الدكتور المهندس نادر رياض
رئيس مجلس إدارة مجموعة بافاريا مصر لـ : عالم التأمين:
مصر تملك إمكانيات تحقيق الانطلاقة الكبرى بأيدي أبنائها

كان لقاؤنا بالدكتور مهندس نادر رياض أشبه بـ « الحدث » لأننا نلتقي بشخصية لم يختلف عليها اثنين في مصر والعالم بأنها من رواد الصناعة المصرية والعالمية فهو رجل الصناعة المصري المتفرد الحاصل علي وسام الاستحقاق الألماني من الطبقة الأولي وأحد الشخصيات المعروف عنها اعتدال الرأي والنجاح عن طريق العمل المنهجي، والذي حقق نجاحا غير مختلف حوله سواء في العمل الخاص الصناعي أو في العمل التطوعي الخدمي.

نعم .. يعتبر نادر رياض احد رواد الصناعة في مصر منذ ما لا يقل عن 40 عاما وخاصة لارتباط اسمه بصناعة تخصصية وطنية شقت طريقها من المحلية إلي العالمية، وحققت نجاحا علي المستوي الدولي رغم تعدد المواصفات العالمية المتعلقة باشتراطات كل دولة علي حده، كما أنه لم يُعرف عنه الخلط بين أنشطة التصنيع والاستيراد في مجال تخصصه أو العمل في مجال الاستيراد والتصدير بديلا عن التصنيع مع تعارض اتجاه كل منهما والأخر. له العديد من الإسهامات فى مجال الخدمة العامة والعمل التطوعى . فمن أبرز ما كتب عنه «حافر الصخر» ... «فلسفة ناجحة فى التنمية البشرية » ... «خبرة نادرة » ... «أشعل الحماس فى وجدان الألمان » . يرى أن صناعة روح الفريق وتنمية أدواته هى القاعدة وراء كل نجاح وقد علق علي أسئلتي بقوله اسمحي لي أن أجيب علي هذه الأسئلة ليس بصفتي مبرمجية متخصصة في كل سؤال يطرح وإنما باعتباري مواطنا مستنيرا يشهد ما نحياه بفهم متأمل دون زيادة عن ذلك.

وكان سؤالي الأول عن أهم اهتماماته فأجاب قائلا : « على المستوى الشخصي ينحصر فى مجتمعى الصناعي الخاص الذى يضم أكثر من 800 فرد تضمهم الشركة وبالتالي 800 أسرة .وعلى المستوى الوطني السعي نحو أن يحتل الوطن مكانة أفضل تحت الشمس .ويجد فرص لأبنائه تستوعب طاقاتهم وإمكانياتهم وكذا الاهتمام بالقضايا العامة الهامة مثل التعليم من أجل التوظف ، ومكافحة الفقر، وكيف أن التوظف للمواطن هو المرحلة الأولى والأهم لتحوله من شخص عشوائي في رؤيته وتطلعاته إلى شخص يستطيع أن يدير شئون حياته بمنهجية منظمة .

- إذا كنا نركز على منظومة الصناعة المصرية كعنصر حاكم لبناء اقتصاد قوى فلابد لنا أن نتناول ما يعترض تلك المنظومة من مخاطر.. من وجهة نظركم كيف ترون تأمين منظومة الصناعة المصرية كي تتأهل لأداء دورها المنشود؟

❖ لا شك أن تأمين منظومة الصناعة المصرية ضد أخطار الحريق يأتي على رأس الأولويات متقدمة الترتيب، كما تشتد الحاجة الآن وأكثر من أي وقت مضى إلى أن يعد اتحاد شركات التأمين دوره لتغطية أوجه القصور فى انضباط انقطاع الصناعي والمهني وتحجيم الأخطار ، بل أن غياب هذا الدور من شأنه إضعاف مسيرة التطور في وقت هي في أشد ما تكون احتياجا للانضباط فى أكمل صورة لتتأهل لأداء دورها القومي المنشود . لذا هناك عدد من الإجراءات بات من الضروري العمل عليها والأخذ بها نوجزها فيما يلي:

أولا : فى مجال الكود المصري للحريق :

- ربط الرخصة لإنشاء وتشغيل المصانع بإلزام تطبيق كود الحريق وتجديد الترخيص يرتبط بالمتابعة الإلزامية .
- منح حوافز للمصانع والشركات التى تطبق نظام الكود من قبل شركات التأمين.
- إيجاد آلية فعالة تعمل جنباً إلى جنب مع كود الحريق المصري تتعلق بسلوكيات القائمين على التنفيذ وكذا الإلزام بتطبيق اشتراطات هذا الكود.

ثانياً : فى مجال الاحتياجات التى يجب استيفائها تطبيقاً لأكواد الحريق المحلية والعالمية :

1 – على مستوى المعدات :

1 - المكافحة بالموقع بغرض احتواء الحريق فى أضيق نطاق خلال الخمس دقائق الأولى.
2 – توفير أجهزة إطفاء يدوية من نوعية مناسبة للحرائق حاصلة على اعتمادات محلية ودولية.
3 – توفير ممرات ومسارات وسلالم للهروب تنقل العاملين لمخارج آمنة خارج المصنع مع تزويد هذه الممرات بوسائل إنارة بديلة وشفاطات للدخان وأبواب ذاتية الغلق تفتح فى اتجاه الهروب ولا تفتح فى الاتجاه العكسى .
4 – الاهتمام بتركيب شفاطات للدخان والحرارة من النوعيات التى يمكن تشغيلها يدويا أو آليا لتحمل الدخان وجانب من الحرارة المتولدة إلى خارج المبنى عن مسارات الهروب.
5 – المواجهة الثابتة بالتوجيه من خارج المصنع عن طريق التجهيزات الثابتة والمركبة داخل المصنع لتعطى قدرة اطفائية تزيد عن 50% عن معدلات تصاعد الحرارة.
6 – الحرص على عمل مناورات تجريبية بصورة منتظمة لتطبيق خطط الاخلاء ومواجهة الحريق ونقل مصاب لأقرب مستشفى .
7 – تزويد المصانع بأنظمة إطفاء مناسبة طبقاً للأحمال الحرارية الموجودة فى كل موقع والمحسوبة على الحد الأقصى للمواد القابلة للاشتعال التى قد تكون موجودة بها .
8 – اختيار وسيلة مناسبة للإطفاء سواء كانت مولدات الرغوة عالية الانتشار والثابتة والتى تعمل بنظام الإغراق أو إحدى الغازات المخمدة مع التحوط بإخلاء المكان قبل إطلاقها أو الإطفاء اعتمادا على الماء برشاشات مولده للضباب والتى تمنع بقوة تبريد تصل إلى مليون ضعف الإطفاء بالماء عن طريق الخراطيم .
9 – قد يتفوق الإطفاء بالرغوة عالية الانتشار عن طريق مولدات تعمل قرب الأسقف فى سهولة تشغيلها من خارج المبنى بتوجيه يدوى مما يخفض من التكاليف ، وكذا سهولة حساب زمن ملء الفراغ لارتفاع حتى أربعة أمتار فى زمن لا يتعدى عشر دقائق وهو الأمر الذى يعلو معه عامل الأمان وانخفاض الكلفة وتحجيم لعنصر الخسائر الناجمة عن استعمال المياه بغزارة .

2 – على مستوى التداول للخامات :

1 – عزل الخامات ذات الخطورة العالية داخل مخازن مأمونة خارج المبنى تقع قبلى المصنع بحيث تظل تحت الريح بالنسبة للمصنع .
2 – عزل السوائل القابلة للاشتعال فى المخازن.
3 – خفض مستوى الخامات فى منطقة التصنيع لتغطى الوردية الواحدة 1000 أو أكثر لدرجة الخطورة.

3 – على مستوى تأهيل الأفراد :

1 – تدريب رئيس وأفراد فريق الإطفاء والأمن الصناعي والوصول بهم لمستوى التدريب الراقى .
2 – تدريب 50 % من عمال الإنتاج والوصول بهم لمستوى المهارة فى استعمال الأجهزة اليدوية .

ثالثاً : فى مجال تغطية أوجه القصور بالقطاع الصناعى وشارع الخدمات:

أ – معد دور إتحاد شركات التأمين لتغطية أوجه القصور فى انضباط شارع الخدمات والقطاع الصناعى وذلك كالآتى:

- تزويد اتحاد شركات التأمين بصورة فورية بالبيانات الالكترونية الخاصة بالمخالفات المرورية فور حدوثها الرتيبطة بقائدى السيارات والأحكام التي تصدر ضدهم – وهو ما يسهم في تخفيف العبء علي إدارة المرور – لاسيما بعد دخول نظام الحكومة الالكترونية فى الخدمة .
- قيام اتحاد شركات التأمين بإصدار سجلاً بالمصانع التى ينطبق إنتاجها مع المواصفات القياسية المعتمدة سواء من رشاشات – مواسير – وصلات – كابلات – حساسات حرارة ودخان أو أجهزة إطفاء وأنظمة تلقائية بحيث يذكر اسم المصنع والأصناف المعتمدة لديه نتيجة لفحص وتمحيص مستدى يسبق القيد فى السجلات على أن يحدث السجل سنويا بالإضافة والحذف حسب المقتضيات والمتغيرات.
- قيام اتحاد شركات التأمين بتصنيف وقيد الخبراء والمتخصصين فى مجال التأمين على المنشآت والمصانع والفنادق من أخطار الحريق كل فى مجاله للرجوع إليهم فى كل ما يتعلق بمناحى التأمين على أخطار الحرائق وبما يتناسب مع نوعية الخطر تطبيقاً للأكواد التى تحكمها .

رابعاً : فى مجال تظيم آلية التغطية التأمينية على أنشطة النقل :

أ – قيام اتحاد شركات التأمين بتنظيم آلية التغطية التأمينية لأنشطة النقل باعتبارها عنصراً هاماً للمدخلات الصناعية كخامات ومخرجاً هاماً كمنتجات كاملة الصنع وذلك من خلال:

- اعتماد تصميم واختيار معدات التشغيل والتحكم ووسائل الأمان اللازمة لتشغيل المصاعد بالممرات السكنية وأيضا الصناعية.
- إصدار تراخيص عمل للمعدات الهندسية الثقيلة من معدات رصف الطرق والكراكات والأوناش السائرة فى الشوارع وكذا معدات المصانع من روافع وأوناش ، على أن يتم تجديد ذلك الترخيص فى ضوء الفحص والاختبار من جانب اتحاد شركات التأمين ليصدر إثر ذلك شهادة الصلاحية بالتأمين.
- تقنين التعامل مع نظام التصريح بتشغيل المراجل والغلايات البخارية والسفن البحرية والبواخر النهرية وكل أنواع العائمات ، فلا يتم التصريح بتشغيلها أو دخولها فى نطاق الاستعمال إلا بعد إتمام إجراءات الفحص الفنى والموافقة على إصدار بوليصة تأمين يعلم بها اتحاد شركات التأمين الذي له أن يمتعد أيضا تصاريح الجهات والهيئات المعنية كل فى تخصصها الرسمى.
- الإلزام بالتأمين على المنشآت الحكومية و التعليمية من مدارس ومعاهد وجامعات والمباني والمنشآت الحكومية وكافة المباني الصناعية والمنشآت العامة ومرافق النقل العام والخاص وكذا على الشقق والعمارات السكنية بصورة إلزامية طبقا لما تحمله من الأخطار ومعدلات تصاعدها من احمال حرارية وبصورة للوقود السائل والغازي من وصلات الغاز وأسطوانات البوتاجاز ويمكن فى هذا الشأن تطوير وثيقة حماية الأسرة ومسكنها لتستوفى الغرض الأمثل منها وهى متوفرة لدى شركات التأمين المصرية حيث أنها تغطى العديد من الأخطار المهمة والضرورية.
- قيام اتحاد شركات التأمين بتوفير إمكانية الفحص الفنى بالإضافة إلي إمكانية إدارته لسجلات ترتبط بالتصريح لمزاولة المهنة للشركات القائمة بأعمال التركيب وأيضا التوريد لمعدات الإنذار والإطفاء الآلى وعليه تقع مهمة الإضافة كل عام لاسيما الموردين المعتمدين وحذف المخالف منهم تبعا للأحوال.
- تطوير دور اتحاد شركات التأمين ليصبح مؤسسة هادفة لممارسة أنشطته بمقابل عادل يكفى له تحقيق فائض يستثمره فى اقتناء المعامل ووسائل الفحص والاختبار الفني التخصصى ونشر ذلك فى أرجاء الوطن بحيث تتكامل تلك الأنشطة مع أجهزة الإدارة المحلية بالمحافظات فتقل بذلك خدماتها لجهات تعانى من نقص شديد فى هذه الخدمات أكثر من غيرها.
- تأكيد دور اتحاد شركات التأمين بقانون المرور الجديد فى تنظيم آلية التأمين على أنشطة النقل وعلى وجه الخصوص:
- إصدار ترخيص لسيارات نقل الحاويات 20 قدم مكعب،40 قدم مكعب على سيارات نقل تجهز خصيصا لهذا الغرض وتصدر لها تراخيص نوعية خاصة على أن تغطى تأميناً.
- إصدار ترخيص نوعى لسيارات النقل والتى يخضع تجهيزها لدرجة خطورة المواد المنقولة ، وقد يتطلب الأمر إدارة لتأمين المرور للحمولات الخطرة توفر هذه الخدمات بأجر وتمنع سيرها فى غيبة التأمين الشرطى والمرورى.
- إلزام سيارات النقل العاملة على الطرق السريعة بتركيب ما أتفق على تسميته بالصندوق الأسود والذى يسجل كتابة سرعات السيارة خلال رحلتها وقد نزيد عن هذا فتطالب بالجهاز الأكثر تطوراً والذى يحدد اسم السائق عن طريق كارت خاص به يدخله إلى الجهاز.
- مراجعة عوامل الأمان اللازمة فى التجهيزات الهندسية للسيارات وتوافر شروط المتانة والأنوار ، وكذا عوامل الأمان اللازمة فى التحميل والنقل والتفريغ.

- من وجهة نظركم كيف يمكن الحفاظ على القدرة التنافسية للصناعات المصرية ؟

❖ للحفاظ على القدرة التنافسية للصناعات المصرية بات من الضروري مراعاة عدد من المحاور الهامة باعتبارها واجبة التطبيق بصورة متكاملة آنية فى ذات الوقت لحين عبور الاقتصاد المصري الأزمة الحالية والتى تخلص إلى : –

- الارتقاء بمستوى المواصفات القياسية المصرية واستكمال منظومتها والتشدد فى تطبيقها .
- مواجهة السلع الهابطة والغير مطابقة للمواصفات القياسية وذلك بإلزام السلع المستوردة بالمواصفات القياسية المصرية عن طريق الهيئة المصرية العامة للرقابة على الصادرات والواردات.
- توجيه مصلحة الرقابة الصناعية للرقابة على الأسواق بالتعاون مع مباحث التموين لضبط السلع المهربة جمركيا والسلع المغشوشة وتلك المخالفة للمواصفات القياسية المصرية خاصة من سلع الأمن والأمان مثل أوعية الضغط وأنابيب البوتاجاز وخزانات الوقود وخزانات الكمبورسورات والأدوية وقطع غيار السيارات .
- التوجيه باستيفاء الاحتياجات الحكومية من الإنتاج المحلى متى توفر بالجودة المطلوبة من الإنتاج المحلى.
- الإعلان عن أسعار توافقيه للمرحلة القادمة تخص أسعار الطاقة والوقود خاصة وأن كثير من المصانع وجهت لاستخدام الوقود الغازي بدلاً من الوقود السائل.
- توجيه المصارف لتمويل الاستيراد للأغراض الصناعية وحجب التمويل أمام الاستيراد خارج نطاق الاستخدام الصناعى والأمن الغذائي والأمن الدوائي.
- التوسع في برنامج دعم الصناعات المصرية بتوفير الأموال اللازمة لذلك وكذا آلية استرداد الرسوم السابق أدائها عند استيراد الخامات ومستلزمات الإنتاج بنظام الدروباك وتنظيم ذلك ليتم فى يسر وسلاسة دون معاناة فى استيفاء الإجراءات المعقدة.

- هل يعتبر التصدير إضافة للناتج القومى فى كل الأحوال ؟!

❖ لا خلاف على أنه لم يعد مقبولاً في عصرنا هذا أن نستمر في تصدير خاماتنا بحالتها دون إكسابها أية قيمة مضافة تعود علينا بالنفع .

ولنا أن نستشرف بحالة خامات الفوسفات التى نقوم بتصديرها في صورة حجارة سائبة زهيا في حاويات وقاطرات بحرية مرتضين بذلك سعر متدنياً يكاد بالكاد يكفى نفقات استخراج تلك الخامة من باطن الأرض ولك أن تتخيل أن عملية غسيل تلك الأحجار وتخليصها من العوالق والشوائب وتجفيفها يرفع من قيمتها ما لا يقل عن 20 % ، أما إذا قمنا بطحنها وغربلتها فإن القيمة تتضاعف ، أما إذا أضفنا إليها عمليات التركيز بتخليصها من الشوائب فإن قيمتها تتضاعف عشرين مرة ،أما إذا رأينا تحويلها إلى حامض فسفوري وأسمدة آزوتية فإن القيمة تتضاعف مائة مرة وهو الأمر الذي يجعل منها سلعة مطلوبة عالمياً تتهافت عليها طلبات الشراء من كل صوب وحدب والأمثلة الأخرى كثيرة فها هو القطن المصري طويل التيلة يصدر بحالته دون ثمة قيمة مضافة قد نتشدها إذا حولنا القطن إلى غزول حبذا وإن كانت غزول رفيعة أو رفيعة جدا وحبذا لو حولنا الغزول إلى أقمشة ومنسوجات . أما صناعات الالومينيوم المصرية فهي إحدى الصروح التي أفرزتها ثورة التصنيع المصرية التي بدأت في الستينات وهى صناعة كثيفة الاستخدام للكهرباء إلا أننا نكتفي بتصدير الجزء الأكبر من الالومينيوم المصري في صورة كتل مسبوكة وبهذا فإننا نصدر في واقع الأمر طاقة كهربائية هي المكون الرئيسي لتلك الكتل ، فها هي اليابان التي اكتفت باستيراد كتل الالومينيوم بدلاً من تصنيعها في بلادها وذلك توفيراً للطاقة الكهربائية اللازمة لتلك الصناعة.

فما أحوجنا في مصر من الحد من تصدير تلك الكتل والتحول التدريجي إلى تصدير الالومينيوم في صورة قطاعات طويلة في صورها المختلفة لنعظم من القيمة المضافة ونستفيد من الطاقة الكهربائية الموظفة في تلك الصناعة . نفس المثال ينسحب على تصدير الأرز ، فمن المعلوم أن إنتاج الأرز يحتاج إلى كم كبير من المياه يقدر بـ 5 آلاف لتر من المياه لكل كيلو أرز . مما نحا ببعض الدول التي تسعى إلى الحفاظ على مواردها المائية من الامتناع عن زراعة الأرز والاكتفاء باستيراده من الدول التي لا تحسب قيمة الماء المستخدم في تلك المحاصيل. لذا فإن الحرص كل الحرص مطلوب في سياستنا التصديرية فليس كل ما هو صالح للتصدير له مردود ايجابي من الناحية الاقتصادية، كما أن الإفراط في تصدير الخامات دون تصنيعها فيه إهدار للموارد والثروات القومية التي نحن في أمس الحاجة للحفاظ عليها لصالح الأجيال القادمة والتي ستكون بلا شك أكثر قدرة وفاعلية في تعظيم القيمة المضافة فيما عجزت الأجيال الحالية عن تحقيقها .

- ما رأيكم فى بعض الأصوات التى ارتفعت في الآونة الأخيرة تنادى بخفض بعض من المواصفات القياسية المصرية المُلزمة بدعوى صعوبة تطبيقها؟

❖ هذا الأمر يحوى في طياته ما يمكن وصفه بأنه أمر ظاهره الرحمة وباطنه العذاب. فالأمر ليس بخاف من أن المواصفات المُلزمة هي تلك التي تختص بسلع الأمن والأمان مثل صناعات الأدوية والأغذية ومكسبات الطعم والرائحة وأوعية الضغط والغلايات والمراجل وما شاكلها مثل أنابيب البوتاجاز وأجهزة الإطفاء وأوعية وخزانات تلك المواد القابلة للاشتعال والكيماويات الكاوية والحمضية وجميعها سلع تشكل خطورة عالية على الإنسان وصحته ولا تخلو من أبعاد تؤثر على البيئة وحقوق المستهلك.

وتتكون المواصفات القياسية كما يعلم المتخصصون من حوالي 7 آلاف مواصفة عادية غير ملزمة وتختص بمختلف السلع التي لا يتجم عن مخالفتها للمواصفات أية أضرار على صحة الإنسان وأمنه – مثال ذلك – السيراميك والرخام والمنفوثات الجلدية والخشبية .. الخ . يستثنى منها حوالي 400 مواصفة قياسية لها صفة الإلزام للأسباب سالفة الذكر بمعنى أنه لا يجوز إنتاجها أو طرحها في الأسواق قبل استيفاء إجراءات مشددة تشرف عليها وزارة الصناعة من خلال أجهزتها المتمثلة في الهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة ، مصلحة الرقابة الصناعية ،الهيئة المصرية العامة للرقابة على الصادرات والواردات ومصلحة الكيمياء وكلها هيئات لها نظائرها في جميع الدول المتقدمة شرقاً وغرباً دون استثناء.

لذا فإنه في مواجهة الآراء القليلة عالية الصوت التي تطالب دون روية بخفض بعض المواصفات القياسية المصرية الملزمة فإننا نطرح التساؤلات التالية :

لا تحتاج الصناعات التخصصية من أوعية الضغط وغيرها لخبرات تخصصية لدى الأفراد وكذا معدات الإنتاج الحديثة بل وأيضا معامل اختبار حديثة تقتنيها المؤسسة لاختبار كل مرحلة إنتاج والتحقق من جودته حتى تستوثق من سلامة المنتج النهائي قبل طرحه بالأسواق ؟ .

إذا كان المنتج المطابق للمواصفات يتكون من ثلاثة عناصر هي : الخامة والآلة والفرد المؤهل.. فأين تكمن الصعوبة في استيفاء مواصفة قياسية ملزمة ؟ .

أليست المواصفات القياسية الرافية هي وسيلتنا لاستكمال القدرة التنافسية عالمياً والخروج للأسواق الدولية من موقع الندية والقدرة على المنافسة ؟ .

أليس في الهبوط بالمواصفات القياسية المصرية تدنى في المنتجات المصرية جودة وسعراً بما يفتح الباب على مصراعيه للسلع المستوردة الهابطة لتصبح مصر سوقاً متلقيا للنفايات نامهيك عن حقوق المستهلك والأخطار التي تحيق به من جراء ذلك ؟ .

- هل هناك تكامل بين الصناعات الصغيرة والمتوسطة والصناعات الكبيرة ؟

❖ إن العلاقات البينية بين الصناعات المختلفة لا تتسم بطبيعتها بتبني نمطاً واحداً شهير عليه ، فالمفترض أن تكون هناك مناطق من التعاون وتبادل المنافع ومناطق أخرى من المنافسة وهو الأمر الذي ينشط الأسواق ، كما لا يخفي علينا أن التعاون الزائد عن حده يدخل في حدود التآلم من وجهة نظر قانون تنظيم المنافسة ومنع الاحتكار إذ أنه قد يؤثر في الأسعار رفعاً وخفضاً ووجهاً للسلع بصورة قد تضر بالأسواق ، ويبقى التكامل مطلباً ملحاً في إطار الصناعات الصغيرة المغذية للصناعات الكبيرة وهو الإطار الصحي لذلك

- وما هو التوجه الاستراتيجي للصناعات الصغيرة والمتوسطة في غيبة إستراتيجية واضحة ؟

❖ يجب علينا أن نفرق بين المشروعات الصغيرة والصناعات الصغيرة ، فالمشروعات الصغيرة <SME توجهها اجتماعي تنموي ، أما الصناعات الصغيرة <SMI توجهها صناعي خدمي ويهدف في صورته المثلى لتصبح صناعة مغذية للصناعات الكبيرة ، كما أن هذه الصناعات تتيح منظومة العمل والأداء التي تلتزم بها الصناعات الأكبر حجماً ، وهي في هذه الحالة تكون جزءاً من المنظومة الصناعية التي تحكمها معايير الجودة والمواصفات القياسية والتصميم وحسن اختيار الخامة وقياس معدلات المهدر في الخامة والزمن والطاقة . ولقد حققت المشروعات الصغيرة نجاحات على امتداد الرقعة الجغرافية ،أما الصناعات الصغيرة فلم يكتمل الإطار التنموي لها وبذا لم تأخذ فرصتها الكاملة بعد.

ويجب علينا العمل على التوزيع العادل لسوق العمل ومصادر الدخل على امتداد ربوع الوطن ومثال ذلك :

للنحق بالتيار الرشيد المساعد تحقيقاً للأهداف وتلافياً مع الطموحات المنشودة .. وتتمثل تلك المحاور في :-

استكمال تصم الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة :

تعميم المزلقانات الكهربائية في جميع أنحاء الجمهورية.

تحديث نظام الإشارات وتعميمها على جميع الخطوط.

مد الخطوط للموانئ المصرية وتوفير خدمات التخليص على البضائع استيراداً وتصديراً بمعرفة السكة الحديد هذا الأمر يسوفر دخلاً وكذا يخدم في نفس الوقت توزيع البضائع بسرعة وأمان بما يخدم التجارة الداخلية من خلال محطات السكة الحديد المنتشرة بوهم الأمر الذي لا تستطيع أن توفره وسائل النقل البرى الأخرى الأكثر كلفة.

توفير خدمات نقل الحاويات والنقل المبرد على خطوط السكك الحديدية :

توفير خدمات نقل المواد السائبة داخل حاويات خاصة بذلك Bulk :

توفير خدمات البريد السريع ونقل الطرود عن طريق السكك الحديدية

- كثر الجدل وعلا الصخب في الآونة الأخيرة حول البحث عن نقطة البداية في رفع الدعم عن العديد من السلع والخدمات تأثرا بما يردنا من اتجاهات عالمية .. ما رأيكم ؟

❖ حتى لا يأخذنا الخلاف والاختلاف بعيداً عن ارض الواقع فلننظر إلى واقع الحال في الدول الاقتصادية التي تعمل تحت مظلة الاقتصاد الحر كيف كان توجهها ليس فقط في التصدي للاحتياجات الأساسية من مساكن اقتصادية ودعم للخبز واللبن والغذاء والمواصلات العامة وإنتاجها بأسعار مخفضة في دول الاتحاد الأوروبي ليس فقط دعماً لأصحاب المعاشات والحالات الاجتماعية ذات الدخول المنخفضة بل أمتد ذلك لدعم الكثير من الصناعات الكبرى.

فها نحن نرى أن ألمانيا كدولة عظمى تنهج سياسة الاقتصاد الحر إلا أنها تدعم الزراعة وصناعة الألبان وأيضاً إنتاج اللحوم حتى لا تتراجع بفعل عزوف الفلاحين عن الإقبال عليها لانخفاض العائد منها فتتيح التقاوي وخدمات فلاحة الأرض بالميكنة الجماعية بأسعار مدعومة وتشترى الألبان من منتجيه بأسعار اعلي وتطرحها في الأسواق بأسعار مدعومة ، كما تحول ما لا يستهلك من الألبان إلى زبده قابلة للحفظ فيما سمي بعد ذلك بظاهرة جبل الزبد ، كما تتيح الأعلاف لمربى الماشي بأسعار مدعومة وبذا تحافظ على البعد الاجتماعي من ناحية وتحمى تلك الصناعات المهددة بالانفراض من ناحية أخرى.

كما عمدت ألمانيا في فترة ليست بالبعيدة بتوجيه دعم بنمط جديد غير مسبوق من نوعه لدعم صناعة السيارات في أزمتها المالية التي اعترتها منذ خمس سنوات حيث وجهت دعماً مالياً غير مسترد قيمته 2500 يورو في صورة صك مالي يسلم لكل صاحب سيارة قديمة يزيد عمرها عن 12 عاماً مقابل تسليم سيارته إلى احدى ورش تكهين وتحطيم البيارات توطئة لتدويرها بحيث يحصل على قيمة الصك خصماً من سعر أية سيارة جديدة يشتريها.

ومن عجب أن هذا الدعم المالي المباشر قد حقق في الثلاث أشهر الأولى زيادة في بيع السيارات الجديدة بلغ ربع مليون سيارة ينتظر له أن يصل إلى 2 مليون سيارة مع نهاية المشروع.

كل هذه الممارسات وما هو على شاكلتها هو في حقيقة الأمر تثبيتا لواقع جديد وهو أن كلمة الدعم لم تعد من المترادفات سيئة السمعة وأن كل دولة تقع عليها مسئولية دعم فقراءها ومواطنيها وأيضا صناعاتها الوطنية بالصورة التي تراها مثلى ، وإذا كان الأمر دعما فليكن دعما عادلا وليكن ضخه في أوال المنظومة كي يستفيد منه الجميع ، وإذا كان الأمر ترشيدا للدعم فليكن ذلك رشيداً بحيث لا تحدث تداعيات على الساحة فى المرحلة الحالية لها أن تتلاشى إذا تطور هذا المرفق الهام ليحقق الطموحات القومية المعلقة عليه ولنا أن نسال ونجيب على التساؤلات الاقتصادية التالية :

لماذا لم يتحقق الهدف من المشروعات الكبرى بجنوب مصر وعلى رأسها مستقبل مشروع توشكى العملاق حتى الآن؟

الإجابة : السكة الحديد التي لم تمد خطوطها إلى توشكى.

ما هي مشكلة عدم الاستفادة من الثروة السمكية ببحيرة السد العالي بالإمكانيات الكاملة المتاحة؟

الإجابة :السبب هو السكة الحديد وعدم توفير خدمات النقل المبرد.

ما هو السبب فى تأخير انطلاقة التصنيع الزراعي بموقع الزراعة ؟

الإجابة : السكة الحديد التي تغلت خطوطها عن توفير خدمات النقل لمناطق مدخلات ومخرجات عملية التصنيع الزراعي.

ما هي العقبة أمام تطور موانئ البحر الأحمر لتخدم الرقعة الجغرافية التي تقع فى نطاقها ؟

الإجابة : عدم مد خطوط السكك الحديدية لهذه الموانئ.

ما هي مشاكل شركات إنتاج الصلب وأيضا الاسمنت مما جعلها تتخلف عن ملاحقة النهضة العمرانية المنشودة ؟

الإجابة : السكة الحديد التي تغلت عن مد خدمات نقل الخامات السالبة من اسمنت سائب وكذا تقدنية المصانع بحاجتها الضخمة من الفحم السائب والخامات السالبة الأخرى مثل المازوت وغير ذلك .

لماذا تخلف الصعيد عن الدخول فى منظومة التصدير للعالم؟

الإجابة :السكة الحديد التي لم تمد خطوطها للموانئ ولم توفر خدمات التخليص والنقل من المصدر بالصعيد إلى الموانئ والعكس لتسلم وتسليم المستندات وتقوم بتخليص البضائع لحساب العميل المصري .

ما هي مشاكل التجارة الداخلية التي تمنعها من أن تؤدى دورها بالحجم الذي تستحقه ؟

الإجابة :السكة الحديد والتي تحتاج لتنشيط مخازنها بكل محطة سكة حديد لتسوتيب الخدمات ا لتخز ينية التي تحتاجها المنطقة الجغرافية التي تقع فى نطاقها بما فى ذلك النقل المبرد وكذا أن تؤدى دورها فى تسليم البضائع واقتضاء الثمن وتحويله للمستفيد صاحب البضاعة .

لذا هناك عدد من المحاور المهمة ندعو الضرورة إلى الأخذ بها كأولوية أولى قبل غيرها .

يختص المحور الثاني بالالتزام بإنفاق المنح والقروض الموجهة لغرض ما في نفس الغرض المخصص من أجله القرض أو المنحة ، فإذا جاءنا على سبيل المثال قرضاً ميسراً تحت مسمى مد القرى والنجوع بخدمات الصرف الصحي فعلينا أن نلتزم بغرض التخصيص دون غيره ، فلا نقوم باستخدام هذا التمويل في استيراد قمح على سبيل المثال رغم تسلمنا بارتفاع الأهمية النسبية لاستيراد القمح .

إذ أن عدم الالتزام باستخدام القرض في الغرض المخصص لا يفقد الدولة مصداقيتها وكفاءتها في إدارة تلك الموارد وإذا اقتضى الأمر عند الضرورة القصوى فيجب الرجوع للدولة المانحة باستئذانها في إحداث التغيير المطلوب على أن يبقى هذا في أضيق الحدود .

أما المحور الثالث والذي لا يقل أهمية عن المحورين السابقين فإنما يختص بكفاءة الاستفادة من هذه القروض والمنح بحيث لا تتقادم أو تسقط وهو الأمر الذي كان يتكرر في عهود سابقة ، إذ أن المنحة التي لا يتم استيفاء شروطها تصبح غير قابلة للتنفيذ وبانقضاء السنة المالية الخاصة بالدولة المانحة فإن هذه المنحة تصبح مجمدة ومهددة بالإلغاء وبالتالي تعوق أية منح مستقبلية عن سنوات قادمة .

لذا فان الأمر يحتاج لإنشاء لجنة من الخبراء لا يتم فيها التقيد بقيود الشن الهدف منها استيفاء شروط المنح والقروض وبالتالي الاستفادة الكاملة منها وإنفاقها في أوجه التخصيص المقررة واستيفاء الأوراق والمستندات التكميلية لكل مرحلة في مرحلتها ، وبذا نستطيع أن نحصن إدارة تلك الموارد الهامة من العملة الصعبة التي نحن في أمس الحاجة إليها في هذه المرحلة الدقيقة.

كما أن علينا كإحدى أولى الأولويات أن نقيم مجالات التفوق لدى الدول المانحة للاستفادة منها فعلى سبيل المثال نتعامل على الصين في مجالات تفوقها التي منها التكنولوجيات الخاصة بالطاقة الضوئية وهو الأمر الذي تتوقف فيه على التكنولوجيات الأوروبية بلا استثناء ، ومع دول الاتحاد الأوروبي ومنها ألمانيا في استيراد خطوط الإنتاج والآلات والمعدات عالية الكفاءة والصديقة للبيئة في نفس الوقت وكذا تشجيعها مع المنظمة الاقتصادية الأوروبية في انشاء صناعات البنية الأساسية الصناعية التي منها الخامات الأساسية مثل البلاستيك ومشتقاته والتي تعتمد على الخامات البتروكيماوية وبذا ترفع من القيمة المضافة لخامات البترول المستخرجة في مصر دون أن نغفل مجالات التعاون فى الصناعات الدوائية مع تلك المناطق بعد تأمين حقوق الملكية الفكرية التأمين الكافي لتشجيعها على الاستثمار في مصر دون ثمة خوف أو تحوط من الاعتداء على حقوق الملكية الفكرية لها .

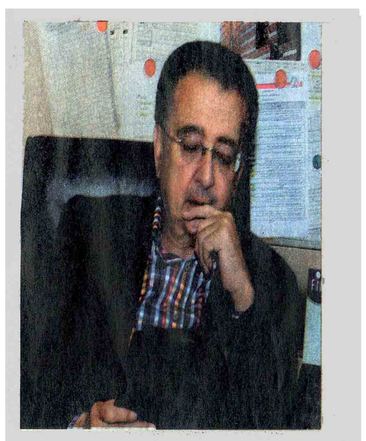
وسألناه في الختام هل أنت متفائل رغم الأحداث الجارية وما يشاع من التباطؤ فى اتخاذ القرارات وشيوع أعمال الفوضى والشغب ... فأجاب مبتسماً : كلى تفاؤل من أن الأمور السيئة التى حدثت وتحدث الآن سينجم عنها دروس مستفادة تحث المواطن على مختلف مستوياته فى أهمية العودة لتثبيت أركان سيادة الدولة والامتثال للنظام والتمسك به حيث أن تجربة الفوضى كانت نتائجها سلبية للغاية وبذا أتوقع أن يعود المصريين لطبعته الجمالية والأصيلة من حب النظام وحب العمل والتلاحم مع الدولة ومؤسساتها فى منظومة تحقق النجاح والتقدم ويعود بمصر إلى مكانتها التى عرفناها بها لتلحق بما فاتها من التنمية اللازمة لتحقيق مجتمع الكفاية والعدل وصولا للرخاء بعد ذلك .

بقى أن نشير إلى أن الاقتصاد القوى هو القادر وحده على إرضاء طموح جموع الشعب وتحقيق طموحاتهم الشخصية فى الحق فى حياة أفضل.

في انتظار فجر جديد يصبح فيه الإقتصاد حاكماً للسياسة بعد أن كان لفترة امتد أثرها محكوما بها وخاضعا له .

◆ **حاورته: هـالة صلاح**

دكتور نادر رياض .. تاريخ رائد من رواد الصناعة المصرية والعالمية



دكتورمهندس / نادررياض

- الحالة الاجتماعية : متزوج / له ثلاثة أبناء
- تكريم دولي : حاصل علي وسام الاستحقاق من الطبقة الأولي من جمهورية ألمانيا الاتحادية

الخلفية العلمية :

- بكالوريوس الهندسة قسم هندسة الطيران . جامعة القاهرة
- تخصص في مجال الهندسة الصناعية . جامعة Aachen ألمانيا
- دراسات عليا في تخطيط وتشغيل خطوط الإنتاج
- دكتوراه في الهندسة الصناعية . الولايات المتحدة

أنشطة مهنية :

- رئيس مجلس الإدارة و العضو المنتدب شركة بافاريا مصر ش.م.م - وعضو مؤسس
- رئيس شركة BAVARIA International GmbH - Fire Protection نورنبرج / ألمانيا
- رئيس CO KG BAVARIA Brandschutz Industrien GmbH + فالدميونخ / ألمانيا
- رئيس مجلس إدارة شركة بافاريا بورسعيد للمناطق الحرة ش.م.م - وعضو مؤسس
- رئيس مجلس إدارة شركة بافاريا آلارم ش.م.م - وعضو مؤسس
- عضو مجلس إدارة شركة العاشر من رمضان للتنمية والاستثمار - وعضو مؤسس
- عضو مجلس إدارة شركة سقارة للاستثمارات السياحية - ش.م.م
- عضو مجلس إدارة الشركة المصرية للتنمية الصناعية والعمرانية ش.م.م - وعضو مؤسس

أنشطة في مجال الخدمة العامة :

- رئيس اتحاد منظمات الأعمال المصرية الأوروبية منذ