

## المركزي اللبناني ينشئ لجنة لإعادة هيكلة البنوك

بيروت - أظهرت وثيقة رسمية الخميس أن مصرف لبنان المركزي شكل لجنة لإعادة هيكلة البنوك في البلاد في محاولة متأخرة لإصلاح القطاع المصرفي.

ويريد صانعو السياسات النقدية معالجة الأضرار التي تعاني منها البنوك المحلية، والتي شككت صداعاً مزمناً طفا على السطح بالتزامن مع الأزمة السياسية التي أدت إلى تفجر الاحتجاجات في منتصف أكتوبر الماضي.

وقالت مذكرة صادرة عن المركزي إنه "أنشأ لجنة لإعادة هيكلة البنوك التجارية المتضررة ماليًا في البلاد ودراسة أدائها".

وأوضحت أن مهمة اللجنة إعادة هيكلة البنوك ودراسة الأداء المالي للمصارف اللبنانية واقتراح الخطوات اللازمة للحفاظ على سلامة القطاع.

ووفق الأرقام، يوجد في لبنان حوالي 40 مصرفاً تقدم الخدمات لنحو ستة ملايين نسمة حيث تضخم القطاع إلى أربعة أضعاف حجم الاقتصاد.

وتستعد المصارف لإجراء تغييرات كبيرة بعد أن غرقت البلاد في أزمة مالية لا أحد يستطيع التكهّن بموعدها، لهذا لا سيما مع كشف أحد المسؤولين هذا الأسبوع أن البنوك هزّبت قرابة 6 مليارات دولار إلى الخارج منذ بداية الأزمة.

وكانت جمعية مصارف لبنان قد قالت في مايو الماضي إن المؤسسات المالية المحلية تعكف على صياغة خطة تحفظ لها بعض رأس المال بدلاً من شطبها بالكامل كما هو منصوص عليه في البرنامج الحكومي.

وانتقدت الجمعية الخطة التي اعتمدها الحكومة وقالت إنها "تمعن في تقويض الثقة" في بلد مثقل بشدة بالدين ويواجه انهياراً اقتصادياً ومالياً.

والخطة التي اقترحتها الحكومة تدعو إلى إعادة رسملة القطاع المصرفي وهي مهمة يقول مصرفيون إنها لن تكون سهلة نظراً للأزمة المالية التي يعاني منها لبنان، وقد تضطر البنوك

**رأس المال المجمع للبنوك اللبنانية يبلغ 20.6 مليار دولار بسعر الصرف الرسمي وفق البيانات الرسمية**

وتعرضت البنوك لانتقادات بسبب تجميد مخزرات الناس بعد استخدام ودائعهم لتمويل الدولة المثقلة بالدين.

وتحاول الحكومة الحصول على دعم من صندوق النقد الدولي للخروج من الأزمة التي تعد أكبر تهديد لاستقرار لبنان منذ حربه الأهلية.

وتعترض المحادثات بسبب خلاف بين الحكومة والبنك المركزي على حجم الخسائر في النظام المالي وكيفية توزيعها.

وأعتبر محللون أن التنفيذ هو الجزء الأصعب، لأن لبنان يفشل باستمرار في هذا الأمر، مؤكداً أن التقدم لن يكون ممكناً إلا بهذا وعلى أساس المزيد من التوافق السياسي والشعبي.

وظلت البنوك اللبنانية مقرضاً أساسياً للحكومة على مدى عقود وساهمت في تمويل بلد يعاني من الهدر والفساد وتخلف عن سداد دين سيادي لأول مرة في مارس الماضي.

## الأردن في مأزق مع تراجع احتياطاته النقدية

عمان - أظهرت أرقام البنك المركزي الأردني الخميس، تراجع احتياطي العملات الأجنبية في النصف الأول من العام الحالي بنحو 5.5 في المئة مقارنة بمستواه في نهاية العام الماضي.

ومن الواضح أن اقتصاد البلاد في مأزق كبير خلال الفترة المقبلة، وخاصة مع ضيق هامش تحرك الحكومة ولجوءها إلى الاقتراض من الأسواق الدولية لتغطية احتياجاتها.

وبلغت قيمة الاحتياطي من العملات الأجنبية في نهاية يونيو الماضي نحو 11.49 مليار دولار مقارنة مع نحو 12.17 مليار دولار قبل ستة أشهر.

وبحسب المركزي، فإن الاحتياطي يكفي لفترة تزيد عن 7 أشهر، "ومع انخفاض الاستيراد بسبب كورونا، فإنه سيكفي مدة أطول.. لمواجهة متطلبات المدفوعات الخارجية والاستيراد لما يزيد عن 6 أشهر".

وبدأت احتياطات البلاد بالتآثر سلبيًا منذ 2016 بعد تباطؤ النمو في حواليات المغتربين والدخل السياحي والاستثمار الأجنبي إلى جانب تقلص مستوى المساعدات الخارجية.

واتسعت مخاوف الأوساط المالية الأردنية من أن تتخلف الدولة عن سداد ديونها، التي بلغت مستويات كبيرة قياساً بالناتج المحلي الإجمالي نتيجة الإفراط في الاقتراض.

وأصدرت الحكومة الأسبوع الماضي سندات أولية في شريحتين بقيمة إجمالية قدرها 1.75 مليار دولار تساعد البلد في التغلب على التداعيات الاقتصادية لكوفيد - 19.

ويقول خبراء اقتصاديون ومتمردون إن الخطوة ستترفع الدين العام إلى مستوى قياسي عند 100 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي.

وأعتبروا أن الحكومة بحاجة إلى ضربة حظ من أجل إنعاش الاقتصاد مجدداً بعد أن تضرر كثيراً من أزمة فايروس كورونا.

وتصطدم عمان برهانات صعبة في طريق تحقيق أهدافها، لأن الخسائر الناجمة عن الوباء تتطلب سنوات لمعالجتها، في بلد يعتمد بشكل مفرط على المساعدات الدولية، وليست لديه موارد مستدامة تساعد على مواجهة الأزمات.

وفتح الأردن معظم الشركات وخفف من قيود الحركة مطلع يونيو الماضي للتقليل من آثار إغلاق دام أكثر من شهرين ونصف الشهر لمواجهة الوباء.

ويستعد مصر أكبر مشروع في منطقة الشرق الأوسط لتصنيع قاطرات و عربات السكك الحديدية لتعزيز صادراتها لأسواق المنطقة العربية والدفع بها للعمق الأفريقي، في ظل خطط التنمية التي تستهدفها الدولة، وتحتاح لد شرابين السكك الحديدية للربط بين عواصمها والمدن والمشروعات التنموية الجديدة.

وتعد السكك الحديدية من أسرع وسائل الربط بين المدن الجديدة التي تشيدها بلدان المنطقة العربية، والتي تقع معظمها في قلب الصحراء أو على تخوم حدودها مع دول المنطقة، مثل مشروع نيوم السعودي الذي يربط الحدود مع مصر والأردن، الأمر الذي يعزز من قوة الحاجة للسكك الحديدية محلياً وإقليمياً.

ووافق مجلس إدارة الهيئة العامة الاقتصادية لمحور قناة السويس والتي يقع في نطاقها المشروع على دخولها ضمن المساهمين المؤسسين للشركة الوطنية لصناعات السكك الحديدية المتخصصة في صناعة الوحدات المتحركة للسكك الحديدية ومستلزماتها، وتشمل القطارات السريعة والخط الأحادي والمترو.

ويساهم مع الهيئة في المشروع صندوق مصر السيادي ومجموعة من الشركات الخاصة العاملة في مجال الاستثمار المباشر وصناعة النقل.

وقال يحيى زكي رئيس الهيئة الاقتصادية في تصريحات خاصة لـ"العرب"، إن "المشروع يعد أهم الاستثمارات بالمنطقة خلال السنوات الخمس المقبلة، لأنه يعزز من توطئن تكنولوجيا صناعة السكك الحديدية وتلبية احتياجات قطاع النقل محلياً وإقليمياً".

وتعتبر السكك الحديدية المصرية ثاني أقدم مرفق في العالم من حيث البنية التحتية للمواصلات، وقد دشنت في العام 1834، ويصل إجمالي طول شبكتها نحو 9570 كيلومتراً.

وتشكل شبكة السكك الحديدية العمود الفقري للنقل في البلاد، حيث تشير التقديرات إلى أنها تنقل حوالي نصف مليار راكب سنوياً، بمعدل يومي يصل لنحو 1.4 مليون راكب، عبر جانب نقل نحو 6 ملايين طن سنوياً من البضائع.

وأكد إبراهيم مبروك، أستاذ هندسة النقل والسكك الحديد لـ"العرب"، أن المشروع الجديد يعزز إنتاج القاطرات وقطع الغيار، استناداً إلى النماذج الدولية من أجل الإحلال والتجديد للعربات المتهاكلة.

وعائز مرفق السكك الحديدية بمصر الإهمال على مدار عقود متتالية، ويات

وموائى المنطقة الشمالية الشرقية في سيناء وبورسعيد والعين السخنة بشبكة سكك حديدية قوية.

ويسهم إنشاء خطوط حديدية بتلك الموائى في انسياب حركة نقل الحاويات من ميناء غرب بورسعيد إلى المنطقة الشمالية، إلى جانب ربط منطقة محور قناة السويس لوجستياً بشبكة السكك الحديدية.

وتشير الدراسات إلى أن نقل 100 حاوية يومياً من ميناء غرب بورسعيد إلى القاهرة عبر القطار يوفر نحو 200 رحلة بالسيارة ذهاباً وإياباً، على طريق الإسماعيلية - بورسعيد - القاهرة، لذلك تعد السكك الحديدية من أهم شرابين الاقتصاد.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

ويجذب الاستثمار في هذا القطاع الكثير من المستثمرين، الأمر الذي دفع الملياردير المصري نجيب ساويرس في عهد الرئيس الأسبق محمد حسني مبارك إلى التقدم للحكومة لشراء حق ارتفاع بعض خطوط السكك الحديدية، في بادرة لخصخصة هذا القطاع.

وطلب ساويرس في البداية شراء خطوط قطارات النوم من القاهرة إلى أسوان في جنوب البلاد، كنموذج مبدئي، ثم الاتجاه بعد ذلك لباقي الخطوط وتعميم التجربة.

ورفضت الحكومة طلبه لأسباب لم يتم الإفصاح عنها، بعدها دخلت عائلة ساويرس في مجال نقل الركاب برها من خلال تأسيس شركة جو بلاص للنقل البري.

ورغم خطط التطوير التي تستهدف مرفق السكك الحديدية وضخامة هيئتها الاقتصادية، إلا أن ديونها لبنك الاستثمار القومي تصل لنحو 1.5 مليار دولار، نتيجة تقادم معظم الخطوط والقطارات.

ويقول خبراء إن تلك العوامل تجعل من القطاع فرصة استثمارية قوية في ظل حاجة المرفق بالكامل لعمليات إحلال وتجديد.

ويتم الإفصاح عنها، بعدها دخلت عائلة ساويرس في مجال نقل الركاب برها من خلال تأسيس شركة جو بلاص للنقل البري.

ورغم خطط التطوير التي تستهدف مرفق السكك الحديدية وضخامة هيئتها الاقتصادية، إلا أن ديونها لبنك الاستثمار القومي تصل لنحو 1.5 مليار دولار، نتيجة تقادم معظم الخطوط والقطارات.

ويقول خبراء إن تلك العوامل تجعل من القطاع فرصة استثمارية قوية في ظل حاجة المرفق بالكامل لعمليات إحلال وتجديد.



منظومة نقل متعششة للتطوير

## القاهرة تضع ركائز صناعة القاطرات لتعزيز صادراتها للدول العربية وأفريقيا

إطلاق أكبر مشروع في الشرق الأوسط بطاقة إنتاج سنوية تبلغ حوالي 300 وحدة

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،

مصدرها للكوارث والحوادث قبل أن تنطلق خطط تطويره فعلياً منذ أربع سنوات.

ومن المتوقع أن تفضي فورة الإنتاج المرتقبة في المصنع الجديد إلى تحسين جودة الخدمة محلياً، بما تحقّقه من عمليات إحلال للسكك الحديدية ومستلزماتها محل عمليات الاستيراد من الخارج، بجانب فرص التصدير المرتقبة لمنتجات المصنع الجديد لدول المنطقة.

وقال مبروك إن "مصر تعاني من نقص شديد في قطع غيار القاطرات، وبالتالي فإن عمليات تصنيعها محلياً لن توفر على مصر فاقورة الاستيراد فقط بل تحل أزمة طوابير الانتظار الطويلة لاستيراد مستلزمات السكك الحديدية، في ظل عدم قدرة شركات الإنتاج العالمية مواكبة الطلب العالمي عليها".

وتعزز المنظومة الجديدة زيادة حركة النقل وتقليل زمن قاطر القاطرات على السكك الحديدية، وزيادة الإيرادات وتراجع معدلات الاستهلاك.

وفضلاً عن ذلك، فإن انضمام موانئها سوف يزيد إقبال الأفراد والمسافرين عليها بدلاً من السيارات الخاصة، التي ترفع الكثافات المرورية ومعدلات التلوث.

ويمكن أيضاً تطوير تجارب العبد من الدول الناجحة في هذا المضمار في إدارة مرفق السكك الحديدية والاستفادة منها في عمليات الإنتاج، وتحديد النموذج الإنجليزي والفرنسي والياباني.

وأوضح حمدي برغوثي، خبير النقل الدولي، أن منظومة النقل الداخلي في مصر تعاني كثيراً منذ سنوات، وهي تتنوع بين النقل البري على الطرق والسكك الحديدية ونهر النيل.

وأشار إلى أن حجم النقل الداخلي بين الموانئ والمناطق الصناعية بالبلاد يصل إلى نحو 500 مليون طن، وحوالي 250 مليون طن بين المدن والأسواق المختلفة.

ولفت إلى أن إجمالي حركة البضائع يصل لنحو 750 مليون طن سنوياً، لكن لا تتعدى نسبة البضائع المنقولة عبر السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ونفس الحجم للنقل النهري، ما يعني أن أقل من واحد في المئة يتم نقله بهما، وهي نسبة ضئيلة للغاية.

وتسهم الشركة الجديدة في تعزيز عمليات الربط بين سيناء والقاهرة بشكل قوي وسريع للغاية، مع إعادة إنشاء النفق الخاص بالسكك الحديدية أسفل قناة السويس، والذي يصل إلى سيناء، ومن ثم ربطها بحركة قاطرات سريعة،



القاهرة - دشنت القاهرة أولى لبنات مشروعها الطموح لتوطين صناعة السكك الحديدية، بما يعزز قدراتها استهداف أسواق المنطقة العربية والعمق الأفريقي، حيث يتنامى الطلب على السكك الحديدية لمواكبة خطط التطوير وبناء المدن في المنطقة.

واستقر قرار الحكومة المصرية على اختيار المنطقة الصناعية في شرق بورسعيد الواقعة على البحر المتوسط لتدشين أكبر مجمع صناعي لتصنيع الوحدات المتحركة للسكك الحديدية في منطقة الشرق الأوسط.

ويتوقع أن تصل طاقة إنتاج هذا المصنع الضخم إلى 300 عربة سنوياً، ما يعني أن البلاد ستكون في غضون سنوات ضمن دائرة اهتمام الموردين الأجانب وربما يتوسع المشروع مستقبلاً.

ويساعد موقع المجمع عمليات التصنيع من أجل إعادة التصدير سواء للمنطقة العربية عبر المرور بقناة السويس، أو استخدام وسائل النقل النهري للتصدير للعمق الأفريقي، فضلاً عن فرص التصدير للسوق الأوروبية.

750 مليون طن حجم البضائع سنوياً وواحد في المئة ينقل بالسكك الحديدية والنقل النهري

وبحسب المسؤولين، فإن التكلفة الاستثمارية التقديرية لمشروع صناعة عربات ومستلزمات السكك الحديدية تبلغ حوالي 3.82 مليار جنيه (240 مليون دولار).

وسيتيم تشييد المجمع الصناعي على مرحلتين، الأولى تستهدف تصنيع الوحدات المتحركة للقطارات، أما الثانية فتستهدف صانعة للصناعات المغذية للقطاع، وتصل مساحة المشروع لنحو 300 ألف متر مربع.



مستوى مالي مقلق