

حادثة تصادم قطاري الزقازيق تفتح الجدل حول أزمة السكك الحديدية في مصر



الأحد 15 سبتمبر 2024 م

في مساء السبت، شهدت مدينة الزقازيق بمحافظة الشرقية شعالي القاهرة حادثة مأساوية أخرى تضاف إلى سجل الحوادث المتكرر في قطاع السكك الحديدية بمصر فقد أدى تصادم بين قطاري ركاب إلى وفاة ثلاثة أشخاص وإصابة 60 آخرين

يأتي هذا الحادث ليعيد فتح النقاش حول أزمة حوادث القطارات المتزايدة والتي لم تتوقف منذ عقود، رغم الوعود الحكومية المتكررة بتحسين وتطوير هذا القطاع الحيوي

تاريخ طويل من الحوادث

تعاني السكك الحديدية المصرية من تدهور حاد وإهمال مستمر، حيث باتت الحوادث المتكررة مشهداً مألوفاً للأسف وتشير الإحصاءات الرسمية إلى أن مصر سجلت 12,236 حادث قطار خلال الفترة من 2006 إلى 2016. ويظهر من هذه الإحصاءات أن عام 2009 شهد أكبر عدد من الحوادث بـ 1,577 حادثاً، في حين شهد عام 2012 أقل عدد من الحوادث بـ 447 حادثاً، نتيجة توقف حركة القطارات في أعقاب أحداث الثورة

خلال السنوات الأخيرة، استمرت الحوادث بمعدلات مقلقة، حيث شهدت الأعوام بين 2013 و2023 عدة حوادث مؤلمة خلقت مئات القتلى والجرحى وكان عام 2017 من بين الأسوأ، حيث سجل 1,793 حادثاً، من بينها حادث تصادم قطارين في الإسكندرية أسفراً عن مقتل 41 شخصاً وإصابة أكثر من 120 آخرين، أما الحادث الأكثر فتكاً في تاريخ السكك الحديدية المصرية فيظل حادث قطار الصعيد عام 2002، الذي أودى بحياة أكثر من 360 شخصاً عندما اشتعلت النيران في قطار متوجه من القاهرة إلى الأقصر

الأسباب وراء الحوادث المتكررة

تتعدد الأسباب وراء هذه الحوادث الكارثية، إلا أن هناك شبه إجماع بين الخبراء والمرأقبين على أن الإهمال وتدهور البنية التحتية وضعف الصيانة هي الأسباب الرئيسية، وتواجه السكك الحديدية المصرية تحديات هائلة، تبدأ من القطارات القديمة التي تحتاج إلى تجديد، وتعتمد إلى شبكة السكك المتهالكة التي لم تشهد تطويراً جذرياً منذ عقود

وتكشف تقارير الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء أن معدل حوادث القطارات في مصر يصل إلى 0.1 حادث لكل 1000 نسمة، في المقابل، تذدرع الحكومة بنقص الموارد لتبرير الحوادث المتكررة، وهو ما يعتبره العراقبون جزءاً من سياسة الإنكار المستمرة وتشير تقارير صادرة عن المبادرة المصرية للحقوق الشخصية إلى أن الانخفاض الحاد في نسبة الإنفاق على السكك الحديدية هو السبب الجوهرى لتدهور القطاع، فقد تراجعت نسبة الإنفاق من 1.3% من الناتج المحلي الإجمالي في عام 1990/1991 إلى 0.31% فقط في 2015/2016.

الحكومة تبرر الواقع بفند

تستمر الحكومة المصرية في تبرير الحوادث بالنقص في التمويل، إلا أن التقارير تشير إلى أن هذه الادعاءات غير دقيقة، وتؤكد التقارير أن مشكلات السكك الحديدية ليست فقط نتيجة لندرة الموارد، بل أيضاً بسبب سوء إدارة الموارد المتاحة وترتيب الأولويات، ومع ارتفاع معدلات الإنفاق على مشروعات أخرى، يبدو أن القطاعات الحيوية مثل السكك الحديدية تعاني من إهمال متعمد

كما يشير تقرير المبادرة المصرية للحقوق الشخصية إلى أن السياسات الحكومية لا تعطي الأولوية لتطوير البنية التحتية الفرورية، وبدلأً من ذلك تعمد سياسات التفاف التي تؤثر سلباً على حياة ملايين المصريين، على الرغم من أن الحوادث نفسها تُظهر عواقب هذه السياسات بشكل فوري

قطاع السكة الحديد: أقدم وأكبر شبكة في الشرق الأوسط

يعتبر تاريخ السكك الحديدية في مصر إلى أكثر من قرن ونصف، حيث انطلق العمل على أول خط سكة حديد في عام 1854 لربط بين القاهرة والإسكندرية، ومنذ ذلك الحين، توسيع الشبكة لتصبح من أهم عناصر البنية التحتية في البلاد، حيث تمت لأكثر من تسعة آلاف كيلومتر تلعب السكك الحديدية دوراً محورياً في نقل الركاب والبضائع وتعزيز الحركة الاقتصادية بين المحافظات المختلفة

لكن على الرغم من تاريخها العريق وأهميتها الاقتصادية، فإن قطاع السكك الحديدية لم يعد قادراً على تلبية احتياجات الركاب أو توفير معايير الأمان المطلوبة، وعلى الرغم من أن الحكومة أعلنت عن خطط لتحديث القطاع وضخ استثمارات جديدة، فإن العديد من المواطنين يشعرون بالشك إزاء قدرة هذه الخطط على إحداث تغيير ملموس في ظل غياب استراتيجيات واضحة للحد من الحوادث المتكررة

ختاماً: حادثة تصادم قطاري الزقازيق ليست الأولى، وربما لن تكون الأخيرة في ظل الوضع الحالي للسكك الحديدية في مصر، ورغم الجهود الحكومية المعولمة لتطوير القطاع، فإن استمرار هذه الحوادث يشير إلى أن الطريق ما زال طويلاً لتحقيق الأمان المطلوب في قطاع السكك الحديدية المصري، تحتاج مصر إلى استثمارات حقيقة وإصلاحات جذرية تضع سلامة المواطنين على رأس الأولويات، بعيداً عن التبريرات المعتادة بنقص الموارد