



الثلاثاء ٤ شوال ١٤٤٧ هـ - 24 مارس 2026 م

## أخبار النافذة

خلال ساعات.. أقطار رعدة وسول وتعطل الدراسة تحسباً لأسوأ موجة طقس منذ سنوات تدهور حاد في الحالة الصحية لطالبة بعد قطارات كهربائية جديدة من الصين بـ 90 مليون دولار رغم إعلان .. LRT تعرضها للتجريح والضرب بقسم شرطة البساتين ضمن صفقة الـ السياسي التوقف عن الديون! مصر تتذلل دول العالم بمؤشر السعادة.. والفلسطينيون يتقدمون 30 مركزاً رغم الحرب!! شهداء بغارات إسرائيلية واشتباكات عنيفة جنوب لبنان تعيين محمد باقر ذو القدر أميراً للمجلس الأعلى للأمن القومي الإيراني.. تصعيد استراتيجي لمواجهة أمريكا وإسرائيل اقتصاد الاحتلال تنكذ خسائر قياسية تتجاوز 57 مليار دولار "مصر للطيران" رداً على "مشهد الإهانة": استخدام!! الزيت الرسمي ليست لقطة عابرة في فيلم بل اعتداء على صورة مهنية

□

Submit

Submit

- [الرئيسية](#)
- [الأخبار](#)
  - [اخبار مصر](#)
  - [اخبار عالمية](#)
  - [اخبار عربية](#)
  - [اخبار فلسطين](#)
  - [اخبار المحافظات](#)
  - [منوعات](#)
  - [اقتصاد](#)
- [المقالات](#)
- [تقارير](#)
- [الرياضة](#)
- [تراث](#)
- [حقوق وحرقات](#)
- [التكنولوجيا](#)
- [المزيد](#)
  - [دعوة](#)
  - [التنمية البشرية](#)
  - [الأسرة](#)
  - [مديا](#)

الرئيسية « الأخبار » اقتصاد

ضمن صفقة الـ LRT .. قطارات كهربائية جديدة من الصين بـ 90 مليون دولار رغم إعلان السياسي التوقف عن الديون!





الثلاثاء 24 مارس 2026 10:20 م

اتفقت مصر، بحسب ما نقلته "الشرق" عن مصدرين مطلعين، مع تحالف شركتي "أفيك إنتل" و"إم بي إي سي" الصينيتين على شراء نحو 8 قطارات جديدة لمشروع القطار الكهربائي الخفيف مقابل 90 million دولار، على أن تُسلم على دفعات خلال العام المقبل تمهيداً لتشغيل المرحلتين الثالثة والرابعة.

الخبر يبدو في ظاهره توسعاً طبيعياً في خدمة النقل. لكن توقيتته وسياقه المالي يفتحان سؤالاً أكثر إلحاحاً: هل تتحرك الدولة وفق احتياج نقل مدروس، أم وفق منطق استكمال مشروع بدأ بالقروض ويستمر بالقروض نفسها مهما ارتفعت الفاتورة؟ وتشير الوقائع المؤكدة إلى أن البرلمان وافق بالفعل في فبراير- مارس 2026 على اتفاقات تمويل صينية مرتبطة باستكمال المرحلة الثالثة، بينها قرص ميسر بقيمة 200 million دولار يُسدّد باليوان الصيني.

### صفحة جديدة داخل مشروع لم يتوقف عن التمدد

القطار الكهربائي الخفيف ليس مشروعاً طارئاً. الدولة بدأت مساره منذ 2014 لربط شرق القاهرة بالعاصمة الإدارية والعاشر من رمضان والمدن الجديدة المحيطة. وفي 3 يوليو 2022 افتتحت المرحلتين الأولى والثانية بطول 70 كيلومتراً و12 محطة، بعد تمويل صيني كبير قُدِّر بنحو 1.2 billion دولار. ومنذ ذلك الوقت لم يتوقف التوسع. المرحلة الثالثة وحدها تمتد 20.4 كيلومتر، بينما تمتد المرحلة الرابعة 16 كيلومتراً، بما يرفع الطول الإجمالي إلى نحو 105 كيلومترات. هذه ليست مجرد إضافة تشغيلية. هذه بنية كاملة تستدعي شراء قطارات جديدة، وأعمالاً إنشائية، وتمويلًا إضافيًا، وتكاليف صيانة وتشغيل لسنوات طويلة.

الأزمة هنا ليست في مبدأ إنشاء وسيلة نقل جماعي حديثة. الدكتور أسامة عقيل، أستاذ النقل والطرق بجامعة عين شمس، كان قد أكد في تصريحات سابقة أن التوسع في النقل السككي هو الأنسب لمصر مقارنة بالاعتماد المفرط على الطرق، وأن القطار السريع والكهربائي جزء من تحديث ضروري للبنية الأساسية. هذا الرأي مهم لأنه يضع النقاش في مكانه الصحيح: لا أحد يجادل في حاجة مصر إلى نقل حديث. الجدل الحقيقي يبدأ حين يتحول كل توسع جديد إلى التزام تمويلي إضافي، في وقت تعاني فيه المالية العامة أصلاً من ضغط الدين وخدمته.

### التمويل الصيني يتسع.. والسؤال عن الكلفة لا يختفي

ما جرى خلال الأسابيع الأخيرة يؤكد أن المشروع لا يُموَّل من فوائض مالية محلية، بل من حزم تمويل خارجية متتابعة. لجنة النقل في مجلس النواب وافقت في فبراير 2026 على 4 اتفاقيات مرتبطة باستكمال LRT ومشروعات سكك حديدية أخرى، ثم ناقش المجلس في مارس حزمة قروض صينية بقيمة 332 million دولار لتطوير السكك الحديدية والقطار الكهربائي الخفيف بخط العاشر من رمضان. ذلك يعني أن شراء 8 قطارات جديدة مقابل 90 million دولار لا يأتي منفصلاً عن مسار أوسع من الاقتراض، بل داخل المسار نفسه. كل مرحلة تُغلق بتمويل، وتُفتح المرحلة التالية بتمويل جديد.

الدكتور مدحت نافع، أستاذ الاقتصاد، لخص المعضلة بدقة حين قال في مقابلة حديثة إن مؤشرات الاقتصاد الكلي قد تتحسن، لكن "الخطر الحقيقي في الدين". هذه الجملة تكتسب وزناً أكبر عند النظر إلى مشروعات النقل كثيفة التمويل. لأن المشكلة لا تتعلق بجدوى كل مشروع منفرداً فقط، بل بقدرة الدولة على حمل التزامات متراكمة من قروض وفوائد وأقساط، بينما الأولويات الاجتماعية والقدرة

الشرائية للمواطنين تتعرضان لضغط مستمر. وعندما يصبح الدين نفسه هو الخطر الاوضح، فإن اي صفقة جديدة يجب ان تُقرا بميزان الجدوى والكلفة والعائد الاجتماعي، لا بميزان الدعاية وحده.

## بين خطاب التنمية وواقع الأولويات

السلطة تطرح الصورة بطريقة مختلفة تمامًا. الرئيس عبد الفتاح السيسي قال في أكتوبر 2025 إن الدولة أنفقت نحو 10 trillion جنيه على مشروعات البنية التحتية منذ 2014، معتبرًا أن هذا الإنفاق كان ضروريًا. كما عرضت الحكومة قطاع النقل باعتباره ركيزة للتنمية، وربط المدن الجديدة بالمراكز الحضرية، وتعزيز الممرات اللوجستية، والتحول إلى وسائل نقل أقل انبعاثًا. وعلى الورق، تبدو هذه الحجة متماسكة. فوزارة التخطيط نفسها وضعت النقل ضمن أكبر أولويات الاستثمار العام، بينما تتحدث وزارة النقل باستمرار عن الربط بين الموانئ والمناطق الصناعية والمدن الجديدة.

لكن حتى هذه الرواية الرسمية لا تُسقط سؤال الأولويات. الدكتور بلال شعيب، الخبير الاقتصادي، قال إن إنفاق 10 trillion جنيه على البنية التحتية ساعد على تحسين بيئة الاستثمار وجذب المستثمرين. هذا هو الدفاع الرسمي المعتاد عن هذه المشروعات. غير أن المشكلة ليست في وجود أثر إيجابي محتمل، بل في غياب الشفافية الكافية حول العائد الفعلي مقارنة بالكلفة، وحول من يستفيد أولاً من هذه الشبكات، وحول ما إذا كانت وتيرة الاقتراض الحالية متسقة أصلاً مع اقتصاد يخصص نسبة ضخمة من موازنته لخدمة الدين. هنا يتحول المشروع من عنوان تنموي إلى ملف مسالة عامة.

## قطارات أكثر.. لكن لمن وبأي ثمن؟

شراء قطارات جديدة لتشغيل المرحلتين الثالثة والرابعة يعني أن الدولة ماضية في تثبيت نموذج نقل يخدم بالأساس الامتداد العمراني شرق القاهرة والعاصمة الإدارية والعاشر من رمضان. هذا قد يكون منطقيًا من منظور التخطيط الرسمي. لكنه لا يُعفي من سؤال أكثر حدة: هل تُضخ المليارات أولاً حيث يعيش الضغط السكاني والخدمي الأكبر، أم حيث تريد السلطة أن تكتمل صورة المدن الجديدة وممراتها؟ فالتوسع في LRT لا يجري بمعزل عن شبكة أوسع من المونوريل والقطار السريع والمترو، وكلها تحتاج تمويلًا مستمرًا وصيانة وتشغيلًا واستيرادًا للمعدات والقطع. ومع كل توسع جديد، تتسع أيضًا فاتورة الاعتماد على الخارج.

الخلاصة أن صفقة الـ 8 قطارات ليست خبرًا فنيًا صغيرًا. هي حلقة جديدة في قصة أكبر: دولة تنفق بكثافة على النقل الحديث، بينما تتجنب النقاش الصريح حول كلفة هذا المسار وحدوده وأولوياته الاجتماعية. نعم، مصر تحتاج نقلًا جماعيًا حديثًا. لكن هذا لا يبرر أن يظل التمويل الخارجي هو الباب المفتوح دائمًا، ولا أن تتحول كل إضافة تشغيلية إلى دين جديد يُرُجّل إلى المستقبل. في النهاية، القضية ليست فقط كم قطارًا ستشتره الحكومة، بل كم سيدفع المصريون لاحقًا ثمن هذا التوسع، نقدًا وخدمة دين وأولويات مؤجلة.

## التنمية البشرية



سيونس | فوائد البازل للصحة النفسية في ثقافة اللهاث المستمر

الأحد 8 فبراير 2026 05:00 م

## التنمية البشرية



إفلاس جمهورية الجنرالات: 13 عاما بلا كفاءات.. حين تعود وجوه مبارك لتملأ كراسي الحاضر

الجمعة 30 يناير 2026 08:30 م

## مقالات متعلقة

في سيسلا مكد تحت موزام داصتقلا يدقن "جايكام" ما .. رلاود رايلم 52.6 دنع في خيراتي طليتحا

احتباطي تاريخي عند 52.6 مليار دولار.. أم "ماكياج" نقدي لاقتصاد مأزوم تحت حكم السيسي؟

في سيسلا دنع في مهليقتسمو نيرصملا رضا نهر مأة نزاوم ليومته ... قديدج ةنازخ نوذا رايلم 75 حرطي يزكرملا كنبلا

البنك المركزي يطلح 75 مليار أذون خزانة جديدة... تمويل موازنة أم رهن حاضر المصريين ومستقبلهم في عهد السيسي؟

رصمي في وينجلا دقنلا ةمزا قمع فشكة قديدج تازفق نل كاتير مينجلاو طغصير رلاود

دولار بضغط والجنبه يتاكل: ففزات جديدة تكشف عمق أزمة النقد الأجنبي في مصر

؟ةيلودلا ماقرلا لوقت انا م..ةيتحتلا ةينبلا رلاود رايلم 600 نء شحتي في طاعلا دبع ردي

بدر عبد العاطي يتحدث عن 600 مليار دولار للبنية التحتية.. ماذا تقول الأرقام الدولية؟

- [التكنولوجيا](#)
- [دعوة](#)
- [التنمية البشرية](#)
- [الأسرة](#)
- [مديا](#)
- [الأخبار](#)
- [المقالات](#)
- [تقارير](#)
- [الرياضة](#)
- [تراث](#)
- [حقوق وحرابات](#)

□

- [f](#)
- [t](#)
- [v](#)
- [y](#)
- [i](#)
- [r](#)

إشترك

ادخل بريدك الإلكتروني

جميع الحقوق محفوظة لموقع نافذة مصر © 2026