

ملف تشريه

القطارات لاتزال تفرض نفسها عالمياً وإقليمياً بتقنيات وتكنولوجيا ذكية.. والسكك الحديدية السورية سجينه الأزمات ومجمدة «بانتظار غودو»



لايزالون يختبئون خلف أصابع الأزمات وكأنها القدر الذي يحتم الجمود والموت السريبي لمئات السنوات. لقد مرت الأزمات بسورية وعصفت بها وتضررت السكك الحديدية وهنا توقف الزمن.. بالمقابل عشر سنوات مرت ونيف لكن عالم السكك الحديدية ازداد توسعاً وتقنية وتكنولوجيا دول الخليج باشرت ببناء البنية التحتية لسكك حديدية ذات شبكات واسعة تربط كل دول الخليج.. والعراق بات قاب قوسين أو أدنى للانتهاء من بناء السكك الحديدية التي تربط بغداد مع دول إقليمية وجاورة..

قطاراتنا وسككها السياسية ماضياً وحاضراً.. كيف نهزم الجغرافيا ونغير مجرى التاريخ؟

اختصار رشيق لمسافات استدراك التنمية.. النقل السكي حامل اقتصادي لم نحسن استثماره



الخط الحديدي الجبازي مقطع الأوصال.. والمؤسسة العامة تلوح بتقارير «الوقوف على الأطلال»..

أكثر وسائل النقل توفيراً وأماناً وموثوقية لنقل الركاب.. القطارات ليست ترفاً بل حاجة ماسة في زمن الأزمات

أهم بوابة للخروج من أزمة نقل الركاب مغلقة بذرائع استفزازية.. النقل السكي يدور في دوامة أزمة مركبة



8-7-6-5-4-3-2

10

يرى الموسيقا وجهاً حضارياً نواجه به العالم.. المايسترو شادي نجار: سنبقى نعزف حتى يشرق الأمل

9

في زمن العتمة.. فواتير الكهرباء بالملايين.. ومزة «٨٦» مثال

الاقتصادية

مواجهة مع الوهم

الانكسار التنموي أخطر بكثير من النتائج المباشرة للحروب بجولاتها القصيرة والمديدة، وهذه حقائق، لاستنتاجات متسعة، بل لعل التسرع الأثرى هذه الحقيقة الموجهة.

بالفعل يبدو تعطل التنمية أخطر من الدمار المرئي، الذي غالباً ما يقع المادي منه فحسب في المجال الفيزيائي للرؤية، وأغلب الظن أن رؤية البعد الثالث والعميق لأشكال التوتر، هو ما أنتج مسمى «الكارثة» الذي نتداوله للدلالة على حجم الخراب.

من هنا قد يكون من الضروري لنا، بلورة ماكينة إحصاء ودراسات احترافية، للقيمة النقدية، والقيم النقدية أقرب إلى العقل الحسي؛ للفاقد التنموي جراء بؤر التوتر المقيمة التي يحرص الغرب على استيقانها في هذا الشرق، لاسيما الأوسط منه، ونجزم بأن الأرقام ستكون كغيلة بيقظة شعوب بأكملها، وربما ثورتها الانتقامية من كل ماهو أميركي وحتى غربي، خصوصاً إن قسمنا أرقام فوات المنفعة والضياع التنموية في كل دولة على عدد سكانها، لأننا متيقنون من أن الأرقام ستكون صادمة وغير متوقعة.

مؤسف ومحبط أن تكون منطقة الشرق الأوسط بقعة متأخرة تنموياً في حسابات النسبة والتناسب مع ثروتها بكل أشكال الثروة، أي ماتحت الأرض وما فوقها، والسبب الأول حالة التوتر المقيمة، والمستيقاة بشكل ممنهج ومدروس عبر أدهى وأخبث مراكز الأبحاث الاستراتيجية والاستشارية القريبة من أصحاب قرار إشعال فتائل النار حيث تقتضي منظومة المصالح.. وربما سيراجع نفسه كل من يستهجن مثل هذا الرأي، فيما لو غاص في معايير وروايات التخلف، أعمق قليلاً من قشور التكنولوجيا المستوردة، ومظاهر الترف الأجوف والمستورد الذي يفاخر به جائزو التيار الراجع من الثروات.

العقلاء ممن لم تأخذهم رعونة المشهد بعموميته يتساءلون، على قلتهم، هل سنبقى في هذه المنطقة «رهائن» لأميركا وأوروبا الغربية؟ وهل بالفعل علينا انتظار «فسحات» لن تأتي لتفترغ قليلاً للتنمية؟ وثمة من يسأل أيضاً ماهو أصعب وأكثر تعقيداً.. وقد تحتاج الإجابة عليه إلى جرأة أولاً، وتفكير عميق ثانياً وهو: ماذا عن الاستثمار في المخاطر.. ألم تسمعوا بهذا المصطلح؟

أوروبا الغربية ذاتها انتعشت اقتصادياً، وأوقدت ثورتها الصناعية على إيقاعات حروب دامية وأحداث عاصفة، لم يستطع الهروب منها فرد أو مؤسسة، فهل علينا نحن أن نستسلم لنظريات أنتجت هناك تزعم أن «رأس المال جبان»؟ هل نبدو واقعيين ونحن نحاول التماهي مع مقولات اليأس وتجسيدها واقعاً رغماً عن أنفسنا وإرادتنا فيما لو استنهضنا ما بقي من إرادة..؟

ألم نستنتج أن بلدان منشأ أصحاب نظريات كهذه، رفضوها ولم يعودوا يعترفون بها، بعد أن اقتنعوا أن الأموال لم تخلق بتاتا للاكتنان، بل للاستهلاك والإنفاق وتوليد متواليات الإنماء الاقتصادي والاجتماعي والمجتمعي بكل مساراته، فلماذا توقفت العقول في هذا الشطر من العالم، وأحجمت واستسلمت، حتى الجبن، لفرضية «جبن رأس المال»؟

الشعوب الإفريقية بدأت باليقظة والتحرر من السطوة الغربية، والفرنسية غالباً، وتنبهت إلى أنها تباع ثروتها بأوراق فرنكات مستنسخة لا قيمة لها، خارج مضمار المستعمرة الواحدة.. هي يقظة عقل ليست صاخبة، لكن المهم أنها يقظة.

نحن في سورية ربحنا حرباً صعبة بجولات متقلبة وطويلة.. وانتصرنا، ولا بد أن نلتفت إلى انتصار تنموي بذات الإصرار الذي كان سر انتصارنا.. وقد أن الأوان لننزع من عقولنا ما أصبح «وهم أزمة»، فمن عادة فصول الظروف الصعبة أن تترك ما هو أشبه ب«الفوبيا».. فوبيا على شكل ذرائع وهيئة ذرائعيين، من هنا تبدأ جولات المواجهة الجديدة مع الإحباط والوهم.

رئيس التحرير

القطارات لاتزال تفرض نفسها عالمياً وإقليمياً بتقنيات وتكنولوجيا ذكية.. والسكك الحديدية السورية سجينة الأزمات ومجمدة «بانتظار غودو»

■ تشرين - يسرى المصري

لايزالون يختبئون خلف أصابع الأزمات وكأنها القدر الذي يحتم الجمود والموت السريري لمئات السنوات..

لقد مرت الأزمات بسورية وعصفت بها وتضررت السكك الحديدية وهنا توقف الزمن.. بالمقابل عشر سنوات مرت ونيف لكن عالم السكك الحديدية ازداد توسعا وتقنية وتكنولوجيا دول الخليج باشرت ببناء

البنية التحتية لسكك حديدية ذات شبكات واسعة تربط كل دول الخليج.. والعراق بات قاب قوسين أو أدنى للانتهاء من بناء السكك الحديدية التي تربط بغداد مع دول إقليمية ومجاورة..



في دول المغرب العربي حققت الجزائر رهانا مهماً حيث أصبح النقل بالسكك الحديدية إحدى الدعائم الأساسية للاقتصاد القومي، معتبرة أنه الوسيلة الوحيدة بين وسائل النقل المختلفة القادرة على حمل العبء الأكبر للالتزامات النقل سواء بالنسبة للبضائع أو الركاب بين المناطق كافة وبأقل التكاليف. وبحسب أرقام رسمية تتوافر للجزائر حالياً على شبكة من السكك الحديدية طولها ٤٢٠٠ كلم ومن المرتقب أن تصل إلى نحو ١٢٥٠٠ كلم في أفق ٢٠٣٠ بفضل ورشات ضخمة أطلقت لإنجاز خطوط جديدة وعصرية أخرى، ولاسيما في الهضاب العليا والجنوب الكبير وهي مناطق غابت عنها مشاريع كهذه لفترة طويلة.

خط حديدي واحد على الأقل

تمتلك معظم دول العالم تقريباً خطاً حديدياً واحداً على الأقل، وتمتد بعض خطوط السكك الحديدية لمسافات قصيرة فقط ومن المعروف أن أطول خط سكة حديدية في العالم موجود في الاتحاد السوفيتي (السابق)، حيث يبلغ طول ٩٠١٠ كم، وهو يربط موسكو وفلاديفوستوك في أقصى الجنوب الشرقي للبلاد. وتقدر بعض الإحصاءات أطوال خطوط السكك الحديدية في العالم بعضها البعض، قد بلغ ١٢٠٧٠٠٠ كم، أي ما يساوي ثلاثة أضعاف التي تقع بين الأرض والقمر. وربع المسافة بدأ تشغيل أول خطوط السكك في إنجلترا في العشرينيات والثلاثينيات من القرن التاسع عشر الميلادي. وقد استخدمت هذه الخطوط محركات بخارية لسحب مركبات البضاعة المحملة بالشحنات أو العربات المحملة بالركاب.

ولقد نما النقل بالسكك نمواً سريعاً وأدى دوراً مهماً وأساسياً في التطور الصناعي لبريطانيا في خمسينيات القرن التاسع عشر الميلادي. وبحلول منتصف القرن التاسع عشر وكانت هناك سكك حديدية لدول أخرى تعتمد على قاطرات بخارية. وفي أواخر القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين الميلادي انتشرت آلاف القطارات البخارية وشقت طريقها في جميع أنحاء الدول حاملة شحنات البضائع والركاب المسافرين لمسافات طويلة. وقد اكتمل أول خط سكة حديدية في الجانب الغربي من أمريكا الشمالية عام ١٨٦٩، وقد ساعد المستوطنين على فتح المنطقة الغربية من أمريكا. وقد لاقت السكك الحديدية منافسة شديدة من وسائل المواصلات الأخرى ولذلك فإن الحكومات المركزية في معظم دول العالم تقوم بإنشاء السكك الحديدية وتدعمها مالياً.

كل حمولة قطار تعادل ٣٠٠ شاحنة على الطريق.. سكك الخليج شبه جاهزة ومحدثة.. الدراسات والجدوى والنيات متوفرة والتمويل يحتاج إلى قرار

أطول السكك في العالم

تهتم الدول كثيراً بوسائل النقل والمواصلات باعتبارها أساس ازدهار اقتصادها. ونظراً لأهمية السكك الحديدية في ربط مدن الدولة ببعضها البعض وربطها بالدول الأخرى، تنفق الدول مبالغ ضخمة على تطوير شبكات السكك الحديدية بها. ولا تقتصر أهمية السكك الحديدية على نقل الركاب فحسب، لكنها تنقل البضائع والمواد الخام التي يصعب نقل كميات كبيرة منها عبر الطرق البرية التقليدية، وفي هذا السياق يستعرض هذا التقرير قائمة البلدان التي تمتلك أطول شبكات سكك حديدية في العالم.

١٠- البرازيل

تأتي البرازيل في المركز العاشر بشبكة سكك حديدية يبلغ طولها أكثر من ٢٨ ألف كيلومتر، وقد تم تأميم هذه الشبكة عام ١٩٥٧، وتركز الشبكة بشكل أساسي على الشحن.

٩- فرنسا

تمتلك فرنسا شبكة سكك حديدية يبلغ طولها أكثر من ٢٩,٢٧ ألف كيلومتر، وهي ثاني

٦- ألمانيا

تمتلك ألمانيا أكبر شبكة سكك حديدية في أوروبا، والتي يبلغ طولها أكثر من ٣٨,٥٩ ألف كيلومتر، وتتحكم شركة "دويتشه بان" في غالبية شبكة السكك الحديدية في ألمانيا، والتي تتكون من ٨٠٪ من إجمالي حركة الشحن، و٩٩٪ من إجمالي حركة المسافرين لمسافات طويلة.

٥- كندا

تأتي كندا في المركز الخامس بشبكة سكك حديدية يبلغ طولها أكثر من ٤٩,٤٥ ألف كيلومتر، وتعد سكك حديد المحيط الهادئ الكندية وسكك الحديد الكندية الوطنية شبكتي الشحن الرئيسيتين في الدولة، بينما تدير شركة "Via Rail" خط نقل الركاب بين المدن، والذي يبلغ طوله ١٢,٥ ألف كيلومتر.

٤- الهند

تمتلك الهند رابع أكبر شبكة سكك حديدية في العالم، والتي يبلغ طولها أكثر من ٦٨,٥ ألف كيلومتر، وهي شبكة مقسمة إلى ١٧ منطقة، ويتم تشغيل أكثر من ١٩ ألف قطار يومياً بها، بما في ذلك ١٢ ألف قطار ركاب، و٧ آلاف قطار شحن.

٣- روسيا

جاءت روسيا في المركز الثالث بشبكة سكك حديدية يبلغ طولها ٨٥,٥ ألف كيلومتر،

تمتة الصفحة التالية ←

أكبر شبكة قطارات في أوروبا، وتخدم شبكتها الركاب في المقام الأول، وتعمل أكثر من ٥٠٪ من خطوط الشبكة بالكهرباء.

٨- أستراليا

جاءت أستراليا في المركز الثامن بشبكة سكك حديدية يبلغ طولها أكثر من ٣٣,١٦ ألف كيلومتر، وتعد شركات "أوريزون" و"جينيسي" و"وايومنج أستراليا" و"باسيفيك ناشيونال" من أهم شركات الشحن في الدولة، وتمتلك الحكومة الأسترالية غالبية شبكة السكك الحديدية.

٧- الأرجنتين

تمتلك الأرجنتين شبكة سكك حديدية يبلغ طولها أكثر من ٣٦,٩١ ألف كيلومتر، وقد كانت الأرجنتين فيما سبق تمتلك شبكة يبلغ طولها أكثر من ٤٧ ألف كيلومتر في نهاية الحرب العالمية الثانية، والتي كانت تعد من أكبر شبكات السكك الحديدية في العالم في ذلك الوقت، إلا أن انخفاض الأرباح وزيادة بناء الطرق السريعة أدى إلى انخفاض طول شبكة السكك الحديدية الأرجنتينية.

كان أساساً للتنمية في دول كثيرة.. النقل بالسكك الحديدية عامل من عوامل التوطن الصناعي في مرحلتي الإنتاج والتوزيع

١٢٥٠٠ كلم في أفق ٢٠٣٠ بفضل ورشات ضخمة أطلقت لإنجاز خطوط جديدة وعصرنة أخرى، ولا يما في الهضاب العليا والجنوب الكبير وهي مناطق غابت عنها مشاريع كهذه لفترة طويلة.

وتعد السكك الحديدية أكثر وسائل النقل البري ملائمة للحجوم الكبيرة والمسافات الطويلة ومن أهم عوامل دعم التكامل الاقتصادي والتجاري بين الدول، حيث تعمل على تهيئة البيئة المناسبة لمشروعات التنمية، وتقليل تكاليف نقل السلع والخدمات والخامات.

قطار الخليج

يعدّ قطار الخليج نقلة كبيرة في مجال التعاون الخليجي الذي سيشكل ممراً جديداً للتنمية بين الدول الست.

وتعد السكة الحديدية الخليجية مشروعاً إقليمياً متكاملًا يلبي احتياجات النقل في دول المجلس، وستربط الشبكة جميع دول الخليج، وستكون خياراً إضافياً للمسافرين ونقل البضائع إلى جانب التنقل جواً وبحراً.

ويقدر الطول الإجمالي للمسار بنحو ٢١١٧ كيلومتراً، يربط مدينة الكويت مروراً بكافة دول المجلس وصولاً إلى العاصمة العمانية مسقط. وتصل سرعة قطارات نقل الركاب إلى ما يقرب من ٢٢٠ كيلومتراً بالساعة، وسرعة قطارات نقل البضائع إلى ما يقرب من ١٢٠ كيلومتراً في الساعة، وتقدر تكلفته الإجمالية بنحو ١٥,٤ مليار دولار.

وتقدر تقارير دولية أنّ السكة الحديدية الخليجية ستؤدي إلى تحسين الاتصال الإقليمي عن طريق تقليل أوقات النقل وتكاليفه بين المدن والموانئ الرئيسية الخليجية، وتحسين التدفقات التجارية وجذب الاستثمار. يمثل النقل البري البيني في دول الخليج ٨٠٪ من النقل التجاري في المنطقة، ولذا من شأن مشروع الربط بشبكة القطارات أن يسهم في تقليل تكلفة النقل البري، وتحسين كفاءة النقل، وتعزيز السلامة على الطرق؟

من الخليج للعراق

أعلنت بغداد مؤخراً عن مشروع خط للسكك الحديدية يصل الخليج بالحدود التركية، حيث يطمح العراق عبّره إلى التحول لأن يكون خطاً أساسياً لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا.

ولا يزال المشروع -الذي حدّدت الحكومة العراقية تكلفته بنحو ١٧ مليار دولار وبطول ١٢٠٠ كيلومتر داخل العراق- في مراحله الأولى وتطمح بغداد إلى تنفيذ هذا المشروع الذي أطلق عليه اسم "طريق التنمية؟ بالتعاون مع دول في المنطقة

يعد هذا المشروع المستدام ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطي وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة وإسهاماً في جلب جهود التكامل الاقتصادي؟ مشيراً إلى أنه "من المؤمل أن ينجح المشروع ويكتمل خلال ٣-٥ سنوات؟"



ومشغلو السكك الحديدية وسلطات النقل وشركات التصنيع من بين الكيانات العامة والخاصة المعنية.

سوق السكك الحديدية الثقيلة

من أجل معالجة المشكلات المتعلقة بالنقل، يعد سوق السكك الحديدية الثقيلة أمراً ضرورياً. فهي توفر بديلاً صالحاً للنقل البري، وتسهل حركة المرور، وتخفف انبعاثات الكربون، وتعزز النمو الاقتصادي من خلال نقل الأشخاص والبضائع بكفاءة. من أجل تلبية الطلب المتزايد على وسائل النقل الصديقة للبيئة، يتغير السوق باستمرار ويعطي الأولوية للاستدامة البيئية والاعتمادية والسلامة في منتجاته.

السكك الحديدية العالمية

في الدول العربية

تطوير النقل بالسكك الحديدية في الجزائر... رهان اقتصادي هام... يعد النقل بالسكك الحديدية إحدى الدعائم الأساسية للاقتصاد القومي، فهو الوسيلة الوحيدة بين وسائل النقل المختلفة القادرة على حمل العبء الأكبر للالتزامات النقل سواء بالنسبة للبضائع أو الركاب بين المناطق كافة وبأقل التكاليف. وبحسب أرقام رسمية تتوافر للجزائر حالياً على شبكة من السكك الحديدية طولها ٤٢٠٠ كلم ومن المرتقب أن تصل إلى نحو

والتحديات الآخذة في الظهور.

ولا ينطبق هذا على حركة الركاب فحسب، بل ينطبق أيضاً على خدمات الشحن واللوجستيات: فمن خلال الاعتماد على الدروس المستفادة من أزمة سلسلة الإمداد الأخيرة، سيكون لتعزيز كفاءة الخدمات اللوجستية العالمية وبناء قدرتها على الصمود دور أساسي في تعزيز النمو الاقتصادي المستدام وتحسين الأمن الغذائي.

وتسهم السكك الحديدية في تخفيض الأزدحام على الطرق البرية، ويوفر فرص عمل جديدة مع تقليص مصاريف شحن البضائع، وفق خبراء ومتخصصين.

وتسهم القطارات في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع النقل البري في الدول بـ ٢١٪ بحلول عام ٢٠٥٠، إضافة إلى خفض ٨ أطنان مترية من ثاني أكسيد الكربون سنوياً بحلول عام ٢٠٥٠ وتعادل كل حمولة قطار ٣٠٠ شاحنة على الطريق.

تعد القطارات ذات السعة العالية، والمسارات المخصصة، وعربات السكك الحديدية المصممة للنقل المتطلب والفعال من السمات الشائعة لأنظمة السكك الحديدية الثقيلة.

يشتمل هذا السوق على عدد من العناصر المختلفة، مثل أنظمة الإشارات، وإنتاج المعدات الدارجة، وخدمات الصيانة، وتطوير البنية التحتية. تعد المنظمات الحكومية

وتتضمن الشبكة ١٢ خطاً رئيسياً، وتربط العديد من هذه الخطوط بين روسيا وعدة دول أوروبية وآسيوية بما في ذلك فنلندا وألمانيا وبولندا وفرنسا، بالإضافة إلى الصين ومنغوليا وكوريا الشمالية.

٢- الصين

تأتي شبكة السكك الحديدية الصينية في المركز الثاني، حيث يبلغ طولها أكثر من ١٠٠ ألف كيلومتر، وتديرها شركة السكك الحديدية الصينية المملوكة للدولة، وقد نقلت هذه الشبكة أكثر من ملياري مسافر وشحنات تبلغ ثلاثة مليارات طن في ٢٠١٣، وتخطط الصين لامتلاك شبكة سكك حديدية تمتد لأكثر من ٢٧٠ ألف كيلومتر بحلول عام ٢٠٥٠.

١- الولايات المتحدة الأمريكية

تمتلك الولايات المتحدة الأمريكية أطول شبكة سكك حديدية في العالم، والتي يبلغ طولها أكثر من ٢٥٠ ألف كيلومتر، ويشكل مسار خطوط الشحن ٨٠٪ من إجمالي الشبكة، بينما يمتد خط نقل الركاب لمسافة تبلغ نحو ٣٥ ألف كيلومتر من إجمالي الشبكة، وتتكون شبكة الشحن من ٥٣٨ خط سكة حديد، وتديرها مؤسسات خاصة.

تعد السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، ولذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديدية وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي تتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قطارات ذات سرعات عالية فلا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعات العالية.

وتبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية في كونها تعدّ عاملاً من عوامل التوطن الصناعي، إذ تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعناصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك. بالإضافة إلى قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائط الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات ٣١٠ كم/ساعة. كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها، كما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها. أدت الأزمات المتتالية في السنوات القليلة الماضية إلى قلب قطاع النقل رأساً على عقب. ومن شأن تعزيز قدرة نظام النقل العالمي للتصدي للصدمات أن يمكن البلدان النامية من التكيف مع الظروف العالمية المتغيرة

قطاراتنا وسككها السياسية ماضياً وحاضراً.. كيف نهزم الجغرافيا ونغير مجرى التاريخ؟

■ تشرين - مها سلطان

في قلب العاصمة دمشق تنتصب محطة الحجاز، كشاهد ومعلم وإرث، تاريخي/ سياسي/ استعماري/ اقتصادي.. وحتى عولمي. كانت دمشق محطة مركزية على سكة قطار الحجاز الشهير من استنبول إلى المدينة المنورة. أول رحلة قطارين دمشق وعمان كانت في عام ١٩٠٥. أول قطار من دمشق إلى المدينة المنورة وصل في ٢٣ آب من عام ١٩٠٨، حيث قطع المسافة في خمسة أيام فقط، فيما كانت الرحلة البرية المعتادة تستغرق شهراً مع كم لا يستهان به من المخاطر. وكانت هناك سكك أخرى لم تكن أقل شهرة، داخل سورية، وفي الإقليم (قطار الشرق السريع، خط رياق- حلب). صحيح أنها خطوط لم تعمر طويلاً (قطار الحجاز عمر لعشر سنوات فقط) إلا أنها أذنت بدخول سورية والمنطقة عموماً في سياقات عالمية جديدة،

بدءاً من الثورة الصناعية والمشروع الاستعماري الغربي.. واستمرت الحال كذلك تدرجاً ضمن حقبة استعمارية توالى وصولاً إلى عصر العولمة اليوم، ولكن مع ثابت لم يتغير وهو القطارات التي يشهد قطاعها حالة تطورية مذهلة، خصوصاً في العقدين الماضيين، وبما يكرسها كأهم ميكانيزميات وآليات القوة والنفوذ. وبغض النظر عن مسألة أن التحاق سورية (والمنطقة العربية) بحقبة القطارات التي شهدها الغرب في القرن التاسع عشر. بغض النظر عن أنها لم تكن وليدة القرار السياسي المحلي أو الحاجات الاقتصادية الناتجة عن التحولات السياسية والجغرافية التي كانت المنطقة تشهد في ظل نداعي أركان الإمبراطورية العثمانية. وإنما تلبية لمطامع هذه الإمبراطورية وحاجتها القصوى لإبقاء سيطرتها العسكرية على المنطقة بمواجهة المد الغربي الهائل الذي حاصرهما وقوّض تدريجياً قوتها وامتدادها الجغرافي وصولاً إلى انهيارها الكلي بعد الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨).

بغض النظر عن هذه المسألة، فإن القطارات تم النظر إليها على الدوام بعيداً عن كل الاعتبارات التاريخية/ الاستعمارية (والحديث عن المنطقة). لم يكن بإمكان أي دولة تجاهل أهميتها وهي ترى ما يمكن أن يحققه وتنجزه على كل المستويات، وبما يصب كلياً في خدمة القوة والنفوذ إقليمياً وعالمياً.

بغض النظر عن هذه المسألة، فإن القطارات تم النظر إليها على الدوام بعيداً عن كل الاعتبارات التاريخية/ الاستعمارية (والحديث عن المنطقة). لم يكن بإمكان أي دولة تجاهل أهميتها وهي ترى ما يمكن أن يحققه وتنجزه على كل المستويات، وبما يصب كلياً في خدمة القوة والنفوذ إقليمياً وعالمياً.

السياسة وأثرها الكارثي

لن نقول هنا إن دول المنطقة تنبته مؤخرًا إلى هذه المسألة، وهي تالياً تسعى لتطوير مشاريع القطارات ومشاريع الربط السككي مع الجوار. والإقليم.. ولكن نقول إن النظر إلى القطاع بعيداً عن الاعتبارات التاريخية الاستعمارية وتجاوزها باتجاه التركيز على الأهمية والفوائد الاقتصادية لم ينسحب على القضايا السياسية والجغرافية. لقد استمر هذا القطاع لصيقاً جداً بالسياسة والجغرافيا وبما أثار - ولا يزال - على تطويره، وتالياً على ما يمكن أن يحققه من مكتسبات في الفوائد والقوة والنفوذ، بدءاً من السياسة نفسها، قبل الاقتصاد، باعتبار أن أزماتنا المزمنة في المنطقة جميعها سياسية بمفعول رجعي، تاريخي/ جغرافي كارثي، يقوض كل إمكانية للاتفاق السياسي، وتالياً التكامل الاقتصادي، وبما يمنع الاستفادة مما يتيح قطاع القطارات والنقل السككي من إمكانات وميزات هائلة.

واقع الحال هذا يجعلنا نأسف (إذا جاز لنا

وغير خاف أن الخطوط الحديدية في سورية دخلت في مرمى الاستهداف منذ الأسابيع الأولى للحرب الإرهابية، وحسب أحدث البيانات الصادرة عن مؤسسة الخطوط الحديدية فإن ٨٠٪ من البنية التحتية تضررت مع خسائر وصلت إلى ٦٠ تريليون ليرة سورية.. وليس خافياً ما تشكله الخطوط الحديدية من أهمية اقتصادية في بلد كسورية تتباعد فيه مواقع الإنتاج عن منافذ التصدير والاستهلاك، هذا عدا عن حركة النقل بين المحافظات والمدن، وحالياً هناك مزيد من التركيز على قطاع القطارات والسكك الحديدية لإعادة إعمار بنيته التحتية وتحديثها والتعاون مع الجوار في سبيل ذلك).

اندفاع دولي

هذا ونحن لم نتحدث عن الكيان الإسرائيلي الذي تحاول أميركا اقحامه في المنطقة اقتصادياً، ويزعم أن جميع المشاريع ستكون ناقصة ولن تكون



حقبة القطارات بدأت أواخر عهد العثمانيين.. أشهرها قطار الحجاز وقطار الشرق السريع والتي أذنت بدخول سورية والمنطقة في سياقات جيو سياسية- اقتصادية

على قطاع القطارات، شحن ونقل وربط بين ولاياتها شاسعة الامتداد. حتى إن هذه الدول تفوقت على أوروبا التي كانت منطلق أولى القطارات العالمية، عندما كانت السكك خشبية والقاطرات بخارية.

- في عام ١٨٧٩ كتب كارل ماركس: «إن مد الخطوط الحديدية هو العلامة الأساس على نشوء اقتصاد صناعي حديث» واصفاً القطارات بأنها «درة العقد» في الرأسمالية الصناعية.

أيام ماركس، كان القطار في قمة مجده، لم تكن الطرق السيارة والعربات الشخصية قد راجت بعد، وكانت سكك الحديد هي الوسيلة الوحيدة لنقل البضائع والركاب بكميات تجارية ولمسافات بعيدة.

- في أواخر القرن التاسع عشر، كان وصل قرية أو مدينة بالقطار يعني دمجها بالاقتصاد الكوني المعولم، فيما كل ناحية من العالم لم تصلها السكة كانت لا تزال تعيش - بكل المقاييس - في القرن السابق.

- السكة الحديدية بنت اقتصاداً وطنياً للأمة الألمانية الوليدة، وألمانيا تمكنت من القتال بفعالية على جبهتين خلال الحرب العالمية الأولى لأنها كانت تملك شبكة قطارات تمكنها من نقل ثلاثين فرقة بين الجبهة الشرقية والغربية خلال ساعات - حينما تدعو الحاجة.

- حين أراد قيصر روسيا أن يبنيوا دولة مركزية، شقوا خطاً حديدياً عبر سيبيريا يصل موسكو بفلاذيفوستوك.

- أغلب المدن والبلدات في الداخل الأميركي ولدت مع بناء خط «السكة العظيم» الذي وصل ساحلي البلاد. صار بالإمكان أن يسافر المرء بين نيويورك وسان فرانسيسكو (ابتداء من ١٨٦٩) في أقل من أسبوع، بدلاً من رحلة برية تستغرق أشهراً

مدعومة أميركياً في حال تجاهلت الكيان. الأمر ينسحب حتى على المبادرات الدولية، التي تتبلور اليوم في خطين متعارضين متعادين يتركزان في الممر الصيني (الحزام والطريق) والممر الهندي الذي تم الإعلان عنه في أيلول ٢٠٢٣ بدفع أميركي وكلا الخطين قوامها الربط السككي الحديدي، وما يسمى الربط الهجين (ما بين النقل الحديدي والنقل البحري).

لنلاحظ هنا كيف أن الاندفاع الدولي باتجاه المنطقة، خصوصاً على مستوى الممرات والربط السككي الحديدي (ومسألة تجاوز الحدود الوطنية) لا يغير من حقيقة التنافس والمزاحمة الجيوسياسية، بين الدول الكبرى، خصوصاً الصين وأميركا، لكنهما بالمقابل يعقدان بصورة أكبر النزاعات والاضطرابات وعدم الاستقرار في المنطقة، رغم أن الاستقرار والبيئة الآمنة هما أهم مقومات الممرات الاقتصادية، وعناصرها المتمثلة في الربط الشبكي، البري أو البحري أو الجوي، ولهذا لن يكتب لهذه الممرات النجاح في ظل الجغرافيا السياسية الصعبة جداً في منطقة فترات الهدوء فيها لا تكاد تتجاوز عقداً أو عقدين، هذا عدا عن الكيان الإسرائيلي، القضية المزمنة العصبية على كل حل، إلا إذا قادت الحرب الإسرائيلية على غزة ومجمل مسار التصعيد في المنطقة إلى وضع جيوسياسي يقلب كل معادلات المنطقة باتجاه خريطة نفوذ جديدة.

قفزات مذهلة

بعيداً عن الشرق الأوسط، فإن قطاع القطارات والربط السككي، عالمياً، يشهد قفزات مذهلة خصوصاً في دول تنصدر الساحة الدولية حالياً، مثل الصين السباق في هذا القطاع، ولا ننسى اليابان، فيما يسجل التاريخ أن صعود الولايات المتحدة كقطب عالمي كان في أحد مرتكزاته يقوم

كل ما يتم طرحه من مشاريع وممرات دولية على مستوى الربط السككي لن يكتب له النجاح في ظل الجغرافيا السياسية الصعبة جداً لمنطقة لا تكاد فترات الهدوء فيها تتجاوز عقداً أو عقدين

لننخيل فقط الفرق والتأثير الذي يحدثه قطار حديث يصل بين دمشق وبغداد في ثلاث ساعات وبتكلفة زهيدة جداً مقارنة مع الأمثلة السابقة. ليس فقط في الاقتصاد والتجارة الإقليمية بل في الديمغرافيا والتأثير الإنساني المتبادل. وقس على ذلك أمثلة أخرى بين المدن العربية.

إذا ما أردنا أن ننخيل ذلك، وأن نحلم بأن يكون قطاع القطارات والنقل السككي الحديدي ركيزة أساسية للتنمية المتكاملة في المنطقة لا بد أن نعترف أن هذا الأمر لا يتحقق من تلقاء نفسه، ولن يحققه لنا الآخر/الدولي، حليفاً كان أم خصماً، بل هونناج جهد بشري ذاتي وتكاملي في أن.. والأهم من كل ذلك عقل سياسي يهزم الجغرافيا ويغير مجرى التاريخ. عقل سياسي اجتماعي اقتصادي انفتاحي يهزم عقل القبائلية والطوائف ويخرج من حدود الدولة باتجاه المفهوم الأوسع للتكامل والأجدي اقتصادياً وعلى المدى الإستراتيجي، وهو ما فعله الغرب نفسه الذي غرق لقرون في فوضى الحروب القبائلية/الدينية، قبل أن تنتشر الثورة الصناعية، وقادة سياسيون أمسكوا بخيوط السيطرة والنفوذ عبر هندسة دولهم اقتصادياً باتجاهات عالمية وفق خريطة متكاملة من شبكات السكك الحديدية.. كانت هذه البداية وبعدها كان مسار النهضة على كل المستويات، ولا يزال المسار مستمراً.

ما لم يكن الحال كذلك فإننا كمنطقة (بدولها العربية وغير العربية) سنبقى حبيسي دولنا رغم أننا أفضل من يحاضر وينظر في الحداثة وقضايا التنمية والتعاون الاقتصادي.. سنبقى حبيسي الجغرافيا والتاريخ، حبيسي أزماننا وحروبنا التي لا تنتهي، ولا مبرر لنا في القول إنها جميعها من صنع الغرب، بل هي في معظمها صنع أيدينا، ولا يفيد هنا أن ندين الغرب في كل مرة ونحن نراه يستثمر فيها على أكمل وجه ليبقى عجلة التنمية دائرة في دوله، على حسابنا ومن أموال خيراتنا وثرواتنا.



إذا ما أردنا أن يكون قطاع القطارات والربط السككي ركيزة للتنمية المتكاملة لا بد من الاعتراف أن ذلك لن يتحقق من تلقاء نفسه ولن يحققه لنا الآخر/الدولي

سبب لأي بلد حتى لا يبني قطاراً. القطار يبقى الوسيلة الأفعال والأسهل والأكثر توفيراً من كل البدائل المتاحة، وفي المستقبل القريب قد تصل ابتكاراتها إلى مستويات خيالية.

إرادة الفعل وإرادة السياسة

في منطقتنا، ما زلنا بعيدين كل البعد عن تطور كهذا، ليس لأننا لا نريد أو لا نستطيع، أو أننا لا نمتلك كل الإمكانيات لذلك، بل لأن إرادة الفعل والنظرة المستقبلية الجامعة ما زالت مرتهلة لعوامل السياسة والجغرافيا والإرث التاريخي. ولا يبدو أن شيئاً سيغيرها، رغم يقين الجميع بأن هذا التلاخيير معناه البقاء متخلفين عن ركب التطور في هذا القطاع.

فلا يلامس السكة، بل يعلوها بأشبار بقوة التناذر المغناطيسي. ولأن قطار «الماغلف» لا يحتك بالسكة، فإن الحد الوحيد لسرعته هو مقاومة الهواء، بمعنى آخر، يمكن لهذا القطار أن يبلغ سرعات تقارن بالطائرة (النماذج الحالية تسير بين ٤٥٠-٦٠٠ كيلومتر في الساعة).

وعليه فإن أهم ميزات القطار أنه استوعب كل ابتكارات الحداثة وتطور معها وواكب جديدها. لا شيء كالقطار يسمح بنقل أعداد مهولة من البشر بين المدن وداخلها، الطرق السيارة والأوتسترادات يخنقها الاكتظاظ قبل أن تنقل عشر كمية الناس والبضائع التي يتيحها خط قطارات مزدوج القاعدة الأساسية اليوم، هي أنه لا يوجد أي

على طرقات غير معبّدة وجبال تغلق الثلوج ممراتها أشهراً في السنة.

لولا القطار، لما تمكنت أميركا من نقل الفحم، بعشرات ملايين الأطنان سنوياً، من المناجم في الولايات الشمالية إلى معامل الطاقة في الشرق والجنوب. عندما أرادت الصين أن تثبت مكانها بين الدول الصناعية المتقدمة، بدأت بشق أكبر شبكة للقطارات فائقة السرعة في التاريخ. حين بدأت الصين بالبناء، في عام ٢٠٠٤، لم تكن تملك كيلومتراً واحداً من خطوط القطارات السريعة، اليوم، تمتد هذه الشبكة على أكثر من عشرة آلاف كيلومتر، وهذا يفوق ما بنته بقية دول العالم مجتمعة.

الإبهار الياباني

لكن المثال الأرقى والأكثر إبهاراً لعمل القطارات، هو في اليابان. مجرد فكرة ربط اليابان بخط سريع بدت مستحيلة للوهلة الأولى: بلد مؤلف من جزر، أغلب سكانه يتمركزون على سواحل متعرجة، والجزر تخترقها عشرات السلاسل الجبلية، وليس فيها سهول ممتدة يمكن أن يمد عبرها خط مستقيم، لكن اليابانيين خططوا، منذ ما قبل الحرب العالمية الثانية، لقهر الطبيعة وربط قطبي اليابان، طوكيو وأوساكا، بقطار سريع يمتد على أكثر من خمسمئة كيلومتر.

الإبهار الياباني لا يتجلى في التحدي الهندسي، ولا في تكنولوجيا قطاراتهم، التي ظلت الأحدث والأسرع عالمياً، بل في أنهم ابتكروا نظاماً ينقل مئات الملايين من البشر سنوياً بدقة وفعالية لا مثيل لهما في العالم. قطارات «الشينكانسن» اليابانية تصل إلى محطاتها ضمن ست ثوانٍ من موعدها، كمدل، ومنذ افتتاح الشينكانسن منذ ما يقرب من نصف قرن، لم تحصل حادثة قطار واحدة مميتة.

أما آخر الصبغات في عالم القطارات، التي لم يجر اعتمادها بعد على نطاق واسع، فهي تقنية «الماغلف». قطار يطير على وسادة مغناطيسية،

اختصار رشيق لمسافات استدراك التنمية.. النقل السككي حامل اقتصادي لم نحسن استثماره

■ طرطوس - رفاه نيوف

الحديدية بالمقام الأول في نقل البضائع والركاب، فهو قطاع اقتصادي هام جداً ينبغي المحافظة عليه وتحديثه باستمرار، لأن له دوراً كبيراً في تحقيق التنمية المستدامة.

من جانبه، أكد عبد الرحمن نيشوري استشاري تطوير و تدريب أن النقل بجميع أنماطه، ومنه النقل بالسكك الحديدية هو الجسر الاقتصادي والمحرك الأساسي لأي اقتصاد، وبمقدار دوران عجلة النقل يتحدد النشاط الاقتصادي.

والمهمة الأساسية لقطاع النقل تأمين نقل البضائع والركاب والربط بين مراكز الإنتاج والاستهلاك، حركة العبور من المرافئ لأماكن الإنتاج والتسويق، إضافة لنقل الركاب بشكل آمن وغير مكلف وبالتالي دعم الاقتصاد الوطني. وأضاف نيشوري: لا بد من وجود مبادرة لتطوير النقل السككي من خلال توسيع محاوره وربطه مع بلاد الوطن العربي بالتعاون مع الاتحاد العربي للسكك الحديدية، وهو أحد منظمات الجامعة العربية. وضرورة إعادة تأهيل كافة الخطوط الحديدية السورية التي تعرضت للتخريب من قبل الإرهاب، واستكمال المحاور من أقصى البلاد لأقصاها، ومنها ربط الساحل بالداخل سكبياً وربط دمشق بحلب وربط المرافئ بمنطقة حسياء الصناعية، وصولاً لتشغيل قطارات سريعة متطورة، تسهم في رفد الاقتصاد وتطويره.

الحديدية، تراعي طبيعة المواد والسلع المنقولة على اختلاف أنواعها، إن كانت نقل ركاب أم مشتقات نفطية أم سلعا غذائية أم حبوباً وزيتوناً وغير ذلك، ودراسة واقع شبكة الخطوط الحديدية في سورية وتحديد متطلبات الصيانة ومشروعات التوسعة الجديدة المقترحة، لتشمل كافة المحافظات السورية من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب، ومعرفة التحديات التي تواجه تطوير نظام النقل بالسكك الحديدية، حيث يمكن أن يواجه تحديات، تتمثل في ارتفاع أسعار المشتقات النفطية أو عدم جدوى الاستثمار، وتقادم الأنظمة واللوائح والتشريعات في سورية، ما أسهم في تقيد الخطوات التطويرية، وندرة الكوادر المؤهلة في أنظمة النقل بالسكك الحديدية.

وللتغلب على هذه التحديات لفت د. عبود إلى أن على الحكومة وضع استراتيجية خاصة بتطوير النقل بالسكك الحديدية، تقوم على إنشاء جهاز لتشغيل السكك الحديدية بإدارة أو هيئة خاصة مستقلة عن وزارة النقل، تختص بالتشغيل والإدارة والصيانة، وتطوير الخطوط القديمة وصيانتها وتوسعتها وتحديثها بأحدث ما توصلت إليه الأنظمة العالمية الحديثة في الإنشاءات والتطوير. ومن المقترحات أيضاً الفصل ما بين الإدارة الاقتصادية للسكك الحديدية وإدارة النقل والتسيير. وأشار د. عبود إلى أن كل دول العالم المتقدمة تعتمد على السكك

تنوجه الأنظار اليوم إلى النقل بالسكك الحديدية وضرورة تطويره وتحديثه بما يتلاءم مع الاحتياجات الحالية والمتصاعدة في ظل أزمة النقل البري الخانقة، وارتفاع أجور النقل، فلم يعد باستطاعة الكثير من المواطنين دفع تكاليف السفر المرتفعة بين المحافظات، وخاصة طلاب الجامعات.

وبعد النقل بالسكك الحديدية شريان الحياة بين المحافظات وضمن مناطق المحافظة الواحدة، لما له من أهمية كبيرة في تأمين حركة المسافرين والبضائع بأمان وبأقل التكاليف، وفي دول العالم المتقدم يتربع النقل السككي في المقدمة قياساً بوسائل النقل الأخرى.

تشرين؟ تواصلت مع مدير المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية الدكتور مضر الأعرج الذي أكد أن لدى المؤسسة مشروع متكامل ولا توجد خطة منفصلة تخص محافظة طرطوس.

بدوره، أكد الدكتور ذو الفقار عبود أستاذ الاقتصاد والعلاقات الدولية في جامعة طرطوس أن هناك مزايا كبيرة لاستخدام نظام النقل بالسكك الحديدية، منها سرعة النقل وأمانه وانخفاض التكاليف الاقتصادية. ومن المطلوب وضع هيكل للتعرفة في نظام النقل بالسكك

الخط الحديدي الحجازي مقطع الأوصال.. والمؤسسة العامة تلوح بتقارير «الوقوف على الأطلال»..

■ تشرين - غيداء حسن

أكثر وسائل النقل البري ملائمة للحجوم الكبيرة وللمسافات الطويلة، ومن أهم عوامل دعم التكامل الاقتصادي والتجاري بين الدول، إذ كان قطاع النقل

السككي ولا يزال أرخص أنواع النقل على الإطلاق، فناهيك بأنه وسيلة نقل آمنة، ومريحة ورخيصة وتتسع لعدد كبير من الركاب والمسافرين، فإن قدرته على نقل كميات كبيرة من السلع والمنتجات كبيرة جداً، وأجوره قليلة، ما يسهم في خفض تكلفة إنتاج

السلع المحلية والتصديرية، وجعلها أكثر قدرة على المنافسة.

ودائماً ما كانت أجور النقل في بلدنا المتهم الأول في ارتفاع سعر أي سلعة، وخاصة تلك التي تحتاج إلى نقل بين المحافظات..



ولاسيما مع ما نشهده في ظل الظروف الحالية من منعكسات الحرب من أزمة في توافر المحروقات ومشكلات النقل، وهذه كانت الشماعة الحاضرة باستمرار لأي كان يريد تبرير رفع أسعاره.

اليوم أعداد هائلة من السكان يقطنون مدينة دمشق وريفها، وهذا يجعلها تستهلك الكثير من المواد الغذائية والمواد الأولية للتصنيع والخضراوات المنتجة في المحافظات الزراعية القريبة، وخاصة درعا، كونها المحافظة الأقرب لها وتزودها بما تنتجه من محاصيل وخضراوات، عدا عن نقل البضائع الأخرى منها وإليها. وكان الخط الحديدي الحجازي سابقاً حاضراً وبقوة على محور دمشق - درعا وصولاً إلى الأردن والسعودية، كونه قطار الحج، وهذا مساره، فأين هو اليوم ولماذا لا يعاد تفعيله مع بروز الحاجة الملحة له؟

صحيح أنه لا يمكن نكران ظروف الحرب وتدميرها الكثير من القطاعات لدينا، ومنها القطارات وبنيتها التحتية وسككها، لكن هل نقف مكتوفي الأيدي ونندب حظنا ونبقى ندور في حلقة مفرغة من ظروف الحرب، ونتفوقع في آليات باتت بالية ولا نخرج إلى النور؟

ترى أمام مغريات النقل السككي وموثوقيته وأمانه ومميزاته الكثيرة، وحاجتنا الماسة إليه ألا يفترض أن يحرك ذلك الجهات المعنية للسعي الحثيث وإعادة تفعيل هذا القطاع الهام، بما يمكن أن ينشط من الحركة التجارية والاقتصادية وغير ذلك الكثير؟ ولاسيما أمام النهضة الكبيرة التي يشهدها هذا القطاع في الدول المجاورة، بل وفي دول العالم كافة، وتجاربها ماثلة ولا تحتاج العناء في البحث عنها أمام؟ من يريد؟ أن يعمل؟

توجه كبير

يؤكد الخبير الاقتصادي الدكتور حيان سلمان أهمية النقل السككي، إذ معروف أن أغلب الدول حتى المتطورة، تعتمد بشكل كبير جداً على هذا النوع من النقل وتقيم البنية التحتية لتطوير وتفعيل عمل هذا النقل، وخاصة في مجال انسياب السلع والخدمات ونقل الركاب والمسافرين وغير ذلك، ولذلك فالسؤال يتمحور حول: لماذا هذا التوجه الكبير، وخاصة مع بداية الألفية الحالية نحو تطوير هذا القطاع؟

أهم بكثير

ويوضح د. سلمان أن النقل السككي يعتبر أهم بكثير من وسائل النقل الأخرى رغم أهميتها، ويتجلى ذلك في أنه أكثر قدرة على نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع وحتى أكبر عدد

د. سلمان: في حال تجهيزه وتميئته يؤمن نقل السلع، وخاصة الزراعية وستكون له منعكسات اقتصادية كبيرة

الطاقة الأحفورية. كما أن النقل السككي يفعل العمل الاقتصادي بين القطاعات الأخرى.

منعكسات اقتصادية

وإذا ما نظرنا إليه من ناحية التكلفة والكوادر وتأمينها، فهي أقل من العوامل الأخرى، هذه الأمور إذا ما طبقناها على خط النقل الحجازي الذي كاد أن يتحول إلى معلم من معالم السياحة في سورية، والذي يعود بناؤه إلى أواخر القرن الثامن عشر، وكان يصل بين دمشق العاصمة ودرعا، ومن ثم يتوجه إلى الأردن، وفي حال تجهيزه وتميئته، فهو سيؤمن نقل السلع، وخاصة الزراعية من المحافظات

من المسافرين والخدمات إذا ما قورن بالنقل البحري والجوي وحتى الطرقي أيضاً، كما أنه أقل تكلفة، إذ معروف أن تكلفة الحاوية الواحدة أو تكلفة الطن الواحد أقل في النقل السككي منه إذا ما قورن بأنواع النقل الأخرى، يضاف إلى ما سبق أنه أكثر أمناً وأماناً، وهذا لا يعني أنه لا يتعرض للخطر، نعم قد يتعرض، ولكن في أسوأ الأحوال يتوقف القطار بحمولته، فهو ليس كالنقل البحري الذي يتعرض للغرق أو النقل الجوي الذي يتعرض لحوادث طائرات وما إلى ذلك، والنقطة الأخرى أنه أقل تكلفة، وخاصة إذا استخدمت أمور الشبكة الكهربائية وغيرها من عوامل تعتمد على الطاقة المتجددة وليس على

الزراعية إلى العاصمة، وسيقوم بنقل السلع الزراعية والصناعية والخدمات، وبذلك ستكون له منعكسات اقتصادية كبيرة.

غير ممكن حالياً

هذه ميزات وأهمية النقل بالقطارات، ومنها الخط الحديدي الحجازي، فما رأي المعنيين في إعادة تشغيله؟ وهل من أمل في إمكانية ذلك؟ يؤكد مدير المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي ممدوح العلان أن تشغيل قطار دمشق - درعا غير ممكن، كون الخط تعرض للتخريب كمسار سكة، وهناك أجزاء تم فكها من الخط أثناء الحرب، وما زالت في بعض المناطق خارج السيطرة، كما أن بعض التفرعات في خراب الشحم؟ غير آمنة، تقوم العصابات بفك بعض أجزاء الشبكة.

واضاف العلان: أرسلنا موظفينا في فرع درعا بمؤازرة من الجهات المعنية في المحافظة، وقمنا بإعادة ٣ كم من المسار. ولكن مازال خط دمشق - درعا بحاجة إلى تأهيل لأنه متوقف بالنسبة لمساره وهو بحاجة إلى قاطرات ومقطورات، كون الموجودة دمرت في محطة القدم من قبل المسلحين، لذلك يتعذر تشغيل الخط في الوقت الحالي، بسبب عدم توفر الاعتمادات المالية اللازمة لتأمين قاطرات ومقطورات جديدة بعد أن يتم تأهيل الخط، وهذا مكلف جداً بالنسبة للدولة في الوقت الحالي.

العلان: يتعذر تشغيل الخط في الوقت الحالي بسبب عدم توفر الاعتمادات المالية اللازمة لتأمين قاطرات ومقطورات جديدة

أهم بوابة للخروج من أزمة نقل الركاب مغلقة بذرائع استفزازية.. النقل السككي يدور في دوامة أزمة مركبة

■ تشرين - رحاب الإبراهيم

منذ مدة اتصلت صديقتي من اللاذقية للسؤال عن إمكانية الذهاب إلى مدينة حلب عبر القطار، لكنها أصيبت بخيبة أمل عند إخبارها بتعذر هذا الخيار، الذي يعد مطلباً جماعياً لكل المواطنين من ذوي الدخل المحدود، بغية تخفيف تكاليف النقل المرهقة، ما يتوجب العمل بكل الطاقات الممكنة لإعادة شرايين الحياة إلى القطاع السككي الحيوي بعد تقطع أوصاله تحت وطأة الحرب والحصار، وهذا يقع على عاتق وزارة النقل، التي يفترض أن تخصص تمويلاً كافياً لتأهيل بنيته التحتية وتأمين كامل احتياجاته قدر الإمكان لتوضع خطوط القطارات في الخدمة وتسهيل نقل الركاب والبضائع.

وزارة التنمية الإدارية رغم الحاجة لهذه الخبرات وقدرتها على مواصلة الإنتاج، وأيضاً الرواتب الضعيفة، التي جعلت كثير من الموظفين يفكرون بالاستقالة، ما يتوجب معالجة النقص الواضح في هذه الخبرات ومحاولة ترميمها والحفاظ على الكوادر الفنية والإدارية المتبقية بمنحها رواتب جيدة وإعادة التعاقد مع الكفاءات الخبيرة بعد انتهاء مسارها الوظيفي.

نقص التمويل

ويرى المهندس البيك أن مشكلة نقص التمويل وعدم تخصيص ميزانية كافية لإعادة تأهيل قطاع السكك الحديدية يؤثر سلباً في النهوض بهذا المجال الاستراتيجي، ما يتوجب منحها الدعم المادي الكافي لشراء المعدات اللازمة كالمصهاريج والشاحنات والقاطرات، التي لا تمتلك المؤسسة سوى عدد قليل منها لا يكفي لتغطية كل الخطوط، كما أن المؤسسة تواجه صعوبة باستيراد القطع التبديلية اللازمة بسبب نقص التمويل والحصار. بالتالي معالجة واقع السكك الحديدية وتنشيطها لتخدم المواطنين كما يجب، ونقل البضائع وتحقيق إيرادات جيدة، يستلزم منحها التمويل الكافي لتعويض النقص والفاقد من المعدات والآليات وقطع التبديل حسب المهندس البيك، الذي شدد على ضرورة إعادة مراكز وورش الإصلاح في منطقة جبرين إلى الخدمة، فمن دون إنجاز هذه الخطوة يصعب القيام بعمليات التأهيل والإصلاح كما يجب.

أولويات أساسية

ووصف هذه النقاط الثلاث بالأولويات التي يجب معالجتها وإيجاد حلول عاجلة بغية تأهيل كامل الخطوط الحديدية وتطويرها، ما يسهم بنقل الركاب والبضائع بأسعار معقولة، لكن رغم كل هذه المعوقات استطاعت المؤسسة بجهود كوادرها الوطنية وخبراتهم إخراجها من نطاق الخسارة إلى الربح كما يؤكد الخبير المهندس البيك.

الأكثر تضرراً

مدير المؤسسة العامة للسكك الحديدية الدكتور مضر الأعرج أكد أهمية قطاع الخطوط

مواطنون في حلب طالبوا عبر؟ تشرين؟ بتشغيل خدمة نقل الركاب عبر القطارات إلى المحافظات الأخرى، فيقول انطوان برغل: «تلك التكلفة النقل مع عائلتي إلى دمشق ومدن الساحل أضحت مرهقة بعد ارتفاع أسعارها مؤخراً، وأعتقد أن التنقل بالقطار أرخص وأقل مدة، حيث كنت أسافر بهذه الوسيلة قبل الحرب؟ مطالباً بإعادة تشغيل القطارات إلى المدن الرئيسية الآمنة بغية تخفيف التكلفة على المواطنين.

وتؤيده السيدة الأريعيونية نهى طرقي، وخاصة أنها تسمع صوت القطار بين الحين والآخر عند مروره في مدينة حلب، متسائلة ما هي العقبان التي تحول دون تشغيل القطارات وخاصة أنها تحقق فوائد للاقتصاد والمواطن بالوقت ذاته، مشيرة إلى أنه عند تسهيل التنقل بهذه الوسيلة سيخفف ذلك من أزمة النقل ويربح وترحم المواطن قليلاً مع إلزام شركات النقل بتقديم خدمة جيدة أقله لناحية التقيد بالوقت والتسعيير.

تسرب الكوادر الخبيرة

يعد قطاع النقل السككي أحد أهم القطاعات الحيوية، لكنه تضرر حاله كحال أغلب القطاعات بسبب الحرب وتداعياتها، لكن فور إعادة الأمان إلى المدن والمناطق بوشر بإعادة بنيته التحتية المدمرة، وتشغيل بعض خطوط القطارات، إلا أن تشغيلها بالكامل يتطلب سلة إجراءات وقرارات لتجاوز الصعوبات المعرقله، وهنا يتحدث الخبير المهندس محمد البيك، التي خسرت المؤسسة العامة للسكك الحديدية كفاءته بسبب انتهاء مساره الوظيفي حسب ضوابط وزارة التنمية الإدارية، عن أهمية هذا القطاع وضرورة دعمه بطريقة تضمن نقل الركاب بأسعار معقولة، فهذه الخدمة غالباً ما تكون مدعومة من الدولة، إضافة إلى نقل البضائع، ما ينعكس على تخفيض المنتجات بشكلها النهائي، مشيراً إلى أن تحقيق هذا الهدف يحول دون إنجاز معوقات عديدة، بعد تضرره الكبير خلال سنوات الحرب والحصار.

ويبين المهندس البيك أن أبرز هذه الصعوبات تسرب الكوادر الإدارية والفنية الخبيرة لأسباب عديدة منها الانتهاء المسار الوظيفي حسب روائز



ونقل الركاب من المدينة إلى جبرين وبالعكس بواقع أربع رحلات لتلبية نقل المواطنين وخاصة الطلاب والموظفين، إضافة إلى تلبية كافة طلبات النقل وخاصة نقل المواد الاستراتيجية من الفيول والحبوب والإحضارات الحسوية والفوسفات، والحديد والزيت وغيرها.

مشاريع قادمة

ولفت الدكتور الأعرج إلى أن المؤسسة وضعت رؤيتها لتنفيذ مشاريعها وفق الإمكانيات والاعتمادات المتاحة، وقد اقتضت حالياً على تنفيذ المشاريع التي تخدم عملية النقل وتحقق زيادة في الإيرادات واستكمال تنفيذ المشاريع المباشرة بها سابقاً وأهمها تجهيز ٧ قاطرات بالاعتماد على الكوادر الفنية الوطنية.

أما في مجال البنية التحتية للخطوط الحديدية تولي المؤسسة حسب مديرتها الأهمية القصوى لمشروع إعادة تأهيل وتطوير محور مرفأ طرطوس - حمص - مهين - الشرقية - مناجم الفوسفات، ومشروع دراسة وإنشاء خط حديدي جديد على مقطع الشرقية - تدمر - البوكمال للوصل مع العراق، كما تتم متابعة تنفيذ الصيانات اللازمة للخطوط الحديدية العاملة لرفع السوية الفنية والحفاظ على أمان سير القطارات، واستكمال تنفيذ أعمال تفرقة الخط الحديدي للمنطقة الصناعية والمرفأ الجاف بحسياء، وإعادة تشغيل خط الفوسفات من مناجم الشرقية إلى مرفأ طرطوس.

ويؤكد أن المؤسسة بسبب جهود كوادرها المتواصلة حققت إيرادات مكنها من الانتقال من الخسارة إلى الربح، وهذا سينعكس على تطوير خدماتها وإعادة تأهيل خطوط الحديدية إلى الخدمة بالتدريج.

■ ت- صهيب عمريّة

الحديدية الاستراتيجي، الاقتصادية والخدمية عرضها للاستهداف المباشر من المجموعات الإرهابية وداعميها بهدف ضرب الاقتصاد المحلي، فالمؤسسة العامة للخطوط الحديدية كانت من أكثر القطاعات تضرراً، بعد تدمير قرابة ٨٠٪ من بنيته التحتية وسرقة المستودعات والمخازن وتفكيك وسرقة الأدوات المحركة والمتحركة.

ويتابع بالقول: سارعت المؤسسة إلى إصلاح وإعادة تأهيل المحاور والتفرعات السككية في المناطق التي حررها الجيش العربي السوري ليصبح الطول الإجمالي حالياً ١٠٥٢ كم فقط من ٢٥٥٢ كم، أي بنسبة ٤١٪ فقط من كامل الشبكة، مع مواصلة صيانة وتأهيل خطوطها والبنى التحتية.

واعتبر الدكتور الأعرج أن استمرار الحرب بشكلها الاقتصادي وتطبيق العقوبات الاقتصادية تسبب في صعوبة تأمين القطع التبديلية والآليات اللازمة لإعادة تأهيل البنى التحتية، لكن المؤسسة بكوادرها الوطنية وخبراتها أوجدت حلولاً وفق الإمكانيات المتاحة لإعادة إحياء هذا القطاع الهام بالتدريج.

تخفيف التكلفة

وحول إجراءات المؤسسة لتأهيل قطاع السكك الحديدية لنقل الركاب والبضائع بغية تخفيف التكاليف والأسعار على المواطنين، أكد الأعرج أن المؤسسة تتابع تأهيل الخطوط ومرافقها بغية تسير القطارات بشكل آمن ومستقر كخط حلب - دمشق، الذي يستثمر حالياً لنقل البضائع وخط طرطوس - اللاذقية الذي ينقل البضائع، والركاب بواقع ٦ رحلات يوميا، وخط طرطوس وحمص - مهين - الشرقية، المستخدم لنقل البضائع، وخط حلب - جبرين - تل بلاط يستخدم لنقل البضائع،

خبير في السكك الحديدية: ضرورة معالجة نقص الكوادر الفنية والإدارية ومنح التمويل الكافي وإعادة مراكز الإصلاح في منطقة جبرين للخدمة

مدير المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية: الحرب والحصار الاقتصادي أثرا على تأهيل وإصلاح البنية التحتية واستيراد قطع التبديل

أكثر وسائل النقل توفيراً وأماناً وموثوقية لنقل الركاب..

القطارات ليست ترفاً بل حاجة ماسة في زمن الأزمات

■ تشرين - صفاء إسماعيل

مع ارتفاع أجور النقل وكثرة الحوادث المرورية لوسائل النقل الجماعي، تتصدر القطارات الواجهة كبديل منافس لما تتمتع به من مزايا عدة، أبرزها أنها

أكثر وسائل النقل أماناً وموثوقية وراحة للركاب، كما أنها أرخص أنواع النقل على الإطلاق، لقدرتها على حمل كميات كبيرة من الركاب والسلع بأسعار قليلة، ما يسهم في خفض تكلفة إنتاج السلع المحلية والتصديرية وجعلها أكثر قدرة على المنافسة.

ومع عودة الأمن والأمان لمعظم الجغرافية السورية، أصبحت الحاجة ملحة لإعادة تأهيل السكك الحديدية وتفعيل الربط السككي بين المحافظات، كما كان عليه الحال قبل الحرب الإرهابية وإقدام المجموعات الإرهابية على تدمير جزء كبير من الشبكة الحديدية.

كلف الوقود والزيوت والمستلزمات الأخرى ضرورة صيانة الشبكة الحديدية وتفعيلها من جهته، أكد الأستاذ في كلية الاقتصاد في جامعة تشرين الدكتور علي ميا لـ «تشرين» أن النقل بواسطة السكك الحديدية يعد أحد الدعائم الأساسية للاقتصاد الوطني، وذلك من خلال المردود الاقتصادي الكبير الذي يقدمه على مستوى الدخل القومي، لما يتمتع به من مزايا كثيرة بالمقارنة مع وسائل النقل البري الأخرى.

وأضاف ميا: من المعلوم أن النقل بواسطة القطارات يعد أرخص أنواع النقل على الإطلاق، نظراً لقدرة على حمل كميات كبيرة من السلع والمنتجات والركاب بأسعار قليلة، ما يسهم في خفض تكلفة إنتاج السلع المحلية والتصديرية وجعلها أكثر قدرة على المنافسة. ناهيك بأنها أكثر وسائل النقل أماناً وموثوقية وراحة للركاب، وأقل عرضة للحوادث المرورية بنسبة كبيرة بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، إذ أنها لا تتأثر بحركة المرور أو سوء الأحوال الجوية ما يجعلها أكثر سرعة في نقل البضائع والركاب، بالإضافة إلى أنها تسهم في المحافظة على بيئة سليمة ونظيفة، وتعمل على دعم التكامل الاقتصادي والتجاري بين الدول المجاورة، وتهيئة الأرضية المناسبة لإقامة مشروعات مشتركة لتحقيق التنمية المستدامة.

وشدد ميا على أهمية الربط السككي بين المحافظات السورية للفوائد الكثيرة التي يحققها النقل بالسكك الحديدية، وخاصة لما تمتلكه البلاد من شبكة سكك حديدية طويلة تربط كافة أجزاء البلاد مع بعضها بعضاً، كما أنها تربط البلاد مع الدول المجاورة كافة، وخاصة بعد عودة الأمن والأمان إلى معظم أرجاء الوطن، ولذلك يجب المسارعة إلى وضع خطة متكاملة لصيانة هذه الشبكة وتفعيلها بالسرعة الممكنة، لما يمكن أن يوفره من مزايا اقتصادية كبيرة تعود بالنفع على الاقتصاد الوطني والمواطنين، وخاصة بعد أن أصبحت تكلفة النقل تشكل ٦٠٪ من تكلفة المنتجات بعد ارتفاع أسعار المشتقات النفطية في الآونة الأخيرة.

وحسب ميا، إن استخدام النقل السككي، سيؤدي بدوره إلى تخفيض تكاليف النقل، ولاسيما للأشخاص الذين يتنقلون بشكل متكرر بين المحافظات، وخاصة العسكريين، بالإضافة لتخفيض أسعار المنتجات والبضائع وتذاكر سفر الركاب، ما يؤدي إلى انخفاض معدلات التضخم والأسعار.



شعبان: الحصار يعوق إعادة تأهيل الربط السككي بين المحافظات.. والأولوية للشحن

هي تشغيل قطارات الشحن لنقل البضائع والمواد الأساسية الإستراتيجية وهي الفول والحبوب، حيث يتم نقل الحبوب من مرفئي اللاذقية وطرطوس إلى صوامع جبلة وحماة وحمص ودمشق ونقل الفول إلى محطات توليد الكهرباء في الزارة (حماة) والرضوانية (حلب) من مصفاتي بانياس وحمص، وحالياً قطارات الركاب هي من اللاذقية إلى طرطوس وبالعكس، ومن حلب إلى جبرين (شمال حلب) وبالعكس، أما قطارات الشحن فهي من اللاذقية إلى طرطوس - حمص - حماة - حلب - دمشق. هناك بعض المعوقات الفنية حالياً تمنع تسيير قطارات الركاب من اللاذقية إلى حمص - دمشق - حسب شعبان - مع العلم أن المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية عدلت تعرفه ركوب القطارات في ٢/٧/٢٠٢٤ وذلك للحفاظ على استمرارية النقل بالقطارات وتغطية تكاليف التشغيل بما يتناسب مع زيادة

وبالنسبة لإعادة الربط السككي بين المحافظات، أوضح شعبان أنه نتيجة الأعمال الإرهابية المسلحة خرج ٢٠٢٦ كم من الخط الحديدي عن الخدمة من إجمالي طول الشبكة البالغ ٢٥٥٢ كم، (خط حلب - اللاذقية - حلب المنطقة الشرقية - حلب - حماة - حماة - حمص وحمص - دمشق). وقد تمت إعادة تأهيل خط حمص - دمشق وحمص - حماة وحماة - حلب) وبقي ١٥٠٠ كم خارج الخدمة حتى تاريخه، مؤكداً أن المؤسسة تعمل بكل كوادرها لإعادة تأهيل هذه الخطوط واستثمارها لقطارات الشحن أولاً ومن ثم قطارات الركاب.

وحول الصعوبات التي تعوق إعادة التأهيل، أشار شعبان إلى صعوبة تأمين القطع التبديلية والمواد والمعدات والآليات لإعادة الترميم وتأهيل البنى التحتية، لكون هذه المواد معظمها أجنبية الصنع نتيجة الحصار الجائر المفروض على بلادنا، وأضاف: الأولوية حالياً

النقل بواسطة القطار بين اللاذقية وطرطوس، يفتح شهية أهالي اللاذقية للمطالبة بتفعيل الربط السككي إلى بقية المحافظات، وخاصة دمشق، إذ أشار عدد من المواطنين الذين التقاهم «تشرين» إلى أن النقل بواسطة القطار أكثر أماناً وتوفيراً للجيب بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، وخاصة بالنسبة للمسافرين بشكل متكرر كطلبة الجامعات والعسكريين، الذين يتكبدون مبالغ كبيرة نتيجة سفرهم بوسائل النقل الجماعي؟ البولمانات؟ والارتفاع الكبير في تعرفه النقل. وإن لفتوا إلى تكرار الحوادث المرورية التي باتت خبراً اعتيادياً كل بضعة أيام، شددوا على أن حوادث القطارات تكاد تكون شبه معدومة لما تتمتع به من أمان وموثوقية.

الأولوية لتشغيل قطارات الشحن

مدير الخطوط الحديدية في اللاذقية المهندس أحمد شعبان أكد في حديث لـ «تشرين» أن السكك الحديدية من أكثر قطاعات الدولة تضرراً بفعل الأعمال الإرهابية التي دمرت أكثر من ٨٠٪ من البنى التحتية من حيث تخریبها وسرقة المستودعات والمخازن وتفكيك وسرقة الأدوات المحركة والمتحركة والبنى التحتية لها، مبيناً أن أضرار السكك الحديدية تجاوزت ٦٠ ترليون ليرة. وحسب شعبان، لأول مرة منذ بداية الحرب الإرهابية عام ٢٠١٠، حققت المؤسسة ربحاً وقدره ١٠ مليارات ليرة، وتدخل مرحلة التعافي والاكتفاء الذاتي، حيث بلغت حجوم النقل خلال العام الجاري وحتى تاريخه حوالي ٦٥٠ ألف طن من البضائع المختلفة.

وأشار شعبان إلى سعي المؤسسة لإدخال مشاريعها حيز الإنتاج، واستكمال تنفيذ مشاريع تشغيل السكك الحديدية خلال المرحلة القادمة وفقاً للإمكانيات والاعتمادات المتاحة والممكنة، بالإضافة لتنفيذ المشاريع التي تخدم عملية النقل ومتطلباته المتزايدة واستكمال المشاريع المباشر بها سابقاً والتي ستدخل العملية الإنتاجية.

ودلل شعبان بأهمها، وهي إعادة تأهيل ٦ قطارات ٢٨٠٠ حصان بالاعتماد على الكوادر الفنية الوطنية والانتهاج من تعديل الشاحنات ذات الجوانب إلى شاحنات قلاب عدد ٧٥ لزوم نقل الحبوب والفوسفات من (حساء - مهين) إلى المنطقة الساحلية اللاذقية وطرطوس، بالإضافة لمتابعة الإعلان والتعاقد على توريد قطع تبديلية للأدوات المحركة والمتحركة ومعدات صيانة الخط الحديدي.

الأعمال الإرهابية دمرت أكثر من ٨٠٪ من البنى التحتية.. والأضرار تجاوزت ٦٠ ترليون ليرة

قطار النزهة.. الماضي الجميل «يا فرحة ما تمت».. ضعف الاعتمادات يأتي على معدات يفيها «فرنكات» للصيانة.. ذرائع تحت الطلب دوماً؟!

■ تشرين - منال الشرع:

لطالما حظيت رحلات قطار النزهة بشعبية واسعة بين سكان دمشق وريفها بمختلف طبقاتهم الاجتماعية وشغل حيزاً من ذاكرة الناس. هذا القطار الشهير الذي كان ينطلق من محطة الحجاز وينشط في أيام الإجازات والنزهات، توقف عن رحلته المعتادة ولم يبق منه إلا الذكريات. ويستذكر بعض الناس ذكرياتهم مع قطار النزهة التي لا تزال عالقة في أذهان معظمهم، ذكريات و رحلات وأوقات قضاها في رحلات القطار، ويتساءلون الآن عن أسباب توقفه وعدم الاستمرار بعمله.

يضج بالحياة. زارعاً الفرح في قلوب راكبيه ورغبة لدى المتفرجين في الركوب فيه أيضاً. وتحنّ ثرياً لأيامه التي لا تزال حاضرة في مخيلتها وصوت صافرتة، وللمطاعم والمصاطب الشعبية على ضفاف مجري نبع الفيحة والخضرا.

وتمنت أن يعيش أبناء هذا الجيل ما لم يتسنّ لهم أن يعيشوه، وأن يعرفوا قيمة القطار المعنوية لدى الكثير من الناس الذين عاصروا وشهدوا تلك الأيام الجميلة.

القطارات عمرها ٥٠ عاماً

عن أسباب توقف خط قطار النزهة، يبين المدير العام للمؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي ممدوح العلان -تشرين- أن القطار لم يتوقف بشكل نهائي، إذ بين فترة وأخرى يتم تشغيله، كل شهرين، للحفاظ على القاطرة وعلى مسار السكة والحرم. إنما فنياً فهو غير جاهز لنقل الركاب، فالمركبات قديمة متهاكلة والخط طويل، يصل إلى سرغايا ويحتاج لإعادة تأهيل

فرحة لم تتم

أبو محمد يروي ذكرياته عن قطار النزهة مستهلاً بعبارة: (سقى الله أيام زمان) وصوت صفارة القطار ولحظة مروره، كنا نذهب كل يوم جمعة؟ سيران؟ بالقطار إلى سرغايا والزبداني والفيحة، فرحلات القطار تعني لنا الكثير، معتبراً إياها أياماً جميلة يتوق إليها، فهو تراث بالنسبة للكثيرين وحينما تم تشغيله في الأول من أيار عام ٢٠١٥، أنعش ذكراهم بالأيام الجميلة إلا أن الفرحة لم تكتمل.

فقد كانت وجهته سابقاً تبدأ من محطة الحجاز ويعبر الغوطة الغربية أمام المتنزهات والمطاعم ليمر بجانب نهر بردى وصولاً إلى الزبداني والفيحة وسرغايا والحدود اللبنانية.

أيام جميلة

وتروي السيدة ثريا: ما إن كان يمر قطار النزهة في منطقة حتى يتوقف الكبار والصغار ويطل أصحاب المحال والمنازل من شرفاتهم ليشاهدوه ويتحول المكان الذي يمر فيه إلى مكان للبهجة



الدهان لكل عربة، وورشة نجارة لدى المؤسسة المزيد من هذه الورش، وجهود بسيطة للإبقاء على هذه العربات التراثية.. غريب بالفعل إن نبقى نتذرع بالأزمة ونقص التمويل...! مالذي تفعله كوادر مؤسسة باتت ريعية تكثفي بجمع إيجارات عقاراتها المؤجرة؟

هل هذا هو دورها؟

نقترح أن يطالع القائمون على المؤسسة على تجربة؟ الخط الحديدي الحجازي الأردني؟ وسيفرون علينا الكثير من الشرح والتفصيل.. وكذلك التساؤلات النابعة من وحي الدهشة.

خط عين الفيحة والحدود اللبنانية السورية، بسبب التعديلات عليه خلال فترة الحرب، وهذا يحتاج مبالغ مالية ولا يوجد اعتمادات كبيرة. فالقطارات عمرها ٥٠ عاماً، وهناك حاجة إلى قطارات جديدة. لافتاً إلى القيام بشكل مستمر بالكشف عليه وصيانته حفاظاً على الجهوية الفنية ورمزيته.

لكن الغريب أن تبقى العربات الخشبية المهتلكة ماثلة أمام أعين المعنيين في المؤسسة والوزارة « وزارة النقل » بعنوان ذات الزريعة ؟ لا توجد اعتمادات؟ على الرغم من أن ماتت عليه عبارة عن «فرنكات».. ونقولها مجازياً، فما يتطلبه الأمر بضع عبوات من

■ تشرين - بادية الونوس

في زمن العتمة ..

فواتير الكهرباء بالملايين.. ومزة «٨٦» مثال



موظفيها، وعليه أن يدفع فواتير كل شيء بدءاً من تقاسم أداء المدير أو نقص في المعدات أو الموظفين؟ لتأتيه الضربة القاضية من خلال فاتورة يعجز عن دفعها الميسورون، علماً أنه من وجهة نظر صاحب الشكوى وكل من يعاني من هذه المشكلة، كانت الفواتير السابقة بضعة آلاف ودفعت في وقتها، أي إنه مواطن؟ صالح؟ وملتزم بالدفع طيلة حياته. كيف يعلم أنه يتوجب عليه تصوير العداد؟ ثم كيف لكل هؤلاء من أصحاب العدادات أن يذهبوا ويرجعوا المؤسسة عند الشك في عدم صلاحية العداد؟ والسؤال الأهم: لماذا يدفع الرسوم، أليست مقابل خدمات تقدمها المؤسسة، ومن بينها خدمة الكشف على العداد؟ أيضاً النقطة الثانية: كيف يمكن أن تصل قيمة الرسوم لبيت متواضع في حي شعبي مثل مزة؟ ٨٦ إلى ٣٨ ألف ليرة، بينما قيمة الفاتورة الإجمالية حوالي ٢٠٠ ألف ليرة؟

لا جواب

تشرين؟، توجهت بكتاب إلى وزير الكهرباء عبر المكتب الصحفي بالوزارة للتوضيح، وكانت الأسئلة الموجهة تتمحور، أولاً حول الأسباب التي تؤدي إلى تراكم الفواتير، وفق بعض المواطنين وصلت قيمة الفواتير بالملايين، في الوقت الذي يعلم الجميع واقع الكهرباء. وثانياً: هل يمكن تزويدنا بأعداد المعترضين على قيمة الفواتير؟ ثالثاً: يقول البعض المشكلة بالعدادات التي يفترض تبديلها أو صيانتها (ساعات قديمة) وهذه مسؤولية وزارة الكهرباء نعتقد ما هي وجهة نظركم؟ رابعاً: فيما يتعلق بموضوع كشافه العدادات والنقص الحاصل، ما هي خطة الوزارة لترميم النقص في هذا الموضوع؟ إحدى الفواتير؟ منزلي؟ وصلت قيمة الرسوم فيها إلى نحو ٤٠ ألف ليرة في إحدى الفواتير.. لماذا؟ لكن ومنذ أسبوع وحتى تاريخه لم تصلنا الإجابة!

المضحك المبكي في هذه الظروف الضاغطة، أن تصدر قيمة فواتير الكهرباء بالملايين في وقت تأتي الكهرباء بالقطارة، وهذا ما سيكون ذكريات الزمن القادم في (أن تملك قناتيت، والفاتورة عليك دفعها بالملايين).

أما لماذا تبلغ قيمة الفواتير هكذا؟ و إلى حد يمكن المساعدة في تخفيضها؟ إذ كيف لمواطن أن يؤمن قيمة فاتورة بالملايين وهو بينهم وبين الفاقة؟ شعرة؟

في التفاصيل، صدم أبو علي من قيمة فاتورته بأنها ثلاثة ملايين ليرة، وطلبت منه الموظفة مراجعة المؤسسة عليها تخفيض القيمة إلى النصف -لأن هذا ما يحدث- تم التخفيض إلى النصف، لكن من وجهة نظره يبقى المبلغ كبيراً ويقصم الظهر، وخاصة أن واقع الكهرباء في سورية معروف للقاصي والداني، فكيف له أن يؤمن هذا المبلغ..؟

لجأ أبو علي للصحافة أملاً في أن يصل صوته وأمثاله إلى المسؤول ليتم حل مشكلته. وأكد آخر أن ما يحدث هو أن قارئ العدادات يسجلون قيمة الاستهلاك بشكل عشوائي بمعنى يضعون الرقم (شلفاً)، مضيفاً: لدى سؤالنا أحد قارئ العدادات الذي يتردد إلى الحي عن ذلك، بين أن العدادات قديمة وتحتاج إلى استبدال بطارية، لذلك لا يوجد رقم واضح عن كمية الاستهلاك الحقيقي.

لدى مراجعة تشرين؟ برفقة صاحب الشكوى وبالتعاون مع المكتب الصحفي للمدير المعني في الوزارة قال السكرتير لصاحب التظلم: أنت؟ طُنشت؟، يفترض أن تصور الساعة وتذهب بها إلى المؤسسة لأنه لا يوجد كشافه كافية. ونحن بدورنا نتساءل: ترى هل المواطن مسؤول عن أداء المؤسسة أو الوزارة التي يفترض أن ترمم النقص الحاصل في أعداد

يرى الموسيقى وجهاً حضارياً نواجه به العالم..

المايسترو شادي نجار: سنبقى نعزف حتى يشرق الأمل مكان الألم

■ حوار: ميسون شباني

منجز موسيقي لافت يقدمه المايسترو شادي نجار عبر مقطوعاته وإبداعه متميزة ولمسة خلاقة يمازج روح الغرب عبر آتاه الشرقية ويعيد توزيع التراث الموسيقي

بأسلوب مختلف ينم عن ذكاء فني في أسلوب صياغة اللحن وتوزيعه ..

المايسترو شادي نجار وفي حوار لـ "تشرين" يؤكد أهمية الموسيقى في حياة الشعوب ويؤمن بكونها مازالت لغة العالم.

البداية كانت حلماً عبر على ضفافه ووضع أساساته عبر أوركسترا "صبا".. يقول المايسترو نجار: تشكلت أوركسترا صبا عام ٢٠١٦ فكانت رسالة حب وثقافة في منتصف الألم والحزن، كانت قراراً وخياراً وهو أن يعلو صوت الموسيقى على صوت الهاون والقذائف..

رسالة حب وثقافة

وسميت؟ صبا؟ لسببين مقام الصبا في الموسيقى الشرقية، وهو من المقامات التي تبدأ بنوطة وربما لا تنتهي بنفس هذه النقطة.

إضافة لكونها كناية رمزية بأن واقعنا ما قبل الحرب لن نسمح أن يكون هو واقعنا بعد الحرب من ناحية أخرى، وكلمة؟ صبا؟ في فكر جبران خليل جبران تعني الروح الحزينة التي تهب من الشرق، والغرب صدر لنا هذا الحزن والألم، لذلك من خلال موسيقانا وثقافتنا سنحول هذا الألم لفرح متجدد ونرسله لكل العالم لنقول لهم إن في سورية شعباً يعشق الحياة ويحب الموسيقى ويتخذ من الموسيقى وجهاً حضارياً وثقافياً يواجه به العالم، والحال الذي نحن عليه لن يدوم ولا بد من التفاوض بغير أجمل، فالحياة ستستمر وموسيقانا ستبقى تعزف دائماً ليشرق الأمل مكان الألم والتجدد الدائم بالحياة.

تكامل الفكرة واللحن

وعن أهمية التناسق بين المقامات الموسيقية ومؤلفاته خاصة أن ٩٠٪ من معزوفات الأوركسترا هي من تأليفه يضيف نجار: كل لحن أجرب أن أولفه وأبنيه على فكرة معينة وهذه الفكرة تذهب وحدها للمقام الأنسب لها بمعنى: إذا كانت الفكرة فرحاً فمن الطبيعي أن تكون على مقام العجم أو مقام الرست، وإذا كانت الفكرة التي تبني عليها لحناً هي فكرة حزينة من الطبيعي أن تكون على مقام الصبا، وإذا كانت ضمن مجال الرومانتيك أو الرومنس ممكن أن نذهب لمقام النهوند أو مقام الكرد إذا لاشك في أن هناك تكاملاً بين فكرة اللحن واختيار المقام الأنسب والفكرة التي بني عليها اللحن، وعندما مزجت روح الغرب بألة الرق الإيقاعية الشرقية، قدمت مزيجاً في الهارمونيك بين آلات البيانو والكمان والغيتار، كما أضفت تناسقاً بين مقامات النهاوند والكرد والحجاز.

الإبداع يولد من الألم

وعن فكرة أن الإبداع الموسيقي يخلق من الألم يقول نجار: أؤمن تماماً أن الإبداع يولد من رحم الألم والفنان كلما زادت معاناته في الحياة واشتدت عليه التجارب يستطيع بشخصيته أن يكون أكثر تمرداً على الواقع وأكثر قوة على الحزن أو الألم. نحن نتكلم عن الفنان الذي يملك شغف الموسيقى وهذا الشغف هو الذي يدفعه للوصول إلى مكان يطمح له من خلال موسيقاه وألحانه، أما الفنان الذي يعتبر



لغة العالم

وعن تأثير الموسيقى بزمن السرعة والتكنولوجيا هل مازالت لغة العالم؟ يجيب نجار لاشك في أن الموسيقى كانت ومازالت وستبقى لغة العالم، لغة الثقافة، لغة الحضارة، لغة السلام، وفي حال اجتمع موسيقيون من كل أنحاء العالم فهم يستطيعون أن يحكوا لغة وحدة بين بعضهم وهي لغة الموسيقى ولا شك في أن تأثير الموسيقى في زمن السرعة أو التكنولوجيا أصبح أكبر وأكثر ولكن لا شك في أن الموسيقى مازالت هي لغة العالم.

وجه الحضارة

وعن مشروعاتهم لتوثيق هذه الاستمرارية يقول نجار: من المعروف دائماً أن الاستمرارية هي أصعب من البداية.. أن تستمر بشيء وتحافظ على المستوى نفسه هو أصعب وذلك خوفاً من الوقوع في فخ الروتين وخوفاً من الوقوع بالتكرار وخوفاً من الوقوع في فخ المشاكل المحيطة باستمرار بهذا العمل، والمشروعات القادمة هي حفلات موسيقية في محافظات أخرى، ونحن حريصون على أن ننقل هذه الرسالة من مكان إلى كل مكان، وأن نخاطب الناس وقلوبهم وأرواحهم.. هذا هو الهدف من الموسيقى التي أقدمها وهي تحمل في طياتها نوعاً من الثقافة ووجهها من أوجه الحضارة، تحاكي لغة الروح وليس لغة الجسد سواء بالأغاني التي تقدم أو بالألحان، وبعض المقطوعات الأخرى المعروفة سواء شرقية أو غربية لكن بتوزيع جديد.

الانفتاح الموسيقي

وأما بالنسبة لموضوع الموسيقى الحلبية كيف يتم إحيائها والمحافظة على ميزاتنا من دون أن تفقد روحها؛ يضيف المايسترو نجار: أؤمن تماماً أن الفنان يجب أن يكون منفتحاً على الثقافات الموسيقية الأخرى وهذا الانفتاح يغني الفنان دائماً يضعه ضمن إطار التطور في الأفكار بالنسبة للتوزيع الموسيقي أو الكورالي، والتراث شيء مهم جداً في شخصية كل فنان وفي حياته الفنية ويجب المحافظة على التراث بنفس جديد وبروح موسيقية متجددة شريطة ألا يمس باللحن الأساسي أو الكلمة الخاصة بالتراث.



نتائجنا في الأولمبياد واقع فرض نفسه!!

تشرين - ميادة مخبير

انتهت الألعاب الأولمبية التي استضافتها باريس وضحونا من حلم عن موقع ما نرى فيه بريق ميدالية ما (أيًا كان لونها أو شكلها) تزين صدور أبطال سوريين . الخسارة في الرياضة واردة ويجب أن توضع في الحسبان قبل أي مشاركة ، ولكن الإحباط هو التأذي الذي لا نريده لأنه يعادل ويساوي أكثر من الخسارة في العرف الرياضي .

والإحباط يأتي من إعلام خاطئ سبق الألعاب، إعلام مرافق بتصريحات مسؤولة من قيادي أو مدرب أو اللاعب نفسه . وكان من المفروض أن يتم التعليق النقدي أو وضع الملاحظات في نفس إطار النشر. فكثير من تصريحات الكوادر الفنية عن توقع تحقيق النتائج هي المؤذية إن لم تكن منطقية .

كنا نتوقع أو كنا نمي النفس بفوز وتنويع لبطلنا مع أسعد، ولكن الفرحة لم نحصل عليها مع إحباط من المفروض ألا يكون . فقد تركنا بطلنا يتابع استعداده بالوطن ليصل إلى صالة الألعاب ونحن نسمع عن تصريحات بأنه أصيب أثناء تدريبات الاستعداد في سورية وإصابة ثانية في فرنسا . هنا نجد أنه من المنطقي في الرياضة أن نضع بطلنا في صورة الأرقام القياسية المسجلة باسم الأبطال المشاركين لنعرف أين موقع بطلنا من



تحقيق الأمل، وبطريقة تزيد من الحافز النفسي عنده ليكسر حاجز الأرقام. وهنا ندخل في إطار عنوان مهم تحتنا رياضي هو التوجيه المعنوي أو الطب النفسي في برامج التدريب وخطط الاستعداد للمشاركات، فالموجه أو الطبيب النفسي يجب يكون ضمن الكوادر الفنية والإدارية لأي فريق وفي كل الألعاب، وخاصة الألعاب الفردية .

جماهيرنا الرياضية بقيت على جبهها لمعن أسعد وتنتظر منه أن يتابع المشوار بتصميم أكثر على كسر أرقامهم القياسية ليكون جاهزاً للمشاركة القادمة . ومنطق الاستعداد الرياضي يحتمل أن يتم إنشاء اضبارة خاصة بكل لاعب فيها الماضي

الفني والحاضر مع الإمكانيات المتوفرة ، والأمل أو الهدف المنشود لتحقيقه . وهنا نؤكد ضرورة وضع الإداري والمدرب المرافق من الشخصيات المؤهلة قيادياً وتربوياً للدخول إلى قلب وأفكار اللاعب لتلقيه بالأهداف التي نسعى إليها رياضياً وسياسياً ووطنياً . يجب أن نصل إلى إحساس عند اللاعب يجعله يرفض كنوز الدنيا مقابل التنويع ورفع العلم الوطني، وكل هذه الأهداف لا يحققها إداري أو مدرب تم تكليفه بالواسطة أو لقربه من القيادة الرياضية الأعلى ولو كنا راعينا هذا الجانب من التركيز لما كنا وصلنا إلى حالة شاذة بترك لاعب في الجودو لبعثة بلاده ليتسول لاجئاً في دولة أوروبية.

منتخبنا الكروي الشاب

يلتقي لبنان ودياً اليوم

تشرين:

يواجه اليوم منتخبنا الوطني للشباب تحت ٢٠ عاماً نظيره اللبناني ودياً، تمام الساعة الخامسة والنصف من مساء اليوم الخميس على ملعب طرابلس البلدي. وذلك ضمن معسكره الخارجي بمدينة بيروت في إطار خطة إعداد الفريق للتصفيات الآسيوية ضمن المجموعة الأولى التي تستضيفها فينتام أواخر شهر أيلول القادم. وقد تعذر وصول اللاعبين المحترفين خارج سورية إلى المعسكر بسبب التزامهم بالمشاركة مع أندية في الدوريات التي يلعبون فيها. ومن المقرر أن يخوض منتخبنا تحت ٢٠ عاماً مباراتين وديتين مع منتخب لبنان للشباب، وذلك خلال فترة المعسكر التي تستمر لغاية الثامن عشر من الشهر الجاري.



بفوزه على أتلانتا الإيطالي ريال مدريد يبدأ موسمهم الجديد بلقب كأس السوبر الأوروبية

تشرين:

نجح ريال مدريد الإسباني في التتويج بلقب كأس السوبر الأوروبي، للمرة السادسة في تاريخه، بعد فوزه على نظيره فريق أتلانتا الإيطالي، بثنائية نظيفة، في المباراة التي جمعتهم على الملعب الوطني في مدينة وارسو البولندية.

جاء الشوط الأول من المباراة متوسط المستوى من جانب الفريقين، حيث تبادل الجانبان السيطرة على مجريات اللعب. وأهدر البرازيلي رودريجو فرصة تسجيل هدف الميرنغيا لأول في الدقيقة الأولى من الوقت بدلاً من الضائع، بعدما اصطدمت تسديته في العارضة.

وفي الشوط الثاني، نجح الأوروغواياني فيدي فالفيردي في تسجيل هدف ريال مدريد الأول في الدقيقة ٥٩ من زمن المباراة، بعد متابعته لتمريرة النجم البرازيلي فينيسيوس جونيور. ونجح الوافد الجديد النجم الفرنسي كيليان مبابي في تسجيل هدفه الأول والثاني للفريق الملكي في الدقيقة ٦٨، بعد متابعته لعرضية جود بيلينجهام.



وأصبح ريال مدريد الأكثر تتويجاً بلقب كأس السوبر الأوروبي برصيد ٦ ألقاب، متخطياً غريمه التقليدي برشلونة وميلان الإيطالي. وخاض أتلانتا المباراة بتشكيل مكون من: حراسة المرمى: موسو. الدفاع: كولاسيناك، هين وديمستي. الوسط: زالاكوستا، دي رون، إيدرسون، روجيري وباسيليتش.

اتحاد كرة القدم يستحدث بطولة درع الاتحاد قبل انطلاق الدوري الممتاز.. والغاية!

استحدث اتحاد كرة القدم بطولة درع الاتحاد، وذلك قبل انطلاق الدوري الممتاز المزمع في شهر تشرين أول القادم وبمشاركة أندية الدوري الممتاز الاثني عشر. وقد قسمت هذه الفرق إلى مجموعتين، حيث تضم المجموعة الأولى أندية الفتوة وجبله وتشرين وحطين والاتحاد والكرامة، أما المجموعة الثانية فتضم أندية الوثبة والجيش والوحدة والشرطة والشعلة. ستبدأ ٢٣ شهر أيلول القادم وتنتهي قبل بداية الدوري الممتاز. محي الدين دولة عضو الاتحاد السوري لكرة القدم أوضح لتشرين أن اتحاد كرة القدم استحدث بطولة جديدة أطلق عليها اسم درع اتحاد كرة القدم.

ستنطلق في ٢٣ الشهر القادم وتنتهي في السابع من شهر تشرين أول القادم قبل بداية الدوري الممتاز، مشيراً إلى أن فرق الدوري ستوزع على مجموعتين بحسب ترتيبها خلال الموسم الماضي في الدوري الممتاز وستشارك أندية الشعلة والشرطة في البطولة.

حيث سيلتقي في الدوري الأول حطين مع الجيش والشعلة يواجه الطليعة والشرطة يلاقي الوحدة والوثبة يقابل الكرامة. أما منافسات الدوري الثاني (ربع النهائي) فتنتقل يوم ٢٧ أيلول القادم بلقاء متصدر الدوري للموسميين الماضيين وبتطل الكأس مع جبله، وأهلي حلب يلتقي الرابع من لقاء حطين والجيش، ورابع اللقاء رقم ٤ بين الوثبة والكرامة يواجه الرابع من لقاء الشرطة والوحدة، والرابع من لقاء الشعلة والطليعة يقابل تشرين. أما الدوري نصف النهائي فيبدأ في ٣ تشرين الأول والنهائي في ٧ منه.

آفاق

لوحة التحكم بيد الكبار

يسرى المصري

لاتزال الضحكات البريئة والصادرة من القلب تعيدني إلى ذكريات الطفولة كلما لمعت في السماء أوراق ملونة وذيل متعرج لطائرة ورقية تمسك بخيطها فتاة صغيرة وتركض في المرح وكأنها تطير وتحلق على نغمات الريح العذبة.. لكن اللعبة الورقية تطورت إلى طائرة صغيرة يسيرها جهاز التحكم الصغير.. إلا أن تغييراً آخر قد طرأ على اللعبة ، فالخيط هذه المرة لم يعد بيد الصغار، وتم اختطاف لوحة التحكم من قبل الكبار، وبعدها لم يعد مستغرباً ضياع الضحكات البريئة وذبول المرح الأخضر..

لم تتغير السماء منذ ملايين السنين، ولم تتغير الأرض، وبقي المرح واسعاً وفسيحاً والصغار يزهر من بذور القلب وتلك التقنيات الحديثة التي يعتقد أنها حملت الرفاهية بيد كانت تخفي باليد الأخرى الكثير من الدمار والموت والظلمات، وتمت استباحة كل الحواس، حتى الذكريات لم تسلم من محاولة التشويش والتضليل ترى من هو المسؤول عن هذه الحال؟ هل هو الجهل في استخدام التقنيات أم إنه الاستهتار بالحياة الإنسانية..

يقال إن الحرب اليوم صارت حرب الطائرات المسيّرة تلك التي لو كانت لا تزال لعبة جميلة بيد الصغار وبدلاً من حمل عبوات الموت لو أنها كانت تحمل الزهور والحلوى والعلاج والدواء لهؤلاء الذين يعيشون في مناطق بعيدة ويجدون صعوبة في توصيل بعض احتياجاتهم.. جاء ذلك اليوم الذي بات علينا أن نحمل صغارنا وسماءنا من الطائرات الغريبة ونصرخ بصوت يرح ما بين السماء والأرض: انتبه يا بني.. حذار من الاقتراب إنها خطر الموت إنها من ابتكارات العصر التقني والذكاء الصناعي الذي اخترع وسائل جديدة لترهيب الأطفال.. تعال يا صغيري نجعل الأوراق من جديد ونحضر الشرائط الحرير الملونة ونصنع طائرتنا الورقية الجميلة التي تحملها الريح وأنت خذ الخيط لا تفلته أبداً واركض كحصان بري في المرح الأخضر كانت أمك وأبوك وأصدقائهم يفرحون كثيراً بهذه الألعاب وخذها مني نصيحة لا ترم الماضي كله خلف ظهرك، فهناك ستجد بقية من تراث وقيم وأخلاق تجلب لك السعادة.

بمشاركة ذوي الإعاقة.. مسير الدراجات الهوائية بالنك للمرة الثالثة

تشرين - لبنى شاكر



أن تشجيع النساء ركوب الدراجة الهوائية لا يزال هدفاً رئيساً للمشروع. ضمّ المسير الذي أقامته موج في مدينة النك مؤخراً، بالتعاون مع الاتحاد العربي السوري للدراجات، وعدد من المؤسسات الرسمية والفرق التطوعية الرياضية، حوالي ٢٠٠ شاب وشابة من عدة مدن ومحافظات.

تفاصيل على موقع تشرين

يُشكل خطراً إطلافاً وليست له أي آثار جانبية على أصحاب الاحتياجات الخاصة، ومن ثم اختارت المؤسسة شعاراً؟ الرياضة حق للجميع؟ عنواناً للنسخة الثالثة من المسير، تأكيداً على ضرورة أن تكون الدراجة جزءاً من حياة هؤلاء، للتنقل والتسلية وكسب العيش، لذلك قدمت دراجات للشرايح الأكثر هشاشة جسدياً ومادياً، مع التأكيد على

«ما يتوازن بدونك؟» شعاراً تبنته مؤسسة موج التنموية في مشروعها؟ توازن؟ لرفع ثقافة استخدام النساء للدراجة الهوائية وتشجيعهن اعتمادها وسيلة نقل، تسهل وتُعزز حضورهن في الحياة العامة، ويبدو أن الفكرة التي وجدت صدى مجتمعياً، عبر دعم جملة المؤسسة في فيسبوك، بالتوازي مع مشاركة أعداد كبيرة من الشابات والسيدات في مسير الدراجات الهوائية في عامين سابقين، كان حافزاً للاستمرارية هذا العام أيضاً، إنما بمشاركة عددٍ من ذوي وذوات الإعاقة، أخضعتهم المؤسسة إلى دورة تدريبية مجانية، تعلموا خلالها تقنيات ركوب الدراجة وإجراءات السلامة اللازمة.

إضافة شريحة جديدة إلى المسير، تطلبت تدريباً خاصاً، يتناسب مع الحالات الجسدية والذهنية لذوي الهمم المشاركين، حسبما تقول رهن غنيمه منسقة مشروع؟ توازن؟ في حديث إلى؟ تشرين؟، مشيرة إلى أن القدرة على ركوب الدراجة كانت قاعدة رئيسية للانضمام، بمعنى أن استخدامها لا

بناء أول خط إنارة شارع على سطح القمر

«إنارة للشوارع» على القمر، سيتكون من أعمدة إضاءة ضخمة، بطول يعادل تقريباً ارتفاع مبنى مكون من ٣٠ طابقاً، قادرة على تحمل الظروف القاسية لسطح القمر. وستعمل هذه الأعمدة كبطاريات عملاقة، حيث تقوم بتخزين الطاقة الشمسية خلال النهار القمري الطويل لإضاءة المنطقة المحيطة بها بأضواء ساطعة خلال الليل القمري الذي يستمر أسبوعين. من جانبه، قال الباحث الرئيسي للمشروع فيشنو سانغيوالي: إن كل مصباح سيكون أطول بكثير من المصابيح الموجودة في شوارعنا، بارتفاع ٣٣٠ قدماً (١٠٠ متر)، وسيكون أطول من تمثال الحرية. وأوضح سانغيوالي، أن ارتفاع المصابيح العالي مهم للارتفاع فوق حواف الحفر القمرية الشاسعة، ولرفع ما نحو ٠,٩ طن من المعدات العلمية، مثل الكاميرات، وأجهزة الاتصالات، إلى نقاط مراقبة أعلى.

بهياكل شاهقة بحجم تمثال الحرية يمكنها تحمل الليل القمري القاسي. وتقول الشركة: هذا النظام المبتكر لبناء خط

حصلت شركة تكنولوجيا الفضاء «هونيبى ريبوتيكس» على تمويل من الحكومة الأمريكية، لبناء أول نظام إنارة متكامل على سطح القمر.



أمين التحرير

أمين الدريوسي - للشؤون السياسية والفنية
باسم المحمد - للشؤون الاقتصادية والثقافية والمحلية

مدير التحرير
يسرى المصري

رئيس التحرير
ناظم عيد

المدير العام
أمجد عيسى

نشرين
مؤسسة الوحدة