

حوادث القطارات تمهد لخصخصة السكك الحديدية المصرية

شركات عالمية تدير القطار الكهربائي والمونوريل ونبوءة ساويرس تتحقق بعد ثلاثة عقود



أسطول القطارات في طريق التطوير

الخاص، رغم أن هناك تجارب دولية ناجحة في هذا المجال، وهو ما كبّد هذا المرفق خسائر فادحة. وتجاوزت ديون السكك الحديدية للبنك المركزي المصري وبنك الاستثمار القومي والهيئة العامة للبرتول أكثر من 5.6 مليار دولار.

وتعطلت أكثر من 50 في المئة من الجرارات نتيجة غياب التحديث وسوء عمليات الصيانة الدورية، الأمر الذي أدى إلى توقف نشاط نقل البضائع تماما. ويبلغ إجمالي حركة البضائع في مصر نحو 750 مليون طن سنويا، ولا يتعدى نصيب السكك الحديدية منها 2.5 مليون طن، ما يفقّد الدولة موردا مهما في سلاسل الإمداد عبر مرفق حيوي. ويتم حاليا تحويل قطاع نقل البضائع بهيئة السكك الحديدية إلى شركة مساهمة بالتعاون مع القطاع الخاص، وتحويل بعض الورش المتخصصة في إصلاح الجرارات والعربات إلى شركات لزيادة الإنتاجية ورفع مستويات الجودة.

وأكد إبراهيم مبروك أستاذ هندسة السكك الحديدية بجامعة الأزهر، لـ"العرب" أن القضاء على مشكلات الحوادث يقتضي مشاركة عاجلة لإدارتها مع القطاع الخاص، فاليابان تعمل بها 12 شركة خاصة في هذا القطاع وشركة حكومية واحدة.

وشدّنت مصر مؤخرا مشروعا ضخما بالمنطقة الصناعية في شرق بورسعيد على البحر المتوسط لتصنيع الوحدات المتحركة للسكك الحديدية، يعدّ الأكبر في منطقة الشرق الأوسط بطاقة إنتاجية تبلغ 300 عربة سنويا.

ويستهدف المشروع توطین صناعة السكك الحديدية والتصدير إلى أسواق المنطقة العربية والدول الأفريقية باستثمارات مبدئية تصل لنحو 240 مليون دولار.

ويسهم هذا التحرك في تشجيع القطاع الخاص على دخول مجال الاستثمار في قطاع السكك الحديدية، ما يحزّن من إصلاح المرفق الذي آثى عليه الإهمال وأصبح يشكّل صاعدا لرأس الحكومات المتعاقبة، وينال تكرار حوادثه من جهود التنمية.

فتح تكرار حوادث قطارات السكك الحديدية في مصر ملفًّ خصّصة إدارة ثاني أقدم مرفق نقل في العالم، والذي يعاني ترهلا ملحوظا، على الرغم من خطط التطوير والتحديث التي رصدت لها حزم مالية تصل إلى نحو 14.4 مليار دولار بحلول عام 2024 عبر تنفيذ 257 مشروعا.



القاهرة - أكد وزير النقل المصري

كامل الوزير في بيان له أمام البرلمان الاثنين أن الإهمال ونسيان عمليات تطوير هذا المرفق الحيوي لعقود طويلة أدبیا إلى سوء حالته، بالنسبة إلى الوحدات المتحركة والبنية الأساسية والعنصر البشري. وكشفت بيانات وزارة النقل أن نحو ثلاثة آلاف عربة ركاب مرّ على تصنيع أكثر من 50 في المئة منها 40 عاما، ما يظهر مدى ترهل المرفق الذي ينقل نحو 500 مليون راكب سنويا، بمعدل يومي يصل إلى نحو 1.4 مليون راكب، إلى جانب نقل نحو 6 ملايين طن من البضائع سنويا.

وأعلنت وزارة النقل عن خطة لإسناد أعمال التشغيل والإدارة لعدد من القطارات الجديدة إلى شركات عالمية متخصصة في الإدارة والتشغيل، في خطوة توحى بالرغبة الحثيثة للتفكير خارج الصندوق. وجاءت الخطوة بعد وقوع حوادث عديدة الأسابيع الماضية، كانت حصيلتها العشرات من الضحايا، وبسبب سوء الإدارة والتشغيل، وعدم الدراية الكافية بالتعامل مع الوسائل الحديثة التي أدخلتها وزارة النقل مؤخرا من دون تاهيل كاف للعاملين.

وقد حققت حوادث القطارات المستمرة بمصر نبوءة الملياردير المصري نجيب ساويرس حول خصخصة إدارة السكك الحديدية والتي كشف عنها في تسعينات القرن الماضي، لوضع حد لتكرارها.

وخلال عهد الرئيس الأسبق حسني مبارك تقدم ساويرس بطلب للحكومة لشراء حق انتفاع ببعض خطوط السكك الحديدية، في بادرة لخصخصة القطاع، وطلب البدء بخطوط قطارات النوم من القاهرة إلى أسوان في جنوب البلاد ثم الاتجاه بعد ذلك إلى باقي الخطوط وتعميم التجربة.

رفضت الحكومة الطلب لأسباب لم يتم الإفصاح عنها، وبعدها دخلت عائلة ساويرس في مجال نقل الركاب بریا من خلال تأسيس شركة "جو باص" للنقل البري التي حققت نجاحا كبيرا، وباتت واحدة من الشركات الكبيرة في هذا المجال.

وتعد السكك الحديدية المصرية ثاني أقدم مرفق في العالم، وشدّنت عام 1834، ويصل إجمالي طول شبكتها نحو 9570 كيلومترا، وتعتبر العمود الفقري للنقل الجماعي في البلاد.

ورغم حالة الترهل المتوازية مع خطط التطوير وضخ استثمارات حكومية لإنقاذ المرفق، إلا أنها تعد فرصة استثمارية جاذبة للمستثمرين، فالأزمة دائما تولّد فرصة.

وتمّ إسناد تشغيل عربات النوم الجديدة بخطوط السكك الحديدية، بواقع 200 عربة نوم، لإحدى الشركات العالمية المتخصصة في إدارة هذا النوع من العربات، وسيتمّ تسمية المشغل الجديد خلال أسابيع. وتضمّ الأجنحة الاستثمارية لوزارة النقل تنفيذ 257 مشروعا لتطوير هذا المرفق بتكلفة استثمارية تصل لنحو 14.4 مليار دولار بحلول 2024، وانتهت من تنفيذ 177 مشروعا باستثمارات تناهز 2.9 مليار دولار.

ويجري حاليا تنفيذ 53 مشروعا بتكلفة ثلاثة مليارات دولار، وبدءا من يوليو المقبل سوف تشرع في تنفيذ 27 مشروعا بتكلفة تقديرية تصل لنحو 8.4 مليار دولار.

البنوك التركية تتجنب تمويل قناة أردوغان «المجنونة»

مخاوف من انعكاسات بيئية للمشروع ومخاطر الاستثمار

كريدي على الفور لطلبات التعليق. كما رفض دينيز بنك وبنك وقف الملوك للدولة التعليق على تمويل القناة في حين لم يرد بنك اك بنك وبنك خلق وبنك زراعات على الفور على طلبات للتعليق.

وستتفوق تكلفة القناة على المشاريع الضخمة الأخرى مثل مطار إسطنبول الجديد الواسع الذي حدّد إرث أردوغان للنمو المدفوع بالائتمان. وتسببت الديون الأجنبية الضخمة قصيرة الأجل التي تبلغ قيمتها حوالي 150 مليار دولار للبنوك والشركات في إلحاق الضرر باليرة وكشفت المخاطر التي تواجهها احتياطات تركيا من العملات الأجنبية المستنفدة.

وأنت أزمة العملة في 2018 إلى تأخير مشروع القناة، لكنها عادت إلى جدول الأعمال مع تعاافي الاقتصاد من الوباء ووافقت الحكومة على خطط التنمية الشهر الماضي.

وفي مقابلة الأحد، قال قائل إن هناك بالفعل اهتماما بالعطاء الذي سيكون مفتوحا للجميع بما في ذلك الشركات التركية والأوروبية والأميركية والصينية.

وقال لرويتزر "إنه مشروع مربح. ونحن واثقون من أنه سيمضي قدما".

لكن المصادر قالت إنه بالنسبة لمعظم البنوك التركية خاصة المقرضين الذين يتمتعون بداعمين أوروبيين والمدرجين في القروض المشتركة، من المرجح أن تكون المخاطر عالية للغاية.

فقد يحدّ الاضطلاع بمثل هذا المشروع الضخم من قدرتها على مواصلة إسداء القروض الجماعية بينما تواجه خطر احتمال التخلي عن المشروع في مرحلة لاحقة.

وقال مصرفي كبير سابق "لا يمكن لأي بنك تركي حكومي ولا خاص، المخاطرة". وأجرت وزارة البيئة التركية تقييمات بيئية مهتد الطريق للمضي قدما في المشروع.

يؤكد مسؤولون وخبراء مصرفيون أن البنوك التركية تتجنب تمويل مشروع قناة إسطنبول الذي يخطط له الرئيس التركي رجب طيب أردوغان وأطلق عليه اسم "المشروع المجنون" بسبب مخاوف بيئية ومخاطر الاستثمار عبر تمويل هذا المشروع الضخم في وقت تتزايد فيه مخاوف الإقبال على الدين الأجنبي لتنفيذ الاستثمار مما سيزيد الضغوط على الليرة والاحتياطات الأجنبية.

إسطنبول - قال أربعة مصرفيين كبار لرويتزر إن بعض أكبر البنوك التركية تجتمّع عن تمويل قناة إسطنبول التي يخطط لها الرئيس رجب طيب أردوغان بسبب مخاوف بيئية ومخاطر الاستثمار في مشروع البناء الضخم.

وأكد مصدران أن اتفاقية الاستدامة العالمية التي وقعتها ستة من أكبر البنوك التركية كانت عائقا أمام تمويل قناة إسطنبول، التي أطلق عليها أردوغان اسم "المشروع المجنون" عندما طرحه قبل عقد من الزمان.

وقال مصرفي كبير ثان "بالتأكيد لا نريد منح قرض لهذا النوع من المشاريع بسبب القضايا البيئية"، مضيفا أن على البنوك الموقعة الالتزام باتفاق الاستدامة الذي تدعمه الأمم المتحدة.

وفي 2019، قدرت تكلفة القناة 75 مليار ليرة (13 مليار دولار في ذلك الوقت) في تقرير حكومي.

ويرجّح إجماع بعض المقرضين الاتراك عن تمويل المشروع أن يلعب التمويل الحكومي والأجنبي دورا أكبر لتحقيق حلم أردوغان. ولم يردّ متحدث باسم وزارة المالية على الفور على طلب للتعليق.

وردا على سؤال عما إذا كانت البنوك التركية ستشارك في التمويل، قال المتحدث باسم أردوغان ومستشاره، إبراهيم قائل، لرويتزر إن المشروع سوف يجذب "بالتأكيد" المستثمرين والدائنين عند طرح العطاءات في وقت قريب.

وامتنع بنك غارانتى للمستثمرين عن التعليق. ولم يستجب بنك إتش ويابي

مطالب بتعزيز الشراكة لتشجيع الابتكار وخفض الإنفاق في السودان

وخلال هذه المدة يقوم بتشغيل المشروع ويحصل على التكاليف والأرباح من خلال الرسوم والعوائد التي يقوم بدفعها مستخدمو المشروع، وبعد الانتهاء من مدة الامتياز ينقل المشروع بكل عناصره إلى الجهة الحكومية أو الدولة، ممّا يعنى أن نظام (بوت) هو آلية التمويل من أجل إنشاء البنية التحتية والأساسية في مجال معيّن بعيدا عن موارد الحكومة.

وأكد أهمية تكوين شركة مساهمة عامة خاصة بالصنادر بمساهمة مصريين ومغتربين ومواطنين سودانيين.

ولفت الانتباه إلى مراجعة عقود الاستثمارات الأجنبية السابقة والتي منح فيها مزايا لأجانب لفترة زمنية طويلة وحرمان المواطنين.

وعدد الخبير الاقتصادي طارق جبريل فوائد الشراكة الاقتصادية بين القطاعين العام والخاص في إبراز دور الدولة في التركيز على رسم السياسات ومراقبة مقدمي الخدمات وتنظيمها وتوظيف رأسمال القطاع الخاص ومعارفه وخبراته في إدارة المشاريع، مما يسهم في تقليل المدة الزمنية لتنفيذها وخفض تكلفة الخدمات وتحسينها. ونسبت وكالة الأنباء الرسمية السودانية (سونا) للخبير قوله إن "الشراكة الاقتصادية بين القطاعين تعمل على جذب وتنشيط الاستثمارات الوطنية والإقليمية، والأجنبية لتحقيق قيمة أفضل مقابل النقود في ما يتعلق بالإنفاق العام".

وأكد على ضرورة أن تهدف الشراكة بين القطاعين العام والخاص إلى تغيير نشاط الحكومة من تشغيل البنية الأساسية والخدمات العامة إلى التركيز على وضع السياسات والإستراتيجيات لقطاع البنية الأساسية ومراقبة مقدمي الخدمات بهدف الارتقاء بها.

الجانب للاستثمار لمقابلة الإنفتاح العالمي على السودان".

وأشار إلى أن "القانون الجديد للاستثمار أفضل من السابق وأن القطاع الخاص السوداني يمتلك إمكانيات جيدة تمكنه من مشاركة الحكومة في مشاريع استثمارية بنظام البوت".



أبوبكر التجاني

يجب توفير الخدمات وتهيئة المناخ الجاذب للاستثمار

ونظام البوت هو نظام التشغيل والبناء والتحويل بالإضافة إلى نقل الملكية أو التشييد، حيث يتم قيام مستثمر من القطاع الخاص بعد إعطائه ترخيصا من جهة حكومية مختصة من أجل تشييد أو بناء مشروع بنية أساسية مثل إنشاء محطة لتوليد الكهرباء أو إنشاء مطار، وذلك على أن يقوم بتشغيله وإدارته بعد عملية الانتهاء منه وبامتياز معيّن قد يكون مدته من 30 إلى 40 سنة.



الشراكة جسر للنمو الاقتصادي

الخرطوم - أكد خبراء اقتصاديون أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص تساهم في تعزيز النمو الاقتصادي وتوفير فرص عمل جديدة وتشجيع القطاع الخاص على المشاركة والابتكار وتخفيض الإنفاق والتمويل الحكومي.

وأشاد أبوبكر التجاني محمد خبير اقتصادي في برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بقانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص المجاز مؤخرا ضمن ثلاثة قوانين، مؤكدا أهمية وجود خدمة مدنية فاعلة وممكنة لتنفيذ القوانين الهامة التي أجازها مجلس الوزراء ومجلس السيادة أخيرا.

وأكد على أهمية تحديد نافذة موحدة لإنجاز إجراءات المستثمرين في أقصر فترة زمنية دون وضع عراقيل، بجانب تطبيق النظام المزدوج في البنوك بصورة صحيحة لتنشيط الاستثمار بما ينعكس على خفض التضخم والتقليل من طباعة العملة في الحدود المسموح بها من صندوق النقد الدولي.

ودعا إلى "ضرورة ترتيب البيت من الداخل بتوفير الخدمات وتهيئة المناخ