

الرسائل

انقذ نفسك يا موشيه

□ مريم رويين

رأى الجمهور الإسرائيلي، وهل يتفق موشيه
فيان الشعب الإسرائيلي أو شعاً آخر فقد
الموت؟

ألم يسمع وزير العدل ما رددته الحامية
الإسرائيلية فيلسا لاخر عندما وصفت يوم
الطرد بأنه يوم حزين للعدالة الإسرائيلية؟
لماذا تبنى هذه الكلمات يا وزير العدل وهل
لما زالت فيلسا تتمتع باحسانية الإسرائيلية
أو مستفوتها منها لتقدم للقائلة اللاحق
القيسطيني فاقدي الموت؟

ألم يقرأ وزير العدل الإسرائيلي البرية التي
بعت بها أوري الفيري للرئيس بيجن يا شدة
فيها إلغاء قرار الطرد وإعادة ملجهم والقواصة
ألم يسمع وزير العدل الإسرائيلي لصرعات
يوس مريد عليمو الكيست الذي طالب
فيها بيجن بالتخلص من الروح الشريرة التي
يتولى عليها أمر الطرد والالتزام بمرح
كاتب دقيق حتى يرد السلام في المنطقة
كلها؟

ألم يسمع السيد وزير العدل الإسرائيلي عن
البرية التي بعت بها السيد مائير باهيل رئيس
حركة شلي يصف فيها قرار الطرد بأنه قرار
يضر أشد الضرر بسمعة إسرائيل في العالم وأنه
خلق من حركات السلطة الطوبئة من أحطاء
حكومة الليكود؟

يا ترى... هؤلاء جميعهم يتلون الرأي
العام الإسرائيلي والشعب الإسرائيلي
أو يتلون شعاً آخر فقد الموت؟

وإذا كنت يا وزير العدل لم تسمع ولم تعلم
ما يحدث في بلادك فتصيحني أن تسرع إلى
أنهر الأطباء الأخصائيين في مستشفى هاداسا
لايقلد صرحت حتى تتأكد أن يشار ميام
مصلك الحساس يوصي كامل وصيرة
قوية لايلاذ سيرة العدالة في إسرائيل

يرى موشيه اسم وزير العدل
الإسرائيلي أنه كان لابد من اتخاذ
أمر اتخاذ القواصة وملجهم رئيس
لجيش الحليل وحلوت وذلك
لأسباب تتعلق برغبة الجمهور وأن
البرية. فأرى جمهور بقصد وزير
العدل الإسرائيلي... ولا أدري كيف
يعيش وزير العدل الأحداث في بلادك...

فهل يا ترى يعيشها تكامل وعيد أو مفعلاً
عليها فلا يدرى من أمرها شيئاً... وهل
يا ترى يجد وزير العدل الإسرائيلي اللغة
العربية أو ما يزال يتحدث الروسية لغة
سلطان رأسه الأصلي وإذا كان قد نظم
العربية ألم يقرأ ما نشرته صحيفة عن حشائر
في هذه الصدد... إذ نشرت تلوث في
الحساسيتها... إن الجمهور الإسرائيلي لم يزد
عن البداية غشمة الإبعاد لأن من حذاء
المسار بالحقبة المذكورة مع الشعب
القيسطيني بالأعطاء إلى أن تطورت الإبعاد
لم تكن قانونية...

ولا أدري مدى سلطات وزير العدل
الإسرائيلي ومدى صلاحية... ولكن
ماتأكد خبر يحكم متعبه اجتماع اللجنة
الوزارية لتقنين الأمن ومع أذنيه المناقشات
الحامية التي دارت عندما توش موضوع
الإبعاد ومع أيضاً كيف هاجم بايل يادين
بالرئيس وزير الوزراء أسلوب حكومة الليكود
في معالجة «أمر الأمن» وكيف صوت ضد
قرار الطرد... لماذا يبنى مولف يادين
الغواص... وهذا يتل يادين... هل يتل
شعب الإسرائيلي أو شعاً آخر لا قوة له؟
ألم يسمع وزير العدل الإسرائيلي صرعات
الاحتجاج التي أطلقها موشيه فيان وزير
الخارجة السابق عندما وصف قرار الإبعاد
بأنه يضر بالدولة ولا يتفق مع سياسة
الحكومة التي يجب أن تركز على السباح
لشعك العرب بإدارة شعوبهم بأنفسهم؟
ألم يسمع وزير العدل الإسرائيلي كيف
وصف فيان الحكومة الإسرائيلية
«الطاغية» عندما تعامل مع أهل البلاد
والفلسطينيين وكيف تعامل معهم وكأهم
أعداء يجب استعادهم؟

لماذا تبنى هذه الصرعات هل تعز عن

الرسائل الجامعية

□ عبد العال الحامصني

الأجلاء في حق الرسالة وصاحبها حامت
لوجه الحقيقة العلمية وحدها... وإذا كانت
هذه المناقشة قد أتاحت لنا أن ندخل أعوار
الرسالة لنقف في مواجهة مسيرتها العلمي
فقد أتاحت لنا في نفس الوقت... أن نكون
طرفاً وشهداً!

وما زدت هذه الكلمات معرماً عن
مشاهري الإعلام أفرح به إلى هدف آخر
ذكرني به الشاس... لقد أضمن التلفزيون
بتقديم هذه الوجهة الثقافية لنا... ولكننا
نأملها أن تكون بداية لأن يهر أجود
الإعلام لدينا بالمجرب الجادة في حياتنا
وعندنا المشجع والمناغم والقارئ فيها...
خصوصاً هؤلاء الذين لا تشكل هذه
الخراب المور الأساسي لاهتماماتهم... وهذا
من شأنه أن يتوق هؤلاء إلى مناطق الثقافة
وعوالم الفنون والأدب... والألحاح على
هذا من جانب أجهزة الإعلام من شأنه أن
يجهد الأرض للأفدة عريضة... من
مصلحة مصر وعدمه لتطبيقاتها الحضارية أن
يكتشف هؤلاء على مدى الأيام أن الثقافة
هي التي تحقق للإنسان إسعاداً يذنه
واحساساً بإنسانيته... وإذا كانت معه
التربية ضرورية... فالحاج الفكر... ومعة
الن... وزودة العلم أكار رحابة وأحلق
عزوا

انطلاقاً من هذا أقول إن التلفزيون إذا
كان قد أقدم على هذه المبادرة فمن تأمل
الآن يكون الأمور... ولهذا أطلب بتصميم
التجربة... فيهاك عشرات الرسائل الجامعية
التي تطرح للمناقشة في ساحات جامعاتنا
المصرية وهي تتعلق بمواضيع حيوية تهم
حياتنا الفكرية والأدبية والعلمية... ومن
الواجب أن نربط المعاصر بها عن طريق
أجهزة الإعلام... لتخلق صلة ذات فعالية
بين حرم الجامعة ومباحة الوجود المصري

لا أنك هنا إلا أن أطالب التلفزيون بأن
خصص حيزاً من إرساله لعرض المناقشات
الجامعية حول الرسائل الجادة... أسوة
بما يفعله البرنامج الثاني بالإذاعة... مع
أكيد... لا أحسب عازلاً فيه... بأن ندعنا
نخصص لهذا مبركون جاهزاً وناحداً...
لوعرف التلفزيون كيف يقدم

خليفة... ولا أقول هذا لوجه
التيارات غير هذه الحقيقة...
ولا شيء يعني غير أن أكون صادقاً
مع نفسي... لقد أعطتنا التلفزيون
أصبة شائقة وجادة وقدمه على
نوعه المناقشة التي جرت في
الجامعة بشأن رسالة الأستاذ التي قدمتها
السيدة جيهان السادات وكان موضوعها... أثر
الشاعر الإنجليزي شيلي في الأدب العربي في
مصر... والتي ناقشنا لجنة من أساتذتنا

الدكتورة سهير القفاوي والدكتور زكي
المتاوي والدكتور عدي وهب... لقد رأينا
سيدة مصر لأول تلف أمامنا... ولما
للأصوات والثقافة الجامعية... مولف الطالبة
من أساتذتنا... لا تحب بها غير حالة العلم
ويقاله... وإذا كانت السيدة جيهان
السادات قد رعتنا لنا من قبل على أنها
سيدة مصرية متميزة جديرة بالمكانة التي
تحتلها في قلوب هذا الشعب... وبالتقدير
الذي أسندته عليها شعوب العالم المتحضر...

لأنا هنا قدمت لنا قليلاً بالغة على جدارتها
هذه الكلمة... إذ لم تكن مولفها
الشمس... ولكنها أصرت على أن تخرج هذا
الموقع بالمناقشة تسمى إليها... ويساهم بالمطاء
فيها من خلال قنات الشريعة الجامعية...

وإذا كان لم ينج لنا نحن المتأخرين أن نقرأ
الرسالة... فإن المناقشات الحزينة التي جرت
بيننا وبين أساتذتنا... قد أعطتنا فكرة
واضحة عن مدى استواها... وما كان
يمكن أن تحظى بحرية الاختيار بمنهجها لمائدة
أجلاء إلا رسالة جامعية قالت جيداً
وجديداً... وكذا القصة... هذه المناقشة...
بأن الكلمات التي قلنا هؤلاء الأساتذة



خليفة



اتصال

صنع في مصر

□ نفيسة عابد

جئنا هنا في هذا المقال ونسأل عن وضع صناعة مصر في ظل سياسات الدولة. فماذا يكون لنا صناعة معناه أن لا يكونا ودولة. وقد أثبت المصريون منذ طلعت شمس في عصرنا الحديث أن قوة الصناعة المصرية تكفي لتحرير الاقتصاد الوطني والتحرر من التبعية.

وفي العدد الماضي رأينا مشكلة الشركات المصرية التي لحقت به المأساة الطويلة ثم ظهرت عليها علامات الشبح المميتة التي جعلتها تدرع عاجزة عن توفير معركة النجاة والتحدى التي فرضها الانفتاح الاقتصادي. ويرى وزير الصناعة أن تخلف بعض الشركات المصرية عن سياق المنافسة أمر غير مقبول. بل هو أمر خطير لأنه يعني أن هناك خللاً ما في هذه الشركات. وفي رأيه أيضاً أن الوقت لم يعد ينسحب إلا للانطلاق والتوسع في الداخل والخارج. وأن المساعدة على مستطعها الدولة تلعب الشركات على قواعد وحدود. ووزارة الصناعة لن تترك هذه الشركات إلا بالأيدي التي جعلت تصير الشركة سبب خارج عن إرادتها، ثم تركها لكي تخوض معركة بقائها.

فالهندس عبد رزقي وزير الصناعة يقول إنه لابد من تشجيع رأس المال الوطني على المشاركة في تطوير وتحديد مشروعات القطاع الصناعي والمساهمة في خطة التنمية. وإن من الضروري إعطاء الحرية والإجراءات والمعاملة التي يأخذها رأس المال الأجنبي والأجنبي في ظل قانون 83 للشعور وتوجيهه. ولكن الذي يلفت الأنظار، يختلف عن هذا الكلام المفضل. ووزارة الاقتصاد لا تعلق رأس المال المصري من الجواز أو التفرقة في السنوات الخمس الأولى رغم أن أرباح الاستثمار الوطني تظل في داخل البلاد بعد احتسابها بما تسحب أرباح الاستثمار الأجنبي إلى الخارج. وفي تجاوزات مئات الملايين كل عام. وهذا يقتضي المستثمر المصري إلى إشراك مستثمر عربي أو أجنبي. هو في غير عاد. حتى يحصل على ميزات الجواز والتفريق. ويريدوا صناع رأس المال الوطني عندما

واجه منافسة غير عادلة أيضاً من شركات القطاع العام. فمن المعروف أن رأس المال الوطني ما زال يعاني القلق والخوف من المصادرة أو الحراسة ولذلك فهو يظهر في شكل مشروعات استثمارية صاعدة صغيرة. وهو ينجح عن حوض تجربة الصناعات الكبرى التي تحتاج إلى رأس مال ضخم ومصادر إعداد طويلة. ولكن تلك الصناعات للدولة وحظها. ولكننا نجدنا بعض شركات القطاع العام الصناعية تدخل ميدان المشاركة مع شركات خاصة لإنشاء صناعات استثمارية كبرى لأسباب كثيرة. ومن جهة أخرى. وتحدث هذا في نفس الوقت الذي يعال فيه الاقتصاد المصري من التضخم. ويأتي الاستثمار على رأس قائمة الأسباب ولا فخر!

إنه صفنا مؤيلاً للقطاع العام الصناعي عندما قرر بناء شركات صناعية كبرى مثل كيميا ومصر للألومنيوم وأزرقير للأسمدة ومشروع حديد البحلة الحديد وورشات الغزل والنسيج وغيرها. فالقطاع العام أول بالمشروعات الإنتاجية لأنها تهدف إلى زيادة الإنتاج وهو بدوره الوسيلة الوحيدة لمواجهة مشاكل التنمية وزيادة التمثيل. ونادوا لا يشكك في عبد الرزاق عبد المجيد مع المهندس أحمد هلال والمهندس طه رزقي في وضع هيكل متنامي جديد يترك للقطاع العام والصناعات الإنتاجية بالدرجة الأولى. ويدخل للقطاع الخاص الوطني جانباً من الصناعات الإنتاجية والاستثمارية مع وضع كل الشروط والمعاملة حتى تأتي التسعة المتعة وفقاً لأحدث أساليب التكنولوجيا العلمية. كانا لا نعلم أن بعض دماغه وما يقصر القصر



د. محمد

أسفار

الأجر.. والثواب!

□ عادل البلك

أربعة أمثلة الآن. وعلى فرض صحة هذا القرار عند صدوره - وهو ما نكره - وعلى فرض جبروت استمراري وجود حد أعلى لدخول الموظفين - وهو ما نكره - فإن انطباعي يدعوني إلى ملاحظة الحد الأعلى للبريد عدة مرات ليصبح 20 ألف جنيه سنوياً.

ويقول: ليس من العدل أن يظل أوكثير أن يجدد دخل الفرد الكادح العامل بعد أقصى ولا يوضع ذات الحد لأي فرد آخر من أفراد المجتمع. ثم أن القطاع المستهدف من موظفي الدولة والقطاع العام من هذا القرار هو القيادات وخدما. مع أنها تلعب مشروعات اقتصادية. وأعمالاً كثيرة تستمر مئات الملايين من المحتيات. وليس معقولاً أن تتحمل القيادات مسئولة إدارة مشروعات هذا حجمها دون مقابل عادل.

ويقول حد الثواب ملان عليم. مجلس إدارة الشركة المصرية للتكنولوجيا. إن عدداً من هذه القيادات تتألم من خيبة طويته وكفارة غيبلة بدأت في الغرس من مؤلفها ليس إلى الخراج حسب. ولكن إلى الداخل أيضاً. إلى مشروعات الاستثمار لشركات تفتقر مبرراتهم إلى حصة وغيرة أصحاب. ما كانوا يتطامن من الحكومة أو القطاع العام. ويكتفون من هذه القيادات تحسلاً. عند الحياة الاجتماعية التي ترتفع أسعارها كل يوم بل في كل ساعة. فلا هي غابت مؤلفها حياة في الأرض وفي الوطن. ولا هي تشغل بأعمال أخرى وجعت شعراً لها. ما جعل لها لغير من قنين في جوفها. ثم إن حالة قطاعات في الدولة عرفت أن هذا الحد الأعلى القريب لم يصبح عادلاً على الإنتاج. فحظها تلك وشركات التأمين والسياحة والتأمين وغيرها.

وهذه الدعوة إلى إلغاء الحد الأعلى للبريد أصبحت على لسان كل قيادات العمل الانحيازي والحكومة والقطاع العام. وبلا الحيل. وبلا بنية من حياء لردوداً مع أقسامه أجنبية بتولونها في رمضان. حل الكيس. وأضفاً غشيش. ليرجع ما غشيش.

ذكرني الأستاذ سيد المصري التوكيل الأول لوزارة التجارة بالمحلل الشهي: ثلاثة لآيامون الليل. الخانع والخائف والحيثان. وأقول إن هؤلاء الثلاثة لا يتصور أن يفسدوا. والحديث بين وزير الأستاذ سيد المصري كان حول ما كنته في الأسواق الخاص من الحد الأعلى للأجر الذي تم ونطه في سنة 1960. وتجربت الدنيا كلها وظل القرار على حاله من البات المدل. ويقول: علينا من الآن إذا أردنا أن نحرر إنتاج القطاع العام إلى الأفضل أن نربط الأجر بالأنتاج. فيها وجهان لعملة واحدة. فمنه لانه أن يكون مراب الوظيفة أشد بالعيش أو العيان الاجتماعي عند الشبحرة والمعجز والبطالة. ولا يمكن تصور أن الإنتاج سيدد فيما يظل المراب يظل. محلك سر. ويمكننا أن نضع حداً معيناً للإنتاج. أنه شركة. فإذا زاد الإنتاج عن هذا الحد. ففعلنا أن يشاركوا في هذه الزيادة كل حسب موقعه من المسؤولية الفعلية. وكانت هناك قرارات في ظل الشركات المساهمة حدثت نسبة 10% من الأرباح لم يشغلوا مناصب الإدارة العليا. وهذه السبلة إلى جانب أنها حافز على الإنتاج فهي حافز جميع الاعترافات كما يتبع هروب هذه القيادات من مؤلفها.

أما سيد حرملة رئيس القطاع التجاري وعظيم مجلس إدارة عبد القوي فقد أرسل خطاباً إلى الدكتور عبد الرزاق عبد المجيد نائب رئيس الوزراء يقول فيه: في الوقت الذي صدر فيه قانون الحد الأعلى للبريد. كانت الأسعار تجري في الوقت الحاضر. فقد تضاعفت عدة مرات. وكانت القيمة الشرائية لتجربة تزيد على



د. محمد

بعد عام .. الإسكندرية - قطاراً - في ساعة ونصف



المهندس سليمان مرقى وزير النقل والمواصلات يفتتح الخط الجديد القاهرة - اسوان السياسي مد اساميه

بعد عام .. وبالتحديد في يناير عام ١٩٨٢ سيمتلك الذهاب للإسكندرية من محطة مصر الشهيرة في خلال ساعة ونصف، أو بالعكس بنفس المدة حيث إن الوصول للإسكندرية حالياً أو بالعكس يقطعهُ القطار فيما يقرب من ثلاث ساعات . أي بعد عام ستخفّض هذه الساعات إلى النصف . والسبب في ذلك أنه سيعمل لمصر قطار فرنسي شهير وهو القطار التوربيني . الذي سيقطع المسافة بسرعة ١٦٠ كيلو متراً في الساعة .



الوزير مع مسؤولي الشركة الحديدية يتفقدون القطار من الداخل وخاصة نواحي القطار



لشركة مشاركة الشركة الحديدية في نقل البضائع ١٩٨٠. فأقرت نسبة النقل على الطرق إلى ٧٧.٦ مما كان له فساداً الأثر على الاقتصاد القومي باعتبار أن النقل على الطرق هو أكثر وسائل النقل تكلفة على الإطلاق. ويدخل في تكاليف كل سلعة كما أحل انتقام مواعيد تشغيل القطارات الركاب.

أما زال النظام الحالي في تشغيل القطارات كما كان عليه منذ إنشاء الشركة الحديدية في مصر وهو النظام السوفييتي لتسيار القارات التي تصام بأليات الكومينس ولا يوجد نظام للإشراف على تشغيل القطارات كما يقوم تنظيم تشغيلها حسب الموايد المقررة التي تتجاوزت كما لم تدخل الحيز النظم الحالي الجديد - بعد - التي لتتجنب أوجه التكرار في الجاف للقطارات في حالة الخطأ البشري والذي يعتبر سبب الرئيس للحوادث. وبعد هذه الصورة اختلعت بعض عناصرها للتجسس نحو الأفضل بعد مازلة الرئيس السادات للسلام. وتحقيق مناح السلام فقد أولت الدولة لرفع هذا القطاع أمام اهتمامها لتعويض ما فات من خلف وتدوير - ولتجقيق ذلك أعدت الوزارة خطتها على مرحلتين أولاً - العاجلة وهي هدف لتجديد شبكات الاتصالات ووسائل النقل للاستفادة من الطاقة والإمكانات المتاحة لتسيار الإمكان كما يكسر من حدة مشاكلها - والتيها أنجله لتدعيم مرفق النقل والاتصالات بواسطة الاحتياجات الزائدة

الخدمة في القطارات تتحسن مع الوقت



القطار التاريخي لشطر

محافظات وقرى مصر بعضها - ورغم بعض عيوبها التحسين الذي طرأ على هذا المرفق في بعض خطوطه الإقليمية فإن الموقف الحالي للمرفق فيه أيضاً شيء من التحسن - ورغم وجود سوء التخدم في بعض - فساد الصورة الواقعية طرأ كما يحسه الجمهور والمشيرون معاً كالأتي

بلغت نسبة العربات بالشركة الحديدية التي تجاوزت العمر المقرر خدمتها ٩١. وكذلك الحال بالنسبة لتدعيم مواجهة احتياجات النقل المتزايدة - وعلى ذلك أن عدد عربات الركاب بالشركة الحديدية على ما كان عليه من ١٩٦٥ عاماً إلى الفترة من عام ١٩٦٠ إلى عام ١٩٧٥ يما ارتفع عدد الركاب من ٩٠٠ مليون في السنة إلى ٣٠٠ مليون سنة - وهذا راجع ثلاثاً إلى عدم تجديد عربات الركاب بالأعداد المطلوبة وإن الموايد المقررة لطرق وراكبات القدرة الخاصة خاصة بسواك الاعتناء بحركة الكومينس التي كذا تجاوزت وحدات الديزل حمداً الإقراض - ولم ييسر تجديد فكات لسحب بالجرارات دون السير بحركتها الذاتية حتى عام ١٩٧٨ حيث بدأ تجديد حركتها الرئيسية كما بلغت الجرارات التي تجاوزت العمر المقرر لها ٨٣. وذلك لأنها كانت تعتبر عائلة العصب الرئيس لشااع الشركة الحديدية باعتبارها القوة الحركية للقطارات الركاب والبضائع - لذلك تأخرت كمها التشغيل في نقل البضائع وأصبحت

رأى يتوقف هذا القطار إلا في محطة ططا فقط بعد التطوير الجاري حالياً - والذي يتلخص في خطوط الانتهاء الجارية له الخط الجديد بين أبنائ البارود والاسكندرية فهذا لتخصيص هذا الخط لنقل حركة البضائع على وقصر الخدمة على خط القاهرة طريق خطا على حركة لقطارات الركاب بوضعية لإيجاد الخدمة السريعة على هذا الخط وللتنسيق في استيراد القطارات التورينية المتعاقبة عليها مع فرنسا - وهذا التطوير المتطور لتطير مصر استكشافية جزء من التطوير العام الذي تديره حالياً وزارة النقل والمواصلات عن طريق هيئة القومية للشركة الحديدية

ليس خافياً على أي إنسان ما لتلحق من دور هام في حياة الأفراد والشعوب - ذلك لتعدد اختلاف وتزايد الأنشطة المختلفة في قطاعات ومخالفات الحياة - ولذلك فالتنقل يعتبر عنصراً هاماً لتقديم البلاد اقتصادياً واجتماعياً - كما أنه يسر اندماجها على العالم الخارجي - على أن توظف شبكات النقل والاتصالات بوسائلها القديمة وغير من ضمن المعايير العامة للقياس مدى تقدم الشعوب - ولكن في بلادنا - فقد مر مرفق النقل عموماً وخاصة الشركة الحديدية بطورف عتبية حيث كانت القارء تنجد بعداً عن التنمية في أصل معركة السلام في أكتوبر عام ١٩٧٣ - كما أدى ذلك بدوره إلى تلغيز مرفقها وإن كان بالطبع قد أحل مرفق الشركة الحديدية بدرجة من الأهمية الكبرى لأهمية القصوى لمرط حبيب

تصنيع
١٢٠ عربة
ركاب محليه
لتجديد
القطارات
الأقليمية.



قطار أسوان السابق جثا الاسكندرية إلى وصول محطة القاهرة



القطار الجديد السائح على رصيف المحزن بالخارج

جنباً لتكرار ما قد يحدث من اختناقات
ولما كان النقل والمواصلات عملاً له أصوله الفنية
والاقتصادية ، لذلك كانت الدراسات الفنية
من المدخل الصحيح لأعداد خطة العمل
المثلى . فتلقت الوزارة بالأشراك مع
اليونان الفنية الأحيى المتخصصة بعمل
مخططات شاملة للنقل والمواصلات والموانئ حتى
عام ٢٠٠٠ حيث تكون المشروعات المثلى وسيلة
لإزالة الاختناقات بدلاً من أن تكون سبباً
زيادتها تعقيداً . الأمر الذى قد يحدث إذا
ووجهت المشاكل بحلول غير مدروسة النتائج
ولم يشارك هذه الدراسات الفنية فى القيام
بالمراجعات لمخططات النقل والمواصلات .

□□ فالتجته الوزارة - تنفيذ خطة عمل
ومشروعات التشغيل - إلى التوسع بحرق
السكك الحديدية عملياً باختياره العمود الفقري
لنقل حانب اقتصاديات تشغيله للمصالحات
الطورية بحيث ترفع مساهمة السكك الحديدية لى
نقل البضائع من ١١.٨٪ حالياً إلى ٢٦٪ عام
١٩٨٥ ويتخفف النقل على الطرق بما لذلك
من ١٧.٦٪ إلى ٥٥.٤٪ عام ١٩٨٥ ذلك أن
الوضع الحالى لتوزيع النقل لا يبرر على أساس
اقتصادى سائر للأسباب الآتية :
تكلفة البضائع على الطرق تبلغ ١٥ ملياً للنقل
كيلومتر . بينما تبلغ بالسكك الحديدية ٩ مليات
لنقل

لوضع لى رأس الحداية
والقطار محاذية المحيرون
الى الحداد على عتاد القطارات

زيادة حيازتها عاماً بعد عام الى الفكر عام
١٩٨٠ مبالغ ٣٤ مليون جنيه بعد أن كانت مليون
جنيه فقط عام ١٩٧٥ .
كما تهدف الوزارة - من خلال الهيئة القومية
للسكك الحديدية - إلى القضاء نهائياً على

النقل على الطرق أكثر وسائل النقل استهلاكاً
لوقود وينتج خمسة أمثال استهلاك السكك
الحديدية .
عدم الاستفادة من السكك الحديدية فى حجم
النقل رغم ارتفاع مصاريفها الناتجة مما يؤدى إلى



سليمان متولى يتابع العمل بورش الصيانة بالسكك الحديدية

بالخطوط الرئيسية للوجهين البحرى والقيل ، وينهى العمل بها في عام ١٩٨١ . وكذلك إدخال نظام المراقبة المركزية على حركة سير القطارات التي سوف ينسج إيجاد اتصال بالهول لا يمكن بين أكتاف المراقبة والتحكم وانحطت وسائل القطارات وينظر الانتهاء منها في بداية شهر يناير القادم .

● وبعد هذا العرض الموجز لنشاط الهيئة القومية للسكك الحديدية وسياسة وزارة النقل الطموح لا يستعيا إلا أننا نأمل أن تكون السكك الحديدية في عام ١٩٨٢ على أفضل وجه يمكن بواسطة تقديم خدمة مرشحة لتساير المعايير لفرافق سكك حديد مصر من أقدم السكك الحديدية في العالم وأول سكك حديدية في أفريقيا وأسيا .



ألا وهي تقديم الوجبات في مقصورات النوم بهدف إمكانية خدمة الركاب في أي وقت يشاء . يمكن الحال الثاني ، كما أن كل عربة محجرة تستطيع لتسيير الطعام في أي وقت كما يتم حفظ الطعام في لاجات خاصة على خط القطارات ، والحكمة بها كما أن التدخين الممنوع بالعبارة يمكنها تقديم وجبات إضافية أو حليقة للركاب في أي وقت يطلب ذلك . وكذلك المشروعات الساعية والمتبعة . كل ذلك بهدف راحة الركاب لساعات طويلة .

● كما أن الوزارة قد تعاقبت على استيراد ١٠٠ عربة جديدة مكيفة الهواء واستبدال نظام التكييف بقطارات الصعيد الذي يعمل نتيجة التولية الدائى للكهرباء . باستمرار عربات توليد كهرباء منها .

● ولرفع كفاءة التشغيل يجرى العمل في مشروع كهربة إشارات خط القاهرة أوسيم الخيرة . وخط القاهرة - الاسكندرية في المسافة من القلوب إن بها وخط بحورى السجون المرح كما سيل توصيحه وينهى في العام القادم .

● استكمال العمل في مشروعات تأمين حركة سير القطارات بالوجهين البحرى والقيل ، وهو مشروع التحكم الآلى في حركة سير القطارات

ممن كهربة إشارات خط المقربة مع الرطب بينها بواسطة نقل بر منطقة وسط المدينة وقد شجرت مناقشة عامة لإنشاء التعلق يتم الت فيها قبل نهاية هذا العام أى عام ١٩٨٠ .

● تطوير خدمة النوم والأكل بقطارات الوجهة الليل باستيراد ٣٠ عربة نوم . وست عربات « ندى » وست عربات توليد كهرباء لتشغيل أجهزة التكييف والتلازمات بالعبارة . وقد تم توريد ٢٧ عربة منها ، وبدأ تشغيل قطار منها اعتباراً من يوم ٢٦ ديسمبر الحالى في عام ١٩٨٠ . ويرد البالى ناعا قبل نهاية نفس الشهر كما تورد مجموعة ثالثة من ٤٣ عربة اثناء من شهر يناير القادم . ويتم تشغيلها لناعا ابتداء من فبراير ١٩٨١ حتى شهر مارس القادم أيضاً . وبذلك سوف تتضاعف الخدمة بعربات النوم بالوجه القيل ويرتفع مستوى تشغيلها بالاشتراك مع عربات النوم والأكل الدولية ابتداء من الموسم السياحى لإنشاء القادم .

وتستمر عربات النوم الجديدة خط القاهرة أسوان التي صنعتها الهندسة سليمان متولى هذا الشهر بان في كل عربة ١٢ مقصورة نوم . كما أن النكابة الخاصة بالنوم بها سريران وكذلك ناولان . حيث يسمح بخدمة جديدة للركاب

الأردحام بقطارات الركاب وتجهيز عرباتها بالكامل خلال عام ١٩٨١ وتحسين الخدمة بعدم تأخير القطارات . وسوف يتم لتخليق ذلك تنفيذ المشروعات التالية :

● تجديد ١٥٠ كيلومترا من الخطوط الحديدية عام ١٩٨١/٨٠ الحالى وسوف يرتفع هذا العدد بعد انتهاء شركتين بالوجهين البحرى والقيل لمرافقها القصوى في العالة الفنية بالمدينة مع تشيد استخدام المعدات الآلية الحديثة .

● استيراد ٥٧ جرارا جديدة ترد ناعا خلال عام ١٩٨١ .

● استيراد ٥٠٠ عربة ركاب من رومانيا للوجهين القارية والثالثة بحد ٢٠٥ منها حتى نهاية عام ١٩٨٠ والثاني خلال النصف الأول من عام ١٩٨١ وذلك بحسب نصيب ١٢٠ عربة ركاب محليا تصانع مياك وجورودها يتم تجديد القطارات الإقليمية الخلية بعد أن تم تجديد عربات قطارات إكسبرس الوجه البحرى كما تم استيراده وأصلحه خلال العامين السابقين .

● تطوير الخدمة بخطى القواصم . حوان والمقربة حيث تبدأ عربات جديدة مساهمة على لفيان حوان في بداية شهر يناير القادم بواقع ٥٢ عربة تعمل ناعا من منتصف ذات الشهر . كما



سار حطون الجديد سيصل منتصف شهر يناير ١٩٨١ أي القادم.

نقل ٢٤ ألف راكب في الساعة ونفذ مترو الأنفاق بعد ٦ شهور

المساحة، حيث إن فترات الدفوة خلال
لا تستوعب منها إلا ١٢ ألف راكب.
وعلى ذلك فطوال العام القادم أي عام ١٩٨١
ستعمل هذه العربات الجديدة فور وصولها لينا.
ولذلك لضمان المواطن على طول هذا الطريق
تقرر إنشاء كبرى علوية بدلاً من المرافقات
الحالية وبناء الأسوار على الجانب وذلك لإعداد
هذا الخط لكي يكون جزءاً من الخط الإقليمي
السرّج ما بين حطون والشيخ.

● وهذا الخط الإقليمي هو من الألفاظ... سار
الأمل على هذا الطريق الحيزي والمكتظ بالسكان
والنشاطات المختلفة، ولقد مر مشروع مترو الأنفاق
بعدة خطوات عملية حازمة بدءاً من عام
١٩٨٠. فبعد أن تم عقد بروتوكول خاص مع

الإسكندرية في منتصف شهر يناير القادم
حيث سيصل عدد ٥٢ عربة طوال عام ١٩٨١
على دفعات لينا. حيث تتكون الدفعة
الواحدة من ٨ وحدات كل وحدة مكونة من
ثلاث عربات... وتصل بعد هذه العربات
التي يبلغ عددها ٥٢ ألف وحدة. وبالفعل ألف وحدة لكل
عربة. وستعمل أول وحدة جديدة لهذا الخط
يوم ٢٥ فبراير القادم وستكون الوحدة الواحدة
التي تعمل على خط حطون من ٩ عربات.
حيث تستوعب الوحدة ٩ آلاف وحدة، كما تقرر
تدعيم هذا الخط أن يكون هناك وحدة كل
خمسة دقائق للتحرك على وجه السرعة لمواجهة
التزايد عليها. بحيث تحصل طاقة الاستيعاب في
فترات الدفوة إلى ثقل ٢٤ ألف راكب في

الزيادة على هذا الطريق سواء كان بحرص
السكني أو للعمل أو للتجارة أو حتى عازمة حياة
اجتماعية عادية بين الأهل والأقارب. ولذلك
إن وزارة النقل والمواصلات تولى الاهتمام
ورعاية خطوط هذا الطريق على الدوام - بعض
النظر عن الحوادث العارضة. فبعد هذه
الخطوط بعربات جديدة وتعمل على صيانة
الحافلات منها. وإن كان أيضاً للجمهور واجب
الحفاظ عليها ليس لأنها ملكية عامة إنما
لاستمرارية خدمتها بما دأبوا.

● لقد تعالقت الوزارة على استيراد عربات
جديدة لتدعيم هذا الطريق. وبدأ شحن هذه
العربات منذ يوم ٢٦ ديسمبر أي يوم الجمعة
الخاص من ميناء لاروشيل للتحرك إلى ميناء

● سار حطون. من ميناء القاهرة. أو من
موانئ مواصلاتنا العامة. والذي يعرفه كل
مواطن مصر حتى ولو لم يقطن المنطقة الواقعة
جانب طريق بابن النوى - حطون.
والاعتقاد السائد والصادق أيضاً أن الكثير هو
أفضل وأرخص وسيلة مواصلات لخدم الجماهير
سواء دعماً أو إيماناً من مواطنيهم إلى مدارسهم
والعكس.

وبطبيعة الأمور. فإن عربات هذا المترو التي
تخدم جماهير هذا الطريق الخيري تعمل منذ
سنوات غير قليلة. ورغم طول عمرها أيضاً في
الخدمة. إلا أن الزيادة السكانية من التي تدفع
الدولة - كما في جميع الحالات - إلى زيادة كمية
وجودة خدمة المواصلات لتسد احتياجات الجماهير



— المهتمين بملامح متول يتابع التتارالات على الدوام. ويناقش العاملون في معرفة العمل

تليفونات . وبالطبع على هذه النسبة من دولة
أخرى نجا لدرجة تطورها ونموها
وبالمقارنة التي أجريت حول احتياجات
بلدنا . وطبقا للوضع الحالي الذي يتجلى في
وجود ٣٥٠ ألف مشترك فقط . وهناك طاقور
تحتوي على ٣٢٠ ألف من طاقو التليفونات أي
أن ما لا يزيد على ٢١٪ من سكان مصر يمتلكون
أجهزة تليفون . وقال مازال في طور
الانتظار . وبالطبع ستزيد نسبة طاقو
التليفونات في السنوات القادمة بما تقرر اقتصادا
وتطور حياتنا الاجتماعية .
والتي قد توصلت هذه الدراسات إلى نتيجة
ألا وهي احتياجنا إلى ٥.٥ مليون تليفون في عام
٢٠٠٠ أي سد احتياجات ٧٪ من سكان مصر
حتى عام ٢٠٠٠ .

وبالتالي فإن تخطيط النقل والمواصلات يجرى
على هذا الأساس . فليقل وجود خطط طويلة
الأجل فهناك أيضا خطط عاجلة وقصيرة
الأجل .
١- فاما الخطط الأولى والشاملة للاقتصاد
مشكلة الاتصالات والتفاه على مستوى الجماهير
فهي تعد لها تحلل السنوات الخمس القادمة
بل أن من هذه السنوات . خاصة بعد الألفية
من عقد الاتصالات الكبيرة مع مجموعة
الكومبيوتر الأوروبي والتحول الفعلي بهدف
رفع عدد الخطوط على مستوى الجمهورية من
٣٥٠ ألف خط إلى مليون خط . وقد تم كما
سبق الإعلان عنه . توقيع العقد مع المجموعة
الأوروبية في شهر أغسطس الماضي . وتشهد

التجسس بهذا المرفق الحيوى إلا أنه بطبيعة
الأحوال أيضا يجب أن تأخذ هذه المحاولات
والخطوات ولما حتى تسى وتثمر النتيجة في
حرارة للتليفونات .
ول سبل التجسس بهذا المرفق فقد قامت
الوزارة بالتعاون مع المجلس القومي للشئون
الاقتصادية بدراسات عديدة وكثيرة . وليست
للحل الوقت أو القوى فحسب . بل لسنوات
طويلة قادمة حتى عام ٢٠٠٠ .
■ في العرف غالبا لكي يكون لمرفق التليفونات
وجود كافٍ ولعل في الدول المتقدمة فإنه يجب
أن يكون لدى ربع السكان أي ٢٥٪

هناك ستالات انتهى عمرها الاقتراضى منذ عشرين عامًا واليوم نحاول تصويص مافاننا

**واقع الحال من الاتفاقيات الكبيرة
والأعمال الجارية سيحقق لكل
مواطن طلبه بعد
٥ سنوات**



للاشك أن الصناعات الحديثة والأحداث
الحاصلة بالتليفونات ومشاركاتها المتعددة بقدر
ما هي على حادية فصول وتلهم المواطن إلا أنه
بعد قراءتها والاطلاع . أخيرا ما يحيط شعبيه
بأسا من فعالية هذه الأحداث . لكثرة الأخطاء
التي تعيب تليفونه . ومع ذلك لمرات ذلك
معرفة ومحمومة لدى الجميع . فالطلب إذن
الصبر حتى نوضح الأمور إلى نصايح الصحيح
ونسلم الأمور وتكون التليفونات .
فليس من غريب الأمور أن الستالات القائمة
مرت بطرق متعددة معقدة لتأجيلها . سنا
لنفسها والتي انتهت مدد أعياها الاقتصادية لينا
من انتهت مدته منذ عشرين عامًا أو أكثر .
ورغم الظروف التي مر بها بلدنا . ومحاولات

خدمات ملاحية تحقق فائضًا ١٠٠ مليون جنيه في عام ١٩٨٠



قصره الموانئ المصرية تجاوزت عاقلها عام ١٩٨٠ إلى ٣٣ مليون طن... والحفظ بحري مقلها لاستعداد الزيادة القردة

من فضل الله على مصر... أنها بصيرت لنا بحرياتها أنها تليد... لأنها تقع على
البحرين المتوسط والأحمر... ولذا كانت على مدى تاريخها العديد من التاريخ
القديم والوسيط من أهم الدول البحرية التي كانت تمتلك أعظم الأساطيل
البحرية... حينذاك



ولكن الزمن كما يقال أحياناً دار... والحسر دور مصر البحرى لطروف كثيرة منها الاستعمار الحديث ثم معوقات التنمية الاقتصادية البحرية لها بعد ذلك مثل الحروب الأربع... التي تكلل وحدها عدم أي بناء.

ومع ذلك قبل مدى العشرين عاماً الماضية كان لمصر أسطول نقل بحرى أياً كان حجمه فإنه يعتبر نواة لتطور إقامة هذا القطاع كمنهج مؤثر في الاقتصاد القومي... فالنقل البحرى اليوم ليدور له بعض الملامح نذكرها كآلات:

□ طاولان: حيث إنها نشاط أساسى وليس تابع لوزارة النقل البحرى... هي منافذ الدولة على العالم الخارجى لذلك تعتبر أهم حلقة من حلقات النقل في حركة التجارة الخارجية حيث تبدأ بها التعامل مع تجارة الواردات وينتهى التعامل مع تجارة الصادرات... لذلك فإن تطوير وزيادة طاقة الموانئ على مستوى مع التجارة وما يطرأ عليها من زيادة في النقل... وكذا تطوير طرق وسائل النقل الأخرى التي تخدم هذه الموانئ من سكة حديد وطرق برية وقنوات ملاحية... هو مطلب القومى حتى لا يتجمع عن القصور في خطيته تكسب الشحاح والشحن في الموانئ... وما يترتب عليه من آثار تتمثل في زيادة توالى نقل التجارة الخارجية وكمادات التأخير نتيجة انتظار السفن.

ومع ذلك ورغم تعدد الموانئ المصرية فإن الطاقة الحالية لا تفي بحجم حركة الواردات والصادرات عن طريقها لتداول التجارة الخارجية إذا استبعدنا الموانئ المؤقتة من التجارة الخارجية... حيث يتم تطويرها وفقاً لاحتياجات وطاقت العمل الوطنية واحتياجات البلاد من الواردات من المنتجات الدولية... فإن حركة التجارة الخارجية للشحاح الخاصة بكل ميناء... وعلاوة على أن ميناء الإسكندرية بطاقة ١٠ ملايين طن... وبورسعيد مليوناً... والسويس (بإقليمه والأديبة) مليون طن وسقما مليون ونصف... وبالطبع فظراً للزيادة الكبيرة الترفعة في حجم التجارة الخارجية لمصر خاصة بعد الانفتاح الاقتصادى والتمويل في إنشاء المناطق الحرة وتشجيع استيراد

رأس المال الغربى والأجنبى... فإنه من المتوقع أن يصل حجم التجارة الخارجية للشحاح إضافة عام ٢٠٠٠ إلى حوالى ٦٥ إلى ٧٠ مليون طن... وذلك طبقاً لما تنبئ إليه التوقعات المختلفة وفقاً لتقارير بيوت الخبرة... ولذا فقد قامت وزارة النقل البحرى بعدة خطوات كبيرة لمواجهة القصور الحالي في طاقة الموانئ وزيادة طاقاتها في المستقبل حتى تتمكن استيعاب التجارة خلال السنوات القادمة حتى عام ٢٠٠٠ وما يماثلها من الزيادة فيها.

ومن الأهمية أيضاً قبل أن نذكر هذه الخطوات أن نقول إن حجم التجارة الخارجية عبر الموانئ المصرية خلال هذا العام ١٩٨٠ قد تجاوز الثلاثين مليون طن... ومن المتوقع أن يرتفع هذا الرقم إلى ٣٣ مليوناً حيث يساهم ميناء الإسكندرية بنسبة ٦٢٪ من هذا الرقم... وحيث قد وصل النشاط بهذه الموانئ إلى طاقاتها القصوى... وهذا هو دنى الخطوات التي تجريها الوزارة لحل مشاكل هذا القطاع.

● تجري حالياً تطوير ميناء الإسكندرية لمطوى من البنك الدولى وفرض أمريكى وآخر يابانى يصل مجموعها إلى ٩٥ مليون دولار... وتشهد مشروعات هذا التطوير بالنظام.

● تطوير ميناء بورسعيد والسويس وسقما لمطوى أمريكية أيضاً لزيادة قدراتها الاستيعابية حتى لا تزيد فترات انتظار السفن بالموانئ.

● بدأ التشغيل العمل لإنشاء ميناء الدخيلة الجديد.

● تدرس حالياً الوزارة العروض المقدمة لشقبة إنشاء ميناء وميناء الجديد الذى سيكون من أكبر الموانئ بالشقبة... ولذلك فسيخلق مجسداً جديداً حوله يسود طاقه سكانية لا بأس بها... كما قررت الوزارة أن يستغل ميناء أبى قير السفن الصغيرة التي تشغل حيزاً كبيراً ميناء الإسكندرية.

وإضافة إلى ما سبقون - شقبة الله - قبل مدى سنوات الخطه الخمسية أى حتى عام ١٩٨٥ ستعبر ملامح هذا القطاع حيث ستكون أفضل كثيراً مما هي عليه الآن.

□ أما عن النقل البحرى - كمنطقة حيث إنها الوحدة الإنتاجية في هذا القطاع... فقد كان النشاط الملاهى في عام ١٩٧٣ مقصوراً على الشركة المصرية للملاحة البحرية التي تمتلك وتدير الأسطول التجارى المصرى... وبعد الأخط سياسة الانفتاح أنشئت الشركات الملاحة الخاصة سواء عن طريق القطاع الخاص أو تحت نظام استئجار رأس المال الغربى والأجنبى... ولم تحتل الشركات المذكورة التي ساهمت فيها الوزارة أية سفن حتى الآن باستثناء الشركة العربية للملاحة البحرية.

ويذكر المؤلف الحالي للأسطول البحرى التجارى المصرى في صورة نقل لما تطرح إليه الدولة... حيث يملك القطاع العام حلالاً في الشركة المصرية للملاحة البحرية أسطولاً يتكون من ٤٧ سفينة وطاقه إجمالى حمولتها ٣٣٠ ألف طن منها ١٩ سفينة بمساعدة قد تعدت العمر المقرر لها وهو عشرون عاماً... تمثل حمولتها ٢٦٪ من إجمالى حمولة أسطول النقل الشحاح... كما أن هناك سفينتين من سفن الركاب قد تعدت العمر المقرر أيضاً تمثل حمولتها ٨٢٪ من إجمالى حمولة أسطول الركاب.

كما يساهم في الأسطول الوطنى شركات أخرى ترفع العلم المصرى سواء تلك المملوكة لطاقون خاصين أو الشركات لشركة... ويبلغ عددها ثمانى شركات... إجمالى حمولة سفنها ٢٠٠ ألف طن...

وقد وضعت الوزارة خطة لتدبيرها وزيادة وحدات أسطول النقل البحرى بحيث ترتفع نسبة مساهمته في نقل تجارة الخارجية من ٦٪ حالياً إلى ٣٠٪ على أن يتحقق ذلك على مراحل... وتتضمن الخطة الخمسية ٨١/٨٠ شراء الوحدات التالية:

- ١ - ثلاث حوالب حوالب ٤٠ ألف طن كل واحدة.
- ٢ - سفن بضاعة عامة حمولة ١٥ ألف طن لكل سفينة.
- ٣ - حوالب حمولة ألف ركب بالإضافة إلى ٢٠٠ سيارة لكل منها... هذا بجانب المقرر تصنيعه

محلياً وهو ٣ سفن بضاعة حمولة ٨٢٠٠ طن و٣ سفن متعددة الأغراض حمولة ١٢٦٠٠ طن.

وقد تم التعاقد مع رسالة الإسكندرية على تصنيع السفن الثلاث حمولة ٨٢٠٠ طن... وسيتم استلام السفينة تخصص في شهر مارس من العام القادم... وتم استلام ١٥ مايو... وكذلك السفينة احباطون في شهر ديسمبر من عام ١٩٨٠.

أما العبد الآخر الخاص بالثلاث سفن حمولة ١٢٨٠٠ طن فسوف يتم استلام هذه السفن أيضاً في ديسمبر من العام القادم ١٩٨١ ثم شهر يونيو ١٩٨٢ وأخيراً في ديسمبر ١٩٨٢.

وذلك بخلاف ما قد بدأ من شركات جديدة للنقل البحرى... سواء عن طريق الاستئجار المشترك أو شركات القطاع الخاص التي ترفع العلم المصرى... ويجرى حالياً اتخاذ الإجراءات لإنشاء شركة جديدة للنقل الحوالب برأس مال يبلغ ٥٠ مليون جنيه تساهم فيه شركات القطاع البحرى بالجزم الأكبر بجانب الشحاح التوربية والقطاع الخاص والأجنبى والبنوك وذلك في نطاق القانون رقم ٤٣ لعام ١٩٧٤... وسوف تقوم الشركة بتشغيل ١٢ سفينة حمولتها ٥٤٠ ألف طن لنقل مليون طن من الحبوب سنوياً... هذا بالإضافة إلى استيراد ٦ ملايين طن منها سنوياً... وسوف يزداد هذا المعدل إلى ١٠ ملايين طن عام ٢٠٠٠.

وأخيراً تقوم الشركات التابعة للوزارة بعدة أنشطة هامة وبحوية... فهي تقوم بأعمال التركيبات الملاحية والتوريدات البحرية وإصلاح السفن وأعمال الشحن والتفريغ وكذلك إقامة المستودعات... وهي تؤدي خدماتها للسفن المصرية والأجنبية بكافة موانئ الجمهورية ويعمل بها ما يقرب من ٢٧ ألف عامل... ويخلق هذه الشركات طائفاً مالياً مالياً للحرارة العامة بلغ عام ١٩٨٠ حوالى ١٠٠ مليون جنيه.

سجدة ربح الأسطول القومى التجارى التي تشكل الشركة المصرية للملاحة البحرية.

