

حوادث القطارات تحتم الاستعانة بخبرات أجنبية لإدارة أقدم مرفق مصري

الحكومة تجد صعوبة في جذب الاستثمارات لقطاع السكة الحديدية المترهل



حوادث القطارات المتكررة في مصر سترغم الحكومة على الاستعانة بخبرات أجنبية من أجل استكمال خطط تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية وذلك بعد الحادث الأخير الذي جدد الجمعة في محافظة سوهاج جنوب البلاد والذي أسفر عن مقتل 19 شخصا.

القاهرة - تصد حادث تصادم قطارين بمحافظة سوهاج في جنوب مصر نقاشات خبراء ومواطنين عابدين بشأن الطريقة المثلى للتعامل مع هذا النوع من الحوادث التي صارت مألوفة بعد أن أولت الحكومة اهتماما بتطوير البنية التحتية للقطارات، وشملت الخطوط الرئيسية الممتدة من الشمال إلى جنوب البلاد، لكنها لم تصل إلى العامل البشري والجهات المسؤولة عن عملية التشغيل بما يجعلها قابلة للتكرار مستقبلاً.

وطالب الرئيس عبدالفتاح السيسي السبت بتحقيق التوازن المطلوب بين استكمال مخطط التحديث الشامل لمرفق السكة الحديدية وما يحتويه من نظم إلكترونية متطورة بالتوازي مع استمرار تشغيل القطارات، وتقليل إمكانية حدوث بعض التأخير في مواعيد القطارات إلى حين الانتهاء من تحديث المنظومة.

ويبدأ واضحاً أن الحكومة سوف تتعامل هذه المرة مع حوادث القطارات عبر السماح باستكمال خطط التطوير بدلاً من هدم المعبود والبدء من نقطة الصفر، ووضحت أكثر افتتاحاً على الخبرات الأجنبية للتعامل مع المشكلات الجزئية التي عانى منها المرفق على مدار عقود، غير أنها لم تصل بعد إلى مرحلة تسليم المرفق لجهة أجنبية تتولى إدارته مثلما كان الحال عندما أقدمت على خطوة إنشاء مترو الأنفاق ثم القطار المكهرب.



حمدي عرفة
صعوبات في جذب الاستثمارات الأجنبية لقطاع السكة الحديدية

ويبدأت الحكومة في الاستعانة بالخبرات الأجنبية على نحو محدود لتطوير الإشارات الإلكترونية، وعقدت اتفاقيات مع شركة "الستوم" الفرنسية المتخصصة في مجال النقل لكهربة الإشارات والنظام الآلي للتحكم، بالتوازي مع تعاقدها لإقتناء 1300 عربة سكة حديد جديدة من روسيا والمجر، واستطاعت أن تحدث تطويراً على مستوى القطارات المميزة أو ما تسمى بـ"قطارات الفقراء".

وأكدت تصريحات المسؤولين على ذلك أن الحوادث التي صارت مألوفة بعد أن أولت الحكومة اهتماما بتطوير البنية التحتية للقطارات، وشملت الخطوط الرئيسية الممتدة من الشمال إلى جنوب البلاد، لكنها لم تصل إلى العامل البشري والجهات المسؤولة عن عملية التشغيل بما يجعلها قابلة للتكرار مستقبلاً.

وقال وزير النقل المصري الفريق كامل الوزير في إنهاء الحوادث وما ينجم عنها من خسائر بشرية، وربما لم يشعر البعض أن ثمة خطة للتحديث. وقال خبير الإدارة المحلية حمدي عرفة لـ"العرب" إن "الحكومة المصرية تجد صعوبة في جذب الاستثمارات الأجنبية لقطاع السكة الحديدية المنهكة، وهو بحاجة لتطوير على مستوى بنيتها التحتية، فالعديد من الشركات ترفض تحمل مسؤولية مرفق بهذه الحالة". وأضاف أن الإهمال الذي أصاب المرفق على مدار سنوات طويلة تسبب في وجود صعوبات كبيرة أمام وزارة النقل لتحديثه بالرغم من الميزانيات الضخمة المخصصة لعملية التطوير، ولم تتمكن الحكومة سوى من ميكنة 25 في المئة

وحملة تصريحات المسؤولين على مدار يومي الجمعة والسبت تأكيداً على أن هناك خطوات جرت بالفعل لتطوير المرفق ستظهر نتائجها بعد الانتهاء من عملية التحديث التي تشمل الخطوط الرئيسية الثلاثة في مصر بإجمالي ألفي كيلومتر من المقرر الانتهاء منها في نهاية يونيو من العام المقبل لتصبح خطوطاً آمنة دون تدخل بشري.

ولم تفلح خطوة الحكومة برصد حوالي 15 مليار دولار لتطوير شبكة السكة الحديدية بحسب ما أعلن عنه وزير النقل المصري الفريق كامل الوزير في إنهاء الحوادث وما ينجم عنها من خسائر بشرية، وربما لم يشعر البعض أن ثمة خطة للتحديث.

وقال خبير الإدارة المحلية حمدي عرفة لـ"العرب" إن "الحكومة المصرية تجد صعوبة في جذب الاستثمارات الأجنبية لقطاع السكة الحديدية المنهكة، وهو بحاجة لتطوير على مستوى بنيتها التحتية، فالعديد من الشركات ترفض تحمل مسؤولية مرفق بهذه الحالة". وأضاف أن الإهمال الذي أصاب المرفق على مدار سنوات طويلة تسبب في وجود صعوبات كبيرة أمام وزارة النقل لتحديثه بالرغم من الميزانيات الضخمة المخصصة لعملية التطوير، ولم تتمكن الحكومة سوى من ميكنة 25 في المئة

من الإشارات التي كانت تعمل يدوياً أو بالكهرباء، وما زال الجزء الأكبر دون تطوير. وأوضح عرفة أن عملية التحديث تتطلب أن توافرها تدريبات للأيدي العاملة في مجالات السكة الحديدية، وإن جرى تهيئة العنصر البشري بشكل كبير، لأن هذه العناصر ليست لديها خبرات في التعامل مع مشكلات التطوير الإلكتروني، مع ضرورة إدخال الشركات الخاصة كشريك في عملية التطوير إلى حين الوصول إلى مرحلة يمكن معها الاستعانة بالخبرات الأجنبية لإدارة المرفق.

ويرى متابعون أن الحكومة المصرية في طريقها للاستعانة بشركات أجنبية لتنفيذ خطوط ربط السكة الحديدية بين مصر وليبيا، وسوف تكون مسؤولة عن عملية التشغيل والإدارة. وتكرر الأمر بالنسبة إلى تطوير الخطوط الداخلية يحتاج البحث عن خطوط جديدة بديلة عن القديمة بما يخفف الضغط عليها ويتيح الاستعانة بهذه الخبرات التي تطالب بأن تكون عملية البناء والتشغيل خاضعة لإدارتها.

ولدى وزارة النقل مشاريع طموحة لتوسيع شبكات السكة الحديدية في طول البلاد وعرضها بما يزيد على خمسة آلاف كيلومتر بتكاليف تزيد عن ثمانية مليارات دولار، بينها مشروع إنشاء خط

قطار سريع يربط القاهرة والإسكندرية (شمال) في المرحلة الأولى ثم القاهرة وأسوان (جنوب) في مرحلة لاحقة، وخط آخر يربط العلمين (غرب) على ساحل البحر المتوسط مع عين السخنة (شرق) على البحر الأحمر.

ويخشى البعض من المراقبين أن تثير الأموال الضخمة التي رصدتها الحكومة لتطوير مشروعات مترو الأنفاق والسكة الحديدية شهية الفاسدين في الإدارات الحكومية التي تعاني من التسبب والانفلات وغياب ثقافة الانضباط في العمل.

وتطرح هذه المشكلات أسئلة مهمة حول قدرة توظيف هذه الأموال في التطوير من دون إصلاح هذه الإدارات، وهو أمر صعب تحقيقه على الأرض بعد أن أضحت الإهمال لافتاً في كثير من خلايا الجهاز الحكومي، ما يصب في صالح وجود ضرورة لتسريع الإصلاح بمساعدة خبرات أجنبية رائدة في إدارة مرفق السكة الحديدية.

وأوضح وزير التنمية المحلية الأسبق اللواء محسن النعماني أن الإدارة الأجنبية لمرفق السكة الحديدية ليست بالأمر السهل، وتختلف تماماً عن إدارة مرفق مترو الأنفاق الذي يجري مد خطوطه حالياً، لكنها تعد السبيل الأضمن نحو التخلص من عقدة الحوادث

علم صدام يثير أزمة بين العراق والأردن

عمان - فجر علم العراق الذي يعود إلى عهد الرئيس الراحل صدام حسين أزمة دبلوماسية بين الأردن والعراق بعد أن تم رفعه أثناء فعالية رسمية بين البلدين، ما دفع وزير الزراعة العراقي محمد الخفاجي إلى مطالبة عمان بالاعتذار.

وكان العراق اعتمد علماً جديداً عام 2008 بعد خمس سنوات من إسقاط نظام صدام حسين على يد قوات دولية قادتها الولايات المتحدة.

واحتفظ العلم العراقي بالوانه الرئيسية وهي الأحمر والأبيض والأسود مع إزالة النجوم الثلاث التي كانت ترمز إلى "الوحدة والحرية والاشتراكية" أهداف حزب البعث المحظور الذي كان يترعاه صدام حسين، كما تم تغيير عبارة "الله أكبر" التي خطت بيد صدام حسين لتكتب لاحقاً بالخط الكوفي.

وقدم الأردن الجمعة اعتذاره للعراق لافتاً إلى وقوع "خطأ بروتوكولي".

وقال وزير الزراعة الأردني خالد حنيفات في بيان إنه "خطأ غير مقصود"، مؤكداً أن "الأردن يحترم خيارات الشعب العراقي الشقيق ويدعمها من أجل عراق قوي ومزدهر".

وطالب وزير الزراعة العراقي الأردن في وقت سابق الجمعة بالاعتذار عن رفع علم بلاده الذي كان معتمداً في عهد صدام أثناء مراسم توقيع عقد مع نظيره الأردني في عمان.

وقال الخفاجي في بيان إنه "فوجئ بوجود العلم العراقي المعتمد سابقاً قبيل إبرام عقد مع نظيره الأردني خالد حنيفات الأربعاء".

واحتضنت العاصمة الأردنية الأربعاء الاجتماعات الثلاثية التنسيقية بين الأردن ومصر والعراق لتعزيز التعاون المشترك خاصة في الجانب الاقتصادي.

ويأتي هذا بالتزامن مع قرب عقد القمة الثلاثية بين العراق والأردن ومصر على مستوى الوزراء والقادة في بغداد والتي كانت مقررة الجمعة والسبت بحضور العاهل الأردني الملك عبدالله الثاني والرئيس المصري عبدالفتاح السيسي قبل إعلان رئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي تاجيلها إلى "الوقت المناسب"، تضامناً مع ضحايا تصادم قطارين في محافظة سوهاج المصرية والذي أودى بحياة 32 شخصاً إلى جانب إصابة 165 آخرين.

وشهدت مؤخرًا كل من عمان وبغداد زيارات متبادلة بين وفود أردنية وعراقية رفيعة المستوى لتكريس التعاون بين البلدين والمضي قدماً لتطوير آفاق الشراكة الثلاثية بين الأردن والعراق ومصر في مجالات عدة.

وكان العاهل الأردني قد زار بغداد في 2019 والتقى الرئيس العراقي برهم صالح، وعقد الطرفان آنذاك اجتماعاً ثنائياً أكد فيه على عمق العلاقات التاريخية والأواصر المشتركة التي تربط العراق والأردن، وكان أول زعيم عربي يزور بغداد بعد الإطاحة بنظام حكم صدام حسين.

وكان الرئيس العراقي زار الأردن في 2018، واتفق الجانبان على توسيع التعاون في شتى المجالات.

التفكير في استعجال تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية

المكررة، على أن توازي ذلك جهود سريعة لتطوير العنصر البشري واستكمال الميكنة الحالية للإشارات. وأشار النعماني في تصريح لـ"العرب" إلى أن أزمة السكة الحديدية معقدة ولن يكون من السهل التعامل معها حتى من قبل الخبرات الأجنبية، لأنها عندما تشيدت في أواسط القرن التاسع عشر كانت في مناطق خالية بعيداً عن الازدحام والتكدس الحالي الذي ظهر في كثير من أنماط العشوائية في عملية إدارتها.

واضح وجود السكة الحديدية بمحاذاة نهر النيل وفي مناطق سكنية يشكل تهديداً متصاعداً، والوصول إلى قطارات أكثر سرعة وأكثر أماناً في نفس الوقت يتطلب سنوات طويلة وأموالاً طائلة، ما يجعل المشكلة مركبة ويحاجة إلى مزيد من الصبر للحصول على نتائج جيدة.

وتواجه السكة الحديدية في مصر أزمة متفاقمة ترتبط بزيادة أعداد مستعمليها الأمر الذي كان دافعا لمضاعفة عدد الرحلات اليومية، لكن ذلك قد نتج عنه خسائر مضاعفة إذا لم توجد منظومة إشارات قادرة على ضبط الحركة على طول امتدادها البالغ نحو تسعة آلاف كيلومتر وتخدم 23 محافظة ونحو 700 محطة.

دعوات متزايدة إلى الدول لإعادة «أطفال داعش» من المخيمات السورية

وجاءت هذه التحذيرات في وقت دعت فيه اللجنة الدولية للصليب الأحمر الدولي إلى استعادة 62 ألف شخص، الثلثان منهم أطفال محتجزون في مخيمات وصف بالبلطانية في شمال شرق سوريا لأسر مرتبطة بمقاتلي داعش واصفة الوضع بأنه "مأساة على مرأى الجميع".



وقال بيتر ماورير رئيس اللجنة الدولية للصليب الأحمر في بيان الجمعة بعد زيارة المخيم الشاسع، حيث تدير اللجنة مستشفى ميدانيا وتوزع الغذاء والماء إن "عشرات الآلاف من الأطفال المحاصرين في مخيم الهول وغيره من المخيمات والمحتجزين في السجون هم ضحايا، إنهم ضحايا بغض النظر عما ربما فعلوه هم أو أبائهم، أو ما هم متهمون به".

أردن اغتنام الفرصة للتعبير عن أنفسهم أمام الزائرين الأوروبيين".

وفي ديسمبر انقلب الوضع حسب قولها "وشعرنا بوجود توتر على الفور. في وقت من الأوقات انقلب الأطفال علينا وبدأوا يصيحون 'كفار' ويرشقوننا بالحجارة". وأضافت "إنه أمر محزن أن نرى أن هناك إمكانية لتحويل أطفال في التاسعة أو العاشرة من العمر إلى متطرفين".

وأشارت دي باو إلى أنه لم يتسن مقابلة النساء، معربة في موازاة ذلك عن تخوفها من التواصل المتزايد بين هؤلاء "المتطرفات" والمتعاطفين مع تنظيم الدولة الإسلامية في الخارج الذين عادوا إلى تنفيذ عمليات.

ومن المؤشرات الأخرى على الممارسات المرتبطة بالتحرف الإسلامي وفقاً لها أن الحراس الأكراد أوحوا أن المراهقات يُزوجن في سن البلوغ "لإنجاب أطفال".

وأضافت "قالوا لنا إن النساء يقترن من تلقاء أنفسهن من الرجال العراقيين والسوريين لكن أيضاً من العاملين في المنظمات غير الحكومية ليجملن".

سنة أطفال وشباب صغار إلى بلادهم. وهذا جزء صغير من حوالي 40 قاصراً بلجيكيًا ما زالوا في سوريا، وفقاً لدراسة حديثة أجراها باحثون بلجيكيون. وخلال هذه الزيارة وبعد ثلاثة أشهر من سقوط الباغوز التي كانت تعتبر آخر معاقل داعش تمكنت دي باو من التحدث إلى نساء في مخيم الهول وقالت "لقد



داعش جديدة بصدد التشكل

وأوضحت هايدي دي باو أن هناك "محاكم تطبق الشريعة"، مضيفة أن "كل النساء اللواتي قابلناهن كن يرتدين النقاب حتى الفتيات الصغيرات اللواتي يبلغن 3 أو 4 سنوات" كما "انشأت العديد من النساء مدارس إسلامية". وفي يونيو 2019 رافقت مديرة "تشايلد فوكوس" بعثة بلجيكية ساهمت في إعادة

وإعداد تصاريحها صدى لتلك التي أدلى بها أخيراً رئيس الوزراء البلجيكي الكسندر دي كرو الذي قال في 4 مارس "يوجد في هذه المخيمات إرهابيو الغد". وفي موقف يعد فريداً في أوروبا قال إنه مستعد لأن "يفعل كل شيء" لإعادة جميع الأطفال البلجيكين الذين تتراوح أعمارهم بين 12 عاماً وما دون ذلك مع معالجة حالات الأزمات كل على حدة.

وقال النائب البلجيكي جورج داليمان الذي رافق دي باو في ديسمبر إلى مخيم الهول "تتشكل دولة إسلامية جديدة في المهدي هناك". ويضم هذا المخيم بحسب المنظمات غير الحكومية التي تطلق عليه تسمية "غوانتانامو الثاني" حوالي 62 ألف شخص، غالبيةهم العظمى جهاديون سوريون وعراقيون مع عائلاتهم. ومن بين هؤلاء هؤلاء أغلبهم نساء "أجنبي" هم فرنسيون وألمان وهولنديون وبلجيكيون محتجزون في ما يسمى الجزء الدولي. وهؤلاء أغلبهم نساء وأطفال نزحوا من الباغوز (جنوب شرق) قبل عامين بعد سقوط آخر جيب لتطرفي تنظيم الدولة الإسلامية.

بروكسل - تصاعدت الدعوات مؤخرًا لضرورة إسراع الدول المعنية بإعادة الأطفال والأسر المرتبطين بتنظيم الدولة الإسلامية (داعش) من المخيمات السورية وذلك لأسباب مختلفة أهمها أن الأطفال قد يكونون عرضة لتلقي أفكار متطرفة علاوة على الظروف الصعبة التي يقع احتجازهم فيها.

وحذرت شخصية بلجيكية مطلعة وأكدت عائلات الجهاديين المعتقلين في مخيم الهول في سوريا من خطر تلقين أبناء الجهاديين الأجانب بالتطرف، مشددة على وجوب "إعادتهم بأسرع ما يمكن" إلى أوروبا. وأكدت هايدي دي باو المدير العام لجمعية "تشايلد فوكوس" التي زارت مخيم الهول ثلاث مرات خلال عامين أن القوات الكردية أقرت خلال زيارتها الأخيرة في ديسمبر أنها "فقدت السيطرة" على هذا المخيم الواقع في شمال شرق سوريا. وقالت إن تنظيم الدولة الإسلامية هو المسيطر حالياً على المخيم خصوصاً على الجانب الأخرى فيه حتى أنه "يسدو واثق في الرقعة"، المعقل السابق للتنظيم في سوريا.