



المركز المصري
للحقوق الاقتصادية والاجتماعية

كوارث سكك حديد مصر: بين استغاثات مهمة وموازنة مهدرة وقروض متزايدة

المركز المصري للحقوق الاقتصادية والاجتماعية

17 يناير 2013

استيقظ المصريون صباح يوم الثلاثاء الماضي على خبر استشهاد 19 شاب مجند و إصابة 117 في حادث قطار دموي، هو الخامس منذ تولي الرئيس مرسي رئاسة مصر¹. تعاملت حكومة الرئيس مرسي مع الحادث بروتينية باردة معتادة، لتعلن عن تعويضات مادية لأهالي الشهداء، دون أي إدارة حقيقية للأزمة أو شعور بالمسؤولية مع إظهار إهمالا جسيما تجاه المصابين بالحادث. لم تكتف الحكومة بتجاهل الأزمة وضحاياها، بل ظهر أيضا رفضها لتلقي أي لوم، حيث تم القبض على من حاول الاحتجاج على سوء إدارة الأزمة وخطورة القطارات، أو من حاول اتهام الحكومة بالتقصير المتواصل الذي أدى لتكرار الأزمة للمرة الخامسة في فترة لم تتجاوز السبعة أشهر.

في التقرير الآتي نلقي نظرة على الحوادث العديدة التي تسببت في مقتل العشرات وإصابة المئات في الشهور القليلة الماضية، كما نرصد حصة الهيئة القومية لسكك حديد مصر من الموازنة العامة للدولة وكيفية توزيع المصروفات بها، وأخيرا نلقي الضوء على قروض تلتفتها الهيئة القومية لسكك حديد مصر من أجل تطوير خطوطها في الآونة الأخيرة، ومنها قرض لتطوير خط بني سويف - أسيوط، وهو نفس الخط الذي شهد الحادثة الأخيرة لقطار البدرشين. ونتساءل في نهاية التقرير عن سبب تجاهل الدولة لكوارث القطارات المتجددة مكتفية بإلقاء اللوم على عمال المزلقان تارة والسائقين تارة أخرى، ومتجاهلة لإمكانيات إصلاح سكك الحديد ومواجهة أسباب الكوارث بحلول تقنية، وذلك علما بأن الموارد المادية متوفرة لذلك، كما سنوضح فيما يلي.

مسلسل حوادث القطارات في عهد الرئيس مرسي:

¹ بخلاف العديد من حوادث القطار غير المرصودة أو المعروفة إعلاميا

حادث البدرشين ليس الحادث الأول، وليس الأسوأ.. فحوادث القطارات صارت معتادة، وأعداد ضحاياها في تزايد مستمر . فكان أول حادث قطار في عهد مرسي في يوليو 2012، وهو عندما اصطدم قطارين في البدرشين (نفس مكان الحادث الأخير)، وهو ما أسفر عن انقلاب ثلاث عربات قطار وإصابة 44 مواطن. أما الحادث الثاني فقد كان في قليب، في شهر أكتوبر الماضي، حيث ارتطم القطار في التحويلة أثناء سيره بسرعة كبيرة، مما أدى الى تدافع العربات ومصراع 6 أشخاص. وفي خلال شهر حدث اصطداما مروعا آخر حين ما ارتطم قطارين ببعضهما البعض في اليوم في نوفمبر 2012 متسببين في مصرع 3 أشخاص وإصابة 46 آخرين. وفي نفس الشهر وقعت حادثة قطار أسيوط، وكانت الأكثر ألما ودموية حيث اصطدم قطار أسيوط بأتوبيس مدرسة مما أودى بحياة 48 تلميذا، وسائق الأتوبيس والمعلمة، وإصابة 17 آخرين. ويأتي حادث البدرشين الثاني ليكون الخامس في أقل من 7 أشهر ولشدة الأسف والأسى لا نتوقع أن يكون الأخير لأن أسباب الحوادث مستمرة، ولأن الحكومة المصرية قد تفننت في التهرب من المسؤولية. ففي اليوم التالي لحادث البدرشين وقعت حادثة قطار بأرض اللواء بالجيزة في 16 يناير 2013، راح ضحيتها أسرة من أربعة أفراد بسبب دهس القطار عربة تاكسي تجاوزت المزلقان، وفي نفس الليلة انفصلت عربة عن قطار أسيوط في توالي سريع ربنا لينذرنا بضرورة تطوير وإصلاح منظومة السكة الحديد في مصر على أسرع وجه.

اصطدام قطارات، اصطدام قطار في تحويلة، اصطدام قطار في اتوبيس لعدم فاعلية إشارة المزلقان، وانفصال عربة عن القطار.. هذه هي الأسباب المتكررة.. وتكرارها ما هو إلا دليل على إهمال منهجي يقتل المصريين، ولذا تقع المسؤولية الجنايية على الدولة بشكل كامل، فهي التي فشلت مرارا وتكرارا في حماية المواطنين، بل وتسببت بإهمالها وعدم اكرائها بحياة المواطنين في تزايد الحوادث وأعداد الضحايا.

الهروب من المسؤولية ورفض المطالبة بالتغيير :

ولعل من أهم مظاهر فساد هيئة السكك الحديدية ودور الحكومة في حماية هذا الفساد هو الاحتجاجات التي زادت بشكل ملحوظ في الشهور الأخيرة من قبل العمال والنشطاء، مطالبة بتغيير الإدارة الفاسدة وإصلاح المشاكل التقنية وتوفير التدريب المهني اللازم للعاملين بالإشارات وغيرها من المواقع الحساسة.

فقد بدأ الأربعاء الماضي الموافق 16 من يناير 2013 إضرابا تصاعديا من قبل عمال سكك حديد مصر، وذلك في محطة مصر، للمطالبة بتطهير الهيئة القومية لسكك حديد مصر من الفساد، وإقالة مجلس الإدارة كاملا، والمطالبة بتطوير الهيئة التي حمل العمال إدارتها الفاسدة المسؤولية الكاملة للحوادث المتكررة التي أودت بحياة العشرات في الشهور القليلة الماضية. اما عمال السكة الحديد فاحتجوا كثيرا على سوء الأوضاع في الهيئة مما يتسبب في مثل هذه الحوادث، فقد سبق حادث البارحة في أرض اللواء مثلا.

أما عمال البلكات والإشارات والمزلقانات بسكك حديد مصر، فكانوا قد هددوا بالاضراب العام عن العمل في وقت سابق واقتحام الهيئة بداية من أول ديسمبر 2012 وذلك احتجاجا على إلقاء المسؤولية على عمال المزلقانات وتقديمهم كبش فداء في كل حوادث هيئة السكة الحديد، بينما ترفض الهيئة القيام بالإصلاحات والتطويرات اللازمة على نظام المزلقانات والإشارات . وطالب العمال في مذكرة رسمية قدموها إلى نائب رئيس الهيئة، المهندس أحمد عواد بتقديم اعتذار رسمي إلى العمال، مؤكداً أن أغلبهم كانوا يعملون بالأمن الصناعي وتم تعيينهم عن طريق أعضاء مجلس الشعب بعد سنة 2002، وذلك بسبب نقص

عمال الإشارات، فتم ضمهم لطوائف التشغيل دون تدريب على تلقى الإشارات واستلام الأسطوانات من البلوكات في حالة عدم تلقي الإشارة وتحويلها، وهكذا كانت من أهم مطالب عمال الإشارات هو التدريب المهني لهم و للعمال الآخرين .

كما أشاروا إلى أن بيئة العمل التي يعملون بها سيئة حيث يعملون في كشك لا تتجاوز مساحته الخمسة أمتار فقط، بدون حمام أو أى وسائل للمعيشة أو الأمان وأن معظم العاملين من محافظات وأقاليم مختلفة ونائية، ولا يحصلون على بدل سكن في المقابل، ويعملون لمدة 24 ساعة متواصلة بمفردهم في مناطق نائية في الأغلب زراعية ومقطوعة عادة . كما طالب العمال بتحصيل الإدارة المسؤولية الكاملة للحوادث مؤكدين على فساد مجلس إدارة هيئة السكك الحديدية وأنه السبب الرئيسي في تكرار حوادث القطارات .

وبعد حادثة قطار البدرشين أمس، توجه عدد من النشطاء الثلاثاء الماضي لمحطة مصر بالإسكندرية، معلنين أنهم سيوقفون حركة القطارات، بسبب حادثة البدرشين الأخيرة والتي راح ضحيتها 19 قتيلًا و 117 مصابًا من المجندين الجدد في الخدمة العسكرية، فقامت شرطة النقل والمواصلات باحتجازهم، واحتجاز المحامين الذين توجهوا للمحطة للتواجد معهم. وبالتزامن مع تلك الوقفة، أعلن عمال هيئة السكة الحديد في محطة مصر بالقاهرة، عن اعتصامهم احتجاجًا على تحميل عمال السكك الحديدية مسؤولية حوادث القطارات المتكررة، والدفع بهم ككبش فداء كلما حدثت مصيبة جديدة.

ولكن الاعتصام لم يكتمل بسبب الاشتباكات التي حدثت بين عدد من النشطاء الذين كانوا قد توجهوا للمحطة للتعبير عن غضبهم من الحادثة، وبين شرطة النقل بالمحطة، التي كانت خير دليل على رفض الشرطة أي معارضة لتجاهل الدولة لأرواح المصريين التي اصبحت تذهب هباء يومياً.

ميزانية الهيئة القومية لسكك حديد مصر: أكذوبة قلة الموارد

وكان التعامل مع المحتجين من العمال والناشطين بالعنف من قبل الشرطة والتجاهل من ناحية، والرد احيانًا بان التحديثات والإصلاحات التي تحتاج إليها هيئة السكك الحديدية لا يمكن لميزانية الدولة تحمل نفقاتها من ناحية أخرى، وهو ما سوف نناقشه فيما يلي. فإن الإدعاء بأن الدولة لا تستطيع ان تتحمل تكاليف هذه الإصلاحات هو كذب بين مخالف لأرقام واضحة من أصل ميزانية الهيئة القومية لسكك حديد مصر التي تثبت أن الهيئة لديها ما يكفيها من المبالغ التي تستطيع استغلالها في تطوير سكك الحديد، بل أن الهيئة تعيد جزءًا من ميزانيتها لخزينة الدولة كل عام لأنها لم تصرفه. بالإضافة الى ذلك، فإن الدولة قد احتملت على كاهلها قروض بمليارات الجنيهات لتطوير منظومة سكك الحديد في مصر فقط ولجعلها أكثر أمانًا، إذن، فكيف تظل سكك الحديد خطيرة ومتسببة في وفاة المئات سنويًا بسبب حوادث مروعة؟

نبدأ من ميزانية الدولة للهيئة القومية لسكك حديد مصر، والتي تمثل في 2012-2013 حوالي 1.7% من إجمالي الموازنة العامة للدولة، ومثلت حوالي 2% من إجمالي موازنة الدولة في عامي 2010-2011 و 2011-2012. لو قارنا هذا الرقم بميزانية الصحة مثلا، لوجدنا أنه رقم كبير نسبيا، فالدولة تصرف ما يعادل 4% تقريبا من ميزانيتها على كل مستشفيات مصر ووحداتها الصحية وأجور العاملين بها، بينما تصرف حوالي نصف ميزانية الصحة على سككك الحديد فقط. الأهم من ذلك هو أن النسبة الأكبر من ميزانية الهيئة القومية للسكك الحديدية تذهب في الاستخدامات الرأسمالية والتي تتضمن الاستثمارات في السكك الحديدية. إذن، فحوالي 60% من ميزانية هيئة السكك الحديدية كانت متوفرة منذ 2010-2011 من أجل الاستثمار في

السكك الحديدية وشراء المعدات وتطوير القطارات وغيرها.. فلم نشهد أي تطوير للسكك الحديدية ولم تستمر الحكومة في الإدعاء بأن الموارد غير كافية.

تظل ميزانية الهيئة القومية لسكك حديد مصر منفردة في كثرة مواردها نسبياً مقارنة بالقطاعات الأخرى كالصحة والتعليم، وتظل مختلفة أيضاً في النسبة الضئيلة التي تمثلها الأجور من الموازنة، فنسبة المبالغ المخصصة للأجور تراوح بين 11% و19% في الأعوام المالية الثلاث الماضية، ومقارنة بالقطاع الصحي مثلاً، والذي مثلت الأجور فيه أكثر من 50% من ميزانية الصحة، أو قطاع التعليم الذي تتجاوز فيه نسبة الأجور الـ 80%، فهيئة السكك الحديدية تستنفذ نسبة ضئيلة فقط من مواردها للأجور. ولهذا يجب أن نتساءل: أين تذهب بقية المصروفات؟ ولم لا تصرف المخصصات الاستثمارية والرأسمالية في تطوير وتصليح السكك الحديدية؟

يجيب الحساب الختامي لموازنة الهيئة القومية لسكك حديد مصر عن هذا السؤال جزئياً: فقد أثبت الحساب الختامي للموازنة أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر قد أعادت أكثر من ربع ميزانيتها في 2011-2012 لخزينة الدولة، أي أن الهيئة لم تستغل حوالي 26% من ميزانيتها كما سيوضح الجدول التالي. فلو أن ميزانية الهيئة كافية ومنها ما يفيض عن حاجة الدولة، فإن هذا خير دليل على أن تقاعس الحكومة عن أداء الإصلاحات اللازمة وحل مشاكل القطارات ما هم إلا إهمال متعمد ولا علاقة له بنقص الموارد، فالهيئة لا تستغل ربع مواردها وتعيدها لخزينة الدولة!

			بالجنيه المصري
2012/2013	2011/2012	2010/2011	
635,376,325,000.00	594,039,120,000.00	499,658,228,000.00	اجمالي الموازنة العامة (الاستخدامات)
0	0	0	
10,856,336,000.00	11,403,555,000.00	10,889,621,000.00	جملة موازنة الهيئة القومية لسكك حديد مصر
1.71%	1.92%	2.18%	موازنة الهيئة كنسبة من إجمالي الموازنة العامة
2,095,000,000.00	1,373,878,000.00	1,270,000,000.00	الأجور في موازنة الهيئة القومية لسكك حديد مصر
19.30%	12.05%	11.66%	نسبة الأجور من إجمالي موازنة الهيئة
5,600,340,000.00	6,588,677,000.00	6,562,621,000.00	الاستخدامات الرأسمالية
51.59%	57.78%	60.26%	نسبة الاستخدامات الرأسمالية من إجمالي موازنة الهيئة
3,160,996,000.00	3,441,000,000.00	3,057,000,000.00	تكاليف ومصروفات أخرى
29.12%	30.17%	28.07%	نسبة التكاليف والمصروفات الأخرى من إجمالي موازنة الهيئة
(لم تصدر بعد)	8,342,513,174.00	10,032,471,193.00	ربط الحساب الختامي لموازنة الهيئة القومية لسكك حديد مصر

	3,061,041,826.00	857,149,807.00	مبالغ لم تستغلها الهيئة وأعادتها لخزينة الدولة
	26.84%	7.87%	نسبة المبالغ الغير مستغلة من إجمالي موازنة الهيئة

حوادث سكك حديد مصر والديون الخارجية:

بينما لم يستخدم المسئولون بالهيئة كل مواردهم في السنوات الماضية، وبالرغم من وجود ميزانية ضخمة للاستثمار في الهيئة ومتطلبات تطويرها، ذهبت الهيئة للاقتراض الخارجي لتنفيذ مشاريع "تطوير السكة الحديد"، لتزيد من دين الشعب المصري المتفاقم للخارج لسنوات عدة. فقد تلقت الحكومة المصرية إجمالي قروض من البنك الدولي للإنشاء والتعمير - وهو جزء من البنك الدولي- تصل قيمتها إلى 600 مليون دولار أمريكي من أجل تنفيذ مشروع "إعادة هيكلة نظام السكة الحديد"، وكان آخر تلك القروض، وهما قرصان، "إنفاقية قرض التمويل الإضافي للمشروع القومي لإعادة هيكلة سكك حديد مصر" بتاريخ 23 سبتمبر 2011 والذي يبلغ قيمته 330 مليار دولار أي 2 مليار و 165 مليون جنية مصرى. وإذا تجاوزنا إمكانية استغناء الهيئة عن الاقتراض في هذا الوقت (حيث وقعت مصر على القرض في العام الذي رجعت فيه حوالي 25% من ميزانياتها إلى الدولة في نهاية العام) فماذا كان الغرض من القرض؟

كان هذا القرض الأخير، والذي لم يعلن عنه أو ينشر بالجريدة الرسمية حتى 31 مايو 2012 بالرغم من توقعه في نهاية 2011، من المفترض أن تصرف قيمته لتحديث خط بنى سويف-أسيوط، الخط ذاته الذى -ربعد عام من توقيع العقد- حدث به حادثة إصطدام أتوبيس مدرسى بقطار بأسيوط أودى بحياة 50 من بينهم 48 طفلا وأصاب 17 بسبب سوء أنظمة غلق الإشارات الإلكترونية فى المحطة (نظام غلق المزلقان).² فهل كان تنفيذ هذا المشروع في الوقت المنفق عليه ومع توفر الموارد ليحقق دماء هؤلاء الأطفال وغيرهم من ضحايا الحوادث المشابهة؟

جاء تقرير اللجنة الثلاثية بالمكتب الفني للنائب العام الخاص بأحداث قطار أسيوط فى 23 نوفمبر 2012 أن "المنظومة التى تدار بها السكة الحديد خاطئة، والتي أوضحت أن أغلب المزلقانات تعتمد على العنصر البشري، وأن طريقة العمل جعلت المزلقانات طرقا للموت السريع"³ وأن موظف أنظمة غلق الإشارات والذي من المفترض أن يكون إلكترونيا، طبقا لقرض الصندوق وطبقا لأدنى معايير الفاعلية والسلامة. فوفقا لبعض التقارير كان عامل المزلقان يتلقى مكالمات وصول القطار على تليفونه المحمول! لأن المحطة لم يكن بها هاتف لتبليغ نظام غلق إشارات القطار.⁴

² رضوان، إسلام. "الجنة المكتبة الفني: المزلقانات طرقت للموت السريع..". بوابة الأهرام. 23 نوفمبر 2012.

<http://gate.ahram.org.eg/NewsContent/24/126/275692/%D9%85%D9%84%D9%81%D8%A7%D8%AA/%D9%82%D8%B7%D8%A7%D8%B1-%D8%A3%D8%B3%D9%8A%D9%88%D8%B7/%D9%84%D8%AC%D9%86%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%83%D8%AA%D8%A8-%D8%A7%D9%84%D9%81%D9%86%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B2%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D8%A7%D8%AA-%D8%B7%D8%B1%D9%82-%D9%84%D9%84%D9%85%D9%88%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D8%B1%D9%8A%D8%B9-%D9%88%D8%AA%D8%B1%D9%83.aspx>

³ السابق

⁴ السابق

وكان من المفترض أن تتفق قيمة هذا القرض الأخير لهدفين، أولهما تحديث نظام "الإشارات" بما فيها أنظمة غلق الإشارات إلكترونيا، والذي كان السبب الأساسي وراء إست طدام أتوبيس مدرسة بقطار أسيوط، والثاني هو تحديث ممارسات الإدارة والتشغيل. أولا، بخصوص نظام الإشارات، إنشاء كل من (1) نظام إشارات أوتوماتيكي للبلوكات (على خط مفتوح) (2) أنظمة غلق إشارات إلكترونية (في المحطات) (3) نظام حماية عند التقاطعات وتركيب نظام تحكم مركزي فى الحركة باستخدام الكمبيوتر بخط بنى سويف-أسيوط^٥

ثانيا، بخصوص التمويل لتحديث الممارسات والإدارة بالخط المذكور، من المفترض أن تصرف على دعم التطوير والأداء المتعلق بما يلى (1) تحديث ممارسات صيانة السكك الحديدية، (2) تحسين قواعد وإجراءات التشغيل الخاصة بالشركة بـ"الهيئة القومية لسكة حديد مصر" والتي هى كذلك الجهة المنفذة للمشروع، (3) تحسين وتعزيز قدرات إدارة المشروع بين العاملين المعيّنين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر، (4) تحسين قدرات التخطيط المالى والإدارة المالية داخل الجهة المنفذة للمشروع من خلال تقديم خدمات الإستشاريين.^٦

ومن الجدير بالذكر إن ذلك القرض قد قامت بطلبه حكومة مبارك فى ديسمبر 2009 بعد وقوع حادث حريق قطار الصعيد فى أكتوبر 2009، والذي قد راح ضحيته 18 شخصا وأصاب العديد، وقد تم موافقة البنك على تمويل المشروع فى دي سمبر 2010، وبعدها بعام، وبعد إندلاع الثورة، قام المجلس العسكرى بإبرام إتفاق القرض من البنك فى ديسمبر 2011، من خلال الوزيرة فائزة أبو النجا، على أن يكون الهدف الرئيسى وأولوية المشروع هى دعم الحكومة فى تنمية وتحسين " سلامة وفاعلية" منظومة سكك حديد مصر.^٧

والمدهش أن خط قطار القاهرة- الجيزة، والذي وقعت به حادثة اصطدام قطار بأرض بسيارة تاكسى فى أرض اللواء هو الأخر قد تلقى من البنك الدولى لتحسين نظم تشغيله فى 2 أغسطس 2009، من خلال قرض مماثل تماما لقرض تحسين خط الصعيد، والذي تم شرح تفاصيله بالأعلى.^٨

⁵"إتفاق قرض التمويل الإضافي للمشروع القومي لإعادة هيكلة سكك حديد مصر" بتاريخ 23 سبتمبر 2011. نشر بالجريدة الرسمية-العدد 22 فى 31 مايو سنة 2012.
⁶السابق

⁷"Project paper on a proposed additional loan in the Amount of \$330 Million to the Arab Republic of Egypt for the Arab Republic of Egypt". The World Bank. 12 Nov 2012. p.3

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2010/11/24/000333037_20101124013324/Rendered/PDF/570220PJPROP101OFFICIAL0USE0ONLY191.pdf

المصدر أعلاه هو نسخة أنجليزية من "ورقة مشروع مقترح التمويل الإضافي بقيمة 330 مليون دولار أمريكى لجمهورية مصر العربية". البنك الدولى. 12 نوفمبر 2012. ص3

⁸Loan Agreement:(Egypt National Railways Restructuring Project) Between Arab Republic of Egypt and International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank. Loan Number 7656-EG. http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/MNA/2010/04/28/34C588AED5B2924B85257615006BF8D0/2_0/Rendered/PDF/L76560ENRRPOPA.pdf

المصدر أعلاه هو النسخة الأنجليزية من إتفاقية قرض البنك الدولى للإعمار والتنمية (البنك الدولى) مع جمهورية مصر العربية لتمويل للمشروع القومي لإعادة هيكلة سكك حديد مصر". رقم/كود القرض7656- مصر.

الخاتمة:

إن إهمال إدارة المرافق العامة مثل السكة الحديد بما يؤدي لقتل متوال للمصريين هو جريمة تستحق العقاب الجنائي لمرتكبيها من مسؤولين بالهيئة. كما يجب محاسبة المسؤولين بالحكومة ماليا على عدم تنفيذهم مشروعات وردت أموالها من خلال القرض أو الموازنة، والتحقق من أوجه الصرف في الهيئة واحتمال إهدار أموالها ومواردها. هذا بالإضافة الى المسؤولية السياسية على الرئيس مرسي وحكومته والتي يستحقون العقاب عليها لفشلهم السياسي وتعريض المصريين للمخاطر وافتقارهم لرؤية وبرنامج إصلاح واضح.

لن تحقن دماء المصريين وتوقف حوادث القطارات بمزيد من القروض، ولا بزيادة أسعار تذاكر السكك الحديد أو بالمضي قدما في خصصتها كما يدعي البعض. بل من خلال خطة إصلاح وتطوير واضحة وشفافة يراقبها المجتمع ومواردها متاحة بالفعل، وأول خطوات هذه المسيرة يجب ان تكون من خلال محاسبة المسؤولين الحقيقيين عن سياسة التجاهل والإهمال في هيئة السكك الحديد والفساد الممنهج في مصر والتي أودت بحياة العديد من المصريين في السنوات الماضية.