

وسائل النقل الريفي على الطرق البرية بمحافظة القليوبية
دراسة في جغرافية النقل

إعداد

احمد يونس صالح

معيد بقسم الجغرافيا كلية الاداب جامعة الفيوم

إشراف

د/ علي حامد سامي .

أ.د/ سعيد عبده

مدرس الجغرافيا الاقتصادية والتخطيط الاقليمي
الجغرافيا كلية الاداب جامعة

أستاذ الجغرافيا الإقتصادية بقسم
بقسم الجغرافيا كلية البنات جامعة عين شمس
الفيوم

وسائل النقل الريفي على الطرق البرية بمحافظة القليوبية:

مقدمة:

تعد دراسة النقل الريفي أحد الموضوعات الحديثة في جغرافية النقل، حيث تملأ الكتابات العربية من هذا النوع من الدراسات، ويتكون نظام النقل الريفي من مجموعة من العناصر أولها شبكة النقل الريفي بمختلف أنواعها، وثانيها وسائل النقل الريفي، وثالثها المستخدمين، وتعد وسائل النقل الريفي أحد أهم هذه المكونات، فوجود شبكة نقل جيدة ليس بالضرورة دليلاً على قوة نظام النقل، ما لم تتوفر الوسائل المتحركة على هذه الطرق والتي تزيد من سهولة وصول السلع والأفراد بين المصدر والهدف.

وتقع محافظة القليوبية في الجزء الجنوبي الشرقي للدلتا، ومن ثم فهي إحدى محافظات الوجه البحري، وتحدها محافظة الدقهلية شمالاً، ومحافظة الشرقية شرقاً، ومحافظة القاهرة جنوباً، كما يمثل فرع دمياط حدها الغربي، ما عدا شريطاً ضيقاً من مركز بنها يقع غرب هذا الفرع، وتشترك حدود هذا الجزء مع محافظتي المنوفية والغربية، وتبلغ المساحة الكلية لمحافظة القليوبية ١١٢٤ كم^٢، تبلغ المساحة المعمورة منها ١٠٠١،٠٩ كم^٢، تشكل مساحة الريف ٧٨،٩% من جملة المساحة الكلية، في حين تصل هذه النسبة إلى ٨٨،٦% من جملة المساحة المعمورة بالمحافظة. وتضم هذه المساحة ٧ مراكز إدارية وهي (مركز كفر شكر، بنها، طوخ، قليوب، القناطر الخيرية، شبين القناطر، الخانكة، كما تضم أيضاً ١٠ مدن وهي مدن (كفر شكر، بنها، طوخ، قها، قليوب، القناطر الخيرية، شبين القناطر، الخانكة، الخصوص، شبرا الخيمة)، كذلك تضم المحافظة ٤٨ وحدة محلية قروية يتبعها ١٤٩ قرية (بإجمالي ١٩٧ قرية) و ٩٠١ عزبة وكفر. وقد بلغ عدد سكان المحافظة ٤٦٨٧ ألف نسمة طبقاً لتعداد السكان عام ٢٠٠٦ م^(١)، وبلغت نسبة سكان الريف ٥١،٣% من جملة سكان المحافظة، في حين بلغت نسبة سكان الحضر ٤٨،٧% من جملة السكان، وقد وصل عدد سكان المحافظة التقديري عام ٢٠١٣ م إلى ٥١٥٨ ألف نسمة^(٢)، بلغت نسبة سكان الريف ٥٥% تقريباً، بينما جاء سكان الحضر بنسبة ٤٥% من جملة السكان عام ٢٠١٣ م.

ويهدف البحث إلى دراسة وسائل النقل الريفي في محافظة القليوبية، وذلك من حيث أنواعها وتصنيفاتها، وتوزيعها على مراكز المحافظة، وقد اعتمد الطالب على المنهج الوصفي، والذي يعد أحد المناهج المستخدمة في التعرف على خصائص وسمات الظاهرة^(٣)، كما ارتكزت الدراسة على المدخل الموضوعي **Topical Approach** حيث تم من خلاله تقسيم موضوع الدراسة إلى عدة موضوعات فرعية، يوضح كل موضوع جانباً من جوانب الظاهرة قيد الدراسة.

وتتناول الدراسة الموضوعات التالية :

أولاً: تصنيف وسائل النقل الريفي .

ثانياً: توزيع وسائل النقل الريفي .

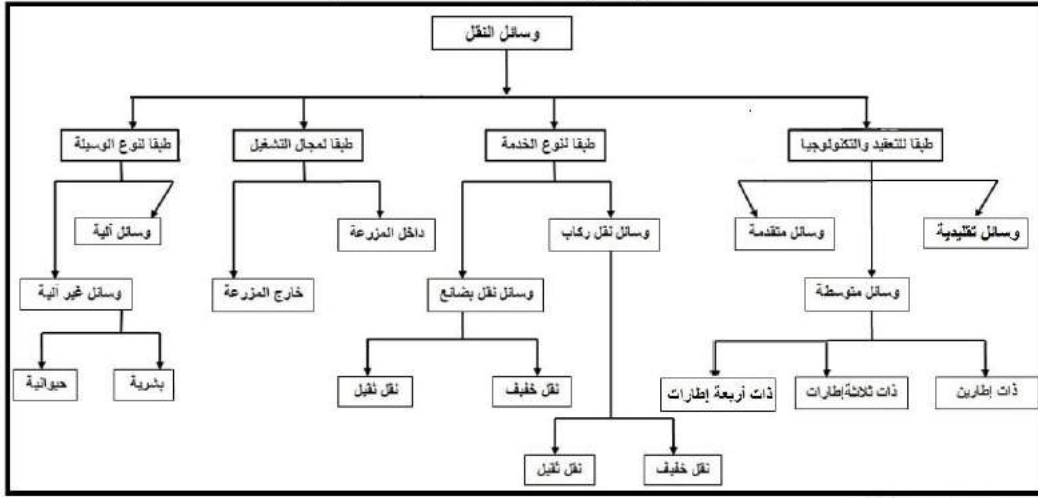
(١) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (٢٠٠٨): التعداد العام لسكان مصر ٢٠٠٦ م، محافظة القليوبية، القاهرة .
(٢) مركز معلومات محافظة القليوبية (٢٠١٤): البيانات الإحصائية السنوية لمحافظة القليوبية، بيانات غير منشورة، صفحات مختلفة.
(٣) صفوح خير (٢٠٠٠) : الجغرافيا، مناهجها وموضوعها وأهدافها، دار الفكر المعاصر، بيروت، ص ١٩٦ .

ثالثا: ملكية الأسر لوسائل النقل الريفي.

أولا: تصنيف وسائل النقل الريفي:

يمكن تصنيف وسائل النقل عموما طبقا لعدة أسس، وتختلف وسائل النقل الريفي عن غيرها من وسائل النقل، فقد تكون الوسيلة واحدة في الريف وفي الحضر ولكن طبقا لمجال تشغيلها ونوع ومستوى الخدمة وتعريف التشغيل وغيرها، فإن الوسيلة في الريف تختلف كلية عنها في الحضر – وإن كانت نفسها – وعلى ذلك فيمكن تصنيف وسائل النقل الريفي طبقا لعدة أسس ومعايير شكل (١) كما يلي :

شكل (١) تصنيف وسائل النقل الريفي



المصدر: من تصميم الطالب .

١- تصنيف وسائل النقل الريفي طبقا لتكنولوجيتها وتعقيدها : وتنقسم وسائل النقل الريفي إلى :
أ- وسائل النقل التقليدية The traditional Means of transport : وهي تلك الوسائل غير الآلية، والتي تضم كلا من :

١. الإنسان: يقوم الإنسان الريفي نفسه سواء كان رجلا أو امرأة بتنقلات وحركة يومية دائمة بين محل إقامته كمصدر للرحلة والعديد من المناطق المحيطة به كهدف للرحلة مستخدما المشي، فهو يذهب إلى حقله أو متجره أو محل عمله القريب سواء كانت ورشة حرفية أو غير ذلك، كما أنه قد يحمل بنفسه البضائع والسلع بيديه أو على كتفيه ورأسه أثناء رحلته القصيرة، فهو يحمل سلعه وحاجياته المنزلية التي قد لا تتعدى ٢٠ كيلوجراما، ولا يقتصر ذلك على الرجال، حيث تقوم النساء بنفس الدور، حين تذهب إلى الأسواق لتشتري ما يحتاج إليه المنزل من خضروات وفاكهه وسلع أخرى حاملة إياها بيديها أو علي رأسها، كما أنها تذهب أيضا للحصول على الوقود (سواء كان حطباً أو غازاً طبيعياً)، وقد أشار بحيري في دراسته إلى أن نسبة مستخدمي المشي كوسيلة للوصول إلى الأسواق الريفية بالمحافظة بلغت ٢٣،٢% من المترددين على الأسواق المدروسة^(٤)، ليأتي المشي في المرتبة الثانية بعد وسائل النقل الخفيف .

٢. الدواب Animals : عندما يبتعد الحقل عن محل الإقامة أو تزداد الحمولة عن طاقة الإنسان الريفي فإنه قد يستخدم حيوانات الحمل لنقوم بمهمة النقل Transport Task، وبالتالي فإن هذه الحيوانات (الحمير – البغال – الخيل – الإبل) تستخدم عادة - وخاصة الحمير- في نقل

^(٤)مسعد بحيري (١٩٩٢): جغرافية الأسواق الريفية بمحافظة القليوبية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، القاهرة. ص ١٤٤ .

الفلاح بين محل إقامته ومزرعته، كما أن نطاق عملها يقتصر على القرية أو المزرعة - On Farm، أما حمولتها فقد تصل إلى ١٥٠ كيلوجرام، ويحمل عليها الفلاح مدخلات الزراعة من أسمدة بلدية وكيميائية وبذور وغيرها، وقد بلغت أعداد هذه الدواب ٤١٩٤٦ حيوانا عام ٢٠١٣م^(٥)، توزعت على مراكز المحافظة بشكل مختلف.

٣. العربات التي تجرها الدواب Rural Carts : وليس كل الدواب تستخدم في الحمل فقط، حيث إن وظيفة نقل البضائع بحملها على الدواب تكاد تقتصر على الحمير والإبل، كما أن ذلك بشكل نسبي وليس مطلقا، أما الخيول والبغال وكذلك الحمير فإنها تستخدم للجر، والعربات التي تجرها الدواب (الكارثة الريفية) هنا نوعين؛ حديدية، وخشبية، تسمى الحديدية بالكارثة، والخشبية بالكارو، وتستخدم الكارثة التي عادة ما يجرها الحمير في العمليات الزراعية وتربية الحيوان، وهي غالبا ما تكون ملكا للفلاح نفسه، حيث ينقل بها مخلفات الزراعة ومخلفات الحيوانات، كما ينقل بها الأعلاف الخضراء والجافة، وكذلك ينقل بها أحيانا الخضراوات والفاكهة إلى السوق، أما الكارو، فغالبا ما تجرها البغال والخيول، وهي تجارية نوعا ما، حيث أن استخدامها يقتصر على الباعة الجائلين، وكذلك فإن مالكيها يستخدمونها في النقل مقابل أجر، فينقلون بها الخضراوات والفاكهة إلى الأسواق، كما ينقلون بها بعض مواد البناء مثل الأسمنت والطوب الأحمر من الشئون القريبة إلى القرية. ويستطيع الفلاح زيادة الإنتاج من خلال هذه الوسيلة وذلك من خلال زيادة نقل الأسمدة، كما تزيد الإنتاج الحيواني من خلال نقل مخلفات الزراعة وتخزينها كما أنها تجنب الخسارة في الوقت أثناء موسم الحصاد^(٦)، وتنتشر هذه الوسيلة بصورة واضحة في ريف المحافظة ولكن لا تتوفر بيانات عن توزيع هذه الوسيلة بين مراكز المحافظة، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الوسيلة قد جاءت في المرتبة الثالثة بين وسائل النقل التي تستخدم للوصول إلى الأسواق الريفية بالمحافظة بعد مركبات النقل الخفيف والمشى، حيث بلغت نسبة مستخدميها ١١،٤% من جملة المترددين على الأسواق المدروسة بالمحافظة عام ١٩٩٢م^(٧)، وقدما كان يتم ترخيص العربات التي تجرها الدواب مثلها في ذلك مثل السيارات ذات المحركات، وكان يتم ترخيص العربات الكارو أو الحنطور بعد الكشف على الدواب من قبل الوحدة البيطرية للتأكد من قدرة الدواب وصلاحياتها لهذا النشاط، وكان يتم منح رخصة للدواب والسائقين، وتأخذ العربة لوحة معدنية تشبه النظام المتبع في ترخيص الوحدات الآلية، صورة (١)، كذلك كانت الحكومة تتعهد بصرف تموين شهري لكل عربة من أعلاف للدواب، كما كان يتم أخذ المخالفات ضدهم^(٨)، وقد ألغت المحافظة عام ١٩٩٠ ترخيص النقل البطني في القناطر الخيرية بدعوى أن مدينة القناطر منطقة سياحية ولا حاجة لهذا النشاط بها لما له من دور في تلوين الطرق كما أنها تعتبر مناظر غير حضارية بالمدينة^(٩)، ويعمل المشروع إلى الآن في مركز بنها مع إلغاء ترخيص الحنطور، أما عن طريقة استخراج الرخصة فإن صاحب المركبة يقوم بتقديم صورة موثقة من الشهر العقاري بفاتورة أو عقد شراء المركبة، مرفق معها صورة للبطاقة الشخصية له، ويتم بعد ذلك استخراج الرخصة له لمدة عام ويتم التجديد في نهاية العام بعد فحص المركبة^(١٠).

^(٥) مركز معلومات محافظة القليوبية (٢٠١٤): الكتاب الإحصائي السنوي للمحافظة، بيانات عن الثروة الحيوانية بالمحافظة، بيانات غير منشورة.

^(٦) NiklasSieber (2009):Freight Transport For Development Toolkit, Rural Freight ,DFID / The World Bank ,Washington Dc , P14. <http://www.ppiaf.org/freighttoolkit/sites/default/files/pdfs/rural.pdf>

^(٧) مسعد السيد بحيري (١٩٩٢) : مرجع سبق ذكره، ص ١٤٤.

^(٨) مقابلة شخصية مع مدير قسم تراخيص النقل البطني بمركز ومدينة القناطر الخيرية - محافظة القليوبية، بتاريخ الأحد ١٣-٨-٢٠١٤ الساعة ١٠ ص.

^(٩) مقابلة شخصية مع وكيل إدارة تراخيص النقل البطني بمركز ومدينة القناطر الخيرية - محافظة القليوبية، بتاريخ الأحد ١٧-٨-٢٠١٤ الساعة ٩:١٥ ص.

^(١٠) مقابلة شخصية رئيس قسم تراخيص النقل البطني بمركز ومدينة بنها - محافظة القليوبية، بتاريخ الأحد ١٧-٨-٢٠١٤ الساعة ١٢:٤٥ م.

صورة (١) لوحات معدنية ورخصة لتسيير وسائل النقل التقليدية بالمحافظة



المصدر: زيارة ميدانية إلى قسم تراخيص النقل البطني بالمجلس المحلي لمركز ومدينة طوخ، بتاريخ ٢١ - ٨ - ٢٠١٤ م.

٤. الدراجات الهوائية Bicycles: وهذا النوع من وسائل النقل مهم جدا للتنقل الشخصي، حيث أنها مناسبة للرحلات القصيرة التي تزداد طولاً بالنسبة للمشي وقصراً بالنسبة للوسائل الآلية، كما أنها مناسبة لحمل البضائع الخفيفة التي يصل وزنها إلى ما بين (١٠٠ - ١٨٠ كجم)، وينبغي تشجيع هذا النوع من الوسائل لكافة مستويات الدخل وخاصة إذا كان هناك ضعف في حجم الطلب على السفر والتنقل أو في المستوى الاقتصادي بما لا يسمح بتعدد خدمات ووسائل النقل العامة^(١١).

وفي ريف المحافظة تستخدم هذه الوسيلة في قضاء الرحلات القصيرة داخل القرية مثل زيارة الأقارب والأصدقاء، وكذلك شراء بعض الحاجات المنزلية من المحال التجارية داخل القرية وكذلك الحصول على الوقود، ويقتصر استخدامها على فئات عمرية معينة فأغلب مستخدميها تتراوح أعمارهم بين (٨ - ١٥ سنة) والتي عادة ما تستخدم الدراجات للممارسة الرياضة والتنزه والترفيه وأحياناً للنقل، كما أن هناك نسبة ضئيلة من الفئة العمرية (٤٠ - ٥٠ سنة) من الأسر ذات الدخل المتوسطة والمستوى المعيشي المنخفض تستخدم هذه الوسيلة.

ب- وسائل النقل المتوسطة Intermediate Means of Transport: وتعرف وسائل النقل المتوسطة بأنها وسائل ذات تكنولوجيا متوسطة بين وسائل النقل التقليدية والحديثة^(١٢)، وبالتالي فهي وسطا بين طرفين من التكنولوجيا والقدرة والتكلفة والتعقيد، وقد أشار (Teffera Mengesha) إلى أن هذه الوسائل تضم كلا من الدراجات البخارية، والتروسيكلات وكل وسائل النقل الميكانيكية ذات الثلاثة إطارات أو أقل Three-Wheel Vehicles^(١٣)، وكذلك الجرارات الزراعية، وآلات الحرث وماكينات الري المتحركة، أي أنها تضم وسائل النقل الميكانيكية ذات الشكل الأبسط والحجم الأصغر من تلك الحديثة^(١٤) مثل:

١. الدراجات البخارية Motorcycles: وتعتبر هذه الوسيلة أكثر وسائل النقل انتشاراً في محافظة القليوبية، حيث قلة تكاليف تشغيلها، وسهولة قيادتها واستخدامها، كما أنه يمكن أن تلحق هذه الوسيلة بعربة جانبية (موتوسيكل بصندوق) أو مقطورة خلفية (تروسايلكل) لتزيد سعتها وحمولتها^(١٥)، كما هو الحال في انتشار الموتوسيكل بصندوق في مدينة طوخ والقرى

(11) Michael Replogle (1991): Non-Motorized Vehicles in Asian Cities, Asia Technical Department Series, World Bank technical paper No. 162, Washington DC, P.XIV.

(12) A K Farhad Ahmed et All (1995) Rural transport in Bangladesh: Impact of non motorized transport on household s' activity, Travel Patterns, Journal of the Eastern Asia society f6 Transportation studies, vol.1, No.3, P. 895.

(13) TefferaMengesha (2010):Emancipating the Rural Population from Isolation Intermediate Means of Transport (IMTs) The Case of Ethiopia in Sub-Saharan Africa, A Paper Presenting at the 1st AFCAP Practitioners Conference 23 - 25 November 2010 Addis Ababa, P 5.

(14) I.T. Transport Ltd (1996): Promoting Intermediate Means of Transport: Approach Paper, The World Bank, Africa Region, SSATP Working Paper No 20, October, Washington DC, P8.

(15) Simon D. Ellis and John L. Hine (1998): The Provision of Rural Transport services, Approach Paper, SSATP Working Paper No 37, The Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP), The World Bank, Washington DC, P 41.

القريبة منها، حيث بلغت نسبتها ٤٨،٢% من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة عام ٢٠١٣م، وكذلك فهي أكثر وسائل نقل الركاب استخداما حيث بلغت نسبتها ٥٥،١% من جملة وسائل نقل الركاب بالمحافظة عام ٢٠١٣^(١٦)، ولم يخلو منها أي مركز من مراكز المحافظة والتروسيكلات (العربات ثلاثية الإطارات)

٢. مركبات التوك توك An auto Rickshaw: أو ما يعرف بالمركبة ثلاثية الإطارات Three-wheel Vehicle ويعتبر هذا النوع من المركبات جديدا على منظومة النقل في مصر بصفة عامة وفي محافظة القليوبية بصفة خاصة، وهذه الوسيلة تستخدم في نقل الركاب من وإلى القرى المجاورة والأسواق أو الخدمات القريبة، وقد بلغت نسبتها ٢٦،٠% من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة، في حين بلغت نسبتها ٣،٠% من جملة وسائل نقل الركاب بالمحافظة عام ٢٠١٣م.

٣. الجرارات والمقطورات الزراعية Tractors and Trailers: وتعتبر الجرارات الزراعية من أهم وسائل النقل الريفي بمحافظة القليوبية، حيث يقع على عاتقها جزء كبير من مهام النقل والزراعة بريف المحافظة، حيث قدرته على نقل مدخلات ومخرجات الزراعة، وكذلك مواد البناء، حيث تصل قدرة الجر إلى ما يتراوح بين (٥ : ٣٠) طن، وذلك حسب الموديل، وتعادل قدرة الجرارات الزراعية قدرة الشاحنات المزدوجة المحاور الخلفية أو (نصف المقطورة)، بل أنه الأنسب منها في المناطق الريفية حيث يتلاءم مع الطرق الريفية الترابية الضيقة أكثر منها، وقد بلغت أعداد الجرارات الزراعية بالمحافظة ٢٥١٨ جرار عام ٢٠٠٩م، في حين بلغت أعداد المقطورات الزراعية ٩١٥ مقطورة في نفس العام^(١٧).

٤. آلة الحرث The Power Tiller: وهي عبارة عن آلة تستخدم في حرث الأراضي الزراعية وخاصة تلك المزروعة بالفاكهة، كما أنها مزودة بمقطورة صغيرة يمكن أن تستخدم في حمل الأسمدة والأدوات الخاصة بتلك الآلة، ويكثر انتشارها في مركز طوخ بالمحافظة، صورة (٢)

صورة (٢) استخدام آلة الحرث في عمليات النقل بقري مركز طوخ



المصدر: الدراسة الميدانية.

وهذه الآلة متعددة الأغراض، فهي تستخدم في الحرث والنقل، وتوليد الطاقة، كما أنها مفيدة في النقل في حالة انخفاض الطلب حيث تكون أقل تكلفة من الجرارات الزراعية^(١٨).

٥. ماكينة الري المتحركة Mobile water pump: ويمكن أن نطلق عليها أيضا مسمى "الكارثة المتحركة (Motorized Cart)"، وتعرف هذه الوسيلة محليا باسم "طفطف" و تصنع محليا من موتور ماكينات الري، ويلحق بها مقطورة تحمل عليها الخضروات والأسمدة ومخرجات الزراعة، وبالتالي فهي تحقق هدفين للفلاح وهما استخدامها كآلة ري لري الأرض الزراعية، وكوسيلة نقل لنقل مدخلات ومخرجات الزراعة من وإلى الأراضي الزراعية صورة (٣)، كما أنها تستخدم أحيانا لنقل اسطوانات الغاز من المستودعات إلى القرى لتوزيعها على المنازل.

(١٦) انظر ملحق (١)

(١٧) المرجع السابق.

(١٨) Simon D. Ellis and John L. Hine (1998): Op. cit. p 43 .

صورة (٣) استخدام ماكينة الري المتحركة (الطفف) في نقل العمالة والأعلاف الزراعية



نوع الوسيلة : طفف
 محل الصنع : المتوفية - مركز زفتى
 الحمولة : (٣٠١ طن)
 نوع الوقود : سولار
 نطاق التحرك : ١٠ : ١٥ كم
 السرعة : ٢٠ كم/س
 الاستهلاك من الوقود : ٠.٧ لتر/كم
 التكلفة : (١٠ : ١٥ جنيه/طن / ١٠ كم)
 = (١.٥ جنيه / طن / ١ كم)
 الثمن : ١٢ : ١٥ الف جنيه .
 الصيانة : كل اسبوعين او ثلاثة يتم
 الصيانة من تغيير زيوت وفلاتر

طريق طوخ - شبين القناطر

٢١ - ٦ - ٢٠١٤ م

المصدر : الدراسة الميدانية .

٦. السيارات الصغيرة (Mini Vehicles) : وتتنوع هذه الوسائل في ريف المحافظة ولعل من أهمها وأكثرها انتشارا السيارات السوزوكي (Mini van)، وهي سيارات تسع ٧ ركاب، كما أن هناك نوع آخر نفس الحجم ولكن لنقل البضائع حيث تصل حمولته إلى قرابة ١ طن .
 ج- وسائل النقل المتقدمة Modern Transport Means: وتتمثل هذه الوسائل في مجموعة كبيرة من وسائل النقل والمركبات الحديثة ذات التكنولوجيا العالية والقدرة المرتفعة وهي الأسرع والأكثر تعقيدا، وتضم هذه الوسائل كلا من :

١. المركبات الخاصة Private Cars : وتعتبر هذه الوسيلة من أهم وسائل النقل، حيث أنها توفر الراحة والأمان، كما أنها متاحة في أي وقت لمالكها، كذلك فهي تستطيع نقل مالكيها في رحلته من البداية إلى البداية، أي تنقله من المصدر إلى الهدف ثم إلى المصدر مره أخرى، وقد بلغ عدد السيارات الخاصة ٩٩٦٦٢ مركبة بنسبة ٣٢،٣% من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة وبنسبة ٣٧% تقريبا من جملة مركبات نقل الركاب بالمحافظة، كما أن ملكية هذه السيارات بلغت ٤٧،٦ مركبة/ ١٠٠٠ نسمة من السكان عام ٢٠١٣ م*).

٢. سيارات الميكروباص Vans: ويعتبر هذا النوع من وسائل نقل الركاب ذو أهمية كبيرة، حيث يقع عليه العبء الأكبر في نقل الركاب، فليس كل السكان يمتلكون وسائلهم الخاصة، وليس كل رحلة تستحق أن يستخدم فيها المسافر مركبته الخاصة، كما أن ليس أي مركبة خاصة تستطيع قطع أي رحلة، وبالتالي فإن هذه الوسائل تلعب دورا مهما في نقل الركاب والمسافرين داخل وخارج المحافظة. وقد بلغت نسبة هذه المركبات ٤،٤% من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة عام ٢٠١٣، كما أنها مثلت ٥% تقريبا من وسائل نقل الركاب.

٣. الأوتوبيسات Buses : وهذا النوع من الوسائل قليل الانتشار في المناطق الريفية، حيث انه يكون غير مجدي في عملية النقل الريفي ما لم تتوفر له الحمولات المعقولة، ويزيد الطلب المشتت على هذه الوسائل بالمناطق الريفية من صعوبة تحقيق الحمولة الاقتصادية لها^(١٩)، تتعدد أنواع هذه الوسيلة بالمحافظة، وكل نوع يؤدي خدمة مختلفة إلا أن الأنواع جميعا تشترك في نقل الركاب والمسافرين من بين مصادر رحلاتهم ووجهتها أو هدفها وقد بلغت نسبة الأوتوبيسات بالمحافظة حوالي ٢،٣% من إجمالي المركبات المرخصة بالمحافظة، بينما بلغت نسبتها ٢،٦% من جملة وسائل نقل الركاب بالمحافظة عام ٢٠١٣ م.

٤. سيارات البيك أب Pickup : ويرجع ارتفاع نسبة هذا النوع من وسائل النقل إلى العديد من الأسباب والتي من أهمها؛ أنها ملائمة لنقل المنتجات الزراعية مثل الفاكهة والخضروات من

(*معدل ملكية السيارات = (عدد السيارات في منطقة الدراسة في عام ما / عدد سكان منطقة الدراسة في نفس العام) X ١٠٠٠ ، راجع، هناء رفعت يوسف (٢٠١٣): جغرافية النقل الحضري بمدينة أسيوط، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة أسيوط، أسيوط، ص ١٩٠ .

(19) Simon D. Ellis and John L. Hine (1998): Op. cit . p 44 .

المزارع إلى الأسواق الداخلية القريبة والخارجية البعيدة، حيث أن هذا النوع من وسائل النقل وخاصة البيك أب تتناسب مع حالة الطرق الريفية الترابية والمرصوفة مما يتيح لها نقل الإنتاج من المزرعة إلى السوق مباشرة، دون حاجة الفلاح إلى تجميع المحصول في نقاط على الطرق الرئيسية ثم نقله بعد ذلك إلى السوق، مما يعني ارتفاع تكلفة النقل، كذلك فإن تكلفة النقل بواسطة سيارات البيك أب هي الأرخص في الاستخدام من وسائل النقل التقليدية كلما زادت مسافة النقل^(٢٠)، كذلك فهذه المركبات وخاصة (البيك أب) تعتبر متعددة الاستخدام، فهي تسع حمولة تصل إلى ١ طن، كما تستطيع حمل ١٠ ركاب، كما تستخدم في المناطق الريفية لتنفيذ الرحلات المتوسطة إلى الطويلة التي تتراوح بين ١٠ : ٢٠٠ كم^(٢١).

٥. الشاحنات والمقطورات Trucks and Trailers: وهذا النوع من وسائل نقل البضائع يتميز بسعته وحمولته الكبيرة ويتمثل في الشاحنات Trucks والمقطورات Trailers، وتتراوح الحمولة هنا بين ٥ أطنان و ٣٠ طن، وهذه الوسائل تقوم بتنفيذ الرحلات الطويلة التي تتراوح بين ٢٠ : ٢٠٠ كم أو تزيد، كما أنها قليلة الاستخدام في المناطق الريفية، حيث يمتاز الطلب عليها بالتشتت والموسمية^(٢٢)، وقد بلغت نسبة هذا النوع من وسائل نقل البضائع ٦,٤ % عام ٢٠١٣.

شكل (٢) تصنيف وسائل النقل الريفية *

وسائل نقل تقليدية Traditional Means of Transport	وسائل نقل الية Mechanized Means of Transport	وسائل نقل متوسطة Intermediate Means of Transport
وسائل نقل ركاب Modern Passenger Means	وسائل نقل بضائع Modern Transport Means	

المصدر : من تصميم الطالب .

٢- تصنيف وسائل النقل الريفي طبقاً لنوع الخدمة التي تؤديها: وتنقسم وسائل النقل الريفي هنا إلى وسائل مخصصة لنقل الركاب، ووسائل مخصصة لنقل البضائع^(٢٣) وذلك على النحو التالي :

أ- وسائل نقل الركاب : ويختص هذا النوع من وسائل النقل الريفي بنقل الركاب والمسافرين، وتتراوح حمولته بين (١ : ٥٠) راكبا^(٢٤)، ومن هذا النوع في المحافظة السيارات الخاصة، والدراجات البخارية، والتوك توك، وسيارات الأجرة والمتمثلة في سيارات الميكروباص والبيك أب، والأوتوبيسات، هذا بالإضافة إلى الدراجات الهوائية والحيوانات المختلفة وخاصة الحمير . وقد بلغ عدد وسائل نقل الركاب ٢٦٩٥٢٠ مركبة، بنسبة ٨٧,٤ % من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة عام ٢٠١٣ م^(٢٥).

ب- وسائل نقل البضائع : ويختص هذا النوع بنقل البضائع المختلفة، وتصل سعته بين (١ - ٤٠) طن، وقد بلغ إجمالي عدد وسائل نقل البضائع بالمحافظة ٣٤٠٠٨ مركبة بنسبة ١١,٠٣ %

(20) Simon D. Ellis and John L. Hine (1998): Ibid . p 44 .

(21) Paul Starkey et all (2002): Improving Rural Mobility ,Options for Developing Motorized and Non motorized Transport in Rural Areas, World Bank Technical Papers No. 525, The World Bank ,Washington, DC, .p. 58 .

(22) Paul Starkey et all (2002): Ibid. p. 58 .

(٢٣) سعد الدين عشاوي (١٩٧٥): تنظيم وإدارة النقل، مكتبة عين شمس، القاهرة، ص ٤٧.
(٢٤) عبد السلام عبد الستار (٢٠٠٢) خدمات النقل الريفي في محافظة الغربية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنوفية، ص ١٦٤.
(٢٥) الإدارة العامة للمرور بمحافظة القليوبية، بيانات وسائل النقل المرخصة بالمحافظة لعام ٢٠١٣، بيانات غير منشورة .

من إجمالي وسائل النقل المرخصة بالمحافظة طبقاً لعام ٢٠١٣م انقسمت طبقاً لحمولتها إلى:

- وسائل تبلغ حمولتها ١ طن فأقل : وتتمثل هذه الوسائل في العربات الكارو والكارثة الريفية (Cart)، والتروسيكلات، والعربات الصغيرة لنقل البضائع من نوع السوزوكي، والجرارات الزراعية الصغيرة بمقطوراتها، وهذا النوع من الوسائل يتميز بصغر الحجم وقلة تكلفة استخدامه ومناسبته لأغلب أنواع الطرق الريفية كما أنه يستخدم لنقل مدخلات الزراعة ونقل الخضروات والمحاصيل من وإلى الأسواق .
- وسائل تتراوح حمولتها (١ - ٥) طن : وتتمثل هذه المركبات في وسائل النقل الخفيف والمتمثلة في سيارات البيك أب، وسيارات النقل المزدوجة الإطارات الخلفية، ويتميز هذا النوع بأنه مناسب للأحجام المتوسطة، كما أنها تتميز بسرعتها العالية وتكلفتها المتوسطة، ويتناسب هذا النوع مع الطرق الريفية المرصوفة وبعض الطرق الريفية الترابية الجيدة، كما تستخدم لنقل المحاصيل والفاكهة إلى الأسواق البعيدة، إضافة إلى نقل السلع الأخرى مثل مواد الأثاث والأجهزة الكهربائية وغيرها .
- وسائل نقل تتراوح حمولتها بين (٥ - ٢٠) طن: وتتمثل في عربات النقل الثقيل والمعروفة بالشاحنات مزدوجة المحاور الخلفية (Truck) وهذا النوع مناسب للحمولات الكبيرة نسبياً، وتستخدم غالباً في نقل مواد البناء والأسمدة، وهي مرتفعة التكاليف نسبياً، ولا تتناسب إلا مع الطرق المرصوفة حيث أن حمولتها وحجمها يجعل الطرق الترابية غير مناسبة لها، وقد بلغ عدد هذه المركبات بالمحافظة ٢٠٩٠ مركبة عام ٢٠٠٥م^(٢٦).
- وسائل نقل تزيد حمولتها عن ٢٠ طن : وهي وسائل النقل الثقيل ذات المقطورات وذات الرؤوس الجرارة، وتستخدم في نقل منتجات التعدين والمحاجر والحديد والصلب وغيرها، وتحتاج هذه الوسائل إلى طرق جيدة الرصف وذات اتساع مناسب لها، وقد بلغ عدد هذا النوع بالمحافظة ٣٠ سيارة عام ٢٠٠٥م.

ج- وسائل نقل مزدوجة : وتلك الوسائل إما أنها وسائل نقل ركاب ولكنها تستخدم في نقل البضائع أيضاً كما هي الحال في استخدام التوكتوك داخل القرى لنقل السلع من السوق إلى المنزل مثلاً، أو انها وسائل لنقل البضائع ولكنها تنقل الركاب أيضاً، ولعل هذا ما نلاحظه من استخدام التروسيكلات لنقل الأفراد وبضائعهم من السوق إلى المنزل، وكذلك الحال في استخدام السيارات البيك أب في نقل الركاب سواء كان بشكلها العادي مع توفير مقاعد خشبية تسع عشرة ركاب أو يزيدون، أو بتزويدها بصندوق لحماية الركاب من الشمس، وعلى ذلك فتعطي هذه الوسيلة فرصاً بديلة أمام مالكيها فهي تعمل في نقل الركاب حتى تأتي فرصة ما لنقل البضائع فيزال الصندوق والمقاعد وتقوم المركبة بتحميل البضائع والعكس بالعكس، وخير مثال على ذلك هو أن هذه الوسيلة تعمل في أكثر من خط لنقل الركاب بمحافظة القليوبية مثل خط طوخ - كفر منصور، وخط شبين القناطر - أبو زعبل، وخط شبين القناطر - القلزم ، وخط شبين القناطر - طحوريا وغيرها من الخطوط. صورة (٤).

^(٢٦) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (٢٠٠٦): سيارات النقل في مصر عام ٢٠٠٥، يوليو، القاهرة، ص ١١.

صورة (٤) استخدام مركبات البيك أب في نقل الركاب بمركز شبين القناطر



المصدر: الدراسة الميدانية.

٣- تصنيف وسائل النقل الريفي طبقا لمجال التشغيل : ويقصد بمجال التشغيل ذلك النطاق الذي تعمل فيه الوسيلة، فهناك وسائل تعمل داخل منطقة الدراسة (الريف)، وأخرى خارجها^(٢٧)، وبالتالي فيمكن تقسيم وسائل النقل الريفي طبقا لمجال أو نطاق تشغيلها إلى نوعين :

أ- مركبات تعمل داخل المزرعة On-Farm Vehicles: والنقل داخل المزرعة/القرية يتعلق دائما بالحاجيات المنزلية مثل نقل الماء وجمع الحطب (الوقود) والعمليات الزراعية ورعي الحيوانات ونقل مدخلات الإنتاج ومخرجاته، وعادة ما يتم هذا النوع من النقل بعيدا عن الطرق العامة^(٢٨)، وبالتالي فإن الوسائل المستخدمة في هذه الأغراض تتمثل في الإنسان نفسه وحيوانات الحمل، والعربات التي تجرها الدواب، والعربات اليدوية، والدراجات الهوائية والبخارية، وكذلك التوك توك والتروسيكلات، وكذلك الجرارات والمقطورات الزراعية إضافة إلى آلات الحرث وماكينات الري المتحركة (الطفطف)، وكل هذه الوسائل، تمثل حلولا لمشكلات النقل الريفي، حيث زيادة سعتها وحمولتها، وقلة تكلفتها^(٢٩)، ولهذا فهي الأكثر استخداما في المناطق الداخلية بالريف .

ب- مركبات تعمل خارج المزرعة Off-Farm Vehicles: والنقل خارج المزرعة يكون لأنواع معينة من الرحلات فيكون أحيانا للتسوق، ولزيارة الأقارب والأصدقاء، وكذلك للحصول على الخدمات التعليمية والصحية وغيرها من الرحلات، ويتم غالبا علي الطرق العامة وبأنواع معينة من المركبات الآلية مثل السيارات الخاصة، وسيارات الأجرة (الميكروباص - البيك أب)، والأوتوبيسات، وكذلك وسائل النقل الخفيف والثقيل مثل الشاحنات والمقطورات^(٣٠).

٤- تصنيف وسائل النقل الريفي طبقا لنوع الوسيلة (القوى المحركة): يمكن التمييز هنا بين نوعين من وسائل النقل الريفية وهما :

أ- وسائل نقل آلية Motorized Vehicles: وهي تلك الوسائل الميكانيكية الحركة، والتي يمكن أن تنقسم طبقا لقدرتها إلى مستويين :

■ المستوى الأدنى : ويضم الدراجات البخارية والتوك توك والتروسايل والجرارات والمقطورات الزراعية وكذلك آلة الحرث وماكينات الري المتحركة، وتمتاز هذه المركبات بتكلفتها المنخفضة، وسرعتها المتوسطة وقد بلغ عدد الوسائل الموجودة

^(٢٧) سعد الدين عشاوي (١٩٧٥): مرجع سبق ذكره، ص ٤٧.

^(٢٨) حاتم محمد الحاج (١٩٩٠): حاجة الإنسان العربي للنقل و الاتصالات، الطبعة الأولى، دار طلاس للترجمة والنشر، دمشق، ص ٥٩ - ٦٠.

^(٢٩) Paul Starkey (2001): Local transport solutions: people, paradoxes and progress. SSATP Working Paper No. 56 , Sub-Saharan Africa Transport Policy Program, (SSATP), The World Bank, Washington DC, USA. P vvi.

^(٣٠) حاتم محمد الحاج (١٩٩٠): مرجع سبق ذكره، ص ٦٠.

بمحافظة القليوبية من هذا النوع ١٤٩٥٤٤ مركبة بنسبة ٤٨,٥% من إجمالي المركبات المرخصة بالمحافظة عام ٢٠١٣م^(٣١)

■ المستوى الأعلى : ويضم المركبات الأخرى والتي تتمثل في السيارات الخاصة وسيارات الميكروباص، والميني باص، والأوتوبيسات، وسيارات البيك آب والشاحنات وغيرها، وهي تستخدم غالبا لنقل الركاب والبضائع لمسافات طويلة، وبأحجام كبيرة، وسرعة عالية^(٣٢)، وقد بلغ عدد هذه المركبات بمحافظة القليوبية ١٥٨٨٢٩ مركبة بنسبة ٥١,٥% من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة عام ٢٠١٣م.

ب- وسائل نقل غير آلية Non-Motorized Vehicles: وهي تضم وسائل النقل التي تعتمد في حركتها على قوة حيوية سواء كانت قوة بشرية مثل الدراجات الهوائية، وعربات اليد، أو قوة حيوانية مثل العربات التي تجرها الدواب والتي تعرف بالعربات الكارو أو الكارطة (Cart)، كذلك فإن حيوانات الحمل مثل الحمير والخيول والبغال والإبل تنتمي إلى هذا النوع من وسائل النقل الريفية، ولا يتوفر حصر دقيق لهذا النوع من الوسائل اللهم إلا أن حيوانات الحمل قد بلغت ٤٢٩٥٦ حيوانا في المحافظة وذلك عام ٢٠١٣م^(٣٣).

ثانيا : التوزيع الجغرافي لوسائل النقل الريفي بمحافظة القليوبية :

١- التوزيع الجغرافي لوسائل النقل التقليدية والآلية المرخصة بمحافظة القليوبية :

أ- وسائل النقل التقليدية: تتوزع وسائل النقل التقليدية (المستوى الأدنى من وسائل النقل المتوسطة) على مراكز المحافظة بشكل مختلف، ومن الجدول (١) يتضح أن :

- استأثرت مراكز بنها وطوخ وقلوب بقرابة ثلثي وسائل النقل التقليدية بالمحافظة، حيث بلغ نصيبهم ٦٢,٩% من جملة الوسائل التقليدية بالمحافظة عام ٢٠١٣م، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب، منها أن هذه المراكز الثلاث تحتل أيضا مقدمة مراكز المحافظة من حيث الثروة الحيوانية وتربية الحيوان، والتي يملكها أيضا امتلاك وسيلة تقليدية لخدمة هذا النشاط، كذلك فإن اتساع مساحة الريف وكثرة أعداد القرى والمحلات العمرانية الريفية بهذه المراكز يعد من أسباب ارتفاع نصيبها من وسائل النقل التقليدية .
- جاءت المراكز الخمسة (القناطر الخيرية، شبين القناطر، الخانكة، كفر شكر و شبرا الخيمة) بنسبة ٣٧,١% من جملة وسائل النقل التقليدية، ويرجع السبب في قلة وسائل النقل الريفي بهذه المراكز إلى مجموعة من الأسباب لعل من أهمها صغر مساحة الريف وقلة مساحة الأراضي الزراعية بهذه المراكز، وقلة أعداد القرى والمحلات أيضا بها، إضافة إلى اعتماده على وسائل نقل غير تقليدية في عمليات الزراعة .

ب- المستوى الأعلى : ويقصد بهذا النوع تلك الوسائل الوسط بين طرفي التكنولوجيا والتكاليف، والتي سبقت الإشارة إليها، ويوضح الجدول (١) التوزيع الجغرافي لوسائل النقل المتوسطة ذات المستوى الأعلى.

^(٣١) الإدارة العامة للمرور بمحافظة القليوبية، بيانات وسائل النقل المرخصة بمحافظة القليوبية ٢٠١٣م، بيانات غير منشورة .
^(٣٢) Paul Starkey and Peter Njenga (2010): Improving Sustainable Rural Transport Services: Constraints, Opportunities, and Research Needs, International Forum for Rural Transport and Development (IFRTD), 23rd to 25th November, London, p. 3 .

^(٣٣) مركز معلومات محافظة القليوبية، بيانات عن الوحدات البيطرية والحيوانات بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣م، بيانات غير منشورة.

جدول (١) التوزيع الجغرافي لوسائل النقل المتوسطة بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣ م .

التصنيف	نوع الوسيلة	كفر شكر	بنها	طوخ	قليوب	شبين القناطر	القناطر الخيرية	الخانكة	شبرا الخيمة	الإجمالي	% من الإجمالي
المستوى الأدنى	الدواب (١)	٢٢٣٦	٨٨٢٥	٨٨٧٢	٨٦٩٧	٣٨٢٣	٥٠٠٢	٣٥٠١	٩٩٠	٤١٩٤٦	٩٨.٤
	الفرجات الهوائية عربات تجرها الدواب (٢)	*	٣٧٢	***٤٦	*	٢٧٠	*	*	*	٦٨٨	١.٦
	إجمالي فرعي % من الإجمالي	٥.٢	٢١.٦	٢٠.٩	٢٠.٤	٩.٦	١١.٧	٨.٢	٢.٣	١٠٠	-
المستوى الأعلى	موتوسيكل وتروسكيل (٣)	**	٤٣٥٦٩	١٥٠٧٧	٢٢٩١٠	٢٥١٠١	٥٦٤٤	١٥٧٧٤	٢٠٣٥٢	١٤٨٤٣٢	٧٦
	توكوتا (٣)	**	*	*	١٦٧	٩٨	٢٩	٢٠	٥٧١	٨٠٥	٠.٤
	جرارات (٤)	١٣١	٤٩٩	٤٧٦	٧٢٥	٢٢٩	٢٩٠	١٤٩	٢٠	٣٥١٨	١.٣
	مقطورات (٤)	٧٦	١٩٨	٢٠٤	١٤٢	٥٣	٩٨	١٠٤	٤٠	٩١٥	٢.٥
	إجمالي فرعي % من الإجمالي	٠.١	٢٩	١٠.٣	١٥.٧	١٦.٦	١٠.٣	٤	١٣.٧	١٠٠	٠.١
الإجمالي الكلي	٢٤٤٣	٥٣٤٦٣	٢٤٦٧٥	٣٢٦٤٦	٢٤٤٩٤	١١٠٦٣	١٩٥٥٣	٢١٩٧٣	١٩٥٣٤	١٠٠	١.٣
% من الإجمالي الكلي	١.٣	٢٧.٤	١٢.٦	١٦.٧	١٥.١	٩.٧	١٠	١١.٣	١٠٠	-	-

* بيانات غير متوفرة. ** يشترك مركز كفر شكر مع مركز بنها في هذه البيانات. ومن الصعب الفصل بينهما لأنهما مشتركان في إدارة مرور واحدة. *** تخصن هذه البيانات بالبريات المرخصة في وحدة كفر منصور فقط حيث لا تتوفر غير هذه الوحدة.

المصدر: الجدول من عمل الطالب اعتمادا على:

١- مركز معلومات محافظة القليوبية (٢٠١٤): الكتاب الإحصائي السنوي للمحافظة، بيانات عن الثروة الحيوانية بالمحافظة عام ٢٠١٣م، بيانات غير منشورة، والنسب من حساب الطالب. (١)

٢- مقابلة شخصية مع مدير قسم تراخيص النقل البطني بمركز ومدينة القناطر الخيرية بتاريخ الأحد ١٣-٨-٢٠١٤م. (٢)

٣- مقابلة شخصية مع مدير قسم تراخيص النقل البطني بمركز ومدينة بنها بتاريخ الأحد ١٣-٨-٢٠١٤م. (١)

٤- المجلس المحلي لمركز ومدينة طوخ، الشؤون الإدارية، قسم النقل البطني (٢٠١٤): بيان بوحدات النقل البطني المرخصة بوحدة كفر منصور حتى عام ١٩٩٦م، بيانات غير منشورة. (٢)

٥- الإدارة العامة للمرور بمحافظة القليوبية (٢٠١٤): بيانات وسائل النقل المرخصة بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣م، بيانات غير منشورة. (٣)

٦- مديرية الزراعة بمحافظة القليوبية (٢٠٠٩): بيانات الآلات الزراعية بالمحافظة عام ٢٠٠٩، بيانات غير منشورة، في عمرو عطا (٢٠١٣): التنمية الاقتصادية بمحافظة القليوبية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، الجيزة، ص ٩٩. (٤)

ويتضح من الجدول ما يلي :

- تصدر مركز بنها مقدمة المراكز بنسبة ٢٩% من جملة الوسائل المتوسطة، حيث أن هذا الوسائل المرخصة بهذا المركز تضم معها وسائل مركز كفر شكر الذي لا يمتلك وحدة مرور مستقلة.
- جاء مركز شبين القناطر في الترتيب الثاني بنسبة ١٦,٦ % من جملة وسائل النقل المتوسطة ذات المستوى الأعلى حيث يرجع ذلك إلى زيادة عدد الموتوسيكلات نظرا لقلة وسائل نقل الركاب مما يزيد من اعتماد السكان على تلك الوسائل في قضاء حوائجهم .
- جاء مركز قليوب في الترتيب الثالث من حيث وسائل النقل المتوسطة ذات المستوى الأعلى، حيث بلغ نصيبه ١٥,٧% من جملة الوسائل، ويرجع ذلك إلى كثرة أعداد الدراجات البخارية بهذا المركز حيث يعتمد عليها السكان في الوصول إلى محال عملهم، فقصر المسافة يزيد من الاعتماد على تلك الوسائل التي تمثل وسيلة خاصة تقضي رحلات السكان عند الحاجة .
- جاءت المراكز الأخرى في المحافظة (شبرا الخيمة، الخانكة، طوخ، القناطر الخيرية، كفر شكر) بنسبة ٣٨,٧% من جملة وسائل النقل المتوسطة ذات المستوى الأعلى، وترجع قلة الوسائل هنا إلى توفر بدائل النقل بهذه المراكز كما هو الحال في شبرا الخيمة والقناطر الخيرية والخانكة، حيث وجود مركبات الأجرة والأوتوبيسات والقطارات مما يقلل من ضرورة امتلاك السكان لوسائل نقل كالدراجات البخارية، كذلك فإن انخفاض مساحة الأراضي الزراعية بها أدى إلى قلة الجرارات والمقطورات .

ج- توزيع وسائل النقل المتقدمة (Modern Means of Transport (MMT) : وكما سبق وذكرنا أن هذا النوع من الوسائل يضم فقط الجيل الأكثر تعقيدا وسرعة وقدرة وتكلفة من وسائل النقل، حيث تضم الوسائل الآلية ذات الإطارات الأربعة Four-Wheels أو أكثر، وعلى ذلك فإن هذه الوسائل تتمثل في السيارات الخاصة (الملاكي)، وسيارات التاكسي، والبيك أب الخاصة بنقل الركاب، والميكروباص، والأوتوبيسات بأنواعها، والسيارات البيك أب الخاصة بنقل البضائع، والسيارات المزودة بالإطارات الخلفية، والشاحنات،

والمقطورات وبلغت هذه الوسائل بمحافظة القليوبية ١٥٨٩٨٥ مركبة مرخصة، بنسبة ١٠,٥% من جملة المركبات المرخصة بالمحافظة عام ٢٠١٣م، جدول (٢).

جدول (٢) التوزيع النسبي لوسائل النقل الريفي المتقدمة المرخصة بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣ م

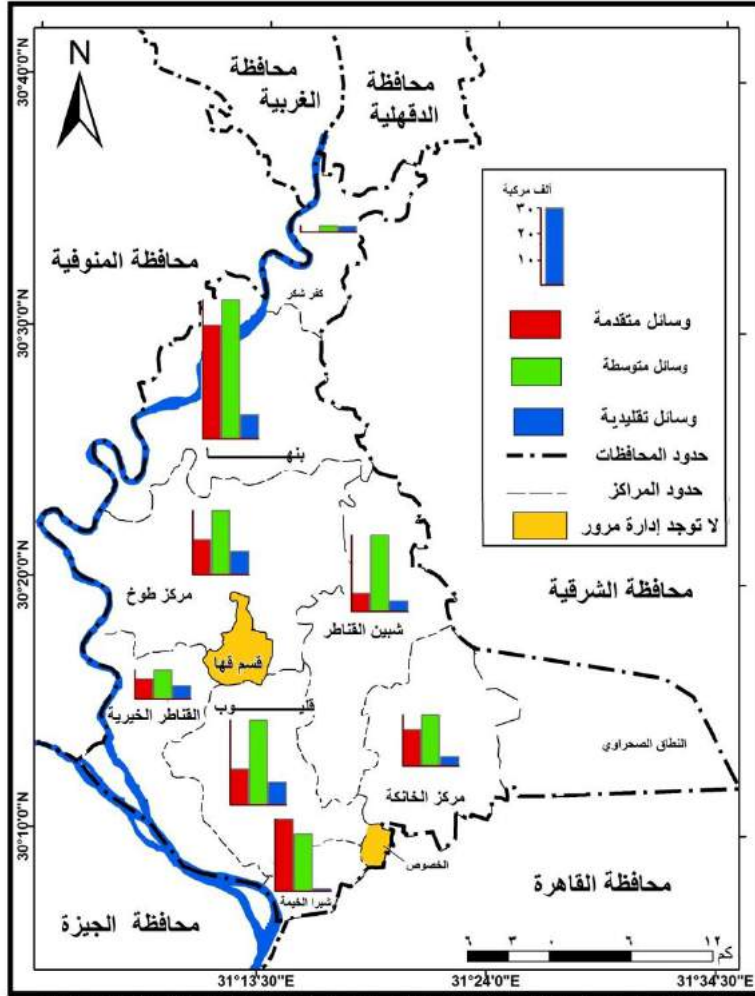
الإدارة	ملاكي	ميكروباص	أوتوبيس	بيك أب	مقطورة	نص مقطورة	خدمة عامة	معدة ثقيلة	الإجمالي (مركبة)	% من الإجمالي العام
بنها*	٢٨.١	٣٦.٥	٩.٥	٢٤.٦	٤٣.٥	٤.٨	٥٠.٧	٥٧.٧	٤٣٧٥٠	٢٨
القطار الخيرية	٧.٠	٨.٢	٠	٠	٠	٠	٠	٢.٤	٧٨٩٩	٥
طوخ	١٠.٢	٤.٥	٢٣.٤	٠	١٩.٢	٨٤.٧	٠.٦	٢٠.٢	١٣٣٩٦	٨.٦
الخالكة	١٣.٢	٧.٨	٠	٠	٠	٠	٠.٤	٦.٣	١٣٩٢٠	٨.٩
قليوب	١٣.٢	٧.٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٣٧٩٣	٨.٨
شبين القناطر	٦.٨	٣.١	٠	٠	٠	٠	٠	١٣.٥	٧٠٣٤	٤.٥
شبرا الخيمة	٢١.٦	٣٢.٨	٠	٠	٠	٠	٤٧.٢	٠	٢٧٦٥٧	١٧.٧
عرب العليقات	٠	٠	٦٧.١	٧٥.٤	٣٧.٣	١٠.٥	١.٠	٠	٢٩٠٧١	١٨.٦
إجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠
الإجمالي (مركبة)	٩٧٣٢١	١٣٣٦٨	٦٩٢١	٣١٦٩٤	٩٧٥	١١٨٩	٤٨٤٤	٢٠.٨	١٥٦٥٢٠	—
% من الإجمالي العام	٦٢.٢	٨.٥	٤.٤	٢٠.٢	٠.٦	٠.٨	٣.١	٠.١	-	—

* البيانات لا تشمل بيانات إدارة العبور. * بيانات تمثل مركزي بنها وكفر شكر المصدر: من عمل الطالب اعتمادا على ملحق (١).

ومن الجدول يتضح الآتي :

- تنوعت وسائل النقل المتقدمة بالمحافظة، وجاءت السيارات الملاكي (الخاصة) بالنسبة الأكبر، حيث بلغت قرابية ثلثي وسائل النقل المتقدمة (٢٠,٦٢%)، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب لعل منها ارتفاع عدد سكان المحافظة في الأساس، إضافة إلى الارتفاع النسبي في مستويات المعيشة الذي تشهده المحافظة .
- جاءت وسائل نقل البضائع من نوع البيك أب (ربع نقل) والمركبات المزدوجة الإطارات الخلفية (نص نقل) في المركز الثاني بين وسائل النقل المتقدمة بالمحافظة، حيث بلغت نسبتها ٢٠,٢% من جملة وسائل النقل المتقدمة بالمحافظة، ويرجع ارتفاع نسبة هذه الوسيلة إلى عدة أسباب أهمها ملائمة هذه الوسيلة لنقل المحاصيل وخاصة الفاكهة حيث ملائمتها للطرق الترابية والمرصوفة بالريف، كما تستخدم أيضا لنقل الماشية إلى أسواق الماشية.
- جاءت السيارات الأجرة (الميكروباص) في الترتيب الثالث بين الوسائل، حيث بلغت نسبتها ٨,٥% من جملة الوسائل المتقدمة، ويرجع ارتفاع نسبتها إلى استخدامها في نقل الركاب (عربات الأجرة)، وهي موزعة على خطوط سير معينه، وأغلب هذه السيارات من نوع الترامكو ورمسيس وراما .

شكل (٣) التوزيع الجغرافي لوسائل النقل الريفي بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣م



ملحوظة: تم الاستعانة ببيانات المركبات المرخصة بكل إدارات المرور الخاصة بالمراكز الريفية بالمحافظة بالإضافة إلى إدارة شبرا الخيمة حيث أنها تتخصص في ترخيص وسائل تعمل بكل المحافظة وتم استثناء مدينة العبور حيث أنها تمثل مجتمع عمراني جديد.

المصدر: الشكل من عمل الطلاب اعتمادا على جدول (١) و (٢).

- جاءت وسائل النقل الأخرى بنسبة ٩,١% من جملة الوسائل المتقدمة، وتتمثل هذه الوسائل في الأوتوبيسات وسيارات النقل الثقيل وسيارات الخدمة العامة والمعدات الثقيلة، وكلها يتطلب تشغيلها ظروف معينة لا تتوفر في الريف غالبا .
- جاء مركز بنها بالنسبة الأكبر من وسائل النقل المتقدمة، حيث بلغ نصيبه ٢٨% منها، ويعود ذلك في المقام الأول إلى لجوء سكان مركز كفر شكر إلى إدارة مرور هذا المركز لترخيص سياراتهم هناك، حيث عدم وجود إدارة مخصصة لهم، أي ان بيانات مركز بنها تمثل بيانات مركزي بنها وكفر شكر معا .
- جاءت إدارتي عرب العليقات وشبرا الخيمة بأكثر من ثلث وسائل النقل المتقدمة، ويرجع السبب إلى تخصصهما في ترخيص وسائل بعينها كما هو الحال في تخصص عرب العليقات في تراخيص مركبات نقل البضائع، كذلك فإن ارتفاع عدد السكان في شبرا الخيمة يعد أحد أسباب ارتفاع عدد المركبات بها .
- جاءت مراكز طوخ وقلوب والخانكة بنسبة ٢٦,٣% من جملة وسائل النقل المتقدمة بالمحافظة، ويرجع ذلك إلى الارتفاع النسبي.
- جاء مركزي القناطر الخيرية وشبين القناطر بالنسبة الأقل، حيث بلغ نصيبهما ٩,٥% فقط ويرجع ذلك إلى قلة عدد السكان من ناحية، وكذلك قلة اعتماد سكانها على المركبات الخاصة في النقل .

٢- توزيع وسائل النقل طبقاً لمليتها ونوعيتها بالمحافظة: وتتعدد أحيانا ملكية الأسر لوسائل النقل، وتختلف مراكز المحافظة من حيث تعدد وسائل النقل المملوكة للأسر **جدول (٣)**.
جدول (٣) التوزيع النسبي للأسر طبقاً للملكية ونوع الوسائل المملوكة عام ٢٠٠٦م

المركز	ملكية الأسر										
	نوع الملكية										
	تملك المركز		لا تملك المركز		سيارات ملاكي		دراجات بخارية		دراجات هوائية		وسائل أخرى
إجمالي المركز	(%) من إجمالي المركز	إجمالي الأسر	(%) من إجمالي الأسر	من (%) إجمالي المركز	وسيلة	من (%) إجمالي المركز	وسيلة	من (%) إجمالي المركز	وسيلة	من (%) إجمالي المركز	وسيلة
مركز بنها	٣٠,٥	٦٩,٥	١٣٤٤٥٦	٦٩,٥	٢٩,١	٧٣٧٠	٢٧	٩٠,٣٢	٢٦٧٣٨	١٩,٦	٢٨٤٩
مركز الخانكة	١٠,٩	٨٩,١	١٠٥٨١٨	٨٩,١	٩,٧	٢٤٤٨	٣,٥	١١٧٥	٧٥٧٩	٥,٦	١٤٧٠
مركز القناطر الخيرية	٢٧,٤	٧٢,٦	٩١٣٨٠	٧٢,٦	١٣,٤	٣٣٩٦	٨,٤	٢٨٢٢	١٧٧١٢	١٣	٣٥٠٠
مركز شبين القناطر	٢٢,٨	٧٧,٢	٩٨٩٣٧	٧٧,٢	١٠,٥	٢٦٤٧	٨,٦	٢٨٦٠	١٧٠٨٣	١٢,٥	١٩٣٢
مركز طوخ	٣٠,٣	٦٩,٧	١٠٩٤٤٨	٦٩,٧	١٣,٢	٣٣٤٥	٢٧,٤	٩١٤١	٢٢٦٨٤	١٦,٦	٢٤٤٩
مركز قليوب	٢٩,٣	٧٠,٧	١١٧٨٧٩	٧٠,٧	٤٦٤١	٤٦٤١	١٨,٣	٥٤٦٨	٢٤٦٩١	١٨,١	٤٤٨٨
م كفر شكر	٦٢,٦	٣٧,٤	٣٦٩٩٨	٣٧,٤	١٤٥٩	١٤٥٩	٥,٨	٢٩١٧	١٩٩٢٥	١٤,٦	٢٠٠٥
الإجمالي	٢٧,٥	٧٢,٥	٦٩٤٩١٦	٧٢,٥	١٠٠	٢٥٣٠٦	١٠٠	٣٣٤١٥	١٣٦٤١٢	١٠٠	١٨١٩٣

المصدر من عمل الطالب اعتمادا على :

مركز معلومات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (٢٠١٤م) : بيان الأسر المالكة لوسائل نقل بمحافظة القليوبية عام ٢٠٠٦م ، بيانات غير منشورة ، والتجمع والنسب من حساب الطالب.

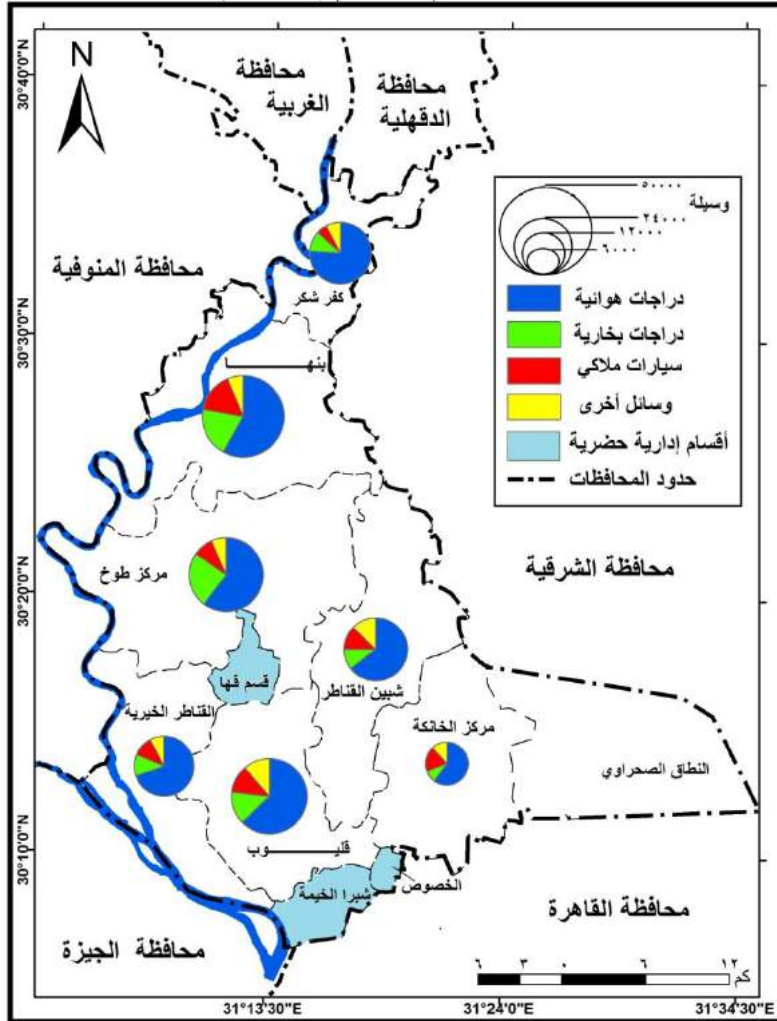
ومن الجدول (٣) يمكن تناول ملكية الوسائل في كل مركز على حدا كما يلي :

- **مركز بنها:** وقد احتل هذا المركز الترتيب الأول من حيث عدد الأسر المالكة لوسائل نقل، حيث بلغ نصيبه ٢١,٥% من جملة الأسر المالكة لوسائل نقل على مستوى المراكز الريفية بالمحافظة، حيث بلغت الأسر المالكة لوسائل نقل به ٤١٠٢٥ أسرة ، وقد بلغت نسبة السيارات الملاكي ٢٩,١% من جملة السيارات الملاكي بريف المحافظة، في حين بلغت نسبة الدراجات البخارية ٢٧% من الدراجات البخارية بريف المحافظة حيث الاعتماد على هذه الوسائل في الانتقال بين المحلات العمرانية وكذلك سهولة استخدامها وقلة تكلفتها، أما النسبة الأكبر فجاءت لصالح الدراجات الهوائية والتي تنتشر في ريف المركز بشكل ملحوظ حيث وصلت نسبتها ١٩,٦% من جملة الدراجات الهوائية بريف المحافظة، وجاءت الوسائل الأخرى بنسبة ١٥,٢% من جملة الوسائل الأخرى بالريف
- **مركز قليوب:** وقد وصلت نسبة عدد الأسر ٢٩,٣% من جملة الأسر بالمركز، ومن حيث نوعية الوسائل المملوكة للأسر بهذا المركز فقد احتل المركز الثاني من حيث عدد السيارات الملاكي حيث بلغ نصيبه ١٨,٣% من جملة السيارات الملاكي بالريف، وترتفع نسبة السيارات الملاكي في هذا المركز حيث يحتل المركز الثاني بعد بنها من حيث عدد السيارات الملاكي ويدل ذلك على ارتفاع مستوى المعيشة هنا حيث أن هذا المركز يمتاز بالوظيفة الصناعية المنتشرة في أغلب قرأه. كذلك بلغت هذه النسبة ١٦,٤% من جملة الدراجات البخارية بريف المحافظة لتحل بذلك الترتيب الثالث بين المراكز الريفية، فقد بلغت ١٨,١% من جملة الدراجات الهوائية بالمحافظة لتحل بذلك الترتيب الثاني بين المراكز الريفية، أما الوسائل الأخرى فقد بلغت نسبتها ٢٤% من جملة الوسائل الأخرى بريف المحافظة .
- **مركز طوخ :** احتل مركز طوخ الترتيب الثالث بين مراكز المحافظة من حيث عدد الأسر المالكة لوسائل نقل، حيث وصل عدد الأسر المالكة لوسائل نقل به ٣٣١٨١ أسرة، بنسبة ٣٠,٣% من جملة الأسر بالمركز، ومن حيث نوع الوسائل المملوكة للأسر بالمركز فقد وصلت نسبة السيارات ١٣,٢% من جملة هذه الوسائل، واحتل هذا المركز الترتيب الرابع من حيث عدد السيارات الملاكي بالمحافظة، في حين جاءت الموتوسيكلات بنسبة ٢٧,٤% من جملة الدراجات البخارية بريف المحافظة حيث يضم هذا المركز النسبة الأكبر من الموتوسيكلات بين مراكز المحافظة، حيث تستخدم هذه الوسيلة في كثير من الأغراض في الريف لرخص تكاليفها وسهولة صيانتها، ناهيك عن استخدامها كوسيلة نقل حضري داخل

المدينة وبينها وبين القرى القريبة، كذلك بلغ نصيب المركز من الدرجات الهوائية بالمحافظة ١٦,٦% (الترتيب الثالث)، حيث أنها وسيلة رخيصة وتمتاز بتكاليف صيانة منخفضة كما أنها لا تحتاج إلى وقود وبالتالي تكثر بين سكان هذا المركز الذي يتسع فيه الريف لأكثر مساحة بين مراكز المحافظة، ومن هنا كانت هذه الوسيلة هي الأفضل للتنقل داخل القرية وبينها وبين العزب والكفور المحيطة، أما الوسائل الأخرى فقد بلغت أيضا ١٣,١% من جملة الوسائل الأخرى بالريف.

● **مركز القناطر الخيرية** : وقد بلغ عدد الأسر المالكة لوسائل نقل بهذا المركز ٢٥٠٦١ أسرة، بنسبة ٢٧,٣% من جملة الأسر بالمركز، وقد جاء هذا المركز في الترتيب الثالث من حيث عدد السيارات الملاكي بين المراكز الريفية، حيث بلغ نصيبه ١٣,٤% من جملة هذه السيارات، أما الموتوسيكلات فقد بلغت نسبتها ٨,٤% من جملة الدرجات البخارية بريف المحافظة، حيث قرب المركز من القاهرة وقلة المسافات بين القرى به وكذلك توفر وسائل النقل الأخرى، مما يقلل من ضرورة امتلاك هذه الوسيلة، أما الدرجات الهوائية فقد احتل المركز الترتيب الخامس بنسبة ١٣% من جملة الدرجات الهوائية بريف المحافظة، في حين بلغت نسبة الوسائل الأخرى ١٨,٧% من جملة هذه الوسائل بريف المحافظة ليحتل المركز الترتيب الثاني بين المراكز الريفية من حيث عدد هذه الوسائل.

شكل (٤) التوزيع الجغرافي للوسائل المملوكة للأسر بالمراكز الريفية عام ٢٠٠٦ م



المصدر : الشكل من عمل الطالب اعتمادا على جدول (٣).

- **مركز كفر شكر :** بلغ عدد الأسر المالكة لوسائل نقل بهذا المركز حوالي ٢٣١٥٦ أسرة، بنسبة ٦٢،٦% من جملة الأسر بالمركز، وقد احتل المركز الترتيب الرابع بين المراكز الريفية بنسبة ١٤،٦% من جملة الدراجات الهوائية بريف المحافظة، حيث يرجع ذلك إلى انتشار استخدام الأطفال لهذه الوسيلة وينطبق ذلك على كل مراكز المحافظة، بينما جاء المركز أيضا في الترتيب الرابع بين المراكز الريفية بنسبة ٨،٧% من جملة الدراجات البخارية بريف المحافظة، أما السيارات الملاكي فبلغت نسبتها ٥،٨% من جملة السيارات الملاكي بريف المحافظة ليأتي المركز بذلك في الترتيب الأخير بين المراكز الريفية بالمحافظة، كذلك جاءت الوسائل الأخرى بنسبة ١٠،٧% من جملة الوسائل الأخرى بالمراكز الريفية ليأتي المركز بذلك في الترتيب الخامس بين المراكز الريفية من حيث عدد الوسائل الأخرى.
- **مركز شبين القناطر :** جاء هذا المركز في الترتيب السادس بين مراكز المحافظة من حيث عدد الأسر التي تمتلك وسائل نقل، فقد بلغ عدد هذه الأسر ٢٢٥٦٥ أسرة بنسبة ٢٢،٨% من جملة الأسر بالمركز، ومن حيث نوع الوسائل، فقد جاء المركز في الترتيب الخامس بين المراكز الريفية من حيث عدد السيارات الملاكي حيث بلغ نصيبه ١٠،٥% من جملة تلك الوسائل، أما الموتوسيكلات فإن المركز احتل أيضا الترتيب الخامس بالنسبة لنصيبه من الدراجات البخارية بنسبة ٨،٦% من جملة الدراجات البخارية بريف المحافظة، أما الدراجات الهوائية فجاءت بنسبة ١٢،٥% من جملة الدراجات الهوائية بالريف ليأتي المركز في الترتيب السادس بين المراكز الريفية، أما الوسائل الأخرى فقد بلغت نسبتها ١٠،٣% من جملة الوسائل الأخرى بالريف.
- **مركز الخانكة :** جاء مركز الخانكة - رغم أهميته الصناعية - مؤخرة المراكز الريفية من حيث ملكية الأسر لوسائل النقل، حيث جاء المركز فقط بنسبة ١٠،٩% من جملة الأسر بالمركز، ويرجع ذلك إلى انتشار العمالة الصناعية بالمركز والتي لا يوجد لديها فائض في دخولها لامتلاك وسيلة نقل، كما أنها لا تحتاج لوسائل نقل خاصة بها تنقلها من وإلى مناطق العمل، حيث وفرة وسائل النقل التي تربط مناطق تولد الرحلات بالمركز بالمناطق الجاذبة لها، مثل خط السكة الحديد المرج - شبين القناطر مرورا بالقليوبية والخانكة وأبو زعبل . أما عن نوعية وسائل النقل فقد بلغت السيارات الملاكي نسبة ٩،٧% من جملة الوسائل، وجاء المركز في ترتيب متأخر (السادس) بين المراكز الريفية من حيث نصيبه من السيارات الملاكي بريف المحافظة، في حين جاءت الموتوسيكلات بنسبة ٣،٩% من جملة الدراجات البخارية بريف المحافظة، وجاء المركز في الترتيب الأخير بين المراكز الريفية، أما الدراجات فقد بلغت ٥،٦% من جملة الدراجات الهوائية بريف المحافظة، وتأخر أيضا المركز من حيث نصيبه من الدراجات الهوائية حيث جاء في الترتيب السابع والأخير، كما بلغت الوسائل الأخرى ٧،٩% من جملة الوسائل الأخرى بريف المحافظة، وجاء المركز في الترتيب الأخير أيضا.

خاتمة :

من العرض السابق لوسائل النقل الريفي بمحافظة القليوبية يمكن أن نخلص بالنتائج والتوصيات الآتية:

أولاً : النتائج : يتضح من الدراسة أن :

- ١- هناك خطأ في عملية ترخيص وسائل النقل بمحافظة القليوبية، حيث أن تخصص إدارات مرور بعينها في ترخيص أنواع معينة من الوسائل لا يعطي صورة واضحة عن توزيع وسائل النقل بريف المحافظة .
- ٢- تتنوع وسائل النقل الريفي بمحافظة القليوبية بين وسائل نقل تقليدية وأخرى متوسطة وثالثة متقدمة، وقد اختلف توزيع هذه الوسائل بين مراكز المحافظة، فبالنسبة للوسائل التقليدية فقد جاءت مراكز بنها وطوخ وقلوب والنسبة الأكبر (٦٢،٩%)، أما الوسائل المتوسطة فقد استأثرت مراكز بنها وقلوب وشبين القناطر بالنسبة الأكبر (٦١،٣%) من جملة وسائل النقل الريفي المتوسطة (ذات المستوى الأعلى)، أما الوسائل المتقدمة فقد جاء مركز بنها بأكثر من ربعها.
- ٣- تعد وسائل النقل المتوسطة بمستويها الوسائل الأكثر استخداماً في ريف المحافظة ،حيث قلة تكاليف استخدامها وملائمتها لظروف البيئة الجغرافية في الريف، وتعتبر مركبات الموتوسيكلات والتروسيكلات والتوكتوك من المركبات الأكثر انتشاراً بريف المحافظة، حيث بلغ عدد الأولى والثانية ١٤٨٤٣٢ مركبة، والثالثة ٨٠٥ مركبة (المرخصة فقط)، وتلعب هذه الوسائل دوراً مهماً في عملية نقل سكان الريف وسلعهم بين أجزاء الريف المختلفة.
- ٤- بلغت نسبة الأسر المالكة لوسائل نقل بمحافظة القليوبية ٢٧،٥% من إجمالي الأسر بمحافظة القليوبية عام ٢٠٠٦م، في حين بلغت نسبة الأسر غير المالكة لوسائل نقل ٧٢،٥% من جملة الأسر بالمحافظة، وجاءت الدراجات الهوائية من أكثر الوسائل المملوكة للأسر بالمحافظة (٦٣،٨% من جملة الوسائل)، في حين جاءت الدراجات البخارية في الترتيب الثاني بنسبة ١٥،٦%، بينما جاءت السيارات الملاكي في الترتيب الثالث بنسبة ١١،٨%، أما الوسائل الأخرى فجاءت في الترتيب الأخير بنسبة ٨،٨% من جملة الوسائل المملوكة للأسر عام ٢٠٠٦م.

ثانياً: التوصيات: توصي الدراسة بالآتي:

- ١- توصي الدراسة بضرورة أن يكون هناك نظام لترخيص وسائل النقل وفقاً للنطاق الذي تعمل فيه، بحيث تعطي هذه الطريقة صورة واضحة لتوزيع وسائل النقل بالمحافظة، كما توصي الدراسة بضرورة إنشاء إدارة ترخيص مستقلة لمركز كفر شكر .
- ٢- أصبحت وسائل النقل المتوسطة (ذات المستوى الأعلى) جزءاً لا يتجزأ من منظومة النقل الريفي، حيث تحطم هذه الوسائل العزلة للمجتمعات الريفية المنعزلة، من خلال سهولة استخدامها وقلة تكاليفها، وبالتالي فإنه لا بد من العمل على إدخال هذه الوسائل ضمن منظومة النقل بشكل أكثر قانونية وبأسلوب أكثر استدامة .
- ٣- توصي الدراسة بضرورة تشجيع استخدام الوسائل التقليدية في ريف المحافظة، حيث أن ما يعانيه الريف من ثورة التحديث وتبدل هوية البيئة الريفية وما يصاحب ذلك من استخدام وسائل النقل الآلية بشكل غير مستدام، يؤدي إلى الإضرار بالبيئة والضغط على موارد الطاقة، وبالتالي فإن تشجيع استخدام وسائل النقل الريفي التقليدية يُعد أسلوباً مهماً للحفاظ على البيئة الريفية من التلوث، حيث أن هذه الوسائل صديقة للبيئة.
- ٤- لا تمثل أعداد الوسائل المرخصة كل الوسائل الموجودة بالفعل، وخاصة فيما يخص الدراجات البخارية والتوك توك، وبالتالي فإن الدراسة توصي بضرورة وضع القوانين

الصارمة لمنع تشغيل هذه الوسائل غير المرخصة، كأن يوضع قانون بعدم السماح لتلك الوسائل بالحصول على الطاقة المحركة من محطات البنزين إلا بالترخيص.

٥- تعتبر العربات الكارو والكراتات من أهم وسائل النقل في الريف، لكن هذه الوسائل تستخدم أيضا في المدن بشكل واسع، حيث تستخدم في نقل الخضروات والمنتجات الريفية من القرى القريبة إلى المدن، وبالتالي يرى الطالب ضرورة العودة إلى نظام تراخيص النقل البطنيء حيث أن هذه الوسائل تتسبب في كثير من المشكلات داخل المدن، وبالتالي فإن ترخيصها يسهل من حصرها في المقام الأول إضافة إلى سهولة توقيع العقوبة على المخالفات الناتجة عنها.

الملاحق

ملحق (١) بيان بأعداد المركبات المرخصة بإدارات المرور بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣ م.

الإجمالي	العبور	عرب العليقات	شبرا الخيمة	شبين القناطر	قليوب	الخانكة	طوخ	القناطر	بنها	الإدارة
٩٩٦٦٢	٢٣٤١	٠	٢٠٩٧٩	٦٥٩٨	١٢٨٥٦	١٢٨٤٣	٩٩٠٤	٦٧٩٥	٢٧٣٤٦	ملاكي
٨٥	١	٠	٦٩	٠	٠	١٥	٠	٠	٠	تحت الطلب
١٤٨٦٠٢	١٧٠	٠	٢٠٣٥٢	٥٦٤٤	٢٢٩١٠	١٥٧٧٩	١٥٠٧٧	٢٥١٠١	٤٣٥٦٩	موتوسيكل
٨٠٥	٠	٠	٥٧١	٢٩	١٦٧	٢٠	٠	١٨	٠	توك توك
١٣٧	-	-	-	٢٨	-	١٣	٧	٢	٨٧	جرار زراعي
١٩٦	-	-	١٣٦	-	-	٦	-	-	٥٤	تجاري مؤقت
١٧٣٩	٠	٠	١٣٧٣	٠	٠	٠	٠	٠	٣٦٦	عداد
٦٤٠٩	٩٣	٠	٧٨٢	٤٠٨	٩٣٧	٣٨٢	٣٦٢	٨٩٥	٢٥٥٠	سرفيس
٥٣١٣	٠	٠	٢٢٣٦	٠	٠	٦٦١	٢٤٤	٢٠٤	١٩٦٨	محافظات
١٥	٠	١٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٥	سياحة
١٢١	٠	٣	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١١٨	عام
١٩٨٣	٣٢	١٢١٤	٠	٠	٠	٠	٦٥٨	٠	٧٩	خاص
٤١٠٦	٦	٢٧١٥	٠	٠	٠	٠	٩٥٨	٠	٤٢٧	رحلات
٧٦٥	٣١	٦٩٩	٠	٠	٠	٠	٤	٠	٣١	مدارس
٣١٦٩٤		٢٣٨٩١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٧٨٠٣	بيك أب
٩٧٥	٠	٣٦٤	٠	٠	٠	٠	١٨٧	٠	٤٢٤	مقطورة
١١٨٩	٠	١٢٥	٠	٠	٠	٠	١٠٠٧	٠	٥٧	نصف مقطورة
١٣	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٥	٣	٥	مقطورة زراعية
١٣٧٦	٠	٠	٥٩٧	٠	٠	٠	٠	٠	٧٧٩	حكومة
١٣٤٥	٠	٠	٨٠٦	٠	٠	٠	٠	٠	٥٣٩	عام
١٧٣٥	٠	٠	٦٧٩	٠	٠	٠	٠	٠	١٠٥٦	محافظه
١٠٨	٠	٥٠	٠	٠	٠	٠	٣٠	٠	٢٨	معدة ثقيلة
٣٠٨٣٧٣	٢٦٧٤	٢٩٠٧١	٤٨٥٨٠	١٢٧٠٧	٣٦٨٧٠	٢٩٧١٩	٢٨٤٤٣	٣٣٠١٨	٨٧٢٩١	الإجمالي

المصدر : الإدارة العامة للمرور بمحافظة القليوبية ، بيانات وسائل النقل المرخصة بالمحافظة لعام ٢٠١٣ ، بيانات غير منشورة .

المصادر والمراجع.

أولا/ المصادر:

- ١- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (٢٠٠٨): التعداد العام لسكان مصر ٢٠٠٦م، محافظة القليوبية، القاهرة .
- ٢- مركز معلومات محافظة القليوبية (٢٠١٤): البيانات الإحصائية السنوية لمحافظة القليوبية، بيانات غير منشورة، صفحات مختلفة.
- ٣- الإدارة العامة للمرور بمحافظة القليوبية، بيانات وسائل النقل المرخصة بالمحافظة لعام ٢٠١٣، بيانات غير منشورة .
- ٤- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (٢٠٠٦): سيارات النقل في مصر عام ٢٠٠٥ ، يولييه، القاهرة.
- ٥- مركز معلومات محافظة القليوبية، بيانات عن الوحدات البيطرية والحيوانات بمحافظة القليوبية عام ٢٠١٣م، بيانات غير منشورة.
- ٦- مقابلة شخصية مع مدير قسم تراخيص النقل البطيء بمركز ومدينة القناطر الخيرية - محافظة القليوبية، بتاريخ الأحد ١٣-٨-٢٠١٤ الساعة ١٠ ص.
- ٧- مقابلة شخصية مع وكيل إدارة تراخيص النقل البطيء بمركز ومدينة القناطر الخيرية - محافظة القليوبية، بتاريخ الأحد ١٧-٨-٢٠١٤ الساعة ١٥:٩ ص.
- ٨- مقابلة شخصية مع رئيس قسم تراخيص النقل البطيء بمركز ومدينة بنها - محافظة القليوبية، بتاريخ الأحد ١٧-٨-٢٠١٤ الساعة ٤٥:١٢ م.

ثانيا : المراجع :

أ- المراجع العربية

- ١- حاتم محمد الحاج (١٩٩٠): حاجة الإنسان العربي للنقل و الاتصالات، الطبعة الأولى، دار طلاس للترجمة والنشر، دمشق.
- ٢- سعد الدين عشاوي (١٩٧٥): تنظيم وإدارة النقل، مكتبة عين شمس، القاهرة .
- ٣- صفوح خير (٢٠٠٠) : الجغرافيا، مناهجها وموضوعها وأهدافها، دار الفكر المعاصر، بيروت .
- ٤- عبد السلام عبد الستار (٢٠٠٢) خدمات النقل الريفي في محافظة الغربية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة المنوفية.
- ٥- مسعد بحيري (١٩٩٢): جغرافية الأسواق الريفية بمحافظة القليوبية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، القاهرة .

ب- المراجع الأجنبية :

- 1- Michael Replogle (1991): Non-Motorized Vehicles in Asian Cities, Asia Technical Department Series, World Bank technical paper No. 162. Washington, D.C.
- 2- I.T. Transport Ltd (1996): Promoting Intermediate Means of Transport : Approach Paper , The World Bank, Africa Region, SSATP Working Paper No 20, October, Washington, D.C.
- 3- Simon D. Ellis and John L. Hine (1998): The Provision of Rural Transport services, Approach Paper, SSATP Working Paper No 37,

The Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP), The World Bank, Washington D.C.

- 4- Paul Starkey and Peter Njenga (2010):Improving Sustainable Rural Transport Services: Constraints, Opportunities, and Research Needs, International Forum for Rural Transport and Development (IFRTD), 23rd to 25th November, London.
- 5- Paul Starkey (2001):Local transport solutions: people, paradoxes and progress. SSATP Working Paper No. 56 , Sub-Saharan Africa Transport Policy Program, (SSATP), The World Bank, Washington DC.
- 6- A K Farhad Ahmed et All (1995) Rural transport in Bangladesh : Impact of non motorized transport on household s' activity , Travel Patterns , Journal of the Eastern Asia society Transportation studies, vol.1, No.3,.
- 7- Teffera Mengesha (2010):Emancipating the Rural Population from Isolation Intermediate Means of Transport (IMTs) The Case of Ethiopia in Sub-Saharan Africa , A Paper Presenting at the 1st AFCAP Practitioners Conference 23 – 25 November, Addis Ababa.
- 8- Niklas Sieber(2009):Freight Transport For Development Toolkit, Rural Freight ,DFID / The World Bank ,Washington Dc .

Paul Starkey et all (2002): Improving Rural Mobility ,Options for Developing Motorized and Non motorized Transport in Rural Areas, World Bank Technical Papers No. 525, The World Bank ,Washington,