بعد أن صاحبتها شائعات عن خصخصة السكك الحديدية

قطارات القطاع الخاص تسبب قلقا للشارع المصري

المنافسة بين القطاعين الخاص والعام فى مجال المواصلات فى صالح من

أثار دخول القطاع الخاص فى مجال السكك الحديدية بتشغيل قطارات على خط القاهرة - الاسكندرية مخاوف المواطنين من أن تكون بداية لخصخصة قطارات الهيئة كما طرح العديد من التساؤلات: لماذا لم توجه هذه المشروعات لخدمة الغالبية العظمى من الشعب بدلا من طبقة محدودة، ومن المسئول عن تحديد أسعار تذاكر هذه القطارات المستثمرين.. أم الحكومة؟ .. وهل ستؤدى إلى ارتفاع أسعار تذاكر القطارات العادية؟؟ وما الخدمات التى ستقدمها هذه القطارات الخاصة؟ وما العائد المادى الذى سيعود على هيئة السكك الحديدية من تشغيل هذه القطارات.. خاصة ان عدد مستخدميها محدود فى الوقت الذى يوجد فيه قطارات مميزة وفاخرة تابعة للهيئة فما مصيرها؟؟

مطلوب وضع ضوابط ورقابة من الحكومة لنجاح المشروع

عماد أحمد على - محام بالنقض - يرى انه من الأفضل إقامة مشروعات تخدم محدودى الدخل بدلا من مخاطبة طبقة الأثرياء فهذه القطارات لا تناسب سوى رجال الأعمال أما السواد الأعظم من الشعب فهم من محدودى الدخل كما ان أسعار التذاكر الحالية تشكل حملا على محدودى الدخل فالمفترض تخفيض الأسعار وليس ترك الأمر للقطاع الخاص بالتدخل فى هذا المرفق الحيوى، فالمسافر لا يهمه هذه الخدمات التى يوفرها القطاع بقدر ما يهمه السفر بوسيلة آمنة.

يؤكد عادل عبدالنبى مدير العلاقات العامة بإحدى الشركات الخاصة أن القطار العادى لا يوجد به مثل هذه الخدمات التى تحققها القطارات الخاصة كذلك القطارات المميزة التى توفرها الحكومة والمطلوب أن يكون سعر هذه القطارات الخاصة مناسبا وفى هذه الحالة بالتاكيد سيكون إضافة كبيرة وخدمة مميزة للمسافرين.

أما دينا عامر - موظفة - فتقول ان الخدمات التى توفرها قطارات القطاع الخاص مطلوبة والمفروض أساسا أن يكون هناك طبيب ورجل أمن فى القطارات العامة وعدم وجودهما يعتبر تقصيرا من الهيئة ولكن بالطبع القطارات الخاصة ستكون مقتصرة على رجال الأعمال والأغنياء فقط فاسعارها قد تصل إلى الخمسين جنيها وهو ما لا يناسبنى كموظفة.

مصطفى عثمان - مدير مالى وإدارى بإحدى الشركات - يرى أن وجود هذه القطارات لا مبرر له لأن قطارات الهيئة أصبحت متطورة ومميزة وبأسعار مرتفعة أيضا أى مثلها مثل القطارات التى يوفرها القطاع الخاص الذى لا يسعى سوى للكسب فقط لذلك من الأفضل استغلال مشروعات القطاع الخاص فى مجالات تساعد على خدمة المواطنين والدولة معا.

صابر حسين - موظف - يرفض بشدة هذه القطارات لأن هدفها الكسب فقط رغم انها تعمل على تشغيل عمالة كثيرة إلا ان المواطن فى النهاية هو الذى يتحمل هذه التكلفة كما انه لا يستبعد أن تكون بداية لبيع وخصخصة هيئة السكك الحديدية التى تخدم قطاعا عريضا من المواطنين البسطاء.

محمود السيد أحمد - طالب بجامعة طنطا - يقول انه يسكن فى القاهرة ويستخدم القطار يوميا فى السفر من القاهرة إلى طنطا لذا فالاشتراك المدعم من الدولة يوفر عليه الكثير يوميا، ولكن الخوف ان يتم تعميم هذه التجربة - القطارات الخاصة - فى المستقبل واحتكار القطاع الخاص للسكك الحديدية سيؤدى إلى كارثة للغالبية العظمى من الشعب، فهذه القطارات لا تناسب سوى رجال الأعمال ويوجد بالفعل قطارات حكومية خاصة بهم وعلى أعلى مستوى من الخدمة.. فلماذا إذن هذه القطارات الخاصة؟

المهندس صبرى محمود أبو المعاطى - مدير هيئة السكة الحديد للتخطيط وشئون الرئاسة - اكد أن الموافقة على مشاركة القطاع الخاص فى تشغيل قطارات لصالحه ترجع إلى قلة الموارد والاستثمارات العائدة إلى الهيئة، لذلك كان لابد من البحث عن استثمارات إضافية تمكن الهيئة من تقديم خدمة مميزة لمحدودى الدخل، مؤكدا انه لا زيادة فى أسعار التذاكر أو الاشتراكات بالنسبة لمحدودى الدخل.

واكد المهندس صبرى أبوالمعاطى ان المستثمرين لن يستخدموا قطارات الهيئة بل اشتروا قطارات جديدة خاصة بهم، واكد المهندس صبرى أن هؤلاء المستثمرين تقدموا بافكار عديدة فى هذا المشروع منها استخدام عربات غير مسبوقة فى السكك الحديدية فى مصر يلحق بكل عربة بوفيه خاص بالإضافة إلى شبكة اتصالات خارجية وخدمة الانترنت وتليفزيون وإتاحة جميع الصحف الصادرة للراكب، وفى الوقت نفسه يلحق بالقطار عربة خاصة بها طبيب متخصص مع طاقم ممرضين، كما يتم عمل تنسيق بين المستثمرين ووزارة الصحة لتزويد كل محطة بمركز طبى وإسعافات.

ويرى المهندس صبرى ان هناك العديد من الفوائد التى تعود على الهيئة من مشاركة القطاع الخاص فى تشغيل القطارات منها تدريب عاملى الهيئة الذين يتم إعارتهم للقطاع الخاص على استخدام الأجهزة التكنولوجية فى قيادة القطارات بالإضافة إلى زيادة مرتباتهم الشهرية.

أيضا سيكون هناك مجال للمنافسة بين الحكومة والمستثمرين لتقديم افضل خدمة للركاب.

ويقول م.صبرى ان الهيئة أعطت للمستثمرين لوائح التشغيل الخاصة بها وكذلك المواصفات الفنية التى تناسب خطوطنا الحالية لعرضها على الشركات التى اتصلوا بها لتصنيع القطارات.

وعن أسعار التذاكر قال مدير الهيئة: ان الهيئة ليس لها الحق فى تحديد أسعار التذاكر وإنما تخضع للمستثمرين الذين يحددون مستواها بعد إجراء دراسة الجدوى واكد ايضا م.صبرى ان الهيئة ليست لها أية سلطة على قطارات القطاع الخاص، ولكن هناك اتفاق بأن يلتزم السائق بلوائح الهيئة، وايضا تاجير منافذ حجز التذاكر والورش الخاصة بالهيئة للقطاع الخاص، وكذلك الالتزام بمواعيد القطارات ودون ذلك لا توجد للهيئة اى سلطة إشراف على قطارات المستثمرين.

واضاف ان المستثمرين عرضوا فكرة تشغيل قطار مكوكى بين «الأقصر - أسوان» لنقل الأفواج السياحية وقد وافق رئيس الهيئة على هذه الفكرة بشكل مبدئى - ولكن لم يتم الاتفاق على أية تفاصيل أخرى بشأن هذا الموضوع.

د. حمدى عبدالعظيم - رئيس أكاديمية السادات للعلوم الإدارية - يرى أن دخول القطاع الخاص مجال السكة الحديد يعتبر أحد الأشكال الاستثمارية التى لا علاقة لها بمحدودى الدخل ولن تكون لأهداف اجتماعية، وان القطاع الخاص دائما يبحث عن الأرباح، ووجود القطاع الخاص فى هذا المجال سيكون له عائد اقتصادي بالدرجة الأولى.

فوجود الخدمات المتنوعة كالإنترنت وغيرها يترتب عليه زيادة فى الأرباح وتوافر عامل الأمان.

ويقول د.حمدى ان قطارات السكة الحديد التى تدعمها الدولة يستخدمها عدد كبير من القادرين وتحقق خسائر وان الدولة تتحمل أعباء كثيرة من خلال الدعم، ولذلك سيتجه رجال الأعمال لاستخدام قطارات القطاع الخاص وبالتالى يقل ضغطهم على القطارات العادية وفى هذه الحالة يمكن تقليل أعباء وخسائر الدولة بالنسبة للقطارات العادية.

وايضا يرى د.حمدى عبدالعظيم ان القطاع الخاص معروف باهتمامه بالإدارة الجيدة وحسن استخدام الأصول التى يمتلكها، وبالتالى يمكن أن يستثمر كل ما لديه من إمكانيات، والأصول المعطلة غير المستغلة، وذلك فى إطار إدارة علمية بعيدة عن الروتين الحكومى، وهذا يخفف العبء عن خزانة الدولة، وفى الوقت نفسه يمكن أن تضع الحكومة ضوابط للمستثمر فالحكومة تستطيع أن تضع ضوابط لأسعار التذاكر الخاصة بقطارات القطاع الخاص.

ان فى كل دول العالم حتى فى أمريكا وأوربا المرافق العامة والبنية الأساسية ومنها المواصلات العامة التى يشارك فيها القطاع الخاص لابد للحكومة أن تحدد لهم ضوابط معينة لأسعار التذاكر والاشتراكات وكل ما يؤثر على المواطنين من أعباء وتكلفة دون أن تعطى الفرصة للقطاع الخاص فى أن يستغل أو يحتكر أو يغير فى الرسوم والتكلفة التى لا يتحملها المستهلك دون الرجوع للحكومة.

ويرى د.حمدى عبدالعظيم ان الدولة ليست لديها استثمارات كافية لتصنيع مزيد من القطارات أو استيرادها وتشغيلها وبالتالى لو تركت ذلك للقطاع الخاص فإنه يستطيع أن يخفف الأعباء عن الدولة ويخفف الخسائر التى تتحملها كل سنة. ولابد أن يلتزم المستثمرون بكل ما يريح الجمهور ولا يحمله أعباء جديدة وفى الوقت نفسه يكون مسئولا أمام الحكومة عن أية مخالفات ومسئولا ايضا عن حسن انتظام الخدمة وعدم تعطلها فى أى وقت، فلابد أن يتعهد بتشغيلها بشكل دائم دون انقطاع وفقا للمعايير القياسية تحت إشراف المهندسين والفنيين والجهات الرقابية الحكومية.

وبالتالى نجد انه اتجاه جيد يتناسب مع المفاهيم الجديدة بالنسبة لتشجيع القطاع الخاص والمنافسة وحرية الإدارة وتخفيف الأعباء عن الخزانة وتقليل الدين العام الداخلى وكلها اشياء جديدة لابد أن ناخذها بالاهتمام بعد أن سبب غيابها مشاكل كثيرة فى السنوات الماضية.

ويرى د.حمدى عبدالعظيم انه من الصعب خصخصة هيئة السكك الحديدية لأنه مازال هناك فئات كثيرة من المواطنين محدودة الدخل ولذلك فوجود الحكومة يعمل نوعا من التوازن بحيث لا يبقى التحكم والسيطرة لدى القطاع الخاص.

ويرى الدكتور محمد عبدالباقى ابراهيم - أستاذ مساعد كلية الهندسة جامعة عين شمس ورئيس مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية - ان اتجاه وزارة النقل فى دعوة المستثمرين للمشاركة فى تسيير بعض خطوط السكة الحديد واقتراح البدء على محور «القاهرة - اسكندرية» من خلال شراء قطارات وعربات للركاب تعمل على السكك الحديدية الحالية أو إنشاء طرق خاصة مستقبلية، فمما لا شك فيه أن وجود القطاع الخاص فى تجربة تشغيل القطارات تجربة جديدة لم يسبقها إلا ما قام به البارنوبان فى بداية القرن العشرين من إنشاء مترو يربط ما بين أطراف القاهرة ومصر الجديدة.

ولكن تلك التجربة تحتاج إلى دراسة لدور المستثمر حيث ان تلك القطارات لا يستفيد منها إلا المستثمر فى حين ان الدولة أحوج ما تكون الآن إلى إيجاد شبكات ربط ما بين المدن الجديدة والمدن الحضرية لتعمل على تسهيل حركة السكان، وتعمل على التوازن ما بين الاستيطان البشرى والخدمى بتلك المدن الجديدة..

ويرى د.محمد عبدالباقى ان دخول المستثمرين هذا المجال سيكون منفردا ودون منافسة ويستخدم الاقتصاد القومى للدولة ويدعم خطط واستراتيجية تنمية المناطق الصحراوية، أما وجوده كمنافس على محور «القاهرة - الاسكندرية» فذلك سيكون له آثار سلبية على كل من الخطين الحكومى والخاص لضعف الإقبال عليهما، الأمر الذى يتطلب تجربة هذا المشروع أولا ثم تقييمه قبل أن يشرع فى نشر تلك الأفكار الاستثمارية على باقى خطوط السكة الحديد.

ويرى د.محمد عبدالباقى ان منافسة القطاع الخاص للحكومة فى تشغيل قطارات سكة حديد ليست فى صالحه خاصة مع تطور قطارات الحكومة حاليا وصعوبة جذب المواطنين، فى حين لو تم تشغيل قطارات فى مسارات منفردا فيها مثل المدن الجديدة سيكسب أكثر لعدم وجود منافس.

عفاف عمار