

كيف يؤثر بالسلب على التنمية ويحد من الامتداد الجغرافي لمصر؟



د. نادر رياض

كانت مصر من أولى دول العالم التي أدخلت السكك الحديدية في القرن التاسع عشر وكانت الدولة الثالثة تحديداً وسبقت في ذلك غالبية الدول الأوروبية وسبقها فقط بريطانيا وكانت الدولة الثانية أمريكا وتحول سبق إلى تاريخ وماض مع توالي إهمال مرفق السكك الحديدية وتحوله إلى واجهة غير متحضرة بما يحيط به من فوضى وحوادث بشعة وممريرة وعقليات متخلفة وصل بها الحال إلى إغلاق نوافذ القطارات بالحديد حتى أصبحت وقوداً للكوارث البشعة والمخيفة. وفي الخمسينيات من القرن العشرين كان هناك مرفق متكامل للسكك الحديدية يربط الدلتا ويجمع بين أطرافها ويخترق القرى والمدن والنجوع ويسهل حركة البشر ونقل البضائع، وبالضربة القاضية تم إلغاء شبكة السكك الحديدية الكاملة في الدلتا وحتى خطوطها والأرض المخصصة والمهددة لها لم تتحول إلى طرق برية بديلة وتاهت وضاعت في الفوضى وتحت طرقات القرارات العشوائية التي جعلت التنمية والحياة أكثر صعوبة يوماً بعد يوم.

الأمر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التي تقع في حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتي تخلو منها جميع القرى وتفتقد المراكز والمحافظات حيث تتصل خدمات النقل الخفيف هذه بمخازن السكة الحديد لتسليم وتسليم البضائع منها وإليها، وهو أمر له مردوده على السكة الحديد بالنفع وعلى التجارة الداخلية بالفائدة المحققة.

●● توفير خدمات البريد السريع: لا شك أن السكة الحديد توفر كثيراً من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تمارسها بذاتها أيضاً حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءاً من انتظام سير القطارات وانتهاءً باتساع شبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها، وهذا له مردوده الإيجابي على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

●● إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن «بنك السكة الحديد»: والهدف من ذلك توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حيداً مع وجود خدمات التخزين المبرد والذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها الطرود التي يحتاجونها على مراحل، والأمر ليس بخاف أن عمليات المقاصة أي الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأصلي والتي قد تصل إلى ثلاثة أيام من شأنها أن توفر رصيماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بالمليارات من الجنيهات بصورة دائمة.

●● إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد لا شك أن التوسع في خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانئ استيراداً وتصديراً وكذا التوسع في نقل الركاب سيحتاج لخدمات تأمينية بصورة موسعة، ومن الأجدى أن تقوم السكة الحديد بتوفير تلك الخدمات بمعرفتها عن طريق آلية تنشئها لذلك أو بالاستحواذ على شركة تأمين صغيرة حيث أن مقوماتها من كميات البضائع وأعداد الركاب التي تنقلها من شأنها أن توفر لها النجاح لتحقيق فائض كبير في فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

ويشير الدكتور نادر رياض رئيس مجلس الأعمال المصري اللبناني إلى ضرورة استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة حيث يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذي تعاني منه السكة الحديد بحده والذي يبلغ ٨٠٠ جرار وذلك بالاستفادة من الإمكانيات الكبيرة المتاحة في مجال الجرارات المستعملة والمجددة المتاحة في الدول المتقدمة ومن بينها ألمانيا وذلك لحين استكمال الحاجة من الجرارات الجديدة.

فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سكك حديد في أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة ٢٨ ألف كيلو متر، وهو الأمر الذي يتيح فائضاً من الجرارات المستعملة يعتبر الأكثر عدداً في أوروبا وذلك تماشياً مع العمل على هذه الشبكة العملاقة ويجب ألا يقف عائقاً أمام هذا القرار الوزاري القديم الذي يمنع شراء معدات مستعملة، حيث إن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلق فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تجديدها وتأهيلها وأن يتم التفاوض مع الاتحاد الأوروبي وألمانيا للحصول على منح لتمويل شراء الجرارات لتخفيض تكاليف الإصلاح لمرفق السكك الحديدية والإسراع بتوفير احتياجاته.

والجنوب والواحات وغيرها من المناطق بالتكلفة الأقل وللأعداد الكبيرة وتيسير حركة نقل الركاب وتخفيف الضغط على الطرق البرية والوادي الضيق وتأمين جانب حيوي ورئيسي من المواصلات يسهم في تحسين النقل البري والتقليل من مشاكله ومخاطره.

٥ - أن تطوير المرفق وتحديثه لابد أن يسهم بشكل واضح في زيادة إيراداته وتحسين هيكله المالية والتشغيلية ويحوله إلى مرفق يدار وفقاً للأسس الاقتصادية والمالية والاستفادة من املاكه وموارده المتاحة ويشير الدكتور نادر رياض رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني إلى أن أهمية مرفق السكك الحديدية في الاقتصادات العالية المتقدمة وفي الاقتصادات النامية الساعية للتقدم يرتبط بما يمكن أن يوفره للتنمية الشاملة وفي مقدمتها التنمية الصناعية من امكانيات كبيرة ترفع القدرة التنافسية وتسهم في خفض التكلفة وتيسير توفير مستلزمات الإنتاج وتصريف الإنتاج محلياً أو تصديره للخارج مع ضرورة ربط مخطط التحديث بتحقيق موارد اضافية بشكل منتظم من خلال:

■ توفير نقل الحاويات والنقل المبرد: يجب التوفير والتوسع في نقل الحاويات بالسكك الحديدية لما لذلك من مزايا لها أثرها استيراداً وتصديراً مع تأهيل ذلك بالنقل المبرد داخل حاويات وتوفير تخزينها في أحواش المحطات التابعة للسكة الحديد تسمح بتوفير خاصة التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز في صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد.

■ مد الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد: هذا الأمر سيوفر شرايين التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى وأيضاً اتصال ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً، وهو الأمر الذي لا تستطيع أن توفره وسائل النقل بالصورة الكافية كما ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت لما للسكك الحديدية من مواعيد منتظمة في قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تفوق بمراحل تلك التي يوفرها النقل البري.

■ إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT تحت الإشراف والمتابعة بمعرفتها: هذا الأمر من شأنه أن يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع انعدام إسهامها في التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانيات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضاً موظفي الدولة عند انتقالهم في زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري حيث لا تتوفر خدمات الفندقية، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

■ توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك BUIK: تعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتفرغها من أسفل في دنانق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل، وهو الأمر الذي كثيراً ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الخبرة.

■ إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسي والنقل الخفيف بجميع محطات القطارات، هذا

ويوضح الدكتور مهندس نادر رياض رئيس لجنة البحوث والتطوير ونقل التكنولوجيا باتحاد الصناعات المصرية أن قطاع النقل والمواصلات يأتي في مقدمة القطاعات المساندة للتنمية الشاملة ويلعب دوراً فعالاً في مساندة طموحات النمو والانتعاش لاقتصاديات جميع دول العالم وفي غياب نظم سهلة وميسورة وأمنة للنقل والمواصلات لا يمكن الحديث عن التنمية العمرانية وبغيرها لا يتصل جغرافياً البلد الواحد وينعزل إلى مناطق متفرقة لا رابط بينها، وفي مصر فإن الأحاديث المكثفة على امتداد السنوات الطويلة الماضية بضرورات توسيع الحيز الجغرافي المأهول بالسكان والنشاط والخروج من الوادي الضيق الذي تعقدت مشاكله بالزيادات السكانية المتتالية كان يصطدم دائماً بغياب الخطط اللازمة لتحديث قطاع النقل والمواصلات بمنظور متكامل يسعى إلى ربط جميع الأقاليم المصرية والامتدادات الجغرافية في الشرق والغرب والشمال والجنوب بالطرق البرية الحديثة التي تتوافق مع معايير العصر ومقاييسه ومقتضيات الأمان والسلامة وكذلك الاتفاق على مخطط متكامل لتحديث مرفق السكك الحديدية وتحويله لوسيلة ربط وانتقال للبشر والبضائع بين جميع المناطق والأجزاء الجغرافية المختلفة بحكم الامكانيات الضخمة للسكك الحديدية في النقل الأقل تكلفة وللكميات والأحجام الضخمة والصغيرة على السواء.

وحتى يمكن الحديث عن التنمية الصناعية لجميع الأقاليم الجغرافية لمصر وكذلك تشجيع التنمية الزراعية والتنفيذ الواقعي لمخططات إقامة مجتمعات عمرانية جديدة قادرة على جذب ملايين المواطنين المصريين من الوادي الضيق فإن الوسيلة الأكثر فعالية وتأثيراً ترتبط بمد خطوط السكك الحديدية القادرة على خدمة البشر وتوفير احتياجات الصناعة والزراعة وتوفير المناخ الإيجابي لقيام مجتمعات جديدة متكاملة جاذبة للبشر والنشاط توفر احتياجاتها وتضيف طاقة جديدة للتنمية وطموحاتها وتسهم في حل المشكلات القائمة المتصاعدة بما يستوجب أن يكون إصلاح مرفق السكك الحديدية في مقدمة أولويات المشروع القومي الجديد للنهوض والتحديث لما يضيفه من امكانيات وقدرات عاجلة وسريعة للنمو والتنمية الشامل في مقدمتها مايلي:

١ - تحويل هدف تنمية الصعيد وتنمية سيناء والصحراء الشرقية والغربية إلى هدف واقعي يسهل تحقيقه من خلال التعديل الجذري لخريطة العمران والتعمير وتوفير متطلبات التنمية الزراعية والصناعية وقطاعات الخدمات وفي مقدمتها قطاع السياحة بكل اضافاته واسهاماته المهمة الممكنة في المستقبل.

٢ - ربط الموانئ البحرية بامتدادات الداخل الجغرافية وتيسير توفير مدخلات الصناعة والزراعة واحتياجات السكان لضمان عدم تكس الموانئ وسرعة نقل البضائع تصديراً واستيراداً بأعلى كفاءة ممكنة.

٣ - مساندة خطط التنمية الشاملة في المشروعات الكبرى بجنوب مصر ومن بينها مشروع توشكي العملاق وما يحتاجه للنجاح من تأمين للنقل والمواصلات بأعلى درجات الكفاءة وبأقل التكاليف الممكنة وكذلك الحال لاستغلال بحيرة السد العالي واحتياج ذلك للنقل المبرد للأسماك وللمنتجات الزراعية والصناعية والمواد الأولية والخام.

٤ - تحويل حركة السياحة الداخلية إلى حركة نشيطة وممتدة إلى سيناء والساحل الشمالي