

المصدر: اخر ساعة
التاريخ: ٩ ديسمبر ١٩٩٩



● المهندس سليمان متولى

حوادث السكة الحديد .. مشاكل التليفونات وفواتير المحمول ● سهير الحسینی

● فى مواجهة صريحة مع المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات.. أجاب على كافة التساؤلات والاستفسارات التى أثيرت فى الشارع المصرى فى الفترة الأخيرة عقب حوادث السكة الحديد.. وشكاوى المواطنين من الفواتير الملتهبة للمحمول واللاسلكى ومدى سلطة الدولة الآن على شركات المحمول.. ومشكلة قوائم الانتظار التى تمتد لسنوات طويلة فى انتظار التليفون العادى وهل أصبح خارج نطاق اهتمام الوزارة؟

الطبيعة.. لئرى رد فعلهم وكيفية تصرفهم.. هذا بلاضافة إلى الفحوصات الطبية والنفسية والعصبية التى يمر بها أى سائق أوفنى بهذا المرفق ليس فقط عند التعيين ولكن يتم هذا الفحص بشكل دورى..

حوادث .. حوادث

● إذا كان العاملون بهذا المرفق على هذا المستوى العالى من الكفاءة والتدريب فما تفسيرك لهذه الحوادث المتكررة؟

- قال المهندس سليمان متولى : حوادث الطريق بمختلف أنواعها ظاهرة عالمية وليست مقصورة على مصر.. بل توجد فى بعض الدول فى الخارج بنسب أكبر.. فعلى سبيل المثال حادث القطار الأخير الذى وقع فى الهند وراح ضحيته ٢٥٠ قتيلًا.. وهذا لا يبرر وقوع الحوادث والأخطاء.. ولكن كما ذكرت نحن نعمل دائمًا على تفادى مثل هذه الحوادث من خلال رفع مستوى السائقين والفنيين العاملين بالمرفق بدليل التراجع المستمر فى نسب الحوادث عاما بعد آخر بشكل واضح ففى عام ١٩٨١ كانت نسبة حوادث القطارات بمعنى خروج القطار عن القضبان سواء نتج عن هذا الخروج حادث أم لا ٤٨٠ حالة.. هذا العام وصل عدد هذه

● فى لقائنا مع وزير النقل والمواصلات لا بد أن نطرح عددا من القضايا التى فرضت نفسها على الشارع المصرى عقب الحادث وفى مقدمتها ما جاء فى التقرير الفنى عن الحادث من أن عدم كفاءة السائقين والفنيين فى هيئة السكة الحديد وراء ما يقع من حوادث فى هذا المرفق.. الأيحتاج الأمر لإعادة خطط التدريب فى هذا المرفق؟

- أجاب المهندس سليمان متولى فى هدوء : بداية لا بد أنؤكد أن عنصر التدريب متوافر بالفعل فى هيئة السكة الحديد وعلى أعلى مستوى.. وهناك مركز تدريب الوردانى على مستوى عال من التجهيز ويكفى أن أقول انه يتسع لإقامة ١٠٠٠ متدرب إقامة كاملة طوال فترة التدريب.. إلى جانب المراكز العديدة المنتشرة على مستوى كافة الأقاليم والمحافظات.. يتم هذا فى إطار برنامج متكامل للعناية بالقوى البشرية والارتقاء بمستوى كفاءتهم ومهاراتهم الفنية.. أيضا منذ عامين أدخلنا نظام التدريب على «الجهاز المحاكى» وهو عبارة عن صورة كاملة للقطار يتدرب عليها السائقون - قبل نزول العمل - حيث نفاجتهم بنفس المواقف والأزمات التى من الممكن أن تصادفهم على

منذ خمس سنوات على الرغم من زيادة الأجر ومستلزمات الانتاج. والمصروفات الرأسمالية خلال هذه السنوات.. ومع ذلك حرصت الحكومة على تثبيت الأسعار لأننا نعتبر أن الخدمات التي يقدمها هذا المرفق ذات بعد اجتماعي.

ويضيف وزير المواصلات : لذلك إذا تركنا هذا المرفق للقطاع الخاص أعتقد أن أول شيء لكى يغطي المستثمر مصاريف هذا المرفق انه سيضطر إلى مضاعفة قيمة التذاكر ٣ أضعاف على الأقل.. لذلك أعتقد أن من يطالب بخصخصة السكة الحديد لا يدرك الآثار الاجتماعية السيئة التي من الممكن أن تترتب على هذا القرار.. وهذا أمر لاتوافق عليه الدولة ولن تقره فهذا المرفق لابد أن يظل تحت سيطرة الدولة حتى تقدم هذه الخدمة للجميع مع مراعاة البعد الاجتماعي.

التليفون العادى والمحمول

• هناك من يقول بأنه منذ بدأ التركيز والانتشار الواسع على التليفون الفورى والمحمول واللاسلكى.. لم يحصل التليفون العادى الذى يحتاج إليه معظم فئات الشعب يجد الاهتمام الكافى من الوزارة ؟

- قال وزير المواصلات موضحا : هذه المقولة خاطئة تماما فالتليفون العادى مازال يحصل على الاهتمام الأكبر والأولوية فى خطط الوزارة والدليل أن الدولة مازالت تدعم هذا التليفون لأنه لا يغطى تكاليفه الحقيقية من خلال قيمة الاشتراك البسيط الذى يدفعه المواطن والذي لا يتعدى ٥٠ جنيها فى العام مقابل ١٦٠٠ مكالمة أى المكالمة بحوالى ٣٠ مليما.. ومع ذلك فهذه الخدمة المدعومة نعمل دائما على التوسع فيها بدليل أن قوائم الانتظار كانت منذ عدة سنوات تصل إلى أكثر من ١٨ سنة فى بعض المناطق.. الآن ومن خلال معدات الانتاج العالية التى تنفذها الوزارة والتى تصل إلى ٩٠٠ ألف خط تليفونى جديد كل عام استطعنا أن نقضى على قوائم الانتظار داخل ١٤ سنترا لا بالقاهرة بمعنى أن المشترك عندما يتقدم بطلب فى هذه السنترالات يتم تركيبه خلال أسبوع واحد ومنها سنترال المأظة.. الدقى.. المهندسين.. طلعت حرب.. مدينة نصر ١ و ٢ و ٣ وهى المناطق التى كانت تسمى بالمناطق المغلقة منذ عدة سنوات.

ويستطرد وزير المواصلات : أما بالنسبة للتليفون المحمول فعندما قامت الوزارة بإدخال هذه الخدمة إلى مصر

الحوادث إلى ٦١ حادثة أى انخفضت هذه الحوادث بنسبة ١ إلى ٨ رغم زيادة عدد القطارات وتضاعف أعدادها خلال هذه السنوات.. هذه الاحصائية تؤكد أن السياسة التى تنتهجها هيئة السكة الحديد فى تدريب السائقين سليمة تماما وهذا لا يعنى أننا توقفنا عند هذا المستوى فنحن نسعى دائما إلى الأفضل من خلال التحديث والتطوير والتدريب.

• من الملاحظ أيضا أن عددا لا بأس به من السائقين والفنيين بالمرفق غير مؤهلين علميا وفنيا بينما المدارس الصناعية تخرج سنويا آلاف الفنيين المؤهلين الذين يبحثون عن فرصة عمل ؟

- قال : جميع السائقين والمساعدين والفنيين الجدد من خريجى المدارس الصناعية بالفعل.. أما قدامى السائقين فقد اكتسبوا خبرة طويلة على مر السنوات.. وهم الآن على درجة عالية جدا من الكفاءة والمهارة ومع الوقت سوف يحل محلهم خريجو المدارس الصناعية.

• لاشك أن المعدات والقطارات التى نستخدمها الآن أصبحت على درجة عالية جدا من التكنولوجيا الحديثة المعقدة.. فهل هناك فرق فى استجابة

السائق المؤهل علميا وفنيا ومثيله صاحب الخبرة فى استيعاب هذه التكنولوجيا الحديثة ؟

- بالتأكيد هناك فرق كبير بين السائق خريج المدارس الصناعية والسائق غير المؤهل بدليل أننا عندما بدأنا مشروع مترو الأنفاق كان التحدى الأكبر أمامنا هو توفير الأيدي الفنية العاملة التى تستطيع تشغيل هذه المعدات الألكترونية المتطورة والمعقدة..

فخصصة السكة الحديد

• بعد الحادث الأخير طالب البعض بضرورة خصخصة مرفق السكة الحديد لارتفاع بمستوى الخدمة وتطويرها.. فما تعليقك على هذا المطلب وهل هناك تفكير فى هذا الاتجاه ؟

- أجاب المهندس سليمان متولى : التفكير فى خصخصة مرفق السكة الحديد أمر غير وارد على الاطلاق بالنسبة للحكومة.. وفى رأى الشخصى ومن خلال موقعى كوزير للنقل والمواصلات يهمنى بالدرجة الأولى الصالح العام أرى أن فكرة خصخصة هذا المرفق ليست فى مصلحة المواطنين وأن هذا المرفق مازال يحصل على دعم من الدولة بدليل أن أسعار السكك الحديدية ثابتة ولم ترتفع

- هذا أمر غير وارد على الإطلاق.. ولكننا قمنا بتحويل مرفق الاتصالات اللاسلكية إلى شركة مساهمة بهدف تحريرها من القطاع العام ولكي نتمكن من إدارة هذا المرفق إدارة اقتصادية بعيدا عن أي قيد.. وفي هذا الإطار سيتم طرح عدد من الأسهم بحد أقصى ٢٠٪ من قيمة هذا المرفق.. وهي نسبة لا تؤثر على ملكية الدولة له وفي ذات الوقت من الممكن أن نستخدم قيمة العائد من هذه الأسهم في إدخال امكانيات اضافية حديثة لتحسين خدمة التليفون العادي.

● هناك تساؤلات عديدة حول الغرض من التوسع في تركيب التليفونات اللاسلكي ذات الأسعار المرتفعة بينما المشترك في هذه الخدمة لا يستفيد بأي مميزات اضافية عن التليفون العادي؟

- في الواقع أن الظروف تضطرننا في بعض الأحيان إلى اللجوء لتركيب التليفون اللاسلكي في المناطق التي لا تتوافر بها الشبكات الأرضية التي تمكنا من إدخال التليفون العادي وهي مناطق تعاني من الاختناقات والحرمان من الخدمة التليفونية.. فكان الحل البديل تركيب اللاسلكي الذي يتصل بالسنترال مباشرة دون المرور بالشبكات الأرضية بدلا من تأجيل توصيل الخدمة لهذه المناطق.. ولقد علمنا بالتساؤلات التي أثرت حول هل سيدفع المشترك قيمة جهاز اللاسلكي المرتفع الثمن بالكامل.. والواقع أننا قمنا بعمل ترتيبات لكي لا يدفع المشترك في التليفون اللاسلكي أكثر من قيمة الاشتراك في التليفون العادي على أن تتحمل الدولة فروق الأسعار.. إيماننا بأن من حق المشترك أن يحصل على الخدمة مهما تنوعت الوسائل التي تؤدي بها ولذلك فالثمن الحقيقي للتليفون اللاسلكي ٢٥٠٠ جنيه لا يدفع منها سوى ٨٠٠ جنيه وهي وسيلة اضافية لتوصيل الخدمة للمناطق الجديدة التي لم تمتد خلالها الشبكات الأرضية التي تسمح بتركيب التليفون العادي.

وبدأت تسير في طريقها السليم.. حرصنا على أن نتركها للقطاع الخاص لكي يتحمل هو أعباء هذه الخدمة بدلا من الدولة ومع ذلك فهذه الشركات مازالت تعمل تحت سيطرة ومراقبة الحكومة.

● ماهي حدود سيطرة الحكومة على شركات القطاع الخاص الذي تقدم خدمة التليفون المحمول؟

- بدأنا خدمة المحمول في القاهرة والاسكندرية والساحل الشمالي والاسماعيلية وشرم الشيخ والأقصر وأسوان.. ولكننا وجدنا أننا لكي نتوسع في تقديم هذه الخدمة لباقي المحافظات سنصبح في حاجة إلى مليارات الجنيهات.. فوجدنا من الأنسب أن نستفيد بإمكانيات الدولة لخدمة التليفون العادي الذي يخدم القاعدة العريضة من المواطنين وأن نسند خدمة المحمول للقطاع الخاص.. وحتى لا تحتكر إحدى الشركات هذه الخدمة فضلنا دخول أكثر من شركة لاعطاء فرصة للتنافس التي ستكون في النهاية لصالح المشتركين.. مع إلزام هذه الشركات بعدة ضوابط أهمها:

١ - عدم زيادة الأسعار سواء بالنسبة لسعر المكالمات أو قيمة الاشتراك عن السعر الذي كانت الوزارة تتعامل به من قبل.

٢ - ألا يقل مستوى الخدمة عن مستوى الجودة وتم تحديد هذا المستوى.

٣ - أن تلتزم هذه الشركات بتوصيل خدمة المحمول لكافة المحافظات في مدة لا تزيد على ٣ سنوات.

ويضيف الوزير: وفي حالة عدم التزام أي شركة منها بهذه الشروط هناك جهاز تم تشكيله بقرار من رئيس الجمهورية يرأسه وزير المواصلات للمراقبة والمساءلة وتطبيق العقوبات التي نص عليها التعاقد معهم إلى أن تعود الخدمة إلى المستوى المطلوب.

● وهل هناك اتجاه لدى الحكومة لخصخصة التليفون العادي أيضا كما يتردد؟