

المونوريل يبحث عن ركابٍ خاصين وأنشطة غير تقليدية تكشف أزمة إهدار المليارات على قطار للأشباح



الجمعة 12 يونيو 2026 10:20 م

أعلنت وزارة النقل استمرار تشغيل مونوريل شرق النيل غدًا الجمعة بنصف قيمة التذكرة، ضمن خصم بنسبة 50% يطبق أيام الجمعة والسبت والعطلات الرسمية لمدة 3 أشهر، لتشجيع المواطنين على استخدام الخط الرابط بين شرق القاهرة والعاصمة الإدارية.

وتأتي الخطوة بينما تواجه الحكومة سؤالًا عمليًا لا تغطيه صور الافتتاح ولا بيانات النقل الأخضر، وهو مدى قدرة مشروع ضخم ومكلف على جذب ركاب يوميين، لا زوار عطلات وتجارب ترفيهية مؤقتة.

خصم 50% يفتح سؤال الإقبال الحقيقي

يوصل مونوريل شرق النيل تشغيل رحلاته المخفضة ضمن مبادرة وزارة النقل التي بدأت في مايو 2026، وتشمل المرحلة الأولى من المشروع، في محاولة رسمية لدفع المواطنين إلى تجربة الوسيلة الجديدة.

وبحسب ما أعلنته الوزارة، يطبق الخصم على قيمة التذكرة الكاملة خلال أيام الجمعة والسبت والعطلات الرسمية، لمدة 3 أشهر، بما يجعل السعر أداة جذب أساسية بعد أسابيع من بدء التشغيل.

لكن استمرار الخصومات منذ المراحل الأولى للتشغيل يطرح سؤالًا واضحًا عن الإقبال الفعلي، لأن وسائل النقل الناجحة يوميًا لا تحتاج غالبًا إلى عروض متكررة لإثبات وجود طلب مستقر.

كما أن تسويق الرحلات المخفضة في العطلات يعكس اعتمادًا واضحًا على ركاب التجربة والزيارة، لا على الكتلة الأساسية التي يفترض أن تستخدم المونوريل يوميًا في الذهاب إلى العمل والدراسة.

وتزداد أهمية السؤال لأن أسعار التذاكر الأصلية تتراوح بين 20 و80 جنيهًا حسب عدد المحطات، وهي تكلفة ليست صغيرة بالنسبة لقطاعات واسعة من مستخدمي النقل العام في القاهرة الكبرى.

وفي هذا السياق، يخدم رأي الباحث العمراني عمرو عصام عبد المنعم هذا المحور، إذ حذر من أن أسعار المونوريل تبدو مرتفعة مقارنة بمتوسط دخل معظم مستخدمي النقل العام في القاهرة.

لذلك لا يكفي أن تقدم الحكومة خصمًا في عطلة نهاية الأسبوع، لأن الاختبار الحقيقي يكون في أيام العمل، حين يقرر المواطن هل يدفع تذكرة المونوريل أم يعود إلى الميكروباس.

ومن هنا يصبح الخصم مؤشرًا مزدوجًا، فهو يسهل التجربة على المواطن مؤقتًا، لكنه يكشف في الوقت نفسه أن السعر والمسار والتكامل مع باقي الوسائل ما زالت عوامل تحدد مصير الإقبال.

مشروع حديث يخدم مدينة لم تكتمل

يمتد تشغيل المرحلة الأولى من مونوريل شرق النيل بين محطة المشير طنطاوي ومحطة مدينة العدالة في العاصمة الإدارية، عبر مسار يربط القاهرة الجديدة ومناطق شرق القاهرة بواحدة من أكبر مشروعات الحكومة.

وتضم المرحلة الأولى 16 محطة عاملة ضمن خط يمر بمناطق مثل وان ناينتي والمستشفى الجوي والنرجس والمستثمرين واللوتس وبيت الوطن ومسجد الفتاح العليم والحي الحكومي ومسجد مصر

ومع ذلك، لا يتحرك المونوريل داخل كتلة عمرانية مكتملة بالكامل، لأن أجزاء واسعة من العاصمة الإدارية ومحيطها ما زالت تعتمد على انتقالات الموظفين والزوار أكثر من سكان دائمين كثيفي العدد

ولهذا تبدو المشكلة أبعد من جودة القطار نفسه، لأن وسيلة النقل الجماعي تحتاج إلى كثافة سكانية وحركة يومية مستقرة ومحطات مرتبطة بشبكات محلية تنقل الراكب من بيته إلى المحطة

وقد أشار الباحث محمد حجازي في دراسة عن سياسات النقل في مصر إلى أن مونوريل الشرق كان متوقعًا أن ينقل جزءًا محدودًا من الطلب بعيدًا عن الميكروباصات غير الرسمية

وتخدم هذه القراءة سؤال الجدوى، لأن انتقال نسبة صغيرة من ركاب الميكروباص لا يكفي وحده لتبرير صورة مشروع ضخم، إذا لم تتكامل المحطات مع نقل داخلي مرن ورخيص ومنتظم

كما يرى المخطط العمراني ديفيد سيمز في نقده لسياسات التوسع الصحراوي أن المدن الجديدة والمشروعات الكبرى تعاني عندما تنفصل عن احتياجات القاهرة اليومية وشبكتها العمرانية الفعلية

وبذلك لا يصبح المونوريل مجرد قطار كهربائي حديث، بل جزءًا من سياسة عمرانية أوسع تدفع الاستثمارات نحو الصحراء والعاصمة الإدارية، بينما يظل ملايين السكان داخل القاهرة القديمة يبحثون عن نقل أرخص

كما أن ربط المشروع بخطاب تقليل الزحام يحتاج إلى أرقام معلنة عن عدد الركاب اليومي، ونسب الاستخدام في أيام العمل، ومقارنة واضحة بين التوقعات الرسمية وما تحقق بعد التشغيل

ومن دون هذه الأرقام، يبقى الحديث عن نجاح الإقبال قائمًا على صور الرحلات والزيارات، لا على مؤشرات تشغيلية تكشف هل صار المونوريل بديلًا يوميًا أم مرفقًا يجذب الفضول فقط

من وسيلة نقل إلى منصة فعاليات

بالتوازي مع الخصومات، أعلنت وزارة النقل استعداد منظومة المونوريل لاستضافة فعاليات ومناسبات اجتماعية وتنظيم رحلات خاصة، بما يوسع استخدام المشروع خارج دوره الأساسي كوسيلة نقل جماعي يومية

وجاء هذا التوجه بعد تداول مشاهد احتفال عروسين داخل إحدى رحلات المونوريل، ثم تحولت الواقعة إلى فرصة دعائية لتقديم القطار باعتباره مساحة للزفاف والاحتفالات والرحلات الجماعية

ومن زاوية تسويقية، قد تساعد هذه الخطوة في رفع الاستخدام خارج أوقات الذروة، لكنها تطرح سؤالًا آخر عن سبب احتياج وسيلة نقل حضري إلى أنشطة ترفيهية لتوسيع جمهورها

كما أن تحويل المونوريل إلى منصة مناسبات لا يحل مشكلة الوصول اليومي، لأن المواطن لا يختار وسيلة النقل بسبب زفاف داخل عربة، بل بسبب السعر والمسافة والوقت وسهولة الانتقال

ويخدم رأي الباحث يحيى شوكت هذا المحور من زاوية أوسع، إذ يربط نقد مشروعات العاصمة الجديدة بسياسات عمرانية تركز على الصورة والاستثمار العقاري أكثر من احتياجات السكن والنقل الشعبي

لذلك تبدو الأنشطة غير التقليدية محاولة لتعظيم استخدام بنية تحتية ضخمة، لكنها قد تتحول إلى اعتراف غير مباشر بأن الطلب اليومي المنتظم لم يصل بعد إلى المستوى الذي تخيلته الحكومة

وفي المقابل، تؤكد وزارة النقل أن المشروع يمثل نقلة نوعية في النقل المستدام، ويعتمد على الكهرباء، ويهدف إلى تقليل الضغط المروري وخدمة التجمعات السكنية بشرق القاهرة والعاصمة الإدارية

غير أن هذا الخطاب يحتاج إلى اختبار اجتماعي واقتصادي واضح، لأن النقل المستدام لا يعني فقط قطارًا نظيفًا، بل يعني أيضًا خدمة يستطيع العامل والموظف والطالب استخدامها بلا عبء يومي

كما أن التكامل مع المترو والقطار الكهربائي الخفيف والحافلات المغذية سيحدد مستقبل المشروع، لأن أي خط مرتفع ومعزول عن الرحلة الكاملة للراكب سيبقى خيارًا ناقصًا مهما بلغت سرعته

ولهذا تحتاج الوزارة إلى نشر بيانات شهرية عن عدد الركاب والإيرادات ونسب الإشغال وتكلفة التشغيل، لأن المال العام لا يدار بالانطباعات، والمشروعات الكبرى لا تقاس بعدد صور الرحلات

وفي النهاية، لا تكمن أزمة المونوريل في كونه وسيلة حديثة، بل في أن الحكومة تريد من المواطنين تغيير سلوكهم دون أن تعترف أولاً بتكلفة الرحلة ومحدودية الدخل وطبيعة الحركة اليومية □

ويبقى السؤال الحاسم بعد الخصومات والفعاليات واضحاً: هل سينجح مونوريل شرق النيل في أن يصبح وسيلة نقل يومية، أم سيظل مشروعاً يبحث عن ركاب بين العطلات والرحلات الخاصة □