

بعد قفزة تكلفة المرحلة الثانية إلى 500 مليار جنيه، منطقة حرة جديدة في العاصمة الإدارية بأموال مستثمر أوروبي والخليج تكرس نزيف ديون المصريين



الاثنين 2 فبراير 2026 09:20 م

في الوقت الذي تختنق فيه الموازنة العامة بالديون وتكلف خدمة الاقتراض، تواصل شركة العاصمة الإدارية للتنمية العمرانية التوسع في مشروع العاصمة الجديدة عبر مفاوضات مع مستثمرين أوربيين وخليجيين لإنشاء منطقة حرة صناعية ولوجستية، مرتبطة بالقطار الكهربائي السريع وبموانئ مثل السخنة والإسكندرية. هذه المنطقة تأتي امتداداً لعذكرة التفاهم الموقعة في أكتوبر 2024 مع موانئ دبي العالمية لتطوير منطقة حرة عامة على مساحة تقارب 500 فدان داخل أراضي العاصمة الإدارية، تستهدف صناعات السيارات والسلع الاستهلاكية سريعة التداول وغيرها.

بالتوازي، قفزت تقديرات تكلفة ترفيق المرحلة الثانية من المشروع إلى نحو 500 مليار جنيه للبنية التحتية فقط، مقابل نحو 350 مليار جنيه في المرحلة الأولى على مساحة تقارب 40,000 فدان، وفق مصادر داخل الشركة. وبينما تُدار هذه العليارات بعيداً عن رقابة برعانة حقيقة أو نقاش مجتمعي، تستعد المنطقة الحرة الجديدة لتقديم حواجز ضريبية ولوجستية خاصة للمستثمر الأجنبي، في مشهد يرى فيه كثير من الخبراء تراجعاً صريحة لمعنى: الأرباح في الصدراء، والفاتورة على المصريين.

منطقة حرة على مقاس المستثمر الأجنبي والحاواجز من جيب المواطن

المصدر داخل شركة العاصمة أكد أن المفاوضات مع مستثمرين من دول أوروبية و الخليجية تتركز على مشروعات للاستيراد والتصدير والشحن والخدمات اللوجستية، مستفيدة من ربط العاصمة الإدارية بالقطار الكهربائي السريع الذي يسهل الوصول إلى موانئ مثل العين السخنة والإسكندرية. هذه المشروعات، بحسب المصدر، يخطط لتنفيذها خلال عام 2027، بعد إعلان حزمة من الحواجز الضريبية واللوجستية خلال النصف الأول من 2026 لصالح كل الشركات التي تستهدف الاستثمار في المنطقة الحرة.

هذا يعني عملياً أن الدولة ستتحمل اليوم كلفة ترفيق وتعظيم قيمة الأرض، بينما يدخل المستثمر غالباً إلى منطقة مجهزة بالكامل من بنية تحتية وطرق وكهرباء ومياه وغاز، فوق إعفاءات وتسهيلات ضريبية وجماركية. الخبير والمطهور العقاري محمود عبد الشافي يرى أن هذه الصيغة تعيد إنتاج نفس النمط القديم: خلق مليارات في الأرض والمرافق دون شفافية حقيقة حول العائد الاجتماعي، ثم بيع أفضل القطع لمستثمر كبير بشروط تفضيلية، بينما يبقى المواطن العادي خارج اللعبة تماماً.

ويضيف عبد الشافي أن الخطورة الأكبر تكمن في أن هذه المناطق تستنزف موارد الدولة في الترفيق والإنفاق الرأسمالي، في حين لا تلزم المستثمرين بحد أدنى من التشغيل المحلي، أو بنسف واضحة للتصدير، أو إضافة تكنولوجية حقيقة للاقتصاد، فيتحول المشروع إلى منصة عقارية مفتوحة، أكثر منه منطقة صناعية منتجة.

500 مليار للبنية التحتية وملكية عسكرية مغلقة بغياب المسائلة

التقديرات العالية الأخيرة لمشروعات البنية التحتية للمرحلة الثانية، والتي اقتربت عندها التكلفة الإجمالية من حاجز 500 مليار جنيه، تكشف فلسفة إدارة المشروع: التوسيع مهما كان الثمن، حتى لو كان على حساب أولويات الصحة والتعليم والخدمات في المحافظات الفقيرة. هذه المرحلة تتضمن مد وصلات المياه والغاز والكهرباء، وتنفيذ الطرق الرئيسية والفرعية، إضافة إلى البنية التكنولوجية للمدن الذكية.

هيكل ملكية شركة العاصمة الجديدة يعمق الإشكال؛ إذ يتوزع بواقع 29% لجهاز مشروعات الخدمة الوطنية، و22% حصة عينية لجهاز

مشروعات أراضي القوات المسلحة، و49% لـ هيئة المجتمعات العمرانية، هذا يعني أن القرار الاستثماري في واحدة من أكبر قطع الأرض في الشرق الأوسط، بما عليها من بنية تدريبية بعشرات المليارات، يظل بعيداً عن أي مسألة شعبية حقيقة، في ظل برلمان لا يمارس رقابة فعلية على هذه الكيانات.

الأخير العقاري علاه فكري يحذّر من أن ضخ هذا الجم من الإنفاق في مدينة واحدة شبه مغلقة، دون توازن مع مشروعات إسكان وخدمات حقيقة في باقي المحافظات، يخلق تشوّهاً هيكلياً في السوق؛ فنحن – كما يقول – لا نطور سوًماً عقارية متوازنة، بل نبني جيوًباً مغلقة عالية الكلفة تُسحب لها الموارد من كل مكان، دون أن تعود ثمارها على أغلبية المواطنين، ويرى أن جزءاً معتبراً من هذه العمليات كان يمكن أن يغير وجه الإسكان والخدمات في صعيد مصر والدلائل لو أعيد توجيهه

من جانبه، يشير الخبير العقاري هشام شكري إلى أن فكرة المنطقة الحرة ليست في ذاتها مشكلة، بل في طريقة إدارتها وترتيب الأولويات؛ فالمفترض أن ترتبط هذه المناطق بخطط واضحة لزيادة الصادرات الصناعية، لا أن تحول إلى مجرد وسيلة جديدة لرفع أسعار الأراضي وإعادة بيعها لمستثمرين كبار في شكل شراكات عقارية ولوجستية، ويحذر شكري من أن المبالغة في التعويل على الطلب المرتبط بالعاصمة الإدارية وحدها، مع ارتفاع غير مسبوق في تكلفة الأرض والمرافق، قد يخلق فقاعةً لارتفاع أسعار يصعب تصريفها لاحقاً إذا تراجعت القدرة الشرائية المحلية أو تبدلت شهية المستثمر الأجنبي.

مشروع نخبة مغلقة واقتصاد حقيقي خارج الصورة

بينما تُسوق العاصمة الإدارية باعتبارها "قاطرة النمو"، يرى كثير من الخبراء أن ما يحدث هو العكس: قاطرة تسحب السيولة والائتمان من بقية الاقتصاد لصالح أملاج ومناطق حدة وكمبونات نخبوية

الأخير العقاري محمد لاشين يلفت إلى أن الدولة تعامل مع العاصمة الإدارية كـ"منتج عقاري" يحتاج إلى تسويق خارجي دائم، أكثر مما تعامل معها كمدينة متكاملة للخدمات فالمؤتمرات، والزيارات، ومذكرات التفاهم مع مستثمرين ذليجين وأوروبيين، تدور كلها حول بيع وحدات أو قطع أراضٍ أو حقوق تطوير، لا حول ربط المشروع بحلول لأزمة السكن أو بتطوير حقيقي للصناعة المحلية

ويضيف لاشين أن التركيز على مشروعات فاخرة ومناطق حرة في قلب العاصمة، مع منح حوافز خاصة لمستثمرين أجانب، يكرس منطق "اقتصاد الجزر المعلوقة": جزر ثرية مسؤولة ومتصلة بشبكة طرق وقطار سريع وموانئ، تحيط بها بحر واسع من مدن وقرى تعاني من ضعف الخدمات، وغلاء السكن، وتدھور البنية التحتية.

أما محمود عبد الشافي وعلاء فكري وهشام شكري فيلتقدون - رغم اختلاف زوايا الرؤية - عند نقطة واحدة: لا مشكلة في أن تستثمر الدولة في مناطق جديدة وتحتاج الباب لمستثمرين أجانب، لكن المشكلة حين يتحوال ذلك إلى أولوية مطلقة، تُنفق لها مئات المليارات، بينما يظل الاقتصاد الحقيقي - صناعة وزراعة ومشروعات صغيرة ومتعددة - ينتظر "فتات التمويل".

في النهاية، تبدو المنطقة الحرة الجديدة في العاصمة الإدارية جزءاً من منطق أوسع: الدولة تستدرين وترُّفق وتمنح الأرض والبنية التحتية الجاهزة، بينما يتضرر المستثمر الأجنبي "السجاداء الحمراء" بالحوافر والتسهيلات [٢] وبينما تضاعف مخصصات مشروع واحد إلى نحو 500 مليار جنيه، يبقى السؤال معلقاً: كم مدرسة ومستشفى ومصنع كان يمكن أن يُبني خارج أسوار العاصمة لو أُعيد ترتيب الأولويات؟