الجمعة 29 محرم 1447 هـ - 25 يوليو 2025

أخبار النافذة

حذف "نداء الأزهر" لغزة بعد ضغوط من الرئاسة.. هل يكون القشة الأخيرة بين السيسي وشيخ الأزهر؟ بين باشوات 1919 وعساكر 1952 في مصر حذف بيان الأزهر عن غزة الحاردبان | | بينما تتضور غزة جوعًا.. نتنياهو يمزح بشأن ماكدونالدز د. "البر" من "غوانتانامو" القاهرة: نخوض معركة الأمعاء الخاوية في مواجهة سياسة الطوق الخانق قطارات الصعيد المسلوبة.. أزمة فاضحة لإدارة كامل الوزير وتهميش مستمر لصعيد مصر أزمة سحب أراضي مستثمرين مصريين لصالح مستثمرين إماراتيين وخليجيين طرد رئيس وزراء بريطانيا من خمارة.. احتجاج شعبي ضد السياسات المؤيدة لإسرائيل

Submit

Submit

- الرئيسية
- الأخبار
  - اخبار مصر
  - اخبار عالمية
  - اخبار عربية
  - اخبار فلسطين
  - اخبار المحافظات
  - منوعات
  - اقتصاد
- المقالات
- تقارير
- الرياضة
- تراث
- حقوق وحريات
- التكنولوجيا
- المزيد
  - دعوة
  - التنمية البشرية
  - الأسرة
  - ميديا

قطارات الصعيد المسلوبة.. أزمة فاضحة لإدارة كامل الوزير وتهميش مستمر لصعيد مصر

الجمعة 25 يوليو 2025 11:00 م

في وقت تتباهى فيه وزارة النقل بحكومة الانقلاب بمشروعاتها القومية العملاقة في العاصمة الإدارية والساحل الشمالي، تبقى قطارات الصعيد شاهدًا صارخًا على الإهمال والتمييز، فقد شهدت الأشهر الماضية تصاعدًا في شكاوى المواطنين من تدهور الخدمة في خطوط سكك حديد الصعيد، تأخيرات متكررة، وتكدس غير آدمي، وأعطال متواصلة، وسط شكاوى من إلغاء رحلات وتوجيه القطارات الحديثة لخطوط الوجه البحري فقط.

ووفق تقارير صادرة عن الجهاز المركزي للمحاسبات، فإن نحو 70% من العربات المخصصة لخطوط الصعيد متهالكة وتعمل منذ أكثر من 30 عامًا، رغم إعلان وزارة النقل عن تجديد الأسطول.

وأفادت بيانات هيئة السكة الحديد أن من أصل 1300 عربة جديدة تم توريدها بين 2020 و2023، لم يُخصص للصعيد سوى 170 عربة فقط، أي ما لا يتجاوز 13%، بينما خُصص الباقي لخطوط القاهرة – الإسكندرية والوجه البحري.

ارتفـاع متوسـط تأخيرات القطارات إلى 60 دقيقـة يوميًا بمحافظات الصـعيد في يوليو 2025، بحسب نشـرات هيئة السـكك الحديدية، يعكس عمق الأزمة رغم تعهدات التطوير المستمرة.

وبينما تُصر حكومة الانقلاب على استمرار تشغيل الـ14 قطار VIP المتجهة للجنوب حسب بياناتها الرسمية، يؤكد الواقع والانطباع الشعبي أن هذه الأرقام ليست سوى تبرير لممارسات تخلّت عن العدالة في توزيع الموارد.

أصـبح وزير النقـل الفريق كامـل الوزير هـدفًا لانتقـادات حـادة من نواب محافظات الصـعيد، حيث وصف النائب مصـطفى سالم، وكيل لجنة الخطـة والموازنة، في جلسة برلمانية بتاريخ 22 مايو 2025، ما يحـدث بأنه "تمييز فج" ضد أهالي الصـعيد، مشـيرًا إلى أن "أموال الدولة تُوجَّه لخدمة العاصمة والمستثمرين فقط، بينما الصعيد يعيش في عهد النقل الحجري."

كما وصف الخبير الاقتصادي هاني توفيق، في تصـريحات إعلاميـة لـ"الشـرق الاقتصاديـة" في يونيو الماضـي، أن ما تشـهده قطارات الصـعيد "يمثـل فشـلًا إداريًا وسياسـيًا متعمـدًا"، متهماً الوزارة بـ"نقل الفوائض الماليـة لمشـروعات غير إنتاجيـة بـدلًا من تحسـين المرافق الأساسـية للفقراء."

في يوليو 2025، شـهدت مصر موجة غضب واسعة بعد إعلان هيئة السكك الحديدية عن سحب عربات قطارات الـ VIP من على خط أسوان-القاهرة، ونقلها لخدمة الوجه البحري، مع استبدالها بعربات روسية من الدرجة الثانية.

هـذا القرار جاء بمثابـة "القشة القاصـمة" للثقة بين حكومة الانقلاب وأهالي الصـعيد، إذ أشارت بيانات رسـمية إلى أن التغيير تم دون مراعاة لاحتياجات الفئات الأكثر ضعفًا والأشد احتياجًا للراحة في ظل ارتفاع أسعار التذاكر وتراجع جودة الخدمة.

بحسب بيان الهيئة، تم توريد 1,350 عربـة ركاب جديدة منذ بداية تطوير المنظومة، منها 500 عربة درجة ثالثة تهوية، و500 ثالثة مكيفة، و53 ثانية مكيفة، مع التأكيد على تشغيل 94 قطارًا متجها للجنوب بأسعار متدرجة، لكن الواقع الذي رصده حزب العدل أكبر المنتقدين للسياسات الحكوميـة الحاليـة أظهر أن معظم هـذه القطـارات لا تخـدم سوى مسافات قصـيرة، بينما الجزء المحوري بين الأقصـر وأسوان تخـدمه فقط قطارات VIP بعد تقليل عددها بشكل لافت.

هـذا أدى إلى حالـة استياء ضـخمة انعكست في تصـريحات إبراهيم العجمي، عضو الهيئة العليا لحزب العدل، الذي أكد أن تذاكر الدرجة الثانية الروسـية غير مريحة وسـعرها بلغ 550 جنيهًـا، مقابل 245 جنيهًـا فقط لقطارات الـ VIP سابقًـا، في حين قفزت أسـعار قطـارات النوم إلى 1,100جنيه، دون أي تحسن ملموس في الخدمة.

هنا، أصـبح الصعيد محاصرًا بين خيارات لا تحقق أبسط مطالب العدالة الاجتماعية: السفر المرهق في قطارات بلا تكييف تحت حرارة تتخطى الأـربعين درجـة، أو دفع أسـعار مبالغ فيها لراحـة لا يحصل عليها فعليًا، فيما لا تتجاوز قطارات "النوم" دورها سوى شـريحة ضـيقة، مع انتقال ملكيتها إلى شركات خاصة يصعب التواصل معها لحل المشكلات

تهميش الصعيد.. سياسة ممنهجة منذ 2013

يشـير مراقبون إلى أن تهميش الصـعيد ليس وليـد اللحظة، بل سـياسة ممنهجة منذ تولي النظام الحالي الحكم بعد انقلاب يوليو 2013، فرغم وعود التنمية، إلا أن معدلات الإنفاق الحكومي على مشروعات البنية التحتية بالصعيد لم تتجاوز 18% من إجمالي موازنة التنمية القومية لعام 2024/2025، وفق أرقام وزارة التخطيط.

وفي تقرير أصدرته مؤسـسة "مبادرة الإصـلاح العربي" في أبريل 2025، جاء أن "الصـعيد يمثل نحو 25% من سـكان مصر، لكنه لا يحصل إلا على 11% فقط من الاستثمارات العامة"، كما أشار التقرير إلى أن معدلات البطالة في محافظات مثل سوهاج وقنا تتجاوز 22%، وهي ضعف المتوسط القومي.

لماذا يُقصى الصعيد من مشروعات النقل الحديثة؟

يتساءل كثيرون عن السـبب وراء اسـتبعاد محافظات الصعيد من خطط تطوير النقل الذكي والسكك الحديدية السريعة التي تم الإعلان عنها، فمشـروع القطار الكهربائي السـريع، الذي أعلن قائد الانقلاب العسكري عبد الفتاح السيسي إطلاقه في عام 2021، يربط بين العين السخنة ومرسى مطروح، مرورًا بالقاهرة والعاصمة الإدارية والساحل الشمالي، متجاهلًا تمامًا مدن الصعيد الكبرى مثل أسيوط وسوهاج والأقصر.

وبرر الفريق كامل الوزير في تصـريحات له بتاريخ 5 يناير 2025 أن "تكلفة توصـيل القطار الكهربائي للصعيد مرتفعة ولا تحقق عائدًا اقتصاديًا حاليًا"، وهو التصـريح الذي قوبل باستياء واسع، حيث رد النائب محمد الغول (نائب نجع حمادي) قائلًا: "إذا كانت الكثافة السكانية في الصعيد لا تبرر استثمار الدولة، فماذا نقول عن مشروعات تصب فقط في خدمة السياح أو نخبة العاصمة؟."

تـداول نشـطاء عبر مواقع التواصل الاجتماعي خلال يونيو ويوليو 2025 مقاطع فيـديو تُظهر أعطالًا متكررة لقطارات متجهـة من القاهرة إلى أسوان، بعضها توقف لساعات في مناطق نائية دون وجود مياه أو خدمات، وسط موجة حر قاربت 45 درجة مئوية.

وأطلق رواد مواقع التواصـل وسومًا مثل: #الصـعيد_مش_عبيد و #قطارات_الصعيد_فين للمطالبة بمحاسبة المسؤولين وتحقيق العدالة في توزيع الخدمات.

ومع ذلك، لم تصدر حكومة الانقلاب أي بيانات رسـمية لتهدئة الرأي العام أو توضـيح خطتها لتطوير المرافق في الصعيد، بينما اكتفى المتحدث باسم وزارة النقل، محمد عز، في مداخلة تلفزيونية، بالقول: "نحن نعمل على خطة شاملة، لكن الأولويات تحددها الجدوى الاقتصادية."

الصعيد في قلب الخريطة أم هامشها؟

هل يعكس هذا الإهمال توجها سياسـيًا لحرمان الصعيد من التنمية؟ تقول الدكتورة ليلى سويف، أستاذة الاقتصاد السياسي، إن "النظام الحالي لا يرى في الصـعيد بيئة واعدة للاسـتثمار أو الإنتاج، بل منطقة مهمشة تُسـتخدم فقط لتصريف الفائض السكاني أو تخزين الغضب الاجتماعي بعيدًا عن العاصمة."

وفي هذا السياق، أشار تقرير صادر عن البنك الدولي في نوفمبر 2024 إلى أن نصيب الفرد في الصعيد من الإنفاق العام يقل بنسبة 40% عن نظيره في القاهرة الكبرى، محذرًا من أن "التمييز الإقليمي في توزيع الخدمات يهدد استقرار الدولة على المدى الطويل."

تقارير

من باع ..مرسي ولا السيسي؟: الإمارات تستحوذ على 85% من إيرادات مشروع لوجستي بـ"قناة السويس" لـ50 عاما!!!

الثلاثاء 6 مايو 2025 11:00 م
تقارير

التوقيت الصيفي ..مزيد من الإرباك للمصريين بلا جدوى اقتصادية

الجمعة 25 أبريل 2025 07:00 م

مقالات متعلقة

!!«ديعلا دعب ع فداو لكحكلا لك » طيسقتلا ض ورع ش عنب رقفلا

الفقر ينعش عروض التقسيط « كل الكحك وادفع بعد العيد»!!

!نيئجلالا رظح لباقم وروب تارايلم 4 يسيسلا خضت ابوروأ ..نامسنلإا قوقح مضيوقت تلهاجت

تجاهلت تقويضه حقوق الإنسان.. أوروبا تضخ للسيسي 4 مليارات يورو مقابل حظر اللاجئين!

ةينويهصلا برحلا ةلآ م عدل رصمو يونويهصلا لئلاتحلا نيب يوج رسج ..يسيسلا دياز نبا ةرايز ع م انمازت

تزامنا مع زيارة ابن زايد للسيسي.. جسر جوي بين الاحتلال الصهيوني ومصر لدعم آلة الحرب الصهيونية

ءلاء مضافلاءاكدلاتوكر روصاع مجيدو ئلادلا قرغ لاسكندرية!

عالم الفضاءالدكتور عصام حجي ودلائل غرق الاسكندرية!

إشترك أدخل بريدك الإلكتروني

جميع الحقوق محفوظة لموقع نافذة مصر 2025 ©