

خصخصة السكة الحديد

الحديث الآن عن خصخصة السكة الحديد يشبه اللعب بالنار لأن المشاعر ملتهبة والناس غاضبة والجميع يبحث عن كبش فداء وكأننا نعرف لأول مرة أن السكة الحديد متهالكة وأن حياة الملايين مهددة بالخطر كل يوم ومع ذلك فإننا بطبعنا نقول «ربنا يسترها».

سكة حديد مصر هي ثاني أقدم شبكة قطارات في العالم وهي أيضا من أطولها والأهم انها من أسوأ شبكات القطارات في العالم سواء لأن نصف الجرارات انتهى عمرها الافتراضي ومعظم عربات القطارات بلا زجاج أو أبواب أو اضاءة والأخطر أن المزلقانات مازالت تعمل بطريقة بدائية. الأرقام تقول أن الميزانية المخصصة لهيئة السكة الحديد ٧٢٥ مليون جنيه سنويا منها ٤٠٠ ألف جنيه سنويا لتطوير المزلقانات وهذا المبلغ لا يكفي لتطوير مزلقان واحد ولدينا ١٢٧٦ مزلقانا منها ١٦٠ مزلقانا ضوئيا والباقي يعمل بنظام الشواذيف البدائية ولدينا ٧٠٧ جرارات منها ٢٥٠ جرارا أنتهى عمرها الافتراضي ١٤٧ جرارا معطلا تماما أى أن مايقرب من نصف الجرارات لا يصلح ولدينا ١٢٠٠ قطار ركاب ثلثها على الأقل تجاوز الأربعين عاما أى انتهى العمر الافتراضى.

دراسات تطوير السكة الحديد عديدة وقديمة وموجودة في الادراج ويتم تحديثها مع أى وزير جديد للنقل وفى النهاية تعود إلى مكانها المعتاد فى الادراج لنقص الإمكانيات.

من حسن الحظ أن حداث قليوب وقع فى الوقت الذى تسلمت فيه الحكومة قيمة رخصة الشبكة الثالثة للمحمول ولذلك خصصت ٥ مليارات جنيه منها للاسراع فى تطوير السكة الحديد لإرضاء الراى العام الغاضب على الدماء التى اريقت باستهتار واستهانة بأرواح البشر.

غير أن ذلك لا يصلح أن يكون الحل الدائم لأنه مجرد نوع من المسكنات والحل فى اعتقادى تسليم الإدارة لشركات قطاع خاص على أن تظل السكة الحديد ملكا للدولة تشرف على الإدارة وتضع القواعد والنظم وتراقب الأداء وتحاسب المقصر.

من المؤكد أن هذا الحل سيؤدى إلى زيادة اسعار تذاكسر القطارات وذلك بغضب الكثيرين ولكنه الدواء المر الذى يجب أن نتجرعه لأنه من غير المنطقى أن نخطأر بارواحنا وممتلكاتنا من أجل توفير جنيهات قليلة ولم يعد يصلح أن نعتمد على منطق «ربنا يسترها».

مؤمن ماجد

MOMENMAGED@YAHOO.COM