

مونوريل شرق النيل هل يحل أزمت المرور؟ .. أم يصبح وسيلة نقل للأثرياء فقط؟



السبت 16 مايو 2026 12:00 م

أعلنت وزارة النقل في القاهرة بدء تطبيق التعريفية الرسمية لمونوريل شرق النيل عقب انتهاء فترة التشغيل المجاني في 8 مايو 2026، لتتراوح أسعار التذاكر بين 20 و80 جنيهًا بحسب عدد المحطات، ما أثار موجة غضب واسعة بين المواطنين بسبب ارتفاع التكلفة مقارنة بمستويات الأجور الحالية، وأعاد الجدل حول جدوى المشروع الاجتماعية وقدرته على خدمة الفئات المتوسطة ومحدودة الدخل

وكشف الجدل المتصاعد حول أسعار المونوريل اتساع الفجوة بين مشروعات البنية التحتية الضخمة التي تروج لها الحكومة وبين الواقع المعيشي للمواطنين الذين يواجهون زيادات متواصلة في تكاليف النقل والكهرباء والغذاء، بينما تتجه الدولة إلى تنفيذ مشروعات مرتفعة التكلفة دون تقديم حلول حقيقية تضمن عدالة الوصول إلى خدمات النقل العام بأسعار تتناسب مع دخول أغلب المصريين

تعريفية مرتفعة تزعج المونوريل خارج قدرة أغلبية المواطنين

اعتمدت وزارة النقل نظام تسعير يقوم على عدد المناطق والمحطات التي يقطعها الراكب داخل شبكة مونوريل شرق النيل، حيث تبدأ التذكرة من 20 جنيهًا للرحلات القصيرة وتصل إلى 80 جنيهًا للرحلة الكاملة بين مدينة نصر والعاصمة الإدارية الجديدة

وأثار هذا التسعير اعتراضات واسعة بين موظفين وعمال يعتمدون على وسائل النقل الجماعي يوميًا، خاصة مع مقارنة تكلفة المونوريل بأسعار مترو الأنفاق ووسائل النقل التقليدية التي لا تزال الأقل تكلفة رغم الازدحام وضعف الخدمات في بعض الخطوط

وبحسب تقديرات متداولة بين مستخدمي وموظفين يعملون بالعاصمة الإدارية فإن استخدام المونوريل بصورة يومية ذهائبًا وإيبابًا قد يستهلك جزءًا كبيرًا من الدخل الشهري، خصوصًا للموظفين محدودي الدخل الذين يضطرون أيضًا لتحمل نفقات انتقال إضافية للوصول إلى المحطات

وفي السياق نفسه قال الدكتور حسن مهدي أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس إن أي مشروع نقل جماعي يفقد جزءًا كبيرًا من أهدافه عندما تصبح تكلفة استخدامه مرتفعة بالنسبة للشرائح الأكبر من المجتمع، موضفًا أن نجاح وسائل النقل الحديثة يرتبط بحجم الاستخدام الجماهيري وليس فقط بالتطور التقني

وأضاف مهدي أن الدولة ركزت بصورة واضحة على الشكل الحضاري والتقني للمشروع دون معالجة كافية لمسألة العدالة الاجتماعية في التسعير، خاصة مع استمرار تآكل القدرة الشرائية للمواطنين خلال السنوات الأخيرة نتيجة التضخم وارتفاع تكاليف المعيشة

كما يرى خبراء اقتصاد النقل أن ارتفاع التعريفية الحالية قد يدفع قطاعات واسعة من المواطنين للاستمرار في استخدام الميكروباصات والمترو ووسائل النقل الأقل تكلفة، وهو ما يقلل من قدرة المونوريل على تحقيق هدف تخفيف الازدحام المروري داخل القاهرة الكبرى

ومن ناحية أخرى اعتبر عدد من المواطنين أن الحكومة تتعامل مع المونوريل باعتباره مشروعًا استثماريًا يهدف لاسترداد التكلفة المالية بسرعة، أكثر من كونه مرففًا عامًا يجب أن يحقق منفعة اجتماعية واسعة للفئات التي تعاني أصلًا من أعباء اقتصادية متصاعدة

مخاوف من تحول المونوريل إلى وسيلة نقل نخوية

أعاد ارتفاع أسعار التذاكر طرح تساؤلات واسعة حول طبيعة الفئات المستهدفة فعليًا من مشروع المونوريل، خاصة مع ارتباط مساره الرئيسي بالعاصمة الإدارية الجديدة ومناطق شرق القاهرة ذات المستويات السكنية الأعلى مقارنة بالمناطق الشعبية داخل القاهرة الكبرى

ويرى منتقدون أن استمرار التعريفة الحالية قد يحول المشروع تدريجيًا إلى وسيلة نقل تستخدمها شريحة محدودة من أصحاب الدخل المرتفعة وموظفي المؤسسات الكبرى، بدلًا من أن يصبح وسيلة نقل جماهيرية مفتوحة لملايين المواطنين

وفي هذا الإطار قال الدكتور أسامة عقيل أستاذ هندسة النقل والمرور إن فلسفة النقل العام تقوم أساسًا على خدمة أوسع قاعدة ممكنة من المواطنين بأسعار مقبولة، مؤكدًا أن ارتفاع أسعار المونوريل قد يقلص عدد الركاب الفعليين ويؤثر على الجدوى التشغيلية للمشروع مستقبلًا

وأوضح عقيل أن المشروعات الحديثة لا يمكن تقييمها فقط عبر التكنولوجيا المستخدمة أو الشكل العمراني، بل يجب قياس قدرتها على تقليل الضغط المروري وتحسين حياة المواطنين اليومية، وهو ما يتطلب تعريفة مناسبة تتماشى مع متوسط الدخل في مصر

في المقابل دافعت جهات حكومية عن الأسعار المعلنة باعتبارها مرتبطة بتكاليف إنشاء وتشغيل المشروع، خاصة أن المونوريل يعتمد على تقنيات حديثة وبنية تحتية مرتفعة التكلفة مقارنة بوسائل النقل التقليدية المستخدمة منذ سنوات طويلة داخل القاهرة

لكن هذا التبرير لم يمنع استمرار الانتقادات الشعبية، إذ يرى كثير من المواطنين أن الحكومة تحمل المستخدم النهائي أعباء مشروعات ضخمة جرى تنفيذها عبر قروض وتمويلات كبيرة، بينما لم تنعكس هذه المشروعات على تحسين مستوى المعيشة أو تخفيف الضغوط الاقتصادية اليومية

وبالتزامن مع ذلك تصاعدت مخاوف من أن يؤدي ارتفاع تكلفة النقل الحديث إلى زيادة العزلة بين المدن الجديدة والمناطق القديمة، بحيث تصبح العاصمة الإدارية ومحيطها مرتبطة بشبكات نقل لا يستطيع معظم المواطنين استخدامها بصورة منتظمة

كذلك حذر مختصون من أن ضعف الإقبال الشعبي بسبب الأسعار قد يفرض على الدولة لاحقًا تقديم دعم مالي إضافي للمشروع أو تعديل هيكل التسعير، بعدما تصبح الإيرادات الفعلية أقل من المستهدف نتيجة محدودية أعداد المستخدمين مقارنة بالتوقعات الرسمية

مقارنات مع المترو والقطار الكهربائي تزيد الانتقادات

تزايد الجدل حول المونوريل مع المقارنات المستمرة بين أسعاره وأسعار وسائل النقل الأخرى داخل القاهرة الكبرى، خصوصًا مترو الأنفاق والقطار الكهربائي الخفيف الذي يخدم أيضًا مناطق شرق القاهرة والعاصمة الإدارية بتكلفة أقل نسبيًا

وأظهرت المقارنات أن الفارق السعري بين المونوريل وبعض وسائل النقل الجماعي الأخرى يمثل عبئًا واضحًا على المستخدمين، خاصة في ظل اعتماد ملايين الموظفين والعمال على التنقل اليومي لمسافات طويلة بين القاهرة والمدن الجديدة

وفي هذا السياق قال الدكتور وائل النحاس الخبير الاقتصادي إن أزمة المونوريل الحالية لا تتعلق فقط بالتسعير بل بنموذج التنمية بالكامل، موضحة أن الحكومة توسعت في تنفيذ مشروعات مرتفعة التكلفة دون دراسة كافية لقدرة المواطنين على تحمل تكاليف استخدامها بصورة مستمرة

وأضاف النحاس أن الدولة تنقل تدريجيًا عبء التمويل والتشغيل إلى المواطنين عبر رفع أسعار الخدمات العامة، بينما تتراجع القوة الشرائية للأسر المصرية بصورة متواصلة نتيجة التضخم وارتفاع أسعار الوقود والكهرباء والسلع الأساسية

وبسبب ذلك اعتبر مراقبون أن أزمة المونوريل تعكس نمطًا أوسع في إدارة ملف النقل داخل مصر، حيث يجري التوسع في المشروعات الحديثة ذات الكلفة العالية دون تطوير موازٍ لوسائل النقل الشعبية التي يعتمد عليها أغلب المواطنين يوميًا

فيما يرى خبراء أن نجاح أي شبكة نقل جماعي يتطلب التكامل بين الوسائل المختلفة وليس خلق فجوات سعرية كبيرة بينها، لأن ارتفاع التكلفة قد يدفع المواطنين للعودة إلى وسائل النقل العشوائية التي تسعى الدولة أصلًا لتقليل الاعتماد عليها

وعلى المستوى الاجتماعي تتزايد المخاوف من تأثير تكاليف النقل المرتفعة على العاملين في العاصمة الإدارية الجديدة، خاصة الموظفين الحكوميين الذين انتقلوا إلى مقر العمل الجديدة دون زيادات حقيقية تتناسب مع أعباء الانتقال اليومية

وفي ظل استمرار الغضب الشعبي تبدو الحكومة أمام اختبار حقيقي يتعلق بقدرتها على تحقيق التوازن بين استرداد تكلفة المشروعات الكبرى وبين ضمان حق المواطنين في خدمات نقل عامة ميسرة، بعدما تحول المونوريل خلال أيام قليلة من مشروع دعائي ضخم إلى نموذج جديد للجدل حول العدالة الاجتماعية وأولويات الإنفاق العام في مصر