



الطموحات المعلقة على تطوير مرفق السكك الحديدية

لاشك أن الكثير من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة في المرحلة الحالية تتطلب تضافر وتجنيد كافة الجهود الوطنية المخلصة للتوصل إلى التعظيم المستمر للنتائج القومي وصولاً إلى ما نصبوا إليه من طموحات. لذا بات من الضروري إزالة المعوقات أمام القطاع الصناعي والانتاجي وذلك بهدف تحقيق انطلاقة للاقتصاد المصري التي تقف منها الحكومة موقف الشريك الرئيسي الداعم لها على طول الخط موفرة البنية الأساسية والقوانين والتشريعات اللازمة والضرورية لتنظيم الشارع الصناعي والتجاري.

ولاشك أن في تحديث مرفق السكة الحديد تحقيق قدر لا يستهان به من الطموحات القومية المعلقة عليه والتي فيها حل لكثير من المشاكل الاقتصادية المترامية.

ولنا في سبيل تسليط الضوء على هذه الأهمية النسبية أن نسأل ونجيب على التساؤلات الاقتصادية التالية :

لماذا لم يتحقق الهدف من المشروعات الكبرى بجنوب مصر وعلى رأسها مستقبل مشروع توشكي العملاق حتى الآن؟

الإجابة : السكة الحديد التي لم تمد خطوطها إلى توشكي.

ما هي مشكلة عدم الاستفادة بكامل الإمكانيات المتاحة من الثروة السمكية ببحيرة السد العالي؟



الإجابة : السكة الحديد وعدم توفير خدمات النقل المبرد من أسوان لباقي أنحاء الجمهورية شمالاً وذلك حتى تواكب إمكانيات الصيد الضخمة التي توفرها بحيرة السد.

ما هو السبب في تأخير انطلاقة التصنيع الزراعي بموقع الزراعة ؟

الإجابة : السكة الحديد التي تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات ومخرجات عملية التصنيع الزراعي وكذا خلوها من خدمات النقل المبرد الملائم.

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 وأيضا الاسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة المنشودة بالمعدلات المطلوبة ؟

الإجابة : السكة الحديد التي تخلت عن مد خدمات نقل الخامات السائبة من اسمنت سائب وكذا تغذية المصانع بحاجتها 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 بفرض 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 لتنشيط مخازنها بكافة 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.

ولاشك أن حالة السكة الحديد المتردية التي نحيها الآن هي شاهد غير قابل للتشكيك فيه على إهدارنا لعقود طويلة لإمكانيات كانت لدينا وتميزنا فيها وبها بكفاءات مصرية نجحت في إدارة السكة الحديد باقتدار تحت الإدارة المصرية في المرحلة التالية لرحيل الإدارة البريطانية دون أن تحدث ثمة فجوة إدارية أو فنية في التشغيل .

وواقع الحال اليوم يشير إلى أن سكك حديد مصر وهو المرفق الأهم استراتيجياً يمكن وصفه بأنه "غنى في أملاكه فقير في إيراداته" . وفي الجانب التوحيقي بين طرفي العلاقة المتناقضة فإنه يمكن توفير إمكانيات ضخمة تتمثل في بيع جانب من الأملاك تستخدم في تمويل جانب من التوسع الاستراتيجي المنشود من أدائه لدوره في نقل البضائع والخامات والأغذية دعماً للتجارة الداخلية وهو الأمر الذي رزخ في طي الإهمال لعقود طويلة مبدئياً نقل الركاب مسقطاً نقل البضائع من حساباته ، هذا بجانب استخدام الإمكانيات الكبيرة من احتياجات التحديث بالاستفادة من وسائل التمويل من معونات ومنح وقروض دولية يمكن إتاحتها في حالة عرضها بالأسلوب المناسب على الإتحاد الأوروبي والدولة الألمانية .



أما ما نشهده اليوم وبعد أن مرت مياه كثيرة بالنهر، فإن هناك العديد من المحاور المهمة تدعو الضرورة إلي الأخذ بها لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد تحقيقاً للأهداف و الطموحات 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 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 يحظر شراء معدات مستعملة حيث أن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تلو 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 البرى بالصورة الكافية كما ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت وهو الأمر الذي تتفوق فيه السكك



الحديدية لما لها من مواعيد منتظمة فى قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان على خطوطها تعلق بمراحل تلك التي يوفرها النقل البرى.

ثالثاً- 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 بما يسمح بتوفير خاصية التخزين الاستراتيجي لاحتياجات القرى والمراكز فى 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 فى دخل مرفق السكك الحديدية .

رابعاً- توفير خدمات نقل المواد 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 للتغليف أو التحميل أو التعتيق أو النقل ، وهو الأمر الذى كثيراً ما عطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الإمكانيية.

خامساً- إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسى والنقل الخفيف داخل نطاق محطات القطارات وخارجها :

هذا الأمر يعتمد على استغلال أملاك السكة الحديد من المناطق الفضاء التي تقع فى 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 حبذا وأنها تتمتع باتساع شبكة الخطوط والمخازن اللازمة

لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها ، بالإضافة لانتشار محطاتها على كامل الرقعة الجغرافية 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 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 أى الزمن بين اقتضاء ثمن البضاعة وإتمام تحويلها للشاحن الأصلي والتي تصل إلى ثلاثة أيام في المتوسط من شأنها أن توفر رصيماً دائماً دائماً لبنك السكة الحديد يقدر بمليار جنية على الأقل بصورة دائمة.



ثامناً- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى ومواني 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 الأفقى بمشروع توشكى ليحقق ما سبق تمويله من نفقات باهظة .

تاسعاً- إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد :

لاشك أن التوسع فى خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محلياً أو التعامل مع بضائع الموانئ 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 بالاستحواد 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 .

عاشراً- إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل أملاك السكك الحديدية بنظام BOT بالمحطات التى يقف عليها القطار أو فى حرمها:

هذا الأمر يوفر دخلاً كبيراً للسكك الحديد 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 موظفي الدولة عند انتقالاتهم فى زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري حيث لا تتوافر فى اغلب 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 والعائد لتصبح المشروع القومي الأول في قائمة الأولويات الاقتصادية ذات المردود العالي على المستوى الماكرو و الميكرو بالإضافة إلى اعتباره من أدوات العبور بمصر للقرن الواحد والعشرين حبذا وان مجالات الدعم الفني قنواته مفتوحة مع الدولة الألمانية .