

# ارتفاع الوقود يدفع المصريين إلى ترك سياراتهم والاتجاه للنقل الجماعي



الأربعاء 29 أبريل 2026 09:20 م

أجبرت زيادات الوقود في مصر خلال مارس 2026، بنسب تراوحت بين 14 و30%، قطاعات واسعة من المواطنين على تقليل استخدام السيارات الخاصة والاتجاه إلى المترو والقطار الكهربائي والأتوبيس الترددي

يدفع المواطن ثمن سياسة حكومية تربط الحركة اليومية بسعر البنزين والسولار، بينما تعرض الدولة النقل الجماعي كبديل اقتصادي بعد أن جعلت السيارة الخاصة عبئا شهريا لا تتحمله أسر كثيرة

## أسعار الوقود تنقل الأزمة من المحطات إلى ميزانية الأسر

جاءت الزيادة الأخيرة في أسعار الوقود بعد قرار حكومي رفع بنزين 95 إلى 24 جنيها للتر، وبنزين 92 إلى 22.25 جنيها، وبنزين 80 إلى 20.75 جنيها، والسولار إلى 20.5 جنيها، بما جعل كل رحلة يومية مرتبطة بحساب تكلفة جديد داخل الأسرة المصرية

ومع هذا القرار، لم تعد السيارة الخاصة وسيلة حركة مريحة عند كثير من العاملين، لأن المواطن صار يحسب البنزين والصيانة والركن قبل الخروج من بيته، ثم يقارن هذه التكلفة بثمن تذكرة المترو أو القطار الكهربائي أو الأتوبيس الترددي

وبسبب ارتفاع الوقود، بدأ سلوك التنقل يتغير من قرار فردي إلى اتجاه واسع داخل القاهرة الكبرى، خصوصا في المناطق التي تصلها وسائل نقل حديثة، حيث يترك بعض المواطنين سياراتهم في ساحات انتظار ثم يكملون رحلتهم عبر النقل الجماعي لتقليل المصروف الشهري

ثم عمقت الحكومة هذا التحول حين لم تقدم مؤشرات واضحة على خفض كبير في أسعار الوقود أو الخدمات بعد انتهاء الأزمة الإقليمية المرتبطة بالحرب، وهو ما حول اللجوء إلى النقل الجماعي من رد فعل مؤقت إلى نمط يومي مرشح للاستمرار

وفي هذا السياق، قال الدكتور زياد بهاء الدين إن رفع الدعم عن المحروقات والكهرباء مسألة شديدة الحساسية، لأن الزيادات جاءت مفاجئة وأكثر مما يتحمله المواطن المصري، وهو توصيف يشرح أثر القرار على الحركة اليومية قبل أي حديث حكومي عن ترشيد الاستهلاك

## النقل الجماعي يتوسع بعد أن ضاقت السيارة الخاصة على أصحابها

على الأرض، بات القطار الكهربائي الخفيف والمترو والأتوبيس الترددي جزءا من حياة كثيرين في شرق القاهرة والمدن الجديدة، بعدما كانت السيارة الخاصة الخيار الأول، لأن تكلفة تشغيل السيارة ارتفعت مع الوقود والصيانة والانتظار والغرامات والوقت الضائع في الزحام

غير أن هذا التحول لا يعفي الحكومة من المسؤولية، لأن الدولة توسعت في مشروعات النقل بعد سنوات من تحميل المواطنين تكلفة تنقل مرتفعة، ثم قدمت هذه الوسائل باعتبارها حلا حديثا بينما جاء الإقبال عليها مدفوعا بالضغط الاقتصادي لا بحرية اختيار كاملة

لذلك تبرز منظومة النقل الجديدة في مناطق مثل الشروق والعاصمة الإدارية والقاهرة الجديدة باعتبارها بديلا أقل كلفة، حيث أعلنت وزارة النقل في أبريل 2026 بدء تشغيل منظومات ربط جديدة بين المدن الجديدة ومحطات القطار الكهربائي الخفيف لتوسيع الوصول إلى الشبكة

كما يستعد مشروع الأتوبيس الترددي على الطريق الدائري لتشغيل 15 محطة جديدة قبل منتصف 2026 ضمن مرحلة تمتد من محطة المشير طنطاوي إلى محطة من كابيتال بطول 40 كيلومترا، بما يعزز ارتباط أطراف القاهرة بشبكات النقل الجماعي الحديثة

وبالتزامن مع ذلك، تستمر الحكومة في تنفيذ المونوريل والقطارات الكهربائية وخطوط المترو الجديدة، وتقول وزارة النقل إن هذه المشروعات تستهدف تقليل الاعتماد على السيارات الخاصة وخفض التلوث وتخفيف الاختناقات المرورية، لكن المواطن يراها اليوم كوسيلة نجاة من فاتورة الوقود

ومن زاوية اقتصادية، يرى الخبير هاني توفيق أن رفع الوقود مع تراجع النفط عالميا يطرح سؤالاً حول جدوى السياسات المعلنة، لأنه أشار إلى مفارقة قرار الرفع رغم حديث حكومي سابق عن التحوط ضد ارتفاع أسعار البنترول وانخفاض سعر البرميل في السوق

### تحول يومي طويل الأمد لا يخفي فشل الحماية الاجتماعية

كذلك لم تعد زيادة الوقود حدثا معزولا داخل محطة البنزين، لأن كل ارتفاع في الدولار يضغط على أسعار السلع والخدمات والنقل الخاص والتطبيقات، ثم يعود المواطن إلى حساباته اليومية ويقل استخدام سيارته أو يستغني عنها في الرحلات المتكررة

وبحسب شهادات متداولة في تقارير صحفية حديثة، أصبح بعض المصريين يفضلون المترو والقطار الكهربائي بعد ارتفاع البنزين، كما بدأ آخرون في الجمع بين السيارة والنقل الجماعي عبر ترك السيارة قرب محطة رئيسية ثم استكمال الرحلة بوسيلة أرخص وأسرع

وفي المقابل، لا يكفي تحسين جودة النقل الجماعي لتبرير الضغط على المواطنين، لأن الحكومة تقدم النتيجة باعتبارها نجاحا في تغيير السلوك، بينما يكشف الواقع أن ارتفاع تكلفة السيارة أجبر الناس على تعديل حياتهم اليومية تحت ضغط الدخل المحدود وغلاء المعيشة

لهذا يصبح حديث النقل الأخضر غير كاف من دون عدالة سعرية، لأن المواطن الذي يتحول إلى المترو لا يفعل ذلك دائما طلبا للاستدامة، بل يفعل ذلك لأنه فقد القدرة على تحمل بنزين السيارة وصيانتها ومصاريف الركن داخل مدينة تتسع طرقها للرسوم والإنفاق اليومي

وبعد الزيادات المتكررة، كتب الخبير الاقتصادي ممدوح الولي أن زيادات البنزين تكررت قبل أزمات دولية كبرى، معتبرا أن تبرير الرفع بالعوامل الخارجية لا يفسر وحده استمرار النهج الحكومي في تحميل المواطنين تكلفة المشتقات البترولية عاما بعد آخر

وتؤكد هذه المعطيات أن التحول إلى النقل الجماعي في مصر ليس مجرد قصة تحديث، بل نتيجة مباشرة لسياسة تسعير تضغط على المواطن ثم تطلب منه التكيف، بينما تبقى الحكومة مطالبة بتسعير عادل للوقود وخدمات نقل لا تتحول لاحقا إلى عبء جديد

وختاما يكشف مشهد التنقل الجديد أن المواطن المصري لم يترك سيارته لأنه حصل على رفاهة اختيار واسعة، بل لأنه واجه فاتورة وقود وصيانة أعلى من طاقته، ولذلك يتحول النقل الجماعي إلى شهادة يومية على كلفة قرارات الحكومة لا على نجاح دعايتها