

الحكاية - عمرو أديب - حلقة الأحد 23-07-2023



مضامين الفقرة الأولى: بيع القطار الكهربائي السريع

قال الإعلامي عمرو أديب إن الدول سواء الغنية أو النامية أو المتوسطة تهتم بالتنمية حتى تجذب الاستثمارات أو تحسن المعيشة لمواطنيها وذلك عبر تحسين مترو الأنفاق أو السكك الحديدية، أو تحسين المطارات، من خلال التفكير في كيفية الحصول على تمويل لسداد تكلفة هذه المشروعات. وبيّن أن هذه التنمية يصعب تنفيذها في بعض الدول التي تعاني أزمة اقتصادية لا سيما أن الوزراء يتشاجرون فيما بينهم على أن كل وزارة هي الأحق بصرف الميزانية.

وذكر أن مشروع القطار الكهربائي السريع يربط مصر من الشمال إلى الجنوب، لافتاً إلى أن المرحلة الأولى من الخط يصل ما بين أبو سمبل إلى 6 أكتوبر، مبيّناً أن هذا المشروع يحتاج إلى تمويل، وكذلك قطار الأقاليم، وكذلك الخط الأول في مترو الأنفاق، مبيّناً أن هذه المشروعات تحتاج إلى مليارات الجنيهات لسداد تكلفتها. ولفت إلى أنه لا يحتاج إلى أن يتحدث للمواطنين عن أهمية منظومة النقل في مصر.

ونوّه بأن هناك أقاويل عن بيع القطار الكهربائي السريع، مبيّناً أن الدولة حينما قالت إنها ستعمل القطار الكهربائي السريع الناس قالت: «هي الدولة قادرة على صرف هذه الأموال على هذا المشروع»، مضيفاً أنه الآن حينما نُشرت أحاديث عن بيع أجزاء منه الناس قالوا: «حرام عليك تباع مصر». وذكر أن الدولة لديها مشكلة دائماً مع الرأي العام المصري، مؤكداً أنه لا يوجد انتقاد موجه أكثر من الانتقاد الدائم لمنظومة النقل في مصر.

وقال الفريق كامل الوزير وزير النقل، إن الوزارة لم تفكر في بيع القطار الكهربائي السريع -سخنة- مطروح حتى الآن، مضيفاً أن المؤسسات الدولية أوصت بتخارج الحكومة من بعض القطاعات للقطاع الخاص. وأضاف أن القطاع الخاص يتميز بعدد من المميزات عن القطاع العام، وترجم ما طرحته وثيقة ملكية الدولة، متابِعاً بأن الدولة تستعين بشركات ألمانية للإدارة أو التشغيل لمدة 20 عاماً، مبيّناً أن الدولة ليس لديها الخبرة الكافية لتشغيله على مستوى عالٍ.

ولفت إلى أن من مواصفات القطار الكهربائي السريع أن معامل الأمان والسلامة عالية، وظروف التشغيل دقيقة جداً، قائلاً: «القطار يخرج بالثانية، ويصل بالثانية، وبالتالي ينبغي أن يكون هناك مشغل عالمي، يدير هذا القطار»، منوهاً بأن الرئيس السيسي وجه بالتعاقد مع هذه الشركة الألمانية لتشغيل القطار.

وأوضح، أن هناك قطاعات محددة للإنتاج إلى جانب قطاعات أخرى تساعد على الإنتاج، ومنها قطاع النقل والمواصلات، وذلك للإنفاق على قطاعات مثل الصحة والتعليم وغيرها من القطاعات الخدمية. وأشار إلى أن القطار السريع له أهمية كبيرة جداً، مبيناً أن المشروع يبلغ 2250 كيلو متر، مقسمة على عدد من الخطوط، كما أن قرض القطار الكهربائي قرض تنموي وفائدته 0.5% على فترة سداد لمدة 30 سنة، مشيراً إلى أن قرض القطار الكهربائي السريع تنموي من البنوك الألمانية بضمان من الحكومة الألمانية.

وذكر أن الدولة تعمل على تشييد 7 مصانع لقطاع النقل والمواصلات بدعم من شركة فرنسية، لافتاً إلى أن التنمية في قطاع النقل تحرك وتساعد الصناعة المصرية. وأشار إلى أن هناك خمسة مصانع تنتج مليون فلتكات في العام الواحد لمهمات السكة الحديد بالكامل وليس فقط للقطار الكهربائي السريع، منوهاً بأن مصر كانت تستورد فلتكات من تركيا.

وأكد أن أول خمس سنين من تشغيل القطار الكهربائي السريع سنخسر قرابة خمسة مليون، ومن السنة السادسة سنبداً في الربح لمدة 15 سنة، وبالتالي تكون الدولة قادرة على الحصول على قيمة الأصول، مؤكداً أن الشركة تدير الأصل ولكن 95% من العاملين مصريون. وأشار إلى أن المهندسين والفنيين المصريين على درجة كبيرة جداً من الكفاءة، لافتاً إلى أن المستشار الألمانية أنجيلا ميركل وصفت المهندس المصري بأنه ذكي ويتأقلم.

مضامين الفقرة الثانية: قطارات النوم

تحدث الفريق كامل الوزير وزير النقل والمواصلات، عن تفاصيل تطوير قطاع السكة الحديد، وقطارات النوم، مشيراً إلى أن هناك معلومات مغلوطة في هذا الشأن يجب توضيحها. وأضاف أنه جرى التعاقد مع شركة أبيلا مصر المملوكة لرجل الأعمال نجيب ساويرس لإدارة وتشغيل قطارات النوم الموجودة بالهيئة بالإضافة إلى قطارات النوم التي جرى التعاقد على توريدها من شركة تالجو الإسبانية. وتابع أن القطاع الخاص شريك أساسي والدول دائماً ما تدعو القطاع الخاص إلى العمل في المشروعات. وتابع أن موضوع بيع قطار النوم عارٍ عن الصحة، وما جرى هو تقديمه لشركة تديره بشكل كبير واحترافي. وأكد أن الدولة لديها وسيلة واضحة لتمويل مشروعات الوزارة، معلناً أنهم يتعاقدون على 7 قطارات نوم فاخرة، مضيفاً أن الدولة كان لديها 100 عربة نوم، مع تجديد العربات ذات الحالة الجيدة التي بلغت 80 عربة. ولفت إلى أنه لا بد من تغيير ثقافتنا، بحيث يترك المواطن سيارته الخاصة ويستخدم المواصلات العامة خاصة وأن مشروعات النقل تربط بين كل قطاعات الجمهورية، وهو ما نجحت الدولة فيه.

وذكر أن الوزارة تعاقدت مع شركة فويست ألبيين النمساوية لإدارة وتشغيل ورشة العباسية لإنتاج مفاتيح السكك الحديدية، إلى جانب التعاقد مع تحالف شركتي الغرابلي وثرني إيه إنترناشيونال لإدارة وتشغيل قطاع نقل البضائع.

مضامين الفقرة الثالثة: الموانئ المصرية

قال الفريق كامل الوزير، وزير النقل والمواصلات، إن تكلفة تطوير الموانئ تمت من خلال قرض من البنك المركزي بالعملة المصرية. وأضاف أن هذا القرض جاء من خارج الموازنة لكون الموانئ هيئة اقتصادية وليست خدمية. وأشار إلى أن شركات مصرية تتولى العمل في عمليات التطوير، مؤكداً أهمية المشروعات التي يجري تنفيذها في تعزيز تجارة الترانزيت، ولفت إلى أنه من المستهدف أن تكون مصر مركزاً للتجارة اللوجستية. ولفت إلى أن عوائد مثل هذه المشروعات على المصريين تتحقق مع بدء التنفيذ وذلك من خلال توفير الكثير من فرص العمل لأعداد مهولة من الأسر، معرباً عن افتخاره بقدرة الدولة على إعادة 5 مشغلين عالميين من جديد إلى مصر، مثل هادتشسون، وMVC، وCMA في ميناء السخنة، بالإضافة إلى موانئ محطة دبي القديمة وموانئ أبو ظبي.

وكشف أن الشركات الأجنبية تخلت خلال عامي 2015 و2016 عن تشغيل الموانئ البحرية المصرية بسبب صعوبة الإجراءات والتعقيدات في الحصول على الموافقات اللازمة وتدهور حالة أرصفة الموانئ، بالإضافة إلى قلة العمق الملاحي المتسبب في عدم قدرة المراكب الكبيرة على الدخول للمحطات في تلك الموانئ، قائلاً: «كل الخطوط الملاحية هربت».

مضامين الفقرة الرابعة: محطة بشتيل

أكد الفريق كامل الوزير، وزير النقل والمواصلات، أن هناك تباطؤ في تنفيذ المشروعات نتيجة عدم وجود كميات كافية من حديد التسليح نتيجة التصدير، بالإضافة إلى ارتفاع الأسعار. وأضاف أن محطة بشتيل كانت مخصص لها مليار ونصف جنيه، والآن تكلفة المحطة تصل إلى 2.5 مليار جنيه، مؤكداً أن محطة بشتيل لم تكلف الدولة مليم واحد من ميزانيتها. وأوضح أن تكلفة محطة بشتيل جاءت من بيع الجراج والمحلات التجارية، والعمارات السكنية، والجراج متعدد الطوابق سعته 1100 مركبة، وجميع الاستثمارات جرى بيعها بالكامل.

وعزا إنشاء محطة سكك حديد صعيد مصر ببشتيل إلى الزيادة السكانية. وقال إن محطة سكك حديد القاهرة جرى افتتاحها عام 1954، وكان عدد سكان مصر آنذاك أربعة ملايين نسمة، فيما كانت تنقل القطارات يومياً 10 آلاف راكب. وأضاف أن عدد سكان مصر يصل حالياً إلى 104 ملايين، في حين تنقل منظومة السكك حاليًا مليون راكب يومياً. وتابع أن المليون راكب مجتمعين في محطة رمسيس، في 11 رصيف، متسائلًا: «كيف ستتوسع محطة رمسيس هذا العدد في ظل قدرتها على استيعاب 4 مليون نسمة فقط؟».

ووصف مثلث ببشتيل بأنه عبقرى كونه يتداخل فيه ثلاثة خطوط سكك حديدية، وهي الخط القادم الصعيد، والخط المتوجه للإسكندرية شرق النيل، والخط المتوجه للإسكندرية غرب النيل. وأشار إلى قرب محاور الطرق من هذه المنطقة أيضًا، مثل محور 26 يوليو الحديث والقديم، ومحور عرابي، ومحور المطار، ومحور كمال عامر، لافتًا إلى أن هناك أنفاقًا تربط المحطة بكل هذه المحاور.

مضامين الفقرة الخامسة: سياحة اليخوت

أكد الفريق كامل الوزير، وزير النقل، أن الوزارة عملت على دعم سياحة اليخوت في مصر، مبيّنًا أن استخراج تصريح لدخول مصر باليخت كان يستغرق من 28 إلى 35 يومًا من 14 جهة. وقال إن الرئيس عبد الفتاح السيسي عندما علم أن مدة استخراج التصريح في تركيا نصف ساعة، وجه بأن تكون مدة استخراج التصريح في مصر نصف ساعة أيضًا. وأضاف أنه أصبح مدة استخراج التصريح في مصر نصف ساعة أيضًا عبر الإنترنت، وأصبحت الجزر المصرية مفتوحة لاستقبال اليخوت السياحية.

مضامين الفقرة السادسة: انتقالات الدوري السعودي لكرة القدم

تحدث الناقد الرياضي عاطف الأحمدى، عن الدوري السعودي لكرة القدم يحظى بدعم كبير من ولي العهد محمد بن سلمان ووزير الرياضة. وأضاف أن الدوري السعودي بات له قيمة سوقية كبيرة بين الدوريات الكبرى، لافتًا إلى أن رياض محرز لاعب مانشستر سيتي بات قريبًا للدوري السعودي، مبيّنًا أن مفاوضات حالية مع اللاعب السنغالي ساديو مانيه. وذكر أن النصر السعودي يفكر في لاعب النادي الأهلي المصري وحارس مرمى المنتخب المصري محمد الشناوي.

مضامين الفقرة السابعة: العلاقات الزوجية

قال الدكتور محمد المهدي أستاذ الطب النفسي بجامعة الأزهر، إن حالة الطلاق العاطفي يعد انفاقًا صامتًا بالطلاق، لكنه لا ينفذ، بسبب الحرص على استقرار حياة الأولاد، مبيّنًا أن إحدى الدراسات البحثية كشفت أن هناك معدل كشف أن 24.7% من المصريين يعانون اضطرابات نفسية، مضيفًا أن من هذه النسبة هناك 43% يعانون الاكتئاب. وذكر أن الاكتئاب يعد أسوأ على الماضي بخلاف القلق الذي يعني أنه توتر على المستقبل، مشيرًا إلى أن الاكتئاب ينتج عنه انسحاب وعدم إنتاجية ولا مبالاة.

وذكر أن هناك 24% من المصريين يعانون من القلق على المستقبل بسبب الوضع الاقتصادي. وأشار إلى أن معاناة الاضطرابات النفسية لدى المواطنين في الريف أكثر من المدن، وكذلك في المناطق الشعبية أكثر من المناطق الراقية والكمبوندات. ونوّه بأن 70% إلى 80% من المواطنين في القرى يحاولون التخلص من الاضطرابات النفسية عن طريق الذهاب إلى الدجالين، بينما 4% من المواطنين في القرى يذهبون إلى أطباء نفسيين، والباقي لا يهتم بمعالجة هذه الاضطرابات. وأشار إلى أن السيدات هن أكثر الفئات عرضة للاكتئاب والقلق، منوهًا بأن من صور خطورة الاكتئاب أن تصل إلى مرحلة الشخصية الحدية التي تبحث عن الاهتمام وتخاف من الهجر، حتى تصل بها إلى إمكانية تصوير نفسها عارية وإرسال هذه الصور إلى حبيبها من أجل البحث عن الكلام العاطفي والاهتمام.

وأكدت الدكتورة هبة قطب، استشاري الطب الجنسي والعلاقات الزوجية، أن هناك بعض الزوجات تتبع أسلوب الاستفزاز بغرض توقيع الطرف الآخر في الخطأ، ويكون سبب الاستفزاز في العلاقات الزوجية أن يثبت الشخص المستفز أن الآخر ارتكب خطأ في حقه، وإذا تدخل أي شخص في حل المشكلة يحكم على الطرف الآخر بالخطأ في حق المستفز.

وذكرت أن الأوعية الدموية وسلامتها من أسباب قوة القدرة الجنسية عند الرجال، مؤكدة أن الأقراص أو ما يسمى بالحبوب الزرقاء لن يكون لها مفعول في حالة وجود ضرر أو علة في الأوعية الدموية. وذكرت أن هناك سيدات يأتين إليها في العيادة للشكوى من عدم قدرة أزواجهن الجنسية، مؤكدة أن الحبة الزرقاء مهمتها فقط زيادة تدفق الدم.

مضامين الفقرة الثامنة: الشذوذ الجنسي

تحدثت الدكتورة هبة قطب، استشاري الطب الجنسي والعلاقات الزوجية، عن أنها تتعرض إلى معدل 4 حالات يومياً في عيادتها الطبية الخاصة لديهم مثلية جنسية، وذكرت أن بعض السيدات اكتشفن أن أزواجهن لديهن المثلية عن طريق الهاتف الذكي، مبينة أن بعض السيدات اعترفن لها في عيادتها أنهن اكتشفن ملابس داخلية لغير أزواجهن في سلة الملابس، بما يشير إلى ممارسة أزواجهن إلى اللواط والشذوذ الجنسي مع رجال آخرين، مبينة أن هناك احتمال كبير أن يكون الرجل المتزوج لم يعرف المثلية الجنسية في طفولته وإنما في كبر سنه بعد الزواج عن طريق التجربة.

وقال الدكتور محمد المهدي أستاذ الطب النفسي بجامعة الأزهر، إنه يتعرض لعدد من الآباء الذين يعانون في أسرهم من وجود أبناء يمارسون الشذوذ الجنسي، لافتاً إلى أن هذه الممارسة تكون بداية من سن 17 أو 18 عام.