

البنك الدولي يكشف فشل إدارة السيبي لقروض السكك الحديدية

5 سنوات بلا نتائج



الأربعاء 9 سبتمبر 2026 05:00 م

يكشف تقرير البنك الدولي أن هيئة السكك الحديدية حولت قرصًا مخصصًا لإنقاذ الأرواح وتحديث الإشارات إلى مشروع متعثر صرف أقل من نصف تمويله بعد خمس سنوات بينما بقيت سلامة الركاب رهينة التأجيل

وبذلك وبعد خفض القرض إلى 421.2 مليون دولار لم تسحب الهيئة سوى 200.8 مليونًا حتى أغسطس 2026 تاركة 220 مليون دولار خارج التنفيذ ومكرسة فجوة بين التطوير وواقع المحطات والمزلقانات

سلامة بلا حماية

في المقابل يضع تقرير البنك الدولي الهيئة أمام سؤال لا تجيب عنه البيانات وهو كيف بقي مشروع السلامة متأخرًا بينما استمر القرض مفتوحًا منذ توقيعه في أبريل 2021 بلا إنجاز

كما أن التقرير يؤكد أن أعمال خط القاهرة بني سويف وهي أكبر الأعمال المتبقية متأخرة بدرجة كبيرة عن جدولها الأصلي رغم أن إغلاق المشروع مقرر في سبتمبر 2027 حتى الآن

ومن ثم تصبح مهلة الإغلاق إنذارًا جديدًا لأن البنك يرى أن الأهداف قابلة للتحقيق ولكن ليس داخل الموعد ما لم تمدد المدة بعد سنوات كان يفترض أن تنجز خلالها الأعمال

لكن التأخير لا يخص القضبان والإشارات وحدها إذ سجلت خطط السلامة والحريق تنفيذًا في محطتين فقط من أصل 10 محطات مستهدفة بما يترك 8 محطات خارج إجراءات يفترض أنها أساسية

وعلاوة على ذلك ظل عدد مزلقانات المشاة المطورة عند صفر رغم أن المشروع يستهدف تشغيل 10 مزلقانات بما يكشف أن أخطر مكونات الحماية لم تبدأ أصلًا بعد سنوات القرض كلها

وبناء على ذلك تصبح عبارة تطوير السلامة مفارقة قاسية لأن المشروع المقترض باسم إنقاذ الركاب والعاملين لم يوفر الحواجز للمشاة ولا خطط الحريق الكاملة في أغلب المحطات المستهدفة حتى الآن

ويؤكد الدكتور عبد الله أبو خضرة أستاذ هندسة النقل والطرق أن الإشارات الإلكترونية وغرف التحكم والتأهيل البشري تقلل الخطأ الإنساني وهو ما يجعل توقف المكونات خطرًا عمليًا لا تفصيليًا إداريًا

وبالمحصلة لا يمكن قياس النجاح بعدد العقود أو الأبراج التي أُعلن تشغيلها فقط فالمعيار الذي وضعه البنك لسلامة الركاب بقي عند 0.56 بينما يستهدف الوصول إلى 0.44 بحلول مارس 2027.

القرض بلا إنجاز

ومن جهة أخرى يكشف الصرف البالغ 47.68 في المئة أن الهيئة استهلكت خمس سنوات في إنفاق أقل من نصف قرض جرى تخصيصه لأعمال عاجلة لركاب مصر والعاملين على الشبكة الحيوية

وفي الوقت نفسه تبقى 220.38 مليون دولار غير مصروفة قبل الإغلاق في سبتمبر 2027 وهو مبلغ يحتاج استيعابه خلال فترة قصيرة إلى قفزة تنفيذية لا تشبه السجل البطيء للمشروع فعليًا

بالتوازي أبقى البنك الدولي التقدم عند مستوى مرضي بدرجة متوسطة لكنه رفع مخاطر الرقابة المالية إلى مرتفعة وهي إشارة لا تنفصل عن بطء الصرف وضعف تحويل القرض إلى نتائج ملموسة

زيادة على ذلك لم يتحقق الإصلاح المؤسسي الخاص بربط دعم الهيئة بالأداء ولذلك بقيت دفعة 29 مليون دولار غير مستحقة للصرف وكأن التمويل نفسه ينتظر إصلاحًا لم تنجزه الجهة المقترضة

ويحذر إلهامي الميرغني الخبير الاقتصادي من أن اقتراض النقل دون تقييم واضح للجدوى يحول القروض إلى أعباء متراكمة لأن السكة الحديد من أكثر القطاعات اقتراضًا ويغيب قياس العائد والمحاسبة الحقيقية

غير أن المشكلة لا تبدأ عند القسط الأخير بل عند تجهيز المشروع إذ رصدت تقارير تأخر سحب قرض الإشارات بين نجع حمادي والأقصر بسبب غياب الدراسات الفنية قبل التعاقد والتنفيذ

وفوق ذلك لم تختلف قصة الخط الأول لمetro القاهرة إذ كشف الجهاز المركزي للمحاسبات عن سحب شرائح محدودة من قرضه الأوروبي وصلت إلى 1 في المئة فقط حتى يونيو 2024.

لذلك لا تبدو أزمة المشروع استثناءً بل نتيجة لنمط يطلب التمويل قبل استكمال التصورات والدراسات ثم يترك المؤسسات المقرضة والمواطنين يدفعون تكلفة التأخير بالفوائد وبسلامة ناقصة وخدمات متأخرة طوال السنوات

إدارة بلا محاسبة

ومن زاوية أخرى يحدد البنك خمسة أسباب لتأخر خط القاهرة بني سويف تشمل المواد والتصميمات وتسليم المواقع وجدولة الأعمال وإدارة العقود وهي أسباب تكشف ارتباك الإدارة لا عائلاً مفاجئاً وحيداً

إذ إن غياب التنسيق بين التصميم والموقع والعقد لا يفسر فقط تأخرًا ورقيًا بل يطيل بقاء الركاب والعاملين تحت منظومة لم تستكمل حواجزها وإجراءات حريقها وتدريبها رغم مرور سنوات التمويل

وبحسب الدكتور حمدي برغوث خبير النقل فإن قيمة القرض لا تقاس بتوقيعه وإنما بحسن إدارته وبخطة واضحة للمشروع وهذا الشرط يضع الهيئة أمام مسؤولية مباشرة عن أموال ظلت خارج الاستفادة

وبالتالي فإن الحديث عن تحسن طفيف لا يلغي أن خطط الحريق متوقفة في 80 في المئة من المحطات المستهدفة وأن مزلقانات المشاة بقيت صفراً وأن الهدف الأساسي لتقليل الإصابات الخطيرة لم يتحرك

في النهاية يتعامل التقرير مع مؤشرات تخص حياة ركاب وعاملين ولذلك يجعل استمرار الأصفار في التجهيزات الوقائية بعد خمس سنوات إعلان التطوير ناقصاً ما لم يتحول إلى حماية حقيقية ملموسة

ولهذا يحتاج الرأي العام إلى نشر جدول زمني ملزم وتفاصيل العقود المتأخرة وأسباب تجميد الصرف وخطة فورية للمحطات والمزلقانات بدلاً من الاكتفاء بوعود تعيد تدوير التأجيل تحت أسماء التطوير والتحديث

ختامًا لا تصبح القروض تنمية إلا حين تكتمل أعمالها وتنعكس على أمان الناس أما القرض الذي ينفق نصفه ويتأخر نصفه الآخر فتظل فوائده مستحقة بينما تظل الحماية المطلوبة مؤجلة فوق القضبان