

كلام.. وحديث .. مع وزير النقل

عبد العزيز صادق

تحت

في الخمسينات : جمعنا الزمالة وشرف الانتماء للثروات المسلحة . هو ضابط مهندس سلاح المهندسين ، وأنا ضابط سلاح المدرعات . في الستينات : جمعنا الزمالة مرة ثانية في مؤسسة النقل الداخلي بوزارة النقل ، كان هو مديرا عاما للمؤسسة ، وكنت رئيسا لأحدى الشركات التابعة للمؤسسة . وبعدها تابعته بحركة اليقظ النشط رئيسا لمجلس إدارة مؤسسة الطرق . ثم محافظا لني سويف . ثم محافظا للمنوفية . ثم وزير دولة لشئون الحكم المحلي . وأخيرا - وليس أخرا - وزيرا للنقل والمواصلات والنقل البحري . وعلى امتداد هذه الأعوام ، وغير مواقع العمل المختلفة والمتنوعة ، لم يتغير الرجل في خلقه الكريم . وأدبه وصدق قوله ، وذكائه الهادئ ، وإيمانه الوثاق بالله وبالوطن ، وبإخلاصه في العمل الجاد من أجل مصر وشعب مصر . هذا هو المهندس سليمان متولى كما عرفته منذ أكثر من عشرين عاما . والذي زرته مؤخرا . فكان هذا الكلام والحدث .

لوحدنا أن حركة المرور عليه لا تزيد على خمسة آلاف سيارة في اليوم
إن المشروع في رأي غير اقتصادي

قلت : عبرت طرقا من هذا النوع الذي تستخدمه
السيارات مقابل رسوم في فرنسا ، واليابان ، وأخيرا
في إيطاليا . عبرت طرقا اسمه « الشمس » بين
« روما » في الجنوب الغربي وبين ميناء « أنكونا » في
الشمال الشرقي وكلها تمثل مشروعات اقتصادية
ناجحة .

أجاب : قلت عنيت هذا الطريق الذي بأحلك من البحر
الأبيض غرما إلى بحر الأدرياتيك شرقا فحذركا منه فحذرت



المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والبحري

قلت : سمعت أن إحدى شركات الاستثمار عرضت
مشروعا لإنشاء طريق سريع جدا « أوتويان » بين
الاسكندرية والقاهرة عبر الصحراء بنظام
« الحفيلة » . ولكن العرض صادفته - كما
يقولون - أكثر من عطف . هل أجده لذلك تفسيرا ؟

أجاب : هذا الموضوع طرح كمشكلة فقط أكثر من مرة . سواء
من بعض المسؤولين ، أو بعض المواطنين ، أو رجال الأعمال
والشعبيين . ولكن حتى هذه اللحظة لم يقدم مشروع ملزم
لتحقيقه في خطوات إيجابية لأن الموضوع - أصلا - اقتصادي
فالمستثمر - سواء كان رجل أعمال أو شركة - يتحمل نفقات
وتكاليف إنشاء الطريق . وهذا النوع من الطرق تكلفته عالية . ولو
فالكيلومتر الواحد تصل تكلفته لحوالي ربع مليون جنيه . ولو
تصورنا أن الطريق من الاسكندرية للقاهرة عبر الصحراء سيكون
مائتي كيلومتر ، فحتى ذلك أنه سيتكلف خمسين مليونا . وهذا
رقم استثنائي ضخم جدا !

المستثمر يدفع هذا المبلغ الكبير . وهدفه استرجاده . وفوقه
سبة معقولة من الربح مقابل استثمار رأس ماله . بالإضافة إلى
تحصيل ما يعطى أجرة تشغيل الأفراد الذين يقولون إدارة البوابات
وتحصيل الرسوم . هذا كله علاوة على نفقات صيانة الطريق خلال
فترة الالتزام التي تكون - عادة - عشرين سنة . بعدها يتحول
للدولة .

بالحسابات تقول الأرقام إن هذا المستثمر - لكي يحقق هدفه من
المشروع - يجب أن تكون حركة المرور على الطريق كثيفة جدا
قد لا تقل عن مائة ألف سيارة في اليوم الواحد . وقد تصل إلى
مائة ألف ! والا . فإنه سيكون مضررا لتعديد رسوم باهظة
والعلاوة في تحديد الرسوم قد تسبب هروب السيارات من الطريق
لأنها تخلق أعباء مالية ثقيلة على المارة !
وإذا درسا طريق مصر الاسكندرية الصحراوى الموجود حاليا ،

الايطالية : إنه طريق ممتاز فعلا . ولكن البلاد التي تنشئ الطرق
بهذا الأسلوب « الحفيلة » أى استخدام الطريق مقابل رسوم -
بلاد منظمة استكملت معلومات شبكة الطرق الكاملة . وعندما
تنشئ مثل هذا الطريق فإن المواطن العادى يجد نفسه أمام اختيار
بين طريق موجود بعبء مئتا . وهذا من مسئوليات الدولة وطريق
آخر فاحر سريع . يستطيع إن شاء - أن يعبء بطولس يتحملها
مقابل الفائدة التي تعود عليه من عبور سريع واختصار في
الوقت . والوقت هناك من ذهب !

وهنا في بلدنا . أمامنا الكثير جدا جدا حتى نستكمل معلومات
طرقا الرئيسية . وحتى نستكمل شبكة الطرق اللازمة . إذن في
الوقت الحاضر لنا في حاجة ملحة لحل هذه الطرق إلا إذا قدم
مشروع بقرينة اقتصادية تؤكد أن المواطن الذى يستخدم هذا
الطريق سيقطع رسوما معقولة ومقبولة .

وهنا أريد أن أضيف أن موضوع « الامتياز » من الموضوعات التي
تثير مناقشات - لأنه يتعلق بالسياسة وسيادة الدولة . ولاشك أنه
يستلزم التساؤل :

هل نحن على استعداد لأعطاء امتيازات في المرافق العامة ؟
صحيح إن فكرتنا متفرحة . ولكن علينا أن نوازن بين قول هذا
الأسلوب في الوقت الحاضر . أو أنه ليس هناك ما يبرر الآن ؟

□□□

قلت : هل هذا الرأي يتسبب على عقد شبكة
التليفونات الذى جرى توقيعه أخيرا مع الجانب
الفرنسي ؟

أجاب : التليفونات قضية أخرى تختلف تماما . لأن طرق
« الحفيلة » مشروعات تنشئ الشركات المستمرة من أموالها .
مقابل امتياز لمدة محددة تقوم الشركات خلالها بتحصيل الرسوم .
حتى تستوف رأس المال ، والأرباح . ولفترات التشغيل والضريبة
أما التليفونات فأمرها يختلف . لأن الدولة هي التي تنفق عليها
ولكنها تستخدم عائداتها من الشركات لتشييد مشروعات جديدة
الدولة حسب احتياجات البلد ووفق الحاجة الموضوعية .

ومشروع التليفونات نحن في حاجة ملحة لتشييده . ولكن لا توجد
لدينا الإمكانيات للدفع تكلفة المشروع على مدى السنوات الخمس
التي يستغرقها التنفيذ . وكان الاتفاق متضمنا التمويل الكامل من
الجانب الفرنسي باعتباره قرضا يسدد على امتداد عشرين سنة
بالأساط مريحة .

الجديد في هذا التعامل . هو تطوير أسلوب التنفيذ بما يتخلف
تماما عن أسلوب التنفيذ التقليدى المعروف لنا . وهذا يكفل لنا
سرعة الانجاز الكامل في وقت قياسي قصير وذلك لأن المشروع
يختلف عناصره المتنوعة تول مسئولية تنفيذ جهة واحدة . بينما
الأسلوب التقليدى أن كل عنصر من عناصر المشروع تولي تنفيذه
جهة ما . وهذا كان يستغرق وقتا طويلا جدا بسبب تراكمات
تأخير كل جهة . وبسبب تعدد الأعطاء وضياع المسئوليات .

قلت : إذن فهناك الأمل في القضاء على مشاكل
التليفونات المعاصرة التي طال بها الأمد ؟

أجاب : بدون شك . مثلا الشبكة الحالية تضم حوالي ٣٠٠
ألف خط سيجرى تعديدها بالكامل . ويضاف إليها حوالي ٥٥٠
ألف خط جديد . معنى ذلك أننا بعد خمس سنوات متصلة إلى
ما يقرب مليون خط التليفون . وهذا يكون قد قطعنا شوطا كبيرا
جدا على طريق حل مشكلة التليفونات . وبالطبع لن يكون هذه
الحفلة آخر الحفلة . بل نقفنا حلقا أخرى مماثلة في الحجم بحيث
تصل إلى جانب التكافؤ بين الاحتياجات وبين الناحية .

قلت : هل يلهم من ذلك أنه سيأتى وقت يستطيع

له المواطن أن يحصل على تليفون دون حاجة إلى توقيع الوزير ؟

■ أجاب صاحبها : والله في نهاية السوات الخمس أنصر أن ٨٠ أو ٩٠ من التليفونات الموجودة ستكون مغلقة في ١٠ أو ٢٠ يمكن تنفيذها في مشروعات الخطط التالية . طمأ الموقف ليس واضحا وضوحا كافيا الآن . أقصد أننا لا نستطيع الآن تقدير الاحتياجات . ولاستطيع الآن التنبؤ بعدد التليفونات المتطلب منها من المواطنين . والتي عليها تنبى الخطط التالية . كثير من المواطنين يريدون تليفونات . ولكن من طول الانتظار للتليفات القديمة والتي يصل عمر بعضها إلى ستة عشر عاما فست يشعر المواطنون أن الأزمة مستحكة ولها تاريخ . فإن الكثيرين يوفون على أنفسهم ومع الدماغ والقلب . ويقولون لأنفسهم لا داعي لتقديم طلبات لمئة تليفونات ولكن عندما يتغير الموقف . وعندما تبدأ عملية طلب التليفات الموجودة بشكل جاد وفعل . وعندما يفسون إنجاز تركيب التليفونات المبسر منها . فإن الاحتياجات الحقيقية ستظهر بوضوح وأنا على يقين من أنها سوف تتزايد بصفة مستمرة . وهنا يصبح من الممكن تحديد الخطط السوات الخمس التالية .

□ قلت : هل نقول للمواطنين لماذا ؟ لقد سبق لنا سماع تصريحات كثيرة عن قرب انقراض الأزمة بعد تشغيل سترايلات الماطة . ومدينة نصر . الخ . ولكن الناس لم تلمس انقراضا بالصورة التي كانت تصورها التصريحات الماطة .

■ أجاب : لذلك أن أكثر الذين لمسا حقيقة الانقراض هم سكان مصر الجديدة من مشركي سترايل الكرية . كانت تليفوناتهم لاتصل إلا داخل دائرة السترايل في كل الأحيان . وتصل سترايل مصر الجديدة في بعض الأحيان ولكنهم الآن معذاه بالطبع . لقد أصبح بإمكانهم الاتصال بكل السترايلات . أي تحولوا من خدمة كذا تكون متعلدة إلى خدمة معطولة ومقبولة . ويعبري للدعيا تحويل بالي تليفونات . هذا السترايل المتألق إلى سترايل الماطة الجديد . وسلام مكانه سترايل جديدة للخدمة الإضافية . إن ما نلعله الآن هو تحسين الخدمة القائمة بتشغيل سترايل الماطة ولكن هناك سترايلات أخرى داخل القاهرة . مثلا في المعادي وق مدينة نصر سيتم تشغيلها هذا العام وبعدها يلمس الناس الانقراض . بضاف إلى ذلك أن هناك سترايلات تم تركيبها فلا ولكنها لم تدخل الخدمة بسبب نقص الشبكات الأربعة وقد بدأنا فعلا تركيب هذه الشبكات التي سيتم استكمالها خلال عام . وهذا سوف يكمل تشغيل خمسين ألف خط في القاهرة والاسكندرية كانت في حالة الجمود . بضاف إلى كل ذلك . عملية تجديد الشبكات الأربعة القديمة التي استقلت في وسط الدية وبدأت ترحف إلى شرق القاهرة في العباسية ومصر الجديدة . وفي الوقت نفسه تستكمل شبكة الميكرويف التي تحصل عاين السترايلات وبعدها . لما يكمل وسيلين اذا انعطت أجهزها فإن التالية موجودة .

أعتقد أنه مع نهاية هذا العام ١٩٨٠ سيتم معظم الشبكات بكثير من الراحة مع تليفوناتهم .

□ قلت : ترك التليفونات . لتحدث عن النقل . وأصبح ل أن أطرق موضوعا قد يرتبط بشكل ما بالنقل النهري . لعلك تذكر حادثا وقع من وقت قريب لأحد الضائق القائمة بالوجه القليل بالنيل . انتهى الحادث إلى غرق الضائق إلى قاع البحر . لعدم وجود أرناش ومعدات إنقاذ . ولست أعرف هل هي مسؤولية وزارة النقل . أو وزارة الري . أو وزارة أخرى ؟



مع نهاية هذا العام ستزاح المواطنون مع التليفات

■ قال : الخطبة . أنها مسؤولة مشتركة بين وزارتي النقل والداخلية . وإن كانت الداخلية أكثر مسؤولة باعتبارها الجهة التي تعمل مسئوليات عمليات الإطفاء والإنقاذ في النيل . ولكن وزارة النقل تحكم أن لها تسولا للنقل النهري فإن أي إجراءات للإطفاء وأي زيارات للإنقاذ . فإن مسئولنا مسيطرة منها طما . من ناحية بدأنا فعلا في توفير قوارب الإصلاح الوحدات التبرية . وكشفت عليها قيا بصفة دورية . وستزد من عددها حتى يمكن لأي وحدة عائمة في النهر أن تلحق إليها للكشف والإصلاح . وستعطى الوحدة بعد إصلاحها شهادة صلاحية . وبذلك يمكن تحليل الحوادث . ويمكن للطاقم العاملة كما يمكن لأي وحدات تربية سياحية أن تستخدم هذه القوارب للكشف والإصلاح نظوم مرحلات آمنة يطمئن إليها الناس .

□ □ □ جميل أن تسهم وزارة النقل في رعاية النقل السياحي النهري خاصة أن المؤشرات تؤكد أن المستقبل مشهود توسيع هذا النشاط بالقرم الذي يتناسب مع روعة النيل العظيم . ولكن . عاذا تسهم وزارة النقل في رعاية وتسهيل النقل السياحي بالشبكة الجديد ؟

■ أجاب : في فترة سابقة تم التعاقد على عربات يوم حديثة . الجديد فيها أنها عربات للنوم وفي نفس الوقت تقدم للراكب خدمة الطعام . أي أن العربة لم تعد مجرد النوم . بل أصبحت شيا أقرب ما يكون للنادي المتحرك . يجتمع فيه شمل الركاب يتسامرون ويتسلون خلال ساعات الرحلة الطويلة من القاهرة للأقصر وأسوان وسراعي أن يضم القطار السياسي عربة خاصة للبري الحركة التي تلدى بالكهرباء والتي عربات القطار للأصاوة وتكييف الهواء . هذه العربات الحديثة ستدخل الخدمة في نهاية هذا العام . مع ملاحظة أن عملية الخدمة بها قد أسست إلى شركة دولية لما خربتنا المتخصصة في هذا المجال . وبهذا ستحول الرحلة السياحية بالشبكة الجديد إلى الأقصر وأسوان إلى صورة جديدة ممتعة وستخفى متاعب السباح والركاب التي كانت تثار الشكوى

□ قلت : أغنى أحيانا مائلا بقطارات الصيف وخاصة القطار بين القاهرة والاسكندرية فقد أصبح وصول القطار في موعده استثناء من قاعدة الوصول متأخرا .

■ أجاب : أعلم أنه يحدث أحيانا تأخير في وصول القطارات .

ولكن أغلب حالات التأخير تكون في نطاق السموح به . ولكن في بعض الأحيان يزداد التأخير بسبب خلل في قطارات الصيانة أو القطارات المتسكة .

ولكني تغلب على هذه المشكلة بأشوب غير تقليدي جرى الآن إنشاء خط جديد من القاهرة لالاسكندرية عبر إيناس البارود هذا الخط سيخصص للقطارات العتية وقطارات نقل البضائع وسيقتصر استعمال الخط القائم على الدليل النهري والاكسبريس

□ قلت : متى ينتظر الانتهاء من إنشاء الخط الجديد ؟

■ أجاب : كان المقروم أن ينتهي إنعام العمل فيه عام ١٩٨٢ ولكن الضيق رجال الشبكة الجديد . وعطبت منهم أن يعملوا عملا يكون نموذجيا يقرب به النقل في بلدنا . عملا غير تقليدي يتحدى به الآخرون . عملا يتم في زمن قياسي يتحلى به الناس في كل موقع عمل . وقد تعهدوا بإنعام إنشاء الخط الجديد مع نهاية هذا العام ١٩٨٠ بدلا من عام ١٩٨٢ . إن الرفاء بهذا الترتيب سيكون تجربة حقيقية ممتازة لتقوية الرجال على استصدار الزمن لسنة أشهر بدلا من عامين

□ قلت : إنها صورة رائعة للإنسان المصري وقدرته على العطاء من أجل مصر

■ أجاب : أؤمن على الدوام بقدرته الإنسان المصري وعطائه . وهذا الإيمان يطق مع مايتبادى به الرئيس السادات حين يقول : الحاجة إلى العمل في سنة . عاوزين نخلصها في شهر . وأنا قلت لرجال الشبكة الجديد إني أطالكم بعدل غير تقليدي . أي عمل بطريقة تختلف عما عرفناه لكون قدرة الآخرين . ومن خلال حقوق الطويلة في مجال النقل وإنشاء الطرق . تعلمت أنه يمكن على الجانب الآخر من المشاكل بدون إمكانيات . أو بوسائل الإمكانيات . المهم . هو جزم وتصميم الرجال . وإيمانهم بأن عملهم من أجل مصر وشعب مصر . هناك تجربة أخرى مثالة تجري الآن في ورش الدليل بالشبكة الجديد . وجدت أنهم يصلحون القطارات بمعدل ٨ قطارات في الشهر . معنى ذلك . بإحصائيات والأرقام - أنه سيب تراكبات . أي أن العدد الناح للحركة سيقبل . ذهبت مع المشركين والقيمت رجال الورش . ومحدثا . وقادوا الرأي انتهى الحديث إلى عهد أمام الله بارتفاع المعدل إلى ٩٠ قطارات ثم إلى ١٢ قطارا ثم إلى ١٤ قطارا . وعندما تصل إلى هذا الرقم نكون قد أحدثنا نوعيا شاملا في الإصلاح . وبدلنا انطلاقا ضخمة جدا .

□ قلت : لكني يتحقق ذلك . كان لابد من إطلاق الحوافر لتشجيع هؤلاء الرجال . أليس كذلك ؟

■ أجاب : أؤمن بإطلاق الحوافر بلا قيود أو حدود . ولكن وفق قواعد واضحة . الحافز للجهد . والتشجيع للمسير الذي يستحق . ولايمكن أن يستوى العامل بالمعاطل المسألة . أعاد وعطاء . لا أؤمن بتوزيع الحوافر على كل الناس . أنها تطفد معاه . إنما تتحول إلى لون من ألوان تحسين مستوى المعيشة وهذا الأسلوب يلفد العامل المدح حاسته في العمل عندما لا يجد عيسى جاهدة التميز وبعد نفسه قد تساوى مع زميله البليد اللامالي أؤمن بمكافأة الذين يستحقون بل لقد قلت للمستولين اذا اضطروهم لصفوف حوافر العام في سنة شهر فانا موافق مادام الأبحار يستحق . ويستند لتقدير حوافر أخرى . المهم أن نجر بأسلوب جديد . وهذا يبدأ منطلق في كل قطاعات الوزارة سواء في الشبكة الجديد أو في قطاع النقل أو في الخدمة الترفيهية . المهم أننا يجب ألا ننسى أن مع الثواب يجب أن يوجد العطاء . فاذكنا نعطى الجهد ونكرمه . فطينا أن نوقع باليد والمناشيد العطاء . والله وطفنا جميعا خير بلدنا وشعبنا ولتحقيق أمل جيلنا وأمتنا في الهد الأفضل والنسل الأسمى