

تحديث السكة الحديد جسراً لمستقبل أفضل



د. م. نادر رياض

لاشك أن حالة السكة الحديد المتردية التي نحيها الآن هي شاهد غير قابل للتشكيك فيه على إهدارنا عبر عقود لإمكانات كانت لدينا وتميزنا فيها وبها، وكما كان لنا من الخبراء في إدارة السكة الحديد من تمكنوا بنجاح من إدارتها تحت الإدارة المصرية في المرحلة التالية لرحيل الإدارة البريطانية دون أن تحدث ثمة فجوة إدارية أو فنية في التشغيل.

واقع الحال اليوم يشير إلى أن سكة حديد مصر وهو المرفق الأهم استراتيجياً يمكن وصفه بأنه «غنى في أملاكه فقير في إيراداته». وفي الجانب التوفيقى بين طرفى العلاقة المتناقضة توجد إمكانات ضخمة تتمثل في استكمال جانب من الأملاك في تمويل جانب من احتياجات التوسع والتطوير والاهتمام بنقل البضائع وتعظيم شأنه وهو الأمر الذى رزح فى طى الإهمال لعقود طويلة مبدياً نقل الركاب فى مصاف الاهتمام الأول والأوحد، هذا بجانب استخدام الإمكانات الكبيرة من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى باستخدام المتاح من معونات ومنح دولية يمكن توفيرها فى حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الاتحاد الأوروبى واليابان والولايات المتحدة الأمريكية.

إننا نرى مع غيرنا أن هناك عدداً من المحاور المهمة تدعو الضرورة إلى الأخذ بها وذلك حتى لا يأخذنا أى تيار هابط سببه الملابس التى نحيها الآن من أحوال هذا المرفق لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد خروجاً من هذه المشكلة وتحقيقاً للأهداف وتلاقياً مع الطموحات المنشودة.. وتتمثل تلك المحاور فى :

أولاً - استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة : يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذى تعاني منه السكة الحديد بحددة والذى يبلغ ٨٠٠ جرار وذلك بالاستفادة من الامكانيات الكبيرة المتاحة فى مجال الجرارات المستعملة والمجددة المتاحة فى ألمانيا وذلك لحين استكمال الحاجة من الجرارات الجديدة. فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سكة حديد فى أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة ٢٨ ألف كيلو متر، وهو الأمر الذى يتيح فائضاً من الجرارات المستعملة يعتبر

الأكثر عدداً فى أوروبا وذلك تماشياً مع العمل على هذه الشبكة العملاقة. ويجب ألا يقف عائقاً أمام هذا القرار الوزارى القديم الذى يمنع شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلق فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها.

ثانياً - مد خطوط 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 يستطيع 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.

ثالثاً - توفير نقل الحاويات والنقل المبرد : يجب التوسع 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 خاصة التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز فى صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد.

رابعاً - 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 كثيراً ما يعطل صناعات الصلب والحرقوات والكيماويات بسبب نقص هذه الخبرة.

خامساً - 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 التى تخلو منها جميع القرى وتفقدتها 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.

سادساً - توفير خدمات البريد السريع : لاشك أن السكة الحديد توفر الكثير من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن

تمارسها بذاتها أيضاً حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءاً من انتظام سير القطارات وإنهاء باتساع لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها، وهذا له مردوده الإيجابى على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

سابعاً - إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن «بنك السكة الحديد» : وذلك بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حبذا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذى يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعى المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعض الطرود التى يحتاجونها على مراحل. والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير لا تؤدى هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما أن عمليات المقاصة أى الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأصيلى، والتى قد تصل إلى ثلاثة أيام من شأنها أن توفر رصيماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بالمليارات من الجنيهات بصورة دائمة.

ثامناً - مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانى البحر الأحمر. هذا الأمر سيتكامل مع مشروع توشكى والذى يعانى حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقى بمشروع توشكى ليحقق ماسبق التخطيط له من قبل.

تاسعاً - إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد لاشك أن التوسع فى خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانى 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 مدى فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

عاشراً - إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT تحت الاشراف والمتابعة بمعرفتها :

هذا الأمر يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع إنعدام إسهامها فى التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضاً موظفى الدولة عند انتقالاتهم فى زيارات عمل بالصعيد والوجه البحرى حيث لا تتوافر خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتيريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

تحديث السكة الحديد جسراً لمستقبل أفضل



بقلم :

د. م. نادر رياض

لاشك أن حالة السكة الحديد المتردية التي نحيها الآن هي شاهد غير قابل للتشكيك فيه على إهدارنا عبر عقود لإمكانات كانت لدينا وتميزنا فيها وبها، وكما كان لنا من الخبراء في إدارة السكة الحديد من تمكنوا بنجاح من إدارتها تحت الإدارة المصرية في المرحلة التالية لرحيل الإدارة البريطانية دون أن تحدث ثمة فجوة إدارية أو فنية في التشغيل.

واقع الحال اليوم يشير إلى أن سكة حديد مصر وهو المرفق الأهم استراتيجياً يمكن وصفه بأنه «غنى في أملاكه فقير في إيراداته». وفي الجانب التوفيقى بين طرفي العلاقة المتناقضة توجد إمكانات ضخمة تتمثل في استكمال جانب من الأملاك في تمويل جانب من احتياجات التوسع والتطوير والاهتمام بنقل البضائع وتعظيم شأنه وهو الأمر الذي رزح في طي الإهمال لعقود طويلة مبدئياً نقل الركاب في مصاف الاهتمام الأول والأوحد، هذا بجانب استخدام الإمكانات الكبيرة من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى باستخدام المتاح من معونات ومنح دولية يمكن توفيرها في حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية.

إننا نرى مع غيرنا أن هناك عددا من المحاور المهمة تدعو الضرورة إلى الأخذ بها وذلك حتى لا يأخذنا أي تيار هابط سببه الملابس التي نحيها الآن من أحوال هذا المرفق لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد خروجاً من هذه المشكلة وتحقيقاً للأهداف وتلاقياً مع الطموحات المنشودة.. وتتمثل تلك المحاور في:

أولاً - استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة : يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذي تعاني منه السكة الحديد بحددة والذي يبلغ ٨٠٠ جرار وذلك بالاستفادة من

الإمكانات 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 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 أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تلو فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها.

ثانياً - 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 يستطيع أن توفره وسائل النقل البري 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.

ثالثاً - 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.

رابعاً - توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك «BULK» : 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 وتفريغها من أسفل في دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل، وهو الأمر الذي كثيراً ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكماويات بسبب نقص هذه الخبرة.

خامساً - إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسي والنقل الخفيف بكافة محطات القطارات، هذا الأمر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التي تقع في حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتي تخلو منها جميع القرى وتفتقدها 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.

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

سابعاً - إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن «بنك السكة الحديد» : وذلك بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حبذا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعض الطرود التي يحتاجونها على مراحل. والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير لا تؤدي هذه

الخدمات بالصورة المطلوبة كما 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.

ثامناً - 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 ماسبق التخطيط له من قبل.

تاسعاً - إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد لاشك أن التوسع في خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانى 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 مدى فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

عاشراً - إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT تحت الاشراف والمتابعة بمعرفتها :

هذا الأمر يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع إنعدام إسهامها في التكلفة الفعلية نظراً لمشاركتها بالأرض المملوكة لها، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضاً موظفي الدولة عند انتقالهم في زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري حيث لا تتوافر خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتيريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

لا جدال

فى ان قطاع النقل والمواصلات يعتبر احد المقومات الرئيسية للبنية الاساسية لاي دولة ويلعب دورا ايجابيا وفعالا فى اقتصاديات الدول. والصناعة المصرية كانت دائما ومنذ نشأتها معرضة لتحديات تساير المسيرة جنبا إلى جنب، إلا وأنا فى موضع تحديد الاولويات لمواجهة تلك التحديات ذاكرين احداها فقط كمطلب اساسى للصناعة نراه الاكثر تأثيرا من الناحية الايجابية نجد اننا منحازون لقطاع النقل والمواصلات وعلى وجه الخصوص خطة تحديث السكة الحديد باعتبار ان فى دعم هذا المرفق الحيوى المهم وصولا به لتحقيق قدر ملموس من الطموحات القومية المعلقة عليه حل لكثير من مشاكل الصناعة فى مرحلتها الحالية، لذا بات من الضرورى ان يكون اصلاح السكة الحديد مشروعنا القومى القادم.

فالامر ليس بخاف فى ان كثيرا من المشاكل الحالية يمكن حلها عن طريق ما نرجوه من هذا المرفق الحيوى فى توفيره من خدمات مثال ذلك: مستقبل توشكى على المدى القريب والمتوسط - اسماك بحيرة السد العالى وارتباط ذلك بكفاءة

تحديث السكة الحديد.. مشروع مصر القومى المنتظر



بقلم :
د. م.
نادر
رياض

WWW.naderriad.com

للسكة الحديد تسمح بتوفير خاصية التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز فى صعيد مصر.

٢- مد الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد: هذا الامر سيوفر شرايين التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى وايضا ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً.

٣- انشاء فنادق ثلاث نجوم داخل املاك السكك الحديد بنظام

BOT تحت الاشراف والمتابعة بمعرفتها: هذا الامر من شأنه ان يوفر دخلا كبيرا للسكك الحديد مع انعدام اسهامها فى التكلفة الفعلية نظرا لمشاركتها بالارض المملوكة لها. ٤- توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك «BULK»: تعتبر هذه الوسيلة الاكثر فاعلية وسرعة فى تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والاسمنت والفسوفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من اعلى وتفريغها من اسفل فى دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل.

٥- اقامة شركة لتوفير خدمات التاكسى والنقل الخفيف بجميع محطات القطارات: هذا الامر يعتمد على استغلال المناطق الفضاء التى تقع فى حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتى تخلو منها جميع القرى وتفتقدها المراكز والمحافظات.

٦ - توفير خدمات البريد السريع: لا شك ان السكة الحديد

توفر كثيرا من تلك الخدمات للمرافق الاخرى ولكن يحتاج الامر ان تمارسها بذاتها ايضا حيث تملك المقومات الرئيسية لذلك بدءا من انتظام سير القطارات وانتهاء باتساع لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة.

٧- انشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن «بنك السكة الحديد»: يهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حبذا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذى يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعى المواد الغذائية.

٨- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانى البحر الاحمر: هذا الامر سيتكامل مع مشروع توشكى والذى يعانى حاليا من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الافقى بمشروع توشكى ليحقق ما سبق التخطيط له من قبل.

٩- انشاء شركة تأمين على البضائع والافراد: عن طريق آلية تنشئها السكة الحديد لذلك او بالاستحواذ على شركة تأمين صغيرة.

السكة الحديدية مشروع مصر القومى

مجرد رأي



د.م. نادر رياض

« أن كثيراً من المشاكل الحالية

يمكن حلها عن طريق ما

نرجوه من هذا المرفق الحيوى

» فى توفيره من خدمات

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 الملحقه بها من فوائد اجتماعية.

ونواصل الحديث فى العدد القادم

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 الاتحاد الأوروبى واليابان والولايات المتحدة الأمريكية. وذلك من خلال:

١- توفير نقل الحاويات والنقل المبرد: لما لذلك من مزايا لها أثرها استيراداً وتصديراً مع تأهيل ذلك بالنقل المبرد داخل حاويات وتوفير تخزينها فى أحواش المحطات التابعة للسكة الحديدية 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 الحديدية: هذا الأمر سيوفر شرايين التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى

لا جدال فى أن قطاع النقل والمواصلات يعتبر احد المقومات الرئيسية للبنية الأساسية لأى دولة ، ويلعب دوراً ايجابياً وفعالاً فى اقتصاديات الدول والصناعة المصرية كانت دائماً ومنذ نشأتها معرضة لتحديات تسير المسيرة جنباً إلى جنب ، إلا وأنها فى موضع تحديد الأولويات لمواجهة تلك التحديات ذاكرين أحدهما فقط كمطلب أساسى للصناعة نراه الأكثر تأثيراً من الناحية الإيجابية نجد أننا منحازون لقطاع النقل والمواصلات وعلى وجه الخصوص خطة تحديث السكة الحديد باعتبار أن فى دعم هذا المرفق الحيوى الهام وصولاً به لتحقيق قدر ملموس من الطموحات القومية المتعلقة عليه حل لكثير من مشاكل الصناعة فى مرحلتها الحالية، لذا بات من الضرورى أن يكون إصلاح السكة الحديد مشروعنا القومى القادم.

فالأمر ليس بخاف فى أن كثيراً من المشاكل الحالية يمكن حلها عن طريق ما نرجوه من هذا المرفق الحيوى فى 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 تعتبر طموحات تقع ضمن أولويات متقدمة الترتيب. إن سكك حديد مصر هو مرفق هام غنى فى

السكة الحديد مشروع مصر القومي "م"

هجره رأيا



د.م. نادر رياض

مد خطوط السكك الحديدية إلى

توشكى وموانى البحر الأحمر هذا الأمر

سيتكامل مع مشروع توشكى والذي

يعانى حالياً من انعدام وسائل النقل



عن طريق آلية تنشئها السكة الحديد 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 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 سكك 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 تملو فوق هذا القرار .

لحساب الشاحن بهذا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التي يحتاجونها على مراحل . والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير لا تؤدي هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما 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 .

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

٤- توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك "Bulk" : 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 وتفريغها من أسفل في دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتحميل والتعتيق والنقل ، وهو الأمر الذي كثير ما يعطل صناعات الصلب والمحروقات والكيمياويات بسبب نقص هذه الخبرة .

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

هذا 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 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 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 لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها ، وهذا له مردوده الإيجابي على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية .

٧- إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن بنك السكة الحديد : بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها



د.م. نادر رياض

www.naderriad.com

تحديث السكة

الحديد..

مشروع مصر

القومي المنتظر

قطاع النقل والمواصلات يعتبر إحدى المقومات الرئيسية للبنية الأساسية لأي دولة ويلعب دوراً إيجابياً وفعالاً في اقتصاديات الدول والصناعة المصرية كانت دائماً ومنذ نشأتها معرضة لتحديات تساير المسيرة جنباً إلى جنب، إلا أننا في موضع تحديد الأولويات لمواجهة تلك التحديات ذاكرين إحداهما فقط كمطلب أساسي للصناعة نراه الأكثر تأثيراً من الناحية الإيجابية نجد أننا منحازون لقطاع النقل والمواصلات وعلى وجه الخصوص خطة تحديث السكة الحديد باعتبار أن دعم هذا المرفق الحيوي المهم وصولاً به لتحقيق قدر ملموس من الطموحات القومية المعلقة عليه فيه حل لكثير من مشاكل الصناعة في مرحلتها الحالية لذا بات من الضروري أن يكون إصلاح السكة الحديد مشروعنا القومي المقبل.

فالامر ليس بخاف في أن كثير من المشاكل الحالية يمكن حلها عن طريق ما نرجوه من هذا المرفق الحيوي في توفيره من خدمات مثال ذلك مستقبل توشكى على المدى القريب والمتوسط وأسماك بحيرة السد العالي وارتباط ذلك بكفاءة النقل المبرد واتصال ذلك بتوفير الغذاء المنخفض التكلفة والتنمية في الصعيد وارتباطها بسهولة نقل المدخلات والخرجات الصناعية وأيضاً الزراعية وخطوط السكة الحديد بالموانئ وسهولة نقل وتخليص البضائع بكفاءة ويسر وغير ذلك من أمور تعتبر طموحات تقع ضمن أولويات متقدمة الترتيب.

إن سكك حديد مصر هو مرفق مهم غنى في أملاكه

فقير في إيراداته وفي الربط بين طرفي العلاقة إمكانيات كبيرة وذلك بتوفير جانب ملموس من احتياجات التحديث من وسائل تمويل تضاف إلى المصادر الأخرى من معونات ومنح دولية متاحة للتوفير في حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة الأمريكية وذلك من خلال:

١- توفير نقل الحاويات والنقل المبرد: 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 خاصية التخزين المستمر توفيراً لاحتياجات القرى والمراكز في صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد.

٢- مدر الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد وهو ما سيوفر شرايين التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة عبر ميثات المراكز والقرى وأيضاً اتصال ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً وهو الأمر الذي لا يستطيع أن توفره وسائل النقل البري 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.

٣- إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديد بنظام B.O.T تحت الإشراف والمتابعة بمعرفتها

وهو ما من شأنه أن يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديدية مع انعدام إسهامها في التكلفة الفعلية

٤- توفير خدمات نقل الخامات السائبة داخل حاويات خاصة بذلك BULK وهي تعتبر الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية

٥- إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسي والنقل الخفيف بجميع محطات القطارات:

٦- 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 وانتهاء باتساع لشبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها وهذا له مردوده الإيجابي على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

٧- إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولتكن «بنك السكة الحديد»: بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حيناً مع وجود خدمات التخزين المبرد والذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التي يحتاجونها على مراحل.

٨- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانئ

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: عن طريق آلية تنشئها السكة الحديد لذلك أو بالاستحواذ على شركة تأمين صغيرة حيث إن مقوماتها من كميات البضائع وأعداد الركاب التي تنقلها من شأنها أن توفر لها النجاح لتحقيق فائض كبير في مد فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

١٠- استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة حيث يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذي تعاني منه السكة الحديد والذي يبلغ ٨٠٠ جرار بالاستفادة من الإمكانيات الكبيرة المتاحة في مجال الجرارات المستعملة والمجددة والمتاحة في 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 متراً 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 إن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلق فوق هذا القرار.