

# السكك الحديدية بين سياسات البنك الدولي والاحتجاج الاجتماعي



تقرير

# السكك الحديدية بين سياسات البنك الدولي والاحتجاج الاجتماعي

# السكك الحديدية بين سياسات البنك الدولي والاحتجاج الاجتماعي

## المقدمة

بدأت فكرة إنشاء سكك حديدية مصرية مبكراً منذ عهد محمد علي، في ظل بناء دولة حديثة، تمتلك جيشاً قوياً، وصناعة محلية قادرة علي تلبية احتياجاته، فضلاً عن رغبة الدول الكبرى في أن تصبح مصر ممراً ميسراً لسلعها وبضائعها، وخدمة أغراضها الاستعمارية. ومن هنا نشأت أهمية السكك الحديدية، إلى جانب شق الترع والقنوات، وإنشاء وسائل نقل عبر نهر النيل.

وحيث يتمتع قطاع السكك الحديدية بأهمية اقتصادية ضخمة في نقل السلع والبضائع في طول البلاد وعرضها، وأهمية اجتماعية كبيرة تتمثل في نقل الركاب وتسيير حركتهم في كافة الأنحاء، فضلاً عن ضخامة عدد العاملين به، يشهد هذا المرفق تحولات واضحة موازية للتحويلات الاقتصادية الاجتماعية التي مرت بها البلاد، وانعكست عليه التحويلات في السياسات المتبعة على مر العصور.

ولأهمية احتجاجات العمال في هذا المرفق، حيث قد تؤدي إلى شلل تام، أو اضطراب، للحركة في عموم البلاد، توجب على السلطات المختصة الانتباه الشديد لهذه الاحتجاجات، ليس بالحرص على حلها أو إفراغ طاقتها فقط، ولكن السرعة الكبيرة في تنفيذ ذلك أيضاً.

ومن هنا تأتي أهمية دراسة التحويلات التي مرت بها الهيئة المصرية العامة للسكك الحديدية منذ نشأتها، وانعكاسات الظروف الاقتصادية الاجتماعية على هذا التحول، ومسارات الحركة الاحتجاجية للعاملين في هذا المرفق. وتنقسم هذه الدراسة على النحو التالي:

- مقدمة
- الجزء الأول: نشأة السكك الحديدية، والتحول في مضمون سياسات تشغيلها
- (1) نشأة السكك الحديدية في ظل التنافس الاستعماري
- (2) البنك الدولي وسياسات إعادة الهيكلة والاتجاه المبكر نحو خصخصة هيئة السكة الحديد
- (3) إطلاق يد القطاع الخاص في السكك الحديدية
- (4) عام 2015 وبداية تغيير المنتفعين من أراضي السكة الحديد
- الجزء الثاني: خلفية تاريخية عن احتجاجات العاملين بالسكك الحديدية
- (1) بداية الاحتجاجات مع نشأة الطبقة العاملة المصرية
- (2) دور العمال - عمال السكك الحديدية في ثورة 1919
- (3) الرابطة العامة لسائقي ووقادي وعمال الحركة الميكانيكية والكهربائية ودورها في إضراب 1986
- استخلاصات

## الجزء الأول: نشأة السكك الحديدية، والتحول في مضمون سياسات تشغيلها

### (أ) نشأة السكك الحديدية في ظل التنافس الاستعماري

تُعدّ سكك حديد مصر أولى خطوط السكك الحديدية التي أنشئت في أفريقيا والشرق الأوسط، والثانية على مستوى العالم بعد المملكة المتحدة، إذ لم يسبقها سوى خطأً في بريطانيا بأكثر من عشر سنوات.

بدأ التفكير في إنشائها عام 1834، في ظل حكم محمد علي، حيث مُدّت بالفعل قضبان خط السويس-الإسكندرية في تلك الفترة، قبل أن يتوقف العمل به لاحقاً. وقد أولى محمد علي اهتماماً كبيراً بتطوير وسائل النقل المختلفة (الترع والطرق والترسانة والأسطول البحري)، بالتوازي مع سعيه إلى بناء جيش حديث، وصناعة محلية، وإدارة مركزية قوية.

وجاءت اتفاقية لندن عام 1840 لتفرض قيوداً صارمة على مشروع محمد علي الطموح، شملت تقليص حجم الجيش، ومنع التصنيع العسكري، والحدّ من الاستقلال الاقتصادي. ولذلك، يرى بعض الباحثين أن توقف العمل على استكمال مشروع السكك الحديدية جاء في هذا الإطار.

وفي الوقت نفسه، تطلب الصراع والتنافس الأوروبي على المستعمرات وسائل اتصال أسرع لنقل المعلومات والأوامر. كما كانت السفن المستخدمة للحفاظ على الاتصال بين أوروبا وآسيا في حاجة ماسّة إلى محطات إعادة إمداد ضخمة على طول الطريق البحري. ويترتب على هذا تكاليف اقتصادية وسياسية باهظة، الأمر الذي أبرز الحاجة إلى تقليص الزمن والتكاليف.

في تلك المرحلة، كان البديل الرئيسي لطريق رأس الرجاء الصالح المرور عبر المنطقة العربية، سواء عن طريق يقتضي عبور صحراء بلاد ما بين النهرين، أو عن طريق يمر عبر مصر. وتميز الخيار الثاني بقصر المسافة وارتفاع درجة الأمان، رغم حاجته إلى نقل البضائع بحراً ثم برّاً بين مينائي الإسكندرية والسويس<sup>1</sup>.

وشهدت هذه الفترة تصاعد الصراع بين أبرز قوتين استعماريّتين، بريطانيا وفرنسا، حول من يكون له اليد الطولى في مصر، مما ساهم في تشجيع استخدام الطريق المار عبرها. وساعدت إصلاحات محمد علي، مثل إدخال السفن البخارية إلى نهر النيل في ثلاثينيات القرن التاسع عشر، فضلاً عن تحسّن أمن طرق التجارة مع تطور قدرات الجهاز الشرطي، على تعزيز مكانة هذا المسار التجاري<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Abdel-Aziz, Omar, Anglo-Egyptian relations and the construction of the Alexandria-Cairo-Suez railway, (1833-1858), SOAS University, <https://url-shortener.me/3QX6>

<sup>2</sup> Nasr El-Din, Arm, Railroads in the Land of the Nile: The Story of Egyptian Railroads. EBHRC Chronicles (2006) 1, 19-22, Academia, <https://url-shortener.me/3QX6>, p. 2-4.

ومع هذا، هناك رأي آخر يُرجّح دعم الحكومة البريطانية لمشروع السكك الحديدية عند طرحه، إذ إنه، فضلاً عن الأسباب السابقة، كان مقررًا جلب جميع المعدات والخبراء الأساسيين من بريطانيا، وكان من شأن هذا فتح الباب أمام مشاركة بريطانيا أوسع في الشؤون المصرية. وفي الوقت نفسه، كان الفرنسيون يمارسون ضغوطاً مكثفة على محمد علي للموافقة على مشروعهم الخاص بحفر قناة تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط، الأمر الذي يمكنهم من تعزيز نفوذهم السياسي في مصر.

وبعد ارسال محمد علي توماس جالوي إلى بريطانيا لشراء المعدات الأساسية للسكك الحديدية، ووصول هذه المعدات بالفعل إلى الإسكندرية، اتخذ قراراً مفاجئاً بإلغاء المشروع. ويُرجّح أن سلسلة من الإخفاقات السياسية، إلى جانب المخاوف من تعاضم التدخل الأجنبي، كانت وراء هذا القرار. فقد خشي محمد علي التدخل الأجنبي، سواء في صورته السياسية أو الاقتصادية، إذ أن التكلفة الباهظة للمشروع سوف تجبره على الاقتراض من الأجانب. لذلك فضل توجيه جهوده إلى حفر قنوات الري، التي أمكن تنفيذها بالاعتماد على خبرات محلية وبتكاليف أقل.

واستمرت الجهود البريطانية لإقناع الحكام المصريين الذين خلفوا محمد علي بإنشاء خطوط للسكك الحديدية. ومع تولي عباس حلمي الأول عرش مصر (1848-1854)، نجحت هذه الجهود، وكان من بين عوامل نجاحها الدعم البريطاني لعباس في تجاوز معارضة الدولة العثمانية لتوليه الحكم. وقد أنجز الخط الأول بين القاهرة والإسكندرية عام 1855، فيما أنشئ الخط الثاني بين عامي 1856 و1858. وعند اكتمالهما، أسهمت الإيرادات في دعم مالية الدولة المصرية، غير أن هذه الإيرادات تراجعت مع افتتاح قناة السويس عام 1869، مما دفع إلى التفكير في إغلاق الخط الثاني للسكك الحديدية (القاهرة-السويس)<sup>3</sup>.

تولّت شركة إنجليزية إنشاء الخط الأول، واستعانت بالمهندس البريطاني روبرت ستيفنسون، أحد رواد تطوير القاطرات البخارية، للإشراف على تنفيذ المشروع. وتم التعاقد معه مقابل 56 ألف جنيه إسترليني. وأشرف ستيفنسون على جلب جميع المعدات اللازمة لإقامة الخط.

وبعد دخول البريطانيين السودان عام 1899، قررت سلطات الاحتلال تعديل مسار خط السكك الحديدية ليصل إلى أقصى جنوب مصر، ثم امتد عام 1926 إلى وادي حلفا داخل الحدود السودانية<sup>4</sup>.

يوضح ما سبق أنه رغم أهمية السكك الحديدية، إلا أن إنشائها في البداية كان يهدف بشكل رئيسي إلى خدمة القوى الاستعمارية الأوروبية، لا الدولة المصرية. فلم يكن بناء وتطوير خطوط السكك الحديدية موجهاً لتقديم خدمة للاقتصاد المصري كما كان الحال مع السكك الحديدية في معظم دول العالم في تلك الفترة، بل كان الدافع الرئيس هو رغبة بريطانيا العظمى في اكتساب نفوذ سياسي في مصر، بهدف تأمين وتعزيز سيطرتها على الطريق الرئيسي المؤدي إلى الهند<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Nasr El-Din, Amr, previous source, p. 2-4

<sup>4</sup> عبد الوهاب، إيمان، نشأة وتطور السكك الحديدية: دراسة الحالة المصرية، الهيئة العامة للاستعلام، يناير 2024، ص 61-62، <https://url-shortener.me/3QU6>

<sup>5</sup> Nasr El-Din, Amr, previous source, p.19

بعد يوليو 1952، أولت حكومة حركة يوليو اهتماماً بتطوير خطوط السكك الحديدية وتزويدها بالعربات اللازمة لنقل المواطنين. ومع الشروع في بناء السد العالي، اكتسبت السكك الحديدية أهمية إضافية، إذ استخدمت في نقل جميع المستلزمات والعمال المشاركين في المشروع. وقد دفع هذا الدولة إلى العمل على رفع كفاءة البنية التحتية للسكك الحديدية، واستحداث قطارات جديدة، وتعزيز وسائل الأمان<sup>6</sup>.

كان تنظيم شؤون السكك الحديدية والتلغراف والتليفونات يتم بموجب قانون 104 لسنة 1949<sup>7</sup>، الذي حل محل المرسوم بقانون 35 لسنة 1931 وتعديلاته. ونص على تشكيل مجلس إدارة السكك الحديدية والتلغراف والتليفونات برئاسة وزير المواصلات، وضم المجلس وزراء المالية والحربية والأشغال العمومية والتجارة والصناعة، بالإضافة إلى المدير العام للمصلحة (مصلحة السكك الحديدية والتلغرافات والتليفونات). كما حدد القانون اختصاصات المجلس في تصريف شؤون المصلحة وشؤون الموظفين.

وفي عام 1953، صدر قانون رقم 10 لسنة 1953<sup>8</sup> "بتعديل بعض أحكام القانون رقم 104 لسنة 1949 بشأن اختصاصات مجلس الإدارة"، بما وسع من صلاحيات المدير العام، ومنحه سلطة إحالة الموظفين إلى المحاكمة التأديبية، إلي جانب التصرف في بعض شؤون الموظفين. وفي السياق نفسه، صدر القانون رقم 262 لسنة 1953<sup>9</sup> الذي قضى بفصل إدارة التلغرافات والتليفونات عن مصلحة السكك الحديدية، مع إدخال تعديلات إضافية على القانون 104 لسنة 1949 بما يتعلق باختصاصات مجلس الإدارة.

مع بداية التفكير في بناء السد العالي عام 1954، بوصفه مشروعاً تنموياً مركزياً للدولة، انصرفت المرحلة الأولى إلي إعداد التصميمات واعتمادها، قبل أن يبدأ التنفيذ الفعلي للمشروع عام 1960<sup>10</sup>. وفي السياق الأوسع لإعادة تنظيم أجهزة الدولة وتكييفها مع متطلبات التخطيط والتنمية، صدر قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم 366 لسنة 1956<sup>11</sup> "بشأن إنشاء هيئة عامة لشئون سكك حديد مصر"، وهو ما ترتب عليه إلغاء القانون رقم 104 لسنة 1949 وتعديلاته.

بموجب القانون رقم 366 لسنة 1956، أنشئت الهيئة العامة لشئون سكك حديد مصر، وألحقت بوزارة المواصلات، ومنحت شخصية اعتبارية مستقلة (المادة 1)، بما يعكس توجه الدولة نحو تحويل مرفق السكك الحديدية من مصلحة حكومية تقليدية إلى هيئة عامة ذات استقلال إداري ومالي نسبي. كما نظمت المادة 3 تشكيل مجلس إدارة الهيئة، واضعة قيوداً صارمة على عضويته، إذ حظرت الجمع بين عضوية المجلس وأي نشاط أو مصلحة في مشروعات أو مؤسسات النقل، أو تملك أسهم فيها، مع اشتراط التفرغ الكامل وعدم مزاوله أي عمل آخر، في محاولة لضبط

<sup>6</sup> عبد الوهاب، أيمان، مرجع سابق، ص 63

<sup>7</sup> منشورات قانونية، <https://url-shortener.me/3K28>

<sup>8</sup> منشورات قانونية، <https://manshurat.org/node/35523>

<sup>9</sup> قولنين الشرق، <https://tinyurl.com/y65dex9w>

<sup>10</sup> حسن، فاطمة، 55 عاما على الافتتاح.. السد العالي معركة التحدي والبناء، الهيئة الوطنية للإعلام، 14 يناير 2025، <https://tinyurl.com/4r6xvtux>

<sup>11</sup> منشورات قانونية، <https://manshurat.org/node/38756>

تعارض المصالح وتعزيز السيطرة المركزية على إدارة المرفق. وفي الإطار نفسه، نصت المادة 9، على تخصيص ميزانية سنوية مستقلة للهيئة تُلحق بالموازنة العامة للدولة، على أن تُعد وفق القواعد المطبقة في المشروعات أو الهيئات التجارية، وهو ما يعكس ازدواجية مبكرة في طبيعة المرفق، بوصفه خدمة عامة ذات طابع سيادي، وفي الوقت نفسه وحدة اقتصادية يُنتظر منها الالتزام باعتبارها الكفاءة والانضباط المالي.

## (2) البنك الدولي وسياسات إعادة الهيكلة

### والاتجاه المبكر نحو خصخصة هيئة السكة الحديد

في منتصف ستينيات القرن الماضي، طلبت الحكومة المصرية من البنك الدولي المساهمة في تمويل جزء من برنامج استثماري يهدف إلى وقف التدهور المتزايد للسكك الحديدية، وزيادة طاقتها الاستيعابية مستقبلاً. ورغم اعتراف البنك الدولي بالحاجة الموضوعية لضخ استثمارات كبيرة في هذا المرفق الحيوي، إلا أنه سعى إلى تقليص حجم الاستثمارات التي خططت لها هيئة السكك الحديدية، مبرراً ذلك بأن المبالغ المقترحة تتجاوز القدرة المؤسسية والمالية للهيئة على التنفيذ.

وفي الوقت الذي عبّرت فيه الحكومة المصرية عن ضرورة التعجيل بتقديم القرض، اشترط البنك الدولي إجراء مسح شامل لقطاع النقل قبل الانضمام للمشروع. وربط الموافقة على التمويل بتحسّن الأوضاع الاقتصادية الكلية، ولا سيما ميزان المدفوعات. كما علّق البنك موافقته على إحراز تقدم كافٍ في إعادة التفاوض بشأن المتأخرات التجارية مع بعض الدول الأعضاء في البنك، فضلاً عن تسوية قضايا تعويضات التأميم، وإعادة جدولة الديون الخارجية. ونتيجة لهذه الشروط المركبة، ظل المشروع معلّقاً حتى أكتوبر 1969<sup>12</sup>.

كما أُعيد التأكيد على هذه الاعتبارات في مقدمة " تقرير إنجاز مشروعا السكك الحديدية الأول والثاني " حيث أشار تقرير البنك إلى أن عمليات البنك الدولي في مصر توقفت بين عامي 1959 و 1970 في انتظار تسوية اتفاقيات تعويضات التأميم، وإعادة جدولة الديون الخارجية، فضلاً عن الاضطرابات الاقتصادية الناجمة عن الحرب مع إسرائيل<sup>13</sup>.

ورغم أنه كان من المفترض إنهاء الخطة الاستثمارية في العام المالي 1969/ 1970، تأجل تنفيذها عدة مرات، حتى نفذت فعلياً على مدى ست سنوات انتهت في 1974/ 1975. وأنصّب تركيز البرنامج على زيادة الطاقة الاستيعابية للشبكة من خلال تجديد المسارات، وتقوية الجسور والسدود، وتوسيع نظام التحكم المركزي في حركة القطارات وتطوير نظام الإشارات الآلية.

<sup>12</sup> وافق البنك الدولي على القرض في مرحلته الأولى في ديسمبر 1971 بعد توقيع اتفاقية تسوية بشأن المتأخرات التجارية.

<sup>13</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, EGYPT FIRST AND SECOND RAILWAY PROJECTS CREDIT 284-UAR AND LOAN 1098-EGT, 13 March 1986, ,p.23, ,<https://tinyurl.com/mrw7pbyw>

وللمفارقة، أقر البنك الدولي في أحد تقاريره بأن الأداء التشغيلي والمالي للسكك الحديدية المصرية كان مرضياً بل ومثيراً للإعجاب طوال فترة الستينات. ففي عام 1966، عندما بدء الإعداد للمشروع، كان حجم حركة الشحن 11.6 مليون طن، بينما وصل عدد الركاب 189.5 مليون راكب، وتجاوزت الإيرادات الإجمالية 9 ملايين دولار. وبحلول عام 1968، لم يكن ثمة سبب واضح لتوقع تدهور هذا المستوى من الأداء<sup>14</sup>.

مع توقيع اتفاق القرض، فُرضت مجموعة من الشروط الصارمة، كان أبرزها تحويل القروض السابقة للسكك الحديدية إلي أسهم في غضون شهر، وتسوية الديون المتبادلة بين الدوائر الحكومية والسكك الحديدية خلال ستة أشهر، وتطبيق نظام حديث لمحاسبة التكاليف خلال عام، وتقييم أصول السكك الحديدية خلال عام ونصف.

وفي التوازي مع ذلك، وافقت السكك الحديدية على اتخاذ تدابير من بينها رفع التعريفات، بما يضمن تغطية مدفوعات الفائدة والاستهلاك على الديون. غير أنه بعد مرور عام ونصف على سريان القرض، لم يتم الوفاء بأي من الشروط.

ونتيجة لتأخر بدء تنفيذ المشروع الأول، أصبحت السنوات الثلاث الاخيرة من مشروع البنية التحتية هي 1975-1977<sup>15</sup>. ما دفع السكك الحديدية إلى وضع خطة استثمار جديد تنفذ خلال الفترة من السنة المالية 1970/ 1971 إلى 1975/ 1976<sup>16</sup>.

وفي هذا السياق، وُقعت اتفاقية قرض من المؤسسة الدولية للتنمية بقيمة 30 مليون دولار في فبراير 1972، ودخلت حيز التنفيذ في مايو من العام نفسه، قبل أن يغلق القرض- بعد عدة تمديدات- في ديسمبر 1977، باستثناء مكون الإشارات والاتصالات السلكية واللاسلكية، الذي أغلق غير مكتمل في يونيو 1980.

أما قرض البنك الدولي البالغ 37 مليون دولار، فقد وُقع في أبريل 1975، ودخل حيز التنفيذ في أغسطس 1975، وأغلق متأخراً عن الوقت المحدد في يونيو 1981. كما اضطلع البنك الدولي بدور المشرف والوكيل المسئول عن المشتريات لقرض سعودي بقيمة 65 مليون دولار، ساهم في تمويل المشروع الثاني<sup>17</sup>

ووفقاً للبنك الدولي، أُطلق المشروع الثاني في يوليو 1972، في سياق أزمة هيكلية متراكمة داخل قطاع السكك الحديدية، بهدف استكمال البنود المتبقية من برنامج الاستثمارات للفترة 1970/ 1971-1976، وبلغت قيمته 35 مليون دولار. غير أن كلاً من البنك الدولي والحكومة المصرية خلصتا إلى أن متطلبات المرحلة الثانية تتجاوز بكثير الموارد التي يمكن أن تتيحها المؤسسة الدولية

<sup>14</sup> World Bank, PROJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.25

<sup>15</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p. 4-6

<sup>16</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p. 1-3

<sup>17</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.23

للتنمية وحدها، ما استدعى التوجه نحو ترتيب تمويل مشترك، وبدء محادثات استكشافية بهذا الشأن في يونيو 1973.

وفي هذا الإطار، لم يقتصر تدخل البنك الدولي على التمويل، بل امتد ليشمل إعادة هيكلة العلاقة المالية بين الدولة وهيئة السكك الحديدية. ففي ديسمبر 1973 حولت ديون الهيئة إلى أسهم حكومية<sup>18</sup>، تنفيذاً للشرط الذي طرحته بعثة البنك الدولي خلال زيارتها لمصر في يناير 1971 باعتباره مطلباً أساسياً للاستمرار في دعم القطاع.<sup>19</sup> ويعكس هذا الإجراء انتقالاً واضحاً من منطق دعم المرافق العامة إلى منطق الانضباط المالي، وإعادة تنظيم المؤسسات العامة وفق اعتبارات الجدوى والاستدامة المالية.

وخلال الفترة من 1959 إلى 1975، ساهمت مجموعة البنك الدولي في تمويل قطاع النقل في مصر بقرض واحد من المؤسسة الدولية للتنمية إلى جانب ثمانية قروض مصرفية. وكان القرض الأخير، بقيمة 35 مليون دولار، والمعروف باسم "مشروع السكك الحديدية الثاني"، موجهاً لإعادة تأهيل وتحديث السكك الحديدية المصرية خلال الفترة 1971-1977.

غير أن هذا الدعم ظل محصوراً في تمويل الأصول الرأسمالية، دون أن ينعكس تحسناً ملموساً في الأداء التشغيلي أو المالي للهيئة. ووفقاً لتقارير البنك الدولي، فإن ضعف التزام الحكومة بأهداف الإصلاح المالي، دفع البنك إلى وقف الإقراض الفرعي لقطاع السكك الحديدية<sup>20</sup>

وفي المقابل واصل تمويل قطاعات نقل أخرى ترتبط بصورة أوثق بالتجارة الخارجية وتدفقات النقد الأجنبي. فقد مول مشروع إعادة تأهيل قناة السويس عبر ثلاثة قروض في أعوام 1959، 1974، 1977، ودعم تطوير ميناء الإسكندرية بقرض في عام 1976. ثم وافق في يونيو 1982 على قرض لتطوير ميناء الدخيلة<sup>21</sup>. ويعكس هذا التحول إعادة ترتيب أولويات التمويل الدولي لصالح القطاعات ذات العائد السريع على ميزان المدفوعات، على حساب مرافق النقل الجماعي ذات الطابع الاجتماعي.

وجاءت هذه التحولات في أعقاب سنوات الحرب التي انتهت عام 1973، والتي أسهمت في تدهور معظم الأصول المادية لنظام النقل في مصر. ولمواجهة الطلب المتزايد، أطلقت الحكومة عام 1975 برنامجاً لمعالجة أوجه القصور، شمل نقص القاطرات والعربات، ازدحام الموانئ، سوء صيانة الطرق والممرات المائية، وعدم كفاية أسطول النقل النهري. وقد حظي البرنامج بدعم من مجموعة البنك الدولي<sup>22</sup>. وإن ظل هذا الدعم محكوماً بأولويات الممولين وشروطهم.

<sup>18</sup> World Bank, PROJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.25-27

<sup>19</sup> في ص 25 من تقرير البنك الدولي جاء أنه أثناء المفاوضات على القرض في أبريل 1971، وكان ضمن المتطلبات الأخرى تطبيق ترتيبات مالية جديدة لشركة السكك الحديدية المصرية، تتحول لتحويل الدين إلى رأسمال حكومي

<sup>20</sup> World Bank, REPORT AND RECOMMENDATION OF THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT TO THE EXECUTIVE DIRECTORS ON A PROPOSED LOAN IN AN AMOUNT EQUIVALENT TO \$37 MILLION TO THE PORT SAID PORT AUTHORITY WITH THE GUARANTEE OF THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT FOR A PORT SAID PORT EXPANSION AND REHABILITATION PROJECT, 16 May 1985,p9, <https://tinyurl.com/2ua2vd78>

<sup>21</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.24

<sup>22</sup> World Bank, REPORT AND RECOMMENDATION OF THE PRESIDENT OF THE

وكما ذكرنا، نتيجة لتأخر تنفيذ المشروع الأول، تركز تنفيذ برنامج البنية التحتية فعلياً في السنوات الثلاث الأخيرة خلال الفترة 1975-1977<sup>23</sup>. وفي هذا السياق، جرى توقيع قرض البنك الدولي بقيمة 37 مليون دولار في أبريل 1975 ودخل حيز التنفيذ في أغسطس من العام نفسه، وأُغلق متأخراً في يونيو 1981. كما اضطلع البنك الدولي بدور المشرف والوكيل المسئول عن المشتريات لقرض سعودي بقيمة 65 مليون دولار<sup>24</sup>، وذلك في إطار ترتيبات تمويلية متعددة الأطراف للمشروع الثاني. وقد سبق ذلك توقيع قرض المؤسسة الدولية للتنمية بقيمة 30 مليون دولار في فبراير 1972، ودخوله حيز التنفيذ في مايو من العام نفسه، قبل أن يغلق في ديسمبر 1977، مع استمرار مكون الإشارات والاتصالات حتى إغلاقه غير مكتمل في يونيو 1980<sup>25</sup>.

وفي تقرير البنك الدولي، يخلص إلى أن المشروعين الممولين بالقرضين ( رقم 284 " 30 مليون دولار"، ورقم 1098 " 37 مليون دولار") لم يُنجزا بالكامل عند إغلاق الحسابات في 1980 و1981، ولم يُصرف كامل التمويل، إذ ألغى جزء من القروض في كلتا الحالتين. كما يشير التقرير أن الهدف الأساسي من القرضين انحصر في دعم برنامج استثماري طويل الأجل للسكك الحديدية، يركز على خفض التكاليف، وتحسين الوضع المالي للهيئة، دون اهتمام يذكر بتطوير القدرات المؤسسية أو الموارد البشرية. وقد لوحظ في هذا السياق تراجع جودة الإدارة العليا، مقابل التزام المديرين المتوسطين والموظفين الفنيين، بما يعكس تناقضات الإصلاح المفروض من أعلي، وحدوده البنيوية في سياق دولة تعاني من ضغوط مالية وسياسية مركبة<sup>26</sup>.

في مطلع الثمانينات، وضعت هيئة التخطيط خطة خمسية للتنمية، للفترة 1983-1987، باعتبارها امتداداً لمسار إصلاحي بدأ فعلياً منذ السبعينات تحت تأثير تدخلات التمويل الدولي. وأدرجت خطة للنقل ضمنها. استهدفت الخطة زيادة عائدات النقد الأجنبي من خلال تحسين جودة الخدمات وصيانة المرافق والممرات المائية والسكك الحديدية، بما يعيد تعريف دور قطاع النقل كأداة داعمة للنمو الموجه للتصدير، لا كمرفق عام ذي وظيفة اجتماعية.

وفي هذا السياق، أعلن البنك الدولي دعمه للحكومة المصرية من أجل تحسين نظام النقل بما يلبي الاحتياجات الحالية والمتوقعة للاقتصاد والسكان المتنامين، والضغط المتزايدة على البنية التحتية. ولم يقتصر هذا الدعم أيضاً على تمويل الاستثمارات، بل شمل التدخل في سياسات القطاع، والدفع نحو إصلاحات مؤسسية وتنظيمية وتشغيلية، وبرامج تدريب تستهدف إعادة تشكيل أنماط الإدارة والعمل داخل المؤسسات العامة<sup>27</sup>.

---

INTERNATIONAL.... ,p.8

<sup>23</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p. 4-6

<sup>24</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.23

<sup>25</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.23

<sup>26</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, EGYPT FIRST AND SECOND RAILWAY PROJECTS

(CREDIT 284-UAR AND LOAN 1098-EGT, 13 March 1986, , p.I,IV, ,<https://tinyurl.com/mrw7pbyw>

<sup>27</sup> World Bank, REPORT AND RECOMMENDATION OF THE PRESIDENT OF THE

INTERNATIONAL.... ,p.8-9

غير أن أداء السكك الحديدية ظل عاكساً للتناقضات البنوية في هذا المسار. فبرغم برامج التحديث والدعم الخارجي، شهدت الهيئة تراجعاً في الإيرادات وارتفاعاً في التكاليف، بما في ذلك أعباء خدمة القروض والأجور، وهو ما زاد من اعتمادها المالي على الحكومة. ويكشف ذلك عن حدود نموذج الإصلاح القائم على الاستثمار الرأسمالي والانضباط المالي، في ظل غياب معالجة شاملة لاختلالات التسعير، ووظيفة السكك الحديدية الاجتماعية.

وعلى مستوى سوق العمل، أدت سياسات ضبط الأجور إلى نتائج عكسية. إذ لم تكن الزيادات المحدودة كافية للاحتفاظ بالمهندسين والفنيين ذوي الكفاءات العالية، ما دفع أعداداً متزايدة منهم إلى الهجرة نحو الدول النفطية. ما أضعف القدرات التشغيلية للهيئة<sup>28</sup>، وفي اعتراف متأخر بمركزية العنصر البشري، صدر قانون جديد في يوليو 1980 يتيح للهيئة وضع هيكل رواتب أكثر تنافسية لجذب العمالة ذات المهارات الخاصة<sup>29</sup>.

وفيما يتعلق بسياسات التسعير، مارس البنك الدولي ضغوطاً متواصلة لرفع أسعار تذاكر السكك الحديدية، ومنح الهيئة استقلالية أكبر في تحديدها. ومع هذا، اصطدمت هذه التوصيات باعتبارها اجتماعية وسياسية، ولم تطبق سوى زيادات محدودة على أسعار الدرجة الأولى. أما في قطاع الشحن، فقد تأخر تنفيذ زيادات الأسعار الكبيرة التي أوصي بها البنك حتى 1979<sup>30</sup>.

وفي المقابل، حظيت سياسات تقليص العمالة بقبول أكبر، بوصفها أداة أقل كلفة سياسياً مقارنة برفع أسعار الخدمات. فتراجع عدد العاملين من 74,6 ألف عامل في عام 1968-1969 إلى 71,7 ألفاً في عام 1980، مع ارتفاع ملحوظ في الإنتاجية المطلوبة، التي زادت من 113 ألف وحدة مرور لكل موظف سنوياً إلى 177 ألف وحدة خلال الفترة نفسها. ويشير هذا الاتجاه إلى تبني واضح لمنطق رفع الكفاءة عبر خفض العمالة وزيادة كثافة العمل، بما يعكس أولوية الإصلاح المالي على حساب الاعتبارات الاجتماعية والوظيفية<sup>31</sup>.

وشهدت بداية الثمانينيات تطوراً آخر مؤثر، فمع صدور القانون رقم 152 لسنة 1980<sup>32</sup>، حصلت السكك الحديدية على درجة محدودة من الاستقلالية الإدارية والمالية، وفتح المجال أمام شركات مع شركات أجنبية<sup>33</sup>. وبذلك اتخذت خطوة تعكس انتقال الدولة تدريجياً من دور المشغل المباشر إلى دور المنظم والشريك. وفي هذا السياق، تأسست الشركة المصرية-الفرنسية لصيانة وتجديد

<sup>28</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.18

<sup>29</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.17-18

<sup>30</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p.17-18, 36-37

<sup>31</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, Table page 35

<sup>32</sup> صدر القانون 152 لسنة 1980 "بإنشاء الهيئة القومية لسكك حديد مصر"، وبصدوره ألغى القانون رقم 366 لسنة 1956. منح القانون الهيئة الشخصية الاعتبارية وتتبع وزير النقل، منحها حق ممارسة جميع التصرفات والأعمال اللازمة لتنفيذ أغراضها، دون التقيد بالوائح والقواعد الحكومية. فتح القانون إمكانية إنشاء الهيئة شركات مساهمة سواء بمفردها أو مع شركاء آخرين، مع جواز تداول أسهم هذه الشركات، مع إعطاء الأولوية للعاملين في الهيئة في شراء تلك الأسهم. كما أعطي القانون الحق للهيئة في إصدار موازنة خاصة طبقاً للوائح الداخلية دون التقيد بالقوانين المنظمة لإعداد موازنة الدولة، وتحديد أسعار الخدمات مع عرضها على وزير النقل ومجلس الوزراء، مع تحمل الموازنة العامة للدولة بالفروق الناتجة عن قيام الدولة بتحديد أسعار أقل مما حددته الهيئة.

كما أعطت مجلس إدارة الهيئة حق اقتراح لائحة بتعيين العاملين بالهيئة وترقياتهم، وتحديد رواتبهم ومكافآتهم و سائر شئونهم الوظيفية، تصدر بقرار من وزير النقل. كما وضع الأسس القانونية لمجلس المديرين بالهيئة برئاسة رئيس مجلس إدارة الهيئة، واختصاصاته. (منشورات قانونية، قانون إنشاء الهيئة القومية لسكك حديد مصر رقم 152 لسنة 1980 ، <https://url-shortener.me/3JOK>)

<sup>33</sup> World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, previous source, p. 47

الخطوط الحديدية («إيجيفراي») بقرار نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير التخطيط رقم 223 لسنة 1981، وفقاً لأحكام قانون الاستثمار والمناطق الحرة رقم 43 لسنة 1974، المعدل بالقانون رقم 230 لسنة 1989، بنسبة مشاركة 51% للهيئة، و 49% للشريك<sup>34</sup>. وتعكس هذه الشراكة إعادة تنظيم القطاع وفق منطق الاستثمار والشراكة، بما يتسق مع التوجهات التي روج لها البنك الدولي منذ السبعينيات، والتي أعادت تعريف حدود المسؤولية العامة للدولة في إدارة مرافق النقل.

وفي امتداد مباشر لهذا المسار، الذي أعاد تعريف تحديث السكك الحديدية بوصفه عملية ممولة خارجياً ومقيدة بشروط مالية ومؤسسية، شهدت أواخر الثمانينيات تكريساً لنمط تمويلي أكثر تجزئة، يقوم على ربط الاقتراض بالتعاقدات التكنولوجية الأجنبية بصورة مباشرة. ففي إطار هذا التوجه، صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 245 لسنة 1988 بالموافقة على حصول الهيئة القومية لسكك حديد مصر على قرض من البنك الأهلي الباريسي لتمويل الجزء الآجل، البالغ 8%، من العقد المبرم مع شركة «جيسمار» الفرنسية لتوريد ماكينات صيانة السكك الحديدية، على أن يكون القرض مضموناً من البنك الأهلي المصري.

ويعكس هذا الترتيب استمرار اعتماد الدولة على القروض الخارجية المرتبطة بنقل التكنولوجيا، إذ سبق التعاقد مع شركة «جيسمار» في مارس 1987 بقيمة 39,7 مليون فرنك فرنسي، قبل أن يُعدّل العقد في أغسطس من العام نفسه لترتفع قيمته الإجمالية إلى 52,3 مليون فرنك فرنسي<sup>35</sup>.

وتكشف هذه الصيغة من التمويل عن استمرارية منطق الإصلاح القائم على تحديث المعدات عبر الاقتراض المضمون سيادياً، بما يُقيد قدرة الهيئة على بناء قاعدة تمويل ذاتية، ويُبقي عملية التحديث خاضعة لشروط الممولين وترتيباتهم المصرفية، في سياق يعكس تداخل الأبعاد التقنية بالاعتبارات المالية والسيادية، ويؤكد حدود التحول من نموذج المرفق العام إلى نموذج المؤسسة المنضبطة مالياً دون استكمال شروط الاستدامة الفعلية.

خلال ربع القرن الأخير، شهد الإطار القانوني الحاكم لهيئة السكك الحديدية المصرية - المتمثل في قانون 152 لسنة 1980- سلسلة من التعديلات عكست تحولاً تدريجياً يحسم تصور الدولة لدور هذا المرفق، من خدمة عامة ذات وظيفة اجتماعية إلى كيان اقتصادي يُفترض أن يعمل وفق منطق الاستدامة المالية وتعظيم العائد على الأصول. وقد جاء هذا التحول في سياق تصاعد دور التمويل الدولي، وتزايد تأثير سياسات البنك الدولي الداعية إلى إعادة هيكلة قطاع النقل، ولا سيما من حيث فصل التمويل عن الدعم الحكومي المباشر، وتوسيع نطاق الشراكة مع القطاع الخاص.

يمثل التعديل الأول، الصادر بقرار رئيس الجمهورية رقم 114 لسنة 2005، نقطة انعطاف مركزية في هذا المسار؛ إذ أنهى التخصيص المقرر للمنفعة العامة لأراضي الهيئة، وفتح المجال

<sup>34</sup> سكك حديد مصر: بث تجريبي، الهيكل التنظيمي للهيئة، <https://tinyurl.com/4bzshvme>

<sup>35</sup> منشورات قانونية، الموافقة على اتفاق قرض بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر والبنك الأهلي الباريسي، 1988، <https://surl.li/xiqqqy>

لإعادة تخصيصها واستغلالها استثمارياً، سواء مباشرة أو من خلال الشركات التابعة، مع إدراج العوائد ضمن إيرادات الهيئة. ويُفهم هذا التعديل في سياق حكومة أحمد نظيف، التي تبنت تسريع سياسات الخصخصة، وإعادة هيكلة المؤسسات العامة، إستناداً إلى فرضية مفادها أن تحسين الكفاءة التشغيلية يمر عبر تعظيم الموارد الذاتية وتقليص الاعتماد على الموازنة العامة، ولو على حساب الوظيفة الاجتماعية للأصول العامة.

وقد تزامن هذا التعديل مع بداية ممارسة شركة MOT<sup>36</sup>، المؤسسة قبلها بعامين. وهي الشركة المسؤولة عن إدارة واستثمار الأصول غير المستغلة لهيئة السكك الحديدية.

أما التعديل الثاني، الصادر بالقانون [149](#) لسنة 2006، فقد عمق هذا الاتجاه عبر السماح بدخول مستثمرين لإنشاء وتشغيل خطوط وشبكات سكة حديد جديدة، خارج الإطار التقليدي لقوانين المرافق العامة، مع تحديد مدد التزام طويلة الأجل تصل إلى 99 سنة. ويعكس هذا التوجه انتقالاً واضحاً نحو الخصخصة الجزئية، حيث لم تعد الدولة تحتكر إنشاء وتشغيل البنية التحتية، بل أعادت تعريف دورها الأساسي، لتصبح منظماً ومراقباً، في انسجام مع الضغوط الممنهجة للتمويل الخارجي ومشروطياته المؤسسية.

وقد فتح هذا التعديل الباب لتأسيس شركة إيرماس<sup>37</sup> في أبريل من العام التالي مباشرة. وهي الشركة القائمة على صيانة الوحدات المتحركة في الهيئة. كما فصلت الخدمة الطبية للعاملين<sup>38</sup> عن الهيئة، وتأسست شركة خاصة بها. كما أسست شركة تكنولوجيا معلومات النقل<sup>39</sup>، وشركة

---

<sup>36</sup> أما ثاني الشركات فهي شركة **MOT للاستثمار والتنمية**، التي تأسست عام 2002 وبدأت مزاوله نشاطها بعد ذلك بعامين. وهي شركة مساهمة مصرية مملوكة بالكامل للهيئة القومية لسكك حديد مصر، وتخضع لأحكام قانون ضمانات وحوافز الاستثمار رقم 159 لسنة 1981. تمثل الشركة النزاع الاستثماري للهيئة، حيث تتولى إدارة واستثمار الأصول غير التشغيلية والمتاحة للاستثمار، وتسويق أصول الهيئة، وتسعى إلى ضم واستغلال أراضي الدولة المتاحة للاستثمار في مختلف القطاعات.

وتقوم الشركة باستغلال الأراضي المتاحة في إنشاء مشروعات سكنية وإدارية وتجارية، سواء من خلال التمويل الذاتي أو عبر الشراكة مع شركات التطوير العقاري بالقطاع الخاص.

<sup>37</sup> **الشركة المصرية للصيانة وخدمات السكك الحديدية (إيرماس ERMAS)**: وهي شركة مساهمة مصرية مملوكة بالكامل للهيئة القومية لسكك حديد مصر كمساهم وحيد، أنشئت طبقاً لأحكام قانون الاستثمار رقم 8 لسنة 1997، وبدأت ممارسة نشاطها في 1 أبريل 2007.

تعمل الشركة كمرکز متخصص لأعمال الصيانة والعمرات لتلبية احتياجات الهيئة من الوحدات المتحركة، مثل الجرارات، وأوناش الخطر، ومكونات الجرارات، والمعدات المختلفة، وذلك بوجود عالية بهدف تحقيق تشغيل آمن ورفع كفاءة الأسطول. كما تسعى الشركة إلى تطوير البنية الأساسية للورش والمعدات لزيادة الإنتاج، ودراسة تصنيع بعض قطع الغيار بما يتناسب مع إمكانياتها، مع الالتزام بمعايير الجودة والسلامة وخفض التكلفة، بالتنسيق مع الهيئة.

وتعمل الشركة كذلك على تعظيم مواردها من خلال التعاقد مع جهات محلية وخارجية، بخلاف الهيئة، لإصلاح المكونات الميكانيكية (محركات النيزل) أو الكهربائية (موتورات الجر والمولدات)

<sup>38</sup> **شركة المركز الطبي لسكك حديد مصر**: وهي شركة مساهمة مصرية أنشئت طبقاً لأحكام قانون الاستثمار رقم 8 لسنة 1997، ومقيدة بالسجل التجاري عام 2007. يتمثل غرض الشركة في إقامة وتشغيل مركز طبي لتقديم الخدمات الطبية للعاملين بالهيئة القومية لسكك حديد مصر، والجهات التابعة لوزارة النقل، إلى جانب إنشاء وإدارة وتشغيل المستشفيات والمعامل ومرآك الأشعة ووحدات الطوارئ والإسعاف، وتقديم خدمات الطب العلاجي والوقائي والمهني.

كما تختص الشركة بتحديد اللياقة الطبية لشغل الوظائف المختلفة، وتقديم الرعاية الصحية والوقائية للعاملين وأسره، والمحاليين إلى المعاش، والعاملين بوزارة النقل. وتقدم الشركة خدماتها لما يقرب من 300 ألف شخص سنوياً، ويعمل بها 1237 عاملاً (منهم 964 معار/معاره و 291 متعاقد/متعاقدة)

<sup>39</sup> **شركة تكنولوجيا معلومات النقل (ترانس إي تي TransIT)**: تأسست عام 2007 كشركة مساهمة مصرية، وتعمل في تصميم وإعداد وتطوير نظم وبرامج الحاسب الآلي ونظم المعلومات، لدعم الهيئات التابعة لوزارة النقل. ويبلغ عدد العاملين بها 277 موظفاً.

رابعة لتقديم خدمات النظافة، والتأمين<sup>40</sup>. وفي عام 2008 تأسست شركة لصيانة خطوط السكك الحديدية<sup>41</sup>.

غير أن هذه التحويلات القانونية جرت في ظل أزمة مالية مزمنة للهيئة، تفاقمت منذ التسعينيات وبلغت ذروتها في مطلع الألفية الثانية، حيث وصل العجز المتراكم خلال الفترة 2000-2007 إلى نحو 6.5 مليار جنيه (ما يعادل 1.2 مليار دولار). وقد حد هذا العجز من قدرة الهيئة على صيانة أصولها، وأضعف القدرة على سداد القروض والاستثمارية، ما عمق حلقة الاعتماد على التمويل الخارجي بدلاً من كسرها.

في هذا السياق، جاءت سلسلة الحوادث الجسيمة- لا سيما حادث 2002 الذي أسفر عن أكثر من 370 قتيلًا، ثم حوادث 2006 و2009- لتكشف الطابع البنيوي للأزمة، حيث لم تكن الحوادث مجرد خلل تشغيلي عارض، بل نتيجة مباشرة لتقدم البنية التحتية، وضعف نظم الإدارة والسلامة وتآكل القدرات المؤسسية. وقد مثلت هذه الكوارث لحظة ضعف سياسي ومجتمعي دفعت الدولة للتحرك، ولكن ضمن الإطار نفسه الذي يُغلب منطق التمويل والاستثمار على إعادة بناء المرفق كخدمة عامة.

استجابت الحكومة بإطلاق خطط إنقاذ وتمويل واسعة النطاق، اعتمدت في جوهرها على القروض والمنح الخارجية. شملت تمويلًا من البنك الدولي، وصناديق التنمية العربية<sup>42</sup>، وبنوك التنمية متعددة الأطراف<sup>43</sup>، إلى جانب اتفاقيات ثنائية مشروطة بترسية التعاقدات على شركات من دول التمويل<sup>44</sup>. ورغم ضخامة الموارد، ظل التركيز منصبًا على الأصول المادية-الجرارات والعربات، وأنظمة الإشارات- دون معالجة جذرية لاختلالات نموذج التمويل، أو إعادة تعريف العلاقة بين الدولة والهيئة والركاب.

<sup>40</sup> شركة السكك الحديدية للخدمات المتكاملة وأعمال التأمين والنظافة (ERIS): أنشئت عام 2007، وهي مملوكة للهيئة القومية لسكك حديد مصر بنسبة 100%، وتخضع لأحكام قانون 159 لسنة 1981. تهدف الشركة إلى القيام بأعمال التأمين والنظافة للمرافق والمنشآت الثابتة والوحدات المتحركة والمهمات التابعة للهيئة، إلى جانب تقديم الخدمات المرتبطة بهذه الأنشطة.

<sup>41</sup> وفي عام 2008، بدأت الشركة المصرية لتجديد وصيانة خطوط السكك الحديدية ممارسة نشاطها، وقد أنشئت طبقاً لأحكام قانون الاستثمار رقم 8 لسنة 1997، بهدف تجديد وصيانة الخطوط الحديدية والمفاتيح ميكانيكياً وبدوياً، وتقديم الاستشارات الفنية في مجالات التخطيط والصيانة وتجديد الخطوط، ومد السكك والمفاتيح للمشروعات الجديدة، وتوريد معدات ومهمات صيانة وتركيب الخطوط الحديدية.

كما تتولى تنفيذ الأعمال المرتبطة بالإشارات والاتصالات، وتمرير المرافق أسفل الخطوط الحديدية. ويعمل بالشركة 625 عاملاً من مختلف التخصصات.

<sup>42</sup> في عام 2009 أيضاً حصلت الهيئة القومية للسكك الحديدية على 150 مليون دينار كويتي من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي لصالح مشروع دراسة جدوى كهربة السكك الحديدية في أربعة مدن في الوجه البحري، منهما المنصورة ودمياط. كما حصلت الهيئة على منحة من الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية في مايو 2012 بقيمة 60 مليون دينار كويتي بهدف إعداد دراسات خاصة بكهربة إشارة على خط (طنطا- المنصورة- دمياط)، ومشروع ازدواج خط (المنصورة- دمياط)، وفي نفس الشهر قدمت هيئة السكك الحديدية على معونة فنية لنفس الصندوق، للمساهمة في تمويل الخدمات الاستشارية لنفي المشروع السابق بقيمة 600 ألف دينار كويتي. ثم في أبريل 2013 وقعت الهيئة اتفاقية قرض بقيمة 44 مليون دينار كويتي من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي لصالح مشروع كهربة إشارات السكك الحديدية في أربع مدن بينها بنها و بورسعيد. وفي أكتوبر 2013 وقعت الهيئة قرضاً آخر بقيمة 30 مليون دينار كويتي من الصندوق الكويتي للتنمية، للمساهمة في تمويل نفس المشروع. هذا بخلاف قروض ومنح أصغر من إيطاليا وفرنسا والولايات المتحدة (قطب، نزمين، قروض ومنح تطوير السكك الحديدية تصطدم بقطار الإهمال، مصدر سابق)

<sup>43</sup> استجابت الدولة بإطلاق خطة إنقاذ عاجلة بلغت 8.5 مليار جنيه، تمولها جزئياً من حسيبة الرخصة الثالثة للمحمول، إضافة إلى 270 مليون دولار قرضاً من البنك الدولي، و200 مليون دولار من صناديق التنمية السعودي والكويتي، و70 مليون دولار من بنك التنمية الأفريقي. شمل التنفيذ شراء جرارات جديدة، وتطوير العربات، وتحسين مستشفيات الهيئة وأنظمة الإشارات، بالتوازي مع معونات خارجية، مثل قطر التي قدمت 40 جراراً إضافية. ( قطب، نزمين، قروض ومنح تطوير السكك الحديدية تصطدم بقطار الإهمال، الأهرام، 4 أبريل 2016، <https://surl.li/zpyhbb>)

<sup>44</sup> في أكتوبر 2007، تم توقيع اتفاقية تعاون مالي بين مصر والنمسا بمبلغ 50 مليون يورو، لتمويل مشروع أجهزة ضمن إعادة هيكلة قطاع السكك الحديدية. في مارس 2009، وافق الجانب النمساوي على تمويل مشروع توريد أجهزة ضمن برنامج إعادة هيكلة السكك الحديدية، بمبلغ 10 ملايين يورو، على أن تُرسي المناقصة على شركة نمساوية. وتم توقيع عقد القرض في أغسطس 2010، وبدأ استلام الأموال في أكتوبر 2012. (قطب، نزمين، قروض ومنح تطوير السكك الحديدية تصطدم بقطار الإهمال، مصدر سابق)

كما جاء برنامج "النهضة" (2006-2008)، مشروع إعادة هيكلة السكك الحديدية (ENRRP)<sup>45</sup> ليجسد هذا المنطق بوضوح؛ تحديث تقني واسع، مقرون بإصلاحات مالية وإدارية تهدف إلى تحقيق الربحية والانضباط المالي، وفق توصيات البنك الدولي وخبراء دوليين. وقد توسعت هذه البرامج زمنياً ومالياً، لكنها أنتهت - كما تشير بيانات الصرف والإلغاء الجزئي للقروض- إلى نتائج أقل من المعلن، مع استمرار فجوة السلامة، وتباطؤ التحسن المؤسسي، وتأثر التنفيذ بأحداث ثورة 2011، وما تلاها من أحداث<sup>46</sup>.

وعليه، تكشف هذه المرحلة عن مفارقة مركزية في مسار إصلاح السكك الحديدية المصرية؛ فبينما تعمقت الاستقلالية القانونية والمرونة الاستثمارية للهيئة، ازداد اعتمادها الفعلي على التمويل الخارجي، وتراجع حضور الاعتبارات الاجتماعية في إدارة المرفق. ويعكس ذلك حدود نموذج الإصلاح القائم على الاقتراض وتحديث الأصول، في غياب معالجة شاملة لوظيفة السكك الحديدية بوصفها خدمة عامة أساسية، لا مجرد قطاع استثماري قابل لإعادة الهيكلة وفق منطق السوق.

### (3) إطلاق يد القطاع الخاص في السكك الحديدية

مثل خطاب «الخسارة» أحد أكثر الأدوات الخطابية فاعلية في إعادة تشكيل الإجماع السياسي حول خصصة المرافق العامة، وعلى رأسها السكك الحديدية المصرية. فقد قدم العجز المالي المتراكم لهيئة السكك الحديدية بوصفه دليلاً على فشل الإدارة العامة، دون وضع هذا العجز في سياقه البنوي، أو الاعتراف بأن النقل العام، في معظم تجارب العالم، يُدار باعتباره خدمة اجتماعية مدعومة، لا مشروعاً تجارياً يُقاس أدأؤه بمعايير الربحية المباشرة. وبهذا المعنى، لم يكن التركيز على الخسائر توصيفاً محايداً لاختلال مالي، بل ممارسة سياسية أعادت تعريف وظيفة المرفق، تمهيداً لإخضاعه لمنطق السوق.

وفي هذا الإطار، أسهمت تقارير الأجهزة الرقابية والتشريعية، مثل تقرير لجنة الخطة والموازنة بمجلس النواب عن الحساب الختامي لعام 2017-2018، في ترسيخ هذا الخطاب، من خلال عزل أداء

<sup>45</sup> مشروع ENRRP هو اختصار لـ Egypt National Railways Restructuring Project، أي مشروع إعادة هيكلة السكك الحديدية المصرية، طلبت الحكومة 270 مليون دولار من مجموعة البنك الدولي في 2006 لدعم مشروع إعادة الهيكلة (ENRR)، وافق البنك الدولي على تمويله في 17 مارس 2009، وتم توقيع القرض في أغسطس 2009. كان القرض لدعم تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية في مصر ورفع مستوى الأمان والكفاءة. كان يهدف إلى: تحديث نظم الإشارات: استبدال الإشارات الميكانيكية القديمة بنظام إلكترونية حديثة (Electronic Interlocking). - رفع مستوى السلامة وتقليل الحوادث الناجمة عن الأخطاء البشرية-تحسين البنية التحتية-تجديد السكة (Permanent Way).- تحسين المزلقانات- رفع كفاءة محطات محددة- رفع مستوى السلامة والتشغيل- إدخال تقنيات التحكم الآلي في القطارات (ATC).- تقليل زمن الرحلة وزيادة الاعتمادية- دعم القدرات المؤسسية لهيئة السكك الحديدية (ENR)- تطوير أنظمة الإدارة-رفع مهارات العاملين- تحسين التخطيط الرأسمالي. كان المشروع يتركز على خط القاهرة - بني سويف - أسبوط - نجع حمادي، وهو من أهم الخطوط عالية الكثافة . ثم تم التوسع في المشروع بإضافة تحديث نظام الإشارات في خط بني سويف-أسبوط، ففي 6 ديسمبر 2009، طلبت الحكومة تمويل إضافي للمرحلة الثانية من مشروع السكك الحديدية، تمت الموافقة على تخصيص تمويل إضافي قدره 330 مليون دولار في ديسمبر 2010، ودخل حيز التنفيذ في مارس 2012 حتى ديسمبر 2020، بصرف نحو 486.2 مليون دولار (81% من القرضين). تبقى مبلغ 50 مليون دولار لم يسحب من قرض البنك الدولي للإشياء والتعمير، تم إلغاؤها جزئياً في يونيو 2021. كما تمت الموافقة على منحة بقيمة 757,895 دولار من اليابان لدعم إعداد المشروع في 2007. وشاركت الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والتعاون الإيطالي في الحوار حول خدمات السكك الحديدية، وبدأ برنامج توأمة بين الهيئة والسكك الحديدية الإيطالية في 2008 لخمس أعوام. (World Bank, Document of The World Bank For OFFICIAL use only: IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT) ON IBRD LOAN 76560 IN THE AMOUNT OF USD270 million and IBRD LOAN 79820 IN THE AMOUNT OF USD330 million, FOR TOTAL AMOUNT OF USD600, TO THE Arab Republic of Egypt FOR THE Egypt National Railways Restructuring Project, 2021, p.17-188- 10 <https://surl.li/iczuj>

<sup>46</sup> World Bank, Document of The World Bank For OFFICIAL use only: IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN 76560 IN THE AMOUNT OF USD270 million and IBRD LOAN 79820 IN THE AMOUNT OF USD330 million, FOR TOTAL AMOUNT OF USD600, TO THE Arab Republic of Egypt FOR THE Egypt National Railways Restructuring Project, 2021, p.8-10, <https://surl.li/iczuj>

هيئة السكك الحديدية عن دورها الاجتماعي، ومقارنتها بهيئات اقتصادية تختلف في طبيعتها البنوية. ورغم احتواء هذا التقرير على توصيات مهمة تتعلق بالكفاءة، والسلامة، وحوكمة الأصول، فإن التركيز الإعلامي والسياسي انصبّ بالأساس على حجم الخسائر، بما دعم سرديّة مفادها أن استمرار المرفق في صورته الحالية يمثل عبئاً غير مبرر على الموازنة العامة<sup>47</sup>.

ويتقاطع هذا الخطاب مع رؤى البنك الدولي والمؤسسات المالية الدولية، التي طالما دفعت نحو الاستدامة المالية بوصفها معيار الإصلاح المركزي، مع إرجاء الاعتبارات الاجتماعية إلى مرتبة ثانوية. في هذا السياق، أُعيد تصوير الدعم الحكومي باعتباره تشوهاً مالياً يجب تصحيحه، بدل النظر إليه كخيار سياسي مرتبط بحق التنقل، والتنمية الإقليمية، والعدالة الاجتماعية. ومن ثم، طُرحت أدوات مثل رفع الأسعار، وتحرير التسعير، واستغلال الأصول، والشراكات مع القطاع الخاص، بوصفها حلولاً "تقنية" محايدة، بينما هي في جوهرها اختيارات سياسية تعيد توزيع الأعباء بين الدولة والمواطن.

يتجلى هذا الاستخدام الأداتي لخطاب الخسارة بوضوح في المقارنة المتكررة مع مترو الأنفاق، حيث جرى تبرير التحول نحو «فكر القطاع الخاص» باعتباره السبيل الوحيد للخروج من العجز، مع تجاهل حقيقة أن تثبيت أسعار التذاكر كان قراراً سيادياً يخدم أهدافاً اجتماعية. وهكذا، لم تُقدّم العودة إلى منطق السوق كخيار قابل للنقاش، بل كضرورة حتمية تُفرض باسم الكفاءة والانضباط المالي.

وعليه، فإن خطاب الخسارة لا يعمل فقط كتشخيص للأزمة، بل كأداة لإعادة بناء الإجماع السياسي حول الخصخصة الجزئية أو الكاملة، من خلال نزع الطابع الاجتماعي عن المرفق، وتحويل النقاش من سؤال "كيف نُموّل خدمة عامة؟" إلى سؤال "كيف نوقف خسائر مشروع خاسر؟"<sup>48</sup>. ويكشف هذا التحول الخطابي جوهر الصراع في الاقتصاد السياسي للسكك الحديدية المصرية: صراع بين تصور يعتبر النقل حقاً وخدمة عامة، وآخر يسعى إلى إخضاعه لقواعد السوق بوصفه نشاطاً اقتصادياً يجب أن يحقق عائداً مالياً مباشراً.

ضمن هذا السياق، أُعيدت هيكلة برنامج تجديد السكك الحديدية المصرية خلال الفترة 2014-2017، (ENRRP)، ليس فقط كمشروع فني، بل أداة لإعادة صياغة منطق إدارة المرفق ذاته، تمهيداً لإطلاق مشروع (RISE)، الذي تبني خطاب «الخدمة الآمنة والتنافسية». وقد تجسّد هذا التحول في إعادة تنظيم الهيئة على أساس وحدات أعمال، وخفض واسع للعمالة<sup>49</sup>، وتحسين نوعي في هيكل القوة العاملة وزيادة نسبة الفنيين، في إطار سياسات ترشيد وتحديث استهدفت رفع الكفاءة المالية<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> نعمة الله، ولاء، و يوسف، محمد، 16 هيئة خاسرة بختام السنة المالية على رأسها سكك حديد مصر، الوطن، 24 مارس 2019، <https://shorturl.at/R5mmo>

<sup>48</sup> صدقة، أمين، عبدالعال: تعديلات قانون السكك الحديدية تهدف إلى تعظيم موارد الهيئة، أخبار اليوم، 27 يناير 2020، <https://shorturl.at/OaEHu>

<sup>49</sup> من نحو 51 ألف موظف عام 2009 إلى قرابة 35 ألفاً عام 2021

<sup>50</sup> World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 29

غير أن هذا المسار لم يكن محل إجماع داخل الدولة، إذ تباينت مواقف القيادات والخبراء بين من رأى أن الأزمة قابلة للحل بإجراءات تشغيلية محدودة دون توسع في الاقتراض، ومن اعتبر أن الإصلاح الجذري يستلزم استثمارات ضخمة متواصلة، لا يمكن توفيرها دون إشراك القطاع الخاص. في المقابل، ربطت أطراف أخرى هذا التوجه بشروط التمويل الدولي، التي أعادت توجيه أولويات المرفق نحو تعظيم الإيرادات وضمان القدرة على السداد على حساب اعتبارات السلامة والوظيفة الاجتماعية<sup>51</sup>.

وقد تُرجم هذا التحول المؤسسي، خلال الفترة 2015-2025، إلى سياسات عملية وسّعت نطاق مشاركة القطاع الخاص في تشغيل وإدارة مشروعات النقل الجديدة، ولا سيما المترو والقطار الخفيف والقطارات السريعة، باعتبارها امتداداً طبيعياً لإعادة الهيكلة<sup>52</sup>.

وتكتسب هذه السياسات دلالاتها الكاملة عند ربطها بما ورد في تقارير البنك الدولي، بشأن حذف التزام الخدمة العامة الذي تتحمله الدولة تجاه الهيئة في تعديل إعادة الهيكلة عام 2014، وعبر ذلك عن نقطة تحول مفصلية في العلاقة بين الدولة والمرفق<sup>53</sup>، وهو تحول لعب البنك الدولي دوراً مباشراً في الدفع نحوه، وفقاً لما أعلنه البنك في تقاريره<sup>54</sup>.

في هذا السياق، جاء التعديل الثالث لقانون هيئة السكك الحديدية رقم 20 لسنة 2018<sup>55</sup>، الذي فتح الباب أمام الشركات الخاصة، للإنشاء والتشغيل والإدارة، واستُكمل هذا المسار بالتعديل الرابع **بالقانون رقم 144** لسنة 2020<sup>56</sup>، الذي أعاد فتح أصول وأراضي الهيئة أمام الاستثمار والشراكة، مع الإبقاء الخطابى على الملكية العامة. ويعكس هذا المسار ازدواجية واضحة: تحصين قانوني للأصول من جهة، وتحرير عملي لاستخدامها وفق منطق السوق من جهة أخرى<sup>57</sup>.

غير أن النتائج الفعلية لهذا المسار تكشف مفارقة حادة: فبرغم عقود من الاستدانة، وتقليص العمالة، ورفع أسعار التذاكر، لم يتحقق تحسن ملموس في السلامة<sup>58</sup>،<sup>59</sup>. إذ استمرت الحوادث بعد

<sup>51</sup> قطب، نزمين، قروض ومنح تطوير السكك الحديدية تصطدم بقطار الإهمال، مصدر سابق

<sup>52</sup> اسماعيل، محمد، شغلها لي.. لماذا تحتاج وزارة النقل لمشغلين من القطاع الخاص؟، المنصة، 18 يونيو 2025، <https://shorturl.at/YD0M0>

<sup>53</sup> World Bank, Document, table 3, p.16

<sup>54</sup> World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 35

<sup>55</sup> القانون 20 لسنة 2018 هو تعديل للقانون رقم 152 لسنة 1980، باستبدال نصي المادتين (2) و(4). وقد أنهى التعديل اختصاص الهيئة القومية لسكك حديد مصر لإنشاء وتشغيل شبكات السكك الحديدية، وفتح الباب أمام الشركات الخاصة للإنشاء والتشغيل والإدارة، مع إقرار أولوية للعاملين في الاكتتاب بنسبة 10% من أسهم الشركات التي تؤسس لهذا الغرض. كما استُنيت هذه التعاقبات من الخسوع لقانون المناقصات والمزايدات، إلى جانب القوانين التي سبق استنناؤها في تعديلات سابقة، مع تحديد مدة الالتزام بحد أقصى 15 سنة.

<sup>56</sup> أما التعديل الرابع، الصادر بالقانون رقم 144 لسنة 2020، فقد نقل عملية إعادة الهيكلة إلى مستوى أعمق، عبر تعديل نص المادة (7) من القانون ذاته. فبينما أكد النص المعدل على الطبيعة العامة لأموال الهيئة، وسّع نطاقها ليشمل جميع منشآتها ومبانيها ومزلقاناتها، مع تخصيصها من التصرف أو الحجز أو التملك أو كسب أي حقوق عينية عليها بالتقادم. وفي الوقت نفسه، أضيفت المادة (7 مكرر)، التي أنهت تخصيص أراضي وأصول الهيئة للمنفعة العامة، باستثناء ما تشغله القوات المسلحة، وسحت بإعادة تخصيص هذه الأراضي والأصول — بذاتها أو عبر الشراكة في مشروعات استثمارية — بهدف تنمية موارد الهيئة وزيادتها، وذلك بعد التنسيق مع جهات الأمن القومي.

<sup>57</sup> World Bank, Document of The World Bank FOR OFFICIAL USE ONLY Report No: ICR00005398IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN 76560 IN THE AMOUNT OF USD270 million and IBRD LOAN 79820 IN THE AMOUNT OF USD330 million FOR TOTAL AMOUNT OF USD600 TO THE Arab Republic of Egypt FOR THE Egypt National Railways Restructuring Project Transport Global Practice, p.9, <https://surl.li/qbpiifk>

<sup>58</sup> ففي عام 2002، اندلع حريق في قطار مكتظ بين القاهرة والأقصر، ما أسفر عن مقتل أكثر من 370 شخصاً، ولم يكن السائق على علم فوري بسبب غياب وسائل الإتصال. وفي 2006، أدى تصادم قطارين في قلوب إلى مقتل أكثر من 50 شخصاً، وفي 2009، تسبب حادث في العياط في مقتل ما لا يقل عن 15 شخصاً.

<sup>59</sup> World Bank, Document of The World Bank FOR OFFICIAL USE ONLY Report No: ICR00005398IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN 76560 IN THE AMOUNT OF USD270 million and IBRD LOAN 79820 IN THE AMOUNT OF USD330 million FOR TOTAL

إغلاق مشروع ENRRP في 2020، ووقعت تصادمات قاتلة في 2021<sup>60</sup> على خطوط شملها التطوير<sup>61</sup>، فيما أظهرت مؤشرات الأداء فشلاً ذريعاً في تحقيق الأهداف المعلنة، حيث ارتفع معدل الوفيات لكل مليون كيلومتر<sup>62</sup>-راكب بدل أن ينخفض<sup>63</sup>.

ويشير ذلك إلى أن الإصلاح، كما صُمم ونُفذ، انصبَّ على تحديث الأصول المادية دون إحداث تحول بنيوي في منظومة الإدارة وثقافة السلامة. وفي الوقت نفسه، تعمَّق الاعتماد على الشركات الأجنبية<sup>64</sup> كمقاولين رئيسيين<sup>65</sup> في إطار ترتيبات تمويلية معقدة، استنزفت موارد إدارية وبشرية كبيرة، وأعدت إنتاج التبعية التقنية والمالية.<sup>66</sup>

#### (4) عام 2015 و بداية تغيير المنتفعين من أراضي السكة الحديد

مثل عام 2015 نقطة تحوّل في إدارة أصول السكك الحديدية، حيث انتقل التركيز من التسامح مع أنماط انتفاع تاريخية وغير رسمية إلى تبني سياسة نشطة لاسترداد الأراضي وإعادة توجيهها نحو الاستثمار. وفقاً لمدير قطاع الاستثمار بالشركة المصرية لمشروعات السكك الحديدية<sup>67</sup>، أشرف عزيز، بلغ إجمالي أراضي الهيئة آنذاك نحو 191 مليون متر مربع موزعة على مستوى الجمهورية؛ منها قرابة 100 مليون متر مخصصة لمسارات القطارات، ونحو 90 مليون متر تشمل الأحواش والمحطات والمباني الإدارية، إلى جانب مساحات واسعة غير مستغلة، إضافة إلى 7 ملايين متر مربع قيد الحصر بغرض استغلالها استثمارياً لتعزيز موارد الهيئة<sup>68</sup>.

في هذا السياق، بدأت الهيئة منذ مطلع 2015 في طرح أجزاء من هذه الأراضي في مزادات للتأجير. وتوسعت في استغلال المساحات الإعلانية بالمحطات، باعتبار ذلك أداة للحد من الخسائر

AMOUNT OF USD600 TO THE Arab Republic of Egypt FOR THE Egypt National Railways Restructuring Project Transport Global Practice, p.9, <https://surl.li/qbpifk>

<sup>60</sup> وعلى الرغم من إغلاق مشروع تجديد السكك الحديدية المصرية (ENRRP) في 2020، استمرت الحوادث؛ إذ وقع في مارس 2021 تصادم بين قطارين في القطاع الواقع بين برجى الإشارة في مراغة وطهطا—وهما من المكونات التي جرى تركيبها وتشغيلها وتسليمها ضمن المشروع قبل الإغلاق بأشهر—كما وقع حادث آخر في طوخ على خط القاهرة-بنها في مايو 2021. وقد دفعت هذه الوقائع فريق البنك الدولي إلى متابعة الحوادث ومراجعة إجراءات مشروع RISE لتعزيز الوعي وممارسات السلامة، بما يشير إلى أن الحلول الفنية وحدها لم تكن كافية.

<sup>61</sup> World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 46

<sup>62</sup> تكشف مؤشرات الأداء فجوةً حادة بين الأهداف والنتائج؛ إذ أدرج ضمن التمويل الإضافي مؤشر لقياس متوسط عدد الوفيات الناتجة عن حوادث السكك الحديدية لكل مليون كيلومتر-راكب، حيث كان الخط الأساسي في 2008 يبلغ 0.8، والهدف المنقح رسمياً في 2010 0.30، بينما بلغ الإنجاز الفعلي عند إغلاق المشروع في 2020 نحو 1.37. ويعكس هذا الإخفاق أن مشروعات الإصلاح، رغم تعددها وكلفتها المرتفعة، لم تنجح في إحداث تحول بنيوي في منظومة السلامة، وظلت عاجزة عن معالجة جذور الأزمة المرتبطة بتقادم الأصول وضعف الإدارة وثقافة التشغيل.

<sup>63</sup> World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 56

<sup>64</sup> أموال الغد، قرار جمهوري باعتماد اتفاقية تسهيلات ائتمانية بقيمة 76.2 مليون يورو لتوريد 1300 عربة سكة حديد، 4 أبريل 2024، <https://nlink.at/D1y8>

<sup>65</sup> World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 41

<sup>66</sup> وفي ظل هذه الصورة، يبرز تدخل الشركات والأفراد الأجانب في صدارة مشاريع التطوير. فقد صدّق الرئيس عبد الفتاح السيسي على اتفاقية تمويل مع شركة TMH International LLC لتوريد 1300 عربة سكة حديد، بقيمة نحو 76.203 مليون يورو (أموال الغد، قرار جمهوري باعتماد اتفاقية تسهيلات ائتمانية بقيمة 76.2 مليون يورو لتوريد 1300 عربة سكة حديد، 4 أبريل 2024، <https://nlink.at/D1y8>)، وهو ما يعكس استمرار الاعتماد على شركات عالمية في التحكم بمفاصل مشاريع التطوير، مع اللجوء إلى مقاولين محليين من الباطن لتنفيذ أعمال محددة، بينما المقاولون الرئيسيون (مثل Thales فرنسا/إسبانيا وAlstom) ليسوا متخصصين في الأعمال المدنية، ما يضيف طبقة من التعقيد والتبعية التقنية.

ويُظهر التقرير أيضاً أن الإشراف على هذه المشاريع، الذي نظّمته بعثات مجموعة البنك الدولي مرتين سنوياً، استنزف موارد بشرية ومادية كبيرة، بتكلفة إجمالية تجاوزت 1.9 مليون دولار، فيما تطلب إعداد القرض الأصلي وحده 148 أسبوع عمل للموظفين، بتكلفة نحو 900 ألف دولار، ما يعكس الأعباء الكبيرة على الإدارة المحلية والتكاليف غير المباشرة للمشروع (World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 67).

<sup>67</sup> تدبير الشركة المصرية للمشروعات عدداً من الملفات المهمة لصالح هيئة السكك الحديدية وأبرزها استغلال محطة ضخمة من أراضي السكك الحديدية بشكل استثماري في مشروعات سكنية وتجارية لتعزيز موارد الهيئة، علاوة على إدارة ملف تأجير المساحات التجارية والإعلانية بالمحطات.

<sup>68</sup> مجدي، يوسف، "السكك الحديدية" تحصر أراضيها غير المستغلة لـ"استثمارها"، المال، 2 فبراير 2015، <https://shorturl.at/oscV>

المتراكمة<sup>69</sup>. وبالتوازي، سُنت حملات مكثفة لإزالة التعديلات على حرم السكك الحديدية في عدد من المحافظات، بالتعاون مع الشرطة والجهات المحلية، شملت بنها، الإسماعيلية، السويس<sup>70</sup>، وغيرها، مع تعيين حراسات دائمة لمنع عودة التعديلات<sup>71</sup>

منذ 2016، قدم استرداد أراضي الهيئة بوصفه مدخلاً لتحسين أوضاعها المالية، في خطاب رسمي ركّز على توصيف هذه الأراضي باعتبارها «مستباحة» من قبل منتفعين بأسعار زهيدة، أو خاضعة لتزوير الملكية، في مخالفة للقرار الجمهوري رقم 114 لسنة 2005. وأكد وزير النقل آنذاك أن هناك خطة لتحقيق عائد استثماري سنوي لا يقل عن مليار جنيه لتغطية فجوة التمويل وتطوير المرفق، فيما أعلنت الشركة المصرية لمشروعات السكك الحديدية عن خطط ممتدة حتى 2030، تستهدف رفع الإيرادات من عشرات الملايين إلى مليارات الجنيهات خلال سنوات قليلة<sup>72</sup>

لعب البنك الدولي دوراً مباشراً في إعادة صياغة العلاقة بين الهيئة وصغار المنتفعين من الأراضي، إذ أشار في تقاريره إلى أن بعض الأراضي كانت مؤجرة لموظفين أو مزارعين بعقود منخفضة القيمة، مع احتفاظ الهيئة قانونياً بحق استردادها. وعلى هذا الأساس، فرض البنك خلال برامج إعادة الهيكلة إعداد «إطار سياسة لإعادة التوطين». غير أن تقارير البنك نفسها تشير إلى وقوع نزوح اقتصادي فعلي دون توافق كامل مع هذه السياسات؛ ففي ديسمبر 2019، سُجّل تضرر 76 طرفاً في سبعة مواقع، مع غياب دلائل واضحة على تعويض عادل أو كافٍ<sup>73</sup>.

في المقابل، كشفت تصريحات رسمية في 2018 أن نحو 50% من أراضي الهيئة تقع عليها تعديلات، أغلبها من جهات حكومية وهيئات عامة<sup>74</sup>، ما أدى إلى نزاعات قانونية مع وحدات محلية<sup>75</sup> وهيئات أخرى (مثل هيئة البريد<sup>76</sup>)، جرى حسم بعضها عبر الجمعية العمومية لقسمي الفتوى والتشريع أو أمام محاكم مجلس الدولة<sup>77</sup>. ويكشف ذلك عن اختلال واضح في ميزان القوة؛ حزم في مواجهة صغار المنتفعين، مقابل مسارات تفاوضية طويلة مع جهات أقوى داخل الدولة.

يتضح البعد الطبقي لإعادة الهيكلة بجلاء في إدارة المشروعات الاستثمارية الكبرى على أراضي السكك الحديدية. فقد أظهر [تقرير](#) الجهاز المركزي للمحاسبات في مارس 2015 أن الهيئة تعاقدت مع الشركة [المصرية](#) لمشروعات السكك الحديدية والنقل لإدارة مولات محطتي مصر وسيدي جابر، رغم تحمّل الهيئة كامل تكاليف الإنشاء (نحو نصف مليار جنيه)، مقابل حصولها على 35%

<sup>69</sup> مجدي، يوسف، حصر دقيق لـ 7 ملايين متر من أراضي «السكة الحديد» لإعادة استغلالها، المال، 8 فبراير 2015، <https://shorturl.at/KrmW9>

<sup>70</sup> البدري، يسري، إزالة 34 تعدي على أملاك «السكة الحديد» بالسويس والإسماعيلية، المصري اليوم، 9 مايو 2015، <https://shorturl.at/pSgJJ>

<sup>71</sup> مجدي، يوسف، إزالة 2800 متر تعديلات على أراضي السكة الحديد، المال، 31 يناير 2015، <https://shorturl.at/Kdlke>

<sup>72</sup> عامر، سلامة، «النقل»: اللصوص واضعو اليد يستنيحون 190 مليون متر من أملاك «السكة الحديد»، الوطن، 22 يوليو 2016، <https://tinyurl.com/j8uauf78>

<sup>73</sup> World Bank, IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN, previous source. P. 45

<sup>74</sup> حبيشي، رضا، النقل: 50% من أراضي السكة الحديد عليها تعديلات أغلبها من جهات حكومية، اليوم السابع، 24 أغسطس 2018، <https://shorturl.at/Z5C4D>

<sup>75</sup> حمزة، هدير، الفتوى والتشريع تنتهي نزاع بين «السكة الحديد» و«محلية القنطرة» على 1500 متر تعديلات، الفجر، 27 مايو 2025، <https://www.elfagr.org/5169873>

<sup>76</sup> القرنشاوي، شيماء، قرار من مجلس الدولة في نزاع بين السكة الحديد وهيئة البريد، 15 يناير 2025، <https://shorturl.at/X61ff>

<sup>77</sup> زهير، محمد، بأمر القضاء.. تشكيل لجنة لحل نزاع بين السكة الحديد وبعض الهيئات، صدي البلد، 29 أغسطس 2022، <https://shorturl.at/Uzg9q>

فقط من الإيرادات، بينما ذهبت 65% للشركة المشغلة. كما كشف التقرير عن مخالفات جسيمة، وعن عقود سابقة لم تحقق أي عائد للهيئة، بل تكبدت فيها الشركة خسائر<sup>78</sup>.

لاحقاً، طفت على السطح وقائع فساد أكثر وضوحاً، من بينها إقالة رئيس مجلس إدارة الشركة في 2019 بعد الكشف عن صفقات بيع أراضي بأسعار تقل عن نصف قيمتها السوقية<sup>79</sup>، وإحالة اثنين من ستة رؤساء سابقين للنيابة بتهم إهدار المال العام والتربح والتغاضي عن التعديلات<sup>80</sup>.

## الخاسرون من إعادة الهيكلة

في إطار هذه السياسات، تحمّل صغار المنتفعين العبء الأكبر من إعادة الهيكلة. فمنذ 2015 وحتى 2025، أُزيلت<sup>81</sup> منازل ومحلات وأكشاك لمئات المواطنين في مناطق مركزية (رمسيس، شبرا، سيدي جابر، طنطا، أسيوط، الجيزة<sup>82</sup>، الإسكندرية<sup>83</sup>،<sup>84</sup>،<sup>85</sup>،<sup>86</sup>،<sup>87</sup>،<sup>88</sup>، كفر الشيخ<sup>89</sup>)، غالباً دون تعويض مناسب أو بدائل مستدامة. في المقابل، جرى تقنين<sup>90</sup> أو تأجيل إزالة مشروعات صناعية<sup>91</sup>، واستثمارية كبرى، بما فيها مصانع وشركات، في ازدواج واضح في تطبيق القانون.<sup>92</sup>

ويكشف هذا التباين عن إعادة توزيع فعلي للأراضي العامة: تُحمى الاستثمارات كثيفة رأس المال، بينما يتحمل الأفراد الأقل قدرة تكاليف الإخلاء وفقدان السكن أو مصدر الرزق. ومن منظور اقتصاد سياسي، تعكس هذه النتيجة انحياز إعادة الهيكلة لمصالح رأس المال، وإضعاف الموقع التفاوضي للمواطنين العاديين.

## الرابعون من إعادة الهيكلة: سياسة الأراضي والاستثمار

على النقيض من الخسائر الاجتماعية التي تكبدها صغار المنتفعين نتيجة استرداد الأراضي وإزالة التعديلات، برزت أصول أراضي السكك الحديدية بوصفها الأداة الرئيسية المرهنة عليها

<sup>78</sup> Essam El-dain, Gamal, Egypt: Furore over railway privatization, Ahramonline, 29 Jul 2021, <https://surl.lt/ntynev>

<sup>79</sup> القاهرة 24، بعد تقرير "القاهرة 24".." إقالة رئيس شركة مشروعات السكة الحديد بسبب أرض الفيوم، 4 يوليو 2019، <https://nlink.at/uA19>

<sup>80</sup> عامر، سلامة، «النقل»: اللصوص وواضعو اليد يستبيحون 190 مليون متر من أملاك «السكة الحديد، الوطن، 22 يوليو 2016، <https://tinyurl.com/j8uau78>

<sup>81</sup> القاهرة 609 تعدي، الإسكندرية 465 تعدي، و 415 تعدي في البحيرة، و 31 في مطروح.

<sup>82</sup> نيل، ولاء، إزالة التعديلات على حرم «السكة الحديد» بشمال الجيزة، المصري اليوم، 5 يناير 2021، <https://www.almasryalyoum.com/news/details/2226741>

<sup>83</sup> منير، جاكلين، صور.. حملة لإزالة التعديلات على حرم السكة الحديد في الإسكندرية، اليوم السابع، 30 يوليو 2019، <https://shorturl.at/ZfvhD>

<sup>84</sup> بدر، أسماء، أمن الإسكندرية ينفذ 21 قرار إزالة تعديلات على أملاك الدولة، اليوم السابع، 3 نوفمبر 2017، <https://shorturl.at/v7FLT>

<sup>85</sup> شرف، أشرف، إزالة التعديلات والبناء المخالف على أملاك لدولة، أخبار اليوم، 7 أغسطس 2019، <https://shorturl.at/Y4Lkd>

<sup>86</sup> رمضان، رجب، إزالة التعديلات على أملاك السكة الحديد في «محرم بك»، المصري اليوم، 19 يوليو 2021، <https://shorturl.at/8GVnR>

<sup>87</sup> منير، جاكلين، إزالة تعديلات على أراضي أملاك الدولة بحرم السكة الحديد شرق الإسكندرية.. صور، اليوم السابع، 10 ديسمبر 2019، <https://shorturl.at/Ukcg>

<sup>88</sup> رمضان، رجب، إزالة التعديلات على أملاك السكة الحديد في «محرم بك»، المصري اليوم، 19 يوليو 2021، <https://shorturl.at/8GVnR>

<sup>89</sup> أبو العينين، مجدي، إزالة التعديلات على محطة السكة الحديد القديمة بطوبس في كفر الشيخ، المصري اليوم، 5 فبراير 2021، <https://www.almasryalyoum.com/news/details/2249579>

<sup>90</sup> مطاوع، محمود، الوزراء: التصرف بنظام الترخيص بالانتفاع بأرض مصنع أسمنت طرة، صدى البلد، 26 فبراير 2025، <https://tinyurl.com/bde9zh8w>

<sup>91</sup> بدر، أسماء، أمن الإسكندرية ينفذ 21 قرار إزالة تعديلات على أملاك الدولة، اليوم السابع، 3 نوفمبر 2017، <https://shorturl.at/v7FLT>

<sup>92</sup> عامر، محمد، ضمن الموجة الـ 15.. استرداد 2500 متر أملاك دولة بالإسكندرية (صور)، مصراوي، 16 فبراير 2020، <https://shorturl.at/okJem>

لإعادة هيكلة المرفق وتحويله من عبء مالي مزمن إلى مصدر إيرادات. فقد واجهت هيئة سكك حديد مصر خسائر سنوية متكررة تجاوزت ملياري جنيه، ما دفع وزارة النقل إلى تبني استراتيجية تقوم على تعظيم العائد من الأصول العقارية، بوصفها بديلاً عن الدعم المباشر من الموازنة العامة، وامتداداً للسياسات التي بدأت منذ تعديلات قانون 152 لسنة 1980 وفتحت الباب أمام الاستثمار والانتفاع طويل الأمد.

في هذا السياق، كثفت شركة MOT للاستثمار والتنمية-إحدى الشركات التابعة للهيئة-جهداتها لاستغلال أراضي السكك الحديدية، بالتوازي مع التوجه العام للدولة نحو توسيع دور القطاع الخاص في الاقتصاد الوطني. وأسفر ذلك عن إطلاق مشروعات كبرى بالشراكة بين القطاعين العام والخاص، في مقدمتها مشروع «تطوير مثلث بشتيل» ومشروع «تحيا مصر المنصورة»، بوصفهما نماذج لتحويل الأراضي العامة من فضاءات خدمية إلى أصول استثمارية متعددة الاستخدامات<sup>93</sup>.

في أغسطس 2022، طرحت شركة MOT نحو 160 ألف متر مربع بنظام حق الانتفاع لمدة 20 عاماً، مع تركيز واضح على إنشاء مولات تجارية وجراجات وخدمات لوجستية بالقرب من المحاور المرورية ومحطات السكك الحديدية، بما يعكس إعادة توجيه استخدام الأرض وفق منطق العائد المالي<sup>94</sup>.

يمثل مشروع بشتيل النموذج الأوضح لهذا التحول؛ إذ جرى تصميم محطة قطارات الصعيد كمركز خدمات متكامل يضم جراجاً متعدد الطوابق، وفندقاً، ومولاً تجارياً، تحيط به مشروعات استثمارية وأبراج سكنية وتجارية، مع تطوير شامل لشبكات الطرق والمحاور المحيطة. ورغم أن تكلفة إنشاء المحطة بلغت نحو 3.5 مليار جنيه، تحملتها ميزانية الهيئة بالكامل، فقد أُسند تشغيل المول التجاري لشركة خاصة بعقد حق انتفاع قيمته 65 مليون جنيه سنوياً لمدة 20 عاماً، مع زيادة سنوية 7%<sup>95</sup>، ما يضمن عائداً مستقراً للمستثمر مقابل تحمل الدولة كلفة الإنشاء والمخاطر الأولية<sup>96</sup>.

وبالمثل، يندرج مشروع «تحيا مصر المنصورة»<sup>97</sup> ضمن نفس المنطق، إذ يستهدف استغلال أراضٍ متميزة في مدينتي المنصورة وطلخا لإقامة مشروعات سكنية وإدارية وترفيهية وخدمية<sup>98</sup>، في إطار خطة أوسع لتحويل أراضي الهيئة إلى محفظة استثمارية. ويعزز هذا التوجه قرار مجلس الوزراء في فبراير 2025 بالموافقة على بيع نحو 40 ألف متر مربع من أراضي السكك الحديدية في

<sup>93</sup> إسماعيل، مدحت، «النقل» تطرح 160 ألف متر من أراضي السكة الحديد لفترة استغلال 20 عاماً، المال، 3 أغسطس 2022، <https://url-shortener.me/LUE>

<sup>94</sup> إسماعيل، مدحت، «النقل» تطرح 160 ألف متر من أراضي السكة الحديد لفترة استغلال 20 عاماً، المال، 3 أغسطس 2022، <https://url-shortener.me/LUE>

<sup>95</sup> ربيعي، فارس، «مونت» تدبر مول محطة قطارات بشتيل مقابل 65 مليون جنيه سنوياً، البورصة، 26 ديسمبر 2024، <https://nlink.at/GNTp>

<sup>96</sup> الحبال، آيات، و فريد، سامح، رئيس السكة الحديد: استثمارات «مثلث بشتيل» مصادر إضافية لتوفير دخل للهيئة، المصري اليوم، 31 أغسطس 2023، <https://nlink.at/xuWm>

<sup>97</sup> بدر، نبيل، وزير النقل يشهد وضع حجر الأساس وتدشين مشروع «تحيا مصر» المنصورة | صور، الأهرام، 27 فبراير 2021، <https://nlink.at/G4EG>

<sup>98</sup> العشموي، إبراهيم، «تحيا مصر المنصورة».. مشروع سكني خدمي ينطلق بالقهيلية نحو المستقبل ١٣٦ ألف متر مربع لإنشاء أبراج سكنية وتجارية وحدائق وتطوير مناطق الجلاء وسندوب والمجزر، الأهرام، 8 يناير 2022، <https://nlink.at/dSe1>

سبع محافظات، بما يؤكد استمرار سياسة تحويل الأصول العامة إلى أدوات استثمارية مربحة، مع إشراك القطاع الخاص في الإدارة والتشغيل<sup>99</sup>.

من منظور اقتصاد سياسي، تكشف هذه السياسات أن إعادة الهيكلة لم تكن مجرد محاولة لمعالجة اختلالات فنية أو مالية في قطاع السكك الحديدية، بل عملية إعادة توزيع للأراضي والمكاسب الاقتصادية. ففي الوقت الذي تحملت فيه الدولة تكلفة الإنشاء وضمنت استقرار الإيرادات، وجهت العوائد الأساسية نحو المستثمرين والقطاع الخاص، بينما تزامن ذلك مع إقصاء صغار المنتفعين وتحميلهم كلفة اجتماعية مباشرة. وبذلك، تكتمل صورة إعادة الهيكلة بوصفها عملية تعيد ترتيب موازين القوى والانتفاع داخل أحد أهم مرافق النقل العام في مصر.

## الجزء الثاني: خلفية تاريخية عن احتجاجات العاملين بالسكك الحديدية

### (1) بداية الاحتجاجات مع نشأة الطبقة العاملة المصرية

مع فشل التجارب الصناعية في عهد محمد علي وإسماعيل، هيمن رأس المال الأجنبي على الصناعة المصرية، مركزاً على الزراعة والنقل والتصدير، ما دفع الفلاحين بلا أراضٍ والحرفيين المهرة والعمال الأجانب الذين أتوا لمصر هرباً من الأزمة الاقتصادية في أوروبا، نحو العمل المأجور.

في أواخر القرن التاسع عشر، أسست الجاليات اليونانية والأرمنية والإيطالية معظم الجمعيات العمالية، مستفيدة من خبراتها النقابية في أوروبا، قبل أن يظهر تنظيم وقيادة مصرية محلية للعمال<sup>100</sup>.

كان للعمال دور بارز في كل مراحل النضال الوطني، تشير دراسة دكتور جينادي جورياتشكين في مجلة مصر الحديثة، وفقاً لمحمود الدسوقي، إلى أن عمال السكك الحديدية كانوا في طليعة النضال الوطني منذ ثورة عرابي، حيث ساعدوا في إجلاء سكان الإسكندرية مجاناً، ورفضوا التعاون مع الإنجليز بعد تفجيرات السكك الحديدية في سبتمبر 1882، والتي أدت إلى تدمير 108 مقطورة ومصارع العشرات. وبعد انكسار الثورة، سادت فوضى بسبب تسريح قوات الجيش والشرطة، وفوجئ العامل محمد دياب عام 1886 بأنه دون معاش بعد خدمة 30 عاماً كسائق قطار، بسبب مساعدته لمهجري الثورة. فرفع أول قضية عمالية أمام القضاء، وصدر له حكماً منصفاً مع صرف معاشه وتحميل مصاريف القضية للطرف الآخر في النزاع، مسجلة بذلك بداية كفاح عمال السكك الحديدية الحقوقي والوطني<sup>101</sup>.

<sup>99</sup> البورصة، الحكومة تستثمر أراضي السكة الحديد لتعظيم العائد الاقتصادي، 26 فبراير 2025، <https://shorturl.at/ShZQG>

<sup>100</sup> Joel Beinin, Formation of the Egyptian Working Class, <https://tinyurl.com/ya9pz585>

<sup>101</sup> محمود النسوقي، تعرف على تاريخ باب الحديد.. وقصة سائق قطار أنفذ الركاب منذ 137 عاماً، بوابة الأهرام، 28-2-2019، زيارة في 10-11-2025. <https://gate.ahram.org.eg/News/2115408.aspx>

في أوائل القرن العشرين، أصبحت شركة السكك الحديدية أكبر صاحب عمل في مصر، مع 12 ألف عامل، ما أتاح نمو النشاط النقابي مبكراً واكتساب العمال خبرة تنظيمية واسعة امتدت طوال القرن. تأسست نقابة سرية باسم "الجمعية السرية لبؤساء السكك الحديدية" عام 1908، ضمت أغلب عمال السكك الحديدية، وتبعتها نقابة الصنائع اليدوية. وجرى أول إضراب للسكك الحديدية في أكتوبر 1910، وأسفر عن مواجهات عنيفة مع الشرطة والشركة، ثم تأسست أول نقابة علنية في يناير 1911 باسم "جمعية عمال عنابر السكك الحديدية بالقاهرة".

لعب عمال النقل دوراً رائداً في الحركة العمالية المصرية منذ مطلع القرن العشرين. وكانت إضرابات السكك الحديدية وأعمال الشغب التي اندلعت في أعوام 1910 و1919 و1931 من أبرز النضالات التي خاضها عمال النقل قبل الحرب العالمية الأولى وبعدها<sup>102</sup>.

هذا ولعب الحزب الوطني، في تلك الفترة، دوراً محورياً في ربط النضال العمالي بالنضال الوطني، لا سيما في قطاعات النقل والمرافق العامة. ففي إضرابات عمال ترام القاهرة 1908 و1911، قدم الدعم القانوني وحشد التأييد الشعبي<sup>103</sup>، وساهمت جماهير القاهرة في مواجهة الشرطة، ما أدى إلى تأسيس أول نقابة يقودها المصريون أنفسهم، مؤكداً العلاقة بين الحركة الوطنية والنضال العمالي<sup>104</sup>.

## (2) دور عمال السكك الحديدية في ثورة 1919

مع اندلاع الحرب العالمية الأولى، ارتفع القلق القومي بسبب تصدير الثروة وتجنيد الفلاحين قسراً، وتدهور الأوضاع المعيشية والغلاء والكبت السياسي. عقب انتهاء الحرب، ألهبت حملة الوفد المصري عزيمة الشعب المصري للنضال، وفي طليعته العمال. وادي القبض على سعد زغلول ورفاقه إلى اشتعال الثورة، بدءاً باندلاع احتجاجات طلابية واسعة، تلتها إضرابات المحامين والموظفين والعمال.

وكان إضراب عمال ترام القاهرة في 13 مارس أبرز الأمثلة على مشاركة العمال في الثورة. وانضم إليهم نحو 4 آلاف من عمال السكك الحديدية في 15 مارس 1919، الأمر الذي عزل القاهرة فعلياً عن باقي أنحاء البلاد. وذلك رغم القمع البريطاني والعقاب الجماعي، بما في ذلك قصف القرى وتشغيل الجنود الإنجليز<sup>105</sup> في السكك الحديدية<sup>106</sup>.

<sup>102</sup> Omar El Shafei, Workers, trade unions and the state in Egypt, 1984-1989, American University in Cairo Press, 1995, <https://shorturl.at/eAsMI>

<sup>103</sup> وقد قام الحزب الوطني بحشد الدعم الشعبي وتقديم الاستشارات القانونية للعمال المضربين. واستجابت جماهير القاهرة لنداءات الحزب عبر منع الترام من الخروج من المخازن، والمساهمة في صندوق الإضراب، والمساعدة في صد هجمات الشرطة على العمال المضربين

<sup>104</sup> Joel Beinin, Formation of the Egyptian Working Class, <https://tinyurl.com/ya9pz585>

<sup>105</sup> وفيما يشبه ما حدث في إضراب سائقي السكة الحديد عام 2013، فقد استعانت بريطانيا العظمى لمواجهة إضراب عمال الترام والسكة الحديد في مارس 1919، بالعساكر الانجليز الموجودين في مصر لقيادة القطارات (الشرقاوي، يسرا، كيف رصدت الصحف والمجلات المصرية أوائل أيام ثورة 1919، الأهرام، 9 مارس 2019، <https://tinyurl.com/23fxcsbh>)

<sup>106</sup> David Johnson, Egypt's 1919 revolution, 25 March 2019, CWI, <https://tinyurl.com/ym6fj44c>

أدى توسع الإضرابات إلى صدمة قادة الوفد، الذين خشوا خروج الحركة عن نطاق سيطرتهم. حيث باءت بالفشل محاولاتهم لوقف إضراب عمال النقل، بحجة الإضرار بالناس والتجارة. واستمرت الحركة الشعبية، وأسفرت الثورة عن مئات القتلى وحرق القرى. أجبرت بريطانيا على الإفراج عن قادة الوفد والسماح لهم بحضور مؤتمر باريس للسلام. وأعلنت بريطانيا نهاية الحماية عام 1922 واعترفت بمصر دولة ذات سيادة، لكنها احتفظت بالسيطرة على الجيش، وقناة السويس، وحماية الأجانب، والسودان<sup>107</sup>.

واستمر النضال العمالي بعد ذلك، مع سلسلة من الإضرابات في السكك الحديدية، ومصفاة السويس، وترام القاهرة. كما ازداد عدد النقابات ليصل إلى 95 نقابة، رغم تجميد قانون حماية العمل ومعارضة الرأسماليين المصريين والأجانب له. وشارك عمال السكك الحديدية في تأسيس أول مشروع اتحاد نقابات عمالي عام 1924.

وفي عام 1924، أصدر سعد زغلول، الذي أصبح رئيساً للوزراء، قراراً بحظر الاتحاد الأحمر للنقابات العمالية الذي كان تحت القيادة الشيوعية، وسجن قاداته. كما هُدد موظفي الحكومة وعمال النقل الذين قاموا بأي تحرك بالإيقاف والغرامات والسجن<sup>108</sup>.

استمرت الإضرابات على مدار السنوات الثلاث (1927-1931)، في محاولة من العمال لتحقيق مكاسب حقيقية من نضالهم. فقد وقع إضراب للسكك الحديدية دام 65 يوماً في الخريف، وإضراب عمال مصفاة البترول في السويس دام 113 يوماً، وعمال ترام القاهرة دام 102 يوماً<sup>109</sup>. وأسفرت مواجهة<sup>110</sup> تلك الإضرابات عن وفاة وإصابة واعتقال وفصل مئات العمال<sup>111</sup>.

(3) الرابطة العامة لسائقي ووقادي وعمال الحركة الميكانيكية والكهربائية ودورها في إضراب 1986

ولم يرضخ عمال السكك الحديدية لحل نقاباتهم فأسسوا روابطاً للدفاع عن مصالحهم المشتركة. وكونوا أول رابطة عام 1935 - باسم "الرابطة العامة لسائقي ووقادي القطارات وعمال الحركة الميكانيكية والكهربائية". تشكلت الرابطة وقتها لتجنب حظر رئيس الوزراء إسماعيل صدقي لنقابة السكك الحديدية<sup>112</sup>، قبل أن يتغير اسمها لاحقاً إلى "الرابطة العامة لقائدي القطارات

<sup>107</sup> David Johnson, Egypt's 1919 revolution, 25 March 2019, CWI, <https://tinyurl.com/ym6fj44c>

<sup>108</sup> David Johnson, Egypt's 1919 revolution, 25 March 2019, CWI, <https://tinyurl.com/ym6fj44c>

<sup>109</sup> David Johnson, previes source

<sup>110</sup> ثم شارك عمال السكك الحديدية عام 1924 في تأسيس أول مشروع اتحاد النقابات عموم القطر المصري. وواصل العمال مسيرتهم بسلسلة من الإضرابات عام 1927 كرد فعل على محاولة الشركة، بحظ من النجاح، التراجع عن اتفاقات أبرمت سابقاً مع العمال. كان من بينها إضراب عمالي السكك الحديدية. وفي 1931، نظم عمال العناير والورش الأميرية في بولاق إضرابات أسفرت ذلك عن وفاة 16 وإصابة 120 واعتقال 120 وفصل 477 من العمال. وقرر إسماعيل صدقي حل نقابة عمال السكك الحديدية، على أساس أن الإضراب كان سياسياً ضد انتخاباته المزورة (صلاح شاكر، إضراب سائقي السكة الحديد عام 1986، الاشتراكي، نسخة تجريبية، 1-12-1999. زيارة في 27-11-2025. [/https://revsoc.me/workers-farmers/dr-b-syqy-lsk-lhdyd-m-1986](https://revsoc.me/workers-farmers/dr-b-syqy-lsk-lhdyd-m-1986))

<sup>111</sup> صلاح شاكر، إضراب سائقي السكة الحديد عام 1986، الاشتراكي، نسخة تجريبية، 1-12-1999. زيارة في 27-11-2025. [/https://revsoc.me/workers-farmers/dr-b-syqy-lsk-lhdyd-m-1986](https://revsoc.me/workers-farmers/dr-b-syqy-lsk-lhdyd-m-1986)

حازم شيخو، مصدر سابق.

<sup>112</sup> Omar El Shafei, Workers, trade unions and the state in Egypt, 1984-1989, American University in Cairo

ومساعديهم بالهيئة القومية لسكك حديد مصر، وهي تحديداً الرابطة التي لعبت دوراً بارزاً في إضراب يوليو 1986 الشهير، كما سنوضح لاحقاً<sup>113</sup>.

وبعد حركة الضباط 1952، وعلى الرغم من سماح الحكومة للعمال، ومن بينهم عمال السكك الحديدية، بتأسيس نقابات عام 1964-بعد حظرها ذلك منذ 1952-إلا أن النقابة الرسمية شبه الحكومية التي تأسست، عملت واقعياً خلال العقود التالية، على عرقلة الحركة المطالبة ومعاداتها، ما دفع الرابطة إلى الاستمرار في الدفاع عن حقوق العمال.

بعد انتفاضة يناير 1977 شهدت الحركة العمالية انحساراً عاماً نتيجة الحصار الأمني لأي حراك جماعي. غير أن منتصف الثمانينيات، ومع التدهور الواضح في الأوضاع المعيشية وبداية تطبيق سياسات الإصلاح الاقتصادي، شهد عودة الإضرابات العمالية الكبرى<sup>114</sup>، إلى جانب تحركات طلابية محدودة داخل الجامعات.

وبفضل الخبرة التنظيمية والسياسية المتراكمة لعمال السكك الحديدية ورابطتهم، أصبح المجال مهياً لاستئناف نضالهم. فقبل إضراب 1986 بعدة سنوات، أضرب نحو 6 آلاف سائق ووقاد عام 1982 في صورة إضراب تباطؤ لمدة ساعتين، وأعلنوا مطالبهم عبر سيل من البرقيات إلى كبار مسؤولي الدولة. إلا أن الحكومة لم تفِ بوعودها بدراسة هذه المطالب، التي تمثلت في: إعادة الكادر الخاص، ورفع حافز الكيلو متر، والحصول على نسبة من غرامات التذاكر، والتأمين الصحي ضد الحوادث، وتوفير مساكن للمغتربين، وعدم الطرد من السكن بعد المعاش، وتحسين الاستراحات، وزيادة البدلات والمكافآت، وتوفير زي مناسب، وتنظيم أيام الراحة أسوة بقائدي مترو الأنفاق<sup>115</sup>.

بدأ إضراب يوليو 1986 في الثاني من الشهر باحتشاد أكثر من 300 سائق في مقر الرابطة، قبل أن يُفصّ مؤقتاً بعد تلقي وعود بعقد لقاء مع وزير النقل يوم 7 يوليو. إلا أن الوزير أرجأ الموعد، ما دفع نحو ألف سائق-يمثلون قرابة سدس عدد السائقين ومساعديهم (الكمسرية والعطشجية)-إلى العودة للاعتصام، وهم نفس العمال الذين كانوا قد تجمعوا من أجل اللقاء. اعتصموا مجدداً بمقر الرابطة، وأرسلوا تلغرافات احتجاج إلى جميع المسؤولين، بمن فيهم رئيس الجمهورية، عبّروا فيها عن غضبهم وعزمهم على الإضراب.

في الساعة السادسة مساء يوم 7 يوليو بدأ الإضراب فعلياً. والتقى وزير النقل بوفد من المضربين في وقت متأخر من تلك الليلة، رغم وعده بلقائهم في التاسعة مساءً. طالب الوزير بوقف الإضراب مقابل وعد بلقاء جديد مع وفد العمال في صباح اليوم التالي، وهو ما رفضه السائقون ومساعدهم.

Press, 1995, <https://shorturl.at/eAsMI>

<sup>113</sup> صلاح شاكر، مصدر سابق.

<sup>114</sup> كانت احتجاجات عمال كفر الدوار في عام 1984، وعمال أسكو في شبرا الخيمة عام 1986، و إضراب عمال الحديد والصلب الشهير عام 1989. وكان هناك تحركات لعمال غزل المحلة خلال الفترة (1984-1989).

<sup>115</sup> صلاح شاكر، مصدر سابق.

على إثر ذلك، استدعى الجيش لتوفير خدمة حافلات الطوارئ، كما استُخدمت قوات أمن من خارج القاهرة في محاولة لكسر الإضراب. وفي صباح 8 يوليو اقتحمت قوات الأمن مقر الرابطة مستخدمة عنفاً مفرطاً، وألقت القبض على أكثر من 200 عامل من المضربين، بينهم ناشطون بارزون<sup>116</sup> و أفرج عنهم في 30 يوليو، ما عدا 37 ناشط (قادة الإضراب) الذين أحالهم النائب العام إلى محكمة أمن الدولة العليا. ووجهت إلى قادة الإضراب تهمة تعطيل سير القطارات عمداً، لكونهم موظفين عموميين أضروا عمداً بأموال ومصالح الهيئة بخسائر مالية قيمتها 300 ألف جنيه<sup>117</sup>.

وحلت الرابطة بعد ذلك بقرار إداري، واتخذت الإدارة إجراءات تعسفية تجاه كثير من المشاركين في الإضراب<sup>118</sup>.

وفي مواجهة ذلك، تبرع عمال السكك الحديدية بجزء من أجورهم لدعم أسر زملائهم المعتقلين، كما تشكلت لجنة تمثل جميع قطاعات العاملين بالسكك الحديدية للمطالبة بالإفراج عن المعتقلين وتنفيذ مطالب الإضراب، مهددة باستئناف الإضراب في حال صدور أحكام إدانة.

بالتوازي، نُظمت حملة تضامن واسعة من الأفراد لدعم العمال، كان من ضمنهم يساريون، لعبت فيها نقابة المحامين دوراً قيادياً. كما طعنت لجنة الدفاع عن الحريات النقابية في التهم الموجهة إلى المعتقلين، وتولت الدفاع عنهم أمام المحكمة، مطالبة بتقنين حق الإضراب استناداً إلى توقيع مصر على العهد الدولي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية ونصوص الدستور.

وفي 16 أبريل 1987 صدر حكم تاريخي من محكمة أمن الدولة العليا ببراءة عمال السكك الحديدية من جميع التهم المنسوبة إليهم، في إقرار قانوني تاريخي بحق العمال في الإضراب.

وفي لقاء عُقد بين رئيس الوزراء علي لطفي وأعضاء مجلس إدارة اتحاد العمال (الرسمي)، قدّم محمود عطيتو، رئيس النقابة العامة لعمال السكك الحديدية، اعتذاراً رسمياً عن الإضراب، في سابقة هي الأولى منذ تأسيس الاتحاد عام 1964، وطالب بحل رابطة سائقي السكك الحديدية.

وعلى الرغم من الرد الحكومي القاسي على إضراب السكك الحديدية، اضطرت الدولة في النهاية إلى الاستجابة لمعظم المطالب الاقتصادية للعمال، في اعتراف ضمني بأن هذه المطالب نابعة من مظالم جماهيرية حقيقية، وليست-كما زعمت التصريحات الرسمية-نتيجة تحريض "عناصر تخريبية"<sup>119</sup>.

وفي الفترة نفسها، تكرر السيناريو ذاته في اعتصام 16 ألف عامل في شركة الحديد والصلب بحلوان في أغسطس 1989، حيث قتلت الشرطة عبد الحي سليمان، في اقتحام الاعتصام في 2 أغسطس، وأصيب المئات بجروح بالغة، وأُعتقل المئات لعدة أشهر، و تعرض إثنان من قادة

<sup>116</sup> Omar El Shafei, Workers, privies source

<sup>117</sup> جمال عيد، محامون ومستشارون قانونيون. حكم في دعوى إضراب عمال السكة الحديد سنة 1986. <https://gamaleid.net/?p=785>.

<sup>118</sup> صلاح شاكر، مصدر سابق.

<sup>119</sup> Omar El Shafei, privies source

العمال للتعذيب في محاولة لإجبارهما على الاعتراف بأنهما ينتميان لمنظمة يسارية سرية. وأثار العنف حملة تضامن واسعة أيضاً، ومع تصاعدها، إزداد غضب الحكومة فبدأت في اتخاذ إجراءات صارمة. ففي 24 أغسطس، أعتقلت الشرطة قادة وأعضاء حملة التضامن، متهمه إياهم بتشكيل منظمة شيوعية سرية مسؤولة عن احتجاجات العمال.

تعاطفت معظم صحافة المعارضة مع العمال، بينما شنت الصحف الرسمية الموالية للحكومة حملة لتشويههم واتهامهم بأنهم أقلية متطرفة تهدف لتدمير كل شئ، وأن حقوقهم في الشكوى غير مستحقة، وفقاً لإبراهيم سعدة، الذي أشار إلى مقارنة غير عادلة بين حقوق العمال المصريين والعمال في الدول المتقدمة<sup>120</sup>.

وحيث ترتب على السياسات التي اتبعتها الحكومة إزاء الهيئة آثاراً سلبية جسيمة على العاملين وحقوقهم، حيث حولت أعداداً كبيرة من عمال الهيئة إلى الشركات التي تم إنشاؤها، مع الاعتماد على العمالة المؤقتة في التعيينات، إلى حد أن بعض العمال كانوا يعملون بعقد مدته 55 يوماً فقط، بينما يعمل آخرون بنظام اليومية. وأدى كل ذلك إلى تصاعد احتجاجات العاملين منذ عام 2007.

احتج العمال، وفي مقدمتهم سائقي القطارات، على الآثار السلبية التي لحقت بهم، بدءاً من تدني الأجور، مروراً بالمطالبة بالعودة إلى التبعية لهيئة السكك الحديدية، وصولاً إلى الاحتجاج على الفساد داخل الهيئة. ومن أشهر هذه القضايا صفقة الجرارات غير الملائمة لحالة خطوط السكك الحديدية المصرية. وحوكم سائقو قطارات الشرقية عام 2014، كما حوكم 13 عاملاً من العمالة المؤقتة بشركة النظافة والأمن (ERIS) بالأقصر، وصدر عليهم حكم بالحبس عامين مع الشغل بتهمة تعطيل المرافق العامة، ووسائل النقل العامة، على خلفية إضرابهم في مارس 2013، للمطالبة بتنفيذ قرار وزير النقل بضمهم ضمن عمالة الهيئة وتثبيتهم. وجدير بالذكر أن موقف الاتحاد العام للعمال لم يتغير إزاء حركة العمال.

ولتفسير هذا موقف للاتحاد العام للعمال من جموع العمال والحركة، نلجأ لدراسة الباحث عمر الشافعي، الذي قدم وصفاً لوضع الحركة العمالية بتنظيماتها حتى العام 1995، عندما لم يعد هناك يسار راديكالي ظهيراً للحركة العمالية كما كان في السابق. ذكر الباحث أن انخراط النقابات العمالية في هيكل الدولة المصرية يختلف تماماً عن الوضع في الغرب، حيث تُعتبر النقابات هناك وسيطاً بين العمال ورأس المال للدفاع عن مصالح العمال داخل النظام الرأسمالي القائم. وفي مصر، تعمل النقابات كوكلاء للدولة داخل الحركة العمالية. حتى اللجان النقابية المحلية، أدنى مستويات التراتب النقابي، معزولة عن نضالات العمال، وأعضاؤها عاجزون تقريباً أمام المستويات العليا، ويميلون إلى الانعزال لتجنب العقاب. أما العمال العاديون، فقد أظهروا عزيمة ونضالاً واضحاً، إلا أنهم غير قادرين على خوض معارك طويلة المدى بطريقة مؤسسية، ما يقلل أثر

<sup>120</sup> Omar El Shafei, p.36

نضالهم السياسي. هذه التناقضات المتشابكة تحافظ على حالة جمود الحركة العمالية، فبالرغم من الإضرابات والاعتصامات التي قد تؤدي لعواقب وخيمة، فإن غياب رؤية سياسية واضحة، يمنع وفقاً للباحث، تحويل هذه الفاعلية إلى قوة مؤثرة حقيقية.

وتاريخياً، كان اليسار في مصر القوة السياسية الأقرب للتفاعل مع نضال العمال، لكنه أصبح اليوم مجرد بقايا. منذ أوائل ثمانينيات القرن الماضي، اتجه التيار اليساري المهيمن والضعيف، ممثلاً بحزب التجمع الوطني التقدمي، نحو الجمود والركود لعديد من الأسباب لا مجال هنا لتفصيلها. ودفعه هذا إلى التفاعس والتضائل إزاء الحكومات رغم عدائها للحركة العمالية. وبهذا، بينما ينحرف اليسار السائد عن نضال العمال، لم يظهر بعد يسار بديل له رؤية اجتماعية تجعله قادراً على إضافة بعد سياسي حقيقي للحركة العمالية<sup>121</sup>.

## استخلاصات

بعد عقود كثيرة من تأسيس السكك الحديدية المصرية في إطار مشروع محمد علي لإنشاء دولة حديثة، والذي تضافر مع أطماع انجلترا وفرنسا الاستعمارية، اهتمت سلطة يوليو 1952 بهيئة السكك الحديدية إهتماماً كبيراً من حيث الصيانة والتطوير. وزاد الاهتمام مع بدء مشروع السد العالي، حيث استُخدمت السكك الحديدية في نقل مواد ومعدات إنشاء السد بالإضافة للعاملين.

وكما رفض البنك الدولي تمويل السد العالي، فقد ماطل كذلك في الموافقة على القرض الذي طلبته الحكومة المصرية في منتصف ستينات القرن الماضي للمساهمة في تنفيذ مشروع متكامل لصيانة وتطوير هيئة السكك الحديدية. إذ وضع البنك شروطاً تعجيزية سافرة، مرتبطة بتحويلات في مضمون خدمة السكك الحديدية وسياسات الدولة إزاءها. وأدى كل ذلك إلى تأخر تنفيذ مشروع الصيانة حتى السبعينيات، مع خفض البنك قيمة القرض عن المبلغ الذي طلبته الحكومة، مما أرسى قاعدة العمل على صيانة السكك الحديدية جزئياً فقط، الأمر الذي ساهم في تدهور أوضاع الهيئة وتراكم ديونها.

وسعى البنك الدولي مبكراً إلى فرض شروط يمكن اعتبارها تأسيساً لخصخصة الهيئة، والتعامل معها بمنطق الربح والخسارة، لا باعتبارها خدمة عامة. ومنها خفض التكاليف، ورفع أسعار التذاكر، والفصل المؤسسي ما بين الدولة وهيئة السكك الحديدية. ووافقت الحكومة في البداية على هذه التوجهات، لكنها لم تنفذ بالكامل، بسبب الاحتجاجات الشعبية في سبعينيات القرن الماضي. ووفقاً لتقارير البنك الدولي، دفع العاملون ثمن هذه التغييرات في المقام الأول، حيث تزامن تقليص أعدادهم مع زيادة الإنتاجية المطلوبة وخفض الأجور. بما يعني تكثيف الاستغلال.

<sup>121</sup> Omar El Shafei, p.36-37

وصدرت قوانين متعددة لتنظيم عمل هيئة السكك الحديدية فضلاً عن تعديلاتها تبعاً للتحويل في سياسات الدولة تجاه الهيئة. ولكن، عكست أربع تعديلات قانونية أدخلت خلال ربع القرن الأخير، سياسات المؤسسات المالية الدائنة بوضوح، وعلى رأسها البنك الدولي. وكان أول هذه التعديلات في عهد حكومات أحمد نظيف (2004-2011) التي تبنت تسريع السياسات النيوليبرالية. حيث بدأت أولى خطوات تفكيك الهيئة إلى وحدات منفصلة، عبر إنشاء أول شركة تابعة لها، تلتها سبع شركات أخرى. ومؤخراً، عام 2025، وقع اتفاق تأسيس شركة "سالكيف تراك" Salcef Track بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر والشركة الإيطالية سالكيف.

وعلى الرغم من تحول مسار الهيئة وفقاً لشروط الدائنين، وعقود من الاستدانة، وتقليص أعداد العاملين، ورفع أسعار التذاكر، فإن الحوادث القاتلة لم تتوقف حتى عام 2020، 2021، بما في ذلك على الخطوط التي شملها التطوير طبقاً للبنك الدولي.

واتخذت احتجاجات العاملين بالهيئة طابعاً دفاعياً في فترات القمع الشديد، و هجوماً في فترات صعود الحركة، خاصة في سياق أجواء ثورة 2011، حتى إغلاق المجال العام. ويلاحظ تضامن واسع، خاصة من نقابة المحامين وأفراد من اليسار مع الحركة في أوقات صعودها، وانحسار التضامن فيما بعد ذلك. ويفسر باحثون أن انقطاع الحركة وعدم استمرارها، يرتبط بدرجة كبيرة بخفوت صوت اليسار المتبني سياسة اجتماعية تنحاز إلى الحركات العمالية.

وتراوحت أدوات الدولة في التعامل معها ما بين تنفيذ بعض المطالب، أو الوعد بدراستها، وبين مختلف أشكال القمع، وصولاً إلى صدور قرارات التكاليف العسكري للسائقين خلال إضراب عام 2013، لإجبارهم على العمل.

ولم تقتصر الآثار السلبية لهذا التحول، على العمال وركاب القطارات فحسب، بل امتدت إلى فئات اجتماعية أخرى كانت تعتمد في معيشتها على الانتفاع بأراضٍ ومنشآت تابعة لهيئة السكة الحديد. وكان من بينهم الفلاحين المطرودين من الأرض، وأصحاب أكشاك ودكاكين صغيرة من المنتفعين بالأراضي والمنشآت - في بعض الحالات من دون تعويض عن الأضرار - ليحل محلهم مستثمرون كبار. وفي هذا السياق، كان للبنك الدولي دور مباشر وغير مباشر في إعادة توجيه سياسات الهيئة بما يخدم هذا التحول.

وفي الوقت الذي استخدمت فيه الدولة، عبر أجهزتها المختلفة، أدوات القمع الأمني لطرد المنتفعين الصغار، جرى التساهل مع المستثمرين الكبار، الذين أصبحوا من المستفيدين الرئيسيين من سياسات إعادة الهيكلة واستغلال أصول السكك الحديدية. ولم يقتصر هذا التساهل على الإجراءات الإدارية، بل شمل ممارسات فساد، وفقاً لما ورد في تقارير الجهاز المركزي للمحاسبات، حيث بلغ الأمر حد إقالة أحد رؤساء مجلس إدارة شركة MOT للاستثمار والتنمية، وإحالة اثنين من المسؤولين إلى النيابة العامة بتهم التهرب وإهدار المال العام.

**المراجع:**

## أولاً: المراجع بالعربية

- 1 اسماعيل، محمد، شغلهاالي.. لماذا تحتاج وزارة النقل لمشغلين من القطاع الخاص؟، المنصة، 18 يونيو 2025، <https://shorturl.at/YD0M0>
- 2 أموال الغد، قرار جمهوري باعتماد اتفاقية تسهيلات ائتمانية بقيمة 76.2 مليون يورو لتوريد 1300 عربة سكة حديد، 4 أبريل 2024، <https://nlink.at/D1y8>
- 3 حسن، فاطمة، 55 عاما على الافتتاح.. السد العالي معركة التحدي والبناء، الهيئة الوطنية للإعلام، 14 يناير 2025، <https://tinyurl.com/4r6xvtux>
- 4 سكك حديد مصر: بث تجريبي، الهيكل التنظيمي للهيئة، <https://tinyurl.com/4bzshvme>
- 5 صدقة، أمين، عبدالعال: تعديلات قانون السكك الحديدية تهدف إلى تعظيم موارد الهيئة، أخبار اليوم، 27 يناير 2020، <https://shorturl.at/OaEHu>
- 6 عبد الوهاب، إيمان، نشأة وتطور السكك الحديدية: دراسة الحالة المصرية، الهيئة العامة للاستعلام، يناير 2024، ص 61-62، <https://url-shortener.me/3QU6>
- 7 نعمة الله، ولاء، و يوسف، محمد، 16 هيئة خاسرة بختام السنة المالية على رأسها سكك حديد مصر، الوطن، 24 مارس 2019، <https://shorturl.at/R5mmo>

## ثانياً: المراجع الانجليزية

- 1 Abdel-Aziz, Omar, Anglo-Egyptian relations and the construction of the Alexandria-Cairo-Suez railway, (1833-1858), SOAS University, <https://url-shortener.me/3QX6>
- 2 Nasr El-Din, Arm, Railroads in the Land of the Nile: The Story of Egyptian Railroads. EBHRC Chronicles (2006) 1, 19-22, Academia, <https://url-shortener.me/3QX6>
- 3 World Bank, PPOJECT PERFORMANCE AUDIT REPORT, EGYPT FIRST AND SECOND RAILWAY PROJECTS (CREDIT 284-UAR AND LOAN 1098-EGT, 13 March 1986, ,<https://tinyurl.com/mrw7pby>
- 4 World Bank, REPORT AND RECOMMENDATION OF THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT TO THE EXECUTIVE DIRECTORS ON A PROPOSED LOAN IN AN AMOUNT EQUIVALENT TO \$37 MILLION TO THE PORT SAID PORT AUTHORITY WITH THE GUARANTEE OF THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT FOR A PORT SAID PORT EXPANSION AND REHABILITATION PROJECT, 16 May 1985,p9, <https://tinyurl.com/2ua2vd78>
- 5 World Bank, Document of The World Bank For OFFICIAL use only: IMPLEMENTATION COMPLETION AND RESULTS REPORT ON IBRD LOAN 76560 IN THE AMOUNT OF USD270 million

and IBRD LOAN 79820 IN THE AMOUNT OF USD330 million, FOR TOTAL AMOUNT OF USD600, TO THE Arab Republic of Egypt FOR THE Egypt National Railways Restructuring Project, 2021,8-10, <https://surl.li/icizuj>

- 6 Joel Beinin, Formation of the Egyptian Working Class, <https://tinyurl.com/ya9pz585>
- 7 Omar El Shafei, Workers, trade unions and the state in Egypt, 1984-1989, American University in Cairo Press, 1995, <https://shorturl.at/eAsM>
- 8 David Johnson, Egypt's 1919 revolution, 25 March 2019, CWI, <https://tinyurl.com/ym6fj44c>
- 9 UPI, Rail workers strike in Egypt,9 feb. 2011, <https://ln.run/xdrAt>

### ثالثاً: مصادر قانونية

- منشورات قانونية
  - قوانين الشَّرْق
  - فيما يخص الاخبار, الترتيب طبقاً لأولوية ورد المصدر في الورقة :
  - المال
  - المصري اليوم
  - الوطن
  - دنيا الوطن
  - القاهرة
  - اليوم السابع
  - البورصة
  - الاشتراكي
  - المركز الفلسطيني للإعلام
  - سكاي نيوز
  - العربي الجديد
  - الهيئة الوطنية للإعلام
- Ahram Online
  - Egypy Independent
  - RT