



د. نادر رياض رئيس اتحاد منظمات الأعمال المصرية الأوروبية يكتب:

## تطوير السكة الحديد في مصر.. مطلب ملح

يمكن الاستفادة من الإمكانيات الكبيرة في مجال الجرارات المستعملة والمجددة في ألمانيا لحين استكمال النقص من الجرارات الجديدة

الإيجابي على إيرادات السكة الحديد والنفع المحقق للتجارة الداخلية.  
سابقاً: إنشاء آلية مصرفية للسكك الحديدية ولكن «بنك السكة الحديد»:

وذلك بهدف 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 بعدد الطرود التي يحتاجونها على مراحل. والأمر ليس بخاف أن مصلحة البريد وخدمات التوفير التابعة لها لا تؤدي هذه الخدمات بالصورة المطلوبة كما أن عمليات المقاصة أي الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأصلي والتي تصل إلى ثلاثة أيام في المتوسط من شأنها أن توفر رصيماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بمليار جنيه على الأقل بصورة دائمة.

ثامناً: مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانئ البحر الأحمر:

هذا الأمر ما سيتكامل مع مشروع توشكى والذي يعاني حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة وذلك بما يسمح بالتوسع الأقصى لمشروع توشكى ليحقق ما سبق تمويله من نفقات باهظة. تاسعاً- إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد:

لاشك 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 بمعرفة عنها عن طريق آلية تشهتها 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.

عاشراً- إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT بالمحطات التي يقف عليها القطر أو في حرمتها:

هذا الأمر 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 انتقالاتهم في زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري حيث لا تتوافر في أغلب الأحيان خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

مما سبق فإن الأمر ليس محل خلاف من أن النهوض بالسكة الحديد بما يحقق الطموحات المعلقة عليها يؤهلها من حيث الجدوى والمائد لتصبح المشروع القومي الأول في قائمة الأولويات الاقتصادية ذات المردود العالي على المستوى الماكرو والميكرو بالإضافة إلى اعتباره من أدوات العبور بمصر للقرن الواحد والعشرين حيداً وان مجالات الدعم الفني فتواته مفتوحة مع الدولة الألمانية.



تعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتزريفها من أسفل في دقائق دون الحاجة إلى أية وسائل للتغليف أو التحميل أو التعتيق أو النقل، وهو الأمر الذي كثيراً ما عطل صناعات الصلب والمحرقوات والكيماويات بسبب نقص هذه الإمكانيات. خامساً: إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسي والنقل الخفيف داخل نطاق محطات القطارات وخارجها:

هذا الأمر يعتمد على استغلال أملاك السكة الحديد في 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 أيضاً.

سادساً: توفير خدمات البريد السريع:

لاشك أن السكة الحديد توفر كثير من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تتولى بعضها بذاتها مباشرة حيث تملك المقومات الرئيسية لتوفير خدمات البريد السريع وتسليم الطرود اعتماداً على انتظام سير القطارات حيداً وأنها تتمتع باتساع شبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها، بالإضافة لانتشار محطاتها على كامل الرقعة الجغرافية وهذا له مردوده

■ ما هي العقبة أمام تطور موانئ البحر الأحمر لتخدم الرقعة الجغرافية التي تقع في نطاقها وخارجها؟

- الإجابة: عدم مد خطوط السكك الحديدية لهذه الموانئ والتي كان من شأنها إحداث انطلاقة عمرانية عملاقة في المساحة المنحصرة بين الوادي والبحر الأحمر.

■ ما هي مشاكل شركات إنتاج الصلب وأيضاً الأسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة المنشودة بالمعدلات المطلوبة؟

- الإجابة: السكة الحديد التي تخلت عن مد خدمات نقل الخامات السائبة من أسمنت سائب وكذا تغذية المصانع بعاجتها الضخمة من الفحم السائب والكيماويات السائبة الأخرى مثل المازوت وغير ذلك مما يحمل عمليات النقل الحالية مصاريف إضافية تهدر في التعبئة والتغليف والبطء في عملية تفريغ تلك الخامات.

■ لماذا تخلف الريف والحضر عن الدخول في منظومة التصدير للعالم بفضض توافر التكنولوجيات؟

- الإجابة: السكة الحديد التي لم تمد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص والنقل من المصدر بالصعيد إلى الموانئ والعكس لتسلم وتسليم المستندات والتخليص الجمركي على البضائع لحساب العميل المصري.

■ ما هي مشاكل التجارة الداخلية التي تمنعها من تأدية دورها بالحجم الذي تستحقه؟

الإجابة: السكة الحديد والتي تحتاج لتشغيل مخازنها بجميع محطات سكة حديد مصر لتستوعب الخدمات التخزينية التي تحتاجها المنطقة الجغرافية التي تقع في نطاقها بما في ذلك النقل المبرد وكذا أن تؤدي دورها في تسليم البضائع واقتضاء الثمن وتحويله للمستفيد مورد البضاعة بنظام المقاصة.

أما ما نشهده اليوم وبعد أن مرت مياه كثيرة بالنهر، فإن هناك العديد من المحاور المهمة تدعو للضرورة إلى الأخذ بها لتلحق بالتيار الرشيد الصاعد تحقيقاً للأهداف والطموحات القومية.. 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 بحده والذي يقدر بنحو 800 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 38 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 يحظر شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تطلو فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها وتجديدها مع استيراد معدات الورش اللازمة لصيانتها مع الاستفادة من الخبرة الألمانية

في إدارة تلك الورش.

ثانياً: مد الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد:

هذا الأمر سيوفر شرايين إضافية تحتاجها 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 البري بالصورة الكافية كما ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت وهو الأمر الذي تتفوق فيه السكك الحديدية لما لها من مواعيد منتظمة في قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تلو بمراحل تلك التي يوفرها النقل البري.

ثالثاً: توفير نقل الحاويات والنقل المبرد:

يجب توفير 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 بما يسمح بتوفير خاصية التخزين الاستراتيجي لاحتياجات القرى والمراكز في صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد مما يحقق المصلحة المشتركة بتوفير تلك الخدمات نظير ما يقابلها من أجر عادل يصب في دخل مرفق السكك الحديدية.

رابعاً: توفير خدمات نقل المواد السائبة داخل حاويات خاصة بذلك «Bulk»: