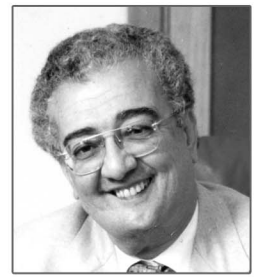
مصر الغد

د.م. نادر رياض

السكة الحديد وآفاق المستقبل



> وواقع الحال اليوم يشير إلى أن سكك حديد مصر هى مرفق يمكن وصفه بأنه «غنى فى أملاكه فقير فى إيراداته». وفى الجانب التوفيقى بين طرفى العلاقة المتناقضة فإنه يمكن توفير إمكانيات ضخمة.

يحدونا الأمل فى أن مصر الحديثة ستشهد انطلاقة بدت ملامحها تتشكل على أرض الواقع مع استكمال خطة تطوير مرفق السكة الحديد ليؤدى دوره الوطنى والقومى باعتبار أن فى دعم هذا المرفق الحيوى المهم تحقيق الكثير من الطموحات الاقتصادية القومية المعلقة عليه والتى فيها حل لكثير من المعوقات الاقتصادية المزمنة. والأمر ليس بخاف أن الكثير من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة فى المرحلة الحالية تتطلب تضافر وتجنيد كافة الجهود الوطنية المخلصة للتوصل إلى التعظيم المستمر للناتج القومى وصولا إلى تحقيق ما نصبو إليه من طموحات. لذا فقد بات من الضرورى إزالة المعوقات أمام القطاع الصناعى والإنتاجى وذلك بهدف تحقيق انطلاقة للاقتصاد المصرى التى تقف منها الحكومة موقف الشريك الرئيسى الداعم لها على طول الخط موفرة البنية الأساسية والقوانين والتشريعات اللازمة والضرورية لدعم الشارع الصناعى والتجارى وتنظيم ما يحتاج تشريعا لذلك.

وواقع الحال اليوم يشير إلى أن سكك حديد مصر وهو المرفق الأهم استراتيجيا يمكن وصفه بأنه «غنى فى أملاكه فقير فى إيراداته». وفى الجانب التوفيقى بين طرفى العلاقة المتناقضة فإنه يمكن توفير إمكانيات ضخمة تتمثل فى بيع جانب من الأملاك تستخدم فى تمويل جانب من التوسع الاستراتيجى المنشود من أدائه لدوره فى نقل البضائع والخامات والأغذية دعما للتجارة الداخلية وهو الأمر الذى رزخ فى طى الإهمال لعقود طويلة مبديا نقل الركاب مسقطا نقل البضائع من حساباته، هذا بجانب استخدام الإمكانيات الكبيرة من احتياجات التحديث بالاستفادة من وسائل التمويل من معونات ومنح وقروض. ولنا فى 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 توشكى العملاق حتى الآن؟

الإجابة: السكة الحديد التى لم تمد خطوطها إلى توشكى.

ما هى مشكلة عدم الاستفادة بكامل الإمكانيات المتاحة من الثروة السمكية ببحيرة السد العالى؟

الإجابة : السكة الحديد وعدم توفير خدمات النقل المبرد من أسوان لباقى أنحاء الجمهورية شمالا وذلك حتى تواكب إمكانيات الصيد الضخمة التى توفرها بحيرة السد.

ما هو السبب فى تأخير انطلاقة التصنيع الزراعى بموقع الزراعة ؟

الإجابة : السكة الحديد التى تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات مخرجات عملية التصنيع الزراعى وكذا خلوها من خدمات النقل المبرد الملائم.

أ ما هى العقبة أمام تطور موانئ البحر الأحمر لتخدم الرقعة الجغرافية التى تقع فى نطاقها وخارجها؟

الإجابة: عدم مد خطوط السكك الحديدية لهذه الموانئ والتى كان من شأنها إحداث انطلاقة عمرانية عملاقة فى المساحة المنحصرة بين الوادى والبحر الأحمر.

ما هى مشاكل شركات إنتاج الصلب وأيضا الأسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة المنشودة بالمعدلات المطلوبة ؟

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

لماذا تخلف الريف والحضر عن الدخول فى منظومة التصدير للعالم بفرض توافر التكنولوجيات؟

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

ما هى مشاكل التجارة الداخلية التى تمنعها من تأدية دورها بالحجم الذى تستحقه ؟

الإجابة: السكة الحديد والتى تحتاج لتنشيط مخازنها بكافة محطات سكة حديد مصر لتستوعب الخدمات التخزينية التى تحتاجها المنطقة الجغرافية التى تقع فى نطاقها بما فى ذلك النقل المبرد وكذا أن تؤدى دورها فى 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 الضرورة إلى الأخذ بها لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد تحقيقا للأهداف والطموحات القومية.. وتتمثل تلك المحاور فى:-

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

يمكن استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات والذى يقدر بنحو ٨٠٠ جرار وذلك بالاستفادة من الإمكانيات الكبيرة فى مجال الجرارات المستعملة والمجددة المتاحة فى ألمانيا. فمن المعروف أن ألمانيا تملك أكبر شبكة سكك حديد فى أوروبا حيث يبلغ طول الشبكة ٣٨ ألف كيلو متر، وهو الأمر الذى يتيح فائضا من الجرارات المستعملة يعتبر الأكثر عددا فى أوروبا ويجب ألا يقف عائقا أمام هذا القرار الوزارى القديم الذى يحظر شراء معدات مستعملة حيث إن الحاجة الملحة لتوفير الجرارات تعلو فوق هذا القرار بشرط أن يتم استيراد هذه الجرارات بعد تأهيلها وتجديدها مع الاستفادة من الخبرة الألمانية فى هذا الشأن.. ولحديثنا بقية.

■ رئيس مجلس الأعمال المصرى الألمانى

www.naderriad.com

جريدة الاخبار (صفحة 8) 2016/3/24

السكة الحديد وآفاق المستقبل (٢-٢)

د.م. نادر رياض

تناولنا بالمقال السابق أهمية استكمال خطة تطوير مرفق السكة الحديد ليؤدى دوره الوطنى والقومى باعتبار أن فى دعم هذا المرفق الحيوى الهام تحقيق الكثير من الطموحات الاقتصادية القومية المعلقة عليه وشرعنا فى تناول تلك المحاور المهمة التى تدعو الضرورة إلى الأخذ بها لنلحق بالتيار الرشيد الصاعد تحقيقاً للأهداف والطموحات القومية واليوم نستكمل باقى المحاور..

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 الذى لا تستطيع أن توفرد وسائل النقل البرى بالصورة الكافية كماً ونوعاً مع الحفاظ على منظومة إدارة الوقت وهو الأمر الذى تتفوق فيه السكك الحديدية لما لها من مواعيد منتظمة فى قطاراتها بالإضافة إلى أن معدلات الأمان تعلو بمراحل تلك التى يوفرها النقل البرى. ثالثا- توفير خدمات 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 محطات السكة الحديد بما يسمح بتوفير خاصية التخزين الاستراتيجى لاحتياجات القرى والمراكز فى صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد تضاف إلى خدمات النقل المبرد مما يحقق المصلحة المشتركة. رابعا- 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 الإمكانية. خامساً- إقامة شركة لتوفير خدمات التاكسى والنقل الخفيف داخل نطاق محطات القطارات وخارجها بالقرى والمراكز: هذا الأمر يعتمد على استغلال أملاك السكة الحديد من المناطق الفضاء التى تقع فى حرم السكة الحديد لتوفير تلك الخدمات والتى 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.

مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانئ البحر الأحمر

سادساً- توفير خدمات البريد السريع التابع للسكة الحديد: لاشك أن السكة الحديد توفر كثيرا 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 حيدا وأنها تتمتع باتساع شبكة الخطوط والمخازن اللازمة لحفظ البريد والطرود لحين توزيعها. سابعا- إنشاء آلية مصرفية لتعاملات السكك الحديدية ولتكن «بنك السكة الحديد»: وذلك بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حيدا مع وجود خدمات التخزين المبرد والذى يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعى المواد الغذائية على نطاق الجمهورية والذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التى يحتاجونها على مراحل.

ثامناً- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكى وموانئ البحر الأحمر: هذا الأمر سيتكامل مع مشروع توشكى والذى يعانى حاليا من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة لغياب وصول الخطوط إلى توشكى وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقى بمشروع توشكى ليحقق ما سبق تمويله من نفقات باهظة.

تاسعا- إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد: لا شك 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 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.

عاشرا- إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل حرم أملاك السكك الحديدية بنظام BOT بالمحطات التى يقف عليها القطار: 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 موظفى الدولة عند انتقالاتهم فى زيارات عمل بالصعيد والوجه البحرى حيث لا تتوافر فى اغلب الأحيان خدمات الفندقة.

مما سبق فإن الأمر ليس محل خلاف من أن النهوض بالسكة الحديد بما يحقق الطموحات المعلقة عليها يؤهلها من حيث الجدوى والعائد لتصبح احد أهم المشروعات القومية ذات المردود العالى على المستوى الماكرو والميكرو.

●● رئيس مجلس الأعمال المصرى الألمانى

جريدة الاخبار (صفحة 10) 2016/4/7