

# تاكسي العاصمة منتج صيني بواجهة مصرية: مشروع النصر للسيارات بين الدعاية الزائفة والواقع الصناعي العش



الثلاثاء 11 نوفمبر 2025 11:00 م

رغم الضجيج الإعلامي والاحتفاء الرسمي من حكومة عبد الفتاح السيسي بإطلاق ما سُميّت "أول سيارة كهربائية مصرية"، تكشف التفاصيل الدقيقة أن المشروع لا يعد كونه تجميغاً لسيارة صينية الصنع داخل مصنع النصر للسيارات، بنسبة مكون محلي متواضعة لا تتجاوز 30٪، دون تصنيع حقيقي لأي من مكوناتها الجوهرية مثل البطارية أو المحرك أو أنظمة التحكم، إنها خطوة تُقدّم للمواطن كإنجاز وطني ضخم، بينما هي في حقيقتها جزء من حملة ترويجية لتجميل صورة نظام يفتقر إلى إنجازات إنتاجية حقيقة في مجال الصناعة الثقيلة أو النقل الذكي.

## إنجاز على الورق وتجميل سياسي للواجهة

في 9 نوفمبر 2025، وخلال افتتاح معرض النقل الذكي (TransMEA)، ظهر رئيس الوزراء مصطفى مدبولي ووزير النقل كامل الوزير ميسمين أمام كاميرات الإعلام، معانين ببدء التشغيل التجاري لأول "تاكسي كهربائي بالعاصمة الإدارية". لم تكن سوى عشر سيارات فقط من طراز "Dongfeng MAGE EV"، تم تجميعها داخل شركة النصر للسيارات، في إطار خطة لتشغيل 145 سيارة لاحقاً.

لكن الحقيقة أن السيارة، بكل مكوناتها الجوهرية، ما زالت صينية بالكامل، تحمل الاسم التجاري Dongfeng E70 Mag، ولم تخلُ الشركة الصينية عن علامتها أو حقوقها، أما شركة النصر، فدورها اقتصر على التجميع النهائي وتركيب بعض الأجزاء البسيطة.

## المكون المحلي ديكور صناعي لتلميع المشروع

تروج الحكومة لفكرة "المكون المحلي بنسبة 30٪"، لكنها نسبة تضليلية إذا ما فكرت تفاصيلها، فبحسب بيانات شركة النصر وتحالف SN أوتوموتيف، لا يشمل التصنيع المحلي أي مكون تكنولوجي حقيقي؛ إذ إن البطارية، والمحرك الكهربائي، ووحدة التحكم الإلكترونية (ECU)، وأنظمة الشحن، كلها مستوردة بالكامل.

أما ما يُعد "مكوناً محلياً" فهو الإطارات، والفرش الداخلي، والزجاج، وبعض القطع البلاستيكية والدهانات، أي أن ما تصنعه مصر فعلياً هو "الكماليات"، بينما تبقى التكنولوجيا والجواهر الصناعي في الخارج. ورغم إعلان نية رفع المكون المحلي إلى 50٪ خلال عامين، لم تُقدّم أي خطة فعلية لتوطين صناعة البطاريات أو المحركات، ما يجعل الوعود الحكومية أقرب إلى التجميل الإعلامي منها إلى سياسة صناعية حقيقة.

## شراكات محسوبة لا صناعة وطنية

الشريك المحلي في المشروع، شركة SN أوتوموتيف، مملوكة لرجل الأعمال "صافي وهبة" صهر المستشار أحمد السيسي، شقيق عبد الفتاح السيسي، ما يثير تساؤلات حول الطبيعة الاحتكارية والسياسية لهذه الشراكات، فبدلاً من فتح المجال لمنافسة حقيقة أو تشجيع شركات وطنية مستقلة، يبدو أن المشروع يُقْدِم ليكون واجهة جديدة لمنظومة الاقتصادية التابعة للسلطة، التي تحكر كل ما يمكن أن يُقْدِم كإنجاز وطني.

أما "تاكسي العاصمة الإدارية"، فيُدار ظاهرياً تحت إشراف وزارة النقل، لكن التشغيل الفعلي تتولاه شركة خاصة تدعى Electric CapitalCab، تعمل ضمن منظومة مغلقة تخضع للجهات العسكرية والإدارية للعاصمة الجديدة، ما يعكس مركبة القرار وتحكم الدولة في كل تفاصيل القطاع.

من الناحية التقنية، سيارة Dongfeng MAGE EV لا تُعد منافسًا حقيقيًا في السوق المصري، رغم سعرها المنخفض نسبيًا (حوالى 1,083,400 جنيه). سعة البطارية لا تتجاوز 50 كيلووات/ساعة، والمدى الفعلي لا يتجاوز 400 كم، مع سرعة قصوى 130 كم/ساعة فقط، وهي أرقام متواضعة قياسًا بمتىلاتها من الشركات الصينية أو الكورية.

في المقابل، تقدم سيارات مثل 3 Hyundai Kona EV و MG ZS EV و BYD Atto 3 و EV6 أداءً أعلى بكثير، ومدى أطول، وخدمات ما بعد البيع أفضل، ورسماً سوقياً متيناً لذا فإن مشروع "النصر" لا ينافس فعليًا في السوق، بل يكتفي بالاستعراض الدعائي وتبرير فشل متكرر في إحياء صناعة السيارات الوطنية.

#### افتاء رسمي بإنجاز مستورد

إن ما تسميه الحكومة "نقطة نوعية في النقل الأخضر" ليس سوى مشهد دعائي متكرر، يعكس سياسة النظام في تحويل المشاريع الجزئية إلى إنجازات كبرى أمام الإعلام، بينما يظل الواقع هشاً من الداخل فالصناعة الوطنية الحقيقة لا تقوم على تجميع أجزاء أجنبية في مصانع حكومية مهجورة، بل على نقل التكنولوجيا، وتدريب الكوادر، وإنشاء منظومة تصنيع متكاملة من البطارية حتى الشحن.

أما في ظل غياب الشفافية وتدخل المصالح العائلية والاحتكارية، فإن مشروع "السيارة الكهربائية المصرية" يبدو أقرب إلى مسرحية ترويجية جديدة، هدفها تسويق الوهم للمواطن، لا بناء مستقبل صناعي حقيقي.

#### خاتمة

بكلمات المراقبين، "ليس دائمًا السعر المنخفض مغريًا، بل التجربة والموثوقية والمنافسة هي ما يصنع الرسوخ". أما ما تفعله الحكومةاليوم فهو بيع وهم "السيارة الوطنية" لشعب أثقلته الأزمات، ليبدو أمام الكاميرات أن مصر دخلت عصر السيارات الكهربائية، بينما الحقيقة أنها ما زالت مجرد ورقة تجميع في يد السلطة لا في يد الصناعة.