

السكك الحديدية وبناء الدولة المصرية الحديثة (٢-١)

◀ د.م. نادر رياض



المدى القريب أو المتوسط أو البعيد. ومن المعروف أن مصدر الربحية في منظومة السكك الحديدية يتمثل في نقل البضائع والخدمات المصاحبة لها من توصيل بضائع من الباب للباب وتحصيل مقابل البضاعة

وتحصيل السفر والنولون وتوريد السعر للجهة الشاحنة للبضاعة، وهو أمر يحتاج تمويلًا كافيًا لتحقيق هذه الغايات وصولًا للربحية المنشودة. أما مجموعة الخدمات المصاحبة لنهضة السكك الحديدية فإنها غير متوافرة وبعيدة المنال في غيبة الخطة الطموحة لتطوير السكة الحديد من النقل المبرد والنقل المجمد ومناطق التخزين بأحواش ومحطات السكك الحديدية وإقامة أنشطة ومرافق مثل فنادق ٣ نجوم بكل محطة وبنك للسكك الحديدية يتولى التعاملات المالية لمصلحة أصحابها والتخليص الجمركي ونقل الحاويات.

يحدونا الأمل في أن مصر الحديثة ستشهد انطلاقًا بدت ملامحها تتشكل على أرض الواقع مع استكمال خطة تطوير مرفق السكك الحديدية ليؤدي دوره الوطني والقومي باعتبار أن في دعم هذا المرفق الحيوي المهم تحقيق الكثير من الطموحات الاقتصادية القومية المتعلقة عليه والتي فيها حل لكثير من المعوقات الاقتصادية. وفي الحقيقة فإن حل الكثير من مشاكل مصر الاقتصادية التي تبدو للبعض مستعصية يمكن أن يكون تحت عنوان تحديث السكك الحديدية

هناك بعض الثوابت استجديت في واقعنا المعاصر يجب ألا تغيب عنا: أولاً أن مصر في عهد الرئيس السيسي متجهة لا محالة نحو الصعود لتأخذ مكانتها بين الدول كدولة لديها كل مقومات الدولة الحديثة الواعدة، وما تحقق حتى الآن يؤكد ذلك، ثانياً إن الدور المحوري للسكك الحديدية في بناء الدولة المصرية الحديثة هو دور أساسي وغيايه يصبح معوقاً للهدف الأسمى الذي تسعى إليه مصر في سباق مع الزمن، ثالثاً إن حسن الاختيار الذي وقع على القيادة الجديدة لتولى وزارة النقل هو أمر لم يجئ محض مصادفة وإنما استناداً على إنجازاتها المعروفة وكذا على جسامه المهمة لتطوير منظومة النقل لمصاف الدول الصناعية فاتحة المجال ليس فقط لخدمة النقل الداخلي وإنما إنفتاح على إفريقيا جنوباً والعالم الغربي شمالاً ودول شمال إفريقيا والشرق الأدنى شرقاً وغرباً.

والأمر ليس بخاف أن الكثير من المشكلات الاقتصادية الجاثمة على الساحة في المرحلة الحالية تتطلب تضامناً وتجنيد كل الجهود الوطنية المخلصة للتوصل إلى التعظيم المستمر للناتج القومي وصولاً إلى تحقيق ما نصبو إليه من طموحات.

وواقع حال سكك حديد مصر في مشهده الحالي وهو المرفق الأهم استراتيجياً يشير إلى أنه غنى في أملاكه فقير في إيراداته. فإمكاناته الفنية من قطارات وخطوط سكة باتت متهالكة، بينما يوظف إمكاناته المحدودة تلك في خدمة الركاب وهي خدمة ليس لها أن تحقق ربحية على

ما هي مشكلات شركات إنتاج الصلب وأيضاً الأسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة المنشودة بالمعدلات المطلوبة؟ الإجابة: السكك الحديدية التي 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 في التعبئة والتغليف والبطء في عملية تفريغ تلك الخامات.

لماذا تخلت الريف والحضر عن الدخول في منظومة التصدير للعالم بفرض توافر التكنولوجيات؟ الإجابة: السكك الحديدية التي لم تمد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص الجمركي ونقل الحاويات والنقل من المصدر بالصعيد إلى الموانئ والعكس لتسلم وتسليم المستندات والتخليص الجمركي على البضائع لحساب العميل المصري.

ما هي مشكلات التجارة الداخلية التي تمنعها من تأدية دورها بالحجم الذي تستحقه؟ الإجابة: السكك الحديدية التي تحتاج لتنشيط مخازنها بكل محطات سكك 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 وهي أعمال عالية الربحية.

■ رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني.

ومد خدماتها لما تم إهماله لعقود من مشروعات ظلت في دائرة الإهمال نسوق منها على سبيل المثال: لماذا لم يتحقق الهدف من المشروعات الكبرى بجنوب مصر وعلى رأسها مستقيل مشروع توشكي العملاق حتى الآن؟ الإجابة: السكك الحديدية التي لم تمد خطوطها إلى توشكي.

ما هي مشكلة عدم الاستفادة بكامل الإمكانيات المتاحة من الثروة السمكية ببحيرة السد العالي؟ الإجابة: السكك الحديدية وعدم توفير خدمات النقل المجمد من أسوان لباقي أنحاء الجمهورية شمالاً وذلك حتى تواكب إمكانيات الصيد الضخمة التي توفرها بحيرة السد وكذا عدم توفير تخزين مجمد أو مبرد بمخازن محطات السكك الحديدية.

ما هو السبب في تأخير انطلاق التصنيع الزراعي بموقع الزراعة؟ الإجابة: السكك الحديدية التي تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات، مخرجات 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 انطلاقاً عمرانية عملاقة في المساحة المنحصرة بين الوادي والبحر الأحمر.

الدور المحوري للسكك الحديدية في بناء الدولة المصرية الحديثة (١-٢)

الأربعاء ٢٤ يوليو ٢٠١٩ - ٨:٣٨ ص



هناك بعض الثوابت استجذت في واقعنا المعاصر يجب ألا تغيب عنا : أولاً أن مصر في عهد الرئيس السيسي متجهة لا محالة لخطها الصاعد لتأخذ مكانتها بين الدول كدولة لها كل مقومات الدولة الحديثة الواعدة ، وما تحقق حتى الآن يؤكد على ذلك، ثانياً إن الدور المحوري للسكك الحديدية في بناء الدولة المصرية الحديثة هو دور أساسي وغيابه يصبح معوقاً للهدف الأسمى التي تسعى إليه مصر في سباق مع الزمن، ثالثاً إن حسن الاختيار الذي وقع على القيادة الجديدة لتولى وزارة النقل هو أمر لم يجيء محض صدفة وإنما استناداً على إنجازاتها المعروفة وكذا على جسامه المهمة لتطوير منظومة النقل لمصاف الدول الصناعية فاتحة المجال ليس فقط لخدمة النقل الداخلي وإنما انفتاحاً على أفريقيا جنوباً والعالم الغربي شمالاً ودول شمال أفريقيا والشرق الأدنى شرقه وغربه.

والأمر ليس بخاف أن الكثير من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة في المرحلة الحالية تتطلب تضافر وتجنيد كافة الجهود الوطنية المخلصة للتوصل إلى التعظيم المستمر للنتاج القومي وصولاً إلى تحقيق ما نصبوا إليه من طموحات.

وواقع حال سكك حديد مصر في مشهده الحالي وهو المرفق الأهم استراتيجياً يشير إلى: أنه، غنى في أملاكه فقير في إيراداته، إمكانياته الفنية من قاطرات وقطارات وخطوط سكة متهالكة ومتردية – يوظف إمكانياته المحدودة في خدمة الركاب وهي خدمة ليس لها أن تحقق ربحية على المدى القريب أو المتوسط أو البعيد – صانع الربحية في منظومة السكة الحديد يتمثل في نقل البضائع والخدمات المصاحبة لها من توصيل بضائع من الباب للباب وتحصيل مقابل البضاعة وتحصيل السفر والنولون وتوريد السعر للجهة الشاحنة للبضاعة ، وهو أمر يحتاج تمويل كاف لتحقيق هذه الغايات وصولاً للربحية المنشودة – مجموعة الخدمات المصاحبة لنهضة السكة الحديد غير متوفرة وبعيدة المنال في غيبة الخطة الطموحة لتطوير السكة الحديد من النقل المبرد والنقل المجمد ومناطق التخزين بأحواش ومحطات السكة الحديد وإقامة

أنشطة ومرافق مثل فنادق ٣ نجوم بكل محطة وبنك للسكة الحديد يتولى التعاملات المالية لصالح أصحابها والتخليص الجمركي ونقل الحاويات .

يحدونا الأمل في أن مصر الحديثة ستشهد انطلاقة بدت ملامحها تتشكل على أرض الواقع مع استكمال خطة تطوير مرفق السكة الحديد ليؤدي دوره الوطني والقومي باعتبار أن في دعم هذا المرفق الحيوي الهام تحقيق الكثير من الطموحات الاقتصادية القومية المعلقة عليه والتي فيها حل لكثير من المعوقات الاقتصادية.

وإذا عَنّ لنا أن ننظر في مشاكل مصر الاقتصادية الجاثمة منذ فترة مستعصية للحل فسندعش أن حل الكثير منها يندرج تحت تحديث السكك الحديدية ومد خدماتها لما تم إهماله لعقود من مشروعات ظلت في دائرة الإهمال نسوق منها على سبيل المثال :

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

الإجابة:السكة الحديد التي لم تمتد خطوطها إلى توشكي.

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

الإجابة :السكة الحديد وعدم توفير خدمات النقل المجدد من أسوان لباقي أنحاء الجمهورية شمالاً وذلك حتى تواكب إمكانيات الصيد الضخمة التي توفرها بحيرة السد وكذا عدم توفير تخزين مجمد أو مبرد بمخازن محطات السكك الحديدية.

• ما هو السبب في تأخير انطلاقة التصنيع الزراعي بموقع الزراعة ؟

الإجابة : السكة الحديد التي تخلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات مخرجات 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 وأيضاً الاسمنت 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 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 تمتد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص الجمركي ونقل الحاويات 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 وهي أعمال عالية الربحية...وللحديث بقية.

السكك الحديدية وبناء الدولة المصرية الحديثة (٢-٢)

◀ د.م. نادر رياض



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 الذي يصل إلى

ثلاثة أيام في المتوسط من شأنها أن توفر رصيدا دائما لبنك السكك الحديدية بما لا يقل عن عشرة مليارات جنيه بصورة دائمة بالإضافة إلى عوائد ورسوم الشحن والتخزين والتخليص الجمركي وخدمات موظفي السكك الحديدية.

ثالثا: توفير خدمات البريد السريع التابع للسكك الحديدية: لاشك أن السكك الحديدية توفر كثيرا من تلك الخدمات للمرافق الأخرى ولكن يحتاج الأمر أن تتولى بعضها بنفسها مباشرة حيث تملك المقومات الرئيسية لتوفير خدمات البريد السريع وتسليم الطرود اعتمادا 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 السكك الحديدية والنفع المحقق للتجارة الداخلية.

رابعا: توفير خدمات نقل المواد السائبة داخل أوعية خاصة بذلك Bulk: تعد هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية حيث

تناولنا بالمقال السابق واقع حال مرفق السكك الحديدية وهو المرفق الأهم إستراتيجيا الغنى في أملاكه الفقير في إيراداته، وتعرضنا للدور الحيوي الفعال لتحديث مرفق السكك الحديدية في حل العديد من المشكلات الاقتصادية الجاثمة على الساحة منذ فترة. أما ونحن بصدد استكمال الرؤية المستقبلية أخذا في الاعتبار أن مستقبل الدولة الحديثة يرتبط ارتباطا وثيقا بمستقبل السكك الحديدية والمعلق عليها من طموحات فيجب علينا ألا نغفل عند وضع الإستراتيجية الشاملة للتطوير المحاور التالية:

أولا: توفير خدمات نقل الحاويات والنقل المبرد: يجب توفير والتوسع في نقل الحاويات بالسكك الحديدية لما لذلك من مزايا لها أثرها استيرادا وتصديرا مع تأهيل ذلك بالنقل المبرد داخل حاويات وتوفير تخزينها في أحواش المحطات التابعة للسكك الحديدية بما يسمح بتوفير خاصية التخزين الإستراتيجي 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.

ثانيا: إنشاء آلية مصرفية لتعاملات السكك الحديدية وليكن بنك السكة الحديد: وذلك بهدف توفير خدمات تسليم البضائع واقتضاء ثمنها وتحويلها لحساب الشاحن حبذا مع وجود خدمات التخزين المبرد الذي يتم لحساب وخدمة البقالين وموزعي المواد الغذائية على نطاق الجمهورية الذين يستطيعون أن يسحبوا منها بعدد الطرود التي يحتاجونها على مراحل والآخر

تتميز بأنها يمكن تعبئتها من أعلى وتفرغها من أسفل في دقائق دون الحاجة إلى أي وسائل للتغليف أو التحميل أو التعتيق أو النقل وهو الأمر الذي كثيرا ما عطل صناعات الصلب والمحروقات والكيمياويات

بسبب نقص هذه الإمكانية.

خامسا: إنشاء فنادق ثلاثة نجوم داخل حرم أملاك السكك الحديدية بنظام BOT بالمحطات التي يقف عليها القطار: هذا الأمر يوفر دخلا كبيرا للسكك الحديدية مع انعدام إسهامها في التكلفة الفعلية نظرا لمشاركتها بالأرض المملوكة لها، هذا بالإضافة إلى ما يوفره هذا النشاط من إمكانات الإقامة لأصحاب الأعمال ومندوبيهم وأيضا لموظفي الدولة عند انتقالهم في زيارات عمل بالصعيد والوجه البحري.

سادسا: إنشاء شركة تأمين على البضائع والأفراد: لاشك أن التوسع في خدمات السكك الحديدية سواء على مستوى نقل البضائع محليا أو التعامل مع بضائع الموانئ استيرادا وتصديرا وكذا التوسع في نقل الركاب سيحتاج لخدمات تأمينية بصورة موسعة ومن الأجدى أن تقوم السكك الحديدية بتوفير تلك الخدمات بمعرفتها عن طريق آلية تنشئها 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 فترة وجيزة قد لا تتعدى

العام الأول. **سابعًا:** مد الخطوط وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيرادا وتصديرا بمعرفة السكك الحديدية: هذا الأمر سيوفر شرايين إضافية تحتاجها التجارة الداخلية من خلال محطات السكك الحديدية المنتشرة عبر مئات المراكز والقرى وأيضا اتصال ذلك بالخارج تصديرا واستيرادا وهو الأمر الذي لا تستطيع أن توفره وسائل النقل البري بالصورة الكافية كما ونوعا 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 تعلق بمراحل تلك التي يوفرها النقل البري وذلك كمرحلة أولى لحين مد الطموحات بالتوسع في شبكة السكك الحديدية جنوبا للسودان وإفريقيا بالتكامل مع المبادرة التي تتبناها الصين مع باقي دول العالم المتحضر (الحزام والطريق) وغربا للجزائر والمغرب وشرقا للشبكة الدولية.

يقينا فإن هذه الطموحات المتزامنة الأطراف ليس من المنظور أن تتحقق دفعة واحدة ولكننا حاليا في مرحلة التفكير الإستراتيجي الذي من شأنه أن يحتوي كل عناصر الخطة، أما ترتيب الأولويات فهو أمر مرهون بجاهزية التنفيذ لكل مرحلة ولنا أن نهني أنفسنا بعد انتهاء كل مرحلة بنجاح لنرصد عظمة يا مصر، فقدردنا نحن المصريين تعلقوا هامة بارتفاع هامة وطننا الأعظم مصر.. فيها يرتبط مستقبلنا ومصيرنا.

■ رئيس مجلس الأعمال المصري الألماني

الدور المحوري للسكك الحديدية في بناء الدولة المصرية الحديثة (٢-٢)

الأربعاء ٣١ يوليو ٢٠١٩ - ١٢:٤٦ م



تناولنا بالمقال السابق واقع حال مرفق السكة الحديد وهو المرفق الأهم استراتيجياً الغنى في أملاكه الفقير في إيراداته، وأكدنا على أن حسن الاختيار الذي وقع على الفريق مهندس كامل الوزير لتولى وزارة النقل هو أمر لم يجيء محض صدفة وإنما استناداً على إنجازاته المعروفة وكذا على جسامه المهمة لتطوير منظومة النقل لمصاف الدول الصناعية فاتحة المجال ليس فقط لخدمة النقل الداخلي وإنما انفتاحاً على أفريقيا جنوباً والعالم الغربي شمالاً ودول شمال أفريقيا والشرق الأدنى شرقه وغربه.

وتعرضنا للدور الحيوي الفعال لتحديث مرفق السكة الحديد في حل العديد من المشاكل الاقتصادية الجاثمة على الساحة منذ فترة. وإن المعلق على ذلك المرفق الهام من طموحات لن تتم إلا في عهد الوزير المتميز الفريق مهندس كامل الوزير.

أما ونحن بصدد استكمال الرؤية المستقبلية أخذاً في الاعتبار أن مستقبل الدولة الحديثة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمستقبل السكك الحديدية والمعلق عليها من طموحات، فلا يجب علينا أن نغفل عند وضع الإستراتيجية الشاملة للتطوير المحاور التالية:-

أولاً- توفير خدمات 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.

ثانياً- إنشاء آلية مصرفية لتعاملات السكك الحديدية وليكن 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 على نطاق الجمهورية 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 تصل إلى ثلاثة أيام في المتوسط من شأنها أن توفر رصيذاً دائماً لبنك السكة الحديد بما لا يقل عن عشرة مليار جنية بصورة دائمة بالإضافة إلى عوائد ورسوم الشحن والتخزين والتخليص الجمركي وخدمات موظفي السكة الحديد.

ثالثاً- مد خطوط السكك الحديدية إلى توشكي ومواني البحر الأحمر: هذا الأمر سيتكامل مع مشروع توشكي والذي يعاني حالياً من انعدام وسائل النقل المناسبة لنقل الحاصلات الزراعية بصورة مأمونة لغياب وصول الخطوط إلى توشكي وذلك بما يسمح بالتوسع الأفقي بمشروع توشكي ليحقق ما سبق تمويله من نفقات باهظة.

رابعاً- توفير خدمات البريد السريع التابع للسكة الحديد: 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.

خامساً- توفير خدمات نقل المواد السائبة داخل أوعية 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 للتغليف أو التحميل أو التعتيق أو النقل وهو الأمر الذي كثيراً ما عطل صناعات الصلب والمحروقات والكيماويات بسبب نقص هذه الإمكانيات.

سادساً- إنشاء فنادق ثلاث نجوم داخل حرم أملاك السكك الحديدية بنظام BOT بالمحطات التي يقف عليها القطار: 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 تتوفر في أغلب الأحيان خدمات الفنادق، فضلاً عما توفره الكافيتريات والمطاعم الملحقة بها من فوائد اجتماعية.

سابعاً- 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 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 مد فترة وجيزة قد لا تتعدى العام الأول.

ثامناً- 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 منات المراكز والقرى وأيضاً اتصال ذلك بالخارج تصديراً واستيراداً وهو الأمر الذي لا تستطيع أن توفره وسائل النقل البري بالصورة الكافية كماً 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 تغطي بمراحل تلك التي يوفرها النقل البري وذلك كمرحلة أولى لحين مد الطموحات بالتوسع في شبكة السكك الحديدية جنوباً للسودان وأفريقيا بالتكامل مع المبادرة التي تتبناها الصين مع باقي دول العالم المتحضر (الحزام والطريق) وغرباً للجزائر والمغرب وشرقاً للشبكة الدولية.

يقيناً فإن هذه الطموحات المترامية الأطراف ليس من المنظور أن تتحقق دفعة واحدة ولكننا حالياً في مرحلة التفكير الاستراتيجي والذي من شأنه أن يحتوي كل عناصر الخطة، أما ترتيب الأولويات فهو أمر مرهون بجاهزية التنفيذ لكل مرحلة. ولنا أن نهني أنفسنا بعد انتهاء كل مرحلة بنجاح لنردد عظمة يا مصر، فقد رنا نحن المصريون تعلق هامته بارتفاع هامة وطننا الأعظم مصر.. فيها يرتبط مستقبلنا ومصيرنا.