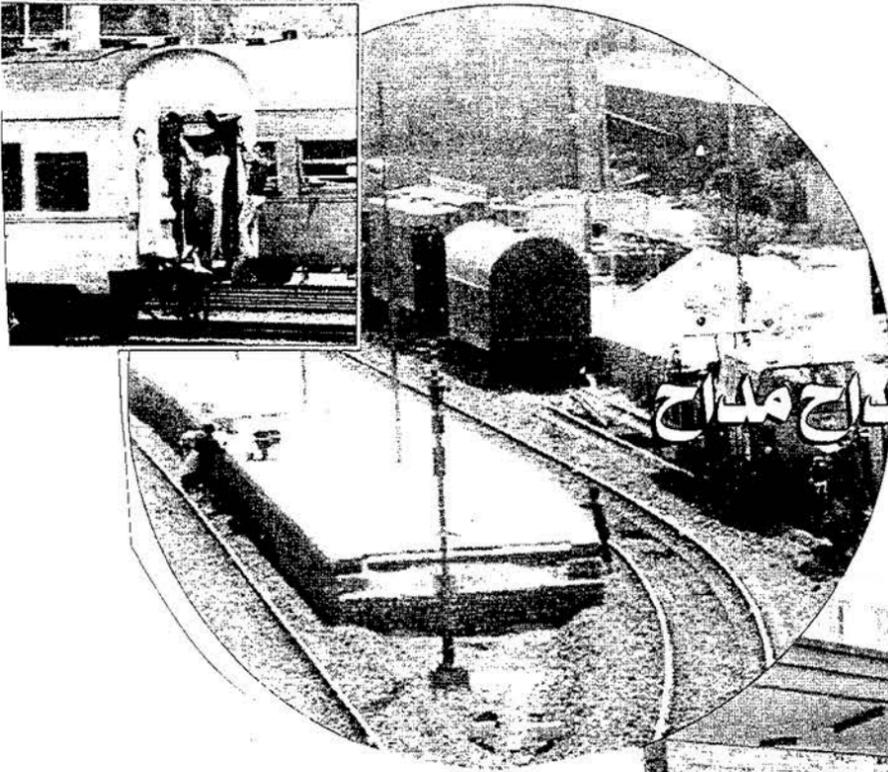


المصدر: الوفد  
التاريخ: ٢٧ يونيو ١٩٩٩

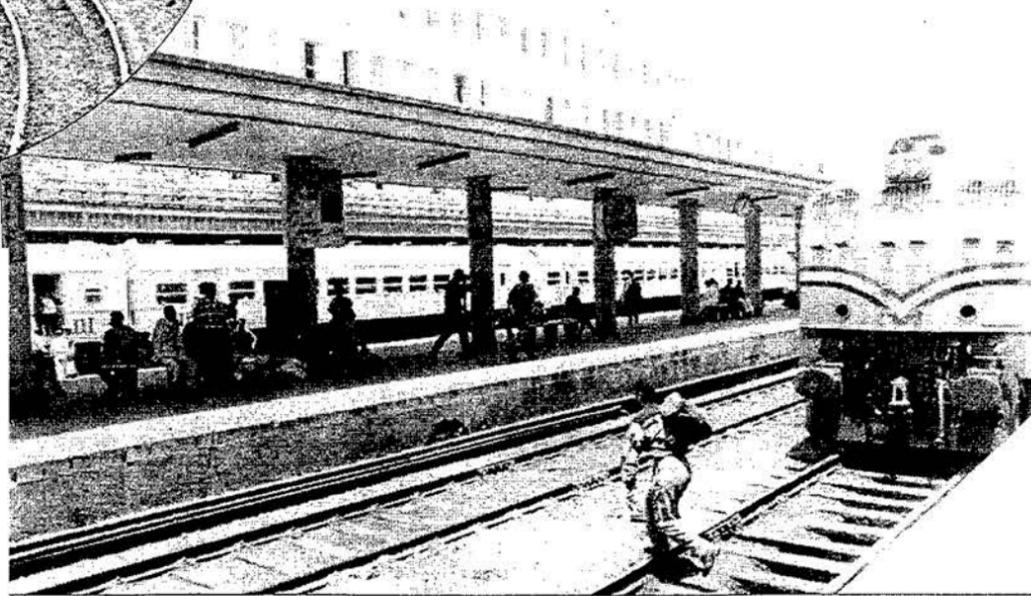


ان حملتنا هذه ليست موجهة ضد اشخاص بقدر ما هي انتقاد لوضع سيء لتراكمات سابقة نتجت عن اهمال الدولة لأهم مرافق النقل في مصر. ولعل اهم ملامح هذا الابهال الاستثمارات التي خصصت خلال الموازنات العامة للدولة.. خلال الـ٤٠ سنة الماضية وهي استثمارات لا تتناسب اطلاقا مع اهمية هذا المرفق الذي يعد ثاني اقدم خط سكة حديد في العالم.

## الوفد تفتح ملف فساد السكة الحديد

«نكروسي» السكة الحديدية

أكثر من مليون جنيه عجزا ماليا بالسكة الحديد يوميا



المسؤولون استقدموا خبراء أجانب لإقامة محطة لتوليد الكهرباء

بالطاقة الشمسية وأحييت المحطة للمعاش بعد أيام من تشغيلها

ضخمة من الاخشاب تم تخزينها على مساحة ٨٥ فداناً بموقع الهيئة بامبابية ورغم ذلك لا يتم محاسبة احد.

وايضاً لا داعي للعجب اذ ما قامت الهيئة بتجديد اجد ارضية محطة ما وبعد اقل من عام يتم تكسير نفس الرصيف وإعادة تجديده، ولقد كانت محطة شبرا الخيمة حتى وقت قصير جداً مسرحاً لمثل هذه التصرفات الغريبة وتشهد محطة كنوبرى

الليمون حالياً فصلاً جديداً من مسرحية «تجديد التجديد» حيث يتم الآن تكسير ارضيتها الاربعية وإعادة بنائها من جديد بحجة تعلقها ولا اجد مبرراً للتكسير اذا كان الهدف فقط هو التعلية ولا سيما وان الارضفة القديمة كانت بحالة جيدة!!

وكم من المحطات التى تم تشييدها دون ان يقف فيها قطار واحد اشهر تلك المحطات «الغز» محطة «ميت نما» التى اقيمت بطول أكثر من ٢٠٠ متر والغريب ان ايا من القطارات لا يقف على تلك المحطة مما يثير تساؤلات هامة تتعلق بسبب اقامة هذه المحطة ومن الذى اتخذ قرار اقامتها!!

ويتم حالياً تشييد محطة اخرى فى منطقة الفرز ويتم الانفاق عليها ببذخ واقامة هذه المحطة فى هذا المكان امر غريب جداً لان الواقع الحالى يؤكد ان هذا المكان لا يشهد ركوب او هبوط ركاب فلمن اقيمت هذه المحطة إذن؟!

والكارثة الكبرى كانت فى احدى المحطات الفرعية لخط الشرق الذى يربط بين القاهرة والزقازيق وبالتحديد فى محطة «نوى» حيث اقيمت محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية لتشغيل الاشارات الضوئية وتم الاستعانة بالخبراء الاجانب لاقامة هذه المحطة وانفق على انشائها ملايين الجنيهات

الانفاق الهائل فى هذه الهيئة «المحظوظة» التى تزيد مخصصاتها على مخصصات بعض الوزارات!!

والغريب ان مراقبة انفاق هذا المبلغ الضخم جداً تكاد تكون غائبة حتى ان تقرير الجهاز المركزى للمحاسبات والخاص بهذه الهيئة لم يعرض على مجلس الشعب نفسه بل ولا على لجنة المواصلات بالمجلس طبقاً لتأكيدات احد اعضاء هذه

اللجنة، وهكذا دخلت ميزانية السكة الحديد فى زمرة الميزانيات السرية!!

وكان طبيعياً والامر هكذا ان تكون هذه الميزانية «سداح مداح» حتى ان بعض المسؤولين بهذه الهيئة اكدوا ان شراء قطع الغيار او المعدات اللازمة للهيئة لا يتم بالشكل الصحيح وبعضها يتم بالامر المباشر حتى وصل الامر إلى شراء صفقة الجرارات الامريكية

الحمراء العام الماضى والتى ما ان دخلت الخدمة بالهيئة حتى لاحقتها الاعطال وينكشف المستور ان كانت هذه الجرارات «نص عمر».. كما يقولون وتم تكهين بعضها الآن رغم مرور اقل من عام على شرائها!!

ولان مال الهيئة «سداح مداح» فلا داعي للعجب اذا اتت النيران على محتويات احد مواقع السكة الحديد فى اول ابريل الماضى وتلتهم كميات

العجز المالى الكبير جداً والذى يزيد على مليون جنيهه يومياً فى هيئة السكة الحديد يثير اكثر من تساؤل.. واقامة محطات لا تستخدم واتباع سياسة تجديد الحديد بمرافق نفس الهيئة يثير تساؤلات اكثر..

ترك مسلايين الاطنان من الخشب والحديد بالهيئة نهبا للتراب والحرارة والرطوبة حتى تأكلها عن آخرها يؤكد امرا واحداً فقط وهو ان اموال هيئة السكة الحديد اصبحت فعلاً «سداح مداح» وان الرقابة على ميزانية الهيئة التى بلغت هذا العام ١,٦ مليار جنيه غائبة!!

التقارير الرسمية تقول ان هيئة السكة الحديد تعاني عجزاً مالياً متزايداً، وقد بلغ هذا العجز ٢٢٩ مليون جنيه عام ١٩٩٥ ارتفع إلى ٢٨١ مليون جنيه عام ١٩٩٦ ثم إلى ٤٠٠ مليون جنيه عام ١٩٩٧ وواصل العجز المالى فى الهيئة ارتفاعه خلال العام الماضى ايضا مما يعنى ان هيئة السكة الحديد تشهد عجزاً مالياً يتجاوز المليون جنيه يومياً!!

ويضاف إلى هذا العجز نوع آخر يسمى «العجز المرحل» حيث تقوم وزارة المالية بتسديد جزء من هذه الخسارة السنوية على ان يتم ترحيل الباقي من مبلغ العجز الكلى إلى الاعوام التالية وقد بلغ العجز المرحل المطلوب تسديده خلال الفترة من العام المالى ٨٨/٨٩ وحتى ٣٠/٦/١٩٩٦ ما يزيد على ٢ مليار جنيه ارتفع إلى اكثر من ٢,٥ مليار جنيهه فى ٣٠/٦/١٩٩٧ وإلى حوالى ٢ مليارات جنيهه فى ٣٠/٦/١٩٩٨.

واذا علمنا ان مخصصات هيئة السكة الحديد لا تقل عن المليار جنيه سنوياً بل انها بلغت ١,٦ مليار جنيهه فى الموازنة الاخيرة فسيتبين حجم

ملايين الاطنان من «الفلنكات» وقطع الحديد والقضبان ملقاة في العراء نهبا للرطوبة والحرارة وتظل على هذا الحال حتى تتآكل وتنتهي!! وفي محطة مصر فقط يسترعى انتباهك بمجرد وقوفك على أى رصيف بها - الاعداد الكبيرة جسدا من الفرامل الحديدية المهملة والملقاة على الارض رغم ان الواحدة منها يتكلف انتاجها ٢٦ جنيها طبقا لبيانات الهيئة ذاتها.

## رقابة غائبة

والرقابة فى جميع مجالات السكة الحديد غائبة ولهذا شهدت منطقة الفرز منذ شهور حادثة سرقة محتويات ٢ عربات «استنلس».

كما سرقت محتويات عربتين بقطارات الفرنساوى وفى العيد الماضى من نفس المنطقة ومازال الفاعل حتى الآن مجهولا!! ولغياب الرقابة ايضا ظهرت مافيا تذاكر القطارات التى تشتري معظم هذه التذاكر «من الشباك» ثم تعاود بيعها إلى الجمهور على الارصفة ولكن بأسعار مضاعفة!!

وامتدادا للاهمال وغياب الرقابة داخل السكة الحديد مازال المسئولون فى هذه الهيئة مصرين على عدم تنفيذ قرار رئيس الوزراء فيما يتعلق بنسبة الـ ٢٥٪ حوافز بل ان بدل العدوى الصادر بقرار جمهورى منذ ٤٠ عاما للملاحقين والكمسارية - والذى حسد بنسبة ٥٪ من المرتب لم يتم صرفه حتى الآن وايضا صندوق الزمالة للعاملين بالهيئة الذى تقرر لوائحه صرف ٣٠ شهرا للمحاليين على المعاش ورغم ذلك يتم صرف ٢٠ شهرا فقط واستمر الوضع على هذا الحال لسنوات طويلة حتى حكمت المحكمة مؤخرا بضرورة صرف ٣٠ شهرا فمما كان من المسئولين بالهيئة الا ان اعلنوا تطبيق حكم المحكمة من تاريخه يعنى ببساطة «اللى فات مات» ورغم هذا ايضا تعثروا وصرفوا للبعض ولم يصرفوا للآخرين!!

وهكذا تؤكد الوقائع ان فشل هيئة السكة الحديد فى مصر فشل ادارة فى المقام الاول.

## الواقع يقول:

# ميزانية السكة الحديد دخلت فى زمرة الميزانيات السرية!!

بخلاف اجر الخبراء طبعاً - وبعد ايام قليلة من تشغيلها اضاءت جميع الاشارات باللون «البرتقالي» ثم انطفأت تماما وعسادت القطارات تسير «بالاسطوانة الحديدية» وبقيت المحطة حاليًا اطلاقاً تؤكد فساد إدارة المال العام فى هيئة السكة الحديد ولا عزاء للملايين المهترئة!!

والدليل الأخر على ان المال العام فى السكة الحديد سداح مداح ان خطوطا كاملة يبتلعها التراب ويتم انشاء بديل آخر بجوارها ولا يكلف احد خاطره بالكشف عن هذه الخطوط ورفعها لاعادة استخدامها فى مكان آخر وهو ما يعنى الاستهانة بالمال العام وليس فقط مجرد اهداره ولذلك فمن الطبيعى جدا ان تجد الافا بل