

مترو الإسكندرية والقطار السريع: رفاهية إسمانية جديدة في اقتصاد مخنوق بالديون؟



الأربعاء 4 فبراير 2026 م

بدأت وزارة النقل تنفيذ المراحل الأولى من مشروع مد خط مترو الإسكندرية إلى أبو قير الجديدة، وربطه لاحقًا بالخط الرابع للقطار الكهربائي السريع “أبو قير - بور سعيد”，في لحظة تعاني فيها الدولة من واحدة من أعنف الأزمات الاقتصادية والتمويلية في تاريخها الحديث.

على الورق، يبدو الأرقام لامعة: زمن الرحلة ينخفض من 50 دقيقة إلى 25 دقيقة، والطاقة الاستيعابية تقفز من 2.85 ألف راكب في الساعة لكل اتجاه إلى 60 ألفاً، وزمن التقادير ينكمش إلى 2.5 دقيقة تم اختيار شركة “إل جي آي تي” كمستشار للمشروع بعقد قيمته 608 ألف يورو، وبدأت الأعمال الإنسانية بعد إيقاف خط “أبو قير” القديم الذي عمل لأكثر من 163 عاماً.

لكن خلف هذه الدعاية الرسمية، يشتعل سؤال خشن: هل نحن أمام استثمار نقل جماعي يخدم الناس والاقتصاد فعلاً؟ أم أمام حلقة جديدة في مسلسل المشروعات الضخمة المملوكة بديون بالعملة الصعبة، تُستخدم لتلميع صورة السلطة بينما يدفع المواطن ثمن الفاتورة عبر ضرائب وغلاء وتأكل للخدمات الأساسية؟

مشروع بأرقام لامعة فوق أرض اقتصادية رخوة

لا خلاف على أن الإسكندرية تحتاج بشدة إلى نقل جماعي محترم: المدينة مختلفة، والرحلة من أبو قير إلى قلب الإسكندرية يمكن أن تتحول إلى كابوس يومي من الزحام والتكدس المتزايد - إذا اكتمل ونُفذ كما يُروج له - سيُنخفض زمن الرحلة ويضاعف الطاقة الاستيعابية بشكل هائل، وهذا في ذاته مكسب حقيقي للمواطنين والإنتاجية.

الدكتور مصطفى العربي، خبير اقتصاديات النقل، يلخص هذه النقطة بقوله: “في ظل الوضع الاقتصادي المتأزم في مصر، فإن مشاريع النقل الجماعي عالية السعة مثل هذا المترو والقطار السريع يمكن أن تكون استثماراً استراتيجياً طويل الأجل إذا تمت إدارتها بكفاءة، فهـي تقلل تكاليف النقل للأسر وتزيد من الإنتاجية عبر توفير وقت السفر، وتساهم في تخفيف الضغط على الطرق، ما يعكس إيجاباً على الناتج المحلي”.

لكن العربي لا يترك الكلام معلقاً في الهواء؛ بل يضع إصبعه على الجرح: “الجدوى الحقيقة تعتمد على تكامل التمويل مع خطة تشغيل مستدامة لا تثقل كاهل المالية العامة”.

هـنا يتحول المشروع من “انتصار هندي” إلى علامة استفهام اقتصادية: من يدفع الفاتورة؟ وبأي عملة؟ وما أثرها على عجز الموازنة والدين العام في بلد تفترض حكومته ليل نهار لسداد ديون قديمة قبل أن تفكـر في أي تنمية حقيقة؟

بين شعار «النقل الحديث» وحقيقة أولوية الإنفاق

السلطة ترُوّج منذ سنوات لمعادلة بسيطة: “طرق - كباري - قطارات سريعة = تنمية”. لكن الواقع أكثر تعقيداً: نحن أمام اقتصاد يعاني شيئاً في العملة الأجنبية، تضخماً خانقاً، وأعباء دين داخلي وخارجي تلتهم الموازنة في هذا السياق، يصبح كل مشروع استثماراً كبيراً سؤالاً عن الأولوية لا عن «الشكل الحضاري».

الدكتورة هالة رشاد، أستاذة الاقتصاد بجامعة القاهرة، ترى أن التوفيق وطريقة الربط هما الفيصل: "الاقتصاد اليوم بحاجة إلى مشاريع تولد عائدًا سريعاً، وقد يهدى الإنفاق على بنى تحتية مكلفة في وقت ضيق الموارد الحكومية مخاطرة، لكن إذا رُبط هذا المشروع بمناطق تنمية عمرانية وصناعية جديدة، فإنه يتجاوز كونه مشروع نقل فقط إلى محفز اقتصادي."

وتضيف محذرة: «الألوية في الظروف الراهنة يجب أن تكون تركيّاً على مشاريع تحقق عائد تشغيل مباشر وتخفف العبء على الموازنة».

معنى آخر: مترو الإسكندرية والقطار السريع قد يكونان مفیدین، لكن إذا بقیا مجرد خطوط لنقل الرکاب دون ربط منطقی بمناطق إنتاج حقيقة، فهـما يتحولان إلى عبء رأسمالي ضخم يُضاف إلى جبل الإنفاق على البنية التحتية الذي لم يترجم حتى الآن إلى قفزة في الصادرات أو الصناعة أو فرص العمل المستقرة.

تحذيرات من فخ الديون □ عندما يتحول الحديد والخرسانة إلى قيد دائم

السؤال الأخطر لا يتعلّق بالتخطيط الحضري أو سياسات النقل فقط، بل بالتمويل: القطّار الكهربائي السريع نفسه، والمشروعات الشبيهة، تعتمد بدرجة كبيرة على قروض خارجية وتمويلات بالعملة الصعبة، في وقت تعاني فيه مصر أصلاً من أزمة حادة في الدولار.

الدكتور أحمد عبد الرحمن، محلل اقتصادي في مؤسسة بحثية دولية، يلفت الانتباه لهذا البعد: "مشروعات مثل السكك الحديدية عالية السرعة يمكن أن تسهم في تحسين حركة البضائع والسيارات عبر بربور المدن الساحلية بمنافذ التنمية الصناعية لكن مع ذلك، هناك مخاطر من تعقيد التمويل الأجنبي وتحميل الديون بالعمليات الصناعية، وهو ما يحذر منه بعض رجال الأعمال".

هذه التحذيرات ليست نظرية؛ رجال أعمال مثل نجيب ساويرس سبق أن دعوا على إعادة النظر في حجم المشروعات الكبرى، محذرين من أن التوسيع في الإنفاق على هذه المشروعات يضغط على الاحتياطي من النقد الأجنبي، ويخلق التزامات مستقبلية ضخمة لخدمة الديون، في وقت تناكل فيه قدرة الدولة على الإنفاق على الصحة والتعليم والدعم الاجتماعي.

في النهاية، ما يدعى، فهو، مشروع متن الالسكندرية والبيط و القطايا السبع وهو جزء من، نموذج أكسي:

”ສັບໄກວ່າ ອີເກີດ“ ໄລປເຕັມ ອົງສົ່ງ ສອງຕ່ອງ ສັບຕຸກ ສັບຕຸກເຄີຍ

مشروع بيت شيم ببابرس شرق سوريا

خبار ۸۸: تجذیث عن "آزاد مساتر قابل" یعنی خطة شفافية لبعض الأنشطة والتجارب

العربي ورشاد عبد الرحمن - ومعهم أصوات رجال أعمال حذرين - يشتركون في رسالة واحدة وإن اختلفت لغتهم: لا مشكلة في متزو الحديث أو قطار سريع، المشكلة حين يصبح الحديد والخرسانة بديلاً عن سياسة اقتصادية رشيدة، وحين يُمْوَّل الرفاه الشكلي بقروض يعيش الملايين: [هذا السدد ثمنه غال](#)

الإسكندرية تستحق مترو حديثاً وشبكة نقل محترمة، لكن أهلاها - ومعهم دافعو الضرائب في كل مصر - يستحقون أيضاً شفافية رقمية وإدارة مفتوحة.

كم تبلغ التكلفة الاجمالية لمشروع المتنبء بخطه بالقطار السادس؟

كيف سننوكس، هذا على، أسعار التذاكر، وعلم، دعم النقا، وعلم، المعاينة؟

وَمَا هُم بِمُؤْمِنِينَ إِذَا قَاتَلُوكُمْ إِذَا هُمْ مُّهَاجِرُونَ وَمُؤْمِنُونَ وَمُؤْمِنَاتٍ إِذَا هُنْ مُّهَاجِرَاتٍ لَا يَشْهَدُونَ وَمُهَاجِرَاتٍ وَمُهَاجِرَاتٍ

من دون إجابات صريحة، سيبقى مترو الإسكندرية والقطار السريع بالنسبة لكثيرين مثلاً آخر على سياسة: "مشروعات كبرى" واقتصاد هشّ، ومواطن مطلوب منه أن يدفع الفاتورة صاملاً.

المسألة ليست رفضاً لمترو أو قطار، بل رفضاً لتحويلهما إلى أصنام إسمانية تُرفع في وجه شعب يزداد فقرًا، ثم يطلب منه أن يصدق لـ“إنجاز” لا يرى ثماره في جيده ولا على مائدة أسرته!