

مطار الغردقة تحت ضغط الصندوق: عروض خلنجية تستعد للاستيلاء عليه بعد رفض الحكومة 70 تحالفاً



الثلاثاء 17 فبراير 2026 م 01:40

تقدمت تحالفات خلنجية تابعة للإمارات وقطر وال سعودية بعروض مالية جديدة لإدارة وتشغيل مطار الغردقة، وُصفت من مصدر مطلع على ملف الشخصية بوزارة المالية بأنها "مناسبة" بعد أن رفضت الحكومة عروضاً سابقة لتدني قيمتها، التحرك لا يأتي منفصلاً، الطرح يتم بالتعاون مع مؤسسة التمويل الدولية، المستشار الفني لبرنامج الطروحات الحكومية، ويُقدّم ضمن التزامات الحكومة المتفق عليها مع صندوق النقد الدولي في سياق المراجعتين السابعة والثامنة من برنامج القرض المعتمد هنا تتقاطع الإدارة التجارية لأصل رابح مع شروط تمويل خارجية تنفّض للسرعة.

المشهد يحمل تناقضًا واضحًا، الحكومة رفضت في الشهر الماضي عروضاً من 70 تحالفاً لمستثمرين محليين وخليجيين لإدارة وتشغيل مطارات بسبب تدني القيمة المالية، وفق مصدر مطلع على ملف الطروحات الحكومية بمجلس الوزراء في تصريحات سابقة، ثم تعود الآن لقول إن عروضاً جديدة "مناسبة" وتختبر للفحص قبل القرار النهائي، الفرق بين "المناسب" و"المتدني" هو جوهر القصة، لأن التقييم العالمي لمطار بحجم الغردقة ليس تفصيلاً فنياً، بل قرار يحدد من يربح ومن يخسر، وبأي شروط، ولمدة كم، وبأي التزامات تطوير.

عرض جديدة بعد رفض واسع... ومعيار "ال المناسبة" تحت الفحص

المصدر المطلع على ملف الشخصية بوزارة المالية قال إن العروض المالية التي تلقّتها الحكومة خلال الفترة الماضية لإدارة وتشغيل مطار الغردقة لم ترق إلى مستوى التوقعات، لكنه أضاف أن العروض الخلنجية المقدمة مؤديًا "مناسبة" وتختبر حالياً للفحص تمهدًا لحسم القرار النهائي، هذا التطور يعيد فتح سؤال مهم: ما الذي تغيّر تحديداً؟ هل ارتفعت القيمة المالية؟ أم تغيرت شروط العقد؟ أم اتساع نطاق ما سيحصل عليه المشغل مقابل ما سيدفعه؟

في الخلفية، الضغوط ليست سوقية فقط، صندوق النقد يطالب بتسريع برنامج الشخصية بصورة متكررة، والنص يذكر أن صفقات عدّة لم تتم بسبب تدني العروض، مثل خصخصة بنك القاهرة ومحطة جبل الزيت وغيرهما، هذه الواقـع تجعل "تحسين العرض" ليس مجرد تفاوض عادي، بل مخرجاً سياسياً لملف متعرجاً لأن التعرّف هنا لم يكن لغيب الراغبين، بل لرفض الحكومة الأسعار التي عُرّضت، ما يعني أن الفجوة بين التقييم الحكومي وشحـة المستثمر كانت كبيرة.

من زاوية اقتصادية شبيهة بما طرحته دعالية المهدى في نقاشات دور الدولة والقطاع الخاص، فإن الأصول العامة لا تُدار بمعايير السرعة وحده، بل بمعايير العائد طويـل الأجل والشفافية في التسويـر لذلك تصبح عبارة " المناسبة" بحاجة لقياس ما هو خط الأساس؟ وما هو الدـادى المقبول؟ وما هي بنود التطوير الملزمة؟ لأن الـاتفاق على رقم أعلى لا يكفي إذا جاءت شروط التشغيل أو الامتياز أو تفاصـل الإـبراد على حساب الدولة.

الصندوق والمراجعات... الشخصية كشرط تمويل لا كمجرد خيار إداري

المصدر يقول إن طرح المطار يتم بالتعاون مع مؤسسة التمويل الدولية، المستشار الفني لبرنامج الطروحات الحكومية، ضمن التزامات الحكومة المتفق عليها مع صندوق النقد الدولي لإجراء المراجعتين السابعة والثامنة من برنامج قرض مصر المعتمد، الربط بين طرح مطار الغردقة والمراجعات يعني أن العـلف ليس رفاهية، هو بند في "قائمة إنجازات" مطلوبة لتمرير مراجعـات جديدة، وبالتالي لـتحـفيـف ضـغـطـ التـموـيلـ الـخارـجيـ.

الـنصـ يـضـيفـ عـنصـرـاًـ أـكـثـرـ حـسـاسـيـةـ مصدرـ باـرـزـ فـيـ وزـارـةـ الـمالـيـةـ قالـ سـابـقاًـ إنـ تـأـخـرـ اـعـتـمـادـ صـنـدـوقـ النـقـدـ لـالـمـراجـعـاتـ الخامـسـةـ وـالـسـادـسـةـ كانـ

من أسبابه بطيء تنفيذ برنامج الخصخصة، هذه الجملة تحول الخصخصة من خيار اقتصادي إلى مقياس التزام، وعندما تصبح "السرعة" معياراً لمؤسسة تمويل دولية، يرتفع خطر القبول بصفة أقل جودة مقابل تحقيق إنجاز شكلي لأن التأثير له تكلفة سياسية وتمويلية، بينما الاندفاع له تكلفة ملوكية وعائد.

ضمن هذا الإطار، ترى دة سالي صلاح عادةً أن حماية الاستقرار الاجتماعي لا تفصل عن سياسات الطروحات، لأن أي إعادة هيكلة أو تشغيل خاص لأصول خدمة قد ينعكس على العمالة أو الرسوم أو جودة الخدمة، حتى لو لم يُعلن ذلك في البداية، لذلك يصبح السؤال السابق على الترسية أساسياً: ما الضمانات؟ وما آليات الرقابة؟ وكيف تُحمي حقوق العاملين؟ وكيف تُمنع القفزات غير المبررة في رسوم الخدمات المرتبطة بالمطار وسلسلة السفر؟

المشهد يتكرر في أكثر من ملف، الحكومة تواجه مطالبة بتسريع الخصخصة، لكنها اصطدمت بانخفاض العروض في عدة صفحات، يعني أن المستثمر يريد سعراً أقل، أو شروطاً أوسع، بينما الحكومة تريد قيمة أعلى أو تنازلات أقل، وفي قلب ذلك، تأتي عروض الغرفة الجديدة كاختبار: هل ستتجه الحكومة في رفع السعر دون التفريط في الشروط؟ أم أن ضغط المراجعات سيدفع نحو حل سريع يُسوق باعتباره نجاحاً، بينما تفاصيله تظل غير معلنة؟

مطارات أخرى على الطريق... وأرقام تشغيل قياسية بلا شفافية إيرادات

المصدر الحكومي يقول إن الحكومة تواصل حالياً إنهاء إجراءات طرح مطارات سفنكس والأقصر وشرم الشيخ، تمهيداً لعرضها أمام القطاع الخاص للإدارة والتشغيل خلال النصف الثاني من العام الجاري، هذا يعني أن الغرفة ليست حالة منفردة، بل رأس سلسلة وزارة الطيران المدني كانت قد أعلنت في ديسمبر الماضي "تجربة هي الأولى" لطرح إدارة مطار الغردقة لمشغل من القطاع الخاص، ثم مدت فترة سحب كراسات الشروط شهراً إضافياً حتى 12 مارس المقبل، ضمن خطة لشراكات مع القطاع الخاص في 11 مطارات.

الأرقام التشغيلية التي يوردها النص يجعل الغرفة أصلًا جذاباً للغاية، الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية قالت إن مطار الغرفة استقبل 10.5 مليون مسافر في العام العالمي 2024-2025 بمعدل نمو 22%. وزارة الطيران المدني أعلنت أيضًا تحقيق رقم قياسي جديد في حركة التشغيل خلال يوم واحد في 25 أكتوبر الماضي، بعدما تجاوز عدد الركاب 53 ألف مسافر، في أعلى معدل تشغيلي منذ بداية 2025. هذه الأرقام ترفع سقف التقييم، لأن نمو الحركة يعني نمواً محتملاً في الرسوم والإيرادات التجارية المصاحبة.

لكن المفارقة القاسية أن النص يقر بعدم توفر بيانات معلنة عن إيرادات مطار الغرفة، رغم وصف وزارة الطيران له بأنه ثاني أعلى مطارات الجمهورية في حجم الحركة الجوية، غياب الإيرادات هنا ليس فراغاً محاجأ، هو فجوة تؤثر على النقاش العام، وتؤثر على قدرة المجتمع على تقييم عدالة الصفقة، وكيف يُجسم عقد تشغيل لأصل يحقق أرقاماً قياسية، بينما رقم الإيراد السنوي غير معلن؟ وكيف تُقاس "نسبة" العروض دون معرفة خط الأساس العالمي للمطار؟

الحكومة تأمل أن تساهم أعمال التطوير التي سينفذها القطاع الخاص في زيادة الإيرادات السنوية بنحو 300 مليون دولار لتصل إلى نحو 800 مليون دولار، حسب تصريحات سابقة لمصدر بوزارة المالية، هذا الوعود الكبير يحتاج ترجمة تعاقدية، لأن الفرق بين الطموح والواقع تحدده بنود الاستئجار الملزمة، وجدول التنفيذ، وآليات تقاسم الإيراد من منظور قريب من مقاربات دة مراد علي في إدارة المخاطر الكلية، أي صفة تحت ضغط تمويلي تحتاج حوكمة أشد، لأن المخاطرة ليست في "فشل التشغيل" فقط، بل في "سوء التسويق" و"ضعف الإفصاح" و"نقل القيمة" من الدولة إلى المشغل عبر بنود غير مرئية.

الخلاصة أن مطار الغرفة أصبح نقطة تقاطع بين ثلاثة خطوط: ضغط صندوق النقد لتسريع الخصخصة، ورغبة الحكومة في رفع القيمة بعد رفض عروض "متدنية" من 70 تھالقاً، وجاذبية أصل يحقق نمواً في الحركة وأرقاماً قياسية، الجسم لا ينبغي أن يُقاس بإعلان قبول "عرض مناسب" فقط بل بإعلان قواعد التقييم، وشروط التشغيل والتطوير، وكيف ستتحول أرقام 10.5 مليون مسافر و53 ألف في يوم واحد إلى عائد عادل للدولة، لا إلى صفة تُنجز بسرعة بينما تفاصيلها تظل خارج الضوء.