ورش التعبيد تصل إلى البقاع الغربي

البقاعيون: لاستكمال وإعادة تأهيل الطرق الأخرى

البقاع – أحمد موسى

لم يعتد أهالي البقاع الغربي على طرقات معبّدة منذ سنوات إلاّ نادرا. أما أمس، فكانت لهم حكاية أخرى مع الطريق التي تعدّ معبراً استراتيجياً لهم من البقاع الغربي وإليها.

وكانت أعمال التعبيد انطلقت منذ نحو ثلاثة أسابيع على طول الطريق التي تربط عنجر (طريق الشام الدولية) في البقاع الأوسط مروراً بالخيارة، ولوسي، وصولاً إلى كامد اللوز وحولها، وتصل إلى حوالى 19 كلم، كما تنفذ الأشغال فيها «مؤسسة الرائد للمقاولات».

أما الطريق التي تربط جب جنين مروراً بكامد اللوز، ووصولاً إلى البيرة (الفالوج)، فيصل طولها إلى حوالى 6 كلم، وتعمل على تنفيذ الأشغال فيها «مؤسسة حمود».

وقبل التعبيد، كانت هذه الطريق تكبّدهم مشقّات سلوكها لإنجاز أعمالهم في زحلة، أو بيروت، أو أي منطقة أخرى. وفوجئوا بحملة تعبيد تولّتها شركات من ذوي الاختصاص، والخبرات، وفقاً للمواصفات ودفاتر الشروط التي وضعتها وزارة الأشغال العامة لهذه الغاية.

امتعاض

ولا يخفي البقاعيون امتعاضهم من قلّة التدابير أو الإجراءات الرسمية التي تخفّف من معاناة انتقالهم، على رغم إجراءات قوى الأمن الداخلي التي انتشر عناصرها لإرشاد المواطنين إلى أفضل طرق العبور، أو حضورهم لحظة علمهم بحادث سير لتقديم تقرير بالحادث والإفادة عنه لإدارتهم وإحصاء القتلى والجرحى، من دون أن ننسى أنّ نواب المنطقة يعبرون هذه الطرق من دون اكتراث».

أما البلديات، فلفتت إلى المراجعات الكثيرة التي لا تلقى في غالبيتها التجاوب، وإن حصلت فلا أكثر من وعود بيزنطية. في وقت أنّ الطرقات الرئيسية ليست من مسؤوليتها قانوناً، إضافة إلى عجزها عن تأهيل الطرق بفعل غياب الموارد المالية التي لا تكفي موظّفيها، وبعض الصيانات التي هي في سلّم اهتماماتها وجمع النفايات.

الحاج

في هذا السياق، أشار رئيس بلدية كامد اللوز حيدر الحاج إلى «أهمية تعبيد الطريق من جب جنين مروراً بكامد اللوز حتى البيرة (الفالوج) بالمهم، وهو جاء بعد مراجعات عديدة»، لافتاً إلى مبادرة الوزير غازي زعيتر في «الإسراع في تلزيم هذا الطريق والانتهاء منه قبل بدء الشتاء والمدارس»، الأمر الذي وفر على أبناء المنطقة وقاصديها، معاناة الوصول إلى عملهم ووظائفهم في المنطقة، وسهّل عليهم سرعة الوصول والتحرك، كما وفر عليهم خسائر مالية جراء حوادث السير بسبب الحفر التي كانت تغزو الطرقات، مع أننا كبلدية عملنا الكثير من معالجة تلك الجور قدر استطاعتنا».

وأبدى الحاج في حديثه إلى «البناء»، فرحة في سرعة التنفيذ من قبل الشركة المنفذة للمشروع «مؤسسة حمود»، وفق مواصفات هندسية، حيث جدران الدعم وتوسيع الطريق، وتأهيله ببعض الأماكن بطريقة تجعل من سلوكه سهلاً، متوجّهاً إلى «السائقين بالتروي في القيادة حفاظاً على أرواحهم قبل الخسائر المادية التي تعصف جراء الحوادث».

كما طالب «وزارة الداخلية والبلديات بالإفراج عن المستحقات المالية لهم»، لافتاً إلى «أنّنا في فصل الشتاء نحتاج كبلدية لكثير من أمور الصيانة الطارئة بفعل السيول، والانجرافات، والثلوج بفعل الطبيعة».

الجاروش

الحاج (أحمد موسى)

الجاروش

من جهته، أبدى رئيس بلدية السلطان يعقوب الموحدة، أحمد الجاروش، في حديثه إلى «البناء»، شعور الارتياح لعملية التعبيد التي لهذا الطريق الذي وصفه بـ«الحيوي» على المستويين الزراعي، والتجاري - التسويقي، وحتى لاختصار الوقت للعابرين عليه من وإلى البقاع الغربي وراشيا.

وفيما توجّه بـ«الشكر لوزير الأشغال العامة والنقل غازي زعيتر لاهتمامه بالبقاع عامةً، ومنطقتنا على وجه التحديد»، لفت إلى أنّه «يجب استكمال وصلة هذا الطريق التي لا تتجاوز الـ2 كلم، وتبدأ من حيث انتهت وصلة (عنجر - لوسي)، وهي وصلة لوسي - كامد اللوز، ووصلة ثانية لا تتجاوز الـ1.5 كلم، وتصل لوسي ببلدة غزة». وأضاف: «تحتاج هاتين الوصلتين إلى إعادة تأهيل وتعبيد، نظراً الى أهمية استخدامهم كعبور بين البلدات المحيطة، لا سيّما أنّ هذه الطريق تشكّل وصلة أساسية مع عدد من مدارس المنطقة، وجامعة LIUفي الخيارة في البقاع الغربي، وفروع الجامعة اللبنانية في زحلة». وتابع: «نحن كبلديات عاجزون عن إعادة التأهيل، وانطلاقاً من معرفتنا بالوزير غازي زعيتر الذي نعهده برجل الإنماء ومحاربته للحرمان ورفع المعاناة، فإننا نطالبه باستكمال هاتين الوصلتين رأفةً بأبنائنا وأهلنا وطلابنا».

وأكّد الجاروش أنّ «أهمية الطريق المعبّدة، لا تكمن فقط في تسهيل العبور عليها، بل شكّلت حافزاً للمزارعين في سهولة الوصل إلى حقولهم الزراعية، ونقل محاصيلهم، وإنتاجهم بسرعة إلى الأسواق التجارية لتصريفها، إضافة إلى رفع أسعار الأراضي الزراعية في المنطقة، حيث أنّ هذا الطريق الذي يصحّ وصفه بالأوتوستراد، قسّم أراضي زراعية إلى قسمين فحسّن من أسعارها بعدما كان الوصول لها صعب في بعض الأماكن».

ارتفاع عدد الوافدين إلى 40.7 في المئة في أيلول

أبرز السيّاح العرب من العراقيين

كشفت مصلحة الأبحاث والدراسات في وزارة السياحة، أنّ عدد الوافدين في أيلول بلغ 121.435، مسجلين ارتفاعاً بنسبة 40.7 في المئة، مقارنة بالفترة ذاتها من العام الماضي حيث بلغ عدد الوافدين 86.301.

وفي التفاصيل، بلغ عدد الوافدين العرب 42.557 خلال أيلول 2014 في مقابل 27.154 خلال الفترة نفسها من عام 2013 (ارتفاع بنسبة 56.7 في المئة) وبلغ عدد الوافدين الأوروبيين 37.733 خلال الشهر الفائت في مقابل 27.270 خلال الفترة نفسها من عام 2013 (ارتفاع بنسبة 38.4 في المئة). وبلغ عدد الوافدين من قارة أميركا 19.196 في الشهر ذاته، في مقابل 14.055 خلال أيلول 2013 (ارتفاع بنسبة 36.6 في المئة)، أما من قارة آسيا فبلغ عدد الوافدين 10.599 خلال أيلول 2014 في مقابل 8.821 خلال الفترة نفسها من العام 2013 (ارتفاع بنسبة 20.2 في المئة).

الوافدون العرب

شكّل الوافدون العرب 35 في المئة من إجمالي الوافدين إلى لبنان خلال شهر أيلول من عام 2014. وكان أبرزهم من العراقيين وبلغ عددهم 19625 مسجلين ارتفاعاً بنسبة 73 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 11344. يليهم الوافدون الأردنيون وبلغ عددهم 6122 مسجّلين ارتفاعاً بنسبة 21.7 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013، حيث بلغ عددهم 5030، ثم المصريون وبلغ عددهم 5587 بارتفاع 16.2 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 4809، يليهم الوافدون من المملكة العربية السعودية الذين بلغ عددهم 4779 مسجّلين ارتفاعاً بنسبة 168.2 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 1782.

الوافدون الأجانب

شكّل الوافدون الأوروبيون 31.1 في المئة من إجمالي الوافدين إلى لبنان خلال شهر أيلول 2014. وكان من أبرزهم الفرنسيون الذين بلغ عددهم 9130 بارتفاع نسبته 44.5 مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 6317، ثم الوافدون من ألمانيا وبلغ عددهم 5854 مسجلين ارتفاعاً بنسبة 34.3 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 4359، يليهم الوافدون البريطانيون 3860 بارتفاع بنسبة 50 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 2573.

وشكّل الوافدون من قارة أميركا 15.8 في المئة من إجمالي الوافدين إلى لبنان خلال أيلول 2014. وسجل الوافدون الاميركيون المرتبة الأولى من حيث عدد الوافدين من قارة أميركا وبلغ عددهم 9266 مسجلين ارتفاعاً بـ50.5 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 6155، ثم يأتي الوافدون الكنديون وبلغ عددهم 6696 خلال أيلول من العام 2014 مسجلين ارتفاعاً بنسبة 39.5 في المئة مقارنة بالفترة ذاتها من العام 2013 حيث بلغ عددهم 4800.

وبحسب تقرير س.ت. وغلوبال الأخير، فقد ارتفعت نسبة التشغيل الفندقي بمعدل 60 في المئة.

وعلى صعيد حركة السفر والسياحة، فشهد سوق قطع التذاكر زيادة بنسبة 10 في المئة بسبب الزيادة المتأتية من استخدام السوريين للمطار لعدم تمكنهم من السفر عبر مطار دمشق. كما شهدت سوق الصادرات زيادة لافتة في اتجاه أوروبا وخصوصاً تركيا واليونان.

أما بالنسبة إلى حركة الشقق المفروشة، فهي بنسبة 50 في المئة وهذا الرقم هو ذاته للسنة الماضية في ظلّ الأوضاع السياسية والأمنية القائمة، لا سيّما أنّ حركة الشقق المفروشة هي حركة العائلات التي تأتي اليوم من سورية، والأردن، والعراق.

معالجة مشاكل تصدير التفاح اللبناني إلى مصر

تسع شحنات تخالف الإجراءات المصرية

أشار رئيس المكتب الإعلامي في السفارة المصرية صبحي عبد البصير في بيان، إلى أنّه «نظراً الى أهمية التفاح اللبناني إلى لبنان كسلعة تصدير رئيسية، وما يمثله من أهمية للمصدرين اللبنانيين، فقد عملت الحكومة المصرية من خلال وزارة التجارة، والسفارة المصرية في مكتبها التجاري في لبنان، على حلّ كافة مشكلات تصدير هذه السلعة المهمة للبنان».

وأشار إلى أنّه «بمراجعة السلطات المصرية تبيّن نفاذ كلّ شحنات التفاح اللبناني المصدّرة باستثناء تسع شحنات، وهو يمثل حوالى 20 في المئة ممّا تم تصديره، بسبب عدم اتباع المصدرين اللبنانيين للإجراءات التي ينصّ عليها القانون المصري (وهو متفق مع قوانين التجارة الدولية)، وهو وجوب دقة البيانات الموجودة على عبوة التصدير، وهو ما لم يتوافر في الشحنات التسع، فقد كتب عليها أنّ تاريخ الصنع هو 2013 وليس 2014، وهو ما يوحي بتلف محتويات العبوات، وهو ما يخالف الواقع لأنّ الشحنات من إنتاج 2014». وأضاف: «نظراً الى عمق العلاقات بين الدولتين، فقد أعطت الحكومة المصرية مهلة للمصدرين اللبنانيين لتعديل بيانات العبوات داخل الموانئ المصرية حيث تم الإفراج عن هذه الشحنات فوراً». وتابع: «يذكر أنّ مصر تستقبل أكثر من 70 في المئة من صادرات لبنان من التفاح، لذلك حرصت الحكومة المصرية في إطار دعمها لأشقائها خاصة بالظروف التي يمرّ بها لبنان أن تحلّ كافة مشكلات التصدير إلى مصر، حيث قامت مصر من قبل بإزالة الحظر – ومن جانب واحد – على كافة الصادرات اللبنانية من السلع الزراعية إلى مصر، وعلى أمل بأن يتم حلّ كافة المشكلات التجارية العالقة بين البلدين».

ولفت البيان إلى أنّ «وزير الزراعة اللبناني أكرم شهيب، كان اجتمع إلى المستشار خالد أنيس القائم بأعمال السفارة المصرية في بيروت، ومنى وهبة المستشارة التجارية في السفارة مرتين، لبحث سبل تطوير العلاقات الثنائية التجارية والاقتصادية بين البلدين، ودراسة أسباب ما تردّد عن تعطّل شحنات التفاح اللبناني بالموانئ المصرية مع بداية موسم التصدير لهذا العام».

بعد اخذ عينات من مشروب الطاقة الممزوج بالكحول

وزارة الاقتصاد تؤكد خلو ها من المواد المنبّهة

أشارت وزارة الاقتصاد والتجارة في بيان، إلى أنّه «عطفاً على ما أثاره البعض في الأيام الأخيرة حول وجود مشروبات كحولية في الأسواق، تتوافر فيها مادة منبهة – الكافيين والتورين – مخالفة بذلك قرار وزيري الاقتصاد والتجارة والصحة العامة رقم 1/1/أ ت، القاضي بمنع استيراد وتصنيع وتسويق مشروب الطاقة الممزوج بالكحول.

يهمّ وزارة الاقتصاد والتجارة التوضيح للرأي العام، أنّها اعتباراً من بدء تطبيق القرار المذكور أعلاه بدءاً من 1 حزيران 2014، عمدت مديرية حماية المستهلك إلى أخذ عينات من المشروبات الكحولية من أكثر الماركات تداولاً في الأسواق اللبنانية، وأجريت التحاليل اللازمة عليها في مختبر معتمد رسمياً، وأظهرت النتائج خلو هذه المشروبات من مادتي الكافيين والتورين المنبّهتين، وهي مماثلة لنتائج العيّنات التي قامت وزارة الصحة بأخذها وتحليلها وأرسلت صوراً عنها إلى وزارة الاقتصاد والتجارة.

وأضاف البيان: «إنّ وزارة الاقتصاد والتجارة، عبر الجولات التفتيشية لمراقبي مديرية حماية المستهلك والمصالح الإقليمية في المحافظات، قامت وتقوم بتنفيذ المهمات المنوّطة بها وبوزارة الصحة العامة لجهة تطبيق حيثيات القرار المذكور أعلاه عبر حجز أي كمية من المشروبات المخالفة لمضمون هذا القرار بحال وجودها في الأسواق.

وتجدر الإشارة إلى أنّ عبوتي مشروب الطاقة الممزوج بالكحول والتي قام بتسليمهما معالي وزير الصحة العامة إلى وزير الاقتصاد والتجارة تنتهي صلاحيتهما بعد حوالى أربعين يوماً، وهما من البقايا النادر وجودها في الأسواق والتي يقوم مراقبو مديرية حماية المستهلك بضبطها».

وتذكّر وزارة الاقتصاد والتجارة بأنّ «قانون حماية المستهلك رقم 659 / 2005 قد نص في المادة 71 منه على ما يلي:

يتولى موظفو مديرية حماية المستهلك والمصالح الاقليمية المكلفون خطياً وفقاً للاصول مراقبة تطبيق احكام هذا القانون.

كما يراقب تطبيق أحكام هذا القانون كلّ في حدود اختصاصه:

– عناصر الضابطة العدلية المكلفون رسمياً.

– وبناءً على تكاليف خطية الموظفون المختصون في كلّ من وزارات الزراعة، والصحة العامة، والسياحة، والداخلية، والبلديات، وإدارة الجمارك.

وبالتالي، يمكن موظّفي وزارة الصحة العامة الذين يكلّفون خطياً، مراقبة مدى التقيد بأحكام القرار الصادر عن وزيري الصحة العامة والاقتصاد والتجارة، والمتعلّق بمنع استيراد وتصنيع وتسويق مشروب الطاقة الممزوج بالكحول، أسوةً بمراقبي مديرية حماية المستهلك لدى وزارة الاقتصاد والتجارة الذين يقومون عبر الجولات اليومية للمراقبة بهذه المهمات.

لذلك، فإنّ ما يثيره البعض في وسائل الإعلام لا يدخل إلا في إطار المزايدات الإعلامية التي تثير القلق والبلبلة لدى المواطن والمستهلك، في وقت نحن في حاجة إلى التكاتف والتعاون لدرء الأخطار المحدقة بالوطن والمواطن على كلّ الصعد».

سكك الحديد تساهم بازدهار النفط في أميركا

بات مشهد القطارات المؤلّفة من مئة مقطورة صهريج محمّلة بالنفط الخام معهوداً في ولاية داكوتا الشمالية الأميركية، التي تشهد إنتاجاً متسارعاً للنفط. فمع غياب الأنابيب النفطية تولّت سكك الحديد المهمة، ما أعاد التساؤلات حول سلامتها. وتم نقل حوالى 900 ألف برميل من الخام بالإجمال كمعدّل يومي في النصف الأول من العام في الولايات المتحدة، أي ما يوازي 11 في المئة تقريباً من النفط المنتج في البلاد، بحسب الجمعية الأميركية للسكك الحديد. وإن لم يمثل ذلك أكثر من 1.6 في المئة من نقل البضائع الإجمالي، يبدو النمو الذي شهده هائلا: من 500 صهريج خام في 2008 إلى 407761 في 2013.

وبدا استخدام القطارات يتضاعف فعلاً عام 2012، سواء في حقل الإنتاج برمان في تكساس (جنوب) أو تشكيل نيوبرارا في كولورادو (غرب). لكنّه برز على الأخص في تشكيل باكن في داكوتا الشمالية، حيث باتت 60 في المئة من النفط المنتج تنقل بالقطار. ففيما تكاثرت آبار النفط في المنطقة، «في البدء لم تتوافر وسيلة نقل فورية لنقل الخام» بحسب المحلّل ساندي فيلدن في «آر.بي.إن إنرجي». وأوضح «لكن شبكة السكك الحديد كانت مبنية، وتطلّب الأمر 12 إلى 18 شهراً فحسب لبناء منشأة نفطية بكلفة 50 إلى 100 مليون دولار». لكن «بناء انبوب نفطي يتطلب سنوات، ويكلف مليارات الدولارات» حسبما يقول. كما يتطلّب الأنبوب الحصول على التراخيص اللازمة. فشركة «ترانس كندا» تنتظر منذ 2008 الموافقة على مشروع أنبوب «كيستون إكس إل» بينها وبين الولايات المتحدة. تضاف إلى ذلك العقبات الجغرافية، حيث يؤكد فيلدن أنّه «من الصعب جداً مد أنبوب نفطي عبر الجبال الصخرية لربط داكوتا الشمالية وساحل كاليفورنيا، أو وسط المناطق ذات الكثافة السكانية في على الساحل الشرقي».

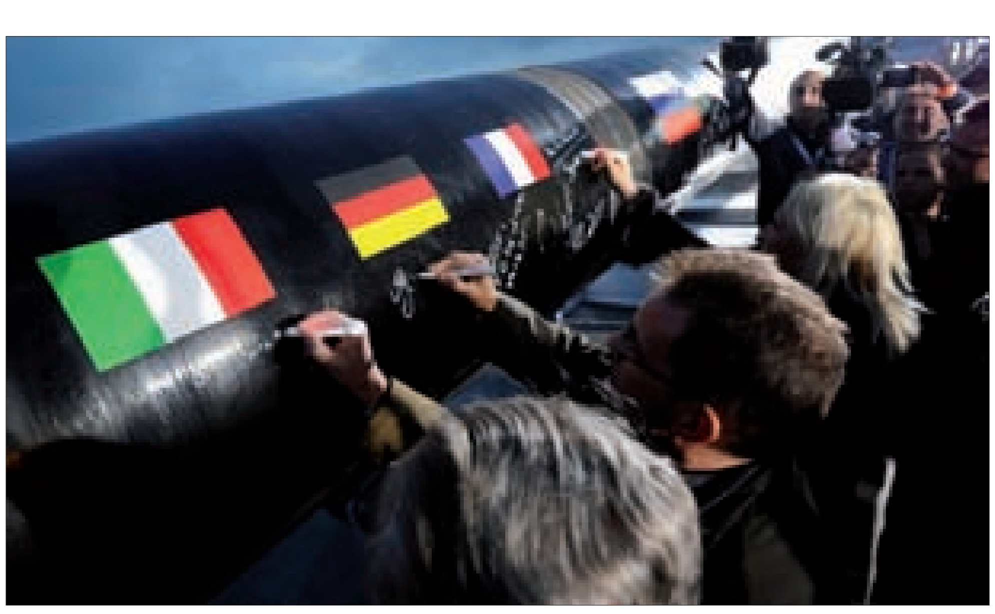
وترتبط الجدوى الاقتصادية كذلك بالتعريفات، الخاضعة لتنظيمات كثيرة بالنسبة لأنابيب النفط، فيما يمكن للشركات أنّ تصدر فواتير بما تريد بالنسبة إلى النقل بالقطار.

لكن مع تضاعف اللجوء إلى القطارات، اتخذ عبور قاطرات صهاريج محملة بمادة شديدة الاشتعال بعداً آخر بعد حادث بلدة لاك–ميغانتيك في كيبيك عام 2013. فقد تعطّلت مكابح قطار محمل بحوالى 7.7 مليون لتر من النفط من حقل باكن، فانحرف واشتعلت فيه النيران ثم انفجر، مسفراً عن مقتل 47 شخصاً.

بعد هذه الكارثة، وغيرها من الحوادث في الولايات المتحدة، سعت وكالات التنظيم سريعاً إلى فرض قواعد جديدة، على غرار حد اقصى للسرعة يبلغ 40 ميلاً في الساعة (64 كلم/س) في بعض المناطق السكنية، او تعزيز بنية المقطورات الصهاريج. وتريد وزارة النقل الأميركية سحب العربات القديمة او تجديدها في غضون عامين.

لكن هذه الفترة لا تبدو كافية، علي ما يؤكد خبراء القطاع. وأكّد فيلدن أنّ «قدرات الصناعة على بناء او تجديد هذه العربات الجديدة محدودة» ما قد يؤدي «بالتالي إلى إبطاء ازدهار الإنتاج النفطي».

بوتين يهدّد بتقليص إمدادات الغاز لأوروبا



سيزوّد «ساوث ستريم» أوروبا بالغاز دون المرور بالأراضي الأوكرانية

حذّر الرئيس الروسي فلاديمير بوتين من أنّ بلاده قد تضطر لتقليص إمدادات الغاز إلى أوروبا إذا سرقت أوكرانيا الغاز من خط الأنابيب المار بأراضيها لتلبية احتياجاتها.

وقال بوتين في تصريحات له خلال زيارته صربيا أول من أمس، أنّه يأمل بألا يحدث ذلك. وتأتي تصريحاته في وقت تزايدت فيه حدة المخاوف في روسيا من لجوء أوكرانيا للسحب من الغاز الروسي المتدفّق عبر أراضيها إلى أوروبا الشتاء المقبل.

كما أنّ هناك مخاوف من أنّ استمرار الخلاف بين روسيا وأوروبا بشأن الصراع العسكري شرق أوكرانيا، قد يؤثر سلباً في إمدادات الغاز الروسية في الأسابيع القليلة المقبلة.

وفي بروكسيل، أبدى المفوض الأوروبي للطاقة غونتر أوتينغر أمس ثقته في إمكانية التوصل إلى اتفاق بين الاتحاد الأوروبي من جهة، وروسيا وأوكرانيا من جهة أخرى في شأن إمدادات الغاز لأوروبا خلال فصل الشتاء المقبل.

وقال أوتينغر أنّ التوصل إلى اتفاق «أصبح في المتناول»، وأضاف أنّ جولة المحادثات القادمة بين الطرفين ستعقد الثلثاء المقبل في بروكسيل وليس في برلين كما كان مقرراً، لافتاً إلى أنّه «سيزور كييف الإثنين المقبل».

وكانت موسكو قطعت إمدادات الغاز عن أوكرانيا منذ منتصف حزيران الماضي بعد إعلان شركة غازبروم الروسية أنّ كييف لم تسدد فواتير مستحقة عليها بمليارات الدولارات.

وهناك اقتراح بأن تبرم أوكرانيا تسوية بشأن مستحقات لشركة غازبروم الروسية بقيمة 3.1 مليارات دولار، فضلاً عن سداد مستحقات أخرى بقيمة ملياري دولار قبل نهاية تشرين الأول الجاري، في مقابل استئناف ضخ النفط الروسي من خلال الأنبوب الذي يمر عبر أراضيها.

يشار إلى أنّ الأنبوب الذي يمر عبر أوكرانيا يوفّر لأوروبا نحو 15 في المئة من مجمل وارداتها من الغاز. وتعتمد أوروبا على روسيا بنسبة 30 في المئة في ما يتعلّق بحاجياتها من الغاز.

وفي العام 2009، أوقفت روسيا إمدادات عبر أوكرانيا مما تسبب في أزمة حادة بدول شرق أوروبا على وجه الخصوص.

من جهة أخرى، جدّد الرئيس الروسي ثقته في مشروع خط الأنابيب «ساوث ستريم» الذي سيزوّد أوروبا بالغاز من دون المرور بالأراضي الأوكرانية، مشيراً إلى أنّ تأخر إنجاز المشروع مرتبط بالمماطلة السياسية، وفق تعبيره.

مشروع قطار سريع يربط بين موسكو وبكين

ذكرت الصحافة الصينية أنّ الصين وروسيا وقّعتا بروتوكول اتفاق حول مشروع للقطار السريع يربط عاصمتيهما، ويحلّ محل السكة الحديد العابرة لسيبيريا مختصراً الرحلة من ستة أيام إلى يومين.

وسيتجاوز طول خط السكك الحديد المطروح للنقاش سبعة آلاف كلم وسيعبر كازان عاصمة جمهورية تتارستان التي تبعد 800 كلم شرق موسكو.

وتحاول الصين الفخورة بتكنولوجيتها للقطارات السريعة، أنّ تصدّرها إلى العالم حيث تواجه شركات دولية مثل الستوم الفرنسية، وسيمنز الألمانية، وبومبارديية الكندية.

وكان الرئيس الروسي فلاديمير بوتين أعلن في حزيران 2013 أنّه اختار خطّ موسكو كازان لبناء الخط الأول للقطار الروسي السريع. ثم أرجئ المشروع بسبب تكلفته.

إلاأنّ السكك الحديد الروسية التي تعتبر واحدة من اوسع السكك في العالم، تحتاج إلى تحديث.

وقدّرت موازنة خط القطار السريع بين موسكو وبكين بـ230 مليار دولار.

العملات

حافظ الدولار الاميركي في سوق بيروت المالية على أستقراره، وأقفل على سعر وسطي 1507.50 ليرة لبنانية وفقاً لنشرة مديرية القطع والعمليات في مصرف لبنان.

العملة	بالدولار		بالليرة اللبنانية	
	شراء	مبيع	شراء	مبيع
اليورو	1.2833	1.2836	1926.53	1943.22
الليرة السورية	162.00	162.98	9.24	9.32
الدينار الاردني	0.7075	0.7095	2118.56	2136.91
الدينار العراقي	1162.00	1164.00	1.29	1.30
الريال السعودي	3.75	3.7503	400.26	403.72
الدينار الكويتي	0.2852	0.2857	5257.44	5302.98
الدرهم الاماراتي	3.6729	3.6413	408.66	412.20
الريال القطري	3.6406	3.64013	412.25	415.82
الجنيه المصري	6.9414	6.9415	216.24	218.11
الليرة التركية	1.8132	1.8144	827.54	834.71
الفرنك السويسري	1.5225	1.5226	1577.34	1591
الجنية الاسترليني	1.6111	1.6116	2418.71	2439.66
الالف ين ياباني	106.47	106.52	14.09	14.22
الدولار الكندي	1.0163	1.0167	1476.64	1489.42
الدولار الاسترالي	1.0407	1.0409	1562.24	1575.77
الالف فرنك افريقي	511.99	514.69	2.92	2.95

المعادن

المعدن	أمس	السابق	النسبة	
الذهب	1235.30	1241.20	–0.48%	↙
الفضة	17.303	17.437	–0.77%	↙
البلاتينيوم	1262.30	1255.85	0.51%	↖

حتى الساعة 08:00 مساءً بتوقيت بيروت.

حركة مرفأ بيروت

رست أمس داخل مرفأ بيروت 23 باخرة منها 7 بواخر جديدة حملت 68802 طن، فيما غادرت 9 بواخر وينتظر وصول 14 باخرة بحسب لائحة الغرفة الدولية للملاحة في بيروت.

البواخر التي غادرت:

منير، اولما، بريتا ك، ميديترانيان سي، تورينو، كاليستو، اليكسير، اني ريكمرز، هوغ شانغاي.