



**ليس عجزاً:**

المترو لا يخسر،

والدولة تمول الاستثمار من جيوب الطبقات الأفقر

## ليس عجزاً

المترو لا يخسر، والدولة تُموّل الاستثمار من جيوب الطبقات الأفقر

الطبعة الأولى/مايو 2018

المبادرة المصرية لحقوق الشخصية

14 شارع السراي الكبرى (فؤاد سراج الدين) - جاردن سيتي، القاهرة.

تليفون و فاكس: 27960158 / 27960197 (202)+

www.eipr.org - eipr@eipr.org

جميع حقوق الطبع والنشر لهذه المطبوعة محفوظة

بموجب رخصة المشاع الإبداعي،

النسبة-بذات الرخصة، الإصدار 4.0

<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>

نستخدم الخط الأميري الحر [amirifont.org](http://amirifont.org)



إعداد: عبدالحميد مكاوي،  
مراجعة المحتوى: أسامة دياب وسلمى حسين،  
المراجعة اللغوية: أحمد الشبيبي.

## مقدمة

في إبريل من العام الجاري، وافق البرلمان بشكل نهائي على تعديلات الحكومة على القانون رقم 113 لسنة 1983 الخاص بإنشاء الهيئة القومية للأنفاق<sup>1</sup>، وربما تكون تلك التعديلات قد مهدت الطريق لقرارات الحادي عشر من مايو التي فرضت زيادات كبيرة في سعر تذكرة المترو<sup>2</sup>، فقد أعطت التعديلات في المادة الثانية مكرر(1) الحق للهيئة، لأول مرة، في إنشاء شركات مساهمة مع شركاء آخرين لإدارة وتشغيل وصيانة مشروعات خطوط مترو الأنفاق وأجازت لها المادة منح التزامات المرافق العامة للمستثمرين المصريين وغيرهم، سواء أكانوا أشخاصًا طبيعيين أم اعتباريين، وذلك لإنشاء وإدارة واستغلال وصيانة أي من مشروعات خطوط مترو الأنفاق<sup>3</sup>.

تفتح هذه التعديلات الباب لخصخصة مترو الأنفاق وخصخصة إدارته لأول مرة، وتمنح صلاحيات أوسع لوزير النقل، حيث نص القانون فيما سبق في المادتين الثامنة والتاسعة على أن تشكل مجلس إدارة الهيئة من مهام رئيس مجلس الوزراء وأن مجلس إدارة الهيئة هو السلطة العليا المهيمنة على شئونها<sup>4</sup>. وله على الأخص إصدار القرارات واللوائح المتعلقة بالشؤون المالية والإدارية والفنية<sup>5</sup>.

انطلاقاً من هنا، يمكننا إعادة النظر في قرار وزارة النقل وتصريحات وزيرها التي سنلقي عليها الضوء لاحقاً. فهذه التعديلات احتفظت الهيئة العامة للأنفاق بصفتها كهيئة عامة خدمة\* اسمًا، وفقدتها تمامًا عملياً، حيث لم تُكرها تعديلات القانون أو تحولها بشكل صريح إلى أي إطار مؤسسي آخر.

أصبح هناك الآن مستثمر، وأصبح المواطنون مُتلقي الخدمة زبائن، وربما يُقصد بالسعر العادل الذي يتحدث عنه وزير النقل، أنه السعر العادل للمستثمرين. فمن غير الممكن أن تباع الهيئة تذكرة المترو بجنيتين باعتبارها جهة حكومية منوط بها أن تقدم خدمة من الخدمات الأساسية إلى المواطنين بدون الترحُّح منها، وإنما بغرض تغطية تكاليف التشغيل والصيانة واستحداث أساليب تمويل أخرى

1- بوابة الأهرام الإلكترونية. 22 أبريل 2018. مجلس النواب يوافق على تعديل قانون الهيئة القومية للأنفاق.

<http://gate.ahram.org.eg/News/1898808.aspx>

2- الموقع الرسمي لوزارة النقل. 10 مايو 2018. تغيير منظومة إدارة تحصيل تذاكر مترو الأنفاق ابتداءً من صباح الغد.

3- شبكة قوانين الشرق. مارس 2018. 4 أهداف لتعديل قانون الهيئة القومية للأنفاق.. أبرزها خصخصة الإدارة.

[http://site.eastlaws.com/News/Home/PageDetails?ID\\_News=29177](http://site.eastlaws.com/News/Home/PageDetails?ID_News=29177)

4- شبكة قوانين الشرق. جمهورية مصر العربية - «قانون رقم 113 لسنة 1983 بشأن إنشاء الهيئة القومية للأنفاق».

<http://site.eastlaws.com/GeneralSearch/Home/ArticlesTDetails?MasterID=4291>

5- أحمد عاشور، 2016. معهد التخطيط القومي. الهيئات العامة الاقتصادية مشكلاتها وأساليب معالجتها.

\* من المصدر السابق: يقصد بالهيئات العامة الخدمية، الهيئات التي أُنشئت وفقاً لأحكام القانون رقم 61 لسنة 1963 الخاص بإنشاء الهيئات العامة وصدر لها قانون أو قرار من رئيس الجمهورية باعتبارها هيئة عامة وقد نص القانون سالف الذكر على أن مجلس إدارة الهيئة العامة الاقتصادية أو الخدمية هو السلطة العليا المهيمنة على شئونها وتصريف أمورها، وله على الأخص إصدار القرارات واللوائح المتعلقة بالشؤون المالية والإدارية والفنية دون التقيد بالقواعد الحكومية، وكذا وضع اللوائح المتعلقة بتعيين موظفي الهيئة وعمالها وترقيتهم وفصلهم وتحديد مرتباتهم وأجورهم ومكافاتهم ومعاشاتهم.

مثل دعايا الشركات أو تأجير الأرصفة من أجل زيادة الإيرادات، وأن يتواجد في نفس السوق، المستثمر الذي يقدم الخدمة بغرض الربح ويستمر في تقديمها بغرض تعظيم أرباحه.

تقدم المبادرة المصرية للحقوق الشخصية في الفقرات والجداول القليلة اللاحقة تحليلاً للأرقام الموجودة بموازنة الهيئة العامة للأنفاق وقراءة لها، وتقييم لأهم التصريحات الرسمية التي انتشرت في الأيام القليلة الماضية، عن دور الهيئة العامة للأنفاق كهيئة خدمية، بتعريف القانون.

أولاً: الهيئة لا تسجل عجزاً: وغير صحيح أن العجز يتخطى المليارات والخسارة تتخطى الست مئة مليون جنيه وأن المترو لا يستطيع تغطية تكاليف التشغيل والصيانة.

ثانياً: كيفية تمويل التكلفة الاستثمارية وتكلفة التشغيل والصيانة.

ثالثاً: حجم القروض التي تلقتها الهيئة العامة للأنفاق في السنوات الأخيرة.

## 1 - الاستثمار في الخدمات العامة دور أساسي للدولة وإيرادات المترو تغطي وتفيض عن تكلفة الصيانة والتشغيل

شهد العام المالي 2017/2018 الذي أوشك على الانتهاء في نهاية يونيو المقبل تطبيق سعر 2 جنيه للتذكرة من بدايته حتى قبل نهايته بحوالي شهرين بعدما ارتفع السعر من جنيه واحد في مارس 2017<sup>6</sup>. وتظهر تقديرات موازنة العام المالي الجاري على أثر الزيادة قفزة كبيرة في الإيرادات الرأسمالية للهيئة العامة للأنفاق (الجدول 1) كما تظهر عجزاً بين موارد واستخدامات الهيئة، وفي هذه المصطلحات تحديداً تختصّ الادعاءات الخاطئة. صرح المتحدث باسم وزارة النقل ومن قبله الوزير نفسه بأن خسائر الهيئة تتجاوز الست مئة مليون جنيه<sup>7</sup> وأن هناك عجزاً بالمليارات تموله الخزنة العامة، ويقصد هنا بالعجز الفرق بين إجمالي الاستخدامات وإجمالي الموارد وليس الإيرادات والمصروفات. فما الفرق؟

جدول 1، إجمالي الموارد والاستخدامات للهيئة العامة للأنفاق طبقاً لتقديرات الموازنات المختلفة

2014/2013	2017/2018	الهيئة العامة للأنفاق
5,745,446,000	9,155,324,000	الاستخدامات
1,978,060,000	3,681,000,000	الموارد
3,767,386,000	5,474,324,000	العجز/الفائض

المصدر: الصورة الإجمالية لموازنات الهيئات الخدمية المنشورة على موقع وزارة المالية<sup>8</sup>

إجمالي الاستخدامات هو إجمالي المصروفات (أجور ودعم وفوائد وشراء سلع وخدمات) مضافاً إليه تكلفة الاستثمار (إنشاء المحطات الجديدة وشراء القطارات) والتي عادةً ما تكون بالمليارات، بالإضافة إلى تكلفة سداد القروض المحلية والأجنبية. وإجمالي الموارد هي جملة الإيرادات (منح وإيرادات رأسمالية وتشمل عائد سعر التذاكر والإعلانات وتأجير الأرصفة) مضافاً إليه الاقتراض لتمويل الاستثمارات. والفرق بينهما «عجز» تموله الخزنة العامة ليصبح إجمالي الاستخدامات مماثلاً لإجمالي الموارد. ذلك العجز سببه تكلفة الاستثمارات من أجل توسيع الخدمة العامة لتخدم عدداً إضافياً من المواطنين وتحسين جودتها وشراء قطارات جديدة لتقليل زمن التناظر. الاستثمار في الخدمات العامة دور أصيل من أدوار الدولة ولا يجب التعامل معه كعجوزات، وعلى الدولة أن تعمل على توفير تكلفة الاستثمارات عن طريق تبني سياسة ضريبية عادلة وتصاعدية أو على الأقل تطبيق ضرائب استثنائية مختلفة في عام أو أكثر حتى تتمكن من توفير كافة احتياجاتها لتمويل التكلفة الاستثمارية. الاتجاه الذي تسلكه الحكومة حالياً بزيادة أسعار التذاكر بحد أدنى ثلاثة جنيهات وحد أقصى سبعة جنيهات هو تحميل تكلفة الاستثمار على ثمن التذكرة وليس فقط تكلفة التشغيل والصيانة، ويدعم هذا تصريحات وزير النقل نفسه<sup>9</sup>، وهذا حتى بمنطق الشركات الهادفة إلى الربح غير منطقي، فلم نسمع من قبل عن شركة تضيف تكلفة توسعة استثماراتها متوسطة وطويلة الأجل أو حتى قصيرة الأجل أو تكلفة إنشاء خطوط إنتاج جديدة أو تكلفة تعميق استخدام التكنولوجيا إلى أسعار المنتجات أو الخدمات التي تقدمها إلى المستهلكين، ومن الطبيعي جداً أن تسجل أخضع الشركات وأكثر ربحية، خسائر في حساباتها المالية في الأعوام التي أنفقت فيها إنفاقاً استثمارياً واسعاً ينتظر أن يأتي ثماره في الأعوام اللاحقة.

6- موقع اليوم السابع، الخميس 23 مارس 2017. زيادة سعر تذكرة المترو لجنهين و150 قرشاً لأنصاف وجنيه لذوي الاحتياجات الخاصة.

7- موقع المصري اليوم، الخميس 10 مايو 2018. «النقل»: خسائر المترو 618 مليون جنيه ونحتاج 26 مليار جنيه لإنقاذ الخط الأول.

<https://dbonfrdgauzmg.cloudfront.net/news/details/1289710>

8- موقع وزارة المالية، الموازنة العامة للدولة

9- موقع اليوم السابع، الاثنين 14 مايو 2018. وزير النقل في أول حوار بعد تحريك سعر تذكرة المترو: تأخرنا في القرار 15 عاماً.

جدول 2، الصورة الإجمالية لمصروفات الهيئة العامة للأنتفاق في موازنة العام المالي 2017/18

المصروفات	تقديرات موازنة 18/2017	الإيرادات	تقديرات موازنة 18/2017
الأجور	54,900,000	المنح	81,000,000
شراء السلع والخدمات	4,000,000	إيرادات رأسمالية	1,800,000,000
الفوائد	83,825,000	جملة الإيرادات	1,881,000,000
الدعم والمنح والمزايا الاجتماعية	300,000	الاقترض لتمويل الاستثمارات	1,800,000,000
المصروفات الأخرى	150,000	الاقترض لتمويل العمليات الرأسمالية	0
إجمالي المصروفات قبل حساب تكلفة الاستثمارات	143,175,000	إجمالي الموارد (بدون عجز يمول من الخزنة)	3,681,000,000
الاستثمارات	8,681,000,000	عجز يمول من الخزنة العامة	5,474,364,000
إجمالي المصروفات	8,827,000,000	إجمالي الموارد	9,155,324,000
سداد القروض المحلية والأجنبية	328,249,000		
إجمالي الاستخدامات	9,155,324,000		

المصدر: تفاصيل موازنة الهيئة العامة للأنتفاق من موقع انفراد<sup>10</sup>.

ويتضح من الأرقام في الجدول الثاني وذلك بحسب أرقام الموازنة العامة، كيف أن الإيرادات الرأسمالية تتجاوز بكثير إجمالي المصروفات وهي إجمالي تكاليف التشغيل والصيانة قبل حساب تكلفة الاستثمارات. وكيف أن تكلفة الاقتراض لتمويل العمليات الرأسمالية يساوي (صفر)، أي إنه لا يوجد حاجة إلى الاستدانة لتمويل النفقات الجارية وإنما يتوجه كل الاقتراض إلى النفقات الاستثمارية. وتتضمن المصروفات الأجور (تتضمن الأجور الأساسية والحوافز والبدلات والمكافآت) وشراء السلع والخدمات (مثل المواد البترولية ومواد التزييت والتشحيم وقطع الغيار ونفقات المطبوعات والصيانة والمياه والكهرباء والنظافة والأمن والتليفون وشبكة الإنترنت).

وبالأخذ في الاعتبار أن أرقام الموازنة قد تكون غير منضبطة باعتبارها تقديرات مبدئية، فقد صرح الرئيس السابق للنقابة المستقلة للعاملين بمترو الأنتفاق في وقت سابق من هذا العام أن قرار رفع التذكرة إلى 2 جنيهه عوض الشركة عن خسارتها (المفترضة) وارتفعت الإيرادات إلى 700 مليون جنيهه ووصل إجمالي الإيرادات إلى 1.4 مليار جنيهه سنوياً<sup>11</sup>.

وبناءً على خبر آخر نُشر على [موقع اليوم السابع](#) منتصف مايو الجاري، وصلت إجمالي تكلفة الصيانة والتشغيل في مقترح العام المالي الجديد 2019/2018 إلى 1.82 مليار جنيهه بزيادة 522 مليون جنيهه عن العام المالي الحالي، أي أنه من المتوقع أن يسجل المترو في نهاية العام المالي الحالي فائض بأكثر من 350 مليون جنيهه بسعر 2 جنيهه للتذكرة.

10- موقع انفراد، الأربعاء 17 مايو 2017. 8 مليارات جنيهه مصروفات الهيئة القومية لمترو الأنتفاق في ميزانية 2017.

11- موقع التحرير، 3 يناير 2018، بالأرقام.. خسائر وأرباح مترو الأنتفاق بعد رفع سعر التذكرة.

## 2 - تكلفة الاقتراض، الدولة تستبدل بالسياسات الضريبية العادلة الاستدانة الخارجية والمواطن يتحمل النتيجة مرتين.

وبالإضافة إلى تكاليف الاستثمار التي أصبح المواطنون مُتلقو الخدمة يتحملونها على ثمن التذكرة منذ قرار الحادي عشر من مايو، أنهم على مر السنوات الماضية كانوا يتحملون تكلفة سداد القروض وفوائدها، فتصبح بذلك الطبقات الأكثر فقراً واحتياجاً إلى خدمة مترو الأنفاق تدفع كُلفتين زائدتين على ثمن التذكرة، هما تكلفة الاقتراض وتكلفة الاستثمار. وفيما يلي، إجمالي عدد القروض التي تلقتها الهيئة في الخمس سنوات الماضية.

جدول 3، قروض خارجية تلقتها الهيئة العامة للأنفاق من حكومات ومؤسسات تمويل دولية خلال خمس سنوات.

المقرض	حجم القرض	الغرض الاستثماري	تاريخ التوقيع
وكالة التعاون اليابانية «الجايكا» <sup>12</sup>	ما بين 3 - 4 مليار دولار	تمويل إنشاء الخط الرابع بالكامل	مارس 2012
بنك الاستثمار الأوروبي <sup>13</sup>	600 مليون يورو	تمديد المرحلة الثالثة من الخط الثالث بإجمالي 17 كيلومتراً	14 نوفمبر 2012
الحكومة الفرنسية <sup>14</sup>	344 مليون يورو	الحصول على القاطرات للمرحلتين الثالثة والرابعة من الخط الثالث.	14 ديسمبر 2014
الوكالة الفرنسية للتنمية <sup>15</sup>	300 مليون يورو	تمويل جزئي للمرحلة الثالثة من الخط الثالث	-
الوكالة الفرنسية للتنمية <sup>16</sup>	440 مليون يورو	تمويل المرحلة 4أ من الخط الثالث من مترو الأنفاق	25 فبراير 2015
البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية <sup>17</sup>	175 مليون يورو	شراء قطارات للخط الثاني	23 سبتمبر 2015

12- الأهرام الاقتصادي، 4 نوفمبر 2013، اليابان تضح دفعة أولى من قرضها للخط الرابع لمترو الأنفاق  
<http://ik.ahram.org.eg/News/1522.aspx>

EIB. CAIRO METRO LINE 3 (PHASE 3). <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20100613> - 13  
<http://www.eib.org/projects/loan/loan/20100613>

14- موقع السفارة الفرنسية في مصر، مترو: إسناد عقد تنفيذ المرحلة 4 أ من الخط 3 للمجموعة الفرنسية  
<https://eg.ambafrance.org/%D985%D8%AA%D8%B1%D988-%D8%A7%D8%B3%D986%D8%A7%D8%AF-%D8%B9%D982%D8%AF>

EBID - 15

EBID - 16

17- موقع البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية <http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/cairo-metro.html>



5 فبراير 2018	تحديث الخط الأول	200 مليون يورو	البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية <sup>18</sup>
تحت التقييم	تحديث الخط الأول	350 مليون يورو	بنك الاستثمار الأوروبي <sup>19</sup>
تحت التقييم	تحديث الخط الثاني	75 مليون يورو	بنك الاستثمار الأوروبي <sup>20</sup>

حددت وزارة التخطيط في خطة 2018/2017 حجم استثمارات قدرها 6.2 مليار جنيه ممولة من الخزينة العامة للدولة والقروض والمنح ومصادر أخرى لاستكمال المرحلة الثالثة والرابعة والأولى<sup>21</sup>. ونود فقط الإشارة إلى أن عائد تطبيق ضريبة الأرباح الرأسمالية على البورصة في عام واحد كان من المتوقع أن يصل إلى 10 مليار جنيه<sup>22</sup>.

### جدول رقم (٢/٢): أهم مشروعات توسعة شبكة مترو الأنفاق المدرجة بخطة عام

٢٠١٨/١٧

المشروع	التكلفة الاجمالية (مليون جنيه)	اطوال المشروع	نسبة التنفيذ المتوقعة حتى ٢٠١٧/٦/٢٠	الاستثمارات الحكومية المدرجة بخطة عام ٢٠١٨/١٧ (مليون جنيه)
المرحلة الثالثة من الخط الثالث (عتبة إمبايت)	٢٨٢٩٢	١٧,٧ كم - ١٥ محطة	٩%	٤٣٣٤
المرحلة الرابعة من الخط الثالث (مصر الجديدة - مطار القاهرة)	١٥٥٢١	١٨,١٧ كم - ١٥ محطة	١٧%	٢٠٠٦,٥
المرحلة الأولى من الخط الرابع (ميدان الرومانيه/ الملك الصالح)	٤٨٥٤٩	١٩ كم + ١٧ محطة	١%	١٢٨٨

المصدر: وزارة التخطيط والمتابعة والإصلاح الإداري

## 3 - «كنت مستني 11 مايو بفارغ الصبر عشان أرفع التذكرة». جولة قصيرة في تصريحات الوزير، ما قيل وما كان يجب أن يُقال.

في بعض تصريحاته عقب قرار زيادة أسعار التذاكر، قال وزير النقل هشام عرفات إنه «متعجب من رد فعل الناس في الشوارع»<sup>23</sup>. وأنه «لن يتراجع عن قرار رفع سعر تذكرة المترو» وأن «أسعار التذاكر القديمة، لا تمثل أي نوع من أنواع العدالة الاجتماعية».

18- موقع البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية - <http://www.ebrd.com/work-with-us/projects/psd/cairo-metro-line-1-modernisation.html>

19- EIB. CAIRO METRO LINE 1 UPGRADING AND RENOVATION. <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20160947>

20- EIB. CAIRO METRO LINE 2 ROLLING STOCK. <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20130638>

21- وزارة التخطيط، خطة 2018/2017. صفحة 66.

22- أصوات مصرية، 2 يونيو 2014. المالية: 10 مليارات جنيه سنوياً حصيلة ضريبة الأرباح الرأسمالية في البورصة.

<http://www.aswatmasriya.com/news/details/22520>

23- موقع مصراوي، الأحد 13 مايو 2018. النقل تدافع رفع تذاكر المترو بـ 25 تصريحاً.

تكن القوة في تصريحات الوزير تحديداً في غياب الشفافية ونقص المعلومات، فيستطيع أي مسئول في الدولة تبرير قراراته المنافية منطقياً للعدالة الاجتماعية بأنها أحد أوجه تلك العدالة، مبرراً بذلك حجم الدعم والأجور وغيرهم، وهذين البندين تحديداً في تقديرات موازنة العام الجاري كما نرى في الشكل 2، يمثلان نسبة تكاد لا تذكر من إجمالي الاستخدامات (إن قيست على طريقة الحكومة) ونسبة أقل ضالة إن قيست من إجمالي المصروفات أو إن قورنت بسداد الديون أو الفوائد.

لم يعمل الوزير على تحسين شفافية موازنة الهيئة العامة للأنفاق وحساباتها الختامية وإتاحة كل المعلومات بخصوصهم حتى يتمكن المواطنون من التأكد بأنفسهم من صحة التصريحات التي تتردد هنا وهناك عن الخسائر والعجز. كما لم تقدم الوزارة أي شرح لمنطق التسعير وعدد المستخدمين لكل تسعيرة من الثلاث حسب تقسيمه المناطق ومن يتحمل الزيادات الأعلى ولماذا، وما هو متوسط دخولهم الشهرية. حري بالوزير أن يقدم دراسة واضحة لأسباب تلك الخطوة بدلاً من أن يقول: «ضميري مستريح ومبسوط، وكان يجب أخذ هذا القرار من زمان».

## التوصيات:

إن شفافية الموازنة العامة وجميع موازنات الهيئات الخدمية والاقتصادية ليست رفاهية، وبالأخص في ظل خطط التقشف والضبط القاسي للمالية العامة. ولا يُمكن للدولة أن تعلن إجراءات قاسية بهذا الشكل بدون نقاش مجتمعي يقوم على الشفافية وإتاحة المعلومات والخطط بخصوص الإجراءات. وأظهرت دراسة سابقة للمبادرة أن شفافية الموازنة العامة ضرورة اقتصادية لا يمكن تأجيلها إن كانت الدولة تسعى إلى تحقيق كفاءة وفعالية الإنفاق العام، وأظهرت الدراسة كذلك أن مفهوم الشفافية، وإن كان يقوم بالأساس على الإفصاح، فإن الإفصاح نفسه لا يعد مؤشراً كافياً على تحقيق الشفافية، بل لا بد وأن يكون الإفصاح كاملاً والمعلومات ميسرة وبجودة عالية يسهل مقارنتها عبر الزمان والمكان، ولا ينفصل عن فهم المواطن بشكل كامل لدور المؤسسات المختلفة<sup>24</sup>.

إن المبادرة المصرية تستنكر محاولة الدولة ووسائل الإعلام المصرية الرسمية والخاصة التلاعب بالمواطنين من خلال نشر أخبار غير صحيحة أولاً، وثانياً من خلال عدم الوضوح حول طبيعة دور الهيئات الخدمية التي لا يفترض من الأساس أن تسعى إلى التبرُّج من إتاحة الخدمات العامة للمواطنين، وتشمل توصيات المبادرة:

- 1 - ترفض المبادرة المصرية احتساب تكلفة الاستثمار على أسعار التذاكر وتؤكد أن الاستثمار في الخدمات العامة دور أساسي للدولة تموله من الخزينة العامة عن طريق سياسات ضريبية عادلة، فضلاً عن أن تلك تخلق إيرادات إضافية بعد البدء في تشغيلها.
- 2 - توصي المبادرة المصرية بالتوقف عن التوسع في الاستدانة في كافة قطاعات الدولة وهيئاتها الخدمية والاقتصادية، والاستعاضة عن ذلك بضرائب استثنائية مختلفة تُطبق لعام واحد أو أكثر لتمويل الاستثمارات الاستثنائية المختلفة في الخدمات العامة، وبتبني سياسة ضريبية عادلة ومستدامة بشكل عام لتمويل النفقات الجارية والعمل على تحسين الخدمات وتطويرها.
- 3 - تطالب المبادرة المصرية بالالتزام بنشر الموازنة التفصيلية لكافة الهيئات الخدمية وحساباتها الختامية وإتاحتها للجمهور وتوصي بإعلان دراسة واضحة لأسباب رفع سعر التذاكر.

24- أسامة دياب وريم عبدالحليم. المبادرة المصرية للحقوق الشخصية. شفافية الموازنة العامة للدولة، الضرورة الاقتصادية الغائبة عن الواقع المصري. [https://eipr.org/sites/default/files/reports/pdf/egyptian\\_public\\_budget\\_transparency\\_.pdf](https://eipr.org/sites/default/files/reports/pdf/egyptian_public_budget_transparency_.pdf)