

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



الأحد 4 يناير 2026 05:00 م

تحولت أزمة "الفكة" في مترو الأنفاق إلى مادة للسخرية والانتقاد على منصات التواصل الاجتماعي، بعدما كشف طارق جويلي، رئيس الهيئة القومية للأنفاق، أن المحطات تحتاج يوميًا 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 "أغلى فكة في العالم"، اعتبر فيها أن المواطن يُحقّل ضريبة جديدة؛ لأن الحكومة عاجزة عن توفير العملات المعدنية، وانتقد فكرة رفع التذكرة "عشان مفيش فكة"، واصفًا ذلك بالاستسهال والاستهبال الذي يحول العجز الحكومي إلى تكلفة إضافية يتحملها ملايين الركاب يوميًا

وأضاف: "نحن لا نتحدث عن رفع الدعم أو تكلفة التشغيل، بل نتحدث عن مواطن قُطال بـدفع 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، تختار الهيئة جبر الكسر من قوت الغلبة".

وتابع: "رفع التذكرة 2 جنيه إضافية عشان مفيش فكة هو استسهال واستهبال مخيف، يحول العجز الحكومي إلى تكلفة إضافية يتحملها ملايين الركاب يوميًا هل وصل بنا الحال أن نرفع الأسعار ليس لغلاء الخدمة، بل لأن الدولة مش لاقية فكة؟".

□ "أغلى فكة" في العالم □ عندما يدفع المواطن ضريبة عجز الحكومة عن سك العملة □
□ تصريح رئيس هيئة الأنفاق طارق جويلي يختصر مأساة الإدارة الاقتصادية الحالية في جملة واحدة: "نتمنى زيادة التذكرة لـ 10 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 الاحتكاري

ورأى عودة الروح أم الوعي (@7arakaBaraka) أن الحل ليس رفع الأسعار بل خفضها، مشيرًا إلى أن دول العالم تعتمد على الدفع الإلكتروني وكروت الشحن، بينما مصر ما زالت عالقة في شبك التذاكر التقليدية

وأضاف في تغريدة أخرى أن رفع الأسعار مرتبط بسداد فوائد القروض، وهاجم النظام بلغة حادة وساخرة، قائلًا: "حرامية والفواتير مطلوب سداده فوائد القرض، صباع الكفتة المحروق قالك أغني الناس؟ والهبل صدقوه أو يمكن يبجاروه بعد ما الدم سال".

المفترض يخفضها مش يغلها لكن الجزية حاكمة
المواصلات بالدول اصبحت تتعامل بكروت تشحن في "كيوسك" او اونلاين شبك التذاكر ده و الموظف! بدأت تقل وستنعدم .. كمان ممكن
تشحن التطبيق بالهاتف لو فيه nfc فمالوش لازمة التبرير الخبيث لرفع الاسعار التذاكر .. وكامل الوزير قاعد بالكالوس!
— عودة الروح ام الوعي (@7arakaBaraka) December 31, 2025

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

طبيب ماتقلو التذكرة ل 5 جنيه ولازمة الفكة بالزيادة مش النقص pic.twitter.com/tKkpjV9cE
— هبة مجدي (@drhebamagdy66) December 30, 2025

وقدم طارق سلامة (@tariksalama) قراءة اقتصادية معمقة، موضحاً أن الإيرادات الإعلانية في المترو لا تحقق استفادة حقيقية لأنها
محتكرة من شركات تابعة للدولة، وأن المواطن في النهاية هو من يتحمل الخسائر وصف النموذج الاقتصادي الحالي بأنه "احتكاري
أوليغاركي" يطرد التنافسية ويمنع نمو القطاع الخاص، مؤكداً أنه لا أمل في استمرار هذا النظام

وأضاف: "فلوس بتطلع من جيب الحكومة وترجع لجيبها، والنتيجة صفر، لأن الإعلانات دي محتكرة لشركة من شركات المتحدة مثلاً، والمعلنين
إما شركات مملوكة للدولة أو شركات بتعلن بطريقة مباشرة بالإجبار، نوع من الضرائب المستترة بس لتغطية الخسائر، يعني مفيش
استفادة حقيقية، زي كثافة غير طبيعية إعلانات المشروعات العقارية أو المسلسلات الرمضانية وفي الآخر، تجميع الأرقام بيان إنه نمو
أساسي، لكن النتيجة الحقيقية أقرب للصفر أو أقل بكثير الحقيقة اللي بيدفع ثمن الخسائر هو المواطن الغلبان، سواء كنت فقيراً أو من
دافعي الضرائب ما فيش فرق، حتدفع يعني حتدفع".

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

سيات اللواء، اه لازم يبقى لواء عشان الأنفاق لها جانب عسكري حسب الاستراتيجية الموروثة من المرحوم الاتحاد السوفيتي، وشايف
عبقرية الإعلانات على أعمدة المونوريل أو المحطات ممكن تجيب دخل كبير
لكن الحقيقة إن الإيرادات دي زي اقتصاد بيلف حوالين نفسه... فلوس بتطلع من جيب الحكومة وترجع... <https://t.co/dVz91S2Zg1>
— 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
المواطن هو المتحمل النهائي عبر ارتفاع الأسعار وتقليص 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 تحويلها 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 و 7 جنيهات في 2018، وصولاً إلى 5-10
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، و3.5 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 والتسهيلات 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 ويجعلها عرضة
لمزيد من الخسائر رغم تحقيق أرباح تشغيلية

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

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

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

والمواطن هو من يدفع الثمن، سواء عبر زيادة الأسعار أو تحمل أعباء سوء الإدارة، بينما تستمر الدولة في البحث عن "الفكة" في جيوب الناس