

# قطار فائق السرعة عبر الصحراء يربط البحر الأحمر بال المتوسط... أولويات غائبة ومشاريع تتجاهل الفقراء



الأربعاء 24 ديسمبر 2025 م

بدأت مصر إنشاء خط قطار فائق السرعة بطول 660 كيلومتراً عبر الصحراء لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، وتقول السلطات إنه سيخفف الضغط عن القاهرة ويدعم التوسع العمراني.

ووفق التفاصيل المعالنة، سيُنقل الركاب والبضائع بسرعة تصل إلى 230 كيلومتراً في الساعة، وقد وصفه وزير النقل كامل الوزير بأنه "قناة سويس جديدة على قضايا".

لكن خلف اللغة الدعائية، يبرز سؤال قاسٍ: هل تعالج حكومة الانقلاب احتناق القل فعلاً، أم تكرر نمط "المشاريع العملاقة" التي تلتهم الأموال بينما تتدحر الخدمة الأساسية وتترك شبكة السكك القديمة للحوادث؟

## أرقام ضخمة... وأولويات غائبة

العقد الأساسي للمشروع وقع عام 2021 بقيمة 3.75 مليار يورو مع تحالف شركات من بينها سيمنز الألمانية لتنفيذ خط يمتد من العين السخنة إلى مرسى مطروح مروراً بالعاصمة الإدارية ومدينة 6 أكتوبر وتحت المراحل/ الخط الأول 21 محطة، وتعمل الحكومة على تسويق محطات العاصمة الإدارية باعتبارها قاطرة جذب سكاني واستثماري.

غير أن "عامل البناء" الذي نقلت عنه المادة المرفقة يقول بصراحة إن المدينة قد لا تخدم إلا السياح أو نقل البضائع، وهي شهادة من قلب الورشة تلخص فجوة الثقة بين الناس ودعائية الدولة.

الحكومة تحاول دائماً بيع هذه المشروعات بوصفها "تنمية"، لكن الواقع أن التنمية ليست خرائط ومحطات فقط، بل قدرة شرائية وسكن فعلي ووظائف إنتاجية، وهذه الملفات هي التي يشعر المواطن أنها تدار بمنطق الجباية والتقصيف لا بمنطق العدالة الاجتماعية.

## "تنمية صدراوية" فوق مجتمع مقدس على النيل

تستند الرواية الرسمية إلى أن الصحراء تغطي نحو 95% من مساحة مصر وأن المشروع سيدعم التوسيع العمراني في بلد يعيش أعلى في شريط ضيق حول النيل والדלתا كما تذكر المادة أن سكان مصر يبلغون نحو 108 ملايين نسمة وأنهم يتراکزون على ضفتي النهر وفي الدلتا بكثافات مرتفعة.

هذه الحقائق صحية كتشخيص جغرافي، لكنها تحول إلى حيلة سياسية عندما تستخدمها حكومة الانقلاب لتبرير نقل "مركز الثقل" إلى مدن جديدة بلا ضمانات انتقال حقيقي للسكان ولا للوظائف.

الأخطر أن المشروع يأتي ضمن نمط معتمد من "التمدد العمراني القسري" الذي يضع البنية التحتية في مواجهة سؤال: من تبني المدن؟

المادة تشير إلى أن العاصمة الإدارية الجديدة وحدها بلغت كلفتها نحو 58 مليار دولار وافتتحت عام 2024. وعندما تصبح المدن "منتجات" تُسوق باللافتات ومركزاً للتسوق بدل الخدمات العامة والقدرة على السكن، تتحول شبكة النقل إلى خادم لمشروعات النخبة لا لحياة الناس اليومية.

تقول المادة إن تشغيل الخط الأول (الخط الأخضر) متوقع في 2028، ضمن شبكة مستقبلية إجمالي طولها 1985 كيلومترًا تشمل “الخط الأزرق” بمحاذة النيل و“الخط الأحمر” الذي يربط الغرفة وسفاجا بشمال الأقصر

كما تأمل الحكومة نقل نحو 1.5 مليون راكب يومياً بحلول 2030، بينما يستخدم الشبكة الحالية نحو مليون شخص يومياً هذه الوعود تبدو كبيرة على الورق، لكن الاختبار الحقيقي ليس في السرعة القصوى، بل في السلامة والانضباط والصيانة والتشغيل اليومي

المادة نفسها تقر بأن شبكة السكك الحالية من أقدم الشبكات في الشرق الأوسط وتعرض لحوادث متكررة، وأن عام 2024 شهد نحو 200 حادث قطار في البلاد

هنا بيت القصيد: حكومة الانقلاب تبيع “قطاراً لاماً” في الصحراء بينما تترك قطارات الناس على خطوط قديمة تواجه التصادم والخروج عن المسار، وإذا لم تُجب الدولة بشفافية: كم سيُنفق سنوياً على صيانة الشبكة القديمة؟ وما خطة خفض الحوادث؟

فستظل “القناة على القopian” شعاراً يلمع فوق ركام سكك متعبة، ويظل المواطن يدفع ثمن الاستعراض من أمنه ووقته وماله