حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة
في محافظة المنوفية
ودورها في تحقيق التكامل المكاني

اعداد

أ.د / عادل محمد شاويش

أستاذ الجغرافيا الاقتصادية

كلية الآداب – جامعة المنوفية

يمكن أن تساهم شبكة النقل بأنماطها المختلفة في تحقيق التكامل المكاني على المستويات الجغرافية المختلفة ، وذلك تدعيما لعملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تستهدفها الكثير من الدول الراغية في تحقيق مستوى معيشي مقبول ومرضي للقطاع الاكبر من السكان ، وبالطبع لا يستطيع الاقليم الواحد بمستوياته المكانية أو الادارية وموارده المتاحة تحقيق كل احتياجات السكان ، ولذلك فلا بد من الحركة والانتقال للسكان على مستويات جغرافية تبدأ بالقرية ويمكن أن تنتهي بالدولة أو خارجها أنظر شكل (1) .

- مفهوم التكاملية المكانية The Spatial Integration:

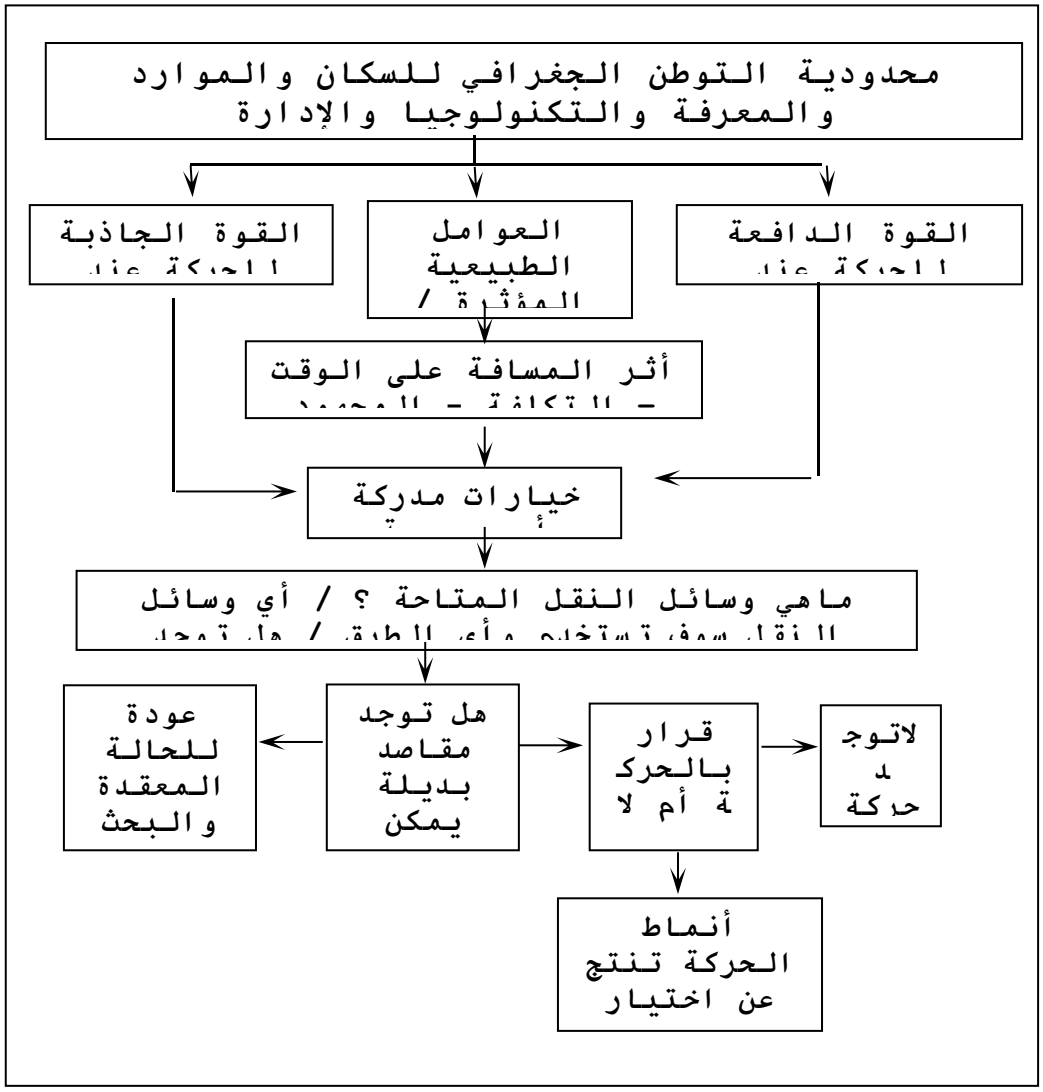
هناك مفاهيم عدة للتكاملية المكانية من أهمها أنها تعنى تحقيق التنسيق بين الأنشطة التنموية على المستوى الإقليمي في الدولة لتحقيق التأثير المتجانس أو المتماثل على المستوى المكاني الاقليمي أو القومي ويمكن تحقيقها من خلال وسيلتين رئيسيين وهما

- التفاعلية The Interaction و تشمل حركة وانتقال كل من الموارد والسكان بين الأقاليم والمواقع المختلفة.

- الانتشار المكاني The Spatial Diffusion:

تتسم فكرة الانتشار المكاني بحداثتها بالنسبة لعملية التنمية في الفكر الجغرافي حيث ظهرت مرتبطة بكتابات الجغرافي السويدي [هجرستراند] في الخمسينيات والذي اعتبر عملية الانتشار المكاني بمثابة الميكانيزم الحيوي الذي يحافظ على قوة الدفع اللازمة لعملية التنمية قدما وللأمام في الدولة ؛ حيث تساعد على إيجاد نمط من التجانس النسبي في عملية التنمية على المستوى المكاني وأيضا من خلال التغيير في الهياكل الاجتماعية وخاصة فيما يتعلق بالنسيج الاجتماعي والعلاقات الاجتماعية بالدولة Hagerstrand , T - 1962 .

شكل (1) خصائص الحركة النقلية في الجغرافيا البشرية -عن روبسون 1977م.



ومن ناحية أخرى يرى معظم الباحثين إن التكاملية المكانية بشقيها السابقين لا يمكن أن تحقق أهدافها من خلال عوامل استاتيكية ثابتة بل من خلال ميكانيزم حركي يؤدي إلى الانتشار المكاني لعملية التنمية على المستوى المحلي والاقليمي والقومي ، وتعلب وسائط النقل وشبكة الطرق دورا مهما في تحقيق هذا الميكانيزم الحركي الذي يفضي الى تحقيق التنمية الشاملة . ويرى [كولي] ومن خلال دراسته لمناطق التخلف والركود التنموي في بعض الأقاليم في بعض الدول بأن هناك مجموعة من الملامح الاقتصادية والاجتماعية التي تتسم بها تلك المناطق منها ما يلي :

- ارتفاع مستوى البطالة بتلك المناطق - انخفاض مستوى الدخل .
- هجرة السكان وخاصة فئة الشباب إلى مناطق أخرى بحثاً عن فرص العمل أو بحثاً عن فرص عمل تتميز بمستوى الدخل المرتفع .
- تدهور الأنشطة الاقتصادية في الإقليم وخاصة بعد نفاذ أو تناقص الموارد الطبيعية التي توجد فيه - تناقص قدرة الإقليم على جذب السكان لعدم توافر البنيات التحتية الخدمية.

ومن ناحية أخرى تعتبر محافظة المنوفية من المحافظات التي ترتفع بها نسبة البطالة ، كما تعتبر من المحافظات المحدودة في مواردها الطبيعية ، باستثناء الأرض الزراعية التي تتعرض للتناقص السريع بسبب المعدلات المرتفعة للزحف العمراني، كما تعتبر من المحافظات الاكثر كثافة سكانية ، وكذلك تعتبر من المحافظات التي يضائل نصيب الفرد فيها من الأرض الزراعية ، هذا اضافة ضعف البنية الصناعية باستثناء الجناح الغربي في مدينة السادات والجناح الشرقي في منطقة قويسنا الصناعية كل ذلك وغيره من الأسباب التي تدفع بالكثير من سكان المحافظة للحركة والانتقال على المستوى الداخلي أو خارج المحافظة مما يؤدي الى البحث عن تحقيق التكاملية المكانية عبر الانتشار المكاني والتفاعلية المكانية . وكما هو معلوم أن النظام النقلي في أي إقليم يهدف لتوفير إمكانية تنقل Mobility مريحة وأمنه للسكان وبتكلفة مقبولة Acceptable Coast، ويمكن أن تؤدي وسائط النقل العام دورا كبيرا في هذا المجال (Chowdhury,S -et,al-2015) ، ويعتبر الهدف الرئيس من إنشاء وتنمية شبكة الطرق هو خدمة الطلب على حركة النقليات وتحقيق إمكانية وصول جيدة للسكان والسلع والذي يمكن توضيحه على خرائط كمواقع للحركة، والي يمكن أن تشير إلى منشأ ومقصد وكذلك حجم الحركة النقلية الناتجة عن الطلب على النقل، وتؤدي تلك الحركة لظهور ما يسمى بالتكاملية المكانية بين المحلات الريفية والحضرية Spatial Integration Between the Urban and Rural Settlements (Wener,C-1969). وأخيرا يمكن القول بأن هناك علاقة بين الإقليم الوظيفي وما يطلق عليه الظهير النقلي Transportation Hinterland لكل شبكة نقلية ، كما يمكن تعريف الظهير النقلي بأنه تلك المساحة المكانية أو الجغرافية التي تقع تحت تأثير قوى لنفوذ

عقدة نقليه معينة أو مدينة معينة وذلك بدرجة أكبر من تأثير باقي عقد الشبكة الأخرى عليها . ويعكس الظهير النقلي الأهمية النسبية للعقدة أو المدينة مقارنة بالعقد أو المدن الأخرى ، حيث نجد أن العقد الأقوى نفوذا دائما تتجه للسيطرة على نسبة كبيرة من حركة الظهير الحضري للمدن أو العقد الأخرى الأضعف منها، وذلك عكس سلوكها مع العقد الأقوى منها والمنافسة لها. ويرى كل من تافي وجوثير] بأن ظهير العقد الضعيفة غالبا ما يتداخل مع ظهير العقد الأقوى منها في النمط الهيراركي لعقد الشبكة النقلية. وكما يرى [تافي وجوثير - 1973] أن الصورة التركيبية لشكل النشاط الاقتصادي في الإقليم وشبكة الطرق التي تربطه يمكن أن تعبران عن وظيفته الإقليمية، وكذلك تشكلان الملامح العريضة للنظام المكاني للإقليم ، كما أن أي تغيير يحدث في نمط الترابط الجغرافي لمواقع الأنشطة الاقتصادية في الإقليم يمكن أن يصحبها تغيير كبير في نمط التجانس الإقليمي Regional Harmony Pattern (Taffe , J- and Gauthier , R- 1973-PP-1-33) ، وبلا شك فإن درجة التشابه والتباين في المواقع الجغرافية وكذلك خصائص الأنشطة الاقتصادية والتي تؤثر بدرجة كبيرة على توطن شبكات النقل المختلفة ، وبلاشك يرتبط التباين والتشابه بعوامل تتعلق معظمها بخصائص الجغرافية الطبيعية والبشرية والاقتصادية في الإقليم الذي تتوطن فيه شبكات الطرق والنقل .

- **دراسات سابقة :**

في الحقيقة بعد استطلاع الباحث للورقة البحثية التي كتبها شاو شين التي تناول خلالها التطورات العلمية في مسيرة جغرافية النقل في أوروبا الولايات المتحدة، وذلك بدءا بكتابات (أولمان ومايرـ 1954م) والتي مضى عليها أكثر من نصف قرن، ومع بداية التسعينات ظهرت كتابات (نولز 1993م) والتي اقترح من خلالها تسعة قوائم بحثية في جغرافية النقل تركزت حول الاسهام التطبيقي لجغرافية النقل في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية مع التركيز على الأبعاد الانسانية في جغرافية النقل. في حين حدد كل من (تافي وجوثر -1994م) ست مستويات فرعية لموضوعات بحثية توضح التنوع في فلسفة موضوعات جغرافية النقل فيما بعد سبعينات القرن العشرين، وقد وضع (جرهام -1999م) في نهاية التسعينات أجندة بحثية نيابة عن مجموعة جغرافية النقل في الجمعية الجغرافية الملكية البريطانية ، بالاشتراك مع المعهد الجغرافي البريطاني ، والتى ركزت على تحليل العلاقة بين سلوكيات النقل والسفر وإمكانية التنقل والتغيير الاجتماعي. وفي الولايات المتحدة الأمريكية جاء (جوتيز وزملائه 2003م) ليحددوا ثلاثة مستويات بحثية رئيسية في جغرافية النقل خلال العقود الأخيرة من القرن العشرين ، كما اقترح (بلاك2004م) قائمة تضم ثمان عشر موضوعا بحثيا التي يجب تهتم بها جغرافية النقل في الوقت الحاضر، وقد ركزت تلك القائمة البحثية

على دراسة الوقت والوقت الحقيقي Time and Real-Time in Transport Geography في جغرافية النقل ، وخاصة التغيرات الناتجة عن التغير الاجتماعي والاقتصادي والتكنولوجي ، كما ركز جغرافي النقل على دراسة الموقع والأنماط الجغرافية للأنظمة النقلية، وكذلك دراسة الحركة النقلية والتفاعل والتكامل المكاني للسكان عبر تلك الأنظمة النقلية التي تستهدف الحد من الانعزال المكاني Spatial Isolation بين التجمعات العمرانية والسكانية في أقاليم الدولة (Black,W-2003). وأخيرا ترى الكثير من أدبيات جغرافية النقل أن شبكة الطرق البرية ذات تأثير مباشر وغير مباشر على عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية سواء في أقاليم العالم المتقدم أو النامي ، ولا يزال النقل بالطرق البرية له السيادة في الدول الإفريقية، كما يمثل عنصر حساس في عملية التنمية الاقتصادية، حيث لا تستطيع كثير من الدول تطوير النقل الحديدي أو الجوى أو المائي بنفس كفاءة النقل بالطرق بالمرصوفة (Boateng ,R-et,al -2015) كما تساهم وسائط النقل البري بأنواعها المختلفة مع شبكة الطرق بدور رئيس في تحقيق إمكانية الوصول للسكان والسلع والبضائع على المستوى المحلي والإقليمي والقومي .

أولا - التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق المرصوفة في المحافظة :

من خلال استقراء أدبيات جغرافية النقل نجد أن كل من (لوي وموريادس – 1975) في كتابهما (جغرافية الحركة)Movement Geography برون بأن شبكة الطرق والنقل ما هي إلا قنوات اتصال تربط بين عقدتين تتم عبرها وبينها عمليات التفاعل المكاني للسكان بين المحلات العمرانية الريفية والحضرية التي تربطها (Lowe,C-Moryads,S-1975)، كما أن لشبكة الطرق دورا هاما في تحقيق إمكانية وصول جيدة للسكان حيث الطرق والمحطات أكثر أمنا، وكذلك قدرة المجتمع على الوصول لمواقع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والخدمية المختلفة عبر شبكة طرق جيدة ووسائط نقل جيدة وملائمة للسفر يمكن من خلالهما تحقيق إمكانية وصول مقبولة زمانيا ومكانيا واقتصاديا (Nutley-S- 1998) ، وينتج عن ذلك عملية التكامل المكاني Spatial Integration بين هاتين العقدين.

ومن ناحية أخرى تعتبر شبكة الطرق في أي إقليم أو دولة بمثابة الشرايين التي يتدفق أو يتحرك عبرها السكان لحساب تحقيق الأهداف الاقتصادية أو الاجتماعية ، كذلك تتحرك عبرها مدخلات ومخرجات الأنشطة الاقتصادية المختلفة في الاقليم، كما أو ضحنا في الشكل السابق. وعند الحديث عن شبكة الطرق الريفية في محافظة المنوفية والتي يبلغ إجمالي أطوالها المرصوفة في المحافظة 1337.8كم سنة 2017م ، في حين بلغت 606كم سنة 1992م بزيادة قدرها 731.8كم خلال تلك الفترة بزيادة سنوية 52.9كم ، ويتفاوت التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق الريفية المرصوفة في مراكز المحافظة التسع، حيث يأتي مركز أشمون في الترتيب الأول بنسبة 14.6% يليه في

الترتيب الثاني بفارق ضئيل مركز قويسنا حيث تستأثر بنسبة 12.2%، بينما يأتي مركز السادات في الترتيب الثالث بنسبة 11.7%، بينما يأتي مركز الباجور في الترتيب الرابع بنسبة 11.4%، وفي الترتيب الخامس يأتي مركز شبين الكوم بأكثر قليلا من العشر تقريبا(10.5%)، يليه مركز بركة السبع في الترتيب السادس بفارق ضئيل حيث تستأثر بنسبة 10.4%. وفي الترتيب السابع يأتي مركز منوف بنسبة 10.1%، وفي الترتيب الثامن يأتي مركز تلا بنسبة 7.9% ، وفي الترتيب التاسع تأتي مركز الشهداء بنسبة 6.5% ، وأخيرا القسم الاداري لسرس الليان بنسبة 4.7%

ومن ناحية أخرى تتباين مراكز المحافظة مثل باقي محافظات الجمهورية من حيث تبعية شبكة الطرق المرصوفة من حيث الإنشاء والصيانة، حيث تنقسم إلى ثلاثة هيئات: الأولي مديرية الطرق والنقل التابعة لوزارة التنمية المحلية، والثانية تابعة للهيئة العامة للطرق والكباري التابعة لوزارة النقل، والثالثة تابعة لمجالس المدن، وتأتي مديرية الطرق والنقل في الترتيب الأول حيث يبلغ إجمالي الطرق المرصوفة التابعة لها على مستوى مراكز المحافظة أكثر من ألف كيلومتر(1021.9كم)، بما يقرب من نصف الطرق المرصوفة(47.2%)، تليها في الترتيب الثاني شبكة الطرق داخل المدن والتابعة لمجالس المدن والتى تبلغ أطوالها 828.95كم بأكثر من الثلث(38.3%).

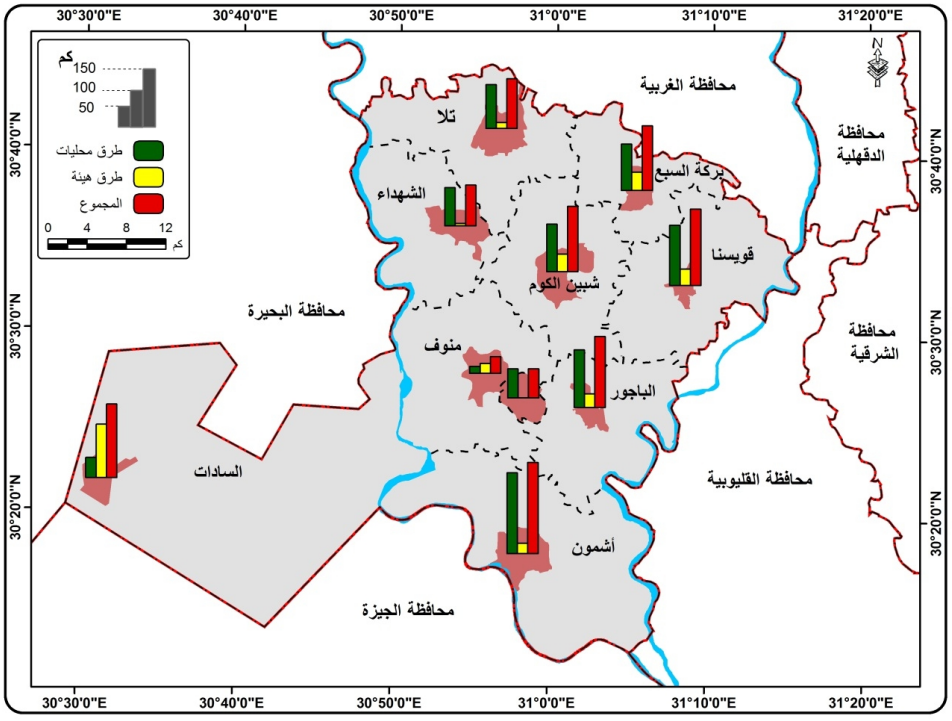
جدول (1) التوزيع الجغرافي لأطوال شبكة الطرق في مراكز محافظة المنوفية سنة 2018م.

المركز	طـــرق محليات	%	طـــرق هيئة	%	المجموع	%	الترتيب
شبين	102.1	11.08096	38	12.02912	140.1	10.5	5
قويسنا	128.6	13.95702	34.8	11.01614	163.4	12.2	2
أشمون	173	18.77578	22	6.964229	195	14.6	1
الباجور	123	13.34925	29	9.18012	152	11.4	4
تلا	93.5	10.1476	12.5	3.956948	106	7.9	8
الشهداء	81.9	8.888648	5.3	1.677746	87.2	6.5	9
منوف	14.5	1.573692	21	6.647673	35.5	10.1	7
السبع	99.3	10.77708	39.3	12.44065	138.6	10.4	6
السادات	43	4.666811	114	36.08737	157	11.7	3
سرس	62.5	6.783156	0	0	62.5	4.7	10
المجموع	921.4	100	315.9	100	1237.3	100	

المصدر – محافظة المنوفية - مديرية الطرق والنقل – بيانات غير منشورة – 2018م

وأخيرا وفي الترتيب الثالث تأتي الطرق التابعة للهيئة العامة للطرق والكباري والتي تستأثر بأكثر من العشر(14.6%)، ومن ذلك نجد أن غالبية الطرق المرصوفة في

المحافظة تخضع لإشراف لمديرية الطرق من حيث الإنشاء والصيانة وذلك من خلال إدارات الطرق المنتشرة في مراكز المحافظة، وهي في ذلك تتحمل عبئا كبيرا من الناحية الاقتصادية والهندسية والتقنية والإدارية، والتي انعكست بسلبياتها وإيجابياتها على إمكانية الوصول والتنقل للسكان في مراكز المحافظة . وفيما يتعلق بشبكة الطرق الترابية التي تساهم في تشكيل منظومة شبكة الطرق الرسمية في المحافظة، والتي يبلغ مجموع أطوالها ما يقرب من خمسمائة كيلومتر(454كم) تمثل ما يقرب من ربع إجمالي الطرق المرصوفة(21%) في المحافظة، وتخضع الطرق الترابية التي تنتشر في المناطق الريفية لإشراف مديرية الطرق ، بينما تخضع الطرق الترابية في المدن لإشراف مجالس المدن. بينما يتباين التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق الترابية على مستوى المراكز حيث يأتي مركز أشمون في الترتيب الأول بالخمس بما يقرب من مائة كيلومتر(93كم) تمثل خمس الطرق الترابية في المحافظة (20.4%) وتتركز في شبكة طرق مدينة أشمون حيث تبلغ 63.2كم تمثل أكثر من ثلثين الطرق الترابية في المركز(68%) أما الطرق الريفية الترابية فتبلغ 29.5كم وتمثل 32%.



شكل (2) التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق في مراكز محافظة المنوفية سنة 2018م .

وذلك يعني ارتفاع معدل الطرق الترابية بمدينة أشمون، وهي ظاهرة سلبية تتسم بها معظم مدن المحافظة ماعد العاصمة شبين الكوم ، والتي يمكن اعتبارها مناطق حضرية بطرق ريفية ترابية، لها انعكاساتها البيئية السلبية حيث تنتشر المطبات ، إضافة انتشار الأتربة مع الحركة المرورية للمركبات . بينما يليه في الترتيب الثاني من حيث إجمالي الطرق الترابية مركز الشهداء والتي تبلغ 66.5كم تمثل 14.7% من إجمالي المحافظة، تستأثر طرق مدينة الشهداء الترابية بأكثر من الثلثين أيضا(67%) في حين تستأثر الطرق الترابية الريفية بالثلث(33%). وفي الترتيب الثالث يأتي مركز بركة السبع حيث يبلغ أجمالي الطرق الترابية 64كم تمثل 14.1%من إجمالي المحافظة، تستأثر طرق المدينة الترابية بثلاث أرباع (75%)الطرق في المركز، والربع المتبقي فمن نصيب الطرق الترابية الريفية بالمركز.

وفي الترتيب الرابع يأتي مركز قويسنا حيث تبلغ أطوال الطرق الترابية40كم تمثل 8.8%من إجمالي المحافظة، وتستأثر مدينة قويسنا بما يقرب من ثلاثة الأرباع(74.2%) والربع المتبقي لريف قويسنا، وهي في ذلك تتشابه مع مركز بركة السبع . بينما يليه وبفارق ضئيل مركز منوف في الترتيب الخامس حيث يبلغ إجمالي الطرق الترابية 39.4كم تمثل8.7% ، تستأثر طرق المدينة الترابية بأكثر قليلا من النصف(20كم) بينما تستأثر طرق ريف المركز الترابية بأقل من النصف وهي حالة استثنائية في المحافظة أن يتساوى الريف مع المدينة. يليه أيضا وبفارق ضئيل أيضا في الترتيب السادس مركز السادات حيث يبلغ إجمالي الطرق الترابية 39كم، تمثل 8.6%من الإجمالي، وتستأثر المدينة بأكثر من أربعة أخماس (87.2%) بينما نجد أن العمران الريفي بمركز السادات يستحوذ على أكثر من العشر(12.8%) وهي أقل نسبة طرق ترابية على مستوى مراكز المحافظة. وفي الترتيب السابع يأتي مركز الباجور في الترتيب السابع حيث يبلغ مجموع الطرق الترابية 35كم تمثل 7.7%، تستأثر طرق الريف الترابية بما يقرب من الثلثين (63.6%)، وهي الأعلى بين مراكز المحافظة، بينما تمثل طرق الريف الترابية أكثر قليلا من الثلث(36.4%).

ومن ناحية أخرى يأتي مركز شبين الكوم في الترتيب الثامن حيث تبلغ أطوال الطرق الترابية 32.7كم تمثل أقل من عشر إجمالي الطرق الترابية في المحافظة(7.2%)،تستأثر الطرق الترابية بالمدينة بأكثر ثلاثة الأرباع (78.6%)بينما تستأثر طرق ريف المركز الترابية بأكثر قليلا من الخمس(21.4%). وقبل الأخير وفي الترتيب الثامن تأتي مدينة سرس الليان حيث تبلغ أطوال الطرق الترابية 24.9كم تمثل 5.5% من إجمالي الطرق الترابية في المحافظة، وتستأثر المدينة بما يقرب من ثلاثة أرباعها، والربع المتبقي لحساب ريف المدينة .

وأخيرا في الترتيب التاسع يأتي مركز تلا حيث تبلغ أطول طرقه الترابية 19.5كم تمثل 4.3% ، تستأثر الطرق الترابية في ريف المركز بأكثر من النصف (56.4%)

بينما تستأثر مدينة تلا بنسبة 43.6% وهي تتشابه في ذلك مع مدينة الباجور حيث تنخفض نسبة الطرق الترابية الحضرية حيث تتراوح بين 8.5-12.75كم لكل منهما . وبالطبع لا تعكس تلك الأرقام الطول الحقيقي لشبكة الطرق الترابية في المناطق الريفية التي تبلغ أضعافا مضاعفة مقارنة بتلك التي تخضع لإشراف إدارة الطرق . ويرجع ذلك لحرص إدارة الطرق على عدم ضم تلك الطرق لإشرافها لعدم تحمل الأعباء المالية والإدارية وخاصة فيما يتعلق بأعمال الصيانة والمتابعة لتلك الطرق، وبالتالي تتعرض تلك الطرق للإهمال والتعدي عليها بل وضم أجزاء منها للأرض الزراعية أو تكويم الأتربة علي أجزاء منها أو حفرها كمجاري للري، وتركها بدون ردم، إضافة إلى تحولها لطرق طينية خلال فترة المطر تعوق حركة المرور والنقل، وذلك رغم دورها الحيوي في خدمة عملية نقل مستلزمات الإنتاج الزراعي وكذلك تنقل كثير من السكان الريفيين الذين يسكنون بالقرب من حقولهم ، وكذلك حركة تنقل السكان بالتوكتوك والذي أصبح ظاهرة لها انتشارها الجغرافي على صعيد الريف والحضر في المحافظة مع بداية الألفية الجديدة.

وأخيرا فيما يتعلق بالخطة المستقبلية لرصف وتجديد الطرق أو ما يسمي بالطرق تحت الإنشاء والتي تبلغ أكثر من مائة كيلومتر(101.5كم)، فتستأثر الهيئة العامة للطرق والكباري بنسبة 96.6%، بينما لا تتعدي مساهمة مديرية الطرق سوى 3.4%، ويرجع تدني دور مديرية الطرق التابعة لوزارة التنمية المحلية، إلى الفقر في الموارد المالية المخصصة سنويا لرصف وتجديد وصيانة شبكة الطرق في المحافظة التابعة لإشرافها كما تبين من خلال المقابلات الشخصية مع المسؤولين خلال الدراسة الميدانية في -2019) .

ثانيا ـ التوزيع الجغرافي للسيارات الأجرة في مراكز المحافظة :

يعتبر دراسة حركة نقل الركاب من الموضوعات المهمة في جغرافية النقل ، حيث يمكن من خلالها تخطيط شبكة الطرق وإمكانية الوصول للسكان في مراكز محافظة المنوفية والتي ترتبط مباشرة بعملية التنقل اليومي لنسبة كبيرة من السكان للأغراض الاقتصادية والخدمية والاجتماعية عبر شبكة طرق مرصوفة تتفاوت في قدرتها على استيعاب حركة نقلية تتسم بالمرونة Flexible والملائمة Convenience والراحة Comfortable، والأجرة المناسبة Suitable Freight ، وكذلك وقت ملائم ، وتتم تلك الحركة لحساب عمليات التفاعل المكاني بين مدن المحافظة وحاضرتها شبين الكوم ، وكذلك بين مدن المحافظة وحواضر المحافظات الأخرى تحقيقا لأغراض اقتصادية واجتماعية وخدمية مما ينعكس على نمط الظهير التكاملي والتفاعلي Interaction Hinterland Pattern لكل مركز اداري من مراكز المحافظة . وقد ركزت العديد من الدراسات في جغرافية النقل على أهمية دراسة المواقع وأنماط الأنظمة النقلية وحجم الحركة أو التفاعل المكاني عبر هذه الأنظمة(Hunsher,A-

et,al -2004)، والتي من خلالها يمكن التعامل مع حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة (الميني باص) ومدي إمكانية الوصول كمؤشر يعكس حجم العلاقات المكانية Spatial Relationships بين المدينة والمدن الأخرى ، وكذلك بين المدينة وظهيرها الريفي أو القرى التي تقع ضمن نفوذها الإداري والتي تساهم في تحقيق ما يسمى بالتفاعل المكاني للسكان سواء على المستوى المحلي أو الاداري أو الاقليمي وكذلك على المستوى القومي.

ومن ناحية أخرى يبلغ إجمالي سيارات الميني باص التي تخدم حركة نقل الركاب على شبكة الطرق في المحافظة ما يقرب من تسعة آلاف سيارة مني باص (8654) بمتوسط 865.4 سيارة لكل مركز إداري، ويأتي مركز شبين الكوم في الترتيب الأول حيث يبلغ عدد السيارات الأجرة التي تربطه بظهيره الريفي 2547سيارة تمثل ما يقرب من ثلث (29.5%) إجمالي السيارات العاملة على خطوط المحافظة لنقل الركاب ، بينما جاء مركز منوف في الترتيب الثاني بأكثر من العشر (14.5%) ، بينما جاء مركز قويسنا في الترتيب الثالث بنسبة 11.2%. أما مركز الباجور فقد جاء في الترتيب الرابع لعدد سيارات الأجرة لنقل الركاب بنسبة 8.7% تلاه في الترتيب الخامس مركز الشهداء بنسبة 8.6% ، كما جاء مركز السادات في الترتيب السادس بنسبة 7.6%، بينما جاء مركز بركة السبع في الترتيب السابع بنسبة 7.4% ، وجاء بعده في الترتيب الثامن جاء مركز أشمون بنسبة 6% ، وفي الترتيب التاسع جاء مركز تلا بنسبة 5.2% ، وأخيرا في الترتيب العاشر جاء قسم سرس الليان بنسبة 1.3% . ومن ذلك نجد أن مركز شبين الكوم يستأثر بأكبر عدد من سيارات السيارات الأجرة (الميني باص) العاملة في المحافظة في المحافظة التي تخدم حركة نقل الركاب على شبكة الطرق في مركز شبين الكوم، وباقي المراكز، بل ويمتد مجال خدمتها لمدن خارج المحافظة حيث تربط بين مدينة شبين الكوم وبعض المدن في محافظات أخرى . وسوف نتناول دور تلك السيارات في تسهيل حركة التفاعل بين السكان من خلال التحليل التالي :

ثالثا - التوزيع الجغرافي لخطوط نقل الركاب في مراكز المحافظة :

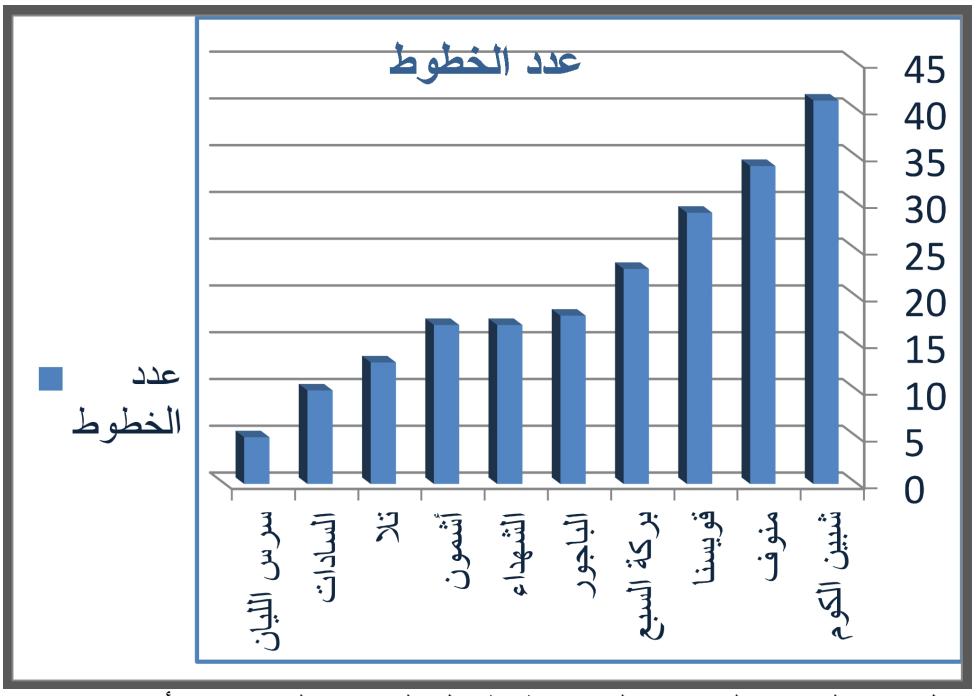
يمكن تعريف الخط من وجهة نظر جغرافية النقل بأنه عبارة الطريق الرابط بين محلتين عمرانيتين الأولي تتسم بكبر حجمها السكاني وكذلك توطن الأنشطة الخدمية والاقتصادية بدرجة أكبر من الثانية ، وقد تقع بينهما بعض المحلات العمرانية الأصغر والتي تستفيد من خدمة السيارات العاملة على الخط ، كما تعتبر تلك المحلات الأصغر سكانيا وخدميا من الروافد الداعمة اقتصاديا لاستمرار وتطور حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة على الخط الرابط بين الأولى والثانية. ومن ناحية أخرى يبلغ عدد الخطوط التي تنقل الركاب في مراكز المحافظة عبر شبكة الطرق في المحافظة أكثر من مائتي خط (207)، يعمل عليها ما يقرب من عشرة آلاف (8654)

سيارة، مينى باص ويبلغ متوسط عدد سيارات المني باص العاملة على كل خط 41.9سيارة ، (المقصود بالخط هو تلك السيارات التي تربط بين المدينة والمدن الأخرى كذلك بين المدينة والقري التابعة لها) أو يمكن أن نسميه بظهير المدينة City Hinterland . ويتباين التوزيع الجغرافي لتلك الخطوط على مستوى مراكز المحافظة، حيث يأتي مركز شبين الكوم في الترتيب الأول بالخمس تقريبا (19.8%)، يليها في الترتيب الثاني مركز منوف بنسبة 16.5% ، بينما جاء مركز قويسنا في الترتيب الثالث بنسبة 14%، ويعتبر هاذان المركزان جناحي المحافظة الغربي والشرقي في المعمور القديم، ويشترك معهما مركز بركة السبع بأكثر من العشر (11.1%) حيث يأتي في الترتيب الرابع، بينما يأتي مركز الباجور في الترتيب الخامس بأقل من العشر(8.7%). في حين جاء مركزي أشمون والشهداء في الترتيب السادس بنسبة 8.3%لكل منها.

جدول (2) التوزيع الجغرافي لخطوط السيارات الأجرة وعدد السيارات العاملة عليها سنة 2018م .

	النسبة	عدد السيارات		النسبة	عدد الخطوط	المركز
1	2.9	2547	1	19.8	41	شبين الكوم
2	14.5	1251	2	16.5	34	منوف
3	11.2	970	3	14	29	قويسنا
7	7.4	641	4	11.1	23	بركة السبع
4	8.7	750	5	8.7	18	الباجور
5	8.6	741	6	8.3	17	الشهداء
8	6	520	7	8.3	17	أشمون
9	5.2	453	8	6.3	13	تلا
6	7.6	655	9	4.8	10	السادات
10	1.5	126	10	2.4	5	سرس الليان
	100	8654		100	207	الإجمالي

المصدر – محافظة المنوفية – مشروع المواقف – 2018 م - بيانات غير منشورة .



شكل (3) التوزيع الجغرافي لعدد خطوط نقل الركاب بالسيارات الأجرة في مراكز المحافظة.

وهما يعتبران من العقد النقلية الهامشية، حيث يقع مركز أشمون في جنوب غرب المحافظة، بينما يقع مركز الشهداء في أقصى غرب المحافظة، وفي المركز السابع جاء مركز تلا في بنسبة 6.3%، وهو يمثل امتداد لمركز الشهداء حيث يقع في الطرف الشمال الغربي للمحافظة ، وفي الترتيب قبل الأخير جاء مركز السادات في الترتيب الثامن بنسبة 4.8% ، كما جاء في الترتيب الأخير قسم سرس الليان بنسبة 2.4%.

رابعا -حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة من مدينة شبين الكوم إلى باقي مدن المحافظة :

تتسم كل من عملية التفاعل والتكامل المكاني للسكان بين مدينة شبين الكوم وظهيرها الريفي بشموليتها لمعظم سكان المحافظة، وذلك عكس الكثير من باقي مدن المحافظة التي تقتصر عملية التفاعل والتكامل المكاني على بعض المدن داخل المحافظة، وذلك كونها كما مدينة شبين الكوم عاصمة المحافظة الأكثر توطنا لمعظم الخدمات الإدارية والتعليمية والصحية والتجارية ذات المستويات العليا مثل التعليم العالي والصحة والقضاء والتجارة، وغيرها من مستويات الخدمة التي لا تتوافر في مدن تلك المراكز ، وترتبط مدينة شبين الكوم بجميع مدن المحافظة التسع ، ولكن تتفاوت درجة الترابط

والتفاعل من خلال حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة بين مدينة شبين الكوم وباقي المدن خارج المحافظة. ومن ناحية أخرى يأتي خط شبين - مدينة السادات في الترتيب الأول بأكثر قليلا من الخمس (21.5%) ، والجدير بالذكر أن هذه الدرجة من الترابط لم تكن موجودا قبل ضم مدينة السادات لمحافظة المنوفية كمركز إداري تاسع في 1992م ، كما لم يكن للسيارات الأجرة دورا في عملية الترابط بعد قرار الضم بسبب الدور القوى لأتوبيس وسط الدلتا ومرفق النقل الداخلي وذلك حتى انسحابهما التدريجي منذ بداية الألفية الثالثة وتبني الدولة لسياسة الخصخصة Privatization policy لشركات القطاع العام ومنها شركات نقل الركاب بين الأقاليم والتي تمثلت في شركة أتوبيس وسط الدلتا ، وكذلك أتوبيس مرفق النقل الداخلي ، مما أتاح فرصة كبيرة للقطاع الخاص للإسهام بقوة في مجال نقل الركاب داخل المحافظة .

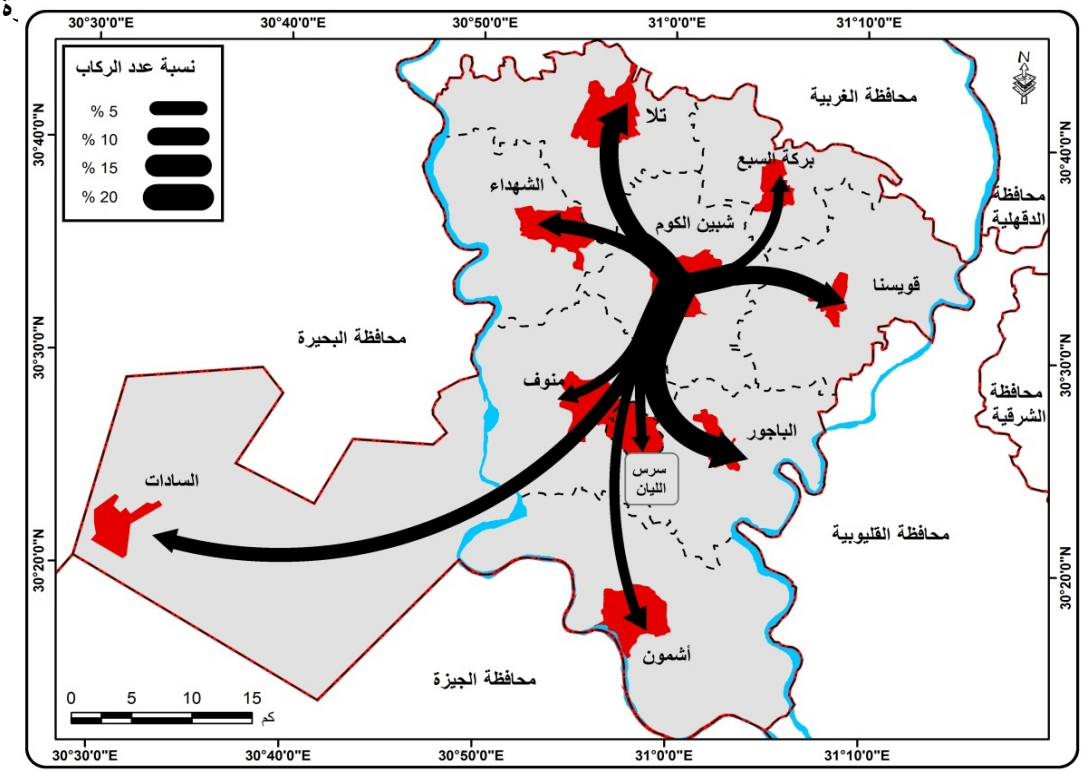
جدول(3) التوزيع الجغرافي لخطوط السيارات الأجرة وحركة الركاب بين مدنية شبين الكوم ومدن المحافظة .

محافظة المنوفية- مشروع المواقف- بيانات غير منشورة – 2018م .

اسم الخط	عدد السيارات	%	الترتيب	عدد الركاب الشهري	%	الترتيب
شبين - السادات	200	21.5	1	422400	12.9	5
شبين - أشمون	30	3.2	9	118800	3.6	9
شبين – منوف	87	9.3	6	144450	4.4	7
شبين - الباجور	159	17	2	682020	20.9	1
شبين – سرس	36	3.9	7	165960	5.1	6
شبين - الشهداء	99	10.6	5	429300	13.1	4
شبين- تلا	144	15.5	4	573200	17.5	3
شبين – قويسنا	146	15.7	3	575200	17.6	2
شبين – بركة السبع	31	3.3	8	139500	4.3	8
الإجمالي	932	100		3270830	100	

ويرجع تزايد حركة النقل بالسيارات الأجرة بين شبين والسادات لهذا الترتيب المتميز لعدة أسباب منها: وجود حركة نقل للعمالة اليومية المتجهة إلى مدينة السادات حيث تعتبر قطب صناعي تنموي كبير غرب المحافظة، وثانيها حركة نقل الطلاب إلى كليات جامعة مدينة السادات، وثالثهما حركة العمالة الزراعية إلى الظهير الزراعي الصحراوي الحديث القريب من مدينة السادات. وفي الترتيب الثاني جاء خط شبين – الباجور بأقل من الخمس(17%) ، بينما جاء خط مني باص شبين – قويسنا في الترتيب الثالث بنسبة 15.7%، ويلاحظ أن الخطوط الثلاث السابقة تنفرد السيارات

الأجرة بحركة نقل الركاب، كونهما لا ترتبط مباشرة بمدينة شبين الكوم بطرق حديدية. وفي الترتيب الرابع يأتي خط مني باص شبين – تلا بنسبة 15.5% ، وتقع قرية كفر طبلوها بالإضافة لمدينة تلا على طريق طنطا – شبين الكوم الحديدي ، بينما باقي قرى مركز تلا تقع بعيد عن نطاق الخدمة الحديدية ، وفي الترتيب الخامس يأتي خط شبين – الشهداء بأكثر قليلا من العشر(10.6%) وقرى هذا المركز والمدينة لا ترتبط مباشرة بمدينة شبين الكوم ، مما يجعل السيارات الأجرة هي الناقل الرئيس للسكان إلى مدينة شبين الكوم . كما يأتي خط شبين – منوف في الترتيب السادس رغم أن حجمه السكاني يفوق مراكز الباجور والشهداء وقويسنا ، ويرجع ذلك لوقوع مدينة منوف وقرى أخرى في المركز في نطاق خدمة الطرق الحديدية مع مدينة شبين الكوم مما أدى للانخفاض النسبي لترتيب السيارات الأجرة في نقل الركاب، هذا إضافة إلى توطن مستويات أعلى من الخدمات التجارية والصحية مقارنة بمراكز المحافظة الأخرى حيث تعتبر مدينة منوف في المركز الثاني بعد مدينة شبين الكوم من الناحية التجارية والخدمية . وفي الترتيب السابع يأتي خط شبين – سرس ، بينما جاء خط شبين – بركة السبع في الترتيب الثامن، ويرجع تدني ترتيب كل من خطى سرس وبركة السبع لانتشار ظاهرة الدرجات النارية التي تساهم بدرجة ملحوظة في الحركة اليومية للسكان لمدينة شبين بسبب قصر المسافة بينهما التي تتراوح بين 10-11كم لكل منها وكذلك انخفاض عدد السكان في كل من سرس الليان ومركز بركة السبع ، إضافة تأثير مدينة طنطا في جذب كثير من سكان المدينة والقرى الكبرى القريبة لمدينة طنطا مثل قرى جنزور وأبو مشهور وطوخ طنبشا مما أثر سلبا على اتجاه الحركة لمدينة شبين الكوم . وأخيرا يأتي خط مني باص شبين - أشمون في الترتيب الثامن من حيث عدد سيارات الأجرة بنسبة 3.2% . ويرجع هذا التدني الشديد لاعتماد معظم سكان مركز أشمون في حركتهم اليومية من والى مدينة شبين الكوم على النقل الحديدي حيث تقع كثير من قرى المركز على الطريق الحديدي القناطر – أشمون – منوف شبين- طنطا، وكذلك طول المسافة بين مدينة أشمون وظهيرها الريفي عن مدينة شبين، مما يجعل كثير من طلاب الجامعة السكن في المدينة الجامعية عكس كثير من طلبة المراكز القريبة، وكذلك منافسة مدينة القناطر ومنوف لمدينة شبين الكوم في مجال الخدمات التجارية والصحية، حيث تتمتع تلك المدينتين بإمكانية وصول جيدة Good Accessibility مع مدينة أشمون وظهيرها الريفي، بسبب قصر المسافة المكانية والزمانية Time and Spatial Distance مما ينعكس على انخفاض أجرة نقل الركاب مقارنة بمدينة شبين. ولهذا يفضل كثير من سكان مركز أشمون التعامل مع مدينة القناطر الخيرية وكذلك أحيانا الضواحي الشمالية لإقليم القاهرة الكبرى وخاصة القريبة من مركز أشمون وخاصة شبرا الخيمة القليوبية وشبرا القاهرة والتي تبعد عنها بمسافة تتراوح بين 15- 25كم بالطبع أقرب



شكل (4) التوزيع الجغرافي لحجم حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة بين مدن المحافظة .

لهم من مدينة شبين الكوم، وذلك يتوافق بدرجة كبيرة مع نموذج التفاعل المكاني المرتبط بالحجم السكاني والمسافة، وخاصة مع توافر سيارات أجرة لنقل الركاب تبلغ ثلاث عشرة سيارة تربط بين مدينة أشمون وموقف الزهور بشبرا الخيمة(محافظة المنوفية – مشروع المواقف – 2018م - بيانات غير منشورة).

خامسا -حركة نقل الركاب الشهرية بالسيارات الأجرة بين مدينة شبين الكوم وبعض مدن المحافظات المجاورة :

تؤدي السيارات الأجرة دور كبير في حركة نقل الركاب بين مدينة شبين الكوم عاصمة المركز والمحافظة، وخاصة بعد التراجع الشديد لشركة أتوبيس وسط الدلتا وكذلك أتوبيس مرفق النقل الداخلي كممثلين للدور الحكومي Governmental Transportation في مجال نقل الركاب، حيث قام أتوبيس وسط الدلتا بالدور الأكبر في حركة نقل الركاب منذ خمسينيات القرن العشرين وذلك منذ تأميم الحكومة لشركة أتوبيس القصراوي التي كانت تخدم حركة نقل الركاب في معظم محافظات الدلتا ومنها محافظة المنوفية ، أما أتوبيس مرفق النقل الداخلي فقد ظهر مع منتصف سبعينيات القرن العشرين كقطاع نقلي تابع للمحافظة للإسهام في حركة نقل الركاب

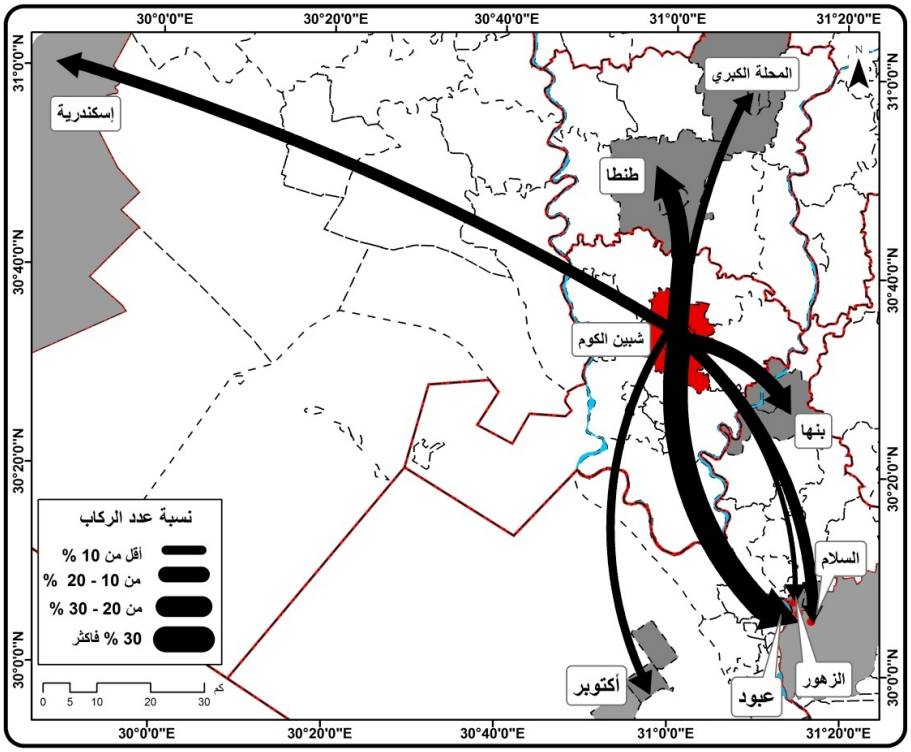
بين مدن المحافظة، وكذلك بين حاضرة المحافظة وبعض المدن الكبرى خارج المحافظة وخاصة مدن: القاهرة وطنطا وبنها . وللأسف ومع نهاية القرن العشرين فقد حدث تراجع كبير لدور شركة أتوبيس وسط الدلتا وكذلك مرفق النقل الداخلي في مجال حركة نقل الركاب حيث خرجت العديد من أتوبيسات الشركتين من الخدمة بسبب عدم الصيانة والتجديد للحافلات ، مما أدي لعزوف الكثير من الركاب للتعامل مع هاتين المرفقين وذلك لعدة أسباب منها: طول مدة انتظار الركاب Long Waiting Time بسبب طول المدى الزمني لتكرارية الحافلات على الخطوط ، وذلك لقلة أعداد الحافلات التي تخدم الخط الواحد ، وقد شجع ذلك على دخول القطاع الخاص أو ما يسمى بقطاع النقل غير الرسمي Informal Transportation Scoter على الاسهام الكبير في مجال نقل الركاب خلال العقدين الأخيرين من خلال السيارات الأجرة والتي تتراوح حمولتها بين 12- 17راكب والتي تسمى (الميني باص) ميدان نقل الركاب . ومن ناحية أخرى فقد بلغ عدد سيارات الميني باص التي تخدم حركة نقل الركاب بين مدينة شبين والمحافظات الأخرى أكثر من ثمانمائة (806) سيارة ، وتأتي السيارات المتجهة الى وسط مدينة القاهرة في الترتيب الأول عبر خطين ، الأول خط شبين – عبود الذي يأتي في الترتيب الأول بالثلث (33.8%) ، بينما يليه خط شبين – الإسكندرية في الترتيب الثاني بما يقرب من الخمس (19%) ، يليه في الترتيب الثالث خط شبين – طنطا بنسبة 18% ، وفي الترتيب الرابع يأتي خط شبين – بنها بأكثر من العشر (12.2%).

جدول (4) التوزيع الجغرافي لعدد السيارات وحرة الركاب بين مدينة شبين الكوم وبعض المحافظات سنة 2018م .

اسم الخط	عدد السيارات	%	الترتيب	عدد الركاب الشهري	%	الترتيب
شبين- عبود	273	33.8	1	576576	31.7	1
شبين- السلام	65	8.1	5	137280	7.6	4
شبين – الزهور	13	1.6	8	58500	3.2	8
شبين – أكتوبر	16	2	7	72000	4	7
شبين- إسكندرية	153	19	2	107712	6	5
شبين- طنطا	145	18	3	459360	25.3	2
شبين- بنها	103	12.8	4	326304	18	3
شبين – المحلة	38	4.7	6	80256	4.4	6
الإجمالي	806	100		1818088	100	

المصدر – محافظة المنوفية – مشروع نقل الركاب – سنة 2018م- بيانات غير منشورة .

ونجد أن خط ميني باص شبين الكوم - طنطا عاصمة محافظة الغربية في شمال المحافظة يتنافس مع خط شبين الكوم - بنها عاصمة محافظة القليوبية في الجنوب، واللتان تبتعدان عن مدينة شبين بحوالي 22كم لكل منهما، تقطعها سيارات المينى باص في أقل من أربعين دقيقة ترتفع لستون دقيقة مع خط طنطا لكثرة المطبات. ويعكس ذلك التأثير القوي للمدينتين في عملية التفاعل المكاني بين مدينة شبين الكوم وكل من طنطا وبنها حيث تتوافر بالمدينتين مراكز تجارية وخدمية أكبر من حيث عددها ونوعها من مدينة شبين الكوم، مما يجعل المدينتين مقصدا للسكان في مركز ومدينة شبين الكوم، وذلك يجعل مدينة شبين الكوم تقع تحت تأثير ظاهرة الأسر الحضري Urban Capture للمدينتين، كما يجعل ذلك خدمات القطاع الخاص لمدينة شبين تصارع من أجل البقاء في ظل المنافسة القوية مع المدينتين . وفي الترتيب الخامس يأتي خط شبين – مدينة السلام بالقاهرة بأقل من العشر(8.1%) ويعتبر من الخطوط الجديدة التي ظهرت في الألفية الثالثة مع تزايد التفاعل المكاني حيث العمالة اليومية أو الأسبوعية أو الشهرية بين مدينة شبين الكوم والمدن الجديدة حول القاهرة الكبرى وخاصة مدينتي العاشر والعبور في شرق الدلتا .



شكل (5) حركة نقل الركاب بين مدينة شبين الكوم وبعض المدن خارج المحافظة .

في حين يأتي خط مني باص شبين – المحلة ، في الترتيب السادس وهو أيضا من الخطوط الحديثة التي ظهرت بعد توقف عمل شركة أتوبيس وسط الدلتا خلال العقد الأخير على هذا الخط ، وبالتالي تدخل القطاع الخاص من خلال الميني باص، وهو خط يخدم حركة التجار في مجال الملابس الجاهزة والطلاب والعمال بمصانع المحلة الكبرى، كما جاء خط شبين – مدينة السادس من أكتوبر بمحافظة الجيزة في الترتيب السابع بنسبة 2%، ويعتبر من الخطوط التي انضمت حديثا لخدمة حركة نقل الركاب بعد تزايدها ، بعد أن كان معظم المتجهين إليها من شبين يستخدمون سيارات عبود حتى الدائري أو شبرا الخيمة ثم التغيير بركوب السيارات المتجهة للسادس من أكتوبر . والجدير بالذكر إلى أنه توجد العديد من الأتوبيسات التي تحمل ترخيص رحلات تعمل في مجال نقل الركاب من خارج مجمع المواقف في شبين الكوم ، تفاديا لتكاليف الترخيص من ضرائب وتأمينات ورسوم مجمع المواقف. وأخيرا في الترتيب الثامن يأتي خط شبين – موقف الزهور بمدينة شبرا الخيمة بنسبة ضئيلة 1.6% تبلغ ثلاث عشر سيارة مينى باص، ومعظم الركاب لموقف الزهور من أصل منوفي ويعملون أو يسكنون في مدينة شبرا الخيمة ، أو يستخدمون محطة المترو بشبرا الخيمة أو محطة أتوبيس شبرا الخيمة للوصول من والى باقي أحياء القاهرة الكبرى .

الخاتمة :

- لقد ساهم البحث في تسليط الضوء على تناول مفهوم كل من التكاملية المكانية والتفاعل المكاني ودرهما في عملية التنمية الاجتماعية والاقتصادية والدور الايجابي الذي يمكن أن تساهم به شبكة النقل في تحقيق ذلك ، وخاصة بين مراكز المحافظة والعاصمة مدينة شبين الكوم التي تتوطن بها نسبة كبيرة من الأنشطة الخدمية الراقية التي لا تتوافر في تلك المراكز وخاصة خدمات التعليم العالي .
- تساهم السيارات الأجرة بدور كبير في حركة نقل الركاب سواء على مستوى مراكز المحافظة أو بين مدن المحافظة وحواضر وبعض مدن المحافظات المجاورة ، وخاصة القاهرة الكبرى وأيضا مدن طنطا وبنها والمحلة الكبرى وخاصة بعد التراجع الكبير لدور أتوبيس وسط الدلتا ومرفق النقل الداخلي في مجال حركة نقل الركاب مع بداية القرن الحادي والعشرين.
- يتباين التوزيع الجغرافي لشبكة الطرق بأنماط المختلفة على المستوى الجغرافي في مراكز المحافظة ، مما ينعكس ايجابا أو سلبا على معدلات التفاعل المكاني على مستوى مراكز المحافظة .

- يتباين التوزيع الجغرافي للخطوط العاملة للسيارات الأجرة الناقلة للركاب في مراكز المحافظة، وقد يرجع ذلك لعوامل تتعلق بالخصائص الاقتصادية والديموغرافية لتلك المراكز الادارية .
- تبين من البحث التأثير القوى للموقع الجغرافي للمحافظة وارتباط حركة نقل الركاب لشريحة واضحة من السكان بالسفر لحساب العمل أو طلب الخدمات التعليمية والادارية والصحية لكل القاهرة الكبرى بمواقفها الأربع وهي موقف عبود وموقف السلام المرج في مدينة القاهرة وكذلك موقف الزهور بمدينة شبرا الخيمة قليوبية ، ومدينة 6 أكتوبر بمحافظة الجيزة .
- يعكس حجم حركة نقل الركاب بالسيارات الأجرة بين مدينة شبين الكوم والقاهرة الكبرى حجم الحركة اليومية لشريحة العمالة التي لم تستطيع الاقامة الدائمة في أحياء القاهرة الكبرى ، وقد يرجع ذلك لارتفاع ثمن الشقق التمليك أو ارتفاع الايجار للوحدات السكنية ، مما يجعل تلك الشريحة تتحمل السفر اليومي على الاقامة الدائمة وخاصة في المدن ولأحياء الجديدة ، وذلك مؤشر سلبي يجب على صناع القرار البحث عن حلول له .
- تبين من البحث التباين في قوة تأثير مدينتي طنطا وبنها على حركة نقل الركاب لمدينة شبين الكوم حيث تفوقت مدينة طنطا على مدينة بنها رغم تساوى المسافة بين مدينة شبين الكوم وكل منها 25كم تقريبا لكل منهما ، وقد يرجع ذلك للتفوق الاقتصادي والخدمي لمدينة طنطا مقارنة بمدينة بنها حيث يمكن اعتبار مدينة طنطا بمثابة عاصمة الدلتا التجارية والخدمية وذلك منذ القرن التاسع عشر .
- يمكن أن ينعكس الدور الاقتصادي والخدمي للمدينتين السابقتين (طنطا وبنها) سلبا على معدلات النمو الاقتصادي والخدمي لمدينة شبين الكوم القاعدة الادارية للمحافظة، وذلك نتيجة عملية الأسر الحضري لهما بسب تركز المراكز التجارية الخدمية الكبرى بالمدينتين مقارنة بمدينة شبين الكوم ، وقد انعكس ذلك على تزايد حركة نقل الركاب بين المدينة وتلك المدن ، مما يؤدي الى انخفاض معدلات النمو التجاري والخدمي بمدينة شبين الكوم مقارنة بمدينتي طنطا وبنها الأقرب اليها .

- يوصي البحث بتشجيع الاستثمار في القطاعات التجارية والخدمية في مدينة شبين الكوم ، حتى تستطيع منافسة نظيرتها في مدينتي طنطا وبنها على المدى القصير والمتوسط ، وحتى لا تضطر الكثير من الانشطة التجارية والخدمية الخروج من مجال تقديم خدماتها وتقليص فرص العمال ، مما يتعكس سلبا على معدلات التنمية في مدينة شبين الكوم عاصمة المحافظة ، كما تتأثر عملية التنمية سلبا وبدرجة أكبر باقي مدن المحافظة .

- قائمة المصادر والمراجع :

- المصادر والمراجع العربية :

1- أحمد صالح يونس ، وآخرون – وسائل النقل الريفي على الطرق البرية بمحافظة القليوبية ، دراسة في جغرافية النقل – مجلة البحث العلمي في الآداب – كلية البنات – جامعة عين شمس – عدد 16- 2015م .

2- سعيد أحمد عبده – أسس جغرافية النقل – الأنجلو المصرية – القاهرة – 1994.

3- سعيد عبده – المدرسة الجغرافية المصرية في النقل في نصف قرن (1950-2000م) نشأتها وتطورها واتجاهاتها – الجمعية الجغرافية المصرية - المجلة الجغرافية العربية – 2004م .

4- شوهدي عبد الحميد الخواجة – النقل في محافظة كفر الشيخ ودوره في تحقيق التنمية ،دراسة جغرافية – دكتوراه غير منشورة – جامعة المنصورة – 2003م.

10- عبد المعطي شاهين عبد المعطي – حركة المرور الاقليمية على شبكة الطرق المرصوفة في مركز المحلة الكبرى ، دراسة جغرافية – مجلة العقيق – عدد 19- 1419ه.

11- فاروق كامل عز الدين – جغرافية النقل ، أسس وتطبيقات – الأنجلو المصرية – القاهرة - 2005م .

12- عادل محمد شاويش – النقل والتنمية في محافظة المنوفية – ماجستير – كلية الآداب – جامعة المنوفية – 1993 .

13- عادل محمد شاويش – تقييم التنمية في مركز شبين الكوم – مجلة البحوث الجغرافية والكارتوجرافية – كلية الآداب – جامعة المنوفية – 2006.

14- عادل محمد شاويش – بعض جوانب التحليل المكاني لشبكة الطرق الرئيسية بمحافظة الطائف بالمملكة العربية السعودية – مركز بحوث الشرق الأوسط – جامعة عين شمس – 2011م .

15- عبد الحافظ ، حسني عبد المعز – المطبات الصناعية العشوائية كمائن تهدد سلامة المركبات – مجلة الأمن والحياة - السعودية – 33- 2014 .

16- محمد خميس الزوكة – جغرافية النقل – دار المعرفة – الإسكندرية – 1988.

17- محافظة المنوفية – مديرية الطرق والنقل – قسم الرسم – بيانات الطرق والكباري – 2017م.

18- محافظة المنوفية – مشروع المواقف – حركة نقل السيارات الأجرة - بيانات غير منشورة 2017م.

- قائمة المراجع الأجنبية :

1-Abdel-Aty,M,et,al- Integrating Trip and Roadway Characteristics in Managing Safety at Traffic Analyses Zones –Transport Research- 2213-2011.

2- Black,W-Transportation A Geographical Analysis – New York – 2003 .

3- Bukwalter,D- Complex Topology in The Highway Network of Hungary ,1990-1998 – Journal of Transport Geography – 9-2001 .

4- Cardillo ,A-et ,al - Structural Properties of Planner Graphs Urban Network Pattern – Phys Rev – 2006-273.

5- Cheng,S-et,al – Measure Dynamic Individual Spatial – Temporal Accessibility by Public Transit Integration Time Table and Passenger Departure Time - – Journal of Transport Geography –66-2018 .

6-Chowadhary, S-et ,al- Definition of Planned and Unplanned Transfer of Public Transport Serves and User Decision to Use Routes with Transfers – Journal of public transport -16-2013.

7- Chowadhary,S-et,al- The Effects of Planned and Unplanned Transfers on Public Transport Users Perception of Transfers Routes – Journal of Transport Planning Technology -37-2013 .

8- Chowdhury , S – et,al -The Effects of Travel Time and Coast Saving on Commuters Decision to Travel on Public Transport Routes Involving Transfers – Journal of Transport Geography – 43 - 2015 .
9- Cole,C – Applied Transport Economic –London -1991 .
10- Dalton , R-et-al – Network in Geography – London – 1973 .
11-HAnssen,T-Jorgensen,F- Transportation Policy and Road Investments – journal of Transport Policy – 40-2015.
12-Hensher,A-et,al -Handbook of Transport Geography and Spatial Systems Amsterdam – Elsevier-2004 .
13-Kissling , C-Linkage Importing in A Regional High Way Network – Journal of Canadian Geography – 13-1969 .
14-Knowles,R-Reserch Agendas in Transport Geography for the 1990s – Journal of Transport Geography – 1-1993 .
15-Jang,B-and-Claranmunt ,C-Topological Analyses of Urban Street Network –Environ mate Planning 31-2004.
16- Jenelius , E-Network Structure and Travel Pattern : Explaining the Geographical Disparities of Road Network Vulnerability – Journal of Transport Geography -17-2009 .
17- Lowe,G-and-Moryadas ,S- The Geography of Movement –London - 1975.
18-Marshall,W,and ,Garrick ,N- Dose Street Network Design Affect Traffic Safety –Accident Annulus – 43-2011.
19- Moseley ,J- Accessibility : The Rural Challenge – London – 1979 .
20-Moseley,J- Mobil Services in Rural Area – London - University of East Angelia – 1983 .
21- Neutly , S – Planning Option for the Improvement of Rural Accessibility : The Use of The Time – Space Approach - Journal of Regional Studies – 9-1985 .
22- Neutly , S – Rural Areas – The Accessibility Problem – in – Hoyle ,B – and – Knowles –R- (Ed)- Modern Transport Geography – London – 1992.
23-Neutly.S- Rural Accessibility and Public Transport in Northern Ireland – Journal of Irish Geography – 26-1993 .
24 - Neutly , S and Tomas,C- Mobility in Rural Ulster – Journal of Irish Geography – 25-1992 .
25- Neutly,S- Rural Transport Problems and Non Car Population in the U.S.A –and U.K Perspective – Journal of Transport Geography - 4 -1996.
26- Neutly ,S- Indictors of Transport and Accessibility Problems in Rural Australia – Journal of Transport Geography -11-2003 .

27-Rifaat,S,and, Tay, R- Effect of Road Network Pattern on the Severity of Crash Involving Vulnerable Road users – Accident Anal -43-2011.
28- Rimmer ,P-Redirection in Transport Geography – Journal of Progress in Human Geography – 2-1978 .
29- Robinson , R-Ways to Move : The Geography of Network and Accessibility-London – 1977 .
30- Perston,J-Integrating Transport with socio–economic Activity – A Research Agenda for Anew Millennium –Journal of Transport Geography – 9-2001 .
31-Sreelekha,M-et ,al- Assessment of Topological Pattern of Urban Road Transport System of Calicut City – Transport Research Procedia-17-2016 .
32-Shaw,S- What about Time in Transportation Geography – Journal of Transport Geography - 14-2006 .
33-Taafe,E and Gauthier ,H-Geography of Transportation Prentice –Hall. Inc – London – Sydney –Toronto -1973
34-Tiwari,G- and- Accessibility and Safety Indictors for all Road Users :Acase Study Delhi BRT – Journal of Transport Geography – 22-2012 .
35- Tolly ,S and – Turton , B-Transport System , Policy and Planning , A Geographical Approach – London – 1995 .
36- Venter,C-et-ale-Supply and Pricing Strategies of Informal Rural transport Provides –Journal of Transport Geography- 41- 2014.
37-Xie,F,and , Levinson , D-Measuring the Structure of Road Network – Geographical Anal-39-2006.
38-Wener,C- Network of Minimum Length – Journal of Canadian Geographer – 13-1969 .
39-Zhang,Y,et,al- Centrality Characteristic of Traffic Analyses Zoon Road Network Patterns -Transport Research -2256-2011 .