



تحليل الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية لتسيير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء

مروان مصطفى حسن

قسم الاقتصاد والتنمية الريفية - كلية العلوم الزراعية البيئية بالعريش - جامعة قناة السويس - مصر

المُلخَص

أستهدف هذا البحث إلى التعرف على الأوضاع الراهنة لظروف التنمية بوسط سيناء، والمستوي السائد لبعض الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والمكانية، كما يهدف إلى التعرف على الأوضاع الراهنة لنقل الركاب لوسط سيناء وتحليل الأوضاع الاجتماعية والمشكلات القائمة والمتوقعة والآثار المتوقعة لتسيير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء، بالإضافة إلى التحليل المالي لتسيير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء والجدوى الاقتصادية لها، وذلك من خلال التعرف على العوامل المؤثرة على عملية النقل والاعتبارات الداعمة لتسيير خطوط النقل بوسط سيناء والمستوي السائد لبعض الخصائص المكانية والاجتماعية بعينة الدراسة بالإضافة إلى تحليل ظروف التنمية والوضع الراهن لنقل الركاب.

وقد تركزت الدراسة على طريقي (العريش، نخل) (العريش، الحسنة)، وقد تم اخذ عينة الدراسة من خلال عقد سبع حلقات نقاشية بعدد من التجمعات بوسط سيناء حيث أتم أعداد دليل للحلقات النقاشية أشتمل على عدد من المتغيرات مثل (اسم التجمع، وعدد المشاركين والاحتياجات والرغبات والمشكلات المتوقعة، وبعض الخصائص والسمات الاجتماعية والمجتمعية).

وقد توصلت نتائج البحث إلى العديد من النتائج المتمثلة في اختلاف مستوى الرضا عن (وجود المواصلات، ورفض الطريق، والاعتماد على عمالة من الوسط، وقلة الركاب وضعف العائد الاقتصادي) بين التجمعات المختلفة ويرجع ذلك إلى وجود بعض التجمعات بالقرب من الطريق الرئيسي، وابتعاد البعض الآخر عن مراكز المحافظة.

وقد وضعت الدراسة أربعة سيناريوهات لدراسة جدوى تسيير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء حيث يفترض السيناريو الأول زيادة الإيرادات بنسبة ٢٠% من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ١٠% من العام الثالث، في حين يفترض السيناريو الثاني زيادة الإيرادات بنسبة ٢٠% من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ٢٠% من العام الثالث، أما السيناريو الثالث فيفترض ثبات الإيرادات من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ١٠% من العام الثالث، وأخيراً افترض السيناريو الرابع ثبات الإيرادات من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ١٥% من العام الثالث.

تمهيد

أكبر حصة من الاستثمار حوالي ١٠-٢٥% من الاستثمار السنوي الإجمالي حيث يعكس التباينات الواسعة هذه حول هذه المتوسطات أوضاعاً قطرية مختلفة، حيث ويعتبر الطلب على البنية الأساسية للنقل طلباً مشتقاً إذ أنه يعتمد على حجم الإنتاج الصناعي والزراعي والسياحي، وعلى المكان الذي يعيش فيه الناس ويعملون، وأيضاً على أعدادهم ونوعياتهم ومهنهم (شرف، ٢٠٠٥: ص ١٥).

وتشغل خدمات النقل للناس في تشكيلة متنوعة الأدوار كمستفيدين ومنتجين ومستهلكين وعاملين ومنتقلين (راكبين) بل وحتى كضحايا في بعض الأحيان، وقد أشارت نتائج دراسات مخططات (النقل القومي) إلى وجود تطور مستمر في حجم الطلب على خدمة النقل للركاب نتيجة للزيادة السكانية، وتنفيذ خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية، حيث تشير البيانات الواردة في الجدول رقم (١) إلى تطور أعداد الركاب في مصر حتى عام ٢٠١٢ ومنه يتضح تضاعف عدد الركاب ٢,٨ مرة بالمقارنة مع عام ١٩٩٢ (فؤاد، ٢٠٠٢م، ص ٦٥).

تزداد أهمية الأنشطة الخدمية الداعمة للتنمية في ظل الاختيار الاستراتيجي وأسلوب التنمية المستدامة في عالم تزداد أجزاءه ارتباطاً وتداخلاً واتصالاً وتواصلًا يختلط ويمتزج مع التحول المادي ولم يعد من السهل الحديث عن كل من الإنتاج المادي والخدمات بمعزل عن الآخر حيث يتداخل الأمران ويمتزجان كلاً من الإنتاج المادي أو الخدمات بمعزل عن الآخر، وتعد وسائل النقل بمثابة الشرايين الرئيسية لأي إقليم أو دولة حيث تعد بمثابة روابط بين قطاعاته الاقتصادية المختلفة، وبين مناطقه البعيدة أو المتطرفة والمركزية، كما أنها في غالب الأحيان شرط ضروري وسابق لأحداث التنمية، وتحويل ظروف الحياة المادية والاجتماعية من حالة الثبات والكفاف إلى حالة النشاط والإنتاج (عبد العاطي، ٢٠٠٥، ص ٥).

هذا ويمثل قطاع النقل في المتوسط ٥-٦% تقريباً من الناتج المحلي الإجمالي في البلدان النامية كما يحتل

جدول (١): تطور أعداد الركاب حتى ٢٠١٢ على مستوى الجمهورية

السنة	متوسط عدد الركاب (بالألف) / يوم	التطور
١٩٩٢	٢,٣٠٤	١٠٠
١٩٩٧	٢,٩٦٠	١٢٨
٢٠٠٢	٣,٨٤٩	١٦٧
٢٠١٢	٦,٤٩٠	٢٨٢

المصدر: مركز بحوث ودراسات الهندسة المدنية ٢٠٠٧.

ويمكن بلورة مشكلة البحث في التساؤلات التالية:

- (١) ما هو تحليل ظروف التنمية والوضع الراهن لنقل الركاب بوسط سيناء؟
- (٢) ما هو المستوي السائد من الخصائص الاجتماعية والاقتصادية؟
- (٣) ما هي الاحتياجات والرغبات والمشكلات القائمة والمتوقعة والآثار المتوقعة لتيسير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء؟
- (٤) ما هي أوضاع التحليل المالي والجدوى الاقتصادية لتيسير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء والجدوى الاقتصادية؟

أهداف البحث:

- (١) تحليل ظروف التنمية والوضع الراهن لنقل الركاب بوسط سيناء
- (٢) التعرف على المستوي السائد لبعض الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والمكانية.
- (٣) تحليل الأوضاع الاجتماعية والمشكلات القائمة والمتوقعة والآثار المتوقعة لتيسير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء.
- (٤) التحليل المالي لتيسير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء والجدوى الاقتصادية لها.

الإطار النظري:

أولاً: تكنولوجيا الانتقال:

يقصد بتكنولوجيا الانتقال التقدم الحادث في حالة الطرق ووسائل الانتقال المختلفة، مما قد يساعد على دمج مجتمع القرية في المجتمع الكبير (جيهان، ١٩٧٨: ص٥٦)، ويرى بعض العلماء أن من خصائص المجتمعات الريفية والبدوية الصغر والتجانس والاكتفاء الذاتي والعزلة والأمية، ويربط بين اعراضة أحساس قوي بالتضامن، ولقد أوضحوا أنه لمحاولة أكتساب المجتمع البدوي لخصائص حضرية فإن ذلك يترتب بنواحي تتعلق بالفرد، واخري تتعلق بالبيئة الايكولوجية للمجتمعات المحلية وان من ضمن ما يدخل تحت تلك الاخيرة هي توافر الطرق ووسائل المواصلات (Horton, 1978: p250).

أن ارتباط التكنولوجيا بوسائل النقل في المجتمعات البدوية والريفية أدى إلى التأثير على العملية الاقتصادية، فقد قرب من حدود السوق وساعد في زيادة الانتاج ومذلك ساعد في سهولة توزيع الانتاج، ومن جانب اخر فان توافر التكنولوجيا يسمح بتدعيم شبكة الاتصال بين الافراد والجماعات ويؤدي الى حدوث العمليات الاجتماعية في المجتمع مثل الصراع والتنافس والتعاون، وتستطيع التكنولوجيا ان تعمق صلات الناس ببعضها البعض عن طريق تقريبها بين المتباعدين في المكان (محمد، ١٩٨٣: ص١٩٩)، وقد وجد بعض العلماء أنه توجد علاقة قوية بين درجة توافر المواصلات والتحديث، فكلما زاد الاتصال بين القرية والمدينة خاصة من خلال توافر الطرق ووسائل المواصلات، كلما زادت درجة التحديث، اما في حالة العزلة الكلية فان هناك علاقة سلبية نحو الاتجاه الى التحديث، وبالتالي فان الفرد الذي يعيش في ظل نظام تقليدي مع وجود العزلة وعدم الاتصال بالمركز الحضري هو فرد معزول ليس امامه الا طريقة الحياة التي مارسها من خلال ثقافة التقليدية (Pern K. Willits, 1973: p35).

ولقد عانت القرية المصرية وعلى مدي أجيال طويلة من الحرمان من الخدمات والمرافق وانخفاض مستويات الدخل مما انعكس اثرة على المستويات المعيشية لسكان هذه المجتمعات تجلت مظاهره في وجود فجوة واسعة بين السكان الريفيين واقرانهم من سكان المجتمعات الحضرية، ولهذا كان لا بد وان تتجه خطط التنمية الى المناطق الريفية والبدوية رغبة في الارتقاء بسكانها وتحقيق حد أدني من الرخاء الاقتصادي والرفاء الاجتماعي والرضا النفسي لهؤلاء السكان، الا انه ولتحقيق مثل هذه الرغبة لا بد من توفير بعض المعطيات اللازمة لاداء التغيير في الاتجاه المطلوب، واحد هذه المعطيات بجانب معطيات اخري هي التكنولوجيا حيث انها مع الانسان كقيمة تعتبر أحد الادوات العامة لاحداث مثل هذا التغيير، (أبو طاحون، ١٩٨٨: ص٢٢١) ولقد عانى الريف المصري كثيراً من العزلة التي فرضت عليه نتيجة لتوجيه اغلب دخدمات تكنولوجيا الانتقال الى

تأثير وسائل النقل على المناخ الفكري والحضاري:

هذا كما يعمل قطاع النقل والمواصلات على إثراء الحياة الفكرية وعلى انتشار الأفكار والمعلومات وتقدم العلوم والفنون واتصال جوانب الدولة وتبادل الثقافات بين مناطقها ونمو مظاهر الحضارة فضلاً عن زيادة الروابط الاجتماعية بين أبناء الوطن الواحد، بالإضافة إلى التأثير على التعليم وحضور الأطفال في مدارسهم (بركات، ١٩٨٥: ص ٢٠٣).

تأثير شبكة النقل على تنمية استعمالات الأراضي:**ويختلف ذلك أيضاً في:**

- أن كل قطعة أراضي داخل حيز يجذب أو يولد عدداً من الرحلات منه وإليه من القطاعات المختلفة داخل الإقليم أو المدينة ومن خارجها.

- يترجم هذا العدد من الرحلات إلى احتياج من خدمات النقل (شبكات نقل جماعي - شبكات طرق)

- هذا الاحتياج من النقل يجعل من الضروري توجيه بعض الاستعمالات إلى إنشاء وخدمات النقل من طرق ومركبات ونظام تشغيل للمرور.

- زيادة خدمات النقل في موقع يؤدي إلى زيادة إمكانية الوصول.

- زيادة إمكانية الوصول تؤدي إلى زيادة قيمة الأراضي.

- ارتفاع قيمة الأراضي يؤدي إلى استعمالها إلى استعمال ملائم لقيمتها الاقتصادية (البرجلي، ١٩٨٧: ص ٨٨).

ثالثاً: خصائص عملية النقل الناجحة والعوامل المؤثرة عليها:**العوامل المؤثرة على النقل البري:**

يمكن إبراز العوامل المؤثرة على النقل البري إلى:

العوامل الطبيعية:

وهي تشمل شكل سطح الأراضي - الموقع الجغرافي - موارد المياه - التكوين الجيولوجي - الظروف المناخية - البيئة الحياتية - ويمكن إرجاع الكثير من أسباب النقل إلى أهمية الموقع الجغرافي.

العوامل البشرية:

وهي تتمثل في توزيع السكان، وكثافتهم، والأحوال الاقتصادية، ومراكز العمران البشري، والعوامل السياسية المختلفة الخاصة بكل بلد أو مدينة. ومما لا شك فيه أن توفير وسائل النقل البري هو أحد المؤثرات الهامة لاجتذاب السكان وحيوية التجمعات العمرانية.

لضمان عملية نقل ناجحة يوجد عدد من الأسس الواجب توافرها والتي يمكن إيجازها في:

المدينة والاهتمام بها مما ادي الى وضع يطلق بعض علماء الاجتماع عليه باستعمار الحضر للريف.

لذا فان نقطة البداية المنطقية لمحاولة أحداث اي تغييرات هي كسر نطاق هذه العزلة في محاولة لاحداث تزواج بين ثقافات هذه المجتمعات وثقافات غيرها من المجتمعات الاكثر تقدماً باستخدام تكنولوجيا الانتقال.

ثانياً: تأثيرات النقل على التنمية:

يمكن توضيح مفهوم النقل في كونه عملية حمل الأشخاص والمنتجات من مكان إلى آخر بغرض التجارة أو السياحة أو غيرها وهو ضرورة من ضرورات الحياة بالنسبة للفرد والجماعة والمجتمع ولذلك تتعدد تأثيراته على البيئة الحاضنة له (اناتولي رشا، ١٩٩٢: ص ١٢).

تأثير وسائل النقل على التنمية الزراعية:

لوسائل النقل دور هام في التنمية الزراعية والذي يتمثل في دعم الاستيطان الزراعي والمساعدة في التسويق، ويعد عامل السوق وسهولة الاتصال بين مراكز الإنتاج بالإقليم وراء زراعات محددة من محاصيل الخضر والفاكهة حيث لا تتحمل تلك المحاصيل النقل أو الحفظ لمسافات طويلة (كامل، ١٩٨١: ص ١٦١).

تأثيرات وسائل النقل على التنمية الصناعية:

لقد أدت إمكانية استخدام الطرق البرية المرصوفة في النقل على نطاق واسع إلى ضرورة اتساع في توطن الصناعة حيث ابتعدت الكثير من المصانع عن المدن واعتمدت على السيارات في نقل خدماتها ومنتجاتها، وغالباً ما يكون امتداد وسائل النقل تالياً للتوطن الصناعي لخدمته (عبد الهادي، ١٩٩٣: ص ٥٢).

تأثير وسائل النقل في التنمية الاقتصادية:

حيث يسهل النقل استغلال الموارد الطبيعية والبشرية المتاحة مما يعمل على زيادة الإنتاج كما ونوعاً، وبالتالي يسهم مساهمة فعالة في توسيع السوق المحلية والعالمية وتوثيق الصلة أو العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك كما يهيئ النقل الفرصة للمشروعات الاقتصادية في التوطن في المواقع المفضلة وبهذا تقوم عملية النقل بصنع الصلة وخدمة العلاقة بين كل هذه العمليات. ويقوم النقل بدور بارز ومباشر في تحديد ونشوء المراكز والتجمعات العمرانية وعلى نشر العمران وإتاحة عنصر الحركة لدى السكان ويؤثر بالتالي على توزيعاتهم (رشا، ١٩٩٢: ص ١٠٦).

تأثير وسائل النقل على الخدمات التعليمية:

لوسائل النقل تأثيراتها الطردية على تيسير الخدمات التعليمية فكلما كان قطاع النقل والمواصلات أكثر سهولة وتيسيراً للطلاب وذويهم كلما ارتفعت نسب حضور التلاميذ في المستويات التعليمية المختلفة وتيسرت سبل ارتقاء مستوياتهم التعليمية (علام، ١٩٩٣: ص ١٨).

- تسهيل عمليات التواصل والتفاعل الاجتماعي بين الناس مستخدمين وسيلة النقل في ظل ظروف إشكالات العصر المادي.
- توفير الوقت للاستمتاع بالحياة وبناء حياة أسرية.
- إزالة الضغط النفسي والعصبي الواقع على الفرد نتيجة طول الانتظار والتأخير عن المواعيد.
- تعزيز عمليات التعليم ومواقعها بمناطق وسط سيناء والمحافظة ككل
- تعزيز مواقع ومعلومات الخدمات الاجتماعية (الصحية - الإدارية -) بمناطق وسط سيناء والمحافظة ككل.
- تعزيز عملية الربط بين مناطق وسط سيناء وإقليم سيناء ككل
- تحقيق مستوى خدمة أعلى بشبكات نقل قوية.
- خلق شعور قوي بتحقيق التنمية المتوازنة بين مناطق إقليم محافظة شمال سيناء.
- تحقيق التكامل بين مناطق وسط سيناء من حيث الأنشطة والخدمات.
- تعزيز عملية توجيه الاستثمارات في المناطق ذات احتمالات النمو المتزايد.
- نمو ونشوء مراكز تنمية جديدة على محاور الطرق نتيجة لانتظام المواصلات والحد من تركيز الأنشطة في العريش والحد من الهجرة إليها.
- تشجيع الاستثمار من خلال سرعة تطوير اقتصاد حضري بمناطق وسط سيناء يسهم في النمو الاقتصادي.
- تعزيز عمليات التعليم ومواقعها بمناطق وسط سيناء والمحافظة ككل.
- تعزيز مواقع وعمليات الخدمات الاجتماعية والصحية والإدارية... الخ بمناطق وسط سيناء والمحافظة ككل (الشاذلي، ٢٠٠٤: ص ١٦٤).

منهجية البحث:

يعتمد هذا البحث بشكل رئيسي على المنهج الكيفي الذي يعتمد بشكل رئيسي على دراسة وقراءة البيانات والأحداث بأسلوب غير كمي، حيث لا يتم تحويل البيانات إلى أرقام كما في حالة البحث الكمي، وإنما يتم الحصول على النتائج من واقع ملاحظة وتحليل الأحداث والمواقف والصور والوثائق والاتصالات اللفظية وغير اللفظية (Smith: 1983:p88)

ويعرف البحث الكيفي عموماً على أنه الدراسة التي يمكن القيام بها أو إجرائها في السياق أو الموقف الطبيعي، حيث يقوم الباحث بجمع البيانات، أو الكلمات، أو الصور، ثم يحللها بطريقة استقرائية مع التركيز على المعاني التي

- **الراحة:** توفير جميع مقومات الراحة للراكب من وسائل وأماكن انتظار واستراحات ودورات مياه.
- **الأمان:** ويقصد به مستوى جيد من متطلبات الأمان للأشخاص والأمتعة والبضائع إلى غير ذلك من الأمور التي تساعد على تحقيق أهداف عملية النقل المطلوبة على نوعية البضائع المنقولة وسرعة تعرضها للتلف.
- **السرعة:** بمعنى مراعاة احتياجات الركاب وحالتهم النفسية، وبالنسبة للبضائع فيعتمد تحديد السرعة المطلوبة على نوعية البضائع المنقولة وسرعة تعرضها للتلف.
- **السعة:** حيث يجب أن تتناسب طاقات وسيلة النقل مع أعداد الأشخاص على أن تتصف وسيلة النقل بالمرونة بما يتناسب وساعات الدوام خلال اليوم وخلال العام.
- **التردد:** أي توفير توقيتات مختلفة ومتكررة في اليوم الواحد للانطلاق بين أي مدينتين على أن يترك المجال أمام المستعملين لاختيار الوقت المناسب لهم وبما يقلل فترات الانتظار.
- **الانتظام:** يبعث الالتزام بمواعيد الرحلات الثقة في نفوس المستعملين ويمكنهم من استغلال أوقاتهم بشكل أفضل.
- **التكلفة المناسبة:** تمثل تكاليف النقل نسبة غير قليلة من التكاليف المعيشية في حياة المواطنين اليومية وبالتالي فإن أي محاولة لتقليل تكلفة النقل يكون لها تأثير مشجع على إقبال الناس على الانتقال وحرية الرحلات والحركة باعتبار أنها نشاط تابع للخدمة (عبد الواحد، ١٩٨٦: ص ٢٦).

رابعاً: الاعتبارات الداعمة لتسيير خطوط النقل بوسط سيناء:

بالرغم من أن التقييم الاقتصادي المتبع في تحديد المنافع الاقتصادية لمشروعات النقل يفيد في تحديد المنافع المباشرة مثل وفورات تكاليف تشغيل المركبات إلا أن هناك اعتقاداً دامغاً بأن الأثر الاقتصادي قد يتعدى هذه الوفورات إلى اعتبارات تنموية واجتماعية ذات أثر على شتى جوانب المجتمع والتي يمكن رصدها في الاعتبارات التالية.

الاعتبارات الاجتماعية:

- ضمان الاستقرار والاستمرارية في عمليات التنمية بمناطق وسط سيناء كأحد السياسات اللازمة لتحقيق تنمية إقليمية متوازنة.
- جذب التنمية تجاه مناطق يجب أن تؤسس فيها لتحقيق الأهداف السياسية والاجتماعية الخاصة بسيناء.
- دعم الخطط المستقبلية لتنمية مناطق الاستيطان وتعزيز سياسات استقطاب الزيادات السكانية من الدلتا والوادي.
- نشوء ونمو أقطاب تنموية جديدة في المناطق المؤهلة لذلك.

وعامة هناك خمسة أنواع رئيسية من الصدق للبحوث الكيفية، وهي الصدق الوصفي الذي يشير إلى درجة الدقة الواقعية التي تتحلّى بها تقارير الباحثين، والتساؤل الأول الذي يتم توجيهه للتحقق من ذلك يدور حول ما إذا كان ما قد تم عرضه من وقائع عن مجتمع الدراسة يحدث بالفعل، واما إذا كان الباحثون يعرضون ما سمعوه وشاهدوه، ويعتبر التعدد من أهم استراتيجيات الحصول على الصدق الوصفي، وهو استخدام عدة مراقبين لملاحظة ووصف سلوك مجتمع الدراسة والإطار الذي يوجدون فيه، وتسمح هذه الطريقة بالتأكد من دقة الملاحظات، والنوع الثاني هو الصدق التأويلي أو التفسيري، يعني الدقة في تمثيل المعاني للظواهر المدروسة كما يتصورها الباحثون أنفسهم، أي النظر إليها بعينهم، والتعبير عما يدور في دواخلهم وتوضيح وجهة نظرهم في إطار فهمهم الخاص للظاهرة، ومن أهم استراتيجيات هذا النوع أسلوب المشاركة الاستراتيجية للمبشرين، ويتضمن هذا الأسلوب رجوع الباحث لمجتمع الدراسة للتحقق من مواقفهم على ما توصل إليه من تفسيرات، أما النوع الثالث الصدق النظري، ويعبر عن تناسب التفسير النظري مع الواقع الميداني بحيث يعطي القارئ انطباعاً بأن البحث معقول وجدير بالثقة من هذه الناحية. وإحدى وسائل تحقيق الصدق النظري هي تمديد فترة الدراسة الميدانية بصورة تمكن الباحث من الثقة فيما توصل إليه من ثبات لأنماط العلاقات التي تتم ملاحظتها ومن ثم الفهم لأسباب حدوثها على تلك الصورة، بالإضافة إلى استراتيجية التنوع النظري التي تعتمد على استخدام عدة نظريات مختلفة لدراسة الظاهرة قيد البحث نظراً لأن تنوع النظريات يمكن أن يؤدي إلى نظرية تحليلية أعمق. أما النوع الرابع فهو الصدق الداخلي، أي المقدرة على استجلاء العلاقة بين المتغيرات المستقلة والتابعة، وتحدد درجة الصدق الداخلي بالدرجة التي يمكن أن يقال بها عن العلاقة الملاحظة بأنها سببية. وأخيراً النوع الخامس الصدق الخارجي، أي المقدرة على التعميم خارج نطاق مجالات البحث المحدودة، وتبرز أهميته عند محاولة تعميم نتائج دراسات معينة لأشخاص أو ظروف أو أزمان أخرى على الرغم من أن التعميم أصلاً ليس من الأهداف الرئيسية للبحث الكيفي.

(Denzin, 1989: p. 113).

وهناك أربعة معايير تساعد في تحقيق الصدق في البحث الكيفي بشكل عام وتمكن الباحث من اكتساب ثقة الآخرين في نتائجه وهي: التدقيق من قبل الأخبائين الأساسيين، وتتضمن هذه العملية عودة الباحث المستمرة للأخبائين الأساسيين بمجتمع الدراسة لاستشارتهم حول ما يقوم به من تحليل، وحول ما يتوصل إليه من نتائج وتسجيل تعليقاتهم حولها والمعيار الثاني البحث عن الأدلة المناقضة، وتقوم هذه العملية على القناعة بأن الصدق لا يعني تطابق ما توصل إليه الباحث من الواقع فحسب بل يتمثل في قوة الموقف في وجه ما يمكن أن يتعارض معه

يذكرها المشاركون (رجب، ٢٠٠٣: ص ١٨)، ويتميز المنهج الكيفي، بمجموعة من الخصائص المختلفة التي يمكن توضيحها على النحو التالي:

- يعتمد المنهج الكيفي بشكل أساسي على إدراك الموضوع وتفسيره،
- يجمع الباحث البيانات النوعية للأبحاث الكمية بصورة كلمات لفظية أو صور بدل استخدام الأرقام وذلك عن طريق مقابلات أو تسجيلات أو كتب دراسية أو صور .
- يحلل البيانات بطريقة استدلالية.
- احترام الثقافة المحلية مع تقويمها من زاوية وظيفتها لهم لا من زاوية ثقافة أخرى دخيلة.
- احترام القواعد التشريعية في إجراء البحث خلال استخراج التصاريح والالتزام بضوابطها (طابع، ٢٠٠٧: ص ١٠١-١٠٢).

وهناك العديد من نقاط القوة والضعف في البحوث الكيفية تتمثل في فهم السلوك الإنساني دون تحكم مقصود أو غير مقصود، وأنه يتم في مواقف طبيعية بدراسة السلوك في سياقه الطبيعي، كما أنه يختبر ما يحدث فعلياً دون الاعتماد على آراء مسبقة، بالإضافة إلى أنه يعتمد على جمع مكثف للبيانات يمتد لفترة زمنية قد تطول (طابع، ٢٠٠٧: ص ١٠٥).

أما أهم نقاط الضعف التي قد توجد في البحث الكيفي تتمثل في صعوبة تعميم النتائج لأن طبيعة الحالة انفرادية فمن الصعب أن تكون أساساً للتعميم، بالإضافة إلى وجود عنصر الذاتية في اختيار الحالات وفي تجميع البيانات، أي إنه قد يفتقر إلى الموضوعية، إلى جانب عدم صحة البيانات المجمعة أحياناً، لأن الشخص المبحوث قد يتعاطف مع الباحث بالمعلومات (البلداوي، ٢٠٠٧: ص ٣٥).

ويعتمد هذا البحث على طريقة الدراسة الظاهرية (Phenomenology)، التي تهتم بالظواهرية أساساً بدراسة البني، ويعمل الوعي الإنساني، ومسلّماتها الرئيسية هي أن العالم الذي نعيش فيه عالم مصنوع في وعينا أو في رؤوسنا (إيان كريب، ١٩٩٩: ص ١٤٨-١٤٩)، وتركز الظاهرية على الخبرة الحدسية كنقطة بداية، أي ما تمثله الظاهرة في خبرتنا الواعية، ثم تنطلق من هذه الخبرة لتحليل الظاهرة وأساس معرفتنا بها، غير أنها لا تدعي التوصل إلى حقائق مطلقة مجردة، سواء في الميتافيزيقيا أو في العلم، حيث يركز الظاهراتيون على المقابلة المعقدة التي قد يتجاوز إتمامها الساعتين أحياناً، كما ويتم اختيار العينة بدقة بالغة، من الذين تتوافر لديهم خبرة مباشرة حول الظاهرة المرشحة للدراسة، إذ تركز عملية البحث الفينومينولوجي على الباحث والمبحوث، والمقابلة التي تنطلق من الظاهرية (Paul D. Leedy, 2005 p.p. 139-140).

الجايفة طريق خريزة) وذلك انطلاقاً من التسليم بأهمية دور الحوارات النقاشية العامة وضرورتها لصياغة القرارات.

وقد أشتمل دليل الحلقات النقاشية على النقاط التالية:

- اسم التجمع.
 - عدد المشاركين.
 - تحليل المشاركين.
 - الاتجاه نحو تسيير خطوط نقل الركاب.
 - المشكلات القائمة.
 - بعض الخصائص والسمات الاجتماعية والمجتمعية.
 - الاحتياجات والرغبات.
 - المشكلات المتوقعة.
 - الآثار الجانبية.
 - درجة الرضا عن المواصلات الحالية.
 - نوع الاتجاه العام.
- التقييم الاقتصادي:**

استندت الدراسة في بناءها التحليلي على جمع البيانات من مستخدمي وسائقي السيارات أو بعض شركات الميني باص والتوكيلات حول ظروف التشغيل والصيانة وأثمان السيارات، بالإضافة إلى مراجعة البيانات بمركز المعلومات حول ظروف الطريق وأعداد السكان ومواقع التجمعات، حيث استخدمت تلك البيانات في كل من التحليل المالي والاجتماعي لخدمة نقل الركاب ورسم السيناريوهات المختلفة حيث تم استخدام معايير التقييم الاقتصادي التالية:

- (١) صافي القيمة الحالية
 - (٢) نسبة المنافع إلى التكاليف
 - (٣) معدل العائد الداخلي
 - (٤) فترة استرداد رأس المال
- التعريفات الإجرائية:**

(١) إمكانية الوصول أو الاتصالية (صبحي إبراهيم، ٢٠١٢، ص ٧)

وهي سهولة الحصول على الأنشطة المرغوبة والمطلوبة من خلال عوامل الزمن والراحة والأمان والتكلفة وهي (عبد العاطي، ٢٠٠٥):

- لا تقاس فقط كمسافة ولكن كتكلفة لقطع المسافة.
- ترتبط بالتغلب على قيود الحركة وتقليل الاحتكاك.

ويتضمن البحث عن الأدلة المناقضة استخدام العينة العمدية والمشاركة المستمرة، والمعيار الثالث التنوع: وهي عملية مراجعة أساسية للباحث تتضمن استخدام مصادر متعددة للبيانات ووسائل جمعها كما تتضمن أيضاً استخدام توجهات نظرية متنوعة للوصول إلى أقوى أساس ممكن للتحليل والنتائج، وأخيراً المعيار الرابع الوصف المكثف: يعني توخي الدقة والتفصيل والعمق والشمول عند وصف السياق الكلي للدراسة، ولا يكفي هنا بوصف ما تم التوصل إليه من نتائج فحسب بل لابد من الاهتمام أيضاً بالوصف الدقيق للكيفية التي تم التوصل من خلالها لتلك النتائج، (Gilchrist, 1992, p86-87).

وعادة ما يختلف أسلوب تحليل البيانات في البحث الكيفي عن الأشكال التقليدية الأخرى لتحليل البيانات باعتماده النظريات الاجتماعية، مما يعني أن التحليل النهائي لا يستمد من البيانات الاتوجرافية، وإنما الانطلاق إلى ما بعد رؤى ومفاهيم المبحوثين (Jones, 1985, p.p. 56-57).

مجالات الدراسة:

(أ) **المجال الجغرافي:** تركزت هذه الدراسة على طريقي العريش - نخل، العريش - الحسنة باعتبارهما محوري الحركة الرئيسيين بوسط سيناء على المناطق الواقعة على جانب الطريق أو الواصلة إليه وذلك في التجمعات التالية.

- **الريد:** يتبع تجمع الريد مركز نخل ويقع جنوب مدينة نخل في اتجاه النقب ويبعد عن المدينة نحو ٤٢ كم.
- **المويلح:** يتبع تجمع المويلح مركز الحسنة ويبعد عن مدينة الحسنة ١٠٠ كم في اتجاه الحدود الشرقية لمصر.
- **طويل الحامض:** يتبع تجمع طويل الحامض مركز نخل ويبعد عن المدينة نحو ١١ كم باتجاه مدينة الحسنة
- **العين:** يتبع تجمع العين مركز الحسنة ويقع على بعد ٥٠ كم من مدينة الحسنة.
- **تجمع وادي القسيمة:** يتبع تجمع وادي القسيمة مركز الحسنة ويقع على بعد ٩٦ كم من مدينة الحسنة.
- **أم الشيحان:** يتبع تجمع أم شيحان مركز الحسنة ويقع على بعد ٨٥ كم من مدينة الحسنة.
- **الجايفة طريق خريزة:** يتبع تجمع الجايفة مركز الحسنة ويقع على بعد ٨٢ كم من مدينة الحسنة في طريق وادي خريزة.

(ب) **المجال البشري:** ويمثله الأفراد المستفيدون من تشغيل خط الأتوبيس والمتواجدون بالتجمعات البدوية المختارة

(ج) **المجال الزمني:** حيث تم جمع البيانات خلال الفترة (أبريل - يونيو ٢٠١٣)

عينة الدراسة:

تم عقد سبع حلقات نقاشية بتجمعات (الريد، المويلح، طويل الحامض، العين، تجمع وادي القسيمة، أم الشيحان،

الإسماعيلية والسويس ومن الشرق الحدود الدولية مع فلسطين وفي الجنوب مركز نخل ويبلغ عدد سكانه ٢٧٢٧٠ نسمة (مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠١٣)

نخل:

وتبلغ مساحته ١١٠٣٤ كم^٢ وعدد سكانه ١١٤٨٣، ويقع مركز نخل في موقع استراتيجي هام على منتصف الطرق التي تربط بين محافظتي شمال وجنوب سيناء وباقي المحافظات، من خلال نفق الشهيد أحمد حمدي مروراً بالمنافذ البحرية (ميناء نويبع)، والمنافذ الجنوبية (مطار طابا)، ويحده من الشمال مركز الحسنة، ومن الجنوب محافظة جنوب سيناء، ومن الغرب حدود محافظة السويس، ومن الشرق الحدود الدولية.

وتبلغ الزيادة الطبيعية بنخل نحو ٧٥ نسمة (بمعدل زيادة ٠,٥١%)، في حين تبلغ الزيادة الطبيعية بالحسنة ٦٤٨ نسمة (بمعدل زيادة ٢,٦٦%)، بينما تبلغ الزيادة الطبيعية بمحافظة شمال سيناء نحو ١٠٣٢٦ نسمة (بمعدل زيادة ٢,٨٨%).

وتشير تلك النتائج إلى انخفاض معدل الزيادة الطبيعية انخفاضاً شديداً بمركز نخل مع تقارب معدل الزيادة الطبيعية بمركز الحسنة من معدل الزيادة الطبيعية بالمحافظة. جدول رقم (٢)، (مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، ٢٠١٣).

تتعتمد على الارتباط بنشاط أكبر.

تقيس أيضاً تأثير المرحلة وتغير الوسيلة.

(٢) النقل:

يقصد بالنقل حمل الأشخاص والمنتجات من مكان إلى آخر سواء كان للتجارة أو غيرها بقصد الحصول على ضرورات الحياة سواء بالنسبة للفرد أو الجماعة (فارس كامل، ١٩٨١: ص ٥٦).

نتائج الدراسة

أولاً: تحليل ظروف التنمية والوضع الراهن لنقل الركاب بوسط سيناء:

(أ) السكان بوسط سيناء:

تبلغ مساحة سيناء حوالي ٦١ ألف كم^٢ أي حوالي ٦% من مساحة جمهورية مصر العربية وتبلغ مساحة محافظة شمال سيناء ٢٧٥٦٤ كم^٢ ويقوم بها ٤٠٨٥٤١ نسمة، وتقع منطقة وسط سيناء في جنوب محافظة شمال سيناء وتشغل مساحة ٢١٦٥٦ كم^٢، أي نسبة ٧٩% من إجمالي مساحة المحافظة ويسكن بها ٣٨٧٥٣ نسمة بما يمثل ٩,٤٩% من إجمالي سكان المحافظة.

وتتكون منطقة وسط سيناء من مركزي:

الحسنة:

وتبلغ مساحته ١٠٦٢٢ كم^٢، ويحده من الشمال المراكز الساحلية بالمحافظة ومن الغرب محافظتي

جدول (٢): توزيع سكان محافظة شمال سيناء

إجمالي المحافظة	عدد سكان الريف		عدد سكان الحضر		البيان	
	عدد	%	عدد	%		
١٦٤١٨٥	٤٠,١٩	٤٥٢٥	2.75	١٥٩٦٦٠	65.41	مركز العريش
٧٢٣٦٩	١٧,٧١	٣٣٥٣٩	20.39	٣٨٨٣٠	15.91	مركز رفح
١١٤٨٣	٢,٨١	٨٧٦٨	5.33	٢٧١٥	1.11	مركز نخل
٢٧٢٧٠	٦,٦٧	٢٤٢٩١	14.77	٢٩٧٩	1.22	مركز الحسنة
٧٨١٩٥	١٩,١٤	٦٠٦٣٩	36.87	١٧٥٥٦	7.19	مركز بئر العبد
٥٥٠٣٩	١٣,٤٧	٣٢٦٩٥	19.88	٢٢٣٤٤	9.15	مركز الشيخ زويد
٤٠٨٥٤١	١٠٠,٠٠	١٦٤٤٥٧	100.00	٢٤٤٠٨٤	100.00	إجمالي المحافظة

المصدر: مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظه شمال سيناء ٢٠١٣

- سيارات أجرة مخصوص بأسطول قوامه ١٠٥ سيارة تعمل داخل مدينة العريش.

- سيارات أجرة بيك أب ١٢٠ سيارة. (مركز المعلومات، ٢٠١٣)

ب- توزيع أعداد السيارات الأجرة من العريش إلى مدن المحافظة:

وتظهر البيانات الواردة في (جدول ٤) أن إجمالي عدد سيارات العاملة بين العريش ومدن المحافظة نحو ١٦٧ سيارة ما بين سيارات ميكروباس وتاكسي في حين يبلغ إجمالي عدد السيارات العاملة بين نخل والعريش ١٠ سيارات تمثل نحو ٦% من إجمالي عدد السيارات فيما يبلغ إجمالي عدد السيارات العاملة بين الحسنة والعريش ٩ سيارات يمثلون ٥,٣٩% من إجمالي عدد سيارات العاملة بالمحافظة. الأمر الذي يشير إلى انخفاض أعداد السيارات العاملة بين مركزي وسط سيناء مقارنة بالمراكز الأخرى.

ج - أجرة النقل:

تمثل قيمة أجرة النقل محوراً رئيسياً ولكن في ظل اهتمام المحليات بانتظام خدمة النقل فإنها تقوم بالاتفاق مع نقابة النقل البري بتحديد قيمة أجرة النقل. وتشير النتائج إلى أن قيمة أجرة نقل الفرد من العريش إلى نخل ٧,٧٥ جنيه في حين تقل أجرة النقل من العريش إلى الحسنة ٤ جنيهات مصرية كما يظهر في (جدول ٥).

د- محطات الوقود:

يبعث إجمالي عدد محطات الوقود على طرق وسط سيناء ٨ محطات منها ثلاث محطات بمركز نخل وأربع محطات على الطرق المؤدية لمركز الحسنة كما يظهر في (جدول ٦).

ثانياً: المستوي السائد لبعض الخصائص السكانية والاجتماعية بعينة الدراسة:

تشير النتائج الواردة في الجدول رقم (٧) أن:

■ أعلى متوسط لأعداد الأسرة كان في قرية الريد بنسبة بلغت ١١ فرد يليها قرية أم شيحان ٧-٨ وكانت أقل المتوسطات في قرية العين بنسبة بلغت ٥-٦.

■ أكبر القرى بعداً عن العريش هي الريد بمسافة بلغت ١٨٨ كم يليها قرية طويل الحامض ١٥٠ كم، ثم قرية الجايقة ١٠٢ كم، بينما كانت اقرب القرى هي أم شيحان بمسافة بلغت ٥٥ كم، ثم القسيمة بمسافة بلغت ٧٧ كم.

■ بالنسبة إلى المسافة من المركز كانت قرية طويل الحامض اقرب القرى بمسافة بلغت ١١ كم يليها قرية الريد ٤٢ كم ثم قرية العين ٥٠ كم بينما كانت المسافة الأكبر لقرية وادي القسيمة بمسافة بلغت ٩٦ كم يليها قرية أم شيحان ٨٥ كم، ثم قرية الجايقة ٨٢ كم.

ب) الظروف الراهنة لنقل الركاب بوسط سيناء:

تمثل الإمكانيات المادية لبنية النقل أهمية كبرى باعتبار أنها المكون الرئيسي للتقليل من تأثير عامل المسافة مما يسهل حركة الأشخاص بين نقطتين بطريقة أسرع وأقل تكلفة في الوقت الذي ينطوي فيه هذا التخفيض في استخدامات أخرى بما يعظم من المكاسب باستخدام نفس المدخلات. وتتطوي البنية الأساسية للنقل في عدة مكونات (الطرق والسيارات ومحطات الوقود) وسوف يعرض البحث في هذا الجزء تحليل تلك البنية.

الطرق: ويقصد بالطريق الحر أو المحور الممتد للنقل وتتعدى وظيفته مجرد الربط بين منطقتين والمدن توجد الطرق، ولكن الطرق بدورها توجد المدن أو تعيد إيجادها بالإحلال وتغيير شكلها، والطريق عندما يتحرك فإنه ينشر بذور الحياة ومن ثم فهو أحد المكونات الهامة للتشكيل العمراني (سالم، ٢٠٠٢: ص ٣١).

وتشير البيانات الواردة في (الجدول رقم ٣) أن محافظة شمال سيناء تحظى بشبكة طرق متنوعة يبلغ إجماليها ٦٨٩١,٤٧ كم في حين يبلغ إجمالي الطرق المرصوفة منها ٥١٧٧,٥١ كم ويحظى مركزي الوسط ونخل والحسنة بما يمثل ٤٦% من إجمالي الطرق ونحو ٤٣% من إجمالي الطرق المرصوفة. وتشير البيانات إلى أن مركز نخل يحظى بنحو (١٤,٣٤%) من إجمالي الطرق المرصوفة في حين يحظى مركز الحسنة بنحو (٣٩,٤٠%) من إجمالي الطرق المرصوفة بالمحافظة الأمر الذي يوضح تميز مركزي الحسنة ونخل بإمكانيات مادية خاصة بالطرق تتيح لها فرص تعظيم الاستفادة من مواردها المادية والبشرية.

السيارات (عنصر الحركة):

يعد تحقيق مستوى الحركة والانتقال الأفضل هدفاً رئيسياً ويمكن وصف الحركة من خلال بعدين أساسيين: الانتقال بين مواضع الأنشطة، وإمكانية الانتظار عند نقطتي المغادرة والوصول (محمد، ٢٠١٢: ص ٤).

ويمكن رصد الأوضاع القائمة على الطرق البرية في شمال سيناء ومنطقة الوسط من خلال:

أ- وصف إمكانيات خدمة نقل الركاب على الطرق البرية وتمثل:

- شركة أتوبيس شرق الدلتا بأسطول يتبع المحافظات القادم منها.

- سيارات أتوبيس MCV لصناعة وسائل النقل بأسطول قوامه سيارة واحدة.

- سيارات تاكسي الأقاليم داخل المحافظة بأسطول قوامه ١٦٧ سيارة.

- سيارات السرفيس (ميكروباس - تاكسي) بأسطول قوامه ٤٨٢ سيارة.

- مشروع النقل الداخلي بأسطول قوامه ٨ سيارات.

جدول (٣): شبكة الطرق وأنواعها بوسط سيناء

المركز	نوع الطريق	الطرق المرصوفة			إجمالي الطرق المرصوفة	طرق زلطية	طرق ترابية	طرق تحت الإنشاء	الإجمالي العام
		الطرق والنقل	الطرق والكباري	جهاز التعمير					
الحسنة	داخلية	١٢٣,٧٢	-	٢٢	١٤٥,٧٢	-	-	-	١٤٥,٧٢
	أقليمية	٣٨٠,٢٥	-	٢٨٢	٦٦٢,٢٥	٣٧٧,١	١٢٧	-	١١٦٦,٣٥
	رئيسية	-	٥٦٢	١٥٢	٧١٤	-	-	-	٧١٤
	سريعة	-	-	-	-	-	-	-	-
إجمالي		٥٠٣,٩٧	٥٦٢	٤٥٦	١٥٢١,٩٧	٣٧٧,١	١٢٧	-	٢٠٢٦,٠٧
نخل	داخلية	٥٤,٣	-	٣	٥٧,٣	٩,٤٥	-	-	٦٦,٧٥
	أقليمية	٢٢٨	-	١٥٢	٣٨٠	١٩٧,٥	١٨٨	٢٠	٧٨٥,٥
	رئيسية	-	٢٥٦	٤٩	٣٠٥	-	-	-	٣٠٥
	سريعة	-	-	-	-	-	-	-	-
إجمالي المركز		٢٨٢,٣	٢٥٦	٢٠٤	٧٤٢,٣	٢٠٦,٩٥	١٨٨	٢٠	١١٥٧,٢٥
الإجمالي العام		٢٤١٥,٠١	١٥٠٣,٤	١٢٥٩,٠١	٥١٧٧,٥١	١٠٠٦,٨٤	٥٤٢,١٢	١٦٥	٦٨٩١,٤٧
% الحسنة		٢٠,٨٧	٣٧,٣٨	٣٦,٢٢	٢٩,٤٠	٣٧,٤٥	٢٣,٤٣	-	٢٩,٤٠
% نخل		١١,٦٩	١٧,٠٢	١٦,٢٠	١٤,٣٤	٢٠,٥٥	٣٤,٦٨	١٢,١٢	١٦,٧٩

المصدر: مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظة شمال سيناء.

جدول (٤): توزيع أعداد السيارات الأجرة من العريش إلى مدن المحافظة

إجمالي		عدد المركبات				الخط
		سيارات ٧ راكب		ميكروباص		
%	عدد	%	عدد	%	عدد	
١,٢٠	٢	١,١٩	١	١,٢	١	لحفن - الجفجافة - الوسط
٥,٩٩	١٠	٧,١٤	٦	٤,٨٢	٤	نخل
٥,٣٩	٩	٤,٧٦	٤	٦,٠٢	٥	الحسنة
١٣,١٧	٢٢	٩,٥٢	٨	١٦,٨٧	١٤	الشيخ زويد
٦٤,٦٧	١٠٨	٧٠,٢٥	٥٩	٥٩,٠٤	٤٩	رفح
٩,٥٨	١٦	٧,١٤	٦	١٢,٠٥	١٠	بئر العبد
١٠٠	١٦٧	١٠٠	٨٤	١٠٠	٨٣	الإجمالي

المصدر: مركز معلومات محافظة شمال سيناء.

مؤشر الأثر منخفضاً فيما يتعلق بمؤشرات (الاضطرار للمبيت عند التأخر، وجود رمال على الطريق، ارتفاع الأجرة).

٢) الاحتياجات والرغبات:

تشير نتائج الحلقة النقاشية الواردة في (جدول ٨) إلى سيادة حالة من عدم الرضا عن كلاً من (انتظام المواصلات - الاعتماد على عمالة الوسط) في اغلب الحلقات، كما تشير نتائج الحلقة النقاشية إلى اختلاف مستوي الرضا عن (وجود المواصلات) بين الحلقات والتي حققت مستوي رضي متوسط على مستوي الحلقات السبع حيث كان مستوي الضي جيد في كلاً من (أم شيحان - الريد - طويل الحامض) في حين كانت حالة عدم الرضا في كلاً من (المويلح - العين - القسيمة - الجايفة) عن المؤشر السابق، وتشير النتائج إلى وجود حالة من الرضا عن (توفير المظلات) في التجمعات ما عدا (أم شيحان - طويل الحامض - الجايفة) والتي كانت في حالة عدم الرضا عن المؤشر السابق، في حين كان مستوي الرضا مرتفع عن (خفض التعريفية) في أغلب التجمعات ما عدا (أم شيحان - الجايفة) والتي سادة فيهما حالة من عدم الرضا عن المؤشر السابق، في حين كان مستوي الرضا عن (تشغيل أكثر من ميعاد يومياً) متوسط في التجمعات، على عكس مؤشر (رصف الطريق إلى التجمع) والذي جاء منخفضاً، وتشير النتائج إلى أن مؤشر الأثر أعطي قيمة عالية عن (انتظام المواصلات - الاعتماد على عمالة الوسط) في حين أعطي مؤشر الأثر عن (خفض التعريفية - رصف الطريق إلى التجمع) مستوي منخفض، ويرجع ذلك إلى قلة حركة التنقلات في الوسط بجانب قلة أعداد السكان بالإضافة إلى ضعف العائد المادي للعاملين في مجال النقل بسبب طول المسافة وانخفاض قيمة التعريفية، بسبب بعد تلك التجمعات عن المراكز والطرق الممهدة.

٣) المشكلات المتوقعة:

تشير نتائج الحلقة النقاشية الواردة في (جدول ٨) إلى سيادة حالة من الرضا الشبه تام عن (قلة عدد الركاب - ضعف العائد الاقتصادي) في اغلب الحلقات، حيث كان مؤشر الأثر منخفض في تلك الحلقات، بينما كانت هناك حالة من عدم الرضا عن (قلة المواعيد) في الحلقات النقاشية لـ (المويلح - أم شيحان - الريد - الجايفة)، وكذلك حالة من عدم الرضا عن (طول فترة التجمع) في حلقات كلاً من (المويلح - أم شيحان - الريد - الجايفة)، وتشير النتائج إلى انخفاض مؤشر الأثر في معظم التجمعات عن (قلة عدد الركاب - ضعف العائد الاقتصادي)، بينما كان مؤشر الأثر متوسط في (ضعف الصيانة)، في حين كان مؤشر الأثر متوسط في (قلة المواعيد - وطول فترة التجمع)، ويرجع ذلك إلى قرب بعض تلك التجمعات من الطرق الممهدة، وارتفاع نسبة القاطنين بتلك التجمعات، إلا أن حركة النقل بطيئة في تلك المناطق نتيجة قلة حركة القاطنين والركود الاقتصادي.

■ تعتبر غالبية الأسر في منطقة الدراسة من النوع النووي المركب والممتد.

■ بالنسبة لمتوسطات الأعمار تراوحت ما بين ٢٠ إلى ٤٥ سنة وكانت اكبر متوسطات الأعمار في قرية واد القسيمة بمتوسط ٣٥ سنة بينما كان اقل المتوسطات في قرية العين بمتوسط ٢٠ سنة.

■ كانت اكبر التجمعات في عدد الأفراد قرية أم شيحان حيث تراوح متوسط عدد الأسر فيها ١٨٠-٢٠٠ أسرة يليها طويل الحامض بينما كانت اقل القرى قرية وادي القسيمة بمتوسط ١٠ أسرة يليها قرية المويلح.

■ بالنسبة لأعداد المشاركين كانت في أعلى نسبة في مشاركة في قرية المويلح وقرية الريد سليلها أم شيحان بينما كانت أقل نسبة مشاركة في قرية الجايفة يليها قرية طويل الحامض.

■ بالنسبة لمكان إجراء فقد تمت أكثر الأماكن التي تم إجراء الحلقات النقاشية هي المقعد في اغلب التجمعات ما عدا قريتي الجايفة ووادي القسيمة فقد كانت في المنزل.

■ تنتشر في أغلبية موقع الدراسة قبيلة التياها يليها الحيوانات والتي تتواجد في اغلب القرى مثل المويلح ووادي القسيمة والجايفة وطويل الحامض، كما تتواجد قبيلتي الحيوانات والبريكات في قري الريد والجايفة ووادي القسيمة بالإضافة إلى قبيلتي القديرات وأولاد حسين في قرية العين.

■ تغلب الحالة الأمية على اغلب القرى مثل قرية وادي القسيمة والريد والمويلح وتكون الاغلبية الأمية في قرية طويل الحامض بينما كان نصف الحضور يقرأ ويكتب والنصف الأخر أمي في قرية العين.

■ تتنوع سبل العيش في منطقة البحث فنجد أن نشاطي الزراعة والرعي ينتشر في كلاً من قري طويل الحامض والمويلح وأم شيحان ووادي القسيمة، بينما كان العمل لدي الغير والرعي في كلاً من قري الجايفة والريد بينما كان زراعة الزيتون والشعير في العين وأم شيحان.

ثالثاً: تحليل الجوانب والتأثيرات الاجتماعية:

١) المشكلات القائمة:

تشير نتائج الحلقات النقاشية الواردة في (جدول ٨) إلى سيادة حالة من عدم الرضا التام عن كل من (تواجد المواصلات، الركوب في صندوق سيارات نصف النقل، وعدم وجود أماكن انتظار) حيث أجمع الحضور في الحلقات السبع على ذلك، كما تشير نتائج الحلقات النقاشية أيضاً وجود حالة من عدم الرضا في معظم الحلقات النقاشية عن مؤشر الانتظار لوقت طويل ما عدا حلقتي تجمع العين، وتجمع وادي القسيمة، وقد يرجع ذلك لوقوع هذين التجمعين في ملتقى طرق أكثر من اتجاه (العريش - القسيمة، والقسيمة - الحسنة)، في حين تشير النتائج أيضاً إلى أن مؤشر الأثر أعطى قيمة متوسطة فيما يتعلق بمؤشر عدم تواجد المواصلات بعد العصر. وأخيراً جاء

جدول (٥): قيمة أجرة النقل من العريش لبعض المحافظات والمراكز

قيمة الأجرة		إلى	من
جنيه	قرش		
٢٠	-	القاهرة	العريش
١٠	-	الاسماعيلية	
٨	٥٠	القطرة شرق	
٤	٥٠	بئر العبد	
٢	-	الشيخ زويد	
٢	٧٥	رفح	
٤	-	الحسنة	
٧	٧٥	نخل	
١	-	لحفن	
١	-	الميدان	

المصدر: مركز معلومات محافظة شمال سيناء

جدول (٦): محطات الوقود على طرق وسط سيناء

المسافة من المركز	مكان التواجد	أسم المحطة
٢٣ كم من الحسنة	الحسنة - بغداد	الجمعية التعاونية للبترول
٩٠ كم من الحسنة	الحسنة - جفافة	شركة مصر للبترول
٢٣ كم من الحسنة	الحسنة - بغداد	شركة مصر للبترول
-	الحسنة	شركة مصر للبترول
٨٠	لحفن	شركة مصر للبترول
-	نخل	شركة مصر للبترول
٦٠ كم من نخل	نخل - التمد	شركة مصر للبترول
١٠٦ كم من نخل	نخل - رأس النقب	شركة مصر للبترول

المصدر: مركز معلومات محافظة شمال سيناء

جدول (٧): المستوى السائد لبعض الخصائص السكانية والاجتماعية بعينة الدراسة.

النشاط الاقتصادي	الحالة التعليمية والقرانية	القبيلة	المكان	المشاركون	عدد الأسر	الأعمار	نوع الأسر	المسافة من المركز	المسافة من العريش	متوسط عدد أفراد الأسرة	التجمع
الزراعة - الرعي - التحطيب	أميون	تياها	المقعد	١٧	٤٠	٤٥-٢٥	الغالبية نووية وممتدة	٧٠ كم	٩٠ كم	٧-٦	المويلح
الرعي - زراعة الزيتون والشعير	نصف الحضور يقارعون ويكتنون	اولاد حسين- قديرات- تياها- الترابين	المقعد	١٥	٤٠-٣٥	٢٥-٢٠	الغالبية ممتدة ومركبة	٥٠	٨٥	٦-٥	العين
زراعة الشعير والرعي	غالبية الحضور اميون	الترابين	المقعد	١٦	٢٠٠-١٨٠	٣٥-٢٥	الغالبية ممتدة ومركبة	٨٥	٥٥	٨-٧	أم شبحان
زراعات - الرعي	اميون	تياها- ابريكات	منزل	١٦	١٠	٤٠-٣٥	نووية	٩٦	٧٧	٨	وادي القسيمة
الرعي - جمع الحطب - العمل لدي الغير	أميون	المساعد - احيوات	المقعد	١٧	٦٥	٤٠-٢٥	نووية مركبة ممتدة	٤٢	١٨٨	١١	الريد
الزراعة والرعي	الغالبية اميون	براهما - حيوات- تياها	المقعد	٨	٧٥	٤٠-٣٠	نووية	١١	١٥٠	٧-٦	طويل الحامض
الرعي والعمل لدي الغير	الغالبية اميون	تياها - بريكات	منزل	٧	٤٠-٣٥	٣٠-٢٥	نووية ومركبة	٨٢	١٠٢	٧	الجيفة

المصدر: نتائج الحقاقت النقاشية.

ج- تكاليف إنشاء مظلات ومقاعد:

- تقدر تكلفة إنشاء المظلة الواحدة والمقاعد ٣٠٠٠,٠٠ جنيه
- وحيث أن الخططين المشار إليهما يحتاجان إلى عدد ١٢ مظلة انتظار
- فانه تقدر اجمالي تكلفة المظلات والمقاعد ٣٦٠٠٠,٠٠ جنيه

د- الإيرادات المتوقعة:

يتم تسيير خطين هما:

أ) العريش - القسيمة:

في ثلاثة دورات سير (ذهاب وعودة) يتوقع أن يكون الإيراد خلال السنة الأولى (١٥٠ جنيه) للدورة الواحدة وبذلك يصبح إجمالي الإيراد اليومي لهذا الخط في العام الأول (٤٥٠ جنيه) ويرتفع في العام الثاني إلى ٦٠٠,٠٠ جنيه وبعد ذلك يتوقع أن يرتفع الإيراد ١٠% في العام الثالث.

ب) العريش - الحسنة - نخل:

في دورتين سير (ذهاب وعودة) يتوقع أن يكون الإيراد خلال السنة الأولى (٢٥٠ جنيه) للدورة الواحدة وبذلك يصبح إجمالي الإيراد اليومي لهذا الخط في العام الأول (٥٠٠ جنيه) ويرتفع في العام الثاني إلى (٦٠٠ جنيه) وبعد ذلك يتوقع أن يرتفع الإيراد ١٠ في العام الثالث.

- إجمالي الإيراد اليومي في العام الأول: ٩٥٠,٠٠ جنيه
- إجمالي إيراد اليومي للعام الثاني : ١١٠٠,٠٠ جنيه
- إجمالي إيراد العام الأول : ٣٤٦٧٥٠,٠٠ جنيه
- إجمالي إيراد العام الثاني : ٤٠١٥٠٠,٠٠ جنيه
- إجمالي إيراد العام الثالث : ٤٨١٨٠٠,٠٠ جنيه

هـ- سيناريوهات التقييم الاقتصادي:

تم وضع أربعة سيناريوهات لدراسة جدوى تسيير خدمة نقل ركاب بوسط سيناء حيث يفترض السيناريو الأول زيادة الإيرادات بنسبة ٢٠% من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ١٠% من العام الثالث، في حين يفترض السيناريو الثاني زيادة الإيرادات بنسبة ٢٠% من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ٢٠% من العام الثالث، أما السيناريو الثالث فيفترض ثبات الإيرادات من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ١٠% من العام الثالث، وأخيراً أفترض السيناريو الرابع ثبات الإيرادات من العام الثالث وزيادة التكاليف بنسبة ١٥% من العام الثالث. وتشير التقديرات المتحصل عليها لنتائج دراسة الجدوى إلى أن:

بالنسبة للسيناريو الأول (جدول رقم ٩):

- صافي القيمة الحالية عند معامل خصم ١٠% NPV: بلغت (٣١٨٩٢٥٠) وهي قيمة موجبة وتشير إلى نجاح وقبول خدمة نقل الركاب.

٤) الآثار الايجابية لخدمة نقل الركاب:

تشير نتائج الحلقات النقاشية الواردة في (جدول ٨) إلى سيادة حالة من عدم الرضا عن كل من (سهولة الانتقال والوصول إلى التجمعات، وسيلة أمنة للانتقال، تنمية التجمعات القائمة) حيث أجمع أكثر من نصف الحضور في الحلقات السبع على ذلك، كما تشير نتائج الحلقات النقاشية أيضاً وجود حالة من الرضا في نصف الحلقات النقاشية عن مؤشر (انتظام العمل - بالتجمعات بالوسط - انتظام وصول الأولاد للمدارس - الشعور بالارتباط بالمحافظة)، ويرجع ذلك في الأساس إلى بعد المسافة بين التجمعات ومراكز المحافظة بالإضافة إلى عدم وجود وسيلة نقل ثابتة وضعف الاتصال بين المسؤولين والقاطنين بتلك التجمعات.

٥) حالة الرضا عن المواصلات الحالية:

تشير النتائج الحلقة النقاشية الواردة في (جدول ٨) إلى وجود حالة من عدم الرضا عن المستوي الحالي للمواصلات، حيث كان مؤشر الأثر مرتفع فيما يتعلق بذلك المؤشر.

٦) الاتجاه نحو تسيير خدمة نقل الركاب:

تشير النتائج الحلقة النقاشية الواردة في (جدول ٨) إلى سيادة الاتجاه المواتي في كافة الحلقات النقاشية تجاه تسيير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء، الأمر الذي يشير وجود ظهير شعبي مساند للخدمة في حالة تسييرها.

رابعاً: التقييم الاقتصادي لخدمة نقل الركاب:

يستعرض هذا الجزء من البحث التقييم الاقتصادي لتسيير خدمة نقل الركاب من خلال استعراض التكاليف الاستثمارية، وتكاليف التشغيل السنوية، والإيرادات المتوقعة، وسيناريوهات التقييم الاقتصادي، ومعايير التقييم الاقتصادي لخدمة نقل الركاب خلال السيناريوهات المختلفة.

أ- التكاليف الاستثمارية:

- شراء عدد ٣ سيارات (ميني باص) : ٥٤٠٠٠٠,٠٠
- أثاث مكتبي و٤ خزينة للإيرادات : ٣٠٠٠٠,٠٠

٥٧٠٠٠٠,٠٠

ب- تكاليف التشغيل السنوية:

- رواتب : ٦١٨٠٠,٠٠
- إيجار مقار وموقف : ١٣٢٠٠,٠٠
- مطبوعات ودورة مستندية، وإيصالات وتذاكر: ٢٠٠٠٠,٠٠
- زيت : ٣٦٠٠٠,٠٠
- كاوتش : ٦٠٠٠,٠٠
- جاز : ١٢٠٠٠٠,٠٠

٢٥٧٠٠٠,٠٠

جدول (٨): تحليل الجوانب والتأثيرات الاجتماعية لتيسير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء

مؤشر الأثر	الحلقة									الأثار	
	الحلقة الأولى المويلح	الحلقة الثانية العين	الحلقة الثالثة أم شيحان	الحلقة الرابعة وادي القسيمة	الحلقة الخامسة الريد	الحلقة السادسة طويل الحامض	الحلقة السابعة الجايفة	عالي	متوسط		منخفض
											المشكلات القائمة
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- عدم التواجد الدائم للمواصلات
		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- الانتظار لوقت طويل
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- الاضطرار للمبيت عند التأخر
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- عدم تواجد مواصلات بعد العصر
		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- ركوب سيارات نصف نقل في الصندوق
		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- عدم وجود أماكن انتظار
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- وجود الرمال على الطريق
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- ارتفاع الأجرة
											الاحتياجات والرغبات
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- وجود دائم للمواصلات
		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- انتظام المواصلات
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- توفير مظلات
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- خفض التعريفة
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- تشغيل أكثر من ميعاد يوميا
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- رصف الطريق إلى التجمع
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- الاعتماد على عمالة من الوسط
											المشكلات المتوقعة
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- قلة عدد الركاب
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- قلة المواعيد
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- ضعف العائد الاقتصادي
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- ضعف الصيانة
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- طول فترة التجمع
		√	√	√	√	√	√	√	√	√	الأثار الإيجابية لخدمة نقل الركاب
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- سهولة الانتقال والوصول إلى التجمعات
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- وسيلة آمنة للانتقال
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- تنمية التجمعات القائمة
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- توفير فرص عمل
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- انتظام العمل بالتجمعات بالوسط
√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	- انتظام وصول الأولاد للمدارس
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- الشعور بالارتباط بالمحافظة
											حالة الرضا عن المواصلات الحالية
	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	- عدم رضا (استياء)
		مواتي	مواتي	مواتي	مواتي	مواتي	مواتي	مواتي	مواتي	مواتي	الاتجاه نحو تيسير خدمة نقل الركاب

المصدر: نتائج الحلقات النقاشية.

● فترة استرداد رأس المال **PBP**: بلغت (١,٧٩ سنة) وهي فترة تقل عن العمر الافتراضي للخدمة وبالتالي يقبل خدمة نقل الركاب.

بالنسبة للسياريو الثاني (جدول رقم ٩):

● صافي القيمة الحالية عند معامل خصم **NPV** %١٠: بلغت (١٣١٣١١٠) وهي قيمة موجبة وتشير إلى نجاح وقبول خدمة نقل الركاب.

● نسبة المنافع إلى التكاليف عند معامل خصم **B/C** %١٠: بلغت (١,٩١١) وهي قيمة أكبر من الواحد الصحيح أي أن خدمة نقل الركاب سوف تحقق أرباح وبالتالي فهو مشروع ناجح مقبول.

● معدل العائد الداخلي **IRR**: بلغت (٥٦%) وهي قيمة أكبر من تكلفة الفرصة البديلة (فائدة البنك) وبالتالي تقبل خدمة نقل الركاب.

وإجمالاً تشير نتائج السيناريوهات المطروحة إلى ارتفاع احتمالية نجاح خدمة نقل وتسيير الركاب وتحقيقه للأرباح عند تعرضه لمخاطر ارتفاع التكاليف وانخفاض الإيرادات، إلا أن خدمة نقل الركاب قد لا يحقق نجاحاً في تحقيق الأرباح إذا ما ثبتت إيرادات الخدمة طوال عمرها، وارتفعت التكاليف السنوية بنسبة تصل إلى ١٥% سنوياً (جدول رقم ٩).

الخلاصة والتوصيات :

• تؤكد النتائج التي توصل إليها البحث على أن الهدف من عملية تخطيط النقل لا يقتصر على توفير وسائل الحركة والنقل بل لا بد وان يمتد دوره للمشاركة في عملية التنمية ككل وتطوير هذه المشروعات لخدمة التنمية.

• إن عملية التخطيط هي عملية ديناميكية يجب تغيير محتواها وأهدافها تبعاً لمتغيرات الزمان والمكان الذي تتم فيه، وبالتالي فإن إتباع سياسة تشغيل حركة المواصلات وتسيير خدمات الانتقال يجب ان يكون بهدف تشجيع التنمية.

• ضرورة النظر إلى وسائل النقل والمواصلات باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من العملية التنموية ككل وهي مثل باقي العناصر اللازمة لإحداث التنمية، كما أن تخطيط حركة النقل والمواصلات لا يعتمد فقط على عدد السكان كمصدر لتقوية الرحلات وضمن الجدوى الاجتماعية والإقتصادية لتسيير الخدمة.

• إن إنشاء محاور النقل والمواصلات التي تربط بين المراكز الأقوى والمراكز الأضعف تنموياً تؤدي إلى العمل على زيادة استقلال الموارد ونقلها إلى المراكز الضعيفة، أي أنه قد يحدث إعادة توزيع للموارد والدخل كتحسين من وضع المراكز الأضعف خاصة في منطقة وسط سيناء.

• على الرغم مما تبديه دراسة الجدوى الاقتصادية لتسيير خدمة نقل الركاب بوسط سيناء من نتائج مبشرة إلا أنه يجب النظر إلى الجانب الاجتماعي الذي يشير إلى الأهمية البالغة لتسيير تلك الخدمة حتى في حالة عدم الجدوى الاقتصادية، وذلك نظراً لما تمثله منطقة وسط سيناء من أهمية بالغة لجمهورية مصر العربية من ناحية الجغرافيا السياسية.

• **نسبة المنافع إلى التكاليف عند معامل خصم ١٠%**
B/C: بلغت (١,٣٣٨) وهي قيمة أكبر من الواحد الصحيح أي أن الخدمة سوف تحقق أرباح وبالتالي فهو خدمه ناجحة ومقبولة.

• **معدل العائد الداخلي IRR:** بلغت (٤٥%) وهي قيمة أكبر من تكلفة الفرصة البديلة (فائدة البنك) وبالتالي تقبل خدمة نقل الركاب.

• **فترة استرداد رأس المال PBP:** بلغت (٢,٢٢ سنة) وهي فترة تقل عن العمر الافتراضي للمشروع وبالتالي تقبل خدمة نقل الركاب.

بالنسبة للسيناريو الثالث (جدول رقم ٩):

• **صافي القيمة الحالية عند معامل خصم ١٠% NPV:** بلغت (١١٨٧٢٠) وهي قيمة موجبة وتشير إلى نجاح وقبول خدمة نقل الركاب.

• **نسبة المنافع إلى التكاليف عند معامل خصم ١٠%**
B/C: بلغت (١,٠٤١) وهي قيمة أكبر من الواحد الصحيح أي أن خدمة نقل الركاب سوف تحقق أرباح وبالتالي فهو خدمة ناجحة ومقبولة.

• **معدل العائد الداخلي IRR:** بلغت (٢٠%) وهي قيمة أكبر من تكلفة الفرصة البديلة (فائدة البنك) وبالتالي تقبل خدمة نقل الركاب.

• **فترة استرداد رأس المال PBP:** بلغت (٥ سنوات) وهي فترة تقل عن العمر الافتراضي للخدمة وبالتالي تقبل خدمة نقل الركاب.

بالنسبة للسيناريو الرابع (جدول رقم ٩):

• **صافي القيمة الحالية عند معامل خصم ١٠% NPV:** بلغت (-٣٠٧٠٣٦) وهي قيمة سالبة وتشير إلى فشل خدمة نقل الركاب وعدم قبولها.

• **نسبة المنافع إلى التكاليف عند معامل خصم ١٠%**
B/C: بلغت (٠,٩٠٨) وهي قيمة أقل من الواحد الصحيح أي أن الخدمة لا تحقق أرباح وبالتالي فهو خدمة غير ناجحة ومرفوضة.

• **معدل العائد الداخلي IRR:** بلغت (٢,١%) وهي قيمة أقل من تكلفة الفرصة البديلة (فائدة البنك) وبالتالي ترفض خدمة نقل الركاب.

• **فترة استرداد رأس المال PBP:** بلغت (٤٧,٦٢ سنة) وهي فترة تزيد بكثير عن العمر الافتراضي للخدمة وبالتالي ترفض خدمة نقل الركاب.

السيناريو الرابع		السيناريو الثالث		السيناريو الثاني		السيناريو الأول		المعاملات
القبول	القيم	القبول	القيم	القبول	القيم	القبول	القيم	
مرفوض	٣٠٧٠٣٦-	مقبول	١١٨٧٢٠	مقبول	١٣١٣١١٠	مقبول	٣١٨٩٢٥٠	صافي القيمة الحالية
مرفوض	٠,٩٠٨	مقبول	١,٠٤١	مقبول	١,٣٣٨	مقبول	١,٩١١	نسبة المنافع الى التكاليف
مرفوض	٢,١	مقبول	%٢٠	مقبول	%٤٥	مقبول	%٥٦	معدل العائد الداخلي
مرفوض	٤٧,٦٢	مقبول	٥,٠٠٠	مقبول	٢,٢٢٢	مقبول	١,٧٨٦	فترة الاسترداد

المصدر: نتائج الدراسة الميدانية.

المراجع

طابع، سامي (٢٠٠٧). مناهج البحث وكتابة المشروع المقترح للبحث. جامعة القاهرة، مركز تطوير الدراسات العليا والبحوث.

عبد الهادي، حامد (١٩٩٣). المجتمعات الجديدة بين العالمية والمحلية، دراسة للحالة المصرية، مكتبة غرب، القاهرة.

عبد الواحد، عبد الحميد (١٩٨٦). مقدمة في تخطيط النقل الحضري، جامعة قطر.

عز الدين، فارس كامل (١٩٨١). جغرافيا النقل أسس وتطبيقات، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة.

علام، صلاح الدين (١٩٩٣). تحليل البيانات في البحوث التقسية والتربوية، دار الفكر العربي، القاهرة.

فؤاد، أحمد (٢٠٠٢). المؤتمر القومي الأول للنقل في مصر، قضايا الحاضر وتوجهات المستقبل.

كريب، إيان (١٩٩٩). النظرية الاجتماعية، سلسلة عالم المعرفة، العدد ٢٤٤، إصدار المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت.

محمد، أسماء عبدالعاطي (٢٠٠٥). محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها علي التنمية الإقليمية، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.

محمد، محمد علي (١٩٨٣). الإنسان والبيئة، دار المعرفة الجامعية.

مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار (٢٠١٣). محافظة شمال سيناء، بيانات منشورة وغير منشورة.

مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار (٢٠١٣). محافظة شمال سيناء، بيانات غير منشورة.

مركز بحوث ودراسات الهندسة المدنية (٢٠٠٧). كلية الهندسة، جامعة القاهرة، وآخرين، اقتصاديات النقل في ضوء المتغيرات والسياسات الجديدة، الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل، وزارة النقل ج.م.ع، تقرير المتابعة الثاني، فبراير.

أبو طاحون، عدلي علي (١٩٨٨). التكنولوجيا الريفية وعلاقتها بمستوي تنمية القرية المصرية رسالة دكتوراة، كلية الزراعة، جامعة الاسكندرية.

البرجلي، محمد (١٩٨٧). تأثير الطبيعة علي تخطيط الهيكل العام للطرق، مجلة جمعية المهندسين، عدد ٤.

بركات، محمد محمود (١٩٨٥). دراسة بعض أبعاد التغيير الاجتماعي بالواحات البحرية في ج.م.ع، رسالة دكتوراه، كلية الزراعة، جامعة عين شمس.

البلداوي، عبد الحميد (٢٠٠٧). أساليب البحث العلمي والتحليل الإحصائي. عمان، دار الشروق للنشر والتوزيع.

جيهان، أحمد موسي (١٩٧٨). الأسس العلمية لنظريات الاعلام، دار الفكر العربي، القاهرة.

رجب، إبراهيم عبد الرحمن (٢٠٠٣). مناهج البحث في العلوم الاجتماعية. الرياض، دار عالم الكتب للطباعة والنشر والتوزيع.

رشا، أنا تولى (١٩٩٢). تخطيط وبناء المدن في المناطق الحارة. ترجمة: داود سليمان منير. دار الشروق، مؤسسة أمير.

سالم، محمد توفيق، سعيد علي عبده (٢٠٠٢). شبكة المواصلات في الوطن العربي، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد الدراسات والبحوث العربية.

الشاذلي، سمير سيد (٢٠٠٤). أثر برنامج شروق علي تحسين جودة الحياة الريفية، جهاز بناء وتنمية القرية.

شرف، عصام عبد العزيز (٢٠٠٥). تكنولوجيا صيانة الطرق وإمكانات التطبيق، المؤتمر الأول للنقل في مصر.

صبحي، إبراهيم محمد (٢٠١٢). طرق النقل في مركز ميت غمر- دراسة جغرافية، كلية الآداب، جامعة القاهرة، مجلد ٧٢.

- Qualitative Research. Aldershot (Hants.): Gower.
- Pern, K. Willits (1973).** An Svaluation of a Compsite definition of Rurality, Rural Sociology vol.28.
- Paul D. Leedy (2005).** Practical research; planning and design Merrill prentice hall.
- Smith, J.K. (1983).** Quantitative versus qualitative research: An attempts to clarify the issue”, Educational Research, 12 : 3.
- Denzin, N.K. (1989).** The Research Act: Theoretical Introduction to Sociological Methods. Englewood cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Gilchrist, Valerie J. (1992).** Key Informant Interviews. In: Craptree, B.F. and Millar, W.L. (eds): Doing Qualitative Research. New York: Sage Publication, Inc.
- Horton Klass (1978).** Form to factory, Institute for the study of Human Issues Inc, Philed elphia.
- Jones, S. (1985).** The Analysis of Depth Interviews. In R. Walker (Ed.), Applied

ANALYSIS OF SOCIAL AND ECONOMIC CONDITIONS FOR THE OPERATION OF PASSENGER TRANSPORT SERVICE IN CENTRAL SINAI

Marwan M. Hassan

Dept. Economic and Rural Develop., Fac. Environ. Agri. Sc., El-Arish, Suez Canal Uni., Egypt

ABSTRACT

The aim of this study is to identify the current conditions of the development conditions in central Sinai and the prevailing level of some social, economic and spatial characteristics. It also aims to identify the current conditions of passenger transport to the Sinai and analyze the social conditions and the existing and expected problems and expected effects to facilitate passenger service in central Sinai. To facilitate the passenger service in central Sinai and economic feasibility, by identifying the factors affecting the transfer process and considerations supporting the management of transmission lines in central Sinai and the prevailing level of some spatial characteristics or in addition to analyzing the development conditions and the current status of passenger transport.

The sample of the study was conducted through holding seven seminars in a number of gatherings in the center of Sinai, where the number of a manual for the discussion sessions was completed, which included a number of variables such as (name of the group, number of participants) Needs, wishes and problems, and some social and societal characteristics and characteristics).

The results have reached several important results: different levels of satisfaction with (the presence of transportation, road paving and dependence on middle-class employment, low passenger traffic and poor economic returns) between the different communities due to the presence of some gatherings near the main road, Governorate Centers.

The first scenario is to increase revenues by 20% from the third year and increase the costs by 10% from the third year. The second scenario assumes an increase in revenues by 20% from the third year and increase costs by 20% of the third year, and the third scenario assumes the stability of revenues from the third year and increase costs by 10% of the third year. Finally, the fourth scenario assumed the stability of revenues from the third year and increase costs by 15% from the third year.

Key words: Social and Economic Conditions, Passenger Transport Service, Central Sinai.

المحكمون:

١- أ.د. مصطفى كامل السيد

٢- أ.د. رجب محمد حفني

أستاذ الاجتماع الريفي- كلية الزراعة بالشاطبي - جامعة الإسكندرية.
أستاذ الاقتصاد الزراعي - كلية العلوم الزراعية البيئية بالعريش - جامعة قناة السويس.

