

تقرير بشأن

الطموحات التي يعلقها الاقتصاد المصري
وعلى وجه الخصوص الصناعات المصرية
على خطة تحديث سكك حديد مصر

أعد بمعرفة

دكتور مهندس/ نادر رياض

رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني

ورئيس لجنة البحوث والتطوير ونقل التكنولوجيا

بإتحاد الصناعات المصرية

فبراير ٢٠٠٨

تقرير بشأن
الطموحات التي يعلقها الاقتصاد المصري
وعلى وجه الخصوص الصناعات المصرية
على خطة تحديث سكك حديد مصر

مقدمة:

لا جدال في أن قطاع النقل والمواصلات يعتبر احد المقومات الرئيسية للبنية الأساسية لأي دولة ، ويلعب دوراً ايجابيا وفعالاً في اقتصاديات الدول .

والصناعة المصرية كانت دائما ومنذ نشأتها معرضة لتحديات تسير المسيرة جنباً إلى جنب ، إلا وأنا في موضع تحديد الأولويات لمواجهة تلك التحديات ذاكرين إحداها فقط كمطلب أساسي للصناعة نراه الأكثر تأثيراً من الناحية الإيجابية نجد أننا منحايزين لقطاع النقل والمواصلات وعلى وجه الخصوص خطة تحديث السكة الحديد باعتبار أن في دعم هذا المرفق الحيوى الهام وصولاً به لتحقيق قدر ملموس من الطموحات القومية المعلقة عليه حل لكثير من مشاكل الصناعة في مرحلتها الحالية، لذا بات من الضروري أن يكون إصلاح السكة الحديد مشروعنا القومي القادم.

فالأمر ليس بخاف في أن كثير من المشاكل الحالية يمكن حلها عن طريق ما نرجوه من هذا المرفق الحيوى في توفيره من خدمات مثال ذلك:

- مستقبل توشكى على المدى القريب والمتوسط.

- أسماك بحيرة السد العالى وارتباط ذلك بكفاءة النقل المبرد واتصال ذلك بتوفير الغذاء المنخفض التكلفة.

- التنمية فى الصعيد وارتباطها بسهولة نقل المدخلات والمخرجات الصناعية وأيضاً الزراعية.

- خطوط السكة الحديد بالموانى وسهولة نقل وتخليص البضائع بكفاءة ويسر.

وغير ذلك من أمور نستأذن فى عرضها فى إيجاز باعتبارها طموحات تقع ضمن الأولويات التى نتصورها أولويات متقدمة الترتيب.

يعتمد هذا التقرير الطموح فى توجهه إلى أن سكك حديد مصر هو مرفق هام غنى فى أملاكه فقير فى إيراداته ، وفى الربط بين طرفى العلاقة إمكانيات كبيرة وذلك بتوفير جانب ملموس من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى من معونات ومنح دولية متاحة التوفير فى حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الإتحاد الأوروبى واليابان والولايات المتحدة الأمريكية.

١- توفير نقل الحاويات والنقل المبرد:

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

٢- 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 الذى لا تستطيع أن توفره وسائل النقل البرى بالصورة الكافية كما ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت لما للسكك الحديدية من مواعيد منتظمة فى قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تفوق بمراحل تلك التى يوفرها النقل البرى.

٣- 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 فى التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها ، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانيات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضاً موظفى الدولة عند انتقالاتهم فى زيارات عمل بالصعيد والوجه البحرى حيث لا تتوافر خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

٤- توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك "Bulk" :

تعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة فى تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتفريغها من أسفل فى دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل

والتعتيق والنقل ، وهو الأمر الذى كثير ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الخبرة .

٥- إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسى والنقل الخفيف بكافة محطات القطارات :

هذا الأمر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التى تقع فى حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتى تملو منها جميع القرى وتفتقد المراكز والمحافظات حيث تتصل خدمات النقل الخفيف هذه بمخازن السكة الحديد لتسليم واستلام البضائع منها وإليها ، وهو أمر له مردوده على السكة الحديد بالنفع وعلى التجارة الداخلية بالفائدة المحققة .

٦- توفير خدمات البريد السريع :

لاشك أن السكة الحديد توفر كثير من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تمارسها بذاتها أيضاً حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءاً من انتظام سير القطارات وانتهاءً بإتساع لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها ، وهذا له مردوده الإيجابى على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

٧- إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن " بنك السكة الحديد " :

والهدف من ذلك توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حذاً مع وجود خدمات التخزين المبرد والذى يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعى المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التى يحتاجونها على مراحل .

والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير لا تؤدي هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما أن عمليات المقاصة أى 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 الجنيهاً بصورة دائمة.

٨- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانى البحر الأحمر:

هذا الأمر سيتكامل مع مشروع توشكى والذي يعاني حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقى بمشروع توشكى ليحقق ما سبق التخطيط له من قبل .

٩- إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد :

لاشك أن التوسع فى خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانىء استيراداً وتصديراً وكذا التوسع فى 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 التى تنقلها من شأنها أن توفر لها النجاح لتحقيق فائض كبير فى مد فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول .

١٠ - استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة :

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 ألمانيا وذلك لحين استكمال الحاجة من الجرارات الجديدة .

فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سكة حديد في أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة ٣٨ ألف كيلو متر ، وهو الأمر الذي يتيح فائضاً من الجرارات المستعملة يعتبر الأكثر عدداً في أوروبا وذلك تمشياً مع العمل على هذه الشبكة العملاقة . ويجب ألا يقف عائقاً أمام هذا القرار الوزاري القديم الذي يمنع شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلو فوق هذا القرار.