

أزمة الفكة بالمترو ما زالت تثير غضب المصريين: إيد الدولة في جيب الشعب!



الأحد 4 يناير 2026 م

تحوّلت أزمة "الفكة" في مترو الأنفاق إلى مادة للسخرية والانتقاد على منصات التواصل الاجتماعي، بعدما كشف طارق جويلي، رئيس الهيئة القومية للأنفاق، أنّ المحطات تحتاج يومياً إلى 300 ألف جنيه عملة معدنية لتغطية الطلب على التذكرة الأرخص بسعر 8 جنيهات، التصريح، الذي جاء في لقاء مع برنامج "على مسؤوليتي"، فتح الباب أمام موجة من التعليقات الساخرة والانتقادات اللاذعة، خاصة مع اقتراح الإعلامي أحمد موسى رفع سعر التذكرة إلى 10 جنيهات كحل للأزمة، وهو ما قابله جويلي بالضحك.

من "صبح على مصر بجنيه" إلى "ادفع 2 جنيه عشان مفيش فكة"

وصفت هبة حسين (@hbhsyn1056275) ما يحدث أنه "مهزلة بكل المقاييس"، وربطت بين الأزمة الحالية وبداية حكم السيسي بجملته الشهيرة "أنا عايز الفكة" و"صبح على مصر بجنيه"، معتبرة أن هذه السياسات هي امتداد طبيعي للواقع الحالي.

وكتب حساب (@aserasorat) سلسلة تغريدات بعنوان "أعلى فكة في العالم"، اعتبر فيها أن المواطن يُحَمَّل ضريبة جديدة؛ لأن الحكومة عاجزة عن توفير العملات المعدنية، وانتقد فكرة رفع التذكرة "عشان مفيش فكة"، واصفًا ذلك بالاستهانة والاستهبال الذي يحول العجز الحكومي إلى تكلفة إضافية يتتحملها ملايين الركاب يومياً.

وأضاف: "نحن لا نتحدث عن رفع الدعم أو تكلفة التشغيل، بل نتحدث عن مواطن مطالب بدفع ضريبة جديدة؛ لأن الحكومة عاجزة عن توفير العملات المعدنية لرد الباقي، بدلاً من تفعيل حلول الدفع الإلكتروني أو معالجة أزمة توقف الاستيراد التي اعترف بها المسؤول، تخثار الهيئة جبر الكسر من قوت الغلابة".

وتتابع: "رفع التذكرة 2 جنيه إضافية عشان مفيش فكة هو استهان واستهبال مخيف، يقول العجز الحكومي إلى تكلفة إضافية يتتحملها ملايين الركاب يومياً هل وصل بنا الحال أن نرفع الأسعار ليس لغلاء الخدمة، بل لأن الدولة مش لاقية فكة؟".

["أعلى فكة في العالم"] عندما يدفع المواطن ضريبة عجز الحكومة عن سك العملة" تصريح رئيس هيئة الأنفاق طارق جويلي يختصر مأساة الإداره الاقتصادية الحالية في جملة واحدة: "نتمنى زيادة التذكرة لـ10 جنيهات لأن هناك مشكلة في توفير الفكة وتوقف استيراد مادة سك العملة".

pic.twitter.com/lms2xmkkDt 3/1

aserasorat14 (@aserasorat) January 1, 2026 —

بين الدفع الإلكتروني والنموذج الاحتقاري

ورأى عودة الروح أم الوعي (@BarakaBaraka7) أن الحل ليس رفع الأسعار بل خفضها، مشيرًا إلى أن دول العالم تعتمد على الدفع الإلكتروني وكروت الشحن، بينما مصر ما زالت عالة في شبكات التذاكر التقليدية.

وأضاف في تغريدة أخرى أن رفع الأسعار مرتبط بسداد فوائد القروض، وهاجم النظام بلغة حادة وساخرة، قائلاً: "درامية والفواتير مطلوب سدادها فوائد القرض، صياغ الكفحة المحروق قالك أغنى الناس؟ والهيل صدقوه أو يمكن بيجاروه بعد ما الدم سال".

العفترض يخوضها مسؤوليتها لكن الجزية حاكمه
المواصلات بالدول أصبحت تعامل بكره تشنن في "كيوسك" أو اونلاين شباك التذاكر ده و الموظف! بدأ تقل وستنعد .. كمان معن
تشحن التطبيق بالهاتف لو فيه nfc فعالوش لازمة التبرير الخبيث لرفع الأسعار التذاكر .. وكامل الوزير قاعد بالكاروس!
— عودة الروح ام الوعي (7arakaBaraka) December 31, 2025@

أما حساب (@EngrSabqi) فشكك في وجود أزمة حقيقة بالعملة، واعتبرها مجرد "حجة في سلسلة ججهم الباردة العقيدة". واقترحت
هبة مجدي (@drhebamagdy66) خفض سعر التذكرة إلى 5 جنيهات بدلاً من زيادتها، مؤكدة أن الأزمة ليست في نقص الفكة، بل في
سوء الإداره

طيب ماتقولو التذكرة ل 5 جنيه ولازمة الفكة بالزيادة مش النقص
drhebamagdy66 (@drhebamagdy66) December 30, 2025@ — هبة مجدي

وقدم طارق سلامة (@tariksalama) قراءة اقتصادية معمقة، موضحاً أن الإيرادات الإعلانية في المترو لا تتحقق استفادة حقيقة لأنها
محكمة من شركات تابعة للدولة، وأن المواطن في النهاية هو من يتحمل الخسائر وصف النموذج الاقتصادي الحالي بأنه "احتراي
أوليغاركي" يطرد التنافسية ويعيق نمو القطاع الخاص، مؤكداً أنه لاأمل في استمرار هذا النظام

وأضاف: "فلوس بتطلع من جيب الحكومة وترجع لجيها، والنتيجة صفر، لأن الإعلانات دي محكمة لشركة من شركات المتحدة مثلًا، والمعلنين
إما شركات مملوكة للدولة أو شركات تتبع بطريقة مباشرة بالإيجار، نوع من الضرائب المستترة بس لتفطية الخسائر، يعني مفيش
استفادة حقيقة، زي كافية غير طبيعية إعلانات المشروعات العقارية أو المسلسلات الرمضانية... وفي الآخر، تجميع الأرقام بيان إنه نمو
أساسي، لكن النتيجة الحقيقة أقرب للصفر أو أقل بكثير... الحقيقة اللي بيدفع ثمن الخسائر هو المواطن الغلبان، سواء كنت فقيراً أو من
دافعي الضرائب ما فيش فرق، حدفع يعني حددفع".

واعتبر أن فكة المترو "مثال من أمثلة كثيرة على احتكار كامل من الدولة للاقتصاد والثروة، وصعب جداً أن النموذج ده يستمر؛ بسبب اتباع
نموذج الدولة الاحتراية الأوليغاركية اللي بتطرد التنافسية وتعيق نمو القطاع الخاص، وكمان من غير أي رقابة حقيقة على تصرفاتها، بما
في ذلك سوء اختيار المسؤولين".

سيارات اللواء، اه لازم يبقى لواء عشان الأنفاق لها جانب عسكري حسب الاستراتيجية الموروثة من المرحوم الاتحاد السوفياتي، وشاييف
عقبالية الإعلانات على أameda المونوريل أو المحطات معن تجيب دخل كبير
لكن الحقيقة إن الإيرادات دي زي اقتصاد بيلف حوالي نفسه... فلوس بتطلع من جيب الحكومة وترجع...
Tarik Salama (@tariksalama) December 31, 2025@

الفوائد والقروض تلتهم الأرباح التشغيلية

وبحسب منصة "صحيح مصر" فإن أزمة المترو ليست في الإيرادات بل في هيكل التمويل، حيث تلتهم الفوائد والإهلاك الأرباح، فيما يظل
ال المواطن هو العتمد النهائي عبر ارتفاع الأسعار وتقليل جودة الخدمات

وأوضح تقرير "صحيح مصر" أن الهيئة القومية للأنفاق تحقق أرباحاً تشغيلية من نشاطها الأساسي (التذاكر والاشتراكات)، لكنها تسجل
خسائر صافية بعد احتساب الفوائد والإهلاك فمنذ توليها عام 2020 إلى هيئة اقتصادية هادفة للربح، ارتفعت الإيرادات بشكل ملحوظ
مع زيادة أسعار التذاكر تدريجياً: من جنيه واحد حتى 2016، إلى جنيهين في 2017، ثم بين 3 و7 جنيهات في 2018، وصولاً إلى 5-
جنيهات في 2020، قبل أن ترتفع مجدداً في 2024 إلى 8-20 جنيهًا حسب عدد المحطات

وأشار إلى أن بيانات الحسابات الختامية تظهر أن الهيئة حققت أرباحاً تشغيلية بلغت 2.5 مليار جنيه في 2021/2022، 3.5 مليار في
2022/2023، ثم نحو 3 مليارات في 2023/2024، وصولاً إلى 4.35 مليار في 2024/2025، مع توقع استمرار الربحية في 2025/2026. لكن عند
إضافة الفوائد على القروض والإهلاك، تتحول هذه الأرباح إلى خسائر: 1.35 مليار في 2021/2022، و1.89 مليار في 2022/2023، و385
مليون في 2023/2024.

واعتبر أن السبب الرئيس هو اعتماد الهيئة على القروض لتمويل استثماراتها فقد دفعت فوائد بقيمة 3.145 مليار جنيه بين 2020 و2024،
 بينما بلغت قيمة القروض والتسيهيلات الائتمانية 176.7 مليار جنيه في 2024/2025، ومن المتوقع أن تصل إلى 242 مليار في 2025/2026،
 أي ما يمثل 76.5% من إجمالي قروض الهيئات الاقتصادية. هذا الاعتماد المكثف على الاقتراض يضغط على ميزانية الهيئة و يجعلها عرضة
لمزيد من الخسائر رغم تحقيق أرباح تشغيلية

في لقاء مع برنامج "على مسؤوليتي" الذي يذاع على قناة صدى البلد، قال طارق جويلا، رئيس الهيئة القومية للأنفاق، إن لدى مترو
الأنفاق "أزمة في الفكة"، لاسيما وأن سعر التذكرة الأرخص بـ 8 جنيهات هي الأكثر استخداماً، ما يتطلب توفير 300 ألف جنيه يومياً "فكهة"
لدى المحطات، وفق قوله [1] pic.twitter.com/kbDCyn2Vyy ...
SaheehMasr (@SaheehMasr) January 1, 2026@ — صحيح مصر

وبدأ بتصريح بسيط عن "الفكرة" تحولت إلى رمز لسياسات اقتصادية مرتبكة، حيث يرى المواطنون أن الدولة تبحث في جيوبهم عن حلول لأزماتها بدلاً من تطوير أنظمة دفع ديون أو معالجة جذور المشكلة

من "صبح على مصر بجنيه" إلى "ادفع 2 جنيه عشان مفيش فكهة"، السخرية الشعبية تكشف فقدان الثقة في الإدارة الاقتصادية، وتحول كل تصريح رسمي إلى مادة للتندر والانتقاد

والموطن هو من يدفع الثمن، سواء عبر زيادة الأسعار أو تحمل أعباء سوء الإدارة، بينما تستعمر الدولة في البحث عن "الفكرة" في جيوب الناس