

# بعد زيادة الوقود الحكومة تترك النقل الجماعي للفوضى والمشاجرات مع الركاب



الأحد 15 مارس 2026 04:30 م

تكشف أزمة النقل الجماعي في مصر عجز الحكومة عن إدارة أثر قراراتها قبل تحميله مباشرة على المواطنين فبعد زيادة أسعار الوقود فجر الثلاثاء 10 مارس، تعددت الزيادات سريعاً إلى الأتوبيسات والسرفيس وخطوط الأقاليم والتاكسي، ثم انعكست على خدمات النقل الذكي، بينما وجد الراكب نفسه أمام تكلفة يومية أعلى في غياب حماية فعلية من الزيادات العشوائية

توضح الوقائع أن المشكلة لم تبدأ من سعر التذكرة وحده، بل من طريقة إدارة الملف كله السوق ارتبك، وبعض خطوط النقل الجماعي توقفت مؤقتاً، ثم بدأت المفاوضات على نسب الزيادة بين الشركات والعملاء، بما كشف أن الحكومة تدخلت متأخرة، وتركت خدمة حيوية تمس ملايين المواطنين رهناً للمساومات بعد وقوع الأزمة لا قبلها

## زيادات تضرب كل وسائل التنقل

امتدت الزيادة الأخيرة إلى معظم وسائل النقل التي يعتمد عليها المواطن يومياً فمحافظة القاهرة عدلت تعريفات السرفيس والنقل العام والنقل الجماعي والأقاليم والتاكسي الأبيض بعد تحريك أسعار الوقود، وأقرت أسعاراً جديدة بدأت تطبيقها من 10 مارس هذا التحرك الرسمي أكد أن زيادة الوقود انتقلت فوراً إلى جيب الراكب، وأن الدولة لم تقدم بديلاً يخفف الصدمة قبل اعتماد التعريفات الجديدة

وفي النقل العام داخل القاهرة، ارتفع سعر تذكرة الأتوبيس العادي من 12 إلى 13 جنيهاً، وصعدت تذكرة الأتوبيس المكيف من 23 إلى 25 جنيهاً، كما زادت تذكرة الميني باص العادي من 18 إلى 19 جنيهاً، والمكيف إلى 25 جنيهاً هذه الأرقام تبدو محدودة على الورق، لكنها تعني عبئاً يومياً متراكماً على الموظف والعامل والطالب، خصوصاً لمن يستخدم أكثر من وسيلة في اليوم الواحد، أو ينتقل بين القاهرة والأقاليم

ولم تتوقف الزيادات عند النقل العام التقليدي فالتقارير الميدانية الواردة في الملف تشير إلى أن أتوبيسات الشركات الخاصة وخطوط الأقاليم شهدت زيادات تراوحت بين 10% و25%، كما امتدت الموجة إلى التاكسي وشركات النقل الذكي مثل أوبر وكريم بنسبة بين 10% و15%، ووصل أثرها إلى "التوك توك" بزيادة بين 2 و5 جنيهات للرحلة الواحدة هذا الاتساع يكشف أن الحكومة لم تضبط السوق، بل اكتفت بتعديل أسعار رسمية لبعض الخطوط وتركت باقي المنظومة تتفاعل وحدها مع قرار الوقود

## توقف مؤقت ورقابة متأخرة

أوضح علي عيسى، رئيس جمعية رجال الأعمال المصريين، أن جمعيات النقل الجماعي استأنفت العمل مع عملائها من الشركات بعد يومين من التوقف على خلفية ارتفاع أسعار المحروقات ومحاولات فرض زيادات مرتفعة في أسعار الخدمات وأضاف أن الشركات عرضت زيادة 10% استناداً إلى أن الوقود يمثل نحو 15% فقط من أجرة النقل، بينما أصرت بعض جمعيات النقل الجماعي على زيادات بين 20% و30%، وهو ما رفضه العملاء وأدى إلى توقف مؤقت في عمليات النقل

هذه الشهادة تكشف جوهر الأزمة فحين تتوقف خطوط نقل جماعي بعد قرار حكومي، ثم يُترك القطاع ليفاوض نفسه بنفسه على نسب الزيادة، فهذا ليس "ضبطاً للسوق" بل اعتراف عملي بأن الدولة لم تجهز آلية واضحة لاحتواء أثر القرار قبل تنفيذه والنتيجة أن الخدمة الحيوية التي تنقل العاملين بين المدن والمناطق الصناعية دخلت في حالة ارتباك، بينما تحمل المواطن أثر التعطل والزيادة معاً

ويظهر القصور نفسه في اقتراح مجد الدين المنزلاوي، رئيس لجنة الصناعة بجمعية رجال الأعمال المصريين، الذي دعا إلى أن تصدر

الحكومة توصية أو ترشيحاً بشأن نسبة محددة لزيادة خدمات النقل الجماعي، حتى لا تُترك التسعيرة لآليات العرض والطلب وتجنباً لزيادات غير مبررة. مجرد طرح هذا الاقتراح من داخل مجتمع الأعمال يعني أن السوق كان يتحرك من دون مرجعية ملزمة، وأن الحكومة لم تمارس دورها مبكراً في رسم حدود عادلة بين كلفة التشغيل وحق المواطن في خدمة مستقرة بسعر مفهوم.

ورغم أن المحافظات أعلنت حملات رقابية وتعليق ملصقات بالتعريف الجديدة داخل المواقع، فإن هذه الإجراءات جاءت بعد وقوع الزيادة والارتباك، لا قبلهما. الرقابة هنا لاحقة على الأزمة، وليست مانعة لها. لذلك بقيت المشكلة الأساسية قائمة: قرار مركزي برفع كلفة الطاقة، ثم إدارة محلية تلاحق النتائج في الشارع بعد أن تكون الزيادة قد وصلت بالفعل إلى الراكب.

### كلفة التشغيل وغياب البدائل

بدأت الأزمة مع قرار رفع أسعار الوقود الذي دخل حيز التنفيذ من الساعة 3 صباح الثلاثاء 10 مارس، وشمل رفع بنزين 95 إلى 24 جنيهاً، وبنزين 92 إلى 22.25 جنيهاً، وبنزين 80 إلى 20.75 جنيهاً، والسولار إلى 20.5 جنيهاً للتر، إلى جانب زيادة غاز تموين السيارات إلى 13 جنيهاً للمتر المكعب. وبما أن السولار والبنزين عنصران أساسيان في حركة الأتوبيسات والميني باص والسرفيس، كان طبيعياً أن ينعكس القرار فوراً على النقل، لكن غير الطبيعي هو غياب خطة مسبقة تخفف الأثر أو توفر بديلاً أقل كلفة.

ولا تقف الضغوط عند الوقود فقط. الملف نفسه يشير إلى أن الشركات تواجه زيادات في قطع الغيار والصيانة الدورية، وهي تكاليف ترتفع تلقائياً مع أي تحرك في أسعار الطاقة المحلية والعالمية. معنى ذلك أن الحكومة تعرف سلفاً أن أي زيادة في المحروقات ستسحب خلفها كلفة تشغيلية أوسع، ومع ذلك لم تطرح سياسة متماسكة لحماية النقل الجماعي كخدمة عامة، بل تركته يعمل بمنطق النجاة من الخسارة ثم نقل الفارق إلى المستهلك.

ويحذر الخبير الاقتصادي خالد الشافعي من أن توقيت رفع أسعار الوقود غير موفق، وأن أثره لا يبقى محصوراً في الطاقة نفسها، بل يمتد فوراً إلى قطاعات النقل والتوزيع والإنتاج، بما يفاقم الضغوط المعيشية على المواطنين محدودي الدخل. وهذا التحذير يفسر ما جرى في الشارع خلال أيام قليلة: ارتفاع في كلفة الانتقال، ثم احتمال اتساع الأثر إلى أسعار السلع والخدمات، لأن النقل ليس بدأً منفصلاً بل جزء من تكلفة الحياة اليومية كلها.

هنا تتضح مسؤولية الحكومة بوضوح. فالأزمة كشفت اعتماداً شبه كامل على المحروقات من دون بدائل جماعية واسعة ومنخفضة الكلفة تحمي الناس من صدمات التسعير. وبينما تتحدث البيانات عن الحاجة إلى الاستدامة والطاقة النظيفة، فإن الواقع الفعلي يقول إن المواطن ما زال رهينة قرار وقود واحد يمكنه في ليلة واحدة أن يرفع تذكرة الأتوبيس، ويعطل بعض الخطوط، ويفتح باب المساومات على حساب الخدمة العامة وحق الناس في التنقل الآمن والمتاح.