

الممرات البحرية والبرية في «الشرق الأوسط» أين لبنان منها؟

الهيئات النازمة في لبنان
بين الكلفة المرتفعة وتضارب الصلاحيات
خسائر بملايين الدولارات

واقع النفائات في الشمال
مطمر طرابلس انتهى
وسرار يرفض استقبال الأزمة

في هذا العدد

189 | تموز - تشرين الأول 2026



22



28



43

ملف العدد

5 الممرات البحرية والبرية في «الشرق الأوسط»: أين لبنان منها؟

قطاع عام

22 واقع النفايات في الشمال
مطمّر طرابلس انتهى وسرار يرفض استقبال الأرمّة

28 الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي في لبنان

33 الهيئات النازمة في لبنان
بين الكلفة المرتفعة وتضارب الصلاحيات
خسائر بملايين الدولارات

36 الحوادث، الجرائم والانتحار

43 أكثر من 157 ألف حالة سرطانية كحد أدنى في لبنان
والتدخين من أهم أسبابها

47 حركة سفر اللبنانيين
بين ارتفاع المغادرة وتقلّبات العودة

50 اكتشاف لبنان:
القليعات في عكار

51 عائلات لبنان:
عائلات الثوم والفجل

الدولية للمعلومات ش.م.ل
بناية البرج، الطابق الرابع، ساحة الشهداء
صندوق البريد: 4353-11، بيروت، لبنان
هاتف: 983008/9 (961-1) - فاكس: 980630 (961-1)
البريد الإلكتروني: infointl@information-international.com
الموقع الإلكتروني: www.information-international.com
الموقع الإلكتروني: www.monthlymagazine.com



@infointl
@MonthlyMagazine

تصدر مجلة "الشهرية" عن الشركة الدولية للمعلومات، وهي تعالج مواضيع بحثية واستطلاعية واقتصادية ومالية واجتماعية وثقافية تهتم المواطن والمسؤول، بالإضافة إلى استطلاعات دورية للرأي العام حول المواضيع المطروحة. يمكنكم الاشتراك في المجلة عبر الاتصال على الرقم: 01983008

© جميع الحقوق محفوظة
مرخصة بموجب قرار رقم 2003/180





سكة بين «السنة» و«الشيعة» قبل أن يفوتنا القطار

نشر هذا المقال سابقاً في «الشهرية» عدد رقم 43، نيسان-أيار 2007.

بعد مقالة «قدّيسون، أبطال، خونة ومطاران» (العدد رقم 42)، كتب أحد أحفاد آل سيفاً من عكار مؤكداً أن العائلة لا تزال موجودة لكن بأسماء مختلفة، شاكرًا نفي تهمة العمالة عن أجداد العائلة أو على الأقل التشكيك بجديتها، ومؤكداً أن «الحقيقة» تشير إلى «عمالة» فخر الدين الذي يبدو، رغم زواجه عنوة بابتهم، لم تصبه «جرثومة» الوطنية. وفي انتظار أن يتصل أحد أحفاد فخر الدين ردًا على حفيد آل سيف، وجبت الزيادة في الشرح نحو آفاق أخرى أكثر عصرية.

كانت «الشهرية» قد ذكرت أن لبنان 2007 قد يشهد «قيامه» أو «قعود» أو «نهاية» رئيسين للجمهورية وبرلمانين ووزارتين، فما الغرابة إذا كان لدينا مطاران، واحد في بيروت وآخر في عكار؟ إن «المخطّط» الجيد سيسعى حكماً إلى تدعيم حكمه عبر إيجاد بدائل، وخاصة بعد أن شهد السهولة التي تمّ فيها إغلاق مطار بيروت في 23 كانون الثاني 2007. وإذا كان عصر الاتصالات والمواصلات انتقل تدريجياً من السفينة والعربة إلى القطار والطائرة، فنحن في العالم العربي انتقلنا فوراً من الجمل والحصان إلى القطار. وقد قام لورنس «العرب» بتلغيم خط سكة حديد قطار الحجاز بعد أن صادق الملك فيصل الأول. نحن اليوم في عصر الطائرة وتجاوزنا الحاجة لسكة الحديد؛ فسكة حديد من عكار «السنة» إلى صور «الشيعة» تبدو عصيّة على الحكومة ومن شأنها إثارة المشاكل، أما مطار في بيروت وآخر في عكار فمن شأنه «تدعيم» أو اصر القربى.

وحتى نأخذ حذرنا في حال سوّلت لأحدهم نفسه أن يشيد سكة حديدية، يمكننا العودة إلى لورنس الذي أعطى إرشاداته حول أفضل الأساليب في تلغيم سكة حديد الحجاز ومن رأس بعلبك إلى الصحراء العربية.

«... فاتّجهت غرباً إلى رأس بعلبك في العاشر من حزيران وقمت بتفجير عارضة صغيرة. وكان التأثير على المرور ضعيفاً جداً بيد أن متاوله بعلبك تحمّسوا جداً وأنا فعلت ذلك من أجل إثارتهم. ولقد اكتشفنا أن صوت انفجار الديناميت هو الخطوة الأكثر فعالية لإثارة البلبله. وبعد تجارب طويلة وجدنا الوسيلة الأرخص والأكثر فعالية لتفجير سكك حديدية».

هكذا، وقبل احتلال جورج بوش للعراق بصمت إيراني وبالتحالف مع بعض القادة الشيعة فيه، سبقه لورنس إلى فحص مدى استعداد الشيعة (المتاوله) في رأس بعلبك، على سبيل المثال، للثورة على تركيا «السّنية» التي ميّزت ضدّهم.

ومنذ ذلك الحين، لم يرق المملوك والرؤساء العرب، من أصدقاء لورنس السابقين واللاحقين وحتى المغالين بالقومية العربية وبالإسلام من «أعدائهم»، بأية مساعي جدية لإعادة سكة حديد الحجاز (أو سكك حديد أخرى) إلى العمل، ولم يقوموا بإرساء بنية اجتماعية وسياسية لدولة عصرية.

لقد كنا ولا نزال أوفياء لتركة لورنس العرب.

وقد قام عالم الآثار هذا، الجاسوس الثائر الكاتب، بانتقاد حكومته بخصوص العراق.

«إن الإنكليز أرسلوا إلى بلاد ما بين النهرين ووقعوا في فخ لن يكون من السهل الهروب منه بكرامة وشرف. لقد خُدعوا من خلال حجب دائم للمعلومات. فالبيانات التي تصدر من بغداد تصل متأخرة ومنافقة وغير كاملة. تمّ توزيع إعلان جديد عن الحكم الذاتي صادراً من بغداد.

نقول إننا في بلاد ما بين النهرين لأنماء المنطقة لصالح العالم. إلى متى سيستمرّ قتل عشرات آلاف القرويين وأهل الضيع هذا الصيف بإعاقه

إنتاج القمح والقطن والزيت؟ إلى متى سنظل نسمح بالتضحية بملايين الباوندات وآلاف الجنود البريطانيين وعشرات الآلاف من العرب نيابةً عن شكل من أشكال الإدارة الاستعمارية التي لا تخدم إلا أربابها؟»

ولكن أحداً من أصدقائه الملوك والرؤساء السابقين واللاحقين العرب لم يجرؤ (وحتى لتاريخه) على أن يوجّه ولو «نقداً بناءً» إلى الحكومات البريطانية.

لقد كنا ولا نزال أوفياء لتركه لورنس العرب.

وكذلك انتقد حكومته بخصوص سايكس-بيكو:

«في الحقيقة، هذه الاتفاقية لا تساوم على المستقبل السياسي للمحافظات العربية فحسب، بل أيضاً تعرّض السلام في الشرق الأدنى والأوسط للخطر وستؤدي إلى فوضى محلية خطيرة والتي يوافق الجميع أنها ستنتشر في كردستان وبلاد ما بين النهرين وفلسطين وربما في أنحاء العالم العربي».

وحتى عندما أعرب لورنس العرب عن شكوكه حول الأسباب الجوهرية الجغرافية لاتفاقية سايكس-بيكو، كان همّ السياسة في هذه البلدان، وحتى المغالين في إسلامهم و«سنيتهم»، تأكيد مواقعهم في الدول المنشأة حديثاً.

لقد كنا ولا نزال أوفياء لتركه لورنس العرب.

أما في ما يتعلق بوعود بريطانيا فقد قدّم لورنس اعتذاراً:

«كتب لورنس أن الحكومة البريطانية جعلته يصدّق أنها قصدت الالتزام بوعودها إلى العرب، وأنه بسبب اقتناعه بذلك قام بتشجيع العرب. وتمنى أن يقول للعرب وللشعب البريطاني أنه أسف لما فعله لأنه من الواضح أن الحكومة لم تكن تنوي أن تلتزم بالوعود التي سمحت له أن يقوم بها إلى العرب».

ولكن أحداً من أصدقائه الملوك والرؤساء العرب السابقين واللاحقين لم يجرؤ (وحتى لتاريخه) أن يقرأ هذا الاعتذار.

لقد كنا ولا نزال أوفياء لتركه لورنس العرب، قبل اعتذاره فقط.

وما علاقة هذا بمطار آل سيفا في عكار؟

لم تكن المسألة في الماضي قومية عربية ضدّ خلافة إسلامية ولا إسلام بوجه الشيوعية، بل مصالح تتمظهر بإيديولوجيات فتؤسّس لحروب وجروح لا تندمل. وهي اليوم ليست بين «سنّة» و«شيعّة»، بل حفلة تنكّر عنيفة تذكّرنا بلورنس. فالبلد الذي يعجز عن بناء سكّة حديدية بين عكار وبيروت لن يقدر على تحمّل مطارين. وغداً حين تبرز جغرافيا الكانتونات وتتغيّر التحالفات، قد يكون هناك حاجة لمطار ثالث «تدعيماً للسلم الأهلي»، ولكننا لن نشهد قطاراً من حلبا إلى صور. وإن وجدت هذه السكّة فوصفة تلغيمها كتبها لورنس السكوتلندي، الإنكليزي، الأيرلندي، الدورسيتي، العربي. وهذه الوصفة قرأها الجميع. ولكن أحداً من هؤلاء الملوك والرؤساء العرب، أصدقاء لورنس السابقين واللاحقين (ولتاريخه)، لم يقرأ أو لم «يعرف» أن السيد بلفور «نسي» أن يدعو ممثّل الحجاز (الملك فيصل الأول وهو أحد أحفاد رسول الله و«قاهر» تركيا العثمانية وصديق الإنكليز الأول والموقع مع حاييم وايزمن اتفاقية لإنشاء موطن لليهود في فلسطين) إلى مائدة المفاوضات في باريس في الثامن عشر من كانون الثاني 1919. التقاه لورنس هناك وهو «يتجول في أرجاء الفندق الساعة الثانية صباحاً»... متسائلاً عن مكانه ومكانته بين من خيل له أنهم أصدقاء. إنه الفراغ تملأه تركيا وإسرائيل وإيران (وامتداداتهم غرباً وشرقاً) بعد أن أحدثته شبكة المصالح الدولية مع أنظمة عربية تستدعي الدعم الخارجي لتستمرّ.

وهكذا، لا تزال قصة نهاية فيصل واعتذار لورنس سرّاً يعرفه جيداً جمال باشا وبلفور وجورج بوش وصادق حسين وأحمدي نجاد ويجهله كثيرون في «الموالة» و«المعارضة». قريباً سيفوتنا القطار جميعاً وما من فندق ولا بهو ولا وطن.

الممرات البحرية والبرية في «الشرق الأوسط»: أين لبنان منها؟

خريطة المشاريع والأرقام والفرصة
اللبنانية في ظل صعود الدور السوري
والتهديد الإسرائيلي الدائم

تتابع «الشهرية» التحولات الجارية في خريطة الممرات البحرية والبرية في الشرق الأوسط، من قناة السويس وممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا إلى طريق التنمية العراقي والمشاريع السورية والخليجية، وتعرض بصورة مكثفة مسارات هذه المشاريع وحجمها وكلفتها ومراحل تنفيذها وقدراتها الاقتصادية.

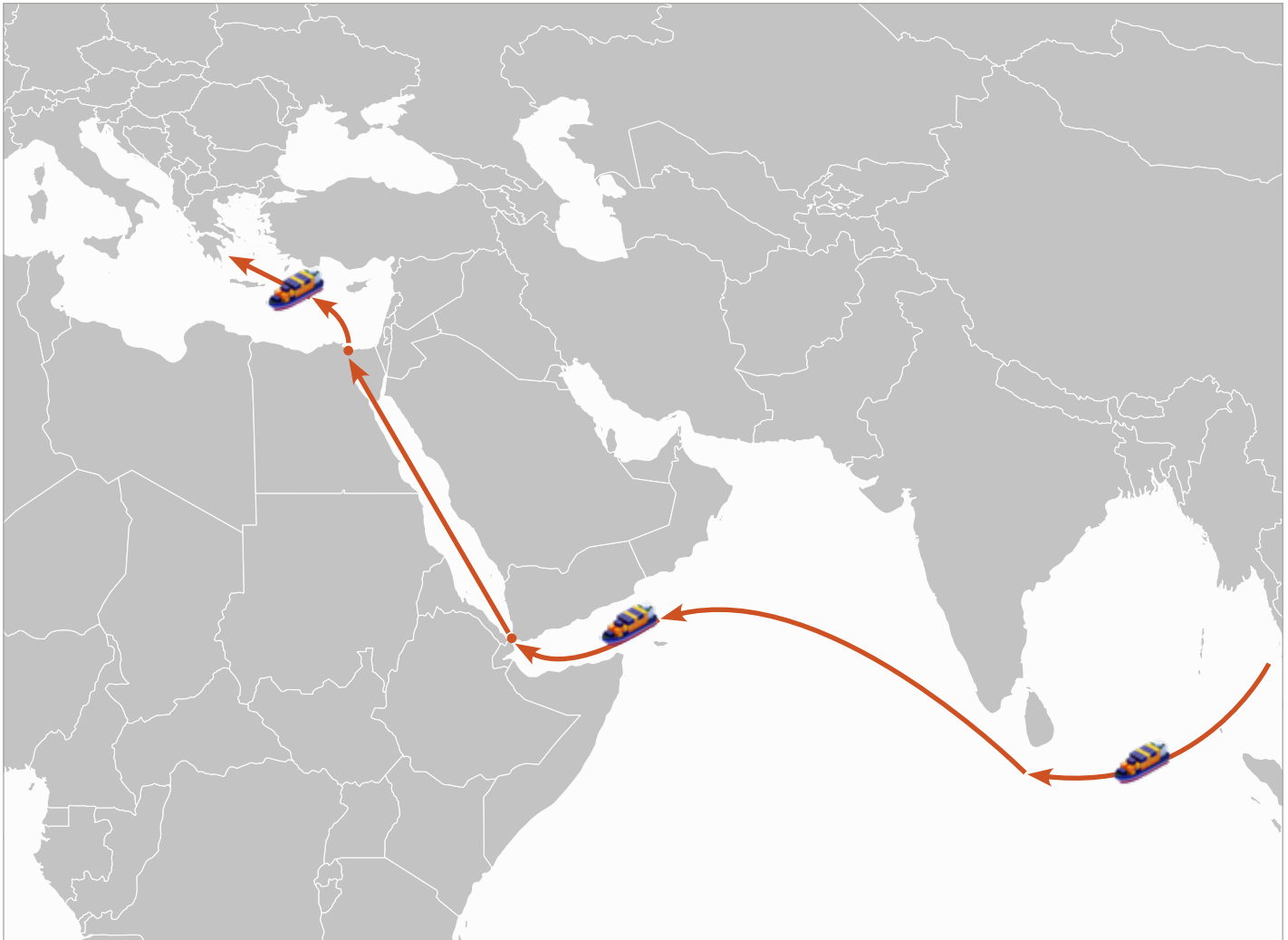
كما تبحث في موقع لبنان ضمن هذه الخريطة، انطلاقاً من مرفأَي بيروت وطرابلس، ومطاري بيروت والقليعات، ومشاريع سكك الحديد وخطوط النفط والغاز ومنشآت التخزين. وتهدف إلى تحديد ما إذا كان لبنان قادراً على التحول إلى حلقة تجارية تربط العراق وسوريا بالبحر المتوسط، أم أن التأخر في التنفيذ وتصاعد الدور السوري واستمرار التهديد الإسرائيلي ستبقيه خارج الممرات الإقليمية الجديدة.

لطالما شكّلت منطقة الشرق الأوسط ساحة تنافس بين ممرات متوازية لا مشروعاً واحداً: قناة السويس، طريق التنمية العراقي نحو تركيا، ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا، الممر الدولي شمال-جنوب، وسكة الخليج، المسار العراقي-السوري إلى المتوسط. حيث لبنان حتى الآن ليس جزءاً أصيلاً من أي ممر عالمي موقع، لكنه يملك نافذة واقعية عبر خط طرابلس-العبودية، وخطوط النفط والغاز، ومرفأَي بيروت وطرابلس، ومطار القليعات.

أولاً: واقع الممرات والمشاريع القائمة

1- قناة السويس: الممر العامل الذي يُقاس عليه الجميع

آسيا - البحر الأحمر - قناة السويس - البحر المتوسط - أوروبا

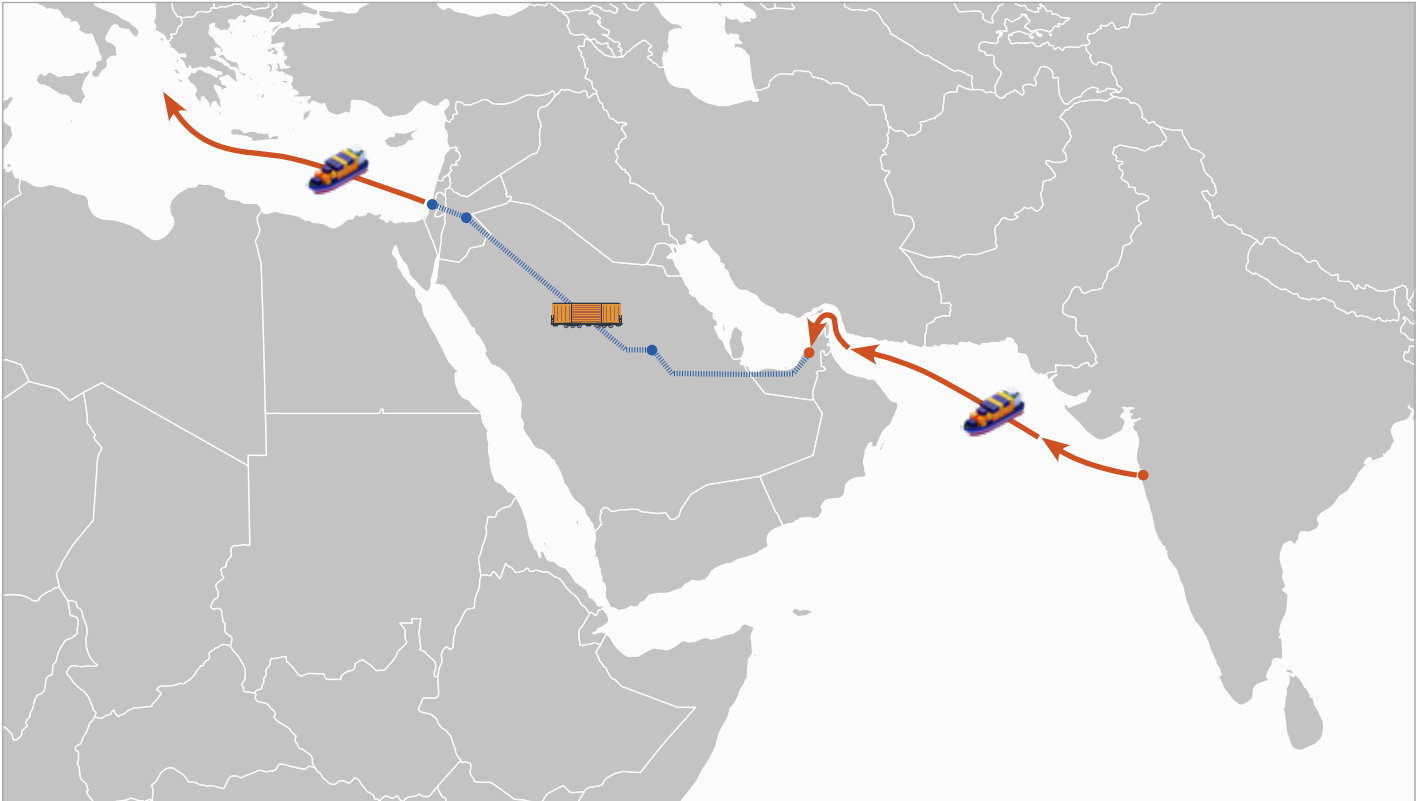


افتُتحت القناة عام 1869، ثم وُسِّعت عام 2015. وهي أقصر رابط بحري مباشر بين آسيا وأوروبا، ولذلك لا تنافسها الطرق البرية في الحجم، بل في الزمن والمرونة وتجنُّب نقاط الاختناق.

المؤشر	القيمة
الحصة التقديرية من التجارة العالمية	نحو 13%
عدد السفن العابرة في 2023 (سنة الذروة)	26,434 سفينة
الإيرادات في 2023 (رقم قياسي)	10.25 مليارات دولار
الإيرادات في 2024 بعد اضطرابات البحر الأحمر	3.99 مليارات دولار (تراجع بنحو 61%)
عدد السفن العابرة في 2024	13,213 سفينة (تراجع بنحو 50%)

2- ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا (IMEC)

الهند بحرًا إلى الإمارات، ثم بالسكك عبر السعودية والأردن و«إسرائيل»، فبحرًا إلى أوروبا



وُقِّعت مذكرة المشروع في قمة مجموعة العشرين في نيودلهي في 9 أيلول 2023 بين الهند والولايات المتحدة والإمارات والسعودية وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي. أما الأردن و«إسرائيل» فهما عقدتا عبور أساسيتان، لكنهما ليستا من الموقعين على المذكرة. ويمثل المشروع رد أميركي على مشروع (الحزام والطريق) الذي طرحته الصين عام 2013.

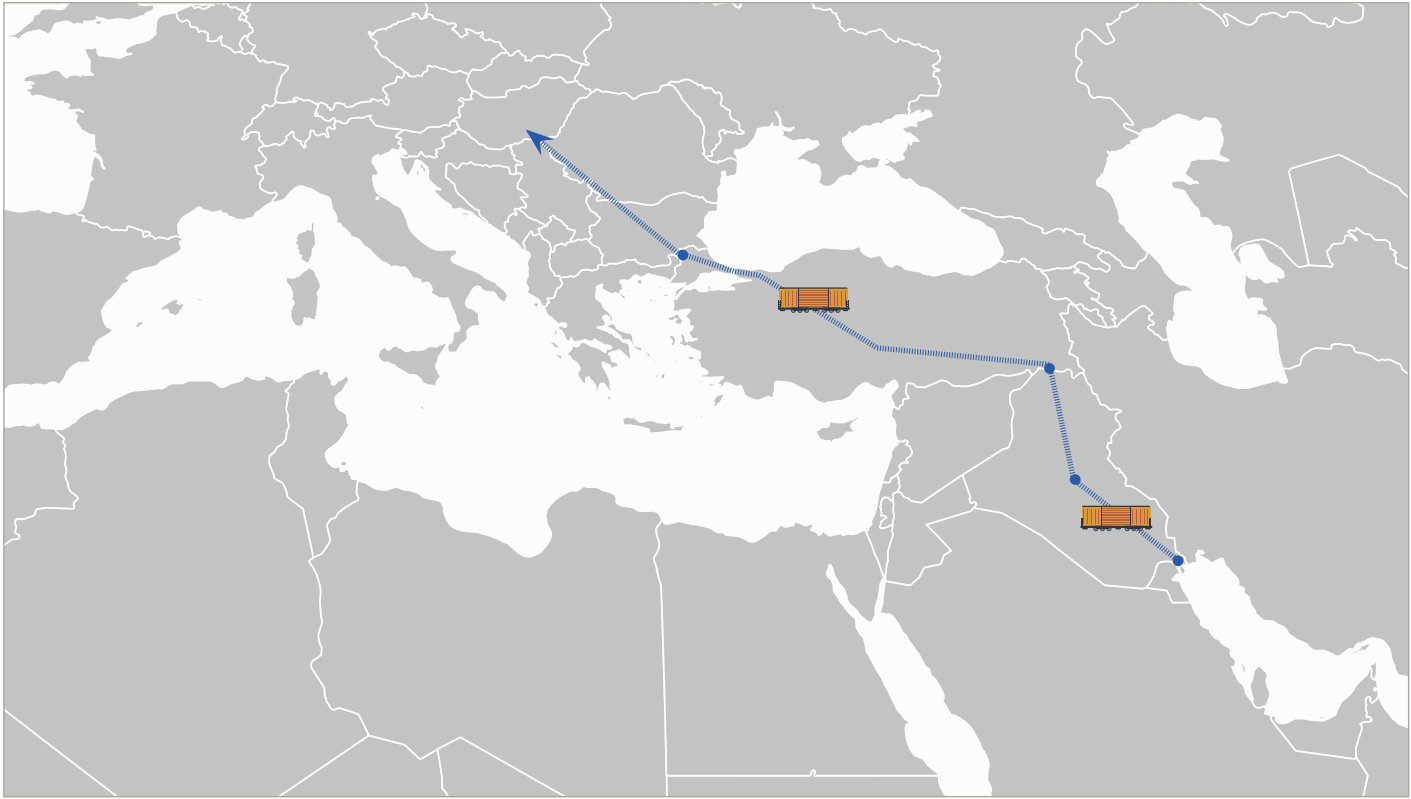
البند	الوضع
الاستثمار	لا موازنة نهائية؛ التقديرات المتداولة لمقطع السكك تقارب 20 مليار دولار
الزمن والكلفة	تقديرات سياسية ودراسية تتحدث عن خفض زمن النقل بنسبة 40% والكلفة بنسبة 30%، من دون إثبات تجاري حتى الآن

البند	الوضع
التنفيذ	أجزاء عاملة أو قيد التطوير، لكن الممر المتكامل لم يبدأ العمل كشبكة واحدة
الصلة ببلدان	يمر عبر «إسرائيل»، ولا يشمل لبنان في النص الموقع

الممر البري العملي بين الخليج و«إسرائيل»: خلال اضطراب الملاحة في البحر الأحمر، استخدمت شاحنات مسارًا من الإمارات والسعودية عبر الأردن إلى «إسرائيل». وهو ليس بديلًا حجميًا من قناة السويس، لكنه يثبت أن الطرق القائمة والجمارك والاتفاقات قد تصنع ممرًا قبل اكتمال مشروع IMEC. ولبنان غير مشمول بهذا المسار، كما أن مروره عبر «إسرائيل» يجعله، سياسيًا وأمنيًا، خيارًا غير قابل للربط بأي مشروع لبناني مباشر.

3- طريق التنمية العراقي: من الفاو إلى تركيا

ميناء الفاو الكبير، ثم عبر العراق برًا وبالسكك إلى تركيا، فأوروبا

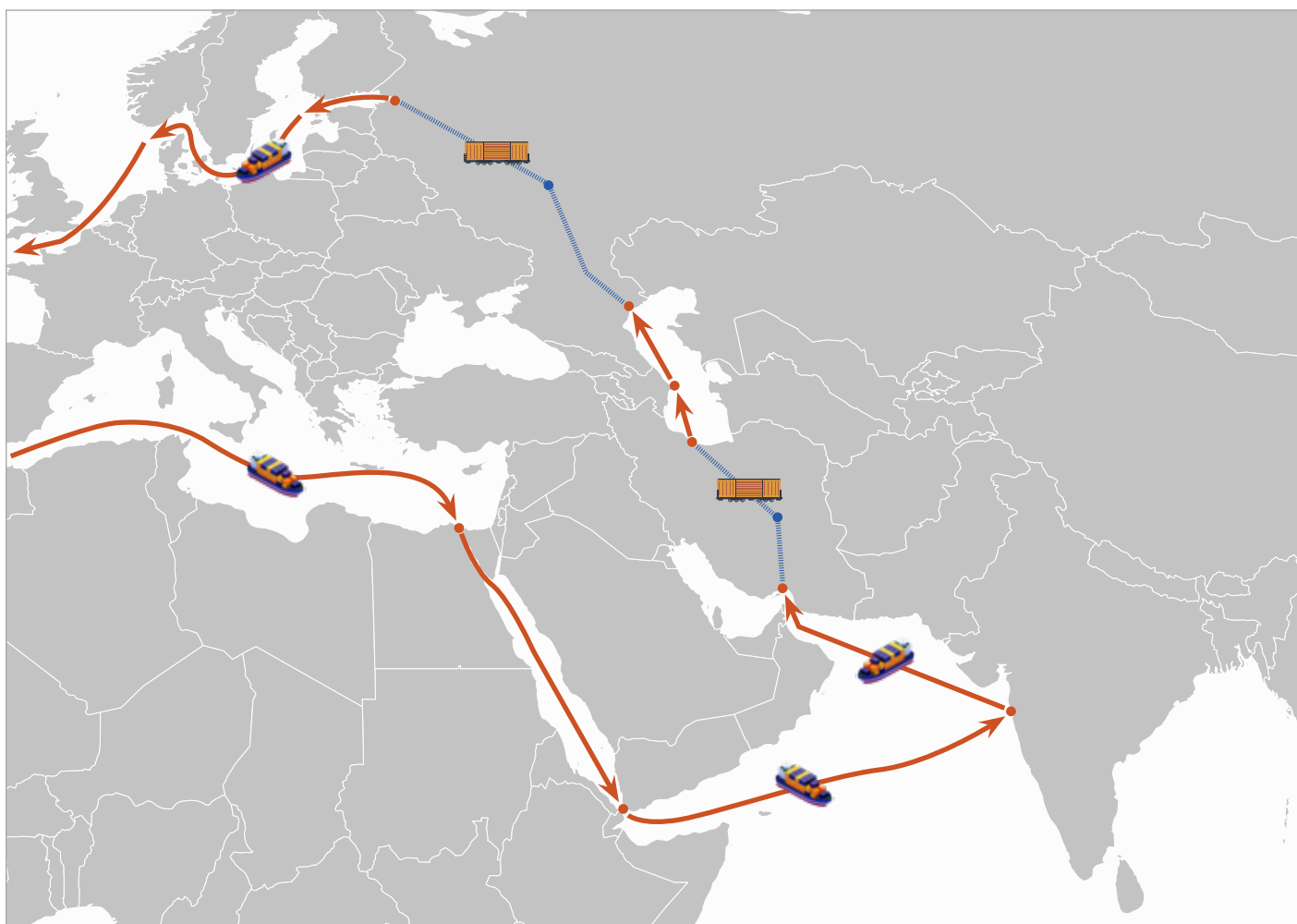


أطلق العراق المشروع عام 2023، ووقّعت بغداد وأنقرة والدوحة وأبوظبي في 22 نيسان 2024 مذكرة تفاهم رباعية للتعاون. ويتكوّن المشروع من ميناء الفاو وسكة حديد وشبكة طرق تصل الخليج بالحدود التركية.

البند	القيمة
الطول	نحو 1,200 كم داخل العراق
الكلفة المعلنة	17 مليار دولار
ميناء الفاو – المرحلة الأولى	خمسة أرصفة مكتملة؛ تشغيل مرحلي مقرر في 2026
الطاقة المستهدفة في 2028	نحو 3.5 ملايين حاوية نمطية سنويًا وفق الهدف العراقي

البند	القيمة
الهدف البعيد	حتى 99 رصيفًا، وطاقمة تقديرية تبلغ 99 مليون طن سنويًا
نقاط الضعف	الأمن والتمويل والربط بالشبكة التركية ومنافسة الطرق القائمة

4- الممر الدولي شمال-جنوب (INSTC) الهند - إيران - أذربيجان - روسيا، وصولاً إلى أوروبا



تأسس الممر باتفاق وقّعه الهند وإيران وروسيا في 12 أيلول 2000، ثم توسعت عضويته. ويجمع النقل البحري والسككي والبري، ويمنح روسيا وإيران والهند مسارًا أقصر من الالتفاف عبر قناة السويس. طبعًا تأثر هذا الممر بالحرب الروسية الأوكرانية الأخيرة.

البند	القيمة
الطول	نحو 7,200 كم
الحركة في 2024	نحو 26.9 مليون طن
الوفر النظري	30-40% في الزمن والكلفة في بعض الشحنات التجريبية
العوائق	حلقة رشت-أستارا غير المكتملة، والعقوبات، وتعدد الأنظمة الجمركية

5- سكة حديد مجلس التعاون الخليجي شبكة سكك موحدة تربط الدول الخليجية الست



المشروع شبكة إقليمية تربط الكويت بالسعودية والبحرين وقطر والإمارات وعمان. وتتقدم المقاطع الوطنية بسرعات متفاوتة، فيما أُعيد تثبيت هدف التشغيل الكامل في كانون الأول 2030.

البند	القيمة
الطول	نحو 2,177 كم
نسبة الإنجاز المعلنة في 2026	حتى 50% من عناصر الشبكة والمقاطع الوطنية
موعد التشغيل المستهدف	كانون الأول 2030
الكلفة	تقدير مبكر يقارب 15 مليار دولار؛ والأرقام الأعلى تخطط بين الشبكة الإقليمية ومشاريع السكك الوطنية
الأهمية	ربط الموانئ بالمناطق الصناعية وتقليل الاعتماد على الشاحنات

6- الممر العراقي-السوري إلى المتوسط

من العراق عبر الأراضي السورية إلى بانياس على البحر المتوسط

في 2026 انتقلت سوريا من فكرة العبور إلى استخدام بري فعلي: نقل الفيول العراقي بالصهاريج إلى الساحل وإعادة تصديره من بانياس. وبالتوازي، بدأت دراسات لأنبوب نفط جديد، لأن خط كركوك-بانياس التاريخي متقادم.

المؤشر	القيمة
النقل البري	قدرة تفريغ تقارب 900 صهريج يوميًا
الأنبوب الجديد	كلفة أولية متداولة لا تقل عن 15 مليار دولار، ومدة تنفيذ تقارب 4 سنوات، بقدرة أولية مستهدفة تصل إلى مليوني برميل يوميًا

المؤشر	القيمة
الشركات المشاركة في الدراسة	UCC Holdingg TI Capitalg Chevron
المرافئ	بانياس للطاقة؛ اللاذقية تشغلها CMA CGM؛ طرطوس بامتياز لـ DP World



ومع تعطل الملاحة في مضيق هرمز جراء الحرب على إيران، أظهرت بيانات شركة Vortexa أن سوريا صدّرت نحو 720 ألف طن من زيت الوقود (الفول) في حزيران 2026، معظمها عراقية المنشأ، لتستحوذ على قرابة 28% من صادرات هذا المنتج في الشرق الأوسط خلال الشهر، بعدما كانت صادراتها منه شبه معدومة. كما غادرت بانياس بين حزيران وتموز ثلاث ناقلات من فئة «أفراماكس» محملة بنحو 1.42 مليون برميل، وفق بيانات Kpler، متجهة إلى السوق الأميركية، وقد فُرج جزء من الشحنة الأولى في جزر البهاما والباقي في مرافئ ساحل الخليج الأميركي.

7- طريق الحرير البحري والممرات المينية

لا يوجد خط واحد باسم «طريق الحرير»، بل شبكة استثمارات في موانئ وسكك ومناطق صناعية تربط الصين بالمحيط الهندي والخليج والبحر الأحمر وقناة السويس والبحر المتوسط. وتبرز في هذا السياق موانئ خليفة، جبل علي، الدقم، جيبوتي، بورسعيد وبيرايوس، فيما يعمل «الممر الأوسط» عبر آسيا الوسطى وبحر قزوين وتركيا بديلاً جزئياً من المسار الروسي.

المسار	الدول أو العقد	الوضع الاقتصادي
المسار البحري	الصين، الهند، الخليج، البحر الأحمر، السويس، المتوسط، أوروبا	عامل ويعتمد على موانئ قائمة؛ يتأثر بأمن باب المندب والسويس
الممر الأوسط	الصين، كازاخستان، بحر قزوين، أذربيجان، جورجيا، تركيا، أوروبا	عامل جزئياً؛ طاقته أدنى بكثير من المسار البحري لكنه أكثر تنوعاً
الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني	الصين، باكستان، ميناء غوادر	استثمارات بعشرات المليارات

أما «قناة بن غوريون» المطروحة لربط المتوسط بالبحر الأحمر عبر «إسرائيل»، فليست جزءاً من المبادرة الصينية، وتبقى تصوراً قديماً غير متعاقد عليه، ولم يبدأ أي عمل فعلي فيه.

خريطة المقارنة الرقمية

المشروع	الطول أو الطاقة	الكلفة أو العائد	الوضع في 2026
قناة السويس	13,213 سفينة في 2024	سجلت قناة السويس إيرادات تقدر بنحو 4.2 مليارات دولار خلال عام 2025، مقارنة بـ3.99 مليارات عام 2024 و10.25 مليارات عام 2023، ما يعني أن التعافي بقي محدوداً وأن القناة خسرت قرابة 6 مليارات دولار من إيراداتها السنوية مقارنة بسنة الذروة.	عامل
IMEC	مسار بحري وسككي متعدد	نحو 20 مليار دولار (تقدير سككي غير نهائي)	اتفاقات وتطوير أجزاء
طريق التنمية	1,200 كم	17 مليار دولار	تنفيذ مرحلي
INSTC	7,200 كم؛ 26.9 مليون طن	لا رقم موحد	عامل جزئياً
سكة الخليج	2,177 كم	نحو 15 مليار دولار (تقدير مبكر)	تنفيذ وطني
العراق-سوريا	900 صهريج يومياً	15 مليار دولار أو أكثر للأنبوب المقترح	نقل بري عامل وأنبوب قيد الدراسة

ملاحظة منهجية: الأرقام المستقبلية تقديرات وليست حركة تجارية محققة، وقد تتغير بحسب التمويل والأمن ومسارات الحرب.

ثانيًا: لبنان – أصول موجودة وممر غير مكتمل

يملك لبنان ميزة المسافة القصيرة بين المتوسط والحدود السورية، لكنه يفتقد ثلاثة عناصر: اتصالاً سككياً عاملاً، واتفاقات عبور طويلة الأمد مع سوريا والعراق، وضماناً أمنياً يسمح بتسعير التأمين والتمويل. لذلك ينبغي قياس فرصته كممر مكتمل، لا كمنافس مباشر للسويس أو الفاو.

مرفأ بيروت: قفزة استثمارية جديدة

البند	الوضع قبل التوسعة	المستهدف
مساحة المرفأ	نحو 1.2 مليون م ²	إعادة تنظيم واستثمار مساحات إضافية
مساحة ساحات الحاويات	نحو 45 هكتارًا	نحو 75 هكتارًا
طاقة الحاويات	1.2–1.3 مليون حاوية نمطية سنويًا	3 ملايين حاوية نمطية بحلول 2028
استثمار CMA CGM المعلن	—	100 مليون دولار؛ وضع حجر الأساس في 11 أيلول 2026، ومدة التنفيذ 16–18 شهرًا
التخزين	600 ألف م ² لمنطقة التكديس	رصيف جديد ورافعات ومساحات تخزين وبوابة آلية ومنطقة تفتيش جمركي

يمثل المشروع أقوى استثمار لوجستي معلن في لبنان حديثًا، لكنه يعزز وظيفة بيروت كمرفأ حاويات قبل أن يحوِّله إلى عقدة ترانزيت برية؛ فغياب السكة واستمرار الاختناقات على الطرق يحذّان من الانتقال من المناولة البحرية إلى الممر الإقليمي.

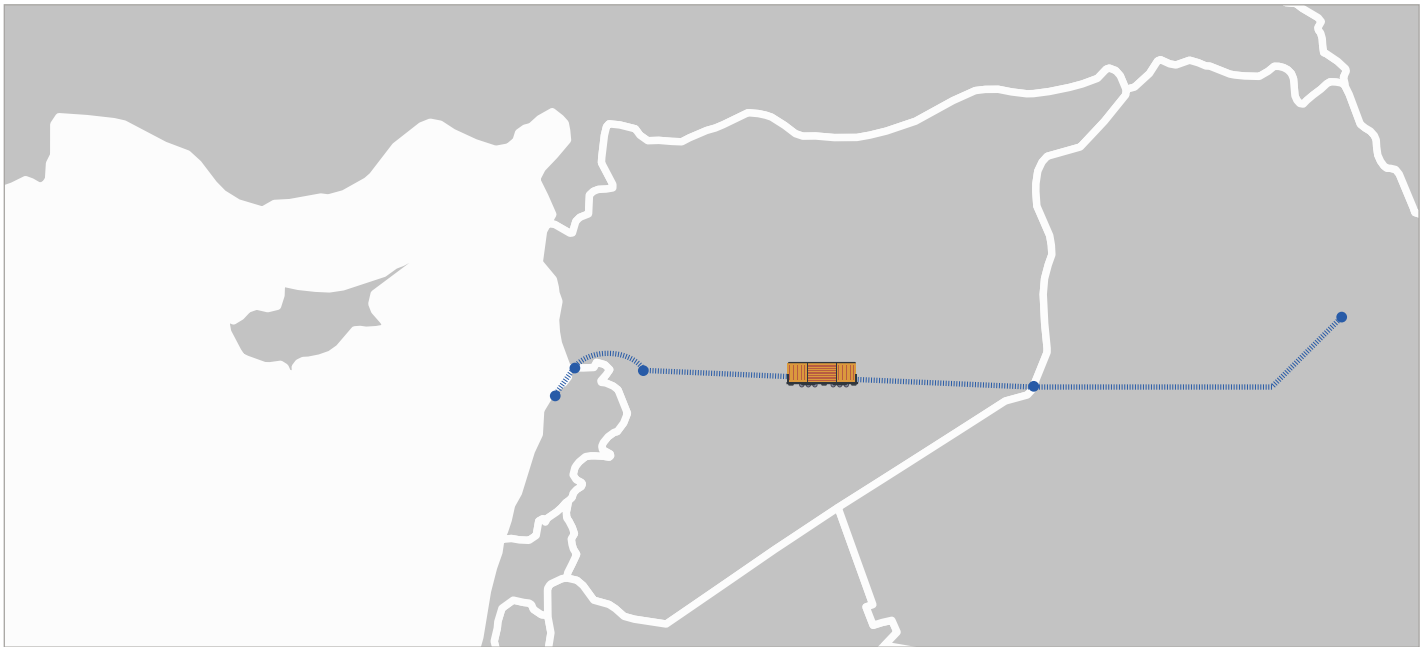
مرفأ طرابلس: المساحة الأقرب إلى سوريا والعراق

البند	القيمة
المساحة الإجمالية التقريبية	3 ملايين م ² ، منها نحو 2.2 مليون م ² مساحة مائية
الأرض القائمة	نحو 320 ألف م ² ، إضافة إلى نحو 420 ألف م ² مخصصة للتوسع وللمنطقة الاقتصادية الخاصة
طاقة الحاويات المرجعية	نحو 400 ألف حاوية نمطية سنوياً بحسب تقديرات سابقة
الحركة في 2022	نحو 825 سفينة وفق قاعدة بيانات التقييم اللوجستي
المشغل التجاري	CMA CGM بعد استحوادها على نشاط Gulftainer Lebanon

لا تكمن ميزة مرفأ طرابلس في حجمه الحالي، بل في قربها من معبر العبودية ومدينة حمص، وفي إمكان دمجها بسكة الحديد المتوقعة والمنطقة الاقتصادية الخاصة ومطار القليعات ومنشآت النفط في البداوي. وقد استقبل المرفأ في حزيران 2026 سفينة الحاويات CMA EUGENIE، بسعة نحو 15 ألف حاوية نمطية وطول 366 متراً، وهي أكبر سفينة حاويات ترسو فيه منذ تأسيسه. ما يدل على جهوزية المرفأ في استقبال سفن شحن كبيرة، لكن بانتظار اكتمال المشاريع الموعودة.

ثالثاً: السكة والطاقة – أين بدأ التنفيذ فعلاً؟

سكة طرابلس-العبودية



الربط المحتمل من العراق عبر سوريا إلى مرفأ طرابلس

البند	الوضع
طول المقطع اللبناني	نحو 35 كم من المرفأ عبر العبدة وتل عباس إلى العبودية
قيمة العقد	860,250 دولاراً
نطاق العمل	تحديث التصميم وإعداد ملف التنفيذ؛ وليس عقدًا لإنشاء السكة

لا تظهر الفرصة الحقيقية إلا إذا أعقبت الدراسة مناقصة تنفيذ واتفاق تشغيل لبناني-سوري؛ أما الاكتفاء بالدراسة فلا يُنتج حركة شحن ولا إيرادات عبور. وفي 14 أيلول 2026، بحث وفد لبناني ضمّ رئيس المؤسسة العامة لسكك الحديد والنقل المشترك والمكتب الاستشاري المكلف مع الجانب السوري مدّ الربط السككي من مرفأ طرابلس إلى حمص.

منشآت النفط والغاز

الأصل	الرقم أو الحالة
خط كركوك-طرابلس التاريخي	قدرة اسمية تاريخية تقارب 410-450 ألف برميل يوميًا؛ القدرة الحالية صفر
خزانات طرابلس	قدرة تصميمية متداولة تبلغ نحو 430 ألف م ³ (قاربة 2.7 مليون برميل)؛ الجهوزية الفعلية تحتاج إلى استثمارات تقنية
التحميل البحري	3,000 م ³ /ساعة أوليًا، ونحو 6,000 م ³ /ساعة بعد التطوير؛ أي ما بين 453 و906 آلاف برميل يوميًا نظرًا
خط الغاز إلى دير عمار	بدأت شركة TGS المصرية التأهيل في تموز 2026: أربعة أسابيع أشغال يليها اختبار لمدة أسبوعين
منشآت الزهراني	كشف على الخزانات والمرابط وتأهيل 6 قوارب؛ لا عقد توسعة شاملًا معلنًا

لا يوجد حتى الآن عقد منشور يحدد رسم عبور النفط العراقي أو حصة لبنان منه؛ لذلك فإن الإيرادات المتداولة ليست حقوقًا مكتسبة، بل سيناريوهات تفاوضية.

خط الغاز العربي

يربط الخط مصر بالأردن وسوريا ولبنان، مع امتدادات ووصلات إقليمية. وبالنسبة إلى لبنان، فإن المقطع الحاسم هو الدبوسية-دير عمار. وتقوم الخطة المطروحة في 2026 على شراء غاز مسال بالتعاون مع الأردن وسوريا يصل إلى العقبة، ثم مبادله داخل الشبكة السورية لإيصال الغاز إلى دير عمار. فالعقود والاختبارات، لا وجود الأنبوب وحده، هي التي تحدد حجم الاستفادة.

القدرة التصميمية لمواقع لبنان البرية والبحرية والجوية ليست القدرة المتاحة

الأصل	الرقم التصميمي أو التاريخي	المتاح فعليًا في 2026
كركوك-طرابلس	410-450 ألف برميل يوميًا تاريخيًا	صفر؛ الخط متوقف ومتضرر
مصب طرابلس	حتى 900 ألف برميل يوميًا كحدّ نظري للمنظومة	غير مثبت قبل فحص الأنابيب والعوامات والمضخات
التحميل البحري	3,000 م ³ /ساعة أوليًا و6,000 بعد التطوير	يتحدد بعد اختبارات السلامة والطقس والمرابط
خزانات طرابلس	430 ألف م ³ سعة تصميمية متداولة	السعة العاملة الصافية غير منشورة
مرفأ بيروت	1.2-1.3 مليون حاوية نمطية حاليًا؛ 3 ملايين مستهدفة	الحركة الفعلية أدنى من الطاقة
مرفأ طرابلس	نحو 400 ألف حاوية نمطية قدرة مرجعية	الحاويات الفعلية أقل؛ تغلب البضائع العامة على الحركة
القليعات	مدرج بطول 3,000 متر يسمح بهبوط طائرات تجارية	الطاقة السنوية غير مثبتة قبل جدول تشغيل منتظم

خطوط النفط المتنافسة

الخط	المسار	الوضع والدلالة للبنان
كركوك-جيهان	العراق-تركيا-المتوسط	منافس مباشر لأي تصدير عبر سوريا ولبنان؛ يتأثر تشغيله بالنزاع بين بغداد وأربيل وأنقرة
كركوك-بانياس	العراق-سوريا	تاريخي ومتقدم؛ يجري بحث خط جديد لا مجرد إصلاح
كركوك-طرابلس	العراق-سوريا-لبنان	متوقف؛ يحتاج إلى مسح وإعادة بناء واتفاق ثلاثي
شرق المتوسط	حقول غاز بحرية نحو مصر أو أوروبا	مشاريع متعددة لا خط موحد؛ ترتبط بالحدود والأمن والأسواق
IMEC للطاقة والرقمنة	الخليج-الأردن-«إسرائيل»-أوروبا	يتضمن أفكارًا للهيدروجين وكابلات البيانات إلى جانب النقل

رابعًا: المطارات والمنظومة اللوجستية الشمالية

مطار رفيق الحريري الدولي - بيروت

البند	القيمة
المدارج	ثلاثة مدارج بأطوال 3,250 و3,395 و3,800 متر
الذروة الحديثة	8.84 ملايين مسافر في 2018
الحركة في 2024	نحو 5.62 ملايين مسافر
الدور	المطار الدولي الرئيسي ومركز شركة طيران الشرق الأوسط (MEA)؛ تعرّض سابقًا للإغلاق والاستهداف
الحّد اللوجستي	لا اتصال سككياً بالمرافئ أو المناطق الصناعية

مطار الرئيس رينيه معوض - القليعات

البند	القيمة
الموقع	عكار، على بعد نحو 5-6 كم من الحدود السورية ونحو 100 كم شمال بيروت
المدرج	3,000 متر بعرض نحو 45 مترًا
الوضع في 2026	أطلق مسار تأهيله وتحويله إلى مطار مدني ثانٍ في 6 حزيران 2026، والتشغيل الجزئي مستهدف في تشرين الأول 2026؛ الانتظام التجاري هو الاختبار الحقيقي
الوجهات الأولية المعلنة	إسطنبول ومرسين ودبي، ثم أثينا والقاهرة والمدينة المنورة
الدور الأنسب	الشحن الجوي وخدمة الزراعة والصناعات الخفيفة والرحلات منخفضة الكلفة؛ وليس بديلًا كاملاً من مطار بيروت

يمكن بناء مثلث لوجستي شمالي يضم مرفأ طرابلس والقليعات والمنطقة الاقتصادية الخاصة، لكن نجاحه يحتاج إلى طريق شحن سريع ومستودعات جمركية وسلسلة تبريد وربط سككي. فقرب المطار من سوريا ميزة تجارية، لكنه في الوقت نفسه يجعله جزءاً من حسابات الأمن والحدود. كما أن البنى التحتية من طرقات وخدمات عامة في عكار لا تسمح بانتقال كم كبير من شاحنات النقل، كما أن 5,000 وظيفة التي وعد رئيس الحكومة نواف سلام تأمينها من خلال تشغيل المطار يُعتبر رقم مضخم وغير مسنود إلى واقع ما يحتاجه المطار، أقله مع بداية عمله وقبل إنشاء السكك والعقود التجارية الإقليمية.

المنطقة الاقتصادية الخاصة في طرابلس

أنشئت بالقانون رقم 18 لعام 2008 لتطوير التجارة والصناعة والخدمات والتخزين. وترتبط المرحلة الأولى بمساحة تقارب 55 هكتارًا بمحاذاة المرفأ، مع إمكان التوسع لاحقًا، لكنها لم تتحول بعد إلى منطقة إنتاج وتصدير عاملة بالحجم الموعود. وتظهر قيمتها الحقيقية عند جمعها مع محطة الحاويات والسكة والقليعات والجمارك الرقمية.

العنصر	ما هو قائم	الفجوة
القانون والهيئة	إطار قانوني ومجلس إدارة	بطء اختيار المشغل وبناء البنية التشغيلية
الأرض	مساحة أولية تقارب 55 هكتارًا	تجهيز الطرق والطاقة والمياه والمستودعات
المرفأ	قدرة على التوسع وأعماق مناسبة	حجم حاويات فعلي محدود
السكة	عقد لتحديث دراسة خط بطول 35 كم	لا تمويل ولا عقد إنشاء

مسافات الربط الشمالي

المقطع	المسافة التقريبية
طرابلس-العبودية	35 كم
طرابلس-حمص	نحو 90-110 كم بحسب المسار
طرابلس-القليعات	نحو 25-30 كم برًا
بيروت-طرابلس	نحو 85 كم برًا
بغداد-بانياس أو طرابلس	أكثر من 800 كم بحسب المسار

هذه المسافات إرشادية وليست مسحًا هندسيًا؛ ففي السكك والأنابيب قد يطول المسار الفعلي لتجنّب التضاريس والتجمعات السكنية والمناطق الحدودية الحساسة أمنياً.

كم تكفي خزانات طرابلس نظريًا؟

معدل الضخ اليومي	مدة امتلاء 2.7 مليون برميل
100 ألف برميل	27 يومًا
300 ألف برميل	9 أيام
450 ألف برميل	6 أيام
900 ألف برميل	3 أيام

خامسًا: سوريا والشركات - من ينجز ماذا؟

تقدّمت سوريا لأنها جمعت بين تدفق قائم من العراق ومرافئ ساحلية وشركات تشغيل دولية. لكن ورود أسماء الشركات لا يعني أنها جميعًا تنفّذ الممر نفسه. فوضع سورية على الخريطة الإقليمية جاء مع الحرب الأميركية الإيرانية وانعكاسها على حركة الشحن في مضيق هرمز.

الجهة	الموقع أو المشروع	التصنيف	الدور الفعلي
CMA CGM	بيروت وطرابلس واللاذقية	مشغل مرافئ لا مقابل سكك	تشغيل محطات الحاويات والاستثمار في توسعة بيروت
DP World	طرطوس	منافس إقليمي للمرافئ اللبنانية	امتياز تطوير وتشغيل طويل الأجل
TGS المصرية	خط الغاز إلى دير عمار	تنفيذ فعلي	صيانة وتأهيل واختبار ميداني
رفيق سامي الخوري وشركاه	طرابلس-العبودية	عقد استشاري فقط (860,250 دولارًا)	تحديث التصميم وإعداد ملف التنفيذ
Chevron	الأنبوب العراقي-السوري	ليست منقذة في لبنان	دراسات تقنية ومالية ضمن ترتيبات معلنة
TI Capital	الأنبوب العراقي-السوري	مرحلة دراسة	ترتيب التمويل ودراسات استثمارية
UCC Holding	الأنبوب العراقي-السوري	مرحلة دراسة	عضو في مجموعة الدراسة والتمويل
BIBUILT	طرابلس والزهراني	تقنية معلومات (39,543 دولارًا)	صيانة نظام التفريغ والمخزون والإدارة
Connection Services	منشآت النفط	عقد تقني صغير	ربط بيانات واتصالات لاسلكية
KPC Trading	كهرباء لبنان	موّرد وقود لا مقابل خزانات	توريد نحو 88 ألف طن من الغاز أويل
Bureau Veritas	شحنات الوقود	شركة فحص	فحص العينات والمطابقة

لماذا الدور السوري أكثر تقدّمًا؟

- استقبل مرفأً بانياس فعليًا منتجات عراقية منقولة بالصهاريج وأعاد تصديرها بحرًا.
- دخل مرفأً اللاذقية وطرطوس في امتيازات تشغيل دولية، فيما بقي الربط اللبناني-السوري في مرحلة اللجان والدراسات.
- تملك سوريا شبكة سكك حديد يقارب طولها 2,852 كم، لكن التقارير تشير إلى أن نحو 1,052 كم منها فقط كانت عاملة حتى عام 2011، أي قبل 15 عامًا؛ فالأفضلية قائمة لكنها تحتاج إلى إعادة إعمار واستثمار.
- القدرة المتداولة البالغة 900 صهريج يوميًا ليست بديلًا دائمًا من أنبوب كبير، لكنها تثبت وجود الطلب والمسار التجاري.



مرفأً بانياس

سادسًا: من الأصول إلى الإيرادات

كيف تتحول الأصول إلى إيرادات؟

المرحلة	ما يلزم	العائد المحتمل
خلال سنتين	تشغيل القليعات، وتحديث دراسة السكة، ورقمنة الجمارك	زيادة الشحن وتخفيف الضغط عن بيروت
خلال 3-5 سنوات	إنشاء 35 كم من السكة واتفاق عبور مع سوريا	رسوم ترانزيت ومناولة وتخزين
خلال 5-10 سنوات	الربط بحمص والعراق وتأهيل منشآت النفط والغاز	دور إقليمي في الطاقة والحاويات
شرط دائم	ضمان أمني وتأمين وإدارة شفافة	تحويل الوعود إلى عقود طويلة الأمد

ماذا يمكن أن يربح لبنان بالأرقام؟

لا يحصل لبنان تلقائيًا على نسبة من النفط العراقي؛ فالمقابل الواقعي هو رسوم العبور والتخزين والضخ والتحميل البحري، إضافة إلى نشاط المرفأ وفرص العمل والضرائب. ويعرض الجدول الآتي حسابًا لمجموعة من السيناريوهات (بملايين الدولارات سنويًا):

الكمية العابرة	0.5 دولار للبرميل	1 دولار	1.5 دولار	2 دولار
100 ألف برميل يوميًا	18.3	36.5	54.8	73.0
300 ألف برميل يوميًا	54.8	109.5	164.3	219.0
450 ألف برميل يوميًا	82.1	164.3	246.4	328.5

هذه إيرادات إجمالية افتراضية قبل احتساب الصيانة والتأمين وكلفة إعادة التأهيل وحصة المستثمر والمشغل وخدمة الدين. وإذا مؤل مستثمر خاص البنية التحتية، فقد يذهب جزء كبير من الرسم إليه في السنوات الأولى.



قراءة القدرة غير المستعملة

لا تُتّاس أهمية التوسعة بزيادة الأرقام التصميمية وحدها. فإذا رفعت بيروت طاقتها إلى 3 ملايين حاوية نمطية سنويًا فيما بقيت الحركة دون مليون، تصبح الأولوية لجذب خطوط الترانزيت وتأمين الربط البري لا لإضافة الأرصفة فقط. والأمر نفسه ينطبق على طرابلس: الأرض متوفرة، لكن السكة والمعابر والطلب هي القيود الفعلية.

خريطة المكاسب الممكنة بحسب الأصل

بيروت: ترسيخ موقعها مركزًا للحاويات في شرق المتوسط بطاقة قد تصل إلى 3 ملايين حاوية نمطية، شرط تحسين الطرق والجمارك. طرابلس: منفذ بحري احتياطي لسوريا والعراق؛ والقيمة تبدأ بعد إنشاء السكة لا قبلها. القليعات: شحن جوي ورحلات منخفضة الكلفة وخدمة شمال لبنان وغرب سوريا، ضمن قدرة مدرج بطول 3,000 متر. النفط والغاز: رسوم عبور وتخزين وتحميل، ووفر في كلفة تشغيل معمل دير عمار، من دون أي ملكية تلقائية في الخام العراقي. الزهراني: مخزون استراتيجي وخدمة الجنوب، مع الحاجة إلى عقد تأهيل شامل وشفاف.

سابعًا: الجدول الزمني ومقياس الجاهزية

لا تكفي مقارنة الأسماء والكلف؛ فالفرق الأساسي هو بين ممر عامل، ومشروع موقّع، ودراسة لم تصل إلى التمويل. ويضع الجدول الآتي الأحداث في تسلسل واحد.

المشروع	المحطة الزمنية	الوضع في أيلول 2026
قناة السويس	1869 افتتاح؛ 2015 توسعة	ممر عامل؛ الحركة دون ذروة 2023 بسبب مخاطر البحر الأحمر
INSTC	12 أيلول 2000 اتفاق الهند وإيران وروسيا	عامل جزئيًا؛ حلقات سككية وجمركية غير مكتملة
سكة الخليج	إقرار خليجي في العقد الأول من الألفية؛ هدف جديد في 2030	تنفيذ وطني متفاوت؛ لا تشغيل إقليميًّا كاملًا
IMEC	9 أيلول 2023 توقيع مذكرة نيودلهي	إطار سياسي؛ لا تمويل ولا جدول زمني موّدد نهائي
طريق التنمية	2023 إطلاق عراقي؛ 22 نيسان 2024 مذكرة رباعية	الفاو يتقدم؛ السكة والطريق يحتاجان إلى تمويل وتنفيذ واسعين
الفاو الكبير	2024 تسليم خمسة أرصفة؛ 2026 تشغيل مرحلي	البنية الأولى قائمة؛ المستهدف 3.5 ملايين حاوية نمطية في 2028
العراق-سوريا	2026 نقل بري إلى بانياس ودراسات أنبوب	المسار البري يعمل؛ الأنبوب الجديد ما زال قيد الدراسة
محطة حاويات بيروت	11 أيلول 2026 وضع حجر الأساس لتوسعة CMA CGM	قيد التنفيذ؛ 100 مليون دولار وإنجاز متوقع خلال 16-18 شهرًا
طرابلس-العبودية	19 أيار طرح المناقصة؛ 24 آب 2026 نشر النتيجة	عقد استشاري بقيمة 860,250 دولارًا؛ لا عقد إنشاء بعد
خط غاز دير عمار	تموز-آب 2026 صيانة تنفذها TGS	تأهيل واختبار؛ التشغيل مرتبط بعقود الشراء والعبور
القليعات	6 حزيران 2026 إطلاق مسار التأهيل	تشغيل جزئي مستهدف في تشرين الأول 2026؛ النجاح يُقاس بانتظام الرحلات والشحن
خزانات طرابلس والزهراني	آب 2026 كشوف ولجان لوجستية	لا عقد توسعة شاملًا معلنًا حتى تاريخ الدراسة

مقياس الجاهزية

الدرجة	التعريف	أمثلة
5 - عامل تجاريًا	تدفقات وعائدات مثبتة	السويس؛ النقل العراقي البري إلى بانياس
4 - تنفيذ فعلي	أشغال جارية وعقد ممول	توسعة محطة حاويات بيروت؛ تأهيل خط غاز دير عمار
3 - عقد دراسة	التزام مالي محدود يسبق الإنشاء	سكة طرابلس-العبودية؛ الأنبوب العراقي-السوري
2 - مذكرة سياسية	اتفاق بلا تمويل تنفيذي كامل	IMEC؛ أجزاء من طريق التنمية
1 - فكرة	لا اتفاق ولا تمويل	قناة بن غوريون بصيغتها المتداولة

لماذا تتأخر الممرات بعد توقيع الاتفاقات؟

لا تحدد المذكرة السياسية تلقائيًا من يملك الأرض أو يمول الجسر أو يدفع فرق التعرّف. وتتعثر المشاريع عادةً عند الانتقال من الخريطة إلى خمس مسائل تنفيذية: الاستملاك، وتوحيد قياس السكة، والتمويل السيادي، وقواعد الجمارك، وضمن أمن التدفق.

العقدة	السؤال التنفيذي
التمويل	من يدفع كلفة الإنشاء، ومن يضمن حدًا أدنى من الحركة؟
المعايير	هل تتطابق السكة والإشارات والحمولات بين الدول؟
الحدود	كم تستغرق المعاملة، ومن يُقرّ التعرّف؟
الأمن	من يؤمّن الخط، ومن يعوّض التوقف؟
التشغيل	هل يوجد مشغل واحد أم شركات وطنية متعددة؟

ثامنًا: التهديد الإسرائيلي وحدود الفرصة اللبنانية

ليس الخطر الإسرائيلي عاملاً خارجيًا هامشيًا، بل يدخل مباشرة في كلفة كل مشروع. فقد أثبتت الحروب السابقة إمكان استهداف مطار بيروت والجسور والطرق ومنشآت الطاقة. واستمرار التهديد يعني أن المستثمر يسعر احتمال توقف المرفق، لا كلفة إنشائه فحسب. كما أن الخطر الإسرائيلي لا يواجه لبنان وحده، بل كل دول المنطقة المجاورة حيث الاستهدافات طالت خطوط الغاز القديمة التي تمر عبر سورية ودمرتها بشكل كبير أيضًا.

الخطر	الأثر الاقتصادي
استهداف المرافئ أو المطار	توقف التدفق وارتفاع أقساط التأمين
ضرب الجسور والسكة	قطع الممر كله عند نقطة واحدة
تهديد خطوط النفط والغاز	رفض التمويل الطويل الأجل
تحوّل التجارة إلى سوريا وتركيا	خسارة الشحن قبل اكتمال البنية اللبنانية
هيمنة مشغل واحد (CMA CGM في بيروت وطرابلس والاذقية)	قرار تجاري قد يفضّل مرفأً على آخر

الخلاصة

لبنان ليس على خريطة الممرات الكبرى بوصفه شريكًا مؤسسًا، لكنه ليس خارجها جغرافيًا. وفرسته الواقعية أن يصبح الحلقة المتوسطة الثانية للممر العراقي-السوري، ومركزًا للحاويات والخدمات، لا ممرًا قائمًا بذاته. والتطورات الجديدة في بيروت وعقد دراسة سكة طرابلس ومسار تأهيل القليعات تحسّن الموقع اللبناني، لكنها لا تكفي من دون تنفيذ السكة، وإبرام اتفاقات العبور، وتأمين

تمويل يحتسب خطر الحرب. وقد تكون خطوة انضمام لبنان إلى نادي موانئ الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا مدخلاً جيداً للتعاون والربط التجاري بين الموانئ الواقعة على مسار الممر إذ كُتب له إنجازه.

قد يستطيع لبنان أن يكون منفذاً إضافياً واحتياطياً لسوريا والعراق، لكنه لا يستطيع منافسة الممرات الكبرى. ثم إن حجم العائدات المتوقعة، الذي لم يُتناول بالتفصيل قياساً بالضجة الإعلامية التي ضحمت أهمية هذه المشاريع ومردودها على لبنان، قد يكون متواضعاً أمام حاجات الاقتصاد اللبناني المنهك، ولا سيما في ظل الفساد المستشري في إدارات الدولة ومنطق المحاصصة والتبعية. ومن المرجح أن تتراجع الكميات العراقية المنقولة بالشاحنات إلى بانياس عند عودة الملاحة الطبيعية في مضيق هرمز، لأن الطريق السوري أعلى كلفة من التصدير المباشر من الخليج. إلا أن هذا الممر لن يُغلق على الأرجح، بعدما تحوّل إلى منفذ احتياطي يمنح العراق تنوعاً استراتيجياً، وقد يصبح دائماً إذا استُبدل النقل البري المكلف بخط أنابيب جديد.

ملاحظات منهجية

جمعت الأرقام من بيانات رسمية وبيانات مشغلي المرافق ووكالات دولية وتقارير صحافية موثوقة، وجرى الفصل بين الحركة المحققة والطاقة التصميمية والتقدير المستقبلي. ولا تمثل الخرائط مسارات هندسية أو حدوداً سياسية رسمية. والأرقام المالية المقومة بالدولار لا تشمل التضخم أو تغير كلفة التمويل، وسيناريوهات رسوم لبنان أمثلة حسابية وليست شروطاً تعاقدية. ويُقصد بـ«الحاوية النمطية» وحدة الحاوية القياسية بطول 20 قدمًا (TEU).

مراجع أساسية

- البنك الدولي، مشروع الممرات الاقتصادية للنقل في العراق، 5 حزيران 2026:
<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/06/05/new-us-900-million-world-bank-financing-to-improve-iraq-s-road-connectivity-and-support-job-creation>
- رئاسة مجلس الوزراء اللبنانية، بحث إدماج بيروت وطرابلس في 25، IMEC شباط 2026:
<https://www.pcm.gov.lb/arabic/subpg.aspx?pageid=26880>
- هيئة الشراء العام، مشروع سكة مرفأ طرابلس-العبودية ووثائق مرفأ طرابلس، 2026:
<https://pe.ppa.gov.lb>
- سانا، الخطة اللبنانية-السورية والفريق الفني للربط السككي، 25 آب 2026:
<https://sana.sy/syria-and-the-world/2562106/>
- مصرف لبنان، السلاسل الإحصائية لمرفأ بيروت ومطار بيروت، بيانات 2025:
<https://www.bdl.gov.lb/economicandfinancialdata.php>
- مرفأ بيروت، إحصاءات وأخبار حركة الحاويات:
<https://portdebeyrouth.com>
- مصلحة استثمار مرفأ طرابلس، إحصاءات 2019-2025:
<https://oept.gov.lb/stat-en/>
- Credit Libanais، حركة مرفأ بيروت وطرابلس في 2025:
<https://economics.creditlibanais.com/Article/213236>
<https://economics.creditlibanais.com/Article/213237>
- CMA CGM، امتياز محطة بيروت وخدمات لبنان:
<https://www.cma-cgm.com/news/4047> g <https://www.cma-cgm.com/local/lebanon/local-services>
- CMA CGM، توسعة محطة اللاذقية واتفاق الامتياز:
<https://www.cmacgm-group.com/en/news-media/cma-cgm-group-accelerates-launching-second-phase-latakia-port-expansion-project-syria>
- DP World، امتياز تطوير مرفأ طرطوس:
<https://www.dpworld.com/en/news/dp-world-to-develop-syrias-tartus-port-under-landmark-30-year-deal>
- هيئة الشراء العام، مزايدة تشغيل واستثمار مطار رينيه معوض-القليعات:
<https://www.ppa.gov.lb/ar/tenders/details/11653>
- رئاسة مجلس الوزراء، إطلاق مشروع القليعات، حزيران 2026:
<https://www.pcm.gov.lb/arabic/subpg.aspx?pageid=27208>
- مجلس الإنماء والإعمار، المخطط التوجيهي الوطني وآفاق المطارات:
<https://www.cdr.gov.lb/CDR/media/CDR/StudiesandReports/SDATL/Eng/NPMPLT-Chapt4.PDF>
- البنك الدولي، تقييم أضرار واحتياجات لبنان 2025:
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099030125012526525/pdf/P506380-f58e9761-b29e-4d6297c3-ebf5a511c4e1.pdf>
- البنك الدولي، إصلاح قطاع المرافئ وإعادة بناء مرفأ بيروت، 2021:
<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/01/05/reforming-lebanons-port-sector-to-build-back-a-better-port-of-beirut>
- Logistics Cluster، خرائط مسارات الإمداد الإقليمية، 2026:
<https://logcluster.org/en/documents/supply-routes-snapshot-regional-middle-east-25-may-2026>

واقع النفايات في الشمال

مطمر طرابلس انتهى

وسرار يرفض استقبال الأزمة

لم تعد أزمة النفايات في طرابلس والشمال احتمالا مؤقتا، بعدما انتهت في 31 آب 2026 المهلة المحددة لإقفال مطمر طرابلس، من دون تأمين موقع بديل أو تشغيل معمل قادر على معالجة النفايات. وبعد نحو شهر على انتهاء المهلة، لا يزال المطمر يُستخدم بحكم الضرورة، فيما فشلت محاولة الحكومة نقل النفايات إلى مطمر سرار في عكار، حتى لفترة انتقالية لا تتجاوز ستة أشهر.

تكشف الأرقام أن المشكلة تتجاوز الخلاف على موقع الطمر؛ إذ تنتج طرابلس ومدن اتحاد بلديات الفيحاء أكثر من 450 طناً يومياً، في حين أن معمل الفرز متوقف، والمطمر ممتلئ، والعقود مؤقتة، والبدايل المقترحة تواجه رفضاً محلياً وقدراتها التقنية لا تكفي لاستقبال نفايات الشمال.



450 طنًا يوميًا تبحث عن مكان

تشمل خدمة اتحاد بلديات الفيحاء طرابلس والميناء والبدوي والقلمون، وتنتج هذه المدن أكثر من 450 طنًا من النفايات يوميًا، بينها أكثر من 100 طن تأتي من خارج طرابلس.

وتعني هذه الكمية إنتاج نحو:

164 ألف طن
سنويًا



13,500 طن
شهريًا



3,150 طنًا
أسبوعيًا



هذه الكميات لا تمر حاليًا بمنظومة متكاملة للفرز والمعالجة. فمعمل طرابلس متوقف منذ سنوات، وأجزاء من معداته تعرضت للتلف والسرقة، ما أدى إلى طمر معظم النفايات مباشرة، بما فيها المواد القابلة للتدوير والنفايات العضوية التي كان يمكن معالجتها. ولو نجحت عملية الفرز والمعالجة في استرداد 70 إلى 80% من النفايات، لانخفضت الكمية التي تحتاج إلى الطمر من 450 طنًا إلى نحو 90-135 طنًا يوميًا فقط.

مطمر لثلاث سنوات استخدم أكثر من سبع

يتألف المطمر البحري في طرابلس من ثلاث خلايا أنشئت لاستقبال نحو 450 طنًا يوميًا لمدة ثلاث سنوات. وشمل المشروع ردم نحو 65 ألف متر مربع من البحر، وإنشاء كاسر أمواج بطول 750 مترًا، ومحطة لمعالجة العصاراة بقوة 80 مترًا مكعبًا يوميًا، إلى جانب شبكات لجمع العصاراة والغازات.

وبالحساب، فإن استقبال 450 طنًا يوميًا لمدة ثلاث سنوات يعادل قرابة:

493 ألف طن من النفايات



بدأ استخدام الخلايا الجديدة مطلع عام 2019، وكان يفترض أن ينتهي عمرها التشغيلي قرابة عام 2022. لكنها استمرت حتى عام 2026، أي أكثر من سبع سنوات ونصف السنة، وما يزيد على ضعفي عمرها التصميمي. وكانت شركة «باتكو» قد أعلنت أن المكب القديم نفسه بلغ قدرته القصوى منذ عام 2012، ما يعني أن الدولة كانت على علم بالمشكلة قبل أكثر من عقد.

وفي آب 2026، أبلغ مجلس الإنماء والإعمار اتحاد بلديات الفيحاء أن المطمر سيُغفل في 31 آب بعد بلوغه حده الأقصى. لكن المهلة انتهت من دون إعلان إقفال تنفيذي، ومن دون تحديد موقع بدأ فعليًا باستقبال النفايات.

ومع استمرار الجمع وعدم ظهور أكوام واسعة في الشوارع، يُستنتج عمليًا أن المطمر الحالي لا يزال يُستخدم بصورة اضطرارية، أو أن كميات النفايات تُستوعب ضمن ترتيبات مؤقتة لم تُعلن تفاصيلها. وهذا يعني أن شهر أيلول وحده أضاف قرابة 13,500 طن إلى موقع قيل إنه لم يعد قادرًا على استقبال المزيد.

سرار يتحول من حل مقترح إلى موضع مواجهة

كان مطمر سرار في عكار أبرز البدائل المطروحة. وتحديثت الخطة الأولى عن نقل نفايات الفيحاء إليه خلال مرحلة انتقالية تمتد نحو 18 شهرًا، ريثما يُعاد تشغيل معمل الفرز في طرابلس وتُنشأ منظومة دائمة.

لكن الطرح اصطدم برفض بلديات عكار وفعاليتها. وفي منتصف أيلول، عقد رئيس الحكومة نواف سلام اجتماعًا استمر نحو ساعتين ونصف الساعة مع رؤساء خمس بلديات محيطة بسرار ورئيس اتحاد بلديات الدريب الغربي، بحضور وزيرة البيئة تمارا الزين ورئيس مجلس الإنماء والإعمار.

وخلال الاجتماع، طُرح استقبال نفايات طرابلس لمدة ستة أشهر فقط، مع تقديم مساعدات مالية وتنفيذ مشاريع خدمية للقرى المحيطة بالمطمر. لكن رؤساء البلديات رفضوا العرض، معتبرين أن الطرق والصرف الصحي والخدمات حق للمنطقة، وليست تعويضًا مشروطًا بقبول النفايات.

وطالبت البلديات بتعويضها عن أضرار قالت إنها تراكمت خلال 33 سنة من وجود المكب، ووصل موقف بعض رؤسائها إلى التلويح بالاستقالة بدل الموافقة.

وفي 25 أيلول، أصدرت بلديات محيط سرار بيانًا أكدت فيه أنه:

- لا يوجد اتفاق على استقبال نفايات طرابلس.
 - لا صحة لوجود بدل مالي متفق عليه.
 - لا موافقة على إدخال نفايات من خارج عكار.
 - لا بد من تشغيل معمل الفرز والمطمر ضمن ضمانات بيئية واضحة.
- وبذلك فشلت، حتى 29 أيلول 2026، محاولة الحكومة اعتماد سرار بديلًا مؤقتًا.

هل يستطيع سرار استيعاب نفايات طرابلس؟

تبلغ السعة التصميمية للمطمر الصحي الجديد في سرار نحو مليون متر مكعب، أي ما يعادل تقريبًا 700-900 ألف طن بحسب درجة ضغط النفايات.

لكن المشكلة الأساسية تكمن في قدرة معمل الفرز والتسيخ، التي لا تتجاوز 250-300 طن يوميًا. وفي المقابل، تشير المصادر إلى أن مكب سرار يستقبل حاليًا بين 300 و500 طن يوميًا من نفايات عكار، مع غياب سجل أوزان يومي منشور يسمح بتحديد الرقم النهائي.

نفايات عكار	نفايات الفيحاء	المجموع
300 طن	450 طنًا	750 طنًا يوميًا
400 طن	450 طنًا	850 طنًا يوميًا
500 طن	450 طنًا	950 طنًا يوميًا

إذا أُضيفت نفايات الفيحاء البالغة أكثر من 450 طنًا يوميًا، يصبح مجموع ما يصل إلى سرار:

وهذا يعني أن الوارد اليومي المحتمل سيكون بين ضعفين ونصف وثلاثة أضعاف قدرة معمل المعالجة، مع فائض يتراوح بين 450 و700 طن يوميًا قد يُطمر مباشرة.

وعند استقبال 750-950 طنًا يوميًا، قد تُستهلك السعة النظرية للمطمر خلال نحو سنتين إلى ثلاث سنوات إذا لم يسبق الطمر فرز ومعالجة فعليان. وبذلك يتحول سرار من مشروع لمعالجة نفايات عكار إلى مطمر مركزي جديد للشمال سرعان ما يصل بدوره إلى الامتلاء.

مسافة النقل وكلفته

تبلغ المسافة بين مطمر طرابلس ومطمر سرار نحو 45-50 كيلومترًا في اتجاه واحد، أي 90-100 كيلومتر ذهابًا وإيابًا، عبر طرابلس والعبدة والعبودية-منجز وصولًا إلى سرار.

وإذا نُقلت 450 طنًا يوميًا بواسطة شاحنات تحمل الواحدة منها 15 طنًا، تصبح الحاجة إلى:

- 30 رحلة محملة يوميًا.

- 60 حركة شاحنة ذهابًا وإيابًا.

- نحو 2,700-3,000 كيلومتر تشغيل يومي للأسطول.

- قرابة مليون كيلومتر سنويًا.

أما إذا كانت حمولة الشاحنة 20 طنًا، فتبقى الحاجة إلى نحو 23 رحلة يومية محملة.

وقد جرى التداول ببدل يقارب 25 دولارًا عن كل طن مقابل استقبال النفايات. وإذا اعتمد هذا الرقم، تصبح الكلفة:

- 11,250 دولارًا يوميًا.

- نحو 337,500 دولار شهريًا.

- قرابة 4.1 ملايين دولار سنويًا.

- نحو 6.2 ملايين دولار خلال 18 شهرًا.

ولا تشمل هذه الأرقام بالضرورة كلفة الوقود والسائقين والشاحنات والصيانة والتأمين وغسل الآليات ومعالجة العصارة. إلا أن بلديات محيط سرار نفت في بيانها الأخير التوصل إلى أي اتفاق مالي نهائي.

العقود: جمع مستمر ومطمر منتهٍ

تتولى شركة «لافاجيت» أعمال الكنس والجمع والنقل في مدن الفيحاء، فيما تتولى شركة «باتكو» تشغيل مطمر طرابلس. وهما عقدان منفصلان؛ فعقد الجمع لا يشمل تشغيل المطمر، وعقد باتكو لا ينتقل تلقائيًا إلى سرار.

تعمل لافاجيت في الفيحاء منذ نحو 26 عامًا. وقد انتهى عقدها الأصلي، لكن العمل استمر بواسطة تمديدات استثنائية لتجنب تراكم النفايات. وحاول الاتحاد إجراء ثلاث مناقصات جديدة، إلا أنها لم تصل إلى تلزيم نهائي.

وفي 10 أيلول 2026، أصدر مجلس الوزراء القرار الرقم 7 لتأمين مسار انتقالي يمنع توقف خدمات الجمع والكنس، وقرر تخصيص جلسة لبحث ملف النفايات وتفرعاته. لكن القرار يؤمن استمرار رفع النفايات ولا يجيب عن السؤال الأساسي: أين ستطمر؟

أما المناقصة المنشورة لدى هيئة الشراء العام، فتشمل أعمال الكنس والتنظيف والجمع والنقل في طرابلس والميناء والبدوي والقلمون، لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد ثلاث سنوات إضافية. ولا تزال مسجلة بحالة «نشط»، من دون نشر نتيجة تلزيم أو عقد نهائي مع شركة جديدة، فيما يظهر 15 تشرين الأول 2026 موعدًا متوقعًا للتسليم.

لذلك يُرجح استمرار «لافاجيت» مرحليًا، في وقت يبقى فيه تشغيل مطمر طرابلس بيد باتكو إلى حين صدور قرار مختلف. أما في سرار، فترتبط إدارة الموقع القائم وجمع نفائات عدد كبير من بلديات عكار بشركتي «الأمانة العربية» و«الأمانة الدولية»، فيما تشرف وزارة البيئة، عبر مكتب الأمم المتحدة لخدمات المشاريع وبتنفيذ أوروبي، على مشروع تأهيل المطمر الصحي. لكن لا يوجد عقد منشور بين اتحاد بلديات الفيحاء والجهة المشغلة لسرار.

معمل جديد للنفايات الطبية... لا المنزلية

من التطورات الإيجابية خلال أيلول إعلان تخصيص هبة أوروبية بقيمة 2.5 مليون دولار، ينفذها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، لإنشاء معمل لمعالجة النفايات الطبية في الشمال، بالشراكة بين اتحاد بلديات الفيحاء ومستشفى طرابلس الحكومي. ويمثل المشروع خطوة مهمة لمعالجة النفايات الخطرة الناتجة عن المستشفيات والمراكز الصحية، لكنه لا يحل أزمة النفايات المنزلية التي تتجاوز 450 طنًا يوميًا، لأن المشروع مخصص لمسار مختلف كليًا.

مسؤولية موزعة وغياب القرار

تتحمل الدولة المسؤولية الأساسية لأنها عرفت مسبقًا أن مطمر طرابلس مؤقت وعمره التصميمي ثلاث سنوات، لكنها سمحت باستخدامه أكثر من سبع سنوات من دون تجهيز بديل. كما لم تضع خطة انتقالية قابلة للتنفيذ قبل انتهاء مهلة 31 آب، ولم تحسم مصير معمل الفرز أو موقع الطمر الجديد.

وتتحمل البلديات واتحاد بلديات الفيحاء جزءًا من المسؤولية بسبب:

- توقف معمل الفرز وعدم حماية معداته.
 - تعثر ثلاث مناقصات متتالية.
 - الاعتماد على متعهد واحد للجمع طوال نحو 26 عامًا.
 - عدم ضبط أكثر من 100 طن يوميًا تأتي من خارج طرابلس.
 - النقص في الآليات والمستوعبات، إذ تحتاج المدينة إلى نحو 300 مستوعب جديد.
 - غياب نشر دوري للأوزان والكلفة والعقود.
- أما نقل الأزمة إلى عكار، فلا يمكن اعتباره حلًا من دون معرفة قدرة المعمل وسعة المطمر ومصير العصارة ومصدر التمويل والجهة المسؤولة عن الرقابة.

أزمة مؤجلة لا أزمة محلولة

حتى 29 أيلول 2026، يمكن تلخيص واقع النفائات في الشمال بالأرقام الآتية:

- أكثر من 450 طنًا تنتجها الفيحاء يوميًا.
- مطمر ضمّم لثلاث سنوات واستُخدم أكثر من سبع.
- نحو 13,500 طن إضافية دخلت دورة النفائات خلال شهر واحد بعد انتهاء المهلة.

- معمل طرابلس متوقف ويحتاج الحل الجديد إلى سنة ونصف أو سنتين.
- سرار يستقبل أصلاً ما بين 300 و500 طن يومياً.
- قدرة معمل سرار لا تتجاوز 250-300 طن.
- نقل نفايات الفيحاء يرفع الوارد المحتمل إلى 750-950 طنًا يوميًا.
- النقل يحتاج إلى 23-30 رحلة شاحنة محملة كل يوم.
- بدل الاستقبال المتداول يساوي أكثر من 4 ملايين دولار سنوياً.
- اقتراح استقبال النفايات في سرار لستة أشهر رُفض، ولم يُوقع أي اتفاق.

الخلاصة أن الشمال لا يواجه أزمة مطمر واحد، بل فشل منظومة كاملة، بدءاً من جمع بعقود مؤقتة، فرز متوقف، معالجة شبه غائبة، مطمر ممتلئ، وموقع بديل يرفض استقبال نفايات إضافية.

وإذا لم تُستخدم المرحلة الحالية لإعادة تشغيل منشآت الفرز، وإقرار عقود شفافة، وضبط الكميات القادمة من خارج كل اتحاد بلدي، فإن إقفال مطمر طرابلس سيؤدي إما إلى تكدس النفايات في الشوارع، وإما إلى فتح مكب جديد يعيد إنتاج الأزمة نفسها في منطقة أخرى.

ما يجري اليوم ليس حلاً لأزمة النفايات، بل شراء للوقت: من ثلاث سنوات إلى سبع في طرابلس، ومن اقتراح لـ 18 شهراً إلى محاولة لستة أشهر في سرار، فيما تستمر أكثر من 450 طنًا يوميًا في البحث عن مكان تُرمى فيه.



الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي في لبنان

بدأ الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي يستعيد تدريجيًا الدور الذي كان يؤديه قبل الأزمة، من خلال رفع تعريفاته في عدد من التقديرات، بالتوازي مع توسيع التغطية الدوائية وتحسين قيمة التعويضات عن الأدوية والعلاجات الخارجية. وتشكل هذه الخطوات تحولًا مهمًا بعد سنوات تراجعت خلالها قيمة تقديمات الضمان إلى مستويات شبه رمزية، نتيجة انهيار العملة وارتفاع الكلفة الطبية. إلا أنّ العودة الكاملة إلى الدور السابق تبقى مرتبطة بتحديث التعريفات دوريًا، وتسريع إنجاز المعاملات ودفع المستحقات، وضمان التزام المستشفيات بعدم تحميل المضمونين فروقات مالية كبيرة. إذ كان الضمان يغطي 90% من القيمة الفعلية التي يدفعها المريض.

الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي
مكتب الدوة

1. ماهية الضمان الاجتماعي

الضمان الاجتماعي، في معناه المؤسسي، هو نظام إلزامي قائم على الاشتراكات، يوزع كلفة المخاطر الاجتماعية بين العامل وصاحب العمل والدولة. ويختلف بذلك عن المساعدة الاجتماعية التي تُمول أساساً من الضرائب، وتستهدف الفئات الأشد فقراً بصرف النظر عن سجل اشتراكاتها.

أنشئ الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي في لبنان بموجب قانون الضمان الاجتماعي الموضوع موضع التنفيذ بالمرسوم رقم 13955، تاريخ 26 أيلول 1963، وبدأ عمله الفعلي تدريجياً في منتصف ستينيات القرن العشرين.

الرسم 1: البنية المبسطة للصندوق: تمويل من أصحاب العمل والاجراء والدولة يتجه إلى ثلاثة فروع مستقلة وظيفياً ومالياً.



2. حجم التغطية: ماذا تعني الأرقام؟

تُظهر الصفحة الرسمية للصندوق أنّ قاعدة المستفيدين صحيّاً أكبر بكثير من عدد الأجراء، لأنّ المستفيد الصحي قد يكون المضمون نفسه أو أحد أفراد عائلته المستفيدين وفق الشروط القانونية.

المؤشر	الدلالة	القيمة
الأجراء	أجراء مسجلون	409,078
الفئات الخاصة	(أطباء - مختارون - طلاب - سائقي العمومي - ...)	حوالي 110,000
المستفيدون صحيّاً	المضمونون وأفراد العائلة المستفيدين وفق الشروط	1,273,097
المستشفيات المتعاقدة	مسح أيلول 2025 كما أُعلن في كانون الثاني 2026	نحو 150
المتشفيات الغير متعاقدة	نسبة المستشفيات الغير متعاقدة هي 9% فقط من عدد المستشفيات في لبنان	نحو 15
الأدوية المشمولة	سلة الأدوية المعلنة بعد التوسعة في تموز 2025	نحو 4,500

المصدر: الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي - الدولية للمعلومات.

3. الضمان والمستشفيات: العقد لا يعني دائماً الالتزام

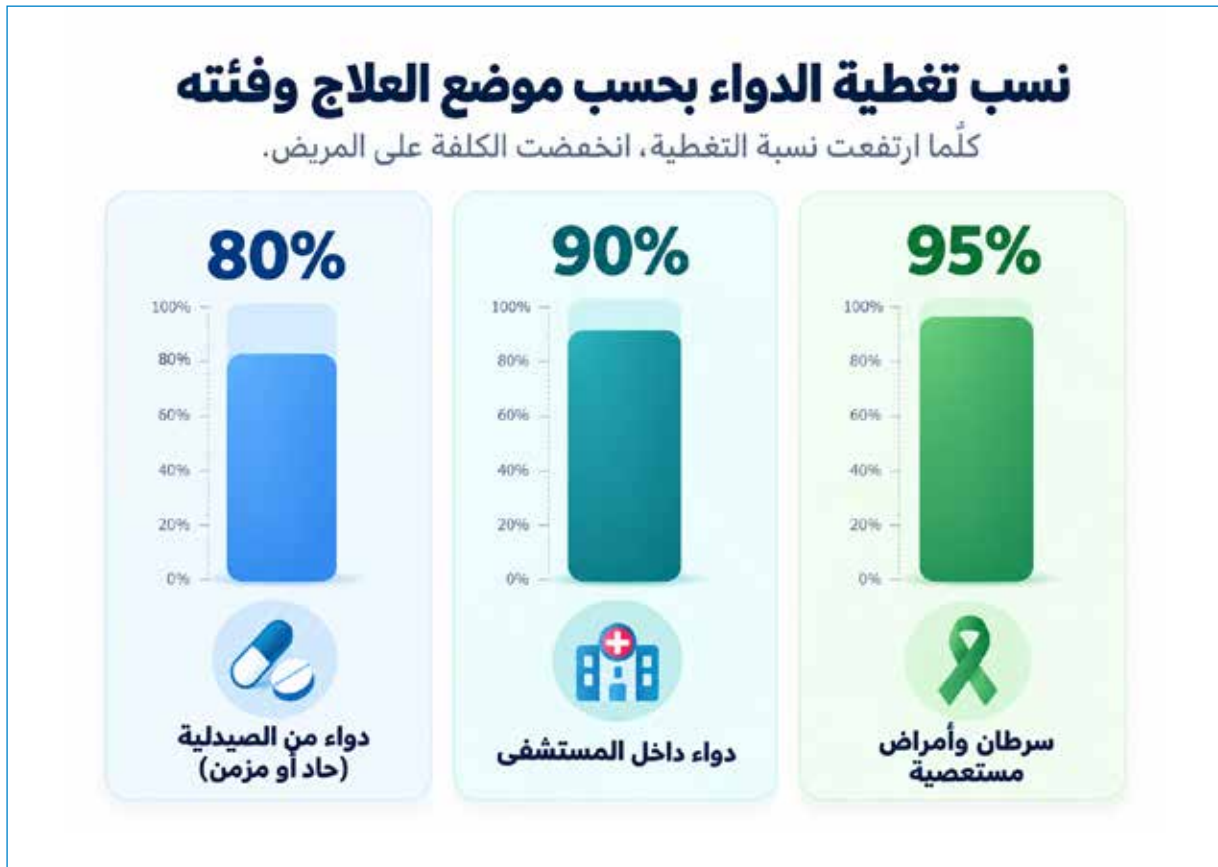
يتعاقد الصندوق مع المستشفيات التي تقبل أنظمتها وتعريفاته وآليات الموافقة والتسديد. وفي مسح أجراه الضمان في أيلول 2025 وشمل نحو 150 مستشفى متعاقدًا، أُعلن أنّ نسبة الالتزام في عدد من المناطق تراوحت بين 90% و95%. وفي المقابل، سُجّلت مخالفات لدى بعض المستشفيات الكبرى، ولا سيما في بيروت، تمثلت برفض استقبال بعض المضمونين أو بفرض فروقات مالية مرتفعة عليهم. ولا يعني وجود عقد مع الصندوق أنّ المضمون يحصل تلقائيًا على كامل حقوقه؛ إذ قد تبرز مشكلات تتعلق بتوافر الأسرة، أو بالموافقات المسبقة، أو بتعرفة الضمان، أو بالخدمات والمستلزمات غير المشمولة، أو بالفروقات التي تطلبها بعض المستشفيات.

4. آلية تغطية الدواء

أعاد الصندوق خلال عام 2025 توسيع لائحة الأدوية المشمولة، ورفع قيمة التعويضات ونسب التغطية. إلا أنّ نسبة التعويض لا تُطبّق بالضرورة على السعر الذي دفعه المريض، بل على تعرفه الضمان المبنية على السعر المرجعي للدواء أو على سعر البديل المماثل الأقل كلفة.

وتهدف هذه الآلية إلى تشجيع استعمال البدائل الأقل كلفة وضبط الإنفاق الدوائي، لكنها قد تنقل فرق السعر إلى المريض إذا اختار علامة تجارية أعلى من السعر المرجعي الذي يعتمد الصندوق. علمًا أن الضمان الاجتماعي يعتمد اللائحة الدوائية التي تقرها وزارة الصحة اللبنانية. وبالتالي يدفع الضمان ثمن ارخص تركيبة دواء تقرها وزارة الصحة.

الرسم 2. نسب التغطية المعلنة: 80% للأدوية الحادة والمزمنة المشتراة من الصيدليات، و90% للأدوية المستخدمة داخل المستشفى، و95% لأدوية السرطان والأمراض المستعصية.



مثال حسابي

إذا دفع المريض 1.5 مليون ليرة ثمناً لدواء، بينما يبلغ السعر المرجعي للبديل المعتمد لدى الضمان مليون ليرة، يكون التعويض، عند اعتماد نسبة 80٪، مساوياً لـ 800 ألف ليرة.

ويتحمل المريض عندئذٍ 700 ألف ليرة، موزعةً على الشكل الآتي:

- 200 ألف ليرة تمثل حصته من السعر المرجعي.
- 500 ألف ليرة تمثل الفرق بين سعر العلامة التجارية التي اختارها والسعر المرجعي المعتمد.

كيف تُحتسب مساهمة الضمان في الدواء؟



كلما اختار المضمون دواء أعلى من المرجع، يختلف فرق السعر إضافة إلى حصته القانونية.

5. قانون التقاعد: من تعويض نهاية الخدمة إلى المعاش الشهري

يقوم قانون نظام التقاعد والحماية الاجتماعية رقم 319/2023 على استبدال نظام تعويض نهاية الخدمة، الذي يمنح المضمون مبلغًا مقطوعًا يُدفع مرةً واحدةً، بنظام معاش تقاعدي شهري يستمر بعد بلوغ سن التقاعد. ويهدف هذا التحول إلى تأمين دخل دوري للمضمون، بدلاً من تعويض قد يفقد قيمته أو يُستهلك خلال مدة قصيرة.

إلا أن إقرار القانون لا يعني بدء تطبيقه تلقائيًا، إذ يحتاج إلى مراسيم تطبيقية تحدد نسب الاشتراكات، وآلية تحويل الحقوق المتراكمة، وطريقة احتساب المعاشات وفهرستها، وقواعد إدارة الأموال واستثمارها، والأحكام الانتقالية للمضمونين. ولم تُستكمل هذه المراسيم بعد، فيما يُتوقع أن يواجه البت بها صعوبات خلال السنوات القليلة المقبلة، نتيجة التعقيدات المالية والإدارية، والحاجة إلى ضمان مصادر تمويل مستدامة. لذلك يبقى نظام تعويض نهاية الخدمة معمولاً به إلى حين استكمال المراسيم ووضع النظام التقاعدي الجديد موضع التنفيذ الفعلي.

الخاتمة

يشكّل الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي العمود الفقري لنظام التأمين الاجتماعي القائم على الاشتراكات في لبنان. وتدل إعادة رفع التعريفات الدوائية والاستشفائية على تعافٍ نسبي في قدرته الشرائية، لكنها لا تلغي الفجوة القائمة بين النص والتطبيق، ولا تعني أنّ المضمون استعاد مستوى الحماية الذي كان متاحاً قبل الأزمة.

ويمثل إصلاح نظام التقاعد تحوُّلاً بنيوياً مهماً، لكنه ما زال مشروعاً تنفيذياً غير مكتمل. وعليه، تُقاس قوة الضمان في المرحلة المقبلة بأربعة معايير مترابطة: توسيع الشمول، وكفاية التقديرات، وانتظام وصول الخدمة إلى المستفيدين، وشفافية البيانات والحوكمة.

فالضمان ليس مستشفى، ولا صيدلية، ولا صندوق مساعدات. بل هو مؤسسة تجمع الاشتراكات، وتشتري الخدمات الصحية، وتنظّم الحقوق الاجتماعية للمضمونين.

إنّ، في الواقع، صندوق تضامني تكافلي بين أبناء المجتمع. إذ تُجمع فيه الاشتراكات لتمويل حاجات صحية واجتماعية قد لا يحتاج إليها جميع المشتركين في الوقت نفسه. وقد لا يستفيد المضمون مباشرة من بعض خدمات الضمان، ولا سيما إذا لم يكن بحاجة إلى العلاج أو الاستشفاء، لكنه يساهم من خلال اشتراكاته في تأمين الحاجات الصحية والدوائية لمضمون آخر. وهذا التضامن بين المشتركين هو ما يمنح الضمان الاجتماعي بعداً وطنياً واجتماعياً يتجاوز المنفعة الفردية المباشرة.



المراجع

- الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، الصفحة الرئيسية والعدّادات الإحصائية.
- الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، «عودة التغطية الدوائية إلى ما قبل الأزمة»، 17 نيسان 2025.
- الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، «آليات ضبط الإنفاق الصحي وتسعير الدواء»، 2 تموز 2025.
- منظمة العمل الدولية، «لبنان يمضي قدماً في تنفيذ إصلاح تاريخي لنظام التقاعد»، 21 كانون الثاني 2026.
- الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، أخبار مديرية العلاقات العامة المتعلقة بوضع قانون التقاعد والحماية الاجتماعية، تموز 2026.

الهيئات النازمة في لبنان

بين الكلفة المرتفعة وتضارب الصلاحيات

خسائر بملايين الدولارات

الهيئة النازمة هي كيان رقابي متخصص يجمع بين القطاعين العام والخاص، وتتولى الحكومة تعيين أعضائها بموجب مرسوم يصدر عن مجلس الوزراء. وتتمتع هذه الهيئات، وفق القوانين التي تنشئها، بالاستقلالية المالية والمعنوية وبصلاحيات تقريرية ضمن نطاق اختصاصها. وبموجب القانون، تنتقل بعض صلاحيات القرار من الوزير المختص ومستشاريه إلى الهيئة مجتمعة، بحيث تصبح الهيئة الجهة المخولة بتنظيم القطاع واتخاذ القرارات التي يحددها القانون. وفي الحالة اللبنانية، يبرز في قوانين إنشاء الهيئات النازمة ما يُعرف بالعرف الميثاقية، إذ غالبًا ما تتألف مجالس بعض الهيئات من ستة أعضاء، بما يسمح بتمثيل الطوائف الست الكبرى وفق مبدأ المناصفة بين المسيحيين والمسلمين.

دور الهيئات النازمة

تتمثل المهمة الأساسية للهيئة النازمة في تنظيم القطاع الذي أنشئت من أجله، ووضع الأطر والأنظمة التي تكفل تطبيق القوانين النافذة. وتقوم الهيئة بإعداد الدراسات والخطط والأنظمة، إبداء الرأي في المشاريع المقترحة، والمساهمة في اتخاذ القرارات والإجراءات التي يجيزها القانون. كما تتولى تنظيم المنافسة داخل القطاع، ووضع الأطر المتعلقة بالتلزمات والتراخيص، ومراقبة حسن تنفيذها والتزامها بالشروط والقوانين.

ومن صلاحيات بعض الهيئات أيضاً تحديد التعريفات والبدلات لقاء الخدمات المقدمة، كما في قطاعات الكهرباء والاتصالات والطيران، ووضع آليات تحصيلها، إضافة إلى دراسة سبل تطوير القطاع وتحسين مستوى الخدمات.

كما تلتزم الهيئة بإعداد تقرير سنوي حول أعمالها ومهامها ورفعها إلى الوزير المختص، تمهيداً لعرضه على مجلس الوزراء وفقاً للأصول القانونية.

ماذا يقول القانون؟

لا يوجد في لبنان حتى الآن قانون موحد ينظم جميع الهيئات النازمة، بل يتم إنشاء كل هيئة بموجب قانون خاص بالقطاع الذي تتولى تنظيمه. وقد بدأ الإطار التشريعي للهيئات النازمة بشكل واضح عام 2002، مع صدور ثلاثة قوانين نصت على إنشاء هيئات نازمة لقطاعات أساسية، وهي:

- القانون رقم 462 المتعلق بتنظيم قطاع الكهرباء.
 - القانون رقم 481 المتعلق بإدارة قطاع الطيران المدني.
 - القانون رقم 431 المتعلق بتنظيم قطاع الاتصالات.
- ثم صدر عام 2011 القانون رقم 161 المتعلق بهيئة الأسواق المالية، وفي عام 2020 صدر القانون رقم 178 المتعلق بتنظيم زراعة القنب الهندي، إضافة إلى قوانين أخرى نصت على إنشاء هيئات رقابية وتنظيمية لم تبصر النور أو لم تستكمل عملية تفعيلها بالشكل المطلوب.

كلفة الهيئات النازمة

في عدد من الهيئات النازمة، تحدد مخصصات الرئيس والأعضاء بموجب مرسوم يتخذ في مجلس الوزراء، ومن الأمثلة على ذلك المرسوم رقم 581/2022 الذي حدد مخصصات رئيس وأعضاء الهيئة الوطنية لتنظيم قطاع الكهرباء والهيئة العامة للطيران المدني.

وبحسب الأرقام الواردة في هذا المرسوم:

رئيس الهيئة: 716,000,000 ليرة شهرياً، أي ما يعادل نحو 8,000 دولار.
عضو الهيئة: 626,500,000 ليرة شهرياً، أي ما يعادل نحو 7,000 دولار.

أما بالنسبة إلى هيئة تنظيم زراعة القنب الهندي، فقد حُدّدت المخصصات على النحو الآتي:

رئيس الهيئة: 625,000,000 ليرة شهرياً، أي ما يعادل نحو 7,000 دولار.
عضو الهيئة: 582,000,000 ليرة شهرياً، أي ما يعادل نحو 6,500 دولار.

وتختلف الأنظمة المالية من هيئة إلى أخرى، إذ تتمتع بعض الهيئات بنظام مالي خاص يحدد مخصصات رئيسها وأعضائها، إلا أن المخصصات تكون، بصورة عامة، ضمن مستويات متقاربة.

مثال على الكلفة السنوية

إذا افترضنا أن الهيئة تتألف من رئيس وخمسة أعضاء، واعتمدنا مخصصات قدرها 8,000 دولار شهرياً للرئيس و7,000 دولار لكل عضو، تكون الكلفة على النحو الآتي:

الأعضاء الخمسة:

$$12 \times 7,000 = 84,000 \text{ دولار سنوياً لكل عضو}$$

$$5 \times 84,000 = 420,000 \text{ دولار سنوياً للأعضاء}$$

رئيس الهيئة:

$$12 \times 8,000 = 96,000 \text{ دولار سنوياً}$$

وبالتالي تبلغ المخصصات السنوية للرئيس والأعضاء:

$$96,000 + 420,000 = 516,000 \text{ دولار سنوياً لكل هيئة}$$

وهذه الأرقام تتعلق بالمخصصات فقط، ولا تشمل بالضرورة رواتب الموظفين والمصاريف التشغيلية والإدارية وسائر النفقات التي تحتاجها الهيئة لممارسة مهامها.

السؤال الأهم: ماذا تحقق هذه الهيئات؟

هنا تبرز المسألة الأساسية التي تستوجب النقاش والمساءلة:

ما مدى إنتاجية هذه الهيئات مقارنةً بحجم المخصصات والأموال التي تنفق عليها الدولة؟

فإذا كانت الهيئة النازمة قد أنشئت لتولي صلاحيات تنظيمية وتقريرية مستقلة، يفترض أن يكون لها أثر واضح وقابل للقياس في تطوير القطاع، وتحسين الخدمات، وتنظيم المنافسة، وحماية المستهلك، وزيادة الإيرادات أو خفض الهدر والكلفة.

ومن هنا، لا يكفي إنشاء الهيئة ومنح رئيسها وأعضائها مخصصات مرتفعة، بل يجب وضع مؤشرات أداء واضحة وشفافة تسمح بتقييم نتائج عملها ومقارنتها بالكلفة التي تتحملها الخزينة.

ويبقى السؤال السياسي والإداري الأوسع:

إذا قامت الهيئات النازمة بدورها كاملاً وباستقلالية وفاعلية، فما هو الدور الذي سيبقى للوزير المختص وموظفي الفئة الأولى في إدارة وتنظيم القطاع؟

فالمطلوب ليس إنشاء طبقة إدارية جديدة تضاف إلى الوزارة، بل تحقيق فصل واضح بين وضع السياسة العامة من جهة، وتنظيم القطاع والرقابة عليه من جهة أخرى، بما يمنع تضارب الصلاحيات وتكرار الأدوار ويضمن أن تكون كلفة الهيئة مبررة بالنتائج التي تحقّقها.

وفي النهاية، فإن نجاح الهيئات النازمة لا يُقاس بعدد القوانين التي أنشأتها، ولا بحجم مخصصات أعضائها، وإنما بما تقدمه فعلياً للمواطن والاقتصاد والقطاع الذي تتولى تنظيمه.

الحوادث، الجرائم والانتحار

رغم الحرب التي عادت واندلعت في آذار 2026 ونزوح أكثر من مليون شخص من منازلهم، لا تُظهر الأرقام المتاحة قفزة عامة في مؤشرات الجريمة المعروضة. وتكشف حصيلة الأشهر الثمانية الأولى من السنة ثباتًا شبه كامل في حوادث السير، مع تراجع قتلها، وزيادة في وفيات الانتحار، فيما تتباين حركة مؤشرات السرقة. وهي نتائج تستدعي قراءة كل مؤشر على حدة، من دون ربط النزوح بالجريمة أو اعتبار ارتفاع مؤشر واحد ارتفاعًا في جميع المؤشرات.



حوادث السير

بقي عدد حوادث السير شبه ثابت بين كانون الثاني وآب: 2,130 حادثاً في 2025، مقابل 2,131 في 2026. لكن عدد القتلى تراجع من 362 إلى 298، أي بنسبة 17.7%، وانخفض عدد الجرحى من 2,460 إلى 2,374، بنسبة 3.5%. ولا يعني ثبات الحصيلة أن الحركة المرورية بقيت على حالها؛ فالحرب والنزوح قد يخففان السير في مناطق ويزيدانه في مناطق أخرى.

آب يسجل أعلى حصيلة شهرية

المؤشر	كانون الثاني	شباط	آذار	نيسان	أيار	حزيران	تموز	آب	المجموع
حوادث السير	260	263	198	241	249	282	305	333	2,131
القتلى في حوادث السير	31	29	38	44	24	33	45	54	298
الجرحى في حوادث السير	281	309	195	267	272	318	360	372	2,374

ارتفعت الحوادث من أدنى مستوى في آذار، حين سُجِّلَ 198 حادثاً، إلى 333 في آب، بزيادة 68.2%. وسُجِّلَ أشهر حزيران وتموز وآب 920 حادثاً، أي 43.2% من مجموع الأشهر الثمانية، وشهدت 132 وفاة، تمثل 44.3% من الوفيات. وبلغ المتوسط الشهري نحو 266 حادثاً و37 وفاة. وارتفعت الحوادث في أشهر الصيف الثلاثة إلى 282 ثم 305 ثم 333، والوفيات إلى 33 ثم 45 ثم 54. وتبقى هذه مقارنة وصفية لا تثبت سبب الارتفاع.

خمس سنوات من التراجع ثم الارتفاع

تُقرأ هذه النتائج على خلفية سنوات استثنائية. تراجعت حوادث السير من 3,132 عام 2021 إلى 2,113 عام 2022، قبل أن ترتفع إلى 3,317 عام 2025. وتزامنت تلك المرحلة مع آثار كورونا والانهيـار الاقتصادي وأزمة الوقود، ثم مع تعافٍ اقتصادي وسياحي جزئي في 2025.

المؤشر	2021	2022	2023	2024	2025	تغير 2025 عن 2024
حوادث السير	3,132	2,113	2,303	2,365	3,317	+40.3%
قتلى حوادث السير	419	359	439	442	520	+17.6%
جرحى حوادث السير	3,470	2,366	2,726	2,655	3,833	+44.4%

ارتفعت حوادث السير من 2,365 في 2024 إلى 3,317 في 2025، بنسبة 40.3%، وارتفع عدد القتلى من 442 إلى 520، بنسبة 17.6%. وتعكس هذه الأرقام حصيلة سنوات كاملة، فيما تقتصر مقارنة 2026 على الأشهر الثمانية الأولى المناظرة.

مقارنة كانون الثاني إلى آب بين 2025 و2026

المؤشر	كانون الثاني-آب 2025	كانون الثاني-آب 2026	التغير النسبي	الفارق العددي
حوادث السير	2,130	2,131	+0.05%	1+
قتلى حوادث السير	362	298	-17.7%	64-
جرحى حوادث السير	2,460	2,374	-3.5%	86-

تُظهر المقارنة زيادة حادث واحد، مع انخفاض الوفيات 64 حالة والجرحى 86 حالة.

الجريمة

رغم الحرب والنزوح، تُظهر مؤشرات السرقة حركة متفاوتة. فقد ارتفعت السرقة الموصوفة من 2,633 حالة في الأشهر الثمانية الأولى من 2025 إلى 2,809 في الفترة نفسها من 2026، بنسبة 6.7%، فيما انخفضت سرقات السيارات من 229 إلى 156، بنسبة 31.9%.

المقارنة السنوية بين 2021 و2025

المؤشر	2021	2022	2023	2024	2025	تغير 2025 عن 2024
السرقة الموصوفة	5,940	4,769	3,152	2,782	3,776	+35.7%
السيارات المسروقة	1,605	1,212	1,147	719	307	-57.3%

انخفضت سرقات السيارات سنوياً من 1,605 في 2021 إلى 307 في 2025، بنسبة 80.9%، فيما عادت السرقة الموصوفة إلى الارتفاع سنة 2025 بعد تراجعها بين 2021 و2024. وتمثل هذه القيم الحصيلة السنوية الكاملة لكل سنة.

مقارنة كانون الثاني إلى آب بين 2025 و2026

المؤشر	كانون الثاني-آب 2025	كانون الثاني-آب 2026	التغير النسبي	الفارق العددي
السرقة الموصوفة	2,633	2,809	+6.7%	+176
السيارات المسروقة	229	156	-31.9%	-73

زادت السرقة الموصوفة 176 حالة، وانخفضت سرقات السيارات 73 حالة.

التوزيع الشهري للمؤشرات المسجلة

المؤشر	كانون الثاني	شباط	آذار	نيسان	أيار	حزيران	تموز	آب	المجموع
السيارات المسروقة	28	14	18	18	17	25	27	9	156
السيارات المستعادة	4	5	3	1	3	2	6	-	24
صافي السيارات المسروقة	24	9	15	17	14	23	21	9	132
حوادث سلب السيارات	4	2	1	4	2	3	3	1	20
السرقة الموصوفة	375	320	307	327	339	363	416	362	2,809
النشل	58	34	51	35	40	47	52	44	361
السلب (دون سلب السيارات)	50	38	58	64	59	50	55	52	426
محاضر تعاطي المخدرات	59	75	42	37	46	69	69	79	476
محاضر الاتجار وترويج المخدرات	37	57	38	39	35	27	43	39	315
الخطف لقاء فدية مالية	3	7	-	-	2	3	1	1	17
السطو المسلح	-	-	-	-	-	-	1	-	1
القتلى في حوادث القتل الجنائية	12	11	20	14	12	18	11	9	107

بلغت السرقة الموصوفة أعلى مستوياتها في تموز، مع 416 حالة، تليه كانون الثاني بـ 375 وحزيران بـ 363. وسُرقت 156 سيارة واستعيدت 24، ليكون صافي السيارات المسروقة 132. وسُجِّل 107 قتلى في حوادث قتل جنائية.

الانتحار في لبنان:

733 وفاة خلال خمس سنوات وارتفاع بنسبة 10.4% حتى آب 2026

تعيد الوفيات المسجلة بسبب الانتحار في لبنان هذا الموضوع إلى الواجهة، في ظل الأزمات الاقتصادية والاجتماعية المتراكمة والحروب والنزوح وعدم الاستقرار. ومع أن هذه الظروف تزيد الضغوط على الأفراد والعائلات، فإن الأرقام وحدها لا تكفي لتحديد أسباب الحالات أو ربط تغيرها بعامل واحد.

خلال السنوات 2021-2025، سُجِّلَت 733 وفاة بالانتحار، بمتوسط يقارب 147 وفاة سنوياً. وبلغ العدد أعلى مستوياته في عام 2023، مع 170 وفاة، وأدنى مستوياته في عام 2024، مع 128 وفاة، قبل أن يرتفع إلى 150 وفاة في عام 2025 (رسم 1).

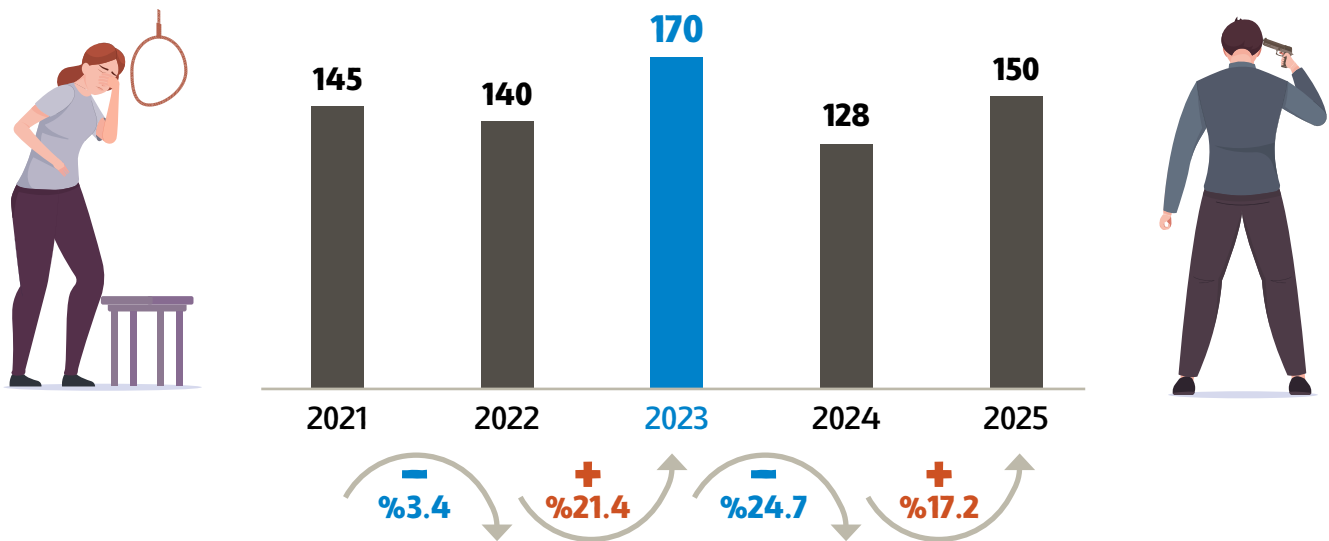
السنة	الوفيات المسجلة بسبب الانتحار	التغير عن السنة السابقة
2021	145	-
2022	140	-3.4%
2023	170	+21.4%
2024	128	-24.7%
2025	150	+17.2%
المجموع	733	-

المصدر: الدولية للمعلومات، استناداً إلى مجلة «الأمن» الصادرة عن المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي.

الوفيات المسجلة نتيجة الانتحار

2025 - 2021

وفاة **733** بالانتحار

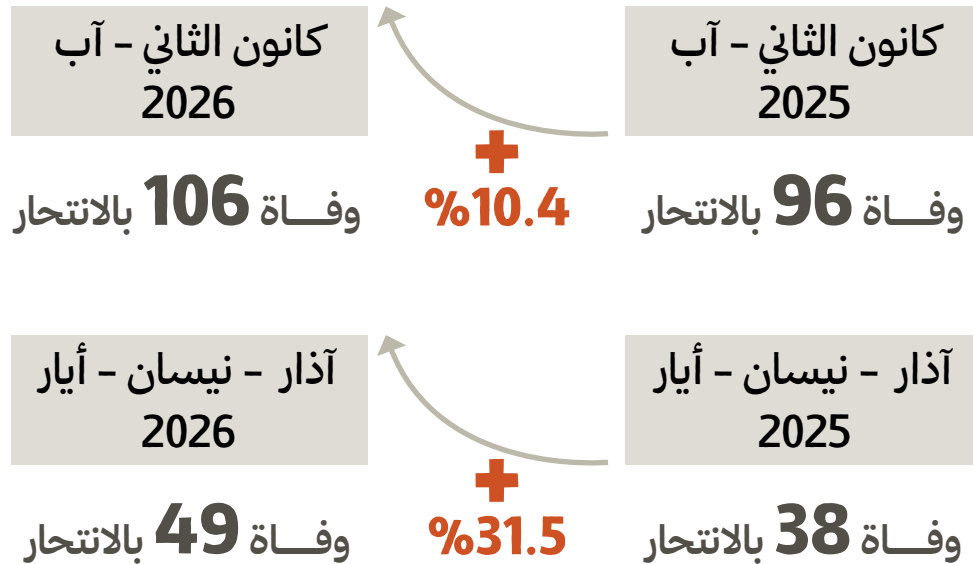


الدولية للمعلومات استناداً إلى مجلة «الأمن» الصادرة عن المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي

مقارنة الأشهر الثمانية الأولى

المؤشر	كانون الثاني-آب 2025	كانون الثاني-آب 2026	الفارق
حالات الانتحار	96	106	10+ (%10.4)
محاولات الانتحار	71	56	15- (%1.12)

تقابل زيادة وفيات الانتحار تراجعاً في المحاولات المسجلة من 71 إلى 56، أي 15 حالة أقل، بنسبة 21.1%. تبقى الأرقام الواقعية مرتفعة ولو بقليل عن الأرقام الرسمية وذلك بحسب تسجيل سبب الوفاة.



بين كانون الثاني وآب 2026، سُجّلت 106 وفيات، مقابل 96 وفاة في الفترة نفسها من عام 2025، بزيادة 10 حالات، أي 10.4% (رسم 2). وخلال آذار ونيسان وأيار 2026، بلغ مجموع الوفيات 49 وفاة، مقابل 38 وفاة في الأشهر نفسها من عام 2025، بارتفاع نسبته 28.9%. وسجّل نيسان أعلى حصيلة شهرية خلال الفترة، مع 23 وفاة، مقابل 12 وفاة في نيسان 2025. وبلغت الزيادة في هذا الشهر وحده 11 حالة، متجاوزة صافي الزيادة للأشهر الثمانية، البالغ 10 حالات، بعدما عوّضت الانخفاضات في بعض الأشهر جزءاً منها.

الشهر	2025	2026	الفارق	محاولات الانتحار 2026
كانون الثاني	11	11	0+	12
شباط	9	10	1+	3
آذار	12	14	2+	5
نيسان	12	23	11+	4
أيار	14	12	2-	8
حزيران	11	12	1+	7
تموز	17	13	4-	6
آب	10	11	1+	11
المجموع	96	106		56

الشباب والذكور يشكّلون حصة كبيرة من الوفيات

يُظهر التوزيع العمري أن الفئة بين 23 و32 عامًا سجّلت العدد الأعلى، تلتها الفئة بين 33 و42 عامًا (رسم 3). ووفق التحليل المنسوب إلى منظمة الصحة العالمية، كان نحو 55% من الوفيات المسجّلة في عام 2024 لأشخاص بعمر 38 عامًا أو أقل. وفي عام 2023، شكّل الذكور 81% من الوفيات المسجّلة، مقابل 19% للإناث؛ أي إن نحو أربعة من كل خمسة متوفين كانوا من الذكور. أما خلال السنوات 2011–2018 مجتمعة، فبلغت حصة الذكور نحو 67%، مقابل 33% للإناث. ولا تعني هذه الفوارق أن النساء أقل تأثرًا بالمشكلات النفسية، إذ لا تقيس بيانات الوفيات وحدها مستويات الاكتئاب أو القلق أو الضيق النفسي أو الحاجة إلى المساعدة.

2024

وفقاً لتحليل منظمة الصحة العالمية، نحو **55%** من الوفيات المسجلة بسبب الانتحار كانت لأشخاص بعمر **38 عامًا أو أقل**

2023



أربعة من كل خمسة تقريباً من الوفيات المسجلة بسبب الإنتحار كانوا من الذكور

وعلى مستوى المحافظات، سجّل جبل لبنان أكبر عدد من الوفيات في عام 2023، تلاه البقاع والشمال والجنوب ثم بيروت (رسم 4). لكن مقارنة الأعداد المطلقة لا تكفي لتحديد المحافظة الأعلى من حيث معدل الانتحار؛ فذلك يتطلب احتساب الوفيات نسبةً إلى عدد السكان في كل محافظة.

2023



محاولات الانتحار

2025	2024	2023	2022	2021
104	79	89	91	125



وخلال الأشهر الثمانية الأولى من عام 2026، سُجِّلَت 56 محاولة، مقابل 71 محاولة في الفترة نفسها من عام 2025، بانخفاض 15 محاولة، أي 21.1%. وبذلك، ارتفعت الوفيات المسجلة خلال الفترة، فيما تراجعت المحاولات المسجلة، من دون أن تسمح هذه المقارنة وحدها باستخلاص أسباب هذا التباين.

خدمات الدعم وارتفاع طلب المساعدة

يوفر الخط الوطني 1564 دعماً نفسياً وتوجيهاً إلى خدمات الصحة النفسية. وتديره جمعية «إمبرايس» بالشراكة مع البرنامج الوطني للصحة النفسية في وزارة الصحة العامة، وهو متاح 24 ساعة يومياً، طوال أيام الأسبوع.

كما يتيح البرنامج الوطني خدمة «خطوة خطوة» - Step by Step، وهي برنامج دعم نفسي مجاني وسري للأشخاص المقيمين في لبنان، متاح عبر التطبيق أو الموقع الإلكتروني، لمساعدة من يواجهون ضغوطاً ومشاعر صعبة.

وتُظهر أرقام الاتصالات بالخط الوطني تغييراً في حجم طلب المساعدة، إذ ارتفعت من 6,132 اتصالاً في عام 2020 إلى 12,515 اتصالاً في عام 2025، فيما بلغ عددها 3,625 اتصالاً خلال الأشهر الثلاثة الأولى من عام 2026.

السنة أو الفترة	عدد الاتصالات بالخط الوطني 1564
2020	6,132
2021	9,859
2022	12,481
2023	11,076
2024	9,514
2025	12,515
كانون الثاني-آذار 2026	3,625

تعكس زيادة الاتصالات الوعي بالخدمات والاستعداد لطلب المساعدة وتراجع الوصمة الذي يفرضها الشخص على نفسه أو خوفه من المجتمع. كما أن عدد الاتصالات لا يساوي بالضرورة عدد الأشخاص، لاحتمال تواصل الشخص نفسه أكثر من مرة. وتبقى إتاحة الدعم والوصول إليه عنصراً أساسياً في الوقاية، إلى جانب متابعة الأرقام وفهم حدودها.

أكثر من 157 ألف حالة سرطانية كحد أدنى في لبنان والتدخين من أهم أسبابها

تشير بيانات السجل الوطني للسرطان في وزارة الصحة العامة اللبنانية إلى ارتفاع ملحوظ في عدد حالات السرطان الجديدة خلال العقد الأخير، إذ ارتفع عدد الحالات المسجلة من 12,752 حالة عام 2014 إلى 17,396 حالة عام 2024، أي بزيادة تقارب 36% خلال عشر سنوات. وبعد الانخفاض المسجل في عام 2020 نتيجة تداعيات جائحة كوفيد- 19 وما رافقها من تراجع في عمليات التشخيص والمتابعة الطبية، عادت الأرقام إلى الارتفاع بصورة متسارعة، لتسجل أعلى مستوياتها في عامي 2023 و2024، وهو ما يعكس تزايد العبء الصحي للمرض في لبنان. وتنسجم هذه المؤشرات مع الاتجاهات التي أظهرتها الدراسات الدولية، والتي تشير إلى استمرار ارتفاع معدلات الإصابة بالسرطان في العالم بشكل عام. ويعود السبب الأهم للزيادة إلى الكشف المبكر وزيادة الاهتمام الصحي عند بعض الأفراد.



وفي موازاة هذه الأرقام، يبرز الدور الذي يؤديه مركز سرطان الأطفال في لبنان، الذي أعلن أنه عالج منذ تأسيسه عام 2002 أكثر من 5,100 طفل، ويتابع علاج نحو 400 طفل سنوياً، ويستقبل في المتوسط حوالي 300 حالة جديدة سنوياً، مع معدل شفاء يتجاوز 80%. وتشير هذه الأرقام إلى حجم العبء الذي يمثلته سرطان الأطفال وحده، كما تؤكد أن جزءاً مهماً من الرعاية المتخصصة يتركز في مؤسسة واحدة تستقبل غالبية حالات سرطان الأطفال في لبنان.



ومع ذلك، فإن قراءة هذه الإحصاءات تستوجب بعض الحذر من الناحية المنهجية. فالسجل الوطني للسرطان يعتمد على نظامين لجمع البيانات، هما التبليغ الروتيني من الأطباء والمؤسسات الصحية والتحقق من خلال المختبرات الطبية التي تعتمد مختبرات التشريح المرضي، إذ إن هذا المصدر قد لا يشمل جميع حالات السرطان. فبعض الأورام، ولا سيما سرطانات الدم مثل ابيضاض الدم (اللوكيميا)، لا يُثبت تشخيصها دائماً من خلال خزعات الأنسجة التقليدية، وإنما يعتمد في كثير من الحالات على فحوصات الدم، خزعة أو الفحوص المناعية. إلا أن هذا النظام يبقى معتمداً على مدى التزام المستشفيات والمختبرات والأطباء بتزويد وزارة الصحة بالبيانات بصورة كاملة وفي الوقت المناسب، وهو ما قد يؤدي إلى تفاوت في اكتمال التسجيل بين مؤسسة وأخرى، خصوصاً في ظل الأزمات الاقتصادية واللوجستية التي شهدتها لبنان خلال السنوات الأخيرة. إضافة إلى عدم وجود رقابة وتشديد على التسمية الوفاة الصحيحة أي سبب الوفاة في المستشفيات وهذا ما يفقد الدراسات بعدد حالات الوفاة بسبب أمراض سرطانية. لذلك ستعتمد الوزارة في المرحلة اللاحقة إلى ربط بياناتها مع بيانات وزارة الداخلية حيث تسجيل الوفيات للمساعدة في الدراسات التي تُعنى بمعدل وفيات مرضى السرطان.

كما أن بعض الحالات قد لا تُسجل فوراً أو قد تتأخر في الوصول إلى السجل الوطني، ولا سيما المرضى الذين يتلقون تشخيصهم أو علاجهم خارج لبنان، أو في مؤسسات لا تستكمل إجراءات الإبلاغ ضمن المهل المحددة. ولهذا السبب، فإن أرقام وزارة الصحة تمثل أفضل مصدر رسمي متاح لرصد تطور السرطان في لبنان، إلا أنها ينبغي أن تُقرأ باعتبارها الحد الأدنى للحالات المسجلة ضمن النظام الوطني، وأن العدد الحقيقي غير معروف لأي جهة مسؤولة في لبنان. وهذا حال الكثير من الدول النامية.

وتتوافق الزيادة المسجلة في عدد حالات السرطان في لبنان مع نتائج دراسات دولية حديثة، أبرزها الدراسة المنشورة في مجلة لانست The Lancet بالاستناد إلى بيانات معهد قياسات الصحة وتقييمها (IHME)، والتي أشارت إلى أن لبنان يُعد من بين الدول الأسرع نمواً في عدد حالات السرطان الجديدة خلال العقود الأخيرة. وترى الدراسة أن التدخين يشكل العامل الأكثر تأثيراً في هذا الارتفاع، متقدماً على العديد من عوامل الخطر الأخرى، في ظل ارتفاع معدلات استهلاك السجائر والأرجيلة، وانتشار التدخين السلبي، خاصة بين الأطفال. وتشير

البيانات إلى أن التدخين يرتبط بعشرات الأمراض، من بينها العديد من أنواع السرطان وأمراض القلب والجهاز التنفسي، ما يجعل الحد من استهلاك التبغ أحد أهم التدخلات الوقائية للحد من تزايد عبء السرطان في لبنان، إلى جانب معالجة العوامل البيئية الأخرى وتحسين برامج الكشف المبكر.

أكثر 10 أنواع من انتشار السرطان عند مرضى السرطان من عمر صفر إلى 4 سنوات.

نوع السرطان	عدد الحالات
ابيضاض الدم اللمفاوي (اللوكيميا)	223
سرطان الدماغ والجهاز العصبي	152
سرطان الكلى	55
اللمفوما اللاهودجكينية (الأورام اللمفاوية اللاهودجكينية)	54
سرطان العين	53
سرطان الأنسجة الضامة والأنسجة الرخوة	45
ابيضاض الدم النخاعي	40
ابيضاض الدم غير محدد النوع	33
سرطان العظام	22
سرطان الغدة الكظرية	19

عدد حالات مرضى السرطان في لبنان.

السنة	عدد الحالات	التغير عن السنة السابقة	نسبة التغير
2014	12,752	-	-
2015	13,442	690+	5.4%+
2016	11,936	1,506-	11.2%+
2017	14,792	2,856+	23.9%+
2018	14,117	675-	4.6%+
2019	15,064	947+	6.7%+
2020	13,382	1,682-	11.2%+
2021	13,674	292+	2.2%+
2022	14,178	504+	3.7%+
2023	17,027	2,849+	20.1%+
2024	17,396	369+	2.2%+

مجموع الحالات السنوية خلال 10 أعوام من 2014 حتى 2024 من كل الفئات العمرية.

السنة	إناث	ذكور	مجموع الحالات سنوياً
2014	6,641	6,111	12,752
2015	6,991	6,451	13,442
2016	6,136	5,800	11,936
2017	7,638	7,154	14,792
2018	7,630	6,487	14,117
2019	7,958	7,106	15,064
2020	7,160	6,222	13,382
2021	7,555	6,119	13,674
2022	7,784	6,394	14,178
2023	9,308	7,719	17,027
2024	9,265	8,131	17,396
المجموع	84,066	73,694	157,760

أبرز 10 أنواع من الأمراض السرطانية المنتشرة في لبنان.

نوع السرطان	الإناث	الذكور	المجموع
سرطان الثدي	32,387	779	33,166
سرطان القصبات الهوائية والرئة	5,353	9,538	14,891
سرطان البروستات	-	11,295	11,295
سرطانات الجلد	4,198	6,483	10,681
سرطان القولون	5,116	5,492	10,608
سرطان المثانة	2,121	8,294	10,415
الأورام اللمفاوية اللاهودجكينية	3,331	4,014	7,345
سرطان الغدة الدرقية	3,213	1,223	4,436
سرطان المعدة	1,639	2,007	3,646
سرطان المستقيم	1,461	1,831	3,292

تشير بيانات السجل الوطني للسرطان في لبنان للفترة 2014-2024 إلى أن الإصابة بالسرطان ترتفع بوضوح مع التقدم في العمر، إذ تتركز غالبية الحالات في الفئات العمرية فوق 50 عامًا، بينما سجلت الفئة العمرية (75 سنة فأكثر) أعلى عدد من الإصابات بواقع 30,137 حالة، أي نحو 19.1% من إجمالي الحالات المسجلة. وفي المقابل، تبقى الإصابات في مرحلة الطفولة والمراهقة محدودة نسبيًا مقارنة بالفئات العمرية الأكبر، وهو ما ينسجم مع الأنماط الوبائية العالمية التي تُظهر ارتباطًا وثيقًا بين التقدم في العمر وزيادة خطر الإصابة بالسرطان. علما ان هنالك حوالي 7,000 حالة ما يمثل 4.4 بالمئة من المسجلين غير معروف فئتهم العمرية، وهذا يعود الى عدم توفر الدقة العالية في الإحصاءات بشكل عام.

ذكور
73,694

2024 - 2014
157,760
أصابة بالسرطان

إناث
84,066

الفئة العمرية	إناث	ذكور	المجموع
0-4 سنوات	383	423	806
5-9 سنوات	319	457	776
10-14 سنة	336	426	762
15-19 سنة	508	594	1,102
20-24 سنة	708	730	1,438
25-29 سنة	1,182	1,022	2,204
30-34 سنة	2,092	1,280	3,372
35-39 سنة	3,365	1,526	4,891
40-44 سنة	5,190	2,060	7,250
45-49 سنة	7,198	3,095	10,293
50-54 سنة	9,380	4,913	14,293
55-59 سنة	10,463	7,155	17,618
60-64 سنة	10,531	9,008	19,539
65-69 سنة	8,983	10,016	18,999
70-74 سنة	7,630	9,665	17,295
75+ سنة	12,112	18,025	30,137
غير محدد	3,686	3,299	6,985
المجموع	84,066	73,694	157,760

المراجع:

[https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(25\)01635-6/abstract](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(25)01635-6/abstract)
[موقع وزارة الصحة اللبنانية lb.gov.moph](https://www.moph.gov.lb)

حركة سفر اللبنانيين بين ارتفاع المغادرة وتقلّبات العودة

فارق تراكمي يبلغ 674 ألفاً بين 2018 و2025
وذروة في عامي 2023 و2024

تُظهر بيانات حركة سفر اللبنانيين فائضاً في المغادرة على الدخول خلال السنوات 2018-2025، بلغ مجموعه 674,183، مع ارتفاع لافت في عامي 2023 و2024. ويشير هذا المسار إلى اتساع الفارق بين الخارجين والعائدين، لكنه لا يتيح اعتبار المجموع عدداً للمهاجرين الدائمين، لأن حركة العبور تشمل الزيارات المؤقتة والسفر المتكرر.

وبحسب السنوية الصادرة عن الأمن العام اللبناني، سجّل عام 2023 أعلى فارق، بلغ 180,133، مقابل 17,721 في عام 2020، وهو أدنى مستوى خلال السنوات الثماني. ويتّسق انخفاض 2020 مع القيود التي رافقت جائحة كورونا، من دون أن يكون مؤشراً كافياً إلى تراجع الرغبة في الهجرة.

الفارق السنوي بين مغادرة اللبنانيين ودخولهم.

ارتفع الفارق في 2023 بنسبة 203.9% مقارنة بعام 2022، أي إلى نحو ثلاثة أضعافه، ثم تراجع بنسبة 4.1% في 2024 إلى 172,728. وشكّل العامان معاً 52.3% من مجموع الفترة، ما يكشف تركيز أكثر من نصف الفارق التراكمي في سنتين فقط. وفي 2025 انخفض إلى 65,263، بتراجع نسبته 62.2% مقارنة بعام 2024.

تطرح هذه القفزة سؤالاً عن أثر الحرب والأزمات في قرارات السفر والاستقرار خارج البلاد. إلا أن الأرقام وحدها لا تفصل أثر الحرب عن العوامل الاقتصادية أو العائلية، ولا تحدّد أسباب مغادرة كل مسافر؛ لذلك تبقى العلاقة تفسيرياً يحتاج إلى بيانات إضافية، ولا يمكن تحويل الفارق مباشرة إلى عدد أشخاص هاجروا بسبب الحرب.

السنة	الفارق لصالح المغادرة
2018	33,129
2019	66,806
2020	17,721
2021	79,134
2022	59,269
2023	180,133
2024	172,728
2025	65,263
المجموع	674,183

المصدر: بيانات الأمن العام اللبناني.

عام 2026 بين مغادرة الشتاء وعودة الصيف

خلال الفترة من 16 كانون الثاني حتى 15 أيلول 2026، بلغ عدد حركات دخول اللبنانيين 1,393,394، مقابل 1,407,034 حركة مغادرة، بفارق 13,640 لصالح المغادرة، يعادل نحو 1% من الدخول.

الفترة في 2026	الدخول	المغادرة	اتجاه الفارق
16 كانون الثاني – 15 شباط	167,846	175,525	7,679 مغادرة
16 شباط – 15 آذار	95,725	104,549	8,824 مغادرة
16 آذار – 15 نيسان	71,211	88,285	17,074 مغادرة
16 نيسان – 15 أيار	107,931	102,363	5,568 دخول
16 أيار – 15 حزيران	178,110	167,428	10,682 دخول
16 حزيران – 15 تموز	241,996	183,475	58,521 دخول
16 تموز – 15 آب	286,166	260,402	25,764 دخول
16 آب – 15 أيلول	244,409	325,007	80,598 مغادرة
المجموع	1,393,394	1,407,034	13,640 مغادرة

المصدر: بيانات الأمن العام اللبناني.

تكشف التفاصيل تقلبًا واضحًا خلال السنة. ففي الفترات الثلاث الأولى بلغ فائض المغادرة 33,577، ثم انعكس الاتجاه خلال الفترات الأربع التالية، من 16 نيسان إلى 15 آب، وسجل الدخول فائضًا قدره 100,535. وبلغ فائض الدخول ذروته بين 16 حزيران و15 تموز، عند 58,521، وهو نمط يتسق مع عودة اللبنانيين للزيارات الصيفية.

وفي الفترة من 16 آب إلى 15 أيلول، ارتفعت المغادرة إلى 325,007 مقابل دخول 244,409، بفارق 80,598 لصالح المغادرة. وقد محا هذا الفارق معظم فائض الدخول المتراكم خلال الربيع والصيف، وأعاد حصيلة الفترة إلى فائض مغادرة محدود.

عليه، فإن تراجع الفارق خلال جزء من 2026 لا يكفي للجزم بانحسار الهجرة أو بعودة المغتربين للاستقرار. لكن يؤشر الى طبيعة التأثير المتفاوت على اللبنانيين عامة بمواجهة الأزمات.



تفاصيل حركة الدخول والمغادرة بحسب فئات المسافرين

الفترة من 15 كانون الأول 2025 حتى 15 أيلول 2026.

الفترة	دخول لبنانيين	مغادرة لبنانيين	دخول عرب	مغادرة عرب	دخول أجانب	مغادرة أجانب	مجموع الدخول	مجموع المغادرة
15 كانون الأول 2025 - 15 كانون الثاني 2026	230,111	243,081	243,081	211,386	111,870	118,858	585,062	573,325
16 كانون الثاني - 15 شباط	167,846	175,525	207,522	179,580	75,984	79,666	423,410	462,713
16 شباط - 15 آذار	95,725	104,549	92,844	161,919	38,012	51,143	226,581	317,611
16 آذار - 15 نيسان	71,211	88,285	83,613	122,525	16,199	24,642	171,023	235,452
16 نيسان - 15 أيار	107,931	102,363	106,350	120,210	32,394	27,037	246,675	249,610
16 أيار - 15 حزيران	178,110	167,428	156,823	181,278	60,743	49,186	395,676	397,892
16 حزيران - 15 تموز	241,996	183,475	183,884	194,786	127,416	76,206	553,296	454,467
16 تموز - 15 آب	286,166	260,402	214,882	235,163	171,856	148,332	672,904	643,897
16 آب - 15 أيلول	244,409	325,007	220,708	253,498	121,573	178,374	586,690	756,879
المجموع	1,623,505	1,650,115	1,481,765	1,688,287	756,047	753,444	3,861,317	4,091,846

المصدر: بيانات الأمن العام اللبناني.

معدل تواجد الأجانب مستقر نسبة لعدد العرب

بفائض نحو 2,603 من الأجانب الذين دخلوه إلى لبنان عن الذين غادروه، يتبين عودة جزء من اليد العاملة الأجنبية إلى السوق اللبناني إن كان على مستوى التعاملات في الخدمات المنزلية أو على مستوى الشركات. ويؤثر خروج عدد كبير من السوريين إلى بلدان عملهم عبر مطار بيروت إلى تزايد عدد العرب المغادرين عن الداخلين بحوالي 206 آلاف شخص من كانون الثاني حتى نصف شهر أيلول 2026.



القليعات في عكار

أصل التسمية

جمع «قلعة»، وهي تصغير كلمة «قلعة» أي القلعة الصغيرة. ويرتبط اسم البلدة بقلعتها التاريخية، إذ يُطلق على الحصن والقرية المحيطة به والتي توصف بأنها حصن يعود إلى العهد الصليبي. والقليعات في عكار تختلف عن القليعات الكسروانية تقع في قضاء كسروان، قرب ريفون وعجلتون، على ارتفاع يقارب 1,050 مترًا، وتبعد نحو 35-39 كيلومترًا عن بيروت.

الموقع

تقع في سهل عكار، ضمن محافظة عكار، بالقرب من الساحل. وتقدر الموسوعة مساحة أراضيها بنحو 8.68 كيلومترات مربعة، وتذكر أنها تبعد 108 كيلومترات عن بيروت عبر العبدية وبلانة الحيصنة وتل معيان. وتشتهر بوجود مطار رينيه معوض، المعروف بمطار القليعات.

السكن والسكان

الناخبون

الجنس	المجموع	%
ذكور	1,526	50.1%
إناث	1,518	49.9%
المجموع	3,044	100%

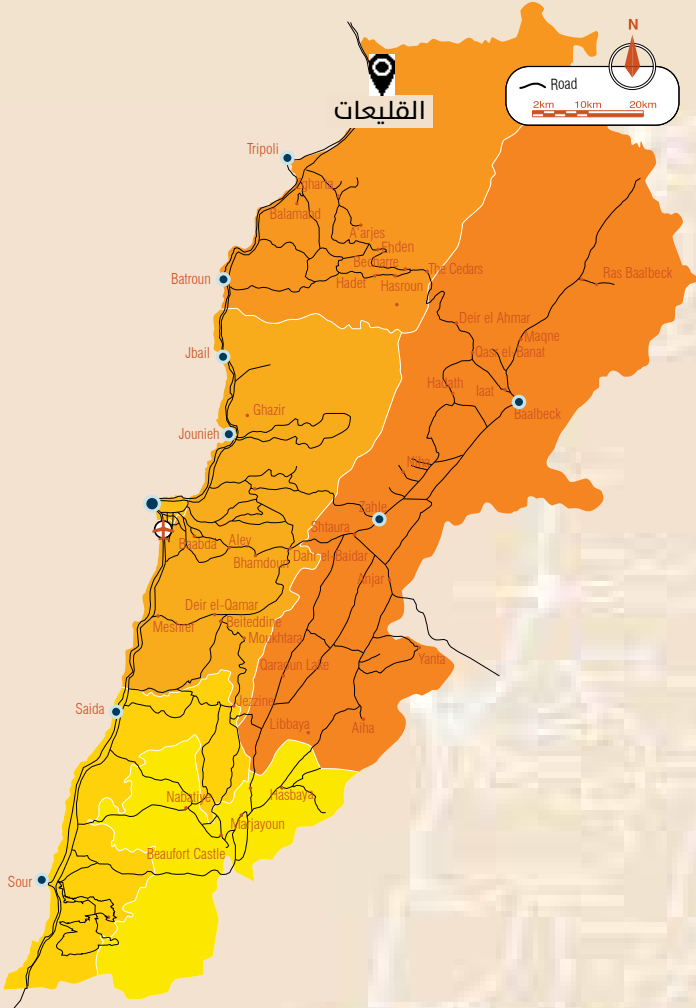
98.6% من الناخبين هم من السنة، و 1.1% هم العلويين.

السلطة المحلية

للبلدة مجلس بلدي، ومختارين.

الحياة الاقتصادية

تستعدّ القليعات، القرية الصغيرة التي يعتمد اقتصادها على الزراعة ومنها البطاطا والخضار والحمضيات والتبغ والتبناك، وبعض المشاغل الحرفية، لتحول اقتصادي مع تشغيل مطار رينيه معوض المرتقب الشهر المقبل. فقد أصبح وجهة لشركات كبرى



ومسافرين ومغتربين عائدین من بلدان بعيدة، بما يفتح فرصًا للعمل والاستثمار في البلدة ومحيطها.

أبرز العائلات

خشفة، حكوم، درويش، دنهش، إبراهيم، أحمد، الحسين، مرعي، مراش، العيسى، سعيد، شتيوي، الفضل، قدور، الخضر، الخلف، سليمان، عثمان، المحمود وعبد الله.

عائلات الثوم والفجل

عائلتان موجودتان بالخطأ

عائلة «الثوم» 27 قيدًا، موزعة بين 7 ذكور و20 أنثى.

الطائفة	ذكور	إناث	المجموع
روم ارثوذكس	1	4	5
روم كاثوليك	4	9	13
سني	2	6	8
غير محدد		1	1
المجموع	7	20	27

تتكون عائلة «الثوم» بشكل أساسي من الطائفة روم كاثوليك (48.1%) ثم من سني (29.6%) وروم ارثوذكس (18.5%)، غير محدد (3.7%) من محافظات بيروت من منطقة المصيطبة.

المحافظة	ذكور	إناث	المجموع
الجنوب	-	2	2
الشمال	3	9	11
بيروت	-	2	2
بعلبك - الهرمل	4	2	6
جبل لبنان	-	1	1
البقاع	-	4	4
المجموع	7	20	27

فيما عائلة «الفجل» يوجد قيديّن لإناث. في منطقة التبانة - طرابلس.

يعود الاسمان إلى خطأ في التسجيل لدى المختار: «الثوم» أصل العائلة هي «التوم» في منطقة القاع في محافظة بعلبك - الهرمل. و«الفجل» أصلها «الفحل» في طرابلس.

قد تُصحّح بعض الأخطاء الإملائية البسيطة عند اكتشافها، خصوصًا حين تبقى محصورة في قيود قليلة. مثل واقع عائلة «الفجل» لأن الخطأ محصور في قيديّن لامرأتين، ولا ينتقل اسم عائلتهما إلى الأبناء. أما اسم «الثوم»، الوارد في 27 قيدًا، بينها 7 قيود لذكور، فقد يستمرّ وينتقل إلى الأجيال التالية. وهكذا، يستقرّ الخطأ في السجلات، وينتقل إلى الوثائق الرسمية وقيود الأبناء والأحفاد، حتى يصبح الاسم المدوّن بالخطأ هو الاسم المعتمد، ويغدو تصحيحه أكثر تعقيدًا مع مرور الزمن.

وهكذا، يتحوّل الخطأ إلى قاعدة، وتظهر العائلة الواحدة في الإحصاءات بأسماء مختلفة، كأنها عائلات مستقلة، فيما لا يفصل بينها سوى حرف أضيف أو استُبدل عند التسجيل.

ورق

فن على الورق من لبنان والجوار معرض جديد في متحف نابو

يجمع هذا المعرض قرناً كاملاً من الإبداع على الورق: رسوماً وأعمالاً بالألوان المائية والحبر والغواش والباستيل والطباعة الحجرية والوسائط المختلطة. بعض هذه الصفحات ليس سوى دراسات سريعة أنجزت خلال ظهيرة واحدة. وبعضها الآخر بقي محفوظاً في ملفات الفنانين طوال حياتهم. أما بعضها فقد أنجز كأعمال مكتملة بذاتها، وقّعت وضممت لتدوم.

تلقى اللوحات المختارة في أجنحة المعرض بعض الأضواء على رحلة الصفحة عبر الأمكنة والأفكار: من محترفات باريس حيث تعلّم رؤاد الحداثة اللبنانيون الأوائل فنّ الرسم، إلى الجبال والسواحل التي عادوا لتصويرها، مروراً بالوجوه والمشاهد الداخلية، وصولاً إلى الحرف العربي المتحرّر، وإلى القصائد المؤسسة للشعر العربي قبل الإسلام.



جبران خليل جبران (1883-1931) | شخصيات على الشاطئ | قلم رصاص وألوان مائية على ورق
مجموعة متحف نابو/ جواد عدره

متحف نابو

الهرّي - شمال لبنان

info@nabumuseum.com | www.nabumuseum.com | (+961) 6 541 341 (+961) 6 541 941