

كلام.. وحديث مع وزير النقل

عبد العزيز صادق

تحت

في الخمسينات : جمعنا الزمالة وشرف الانتماء للقوات 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 لإحدى الشركات التابعة للمؤسسة . بعدها تابعته بحركة اليقظ النشط رئيسا لمجلس إدارة مؤسسة الطرق . ثم محافظا لني سويف . ثم محافظا للمنوفية . ثم وزير دولة لشئون الحكم المحلي . وأخيرا - وليس آخرا - 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 زرتة مؤخرا . فكان هذا الكلام والحديث .

لو جدنا أن حركة المرور عليه لاتزيد على خمسة آلاف سيارة في اليوم
إن المشروع في رأي غير القصادى .

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

أجاب : لقد عبرت هذا الطريق الذى يأخذك من البحر الأبيض غرايا إلى بحر الأدرياتيك شرقا محترقا شبه الحزيرة



المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى

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

أجاب : هذا الموضوع طرح كمفكرة فقط أكثر من مرة . سواء من بعض المسئولين ، أو بعض المواطنين ، أو رجال الأعمال والمستثمرين . ولكن حتى هذه اللحظة لم يقدم مشروع مدروس لتتخذ فيه خطوات إيجابية لأن الموضوع - أصلا - اقتصادى فالاستثمار - سواء كان رجل أعمال أو شركة - يتحمل نفقات وتكاليف إنشاء الطريق . وهذا النوع من الطرق تكلفته غالية . فالكيلومتر الواحد تصل تكلفته لحوائى ربع مليون جنيه . ولو تصورنا أن الطريق من الاسكندرية للقاهرة عبر الصحراء سيكون مائتى كيلومتر . فعلى ذلك أنه سيتكلف خمسين مليونا . وهذا رقم استثنائى ضخيم جدا !

المستثمر يدفع هذا المبلغ الكبير . وهدفه استرداده . وفوقه نسبة معقولة من الربح مقابل استئجار رأس ماله . بالإضافة إلى تحصيل ما يغطى أجور تشغيل الأفراد الذين يتولون إدارة البوابات وتحصيل الرسوم . هذا كله بخلاف نفقات صيانة الطريق خلال فترة الالتزام التى تكون - عادة - عشرين سنة . بعدها يؤول للدولة .

بالحسابات تقول الأرقام إن هذا المستثمر - لكى 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 مائتى ألف ! وإلا . فإنه سيكون مضرعا لتحديد رسوم باهظة . والمعالجة في تحديد الرسوم قد تسبب هروب السيارات من الطريق لأنها تمثل أعباء مالية ثقيلة على العابرين ! وإذا درسا طريق مصر الاسكندرية الصحراوى الموجود حاليا .

الايطالية . إنه طريق ممتاز فعلا . ولكن البلاد التى تشي الطرق بهذا الأسلوب « الحصى » أى استخدام الطريق مقابل رسوم - بلاد متقدمة استكلت مقومات شبكة الطرق الكاملة . وعندما تنشئ مثل هذا الطريق فإن المواطن العادى يجد نفسه أمام اختيار بين طريق موجود بعيره مجانا ، وهذا من مسئوليات الدولة وطريق آخر فاخر سريع . يستطيع إن شاء - أن يعبره بفلوس يتحملها مقابل الفائدة التى تعود عليه من عبور سريع واختصار في الوقت . والوقت هناك من ذهب !

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

وهنا أود أن أضيف أن موضوع « الامتياز » من الموضوعات التى تثير مناقشات - لأنه يتعلق بالسياسة وسيادة الدولة . ولاشك أنه سيثير التساؤل :

هل نحن على استعداد لاعطاء امتيازات في المرافق العامة ؟ صحيح إن فكرتنا مفتوحة . ولكن علينا أن نوازن بين قبول هذا الأسلوب في الوقت الحاضر . أو أنه ليس هناك ما يبرره الآن ؟ □□□

قلت : هل هذا الرأى ينسحب على عقد شبكة التليفونات الذى جرى توقيعه أخيرا مع الجانب الفرنسى ؟

أجاب : التليفونات قضية أخرى تختلف تماما . لأن طرق « الحصى » مشروعات تنشئها الشركات المستثمرة من أموالها . مقابل امتياز لمدة محددة تقوم الشركات خلالها بتحصيل الرسوم . حتى تستوى رأس المال ، والأرباح . ونفقات التشغيل والصيانة . أما التليفونات فأمرها يختلف . لأن الدولة هى التى تنفق عليها ولكنها تستخدم مجموعة من الشركات لتنفيذ مشروعات حدودها الدولة حسب احتياجات البلد ووفق الخطة الموضوعية .

ومشروع التليفونات نحن في حاجة ملحة لتنفيذه . ولكن لا توجد لدينا الإمكانيات لدفع تكلفة المشروع على مدى السنوات الخمس التى يستغرقها التنفيذ . وكان الاتفاق منضمنا التحويل الكامل من الجانب الفرنسى باعتباره قرضا يسدد على امتداد عشرين سنة بأقساط مرمجة .

الجديد في هذا التعاقد . هو تطوير أسلوب التنفيذ بما يختلف تماما عن أسلوب التنفيذ التقليدى المعروف لنا . وهذا بكلل لنا سرعة الانجاز للمكامل في وقت قياسي قصير وذلك لأن المشروع يختلف عناصره المتنوعة تتولى مسؤولية تنفيذه جهة واحدة . بينما الأسلوب التقليدى أن كل عنصر من عناصر المشروع تتولى تنفيذه جهة ما . وهذا كان يستغرق وقتا طويلا جدا بسبب تراكمات تأخير كل جهة . وسبب تعدد الأخطاء وضباب المسئوليات .

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

أجاب : بدون شك . مثلا الشبكة الحالية تضم حوالى ٣٠٠ ألف خط سيجرى تجديد بها بالكامل . ويضاف إليها حوالى ٥٥٠ ألف خط جديد . معنى ذلك أننا بعد خمس سنوات مستعمل إلى ما يقرب مليون خط للتليفون . وبهذا نكون قد قطعنا شوطا كبيرا جدا على طريق حل مشكلة التليفونات ، وبالطبع لن يكون هذه الخطوة آخر الخطى . بل تعقبها خطط أخرى مماثلة في الحجم بحيث تصل إلى ضمان التكافؤ بين الاحتياجات وبين الناح .

قلت : هل يفهم من ذلك أنه سيأتى وقت يستطيع

فيه المواطن أن يحصل على تلفون دون حاجة الى توقيع الوزير ؟

■ أجاب صاحبها : والله في نهاية السوات الخمس أتصور أن ٨٠ أو ٩٠٪ من الطلبات الموجودة ستكون مغلقة فإذا بقي ١٠٪ أو ٢٠٪ يمكن تنفيذها في مشروعات الحطة التالية . طمعا الموقف ليس واضحا وضوحا كافيا الآن . أقصد أننا لا نستطيع الآن تقدير الاحتياجات . ولا نستطيع الآن التنبؤ بعدد الطلبات المنتظر تنفيذها من المواطنين . والتي عليها تنبى الحطة التالية . كثير من المواطنين يريدون تلفونات . ولكن من طول الانتظار للطلبات القديمة والتي يصل عمر بعضها الى سبعة عشر عاما مضت . وشعر المواطن أن الأزمة مستحكة ولها تاريخ . فإن الكثيرين يوفرون على أنفسهم وسع الدماغ والقلب . ويقولون لأنفسهم لا داعي لتقديم طلبات هيئة التلفونات ولكن عندما يتغير الموقف . وعندما تبدأ عملية تلبية الطلبات الموجودة بشكل جاد وفعال . وعندما يلمسون إنجاز تركيب التلفونات الميوس منها . فإن الاحتياجات الحقيقية تظهر بوضوح وأنا على يقين من أنها سوف تزايد بصفة مستمرة . وهنا يصبح من الممكن تحديد الحطة للسوات الخمس التالية .

□ قلت : هل نقول للمواطنين لقاءوا ؟ . لقد سبق لنا سماع تصريحات كثيرة عن قرب انقراج الأزمة بعد تشغيل منارات الماطة . ومدينة نصر . الخ . ولكن الناس لم تلمس انقراجا بالصورة التي كانت تصورها التصريحات الماطلة !

■ أجاب : لاشك أن أكثر الذين لمسوا حقيقة الانقراج هم سكان مصر الجديدة من مشركي منازل الكرية . كانت تلفوناتهم لاتصل إلا داخل دائرة المنزل في كل الأحيان . وتصل بمنزلة مصر الجديدة في بعض الأحيان ولكنهم الآن سعداء بالطلع . فقد أصبح بإمكانهم الاتصال بكل المنارات . أي تحولوا من خدمة لكاد تكون متعذرة الى خدمة معقولة ومقبولة . ويعبري تدريجيا تحويل بالي تلفونات هذا المنزل النبالك الى منزل الماطة الجديدة . وسيلما مكانه منزل جديد للخدمة الإضافية . إن ما نلعله الآن هو تحسين الخدمة القائمة بتشغيل منزل الماطة ولكن هناك منارات أخرى داخل القاهرة . مثلا في المعادي وفي مدينة نصر سيتم تشغيلها هذا العام وبعدها يلمس الناس الانقراج . يضاف الى ذلك أن هناك منارات تم تركيبها فلا ولكنها لم تدخل الخدمة بسبب نقص الشبكات الأرضية وقد بدأنا فعلا تركيب هذه الشبكات التي سيتم استكمالها خلال عام . وهذا سوف يكفل تشغيل خمسين ألف خط في القاهرة والاسكندرية كانت في حالة جمود . يضاف إلى كل ذلك ، عملية تجديد الشبكات الأرضية القديمة التي استكملت في وسط المدينة وبدأت ترحف إلى شرق القاهرة في العباسية ومصر الجديدة . وفي الوقت نفسه تستكمل شبكة الميكروويف التي توصل ما بين المنارات وبعضها . مما يكفل وسيلين اذا تعطلت أحدهما فإن الثانية موجودة . أعتمد أنه مع نهاية هذا العام ١٩٨٠ سيتم معظم المشتركين بكثير من الراحة مع تلفوناتهم .

□□□

□ قلت : نترك التلفونات . لتحدث عن النقل . واسمح لي أن أطرق موضوعا قد يرتبط بشكل ما بالنقل النهري ، لعلك تذكر حادثا وقع من وقت قريب لأحد الفنادق القائمة بالوجه القبلي بالنيل . انتهى الحادث الى غرق الفندق الى قاع النهر . لعدم وجود أوتاش ومعدات إنقاذ . ولست أعرف هل هي مسئولة وزارة النقل . أو وزارة الري . أو وزارة أخرى ؟



مع نهاية هذا العام سيتاح المواطنون مع تلفوناتهم !

■ قال : الحقيقة . أنها مسئولة مشتركة بين وزارتي النقل والداخلية . وإن كانت الداخلية أكثر مسئولة باعتبارها الجهة التي تحمل مسئوليات عمليات الإطفاء والإنقاذ في النيل . ولكن وزارة النقل بحكم أن لها أسطولا للنقل النهري فإن أي إجراءات للإطفاء وأي ترتيبات للإنقاذ . فإن أسطولنا سيستفيد منها طمعا . من ناحية بدأنا فعلا في توفير قوارق لإصلاح الوحدات النهرية . وللكشف عليها فيما بصفة دورية . وستزيد من عددها حتى يمكن لأية وحدة عائمة في النهر أن تلجئ إليها للكشف والإصلاح . وستعطي للوحدة بعد إصلاحها شهادة صلاحية . وبذلك يمكن تقليل الحوادث . ويمكن للفنادق العائمة كما يمكن لأية وحدات نهرية سياحية أن تستخدم هذه القوارق للكشف والإصلاح نظوم برحلات آمنة يطمئن إليها الناس .

□□□

□ جميل أن تسهم وزارة النقل في رعاية النقل السياحي النهري خاصة أن المؤشرات تؤكد أن المستقبل مشيد توسع هذا النشاط بالقدر الذي يتناسب مع روعة النيل العظيم . ولكن . ماذا تسهم وزارة النقل في رعاية وتسهيل النقل السياحي بالسكة الحديدية ؟

■ أجاب : في فترة سابقة تم التعاقد على عربات نوم حديثة ، الحديد فيها أنها عربات للنوم وفي نفس الوقت تقدم للراكب خدمة الطعام . أي أن العربة لم تعد غرد النوم . بل أصبحت شيئا أقرب ما يكون لقنادي المتحرك . يجتمع فيه شمل الركاب يتسامرون ويتسلون خلال ساعات الرحلة الطويلة من القاهرة للأقصر وأسوان وسراي . أي يضم القطار السياحي عربة خاصة للقوى المحركة التي تغذى بالكهرباء بأق عربات القطار للأضاءة وتكييف الهواء . هذه العربات الحديثة متدخلة الخدمة في نهاية هذا العام . مع ملاحظة أن عملية الخدمة بها قد أسندت إلى شركة دولية لها خبرتها المتخصصة في هذا المجال . وبهذا ستحول الرحلة السياحية بالسكة الحديدية الى الأقصر واسوان إلى صورة جديدة ممتعة وستحظى متابعي السياح والركاب التي كانت متارة الشكوى .

□ قلت : أغنى اهتماما مائلا بقطارات الصيف وخاصة القطارات 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 البضاعة أو القطارات التسككة !

ولكني تغلب على هذه المشكلة بأسلوب غير تقليدي يعبري الآن إنشاء خط جديد من القاهرة للاسكندرية عبر ايتاني البارود هذا الخط سيخصص للقطارات البضاعة وقطارات نقل البضائع وسيقتصر استعمال الخط القائم على الدليل الجري والأكسبريس

□ قلت : متى ينتظر الانتهاء من إنشاء الخط الجديد ؟

■ أجاب : كان المفروض أن ينتهي إتمام العمل فيه عام ١٩٨٢ ولكن التفت رجال السكة الحديد . وعلمت منهم أن يعملوا عملا يكون نموذجيا يعبري به المثل في بلدنا . عملا غير تقليدي يحتذى به الآخرون . عملا يتم في زمن قياسي يتحدث به الناس في كل موقع عمل . وقد تعهدوا بإتمام إنشاء الخط الجديد مع نهاية هذا العام ١٩٨٠ بدلا من عام ١٩٨٢ . إن الوفاء بهذا الوعد سيكون تجربة حقيقية ممتازة للقوة الرجال على اختصار الزمن لسنة أشهر بدلا من عامين .

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

■ أجاب : أؤمن على الدوام بقدره الإنسان المصري وعطائه . وهذا الإيمان يتفق مع ما ينادي به الرئيس السادات حين يقول « الحاجة التي تتعدى في سنة . عاوزين نخلصها في شهر . » وأنا قلت لرجال السكة الحديدية إنني أتحلىكم بعمل غير تقليدي . أي عمل بطريقة تختلف عما عرفناه لتكون قدوة للآخرين . ومن خلال عبرتي الطويلة في مجال النقل وإنشاء الطرق . تعلمت أنه يمكن حل الجاني الأخير من المشاكل بدون إمكانيات . أو بأقل الإمكانيات . المهم . هو عزم وتصميم الرجال . وإيمانهم بأن عملهم من أجل مصر وشعب مصر .

هناك تجربة أخرى مماثلة تجري الآن في ورش الدليل بالسكة الحديد . وجدت أنهم يصلحون القطارات بمعدل ٨ قطارات في الشهر . معنى ذلك - بالحسابات والأرقام - أنه سيب تراكمت . أي أن العدد متاح للحركة سيقبل . ذهبت مع المسئولين والتقيت برجال الورش . وتحدثنا . وبادلنا الرأي . وانتهى الحديث إلى عهد أمام الله بارتفاع المعدل إلى ١٠ قطارات ثم إلى ١٢ قطارا ثم إلى ١٤ قطارا . وعندما نصل إلى هذا الرقم نكون قد أحدثنا تغييرا شاملا في الإصلاح . وبدأنا انطلاقا ضخمة جدا .

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

■ أجاب : أو من إطلاق الحوافر بلا قيود أو حدود . ولكن وفق قواعد واضحة . الحافر للمجهد . والتشجيع للمتميز الذي يستحق . ولا يمكن أن يستوي العامل بالعاطل المسألة . أخذ وعطاء . لأننا بتوزيع الحوافر على كل الناس . أنها تفلد معناها . إنها تحول إلى لون من ألوان تحسين مستوى المعيشة وهذا الأسلوب يفلد العامل الخد حاسته في العمل عندما لا يجد حدى لجهده المتميز ويعد نفسه قد تساوى مع زميله البليد اللامالي . أؤمن بمكافأة الذين يستحقون بل لقد قلت للمسؤولين اذا اضطررت لعرف حوافر العام في سنة شهر فانا موافق مادام الانجاز يستحق . ويستعد لتدبير حوافر أخرى . المهم أن نتجز بأسلوب جديد . وهذا المبدأ يطبق في كل قطاعات الوزارة سواء في السكة الحديد أو في قطاع النقل أو في الخدمة التلفونية

المهم أننا يجب ألا ننسى أن مع الثواب يجب أن يوجد العقاب . فاذا كنا نعطي الجهد ونكرم . فعليا أن نوقع بالليد والمتأون العقاب . والله يوفنا جميعا خير بلدنا وشعبنا ولنحقق أجل جيلنا وأمتنا في العدا الأفضل والمستقبل الأحسن