهاية عام 2010. غير أن الوزير نحاس أوقف هذا المشروع ومنع تمويله، وحال دون تنفيذه بالرغم من الفوائد الجمة والمتعددة التي كانت متوقعة منه وعلى مستويات عدة وبما يخدم مصلحة المواطن اللبناني، والقطاع الخاص، والقطاع العام.

V - مشروع استيفاء فواتير الهاتف الثابت بواسطة شبكة الإنترنت عبر بطاقات الائتمان المصرفية (Credit Card):

عرضت هيئة أوجيرو على رئيس الحكومة فؤاد السنيورة أهمية القيام بتنفيذ مشروع متطور يهدف إلى توسيع مروحة وسائل استيفاء فواتير الهاتف الثابت من المشتركين بأن تشمل إمكانية دفع هذه الفواتير عبر شبكة الإنترنت بواسطة بطاقات الائتمان المصرفية (Credit Card). إذ أن الوسائل المتاحة اليوم أمام مشترك الهاتف الثابت هي:

- (1) دفع الفواتير لدى صناديق القبض العائدة لوزارة الاتصالات،
- (2) توطين دفع الفواتير لدى المصارف وفروعها،
- (3) دفع الفواتير بواسطة مؤسسة ويسترن يونيون،
- (4) دفع الفواتير بواسطة شركة لبيان بوست.

ولقد وافق رئيس الحكومة على هذا المشروع نظراً لأهميته، ونظراً للنتائج الإيجابية التي سوف تترتب عنه في حال نجاحه، إذ أنها المرة الأولى التي تقوم فيها إدارة عامة في الدولة اللبنانية بإعطاء مشتركها إمكانية دفع فواتيرهم بواسطة بطاقات الائتمان المصرفية. ولقد كان يمكن بالتالي تعميم هذه التجربة في حال نجاحها على إدارات عامة خدماتية أخرى. وبناء على ذلك فقد قامت هيئة أوجيرو بعقد الاتفاقيات اللازمة مع المصارف اللبنانية المهمة بهذا المشروع، وقامت هيئة أوجيرو أيضاً بانجاز كافة الدراسات والتجارب التقنية معتمدة كافة تدابير السلامة والسرية الضرورية لمثل هذه المعاملات المالية. كما أعدت المعاملات القانونية والإدارية اللازمة لعرض الموضوع على ديوان المحاسبة، كما سبق وعرضت الأمر على وزارة المالية لأخذ موافقتها. وتكللت هذه الجهود بالنجاح، ولم يتبق إلا تحديد لحظة إطلاق هذه المشروع. الأمر

الذي لم يحدث ولأسباب لا يعرفها إلا الوزير شربل نحاس بالرغم من أن كل شيء كان قد أصبح جاهزاً لإطلاق هذه الخدمة الجديدة والهامة.

VI مشروع تجريبي لإنشاء شبكة خلووية ثالثة من الجيل الثالث تحضيراً لإطلاق شركة "اتصالات لبنان" والرخصة الثالثة العائدة لها:

وافقت الحكومة الأولى للرئيس فؤاد السنيورة على قبول هبة مقدمة من الحكومة الصينية ضمن بروتوكول التعاون الاقتصادي بين الصين ولبنان، وذلك بهدف تنفيذ مشروع تجريبي لإنشاء شبكة خلوية ثالثة من الجيل الثالث تعمل على أساس الرخصة الثالثة التي منحها القانون 431 لشركة "اتصالات لبنان" وتحضيراً لإطلاق هذه الشركة، وتغطي كافة الأراضي اللبنانية، وتؤمن كافة خدمات الجيل الثالث للمشاركين اللبنانيين.

وقد كلفت الحكومة اللبنانية هيئة أوجيرو بكافة الأعمال المرتبطة بهذه الهبة بما يؤدي إلى إنشاء وتركيب وتشغيل هذه الشبكة التجريبية في أقصر وقت ممكن، وحسب أعلى المعايير التقنية والاستثمارية الدولية.

وبالفعل، وفي أواخر أيام حكومة الرئيس السنيورة الثانية، وخلال مهلة زمنية قصيرة تم الانتهاء من إعداد كافة المراحل الإدارية والقانونية والتنظيمية والتقنية العائدة لهذه الشبكة التجريبية الخلوية الثالثة، وتم القيام بإجراء أول مكالمات حيّة ضمن هذه الشبكة ومع الشبكات المحلية والدولية الأخرى. غير أن الوزير نحاس أوقف الأعمال المؤدية إلى تشغيل هذه الشبكة.

V - قطاع النقل البري والبحري والجوي

أولاً: قطاع النقل البري

لقطاع النقل البري أهمية كبرى وتأثيراً مباشراً في تفعيل وتطوير معظم القطاعات الأخرى ولاسيما الاقتصادية منها والاجتماعية. ولا شك في أن قطاع النقل البري في لبنان بوضعه القائم يحتاج إلى تضافر جهود المعنيين في شؤون النقل لأجل إعادة تنظيمه وتحسين أدائه بما يتلاءم مع تطلعات الحكومة والمواطنين للنهوض بالاقتصاد اللبناني ورفع مستوى كفاءته وتعزيز معدلات نموه وكذلك تنمية المناطق اللبنانية كافة بما يسهم في تحسين الوضع المعيشي لكافة اللبنانيين ويحسن من مناخات العمل والأداء في الاقتصاد ولدى اللبنانيين بما يحقق طموحاتهم المستقبلية لوطن زاهر ونام ومتقدم.

إن نظام النقل الداخلي اللبناني الحالي غير متناسق وغير متجانس مع التطور العالمي في إدارة هذا القطاع، الأمر الذي أصبح يتطلب جهداً لتغيير الوضع الحالي والممارسات الناتجة عنه، وترسيخ دور المؤسسات القادرة على قيادة وإدارة هذا التغيير. إضافة لذلك، فإن نظام النقل العام للركاب لا يوفر الخدمة المطلوبة إن على صعيد مستوى هذه الخدمة أو على صعيد تكاملها وتغطيتها لكافة الأراضي والمناطق اللبنانية. فضلاً عن ذلك، فنظام نقل البضائع يفتقر إلى حداثة الأسطول وانعدام المراكز اللوجستية المناسبة مما يؤثر سلباً على فعالية وتنظيم عمل هذا القطاع ويحد من قدراته التنافسية ومستوى الخدمات التي يجب أن يقدمها للاقتصاد اللبناني وللبنانيين.

انطلاقاً من ذلك، فقد سعت وزارة الأشغال العامة والنقل إلى وضع الأسس اللازمة وخطوات التطبيق الملائمة حتى يكون لقطاع النقل الدور الريادي في المساهمة في إعادة وتعزيز الدور التاريخي الذي اضطلع به لبنان على المستوى العالمي بصفته مركزاً تجارياً ومالياً وسياحياً مرموقاً في منطقة الشرق الأوسط، فضلاً عن الإسهام في تحسين مستويات الأداء في الاقتصاد وتأمين مستوى معيشة أفضل لجميع اللبنانيين.

ولأجل تحقيق هذا الدور لقطاع النقل، كان لابد من وضع سياسة نقل بري تهدف إلى تحسين واقع قطاع النقل في لبنان ورفع مستوى خدماته بهدف تحقيق رؤيا إعادة بناء الاقتصاد اللبناني.

أ - أهداف سياسة قطاع النقل البري

بناءً لما تقدم، فقد أعدت وزارة الأشغال العامة والنقل مسودة سياسة لقطاع النقل البري في تشرين الثاني 2005 يحقق تطبيقها الأهداف التالية:

أ - تأمين خدمة انتقال الركاب على كافة الأراضي اللبنانية بأسعار مقبولة: وينعكس ذلك إيجاباً على مستوى المعيشة كما يؤدي إلى توسيع نطاق المشاركة في القوى العاملة، مما يتيح مجالات جديدة للعمل ويعزز الاستثمار الاقتصادي الواجب العمل على تنميته.

ب - الاستفادة من الأساليب المتاحة لوسائل النقل العام للركاب: وذلك عبر إدخال أنظمة نقل متطورة للنقل العام للركاب مثل نظام النقل السريع على المحاور المكتظة، وكذلك تأمين نظام نقل عام متكامل مستفيداً من وسائل النقل المتعدد الوسائط، مما يفي باحتياجات النقل ضمن نطاق الطاقة الاستيعابية القائمة لشبكات الطرق.

ج - تأمين خدمات النقل الداخلي للبضائع بأكلاف مقبولة وبما يتوافق مع متطلبات الحفاظ على البيئة والسلامة العامة.

د - إزالة العوائق التي تحد من القدرة التنافسية لأسطول النقل الخارجي وتحفيز القطاع الخاص للاستثمار في هذا القطاع.

هـ - تفعيل دور لبنان الإقليمي في مجال تقديم الخدمات اللوجستية.

و - تخفيف العبء المالي عن كاهل الخزينة الناتج عن قطاع النقل وبنيتها التحتية: عبر إنشاء صندوق ائتمان للنقل يتم من خلاله تمويل كافة المشاريع المتعلقة بالنقل وصيانة وتأهيل وتطوير شبكة الطرق الوطنية.

ز - تطبيق مقاييس محددة على البنى التحتية والفوقية للطرق بهدف تحسين واقع خدمات النقل بالمركبات وتأمين خدمة المشاة والحفاظ على البيئة والمنظر الجمالي للطرق.

ح - تأمين السلامة العامة على شبكة الطرق.

ط - المحافظة على شبكة الطرق الوطنية واستمرارية أعمال صيانتها وتأهيلها.

ي - بناء طبقة من الاختصاصيين ومن أصحاب المبادرة الفردية يتمتعون بمؤهلات ذات مستوى عالمي في قطاع النقل والحقل اللوجستي.

ب - مبادئ سياسة قطاع النقل البري

بناء للأهداف التي تم استعراضها أعلاه، والتي من شأنها تحسين واقع قطاع النقل البري وتطويره ليتواءم مع التطورات العالمية، فقد تم وضع المبادئ الأساسية لسياسة قطاع النقل البري ضمن أربع فئات كما يلي:

1. المبادئ الاقتصادية

أ - المحافظة على ملكية الأراضي العائدة لمنشآت خدمات النقل الأساسية مثل حرم الطرق وسكك الحديد.

ب - إعطاء دور أكثر فعالية للقطاع الخاص في مجال النقل العام واجتذابه إلى المشاركة في تطوير قطاع النقل البري وتشغيل خدماته وصيانتها، وذلك عبر اعتماد أحدث الطرق والأساليب التي من شأنها تشجيع القطاع الخاص على هذه المشاركة ومن خلال إطلاق خصخصة خدمات النقل البري.

ج - إنشاء صندوق ائتمان للنقل يمول سنوياً بقيمة تعادل المبالغ التي صرفت سنوياً على مشاريع النقل خلال السنوات الخمس الأخيرة. وعلى أن تقوم وزارة الأشغال العامة والنقل بالتعاون مع وزارة المالية على اقتراح مشروع قانون لتمويل الصندوق بمجموعة من رسوم الاستخدام والضرائب المطبقة على المركبات الآلية وقطاع الغيار والمحروقات والمواقف. ويمول الصندوق على هذا النحو سنوياً من دون تخصيص نفقات إضافية للنقل، على أن يخضع هذا التمويل للبرنامج المتكامل المتعدد السنوات الذي ينظم تطبيق سياسة النقل.

د - إعادة هيكلة رسوم استخدام الطرق بحيث لا تحفز على استخدام السيارات الخاصة وتعمل على تشجيع استعمال وسائل النقل العام، بحيث يتم فرض ضريبة نسبية على مستعملي السيارات الخاصة على أساس التأثير على حجم حركة المرور، وكذلك على أساس الوقع الذي تحدثه المركبات الثقيلة على الطرق.

2. الآلية الإدارية والقانونية

أ - تحسين الوضع المؤسسي لقطاع النقل البري والبحري عبر إنشاء إدارة غير تقليدية تتمتع بمدى أوسع من حرية التحرك وسرعة اتخاذ المبادرة وتتسم بمرونة تساعد على مجاراة المستجدات، فلا تعيق عملها التعقيدات القانونية والرتابة الإدارية ولا تحد من قدرتها على التطوير والتحديث. وذلك عبر إنشاء الهيئة العامة للنقل البري التي تتمتع بالاستقلال الإداري والمالي اللازم لتنظيم شؤون النقل والمراقبة على عملية تطبيق سياسة الدولة في هذا المجال والإشراف على عمل القطاع الخاص في تأدية خدمات النقل العام بحيث يفتح المجال واسعاً أمام القطاع الخاص ليكون له دور المشغل لخدمات النقل.

ب - تنظيم سلسلة لوجستية واحدة (One-Stop- Shop) لإضفاء طابع متناغم على حركة الشحن من وإلى لبنان، بما في ذلك تسهيل الخدمات الجمركية باعتماد تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتقدمة لتعزيز عمليات الشحن.

ج - تحفيز القدرة التنافسية لناقلي البضائع اللبنانيين ووسطاء النقل من خلال اعتماد تدابير تشمل تطبيق التنسيق مع البلدان المجاورة لتخفيض الرسوم عند المراكز الحدودية لاسيما منها رسم العبور، وكذلك تطوير عمل الجهات المعنية عند المراكز الحدودية بما يضمن تقليل فترات الانتظار عند هذه المراكز إلى الحد الأدنى الممكن.

د - إعادة تنظيم مهنة النقل العام للركاب بما يحفز القطاع الخاص على المساهمة الفعالة في تأدية خدمات النقل العام للركاب، مع ضمان إيصال هذه الخدمة إلى كافة المناطق اللبنانية بأسعار معقولة.

3. المتطلبات التقنية

- أ - تأمين نظام مروري مؤاتٍ للمشاة في العاصمة وكافة المدن اللبنانية.
- ب - توفير خدمات النقل العام للركاب من خلال شبكة عصرية للحافلات تؤمن خدماتها بمستوى عالٍ وبشكل متكامل لكافة المناطق اللبنانية بأسعار مقبولة.
- ج - تطوير خدمات النقل العام للركاب عبر الدفع لجهة استخدام الأنظمة الحديثة المعتمدة عالمياً لاسيما منها نظام النقل السريع على المحاور الأساسية التي تعاني من أحجام حركة مرور مرتفعة.
- د - تنظيم التقاطعات الرئيسية في المدن بما يؤمن سلامة المشاة وراحتهم، ويعطي أولوية المرور لمركبات النقل العام للركاب.
- هـ - تنظيم وقوف السيارات على جوانب الطرق، وتنظيم صعود ونزول الركاب من مركبات النقل العام للركاب.
- و - تشجيع الشركات على تبني واستخدام وسائل الاتصالات الإلكترونية والسمعية- البصرية كوسائل للتواصل بدل الانتقال الفعلي.
- ز - وضع خطة شاملة للمحافظة على شبكة الطرق الوطنية وصيانتها وتأهيلها وفق أسس علمية متطورة تضمن تأمين كافة معايير الأمان والسلامة العامة بشكل دائم.
- ح - وضع خطة لإعادة النظر في تصنيف شبكة الطرق الوطنية ضمن أسس جديدة للتصنيف تأخذ بعين الاعتبار كافة عناصر الطريق وأحجام المرور عليها وخدماتها.
- ط - تنظيم سير شاحنات نقل البضائع من حيث أوقات سيرها والطرق التي تسلكها، وكذلك أماكن وأوقات تحميل وتفريغ البضائع. كما وأن يتم

التشدد بمراقبة الحمولات المحورية والإجمالية للشاحنات ومواءمتها مع الأنظمة النافذة وفرض الغرامات على المخالفات.

ي - تفعيل الخدمات اللوجستية في بيروت والمدن اللبنانية الكبرى، من خلال وضع خطة تحدد مواقع المراكز اللوجستية والمستودعات الكبرى التي تستخدم كمراكز لتفريغ وإعادة توزيع البضائع إلى داخل المدن.

ك - إخضاع المركبات الآلية ونظام المحروقات في لبنان للمقاييس التقنية العالمية الأكثر قابلية للتنفيذ. ويتضمن ذلك خطة لتحديث محطات المحروقات بما يضمن التحكم على نحو تام بتسربات البخار، والتشدد في تطبيق المعايير العالمية لانبعاث الغازات على كافة المركبات الآلية التي يتم استيرادها.

ل - تنظيم حملات إعلامية وتربوية لتوعية الرأي العام على أنظمة المرور والسبل الآيلة لتفادي حوادث السير.

4. في ما يخص القاعدة الأكاديمية

تطوير أساليب انتقال تقنيات النقل إلى لبنان بما يسهم برفع مؤهلاته على صعيد القطاعين العام والخاص وعلى الصعيد الأكاديمي إلى المستوى العالمي. وستتضمن أساليب انتقال التقنيات الدولية هذه، إنشاء مركز مرموق لدراسات النقل تشارك به الجامعات اللبنانية والقطاعان 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 ومؤسسات القطاع الخاص في لبنان.

5. الخطة الإصلاحية لقطاع النقل العام للركاب

استناداً إلى الأهداف الموضوعية لسياسة قطاع النقل البري، وانطلاقاً من إدراك الحكومة اللبنانية لمدى أهمية الدور الذي يلعبه قطاع النقل البري بشكل عام في تنشيط وتفعيل النمو الاقتصادي وقطاع النقل العام للركاب بشكل خاص في تحسين مستوى معيشة اللبنانيين، عمدت الحكومة إلى إيلاء قطاع النقل العام للركاب أهمية قصوى عند إعداد الخطة الإصلاحية لتحسين وتطوير عمل القطاعات الخدماتية وتم إدراج قطاع النقل كأحد الأولويات ضمن بنود جدول تنفيذ الخطة الإصلاحية.

بناءً لذلك، فقد تم وضع خطة عمل لإصلاح قطاع النقل العام للركاب في لبنان تضمنت جملة من الخطوات المرحلية التي من شأنها تحسين واقع قطاع النقل العام للركاب وإرساء أسس تطويره المستقبلي.

تم تقسيم الخطوات المرحلية المقترحة لتحسين واقع قطاع النقل العام للركاب إلى ثلاث فئات وذلك بحسب متطلبات وضعها موضع التنفيذ كالتالي:

I - الخطوات التي يحتاج تطبيقها إلى موافقة وإقرار على مستوى الوزارة المعنية.

II - الخطوات التي يحتاج تطبيقها إلى موافقة وإقرار من قبل مجلس الوزراء.

III - الخطوات التي يحتاج تطبيقها إلى موافقة من قبل مجلس الوزراء وإقرار من قبل مجلس النواب.

I - الخطوات التي يحتاج تطبيقها إلى موافقة وإقرار على مستوى الوزارة المعنية:

1 - تنظيم مزاولة مهنة النقل العام للركاب:

إصدار القرار المشترك المتعلق بتنظيم مزاولة مهنة النقل العام للركاب
إن قطاع النقل العام للركاب يقوم حالياً على أساس غير منظم، بحيث يمكن لأي كان الدخول إلى السوق والعمل أينما شاء بمجرد امتلاكه لوحة عمومية. ذلك مما أدى إلى فوضى في تأدية خدمة النقل إن على صعيد تغطية هذه الخدمة لسائر المناطق اللبنانية أو على صعيد مستوى أدائها، فضلاً عن وجود ظاهرة اللوحات العمومية المزورة التي يتم استخدامها على المركبات العمومية وبصورة متعددة في بعض الحالات مما سبب ازدياداً يصعب تحديده في عدد المركبات العمومية العاملة حالياً، وبالتالي فقد نتج عن ذلك عملياً وعلى الأرض تخمة في المركبات العمومية العاملة ولاسيما على خطوط معينة مع غياب شبه كلي على خطوط أخرى. وقد نتج عن ذلك غياب أي معلومات لدى الإدارات العامة المعنية بشؤون تنظيم النقل لا سيما منها وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري، عن أماكن عمل مركبات النقل العام للركاب وكيفية تقديم خدماتها. لذا كان لا بد من وضع الأطر التنظيمية الأساسية لعمل قطاع النقل العام للركاب في لبنان بغية تفعيل عمله وتطوير أدائه وتوفير خدمة النقل على كافة الأراضي اللبنانية فضلاً عن فتح المجال

واسعاً أمام المشاركة الفعالة للقطاع الخاص في تأدية خدمات النقل العام للركاب.

بناءً لذلك، فقد تمّ إعداد مشروع قرار مشترك بين وزير الأشغال العامة والنقل ووزير الداخلية والبلديات يرمي إلى تنظيم مزاوله مهنة النقل العام للركاب، وذلك عبر إصدار التراخيص اللازمة للمركبات والأفراد والشركات المعنية بشؤون النقل العام للركاب، وبالتالي تحسين مستوى أداء مهنة النقل العام للركاب وتأمين هذه الخدمة إلى كافة المناطق اللبنانية. هذا، إضافة إلى وضع ضوابط محددة لدخول السوق وإزالة ظاهرة اللوحات العمومية المزورة وبالتالي منع المنافسة غير المشروعة الناتجة عن ممارسة مهنة النقل العام للركاب من قبل أشخاص بصورة غير قانونية بواسطة لوحات مزورة [أنظر الملحق Annex-IV].

2 - تطوير أداء قطاع النقل العام للركاب

أ - إجراء دراسة لوضع الأسس التطويرية لعمل قطاع النقل العام للركاب

إنه وبالتوازي مع تنظيم الوضع القائم لمزاوله مهنة النقل العام للركاب، يتوجب العمل على وضع الأسس اللازمة لتطوير وتحسين أداء هذا القطاع بحيث يتم تأمين خدمة النقل لكافة المناطق اللبنانية وبمستوى أداء مرتفع وبأكلاف مقبولة.

وفي هذا الصدد، فقد تم إطلاق دراسة شاملة على مستوى لبنان لوضع الأسس التطويرية لعمل قطاع النقل العام للركاب وتأمين خدمة متكاملة لكافة المناطق اللبنانية. وسيتم من خلال هذه الدراسة تحديد خطوط السير (Routes) ومناطق

العمل (Zones) وتجميعها ضمن رزم عمل، وتحديد متطلبات تشغيلها ومستوى أدائها.

ب - إدخال نظام النقل السريع للركاب على الخطوط الرئيسية

لقد بينت الدراسات التي تمت على بعض المحاور الرئيسية، لاسيما منها محور جونية- بيروت، الحاجة إلى إحداث نظام نقل سريع يكون قادراً على خدمة أحجام الركاب الكبيرة على هذه المحاور وتأمين خدمة نقل منتظمة على خطوط التغذية التي ترتبط بهذه المحاور مما يساهم في تخفيف الازدحام الخانق على هذه المحاور نتيجة استخدام المركبات الخاصة لعدم توفر خدمة النقل السريع والمنتظم.

لذا، فإنه لا بد من الإعداد لإدخال نظام النقل السريع على المحاور الرئيسية التي تبين الدراسات جدواها الاقتصادية وأهميتها في تفعيل النقل العام للركاب وتحفيز المواطنين على عدم استخدام سياراتهم الصغيرة في التنقل اليومي وكذلك أهمية هذا النظام على قطاع البيئة وانعكاساته الإيجابية عليه.

بناءً لذلك، فإنه يتم العمل على إطلاق دراسة تخطيط النقل التفصيلية والدراسة الهندسية التنفيذية وملف التلزم لمحور جونية- بيروت- الجية السريع لنقل الركاب ولخطوط التغذية لهذا المحور بما في ذلك المحطات والمواقف.

II - الخطوات التي يحتاج تطبيقها إلى موافقة وإقرار من قبل مجلس الوزراء:

1 - تنظيم أماكن وقوف السيارات الخاصة ضمن المناطق في مدينة بيروت

تعاني مدينة بيروت من أزمة حادة في مجال تأمين المواقف الملائمة للسيارات الخاصة في المناطق والتي يعود سببها إلى أمرين أساسيين: تزايد عدد السيارات بشكل مضطرد، وعدم تأمين العدد الملائم من المواقف ضمن الأبنية أو عدم لحظ المواقف فيها أساساً أو استخدام مواقف الأبنية لاستعمالات أخرى، فضلاً عن عدم توفر العدد الكافي من المواقف العمومية للسيارات ضمن مدينة بيروت. لقد أثر هذا الوضع سلباً على سعة الطرق وسلامة حركة المرور عليها إضافة إلى صعوبة التنقل ضمن المناطق والكلفة المرتفعة المصاحبة لذلك نتيجة الإزدحامات الخانقة على الطرق الداخلية وما يتأتى عنها من تأثير سلبي على البيئة والصحة العامة. لذا، يتطلب هذا الوضع معالجة سريعة يتم من خلالها التالي:

- أ - قيام بلدية بيروت والبلديات الأخرى ضمن بيروت الكبرى بتوسعة العمل بالمشروع الرائد المتعلق بتنظيم الوقوف على الطرق الرئيسية الذي يتم تنفيذه ضمن مشروع تطوير النقل الحضري وتعميمه على كافة الطرق الرئيسية وبعض الطرق الثانوية التي يسمح حرملك بذلك.
- ب - قيام بلدية بيروت بإطلاق إنشاء مواقف متعددة الطوابق في مناطق بيروت لاسيما أسفل الحدائق العامة وتشجيع ومساعدة القطاع الخاص للاستفادة من الحوافز التي منحها القانون رقم 646 تاريخ 11 كانون الأول 2004 في الاستثمار في إنشاء هذا النوع من المواقف.

2 - تشغيل محطات التسفير عند مداخل مدينة بيروت وتنظيم إدارتها

إن الاختلاط الحاصل لحركات التنقل بين المدن مع تلك التي تعمل ضمن المدن تؤثر سلباً إلى حد كبير على الازدحام الحاصل في المدن الرئيسية ولاسيما منها العاصمة بيروت. إن التطور العالمي في مجال تنظيم حركات التنقل قد لحظ ضرورة الفصل بين حركات التنقل بين المدن عن تلك ضمن المدن، لما لذلك من أهمية في تلافي حصول إزدحامات غير مبررة ضمن المدن. الأمر الذي يحتاج إلى إنشاء محطات تسفير عند مداخل المدن تتقاطع عندها حركات التنقل ويتم من خلالها الفصل بين حركات التنقل بين المدن عن تلك ضمن المدن. لقد تم في وقت سابق إنشاء محطة تسفير عند مدخل مدينة بيروت الجنوبي على شارع عدنان الحكيم في منطقة الجناح إلا أنه لم يتم تشغيل هذه المحطة. كما أن تواجد محطة الـ ن.ب.ط. الممتدة على مساحة 240.000 متراً مربعاً التابعة لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك عند المدخل الشمالي لمدينة بيروت وسهولة الوصول إليها من محافظتي البقاع والشمال عبر أوتوستراد الحازمية- مرفأ بيروت والأوتوستراد الساحلي على التوالي يجعل منها موقعاً هاماً ومميزاً كمحطة تسفير تتقاطع عندها حركات التنقل من هاتين المحافظتين إلى مدينة بيروت والعكس. لذا، تبرز أهمية العمل على تشغيل محطة عدنان الحكيم وإنشاء محطة مؤقتة على جزء من موقع الـ ن.ب.ط. ريثما يتم وضع مخطط توجيهي عام لاستخدام هذه المساحة يلحظ محطة تسفير إضافة إلى استعمالات أخرى.

إن وضع الآلية التنفيذية لتحقيق ذلك يتطلب اتخاذ القرار المناسب في مجلس الوزراء لاعتماد محطة عدنان الحكيم للتسفير من بيروت إلى محافظتي الجنوب والنبطية وبالعكس، وكذلك اعتماد محطة ن.ب.ط. للتسفير من بيروت إلى محافظتي البقاع والشمال وبالعكس.

III - الخطوات التي يحتاج تطبيقها إلى موافقة مجلس الوزراء وإقرار من

قبل مجلس النواب

1 - إعادة هيكلة إدارة قطاع النقل البري

يسير قطاع النقل عالمياً بخطى متسارعة نحو تطويره وتحسين أدائه ليتلاءم مع متطلبات القطاعات الاجتماعية والإنتاجية من جهة ومع متطلبات الاتفاقيات الدولية التي تسعى إلى تنظيم العلاقة بين الأطراف المعنية بشؤون النقل البري من إدارات عامة منظمة وشركات خاصة مشغلة ومستخدمي خدمة النقل من جهة لضمان انتقال الأشخاص بأمان وبالكفاءة اللازمة. لذا، فإنه لا بد من إعادة النظر في هيكلة الإدارة العامة المعنية بشؤون النقل بحيث تتحرر من قيود الروتين الإداري ويكون لديها المرونة اللازمة لإعادة تنظيم القطاع لتحقيق الأهداف المرجوة منه.

وبما أن فصل دور المنظم للقطاع عن دور المشغل له أصبح من المبادئ الأساسية لدى العديد من دول العالم التي بادرت إلى إعادة تنظيم هيكلية إدارة القطاع، وأنشأت هيئات تتمتع بالاستقلال الإداري والمالي اللازم لتنظيم شؤون النقل ومراقبة تطبيق سياسة الدولة في هذا المجال. بينما يفتح المجال واسعاً أمام القطاع الخاص ليكون له دور المشغل لوسائل النقل.

بناء لما تقدم، ولأجل النهوض بقطاع النقل إلى المستوى العالمي بما يحقق تطلعات الحكومة في مسيرتها لإعادة الإعمار والإنماء ورفع مستوى أداء القطاعات الأخرى كافة بما يؤمن ويضمن تحسين الوضع المعيشي لكافة اللبنانيين ويحقق طموحاتهم، فإنه لا بد من تحسين الوضع المؤسسي لقطاع النقل البري عبر إدارة غير تقليدية تتمتع بمدى أوسع من حرية التحرك وسرعة اتخاذ المبادرة وتتسم بمرونة تساعد على مجاراة المستجدات، فلا تعيق عملها التعقيدات القانونية والرتابة الإدارية ولا تحد من قدرتها على التطوير والتحديث.

لذا، فقد تم إعداد مشروع قانون يرمي إلى إنشاء الهيئة العامة للنقل البري، تتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية ويكون لها دور المنظم لعمل القطاع.

2 - معالجة وضع مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك

تعاني مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك من تعثرات إدارية ومالية كبيرة تتمثل بعدم قدرتها على تأمين خدمة انتقال منتظمة وفعالة بحيث لا تتجاوز نسبة هذه الخدمة الـ 3% من مجمل الطلب على حركات الانتقال إضافة إلى عجز مالي سنوي بحدود 13 مليار ليرة لبنانية يتم تغطيته من خلال مساهمة مالية سنوية من الدولة.

تتمثل المشاكل الأساسية التي تعاني منها المصلحة بالتالي:

أ - وجود عدد كبير من الفائض الذي يستنزف معظم المساهمة المالية السنوية التي تمنحها الدولة للمصلحة مما يؤثر سلباً على تحقيق أي

خطة تطويرية لعمل المصلحة بسبب عدم القدرة على تخصيص الإعتمادات المالية اللازمة لتنفيذها.

ب -تقادم أسطول المركبات الذي تملكه المصلحة وضآلة عددها الذي لا يتجاوز حالياً الـ23 أوتوبيس. إضافة إلى عجز المصلحة عن تأمين متطلبات صيانتها الدورية، مما سينتج عنه تفاقم في حجم المشكلة تدريجياً.

ج - تدهور في مستوى الأداء على الصعيد الإداري والتنظيمي والتشغيلي.

من هنا كان لا بد من وضع الآلية المناسبة لمعالجة وضع مصلحة السكك الحديدية والنقل المشترك، والتي تتضمن التالي:

- تفعيل تطبيق قرارات مجلس الخدمة المدنية المتعلقة بتوزيع الفائض وتعاون الإدارات والمؤسسات العامة في تحقيق ذلك.
- إعداد نطاق العمل ودفتر الشروط اللازم لإطلاق دراسة ترمي إلى إجراء مسح شامل لأصول وموجودات المصلحة وتقييم العاملين فيها تمهيداً لإعادة تنظيم وضعها.
- إقرار مشروع القانون المتعلق بإنشاء الهيئة العامة للنقل البري والذي يتضمن معالجة وضع مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك.

3 - الدعم المالي لقطاع النقل العام للركاب

إن التعثر المالي الذي يواجهه أصحاب مركبات النقل العام للركاب والذي يؤثر سلباً على قدرتهم في تحديث مركباتهم وتطوير أدائهم، يستوجب النظر في إمكانية تأمين الدعم المالي اللازم لهم في المرحلة الأولى من مهمة تنظيم وتطوير أداء هذا القطاع. إن هذا الدعم سوف يكون له الصدى والأثر الإيجابي

ليس فقط على العاملين في مجال قطاع النقل العام للركاب، إنما أيضاً على كافة المواطنين الذين سوف يستفيدون من مستوى خدمة نقل أفضل وتغطية أشمل لكافة المناطق دون أي أكلاف إضافية، بل أكثر من ذلك الاستفادة من خدمة نقل لم تكن متوفرة لهم. إضافة لذلك، فإن تقديم الدعم المالي للعاملين في هذا القطاع ضمن ضوابط وشروط يتوجب تطبيقها للحصول على هذا الدعم سوف يشكل مدخلاً أساسياً لتحفيز العاملين في مجال النقل العام للركاب على الالتزام الكلي في مراعاة الأنظمة والقوانين النافذة، مما يعكس صورة براقة عن واقع هذا القطاع سواء أمام المواطنين أو الزائرين.

يتمثل الدعم المالي المقترح بمنح الحوافز التالية لكافة فئات النقل العام للركاب من سيارات صغيرة وميني باصات (فانات) وباصات وذلك بعد تحقيق الشروط المحددة أدناه:

أ - الحوافز:

- ✓ الإعفاء من الرسوم الجمركية والحد الأدنى ورسم الاستهلاك ورسم التسجيل ورسم الميكانيك لأول مرة.
- ✓ دعم فوائد القروض المصرفية.
- ✓ تجهيز المركبات بنظام GPS.

ب - الشروط الواجب تحقيقها:

- ✓ أن تكون المركبة إما جديدة أو لا يتعدى عمرها خمس سنوات
- ✓ تتوافق مواصفات محركها مع المواصفات ما قبل الأخيرة المعتمدة في الدول الأوروبية لمواصفات الـ EURO أو ما يعادلها

- ✓ أن تتوفر في المركبة الشروط المتعلقة باللون الموحد وعوامل السلامة والراحة والأمان
- ✓ أن تكون المركبة مجهزة بعدّاد (للسيارات الصغيرة)
- ✓ أن تكون المركبة مجهزة بجهاز قطع التذاكر مزود بحافظ لقاعدة المعلومات المتعلقة بإصدار التذاكر (للميني باصات والباصات)
- ✓ أن تكون المركبة مجهزة بنظام GPS

ثانياً: سياسة قطاع النقل البحري

اشتهر اللبنانيون منذ القدم بشغفهم بالبحر، إضافة إلى الصيد البحري الذي كان يشكل مورداً مهماً للعيش، فقد اعتمدوا في ترحالهم وتجارتهم على الملاحة البحرية. وقد قيل عن لبنان انه بوابة الشرق لما يتمتع به من موقع هام ومميز على البحر الأبيض المتوسط حيث أن مرفأ بيروت يشكل أعرق مرفأ في شرقي البحر المتوسط مما يعطيه ميزة على غيره من المرافئ في المنطقة، وكذلك كان لأسطول سفنه التجارية مكانته ودوره في نقل البضائع إلى الدول المجاورة والمحيطية. كل هذا لا يقل أهمية عن خبرة الملاحين العاملين في البحر ومهارتهم في مخر عباب البحر.

لقد أثرت الأحداث الأليمة التي عصفت بلبنان على مدى خمسة عشر عاماً (1975- 1990) على قطاع النقل والملاحة البحرية. إضافة إلى تقلص أسطول السفن التجارية إلى حد كبير (من 273 إلى 40 سفينة)، كذلك تقلص، إلى حد كبير أيضاً، عدد الملاحين العاملين بالبحر وتضاءلت قدراتهم الفنية لعدم مواكبتهم التطور الذي حصل في مجال الملاحة البحرية.

في أثناء ذلك، كان قطاع النقل والملاحة البحرية يشهد تطوراً عالمياً مضطرباً على صعيد تحقيق سلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية وأمن السفن والمرافئ وتنظيم عمل الملاحين العاملين بالبحر ووضع متطلبات إعادة تأهيل الكوادر البحرية. وقد قامت المنظمة البحرية الدولية المعنية بكافة الشؤون البحرية والتابعة للأمم المتحدة بإصدار عدة اتفاقيات دولية ملزمة التنفيذ منها: سلامة الأرواح في البحار SOLAS وتدارك التلوث البحري MARPOL ومعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحر STCW 95.

انطلاقاً مما تقدم، فإن الحكومة اللبنانية، إدراكاً منها لمدى أهمية القطاع البحري في خدمة رؤيا إعادة بناء الاقتصاد اللبناني وتأمين مستوى معيشة أفضل لجميع اللبنانيين، فإنها تتوي تبني سياسة لقطاع النقل البحري تحقق إعادة الدور التاريخي الذي تميّز به لبنان في مجال النقل والملاحة البحرية.

اعتمدت مسودة السياسة الموضوعة لهذا القطاع على الميزات التفاضلية التي يتمتع بها لبنان وعلى ضرورة مواكبة التطور العالمي الحاصل على صعيد النقل والملاحة البحرية، ولاسيما منها:

- أ - موقع لبنان الجغرافي المميز وإطلاله على حوض البحر المتوسط الذي يجعله مدخلاً إلى العمق العربي لاسيما دول الخليج والعراق.
- ب - الموقع الجغرافي للمرافئ اللبنانية وقربها من بعضها بعضاً وبالتحديد مرافئ بيروت وطرابلس وصيدا وقدرتها الاستيعابية المحدودة، الأمر الذي يحتم ضرورة النظر إليها بشكل جماعي ومتكامل والاستفادة من مجموع قدراتها الاستيعابية لتأمين كافة خدمات النقل البحري: الشحن

المحلي والترانزيت (الشحن البحري- البري) والمسافنة Trans-shipment (الشحن البحري- البري) ونقل الركاب.

ج - ضرورة أن تراعي المخططات التوجيهية للمرافئ الاعتبارات المحلية الإقليمية والدولية في قطاع النقل البحري. وبالتالي فإنه من الأهمية بمكان دراسة مدى النمو المرتقب لكل من القطاعات الأربع (الشحن المحلي والترانزيت والمسافنة Trans-shipment والركاب) عند إعداد مخططات تطوير وتوسعة المرافئ اللبنانية.

د - الأخذ بعين الاعتبار عنصر المنافسة مع المرافئ الإقليمية من حيث التسهيلات والتعرفات ونوع الخدمات التي تقدم في المرافئ.

هـ - العمل على تسهيل الإجراءات عند المنافذ البرية وارتباط المرافئ بشبكة النقل الوطنية والإقليمية (طرق وسكك حديد).

و - ضرورة وجود شبكة لوجستية تساهم في رفع القدرات التخزينية للمرافئ من جهة، وإزالة الآثار السلبية الناتجة عن الطريقة العشوائية بالتحميل والتفريغ في المناطق الأهلة من جهة أخرى.

ز - إن وجود سياسة نقل مستدامة ومتناسقة تتبناها الحكومة وتطبقها بشكل فعال هي السبيل الوحيد لتحقيق التطور والنمو المطلوب. إن هذه السياسة يجب أن تبني على ما يلي:

أ- الاستفادة من الفرصة المتكونة من التطور الحاصل والظرف العالمي في مجال النقل البحري لتطوير قدرات لبنان ليكون مركزاً بحرياً إقليمياً. إن عدداً لا بأس به من شركات الملاحة العالمية بحاجة إلى مركز لتوزيع بضائعها في منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط. وإن مرفأ بيروت قد برهن قدرته على تولي دوراً مهماً في حركة المسافنة.

ب- إزالة العوائق التي تحد من القدرة التنافسية لقطاع شحن البضائع

ولما لذلك من أثر إيجابي لتشجيع الاستثمار في هذا القطاع. إن تحقيق هذا الهدف يجب أن يبنى على الاستثمارات التي قامت وتقوم بها الدولة في البنية التحتية لمرفأَي بيروت و طرابلس، وبما يدعم نمو الصادرات اللبنانية وقطاع الترانزيت.

ج- التركيز على أن يكون لبنان منافساً إقليمياً في مجال الخدمات

اللوجستية وذلك من خلال تطوير السياسات والبنى التحتية للمرفأَي والنقل البري وتطوير الخدمات في شكل مستدام تقنياً واقتصادياً واجتماعياً وبيئياً وعمالياً.

د- إزالة العبء المالي لقطاع النقل عن خزانة الدولة وذلك بتفعيل

دور القطاع الخاص وإشراكه في تطوير وتشغيل وإدارة قطاع النقل.

هـ- بناء خبرات عالمية فكرية وتجارية في مجالات النقل

واللوجستيات من خلال شراكة متينة مع الجامعات ومؤسسات القطاع الخاص في الخارج والعودة إلى تطوير مساهمة القطاع الخاص في الداخل في هذا المجال.

ز- ضرورة بناء الكوادر العلمية في مجال النقل والملاحة البحرية.

ت - أهداف سياسة النقل البحري:

إن وجود سياسة نقل مستدامة ومتناسقة تتبناها الحكومة وتطبقها بشكل فعال هي السبيل الوحيد لتحقيق التطور والنمو المطلوب. إن هذه السياسة يجب أن تبنى على ما يلي:

- أ - الاستفادة من الفرصة المتكونة من التطور الحاصل والظرف العالمي في مجال النقل البحري لتطوير قدرات لبنان ليكون مركزاً بحرياً إقليمياً.
- ب- إزالة العوائق التي تحد من القدرة التنافسية لقطاع شحن البضائع.
- ج- التركيز على أن يكون لبنان منافساً إقليمياً في مجال الخدمات اللوجستية.
- د- إزالة العبء المالي عن خزينة الدولة الناتج عن قطاع النقل، وذلك بتفعيل دور القطاع الخاص وإشراكه في تطوير وتشغيل كافة نشاطات قطاع النقل.
- هـ- بناء خبرات عالمية فكرية وتجارية في مجالات النقل والملاحة البحرية واللوجستيات، وبناء الكوادر البحرية على مستوى عالٍ من الكفاءة.

ث - مبادئ السياسة المقترحة اعتمادها في مجال قطاع النقل البحري في لبنان:

- أ - تطوير قطاع النقل البحري من خلال سياسة نقل مترابطة.
- ب - إعادة هيكلة الإدارة المعنية بشؤون النقل البحري بما يحقق المرونة اللازمة في إدارة نشاطات النقل والملاحة البحرية، وذلك من خلال إنشاء الهيئة العامة للنقل البحري التي تتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية وتقوم بالدور المنظم والمراقب لنشاطات القطاع وتكون مسؤولة عن وضع آليات تطبيق سياسة النقل البحري.
- ج- إعادة تنظيم الهيكلية الإدارية للمرفأ بما يحقق تحسين وتطوير الأداء الإداري وفصل الشؤون التنظيمية لإدارة المرفأ عن الشؤون التشغيلية، بحيث يتم حصر دور إدارات المرفأ بالشؤون التخطيطية والتنظيمية والتطويرية للمرفأ وبمراقبة حسن أداء الخدمات والنشاطات المرفئية التي ينبغي أن يفتح المجال للقطاع الخاص للقيام بها.

د- تفعيل مشاركة القطاع الخاص في تطوير وتشغيل وإدارة قطاع النقل البحري.

ه- تطوير وتفعيل أسطول النقل البحري اللبناني.

و- تطوير شبكة وقاعدة لوجستية رفيعة المستوى، والعمل على تسهيل الإجراءات الجمركية، إضافة إلى إتباع سياسة استعمال التكنولوجيات المتطورة في مجال المعلوماتية والاتصالات لمكنة هذه الإجراءات وتسريعها.

ز- تحقيق التجانس بين المرافئ اللبنانية بما يضمن تأمين كافة نشاطات وخدمات النقل البحري عبر المرافئ اللبنانية.

ح- تفعيل دور لبنان كمصدر للخبرات في مجال النقل والملاحة البحرية.

ط- توفير العناصر الكفيلة بتنفيذ الاتفاقيات الدولية في مجال النقل والملاحة البحرية لما لذلك من أهمية في تفعيل وتحسين القدرة التنافسية لقطاع النقل البحري ومشاركته في الأسواق الإقليمية والعالمية.

ثالثاً: قطاع النقل الجوي

على مدى السنوات 2005-2009 عملت حكومتا الرئيس السنيورة على التقدم على ذات المسارات التي بدأتها حكومات الرئيس رفيق الحريري من أجل جعل مطار رفيق الحريري الدولي رافعة أساسية للاقتصاد اللبناني ومجالاً حيوياً لتمكين الاقتصاد اللبناني للاستفادة من هذا المرفق:

تجدر الإشارة إلى أنه كان وخلال عهد حكومة الرئيس الحريري الخامسة وخلال العام 2004 قد تم إنجاز ما يلي:

- تأمين تجهيز مطار بيروت بأحدث تجهيزات الرادار المتطورة (4,5 مليون دولار)
- توقيع العقد مع المنظمة الدولية للطيران المدني لاعتماد مركز سلامة الطيران مركزاً إقليمياً للتدريب على شؤون سلامة الطيران المدني الشرق الأوسط (1,5 مليون دولار)
- توقيع العقد مع المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) لإدارة قطاع سلامة الطيران في مطار بيروت الدولي من خلال تأمين ارفع القدرات الفنية الدولية لجعل مطار بيروت مميزاً في مجال سلامة الطيران المدني دولياً (1,5 مليون دولار)
- الموافقة النهائية لشركة LBACC لتزيم تأمين مساحات المطاعم وتحديثها وتطويرها لجعلها مميزة واستكمال استثمار المساحات كافة.
- تأمين تحديث أجهزة الكشف الآلي على الحقائب والأشخاص من خلال مساهمة مجلس الإنماء والإعمار وبالتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO
- النجاح في إقناع المفوضية الأوروبية ببدء التفاوض مع لبنان في تشرين الأول 2004 حول اتفاقية حرة موحدة بين الاتحاد الأوروبي ولبنان في مجال النقل الجوي على أساس مبدأ الأجواء المفتوحة، وبذلك يكون لبنان البلد الأول في المنطقة الذي يفاوض European Union.
- توقيع عدة اتفاقيات نقل جوي مع دول آسيوية وأوروبية وإفريقية على مبدأ حرية الأجواء.
- النجاح في إعادة انتخاب لبنان في المجلس التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني ICAO وحصوله على 85% من أصوات الأعضاء

(188 دولة) تمثلت بوزرائها أو مدراءها العاملون خلال انعقاد الجمعية العمومية للمنظمة في أيلول 2004.

- البدء في مشروع تدريب العاملين في مطار بيروت الدولي في المجالين الأمني وسلامة الطيران وذلك بالتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO (دورة تقييم وإعداد مقيمين).
- انجاز خطة الكشف الفني على كافة الطائرات العاملة في مطار بيروت الدولي وخصوصاً الطيران العارض والخاص.
- انجاز إخضاع كافة الطائرات اللبنانية الخاصة للقوانين الدولية والأنظمة الحديثة للسلامة.
- وضع سجل خاص بالطائرات الممنوعة العمل في لبنان والدول التي لا تتمتع بالكفاءة في مجال الإشراف و التدقيق الفني وإدارة السلامة في مجالها.
- توقف وإعادة تنظيم مدارس تعليم الطيران على أسس حديثة سليمة معتمدة دولياً.
- انجاز مبنى الطيران العام المخصص لخدمة الطيران الخاص وصيانته وخدماته بالتعاون مع مجلس الإنماء والإعمار وقد قاربت كلفته (35 مليون دولار).

وبناء على تلك الإنجازات وعلى ذات المسارات، فقد نجحت حكومة الرئيس فؤاد السنيورة في إنجاز ما يلي:

في العام 2005:

- تنفيذ عقد تحديث الرادار في مطار رفيق الحريري ليكون الأحدث في المنطقة.

- تنفيذ العقد الموقع بين لبنان والمنظمة الدولية لإدارة سلامة الطيران المدني في المطار، واستلام الخبراء لمهامهم في المطار.
- تدشين وافتتاح المطاعم في المطار بعد استكمال شروط تنفيذ العقد مع LBACC.
- تطبيق أنظمة السلامة الحديثة المتعلقة بإصدار التراخيص الخاصة بشركات المناوبة الأرضية (GHC).
- مكننة مصلحة سلامة الطيران ودوائرها الفنية.
- تلزيم عقد صيانة المطار ومبنى الطيران العام لشركة MEAS لصيانة المطارات.
- توقيع عقد تحديث جهاز الاتصالات AFTN.
- تأمين وتحديث كافة أجهزة الكمبيوتر في إدارة الطيران المدني.
- اعتماد لبنان مركزاً للإشراف على سلامة الطيران في دول شرق البحر الأبيض المتوسط من قبل المنظمة الدولية وذلك بسبب تميزه في موضوع التدقيق والإشراف على السلامة.
- إتمام دراسة الارتفاقات حول المطار بتكليف من مجلس الوزراء.
- تركية لبنان ليكون عضواً تأسيسياً في مجلس المطارات العالمي عطفاً على إنجازات في مجال الطيران المدني.
- تحديث أجهزة FIDS لتواكب التقدم التكنولوجي.
- إصدار دليل السلامة وإدارة الجودة في سلامة الطيران (Flight Safety)
- إصدار دليل السلامة وإدارة الجودة في سلامة المطار (Airport Safety)

في العام 2006:

- إعداد مجموعة من الملاحين الجويين التابعين للقوات الجوية لإدارة الملاحة الجوية في مطار رفيق الحريري كجزء من استراتيجية حماية مصلحة النقل الجوي والاقتصاد اللبناني.
- تمديد عقد التعاون الفني مع المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) والذي يؤمن مساعدة فنية تقنية للطيران المدني في سبيل دعم جميع شؤون سلامة الطيران والمطار.
- استمرار تجهيز المديرية وبعض المصالح الفنية بأحدث التجهيزات الفنية التابعة للمعلوماتية.
- إعداد وتنفيذ برنامج تدريب جميع موظفي الملاحة الجوية وتحديث مفاهيمهم وشهاداتهم في الملاحة الجوية.
- التعاقد مع (3) طيارين و(4) مهندسي طيران في مصلحة سلامة الطيران من أجل تغطية النقص الحاصل حسب متطلبات المنظمة الدولية وذلك عطفاً على التقييم الذي قامت به المنظمة سنة 2004.
- مشاركة لبنان الفعالة في انتخابات رئيس وأمين عام المنظمة الدولية للطيران المدني كونه عضواً في المجلس التنفيذي وذلك بعد استقالة الرئيس الحالي. وقد تم انتخاب رئيس جديد من أصل لبناني وأمين عام من المغرب مما يساعد لبنان والدول العربية في تدعيم عضويتها في المنظمة.
- تحديث أجهزة الكشف الأمني على الأشخاص والحقائب وذلك من خلال التعاون المميز مع سفارة المملكة المتحدة التي قدمت هبة مؤلفة من (3) أجهزة للكشف الأمني وقد أدت هذه الخطوة إلى سد ثغرة أمنية أساسية أشار إليها التدقيق الأمني الدولي.

- تحديث امتحانات وشهادات الطيارين وفنيي الطيران وإصدار جديد للمرة الأولى لتراخيص نموذجية من خلال وسائل تكنولوجية حديثة.
- إعادة تأهيل مدارج وممرات المطار بسرعة فائقة قبل رفع الحصار الجوي عن لبنان وبكلفة زهيدة.

في العام 2007:

- إبرام اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية.
- استكمال برنامج تحديث أجهزة الكمبيوتر في المديرية.
- تجهيز وتحديث شاشات عرض الرحلات (FIDS).
- إنجاز مناقصات لتجهيز المطار بأحدث التجهيزات الأمنية لكشف المتفجرات ومختلف الممنوعات.
- إنجاز مناقصات لتجهيز المطار برادار ثانوي يساعد على إدارة مساحة جوية واسعة.
- إنجاز ترميم خزاني الوقود اللذان قصفا خلال حرب تموز 2006 والبدء في إنشاء الخزان الثالث.
- إتمام التراخيص والبدء في بناء الهنكرات التابعة لشركات الطيران العارضة اللبنانية.
- إنجاز وضع التشريعات والأنظمة الأمنية والتي تشمل: البرنامج الوطني لأمن المطار، برنامج طوارئ المطار، برنامج التدقيق على جودة امن الطيران، برنامج التدريب الأمني، برنامج التراخيص لعناصر التفتيش الأمني.
- تأمين خدمة الملاحة الجوية الرقمية بين الطائرات ومركز عمليات الملاحة الجوية.

- تنفيذ خطة تمديد كابلات الألياف البصرية لنظام مراقبة السور الدائري للمطار.
- استكمال خطة تطوير شبكة الأرصاد الجوية بالتعاون مع الخبراء الفرنسيين.
- انجاز خطة تبادل المعلومات الرقمية بين مراكز الملاحة الجوية في لبنان وقبرص عملاً بتوجيهات المنظمة الدولية للطيران المدني والبروتوكول الموقع مع قبرص.
- إتمام إجراء مزايدة تقديم واستثمار اللوحات الإعلانية في المطار.
- إتمام إجراء مزايدة استثمار المصرف وفروعه وأمكنة الصرف الآلي في المطار.
- تلزيم تجهيز برامج معلوماتية حديثة تربط جميع المصالح الإدارية لمكنتتها وتطويرها.

في العام 2008:

- تجهيز المطار بأحدث معدات أمنية للكشف على المتفجرات والممنوعات المختلفة سواء للأشخاص أو الحقائب المحمولة والحقائب المرسلة في الطائرة وكذلك الشحن بقيمة 16 مليون دولار أميركي.
- تجهيز المطار برادار ثانوي في محطة ببيصور لتغطية الأجواء المحيطة في لبنان في سبيل تعزيز سلامة الملاحة الجوية.
- تنفيذ النظام الجديد للترخيص للسائقين ضمن حرم المطار وإصدار الشهادات الخاصة بقيادة السيارات في المطار.
- تنفيذ المرحلة الثالثة من تحديث أجهزة الكمبيوتر وشاشات عرض الرحلات (FIDS).

- إجراء المناقصات لتجهيز المطار بأحدث أسطول شاحنات إطفاء الحريق وزوارق للإنقاذ البحري وذلك من خلال المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO).
- تنفيذ خطة التدريب على امن الطيران في مركز سلامة الطيران بالتعاون مع الحكومة الفرنسية ومعهد ENAC.
- صدور قرار مجلس الوزراء باعتماد طلب المديرية بتوظيف كوادر بشرية في الملاحة الجوية وسلامة الطيران وفي الإطفاء.
- تلزيم حائط الحماية للخزان رقم (3) في محطة وقود الطائرات الذي قصف خلال حرب تموز 2006.

في العام 2009:

- إتمام أعمال الكشف الجوي على أجهزة الملاحة الجوية.
- استحداث برنامج لتنظيم رحلات الطيران الإضافية (Slots) للتمكن من توزيعها على مدار 24 ساعة تخفيفاً من الزحمة في أوقات الذروة.
- الإشراف على مشروع إعادة بناء أبنية تصريف المياه العائدة لنهر الغدير تحت المدارج.
- إصدار قرار من مجلس الوزراء بتمويل عملية شفط الرمول بين كاسر الأمواج والمدرج الغربي حفاظاً على وضع المدرج وسلامته من الناحية الفنية.
- إجراء مزايمة تلزيم استثمار كونهتورات الفنادق والشقق المفروشة والتفريونات وإجراء مزايمة تلزيم استثمار لتأجير السيارات السياحية.
- إجراء اجتماعات مع سلطة الطيران المدني في تركيا وإتمام تشكيل مجموعة إقليمية تجمع لبنان وسوريا والأردن (TMAG) للتنسيق ودعم

السلامة وأمن الطيران وخطوط الطيران فوق المجموعة ولتدريب العاملين والتنسيق مع المجموعات الدولية.

- إلغاء تراخيص بعض الشركات اللبنانية العارضة ASAS/JR/Globe Jet وإلغاء تسجيل بعض الطائرات في لبنان في إطار تعزيز سلامة الطيران.

- انتهاء التحضير لترشيح لبنان لعضوية مجلس المنظمة الدولي ICAO والبدء في عملية دعم الترشيح لدى جميع الدول الأعضاء في المنظمة بالإضافة إلى المنظمات الإقليمية.

- توقيع اتفاقية تتضمن مجموعة دول شرق البحر الأبيض المتوسط وتحديد سوريا- لبنان - العراق - الأردن وفلسطين من أجل دعم ترشيح لبنان لعضوية مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني في الفئة الثالثة.

- البدء في إجراء امتحانات لتوظيف كوادر في مجال الملاحة الجوية وسلامة الطيران وانتهاء المرحلة الأولى.

- توقيع اتفاقية للتعاون والتنسيق بين المديرية العامة للطيران المدني ومكتب التحقيق الفرنسي (BEA) للتحقيق في حوادث الطيران.

- استلام تجهيزات أمنية للكشف عن المتفجرات وفحص البضائع والأشخاص.

بالإضافة إلى ما تقدم، فقد تمت في عهد الرئيس فؤاد السنيورة فيما يتعلق بالنقل الجوي في لبنان (2005 - 2009):

بقرار من مجلس الوزراء تم انجاز الآتي:

- إعداد مجموعة من الملاحين الجويين التابعين للقوات الجوية لإدارة الملاحة الجوية في مطار رفيق الحريري الدولي كجزء من استراتيجية حماية مصلحة النقل الجوي والاقتصاد اللبناني.
- تمديد عقد التعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) والذي يؤمن مساعدة فنية تقنية للطيران المدني في سبيل دعم جميع شؤون سلامة الطيران والمطار.
- التعاقد مع (3) طيارين و(4) مهندسين طيران في مصلحة سلامة الطيران من أجل تغطية النقص الحاصل حسب متطلبات المنظمة الدولية وذلك عطا على التقييم الذي قامت به المنظمة سنة 2004.
- إعادة تأهيل مدارج وممرات المطار بسرعة فائقة نتيجة الاعتداء الإسرائيلي على لبنان بتاريخ تموز 2006.
- موافقة مجلس الوزراء على اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية وإرسالها إلى المجلس النيابي للاعتماد.
- إنجاز وضع التشريعات والأنظمة الأمنية والتي تشمل: البرنامج الوطني لأمن المطار.
- إنجاز خطة تبادل المعلومات الرقمية بين مراكز الملاحة الجوية في لبنان وقبرص عملاً بتوجيهات المنظمة الدولية للطيران المدني والبروتوكول الموقع مع قبرص.
- تم تحويل 25 مليون دولار وبتكليف المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) المساعدة في تجهيز المطار بمعدات أمنية للكشف على الممنوعات والمتفجرات وتفتيش الأشخاص والبضائع وتأمين شاشات إطفاء وزوارق إنقاذ وقد تم تجهيز وتركيب كافة المعدات.

- بتمويل عملية شفط الرمول بين كاسر الأمواج والمدرج الغربي حفاظا على وضع المدرج وسلامته من الناحية الفنية.

Annex-I-

المؤتمر الدولي لدعم لبنان - مؤتمر باريس III - 25 كانون الثاني 2007

في ما خصّ إصلاح قطاع الطاقة

86. يمثل إصلاح قطاع الطاقة الإجراءات الأكثر أهميةً على صعيد ترشيد الإنفاق العام وتقليصه. وحيث إن الكهرباء تشكل أيضاً عنصراً أساسياً من عناصر الإنتاج، فإن تحسين نوعية الخدمة سيساهم أيضاً في تفعيل النمو الاقتصادي. أما خفض تحويلات الموازنة إلى مؤسسة كهرباء لبنان، فسيمهد الطريق لتحقيق الاستقرار المالي المستدام، ويقلّص الحاجة إلى زيادة العبء الضريبي في المستقبل.

87. تواجه مؤسسة كهرباء لبنان مشكلات رئيسية على صعيد الإدارة ونوعية الأداء، نتجت عنها خسائر تقنية وإدارية هامة (قدرت بـ150 بالمئة و20 بالمئة على التوالي) وخسارة بحوالي ستة بالمئة في تحصيل الفواتير مما يشكل خسارة إجمالية بأكثر من 40 بالمئة من كلفة الطاقة المنتجة. وفي ظل المستوى العالي لأسعار النفط وعدم توفر الموارد البديلة للطاقة وغياب الإجراءات الإصلاحية الجريئة التي كانت متوقعةً في هذا العام، فقد وصل عجز الكهرباء الممول من الخزينة إلى حوالي مليار دولار في العام 2006، أي حوالي 20 بالمئة من الواردات لخزينة الدولة و3،5 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي، مما يشكل نزفاً حقيقياً في المالية العامة. وتجدر الإشارة إلى أن مجمل النفقات في قطاع الكهرباء والتي تحملتها الخزينة خلال العامين الماضيين، بما فيها خدمة ذلك الدين لكون الخزينة قد قامت بتمويل كامل تلك النفقات عن طريق الاقتراض، تشكّل أكثر من ربع رصيد الدين العام. إن الحد من الخسائر

وتعزيز قدرة القطاع الكهربائي سوف تشجع على مشاركة القطاع الخاص. وسوف يتم ذلك عبر مجموعة من الإجراءات القصيرة والمتوسطة الأمد. إن الحكومة مدركة أنه لا توجد حلول سريعة لمعضلة مؤسسة كهرباء لبنان، لكن توفيراً بحوالي ثلاثة بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي يمكن أن يتحقق في السنوات الخمس القادمة استناداً إلى مجموعة من الإجراءات (الإطار 4) بانتظار خصخصة تدريجية ومتأنية لمؤسسة كهرباء لبنان (أنظر أدناه).

الإطار 4: إصلاح قطاع الطاقة

يتطلب إصلاح مؤسسة كهرباء لبنان عدداً من الإجراءات وعلى مستويات مختلفة:

مبادرات لتحسين الإطار المالي والقانوني والإداري:

– تعيين مستشارين أو شركات استشارية متخصصة لمساعدة وزارة الطاقة والمياه ومؤسسة كهرباء لبنان على القيام بالإصلاحات المطلوبة
– استكمال تدقيق البيانات المالية لمؤسسة كهرباء لبنان بين العامين 2001 و2006

– تعيين مجلس إدارة جديد لمؤسسة كهرباء لبنان
– إنشاء الهيئة النازمة للكهرباء ووضع مراسيمها التطبيقية
– إدخال بعض التعديلات على قانون الكهرباء رقم 462
– تشركة مؤسسة كهرباء لبنان
– وضع مرسوم تأسيس والمراسيم التطبيقية لمؤسسة كهرباء لبنان بعد التشركة

– فصل وظائف الإنتاج والنقل والتوزيع في قطاع الكهرباء

-إكمال إنشاء مركز التحكم الوطني لتدقيق الأحجام ومراقبة مستويات الأداء (وَقَّع العقد)

المبادرات القصيرة الأمد لإعادة الهيكلة:

-تعديل المواصفات النفطية الضيقة المستندة إلى دراسة تعود للعام 2003
-المفاوضة على عقود ثنائية إضافية مباشرة (من دولة إلى دولة) حول مادة الغاز أويل والفيول أويل لخفض المعدلات العالية للتكلفة (جارية)
-الترخيص لشركات خاصة لتكريب وتشغيل عدادات تسمح بالقراءة عن بعد.

-خفض التعديلات على الشبكة وفرض تحصيل الرسوم بدعم من قوى الأمن ووزارة العدل (جار)
-ضمان وصول إمدادات الغاز الطبيعي المُسال إلى معمل الزهراني

المبادرات المتوسطة الأمد لإعادة الهيكلة:

-ضمان إمداد معمل دير عمار بالغاز
-بناء أنبوب غاز بين معمل الزهراني والبدوي
-إكمال توسيع وإعادة تأهيل شبكة النقل بطاقة 220 كيلوفولت
-إكمال البنية التحتية المطلوبة لمحطة كسارة (بما فيها شبكة الـ400 كيلوفولت) للتمكين من ربط لبنان بالشبكة الكهربائية الإقليمية المعروفة بالمفصل السابع
-البت بوضع معمل الزوق والحية ومجالات تطويرهما
-خصخصة مؤسسة كهرباء لبنان

وتشمل التحسينات المحتملة الأخرى:

- تأهيل معامل الكهرباء الحالية، خصوصاً معمل الزوق والحية
- تركيب طاقة إضافية في معمل دير عمار والزهراني (بإشراك القطاع الخاص)

- توقيع عقود مع شركات خاصة لتوليد الكهرباء (خارج المدن الرئيسية) وبيعها من مؤسسة كهرباء لبنان (داخل المدن الرئيسية)
- زيادة الطاقة الإنتاجية الكهرومائية بعقود الـ BOT (التشييد، التشغيل، والبيع)

- تأمين الاستثمارات الضرورية لتحسين النقل
- تأمين الاستثمارات الضرورية لتحسين التوزيع
- ضمان التمويل الإضافي لبناء طاقة إضافية بحوالي 2300 ميغاوات لتكون جاهزة بحلول العام 2015 لتلبية الطلب المتزايد على الكهرباء (إضافة ألف ميغاوات لاستبدال الطاقة الحالية التي ستتوقف عن العمل و1300 ميغاوات طاقة إضافية جديدة)

88. لضمان نجاح برنامج إصلاح قطاع الطاقة، ستتم الاستعانة باختصاصيين ومؤسسات استشارية في بداية العام 2007 لكي: (i) يساعدوا وزارة الطاقة والمياه على تصميم وتطبيق ومراقبة وتقييم إجراءات الإصلاح المتعلقة بقطاع الكهرباء؛ (ii) يساعدوا مؤسسة كهرباء لبنان في عمليات التشغيل اليومية مع التركيز على الجوانب التقنية والمالية؛ و (iii) يساعدوا المجلس الأعلى للخصخصة في إعادة هيكلة مؤسسة كهرباء لبنان وخصخصتها.

89. كما تهيئ الحكومة العروض لتأمين وتركيب وإدارة 1،2 مليون عداد كهربائي تعتمد نظام التحكم عن بعد وتساعد على الحد من السرقات والتعديات والتهرب من الدفع، باعتبار ذلك جزءاً من البرنامج الهادف إلى خفض خسائر التوزيع غير التقنية. كذلك، ستساهم الاستثمارات الحالية في التوزيع، بما فيها إنشاء مركز تحكم وطني، في تقليل الخسارة التقنية. وفيما يتعلق بالإنتاج، تم تنفيذ عقد لصيانة وتشغيل معمل الكهرباء الرئيسيين. ويهدف هذا المشروع إلى زيادة فعالية التوليد وخفض الأكلاف كما تعمل الحكومة على استبدال الوقود بالغاز عبر: (i) تأمين غاز طبيعي مسال لمعمل الزهراني؛ (ii) تأمين غاز طبيعي عبر خط أنبوب إقليمي إلى معمل البداوي؛ و (iii) بناء أنبوب غاز بين معمل الطاقة في البداوي والزهراني. وفيما يتعلق بتوسيع توليد الطاقة في المستقبل، تنوي الحكومة الاعتماد على القطاع الخاص باللجوء إلى منتجي الطاقة المستقلين (IPP).

في برنامج الخصخصة

101. إن بلوغ هدف الحكومة الرئيسي، المتمثل بتأمين نمو مستدام بالتزام مع تحقيق مستوى أفضل من العدالة الاجتماعية، يرتبط بشكل جوهري، من جهة، بخفض مستوى الدين العام مما يساعد على تخفيف عبء خدمة الدين وبالتالي يشجع على الاستثمار الخاص من جهة، ويتيح تأمين المستوى المقبول من التقديمات الاجتماعية والاستثمارات العامة نتيجة لتخفيض حجم خدمة الدين العام.

102. يشكل محور الخصخصة في برنامج الحكومة للإصلاح ركناً أساسياً لبلوغ هدفين رئيسيين فهو يساهم من جهة في تأمين النمو وخفض الدين العام والعجز المالي، ومن جهة أخرى يساهم في ترسيخ وتطوير وتوسيع الأسواق المالية في لبنان. كما يتوقع من برنامج الخصخصة أيضاً أن يؤدي إلى رفع مستوى الخدمات العامة وتعزيز الثقة بها. كذلك فإنه يساهم في خفض كلفة التشغيل من خلال تطوير الأداء وزيادة فعالية العمل، وتنويع الخدمات المعروضة للمواطنين، وتخفيض كلفتها لقطاع الأعمال، وإدخال المنافسة إلى تلك القطاعات المخصصة وبالتالي تحسين تنافسية الاقتصاد الوطني.

103. لقد وضعت المبادئ القانونية للخصخصة خلال العام 2000، من خلال إقرار قانون الإطار للخصخصة (القانون 228) والذي شكل القاعدة لتطوير القوانين الخاصة التي ترقى القطاعات المنوي تخصيصها وذلك لوضع المبادئ التي تنظم خصخصتها. وفي العام 2001، تم إنشاء المجلس الأعلى للخصخصة وفي العام 2002، صدر قانونان خاصان، الأول يرمي إلى تشكئة قطاع الهاتف الثابت وخصخصته والثاني ينظم قطاع الكهرباء وتقسيمه إلى مكوناته وخصخصته، باستثناء قطاع النقل. ويشكل هذان القطاعان إلى حد كبير أهم عناصر البنية التحتية العامة من ناحية حجم الأصول. وينص هذان القانونان على تأسيس هيئات ناظمة لكل من القطاعات المعنية. وكما تمت الإشارة إليه أعلاه، فقد حالت القيود السياسية التي سادت خلال الأعوام بين 2003 و2006 دون المباشرة الفعلية بأعمال الخصخصة.

104. ويجري العمل حالياً بعد الحرب الإسرائيلية على لبنان على إعادة إطلاق التحضيرات لخصخصة قطاع الاتصالات وتحريره. وتتمثل المراحل الرئيسية لخطة خصخصة الاتصالات بالتالي: (i) مع حلول الربع الأول من العام 2007: سوف يتم تأسيس الهيئة النازمة وتعيين مجلس إدارتها (ii) مع حلول الربع الأول من العام 2007: سوف يتم وضع قانون يجيز بيع أصول قطاع الهاتف الخليوي وتراخيص تشغيله؛ (iii) مع حلول الربع الثاني من العام 2007: سوف يتم بيع كامل أو أغلبية الأسهم في شركتي الهاتف الخليوي؛ و(iv) مع حلول منتصف العام 2007: سوف يتم تأسيس شركة لبيان تيليكوم (وفقاً لأحكام القانون رقم 431 للعام 2002) وذلك بدمج هيئة أوجيرو التي تتولى تشغيل خط الهاتف الثابت وإدارتين من إدارات وزارة الاتصالات، بحيث تتم خصخصتها في العام 2008.

تجدر الإشارة إلى أن المجلس الأعلى للخصخصة كان قد توصل إلى المراحل النهائية للتوقيع على عقود مع شركات دولية ذات سمعة عالمية للمؤازرة في خصخصة قطاع الخليوي وتم الاتفاق مع شركة أخرى للمساعدة على تشركة لبيان تيليكوم.

105. وسوف تعتمد الحكومة معايير الشفافية الكاملة لخصخصة الشركات التي تتولى إدارة قطاع الخليوي وذلك باعتماد استدراج عروض تؤمن استقطاب أوسع قاعدة من المساهمين. بالإضافة إلى ذلك ستساهم هذه الخصخصة في خفض حجم الدين الإجمالي وعبء خدمته، كما سيكون لهذه العملية أثر هام في تطوير سوق بيروت للأوراق المالية حيث ستطرح الأسهم للجمهور كما ستؤدي إلى تحفيز النمو وخلق وظائف جديدة فضلاً عن كونها ستسهم في تأمين خدمات هاتفية خلوية ذات جودة عالية وكلفة معقولة.

106. إن إمكانية خصخصة قطاع الكهرباء بشكل سريع سوف تبقى محدودةً نظراً للوضع الحالي لمؤسسة كهرباء لبنان. لكن ما يجب القيام به في هذا الخصوص هو العمل الجدي والفوري لوضع حد للانعكاسات والتأثيرات المالية الخطيرة لمؤسسة كهرباء لبنان على الموازنة العامة للدولة وعلى المواطنين. ومما تجدر الإشارة إليه أن مجموع الطاقة المنتجة هو أدنى بكثير من القدرة الإنتاجية للقطاع بسبب خسائر التشغيل (خسائر تقنية وغير تقنية وفواتير غير محصلة) العالية جداً. فالخسائر الإجمالية لمؤسسة كهرباء لبنان مرتفعة جداً على الرغم من أن التعرف المعتمدة لا تعتبر متدنية بالمقارنة بالمعايير الإقليمية. إلا أن ارتفاع أسعار النفط قد فاقم المشكلة. وتضطر الحكومة من أجل ذلك إلى تغطية خسائر مؤسسة كهرباء لبنان الصافية بالإضافة إلى خدمة الدين والنفقات الرأسمالية المترتبة على هذه المؤسسة والتي ناهزت المليار دولار في العام 2006 وهو ما يمثل 5,3 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي في العام 2006. ومقابل ذلك، تقدر متطلبات الاستثمار في هذا القطاع للسنوات الخمس القادمة بحوالي 5,1 مليار دولار. ولذلك وفي ضوء زيادة الطلب على استهلاك الطاقة لا بد أن يؤمن القطاع الخاص، وليس القطاع العام، الاستثمارات اللازمة والخدمات في المستقبل، وذلك نظراً لعبء الدين العام الكبير الذي يروح تحته القطاع العام.

107. وكما جرى في قطاع الاتصالات، فقد تم في العام 2002 إقرار قانون (القانون رقم 462) الذي يضع الإطار القانوني لخصخصة هذا القطاع. ويلحظ القانون تأسيس هيئة ناظمة، وفصل نشاطات الإنتاج والنقل والتوزيع، تمهيداً

لإنشاء شركة أو أكثر من القطاع الخاص تتولى إنتاج الطاقة وتوزيعها، وعلى أن يبقى قطاع النقل في عهدة الدولة.

108. تبقى خصخصة قطاع الطاقة هدف الحكومة للأمد المتوسط، لكن في الأمد القريب، سيتركز الجهد على تفعيل هذا القطاع وإعادة هيكلته وخفض الخسائر الحاصلة والعمل على الاستعانة بالقطاع الخاص حيث أمكن ذلك.

109. وفيما يتعلق بقطاعات وخدمات البنى التحتية الأخرى، ستعد الحكومة أثناء العام 2007 مشاريع قوانين لدعم إشراك القطاع الخاص في إدارة قطاعات المياه والصرف الصحي من خلال منح عقود تشغيل وإدارة. أما فيما يتعلق بالمرافئ ومطار بيروت، فإن الحكومة تنوي العمل على خصخصتها من خلال منح امتيازات أو عقود إدارة.

110. أما بالنسبة إلى القطاعات الأخرى من غير البنى التحتية، فقد أعيدت هيكلة شركة الطيران الوطنية - شركة طيران الشرق الأوسط - في العام 2001. وساهمت إعادة الهيكلة في تمكين الشركة من تحقيق ربح تشغيلي في العام 2005، على الرغم من ارتفاع أسعار الوقود. إلا أنها وفي العام 2006، يتوقع للشركة أن تتكبّد خسائر نتيجة العدوان الإسرائيلي والآثار الكبيرة على حركة السفر. وعلى الرغم مما تقدم يخطط مصرف لبنان، حالما تتيح ظروف الأسواق ذلك، لبيع أسهمه في شركة طيران الشرق الأوسط. كما أنه ينوي بالإضافة إلى ذلك بيع أسهمه في شركة إنترا للاستثمار (مؤسسة مالية)، المساهمة الأساسية في شركة كازينو لبنان.

أخيراً وإضافة إلى ذلك تزمع الحكومة عرض المصافي النفطية التي توقفت عن العمل خلال فترة الحرب بين العامين 1975 و1990، للبيع من مستثمرين من القطاع الخاص المهتمين بتأسيس مصفاة و/أو تخزين النفط، أو أن تقيم شراكة مع مؤسسات القطاع الخاص في هذا المجال.

111. فيما يتعلق بالتأثير المباشر على الدين العام (في العام 2007 و2008) فإنه من المرتقب أن تشكل وحدها خصخصة قطاع الاتصالات إيرادات هامة جداً. ووفقاً للقانون، ستستعمل هذه الإيرادات بمجملها لإطفاء جزء من الدين العام.

Annex-II

مبادئ السياسة المقترحة اعتمادها في مجال قطاع النقل البحري في لبنان

1- تطوير قطاع النقل البحري من خلال سياسة نقل مترابطة

أ - إن تفعيل تطوير قطاع النقل البحري يجب أن يتم ضمن سياسة واضحة لهذا القطاع، يتطلب إنشاء هيئة عامة للنقل تتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية وتقوم بالدور المنظم للقطاع وتكون مسؤولة عن وضع آليات تطبيق سياسة النقل، وتكون الهيئة تحت وصاية وزير الأشغال العامة والنقل. إن الهدف من هذا الإجراء هو التأكيد على أن المشاريع والإجراءات المنوي تفعيلها في هذا المجال هي ناتجة عن السياسة العامة لهذا القطاع. إن دور هذه الهيئة سيكون وضع آلية تنفيذ السياسة ومراقبة تحقيقها ودراسة مشاريع الاستثمارات الكبرى التي يقوم بها القطاع الخاص والمشاركة في الموافقة عليها.

ب - يجب أن لا تصرف أية أموال في مجال النقل البحري والأشغال العامة المتعلقة بالنقل البحري من دون مشاركة الهيئة المشار إليها أعلاه في الموافقة عليها لاسيما وأنها هي التي بإمكانها أن تضع أصول تطبيق سياسة النقل البحري التي تراها ضرورية لتنسيق البرامج والتصاميم والتنفيذ أو التعديل في هذه المشاريع مهما كان مصدر تمويلها.

2- إعادة تنظيم الهيكلية الإدارية للمرفئ

أ - التنظيم الإداري والهيكلية الحالية لإدارات المرفئ بحاجة إلى إعادة تنظيم شاملة بما يحقق تحسين وتطوير الأداء الإداري وفصل الشؤون التنظيمية لإدارة المرفأ عن الشؤون التشغيلية.

ب - يتوجب أن يتم وضع القوانين اللازمة لإعادة هيكلة إدارات المرفأى بحيث يتم حصر دورها بالشؤون التخطيطية والتنظيمية والتطويرية للمرفأ وبمراقبة حسن أداء الخدمات والنشاطات المرفأية التي ينبغي أن يفتح المجال للقطاع الخاص للقيام بها.

3- تفعيل مشاركة القطاع الخاص

إن الحكومة اللبنانية عازمة على تفعيل مشاركة القطاع الخاص في تطوير وتشغيل وإدارة قطاع النقل البحري. إن الحكومة تنوي حصر دور القطاع العام في وضع السياسات العامة ومراقبة تطبيقها. إن اجتذاب القطاع الخاص للمشاركة في الاستثمار وتطوير وتشغيل وإدارة خدمات النقل البحري سيتم من خلال:

أ - عقود إدارة شبيهة بالعقد الحالي ما بين مرفأ بيروت ومشغل محطة الحاويات، حيث قامت الحكومة بالاستثمار في البنية التحتية والمعدات الثقيلة ويقوم القطاع الخاص بتشغيلها وإدارتها مقابل نسبة من الرسوم المستوفاة.

ب - عقود تأجيرية طويلة الأجل، حيث يتم تأجير مؤسسة من مؤسسات القطاع الخاص وعلى شكل تنافسي مرفأاً معيناً في المرفأ أو المحطة، ويقوم بتطويرها وشراء المعدات اللازمة وتشغيلها مقابل قيمة تأجيرية معينة.

4- تطوير وتفعيل أسطول النقل البحري اللبناني

أ - سوف يتم اتخاذ سلسلة من الإجراءات التي تساهم في تحسين وتطوير أسطول النقل البحري اللبناني، وذلك للحد من تدهور الأسطول الحالي وانخفاض عدده. إن ذلك سوف يتضمن تصنيف النقل البحري كصناعة وطنية إضافة إلى منح حوافز على صعيد الرسوم المرفأية والضرائب والمحروقات للبواخر التي ترفع العلم اللبناني.

ب- سوف يتم تحديث القوانين والأنظمة لاسيما منها تلك المتعلقة بمتطلبات تسجيل السفن تحت العلم اللبناني، بحيث يتم فتح المجال واسعاً أمام مشاركة أكبر عدد من المستثمرين في مجال تملك السفن اللبنانية ودون أن يتأتى عن ذلك اعتماد نظام العلم المتساهل.

5- تطوير شبكة وقاعدة لوجستية رفيعة المستوى

أ- سيتم تخصيص المناطق اللازمة لإنشاء مناطق حرة ومناطق اقتصادية خاصة ومحطات مستودعات داخلية (Inland Container Depots) وذلك بهدف توفير المتطلبات الأساسية للقطاع الخاص لتأمين الخدمات اللوجستية في لبنان باستخدام المرافئ اللبنانية مدخلاً لها.

ب- سوف يتم إنشاء وتفعيل "الشباك الموحد" لتسهيل حركة انسياب البضائع، ويتضمن هذا تسهيل الإجراءات الجمركية، إضافة إلى إتباع سياسة استعمال التكنولوجيات المتطورة في مجال المعلوماتية والاتصالات لمكننة هذه الإجراءات وتسريعها. إن ذلك يتطلب مراجعة القوانين الحالية المتعلقة بالجمارك ونقل البضائع بهدف تسهيلها وتوحيدها.

ج- سوف يتم وضع الإجراءات الآلية إلى ضمان الدخول الحر والمنافسة الحرة في مجال الخدمات اللوجستية، وستقوم الدولة بتشجيع تطوير البنى التحتية التي تدعم هذا القطاع النامي.

6- التجانس بين المرافئ الكبرى في لبنان

باعتبار الموقع الجغرافي للمرافئ اللبنانية والمسافات القليلة التي تفصلها عن بعضها البعض، وكذلك موقع المراكز الاقتصادية ووضع البنية التحتية والاستثمارات المطلوبة لتحسين وتطوير المرافئ، فإنه من الأهمية بمكان ضرورة تجانس نشاطات المرافئ الكبرى بحيث يحدد دور كل منها بالشكل الذي يضمن تكامل خدماتها والتنافس فيما بينها فقط على نوعية ومستوى

الخدمات التي يؤديها كل منها. إن تحديد الدور الأساسي لكل من المرافئ والنشاطات التي يقوم بها يجب أن تتبع من مبدأ تكامل خدمات النقل البحري على صعيد لبنان مع اعتبار القدرة الاستيعابية لكل مرفأ ووضع أسس الاستفادة منها إلى الحد الأقصى.

إن تحقيق هذه الأهداف يفترض اعتماد سياسة نقل بحري وملحقاتها وتوابعها وتداعياتها بما يعني اقتراح التالي:

- أ. تطوير مرفأ بيروت بزيادة القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات (يمكن أن يتم ذلك في المرحلة الأولى بالاستفادة من المساحات والأرصفة المتوفرة حالياً في المرفأ ودون أن يتأتى من جراء ذلك أي أكلاف إضافية) والعمل على إنشاء محطة الغاز والمشتقات النفطية وزيادة مساحات المنطقة الحرة، وتحسين قدراته لتفعيل نشاط المسافنة.
- ب. استكمال أعمال تطوير مرفأ طرابلس وإنشاء محطة للحاويات وتخصيص مساحات مناسبة للمنطقة الحرة والمنطقة الاقتصادية الخاصة. هذا مع ما يستدعي تطوير البنية التحتية لسكك الحديد من مرفأ طرابلس حتى الحدود اللبنانية- السورية وربطها بشبكة السكك الحديدية السورية بهدف تفعيل دور المرفأ في مجال حركة الترانزيت.
- ج. النظر في إمكانية ربط مرفأ بيروت بمرفأ طرابلس بخط السكك الحديدية

- د. تطوير مرفأ صيدا وصور لتفعيل دورها السياحي.
- هـ. تطوير مرفأ جونيه كمرفأ سياحي.
- و. عقلنة هياكل الرسوم بين المرافئ اللبنانية، وإعادة النظر بالتعرفة المفروضة لزيادة القدرة التنافسية لها بالمقارنة مع مرافئ الجوار. كذلك

اتخاذ التدابير الآيلة إلى الاستفادة القصوى من المساحات المتوفرة في المرافئ ومن الميزات التي تتمتع بها، وعلى سبيل المثال عدم تشجيع تخزين الحاويات الفارغة في المرافئ مع ما يعني ذلك من استنفاد المساحات المتوفرة دون أي مردود يذكر وبالتالي العمل على تطوير محطات مستوعبات داخلية (Inland Container Depots).

7- تفعيل دور لبنان كمصدر للخبرات في مجال النقل

أ. إن الحكومة، ورغبة منها في تعزيز القدرة التقنية لتطبيق هذه السياسات وتوفير خدمات استشارية في مجال النقل، ستسعى إلى تطوير أساليب انتقال تقنيات النقل إلى لبنان لترفع مؤهلاته على صعيد القطاعين العام والخاص وعلى الصعيد الأكاديمي إلى المستويات العالمية. وستتضمن أساليب انتقال التقنيات الدولية هذه إنشاء مركزاً مرموقاً لدراسات النقل تشارك به الجامعات اللبنانية والقطاعان العام والخاص بالتعاون مع مؤسسات مماثلة في الخارج. 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 ومؤسسات القطاع الخاص في لبنان. وبهذه الطريقة تتطور البنى التحتية الفكرية لقطاع النقل اللبناني بموازاة البنى التحتية المادية بما يسمح بزيادة القدرة التنافسية لهذا القطاع الحيوي.

ب. إنشاء معهد التدريب البحري لتأهيل الكوادر البحرية اللبنانية وفتح المجال أمام الشباب اللبناني للانخراط في مجالات عمل قطاع النقل والملاحة البحرية والأعمال المرفئية واللوجستيات. وسيتضمن المعهد قسماً متخصصاً في مجال تسويق العمالة البحرية اللبنانية في العالم

ومتابعة أعمالها، وكذلك دعم وتسويق الخبرات اللبنانية في مجال إدارة المرافئ ونشاطاتها.

8- الالتزام بالاتفاقات الدولية

تولي الحكومة اللبنانية أهمية كبرى لجميع الاتفاقيات والقرارات الدولية في مجال النقل والملاحة البحرية، ولاسيما منها تلك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، وذلك حرصاً منها على تفعيل وتحسين القدرة التنافسية لقطاع النقل البحري وعلى مشاركة هذا القطاع في الأسواق الإقليمية والعالمية. وسيتم لأجل ذلك السعي إلى وضع كافة الإجراءات اللازمة وتوفير العناصر الكفيلة بتنفيذ متطلباتها.

Annex-III

1. الوضع القائم للمرافئ

إن الوضع القائم للمرافئ إن على صعيد هيكليتها الإدارية وكفاءتها أو على صعيد التنسيق فيما بينها وترشيد الاستثمارات، بحاجة ماسة إلى بذل جهود كبيرة لإعادة تنظيم هيكليتها الإدارية والاستثمارية وتحسين كفاءتها وتكامل خدماتها بما يحقق مستوى خدمة أفضل بأكلاف تنافسية مع مرافئ الجوار الأمر الذي يساهم في جذب أحجام أكبر من البضائع.

أ. مرفاً بيروت

أ 1 الهيكلية الإدارية

أنشئ مرفأ بيروت عام 1887 وعهدت شؤون إدارته وتشغيله بموجب امتياز إلى شركة عثمانية. وقد انتقل هذا الامتياز إلى شركة فرنسية عام 1925. وفي عام 1960 تم إنهاء العمل بالامتياز وعهدت الدولة اللبنانية إلى شركة تدعى "شركة إدارة واستثمار مرفأ بيروت" بموجب عقد مدته ثلاثون سنة لإدارة واستثمار المرفأ. وفي عام 1990، وبعد انقضاء أجل العقد مع الشركة، أصدر مجلس الوزراء قراراً عهد بموجبه إلى لجنة وزارية مهام إدارة واستثمار مرفأ بيروت مؤقتاً واقتراح الحلول بشأن إدارته واستثماره مستقبلاً. وفي العام 1993، تم إنشاء لجنة مؤقتة تدعى "اللجنة المؤقتة لإدارة واستثمار مرفأ بيروت" تعمل بنفس أسلوب العمل والأنظمة التي كانت تعمل بموجبها الشركة

المشار إليها أعلاه. يبلغ عدد موظفي المرفأ حالياً 720 موظفاً، ومعدل أعمارهم بحدود 52 سنة. يرتبط مرفأ بيروت بوزير الأشغال العامة والنقل الذي يتولى الإشراف على عمله.

أ 2 البنية التحتية والتجهيزات المتاحة

تتضمن البنية التحتية لمرفأ بيروت التالي:
المساحة البرية الإجمالية المتاحة ضمن الحرم المرفأ: 800.000 متر مربع

المساحة الإجمالية للأحواض المائية: حوالي مليون متر مربع
الطول الإجمالي للأرصفة: 5155 متراً
عدد الأرصفة: 16 رصيفاً

عمق المياه عند مواقع الأرصفة: تتراوح ما بين 9 و 15 متراً
يتضمن مرفأ بيروت محطة للحاويات تبلغ مساحتها 244.600 متراً مربعاً وتبلغ قدرة استيعابها 700.000 حاوية نمطية سنوياً. وتحتوي المحطة على 440 موقعاً للحاويات المبردة. وقد تم تجهيز المحطة من قبل إدارة المرفأ بخمسة أوناش عملاقة STS وتوابعها من أوناش متحركة RTG (عدد 10) وأوناش مناولة الحاويات RS (عدد 12) وغيرها من المعدات التكميلية لعمل المحطة.

أ 3 الحركة التجارية

يمكن تقسيم الحركة التجارية للبضائع التي يستقبلها مرفأ بيروت إلى ثلاثة أقسام كالتالي: بضائع للاستهلاك المحلي، وبضائع يعاد تصديرها للخارج براً بالترانزيت، وبضائع يعاد تصديرها للخارج

بالمسافنة Transshipment. ويتم استقبال البضائع إما بالحاويات أو كبضائع عامة General Cargo أو كبضائع سائبة Bulk. كما يستقبل مرفأ بيروت بواخر الركاب السياحية.

أ 4 النشاط التشغيلي

باستثناء محطة الحاويات، التي تشكل حوالي 80% من مجموع أعمال مرفأ بيروت، والتي يتم تشغيلها بشكل كامل من قبل القطاع الخاص بموجب عقد تشغيل مع إدارة مرفأ بيروت، يتولى مرفأ بيروت من خلال العمالة المتوفرة لديه استقبال البضائع الواردة إلى المرفأ وتخزينها وحراستها وتسليمها، ويقتصر دور القطاع الخاص على تفريغ وتحميل البضائع على البواخر.

ب. مرفأ طرابلس

ب 1 الهيكلية الإدارية

أنشئت بموجب المرسوم الإشتراعي رقم 43 تاريخ 1959/4/1 مؤسسة عامة تدعى "مصلحة استثمار مرفأ طرابلس" تتمتع بالشخصية المعنوية وبالاستقلال المالي والإداري، وقد عهد إليها إدارة واستثمار مرفأ طرابلس. وهي تخضع للمرسوم رقم 4517 تاريخ 1972/12/13 (النظام العام للمؤسسات العامة). ترتبط المؤسسة بوزير الأشغال العامة والنقل وتخضع لوصايته الإدارية. يتولى شؤون المصلحة مجلس إدارة مؤلف من رئيس وستة أعضاء ومدير تنفيذي يتم تعيينهم بموجب مرسوم يتخذ في مجلس الوزراء. يبلغ عدد ملاك المرفأ 99 موظفاً، بينما يبلغ عدد الموظفين الحاليين 12 موظفاً فقط.

ب 2 البنية التحتية والتجهيزات المتاحة

تتضمن البنية التحتية لمرفأ طرابلس التالي:

المساحة البرية الإجمالية المتاحة ضمن الحرم المرفأئي: 350.000
متراً مربعاً

الطول الإجمالي للأرصفة: 700 متراً

عدد الأرصفة: 8 أرصفة

عمق المياه عند مواقع الأرصفة: تتراوح ما بين 8 و 10 أمتار
يتم حالياً تنفيذ مشروعين لتوسعة مرفأ طرابلس يتم تمويلهما
بموجب قرض ميسر من البنك الأوروبي للاستثمار EIB بقيمة 45
مليون يورو على مدى 20 سنة مع فترة سماح 5 سنوات.
وينطوي هذان المشروعان على تمديد كاسر الموج الرئيسي بطول
1000 متر، وإنشاء كاسر موج ثانوي بطول 1300 متر، إضافة
إلى إنشاء رصيف جديد بطول 600 متر على عمق 12 متر
كمرحلة أولى ويمكن تعميق المياه عنده إلى 15 متر، وكذلك ردم
مساحات بحرية بحدود 100.000 متراً مربعاً.

ومن المتوقع الانتهاء من تنفيذ مشروع تطويل كاسر الموج مع
نهاية شهر شباط 2008، أما مشروع إنشاء الرصيف الجديد فقد
تعثر انطلاق تنفيذه من قبل الشركة الملتزمة China Harbor
Company ويتم حالياً معالجة الوضع لإعادة إطلاق تنفيذ
المشروع من قبل مجلس الإنماء والإعمار بعدما تم إحالة المشروع
إليه.

هذا، ويلحظ المخطط التوجيهي للمرفأ في مرحلة أخرى تتضمن تمديد الرصيف الجديد بطول 600 متر وردم المساحات خلفه والتي تقدر بحوالي 750.000 متراً مربعاً بحيث يصبح مجموع المساحات البرية المتاحة للمرفأ بحدود 1.300.000 متراً مربعاً.

ب 3 الحركة التجارية

يستقبل مرفأ طرابلس بواخر البضائع العامة General Cargo التي يمكن تقسيمها وفق اتجاهها إلى قسمين كالتالي: بضائع للاستهلاك المحلي، وبضائع يعاد تصديرها للخارج براً بالترانزيت.

ب 4 النشاط التشغيلي

يتولى مرفأ طرابلس من خلال العمالة المتوفرة لديه استقبال البضائع الواردة إلى المرفأ وتخزينها وحراستها وتسليمها، ويقتصر دور القطاع الخاص على تفريغ وتحميل البضائع على البواخر ونقلها.

ج. مرفأ صيدا

ج 1 الهيكلة الإدارية

أنشئت بموجب المرسوم رقم 5657 تاريخ 15/9/1994 مؤسسة عامة تدعى "مصلحة استثمار مرفأ صيدا" تتمتع بالشخصية المعنوية وبالاستقلال المالي والإداري وتخضع للمرسوم رقم 4517 تاريخ 13/12/1972 (النظام العام للمؤسسات العامة) وعهد إليها إدارة واستثمار مرفأ صيدا. ترتبط المؤسسة بوزير الأشغال العامة والنقل وتخضع لوصايته الإدارية.

يتولى شؤون المصلحة مجلس إدارة مؤلف من رئيس وستة أعضاء ومدير تنفيذي يتم تعيينهم بموجب مرسوم يتخذ في مجلس الوزراء.

ج 2 البنية التحتية والتجهيزات المتاحة

تتضمن البنية التحتية لمرفأ صيدا التالي:

الطول الإجمالي للأرصفة: 147 متراً

عدد الأرصفة: رصيفان

عمق المياه عند مواقع الأرصفة: تتراوح ما بين 5 و6 أمتار يقع مرفأ صيدا ضمن المنطقة الأثرية بجوار قلعة صيدا، الأمر الذي يتعذر معه القيام بأي توسعة للمرفأ الحالي إضافة إلى عدم وجود كاسر للأمواج عند موقعه لحماية المرفأ والبواخر التي تؤمه.

لقد تمت دراسة موقع جديد للمرفأ جنوبي الموقع الحالي بحدود 2 كلم عند سينيقي، حيث تم إعداد الدراسات التفصيلية للمرفأ الجديد والتي تضمنت محطة للحاويات بقدرة استيعابية 1.200.000 حاوية نمطية على مساحة 450.000 متراً مربعاً، ومنطقة للبضائع المختلفة بمساحة 172.000 متراً مربعاً وبقدرة استيعابية تصل إلى مليون طن سنوياً، إضافة إلى منطقة حرة بمساحة 18.000 متراً مربعاً. ويشتمل المخطط على إنشاء أرصفة بطول 1900 متراً على عمق 15.5 متراً.

لقد تم طرح هذا المشروع من قبل مجلس الإنماء والإعمار على طريقة البناء - التشغيل - التحويل BOT، إلا أن ذلك لم يسفر عن نتيجة.

لقد تم الاقتراح في مسودة سياسة قطاع النقل البحري لاعتماد مرفأ صيدا كمرفأ سياحي.

ج 3 الحركة التجارية

تقتصر الحركة التجارية للبضائع التي يستقبلها مرفأ صيدا على بضائع خفيفة مختلفة للاستهلاك المحلي، وعلى الرخام الذي يعاد تصدير معظمه إلى الخارج براً بالترانزيت.

ج 4 النشاط التشغيلي

لا يتوفر لمرفأ صيدا أي مستودعات للتخزين، وبالتالي فإنه يتم نقل البضائع إليه مباشرة من الباخرة إلى مقاصدها سواء داخل لبنان أو خارجه، ويتولى القطاع الخاص أعمال تفريغ البضائع من البواخر ونقلها إلى مقاصدها.

د. مرفأ صور

د 1 الهيكلية الإدارية

أنشئت بموجب المرسوم رقم 5759 تاريخ 1994/10/4 مؤسسة عامة تدعى "مصلحة استثمار مرفأ صور" تتمتع بالشخصية المعنوية وبالاستقلال المالي والإداري وتخضع للمرسوم رقم 4517 تاريخ 1972/12/13 (النظام العام للمؤسسات العامة) وعهد إليها إدارة واستثمار مرفأ صور. ترتبط المؤسسة بوزارة الأشغال العامة والنقل وتخضع لوصايتها الإدارية.

يتولى شؤون المصلحة مجلس إدارة مؤلف من رئيس وستة أعضاء ومدير تنفيذي يتم تعيينهم بموجب مرسوم يتخذ في مجلس الوزراء.

د 2 البنية التحتية والتجهيزات المتاحة

تتضمن البنية التحتية لمرفأ صور التالي:

المساحة البرية الإجمالية المتاحة ضمن الحرم المرفأئي: 15.000
متراً مربعاً

المساحة الإجمالية للأحواض المائية: حوالي 2400 متراً مربعاً

الطول الإجمالي للأرصفة: 245 متراً

عدد الأرصفة: 3 أرصفة

عمق المياه عند مواقع الأرصفة: تتراوح ما بين 3 و 5.50 متراً
تجدر الإشارة إلى أن مرفأ صور لا يتضمن كاسراً للأمواج لحماية
المنشآت المرفأئية والبواخر التي تؤمه. وقد تم لذلك إعداد
الدراسات اللازمة وملف التلزم وتم إجراء مناقصة عمومية بهذا
الشأن، إلا أن وزارة الثقافة- المديرية العامة للآثار طلبت التريث
في إطلاق هذا المشروع لوجوده ضمن المنطقة الأثرية لمدينة
صور ريثما ينجز مجلس الإنماء والإعمار دراسة جدوى تحويله
إلى مرفأ سياحي. هذا مع العلم أنه سواء تم استخدام هذا المرفأ
لأغراض تجارية أو لأغراض سياحية فإنه بحاجة ماسة إلى إنشاء
كاسر الأمواج المشار إليه. وإن رأينا في هذا المجال تحويل مرفأ
صور لأغراض النزهة والسياحة. لذلك، فقد تم الاقتراح في
مسودة سياسة قطاع النقل البحري لاعتماد مرفأ صور كمرفأ
سياحي.

د 3 الحركة التجارية

تقتصر الحركة التجارية للبضائع التي يستقبلها مرفأ صور على بعض السيارات المستعملة عبر البواخر التي تؤم مرفأ بيروت وطرابلس، حيث يتم تفريغ جزء من حمولتها في مرفأ صور.

د 4 النشاط التشغيلي

تتولى إدارة المرفأ استلام البضائع، بينما يتولى القطاع الخاص نقلها إلى مقاصدها داخل لبنان.

2. الخبرة الدولية في مجال إدارة المرفأ

باعتبار الوضع القائم في إدارة المرفأ اللبنانية، فإنها بحاجة ماسة إلى إعادة تنظيم هيكليتها الإدارية بما يحقق فصل الدور التنظيمي ووضع الخطط التطويرية ومراقبة أداء العمل في المرفأ عن الدور التشغيلي الذي يحتاج إلى مرونة القطاع الخاص وكفاءته في هذا المجال.

لقد تم دراسة عدة حلول لإعادة هيكلة مرفأ بيروت وطرابلس سعياً لإيجاد الحل الأمثل الذي يفي بمتطلبات تحسين مستوى الخدمة ورفع كفاءتها وإنتاجيتها بكلفة مقبولة، ولكي تتماشى مع التطور الحاصل في مجال التجارة العالمية وظاهرة العولمة. وقد تم استعراض ودراسة الحلول بدءاً من الإبقاء على إدارة وتشغيل المرفأ بيد القطاع العام عبر مؤسسة عامة ووصولاً إلى التخصيص بشكل كامل للمنشآت والإدارة والتشغيل، وهذه الحلول هي: Service Port و Tool Port و Landlord Port (Partial Privatization) و Private Port و (Full Privatization).

اقتراحات إعادة الهيكلة لإدارات المرافئ

إن الدراسة التي تمت للخيارات المطروحة، قد بينت أن أفضل الحلول لإدارة المرافئ اللبنانية هو اعتماد نظام Land Lord والذي يقضي بفصل النشاطات التجارية (Commercial Activities) التي يعطى أمر القيام بها إلى القطاع الخاص عن الأنشطة التنظيمية (Regulatory Activities) التي يعهد أمرها إلى مؤسسة عامة أو شركة تملك أسهمها الدولة.

تجدر الإشارة إلى أنه يمكن تطبيق هذا النظام على كافة المرافئ اللبنانية، سواء تجارية أو سياحية.

3. الإجراءات المقترحة اتخاذها على المدى القصير لتطوير عمل المرافئ

اللبنانية

يتبين مما تقدم ضرورة وضع خطة إصلاحية وتطويرية لمرفأ بيروت وطرابلس تشمل إعادة هيكلة إدارات المرافئ بما يتناغم مع التطور العالمي وكذلك إنجاز المشاريع التطويرية التي من شأنها تفعيل عمل المرافئ وإحداث نشاطات مرفأية جديدة تساهم في اجتذاب القطاع الخاص وتطوير دوره في المشاركة بتقديم شريحة واسعة من الخدمات المرفأية وخدمة السفن التي تؤم المرافئ. نورد أدناه جملة من الخطوات الواجب تحقيقها على المدى القصير:

4 1 إعداد مشروع قانون يرمي إلى إعادة تنظيم الهيكلية الإدارية للمرافئ

اللبنانية من خلال إنشاء المؤسسة العامة التي تتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية والمحاسبية وفق ما تم عرضه أعلاه.

4 2 إيجاد الحل المناسب لاستكمال تنفيذ عقد إنشاء الرصيف الجديد في

مرفأ طرابلس بطول 600 متر وعلى عمق 15 متر.

- 4 3 تلزيم تنفيذ مشروع توسعة محطة الحاويات في مرفأ بيروت عند الانتهاء من الدراسة الجاري إعدادها كمرحلة أولى، على أن تستتبعها المرحلة الثانية من تمديد الرصيف وفق تطور الحركة في محطة الحاويات.
- 4 4 العمل على إصدار المرسوم اللازم لتوسعة حرم مرفأ بيروت من نهر بيروت وحتى نهر الموت بناء على قرار مجلس الوزراء رقم 34 تاريخ 2001/6/7 بعد أن تم إعداد المخطط التوجيهي الأولي لهذا الجزء.
- 4 5 وضع الدراسات التنفيذية وبرنامج الأولويات المرحلي لتنفيذ أشغال التوسعة لمرفأ بيروت.
- 4 6 الإسراع في استكمال النظام المعلوماتي المتكامل لتسهيل إنجاز المعاملات مع كافة الجهات المعنية باستقبال وتخليص ونقل البضائع في المرافئ التجارية وربط هذا النظام مع المراكز الحدودية البرية ومطار بيروت.
- 4 7 إطلاق المزايدة العمومية لتلزيم الحوض العائم لصيانة السفن في مرفأ طرابلس.
- 4 8 تأمين الإعتمادات الإضافية اللازمة لإطلاق تنفيذ الجزء الشمالي من خط سكك الحديد من مرفأ طرابلس حتى الحدود اللبنانية - السورية.
- 4 9 العمل على اتخاذ القرار المناسب بشأن إزالة التعدادات على حرم سكك الحديد للجزء الساحلي الممتد من مرفأ طرابلس حتى مرفأ بيروت. كذلك، إعداد الدراسات اللازمة لإعادة تأهيل هذا الجزء بنفس المواصفات التي تم اعتمادها للجزء الشمالي الآنف الذكر.

4 10 العمل على وضع المخطط التوجيهي العام للمنطقة الاقتصادية الخاصة في طرابلس ريثما يتم إقرار مشروع القانون الرامي إلى إنشائها من قبل مجلس النواب، خاصة وأنه قد تم مناقشته مع اللجان النيابية واللجنة المنبثقة عن اللجان المشتركة وتم وضعه بصيغته النهائية.

4 11 الإسراع في إعادة تجهيز نظام المراقبة الراداري الذي تم تدميره خلال العدوان الإسرائيلي على لبنان في تموز 2006، وذلك من خلال الهبة المقدمة من الاتحاد الأوروبي والتي يتم إدارتها من قبل مجلس الإنماء والإعمار.

4 12 إعداد دراسة لتعزيز الوجهة السياحية في مرفأ بيروت من خلال إعادة النظر في وجهة استعمال الحوض الأول.

4 13 وضع الآليات المناسبة بين الجهات المعنية (النقل والجمارك) لتنفيذ خدمات تموين السفن بالمأكولات والمحروقات.

4 14 إعداد دراسة جدوى لإنشاء مرافئ جافة تشكل امتداداً لحرم مرفأ بيروت وطرابلس لزيادة قدرتهما الاستيعابية.

تقرير حول المرافئ اللبنانية

انطلاقاً من مبادئ السياسة الموضوعية لقطاع النقل البحري ولاسيما ما يعود منها إلى إعادة تنظيم الهيكلية الإدارية للمرافئ بما يحقق تحسين وتطوير الأداء الإداري وفصل الشؤون التنظيمية لإدارة المرفأ عن الشؤون التشغيلية، وكذلك لتحقيق تجانس نشاطات هذه المرافئ بحيث يحدد دور كل منها بالشكل الذي يضمن تكامل خدماتها والتنافس فيما بينها فقط على نوعية ومستوى الخدمات التي يؤديها كل منها، فقد تم إعداد تقرير تفصيلي حول المرافئ اللبنانية

يستعرض البنية التحتية القائمة للمرافئ وأعمال التحسينات والتوسعة الجاري تنفيذها والخطط المستقبلية الموضوعة. كما يتطرق التقرير إلى الهيكلية الإدارية والاستثمارية الحالية واقتراحات إعادة تنظيمها بما يتماشى مع التطورات العالمية في مجال إدارة واستثمار المرافئ وبما يحقق توجهات الحكومة نحو حصر دور الإدارات والمؤسسات العامة في وضع السياسات اللازمة للقطاع وتنظيم شؤونه ومراقبة أدائه وجذب القطاع الخاص للقيام بالدور التشغيلي لخدمات القطاع.

ويتكون النظام المرفأي في لبنان من أربعة مرافئ متفاوتة الأهمية إلى حد كبير.

يشكل مرفأ بيروت أهم المرافئ إن من جهة البنية التحتية والتجهيزات التي يتمتع بها أو من جهة حجم البضائع التي يستقبلها سنوياً. ويأتي بالدرجة الثانية مرفأ طرابلس الذي لا يستقبل حالياً سوى 10% من حجم البضائع التي ترد إلى لبنان سواء للاستهلاك الداخلي أو لإعادة الشحن براً بالترانزيت. إلا أن مرفأ طرابلس يتميز بموقع جاذب لاستقبال بضائع الترانزيت إذا ما تم تنفيذ خط سكك الحديد من موقعه إلى الحدود اللبنانية - السورية وبالتالي ارتباط هذا الخط بشبكة سكك الحديد السورية التي ترتبط بدورها بشبكة سكك الحديد العراقية والتركية، إضافة إلى إنجاز مرحلة التوسعة التي يتم تنفيذها حالياً. أما مرفأي صيدا وصور فدورهما محدود جداً على صعيد استقبال البضائع، حيث تقتصر البضائع الواردة إلى مرفأ صيدا على الرخام إضافة إلى بعض السلع الاستهلاكية الخفيفة. كما يقتصر عمل مرفأ صور على استقبال بعض السيارات المستعملة.

ويتبين مما تقدم أن مرفأى بيروت وطرابلس يعتبران حالياً المرفأين التجاريين الأساسيين في لبنان، وهما بلا شك بحاجة إلى خطة عمل مشتركة تساهم في تحقيق تكامل الخدمات فيما بينهما والاستفادة من الميزات التي يتمتع بها كل منهما لاستعادة الدور التاريخي الذي اضطلع به لبنان كبوابة للشرق.

Annex-IV

الجمهورية اللبنانية

وزارة الأشغال العامة والنقل وزارة الداخلية والبلديات

قرار رقم 786 / 1

9 حزيران 2009

تنظيم مزاولة مهنة النقل العام للركاب

إن وزير الأشغال العامة والنقل ووزير الداخلية والبلديات،
بناء على القانون رقم 214 تاريخ 1993/4/2 (إحداث وزارة النقل)،
بناء على القانون رقم 247 تاريخ 2000/8/7 (دمج وإلغاء وإنشاء وزارات ومجالس)،
بناء على القانون رقم 67/76 تاريخ 1967/12/26 وتعديلاته (قانون السير لا سيما المادة 302 منه)،
بناء على المرسوم رقم 18 تاريخ 2008/7/11 (تشكيل الحكومة)،
بناء على المرسوم رقم 1611 تاريخ 1971/7/26 (تنظيم المديرية العامة للنقل البري والبحري)،
بناء على المرسوم رقم 4082 تاريخ 2000/10/14 (تنظيم وزارة الداخلية والبلديات)،
وتأميناً لحسن سير العمل في قطاع النقل العام للركاب وتنظيمه،
بناء على اقتراح مدير عام النقل البري والبحري،
وبعد استشارة مجلس شورى الدولة بقراره رقم 179/2008-2009 تاريخ 2009/4/8

يقرران ما يأتي:

المادة الأولى: أهداف القرار

يهدف هذا القرار إلى وضع الأطر التنظيمية الأساسية لقطاع النقل العام للركاب في لبنان وذلك من أجل تفعيل عمل هذا القطاع وتطوير أدائه وتحسين صورته أمام العموم مع ضمان استمرارية تطوره، كما وفتح المجال واسعاً أمام المشاركة الفعالة للقطاع الخاص وتنمية قدراته في تأدية خدمات النقل العام للركاب بأسلوب حضاري ومتطور.

المادة الثانية: مزاوله مهنة النقل العام للركاب

يتوجب على مالكي وسائقي المركبات العمومية ومؤسسات وشركات النقل العام للركاب الذين يمارسون أو يرغبون بممارسة النقل العام للركاب على الأراضي اللبنانية أو بين لبنان والخارج، الحصول على ترخيص مسبق من وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري وفق أحكام هذا القرار يخولهم القيام بهذا العمل.

القسم الثاني - الترخيص للأفراد والمؤسسات والشركات والسائقين ومركبات النقل العام للركاب

المادة الثالثة: الترخيص للأفراد والمؤسسات والشركات

يتوجب على كافة المعنيين من أفراد ومؤسسات وشركات الذين يقومون أو يرغبون بممارسة النقل العام للركاب الحصول على تراخيص مسبقة من وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية

العامة للنقل البري والبحري تخولهم القيام بهذا العمل. يسمى الترخيص "ترخيص بمزاولة مهنة النقل العام للركاب (للأفراد والمؤسسات والشركات)".

على كل مالك لعشر سيارات صغيرة تاكسي/سرفيس أو لخمس ميني باصات أو لثلاث باصات للنقل العام للركاب أو أكثر، أن ينشئ مؤسسة أو شركة تتعاطى نشاط النقل العام للركاب وذلك حتى يتسنى له الحصول على التراخيص اللازمة لممارسة عمله.

يعطى هذا الترخيص لمدة سنة واحدة ويتم تجديده لفترات مماثلة بناءً لطلب من صاحب العلاقة.

شروط الترخيص للأفراد والمؤسسات والشركات

المادة

الرابعة:

على طالب الترخيص:

1. إذا كان شخصاً طبيعياً (مالكاً فردياً)

أن يقدم طلباً خطياً بذلك إلى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري، يرفقه بالمستندات الأصلية الثبوتية التالية أو بصور مصدقة قانوناً عنها:

أ. الوثائق التي تثبت ملكية المركبة/المركبات العائدة له، وكذلك عقد/عقود الإيجار والوثائق الثبوتية للمركبة/المركبات التي يتم تشغيلها من قبله.

ب. صورة عن بطاقة الهوية أو إخراج قيد يثبت أنه لبناني منذ أكثر من عشر سنوات، وقد أكمل الحادية والعشرين من عمره.

ج. سجلاً عدلياً لا يعود تاريخه إلى أكثر من ثلاثة أشهر، خالياً من أي حكم عليه بجناية أو بجنحة شائنة بحسب

التحديد الوارد في المادة 153 من القانون رقم 67/76

تاريخ 1967/12/26 وتعديلاته (قانون السير).

د. إفادة سكن من مختار المحلة التي يقطنها تفيد بالعنوان الكامل لسكن صاحب العلاقة.

ه. رخصة سوق عمومية سارية المفعول.

و. إفادة صادرة عن إحدى النقابات المختصة بالنقل العام للركاب.

2. إذا كان شخصاً طبيعياً (صاحب مؤسسة)

أن يقدم طلباً خطياً بذلك إلى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري، يرفقه بالمستندات الأصلية الثبوتية التالية أو بصور مصدقة قانوناً عنها:

أ. شهادة أو إفادة تسجيل في السجل التجاري مع صورة عن طلب التسجيل.

ب. سجلاً عدلياً له وللمفوض قانوناً من قبله لدى الكاتب العدل بإدارة المؤسسة، إن وجد، لا يعود تاريخه إلى أكثر من ثلاثة أشهر، خالياً من أي حكم عليه بجناية أو بجنحة شائنة بحسب التحديد الوارد في المادة 153 من القانون رقم 67/76 تاريخ 1967/12/26 وتعديلاته (قانون السير).

ج. صورة عن بطاقة الهوية أو إخراج قيد له وللمفوض قانوناً من قبله لدى الكاتب العدل بإدارة المؤسسة، إن وجد، يثبت أنه لبناني منذ أكثر من عشر سنوات، وقد أكمل الحادية والعشرين من عمره.

د. سند ملكية أو عقد إيجار رسمي بمركز مزاولة العمل مع خريطة للمركز، على أن يكون هذا المركز:

◀ ذا مساحة لا تقل عن 25 متراً مربعاً.

◀ لائقاً ومجهزاً بجميع التجهيزات اللازمة لحسن

القيام بالعمل بما في ذلك الاتصالات.

◀ مخصصاً حصراً لمزاولة المهنة ومتطلباتها دون سواها.

◀ ملحقاً به موقف أو مرآب مخصصاً لركن المركبات التي يملكها، وعلى أن يثبت ذلك بموجب سند ملكية أو عقد إيجار ساري المفعول ومصدق قانوناً مرفقاً به خريطة موقع تفصيلية تبين أماكن وقوف المركبات ونوعها وعددها، مع إفادة من البلدية المعنية تجيز له استخدام العقار كموقف للمركبات.

◀ مزوداً بمستخدم واحد على الأقل منتسب إلى الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي.

هـ. الوثائق التي تثبت ملكية المركبات العائدة له، وكذلك عقود الإيجار والوثائق الثبوتية للمركبات التي يتم تشغيلها من قبله كما هو محدد في المادة الثانية عشرة من هذا القرار.

و. كفالة مصرفية بقيمة 5,000,000/ل.ل. (خمسة ملايين ليرة لبنانية) كضمانة لتسديد ما قد يترتب عليه من موجبات مالية للخرينة أو للغير، من جراء ممارسته هذه المهنة، ولا تعاد الكفالة إليه إلا بعد انقضاء ستة أشهر على تاريخ إبلاغ الإدارة المختصة توقفه نهائياً عن العمل وإبراز براءة ذمة منها ومن دائرة ضريبة الدخل المختصة.

ز. براءة ذمة من الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي سارية المفعول.

ح. إذاعة تجارية، وعلى أن تكون القيود وكافة الكتابات والمستندات الصادرة عنه على دفاتر مطبوعة بإسمه ومعنونة بطبيعة كل منها وتلحظ عنوانه الوافي ورقم الترخيص له وتاريخه.

ط. إقرار مصادق عليه أصولاً لدى الكاتب العدل من قبل صاحب المؤسسة وللمفوض قانوناً من قبله بإدارة

المؤسسة، إن وجد، يفيد فيه أنه يستوفي الشروط التالية:

✦ ليس موظفاً أو مستخدماً أو عاملاً في إدارة عامة أو مؤسسة عامة أو في مصلحة مستقلة أو بلدية، أو في أي جهة تدير أو تستثمر مرفقاً عاماً.

✦ ليس مالكا في المركز ذاته لمؤسسة تتعاطى أي أعمال أخرى.

3. إذا كان شخصاً مغنوياً

إضافة إلى الشروط الوارد ذكرها في البند 2 أعلاه، يجب أن يتقدم طالب الترخيص بصورة مصدقة قانوناً عن النظام الأساسي للشركة الذي يجب أن يستوفي الشروط التالية:

أ. بالنسبة لشركات الأشخاص أو الشركات المحدودة المسؤولية، يجب أن يمتلك الأكثرية المطلقة من الحصص فيها شركاء لبنانيون أو شركات لبنانية صرف يحظر نظامها التفرغ عن تلك الحصص بأي وجه إلى غير الأشخاص اللبنانيين أو إلى غير الشركات اللبنانية الصرف.

ب. بالنسبة للشركات المغفلة أو شركات التوصية بالأسهم، يجب أن يكون أكثر من نصف أسهمها أسهماً إسمية لمساهمين لبنانيين يحظر نظامها التفرغ عنها إلى غير اللبنانيين أو إلى غير الشركات اللبنانية الصرف.

ج. وفي جميع الأحوال، ينبغي أن يكون المدير المفوض بالتوقيع أو رئيس مجلس الإدارة المدير العام، من الجنسية اللبنانية وغير محكوم عليه بجناية أو محاولة جناية أو جنحة شائنة.

أ- إن الترخيص الممنوح للأفراد والمؤسسات والشركات هو
ترخيص شخصي يعطى لمدة سنة واحدة ويمكن تجديده
لفترات مماثلة بناء لطلب يقدم من قبل صاحب العلاقة بموافقة
المديرية العامة للنقل البري والبحري وذلك في حال استمرار
مقوماته وشروطه وعدم وجود ما يدعو لتوقيفه أو سحبه أو
إلغاءه.

ب- في حال الوفاة، ينتقل الترخيص حكماً إلى الورثة المستفيدين
منه أو إلى الموصى لهم وفقاً للقوانين والأنظمة المرعية،
شرط أن يوكل المستفيدون إدارة المؤسسة الفعلية:

- إما إلى أحدهم إذا توفرت فيه الشروط المنصوص عليها.
- أو إلى مدير مسؤول من الجنسية اللبنانية تتوفر فيه الشروط
المنصوص عليها.

ج- يسحب الترخيص ويشطب المرخص له من السجل في إحدى
الحالات التالية:

- إذا فقد المرخص له أحد الشروط المحددة في هذا القرار،
وذلك بعد استقصاء تقوم به المديرية العامة للنقل البري
والبحري.

- إذا لم يتقيد المرخص له بتعرفات النقل التي تضعها وزارة
الأشغال العامة والنقل.

- إذا خالف القوانين أو الأنظمة النافذة في قطاع النقل أو
ارتكب أي عمل غير شرعي أو ساهم فيه أو حاول القيام به.

- إذا لم يقدم (إذا كان شخصاً طبيعياً) أو إذا لم يقدم المسؤول
في الشركة (إذا كان شخصاً معنوياً) مع طلب التجديد سجلاً
عدلياً خالياً من أي حكم بجناية أو جنحة شائنة بحسب التحديد
الوارد في المادة 153 من القانون رقم 67/76 تاريخ
1967/12/26 وتعديلاته (قانون السير).

يتوجب على كل سائق عمومي يزاول أو يرغب بمزاولة مهنة النقل العام للركاب الحصول على ترخيص مسبق من وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري، يخوله القيام بهذا العمل ويسمى "ترخيص بمزاولة النقل العام للركاب (للسائقين)". يمنح هذا الترخيص لمدة ثلاث سنوات أو لتاريخ انتهاء صلاحية رخصة السوق العمومية، أيهما أقل. يتم تجديد هذا الترخيص بناءً لطلب من صاحب العلاقة بهذا الشأن.

على طالب الترخيص أن يقدم طلباً خطياً بذلك إلى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري، يرفقه بالمستندات الأصلية الثبوتية التالية أو بصور مصدقة قانوناً عنها:

- أ. الوثائق التي تثبت ملكية المركبة/المركبات العائدة له، و/أو عقد/عقود الإيجار والوثائق الثبوتية للمركبة/للمركبات التي يتم إستخدامها من قبله.
- ب. صورة عن بطاقة الهوية أو إخراج قيد يثبت أنه لبناني منذ أكثر من عشر سنوات، وقد أكمل الحادية والعشرين من عمره.
- ج. رخصة سوق عمومية سارية المفعول.
- د. سجلاً عدلياً لا يعود تاريخه إلى أكثر من ثلاثة أشهر، خالياً من أي حكم عليه بجناية أو بجنحة شائنة بحسب التحديد الوارد في المادة 153 من القانون رقم 67/76 تاريخ 1967/12/26 وتعديلاته (قانون السير).
- هـ. إفادة سكن من مختار المحلة التي يقطنها تفيد بالعنوان الكامل لسكن صاحب العلاقة.
- و. إفادة صادرة عن إحدى النقابات المختصة بالنقل العام للركاب.

لا يسمح لأي سائق بمزاولة مهنة النقل العام للركاب بالأجرة ما لم يكن حائزاً على ترخيص ساري المفعول.

منح التراخيص المسبقة

المادة
السابعة:

تتولى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري منح جميع التراخيص المذكورة أعلاه (تراخيص المالكين الأفراد والمؤسسات والشركات، تراخيص السائقين، تراخيص مركبات النقل) والملصق التعريفي الخاص بالمركبات الذي يتوجب تثبيته في الأماكن التي يتم تحديدها بموجب مذكرة تصدر عن المدير العام للنقل البري والبحري.

يتوجب على طالب الترخيص أو من ينوب عنه قانوناً الحضور شخصياً إلى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري وإبراز كافة المستندات والوثائق المطلوبة لمنح التراخيص. ويمكن لطالب الترخيص أن يتقدم بطلبه عبر إحدى النقابات المعنية بشؤون النقل العام للركاب.

يتم تحديد المستندات والوثائق المطلوبة لتراخيص المركبات بموجب مذكرة تصدر عن المدير العام للنقل البري والبحري.

فترة السماح للحصول على الترخيص المسبق

المادة
الثامنة:

يُعطى أصحاب المؤسسات والشركات والسائقين ومالكي المركبات مهلة أقصاها تسعة أشهر من تاريخ صدور هذا القرار للحصول على الترخيص المناسب، على أن يتقدم طالبو التراخيص بطلباتهم للإستحصال على التراخيص المناسبة وفق الجدول الزمني الذي يصدر بهذا الشأن بموجب قرار عن المدير العام للنقل البري والبحري.

تعتبر هذه المهلة كفترة سماح بحيث لا يسمح بعدها لأي مالك مركبة أو مؤسسة أو شركة أو سائق أو مركبة بمزاولة النقل العام للركاب ما لم تكن حائزة على الترخيص المناسب.

القسم الثالث - مواد تنظيمية مختلفة

معايير السلامة والأمان للمركبات وحالتها العامة

المادة
التاسعة:

- تقوم وزارة الداخلية والبلديات - هيئة إدارة السير والآليات والمركبات بتحديد المعايير والمقاييس اللازمة لضمان:
- توفر متطلبات السلامة والأمان لمركبات النقل العام للركاب (الحالة الميكانيكية، حالة المكابح، حالة مصابيح الإنارة، حالة أحزمة الأمان، الخ)
 - حيازتها على بوالص تأمين للمركبة والسائق والركاب سارية المفعول وفق القوانين والأنظمة النافذة.
 - ملائمة المظهر الخارجي للمركبات (اللون الموحد، حالة الطلاء، حالة الهيكل الخارجي، الخ)
 - ملائمة المظهر الداخلي للمركبات (النظافة، حالة المقاعد، الخ)

يتم تحديد المعايير لكل نوع من أنواع مركبات النقل العام للركاب وبحسب طبيعة عملها بموجب قرار يصدر عن وزير الداخلية والبلديات.

يتوجب على جميع مركبات النقل العام للركاب التقيد بهذه المعايير، وتتولى هيئة إدارة السير والآليات والمركبات مهمة الإشراف والمتابعة من خلال المعاينات الميكانيكية على تقيد المركبات بهذه المعايير.

المادة العاشرة: وضع الإعلانات على مركبات النقل العام للركاب

يُسمح لمركبات النقل العام للركاب بوضع الإعلانات على مركباتهم بما يتناسب مع مقاييس ومعايير السلامة والأمان، والمظهر الخارجي والداخلي للمركبات وذلك وفق النموذج/النماذج التي يتم إعدادها بهذا الشأن وتصدر بموجب مذكرة عن المدير العام للنقل البري والبحري.

يخضع وضع الإعلانات على المركبات لأحكام المرسوم 8861 تاريخ 1996/7/25 وتعديلاته.

المادة الحادية عشرة: تدريب السائقين

تتولى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري بالتنسيق والتعاون مع وزارة الداخلية والبلديات - هيئة إدارة السير والآليات والمركبات ومع النقابات المعنية بشؤون النقل العام للركاب إعداد برامج تدريبية قصيرة ومبسطة تهدف إلى تعزيز قدرات السائقين العموميين ورفع مستوى أدائهم.

يتوجب على جميع السائقين العموميين الذين يزاولون أو يرغبون بمزاولة مهنة النقل العام للركاب الخضوع لهذه البرامج التدريبية وفق البرنامج الذي يوضع لهذه الغاية.

المادة الثانية عشرة: تأجير اللوحات العمومية

يتوجب على أي مالك لوحة عمومية يرغب بتأجير لوحته و/أو مركبته لمزاولة النقل العام للركاب أن يبرم لأجل ذلك عقد واضح يحدد مسؤوليات وحقوق وواجبات الأطراف المعنية بالعقد.

يقوم المالك بتبليغ المديرية العامة للنقل البري والبحري بهذا العقد خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ إبرامه.

يتم تحديد ماهية العقد والمعلومات الواجب إدراجها فيه بموجب مذكرة تصدر عن المدير العام للنقل البري والبحري. وتتولى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري حفظ هذه المعلومات ضمن قاعدة المعلومات لديها.

تأمين مركبات ومقاعد لخدمة المعوقين

المادة الثالثة عشرة:

يتوجب على كافة المعنيين من أفراد ومؤسسات وشركات الذين يقومون أو يرغبون بممارسة النقل العام للركاب تأمين مركبات ومقاعد لخدمة المعوقين وفق ما نص عليه القانون رقم 220 تاريخ 2000/5/29 (قانون يتعلق بحقوق الأشخاص المعوقين) والالتزام التام بأحكامه.

إنشاء لجنة تطوير النقل العام للركاب

المادة الرابعة عشرة:

يتم إنشاء لجنة تسمى "لجنة تطوير عمل قطاع النقل العام للركاب" وتضم كافة الأطراف المعنية بقطاع النقل العام للركاب من القطاعين العام والخاص والنقابات المعنية بشؤون النقل العام للركاب، وذلك بموجب قرار يصدر عن وزير الأشغال العامة والنقل.

تتحدد مهام هذه اللجنة في متابعة تطبيق أحكام هذا القرار واقتراح أساليب المعالجة لأي عقبات تعيق التطبيق وتقديم الإقتراحات المناسبة لأجل تحسين وتطوير أداء قطاع النقل العام للركاب وكذلك التشاور في متطلبات السوق ومتغيراته. تعقد اللجنة اجتماعاتها شهرياً أو كلما دعت الحاجة، وتقدم تقريراً بنتائج اجتماعاتها إلى وزير الأشغال العامة والنقل.

المادة الخامسة

عشرة:

إنشاء قاعدة معلومات

يتم إنشاء قاعدة معلومات ممكنة في وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري لحفظ وتخزين جميع المعلومات المتعلقة بالنقل العام للركاب والتي سيتم الحصول عليها وجمعها عبر الطلبات والمستندات التي يتم تقديمها من قبل طالبي التراخيص. يتم تزويد هيئة إدارة السير والآليات والمركبات واتحادات النقل البري المعنية بشؤون النقل العام للركاب بقاعدة المعلومات هذه وفق النظام الممكن الذي يتم ربطه بها والذي يسمح لها بالإطلاع، دون سواه، (Read Only)، على قاعدة المعلومات هذه مباشرة وعند الطلب (On Line).

تتولى المديرية العامة المذكورة تأمين كافة التجهيزات والبرامج اللازمة لإنشاء قاعدة المعلومات وتتولى المحافظة على قاعدة المعلومات هذه وتحديثها على نحو مستمر.

المادة السادسة

عشرة:

كُتِبَ القواعد والقوانين

تتولى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري بالتعاون مع وزارة الداخلية والبلديات - هيئة إدارة السير والآليات والمركبات والنقابات المعنية بشؤون النقل العام للركاب إصدار كُتِبَ يحتوي على كافة القواعد والقوانين المتعلقة بالنقل العام للركاب، إضافة إلى توثيق حقوق وواجبات جميع الأطراف المعنية، على أن يحتوي هذا الكُتِبَ أيضاً على شرح كامل لمتطلبات الحصول على التراخيص وتجديدها. يتوجب على جميع المؤسسات والشركات والسائقين ومالكي مركبات النقل العام للركاب التقيد بالإرشادات الواردة في هذا الكُتِبَ.

المادة
السابعة
عشرة:

التوعية

تتولى وزارة الأشغال العامة والنقل - المديرية العامة للنقل البري والبحري بالتعاون مع وزارة الداخلية والبلديات - هيئة إدارة السير والآليات والمركبات والنقابات المعنية بشؤون النقل العام للركاب إطلاق حملة توعية تهدف إلى إعلام كافة الجهات المعنية بالنقل العام للركاب وعموم الشعب بكل ما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القرار. يُعلن عن هذه الحملة في جميع وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمقروءة وأيضا اقتضى ذلك.

المادة الثامنة
عشرة:

تتولى الأجهزة المعنية في قوى الأمن الداخلي وشرطة البلديات ضبط مخالفات أحكام هذا القرار وتنظيم المحاضر اللازمة لذلك وفق أحكام قانون السير والجداول الملحقة به، وإيداع نسخاً عنها لكل من هيئة إدارة السير والآليات والمركبات والمديرية العامة للنقل البري والبحري لتسجيلها على المخالفين في قاعدة المعلومات المحفوظة لديها.

المادة
التاسعة
عشرة:
المادة
العشرون:

يلغى أي نص سابق يخالف أو يتعارض مع أحكام هذا القرار.

ينشر هذا القرار ويبلغ من يلزم.

وزير الأشغال العامة والنقل

وزير الداخلية والبلديات

غازي العريضي

زياد بارود

نسخة تبلى إلى:

- المديرية العامة للنقل البري والبحري
- هيئة إدارة السير والآليات والمركبات
- المديرية الإدارية المشتركة في وزارة الأشغال العامة والنقل
- المديرية الإدارية المشتركة في وزارة الداخلية والبلديات
- الإتحاد اللبناني لنقابات سائقي السيارات العمومية ومصالح النقل في لبنان
- إتحاد نقابات سائقي السيارات العمومية في لبنان
- إتحاد الولاء لنقابات النقل والمواصلات في لبنان
- نقابة أصحاب الكاراجات ومالكي السيارات في لبنان
- كافة النقابات المعنية بشؤون النقل العام للركاب
- المحفوظات

Annex-V

Mr. Charles D. Davidson
Chairman, President and Chief Executive Officer
Nobel Energy Inc.
100 Glenborough
Suite 100
Houston
Texas TX 77067

Beirut, February 5, 2009

Dear Mr. Davidson,

It has come to the attention of the Government of the Republic of Lebanon that Noble Energy has drilled a well, referred to as the Tamar-1 well, and undertaken other activities, in the offshore area proximate to the Lebanese coast and maritime waters. Available information indicates that exploitation of this well, and other activities undertaken by Noble Energy in this area, may encroach on the rights of the Republic of Lebanon in our territorial sea and exclusive economic zone as determined pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea signed on 10 December 1982.

As you are aware, neither the Republic of Lebanon nor any of our agencies or instrumentalities has granted Noble Energy or any other party associated with your current activities in the Mediterranean any authorisation or licence to conduct any exploratory, drilling, extracting or other activity within the Republic of Lebanon's territorial sea or exclusive economic zone. Accordingly, please be advised that the Republic of Lebanon will not tolerate any encroachment on our maritime areas, including our exclusive economic zone, or any exploitation or attempt at accessing or depleting our natural resources (even from areas not within the jurisdiction of the Republic of Lebanon), and we will hold Noble Energy responsible for any such violation of our sovereign rights and jurisdiction. The Republic of Lebanon reserves the right to take any steps necessary to protect its interests.

The Republic of Lebanon has appointed Messrs Camille Abousleiman (cabousleiman@dl.com; telephone +44 20 7459 5050) and Derek Smith (dsmith@dl.com; telephone +1 202 346 8769) of the law firm of Dewey & LeBoeuf as their counsel in this matter. Please contact them if you have any questions regarding this letter.

Yours sincerely,

Fawzi Salloukh
Minister of Foreign Affairs



cc: Mr. Camille Abousleiman
Mr. Derek C. Smith

Annex-VI

