

إسرائيليات

انقذ نفسك يا موشيه

□ مريم رويين

رأى الجمهور الإسرائيلي . وهل يمثل موشى ديان الشعب الإسرائيلي أو شعاً آخر فالدخول ؟

ألم يسمع وزير العدل مارودته الغامبية الإسرائيلية فيليبيا لا يجر عندما وصفت يوم الطرد بأنه يوم حزين للعدالة الإسرائيلية ؟ فإذا تعنى هذه الكلمات يا وزير العدل وهل ما زالت فيليبيا تتمتع بالجنسية الإسرائيلية أو صحت معها من أجل لتتقدم للقائمة اللاجئين الفلسطينيين قائلدي الموية ؟

ألم يقرأ وزير العدل الإسرائيلي العريفة التي بعث بها أوري أفيري للرئيس ييجن باشده فيها إلغاء قرار الطرد وإعادة ملهم والقوائم ؟ ألم يسمع وزير العدل الإسرائيلي تصرعات يوسي سريد عضو الكنيست الذي طالب فيها ييجن بالتخلص من الروح الشريرة التي يتطوى عليها أمر الطرد وبالالتزام بروح كاسب ديفيد حتى يسود السلام في المنطقة كلها ؟

ألم يسمع السيد وزير العدل الإسرائيلي عن العريفة التي بعث بها السيد مائير باييل رئيس حركة شيل يصف فيها قرار الطرد بأنه قرار يضر أشد الضرر بسمعة إسرائيل في العالم وأنه حلقة من حلقات السلسلة الطويلة من أخطاء حكومة الليكود ؟

يا ترى . هؤلاء جميعهم يتلون الرأي العام الإسرائيلي والشعب الإسرائيلي أو يتلون شعاً آخر فالدخول الموية ؟

وإذا كنت يا وزير العدل لم تسمع ولم تعلم بما يحدث في بلادك . فتصيحى أن تسرع إلى أشهر الأطباء الاخصائيين في مستشفى هاداسا لإنقاذ صحتك حتى يمكنك أن تباشر مهام منصبك الحساس بوعي كامل وبصيرة قوية . لإنقاذ سمعة العدالة في إسرائيل .



رسالة

الرسائل الجامعية

□ عبدالعال الحامصي

الأجلاء في حق الرسالة وصاحبها جاءت لوحة الحقيقة العلمية وحدها . وإذا كانت هذه المناقشة قد أتاحت لنا أن ندخل أنوار الرسالة لنقف في مواجهة منسوبها العلمي . فقد أتاحت لنا في نفس الوقت . أن نكون طرفاً وشهوداً !

وعازدت بهذه الكلمات معرنا عن مشاعري إلا مدعلاً أفرج به إلى هدف آخر ذكرني به المناسبة . لقد أحسن التلفزيون بتقديم هذه الوجبة الثقافية لنا . ولكننا نأملها أن تكون بداية لأن تبهر أجهزة الإعلام لدينا بالجواب الحادة في حياتنا وجذب المستمع والمُشاهد والقارئ إليها . خصوصاً هؤلاء الذين لا تشكل هذه الجواب محور الأساس لاهتماماتهم . وهذا من شأنه أن يثوق هؤلاء إلى مناطق الثقافة وعوالم الفنون والأدب . والإصلاح على هذا من جانب أجهزة الإعلام من شأنه أن يجهز الأرض لقاعدة عريضة . من مصلحة مصر وخدمة لتسطيلها الحضاري أن يكتشف هؤلاء على مدى الأيام أن الثقافة هي التي تحقق للإنسان إحساسه بذاته وإحساسه بإنسانيته . وإذا كانت متعة الترفيه ضرورية . فإهاج الفكر . ومتعة الفن . وروعة العلم أكثر رحابة وأعمق غوراً .

انطلاقاً من هذا أقول إن التلفزيون إذا كان قد أقدم على هذه المبادرة فحقن تأمل ألا تكون الأخيرة . ولهذا أطلب بتعصم التجربة . فهناك عشرات الرسائل الجامعية التي تطرح للمناقشة في ساحات جامعاتنا المصرية وهي تتعلق بمجانب حيوية تهم حياتنا الفكرية والأدبية والعلمية . ومن الواجب أن نربط الماهجر بها عن طريق أجهزة الإعلام . لتحقيق صلة ذات فعالية بين حرم الجامعة وساحة الوجود المصري . لا أملك هنا إلا أن أطلب التلفزيون بأن يخصص حيزاً من إرساله لعرض المناقشات الجامعية حول الرسائل العامة . أسوة بما يفعله البرنامج الثاني بالإذاعة . مع تأكيد - لا أحسنى مجازاة فيه - بأن برنامجنا يخصص لهذا سيكون جاهزاً وناجحاً . لوعرف التلفزيون كيف يقدمه .

حقيقة - ولا أقول هذا لوجه اعتبارات غير هذه الحقيقة . ولا شيء يعنى غير أن أكون صادقاً مع نفسي - لقد أعطانا التلفزيون أسية شائقة وجادة بإقحامه على عرض المناقشة التي جرت في الجامعة بشأن رسالة الماجستير التي قدمتها السيدة جيهان السادات وكان موضوعها « أثر الشاعر الإنجليزي شيل في الأدب العربي في مصر » والتي ناقشنا لجنة من أساتذتنا

الدكتورة سهير القهارى والدكتور زكي العشماوى والدكتور مجدى وهبه . فقد رأينا سيدة مصر الأولى تقف أمامنا - وفقاً للأصول والتقاليد الجامعية - موقف الطالب من أساتذتها . لا تحف بها غير حالة العلم ووقاره . وإذا كانت السيدة جيهان السادات قد برهنت لنا من قبل على أنها سيدة مصرية ممتازة جذيرة بالمكانة التي تحتلها في قلوب هذا الشعب . وبالتقدير الذي أسبغته عليها شعوب العالم المتحضر .

لأنها هنا قدمت لنا دليلاً بالغا على جدارتها بهذه المكانة . إذ لم تكف بموقعها السامى . ولكنها أصرت على أن تتوج هذا الموقع بالثقافة تسعى إليها . وتساهم بالمعطاء فيها من خلال قنوات الشرعية الجامعية . وإذا كان لم يتح لنا نحن المشاهدين أن نقرأ الرسالة . فإن المناقشات الحيوية التي جرت بينها وبين أساتذتها . قد أعطتنا فكرة واضحة عن مدى مستواها . وما كان يمكن أن نحظى بحرية الامتياز بمنحها أساتذة أجلاء إلا رسالة جامعية قالت جيداً وجديداً . ولقد أفتت - هذه المناقشة - بأن الكلمات التي قالها هؤلاء الأساتذة



م. رويين

اقتصاد

صنع في مصر

□ نفيسة عابد

جملة لما في أدنى وزن خاص وفي
عبي سحر فرعون... فإن تكون لنا
صناعة معناه أن لنا كيانا ودولة...
وقد أثبت المصريون منذ طلعت
حرب في عصرها الحديث أن قوة
الصناعة المصرية تكفي التحور
الاقتصادي... وبالتالي التحور الفكري
والسياسي.

وفي العدد الماضي أشرنا مشكلة الشركات
المصرية التي تحملت عبء المشوار الطويل ثم
ظهرت عليها علامات الشبهوة المبكرة التي
جعلتها تبدو عاجزة عن حوض معركة المنافسة
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
خللا ما في هذه الشركات... وفي رأيه أيضا
أن الوقت لم يعد ينفع إلا للانطلاق والتوسع
في الداخل والخارج... وأن المساعدة التي
سقطها الدولة لهذه الشركات لها قواعد
وحدها... ووزارة الصناعة لن تعد هذه
الشركات إلا بالأشياء التي جعلت قصور
الشركة بسبب خارج عن إرادتها... ثم تركها
لكي تحوض معركة بنفسها.

فالهندس مه زكي وزير الصناعة يقول إنه
لا بد من تشجيع رأس المال الوطني على
المشاركة في تطوير وتحديد مشروعات القطاع
الصناعي والمساهمة في خطة التنمية... وإن
من الضروري إعطاءه أtria والأغفادات
والضمانات التي يأخذها رأس المال العرق
والأجنبي في ظل قانون 83 المشهور وتابعه
المعدل... ولكن الذي يحدث الآن شيء
مختلف عن هذا الكلام الخجل... وزارة
الاقتصاد لا تعلق رأس المال المصري من
المحرك أو الضرب في السنوات الخمس
الأولى رغم أن أرباح الاستثمار الوطني تظل
في داخل البلاد ليعاد استثمارها فيما تسرب
أرباح الاستثمار الأجنبي إلى الخارج... وهي
تجاوز مئات الملايين كل عام... ! وهذا
يفسر المستثمر المصري إلى إشراك مستمر
عرق أجنبي... هو في غنى عنه... حتى
يحصل على مميزات المحرك والضرب...
ويزداد صداع رأس المال الوطني عندما



د. محمد عبد الحليم

اقتصاد

الأجر.. والثواب!

□ عادل البلك

أربعة أسابيع الآن... وعلى فرض صحة هذا
القرار عند صدوره... وهو ما نكره... وعلى
فرض ضرورة استمرار وجود حد أعلى
للدخول الموهل... وهو ما نكره... فإن
المنطق يدعونا إلى مضاعفة الحد الأعلى
للمرتب عدة مرات ليصبح ٢٠ ألف جنيه
سنويا.

ويقول: ليس من العدل في قليل أو كثير
أن يحدد 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
وحدها... مع أنها تقوم بمشروعات
الاقتصادية... وأعمالا كبيرة تستمر مئات
الملايين من المجهتات... وليس معقولا أن
تحمل القيادات مسئولية إدارة مشروعات
هذا حجمها دون مقابل عادل.

ويقول عبد الثواب سالماني عضو مجلس
إدارة الشركة المصرية للتكديرات: إن
عددا من هذه القيادات... مما لهم من خبرة
طويلة وكفاءة عميلة بدأت في الغروب من
مواقعها ليس إلى الخارج فحسب... ولكن
إلى الداخل أيضا... إلى مشروعات الاستثمار
الشركة ففقرت مربياتهم إلى حصة وعشرة
أضعاف ما كانوا يتقاضونه من الحكومة
أو القطاع العام... وكثيرون من هذه القيادات
تحملوا عبء الحياة الاجتماعية التي ترتفع
أسعارها كل يوم بل في كل ساعة... فلا هي
خادرت مواقعها حيا في الأرض وفي الوطن...
ولا هي انشغلت بأعمال أخرى وجعلت شعارا
لها: ما جعل الله لأمرئ من فلقين في جوفه...
ثم إن هناك لقطاعات في الدولة عرفت أن
هذا الحد الأعلى للمرتب قد أصبح عينا على
الإنتاج فقطه البوك وشركات البنوك
والسياحة والتأمين وغيرها.

وهذه الدعوة إلى إلغاء الحد الأعلى
للمرتبات أصبحت على لسان كل قيادات
العمل الانحائي في الحكومة وفي القطاع
العام... وتولا الخجل... وتولا بقية من ساء
لرؤسوا مع أطفالهم أغنية يقولونها في
رمضان: حلّ الكيس وأعطا بقتيش...
ليرجح ما بقتيش...

ذكرني الأستاذ سيد المصري الركيل
الأول لوزارة التجارة بالتجارة بالمثل
الشبي: ثلاثة لا ينامون الليل...
الحناج والحناج والحناج... وأقول
إن هؤلاء الثلاثة لا يتجون أيضا...
والحديث بين وبين الأستاذ سيد
المصري كان حول ما كتبه في الأسبوع
الماضي عن الحد الأعلى للأجور الذي تم
ربطه في سنة ١٩٦٠... وتغيرت الدنيا كلها
وظل القرار على حاله من الثبات المل...
ويقول: علينا من الآن إذا أردنا أن نحرر
إنتاج القطاع العام إلى الأفضل أن نبدأ برابط
الأجر بالاتفاق... فيها وجهان لعملة واحدة
فمنح لا نريد أن يكون مرتب الوظيفة أشبه
بالعاش أو الضمان الاجتماعي عند الشيخوخة
والعجز والبطالة... ولا نحن نتصور أن الإنتاج
سيزداد بينما يظل المرتب يلف «مهلك سر»
ويمكن أن نضع حدا معينا لإنتاج أية
شركة... فإذا زاد الإنتاج عن هذا الحد...
فلمعلمين أن يشاركوا في هذه الزيادة كل
حسب موقعه من المسئولية الفعلية... وكانت
هناك قرارات في ظل الشركات المساهمة
حددت نسبة ١٠٪ من الأرباح لمن يشغلون
مناصب الإدارة العليا... وهذه النسبة إلى
جانب أنها حافز على الإنتاج... فهي حاجر
يجمع الانحرافات كما يمنع هروب هذه
القيادات من مواقعها.

أما سيد حريشة رئيس القطاع التجاري
وعضو مجلس إدارة عمر أحمدي فقد أرسل
خطابا إلى الدكتور عبد الرزاق عبد الحميد
نائب رئيس الوزراء يقول فيه: في الوقت
الذي صغر فيه قانون الحد الأعلى
للمرتبات... كانت الأسعار غريبا في الوقت
الحاضر... فقد تضاعفت عدة مرات...
وكانت القيمة الشرائية للجنبة تزيد على



د. محمد عبد الحليم

بعد عام .. الإسكندرية - قطاراً - في ساعة ونصف



الهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات يفتتح الخط الجديد القاهرة - اسوان السياسى مند اساميه

بعد عام .. وبالتحديد في يناير عام ١٩٨٢ سيمكث الذهاب للإسكندرية من محطة مصر الشهيرة في خلال ساعة ونصف. أو بالعكس بنفس المدة. حيث إن الوصول للإسكندرية حالياً أو بالعكس يقطعه القطار فيما يقرب من ثلاث ساعات . أى بعد عام ستخفف هذه الساعات إلى النصف . والسبب في ذلك أنه سيصل لمصر قطار فرنسى شهير وهو القطار التورينى . الذى سيقطع المسافة بسرعة ١٦٠ كيلو مترا في الساعة .



الوزير مع مسؤولي السكة الحديد يتفقدون القطار من الداخل وخاصة نادي القطار



نسبة مشاركة السكك الحديدية في نقل البضائع ١١.٨٪. فارتفعت نسبة النقل على الطرق إلى ٧٧.٦٪ مما كان له أسوأ الأثر على الاقتصاد القومي باعتبار أن النقل على الطرق هو أكثر وسائل النقل تكلفة على الإطلاق. وبدخل في تكاليف كل سلعة كما احتل انتظام مواعيد تشغيل القطارات الركاب.

ما زال النظام البدائي في تشغيل القطارات كما كان عليه منذ إنشاء السكك الحديدية في مصر وهو النظام الميكانيكي للسيا فوارت التي تضاهي بمئات الكروسيين ولا يوجد نظام للإشراف على تشغيل القطارات مما يضمن تنظيم تشغيلها حسب المواعيد المقررة أو في الحوادث كما لم تدخل الهيئة النظم العالمية الحديثة - بعد - التي تتحكم أوتوماتيكيا في إيقاف القطارات في حالة الخطأ البشري والذي يعتبر السبب الرئيسي للحوادث.

وبعد - فهذه الصورة اختلقت بعض ملامحها لتحسن نحو الأفضل بعد مبادرة الرئيس السادات للسلام. وتحقيق مناخ السلام فقد أولت الدولة لمرافق هذا القطاع اهتماما لتعويض ما فاته من تخلف وتدهور. ولتحقيق ذلك أعدت الوزارة خطتها على مرحلتين: أولاها: معالجة وهي تهدف لتجديد شبكات الاتصالات ووسائل النقل للاستفادة من الطاقة والإمكانات المتاحة قدر الإمكان مما يكسر من حدة مشاكله. وثانيها: أجله لتدعيم مرافق النقل والاتصالات لمواجهة الاحتياجات المتزايدة

الخدمة في القطارات تتحسن مع الوقت



القطار التزميني انشطر

محافظات وقرى مصر بعضها. ورغم بعض خطوات التحسن الذي طرأ على هذا المرفق في بعض خطوطه الإقليمية فإن الموقف الحالي للمرفق فيه أيضا شيء من التخلف. ورغم وضوح سمة التدهور في بعضه. فتبدو الصورة الواقعية طبقا لما يحسه الجمهور والمسؤولون معا كالآتي:

بلغت نسبة العربات بالسكك الحديدية التي تجاوزت العمر المقرر لخدمتها ٦١٪. وكذلك الحال بالنسبة للتدعيم لمواجهة احتياجات النقل المتزايدة. ودليل ذلك أن عدد عربات الركاب بالسكك الحديدية ظل كما كان عليه من ١٥ عاما في الفترة من عام ١٩٦٠ إلى عام ١٩٧٥ يما ارتفع عدد الركاب من ١٠٠ مليون في السنة إلى ٣٠٠ مليون نسمة. وهذا راجع بلا شك إلى عدم تجديد عربات الركاب بالأعداد المطلوبة وفي المواعيد المقررة لظروف وتراكبات الفترة الماضية خاصة بسوايت الأعداد لمركبة أكتوبر الجديدة. كما تجاوزت وحدات الديزل عمرها الافتراضي. ولم يسر تجديد بعضها فكانت تسحب بالجرارات دون السير بحركاتها الذاتية حتى عام ١٩٧٨ حيث بدأ تجديد حركاتها الرئيسية.

كما بلغت الجرارات التي تجاوزت العمر المقرر لها ٨٣٪ وذلك لأنها كانت تعتبر بمثابة العصب الرئيسي لنشاط السكك الحديدية باعتبارها القوة المحركة للقطارات الركاب والبضائع. لذلك تأثرت كفاءة التشغيل في نقل البضائع وأصبحت

ولن يتوقف هذا القطار إلا في محطة طنطا فقط بعد التطوير الجاري حاليا. والذي يتلخص في خطوات الانتهاء الجارية لخط الحديد بين إيتاي البارود والإسكندرية تمهيدا لتخصيص هذا الخط لنقل حركة البضائع عليه وقصر الخدمة على خط القاهرة طريق طنطا على حركة قطارات الركاب توطئة لإدخال الخدمة السريعة على هذا الخط والمشكلة في استيراد القطارات التوربينية المتعاقد عليها مع فرنسا. وهذا التطوير المنتظر لتطير مصر اسكندرية جزء من التطوير العام الذي تجريه حاليا وزارة النقل والمواصلات عن طريق الهيئة القومية للسكك الحديدية.

فليس حاليا على أي إنسان ما للتفكير في دور هام في حياة الأفراد والشعوب. ذلك لعدم اختلاف وتزايد الأنشطة المختلفة في قطاعات ومجالات الحياة. ولذلك فالنقل يعتبر عنصرا هاما لتقديم البلاد اقتصاديا واجتماعيا. كما أنه يسر اندماجها على العالم الخارجي. بل إن توافر شبكات النقل والاتصالات بوسائلها المتقدمة يعتبر من ضمن المعايير الهامة لقياس مدى تقدم الشعوب. ولكن في بلادنا. فقد مر مرفق النقل عموما خاصة السكة الحديد بظروف عصيبة حيث كانت الموارد تنحدر بعيدا عن التنمية في أجل معركة السلام في أكتوبر عام ١٩٧٣. مما أدى ذلك بدوره إلى تدهور مرافقها وإن كان بالطبع قد احتل مرفق السكة الحديد درجة من الأهمية الكبرى لأهميته القصوى لربط جميع

تصنيع

١٢٠ عربة

ركاب محليه

لتجديد

القطارات

الأقليمية .



قطار أسوان السيارى ميناء الاسكندرية قبل وصوله محطة القاهرة



القطار الحديدى السيارى على رصيف المحارن بالخارج

الوضع فى ورش الصيانة
والخطوط معاونة الجمهور
فى الحفاظ على سلامة القطارات

زيادة خسائرها عاما بعد عام الى ثلثى عام
١٩٨٠ بمبلغ ٣٤ مليون جنيه بعد أن كانت مليون
جنيه فقط عام ١٩٧٥ .
كما تهدف الوزارة - من خلال الهيئة القومية
للسكك الحديدية - إلى القضاء نهائيا على

النقل على الطرق أكثر وسائل النقل استهلاكاً
للفلورود ويبلغ خمسة أمثال استهلاك السكك
الحديدية .
عدم الاستفادة من السكك الحديدية فى حجم
النقل رغم ارتفاع مصاريفها الثابتة مما يؤدى إلى

تجنى لتكرار ما قد يحدث من اختناقات .
ولما كان النقل والمواصلات علما له أصوله الفنية
والاقتصادية ، لذلك كانت الدراسات العلمية
هى المدخل الصحيح لإعداد خطة العمل
المقبلة . . فلقد قامت الوزارة بالاشتراك مع
اليون الفنية الأجنبية المتخصصة بعمل
مخططات شاملة للنقل والاتصالات والمواصلات حتى
عام ٢٠٠٠ حيث تكون المشروعات المقبلة وسيلة
لإزالة الاختناقات بدلا من أن تكون سببا فى
زيادتها تعقيدا . الأمر الذى قد يحدث إذا
ووجهت المشاكل بحلول غير مدروسة النتائج
وفى إطار هذه الدراسات العلمية تقرّر القيام
بالمجازات لمراقبة قطاعات النقل والمواصلات .

□□ فاجهت الوزارة - تنفيذ خطة عمل
ومشروعات المستقبل - إلى النوص بترقى
السكك الحديدية عمليا باعتباره العمود الفقري
للتنقل بجانب اقتصاديات تشغيله للمسافات
الطويلة بحيث ترتفع مساهمة السكك الحديدية فى
نقل البضائع من ١١.٨٪ حاليا إلى ٢٦٪ عام
١٩٨٥ وينخفض النقل على الطرق نعا لذلك
من ٧٧.٦٪ إلى ٥٥.٤٪ عام ١٩٨٥ ذلك أن
الوضع الحالى لتوزيع النقل لا يتم على أساس
اقتصادى سليم للأسباب الآتية :
تكلفة البضائع على الطرق تبلغ ١٥ مليا للطن
كيلومتر . . بينما تبلغ بالسكك الحديدية ٩ مليات
فقط .



سليمان متولى يتابع العمل بورش الصيانة بالسكك الحديدية

بالخطوط الرئيسية للوجهين البحرى والقيل . وينتهى العمل بها فى عام ١٩٨١ . وكذلك إدخال نظام المراقبة المركزية على حركة سير القطارات التى سوف ينسج إنجاد اتصال تليفونى لاسلكى بين أكشاك المراقبة والبلوك والخطوط وسائقى القطارات وينتظر الانتهاء منها فى بداية شهر يناير القادم .

● وبعد هذا العرض الموجز لنشاط الهيئة القومية للسكك الحديدية وسياسة وزارة النقل الطموح لا يسعنا إلا أننا نأمل أن تكون السكك الحديدية فى عام ١٩٨٢ على أفضل وجه يمكن بواسطته تقديم خدمة مريحة للمواطن المصرى . لفرق سلك حديد مصر من أقدم السكك الحديدية فى العالم وأول سلك حديدية فى أفريقيا وآسيا .



ألا وهى تقديم الوجبات فى مقصورات النوم بهدف إمكانية خدمة الراكب فى أى وقت يشاء بعكس الحال القائم ، كما أن كل عربة مجهزة بمطبخ لتسخين الطعام فى أى وقت كما يتم حفظ الطعام فى لاجبات خاصة على سطح القطارات . والخدمة بها كما أن التاوين الملحقين بالعربة يمكنها تقديم وجبات إضافية أو حفيقة للراكب فى أى وقت يطلب ذلك . وكذلك المشروبات الساخنة والمثلجة . كل ذلك بهدف راحة الراكب لمسافات طويلة .

— كما أن الوزارة قد تعاقدت على استيراد ١٠٠ عربة جديدة مكيفة الهواء واستبدال نظام التكييف بقطارات الصعيد الذى يعطل نتيجة التوليد الدائى للكهرباء باستمرار عربات توليد كهرباء منها .

— ولرفع كفاءة التشغيل يجرى العمل فى مشروع كهربة إشارات حط القاهرة أوسع الجزرة . وعط القاهرة - الاسكندرية فى المسافة من قلوب إلى بها وعط كوبرى التيمون المرج كما سبق توضيحه وينتهى فى العام القادم .

— استكمال العمل فى مشروعات تأمين حركة سير القطارات بالوجهين البحرى والقيل . وهو مشروع التحكم الآلى فى حركة سير القطارات

متم كهربة إشارات عط المطرية مع الرطب بينها بواسطة نفق بحر منطقة وسط المدينة وقد شهدت مناقصة عامة لإنشاء النفق يتم الت فيها قبل نهاية هذا العام أى عام ١٩٨٠ .

— لتطوير خدمة النوم والأكل بقطارات الوجه القيل باستيراد ٣٠ عربة نوم وست عربات « نادى » وست عربات توليد كهرباء لتشغيل أجهزة التكييف والتلاجات بالعربات . وقد تم توريد ٢٧ عربة منها . وبدأ تشغيل قطار منها اعتبارا من يوم ٢١ ديسمبر الحالى فى عام ١٩٨٠ . ويرد الباقى تباعا قبل نهاية نفس الشهر كما ترد مجموعة مماثلة من ٤٢ عربة ابتداء من شهر يناير القادم . ويتم تشغيلها تباعا ابتداء من فبراير ١٩٨١ حتى شهر مارس القادم أيضا . وبذلك سوف تتضاعف الخدمة بعربات النوم بالوجه القيل ويرتفع مستوى تشغيلها بالاشتراك مع عربات النوم والأكل الدولية ابتداء من الموسم السياحى للشهات القادم .

وتتميز عربات النوم الجديدة حط القاهرة أسوان التى افتتحها المهندس سليمان متولى هذا الشهر بأن فى كل عربة ١٢ مقصورة نوم . كما أن الكابينة الخاصة بالنوم بها سريران وكذلك ناديان . حيث يسمح بخدمة جديدة للراكب

الأزدهام بقطارات الركاب ويجدد عرباتها بالكامل خلال عام ١٩٨١ وتحسن الخدمة بعدم تأخير القطارات . وسوف يتم لتحليل ذلك تفيد المشروعات التالية :

— تجديد ١٥٠ كيلو مترا من الخطوط الحديدية عام ١٩٨١/٨٠ الحالى وسوف يرتفع هذا المعدل بعد انتهاء شركتين بالوجهين البحرى والقيل لمراجعة التصور فى العالة الفنية بالمينة مع ترشد استخدام للمعدات الآلية الحديثة .

— استيراد ٥٧ جرارا جديدة ترد تباعا خلال عام ١٩٨١ .

— استيراد ٥٠٠ عربة ركاب من رومانيا للدرجين الثانية والثالثة يرد ٢٠٥ منها حتى نهاية عام ١٩٨٠ والباقى خلال النصف الأول من عام ١٩٨١ وذلك بجانب تصنيع ١٢٠ عربة ركاب محليا بمصانع سباف وبورودها يتم تجديد القطارات الإقليمية اقلية بعد أن تم تجديد عربات قطارات إكسبريس الوجه البحرى تمام استيراده وتصنيعه خلال العامين الماضيين .

تطوير الخدمة غطى القواصى . حلوان والمطرية حيث تبدأ عربات جديدة مسارها على قطبان حلوان فى نهاية شهر يناير القادم بواقع ٥٢ عربة تصل تباعا من منتصف ذات الشهر . كما



مدير حلوان الجديد سيعمل منتصف شهر يناير ١٩٨١ أى القادم.

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

الساعة . حيث إن فترات الذروة حاليا لا تستوعب منها إلا ١٢ ألف راكب . وعلى ذلك فطوال العام القادم أى عام ١٩٨١ ستعمل هذه العربات الجديدة فور وصولها لياحا . وتدعى لأمان المواطن على طول هذا الطريق تقرر إنشاء كبرى علوية بدلا من المرفقات الحالية وبناء الأسوار على الجانبين وذلك لإعداد هذا الخط لكي يكون جزءا من الخط الإقليمي السريع ما بين حلوان والمرج . وهذا الخط الإقليمي هو مترو الأنفاق . مدير الأمل على هذا الطريق الحيوي والمكتظ بالسكان والنشاطات المختلفة . ولقد مر مشروع مترو الأنفاق بعدة عتطوات عملية جادة بدءا من عام ١٩٨٠ فمجرد أن تم عقد بروتوكول خاص مع

الإسكندرية في منتصف شهر يناير القادم . حيث سيصل عدد ٥٢ عربة طوال عام ١٩٨١ على دفعات تباعا . حيث تتكون الدفعة الواحدة من ٨ وحدات كل وحدة مكونة من ثلاث عربات . وتصل سعة هذه العربات بحمعة ٥٢ ألف نسمة بواقع ألف نسمة لكل عربة . وستعمل أول وحدة جديدة بهذا الخط يوم ٢٥ فبراير القادم وستكون الوحدة الواحدة التي تعمل على خط حلوان من ٦ عربات . حيث تستوعب الوحدة ٦ آلاف نسمة ، كما تقرر تدعى لهذا الخط أن تكون هناك وحدة كل خمس دقائق للثقل على وجه السرعة لمواجهة التزايد عليها . بحيث تحصل طاقة الاستيعاب في فترات الذروة إلى نقل ٢٤ ألف راكب في

المتابدة على هذا الطريق سواء كان بغرض السكنى أو للعمل أو للدراسة أو حتى ممارسة حياة اجتماعية عادية بين الأهل والأقارب . ولذلك فإن وزارة النقل والمواصلات تولى الاهتمام ورعاية خطوط هذا الطريق على الدوام - بعض النظر عن الحوادث العارضة . فبعد هذه الخطوط بعربات جديدة وتعمل على صيانة الحالى منها . وإن كان أيضا للجمهور واجب الحفاظ عليها ليس لأنها ملكية عامة إنما لاستمرارية خدمته بها دائما . لقد تعالقت الوزارة على استيراد عربات جديدة لتدعيم هذا الطريق . وبدأ شحن هذه العربات منذ يوم ٢٦ ديسمبر أى يوم الجمعة الماضى من ميناء لاروشيل لتصل إلى ميناء

● مدير حلوان . من معالم القاهرة . أو من ملامح مواصلاتنا العامة . والذي يعرفه كل مواطن بمصر حتى ولو لم يقطن المنطقة الواقعة جانبى طريق باب اللوق - حلوان . والاعتقاد السائد والصادق أيضا أن المترو هو أفضل وأرخص وسيلة مواصلات تخدم الجماهير سواء ذهبوا أو إيابا من مناطق أعاليهم إلى منازلهم والعكس . وبطبيعة الأمور . فإن عربات هذا المترو التي تستخدم بجهاز هذا الطريق الحيوي تعمل منذ سنوات غير قليلة . وربما يطول عمرها أيضا في الخدمة . إلا أن الزيادة السكانية هي التي تدفع الدولة - كما في جميع الحالات - إلى زيادة كمية وتوعية خدمة المواصلات لند احتياجات الجماهير

٥٢ عربية جديدة لمetro حلاوات تعمل كلها عام ١٩٨١

فرنسا تمجيد إنشاء المرحلة الأولى من شبكة مترو الأنفاق في يوليو عام ١٩٨٠ وإدراج المشروع في الخطة الاستراتيجية بعد موافقة اللجان المختصة بالحزب الوطني الديمقراطي . قامت الوزارة فوراً باتخاذ الخطوات التالية

● تم تحديد جميع الأعمال التي سيتم تنفيذها في هذه المرحلة وهي المرحلة الأولى من الخط الإقليمي من شبكة مترو الأنفاق حيث تتضمن هذه المرحلة إنشاء الجزء الأوسط من الخط الإقليمي وهو جزء النفق الذي يربط ما بين محطة السيدة زينب وكوبري الليمون بما عليها من محطات للركاب تحت الأرض وما يلزم لتنشيط الخط من محطات قوى كهربائية ومحطات تقوية فرعية ومحطات تبوية وتبريد وغيرها . وذلك بأن قامت بإعداد الشروط العامة والخاصة بتجهيز المواصفات اللازمة لتنفيذ هذه الأعمال . وانتهى هذا العمل خلال شهر أغسطس عام ١٩٨٠ .

● قامت الوزارة بعد ذلك بطرح هذه المرحلة في مناقصة عامة عالية بتاريخ أول سبتمبر عام ١٩٨٠ . وقد قامت تسع شركات عالية بشراء مستندات هذه المناقصة توطئة للتقدم والعطاء .

● كان محددا يوم ٣٠ نوفمبر عام ١٩٨٠ موعداً للفح مقاريف هذه المناقصة . ولكن تقدمت معظم الشركات العالية التي قوت الدخول في هذه المناقصة بطلب مد موعد فتح المقاريف لإتاحة فرصة من الوقت لاستكمال ما يلزم هذه المناقصة من دراسات جادة ومثمرة .

وقد تم مد موعد فتح مقاريف المناقصة إلى يوم ٢١ ديسمبر عام ١٩٨٠ حيث يتم تحليل العطاءات المقدمة لتنفيذ هذا الجزء من المشروع وإسناد العمل التنفيذي للشركة التي يرسو عليها العطاء .

● ومن المتطير بمشيئة الله - أن تبدأ أعمال التنفيذ في نهاية النصف الأول من عام ١٩٨١ وخلال السنة الأولى ستقوم الشركة المفضلة أولاً بإحلال خبار النفق من جميع المرافق مثل خطوط المياه والغاز والكهرباء والغاز والتليفونات والتي تمر في نير الشارع وذلك بنقلها إلى جانبي الطريق أي الشارع حتى يمكن إحلال النفق بين محطة السيدة

زينب ومحطة كوبري الليمون إحلال تاماً من المرافق حيث يبدأ العمل في الإنشاء مع حركة المرور .

● من المقرر أن يستغرق تنفيذ ذلك الجزء المدة من عام ١٩٨١ إلى عام ١٩٨٤ حيث يتم تشغيل القطارات فيما بين حلوان وميدان رمسيس عن طريق نفق تحت الأرض يصل طوله حوالي ٤.٥ كيلو متر تقع عليه خمس محطات للركاب هي : محطات إسماعيل أباطة - التحرير - ٢٦ يوليو - عراي - ورمسيس .

□□ وربما يتور السائل حول آثار تأخير مشروع مترو الأنفاق نتيجة ظروف واعتبارات مختلفة أهمها العامل الاقتصادي وقت إعداد الدراسة الخاصة بهذا المشروع .

فن حيث الآثار الاقتصادية . فاللعلوم أن الزيادة مستمرة في الأسعار العالمية منذ سنوات وإلى سنوات قادمة . فقد بلغت التكاليف اللازمة لتنفيذ هذه المرحلة من الخط الإقليمي أربعة أمثال ما كان مقدراً لها عام ١٩٧٥ عندما تم إعداد المشروع وتصميمه حيث قدرت التكاليف اللازمة للخط الإقليمي بكامل طوله في ذلك الحين بحوالي ١٣٠ مليون جنيه مصري في حين تبلغ هذه التكاليف طبقاً لأسعار عام ١٩٨٠ حوالي ٥٧٥ مليون جنيه أي أكثر من أربعة أضعاف تكاليف عام ١٩٧٣ علماً بأن ما سيبلغ

هذه المرحلة هو جزء واحد فقط من هذا المشروع .

وأما الآثار الفنية التي ترتبت على تأخير تنفيذ المشروع منذ عام ١٩٧٥ فهي أنه كان مقدراً تشغيل الخط الإقليمي بجانب الزيادة المنتظرة في الطلب على النقل وبحيث تزيد حركة التشغيل على الخط تدريجياً . ولا تأخر التنفيذ أصبح حجم الطلب على النقل على هذا محور حلوان - السيدة زينب - التحرير ورمسيس كبيراً جداً بحيث يتطلب التشغيل بأقصى طاقة منذ البداية وحتى قبل استكمال باقي أجزاء المشروع .

● ورغم كل هذه المجهودات فإن الوزارة تضع في عين الاعتبار مشكلة احتفالات المرور .

فرغم أن إنشاء شبكة مترو الأنفاق تعتبر الحل الأمثل والحلوى لمشكلات النقل العام . فإن شبكة مترو الأنفاق لا تكفي وحدها . لذلك يتطلب الأمر ضرورة وجود شبكة نقل سطحي متكاملة مع شبكة مترو الأنفاق . ولتحقيق احتفالات المرور . تلوم الوزارة حالياً بالاشتراك مع الأجهزة المسئولة عن القاهرة الكبرى بالتفاوض مع البنك الدولي للإنشاء والتعمير للحصول على قرض لتنفيذ بعض المشروعات اللازمة والضرورية لحل احتفالات المرور فوق سطح الأرض وذلك بعد أن تمت دراسة جدوى هذه المشروعات معرفة وزارة النقل بالاشتراك مع

بيت خبرة عالمي . وتم تحويل هذه الدراسات من الحكومة الإنجليزية وتبين من هذه الدراسة أهمية هذه المشروعات لأسباب حركة المرور وتحسين الخدمة للنقل الركاب .

وهذه المشروعات التي تجري دراستها وطرق تحويلها مع البنك الدولي تشتمل على :

- إنشاء كبارى علوية سريعة في التقاطعات الهامة .

- إعادة رصف للشوارع الرئيسية والشارع الهامة .

- تدعيم محطات حط الأسفلت بكل من محافظتي القاهرة والجيزة .

- تدعيم أساليب الصيانة سواء للأوتوبسات أو الترام بينة النقل العام ومترو مصر الجديدة بإنشاء الورش المركزية للصيانة بحرس السويس .

- التوسع في التدريب المهني لجميع العاملين في خدمة نقل الركاب والتخطيط وهندسة المرور .

- إنشاء الحجراجات المتعددة الأدوار وذلك لحل مشكلة الانتظار داخل وسط المدينة .

وتنفيذ هذه المشروعات مع الانتهاء من تنفيذ كبارى النيل العلوية يمكن أخذ من مشاكل المرور بإقليم القاهرة الكبرى .

ومع ختام هذا القول فإنه يبدو أن النظرة الشمولية والتكاملية تحتوي على مشروع مترو الأنفاق وأبعاده وتحقيق الفائدة المرجوة منه .



أجهزة النقل والمواصلات مرتبطة بمصالح ومطالب الجماهير يوماً... بل في كل لحظة... ومع ذلك... ٢



— المهندس سليمان متولى يتابع السترات على الدوام ويناقش العاملين في معوقات العمل.

تليفونات . وبالطبع تقل هذه النسبة من دولة لأخرى تبعاً لدرجة تطورها ونموها . وبالدراسة التي أجريت حول احتياجات بلدنا . . . وطبقاً للوضع الحالي الذي يتلخص في وجود ٣٥٠ ألف مشترك فقط . وهناك طابور يمتد على ٣٢٠ ألف من طالبي التليفونات أى أن ما لا يزيد على ١٪ من سكان مصر يمتلكون أجهزة تليفون . والباقى عازال في طور الانتظار . وبالطبع ستزيد نسبة طالبي التليفونات في السنوات القادمة تبعاً لنمو الاقتصاد وتطور حياتنا الاجتماعية . ولذلك فقد توصلت هذه الدراسات إلى نتيجة ألا وهي احتياجاتنا إلى ٤.٥ مليون تليفون في عام ٢٠٠٠ أى سد احتياجات ٧٪ من سكان مصر حتى عام ٢٠٠٠ .

وبالتالى فإن تخطيط النقل والمرافقات يجرى على هذا الأساس . فليدر وجود خطط طويلة الأجل فهناك أيضاً خطط عاجلة وقصيرة الأجل .

١- فأما الخطة الأولى والشاملة لاقتصاد مشكلة الاتصالات والنقص على شكوى الجماهير فهي تلغى تبعاً خلال السنوات الخمس القادمة بل أقدم من هذه السنوات . خاصة بعد الانتهاء من عقد الاتفاقات الكبيرة مع مجموعة الكونسيرتيوم الأوروبي والدول الصديقة 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 الماضى . وتضمن

التبؤس بهذا المرفق الحيرى إلا أنه بطبيعة الأحوال أيضاً يجب أن تأخذ هذه المحاولات والخطوات وقتاً حتى تنتهى وتثمر النتيجة في حوزة للتليفونات .

وفي سبيل التبؤس بهذا المرفق فقد قامت الوزارة متعاونة مع المجلس القومى للشئون الاقتصادية بدراسات عديدة وكبيرة . وليست للحل المثلث أو القوي فحسب . بل لسنوات طويلة قادمة حتى عام ٢٠٠٠ .

■ من المعروف عالمياً لكى يكون لمرفق التليفونات وجود كائن وفعال في الدول المتقدمة فإنه يجب أن يكون لدى ربع السكان أى ٢٥٪

هناك سترا لا انتهى عمرها الافتراضى منذ عشرين عاماً واليوم نحاول تعويض ما فاتنا

واقع الحال من الاتفاقيات الكبيرة والأعمال الجارية سيحقق لكل مواطن طلبه بعد ٤ سنوات



□ لا شك أن التصريحات الحديثة والأحداث الخاصة بالتليفونات ومشاكلها المتعددة بفكر ما هي عمل جاذبية فضول وتلهف المواطن إلا أنه بعد قراءتها والاطلاع . أحياناً ما يخط شغبه بأسا من فعالية هذه الأحاديث . لكثرة الأعطال التي تعيب تليفونه . ومع ذلك فبروات ذلك معروفة ومحسوسة لدى الجميع . فالمتطلب إذن الصبر حتى توضع الأمور في نصابها الصحيح وتسلم الأمور وترون التليفونات .

فليس من غيب الأمور أن السترات القائمة مرت بظروف متعددة معوقة للفاعلية . منها قديمها والتي انتهت مدد أعمارها الافتراضية قبلها من انتهت مدته منذ عشرين عاماً أو أكثر . ورغم الظروف التي مر بها بلدنا . ومحاولات

بالإضافة إلى إحلال ٤٠ ألف خط من الطراز القديم بأخرى جديدة من الطراز الألكترونى . أما بالنسبة لمشروعات الخطوط الرئيسية بالإسكندرية فإنه يجرى حاليا وضع بعض الوصلات فى الخدمة بسعة ٣٠ فرعا سيلها تركيب باقى الوصلات كما تم تركيب أجهزة (P.C.M) على الكوابل لزيادة سعة الخطوط وأسيا فى بعض الاتجاهات ووصلات ميكروويف فى الاتجاهات أخرى . كما ستقوم وزارة النقل والمواصلات بإنشاء شبكة ميكروويف لربط سترالات الاسكندرية أسوة بما اتبع بالقاهرة . ■ وإذا كانت الخطوط السابقة بلا حظ فيها التركيز على القاهرة الكبرى والإسكندرية فهذا يرجع لكثافة السكان بها وتطور النشاطات الاقتصادية والاجتماعية المختلفة أيضا .

أما مشروعات الأقاليم فتتضمن خطة الوزارة استبدال جميع السترالات اليدوية بسترالات أوتوماتيكية مع التوسع فى إنشاء المزيد منها ويجرى العمل فى تنفيذ مشروع تركيب شبكة من السترالات الألكترونية الحديثة فى الأقاليم . وتبلغ جملة الخطوط فى السترالات المزمع إنشاؤها بالوجهين القبل والبحرى ٢٦١,٩٠٠ خط تليفون .

وأخيرا فإن الوزارة تذل مجهودا مكثفا فى شق الأنحاء من أجل التوسع بهذا المرفق الجوى . وإن كان هذا يستغرق وقتا . فليس لنا بد من ذلك . لابد من الوقت . وعليه فالانتظار واجب . حتى يحصل كل مواطن على حقه من الخطوط الجديدة .

فى غضون سنتين ستكون هناك نتائج ملموسة فى بعض المحافظات من حيث توفير خطوط تليفونات



- زيادة نحو ٣٣ ألف خط فى سترالات الاسكندرية عام ١٩٨٤ .
- إحلال سترالات ألكترونية من المعونة الأمريكية بسعة ٧٠ ألف خط خلال عام ١٩٨٣ .

- تركيب سترالات ألكترونية من المجموعة الأوربية بسعة ٩٦ ألف خط خلال عامى ٨٤ - ١٩٨٥ .

وبذلك تكون جملة الخطوط التى تدخل الخدمة قبل نهاية ١٩٨٤ حوالى ١٥٩,٠٠٠ خطا جديدا

إدخال الخدمة المتوافرة بالسترالات وتجديد الكابلات الناقلة التى انتهى عمرها المقرر منذ سنوات مضت .

■ أما الخطة فى الاسكندرية .
وبالإضافة إلى ما سبق ذكره من توفير ٢٤ ألف خط بسيدى جابر وسيدى بشر فى العقد الموقع بين الهيئة القومية للاتصالات السلكية واللاسلكية وبين جهاز الخدمة الوطنية فالخطة أيضا تحوى على :

هذه الخطة قطاعات جغرافية بمصر تبدو كالآلى :

- مشروعات القاهرة وتشمل :
- توفير ما مجموعه ٩١,٤٠٠ خط زيادة فى ساعات السترالات .
- إحلال سترالات الكنوية مع المعونة الأمريكية محل السترالات القديمة مع زيادة السعة إلى ٩٠ ألف خط .
- سترالات الكنوية من المجموعة الأوروبية ٩٠ ألف خط .
- إنشاء سترال لتلكس سعة ٣٠٠٠ خط بالقاهرة وزيادة سعة تلكس الاسكندرية بمقدار ٨٠٠ خط أخرى مع إنشاء سترالات لتلكس صغيرة بعض المحافظات .
- إنشاء سترالات متصلة تعمل ساعتها إلى ١٨ ألف خط وبذلك تكون جملة الخطوط التى ستدخل الخدمة قبل نهاية الخطة الخمسية حوالى ٢٩٠ ألف خط منها ٦٥ ألف خط بدل مستهلك . هذا بالإضافة إلى ثلاثة مشروعات أخرى للإحلال والتوسع مما يساهم فى تحسين الخدمة .

وبالنسبة لمشروعات الخطوط الرئيسية فقد تم تركيب اجهزة الأكبر من المرحلة الأولى من شبكة اليكرويف للتضاد على ظاهرة عزل السترالات وتنتهى هذه المرحلة بالنسبة لسترال المعادى فى مارس ١٩٨١ وبالنسبة لسترالات الحيزة وحلوان والقة خلال النصف الثانى من عام ١٩٨١ ولحين تنفيذ المشروعات المشار إليها آنفا يجرى حاليا الاستعداد من الخطوط المتوافرة بسترالات القاهرة والاسكندرية لدخولها فى الخدمة .

لذلك فقد تم توقيع عقد بين جهاز الخدمة الوطنية بالقوات المسلحة والهيئة القومية للاتصالات السلكية واللاسلكية منذ أسابيع لمد شبكات الخطوط التليفونية ببعض أحياء القاهرة والاسكندرية . وقد أعلن المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى عقب ذلك الاتفاق بأن هذه الشبكات تسر للجمهور توفير ٥١ ألف خط تليفون جديد منها ١٣ ألف خط بالفرم و ١٤ ألف خط بشرا و ١٤ ألف خط أخرى بسيدى جابر و ١٠ آلاف خط بسيدى بشر . وهذه الخطوط كانت متوافرة بالسترالات وغير مستغلة بسبب عدم مد الشبكات إليها .

فهذا يعتبر تنمية لما هو قائم من إمكانيات وليس الأعداد فقط على ما يستجد من خطوط لسترالات جديدة . وتبلغ القيمة الإجمالية للعقد المزمع بين الهيئة القومية للاتصالات السلكية واللاسلكية وبين جهاز الخدمة الوطنية بالقوات المسلحة ١٥,٦ مليون جنيه بحيث تدخل هذه الخطوط تباعا فى الخدمة بعد تسعة شهور وتستكمل خلال ١٨ شهرا قادمة .

وقد كان هذا العقد بمثابة استكمال لعقد مماثل مع جهاز الخدمة الوطنية بمد شبكات الخطوط التليفونية بأمانة والحيزة والقة وبمجلس القيمة للعقد الموقع . وعقد آخر مع شركة المشروعات الهندسية بحلوان والين ١٥ مايو . بهدف



وفى وزارة الاتصالات تليفونية

خدمات ملاحية تحقق فائضًا ١٠٠ مليون جنيه في عام ١٩٨٠



فترة المواق المصرية تجاوزت طاقها عام ١٩٨٠ إلى ٣٣ مليون طن ... والخطط يجري تنفيذها لاستيعاب الزيادة المطلوبة

من فضل الله على مصر ... أنها تعتبر بلدًا بحريًا كما أنها تليد ... لأنها تقع على
البحرين المتوسط والأحمر ... ولذا كانت على مدى تاريخها البعيد في التاريخ
القديم والوسيط من أهم الدول البحرية التي كانت تمتلك أعظم الأساطيل
البحرية ... حينذاك



ولكن الزمن كما يقال أحياناً دار . . . وانحسر دور مصر البحرى لطرف كثيرة منها الاستعمار الحديث ثم معوقات التنمية الاقتصادية البحرى فبأ بعد ذلك مثل الحروب الأربع . . . التى لكل وحدها هدم أى بناء .

ومع ذلك فعل مدى العشرين عاما الماضية كان لمصر أسطول نقل بحرى أبأ كان حجمه فإنه يعتبر نواة لبناء وإقامة هذا القطاع كصرح مؤثر فى الاقتصاد القومى . فالنقل البحرى اليوم يبدو له بعض الملامح نذكرها كالآلى :

□ فالمرأى . . . حيث إنها نشاط أساسى ورئيسى تابع لوزارة النقل البحرى . هى منافذ الدولة على العالم الخارجى لذلك تعتبر أهم حلقة من حلقات النقل فى حركة التجارة الخارجى حيث يبدأ بها التعامل مع تجارة الواردات وينتهى التعامل مع تجارة الصادرات . لذلك فإن تطوير وزيادة طاقة المرأى بما يتماشى مع التجارة وما يطرأ عليها من زيادة فى المستقبل . وكذا تطوير طرق ومنازل النقل الأخرى التى تخدم هذه المرأى من سكة حديد وطرق برية وقنوات ملاحية . هو المطلب القومى حتى لا ينجم عن القصور فى تحقيقه تكسب البضائع والسفن فى المرأى . وما يترتب عليه من آثار تتمثل فى زيادة نوالن نقل التجارة الخارجى وهوامات التأخير نتيجة انتظار السفن .

ومع ذلك ورغم تعدد المرأى المصرى فإن الطاقة الحالية لها تنحصر فى أربعة مرأى رئيسية يتم عن طريقها تداول التجارة الخارجى إذا استبعدنا المرأى البرولى من التجارة الخارجى . حيث يتم تطويرها وفقا لاحتياجات ومطالقات التعامل الوطنى واحتياجات البلاد من الواردات من المنتجات الدولى . فإن حركة التجارة الخارجى للبضائع الخاصة بكل ميناء وعلاقته هى أن ميناء الإسكندرية طاقته ١٠ ملايين طن . وبورسعيد مليوناً . والسويس وتشمل (إبراهيم والأديبة) مليون طن وسفاجا مليون ونصف . وبالطبع فظنرا لزيادة الكبرية المتوقعة فى حجم التجارة الخارجى لمصر خاصة بعد الانفتاح الاقتصادى والتوسع فى إنشاء المناطق الحرة وتشجيع استثمار

رأس المال العربى والأجنبى . فإنه من المتوقع أن يصل حجم التجارة الخارجى للبضائع الجافة عام ٢٠٠٠ إلى حوالى من ٦٥ إلى ٧٠ مليون طن . وذلك طبقاً لآ انتهت إليه الدراسات المخلفة وفقا لتقارير بيوت الخبرة . ولذا فقد قامت وزارة النقل البحرى بعدة خطوات كبيرة لمواجهة القصور الحالى فى طاقة المرأى وزيادة طاقاتها فى المستقبل حتى يمكنها استيعاب التجارة خلال السنوات القادمة حتى عام ٢٠٠٠ وبما يساير الزيادة فيها .

ومن الأهمية أيضاً قبل أن نذكر هذه الخطوات أن نقول إن حجم التجارة الخارجى عبر المرأى المصرى خلال هذا العام ١٩٨٠ قد جاوز الثلاثين مليون طن . ومن المستظر أن يرتفع هذا القدر إلى ٣٣ مليوناً حيث يساهم ميناء الإسكندرية بنسبة ٦٢ ٪ من هذا القدر . وحيث قد وصل النشاط بهذه المرأى إلى طاقاتها القصوى . وهاهى ذى الخطوات التى يجرها الوزارة لحل مشاكل هذا القطاع .

● يجرى حالياً تطوير ميناء الإسكندرية بفروض من البنك الدولى وفرض أمريكى وآخر يابانى يصل مجموعها إلى ٩٥ مليون دولار . وتتخذ مشروعات هذا التطوير بانتظام .

● تطوير ميناء بورسعيد والسويس وسفاجا بفروض أمريكية أيضاً لزيادة قدرتها الاستيعابية حتى لا تزيد فترات انتظار السفن بالمرأى .

● بدأ التنفيذ بالفعل لإنشاء ميناء الدخيلة الجديد .

● تدرس حالياً الوزارة العروض المقدمة لتنفيذ إنشاء ميناء دماط الحديد الذى سيكون من أكبر المرأى بالمنطقة . ولذلك فسيخلق مجتمعا جديدا حوله يستوعب طاقة سكانية لا بأس بها . كما قررت الوزارة أن يستقبل ميناء أتى قبر السفن الصغيرة التى تشغل حيزاً كبيراً بميناء الإسكندرية .

وإيجازاً لآ سيكون - بحسبة الله - فعل مدى سنوات الخطة الخمسية أى حتى عام ١٩٨٥ ستغير ملامح هذا القطاع حيث ستكون أفضل كثيراً مما هى عليه الآن .

□ أما عن النقل البحرى . . كسلبية حيث إنها الوحدة الإنتاجية فى هذا القطاع . فقد كان النشاط الملاحى فى عام ١٩٧٣ مقصوراً على الشركة المصرى للملاحة البحرى التى تحتك وتدير الأسطول التجارى المصرى . وبعد الأخذ بسياسة الانفتاح أنشئت الشركات الملاحية الخلفة سواء عن طريق القطاع الخاص أو تحت نظام استثمار رأس المال العربى والأجنبى . ولم تحتك الشركات المشتركة التى ساهمت فيها الوزارة أية سفن حتى الآن باستثناء الشركة العربى للملاحة البحرى .

ويبدو الموقف الحالى للأسطول البحرى التجارى المصرى فى صورة أقل مما تطمح إليه الدولة . حيث يملك القطاع العام ممثلاً فى الشركة المصرى للملاحة البحرى أسطولاً يتكون من ٤٧ سفينة وناقلة إجمالى حمولتها ٣٣٠ ألف طن منها ١١ سفينة بضاعة قد تعمدت العمر المقرر لها وهو عشرون عاماً . تمثل حمولتها ٢٦ ٪ من إجمالى حمولة أسطول نقل البضائع . كما أن هناك سفينتين من سفن الركاب قد تعمدت العمر المقرر أيضاً تمثل حمولتها ٨٢ ٪ من إجمالى حمولة أسطول الركاب .

كما تساهم فى الأسطول الوطنى شركات أخرى ترفع العلم المصرى سواء تلك المكونة بكانون خاص أو بالشركات المشتركة . ويبلغ عددها ثمان شركات . إجمالى حمولة سفنها ٢٠٠ ألف طن .

وقد وضعت الوزارة خطة لتجديد بها زيادة وحدات أسطول النقل البحرى بحيث ترتفع نسبة مساهمته فى نقل تجارتنا الخارجى من ٦ ٪ حالياً إلى ٣٠ ٪ على أن يتحقق ذلك على مراحل . وتتضمن الخطة الخمسية ٨٤ / ٨٠ شراء الوحدات التالية :

٤ - ثلاث حوالب حوالب ٤٠ ألف طن كل ناقلة .

٤ - سفن بضاعة عامة حمولة ١٥ ألف طن لكل سفينة .

٢١ - عبارة حمولة ألف راكب بالإضافة إلى ٢٠٠ سيارة لكل منها . هذا بجانب المقرر لصنيعه

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

وقد تم التعاقد مع ترسانة الإسكندرية على تصنيع السفن الثلاث حمولة ٨٢٠٠ طن . وسيتم استلام السفينة الخمس فى شهر مارس من العام القادم . وتم استلام ١٥ مايو . وكذلك السفينة اثناون فى شهر ديسمبر من عام ١٩٨٠ .

أما العقد الآخر الخاص بالثلاث سفن حمولة ١٢٨٠٠ طن فسوف يتم استلام هذه السفن قايماً فى ديسمبر من العام القادم ١٩٨١ تم شهر يوليو ١٩٨٢ وأخيراً فى ديسمبر ١٩٨٢ .

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

وأخيراً تقوم الشركات التابعة للوزارة بعدة أنشطة هامة وحيوية . فهى تقوم بأعمال التوكيلات الملاحية والتوريدات البحرى وإصلاح السفن وأعمال الشحن والتفريغ وكذلك إقامة المستودعات . وهى تزود خدماتها للسفن المصرى والأجنبية بكافة مرأى الجمهورية ويعمل بها ما يقرب من ٢٧ ألف عامل . ويحقق هذه الشركات عائداً سنوياً للخزء العامة بلغ عام ١٩٨٠ حوالى ١٠٠ مليون جنيه .

سجدهد ربح الأسطول القومى التجارى التى تخلكه الشركة المصرى للملاحة البحرى .

