



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

مشكلات قطاع النقل المصري (سكك حديد مصر أنموذجاً)

هاشم عماد عبد الكريم



مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا معقدة تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملاحظة:

الآراء الواردة في المقال لا تعبر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2021

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

مشكلات قطاع النقل المصري (سكك حديد مصر أمودجاً)

هاشم عماد عبد الكريم *

مدخل

تعد سكك حديد مصر أولى خطوط السكك الحديدية التي تم إنشاؤها في أفريقيا والشرق الأوسط والثانية على مستوى العالم بعد المملكة المتحدة حيث بدأ إنشاؤها عام 1834، إذ مدت قضبان خطوط السكة الحديد وقتها بخط السويس / الإسكندرية إلا أن العمل ما لبث أن توقف بسبب بعض الأمور السياسية؛ ليتم بعد ذلك مد أول خط سكك حديد في مصر بين القاهرة / الإسكندرية في عهد الخديوي عباس الأول الذي تولى حكم مصر سنة 1848، وكان الهدف من مد خطوط السكك الحديدية في مصر تسهيل وتسريع نقل البريد والمسافرين بين أوروبا، ولاسيما إنجلترا مع الهند كبرى مستعمرات إنجلترا في المشرق وبدأ العمل فيه سنة 1852، وأتمه سنة 1856، وبعد عامين تم افتتاح الخط الثاني بين القاهرة والسويس ثم بدأ إنشاء خط القاهرة / بورسعيد بعد عامين آخرين وفي عام 1898 بدأ إنشاء الخط الحديدي الثالث من القاهرة إلى الأقصر.

بعد أنقلاب 23 يوليو 1952 اهتمت الحكومة بتطوير تلك الخطوط حيث تم تجديد وصيانة خطوط السكك الحديدية¹ وتطوير أسطول الوحدات المتحركة ورفع كفاءة الأداء و درجات وسائل الأمان بتطوير الإشارات الكهربائية ووسائل التحكم المركزي .

1. تمتلك هيئة السكك الحديدية تمتلك خطوط حديدية بطول 9570 كم وتخدم عدد 23 محافظة وتنقل ما يقرب من 420 مليون راكب سنويا وعدد المحطات بها 705 محطة ويوجد عدد 1332 مزلقانا و3040 عربة ركاب منها 850 عربة مكيفة و8553 عربة بضائع و793 جرار و 826 جسر للقطار و100 نفق و6 مناطق و9 قطاعات و8 شركات تابعة للهيئة و 191 مليون متر مربع أراضي الهيئة صالحة للإستثمار بالإضافة إلى 11 مليار جنيه تمثل الخطة الإستثمارية للهيئة لعام (2019/2020) بالإضافة الى نقل 6 ملايين طن سنوياً من البضائع.

* ماجستير علوم سياسية / باحث متخصص في سياسات النقل.

مشكلات قطاع سكك الحديد في مصر

على الرغم من ضخامة قطاع السكك الحديدية في مصر إلا أن أعداد الحوادث وضحاياه كبيرة في السنوات القليلة الماضية جداً طبقاً للإحصاءات الرسمية للحكومة المصرية:

المتوفين	المصابين		السنة
43	99	1235	2015
62	164	1249	2016
29	61	1793	2017
48	140	2044	2018
50	118	1863	2019

المصدر: النشرة السنوية لحوادث القطارات والسيارات لعام 2019 الصادر عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ص 26 .

إذ نرى أن عدد الحوادث قد تجاوز 6000 حادث خلال الخمس سنوات (2015 - 2019)، إضافة إلى عشرات الضحايا الذين سقطوا جراء عدد من المشكلات المتراكمة. فبحسب المعهد القومي للنقل فإن 50% من خطوط السكك الحديدية يستخدم كأماكن انتظار للقطارات القديمة المتهاكة و95% من عربات نقل البضائع لا تعمل، و50% من عربات الركاب خارج الخدمة (تحتاج إلى عملية إحلال سريعة) و60% من جرارات قطارات السكك الحديدية خارج الخدمة، وأن السكك الحديدية تحتاج إلى ثمانية مليارات و200 مليون جنيه لتنفيذ خطط تطوير الخدمة بها، فعلى وفق للتقرير النهائي لختام الموازنة العامة لهيئة السكة الحديد لعام (2014-2015) بلغ صافي خسائر الهيئة خمسة مليارات جنيه، وبلغت مصروفات الهيئة سبعة مليارات جنيه في حين بلغت الإيرادات مليارين و111 مليون جنيه، وتجدد الإشارة إلى وجود 200 جرار معطل ومئات عربات الركاب المعطلة.

ويعتد تهالك المنظومة ككل التي أصبحت قديمة جداً سبباً رئيساً في زيادة حوادث القطارات،

حيث لم تشهد تحديداً على مدى سنوات طويلة، وحتى تكون أكثر دقة فإن عمر الجرارات الافتراضي قد انتهى ويتم الاعتماد فقط على الجرارات الألمانية نوع هينشل القديمة؛ التي تم توريدها في بداية السبعينيات من القرن الماضي على الرغم من شراء مصر جرارات جديدة في نهاية العقد الأول من الألفية الثانية من الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أنها لا تعمل حالياً على خطوط السكة الحديد والسبب هو فساد صفقة جرارات وزير النقل الأسبق محمد منصور في عام 2009 والتي بها شبهة إهدار مال عام؛ لأن الجرارات بها عيوب فنية كبيرة مثل وزنها الثقيل الذي يبلغ 140 طناً والتربة في الدلتا والوادي رخوية لا تستطيع تحمل هذا الوزن الثقيل في حين يبلغ وزن جرارات الهينشل الألمانية التي يتم الاعتماد عليها 121 طناً، وهذه مشكلة تواجه القطاع فكلما كانت القطارات أخف وزناً، كان ذلك أفضل؛ لأن التربة رخوة ولا تتحمل الأوزان الثقيلة.

وإن هناك نقصاً حاداً في قطع الغيار، ففي بعض الأحيان يضطر العمال إلى تغيير الجرار في آخر لحظة قبل الانطلاق بسبب عدم وجود قطع غيار متوفرة في المخازن ويقوم عمال الصيانة في بعض الأحيان بنقل بعض القطع من الجرارات الموجودة تحت أيديهم وتركيبها في الجرارات التي يأتي دورها في الانطلاق ومحطات الصيانة لا يتوافر بها أحياناً (الشرنوبية) وهي نوع من أنواع الدوائر الكهربائية التي تتآكل مع الوقت ويتم نقلها عبر الجرارات المختلفة قبل خروجها للعمل وبعض قطع الغيار موجودة في المخازن ولكنها غير مطابقة للمواصفات ولا تناسب هذه الجرارات لأن معظم دول العالم لا تستخدم قطارات الديزل بعد استخدام القطارات الكهربائية وسوء الصيانة بالمحطات أيضاً يلعب دوراً؛ فعمال الصيانة لا يغيرون الزيت لكنهم يقومون بالاضافة عليه مما يؤدي إلى تآكل اجزاء المحرك ويؤثر على سلامة الجرار .

يضاف الى ذلك عمليات إزالة أجزاء من عجلات القطار أثناء الصيانة تؤدي إلى صغر حجم قطر العجلة وتآكلها لأكثر من 3 سم وهذا يتسبب في تسجيل سرعة وهمية زائدة على الصندوق الأسود (المسؤول عن حفظ معلومات القطار كما في الطائرة) بالجرار فإذا كان السائق يسير بسرعة 110 كيلومترات في الساعة فإن الجهاز يسجل سرعة قدرها 155 كيلومتراً؛ وبالتالي تتم إدانة السائق عند حدوث أي كارثة كما تؤدي كثرة نحت الإطارات الحديدي إلى تعميم العجلات للجرار ما يؤدي إلى سقوطه من التحويلات وخروجه عن القضبان .

من ناحية اخرى يعد تهالك الإشارات على السكة سبباً لكثرة الحوادث وتعطل المنظومة، وتقوم هذه الإشارات بتنظيم حركة القطارات على السكة وتعاني سكك الحديد من أن عدد

الإشارات غير كاف، وفي أجزاء أخرى من السكة تكون الإشارات إما معطلة، وإما غير موجودة؛ وبالتالي لا تعمل القطارات على نظام الإشارات، بل على النظام اليدوي (وهو نظام يقوم على أساس تقسيم السكة الى عدة اقسام ومن المفترض وجود قطار واحد في كل قسم إلا أن وجود أكثر من قطار يؤدي إلى التصادم بينها). وإن هذا النظام اليدوي يسبب العديد من الأخطاء التي تؤدي بدورها إلى حوادث مؤلمة، ويضاف إليها تعطل أجهزة الأمان والتتبع حيث إن جميع وسائل الأمان بالجرارات لا تعمل وأولها جهاز (C.T.A) وهو جهاز التحكم الآلي بالقطار فعند تجاوز السرعة المقررة يقوم بإيقاف القطار من أجل حماية أرواح المواطنين علماً أن التعليمات واللوائح تنص على عدم خروج القطار وهذا الجهاز معطل لكن السائق لا يجد مفرّاً من العمل حتى لا يوقع ضده أي جزاء.

وعند فحص قضبان السكك تظهر آثار عمليات اللحام غير الدقيقة للقضبان المتعرضة للكسر أو التلف؛ ذلك لأن شحنات اللحام غير مطابقة للمواصفات ورتيبة مما يسبب في حدوث انكسار للقضبان ولاسيما في فصل الشتاء حيث تنكمش القضبان نحو 10 سم ما يؤدي إلى خروج القطارات عن السكة، بالإضافة إلى تهالك العربات وإهمال المسؤولين لأي أداء بوظائفهم.

ولعل حادث قطار البدرشين عام 2013 يوضح ذلك حيث كان السبب في الحادث هو وجود عربات قديمة تعمل في خطوط الضواحي عمرها أكثر من 40 عاماً وسرعتها لا تتجاوز 60 كيلومتراً في الساعة لكن مسئولية هيئة السكك الحديدية أدخلوها لتعمل على الخطوط في الوجه القبلي وخط الإسكندرية وبسبب تهالكها لم تستطع السير بسرعة 120 كيلومتراً في الساعة فانقلبت . كما ان سقوط المياه بداخل العربات أثناء غسلها يسبب تآكل جسم العربة وصيانة العربات لا تتم إلا من الخارج فقط لكن جسم العربة نفسه لا يتم إصلاحه إلا في الحالات النادرة.

وبالتالي نرى أشلاء مبعثرة ودماء على السكك الحديدية وعربات محطمة وليست هذه هي الاسباب الوحيدة التي تؤدي الى تكرار الحوادث حيث يعاني القطاع ايضا من الفساد في قيادات الهيئة القومية لسكك حديد مصر وصفقات الفساد التي تقوم بها الهيئة مع شركات متخصصة في تصنيع العربات المكيفة ، ففي 21/4/2012 أبرمت هيئة السكك الحديدية عقدا مع مصنع سيماف التابع (للهيئة العربية للتصنيع) لتصنيع وتوريد 212 عربة مكيفة بقيمة إجمالية تبلغ 2.1 مليار جنيه خرج منها أكثر من 190 عربة من الخدمة قبل إتمام عام على تشغيلها بسبب عيوب فنية خطيرة .

وتعاني هيئة السكك الحديدية من قلة الإيرادات والأموال؛ بسبب سوء إدارة ممتلكاتها وعدم استغلالها بالشكل الأمثل، فجملة الأراضي المملوكة للهيئة تبلغ 191 مليون متر مربع وجميعها في مواقع متميزة منتشرة على مستوى الجمهورية وهذه الأراضي قادرة على تدبير كل احتياجات السكة الحديد وكافية لتمويل مشروعات تطويرها دون اللجوء إلى موازنة الدولة أو الاقتراض لكن هذا ممكن فقط إذا أحسن استغلالها؛ إلا أن الواقع يكشف أن أراضي الهيئة منهوبة ومستباحة من المسؤولين بالهيئة والمتنفعين حيث اتهم الجهاز المركزي للمحاسبات الهيئة ببيع أراضيها بسعر 12 جنيهاً للمتر المربع كما أن الهيئة تنازلت عن 300 ألف متر مربع للغير دون مقابل و5.4 مليون متر مربع من المساحات المملوكة لها عليها تعديلات طبقاً لتقرير الجهاز المركزي للمحاسبات الصادر في شهر ديسمبر 2010 عن ميزانية الهيئة المنتهية في 30/6/2010 الذي أكد أن التكلفة الظاهرة بميزانية الهيئة لا تعبر عن حقيقة ممتلكات الهيئة وأن 96% من أراضي السكة الحديد لا تمتلك الهيئة تفاصيل عن قانونية ملكيتها لها أو أماكن تلك المسطحات بالإضافة إلى تنازل الهيئة للغير عن 298 ألف متر مربع بدون مقابل و24.7 ألف متر مربع تنازلت عنها الهيئة للغير مقابل الحصول على أصول بديلة.

لذا فإن الفساد وتهالك المنظومة والإهمال هو المؤدي إلى كثرة الحوادث في هذا القطاع الحيوي مع العلم بأن ما تقوم به هيئة السكك الحديدية في مصر على مدار سنوات هو الصيانة، أما ما يفترض أن يتم هو التحديث والفرق هو أن الصيانة تتعلق بتغيير قطع غيار بعينها أو إحلال قضبان قطارات متهالكة بأخرى جديدة، أما التحديث فهو تغيير المنظومة التقنية بكاملها.

كذلك فإن الإدارة مسؤولة عما وصل إليه القطاع من تدهور فالنظام التراتبي الإداري المعمول به هو أن يعين الموظف الأقدم رئيساً للهيئة وبهذا ربما ينتهي الأمر بموظف كان في قطاع الورش رئيساً لهيئة سكك حديد كبيرة بينما هو لا يملك الرؤية ولا الوعي بما يحدث من تطور في هذا المجال في العالم ما يمكنه من إدراك ما هو فيه والسعي لتحديثه فمُنصب إداري ضخم مثل هذا يحتاج إلى شخص على دراية بكل ما هو جديد في النقل والسكك الحديدية وقادر على صياغة رؤى جديدة في مجاله.

أما في معرض تشخيص الحل فقد قام الدكتور أسامة عقيل أستاذ المرور والطرق والنقل في جامعة عين شمس بتقديم خطة لاصلاح القطاع وكانت تركز في أساسها على العمل خطوة بخطوة عبر تطوير الخط الأطول من سكك حديد مصر الذي يبلغ طوله 1100 كيلومتراً، ويتمثل في

المسافة بين الإسكندرية وأسوان مروراً بالقاهرة وتحديثه ليتحول لخط عصري ثم يتم الاستفادة من نقل البضائع عبر خطين للنقل بالسكك الحديدية بما يوفر موارد بعيداً عن الدولة، ومن ثم إعادة هيكلة سكك حديد مصر لتقليل الوظائف ثم استخدام الموارد التي توفرت بعد خمس سنوات للنهوض بالخطط الفرعية الأخرى للسكك الحديدية (، إلا أن هذه الخطة لم تنفذ كغيرها من الخطط التي بقيت حبراً على ورق؛ بسبب الإهمال والفساد المستشريين في الوقت الذي تستمر فيه حوادث القطارات ومعاناة المواطنين معها؛ ومن هنا نصل إلى النتائج والتوصيات.

خلاصة القول:

من خلال ما تقدم نرى أن الأزمة التي يعاني منها قطاع السكك الحديدية هي أزمة مفتعلة من قبل المسؤولين الفاسدين في الدولة وهيئة سكك حديد مصر؛ من أجل الحفاظ على مصالحهم في التربح من هذا القطاع، وإن الإهمال وفساد الحكومات المتعاقبة هو سبب الحوادث المستمرة وعدم تطوير منظومة النقل السككي، إذ إن نقص الموارد المادية أو البشرية أو التقنية ليست أسباباً حقيقية للأزمة الموجودة بل هي ذرائع وحجج يقدمها المسؤولون في الدولة المصرية للهروب من المساءلة أمام القانون والشعب.

ونظراً للإخفاق الواضح في تطوير قطاع النقل السككي، فهذا قد يعني وجود اختلالات أخرى في قطاعات النقل العام الأخرى، فحتى لو سجلت نجاحات في قطاعات عامة أخرى كالنقل الجوي والطرق فذلك معناه عدم قدرة الدولة على إدارة قطاعها المتنوعة بشكل متوازن ووجود اختلال في سياساتها العامة التي ينبغي أن تكون متساوية ومتوازنة، وهذا يقلل من الثقة في تلك القطاعات التي ينبغي أن تكون في أحسن صورة.

المقترحات:

- العمل على استئصال آفة الفساد في مجال النقل السككي من خلال خضوع أصحاب الشأن للمساءلة القضائية بتهم الإهمال وهدر المال العام .
- تشكيل هيئة من الأكاديميين وخبراء النقل في مصر لوضع خطط التطوير والإصلاح لهذا القطاع الحيوي والإشراف المباشر على تنفيذها بدلاً من أن يتم إهمالها من قبل المسؤولين الفاسدين بالهيئة.

- تغيير النظام التراتبي الإداري المعمول به في الهيئة وإسناد رئاسة الهيئة القومية لسكك الحديد إلى المتخصصين والتكثيف في مجال النقل السككي .
- تحديث المنظومة بالكامل بدلاً من أعمال الصيانة الرديئة التي يتم القيام بها وذلك من خلال استبدال قطارات الديزل القديمة بالقطارات الكهربائية الحديثة واستبدال نظام الإشارات وتنظيم الحركة اليدوي بالنظام الإلكتروني أو الكهربائي .
- إذإشراك القطاع الخاص في عملية التحديث حيث تتيح عقود الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص الاستفادة من خبرة القطاع الخاص وتخفيف النفقات من الميزانية العامة من خلال توفير اموال القطاع الخاص وهذا سيحل اي مشاكل في نقص التمويل بالاضافة الى ان عقود الشراكة ستخلق إدارة أكثر كفاءة ودقة فالخصخصة ضرورية في قطاع السكك الحديدية وتعد اليابان ونيوزلندا من أبرز النماذج في هذا المجال.
- من الضرورة بمكان اهتمام صناعات السياسات العامة من مشرعين وتنفيذيين (في دول الجنوب النامية على وجه العموم ، والعربية منها على وجه الخصوص) بتعزيز التكامل السياسي التنموي البيئي على جميع الصعد... مع الأخذ بالحسبان ارتكازه على زوايا مثلث الحوكمة الرشيدة الثلاث (الشفافية، والمساءلة، والمحاسبة). والأخذ بقياس الأثر القبلي قبل الشروع في أي اتفاق وخاصة في قطاعات النقل بكل أشكالها (الجوية، والبرية، والبحرية) لما في اختلال مفاصلها من تهديد لحياة الكثير من الأفراد الذي يندر بالخطر، ما يلزم الجهات المعنية بأخذ الحيطة عملاً بالأهداف الـ 17 للتنمية المستدامة.

قائمة المصادر

1. تاريخ الهيئة القومية لسكك حديد مصر، مقالة منشورة على الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت)، الهيئة القومية لسكك حديد مصر، <https://www.enr.gov.eg>.
2. تيريز كامل برسوم، سكك حديد مصر تاريخ عريق وإنجازات متلاحقة، مقالة منشورة على الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت)، الهيئة العامة للاستعلامات، <https://sis.gov.eg/1/7/2017>
3. صديق العيسوي وأحمد البرماوي، السكة الحديد في أرقام.. 4 أزمات تنخر في عظام «قطارات الغلابة»، مقالة منشورة على الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت)، جريدة التحرير، متاحة على الموقع : <https://www.tahrirnews.com/19/11/2015>
4. عبد الفتاح فرج، 10 اسباب لانحيار "سكك حديد مصر"، مقالة منشورة على الشبكة الدولية للمعلومات (الانترنت)، جريدة الوطن، العدد 1935، متاح على الموقع : <https://www.elwatannews.com/16/8/2017>
5. صديق العيسوي، بالمستندات.. تكشف تفاصيل «الصفقة المضروبة» ل212 عربة سكة حديد مكيفة، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، جريدة التحرير، متاحة على الموقع : <https://www.tahrirnews.com/30/8/2017> .
6. رضا حبيشي، بالمستندات..أراضي "السكة الحديد"تعرض للسرقة ووضع اليد.. والمسئولون "غائبون" .. تأجير أراضي الهيئة "برخص التراب" على مدى السنوات الماضية ضيع على خزائن الدولة ملايين الجنيهات، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، جريدة اليوم السابع، متاح على الموقع: <http://www.youm7.com/21/12/2014>
7. أحمد عبد الرازق، لماذا تتكرر حوادث القطارات في مصر؟، مقالة منشورة على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت)، bbc arabic، متاح على الموقع: <http://www.bbc.com/arabic/13/8/2017>