

سرى للغاية

محضر اجتماع مجلس الوزراء برئاسة الرئيس جمال عبد الناصر

القاهرة - قصر القبة في ١٧ نوفمبر ١٩٦٨

الحاضرون

الرئيس جمال عبد الناصر، صدقى سليمان.. نائب
الرئيس ووزير الكهرباء والسد العالى، كمال رفعت..
للعمل، عزيز صدقى.. للصناعة والبتترول والثروة
المعدنية، ثروت عكاشة.. للثقافة، محمد أبو نصير..
للعدل، سيد مرعى.. للزراعة والإصلاح الزراعى،
حسن عباس زكى.. للاقتصاد والتجارة الخارجية،
عبد الوهاب البشرى.. للانتاج الحربى، محمود
رياض.. للخارجية، شعراوى جمعة.. للداخلية، أمين
هويدى.. للدولة، محمد فائق.. للإرشاد القومى، كمال
هنرى أبادير.. للمواصلات، فريق أول محمد فوزى..
للحربية، محمد حلمى مراد.. للتربية والتعليم، محمد
عبد الله مرزيان.. للتموين والتجارة الداخلية، إبراهيم

زكى قناوى.. للرعى، على زين العابدين صالح..
للنقل، أحمد مصطفى أحمد.. للبحث العلمى، السيد
جانب الله السيد.. للتخطيط، حسن حسن مصطفى..
للإسكان والمرافق، محمد بكر أحمد.. لاستصلاح
الأراضى، عبد العزيز محمد حجازى.. للخزانة، محمد
حافظ غانم.. للسياحة، محمد صفى الدين أبو العز..
للشباب، عبد العزيز كامل.. للأوقاف وشئون الأزهر،
محمد حمدى عاشور.. للإدارة المحلية، عبد الوهاب
البرلسى.. للتعليم العالى، حافظ بدوى.. للشئون
الاجتماعية، محمد عبد الوهاب شكرى.. للصحة.

المحتويات

الصفحة

الموضوع

- ١ - مناقشة إجراءات إصدار القوانين والقرارات الخاصة بالتعليم، ومناهج الدراسة فى التعليم العام والفنى
- ١٧ - ٢ - بحث تعيين الخريجين من المدارس الثانوية الصناعية والفنية
- ٢٧ - ٣ - قانون التعليم الخاص
- ٢٩ - ٤ - عن فرق تحفيظ القرآن فى المدارس الابتدائية
- ٣٠-٧٣ - ٥ - مناقشة مشاكل المواصلات والإسكان وارتفاع الأسعار

سرى للغاية

قرارات مجلس الوزراء

فى ١٧/١١/١٩٦٨

مجلس الوزراء يقر خطة كاملة لحل أزمة المواصلات فى القاهرة، إعتقاد جميع المبالغ اللازمة لتنفيذ الخطة التى تنقسم الى ٣ مراحل؛ فورية ومتوسطة المدى وطويلة الأجل. المرحلة الفورية لكسر حدة الأزمة، عن طريق إعادة تخطيط مسارات وسائل النقل وزيادة عدد وحدات الأتوبيسات.

البدء فى تنفيذ مشروع الأنفاق تحت الأرض للقضاء على الأزمة من جذورها. مجلس الوزراء يقر سياسة التعليم العام ومشروع تطويره، الذى يقضى بالإبقاء على نظام شعبتى الآداب والعلوم فى المرحلة الثانوية، مع إتاحة الفرصة للطلاب لمن يرغب منهم فى التوسع فى دراسة الرياضيات أو الأحياء داخل الدراسة الأساسية لشعبة العلوم، وإدخال قسط من الرياضيات فى شعبة الآداب على أساس أن الطالب يحتاج الى هذه الدراسة عند الامتحان بكليات التجارة والاقتصاد والعلوم السياسية.

سرى للغاية

محضر اجتماع مجلس الوزراء برئاسة الرئيس جمال عبد الناصر
القاهرة - قصر القبة فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٨

مراد: مشروعات القوانين الثلاثة عرضت على لجنة الشؤون الداخلية المنبثقة من اللجنة المركزية، وحضرت المناقشة مع اللجنة، واقترحوا خمسة تعديلات فى القوانين وهى كلها تعديلات مفيش اعتراض من وزارة التربية والتعليم عليها، إنما يمكن يحتاج الأمر إن أنا أعرضهم علشان ناخذ رأى المجلس.

الاقتراح الأول: هو أن ينص فى القوانين فى المسائل اللى بيقترح فيها تصدر بقرارات وزارية، أن يكون ذلك بعد موافقة المجلس القومى للتعليم. إحنا موافقين على هذا، وكنا عابزين هذا يكون موجود فى مشروع القانون، ولكن بطبيعة الحال مكانش لسه صدر المجلس القومى للتعليم، ولذلك مانصناش عليه؛ فإذا رأى المجلس أن ننص عليها أو ننص بعد موافقة المجالس المختصة كلمة عامة نضيفها.

النقطة الثانية فى التعليم..

عبد الناصر: وإحنا هنا كان فيه اعتراض على نفس الفكرة، المجلس أثناء المناقشة مايصدرش القرار من الوزير، أما عملتوا اللجنة تم إيه؟

مراد: اللجنة الخاصة بتشعيب المرحلة الثانوية.

عبد الناصر: اللجنة الوزارية.. آه.

مراد: أيوه اللجنة استعرضت قرارات المجلس الأعلى للجامعات، والمجلس الأعلى للجامعات كان بيقتراح أحد اقتراحين.. إما إنه القسم العلمى يعطى فيه دراسة أعلى فى الرياضة وفى الأحياء على المستوى الموجود حالياً مع خفضها بالنسبة..

سرى للغاية

عبد الناصر: لا..لا.. أنا بقول: بالنسبة للجزء الخاص بالقرارات من وزير التربية والتعليم.

مراد: اللجنة الوزارية وافقت إنه القرار من وزير التربية والتعليم بالاتفاق مع وزير التعليم العالى.

البرلسى: ده خاص يافندم.

مراد: التشعيب فقط.

البرلسى: خاص بمحتويات لكن مش باللوائح، خاصة بالتنظيم.

مراد: هم فى اللجنة المركزية عايزين مش بس خاص بموضوع التشعيب، فأى موضوعات أخرى

خاصة بالتعليم طالما فيه مجلس قومى للتعليم، يبقى القرارات الوزارية تعرض على المجلس

القومى للتعليم لإبداء الرأى فيها.

مفيش مانع إذا كان المجلس القومى للتعليم موجود طبعاً دى مهمته مفيش مانع

يعنى تعرض عليه القرارات.

البرلسى: تسمح لى يافندم، أنا مش هتصور برضه إن المجلس القومى مع احترامى للرأى المعروف

اختصاصه برضه لوائح وقرارات، المجلس القومى اختصاصه برضه رسم سياسة التعليم يعنى

دراسة السياسة العامة ورسمها التعليم كذا ومرحلة كذا وبيخرج كذا، ويهدف الى كذا إحنا نترجم

هذا الى قوانين أو لوائح بعد كده؛ مظننش إن المجلس القومى اختصاصه إنه يضع لوائح.

عبد الناصر: هو برضه الحقيقة طريقة العرض على اللجنة المركزية أو اللجان المتفرعة من اللجنة المركزية

لازم نتفق عليها، مش نروح نعرض القانون ويعدل لى فى كلمة أو جملة؛ مش ده الوضع

الصحيح. الحقيقة ده وضع هيكون فيه مجلس الأمة، أما بالنسبة للجنة المركزية واللجان

المتفرعة إحنا بنعرض السياسة التعليمية، لكن ماحناش عايزين نعمل تقليد بإن أنا أروح فى

اللجنة المركزية أحط القانون بند بند، والا هيمسكوا فى هذه العملية ونبص نلاقى نفسنا دخلنا

فى عمليات مهياش شغل اللجنة المركزية!

سرى للغاية

يعنى المفروض - زى ماقلت فى الجلسة اللي فاتت - يتقدم مذكره على القانون هنا فى مجلس الوزراء والسياسة العامة.. الى آخره، بعدين بتروح اللجنة التشريعية بيشوف القانون مادة مادة، فى اللجنة المركزية ولجانها بنشوف العملية بهذا الشكل، فى مجلس الأمة بيقرا القانون مادة.. مادة وبعدين بيقرا القانون كله.. الى آخر العملية المعروفة. ولكن طبعا هنا الحقيقة العملية كانت القوانين طلعت وكنا أتأخرنا؛ يعنى هو ده السبب اللي دخل العملية بهذا الشكل.

لكن بالنسبة للمستقبل، بنناقش عملية مهواش صياغة.. مهواش قانون مصاغ لا ورقة؛ السياسة كيت كيت كيت.

مراد: تأييدا لكلام سيادتك أنا لما عرضت عرضت فعلا مبادئ وهم ناقشوا فعلا مبادئ، إنما كان فى أيدهم قوانين - زى سيادتك ما قلت الآن - كانت موضوعه قبل ما تروح لهم؛ فبناء على هذا كانوا بيمسكوا ساعات مادة ويتكلموا فيها. إذا كان الرأى اللي بيقوله الأخ الأستاذ البرلسى طبعا لما نيجى يعد موافقة المجلس القومى للتعليم مش هنعرض برضه القرار الوزارى بنصوصه، لما نأخذ القرار الوزارى صادر فى شأن الامتحانات نعرض سياسة الامتحانات، فبعد ما يوافق المجلس القومى يصدر القرار الوزارى المنفذ لهذه السياسة.

عبد الناصر: هو أنا برضه الحقيقة لو ابتدينا ندخل فى عملية القرارات الوزارية لازم حد يوافق عليها؛ يعنى قرار وزارى ما بنوافقش عليه فى مجلس الوزراء وأنا ما بطلعش بيه قرار جمهورى، فدلوقتى هجيب الوزير وأعتبره مسئول بينفذ سياسة الدولة، وبعدين أما بيحى يطّلع قرار وزارى هعمل تقليد جديد؛ الحقيقة لازم أقوله إذا ابتدينا من النهارده نقول القرار الوزارى بتوافق عليه المجالس المتخصصة، معنى هذا إن احنا ربطنا الوزراء كلهم وأصبح الوزير غير مسئول.. يعنى ده الحقيقة.

برضه اللي أنا متصوره فى هذه العملية، أنا كنت أول إمبارح قاعد مسكت بيان ٣٠ مارس، وقعدت أقراه تانى عشان أشوف الـ ٠,٥% و ٩٩,٥% الحقيقة فى البيان، هل المجالس المتخصصة هتعمل قبل الدستور الجديد ولّا بعد الدستور الجديد؟ هو طبعا الواحد فى الوقت ده لم الحاجات اللي أتحتت فى بيان ٣٠ مارس من أقوال كثيرة اتقالت وعمليات اتقالت واتحتت كلها. فالمجالس المتخصصة هي محطوة فى حنتين.. حنة بيقول الى جانب مجلس

سرى للغاية

الدفاع الوطنى المجالس المتخصصة؛ دى فى الكلام اللى قبل ما يدخل الدستور الجديد، لكن جه يقول بقى: إن الدستور الجديد ينص على الحكم برئيس الجمهورية ومجلس الوزراء والمجالس المتخصصة؛ فالواحد برضه سأل نفسه سؤال.. هل المجالس المتخصصة هنعلمها قبل الدستور ولا بعد الدستور؟

يعنى أنا كنت فى الجلسة اللى فانتت بقول: بنجهز اقتراحات بالنسبة لهذا الخصوص وأسامى، لكن برضه الواحد سأل نفسه هذا السؤال. فالعملية لسه الحقيقة مرسيناش عليها وممكن يعنى نأجلها لغاية بعد الدستور الجديد، وتيجى مع العملية الجديدة كلها.. المحكمة الدستورية العليا والمجالس المتخصصة، وبرضه مانطلعش عملية سلق لأن إذا طلعتنا عملية سلق علشان بس نبقى نفذنا كلام اتقال ممكن بتعقد لنا عمليات كتيرة.

جمعة: هو بالنسبة للجنة المركزية، هو على أساس إن قوانين التعليم محدثتش حاجات كتيرة جدا وسابقتها للوزير، فالخوف إن كل وزير بييجى يغير فى صلب القانون أو فى الموضوعات التفصيلية الخاصة بالقانون دون الرجوع لأحد. هم كانوا عايزين يربطوا بين هذا كسياسة قومية تعليمية، ومفيش حد يتصرف فيها طالما إن فيه حاجات كتير جدا مناهج والحاجات اللى بتدرس مش موجوده فى صلب القانون.. فدى النقطة اللى هم خايفين منها.

سليمان: هو يعنى إننا نقول لكل قرار يصدره الوزير يعرض على المجلس الأعلى للتعليم، ده الواقع يعنى مجرتش العادة بكده. يعنى هى المجالس المتخصصة أساسا بتتكلم فى سياسة والسياسة مهياش موجودة فى القوانين السياسة حاجة تانية خالص. يعنى لو جينا وقلنا: إن القانون المعروضة والقوانين المعروضة للتعليم هتصلح حال التعليم، يبقى فى الوقع إحنا بنحمل القانون أكثر مما يطيق!

يعنى هو قطعاً فيه حاجتين مهمين جدا لإصلاح التعليم.. أولاً: دراسة البرامج، ودى أوصينا بيها إنها تتم دراستها بواسطة عدد من الخبراء المتفرغين سواء من التربية والتعليم أو من التعليم العالى، دى هى أساس إصلاح البرامج الحالية اللى مليانه بالكثير من المواد المقررة والحشو، ودى ممكن التركيز على الأساسيات مع التخفيف من الحاجات الإضافية.

سرى للغاية

النقطة الثانية: هي المعلم والرقابة، المعلم إزاي أولاً نوجد المعلم الصالح، وإزاي نوجد الرقابة.. الرقابة فى رأىى هي عن طريق النظار.. النظار النهارده فقدوا الهيبة بتاعتهم وأصبحوا لا قيمه لهم فى الرقابة على المدرسة لأننا نزعنا منهم كل سلطة ممكنة. وبتصور إنه لو أحسنا اختيار النظار وإدبناهم سلطة وخليهم يراقبوا المدارس يبقى هو ده الأسلوب، وإدبناهم مكافآت على الوظيفة بتاعتهم.. ده يمكن هو ده اللى هيصالح أسلوب التعليم الحالى.

عبد الناصر: هو الحقيقة مش بتكلم فى التعليم، برضه بتكلم فى نقطة تانية مهياش خاصة بسياسة التعليم ولا بالكلام ده، هل المجالس المتخصصة هتكون سلطة تنفيذية؟

مراد: لا.. طبعا.

عبد الناصر: ولأ مجلس الوزراء هو السلطة التنفيذية؟ وإحنا اتكلمنا فى هذا الموضوع قبل كده أيضاً، لكن ما أنا برضه فى رأىى إن المجالس المتخصصة مهياش سلطة تنفيذية؛ لأن أعلى سلطة تنفيذية هي مجلس الوزراء. فأنا الحقيقة مش موافق إنى أبتدى أذى للمجالس المتخصصة سلطة فى قوانين من غير ماعرف إيه هي المجالس المتخصصة أو سلطتها إيه أو شغلها إيه؟! يعنى أنا معرفش يعنى إحنا حطينها فى بيان ٣٠ مارس على أساس الحقيقة هو بيان ٣٠ مارس كان عبارة عن تجميع لمحصلة ناس كثير جدا سمعت هنا وهنا وهنا؛ طلع بيان ٣٠ مارس.

لكن الكلام اللى قايلينه: اللجنة المركزية تحقيقاً لمبدأ القيادة الجماعية والكلام ده والعملية دى برضه مهواش ده الموضوع، يعنى أنا المذكرة اللى جاتلى بيقولوا وذلك تأكيداً لمبدأ جماعية القيادة فى نطاق التعليم، وعملاً على استقرار نظمه وقواعد وعدم تعرضها للتغيير والتبديل بين حين وآخر إلا بالقدر الذى يستلزمه تطويعها لحاجات المجتمع ومسايرته فى تطوره، وأن يكون ذلك استناداً الى أسلوب العصر الحديث الذى نعيش فيه، ونسعى الى بناء دولتنا العصرية وأسلوب القيادة القائم على الدراسة والبحث العلمى.

سرى للغاية

بعدين إذا كان فيه قرارات وزارية نخليها قرارات جمهورية مثلا، ميزة القرار الجمهورى عن القرار الوزارى إن القرار الجمهورى هيروح لجنة وزارية وهيبحت فى اللجنة الوزارية، وإذا كان فيه خلاف يرجع الموضوع لمجلس الوزراء، لكن منقولش للمجالس المتخصصة.

حجازى: لو سمحت يافندم، لما نستعرض بعض القرارات اللي مكتوبة فى القانون نفسه من اللى هى سلطة وزير التربية والتعليم، بنجد الكثير منها مسائل تنفيذية لسياسة عامة مهياش نفسها تمثل سياسة عامة، يعنى فى أكثر من موقع أنا ماتصورش إن الوزير مايقدرش يعمل لجنة استشارية ويشكلها هيصدر بها قرار يقوم يستلزم..

عبد الناصر: طب قل لنا إيه القرارات الوزارية؟ أنا ماجبتش الدوسيه الكبير اللى عمال أجيبه كل مرة أنا قلت النهارده مش هجيبه يعنى! (ضحك)

مراد: هو زى ما بيقول الأستاذ الدكتور حجازى..

عبد الناصر: إيه القرارات دى؟

مراد: هى القرارات الوزارية مفيش حاجة فيها لها أهمية خطيرة غير كان نقطتين.. نقطة منهم هم نفسهم طالبوا فيها إن احنا نذكر مواد الدراسة الأساسية فى مرحلة التعليم الابتدائى، ودى كانت موجودة فى المشروع الأسمى وكانت حذفتم فى اللجنة الوزارية، فإحنا مستعدين نعيدها.. مواد الدراسة.

المسألة الثانية: التشعيب فى المرحلة الثانوية دى اللى خايفين منها، فموضوع التشعيب نقدر نعمله بقرار جمهورى.. مسألة بسيطة، غير كده بقى كلها مسائل رفيعة تنفيذية لا يصح أن تعرض على المجلس القومى، فإذا إحنا أدخلنا المواد الدراسية الأساسية فى مرحلة التعليم الابتدائى حطيناها فى القانون فى مادة ٤٦..

عبد الناصر: ودى ما بتتغيرش عادة.

سرى للغاية

مراد: ودى مبتتغيرش، الموضوع اللى اتكلم عليه السيد المهندس صدقى سليمان اللى هو المناهج نفسها داخل المواد دى عرضة للتغير المستمر، المفروض المناهج فى تطور دائم وإذا جمدت سنة حتى يبقى إحنا بنرجع لورا! يعنى المفروض إن فيها باستمرار تجديد حسب كل مستحدث فى العلم وحسب مايتبين من التطبيق؛ ودى شغلة الفنيين فى الوزارة مهياش عملية سياسة عامة.

سليمان: وماتعرضش على الوزير.

مراد: هى مابتعرضش على الوزير.

سليمان: هى دى أكثر حاجة فيها سياسة.

مراد: وإذا عرضت على الوزير يمضيها بيمضيها، فالمسألة هى مسألتين، بس المهمين مسألة تشعيب المرحلة الثانوية لأن دى بتهم الجامعة وجايز يتخذ فيها قرار ماترضاش عنه الجامعة. الموضوع الثانى: المواد الأساسية فى مرحلة التعليم الابتدائى لأن فى إعدادى وثانوى منصوص عليها.

عبد الناصر: طب ما نحط المواد الأساسية فى الإعدادى، بتاع موضوع تشعيب الجامعة نخليه بقرار جمهورى.

مراد: بقرار جمهورى.

البرلسى: بعد إذتك يافندم، التشعيب اتفقنا عليه فى لجنة القوة العاملة - زى ما سيادتك أشرت - وعدلنا المادة وانتهينا من الموضوع ده.

سرى للغاية

عبد الناصر: يبقى بالاتفاق، بس مش ممكن كل ٦ أشهر تشعبوا على كيفكوا وإحنا مانعرفش!

البرلسى: لا.. لا.. هو كده الـ system بالاتفاق اللي حصل.

عبد الناصر: اتحطت فى القانون يعنى؟

البرلسى: من ضمن المادة يافندم.

سليمان: اللجنة رأّت تعديل المادة ٦٣ من المشروع كالتى: الدراسة عامة دون تخصص فى الصف الأول من المرحلة الثانوية وتنقسم فى الصفيين الثانى والثالث الى شعبتى علوم وآداب، وينظم خطه ومناهج الدراسة فى هاتين الشعبتين بقرار من وزير التربية والتعليم بالاتفاق مع وزير التعليم العالى؛ اللي هى البرامج نفسها والعلوم اللي هتدرس فى خلال الفترة دى. ده التعديل اللي رأته اللجنة.

عبد الناصر: كلكوا يعنى موافقين، يبقى نخط المواد الأولانيه بتاعت الابتدائى.

مراد: التعليم الابتدائى.

عبد الناصر: ونخلى المادة دى بهذا الشكل، وهل حد له رأى تانى؟

أصوات: لا.. ماشى يافندم.

عبد الناصر: خلاص.

سليمان: وأضافت اللجنة أيضا الى ما يأتى، إضافة مادة الرياضيات كمادة أساسية فى شعبة الآداب والضرورية..

سرى للغاية

البرلسى: دى البرامج.. تفصيلة بالبرامج.

مراد: قال حاجة تانى.. الاشتراك فى وضع المناهج اللى سيادتك أشرت بها.

عبد الناصر: يعنى ماجيش فى الآداب أضيف لهم الرياضيات وأديهم الإنجليزى روايات شكسبير كلها والكلام ده كله ميقدروش. يعنى بتوع الآداب بياخدوا فى الإنجليزى منهج أكبر وبياخدوا فى العربى أيضا منهج أكبر، وهاجى أديهم رياضة؟! لازم أشيل حاجة قصد الرياضة وإلا أبقى على طول بأرهق الطالب الحقيقة. وأنا أول كلام كلمته للأخ مراد إن الطلبة مرهقين، فإحنا عايزين الحاجات اللى مالهاش لازمة ماندهلهومش؛ بحيث حتى يطلعوا صحتهم كويسة فى الطيران.. قابلين ١٪ أو أقل من ١٪ اللى fit صحيا!

مراد: هو الإتجاه طبعا فى الوزارة، الفنيين لما بيلاقوا أى ساعة عندهم إضافية كل مادة عايزة تطول؛ يعنى وفروا فى التربية العسكرية ساعة فوجدت جميع التخصصات بتتخانىق تاخذ الساعة عشان تطول المناهج، فأنا قلت: لأ.. الساعة دى مادام اتوفرت تتوفر للطلاب يرتاح فيها ورفضنا نزود هذه الساعة فى أى مادة برضه تخفيفا على الطلاب.

عبد الناصر: لكن دلوقتى إذا كنت هادى آداب رياضة!

مراد: نخفض قصادها إذا خدوا ساعة زيادة رياضة نخفف.

عبد الناصر: يعنى الحقيقة فى رأى إن بالكاد الطالب بيقدر يذاكر، وكلهم دلوقتى الطلبة بيذاكروا الى وقت متأخر من الليل وبيذاكروا طول السنة، إذا أديته رياضة لازم أشيل قصدها حاجة.

مراد: نخلى مجموع الساعات كما هو.

سرى للغاية

البرلسى: هى التوصية يافندم، إنه مراجعة المناهج بدراسة مشتركة بهدف التركيز على الأساسيات ومنع الزيادة القائمة فى مناهج التعليم العام والتعليم الجامعى.

عبد الناصر: ما هو أنا يعنى اللى بقوله ده للتطبيق.
أيوه يادكتور.

البرلسى: أنا بقول يافندم: إن اول ما اتفقنا عليه فى اللجنة هو إن البرامج مزدحمة ويجب التخفيف ويجب عدم التكرار بين المرحلة سنة ٣ ثانوى وبين إعدادى فى الجامعة.
ثانيا: موضوع الرياضة اللى سيادتك أشرت إليه، الهدف منه كان إن بعض الطلاب فى القسم الأدبى بيروح كلية تجارة أو كلية اقتصاد بيتعبوا فى الرياضة، فلعله ياخذ قسط من المبادئ الرياضيات؛ آدى الفكرة مش أبدا إرهاقه أو إجهاده.. يافندم ده الموضوع فلو مشينا كده زى سيادتك مابتقول..

عبد الناصر: أه.. يعنى إذا زودت له ساعات رياضة لازم أخفف له حاجات تانية خصوصا بتوع أدبى.

صدقى: لو سمحت سيادتك، هو الحقيقة إحنا ذهبنا الى أبعد من هذا، إن فى مرحلة الثانوى تخفف المناهج كلها.

مراد: أيوه قلنا كده.

صدقى: سواء الأدبى أو العلمى على أساس إن احنا ركزنا المرحلة الحالية فى الثانوى بنوع من التخصص إعدادا للجامعة، فقلنا: التركيز ده هو بييجى فى مرحلة الإعدادى فى الكليات المختلفة؛ وبالتالي بتراجع المناهج كلها وينخفف من ثانوى سواء أدبى أو علمى، بحيث إنها ترجع الى المستوى المقبول واللى الطالب يقدر يتحملة.. وده تقرر يعنى.

سرى للغاية

عبد الناصر: وده هيتم إمتى؟

مراد: ده هيتم السنة دى لأنه بالحذف هيتم السنة دى، هو اللي حصل للأسف إنهم جم فى ثانوى زودوا المناهج فى المرحلة الثانوية على اعتبار هيلغوا السنة الإعدادية.

عبد الناصر: فى الجامعة؟

مراد: فى الجامعة، فزودوا هنا وأبقوا السنة الإعدادية فبقت عملية تكرر! فمادام السنة الإعدادية الجامعة متمسكة بيها، يبقى مفيش داعى إن احنا ندرس الرياضيات على مستوى عالى فى المرحلة الثانوية.. نخفف عنهم.

فيه يمكن نقطة ثانية حبو يضيفوها فى اللجنة المركزية هى يمكن فى التعليم الإعدادى، المادة ٥١ و ٥٩ دى تعديلات لفظية اللي هى فى بند ٣ وبند ٤ وبند ٥ حبو يضيفوا الى إنه التعليم الفنى يودى الى الالتحاق بالمعاهد العليا التكنولوجية عشان يدوا أمل للتعليم الفنى، بس ده مش فى قانون التعليم العام اللي معروض علينا الآن. هو يمكن التعليم الفنى لسه ماعرضش فى اللجنة الوزارية للقوى العاملة، المعروض الآن هو قانون التعليم العام والتعليم الخاص، فإذا رأيت سيادتك مانتكلمش فى التعليم الفنى الآن ونتركه لما يدرس ويبجى.

عبد الناصر: هو كاتبين على التعليم الإعدادى، تعديل نص المادة ٥١ من القانون بحذف عبارة توجيههم الى العمل فى البيئة مباشرة، وبذلك يصبح نص هذه المادة كالاتى: تستهدف مرحلة التعليم الإعدادى بالإضافة الى التدعيم إعداد التلاميذ عقليا وجسميا وخلقيا واجتماعيا وقوميا، توفير الدراسات والوسائل اللازمة للكشف عن ميولهم وقدرتهم وتنميتهم بقدر مايمكن من توجيههم الى العمل بعد تدريب مهنى أو الى مواصلة الدراسة للمرحلة الثانوية العامة والفنية كل بحسب استعداده ده، واتفقتوا عليه.

مراد: اتفقنا.

عبد الناصر: وعدتوا؟

سرى للغاية

مراد: وعدلنا المادة.

سليمان: مفيش عليها اعتراض إنما يعنى هيبقى تحصيل حاصل؛ لأن مفيش فى المدارس الإعدادية العامة النهارده أى وسيله عشان الكشف على قدرات الطالب.

مراد: لا.. هم قصدوا يحذفوا كلمة توجيههم الى العمل فى البيئة مباشرة، هم بيقولوا: إن مرحلة إعدادى لا تهيبى ولا تعد الطالب عشان يشتغل فى البيئة مباشرة؛ دا مجرد إعداد عام عشان يشتغل فى البيئة إما عايز تدريب مهنى أو يخش ثانوى عام أو يخش فنى.

سليمان: طب هتكشف عن ميولهم إزاي؟! ما عندكش أى استعداد فى المدارس الإعدادى عشان تكشف عن ميولهم.

مراد: اتجاه يعنى إذا كان واحد مهواش صالح يمكن مجموع الدرجات بيوجهه برضه.

عبد الناصر: هو مايضرش، بالنسبة للتعليم الثانوى؟

مراد: التعليم الثانوى برضه حذفوا عبارة عامة مكانتش موجودة فى أصل المشروع، إنه نحذف شق طريقهم للعمل فى الحياة بنجاح، ويبقى نص المادة إن احنا بنزودهم بما يحتاجون اليه بالعلوم والآداب والفنون والمهارات العملية بما يمكنهم من مواصلة الدراسة بمرحلة التعليم العالى والجامعى؛ عايزين يؤكدوا إن الدراسة الثانوية هى بتؤهل للتعليم العالى والجامعى ومابتمكنش مباشرة من العمل لأنها دراسة عامة مفيهاش ناحية..

عبد الناصر: فنية.

مراد: فنية أو مهنية.

سرى للغاية

البرلسى: ده كان موضوع خلاف كبير فى المناقشة مع التربويين، سيادتك فاكر؟

مراد: ماهى الجملة دى كانت أضيفت الى المشروع الأسمى إرضاء لبعض التربويين؛ إن عابزين يقولوا: إن الثانوى العام فى المستقبل هيبقى فى حكم الثقافة العامة مانقلهاش على حد إنما الباقى أمل بعيد. بعد ما يخلص ابتدائى ببقى كله إجبارى، وبعدين إعدادى كله إجبارى بيتدى الثانوى العام ببقى مسألة ثقافة عامة. إنما فى المرحلة التالية، يمكن قدامنا ١٠ سنين هيبقى الثانوى المفروض إنه بيأهل للجامعة؛ لأن احنا ماشين على تخطيط بعد الإعدادى بنشعب.. إما يخش ثانوى فيؤدى الى الجامعة، وإما بيخش فنى فيأخذ طريقه فى الفنى والتكنولوجى، وإما بيخش تدريب مهنى من إعدادى عشان بيقى عامل ماهر ويشغل فى الصناعة؛ أما إنه يخش ثانوى عام لمجرد الثقافة يعنى عملية فى الواقع محدش بياخذ ثانوى عام ويقول أبقى منقّف!

عبد الناصر: عموماً الكلام اللى هنا برضه لا يودى ولا يجيب!

البرلسى: آه.. بس التانى - زى ما تقول حضرتك - يوحى بطريق غير مباشر إن دول اللى خلصوا الثانوية العامة لازم..

عبد الناصر: لازم؟

البرلسى: يخشوا الجامعة.

عبد الناصر: يعنى ما هو قيل: إن التعليم كالماء والهواء ومانفتحش مدارس مأسبحش كالماء والهواء! يعنى هو هنا بيتجى الناحية المادية هى اللى هتسيطر على النواحي، لكن مفيش ما ييمنع إن احنا نحطهم.

سرى للغاية

مراد: دول بس التعديل. بعد هذا بقى اللجنة قالت توصيات مش للقانون توصيات للدولة.. إنه تشكيل المجلس القومى للتعليم، رفع مستوى المعلمين أديبا وماديا وتأمين مستقبلهم، واقتراح صرف مكافآت لطلاب كليات المعلمين عشان الطلاب يقبلوا على كليات المعلمين، وإنه فى التعليم الابتدائى يطوع لظروف البيئة عشان مايتسربوش التلاميذ، وإنه فى التعليم الإعدادى يهتم بعد انتهاء مرحلة إعدادى بمزيد من مراكز التدريب المهنى تلحق بالوحدات الإنتاجية عشان تفتح سبيل لخريجي الإعدادى، وإنه فى التعليم الثانوى العام يقتصر على الأعداد اللازمة للالتحاق بالتعليم الجامعى والعالى.. يعنى مجرد توصيات عمومية.

عبد الناصر: حد ليه رأى؟

فوزى: حنة صغيرة يافندم، إذا كان هناك علاقة بدراسة التعليم الفنى بهذا الموضوع اللى بنتكلم فيه، لى رأى جذرى يؤثر على الفكرة العامة بتاع التعليم الثانوى.

عبد الناصر: التعليم الفنى ليه؟

مراد: لا.. التعليم الفنى ليه قانون مستقل.

عبد الناصر: ليه قانون؟

فوزى: علاقته بالتعليم الثانوى.

عبد الناصر: طب إذا كان ليه رأى قوله برضه.

فوزى: يعنى هنا عقليتنا الحالية مفضله الخط اللى احنا ماشيين فيه على طول بينما أنا بانظر للمستقبل، فإن عقلية الرجل الفنى لابد أن تكون أحسن من عقلية الرجل اللى ماشى النظرى العادى ونلتجئ الى التطوير الجذرى.. ده بعد ٥ سنين على الأقل.

سرى للغاية

مراد: صح.

فوزى: هي الثورية فى القوانين مابتجيش بتعديلات خطوة بخطوة لأن ده بيأثر على أجيال، لو إحنا هنا نمثل أجيال مختلفة، سيادتك فإكر فيه ناس حضروا الإعدادية وفيه ناس حضروا الكفاءة القديمة وفيه ناس حضروا الثقافة وفيه ناس حضروا البكالوريا القديمة؛ فهى خطيرة بالنسبة للأجيال فى تطوير التعليم إن لم يكن جذرى ويعيش ٥٠ سنة، أنا بتكلم على أسس وعلاقة هذا الموضوع..

مراد: أنا قريت مذكرة.

صوت: من الناحية الفنية فقط .

مراد: قريت مذكرة سيادة وزير الحربية النهارده بعد الظهر، هو الفكرة فيها أنا متفق مع رأى القوات المسلحة فى جزء إنما مانقدرش ننفذه حالياً، والجزء الثانى موجود فعلا فى القانون الجديد للتعليم الفنى.

وجهة نظر القوات المسلحة، إنه يجب العناية بالتعليم الفنى وإعطاءه الأهمية والأولوية، ويحصل المزج يمكن فى مرحلة التعليم العام بين التعليم العام وبين الدراسة العملية فى التعليم الفنى. إحنا أخذنا بوجهه نظر القوات المسلحة بأن رفعا مستوى التعليم الفنى، بدل ماكان ٣ سنين هيبقى فى معظم الحالات ٥ سنوات وهيضاف فيه ثقافه عامة، والى جانب الدراسة النظرية العلمية زائد الناحية التطبيقية العملية هيبقى مستوى التحصيل الفنى أكثر ارتفاعا مما هو عليه الآن، ثم هيفتح أمامهم مجال لمعاهد تكنولوجية أو - زى قرار المؤتمر القومى ماقال - جامعة تكنولوجية؛ فيبقى فيه career مفتوح قدامهم لمؤهلات علمية أعلى فى نفس الخط.

عبد الناصر: يعنى إيه جامعة تكنولوجية هو فيه جامعة تكنولوجية وجامعة مش تكنولوجية؟!

سرى للغاية

البرلسى: أيوه يافندم، يعنى الجامعة فى بعض البلاد بتشمل على بعض الكليات والمعاهد تطبيقية أكثر منها أكاديمية نظرية، جايز البعض يقنعوهم بهذه المعاهد فى الجامعة.

عبد الناصر: يعنى هو بالنسبة لى انتقال الحقيقة من ناحية التكنولوجيا نظرا للتطور السريع، بيخلوا التخصص محدود كل واحد بيتخصص فى حاجة محدودة وبهذا بيبقى ممكن الحقيقة الناس تستحمل الكمية الكبيرة من التطور، ويستحمل المواد كلها فى الفرع اللى هو متخصص فيه. وهم فى القوات المسلحة عايزين يطلعوا دلوقتى الكلية الحربية مش بس يطلع ضابط لازم يأخذ شهادة تكنولوجيا هندسة حاجة بهذا الشكل.. صعبوا العملية جدا الحقيقة. أنا عارف برضه الدراسات العسكرية هى دراسات صعبة مهياش دراسات سهلة، وبعدين أنا شوفت منهج الكلية البحرية برضه منهج صعب جدا يعنى أصعب من كلية الهندسة.

مراد: الفنية العسكرية؟

عبد الناصر: لا.. الكلية البحرية شوفت المناهج اللى واخذينها واخذين رياضة.

فوزى: ٤ سنوات.

عبد الناصر: ٤ سنوات وواحدين رياضة وفلك وعلم وعلوم بحار وحاجة أصعب من كلية الهندسة. الحقيقة العملية عايزة بحث، إذا كانت العملية بهذا الشكل ماقدرش أجيب برضه الشاب اللى عنده ١٧ سنة ١٨ سنة وأكعب له فى الجامعة وفى الكليات العسكرية، ويقعدوا يحفظوا ويصموا وبعدين بيطلع!

الحقيقه مثلا بالنسبة للاتحاد السوفيتى لما أنا زرتة، بيدي تخصصات بقى محده يعنى تخصص محدد وعنده بقى بالنسبة للبلد الإمكانية إنه يعمل متخصص فى الفرع ده وفى الفرع ده، حتى بالنسبة للطب بيبقى على أساس إن عنده ٢٠٠ مليون بيطلع متخصص فى كذا وفى كذا.

سرى للغاية

بالنسبة فى لندن، أنا أعرف إن فيه أستاذ متخصص جراح فى جراحة القدم بس مش جراح عظام! يعنى هنا معندناش تلاقى جراح عظام، وبعدين يروحوا هناك فى إنجلترا يقولوا: ده butcher مهواش جراح، هناك واحد ماسك مثلا جراحة القدم.

إحنا الحقيقة مانقدرش، لأن إذا طلعتنا بتاع القدم ده يمكن مايلاقيش ياكل هيطلع هيشغل فين؟! فالحقيقة ظروفنا بتختلف عن أوضاع بلد كبيرة زى أمريكا بلد زى الاتحاد السوفيتى بلد متقدم زى إنجلترا؛ لأن بيدوا تكنولوجيا لكن بيدوا تخصص وبهذا الواحد مايتماش مخه.. العملية دى الحقيقة هى اللى عايزه تفكير فى التعامل مع الناس.

فوزى: بس أنا متخوف من نقطة واحده، إن هنا القانون مسلم بأن عقلية الطالب اللى طالع من الثانوية العامة هو أفضل من الطالب اللى بدأ بالتعليم الفنى.

عبد الناصر: دلوقتى أنا برضه بدى أسأل سؤال.. الطالب اللى واخذ الثانوية الفنية ليه مايدخلش الكلية الحربية؟

فوزى: ناخده يافندم.

عبد الناصر: ليه؟ إيه الفرق بقى بين ده وده؟!؟

فوزى: ده أنا عاوز بدرى عن كده كمان، ده أنا عاوز بعد الإعدادية اللى واخذ المجموع الأكبر يخش التعليم الفنى، واللى واخذ المجموع الأقل هو اللى يخش التعليم الثانوى العام. جميع الباحثين فى العالم طلخوا من القاعدة التحتانية الفنية، جميع النابهين حقهم يكونوا من الناس التطبيقيين اللى يطلعوا من تحت ويشغلوا فى الناحية الفنية.. ده هنا التطوير الجدرى فى القانون.

أما النهارده إحنا ابتدينا فى بلدنا من سنة ٢٢، وعندنا طاقة ماشاء الله كبيرة جدا وماستفدناش بها فى الزاوية اللى عملتها الثورة بعد ٥٢. أما آجى أدور على مطالب النهارده وزير الصناعة فى الاختصاصات اللى هو عاوزها مبيقهاش بلاقى الحاجة العامة اللى موجودة، بينما عنده ٤٧ تخصص.. الميكانيكى اللى موجود ماسك من أول الطاحونة لغاية الـ super sonic جوه، الاتنين دول من الطاحونة لغاية الـ super sonic هى ميكانيكى واحد عاوز

سرى للغاية

يجزئ الفرع ده لوحده الى ٤٧ تخصص عشان يغطى المطالب التطبيقية بتاعته، فليه العقلية الكويسه منوجهاش الى الفنى؟! هى ده اللى مطلوب.

ده رأى الجزى اللى أنا باتكلم عليه هو أعلى صحيح.

مراد: هو إحنا محددناش هنا مين يخش ثانوى ومين يخش فنى؛ لأنه بعد المرحلة الإعدادية بيتشعبوا ومتركة مش محددة؛ لا قواعد القبول فى ثانوى بالنسبة للفنى إيه ولا نتركها لرغبات الناس أو نضع عليها قيود؟ مش موجود فى القوانين ما يحدد هذا. فى عملية فى الواقع ناحية اجتماعية هذه الناحية مش هنقدر نعملها إلا إذا اقتنع الناس، ودى بتحتاج الى عدة حاجات إحنا مقترحينها.. تعديل كادر الأجور بالنسبة للفنيين وفتح المجال لمستقبل لمستويات أعلى، ودى الناحية التكنولوجى عشان ما يبقاش الطريق مسدود عليه. وبعدين النظرة الاجتماعية نفسها فى المجتمع تتغير بالنسبة للفنى بالمقارنة الى خريج الناحية الأكاديمية أو الجامعية.

عبد الناصر: وبعدين خريجى الفنيين ما اشتغلوش وبعدين خريجى الجامعة اشتغلوا مثلا، وإحنا هنا قعدنا وتكلمنا كذا مره للغاية دلوقتى اتعين خريجى ٦٥، ٦٦ و ٦٧ لسه ماتعينوش!

البرلىسى: ٦٦ اتعينوا.

عبد الناصر: لا.. أنا سائل إمبراح القوات المسلحة.

فوزى: أنا طالب الطلب ده.

عبد الناصر: ماتعينوش ٦٦.

سليمان: ٦٦ عيناهم.

عبد الناصر: كلهم؟

سرى للغاية

فوزى: لا.. مش كلهم.

سليمان: فيه فاضل كام ١٩٠٠ واحد.

عبد الناصر: لا.. أنا إمبراح..

سليمان: طلع ٢٠ ألف واحد؛ ٢٠ ألف واحد اتعين منهم ١٨ فاضل ٢٠٠٠.

عبد الناصر: إمبراح اللي شوفتهم كلهم من خريجي ٦٦ ماشتغلوش لما بقيت من مؤهلات بالنسبة للعساكر الحقيقة، وهو بعدين فوزى قال لى ٦٦ ماشتغلوش.

مرزيان: لا.. إحنا جالنا من ٦٦ يافندم.

عبد الناصر: لا. كلهم ماشتغلوش جزء منهم اللي اشتغل!

البشرى: هو الحقيقة لو سمحت لى خاص بالرأى اللي بيثيره الأخ فوزى، هو مجالات العمل عاوزه عدة تخصصات من غير شك فى المحيط الهندسى والفنى مع بعضه. فيه ناس يجب أن يعدوا لقيادة البحث والتطوير، المواصفات بتاعة هؤلاء الناس يجب أن يتعرضوا أو يأخذوا منها دراسات علمية نصيب كبير، ويجب أن تكون الدراسة عامة أقرب منها الى الدراسة الخاصة علشان يبقى عنده فرشة كبيرة علمية ويقدر يربط بين هذه النواحي؛ لأنه هيستفيد منها بعدين وطبعا مابيقفش عند مستوى البكالوريوس بتاع الجامعة، بل بيجب إنه يشق طريقه فى المستقبل نحو الشهادة العليا اللي هى الماجستير والدكتوراة. دى بتبقى فعلا مجموعة من التخصصات لقيادة البحث والتطوير، ودى يجب أن تعد بمثل هذا الإعداد وتمشى فى هذا الطريق.

بييجى الموضوع التانى بتاع الناحية التنفيذية التكنولوجية التطبيقية، الحقيقة لو بصينا النهارده فى المصانع عندنا كلنا، بنجد إنها هى بتقسم نفسها الى مستويين.. فيه مستوى التكنولوجى المفكر اللي هو بيضع التصميم بتاع العدد التنفيذية.. هنتج البتاعة دى عاوزه عدة علشان نطلعها بهذا الشكل وعاوزه المكنة اللي هنتجها، يعنى يصمم العدة على المكنة

سرى للغاية

على العملية دى ثم تليها العملية الثانية والثالثة، ويضع التفاصيل بتاع العملية ويصمم كل معدات الإنتاج بحيث إن الرسم للمنتج يطلع مضبوط كما هو.

العملية دى دراسة عليا برضه إنما بتتسم بشئ من التطبيق أكثر مما تتطلب فرشاه علمية كبيرة زى قيادة البحث والتطوير.. دى ممكن كان مفروض المعاهد العليا تقوم بيها.

هو صحيح المعاهد العليا اللي موجودة مانقدرش ناخذها مقياس لأنها خرجت - برضه نقدر نقول - مشوهة بعض الشئ؛ مشيت فى طريق ثم انحرفت عن إنها تكون صورة طبق الأصل من الجامعة. ويظهر برضه إن هيئات التدريس اللي فى الجامعة بتدرس فى المعاهد العليا فطبعا العملية بتبقى عبارة عن نقل مسطرة، فمانقدرش نقول إنها عبارة عن لا النتيجة بتاعة الجامعة ولا هى تمثل المعهد المتخصص.

فيه بعض أمثلة موجودة هنا طبقت فى بعض جهات عندنا فى المصانع الحربية.. أحد هذه المعاهد فى الواقع، وإخوانا طبعا كثير منهم شافوا وحطوا يعنى النوع من الملاحظات عليها.

إحنا عاملين مع تشيكوسلوفاكيا وافترسنا هذه الفكرة معاهم، والمهندس التطبيقى بيطلع بيقى متفصل جاهز على عملية معينه يؤدي عمل معين يخش على الصناعة على طول - زى ماسيادتك بتطلب - إنه يعمل عمليات الإنتاج على طول. هو صحيح فى بلاد أخرى بتاخذ العملية دى وتفصصها لاحتياجات زى الاتحاد السوفيتى بيقى فيه تكنولوجيا معدات كهربائية تكنولوجى ديزل تكنولوجى آلات ورش تكنولوجى حاجات كثيرة؛ لأن عنده الاقتصاد واسع ومتسع والعملية كبيرة جدا. فى ظروفنا هنا من الصعب علينا إن احنا نخش على التخصصات الدقيقة بهذا الشكل، نقدر ناخذ تخصص أعم شوية اللي هو تخصص نقدر نقول: تكنولوجيا تشغيل المعادن فى الحديد والصلب، هيطلع معهد برضه أنا فى نظرى أو على ما أعتقد إنه هيكون خاص بالتكنولوجيا؛ فيبقى بهذا الشكل خطينا الدرجة الثانية اللي هى الطبقة التنفيذية على المستوى العالى.. دى يجب أن تكون معاهد عليا ويجب أن تأخذ نظام.

طريقه إدخال الناس للمعاهد العليا عدة مسالك..

المسلك الأول: ناخذ من الثانوية العامة ويمشى وينتظم فى الدراسة.. دى ممكن أن

تتعمل بشرط أن يحضر فرقة تحضيرية معينة.

سرى للغاية

المسلك الثانى: إن احنا ناخده من المدارس الثانوية الفنية اللى هتتشأ هنا اللى هى المدارس الثانوية المتخصصة، تبقى سكة تانية من الممكن تمشى.
السكة الثالثة: من الممكن ناخذ من العمال الموجودين اللى اجتازوا فرق أو خدوا مستوى مهارة معين، وأشترط إنهم يكون عندهم الثانوية العامة بامتحان قبول معين بتحديد مستوى معين، من الممكن ناخده ونصعده فى هذه العملية؛ فيبقى بنتيح الفرصة للعمل التنفيذى التكنولوجى لكل واحد موجود سواء كان عامل، سواء كان فنى، سواء كان خارج من المدرسة الثانوية.

بيكمل هذا مجموعة تانية من الفنيين اللى هم بيشتغلوا تحت قيادة العمل الفنى، يعنى بييجى الراجل اللى بيعمل 2d اللى هو فى المستوى الأعلى، مبيقعدش على اللوحة ويرسم العملية هو بيرسم اسكتش 2d ويبيدها لواحد. الشخص التانى بياخدها يفصلها يحط المقاسات مضبوطة ويحط المواد بتاعتها مضبوطة.. ده عاوز مستوى ثانى مستوى متوسط من الفنيين اللى هم فعلا الطبقة اللى احنا دلوقتى فى ميسس الحاجة إليهم بشكل كبير. دول يابا أخرجهم من المدرسة الثانوية المتخصصة يابا - زى ما عملنا من الثانوية العامة فى فترات السنة الماضية والسنة دى - بناخذ منهم الزيادة اللى مالفوش محلات فى المعاهد ولا فى الجامعات وينوزعهم عند الدكتور عزيز وعندى وعند حنتت كتيرة أوى، وبنقدهم فى سنتين بيؤهلوا لمثل هذا العمل لصالح الصناعة.

فأنا بتهيألى العملية برضه يمكن أختلف اختلاف بسيط مع الأخ فوزى؛ العملية فعلا الأساس الأكبر فيها اللى هى قيادة البحث والتطوير، وأعتقد دول ناخدم على سكة الجامعة على طول لأن دول هم الخميرة اللى هاتعد مستقبلا لقيادة البحث والتطوير.

عبد الناصر: هو الحقيقة الكلام فى هذا الموضوع الليلة مش هيبقى له فائدة يعنى هيبقى بنضيع وقتنا بدون أى نتيجة؛ لأن مقدمناش حاجة نوصل بيها الى نتيجة! فالكلام ده بتروحوا له فى اللجنة وتقعوا تتكلموا فى المواضيع دى وتجيبوا لنا حاجة على أساسها نشغل.

سرى للغاية

بدوى: هو فى الحقيقة يعنى بمناسبة الكلام اللى قلته سيادتكم بخصوص تشغيل خريجي المدارس الفنية فى سنة ٦٦ أو ما قبلها، أنا استلقت نظرى فى الأيام اللى فاتت دى فى معسكرات أبناء القنال، إن هناك كثيرا ممن تخرجوا هذا العام من مدارس صنایع ومن مدارس تجارة ومن مدارس المعلمين فى الغربية وفى الدقهلية وفى القليوبية، ودول وجدت شباب فى وسط معسكرات فى وسط ناس كبار فى السن والسنات اللى موجودين هناك. هم المحافظين يبذلوا جهد كبير جدا يعنى جهد مشكور بحق فى محاولة تشغيل أكبر عدد ممكن، لكن المجموعة دى بالذات اللى هى خريجي المدارس الفنية فى سنة ٦٨، المفروض إن هى بيكون ليها أولوية عندما يحين الدور بتاعهم، يعنى مثلا يكون ليهم أولوية فى سنتهم عندما يكون هناك تعيين خريجي فى سنة ٦٨. فمادام فيه فرصة - إحنا بنحصرهم دلوقتى - مادام فيه فرصة دول بياخدوا إعانات؛ يعنى الواحد فيهم مثلا بياخد ١٠ صاغ فى اليوم على حساب أو ١٥ فبقول دول يعنى أعتقد إنهم أحق الآن بالتعيين ولو إنهم فى دفعه ٦٨.

لكن بارجو إذا كان ممكن يكون لهم أولوية التعيين السنة دى، اللى هم خريجي سنة ٦٨ من أبناء القنال اللى هم المهجرين فى هذه المناطق؛ لأن ده طبعا بيحقق أغراض كثيرة.. عدم وجودهم فى وسط الناس اللى هناك والواحد فيهم - لو اتوظف ١٠ مثلا فى أى مكان - المفروض إن هو بياخذ أسرته ويبينقل الى هذا المكان، يبقى يخفف العبء ويبقى بيحقق أغراض مفيش فراغ وخصوصا لهؤلاء الشبان فى وسط هذه المجموعات. فأنا برضه إذا كان ممكن إن يكون فيه رأى لخريجي المدارس الفنية لسنة ٦٨ الموجودين فى معسكرات المهجرين، يكون لهم أولوية تعيين فى أقرب فرصة.

عبد الناصر: ماإحنا عندنا ٦٧ كمان ماتعينوش لسه!

بدوى: يعنى المتخرجين منهم يعنى موجودين طازة دلوقتى موجودين فى المعسكرات.

عبد الناصر: يطلعوا أد إيه يعنى تفكر؟

سرى للغاية

بدوى: والله أنا شفت..

عبد الناصر: ممكن بتبحثه القوى العاملة.

بدوى: أنا بعت الأسبوع ده أحصرهم فى جميع المعسكرات الموجودة، أنا لفت نظرى ناس موجودين فى ميت غمر وفى المنصورة وفى الغربية، جايز مهماش كتير لأن أنا مروحتش المعسكرات كلها، كل معسكر أروحه ألقى مثلا فيه ٣ - ٤ - ٥ فيه اللي كنت باشوفهم فى طريق الصدفة، إنت بتشتغل إيه؟ أنا متخرج من مدرسة الصنایع سنة ٦٨، وإنت بتشتغل إيه؟ أنا واخذ دبلوم معلمين.. وهكذا، فأنا طلبت حصرهم، فإذا كان ممكن دول يتعينوا لأنهم يحققوا أغراض كثيرة جدا فى الحقيقة.

سليمان: وإحنا عينا.

بدوى: هم مش كتير أوى.

سليمان: عينا من دفعة ٦٧ عدد من اللي فى المعسكرات اللي كانوا بياخدوا إعانة، وقلنا نتقطع الإعانة ونشغلهم.

بدوى: اللي شفتهم ٦٨ يعنى مصادفتش حد يجوز يكون فيه حد من ٦٧ لكن أنا اللي شفتهم من ٦٨.

عبد الناصر: بنحصر ٦٨ كلام معقول برضه، يعنى إحنا عايزين نعين الحقيقة ٦٧ و٦٨، العملية يعنى مفيش فائدة إن إحنا نفتح مدارس ونخرج ناس ولا تشتغلش! وده إصرارى الحقيقة على الزيادة فى علمية التنمية. ماهو مفيش فائدة العملية معقده ولازم نتوسع ونتوسع فى الصناعات الثقيلة والصناعات المتوسطة والخفيفة وكل أنواع الصناعات؛ لأن برضه التوسع الزراعى هيكون محدود. وإحنا حتى نزلنا الإصلاح الزراعى، من ٥ سنين كنا بنصلح ٢٠ ألف فدان أو بنصلح ٤٠ ألف فدان، غير بقى الخناقات اللي بين الاستزراع والاستصلاح والكلام اللي الواحد سامعه عايز حسم يأخ بكر هذا الموضوع. ولو نرشد المسئولين عن العملية دى ماينفعش واحد

سرى للغاية

بيستصلح والثانى مش راضى ياخذ الأرض، وبعدين ده زرعها راح الثانى خد المحصول دفنوه فى الأرض! يعنى حاجات الواحد سمع عليها محدش أبدا حاسس بالإحساس الللى احنا عايشين فيه!

فأدى الوضع الحقيقة بالنسبة لينا، النهارده لازم نزود فى الاستصلاح لازم نزود فى الاستثمار. السنة دى إحنا قلنا: معلى السنة الجاية الوضع لازم يختلف، وإلا خريجى الجامعة وخريجى المدارس دول بيبقى واخدهم عبء مش واخدهم لزيادة التنمية وزيادة القوة الإنتاجية.

رفعت: لا.. هو بالنسبة للمهاجرين بالذات، إحنا مديين سلطات للمحافظين بواقع إنهم يدوهم أسبقية فى التعيين بصرف النظر عن سنة التخرج؛ باعتبار إنه بيشوف إيه حالته ويبدله أسبقية فى التعيين بس فى داخل المحافظة يعنى بمعرفة المحافظ.

بدوى: ماهو مفيش شك إن المحافظين فى كل الأماكن بيدلوا جهد فى هذا مقلتش حاجة، لكن فيه ناس فيه طاقه يعنى فى ميت غمر متعين عدد كبير جدا بنات وشباب ورغم ذلك فيه..

عبد الناصر: هو على العموم بنحصر الموضوع.

بدوى: بنحصرهم يافندم.

عبد الناصر: ونشوفه فى لجنة القوى العاملة.

سليمان: إحنا يعنى مساعدة فى حل المشكلة، إحنا بنرجو لو كانت القوات المسلحة تاخذ الخريج بمجرد تخرجه، يعنى بتوع الثانوية الفنية أو التعليم المتوسط عموما وكذلك التعليم الجامعى يبقى لو اتاخذ مباشرة بعد تخرجه فى القوات المسلحة ده يخفف عننا عبء، وفى الوقت نفسه مايحصلش إن هو بيبقى موجود فى حنة ويحصل على خبرة فنية فى هذه الحنة، بحيث إنها يبقى من الصعب عليها إنها تستغنى عنه فتره التجنيد؛ لو دى اتعملت بتريحنا كثير وبتخفف علينا عبء.

سرى للغاية

عبد الناصر: هو فيه الحقيقة ناحية ثانية بالنسبة لهذا الموضوع، النهارده التجنيد بالنسبة للمؤهلات بيبقى سنة مش كده؟

فوزى: أبوه يافندم للمؤهلات العليا.

عبد الناصر: آه.

فوزى: والباقي سنة ونص.

عبد الناصر: دلوقتى اللي هنجنده مش هنسيبه هيفضل قاعد لغاية ما نخلص العملية اللي احنا فيها دى، يعنى احتمال يقعد سنه أو اثنين أو ثلاثة أو أربعة! ولهذا الحقيقة وبرضه جميعهم عائلاتهم تعبانة. برضه لو كنتوا معايا إمبارح.. أنا إمبارح شوفت عساكر وماشوفنتش ضباط، يعنى الواحد بقى يستحثهم إنهم يتكلموا.. مشاكلهم يعنى كلهم برضه اللي متخرج سايب أبوه وأمه وأربعة ولاد صغيرين أو ٦ عيال صغيرين ومفیش حد وراهم! الحقيقة أنا إمبارح أخذت أسامى ناس وطلبت تعيينهم، وقلت لهم: كلموا الدكتور عزيز يعينوهم وهم موجودين فى القوات المسلحة لأنه اتاخذ من غير ما يتعين من دفعه ٦٦ مثلا. يعنى إنت عايز توفر فلوس ولا عايز توفر خبرة؟

سليمان: لما واحد بيروح مثلا يشتغل بعد ما يتخرج بـ ٣ - ٤ سنين، وبعدين بيدعى للقوات المسلحة بيكون رتب نفسه بيكون له أسرة وزوجة وأولاد، يعنى حتى ده بيعمل لهم متاعب فبمجرد تخرجه لو تاخدوه بتحلوا كل هذه المشاكل.

فوزى: موافق تماما يافندم وده طبق من دفعة ٦٨.

سرى للغاية

البرلسى: طبق السنة دى؟

فوزى: وأحسن فئة أنا عايزها هي فئة الفنيين خريجي المدارس الثانوية الصناعية والفنية، بس يتعينوا يافندم.

عبد الناصر: أنا بدى ألم الموضوع، يعنى إحنا ابتدينا نتكلم فى التعليم الابتدائى ودلوقتى بنتكلم فى الجيش! (ضحك) وبعدين هنرجع تانى للتعليم الابتدائى وبعدين المواضيع دى نتكلم فيها.

فوزى: بعد إذن سيادتكم يافندم، أنا جاهز وهقدم حاجتين مهمين نتيجة البحث بتاع سيادتكم إمبراح.. واحدة خاصة بتعيين دفعه ٦٦ و٦٧، هي حساسيتها فى الآتى.. الناس منهم الغير مسجلين فى القوات المسلحة مابعرفهمش فى الدولة.

عبد الناصر: لا.. وفيه ناس من ٦٧ اتعينوا، لو ندور نلاقى أما بنجيب حتى خريجين الجامعة بنلاقى حتى ناس منهم اتعينوا.

مراد: صح.

عبد الناصر: نجيب خريجين المدارس الثانوية اللي بيعرف حد بيعينه ويتمشى العملية، يعنى اللي مابيتعينش وبنيجى الآخر لجنة القوى العاملة هو الراجل اللي مالوش حد وغلبان يعنى غلب لا أول له ولا آخر! هو ده الموضوع يعنى.

سليمان: لا.. ما إحنا مبنعينش فى القطاع العام، إحنا بنعين بس فى الحكومة إنما سايبين القطاع العام ياخذ احتياجاته فبياخذها بالطريقة اللي تتاسبه بصرف النظر عن الدفعات يعنى.

سرى للغاية

فوزى: أنا أقصد يافندم هى ليها زاويتين..

شايف زميله بتاع ٦٥ اتعين وهو واخد نفس الشهادة، ففى الناحية دى فيه حساسية فى التفرقة بينهم وبين بعضهم.

النقطة الثانية: إن جزء كبير من الشبان فى الدولة مش مسجلين عندى فى التجنيد.

عبد الناصر: ما نخلص التعليم يافوزى ونتكلم فى ده.

فوزى: أنا هقدم يافندم لو سمحت.

عبد الناصر: طب ما أنت اتكلمت معايا إمبراح فى الموضوع.

فوزى: وأنا جاهز.

عبد الناصر: (ضحك) نرجع بقى للتعليم الابتدائى.

صوت: هو التعليم العام ممكن دلوقتى انتهى.

عبد الناصر: أبوه.

مراد: فهو فيه القانون الثانى التعليم الخاص، وعرض فى اللجنة المركزية وفى اللجنة الوزارية للقوى العاملة ولافيش أى اعتراض عليه، بس للأمانة فيه مادة عملت شكاوى من بعض الناس أصحاب المدارس؛ حاجة اسمها المدارس الخاصة المجانية المعانة، اللى هى مدارس خاصة خدتها الدولة مجانا يعنى تقبل فيها التلامذة مجانا زى المدارس الحكومية وبتوزع عليهم كتب ويتعين المدرسين زى المدارس الحكومية تماما، مع فارق وحيد إن بيعطوا صاحب المدرسة إعانة مقابل استخدام مبنى المدرسة واستخدام أثاث المدرسة.

سرى للغاية

فلما وجدت هذه الصورة قلت: لأ.. مانعبر عن الواقع نحولها دى مدارس حكومية ودى الحالة الحقيقة، وأدفع هذا المبلغ إعانة لصاحب المدرسة الخاصة إيجار مقابل المبنى والأثاث. ده هيساعدنا..

أولا: إن هتبقى المدارس حكومية مهياش خاصة.

ثانيا: إن احنا لما نيجى نعمل التصليحات الترميمات.. الى آخره، بنقدر نعملها تحت اشرافنا بدل مايباخذ هو الإعانة ومايعملش أى تجديد فى الأثاث أو فى المباني. بدأ بعضهم يشكو من هذا إنه عايز إن الوضع يستمر على ما هو عليه. شايف أنا إن مفيش ضرر عليهم إطلاقا؛ لأن هو كصاحب مدرسة هيستمر محتفظ بوظيفته ناظر مدرسة، والمبلغ اللي بياخده هياخده بس بدل ما اسمه إعانة اسمه إيجار مبنى وأثاث فده الوضع. النقطة الوحيدة لقانون التعليم الخاص.

عبد الناصر: حد ليه ملاحظات؟

حجازى: ماطلعناش عليه يافندم.

عبد الناصر: ماطلعناش؟!؟

حجازى: لا.

مراد: ٣ جلسات.

بدوى: الشكوى أثيرت من إن المبلغ اللي هياخده مش هو اللي هياخده.

مراد: لا.. هو نفسه يافندم.

بدوى: على اعتبار إنه كان بيطلع له حصيلة أكثر لما كان مشرف على المدرسة ويديرها.

سرى للغاية

عبد الناصر: طب هو القانون بتاع التعليم الخاص، نفس اللجنة اللي قلنا عليها تعمل التعليم تشوف القانون ونبص فيه؛ بحيث إن كل واحد ييقاله عنده رأى يشوف الموضوع.

بدوى: يعنى فيه فكرة بسيطة فى المادة ٤٩ اللي هو خاص بالمدارس الابتدائية الخاصة اللي بتتص على: "إنه يجوز أن تنشأ فى بعض المدارس الابتدائية فرق لتحفيظ القرآن الكريم يلتحق بيها التلاميذ الذين يرغبون فى حفظه". هو فيه جمعيات خاصة اسمها جمعيات المحافظة على القرآن الكريم، وفى الحقيقة كان حصل فى سنة ٦٤ إشكال جعل هذه الجمعيات الآن يعنى بتخشى على مستقبلها رغم الدور الكبير اللي هى بتقوم بيه؛ لأن استولت عليها وزارة الأوقاف فى سنة ٦٤. إحنا بنرجو إن هذه الفرق تكون خاصة بالتلامذة اللي هم فى سن الإلزام؛ أصل اللي مهماش فى سن الإلزام اللي بتقوم بيهم جمعية المحافظة على القرآن الكريم عشان تقدر يعنى الجمعية..

عبد الناصر: ما المدارس الإبتدائية هى سن الإلزام.

بدوى: طب خلاص.

عبد الناصر: لكن اللي أنا فاهمه من الأخ حسين، إنكم عاملين مشروع للتطوع للجمعيات بتاعة حفظ القرآن فى وزارة الأوقاف.

كامل: ولو أذنت يافندم أبحثه مع الأخ حافظ.

عبد الناصر: طب يبقى بكره ممكن نعلن قانون التعليم العام تعمل مؤتمر صحفى وتعلنه.

مراد: وهو كذلك حاضر.

سرى للغاية

عبد الناصر: يعنى هو الليلة إحنا وافقنا عليه ولا بكرة، وتشوفوا الأسبوع ده قانون التعليم الخاص والجمعة الجاية نشوفه.

هو الحقيقة برضه أنا مهتم بمشكلة النقل لعدة أسباب؛ منها سبب رئيسى يعنى هو من أسباب اللي قدامنا النهارده لتتشد اسرائيل فى كل العمليات الخاصة بالحل السلمى هم سببين..

السبب الأول: إن عندهم شعور إن الجبهات الداخلية للدول اللي محتلة أراضيها ماهيش ثابتة.. ده السبب الأول.

السبب التانى: إن عندهم اعتقاد إن القوات المسلحة غير قادرة على الهجوم، فالحقيقة حتى تستطيع القوات المسلحة أن تكون قادرة على الهجوم؛ ده قد يحتاج منا الى وقت يمكن سنة أو اثنين أو ثلاثة، وأنا اكملت هنا هذا الكلام نرجو إنه يكون سنة. وأنا متصور إن احنا لما نكمل قواتنا المسلحة على طول يمكن الحل السلمى بييجى، هو الواحد برضه بيتمنى إنه يشوف إنه يعنى يصل الى حل سلمى للعملية، يعنى العملية مهواش واخدها عملية عاطفية ولا عملية تار ولا حاجة بهذا الشكل، لكن الواضح الحقيقة اللي أنا وصلت اليه الأسبوع اللي فات إن مفيش فى الوقت الحالى إمكانية للحل السلمى وكل الكلام يعنى يدل على هذا. إذاً عندنا هدفين لازم نحققهم.. المحافظة على الجبهة الداخلية وتدعيمها وثبيتها، والتانية تقوية قوتنا المسلحة وتطويرها بحيث تنتقل الى القدرة على الهجوم.

بعتبر إن من ضمن عمليات الجبهة الداخلية الحقيقة القاهرة مهمة جدا، وبعدين مشكلة المواصلات من المشاكل الحقيقة اللي إنتو مابتحسوش بيها لأنكم بتركبوا عربيات، لكن هى مشكلة أساسيه فى البلد وتمس كل الناس ولازم نوجد لها حل.. حل قصير الأمد وحل طويل الأمد. والمشكلة النهارده مشكلة ملحة جدا إن ما هو الجبهة الداخلية إيه؟ يعنى أنا إذا وفرت التمويل وضبطت الأسعار وعملت المواصلات بقى بعد كده يعنى الحقيقة محدش ليه الحق إنه يتكلم فى أى حاجة، يعنى باقدر أى واحد يتكلم بضربه على دماغه! لكن إذا التمويل مكانش مضبوط والمواصلات مش مضبوطة والأسعار فلتانة تبقى العملية الحقيقة بهذا الشكل بتأثر.

سرى للغاية

بيجى أيضا من ضمن هذا الموضوع موضوع الإسكان برضه مرحلة ثانية، يعنى الناس لما تشوف إن احنا بنبنى شقق ونسبب الشقق فاضية وبنقول: إن الشقق دى عملنا إحنا قرارات إن احنا نملكها؛ مين يقدر يشتري شقه بـ ٥ آلاف جنيه أو بـ ٣ آلاف جنيه أو بـ ٤ آلاف جنيه؟! فيه ناس عايزة الشقة بالإيجار؛ ده موضوع لازم نتكلم فيه وشايفين إن فيه شقق كتيره فاضية لأن محدش اتقدم علشان يملكها!

جينا برضه إحنا رفعا أسعار الحاجات الحقيقية، ونتج عن هذا ما نتجش أبدا التقدير اللى موجود هنجيب حصيلة ١٢٥ مليون جنيه والكلام الفارغ اللى اتقال ده، ولكن كدسنا معدات أو مصنوعات فى المخازن وبل يمكن الأرباح قلت! برضه لازم نبحث فى هذا لأن فيه فرق بين الراجل اللى كان بيشتري التلفزيون بـ ٦٠ جنيه بقول له النهارده بـ ١٦٠ جنيه! يعنى عندكوا كام تليفزيون النهارده؟

البشرى: عندنا ٩,٩٣٠ نزل.

عبد الناصر: بعد ما عملنا تقسيط؟

البشرى: بالتقسيط آه.. وإنما لو ننقصه برضه يمشى.

عبد الناصر: لا.. الحقيقة لازم ننقص، وإذا كنا هننقص ننقص من قبل رمضان يعنى نيجى ننقص الجمعة دى، هل جالك دخل من هذا؟

حجازى: ٧٦ مليون، عشان كده يعنى حركة التنزيل يعنى بس تبقى تؤخذ بحرص. وأنا بعمل دراسة حاليا لأنه فيه مبالغ ماجتتش خالص يعنى مع تنزيل الرز السنة دى فضاع ٣ مليون! إنما الحصيلة عامة مش وحشة ٧٦ مليون، وإحنا السنة دى فى الميزانية رافعينها الى ٩٥.

عبد الناصر: اللى هى رسوم إنتاج؟

سرى للغاياة

حجازى: اللى هى فروق الأسعار، فلو سمحت يافندم لو ركزنا على السلع اللى فيها مخزون ونعيد النظر فيها.

ثانيا: إن الحركة بتاعة التقسيط الشهرى ١٧ مليون لغاية آخر الشهر اللى فات، يعنى أنا شايف ابتدت أسعار ترتفع، ويمكن اللحمة فيه احتمالات ارتفاعها فى الأيام اللى جاية؛ لأن الفلوس معظمها نزلت فى السوق.. تقسيط شهرين نزل فى خلال شهر ١٧ مليون.

عبد الناصر: تقسيط ولا؟

حجازى: سلف.. السلف الشهرية.

عبد الناصر: هو مين اللى خد قرار السلف الشهرية؟

حجازى: اللجنة الاقتصادية.

كامل: فيه دخول مدارس دلوقتى.

حجازى: الاستلاف علشان المخزون برضه يعنى هو الأصل فيها كان المخزون.

عبد الناصر: ما هو تيجى تاخذ قرار من شهر، وبعدين تيجى بعد شهر تقول لى: اللحمة هتغلى والأسعار هتغلى؛ يبقى مابتشتغلوش على أى أساس يعنى!

حجازى: لا.. إحنا دلوقتى عاوزين نحد العملية إنها مانستمرش بقى؛ نروح فاتحين كده الى أبد الأبدين مثلا السلف.

عبد الناصر: مش إنتو اللى عملتوا الكلام ده؟!

سرى للغاية

حجازى: إحنا عملنا الخطوة الأولى على أساس افتتاح المدارس وفيه ضغط من الناس، قطعاً كنا لازم نعمل حاجة. إنما أنا شايف النهارده الموقف يحتاج الى إعادة نظر، وبالتالي موضوع نشوف تأثيراته دلوقتى على السوق المحلى؛ لأن المخزون كان ٢٥٠ مليون منهم ١٥٠ منتجات جاهزة. وبعدين تكس البضائع معناه إن مفيش سيولة، يعنى برضه دى بتعمل حركة سيولة فى التوزيع الداخلى؛ فالحقيقة لما سمعنا الأرقام دلوقتى لازم نبتدى ناخذ خطوة. برضه أنا قلت الجلسة اللي فاتت: إن الاستدانات وصلت ٢,٥ مليون، فإحنا فى ابتدئنا نريخ شوية فى الموافقات يعنى برضه علشان ما يحصل ضغط على السوق المحلى.

عبد الناصر: يعنى الحقيقة هو إحنا عايزين نرسى هل فيه يعنى..

صوت: إنكماش؟

عبد الناصر: انكماش ولا تضخم؟! يعنى ماتدوخوناش معاكو فى هذا! (ضحك)

حجازى: والله يافندم أنا..

عبد الناصر: يعنى مرة إنت هنا قلت: إن فروق الأسعار مجانبش حاجة! فى الكلام يعنى.

حجازى: ده فى بعض.. النقل ماجيش ولا مليم ٥٠٠ ألف، وبعد كده وقفت الرز ماجابش ٥٠ ألف جنيه السنة اللي فاتت فيه سلع ماجبتش خالص! وبعدين فيه أنا عندى تقرير دلوقتى فيه مصانع مابتدفعش يعنى موجودة ويحصلوها ولا تورّد إطلاقاً، ومنها يعنى التلفزيون وبعض الهيئات زى هيئة الطيران. بعض أجهزة كاملة فروق الأسعار بتحصل ولكن لحساب الجهة ولا تورّد للخزانة! ومع هذا المبلغ الرقم اللي جالى عن ٦٧/٦٨ وصلنا فيه الى ٧٦ مليون، مما يعنى أوجد نوع من التوازن للميزانية. فأنا يعنى مش عاوز أنتقص من دراسة كانت بيههدف منها الى الحصول على موارد ضخمة وبعدين جابت ٧٦، فيقول: عصفور فى اليد خيراً.. ما أنا مش عارف إيه اللي جاي!

سرى للغاية

وبعدين النقطة الثانية: إحنا مركزين دلوقتى على الشركات اللي فروق الأسعار أثرت على الطاقة الإنتاجية بتاعتها يعنى ماجبتش الحصيلة كما يجب أن يكون، وأيضا عطلت الإنتاج فى داخل الشركات. فيه لجنة حاليا بتشتغل على التلفزيون وكل السلع اللي هي كانت المفروض تنقسط، عاملين لجنة دلوقتى من الجهاز المركزى للمحاسبات ومن قطاع الإنتاج ومن وزارة الخزانة ومن الصناعة بتدرس موقف هذه الصناعة بالكامل؛ عشان كان فيه اقتراح للأخ البشرى على إن احنا نخفض بحيث يبقى التخفيض مياثرش على فروق الأسعار ومايأثرش على الإنتاج.

عبد الناصر: هو أنا الحقيقة برضه عاوز أحط رؤوس موضوعات عشان ندرس موضوع النقل الليلية؛ يعنى بنحطه ده فى جدول تانى للمجلس ونجهز مذكرة وناقش الموضوع كموضوع ككل.

مرزبان: هو لو سمحت لى يافندم دقيقة واحدة أولاً.

عبد الناصر: دقيقة واحدة بس!

مرزبان: هي دقيقة واحدة، بس هو أنا عاوز أصلح الموضوع بتاع الـ ٣ مليون رز؛ لأن هذا الرقم ليس له أساس، والواقع إن أنا أنقذت الخزانة إنها تدفع ٤,٥ مليون اللي دفعته السنة اللي فاتت وكان ممكن تدفع أكثر؛ هذا الرقم وهمى يعنى أولاً!

عبد الناصر: طب ليه بتقولوا لنا كلام وهمى!؟

سرى للغاية

مرزبان: ده الواقع.

عبد الناصر: نسأل ليه؟!!

مرزبان: السنة اللي فاتت كان موجود فى الميزانية هتاخذ ٢,٧ مليون دفعت باعتماد إضافي أقرته اللجنة الاقتصادية ٣,٥ مليون، ومطلوب منها مليون تانى من السنة اللي فاتت.. دى واحدة. الثانية: بتاعة الأسعار والانكماش، فأنا دخلت رأى الدكتور حجازى فى هذا الطلب على الاستهلاك، لم يزد مشكلة اللحمة المشكلة لها موضع تانى خاص بيها، ومفيش أثر فعلا فى المتاجر فى التجزئة الغذائية والاستهلاكية بزيادة غير عادية إطلاقا. موضوع اللحمة، اللحمة المجمدة إتأخرت فى ورودها شوية، فالقوات المسلحة دخلت مشتريه ده موسم رمضان والشتا.. الى آخره، موسم برسيم لتربية العجول مايبيعوهاش العلف غالى جدا ومش متوفر تكلفته عالية.. دى كلها عوامل.

مازادش الطلب لكن لازال فيه انكماش بس ده اللي حبيت أوضحه كصورة يعنى.

عبد الناصر: موضوع برضه نبخه فى جلسة تانية، وينسمع كلام وزير التخطيط وكلام وزير الخزانة وكلام وزير الاقتصاد، فيه هنا ناس إنكماشيين وناس anti إنكماشيين؛ بنشوف ونسمع آراء ده وآراء ده وينعرف إيه الحقيقة. لكن هو الموضوع اللي أنا باتكلم فيه الحقيقة يعنى أنا مبتكلمش فى الموضوعات التفصيلية، أنا بقول رؤوس مواضيع بالنسبة للجبهة الداخلية لازم نسكن الناس لازم نشغل الناس لازم نشغل الخريجين؛ كل العمليات دى لازم نعملها وإلا ماتقدرش أبدا تعمل كتنترول على البلد، هيطلع ناس ويعتبروك متخلف وهم يستطيعوا إنهم يحققوا أحسن منك طالما إنت ماتحققلهمش؛ ويبقى على هذا لازم يحصل مش التناقض يحصل التصادم فى المجتمع. فالأساس لازم الحقيقة نعمل تنمية ونحل كل هذه المشاكل، مابقولش إن حلها سهل لكن لازم نحلها. مع طبعا المشكلة الأساسية الموجودة عندنا اللي هي مشكلة الاحتلال اللي لازم نحلها وأنا بقول برضه: إن ده بالنسبة للأوضاع الحالية يمكن ياخذ وقت أطول مما نتصور بالنسبة لإعداد الطيارين، وإمتى هيكون عند عدد طيارين أبقي موازى لاسرائيل أو متفوق على اسرائيل.. الى آخر هذا الموضوع. عندنا طيارات النهارده أكثر من الطيارين، وجايلنا طيارات

سرى للغاية

ومعدناش طيارين. موضوع أساسى الحقيقة ولازالت اسرائيل متفوقة علينا فى الطيران؛ فبقى هنا فيه مشكل كبير جدا مانقدرش نعمل حاجة إلا لما نحلها.

وبعدين بالنسبة حتى للجيش والروح المعنوية والروح القتالية، يعنى أنا قلت لهم إمبراح: الجيش ببصرف ٣ أيام لحمة أنا قلت لهم: إصرفوا ٤ ليه؟ لأن الحقيقة العسكرى اللي واقف هناك وقاعد وهكذا لازم ياكل كويس، وقلت لهم: يحسنوا الأكل هيحسنوا الأكل، الحقيقة أنا جت لى شكاوى كتير وده السبب إن أنا إمبراح روحت وشفت بنفسى الحاجات دى. الحقيقة لازم نحسن الأكل يعنى الربع وأنا سألت العساكر، وهو يعنى عملية مش ميزان العملية إن العسكرى يشبع ويحس إن نوعية الأكل كويسة.

بالنسبة برضه حتى اللبس يعنى عايزين لبس، يعنى السنه اللي فاتت كان لبسهم يعنى كنا بنشوفهم فى الشارع حاجة تقرف جدا! السنه دى أحسن. لكن برضه لازم وإلا بالنسبة لحاجات كتير برضه بالنسبة يمكن لمشاكلهم العائلية، وأكثرهم ناس فقرا يعنى العساكر خصوصا المجندين حتى المؤهلين اللي هم من الثانوية يعنى الواحد يسأل.. يقول لك: إن أبوه متوفى وأخواته صغيرين ومش فاهم إيه، واللى أمه متجوزة واحد تانى! وكل واحد لما أروح يقف يتكلم معاهم كل واحد عنده مشكلة، والحقيقة لازم نحل لهم هذه المشاكل إذا كنا عايزينهم يروحوا يموتوا. قلت للفريق فوزى: يعنى أنا إمبراح قعدت من الصبح لغاية المغرب وبسألهم مفيش حد معدوش مشكلة الحقيقة!

وبعدين هى الحقيقة عملية اجتماعية ولازم نحل لهم، وإحنا عندنا برضه جيوش فى الحرب بتحل المشاكل الاجتماعية عشان العسكرى يبقى عنده روح قتال. لهذا أنا برجع تانى بقول: باهتم بمشكلة المواصلات، وبقول: إنها مشكلة أساسية مانقدرش أبدا نغمض عينينا عليها وبعتبر إنها سنة عن سنة هتزيد. وأنا لما كان كوسيجن هنا اتكلمت معاه فى مشكلة المواصلات لما كان بيزورنا من كام سنة، وقلت له: إن احنا عايزين نعمل أنفاق وساعدونا فى هذا، ويعتم بعثة وجات وبعدين الموضوع طبعاً كله انتهى! اتفضل يا أخ صالح.

سرى للغاية

صالح:

من بعد سيادتكم ما تفضلت علينا بالوضع إن أصبحت مشكلة الجبهة الداخلية، أنا الشرح كان موجود في المقدمة يشرح أسباب، وأظن كلنا بنعرف أسباب المشكلة مش هطول فيها هنتقل على طول بعدها باختصار أسلوب حل المشكلة. السبب الرئيسى اللى موجود عندنا إن عندنا شوارع رئيسية لحركة النقل العام بطبيعة المدينة وتخطيطها، شوارع محدودة ومساحتها محدودة وبتبقى فيها اختناق.

والاختناق دا بالإضافة الى ضيق الشوارع، إحنا معندناش إلا ١٢٪ من مساحة المدينة شوارع منهم حوالى الربع زيادة عن ٢٠ متر والتلت بتاعهم أقل من ١٠ متر، العالم كله بيكون ٣٠٪! بالإضافة الى إن عندنا عائقين كبار.. اللى هى الكبارى على النيل وأى واحد ساكن فى الجيزة بيجد إنها شاقة جدا، وبيشوف كذا أتوبيس فى أى إشارة عند الجيزة مابيقش عن ١٨ أتوبيس واقفين ورا بعض عند كوبرى الجلاء وقت الزحام. وكمان المزلقات والسكك الحديد اللى فى وسط المدينة بتوجد نقط اختناق بتضايق كمان حركة المرور كلها.

والنقل باستمرار هو عبارة عن السرعة التجارية اللى هى السرعة اللى من ساعة ما يقوم الوسيلة من مكان إنطلاقها الى هدفها، متوسط السرعة فى الحته دى بيقولوا عليها السرعة التجارية وهى كل ما بترتفع كل ما بنقدر نستفيد بوسائل النقل اللى عندنا. هى عندنا فى وسط المدينة وصلت ١٠ كم، وفى العالم كله باستمرار مش عندنا بس بدأت تنزل كل سنة ١٪، بتبقى بتهدد وخصوصا بصفة خاصة الأيام دى فى البلاد الأمريكية الشمالية بتهدد بالتوقف التام.

فإحنا من حسن حظنا لسه إن معندناش وسائل النقل الخاص كتيرة؛ لأن لو كان عندنا وسائل النقل الخاص كتيرة كانت زادت المشكلة عندنا، كان أخذت مساحة لأن عربية الشخص اللى راكب وسيلة نقل خاص بياخد تسع أماكن فى الشارع لشخص راكب وسيلة نقل عامة؛ كل هذه الإختناقات هى اللى ساعدت على وجود الأزمة، دا بالإضافة الى نقص الأتوبيسات الموجودة.

عندنا على سبيل المثال لندن، بتعمل ٣٠٠ مليون كيلومتر أو ٢٥٠ مليون كيلومتر سنويا، إحنا بنعمل حوالى ألف مليون كيلومتر سنويا، إحنا عندنا الصالح للخدمة أو نقدر يقول يشغلوا حوالى ١٤٠٠ أو ١٣٠٠ عربية أتوبيس ومعندناش أى وسيلة نقل ثانية. هم عندهم وسائل السكة الحديد والأنفاق مع ٨٣٠٠ عربية أتوبيس ٩٣٪ منها عربيات فى أوقات الزحام؛ فيقدر ينزل فى الشوارع العربيات اللى بيقدر يشيل بها. إحنا مازالت وسائل النقل بتاعنا

سرى للغاية

بينقصها بالإضافة إذا مكانش عندنا نقل كهربائى كتير زى ماهو بيعتمد، حتى نقل الأتوبيس ناقص عن إنه يحمل عدد الناس اللى موجودين.

عندنا فى ساعة الذروة من ٧ الى ٨ حوالى ٤٢٥ ألف راكب بيبقى عندنا نقص ٥٠٪ أماكن، وبنلاحظه على الطريقة اللى بيركب بها الناس طريقة غير إنسانية أبدا فى هذه الأتوبيسات؛ سواء كانوا سيدات أو بنات أو أطفال صغيرين أو ناس متشعبطة من خارج الأتوبيسات أو براها، أو متشعبطين على جنبها بطريقة الواحد بيبقى خايف إن الأتوبيس يدوس حد فيهم أو يوقع حد لأن كلهم أهلنا وقرابيننا!

كل الحاجات دى بتدعو - بالإضافة الى الأسباب اللى السيد الرئيس تفضل وشرحها لنا - إنه بسرعة لازم نحل هذه المشكلة. بيشارك فى النقل فى القاهرة جملة جهات.. هيئة النقل العام فى القاهرة بتنقل حوالى مليون راكب فى السنة، مؤسسة النقل البرى لركاب الأقاليم بتشتغل، فيه برضه النقل داخل القاهرة مديينه الخطوط الخارجية اللى حوالين القاهرة بينقلوا ٣٦ مليون راكب، شركة مصر الجديدة للإسكان والتعمير المترو بينقل ٦٠ مليون راكب، هيئة السكة الحديد اللى هو خط مترو حلوان والمرج بينقل حوالى ٧٥ مليون راكب.

يشارك معنا بطريق غير مباشر أو بالتنسيق محافظة القاهرة، بتشرف على أعمال مرور وشئون الطرق اللجنة العليا لتخطيط القاهرة، بتتنسق بين مشروعات الجهات والمرافق العامة والخدمات فى المحافظات الثلاثة اللى بتكون منها القاهرة الكبرى.. اللى هى القاهرة الإدارية الحدود الإدارية والحيزة بحدودها الإدارية وشبرا الخيمة بحدودها الإدارية.

هيئة النقل العام كلنا نعرف تاريخها إنها أمتت فى سنة ٥٩، وكان كل كام يوم بتتغير عليها إدارة ويتغير عليها مدير! وفى ٢٠/٤/٦٤ دخلت تابعة للقوات المسلحة، ٦٥/١٠/٣١ رجعت لوزارة النقل؛ كل دا عمل اضطراب بين العاملين فيها، وعمل أحزاب وعمل مفارقات مختلفة فى المعاملات دعت الناس اللى فيها إنهم بيقوا تعبانين جدا ومايبينقوش فى الرئاسة أبدا هنا؛ من كتر ما دا بتاع البربرى ودا اللى جابه القوات المسلحة ودا عهد السكة الحديد دلوقتى وقبلها معرفش إيه يعنى هم مسميين كلها عهد كدا! وهذه المفارقات بنسعى بكل ما يمكننا إننا نقضى عليها، ودى بنعمل فيها دلوقتى تقييم جديد وتنظيم جديد وبنحاول نقسم الهيئة الى لا مركزية فى الإدارات المختلفة بتاعتها.

سرى للغاية

عندنا هنا الخطورة الكبرى فى أسباب المشكلة هنا زيادة السكان بطريقة مش موجودة فى أى نسبة فى العالم! إحنا عندنا القاهرة بتزيد ٤,٧% بينما الجمهورية كلها بتزيد ٢,٢%. الأخطر، ودا نتيجة النمو الاقتصادى الللى بيحصل فى القاهرة والمشروعات العمرانية الللى ماشية فيها، إن هى عادة الركوب الللى هى كل نسمة من سكان القاهرة يركب كام مرة فى السنة بترتفع بسرعة فظيعة تبلغ ١٠%. إحنا كنا ١٧٢ فى سنة ٦٠، النهارده وصلنا ٢٣٠ فى ٦٦/٦٦، الأيام دى هنوصل حوالى ٢٥٠، ٢٦٠ وبترتفع كل يوم ودى أخطر حاجة حتى إنها بتقرب من نسب البلاد الكبيرة. عندنا القاهرة تانى مدينة فى عدد السكان فى العالم، طوكيو عندها عادة الركوب أو عدد النسبة من السكان الللى بيركبوا كل سنة ٣٧٠، لندن ٤٠٠، باريس ٣٤٠، إحنا قربنا على ٢٦٠ وعلى سنة ٧٠ يمكن نوصل ٢٨٠، فبتقرب على العواصم الللى هى ضخمة فيها وسائل مختلفة؛ ودا أكبر خطر بيهددنا النهارده فلازم نحل الأزمة فوريا حالا عشان نجابه الللى هيبجى لنا بعد كده.

الطريقة الللى بنفكر فيها لحل الأزمة هيكون على ٣ مراحل: المرحلة الفورية السريعة والمتوسطة وبعدين طويلة الأمد.

الفورية دى بتتقسم قسمين: إذا كنا هناخدنا برضه فورية بس فى مدى سنتين أو إذا كنا عايزنها فورية زى ما شرح السيد الرئيس النهارده؛ فورا هتكون تكاليفها زيادة حبة من ناحية تتدفع فورا إنما الثانية موزعة على كذا سنة.

المرحلة المتوسطة: الللى هى مد خطوط كهربائية حديدية على الطرق الدائرية حول القاهرة؛ زى المترو حوالين القاهرة من الجهة الشرقية لغاية ما يوصلوا شبرا الخيمة، والترولى باص يعدى ويخدم الجيزة كلها واصل من روض الفرج ومن شبرا الخيمة.. برضه دى تكون هتاخذ ٤ سنين، وكان مقدر لها ٣ سنين وللظروف المالية أشير إنها تبقى على ٤ سنين.

وبعدين المرحلة طويلة الأجل: الللى هى مرحلة الأنفاق الللى احنا مش هنقدر نحكم عليها دلوقتى إلا إذا كنا بس نجهز لها رسومات ومواصفات، لكن مش هنقدر نبتدى فيها عمليا أبدا لأنه هى فى الأول هتحتاج مبالغ ضخمة، ولو إنها هى فى اقتصاديات التشغيل واقتصاديات الإنشاء أرخص من الأتوبيس.. الأتوبيس أكبر وسيلة نقل مكلفة.

سرى للغاية

هنرجع للوسيلة اللى هى بناخذها حتى فى العالم كله بياخدوها، انتقالية بينما بيننقل من السطح الى تحت سطح الأرض اللى هى بتستعمل الأتوبيسات أو الترولى باص ذات الحجم الكبير اللى هى الأتوبيس المرفقى. وهو بيحط مساحات بيزود السعة بتاعته لأكبر ما يمكن، وبعدين بيبتدى يكمل خطوط الكهرباء والخطوط على سطح الأرض عشان يقدر ينقل أكبر مساحات من النقل وينقل أكبر عدد من الناس الموجودين.

نوع الأتوبيسات اللى عندنا دلوقتى يافندم الاستعراض كله فى حياة القاهرة، إن احنا عندنا أتوبيساتنا كلها منها ٧١٥ بس عمرها أقل من ٥ سنين، عندنا ١٠٢١ عمرها أقل من ٧ سنين، عندنا حوالى أكثر من عشر سنين ١٤٦ واحد من مجموع ١٩٤١. المرخص فعلا دلوقتى حوالى ١١٠٠ والباقى كلهم خردة لأن كل حاجة نقصت فيهم.. ال gearbox ناقصة الماتورات ناقصة! عايز أقرب مثل لو إحنا قررنا بيتقرر إزاي أقوم بالعربية إزاي ٥ سنين الأتوبيس.

الأتوبيس عندنا فى مصر بيعمل حوالى من ١٠ آلاف كيلومتر شهرى حوالى ١٢٠ ألف كيلومتر فى السنة، المعدل اللى موجود فى العالم كله من ٦ آلاف الى ٧ آلاف كيلومتر فى السنة.

العربية الركوب إذا كانت عربية عادية يعنى بتوصل ١٠ آلاف كيلومتر، إذا كانت عربية بتستهلك كثير من القطاع الخاص عربية شخص عادى يقطع فى السنة يجى ٢٠ ألف؛ يعنى عمر العربية من الأتوبيس فى سنة واحدة تساوى ٥ سنين من عمر عربية الركوب.

عبد الناصر: الطريقة اللى الواحد بيشفق بها الأتوبيس وهو ماشى الأتوبيس بيبقى مايل كده!

صالح: ماهو دا بالإضافة الى ال handling أنا باتكلم عن الأتوبيس العادى حتى، فشوف سيادتك إذا كانت العربية اللى ٥ سنين فى الأتوبيس عمرها فى العربية الخاصة ٢٥ سنة، دا إذا كان ٥ سنين إذا كانت ٧ سنين بيبقى ٣٥ سنة.. عملت عمل عربية خاصة ٣٥ سنة، فشوف سيادتك ٣٥ سنة بتبقى حالتها إزاي؟! فبعد ٥ سنين بتكون مكلفة علينا جدا الأتوبيسات، يعنى بنحتاج أقل سنة سبير باص بعد ٥ سنين حوالى ١٠٠٠ أو ١٢٠٠ جنيه عملة أجنبية وعملة حرة وحوالى ١٠٠٠ جنيه تانين عملة محلية، عدا الأجور وعدا التعطيل كل يوم. ولما بنرقعها بنقول عليها نرقعها ال gearbox اتكسر فيه ترس الترس بيجى يروح جايب بقية ال gearbox

سرى للغاية

كله! يعنى كل حاجة فيها بعد الخمس سنين أو السبع سنين خسارة إننا نصرف عليها، فدا
وبعدين عشان أبين سبب المشكلة فى الحكاية دى سنة ٦٧ / ٦٨ مخدمش هيئة النقل العام إلا
أتوبيس واحد.

عبد الناصر: اشمعنى يعنى واحد بس طب وكان لزمته إيه؟!

صالح: مش عارف يافندم، الظاهر إدوه عينة ولا حاجة ومادفعوش تمنه لأن مكانش عندها اعتمادات،
وبعدين فى سنة ٦٦ / ٦٧ خدت ٤٠ سافين والسنة اللي قبلها ٦٠ سافين و٩٦ نصر يعنى
فى سنة خدت ١٥٦؛ يعنى كل اللي خدته من سنة ٦٤ للنهارده أو ما تمتلكه من سنة ٦٤
للنهارده ٧١٥ عربية اشتريتهم. فتبص تلاقى سيادتك وبعد كده ببيجى فى ال spare box
مبيخدش اللي مقدر له؛ اللي مقدره بالطريقة دى بيحتاج حوالى ١,٨ مليون للأتوبيس والترولى
والترام مابيخدش. السنة دى مثلا واخد عملة أجنبية ٤٥٠ ألف جنيه بس.. كل اللي أخده
عملة أجنبية ٤٥٠ ألف جنيه؛ فدا كله بيأثر على كفاءة الصيانة.

عشان نختصر لأن المشاكل كلها أظن زى سيادتك ما عرضتها فى القاهرة، الحلول:

الترام: عندنا كل الترام قديم من ٦٠ سنة ل ٥٠ سنة لغاية سنة ٦٤، اشترينا ١٣٠
ترام منهم حوالى ١٠٠ أمضوا عشرين سنة من أمريكا والباقي ٣٠ ترام أمضوا ١٠ سنين من
أمريكا، بعد ما جنبناهم دلوقتى بنحتاج spare box لتغيير أجزائهم قد تمن الجديد! فكل ما
بنحتاج spare box بنحتاج عملة أجنبية بالدولار.. فطبعا دا عبء برضه. وبعدين التزاميات
القديمة بقالها ٦٠ سنة و ٥٠ سنة، فبنحاول تشتغل بالقوة مع إن الترام دا أسهل وأرخص وسائل
التشغيل.

الترولى باص: عندهم ١٦٠ وحدة وهو أرخص فى الواقع فى مصاريف التشغيل
من الأتوبيس؛ هو بين الترام والأتوبيس فى مصاريف التشغيل إنما بيجمع العيبين بتاع الترام
والأتوبيس.. بيجمع عيب الأتوبيس إنه على كاوتش، ودايما أى وسيلة متحركة على كاوتش
بتبقى متعبة لأنه عايز صيانة شوارع وعايز كاوتش يتغير وعايز دا، وفى الوقت نفسه مربوط
بالخط بتاعه بالسنجة مفيش المرونة بتاعة تغيير الطريق بتاعه أكثر من متر فى السكة. هى
وسيلة بيشغلوها فى البلاد اللي فيها منحنيات كثيرة عشان الفرامل على كاوتش والبلاد اللي

سرى للغاية

يبقى فيها أطار، إنما وسيلة فى الواقع ابتدت تنتهى فى عدد بلاد كثير قوى من العالم خصوصا أوروبا ابتدت تشيلها.

الأتبيس النهري: عندنا ١٠ وحدات بيشيل ١٢ ألف راكب فى السنة ودا شغال كمعدية، يعنى هو نجح دلوقتى لأنه بطئ؛ مفيش حد بيرضى بيحى به من شبرا أو من روض الفرج لغاية ميدان التحرير لأنه بطئ بياخد له بيحى ساعة فهو سرعته لا تزيد عن ١٤ كيلومتر أو ١٣ كيلومتر فى الساعة. فدلوقتى هو أنجح حنة فيه هو إنه بيشغل معدية، وفى الواقع هو بيشغل فى روض الفرج معدية وبيشغل قصاد المترو فى نهاية المترو طلبه الجامعة بيعدهم من عند نهاية المترو للجامعة، ولغاية الآن لا يعتبر وسيلة هو بيوافر جزء من الوسائل العامة. وينحاول نشوف أتوبيس أسرع منه إنما بيبقى غالى جدا؛ لأن بعد السرعة بتاعة الـ ١٤ كيلومتر دا بتتضاعف قوة الماكينة على طول.. يعنى كل كيلومتر زيادة أو ٢ كيلومتر قوة الماكينة بتبقى ضعف قوة الماكينة الأصلية فيبقى استهلاكه كثير والتمن بتاعه غالى.

فلغاية الآن إحنا وصينا إنهم يدونا أنواع مختلفة، منهم أبو مروحة زى الطائرة لسه مادخلوهاش قالوا: لسه مجربوهاش فى المدن. فهانشوف له قدام يمكن دا يكون برضه جزء وسيلة ناجحة بحيث إننا ننجح إننا نجيب وسيلة مناسبة.

الجراجات: عندنا مفيش إلا ٧ جراجات، قبل كده كمان من شهرين أو ثلاثة كان لسه فيه جراجين متبنوش كانوا خمسة؛ فبتكون النتيجة إن بركز العربيات كلها، وأجى أقول للناس طلوعوا عدد كبير طلوعوا ١٨٠ عربية من الجراج دا، أولا: العربيات فى الشارع كفاءة الناس وكفاءة الرئية وكفاءة العمال هنا فى مصر، ثبت إنها ماتقدرش تصون أكثر من ١٢٠ عربية.. الجروب وكفاءة الرئاسات. وفى الخارج فعلا يعنى سيادتك تجد عند الإنجليز مابيقدرش يطلع أكثر من ٢٠٠ عربية ويتكون استعدادات كبيرة؛ لأن جنبه الصناعة وجنبه الاحتياطى وجنبه الاختصاصى، ويتجى له الماكينة مقفلة وكل حاجة، وتيجى له قطع غيارها على طول.

فهنا عشان يبقى عندنا جراج يخرج ١٢٠ عربية فى اليوم ودا العدد اللى أضمنه مش يقول لى ١٥٠ أو ١٦٠؛ فأنا أصبح الصبح فالأقى مخرجش إلا ١٢٠ أو ١٠٠ ودا بيبقى كله على حساب الخدمة. فعازين تزيد الجراجات بنى ٣ زائد ٧ بيقوا ١٠ إحنا السنة دى عازين ٤ كمان، أو فى السنة القادمة الورش محتاجين برضه ورشتين، عشان يقابلوا الزيادة اللى احنا طالبينها فى العربيات.

سرى للغاية

التدريب: ناقص جدا ما عندهم مش معهد تدريب.. ما عندهم مش أى نظام للتدريب. فابتدينا بمعهد تدريب هيتكلف نص مليون جنيه، ابتدينا الأيام دى نجهز الرسومات بتاعته نوزعها مع الأرض بتاعته وهنبتدى نشتغل فيه. الجزء اللى ممكن تدريبه، عندنا معهد تدريب كويس فى النقل الداخلى اللى هو النقل بالوارى، الحاجة المشتركة بين الاتنين بنوديهم يدرىوا هناك الى أن يتم. إنما هنا القاهرة بتختلف اختلاف بين فى الأخلاق والعادات والسلوك اللى بنحاول نغرسها فى الناس بتدريب مخصوص؛ فالتدريب والتأهيل المهنى دا فى مدى سنتين بإذن الله هيكون يقدر يشكل جزء كبير قوى فى عملية التشغيل.

الأتوبيس نسبة الأعطال فيه ١٥٪ التروماى ٤٪ الترولى باص ٢٪، أنا بضرب المثل دا على إن أقلهم باستمرار الترام والترولى الأتوبيس مكلف جدا.

أنا كنت قلت لسيادتك الحلول المقترحة لأزمة النقل العام إحنا قسمناها..

١- المرحلة الفورية والعاجلة لكسر حدة الأزمة.

٢- المرحلة متوسطة المدى لانفراج أزمة النقل.

٣- المرحلة طويلة المدى لوضع حلول جذرية للقضاء على الأزمة.

خطوات التنفيذ: إحنا ابتدينا إننا أعادنا تخطيط جزء كثير قوى من الخطوط الطوالى اللى هى شبرا ومصر الجديدة والحلمية والزيتون.. خطوط الطوالى عشان نستفيد بوحداته. فعلا زادت عندنا بعض الوحدات شغلناها فى أماكن تانية حلت أزمة حنت تانية؛ زى الجامعة شغلنا فيها وحدات كثيرة، شبرا دخلنا الوحدات داخل شوارع مختلفة داخل شبرا. فابتدت المؤشرات الموجودة مابقولش إنه نجحت نجاح تام، إنما المؤشرات كلها إذا توفرت وحدات زيادة هتأتى بنتائج تحل حوالى ٢٠٪ - ٣٠٪ من الأزمة دى بالخطوط القصيرة.

وبمناسبة الخطوط القصيرة، إحنا عندنا الراكب بيركب كل يوم ٨ كيلومتر أو ٦ كيلومتر، فى لندن متوسط ركوبه ٢,٦ ميل يعنى حوالى ٤ كيلومتر تقريبا. فيعنى كل دا على كل أنواع المواصلات اللى هى الأتوبيس وال coaches؛ عنده ال coaches الكبيرة فالمتوسط عندنا أطول لأن كانت خطوطنا باستمرار طويلة، هم معندهم مش خطوط طويلة إلا فى يوم الجمعة أو فى وال green coaches الكبيرة؛ فإحنا هنا بنحاول نعيد التخطيط على أساسين أو ثلاثة..

سرى للغاية

الأساس الأول: قسمنا المدينة الى ٣ مراكز رئيسية ميدان التحرير ورمسيس والعتبة،
ويعدين كل حى فى القاهرة بيوصل خطوط منه لـ ٣ مراكز دى، وبنحاول ندخل الخطوط دى
كلها فى كل الشوارع والمحاور اللى مكانش شغال فيها حتى من قبل أتوبيس. عشان نزود الخدمة
على المنطقة دى وأكبر مساحة ممكنة بنزود عدد العربيات لأن المشوار قل. فى الوقت نفسه
لا نجمع وسيلتين فى مسار واحد مختلفتين التروماى مع الأتوبيس بنحط خط غير الاتجاه
الواحد للأتوبيس دا، وهنفذ بإذن الله الجيزة من يوم الخميس اللى جاى وهى فيها جزء كبير من
هذه المناطق كانت بتشتكى زى بولاق الدكرور وشارع الهرم.

أعتقد طاقتنا كافية من الأتوبيسات وبنستلم من النصر للسيارات كل شهر ٥٠ عربية،
ففيه الدفعة اللى خدناها جديد دى هنعوى بها خطوط الجيزة عشان تشتغل على المسارات
الجديدة دى. إحنا تعاقدا مع شركة النصر للسيارات هتدى لنا السنة دى ٤٥٠ عربية تدينا كل
شهر ٥٠، وحاطين فى برنامجنا لمدة ٣ سنين بعد كده إن احنا ناخذ كل سنة ٤٥٠ عربية.

حسبنا القاهرة بتحتاج كام أتوبيس على إن ممكن يكفى فى وقت الذروة اللى موجودة فى
القاهرة، القاهرة بتحتاج حوالى ٢٠٠٠ عربية، إذا شلنا منها ٢٥٪ هى الاحتياطيات والصيانة
اليومية والمصادمات والإصلاح بيفضل منها حوالى ١٦٠٠ عربية.. القاهرة محتاجة الـ ١٦٠٠
عربية دول لازم كل يوم فى الخدمة الـ ١٦٠٠. إذا إدينا متوسط العربية فى ساعة الذروة بتاخذ
١٠٠٠ راكب هيبقى ١,٦ مليون فى الـ ٥ ساعات بتوع الذروة، الساعة بتاعة من ٧ - ٨،
العربية بتاخذ ٢٠٠ لأن المشوار نص ساعة بيكفى لحوالى ٤٢٠ ألف عندى وقت الذروة
هتغطيهم العربيات الكبيرة. حاطين إحنا هنجيب عربيات النصر للسيارات هتشتغلها لنا فى
يوليو اللى جاى عربيات حجم كبير بتشيل حوالى ١٣٠ راكب. هى لما بتكون وقت الذروة
بتشيل بيحى ١٥٠ فدا هيوصل العدد ٤٢٠ ألف فى وقت الذروة بس مش هيتم إلا على مدى
سنتين، دا إذا كنا هنتنظر الحاجات اللى طالبينها من الجهات الأخرى.

عايزين نوجه عناية أكبر لصيانة الشوارع اللى بتسبب انخفاض السرعة التجارية
وبتسبب أعطال كثيرة للسيارات.

عايزين الكبارى يتحط لها برنامج علشان إنشاءات كبرى جديدة أو إصلاح القديم؛
لأن عندى المنطقة بتاعة كوبرى الجلاء بعد ما ينتهى كوبرى الجيزة، إذا اتقفل كوبرى الجلاء
للإصلاح مش هلاقى أى كوبرى يعدى بداله هيبقى زحمة فظيعة جدا! وفى الوقت نفسه حتى
فى الأوقات العادية يجب أن يكون جنبه كوبرى، وكان صمم زمان أو اترسم واتحط فى التنفيذ

سرى للغاية

فعلا، بس لم يتم التنفيذ بعد ما ابتدوا يحطوا العدة بتاعتهم أيام الألمان لما قطعنا علاقتنا مع ألمانيا. كوبرى رمسيس وامتداده، كوبرى رمسيس دا اللي كان جاى من شارع رمسيس فايت على الكنيسة الإنجليزية وبيعدى النيل، وبعدين بيمشى فوق جزيرة وبعد الجزيرة بيروح البحر الأعظم الفرع الصغير وبيعدى على البر التانى؛ فإحنا هنبتدى الآن دلوقتى عشان نخفف عن كوبرى الجلاء فورا نبنى الكوبرى اللي على البحر الأعظم دا.

وبعدين فيه رجعة لى هقول الحاجات دى كلها بتكاليفها، والحاجات السريعة حتى كمان. وبعدين عندنا المنطقة الجيزة أكبر المناطق السكنية وشمال الزمالك ومنطقة شبرا وروض الفرج والساحل مش متصلين ببعض بكبارى أبدا، إلا إمبابة بتمر عليه سكة حديد. فكانت النتيجة إن شارع الزمالك اللي هو شارع ٢٦ يوليو فى المنطقة بتاعة الزمالك والكوبريين دول بيبقى عليهم ازدحام لا يمكن تصوره فى وقت الذروة؛ لأنه يمكن بيقطع شارع ٢٦ يوليو اللي فى الزمالك، دا بما لا يقل عن ٧ - ٨ أو عشر دقائق بعربية على النيل الظهر غير الوقوف على الكوبرى.

فلازم يكون إما إن نبنى الكوبرى فى شمال المدينة يوصل وراق الحضر وإمبابة بشبرا يبقى هيشيل كل الحركة اللي هى من شمال المدينة بين الضفتين، أو نحاول نوجد حل لكوبرى إمبابة بحيث إننا نخلى العربيات الخاصة وقطاع اللوارى يمشوا عليه بدل العربيات الكارو.

وفيه مشروع بيدرس دلوقتى، وبيتحسب إن احنا هنطلع العربيات الكارو فى الممشى العلوى، وتحت هيمشى قطاع عربيات الركوب والتزوللى باص والباص، فى الجناح بتاع الكوبرى فيه ممر للمرور الخاص بس هيتعمل مدرجات لطلوع ونزول العربيات دى، وهيتكلف دا حوالى يمكن ٢٠٠ - ٣٠٠ ألف جنيه. الكوبرى الجديد إذا اتبنى يتكلف من ٣ على ٤ مليون لأن أكبر سعة للنهر فى المنطقة دى حوالى ٩٠٠ متر أو ٨٠٠ متر أمام وراق الحضر.. فدا الكبارى.

التقاطعات بتأخر مرور كثير جدا، فعابزين ندرس تقاطع أو اتنين عشان الـ flow يبقى طوالى. ودا مشينا فيه فعلا، التقاطع بتاع رمسيس مع غمرة هنعمله مع المشروع المتوسط، هيمشى نفق الخليج هيعدى تحت السكة الحديد وتحت المترو. تحت شارع رمسيس بنفقه اتحط تصميمه وخذنا الاعتماد بتاعه، وشغال وماشى هيمشى فيه ترام برضه بطول شارع الخليج من شارع بورسعيد فى شارع بورسعيد من ترعة الإسماعيلية الى أن يصل للسيدة زينب، الترام هيكون من التراميات اللي مركونة هناك.

سرى للغاية

الإشارات التوافقية: عندنا نظام الإشارات فى البلد قدم جدا والعالم تقدم جدا فى الإشارات، ودى بتسبب اختناق كبير فى المرور. فدلوقتى الـ green flow اللي هى النظرية الجديدة فى الإشارات المستعملة فى العالم، مفيش عاصمة أو بلد صغيرة فى أوروبا إلا استعملتها ولا تتكلف كثير؛ فيينا مثلا خدتها وبتستعمل كمبيوتر على الإشارة نفسها بيتكلف حكاية ١٨٠ ألف جنيه الكمبيوتر وبالإشارات كله بيوصل ٣٠٠ ألف جنيه، يغطى مدينة القاهرة. بيدى الكمبيوتر رؤية على طول بكاميرات التليفزيون بيحدد الـ flow بتاع السيارات، ومن نفسه هو بيدى الـ time بتاع الـ green flow وبيدى speeds وبيغير كل ساعة فى الـ cloud، حسب حالة الـ load بيغير الـ green flow اللي بيقيم مثلا من مصر الجديدة الى قصر النيل أو على ميدان التحرير ميقفش أبدا على الـ green flow على طول لغاية ما يعدى الخط. دا بييجب السرعة التجارية بيضاعفها على طول، وكنا درسنا مع الشركات النمساوى ومع فيليبس مستعد يدخل فى العملية، دى هيبقى تكاليفها حوالى ٣٠٠ ألف جنيه.

فيه حاجة مش مكلفة بنلجأ إليها فى تنظيم المرور، أنا بتدخل فى المرور على أساس إن هو أساس السرعة التجارية، وهو اللي بيساعد النقل العام على إنه يقوم بدوره هى الإجراءات الإدارية. بتيجى الدولة بتيجى قوات الأمن فى البلد من دول بتدى إجراءات إدارية لتنظيم المرور، دى لها عيبين..

أولهم: إن الناس بتمقتها وبتحاربها محاربة شنيعة!

ثانيا: هى مابتعش الإجراءات أو الحلول اللي بتيجى نتيجتها مابتعش كثير؛ لأن الاختناق بيتم حول الدائرة أو المكان اللي نفذ فيه الإجراءات الإدارية دى على مداخلها ومخارجها؛ زى ما حصل فى لندن بالذات، وتقرير بوشانج للبرلمان الإنجليزي إن كان كل ما يعمل دايرة بإجراءات إدارية إن يمنع فيها دخول السيارات أو مرور للسيارات أو منع الـ parking، يجد إنه فى تانى سنة عايز يتوسع ويغير لما لقي نفسه هيوصل للندن كلها تقريبا! إنما هى بتدى حلول مؤقتة وبتتفع فمنها الحلول دى.. الـ runway وبعدين الـ one way وبعدين بيمنع الـ parking نهائى، وساعات بعض الشوارع بيمنع نزول العربيات الخاصة فيها، وبعد كده بييجى يمنع النقل البطئ من إنه يدخل مدينة بالنهار أبدا يشغله بالليل من بعد ١٠ أو ١١ لغاية ٦ صباحا.. يعنى مايتحركش النقل البطئ داخل المدينة أبدا؛ فدى إجراءات الإدارية اللي بياخدوها ودا بيزود السرعة.

سرى للغاية

وبعدين فيه إجراء بيساعد النقل العام وفى الوقت نفسه له فوائد اجتماعية، اللى هو الإجراء إن موصلات النقل العام تنتهى فى وقت مبكر تنتهى ١١ ونص بالليل، تبتدى الصبح فى ميعادها. فبتدى فرصة بالإضافة الى فوائدها الاجتماعية، بتدى فرصة للنقل العام إنه يقدر يعمل صيانتته فى وقت كفاية، بدل ما تدخل العربية الساعة ١ ولا ٢ وبتخرج ٥ ، ٣ ساعات أو ٤ من ١١ ونص ٥ أو ٦ ساعات، بيقدر يعمل صيانة كويسة أو ينظف العربية كويس أو يجهزها كويس. فدى مطبقة فى جهات كثيرة من طوكيو وبعض بلاد أوروبية كثير فى بروكسل أظن وطوكيو وعدد كبير من البلاد.

وبعدين من الإجراءات الهامة جدا بقى، قوانين المرور عايزة تشدد جدا وعايزة قوة حزم جامد جدا؛ ودى بتحتاج قوة من رجال المرور على مستوى كبير، وفى الوقت نفسه عندهم استعدادات كفاية كموتوسيكلات كفاية ومحطات إسعاف كفاية والحاجات دى كلها، والأخ شعراوى دخل بها وعايزنها تكبر بإذن الله.

والمشكلة الأكبر فى القاهرة فى ازدحام الناس مش بس فى السيارات الناس اللى ماشيين على رجلهم، النهارده سيادتك أكثر شوارع المفروض إنها سريعة منلاقيش حد أبدا ماشى على الأرصفة تلاقى سيادتك الأرصفة مشغولة يمكن ببترينات ودكاكين بائعين، وبعدين الناس كلها منتشرة فى وسط الشارع! دا بيخفض السرعة فى حنت كثيرة جدا مع إنه بيبقى طريق سريع ومعمول على إنه طريق سريع، وفى الوقت نفسه بيزود الحوادث وبيسبب الإشكالات للى سايق نفسه أكثر من اللى ماشى بأمان فى سكتته.

فيه الاقتراحات اللى بعديها اللى هى متوسطة المدى: إحنا بنعمل خط دائرى أو مشروع وخذنا به اعتماد من اللجنة الاقتصادية اللى هو مترو مصر الجديدة. هيطلع من الدراسة الى المطرية الى محطة الكهرباء شمال القاهرة بين المصنع الحربى ٢٧ وشمال القاهرة، وبعدى تحت خط مصر اسكندرية السريع لغاية ما يوصل لخط شبرا - المظلات يربط مع الترام هناك. وفى الوقت نفسه هيمشى الترام السريع بطول شارع الخليج كمحور من محاور القاهرة الكبيرة اللى مش مهتم بها ومش مستغل أبدا فى النقل، يربط شارع بورسعيد من أوله عند الإسماعيلية لغاية ما يوصل السيدة زينب. دى منطقة فى الأول بتتحول الى منطقة سكنية دلوقتى، فيها تضخم سكانى وتضخم صناعى، وبعدين رابطة بوسط المدينة القديمة من السيدة زينب وباب الشعرية والمناطق دى كلها.

سرى للغاية

إننا مشروع الترام السريع دا هينتهى فى سنتين والمetro برضه ياخذ له سنتين، وابتدينا فعلا فى عمل الكبارى والأنفاق اللى هيعدى منها فى الشمال كله، وبعدين هيمشى خط تروللى باص من شبرا المظلات هيعدى على الكورنيش هيعدى على النيل على إمبابة يدخل يخترق الجيزة بالطول من الجنوب، لغاية ما يوصل فى الجهة الغربية منها فى وسط مدينة الأوقاف، لغاية ما يوصل للجامعة لغاية ميدان الجيزة، ودا بيربط المنطقة برضه بتاعة شبرا بالجيزة من غير ما ينزل البلد؛ كل القصد من الخطوط دى عدم نزول الوحدات دى البلد.

وبعدين فى التصور لهذا المشروع بعد كده، إن مترو مصر الجديدة يكمل الحلقة بتاعته إنه يوصل الى كوبرى الملك الصالح أو دير النحاس، وينزل منه بفرع فى شارع بين الصورين بعد التوسيع لغاية ما يوصل لميدان باب الخلق.. دا للمتوسط المدى.

هيجى بعد كده الطويل المدى اللى هو الأنفاق: الأنفاق كانت الاختبارات كلها وتحركات السكان من مكان الانطلاق لمكان الاتجاه، على إن فيه خط فى المنطقة دائما خط طولى. فيه خطة بعته فى المذكرات فيها دوائر، أى واحد يبص للدوائر يلاقى الخط ماشى على طول تحركات السكان راسم نفسه لوحده كدا ما بين السيدة زينب وبين شبرا. هذا خط أساسى لتحركات السكان اللى بيخرج من شبرا دلوقتى بما فيها بنأمل إننا نسحب العربيات الكارو والعربات الخاصة، بيخرج فى الساعة ٣٠ ألف راكب وبيتجه الى السيدة حوالى ١٤ ألف راكب، وبعدين بيتفرع عل جميع الجهات.

وبعدين فيه خط ربط ضاحية حلوان اللى هى الضاحية الصناعية للصناعة الثقيلة، وضاحية المطرية اللى هى المفروض إنها ضاحية الإسكان المتوسع، ربط المنطقة دى وييجى فى وسط البلد ويمشى فى ال underground من دير النحاس فى شارع القصر العينى لغاية ما يوصل غمرة فى ال underground عشان ميرهقش المرور ويبقى خط واحد إقليمى مار بوسط المدينة. وبعدين فيه خطين مقترحينهم من العباسية الى شارع ٢٦ يوليو الى الدقى، والخط الثانى من القلعة الى الجامعة عن طريق كوبرى التحرير. الحاجات دى هتحتاج لها ييجى ٢٠ سنة مهياش فى متناول إيدنا إذا عملنا هنخطط على الأكثر، يعنى إذا ربنا وفقنا إننا نخطط على الأكثر للخطين الأولانيين.. هو الخط الإقليمى وخط السيدة زينب - شبرا.

سرى للغاية

فيه لحل الأزمة بأسرع ما يمكن، المذكرة النهارده اللي أنا بعثتها يافندم على أساس إن احنا بأسرع ما يمكن للظروف اللي ذكرتها سيادتكم عشان تقوية الجبهة الداخلية؛ دى هتكون تكاليفها مرتفعة، إنما أغلبها هيكون ائتمانى من بلاد الاتفاقيات. إذا كنا إحنا مش هنمشى على الحل الفورى ونرى إن الظروف بتؤكد ضرورة أن نسرع فى حل من اللي قلناه دول، هو استيراد ١٥٠ أتوبيس كبير سعة ٢٠٠ راكب اللي هو بيبقى زى المقطورة اللي ورا بس هو حطة واحدة منه فيه. وأظن إذا كان سيادتكم دى رسوماته ودا ال ١٥٠ أتوبيس هيتكلف بيجى ٢ مليون جنيه، بنتتجه المجر ومستعدة تدهولنا ائتمانى من ٥ سنين الى سبعة، وبيبتدوا التوريد من فبراير بمعدل من ١٠ - ١٥ أتوبيس كل شهر.

الحاجات اللي بقولها دى يافندم مش هتمس طلبياتنا من الصناعة المحلية، هيفضل مستمر النصر للسيارات برضه فى طلبيات بتيجى منها لأن هى هتكون مكملة للعملية دى باستمرار.

عندنا استيراد ١٠٠ عربية ترام حديث عشان الترام الحالى ده أصبح مالوش قيمة أبداً، وأنا لازم أركز فى شيل الجماهير على النقل الكهربائى على طول ١٠٠ عربية ترام حديثة ب ٢,٥ مليون، ودى بنتتجها تشيكوسلوفاكيا وبرضه ائتمانية.

هنقوى الشبكة الحالية مسافة ٢٠ كيلومتر، ومن أمثلة التقوية بتاعتها إن الحتت بتاعة المنصورية والحتت اللي ورا سيدنا الحسين فيها بعض الطرق ممكن إنها توصل بها إشارة الترام لغاية ظهر العباسية. وبعدين فى الحتت المنطقة بتاعة الإمام ممكن إنه يمتد للباساتين، وممكن فيه مناطق كتير قوى فى القاهرة ممكن مد خطوط فيها، مش ضرورى حتى يكون الشارع مزدوج السكة ممكن يكون مفرد رايح من طريق مفرد وراجع من طريق آخر. والتراميات القديمة دى مش هتترمى لأن فى العادة بناخذها والعالم كله بيعمل إنه بيديها للمدن التابعة للدولة نفسها المتأخرة؛ يعنى آجى مثلا فى منطقة زى حلوان عايزين يعملوا ربط بين حلوان والمصانع فأخذ التراميات القديمة دى أشغلها فى المنطقة دى. عايزين يعملوا ربط خاص كهربائى بين كفر الدوار وبين الإسكندرية، ياخدوا التراميات القديمة دى يشغلوها فى طنطا بين طنطا وضواحيها؛ فكل العالم بيجدد المدينة الرئيسية وبيأخذ الوحدات اللي فيها يوديها فى المناطق الخارجية.

سرى للغاية

تدعيم الخطة: دا فى الخطة داخلة خط حلوان، الشكوى فظيعة منه من الإزدحام اللى فيه إنه بيركب فيه كل يوم ٥٢ ألف راكب، وهناك أصبح طريقة لتهديد العمال لبعضها بدل ما يقول له: هضربك ولآ أموتك يقول له: هانرميك من الوابور! بس يخليه وهو راكب متشعبط يضره على إيدته كذا مرة الرجل يقع! وفيه حوادث يمكن واحد أو اتنين ساعات بتبلغ شهريا من الناس اللى بيوقعوا من الخط. إحنا طالبين مضاعفة حجم العربيات، هو موجود ٢٥ وحدة شغالة دلوقتى كل وحدة ٣ عربيات، هنضاعف ب ٢٥ وحدة وهنشغل الوحدة ٦ عربيات يعنى هنضاعف حجم الركاب اللى بتركب فيه. واشترينا محطة الكهرباء الإضافية اللى لازمة للعملية دى جت من سنة وركبت خلاص وجاهزة، مفيش إلا الوحدات تيجى والمناقصة بتاعتها أعلنت وهنتفتح فى أوائل يناير ٦٩، هتتكلف ٣,٦ وأغلب الحاجات دى إحنا مشترطين دائما إنها تكون اثتمانية.

ورش وجراجات عشان الحاجات اللى بتيجى والتدعيم الجديد ١,٥ مليون.

الكبارى على النيل - زى ما قلت لسيادتك - أنا بدى الأولوية الأولى للكوبرى اللى هو امتداد كوبرى رمسيس على البحر الأعظم؛ عشان أزود كفاءة التفريغ داخل الجيزة لأن دلوقتى النفق اللى اتعمل فى ناحية كوبرى التحرير مش عليه زحمة أبدا، وبعدين كله بيتراكم على المنطقة بتاعة كوبرى الجلاء خصوصا الساعة ١٢ لغاية الساعة ٢ أو ١١ ونص - ٢، لا يمكن سيادتك الزحمة تلاقى العربيات متلاصقة كأنها حطة واحدة! فدا لما أزود كوبرى أمام العجوزة نفسها فيه حطة هناك مساكن قديمة مركونة من زمان متروكة على إن هيطلع الكوبرى فيها متبناش فيها، قصادها شارع واصل لشارع المتحف الزراعى هيفك كثير جدا عن الدخول والخروج الى الجيزة.

وكمات فى المستقبل إذا كوبرى الجلاء خلاص استوفى أمره وهيتغير، إذا تغير الكوبرى دا ببقى فى المستقبل يشتغل بداله؛ دا هيتكلف ٧٠٠ ألف جنيه وأعتقد إنه يخلص فى سنة لو ابتديناه، وكله خرسانات مسلحة يعنى يمكن لحد ما يمكن يصح إننا لا نستورد إذا كان هنجيب حاجات بسيطة قوى. كوبرى رمسيس يستغرق إنشائه ٣٠ شهر؛ دا ينظر فيه بعد العملية دى إنما دا واجب لربط الضفة الشرقية والضفة الغربية وزيادة كفاءة الانتقال لأن السكان بيزيدوا جدا.

سرى للغاية

شبكة إشارات المرور هتتكلف لها ٣٠٠ ألف جنيه أجنبى، بالتركيب ب كله هنا ٥٠٠ ألف جنيه.

طريقة الحساب، عشان أطمئن السيد الرئيس على إن العربيات اللي هنجيبها سواء التزام أو أتوبيس، أنا عندى من ٧ الى ٨ اللي هو وقت الأزمة أو الذروة ٤٢٥ ألف راكب، ٥٠٪ منهم مالهمش محلات يعنى حوالى ١٢٠ ألف، وأنا عندى ١٥٠ أتوبيس كبير، الدورة هو بيعمل فى العادى الدورة نص ساعة فيعمل دورتين فى الساعة ساعة ٢٠٠ راكب، فيعمل ٦٠ ألف فى الساعة الـ ١٥٠ أتوبيس كبير. وبعدين ١٠٠ عربة تزام حديث هتعمل لى حوالى ٢٨ ألف راكب، دا على الأقل يصح بيزيد الحمل ١٠ - ٢٠٪ مما يكون ازدحام فيه. وبعدين ٤٠٠ أتوبيس اللي هناخداهم السنة دى من النصر للسيارات هتجيبلى ٧٢ ألف هيبقى عندى ١٦٠ ألف.

هيبقى اللي فاضل بعد كده فى التحميل حوالى ١٠٪ وهو بدأ بـ ٥٠٪ فى السنة الجديدة، على طول العربيات اللي هتيجى من النصر للسيارات هتكون عقبال ما أخلص الـ program دا هتكون جت السنة الجديدة. السنة الجديدة العربيات اللي هتيجى لى من النصر للسيارات ٤٥٠ وهتكون كبيرة ١٥٠ راكب، وإحنا جينا ٣ نماذج هنا بنجرهم وفى مدى شهر أو شهر ونص هنديهم إيه اللي صالح فيهم هيبنتوا يصنعوا فيهم، يقدر يجيب الـ ١٠٪ دى كمان. فاعتقد إن بالطريقة دى نقدر نوصل الى حلول معقولة بس مش دائمة حلول معقولة فى السننتين أو الثلاثة القادمة.

عبد الناصر: هو المشكل الحقيقة برضه اتكلمنا فيه من سنوات، وماتعملتش خطة لمقابلة التوسع بل لمقابلة الحاجات، وأنا فاكر لما كان الأخ أبو نصير كان مسئول كان سنة كام؟

أبو نصير: فى سنة ٥٩ بعد التأميم، وكانت بداية الأزمة لما صدر قرار بمنع استيراد الأتوبيس، وبعدين التنظيم نفسه بتاع الجراجات كان فيه عطل فى العملية من المتعهدين؛ كان فيه عدد كبير من أقارب المتعهدين. فإحنا أخذنا كل العمال والموظفين كانوا حوالى ٦ آلاف موظف، وعملنا لجان للتحقيق معاهم وخذنا حوالى ٥٤٠٠ فضل ٦٠٠ فى الخارج. وبعد كده صدر قرار إنهم استولوا على الأماكن الـ ٦٠٠ دول اللي كانوا كلهم خريجي سجون وبعضهم سرقات؛ فهم دول دخلوا لخبطوا النظام. ومن أهم النظام إن احنا بنعمل سياسة عامة إنما مراجعة العاملين فيها

سرى للغاية

لأن أكثرهم سرقات. سرقة الإيرادات هي اللي ماشية فى العملية وبتعجز، ووصلت الى إنهم يبيعوا! تدخل المخزن تاخذ لك كام تذكرة بسعر كذا من أمين المخزن يبيعوها ولا تدخل من ضمن الإيرادات؛ فدى عايزة مراجعة للموظفين القائمين عليها.

وبعدين تضاعف عدد العمال بدون ما يقبله عمل، وكان فى وقتها فيه سياسة وأنا أعتقد ممكن إثارتها دلوقت؛ إن هيئة نقل القاهرة لا يمكن تكون وحدة واحدة يجب أن تقسم الى حوالى ٨ شركات أو ١٠ شركات، زائد الرأى إن الجراجات نفسها سعتها لا تكون إلا ١٢٠ أتوبيس، نعملها كوحدة اقتصادية مستتفة، ويبقى فيه شركة شمال القاهرة وشرق القاهرة وجنوب القاهرة ووسط القاهرة؛ كل واحدة له إدارة مستقلة. وفيه من العمال يمكن القدام ناس لهم كفاءة، إنما تغير الإدارة خلاهم ينزروا ولا يقدموش الخدمات بتاعتها اللي كانوا يقدموها وقت ما كان فيه حوافز، وفيه عندهم خبرة يمكن إنتم تعرفوا عبد العاطى الشافعى واللى معاه معاطى نافع، ودول ناس ممكن إنهم يستلموا كوحدة اقتصادية تربوا فى هيئة النقل من صغرهم واكتسبوا خبرات الى أن وصلوا مفتشين ومديرى وحدات. كلهم مركونين النهارده مش بيشتغلوا إطلاقا، وهو دول ممكن خبرتهم نستعين بها فيما لو قسمت الى وحدات مستقلة.

العامل الرئيسى التانى المهم اللي درسناه من وقتها فى الواقع: إن سبب الأزمة كلها كان إلغاء خطوط الترام، فيجب العمل على التوسع أيضا فى خطوط الترام لأنها أسرع وسيلة وأرخص وسيلة ومش عايزة صيانة - فى وقت الحرب - قامت أو أى حاجة من الاستيراد؛ الترام يقدر يقعد ٢٠ سنة بصيانة محلية. نتوسع فى خطوط الترام خصوصا الخطوط الدائرية اللي خارج المدينة، يعنى زى ما قلنا المطرية لما لغوا ترام الأزهر قبل إلغائه كان فيه مشروع إنه يمشى جنب السبئية وجنب الدراسة، فألغى الأزهر وماتعملش الخط دا. يعنى هى خطوط الترام الدائرية النهارده طريق صلاح سالم لما يمشى فيه المترو هو كان مشروع قديم؛ يعنى يجب التوسع فى الخطوط الكهربائية نفسها الترام ولا المترو وخصوصا فى الخطوط الدائرية اللي بتربط العملية نفسها.

لازم يجرى البحث حالا فى الموظفين، مين اللي صالح ومين اللي مش صالح، تقسيم بدل من وحدة اقتصادية كبيرة الى جملة وحدات اقتصادية صغيرة.

التركيز يمكن على الترام ومسار له لأن النقل نفسه هايتكلف وقت كثير، إنما الترام على سطح الأرض تكاليفه أقل.. دى كانت دراسات موجودة. وبعدين يجب الاستعانة بذوى الخبرات القديمة اللي موجودين والأخ على يعرفهم.

سرى للغاية

صالح: بمناسبة السيد محمد أبو نصير لما أثار حكاية الناس الحرامية دول، إحنا بنزفد ٩٠٠ شخص سنويا من السرقات ومخالفات خطيرة بيعملوها!

أبو نصير: دا فيه كان عليهم أحكام بالسجن، وقالوا لهم برضه: ادخلوا واستلموا محلاتهم!

صالح: ومباحث السكة الحديد عندنا متخصصة يوميا بتقفش ٢ و ٣، والنهارده العصابات مكونة من المفتش والسائق والكمسرى.

أبو نصير: بيبيعوا التذاكر، لو الدفتر مثلا فيه ألف تذكرة مثلا بخمسين جنيه، تدفع خمسة جنيه وتأخده.

صالح: زى ما سيادته قال: دا فيه تخصصات واحد بيهرب التذاكر والتانى مختص ببيعها، أخطر حاجة يافندم المفتش بيزور مانيفستو ويبدخل به يبيع من التذاكر المهرية والمانيفستو بتاع الشركة أو الهيئة يخبیه.

أبو نصير: يعنى المفروض المرفق دا يعتبر كوحدة اقتصادية تجيب إيراد، لما ضبطناه قبل العملية ما تحصل ريكة فى العمال كان بعد مصاريف الصيانة واستهلاك الأتوبيس، الأتوبيس بيحجب ٧ جنيه فى اليوم إيراد صافى.. ودا اللى مطلوب كتشغيل اقتصادى أنه ما يخسرش.

صالح: فالمباحث العامة عندنا اللى هى مباحث السكة الحديد، فيها فرع مختص مباحث هيئة النقل العام يوميا بيمسك ناس؛ لدرجة إن واحد سرق أتوبيس بحاله وجبناه! خده وصل لغاية المطرية فك الـ march السواق من الهيئة خدوا موصلوش! غباؤه العجيب إنه هو خده عهدة عليه كله وقال: أنا معرفش أنا جيت سلمته ومشيت رحنا جبنا المارش من بيته! فلا يمكن سيادتك السرقات اللى متتبعها فظيعة.

أبو نصير: عايزة إعادة شاملة فى كله وهم معروفين لأنهم سوابق وفيه محكوم عليه باختلاسات!

سرى للغاية

صالح: ما بنقدرش نرفدهم إلا بعد حادثة إذا كان عجز بصرى.

النقطة الثانية: الشركات يافندم، إحنا ماشيين فى هذا الإتجاه مقسمين دلوقتى ٣ مناطق وأظن مكتوبة فى المذكرة ٣ مناطق وواحدة للترام، والـ ٣ مناطق دى بنبنيتها لأن كان إتحمى شخصيتها خالص، وأنا مقدرش أحمل إن أجي أقول له - أصبح شركة - كل لما أجي أقول له: ما شغلتنش، يقول لى: مكونتنش لسه جهازى، مكونتنش مخازنى، مكونتنش ورشنى! فإحنا مدينهم سنتين كل واحد بيكون نفسه باستقلال ذاتى للغاية ما يكون وحدة قائمة يمكن إنها تكون شركة منفصلة. إنما إذا جه ووقفته بالإضافة الى الإضطراب اللى موجود، وابتدى يكون من أول وجديد حاجة تانية ودور على مخازن ويدور على ورش ووحدات؛ الدنيا هتضطرب جدا. ويرضه أويدي السيد أبو نصير فى الخطوط الترام والخطوط الكهرباء اللى على القضبان، هى دى أرخص شئ وأحسن شئ فى النقل وكل أوروبا بتعتمد الآن عليه.

أبو نصير: وبعدين الاستعانة بذوى الخبرة القديمة وهم ناس كويسين منهم.

صالح: الكويسين منهم هنجيبهم.

أبو نصير: دول مركونين حطوهم فى مكاتب وسابوهم ما بيشتغلوهومش.

صالح: وبعدين فيه مشاكل يافندم، تبص تلاقى واحد جه بعد ناس راحوا رافعين له ماهيته بقى ٤٠، وبعدين ذوى الخبرة اللى بيقول عليه السيد أبو نصير بقى ٢٠؛ فخلاص نفسه اتسدت ودلوقتى لا طایل أشيل اللى خد ٤٠ أو ٥٠ اللى بياخد ٢٠ ماهو أقدم منه وأحق منه ومش قادر أعمل له حاجة!

أبو نصير: مع الأسف يافندم كلهم ما بيشتغلوش اللى كانوا فى الخبرة بقوا سلبيين خالص.

صالح: عايز دراسة يافندم للعملية، ومن ضمنهم بعض طلبات أتظلم فيها بعض مطالب عامة مطلبيين يقدروا يريحوا حالتهم النفسية؛ حكاية إنه بيبقض على كام يوم والأقدميات بتاعتهم.

سرى للغاية

عاشور: الحقيقة يافندم المشكلة إحنا عايشين فيها كلنا أكثر من ٥ سنوات، وعلى ضوء التجربة فى إدارة النقل فى محافظة الإسكندرية أستطيع إن أنا أوازن بين مشكلة القاهرة الكبرى، هتكلم فى نقطتين بس..

النقطة الأولى: وهى تقسيم الـ ١١٠٠ أتوبيس، وكلامى هيبقى قاصر على الأتوبيسات فقط الى شركات أو الى أجزاء.

النقطة الثانية: الى أن تأتى الحلول كلها اللى احنا بنقولها: كيف نحافظ على الـ ١١٠٠ أتوبيس اللى شغالين النهارده؟ لأن كل يوم الأتوبيسات بنتناقص والمشكلة بتبقى أكثر وأكثر. فى إسكندرية إدارة النقل عهدتها ٤٦٠ أتوبيس، اللى شغال فيهم فعلا ٢٠٠ وينحاول إن احنا نرفع هذا العدد الى ٣٠٠ أتوبيس لم نستطع الى رفعهم على ٢٥٠ أتوبيس فى شهر! وبعدين الأزمة بتاعة قطع الغيار وقفت الموضوع؛ أول حاجة كيف تصان الـ ١١٠٠ أتوبيس؟ الاهتمام بقطع الغيار ويجب أن تكون متكاملة الى أن تأتى الحلول اللى احنا سمعناها فورية ومتوسطة وبعيدة المدى.

النقطة اللى كانت ملاحظة من سبب تلفيات الأتوبيسات فعلا، إن الأتوبيسات غير معين عليها سائقين بالإسم ومسلمين فعلا. السيد أبو نصير عطى صورة سريعة عن مرفق النقل بالقاهرة ولكن هى أعمق من ذلك، مش ترقيات هى تعمد فى إيقاف على العربيات وعاوزة إحكام رقابة لأن احنا كنا متجاورين معاهم. بل العدوى انتقلت الى الإسكندرية فى بعض مطالب من اختلاط العمال فى مراكز التدريب.. الى آخره. حسمت إزاي؟ بأن الأتوبيس استلمه ٢ سائقين، وكل مجموعة من الأتوبيسات عليها رقابة من المهندسين مع إحكام رقابة إنتاج الورش. فعلا كل كلامى منصب إزاي نحفظ ونصون الـ ١١٠٠ أتوبيس قبل ما نخسر منهم عدد أكثر وتبقى المشكلة أكثر؟ فيه حلول فورية نتكلم فيها، الى أن تأتى المشكلة باستيراد قطع الغيار المتكاملة باستيراد الأتوبيسات اللى احنا عاوزينها؛ وهو تشغيل التاكسيات.

المشكلة دى أنا حصرت فى القاهرة وجدت إن فيه ٦٠٠٠ سيارة تاكسى وماشية فى الشوارع، بيقال إن دا هيزحم المواصلات! هى ماشية فى الشوارع فعلا، ونقدر ناخذ منهم ١٠٠٠ ونخصصها بلون خاص للمسارات الطويلة، فعلا تشعر الأهالى بكره الى إن احنا أخذنا قرار جدى؛ بأن الأتوبيسات فعلا مع الزحمة بتاعتها خصصنا ١٠٠٠ تاكسى بسعر موحد.

سرى للغاية

والتجربة مش عاوزه خوف أو شك، لأن كبار المسؤولين فى إدارة النقل فى الإسكندرية عاكسوا هذا الموضوع فى أغسطس عندما اشتدت الأزمة معنا، وبعدين نجحت فى شهر أغسطس إن احنا مشينا عدد من التاكسيات بالاتفاق مع نقابة سائقى التاكسيات، حتى إدارة النقل قلنا تعوضهم عن إننا بنأجر فعلا التاكسيات دى. أنا بشعر لما بيبقى فيه ١٠٠٠ تاكسى بينقل فى مسارات خاصة ومحددة، يبقى الأهالى فعلا شعروا بأن عمل فورى الى أن تأتى الـ ١٥٠ أتوبيس اللى هنصدق عليهم وهنشترتهم.

عبد الناصر : هينقل بالواحد يعنى؟

عاشور : لا يافندم، أصل لما بيمشى التاكسى بسعر مخفض وحددناه كان فى الإسكندرية، يمكن مشكلة ظهرت إن ٤ صاغ بيبقى عليه قرش صاغ زيادة، فاتفقنا إن إدارة النقل تدفع من مكاسبها طبعا جزء لإيجار هذه التاكسيات.

الموضوع الثانى: برضه اللى الناس بتخاف منه وأذكر الأخ حسن عباس زكى أثاره، وهو مواعيد الدواوين. أنا أخذت إحصائيات فوجدنا طبعا إن لو الموظف جه من ١٠ لغاية ٤، وكلهم بيتمنوا إنهم ييجوا من ٩ الى ٣ بعد الظهر هتحل أزمة سيادتكم لا تتصورها قد إيه. هنسيب المدارس والجامعات والنظم كلها فى مواعيدهم، واتفقت مع محافظ القاهرة إن احنا نعمل بعض تحريات فى الوزارات على إبداء الرأى؛ فهو لو بدأ من ٩ الى الساعة ٣ بيخف فعلا. أنا باقتراح إنه بيبقى من ١٠ يعنى من الصبح لغاية الساعة ١٠، ودى تجربة والتجربة اللى بيدل على نجاحها أو فشلها إن احنا نخوضها فعلا. فبقول: لو أخذنا شهرين كتجربة ونجرب مواعيد الموظفين، هنلاقى إن المدارس دخلت فى مواعيدها ثم إن الدواوين جت من الساعة ١٠ أو الساعة ٩ كيفما يتفق عليه.

الموضوع التالى: موضوع الهجرة للقاهرة، زى ما سمعنا السيد وزير النقل إن الأوان فعلا الى التفكير فى الحد من هذه الهجرة. وإحنا كنا حاولنا فى الإسكندرية باعتبار إن الميناء موجودة وإن المهاجرين مفتوحة، نفكر مع مديرية الأمن على اعتبار كيف نحد من الهجرة. فطبعا الموضوع للحل البعيد، عاوزين نفكر فى لجنة القاهرة الكبرى للإيقاف من الهجرة المتنامية دلوقتى وماشية على اعتبار دى أزمة بتشكل موضوع خطير.

سرى للغاية

الموضوع التالى: تعديل المسارات وصيانة الطرق، أنا تكلمت مع محافظ القاهرة الاعتمادات اللى عنده عاجزة عن صيانة الطرق فعلا؛ فزى ما هندعم قطع الغيار وتكون متكاملة يجب إن احنا برضه ندى اعتمادات للطرق لأنها أساس من أسس تسهيل سير الأتوبيسات.

الموضوع التالى: وهو الإيرادات: إحنا برضه كنا بنوازن باستمرار بين مرفق النقل بالقاهرة والإسكندرية، وبنعتبر إن الإيرادات وإحكام الرقابة عليها عامل نجاح مرفق النقل.

فأنا مبعترش إن فى القاهرة هنا بيجرى ما كان يجرى فى الإسكندرية؛ لسبب بسيط وهو إن محافظة الإسكندرية مسئولة عن مرفق النقل.. مجلس محافظة الإسكندرية، فكان كل ٣ شهور فى المجلس بيان عن الإيرادات فعلا مقارن بالسنة اللى فاتت، وفيه إحكام رقابة وتفتيش ومتابعة، كمان الصيانة عدد العربيات اللى شغالة يومية أسباب التعطل.. الى آخره. أنا أؤيد فكرة الدكتور أبو نصير، وهو التقسيم الى أحياء بمعنى إن لو كل حى فى القاهرة ياخذ شركة من الشركات، ويبقى مسئول المجلس عن الورش.. الصيانة التشغيل الإيرادات ومسئولية إدارة النقل.

هو بس أنا كنت فى الإسكندرية لما زهقنا خالص من قطع الغيار والاعتمادات المفتوحة، كتبت للسيد وزير النقل إن أنا بعجز عن إدارة المرفق إطلاقا، ولازم تتضم الى وزارة النقل وتشرف عشان قطع الغيار تيجى. النهارده لما شعرت من الكلام عن جسامه وخطورة هذا الموضوع والحلول بتاعتها، شعرت إن مجالس المحافظات لها دور فعلا فى إحكام الرقابة على الورش وعلى الإيرادات وعلى التشغيل وعلى الأفراد فعلا، وتعاون وزارة النقل فى هذا الموضوع. وبعنقد إن بالحلول دى الفورية، قبل ما نشترى أتوبيسات كيف نحافظ على ال ١١٠٠ أتوبيس اللى موحودين معانا وهم بتدهور فى صيانتها.. الى آخره.

متشكر.

رفعت: معرفش إذا كانت الوزارات نفسها والمؤسسات تقدر تساهم فى العملية على أساس بتنقل الموظفين بتوعها بالأتوبيسات. وتقديرى الموظفين مستعدين يعنى يدفع حتى جزء جنيه فى الشهر أو ٢ جنيه فى الشهر، وممكن المؤسسات والشركات والوزارات حتى تعمل أتوبيسات خاصة للموظفين بتوعها، بتنقل من مناطق ٣ - ٤ أتوبيسات من مناطق مختلفة ممكن تساهم فى حل المشكلة. فيه نقطة تانية ودى مرتبطة يمكن..

سرى للغاية

عبد الناصر: هتبقى أعلى بكثير!

رفعت: بالنسبة للإسكان خصوصا المناطق الجديدة، تقديري لو يفضل الناس اللي بيعملوا فى المنطقة يبقى لهم أولوية فى السكنى؛ يعنى مثلا مدينة نصر يفضل الناس اللي يسكنوا فيها اللي هم فعلا بيشتغلوا فى المنطقة فى المصالح اللي موجودة فى المنطقة، إمبابة نفس العملية. وهذا النظام حتى موجود فى لندن، المجلس المحلى هو اللي بيتولى معرفة إيه الشقق اللي خالية وبتتقدم له الطلبات وبيوزع السكان على المناطق حسب أماكن عملهم؛ وبذلك يحل مشكلة من مشاكل المواصلات. طالما واحد مثلا فى حلوان فى إمبابة أو فى مصر الجديدة، كل لما كان ساكن جنب منطقة عمله هتخف المواصلات، دى يمكن فى عمليات الإسكان الجديدة إنها تراعى.

مصطفى: فى حكاية الإسكان ومدينة نصر، هو فى الواقع هو المبدأ إن الموظف يكون ساكن من قريب عمله، ولكن مدينة نصر لما يكون ساكن فى السيدة زينب بـ ٣ جنيه فى الشهر مايقدرش يروح مدينة نصر عشان يسكن بـ ١٠ أو ١٢ جنيه! فهى كانت العملية بتاع تركيز الوزارات فى مدينة نصر على إنهم يسكنوا فيها، عملية معتبرش إنها ناجحة تماما لأن المستوى المعيشى مايقدرش ينقله بنفس الإيجار. إنما فيه مناطق فى وسط المدينة وفى منطقة كنا قدمنا عنها مذكرة.. جامعة عين شمس كلية التجارة فى المنيرة واخدة مساحة يمكن تكفى لبناء ٨ وزارات؛ دى لو أقيمت فيها وزارتين ومعروف تكس الأهالى فى السيدة زينب والمنيرة والعملية دى، ودى تروح مع جامعة عين شمس؛ يعنى فيه أماكن كبيرة خالية فى وسط المدينة ممكن فيها عمل الإسكان يعنى.

عبد الناصر: هو برضه المشكلة دى مش بنبحثها لأول مرة بنبحثها من أيام التأميم وإيقاف الاستيراد. وبعدين أنا بحثت الموضوع وبعدين قلت: نستورد وجبنا أيامها ٢٠٠ عربية، وبعدين حصل كلام متشعب كثير وبعدين ماتتفدش حاجة الحقيقة.. ماتعملتش خطة مفيش حاجة اتنفذت! الكلام دا بقاله ٨ سنين متهيألى.

سرى للغاية

أبو نصير: أهم حاجة التركيز على الترام مش على الأتوبيس، وبعدين التركيز على اعتبار مرفق النقل وحدة اقتصادية لازم يجيب إيراد زى ما كان بيحجب الأول مش كله مصاريف.

عبد الناصر: وبعدين النقل لما كان شركات خاصة كان بيحجب طبعا.

أبو نصير: كان بيحجب إيراد وأرباح. إحنا قعدنا ٦ شهور متوسط العربية ٧ جنيه يومى صافى بعد استهلاكها وصيانتها.

صالح: بارجع للسيد أبو نصير فى الأرباح، بس دلوقتى ارتفع البترول وارتفعت الأجور بالكادرات وارتفعت الـ spare parts، وبعدين الأجور لم ترتفع.. ودا جزء كبير قوى من العملية.

عبد الناصر: هو فيه كلام على الخطوط الأخيرة بتاعتكم، إن دى ضاعفت الأجور على الناس.

صالح: والله أنا عندى الإحصائية، اللي كان بيركب الخطوط الطويلة ١٠٪ من الركاب بس.

عبد الناصر: طبعا أنا معنديش طريقة أبحث بها، أنا بسأل نتيجة السؤال بالنسبة للخطوط الطويلة والأخ حلمى مراد كان اتكلم الدور اللي فات على العملية دى، لكن أنا اللي سمعته إن فعلا العملية اللي كان بيدفع ٣ صاغ بقى بيدفع ٦ صاغ!

صالح: لا يافندم، الزيادة كلها إن كان حصل زيادة قرش تعريفه، هو كان ٣ تعريفه وكان ٢٥٪ من الـ ١٠٪ اللي بيركبوا خطوط طوالي، ١٠٪ حسب التذاكر يافندم ٢٥٪ منهم اللي زادت تعريفه والباقي فضلوا زى ما هم، ومستعد أجيب الإحصائيات الرسمية موجودة.
النقطة الثانية: سيادتكم يافندم أكمل؟

عبد الناصر: أيوه.

سرى للغاية

صالح: عشان الأخ حمدى عاشور ال spare parts، أنا برضه أؤكد كلام الأخ حمدى عاشور بأن لازم الجهات دى كلها ناخذ ال spare parts اللي هى بتتكلف فى حته زى النقل العام فى القاهرة ١,٨ مليون كل سنة، وإلا من غيرها مش بنعرف نمشى والعريبات بتقف! النقطة الثانية: حكاية التاكسيات: أنا عندى فى وقت الذروة ٤٥٠ ألف راكب، إذا كنت هخصص ١٠٠٠ تاكسى التاكسى بيركب ٣ يبقى ٣ آلاف من ٤٥٠؛ عندى نقص ٢٢٠ ألف راكب. فأنا أخاف إن الحل دا إنه يظهر كده الناس تقول من ٢٢٠ ألف أحل لـ ٣ آلاف فى وقت الذروة.. يبقى صعب قوى.

تالت حاجة: إحنا بنعمل إحصائيات - برضه عشان أطمئن الأخ حمدى - شهرية لهيئة النقل العام، إحصائيات تامة لكل شركة.. كتاب زى دا بيطلع وبيراقب ويبدل أقسام التشغيل كلها يتكتب عنه تقرير؛ إيه اللي تم وإيه اللي خسروه وإيه اللي كسبوه؟ وأسباب الخسارة والحاجات دى كلها وبيتحاسب عليه كل واحد.. دى يعنى عشان كفاءة التشغيل.

أبو نصير: والله هل يمكن اختيار منطقة من القاهرة تجربة كوحدة اقتصادية مستقلة، ونبدى بها على طول بإدارة معينة وريح وعملية ونمسكها لناس من القدام؟ مثلا إن كانت شرق القاهرة هو عارف عبد العاطى هو أمين أظن الاتحاد الاشتراكى بتاع المطرية، هو من أحسن عمال المرافق ونشأ من صغره. وفى الترام برضه ناس كويسين، وهم مستعدين ناخذ وحدة تبقى وحدة اقتصادية ولها إيراد، فى حدود كل وحدة مثلا ١٠٠ أتوبيس بيشتغل عليها وهو مسئول بيقدم حسابه عنها. فلو بدأنا التجربة فى منطقة من مناطق القاهرة الى أن تعمم.

هويدى: أنا يافندم فى رأى إن زيادة عدد الأتوبيسات مش هو اللي هيكون الحل الجذرى لهذه المشكلة.

كامل: يافندم لو أذنت لى بكلمة موجزة، هو زى ما أشرت سيادتكم إن التفرقة الكاملة من أول البحث فى موضوعين.. وجود المشكلة وحجم المشكلة، وعلى ما أعتقد مفيش حد فينا بيختلف على وجود المشكلة. لذلك أنا شايف إن الأخ زين العابدين قدم لنا دراسة إحصائية موضوعية، ومشى فى تتابع وتسلسل منهجى لحد ما انتهت قدامنا الى سبعة نقاط. وشايف إننا إذا كنا هختلف فى عدد الأتوبيسات اللي هنستوردها لا يمكن أن نختلف على مبدأ الاستيراد فى حد

سرى للغاية

ذاته، وكذلك فيما يتعلق بالتزام وتعديل الخطة على خط حلوان اللى كلنا عارفين الخدمة عليه شكلها إيه.

ومن أجل ذلك يافندم لو سمحت، إن موضوع تدعيم مبدأ الـ room stock ممكن جدا نتخذ فيه قرار. وفيما يتعلق بالبحث ببيجي فى البحث الجزئى مبنيا على سير التقرير فى ذاته؛ يعنى موجود قدامنا الأخ على زين العابدين قدم التقرير، وبعدين التقرير ماشى مسلسل فى مقدمة والأسباب وفى النهاية توصل الى بعض الحلول السريعة والمتوسطة وطويلة الأجل. فلو تفضلت سيادتك تكون المناقشة فى التفاصيل بناء على التقرير، وبعد ذلك لو كانت هناك إضافة تبقى فى التقرير نفسه، أما المبدأ فيما يتعلق بالحاجات دى كلها فهى ممكن تكون صالحة للبت الفورى. ولهذا لو حبيت سيادتك إننا نبحث فى الاستيراد من غير ما نذكر الأرقام مد خطوط الترام مثل استيراد كذا وكذا، وبعدين اللى يتعلق بالأرقام والإدارة والحاجات دى يبقى محل دراسة ثانية له وقت ومكان تانى، ونشوف الأخ حجازى عنده إيه ممكن يحققه بس.. يعنى إيه اللى الخزانة ممكن تقدمه فى هذا الموضوع. متشكر يافندم.

عبد الناصر: بالنسبة لموضوع العجز، ماعندنا الحل بتاعك! (ضحك) هو الحقيقة لو بنستورد من نفس الأصناف اللى موجودة عندنا بيكون أحسن لأن دا طبعا هيساعدنا فى الصيانة.

حجازى: هو الحقيقة ممكن يافندم تبحث وتجمع، بعد عملية التأميم وإعادة تنظيمها اتجمعت كل نوعية معينة ماركة يعنى فى الشركة؛ بحيث قطع غيارها وصيانتها ومعداتنا كل دا يبقى متوفر، ونجحت الفكرة فى الخطوة الأولى وحصل تبدل فى العرييات والبضائع وبين القطاعات وتشكلت عندنا وحدات اقتصادية من نوعية واحدة؛ فيعنى عشان العملة الحرة لو ممكن تشكل وحدة جديدة للتشغيل من ١٥٠ أتوبيس اللى هيجوا، ١٢٠ عربية بيكونوا وحدة اقتصادية وحدهات نقل الركاب معرفش!

صالح: برضه ١٢٠.

سرى للغاية

كامل: وكل وحدة تبقى ماركة ثابتة عشان الصيانة والمعدات، وقطع الغيار بتاعتها تبقى موجودة فى مكان واحد، ودى كلها تفاصيل يافندم تابعة لتدعيم الـ room stock.

عبد الناصر: لأ أصل دا موضوع مفروغ منه، وأنا جاى باتكلم بقول: كل واحد بيتكلم يسيب العملية دى، وقطعا اللي أنا متصوره إن الأتوبيسات اللي موجودة فى القاهرة لا يمكن إنها تنقل.

حجازى: معدل النمو السكانى داخل القاهرة يافندم سبب كبير.

عبد الناصر: أيوه.. بس إنت هريت من النقطة دى واتكلمت على الصيانة يعنى! (ضحك)

حجازى: لا يافندم أنا أقصد بالكلام اللي بقوله دا، إنه يكون محل نظر وأنا باتكلم عن الصيانة لأن اللي حاصل فعلا فى العربيات يعنى وصلت إن هم بيسرقوا الكاوتش ويفككوها!

عبد الناصر: هو بالنسبة للحرامية والعمليات اللي بتحصل بهذا الشكل، يعنى ممكن.. نعم؟

حجازى: إحنا كنا بنطالب اللجنة التشريعية بإن، أنا شايف فى الجرايد النهارده نيابة الأموال العامة الخاصة بالدولة..

عبد الناصر: يعنى الحقيقة..

أبو نصير: هم معروفين فى وسط العمال.

عبد الناصر: وبعدين المباحث بيمسكوهم، يعنى إن شالله يلفقوا لهم تهمة (ضحك) يعنى العملية سهلة وهم يعرفوا يعملوا. المجرمين يعنى هانعمل إيه؟! مصلحة الناس ولازم يبقى فيه حزم. وطبعاً فيه ناس اتعينوا هناك أيام ما كانت القوات المسلحة ماسكة العملية، وأنا شايف إن الناس دول عينهم شمس بدران، معرفش أنا كان جالى تقرير عن المواصلات مش عارف من المباحث ولا

سرى للغاية

من المخابرات عن ناس اتعينوا فى هذا الوقت، ويعملوا مشاكل حاليا ويحاولوا يلبطوا العملية ولازم نشوف.

هم الناس دول عينهم شمس بدران وناس اتعينوا ليه عشان يتخدموا فقطعا يههم تعويق الأمور، ولازم نتخذ إجراءات ونبحثه. والكلام اللي سمعته النهارده من أبو نصير صورة، هل الحكومة قادرة إنها تخلق ولا غير قادرة؟

أبو نصير: وبعدين إحنا اضطرينا سيادتك وقت التأميم إحنا اضطرينا ناخذ كل العمال، وكان المفروض إنهم أزيد، نسبة العمالة زادت ٢٠٠٪.

عبد الناصر: تبقى العمليات دى كلها تبعتها وتبت فيها ومنخافش. والموضوع الأولانى اللي هو ١٥٠ أتوبيس إنت بتقول اتفاقيات دفع الشروط إيه؟

صالح: بالنسبة للشروط من خمس سنين لسبع سنين من المجر.

أبو نصير: الدول الشرقية دلوقتى عملت تخصص اقتصادى..

حجازى: هو الموديل يافندم ٢٠٠ أنا خايف القاهرة مع الزحام.

عبد الناصر: آه.. هو يقول لنا يعنى ترد على السؤال.

حجازى: يعنى يافندم التجربة بالنسبة للـ ٢٠٠ اتجريت هنا بتاعة المقطورات، وبعدين هنجيب الأتوبيسات جزء منها ٢٠٠ ويمكن جم أصغر بعد كدا عشان تدى حركة أكثر.

صالح: والله هو دا اللي محسوب على أد العدد اللي هيشيله للأماكن البعيدة زى الهرم وغيره، وكان جه مرة من سنتين..

سرى للغاية

حجازى: اللى يهمنى يافندم إن خطة النقل معمولة على أساس إن فيه مسارات أكثر الى مراكز تجمع..

صالح: هو فيه حنتت بعيدة زى الهرم ١١ كم، والوراق وبولاق الذكور ١١ كم، ومصر الجديدة للغاية وسط البلد ١٦ كم، وحاجات كثيرة متقدرش تختزلها..

حجازى: بس عشان الزحام الموجود فى الشوارع والمحطات.

عبد الناصر: بالنسبة للتروماى هتجيب منين برضه؟

صالح: من تشيكوسلوفاكيا يافندم.

عبد الناصر: طب دلوقتى هتجيب تروماى وهتكهن اللى موجود؟

صالح: هنشغله فى حنتت تانية.

عبد الناصر: مفيش بلد فيها تروماى غير إسكندرية.

صالح: المفروض يافندم اللى حالته كويسة هنشغله واللى انتهى عمره الافتراضى هيتكهن، وكان فيه شكوى مستمرة بين خطوط حلوان والتبين، وبعدين إذا كان كدا ممكن نوديه فى الإسكندرية وضواحيها وكفر الدوار وغيرها.

عبد الناصر: يعنى إحنا عايزين نحل المشكلة فى القاهرة.

كامل: ويافندم المفروض كلها تتحط على أساس التخصص وتتجمع فى أحياء معينة.

صالح: والسرعة بتاعته تبقى عالية والعجلة التزايدية عالية وعجلة الرباط عالية.

سرى للغاية

عبد الناصر: دلوقتى البتاع دا الحقيقة أنا مش حافظ أسامى الشوارع الجديدة زى شارع الفاروق (ضحك) شارع الجيش آه.. ماشى ولاّ مش ماشى؟ يعنى الكلام إنهم عملوا تروماى وعملوا ولخبطوا الشارع لكن محصلش! الشارع بوظوه وحطوا فيه..

صالح: وعزلوه على إن محدش يقف فى الجنب على اليمين والشمال. دلوقتى بيمشى فيه تروللى باص وبعدين أتوبيس، وبعدين الناس بتقف. المشروع اللي جاى وإحنا طلبنا من إدارة البوليس إنها تدينا حطة من الجنينة بتاعتها، هننقل محطة الأتوبيس اللي عند نفق العباسية هناك عشان نمشى الأتوبيس كله فى شارع السرايات، يبقى شارع العباسية مش ماشى فيه إلا التروماى بس.

عبد الناصر: طيب والتروماى سريع ولاّ سريع وبطى؟

صالح: الموجود قديم وبطى، اللي عندنا بنصلح فيهم.

عبد الناصر: هو أنا قصى لما نعمل كلام.. نعمل كلام عملى واقعى. بالنسبة لتشيكوسلوفاكيا؟

زكى: على ٧ سنين.

عبد الناصر: على ٧ سنين.

صالح: برضه التالت مد عشرين كيلومتر من خطوط الترام من الإمام الشافعى للبيساتين.. يعنى مثلا مد خطوط من الإمام الشافعى للبيساتين.

صدقى: هل مش ممكن إرجاع بعض الخطوط اللي انتقلت دى يافندم؟ يعنى مثلا خط إمبابة كان ضارر مين يعنى؟! والحقيقة دا هيحل مشكلة كبيرة.

صالح: محافظة الجيزة بتعارض دخول الترام فيها.

سرى للغاية

عبد الناصر: وهى محافظة الجيزة بتعارض بنقول لهم غصب عنهم! إذا كان بس هو دا الكلام بيحل.

صدقى: الناس يافندم والأهالى بتطالب برجوع التروماى شارع الهرم.

كامل: يافندم شارع الهرم بالذات لأن لازال فيه جزء ريفى كبير.

عبد الناصر: آه.. بس بقى يعنى شيل التروماى رجع التروماى شغلانة بقى هى! (ضحك) حاجة يعنى تكسف إن الواحد يطلع يقول هنرجع التروماى تانى (ضحك)؛ يعنى إذا رجعنا التروماى هنرجعه سكييتى على الضيق مش فى العلن! (ضحك)

أبو نصير: مش ضرورى يرجع فى الشارع القديم جنب البحر، يرجع فى الشارع الخلفى جنب الجامعة.

عبد الناصر: يبقى الموضوع الرابع اللى هو الكهربائىة لخلوان.

صالح: هو نص المشروع نفذ وإن محطات الكهرباء جات وركبت.

عبد الناصر: طب الاستيراد منين؟

صالح: لسه مناقصة معروضة، وأنا شايف المجر داخلىن وألمانيا الشرقية، وبعدين فيه اتصال ببيجى ٦ شركات بتتصل بسيماف إن يبقى تصنيعها هنا فى مصر، وتبقى خطوة كويسة نبتدى بيها تصنيع النقل على القضبان الكهربائى عشان إذا ابتدينا الانفاق هنقدر نوفر فى العملات الأجنبية.

عبد الناصر: بس مايقاش تصنيع صورى، قولوا لنا هنخلص كذا بعد خمس سنين، ونرجع نستورد ويربطونا ويحصل زى ما حصل فى العربيات!

سرى للغاية

صالح: لا.. هو السيماف وصلوا عربات الركاب خلصوها، وهيتبقى فاضل حاجات بسيطة جدا فى الكهريا ودى اتصنعت هنا فى شركة مصر الجديدة.

زكى: بس أنا فاهم إن الميزانية الحالية وقفت.

صالح: لأ.. إحنا خدنا ٤٠٠٠ جنيهه عشان نفتح مظاريف المناقصة، وفى السنة الجديدة يمكن ناخذ المبلغ.

زكى: بس مش داخله السنة دى اللي بنحدده دلوقتى، وهى مش داخله فى ميزانية السنه دى.

صالح: لأ.. مش داخله السنة دى.

عاشور: بقول: إن سيادتك لما أشرت للموقف السياسى انعكاسه فى إسكندرية هيبقى أخطر من القاهرة.

عبد الناصر: لما نخلص القاهرة ياحمدى نبقى نشوف الاسكندرية، وإحنا (ضحك) هنعين وزير لكل بلد وزير إسكندرانى ودمياطى! (ضحك) لما نخلص القاهرة نبقى نشوف البلاد التانية وإسكندرية ولآ مانجيكش هنا إلا أما نبدأ فى موضوعات إسكندرية؟! (ضحك) الكلام دا السنه اللي الجاية بالنسبة للكهريا.

صالح: هو يافندم يمكن المناقصة فى مارس.

أبو نصير: هو يمكن لو رسيت على الكتلة الشرقية يبقى أحسن.

عبد الناصر: يبقى بالإضافة الى هذا بنكمل قطع الغيار كلها، إنت واخذها اعتماد قد إيه قطع الغيار؟

سرى للغاية

صالح: ١,٨ مليون، أنا خدت ٥٠٠ ألف يبقى فاضل مليون.

أبو نصير: على أن يتم الإصلاح فى ورشة.

صالح: هو إحنا ما بنخرجش حاجة بره.

عبد الناصر: موضوع الكبارى متهيألى نؤجله لأن الكبارى ممكن تتضرب، فى خطة اليهود فى عملية التصاعد وهم مدخلين الكبارى تالت. هو كان واحد صحفى قابلهم هناك، أول حاجة هيضربوها الزيتية فى السويس، وبعدين هيضربوا محطات الكهرباء وبعدين الكبارى وبعدين هيضربوا المدن؛ ده الكلام اللي اسرائيل هيمشوا بهذا الشكل، يعنى إحنا لازم نبقى مستعدين فى القوات المسلحة إننا نعمل كوبرى على النيل الصغير ودا سهل يعنى.

صالح: دا امتداد رمسيس.

عبد الناصر: ده ٧٠٠ ألف جنيه، ده محلى؟

صالح: أيوه يافندم.

عبد الناصر: الورش والجراجات ماشية وليها اعتماداتها يعنى.

صالح: بنعمل ثلاثة السنة دى والباقى السنة اللي جاية.

عبد الناصر: يبقى واحد موافقين عليه واتنين وتلاتة، وبالنسبة لأربعة دا؟

صالح: مقدم بتاعه بس.

سرى للغاياة

عبد الناصر: وخمسة؟

صالح: أبوه يافندم.

عبد الناصر: وستة بتاع رمسيس.

كامل: أ٦ بتاع رمسيس.

عبد الناصر: تعديل بقى إشارات المرور، أنا أحياناً لما باطلع بتطلع قدامى عربيتين بطلع بالبيريق أبص الأقى وصلت الهرم فى عشر دقائق لأن المرور بيتفتح. وأما بانزل بقى كده ومن غير البيريق بالعربية ألقى نفسى باقف فى كل إشارة مرور! والمفروض اللى هو الحقيقة شارع رمسيس مضبوط فيه المرور، لكن أقف هنا لما أصل الثانية تقلب حمراء فباخذ المسافة فى ٣ أضعاف المدة!

يبقى فاضل إنهم يدوك الفلوس!

حجازى: هو الاستثمارى اللى فاضل سيادتك هو ٥.

عبد الناصر: يتمول بالعجز بقى، مش كدا يا دكتور ولا مش ممكن؟

صالح: الفلوس موجودة! (ضحك)

عبد الناصر: طيب يعنى بيبقى المجموع، لأ.. أنا بقول هنقول للناس إيه؟ مجلس الوزرا اجتمع وقايمين مروحين هنقول لهم عملنا إيه؟ هنقول اعتمدنا كذا مليون علشان المواصلات وهنجيب كذا وكذا ولازم الكلام دا يتقال الليلة، وبعد كدا لازم نقول: إن احنا قررنا البدء فى مشروع الأنفاق، وينشوف هنعمل إيه مع الروس ولا مع المجر ولا مع اليابان ومين منهم اللى هيدينا شروط أحسن.

سرى للغاية

صالح: المجر اليومين دول بيشتغل وألمانيا الشرقية وبيشتغل لبودابست، وطلبوا منى إنهم بيعتوا وفد وماندفعش ولا ملين هندفع لهم بس هنا الـ cash money اللي هيمشوا به اليومية.

عبد الناصر: أمال البعثة الروسية اللي جت عملت إيه واليابانية عملت إيه؟

صالح: اليابانية عملت بحث، وبعد كدا عايزين فنيين يحطوا التصميم النهائى.

عبد الناصر: هل هم بقى يعنى.. مين أرخص أولاً؟

صالح: مادوش أسعار.

عبد الناصر: وبعدين مين هيدى تسهيلات أكثر؟ واللى أنا سمعته النهارده إن اليابانيين مستعدين يدوا على وقت طويل ويعملوه رخيص، وهم لقوا إن الموضوع ابتدى يثار فى الجرايد، لكن بناخد قرار بالبدء فى عمل أنفاق فى القاهرة ويعلن هذا على أساس إنك تقدم لنا مشروع فى خلال قد ايه؟

صالح: عشرة أيام، لأ.. مش المشروع كله بالنتائج اللي وصلت اليها.

عبد الناصر: طيب عشرة أيام وبعدين بعد كده؟ بعد أسبوعين تقدم لنا المشروع؟

صالح: حاضر يافندم.

عبد الناصر: طيب إنت قلت إن فيه حلول متوسطة، اللي هى إيه؟

صالح: اللي هى يافندم الرسوم البيانية والاستفادة..

سرى للغاية

عبد الناصر: دا موضوع إنت بتعمله بقى طيب بيقى قطع الغيار والصيانة، والتاكسيات إيه رأيكم؟

جمعة: هي ماشية فعلا وإحنا غضين الطرف عن العملية، هو الخوف إن سواقين التاكسى يتركوا العملية العادية ويروحوا يركبوا بالنفر. يعنى هو بالنفر أريح له من إنه يشتغل بالعداد، بس أستأذن سيادتكم فى إن نعمل دراسة تانى يعنى إذا كنا نقدر نخصص عدد معين فى مسارات معينة ونشوف.

عبد الناصر: هو كلام حمدى إنه عايز عدد معين فى القاهرة.

عاشور: درست يافندم فى محافظة القاهرة واقترح تخصيص ١٠٠٠ من ١٦٠٠ تاكسى، الخوف يافندم إن المخالفات من المرور بتحكم السواقين وتخليهم..

عبد الناصر: طيب مفيش داعى نعلن هذا الموضوع، والأخ زين العابدين بيحثه ويقول لنا عليه بعد أسبوعين. بيقى موضوع الحوافز، أنا رأيى هذا الموضوع مهم مش بس بالنسبة للكمسارى بالنسبة للسواق والكمسارى وعمال الصيانة.

صالح: بس الكمسارى بيطلع له ٦ أو ٧ جنيه شهريا والسواق بيطلع له ٨ جنيه.

عبد الناصر: لأ.. ياخدوا من الأرباح.

صالح: لما بيباع كذا تذكرة له كذا كذلك لجنة الصيانة لهم حوافز ومكافآت.

عبد الناصر: العمليات دى لازم تنتظم الحقيقة، ولأزم بيقى فيه حد مسئول راجل يعنى ما يخافش ومختص بعملية الادارة ما يخوفهوش العمال؛ لأن العمال بيخوفوا أى واحد لأن فيهم عمليات إجرامية.

سرى للغاية

صالح: أنا هاقدم لسيادتك تقرير عن الحوافز الموجودة حاليا والاقتراحات عليها.

فوزى: إضافة صغيرة يافندم على موضوع الحوافز، بالتجربة فى القوات المسلحة عندنا علاوة سواقة وكانت الحوادث كثير، وطلع أمر إن كل ما العربية تعطل لأى ظرف من الظروف غير عادية اللى هى الصيانة الدورية أو العمرة، بتقطع العلاوة ونتيجة لكدا قلت الحوادث لـ ٥٠٪.. يعنى الربط بين الحافز وصلاحية العربية.

عبد الناصر: وفيه بقى موضوع اللى هو الحقيقة موضوع المواعيد، الوضع مؤذى بالنسبة للبنات ومن الصور اللى شفتها إزاي البنات محشورة فى وسط خمس رجاله! وأنا قريرت النهارده الكلام دا إن مواعيد مدارس البنات ممكن تتأجل ما ينزلوش فى الوقت اللى بينزل فيه الموظفين. فهل ممكن نقدر نبحت الطلبة؟ طبعا طلبة الجامعة الأولاد والبنات هيبقوا مع بعض مش هانقدر نتكلم فيه، لكن بعد كدا ثانوى هم البنات اللى بيتهدلوا، الابتدائى بيبقوا تملى فى مدارس قريبة منهم.

البرلسى: هو يافندم المدارس عشان نحل مشكلة البنات، دول المدارس دلوقتى منتشرة فى كل حنة والتربية والتعليم بتوزع التنسيق فى الحى بتاع الطالبة أو الولد، هو الغالب بالنسبة لطالبات الجامعة أو الموظفات، ويمكن لو سيادتك أذنت اهتمامنا بمواعيد العمل هنحل جزء أكبر من المشكلة.

مصطفى: إحنا عايزين نبت فى الموضوع.

البرلسى: تسمح لى يافندم ٨ أو ٨,٣٠ أو ٩.

عبد الناصر: طيب دلوقتى الأخ صدقى ياخذ الحصيلة الموجودة بالنسبة للمواعيد ويتقدم لنا بيها الأسبوع الجاى؛ بحيث إن احنا نقررها وتطلع بعد رمضان لأن حصل كلام كثير على المواعيد دى ولم يؤخذ فيها قرار!

سرى للغاية

سليمان: فيه دراسة كويسة قوى معمولة يعنى بنرجو الوزارات تعمل فى الاستجابة.

عبد الناصر: أنا رأيى إن احنا بنحدد ميعاد عام يعنى إذا كانت المدارس ٨ بنعمل الموظفين ٩.

سليمان: بس بلاش نعمل كل الموظفين زى بعض، هم عاملين دراسة لكل حى وكل منطقة.

عبد الناصر: لأ.. طب بيحببها لنا الأخ صدقى الأسبوع الجاى الدراسة بتاع المواعيد كلها، ويبقى حلينا الحل الفورى لمشكلة النقل والحل المتوسط لمشكلة النقل، والحل الطويل لمشكلة النقل تقدموا لنا به اقتراحات.

تعمل بكره مؤتمر صحفى مع الدكتور مراد والكلام الليلة بيقوله فايق على العموم،
ويقول: إنك هتعمل بكره مؤتمر صحفى للموضوع.

البشرى: الموضوع بتاع مشاكل مساكن حلوان اللى كان أثير، برضه عايزين الحل الفورى بتاع تعديل
خط حلوان زائد جزء لفئة برضه نحو مساكن حلوان.

عبد الناصر: إحنا عايزين نبحت الأسبوع القادم موضوع المساكن كله بالنسبة للبلد؛ لأن الحقيقة هى السياسة
الموجودة حاليا بالنسبة للإسكان كلها عايزة إعادة نظر، وبالنسبة للى بيسكن بعملة صعبة
واللى بيسكن بشراء طب واللى مابيقدرش يشتري يعمل إيه؟ فالأسبوع الجاى تقدم لنا مذكرة.

الأسبوع اللى جاى هيكون أظن رمضان كل سنة وانتم طيبين.
يبقى الاجتماع الساعة ٧ كويس؛ لأن المغرب على قبل ٧,٥ كويس.
سلام عليكم.