

# كامل الوزير يرفع تذاكر القطارات 25% لا تستثني عربات "تحيا مصر"



الخميس 2 يوليو 2026 07:30 م

أقرت وزارة النقل زيادة جديدة في مصر على تذاكر قطارات السكك الحديدية، بلغت 25% لقطارات تحيا مصر و12.5% للقطارات المكيفة، لتبدأ رحلة ركاب يومية بنتيجة مباشرة هي رفع كلفة الانتقال الأساسية

سياسياً، لا يفصل القرار عن مسار طويل لتحميل المواطنين فاتورة الفشل الإداري والديون ومشروعات الاستعراض، بينما يتحول النقل العام من خدمة اجتماعية واجبة إلى باب جباية يضغط الفقراء والموظفين والطلاب والمرضى يومياً

وفي التفاصيل، شملت الزيادة قطارات تحيا مصر العاملة على خطوط الضواحي والمسافات القصيرة، وهي الفئة الأقرب إلى العمال وصغار الموظفين وطلاب الجامعات، بما يجعل الزيادة أكثر قسوة لأنها تضرب الرحلات المتكررة لا السفر الترفيهي

كما امتدت الزيادة إلى القطارات المكيفة بجميع درجاتها، حيث ارتفعت تذاكر الدرجتين الأولى والثانية بنسبة 12.5%، مع تقريب السعر إلى أقرب 10 جنيهات لصالح هيئة السكك الحديدية، لا لصالح الراكب

وبالتوازي، ارتفعت تذاكر الدرجة الثالثة المكيفة بنسبة 12.5% أيضاً، مع تقريب القيمة إلى أقرب 5 جنيهات، ما يفتح الباب لزيادة فعلية أعلى من الرقم الرسمي في بعض الرحلات المتوسطة والطويلة

## زيادة مقنعة بلغة التعريفية

لذلك، تبدو لغة القرار محاولة لتغليف الغلاء بعبارات فنية مثل تحديث التعريفية وتنظيم الأسعار، بينما الحقيقة أن المواطن سيدفع أكثر عند شبك التذاكر من غير ضمان مكتوب بتحسين الخدمة أو انتظام المواعيد

ومن ثم، تتحول قطارات تحيا مصر إلى عنوان كاشف للتناقض؛ اسم دعائي واسع، وخدمة موجهة للفئات الأقل قدرة، ثم زيادة قدرها ربع السعر تقريباً على خطوط كان يفترض أن تبقى محمية اجتماعياً

غير أن الفارق بين النسبتين لا يعني عدالة في التوزيع، لأن الرحلات القصيرة تتكرر يومياً، ولذلك تصبح زيادة 25% عبئاً شهرياً مركباً على الأسرة التي تعتمد على القطار للعمل أو الدراسة أو العلاج

علاوة على ذلك، فإن التقريب إلى أعلى يبذل الحجة الرسمية حول النسب المحددة، فالتذكرة لا تزيد حسابياً فقط، بل تدخل في آلية تسمح بتحصيل جنيهات إضافية تحت بند تبسيط السعر وتسهيل الحجز

بناءً على ذلك، لا يواجه الراكب زيادة واحدة، بل يواجه معادلة مزدوجة: نسبة معلنة ثم تقريب لاحق، وهو ما يجعل القرار أقرب إلى هندسة مالية صغيرة تستنزف الملايين من رحلات محدودة القيمة

في المقابل، تقول رواية الوزارة إن التحريك يستهدف استدامة التشغيل وخطط التطوير، لكن هذه الرواية تتجاهل سؤالاً مركزياً: لماذا يدفع المواطن مقدماً ثمن تطوير لا يرى أثره اليومي في المحطات والعربات والمواعيد

ثم إن نائب وزير النقل وجدي رضوان دافع عن القرار باعتباره ضرورياً للحفاظ على جودة الخدمة واستمرار التشغيل، وهي صياغة رسمية تكرر منطلق الحكومة المعتاد: اقبلوا الزيادة الآن وانتظروا التحسن لاحقاً

## تقريب الأسعار وتوسيع الجباية

لزيادة الوضوح، يكشف نظام التقريب اختلافاً طبقياً داخل القرار نفسه؛ جنبه واحد للمسافات القصيرة في تحيا مصر، و5 جنيهات للمسافات الأطول والدرجة الثالثة، و10 جنيهات للدرجتين الأولى والثانية المكيفتين

ومن ناحية أخرى، يصبح التقريب إلى أقرب 10 جنيهات في القطارات المكيفة مكسباً تلقائياً للهيئة عند كل تذكرة، خصوصاً حين تكون الزيادة الحسابية أقل من قيمة التقريب النهائي المفروض على الراكب

لكن الخطورة لا تقف عند قيمة التذكرة، بل تمتد إلى أثرها على أسعار الموصلات البديلة، لأن رفع تكلفة القطار يمنح السرفيس والميكروباص والنقل الخاص مبرراً إضافياً لرفع الأسعار في المحطات المجاورة

كما أن ربط القرار بتطوير المنظومة يفتقر إلى شفافية كافية، فالبيانات الرسمية لا تنشر عادة جدولاً واضحاً يربط كل زيادة بمؤشر أداء محدد، مثل التأخير أو النظافة أو الأعطال أو كثافة الراكب

إضافة إلى ذلك، لا يقدم القرار تفصيلاً كاملاً للأسعار المطلقة لكل خط ودرجة في البيان المتداول، بما يترك المواطن أمام مفاجأة الشباك أو التطبيق الإلكتروني، بدلاً من حقه في معرفة مسبقاً ومنظمة

في هذا السياق، يصبح الغموض جزءاً من المشكلة لا تفصيلاً عابراً، لأن القرارات التي تمس ملايين الراكب يجب أن تُعلن بجدول كاملة، وبموعد تطبيقي واضح، وبآلية اعتراض ومساءلة لا بمجرد تسريب أو بيان مقتضب

وعليه، فإن رفع الأسعار مع ضعف الإفصاح يرسخ شعوراً عاماً بأن الدولة تتعامل مع المواطن كدافع مستحقات لا كشريك صاحب حق في خدمة عامة آمنة ومنتظمة وميسورة الكلفة

## الخدمة الغائبة وحساب المواطن

كما أن رأي أستاذ الطرق والنقل والمرور بجامعة عين شمس، الدكتور أسامة عقيل، يكتسب دلالة هنا، إذ سبق أن ربط أزمة النقل بغياب الاستغلال الجيد للمرفق وضعف جودة الخدمة قبل مطالبة المواطنين بالدفع أكثر

وبذلك، يضع رأي عقيل القرار في زاوية محرجة: إذا كانت المشكلة في الإدارة والصيانة واستغلال الأصول، فلماذا يبدأ الإصلاح من جيب الراكب بدلاً من إصلاح الهدر وفتح ملفات الإنفاق والحوكمة أولاً

كذلك، يحضر رأي الخبير الاقتصادي رشاد عبده عند الحديث عن الأجور والدعم، إذ حذر سابقاً من أن أي زيادة دخل قد تختفي بالكامل إذا سبقتها موجات أسعار أعلى تضرب القدرة الشرائية للمواطن

ومن هنا، تصبح زيادة تذاكر القطارات مثلاً عملياً على تآكل الدخل، لأن المواطن لا يحسب الزيادة كرقم منفصل، بل يضيفها إلى الكهرباء والوقود والغذاء والإيجار والدواء ومصاريف الدراسة

فضلاً عن ذلك، يرى أستاذ الاقتصاد شريف الدمرداش أن موجات القرارات الاقتصادية القاسية تصيب الطبقة المتوسطة وتحتاج إجراءات حماية ورقابة استباقية، وهو ما يغيب بوضوح عن قرار رفع تذاكر القطارات

لذلك، فإن غياب شبكة حماية مرتبطة مباشرة بالنقل يفرض اختلال الأولويات، فلا توجد اشتراكات مخفضة معلنة بوضوح للفئات الهشة، ولا تعويض للعاملين والطلاب، ولا مراجعة دورية معلنة لعادلة التعريف

ومع ذلك، تستمر الحكومة في استخدام قاموس التطوير لتبرير الغلاء، بينما يتراجع جوهر الخدمة العامة: قطار مزدحم، تأخيرات متكررة، محطات مرهقة، وراكب يطلب الحد الأدنى من الكرامة قبل أن يدفع سعراً أعلى

وبالتالي، فإن القرار ليس مجرد تعديل مالي، بل خطوة جديدة في تحويل المرافق الأساسية إلى عبء يومي، حيث يدفع المصري ثمن السياسات مرتين: مرة عبر الضرائب، ومرة عبر تذاكر ترتفع باسم الإصلاح

في النهاية، تكشف زيادة تذاكر القطارات عن معادلة مختلة: دولة تطلب ثقة الناس في خطط تطوير غامضة، ومواطن يواجه تكلفة فورية مؤكدة، وخدمة لم تثبت بعد أنها تستحق كل هذا النزف المتواصل