

هيئة السكة الحديد تشتري أرض الجيزة بـ 192.5 جنيهًا للمتر^٢ وتبيعها الدولة في مشروعاتها بمئات أضعاف السعر!



الأربعاء 3 ديسمبر 2025 م

إعلان هيئة السكك الحديدية بوزارة النقل بدء صرف نحو 700 مليون جنيه تعويضات نزع ملكية لـ 866 فدانًا بمحافظة الجيزة، لتنفيذ مشروع خط سكة حديد “بني سلامة - 6 أكتوبر”，يبدو في الخطاب الرسمي كدليل على “حرص الدولة على حقوق المواطنين” و“أهمية المشروع القومي”. لكن الحساب البسيط يكشف وجهاً آخر للمعادلة: هذا المبلغ يعني أن سعر المتر الواحد لا يتراوح تقريباً 192.5 جنيه، في وقت تبيع فيه الدولة نفسها أراضي مشروعات الإسكان ومشروعات العدن الجديدة للمواطنين - حتى من يُوصف بأنه “محدود الدخل” - بأضعاف هذا الرقم بكثير^١

866 فدانًا يعني نحو 3.64 مليون متر مربع تقريباً حين تُرَوَّعُ عليها 700 مليون جنيه تعويضاً، يكون نصيب المتر أقل من 200 جنيه بقليل^٢ هذا السعر لا يُرى في أي طرح جديد للأراضي أو الإسكان في محطة 6 أكتوبر والجيزة والعدن الجديدة، حيث تتراوح أسعار المتر في الإسكان المتوسط وما فوقه من آلاف إلى عشرات الآلاف، حتى في المشروعات التي تُسْوَقُ على أنها “مدعومة” أو “لذوي الدخل العددود”. المواطن الذي يقطن في قوته يدفع أقساط شقة في مشروعات الدولة لا يحلم أبداً بأن يحصل على متر واحد من الأرض بهذا السعر، لكن الدولة حين تنزع ملكية أرضه أو أرض جاره لصالح “مشروع قومي” لا تجد حرجاً في تسعيتها بهذا الرقم المتدني^٣

جوهر الاعتراض ليس على فكرة تطوير السكك الحديدية أو إنشاء خط جديد؛ فالبنية التحتية لقطاع النقل تعاني بالفعل من عقود من الإهمال وتحتاج إلى تجديده^٤ المشكلة في الكيفية التي تُعامل بها الأراضي والأرض: تحويلهم إلى مجرد أرقام في كشوف تعويضات، بلا تفاصيل حقيقية، بلا شفافية في التسعير، وبلا ربط بين قيمة التعويض وبين القيمة السوقية للأرض بعد تنفيذ المشروع^٥ من يملك الأرض اليوم سيُجبر على بيع المتر للدولة بـ 192.5 جنيه، بينما قد يُعاد طرح نفس الأرض - بعد إدخالها في مخطط عمراني أو خدمي - بأسعار أضعاف التعويض، سواء مباشرة من الدولة أو عبر شركات تابعة لها أو لمستثمرين يحصلون عليها^٦ لاحقاً^٧

هذه ليست حالة منفردة عن نمط عام: فملفات نزع الملكية لصالح مشروعات الطرق المحورية أو التوسعات المختلفة، من توسيعة الطريق الدائري إلى محاور جديدة، شهدت قصصاً معاذلة عن تعويضات تُدفع بأرقام متدينة، بينما يجري لاحقاً بيع أو استغلال نفس الأرض ضمن مخططات مرتفعة القيمة^٨ الفارق أن هذه المرة تكشف الأرقام ذاتها مدى الفجوة: مواطن يُنزع منه المتر بأقل من 200 جنيه، ومواطن آخر - غالباً من نفس الطبقة أو أفقاً - يُطلب منه دفع آلاف الجنيهات في المتر ليسكن في شقة صغيرة في مدينة جديدة يقال إنها “للفئات المتوسطة ومحدودة الدخل”. هكذا يتحول “المشروع القومي” من أداة تحسين حياة الناس إلى أداة إعادة توزيع الثروة من أسفل إلى أعلى^٩

اللغة الرسمية تتحدث عن “صرف التعويضات للمتضاربين” وكأن القضية منتهية عند رقم الشيك^{١٠} لكن أصحاب الأرض يرون في ما يحدث تعدىً على حقهم التاريخي، وإنجازاً مقتناً على البيع بثمن بخس، تحت تهديد نزع الملكية بالقانون^{١١} الفارق بين المواطن والدولة هنا ليس فقط في القدرة على التسعير، بل في موازين القوة؛ فالدولة هي المشتري الوحيد المفروض، وهي من تقرر أن هذا المسار “منفعة عامة”， وهي من تحدد لجنة التقييم، وهي من تُصدر قرار النزع، وهي أيضاً من تحكم لاحقاً في إعادة استغلال هذه الأرض^{١٢} المواطن في هذه المعادلة إما أن يقبل أو يجد نفسه خارج أرضه، بلا قدرة حقيقة على الاعتراض^{١٣}

من زاوية العدالة الاجتماعية، المنطقى - إن كانت الدولة جادة - أن يكون تعويض الأرض المنزوعة مساوياً أو قريباً من متوسط السعر الذي تبيح به الدولة نفسها الأرضي في نفس النطاق الجغرافي، أو على الأقل أن يفتح باب واضح لصاحب الأرض كي يحصل على أولوية في تحصيص بديل عادل داخل نفس المشروع أو في مشروع قريب بسعر التكلفة، لا أن يتولى إلى لاجئ اقتصادى يبحث عن قطعة أرض في

الصدراء أو عن شقة بالإيجار بعد أن كان مالكاً أو مستأجراً مستقراً هذا لا يحدث عملياً إلا في حدود ضيقه جداً، بينما تتحول معظم التعويضات إلى مبالغ لا تكفي لشراء بديل مناسب في سوق العقار المشتعل

بالإضافة إلى ذلك، لا يمكن فصل هذه القضية عن نمط أوسع من التعامل المتعالي مع المواطنين في ملفات الأرض والسكن: إزالة عشوائيات دون بدائل كافية، تهجير قسري من مناطق تعتبرها الدولة “ذات قيمة استثمارية أعلى”， توسيعات في الطرق تتم على حساب أحياء كاملة، ثم يتم التفاخرإعلامياً بالمحاور والكباري دون ذكر حقيقي لقصص الناس الذين دفعوا إلى الهامش قرار نزع 866 فداناً في الجيزة وتعويض أصحابها كمثال واحد - مع أنه قد يمر في الإعلام الرسمي كخبر إيجابي - هو في الواقع الحال حلقة في سلسلة طويلة من السياسات التي ترى في الأرض مجرد “صيد” على الخريطة، لا موطن حياة لمجتمعاتبشرية

ثم إن التناقض وسطع أكثر حين نقارنه بما تقوله الحكومة عن “تكلفة المشروعات”. حين تزيد السلطة تبرير أسعار شقق أو طرق أو جسور، تتحدث عن مليارات الإنفاق وتعويم الجنيه وارتفاع مواد البناء، وطالب الناس بتفهم “سعر السوق الجديد”. لكن حين يتعويض مواطن تُنزع منه أرضه قسراً، تختفي لغة السوق الحر وـ“التكلفة الحقيقة” ويحل محلها رقم استشاري من هيئة المساحة، لا يعكس بالضرورة قيمة الأرض بعد إدماجها في مشروع عشرات المرات هنا يظهر منطق مزدوج: سوق حر حين تبيع الدولة، سوق مقيد حين تشتري

وأخيراً فإن القضية ليست أن الدولة تنفذ مشروع سكة حديد جديداً: فالبنية التحتية للنقل ضرورة، ولا ينكر أحد أن مصر تحتاج لربط أفضل بين أطرافها المشكلة في أن هذا التطوير يتم بذئنية جبائية واستعلاء: تُنزع الأرض من أصحابها بتعويضات هزيلة، ثم يُعاد بيع نتاج هذا التطوير أو ما يجاوره بأرقام فلكية على نفس الشعب الذي دفع ثمناً للأرض أول مرة حكومة تشتري العتر من المواطن بـ192.5 جنيه ثم تبيعه له أو لغيره بآلاف الجنيهات في مشروعات الإسكان والكمبوندات، هي حكومة لا تحترم شعبها بل تمعن ذله اقتصادياً وقانونياً ما لم يُربط مبدأ “المنفعة العامة” بعدلة تعويض حقيقية وحق فعلي في مشاركة الناس في ثمار هذه المشروعات، ستبقى كل “إنجازات” الطرق والسكك الحديدية مجرد واجهة إسفلت وحديد تختفي تحتها قصة أعمق: قصة نزع ملکية وتهجير طبقي، يزداد فيها الغنى غنى والفقير فقراً، وتتحول الدولة من حام للمجتمع إلى خصم يتربص بأرضه وجبيه في كل مشروع جديد