

تأثير النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي: دراسة حالة على القطاع السياحي المصري

محمد منصور جابر أ.د. هناء عبدالقادر فايد د. مروة صلاح قاود

كلية السياحة والفنادق جامعة الفيوم

ملخص البحث

لاشك أن النقل بالسكك الحديدية يلعب دوراً هاماً في الحركة السياحية علي المستوى العالمي من خلال نقل السائحين بطريقة أكثر أمناً وراحة ودقة في المواعيد، وكذلك اسهمت السكك الحديدية في تطوير البنية التحتية في المقاصد السياحي، بالإضافة إلي أنها تساعد على التمتع بالمناظر الخلابة فهي عبارة عن نافذة يتم من خلالها التسويق للمنتج السياحي بأكمله في الدولة التي تنتشر بها الخطوط الحديدية، لذلك يهدف هذا البحث لمعرفة الدور الذي يلعبه النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي المصري والتحديات التي تواجهه، ويتمثل مجتمع الدراسة في العاملين بالسكك الحديدية والافراد والهيئات ذات الصلة بالسكك الحديدية متمثلة في وزارة السياحة والهيئة القومية لسكك حديد مصر والشركة الوطنية للخدمات الفندقية وإدارة عربات النوم، وتم إختيار عينة متمثلة في العاملين والمختصين بالسكك الحديدية سواء في الهيئة القومية لسكك حديد مصر والعاملين بالشركة الوطنية لعربات النوم وتم التركيز على المتخصصين في المجال السياحي والخبراء ذات الصلة بالسكك الحديدية أو السياحة والعاملين بشركات السياحة فئة (أ). وتم استهداف 384 مبحوث وتمت الإستجابة لعدد 260 استمارة إستبيان بنسبة 67%، فبعد جمع كافة البيانات تم تحليلها عن طريق برنامج Spss 23، وذلك بهدف إختبار الفروض الأتية:

- 1- يوجد تأثير معنوي ذا دلالة إحصائية للبنية التحتية للسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.
- 2- يوجد تأثير معنوي ذا دلالة إحصائية للتسهيلات التي يوفرها النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.
- 3- يوجد تأثير معنوي ذا دلالة إحصائية للتطور التكنولوجي المستخدم في النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.
- 4- يوجد تأثير معنوي ذا دلالة إحصائية للمعوقات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري

حيث أشارت النتائج إلي انه على الرغم من الدور الكبير الذي تلعبه السكك الحديدية في نقل الركاب في مصر، إلا أن دورها في المجال السياحي لايزال ضئيل جداً مقارنة بالدول الآخري ومكانة مصر السياحية

وأعداد السائحين القادمين إليها، كما أنها عانت ولاتزال تعاني من العديد من المشكلات والعقبات متمثلة في كثرة الحوادث، وعدم الإهتمام بتطويرها.

الكلمات الدالة: السياحة، النقل السياحي، المنتج السياحي المصري، السكك الحديدية، القطاع السياحي

مقدمة

نظراً لتميز الهوية الثقافية لمصر وثراءها بالعديد من الإمكانيات السياحية فيلاحظ أن المنتج السياحي المصري منتج ثري ومتنوع يملك من مقومات الجذب السياحي مايمكنه من استيعاب معظم أنماط السياحة (أحمد، 2001). وتعتبر أنظمة النقل الفعالة أساساً لتطوير المقصد السياحي وبالتالي فهي تولد القدرة على توليد أسواق مستدامة للزوار كوجهات سياحية تهدف إلى تكرار الزيارة. كما أن النقل يعد أهم عنصر في النشاط السياحي لأنه يسهل الحركة الضرورية للسائحين وتعتمد السياحة الدولية على هياكل وخدمات النقل مما يساهم في القدرة التنافسية لصناعة السياحة (Jeffrey, 2014). وما يميز المنتج السياحي أنه يتكون من مجموعة من العناصر الرمزية المادية وغير المادية، فزيارة السائح لمكان سياحي أو تاريخي تجعله يدرك الأهمية الرمزية للمكان ويلاحظ ويلمس الآثار التاريخية وغيرها من الناحية المادية، وقد يشتري المجسمات أو السلع التي تترجم ما يمثله المكان، كما أن السائح يمر في الطرق المؤدية إلى المقصد السياحي ويدرك نظام النقل وأسعاره ونوعية المأكولات والفنادق، وتعامل الدليل أو المرشد، بالإضافة إلى السكان القاطنين في المكان وبالتالي يتكون المنتج السياحي من الناحية الرمزية التي يعكسها الموقع السياحي وما يرتبط به من الأمور الهامة من الناحية المادية الملموسة والتي ترتبط بروعة المكان، والناحية الشكلية والخدمات المساعدة المكملة (حافظ، 2010). وتتمثل أهمية النقل في ربط الطلب السياحي بالسمات التي تميز المقصد السياحي، باعتبار أن النقل يمثل قطاع رئيسي في صناعة السياحة ومع ذلك توجد فجوة في الدراسات والبحوث التي تناولت علاقة النقل بالسياحة خاصة وأن النقل يمثل جزء كبير من المنتج السياحي الذي يقدم للسائحين في المقصد (Tóth et al., 2014)، وقد أجريت العديد من الأبحاث التي تجعل إمكانية الوصول عاملاً لايؤثر فقط على جاذبية منطقة سياحية معينة ولكن أيضاً يؤثر على الجوانب الاجتماعية الأخرى، فدور النقل وأثره على التنمية السياحية تم تناوله على نطاق واسع في الأبحاث السياحية، وتحليل تاريخ السياحة نجد أن هناك تأثير كبير للنقل في تطور حركة السياحة والسفر، وأن العلاقة بين النقل والسياحة تتركز في الغالب على حركة السائحين من أماكن إقامتهم إلى الوجهة السياحية والعودة. ويعتبر توفير النقل عامل أساسي في تنمية الوجهات السياحية (Borodako et al., 2014).

وبناءً على ذلك سعي البحث إلى تحديد إسهامات النقل في المجال السياحي، والوقوف على الدور الذي تلعبه السكك الحديدية في السياحة، والتعرف على الأدوار التي تلعبها الهيئة القومية لسكك حديد مصر، ومحطات السكك الحديدية، والشركة الوطنية لإدارة عربات النوم والخدمات الفندقية في الحركة السياحية في خدمة المسافرين.

مشكلة البحث

ساهم تطور السكك الحديدية مساهمة كبيرة في تطور السياحة الجماعية الحديثة، إلا أنه على الرغم من ذلك لاتزال حصة السفر بالسكك الحديدية في المنتج السياحي صغيرة نسبياً، حيث يوفر السفر بالسكك الحديدية عدد من الفوائد من حيث السلامة والراحة والموثوقية (Sharpley, 2006). وينفق السائح خارج بلده حوالي نصف تكلفة البرنامج السياحي أو أقل من النصف على النقل حيث ينفق في حدود 43% من مجموع إنفاقه في البرنامج السياحي على جميع وسائل النقل وذلك يتوقف على طول أو قصر مدة الإقامة (إسماعيل، 2009)، وفي دراسة عبدالمعطي (2010) أوضحت أن نسبة النقل في العملية السياحية في المنتج السياحي المصري من حيث التكلفة بالتركيز على البرامج السياحية الأكثر شيوعاً في السوق المصري أن نسبة النقل في العملية يبلغ 51,9% ، وبالتالي تبلغ نسبة النقل أكثر من نصف التكلفة حيث بلغت نسبة السكك الحديدية 3%، وتعتبر تكلفة عنصر النقل في المنتج السياحي أحد العناصر الهامة بحيث تتم المفاضلة بين تكلفة النقل سواءً للأشخاص أو السلع من منطقة لأخرى بهدف الوصول إلى أقل تكلفة نقل ممكنة.

وتتعرض السكك الحديدية للكثير من الحوادث والأخطاء على خطوطها فأعداد الحوادث في تزايد مستمر حيث ارتفع عدد حوادث القطارات إلى 2044 حادثة عام 2018 مقابل 1793 حادثة عام 2017 بنسبة 14%، فبلغ عدد الحوادث في الوجه البحري 1364 حادثة بنسبة 66,7% وأقل في المنطقة المركزية بعدد 222 حادثة من إجمالي الحوادث خلال عام 2018. (الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء 2018).

مما سبق يتضح أن نسبة النقل بالسكك الحديدية في البرامج السياحية المصرية الأكثر شيوعاً في السوق المصري نسبة ضئيلة جداً حيث أنها تمثل 3% وهي بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى صغيرة جداً، بالإضافة إلى كثرة الحوادث والأخطاء أدت إلى قلة استخدامها لأغراض سياحية يتضح ذلك من خلال قلة الأعداد مستخدميها لأغراض سياحية وبناءً على ذلك يتضح أن المنتج السياحي المصري لا يستفيد الاستفادة

المثلى من السكك الحديدية، لذا يهدف البحث إلى تقييم دور النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي المصري.

أدبيات البحث

إسهامات السكك الحديدية في المجال السياحي:

منذ ثمانينيات القرن الماضي ظهر ما يسمى بالحنين إلى تراث الماضي فظهر عشاق القطارات القديمة وفي محاولة لإحياء الماضي ظهرت القطارات المحلية الفاخرة، والسياحة بالسكك الحديدية عرفها (Blancheton et al., 2013) بأنها ممارسات سياحية أو أنشطة ترفيهية عن طريق السكك الحديدية التي تسير بوتيرة بطيئة لإكتشاف المناظر الطبيعية والاتصال مع تراثها، وهي مصطلح يشير إلى أنها تهتم باكتشاف المناظر الطبيعية فقط ومن ناحية أخرى هي الاتصال مع تراث السكك الحديدية القائمة.

ولكي تقوم السياحة بالسكك الحديدية من الضروري أن يكون لديك تراث للسكك الحديدية، وتاريخ يحكي الماضي وهذا التراث يجب الحفاظ عليه، كما في متاحف السكك الحديدية لذا يجب أيضاً إعادة إحياء هذا التراث مما يعني العودة والحنين إلى الماضي، وهي أيضاً مصطلح يشير إلى خط مخصص لممارسة السياحة وتوفير الخدمات فقط لجميع المسافرين لذا تقع السكك الحديدية ضمن الأنشطة السياحية إذا ما أضفنا إليها القطارات السياحية، وهو أيضاً مصطلح يتكون من السياحة أو الترفيه على أساس السفر ببطء باستخدام جاذبية النقل بالسكك الحديدية من خلال إكتشاف المناظر الطبيعية والتعرف على التراث والبحث عن تجارب جديدة.

ويمكن للسكك الحديدية تنظيم الرحلات الآتية (Blancheton et al., 2013):

1- تنظم السكك الحديدية رحلات جماعية لتكون جزءاً من الخدمات السياحية منذ قيام توماس كوك بذلك.
2- مشغلي السكك الحديدية السياحية والشركات تعمل كوسيط لانتخصص في السياحة بالسكك الحديدية، فهم يقومون بشراء المقاعد أو استئجار القطارات السياحية بأكملها.

3- تشمل السياحة بالسكك الحديدية القطارات السياحية التي تقدم الخدمات الترفيهية المختلفة.

كما ساهمت السكك الحديدية في ظهور السياحة الجماهيرية ذات الأعداد المحدودة وساهمت شركة السكك الحديدية في إقامة المؤسسات الفندقية وظهور الشركات الكبرى التي تمتلك فنادق متعددة وبتزايد أعداد المسافرين بالسكك الحديدية دفع ذلك البرلمان البريطاني من إصدار قرار بتحديد أسعار النقل عام 1844 (الجلاد ، 2003).

أنواع القطارات السياحية:

يمكن تصنيف القطارات المعنية بالسياحة حسب الغرض من الرحلة فهناك القطارات الريفية التي تعمل على الطرق ذات المناظر الخلابة والتي لها قيمة الحنين إلى الماضي، والقطارات ذات المسافات الطويلة والتي تلعب دوراً هاماً في السياحة فمع تلك القطارات يستطيع المسافر التحرك في حدود 1000 كم ، والقطارات السياحية التي يمكن أن تمر بالعديد من البلدان مثل القارة الأوروبية، والقطارات عالية السرعة والتي تتحرك بنحو 250 كم-ساعة مثل تلك القطارات الموجودة في اليابان وفرنسا، كما أن هناك قطارات تعمل لمسافات طويلة وتتحرك ببطء مثل خطوط سيبيريا كما يتم تسويق بعض خطوط والسكك الحديدية التراثية خصيصاً للسائحين مثل سكك حديد جراند كانيون في ولاية أريزونا كما يجب أن يكون هناك فرق بين خدمات القطارات العامة وخدمات القطارات التي يتم تسويقها للسائحين، ويمكن تصنيف القطارات السياحية حسب الغرض من الرحلة فهناك القطارات الريفية التي تعمل على الطرق ذات المناظر الخلابة والتي لها قيمة الحنين إلى الماضي، والقطارات ذات المسافات الطويلة والتي تلعب دوراً هاماً في السياحة فمع تلك القطارات يستطيع المسافر (Tihilä, 2015). ومن هذه القطارات ما يلي)

(GoldenEagleLuxuryTrains.com):

1- قطارات الرحلات: وتحتل دوراً مماثلاً للحافلة أو الطائرة أو السفينة وبعضها عبارة عن قطارات إضافية خارج الجدول الزمني الأساسي الذي أضافه مشغل السكك الحديدية الرئيسي لتوفير النقل لحدث رياضي أو لوجهة سياحية شهيرة وتديرها شركات أخرى خاصة غير هيئات السكك الحديدية والتي قامت بالدفع من أجل استخدام القضبان أو لاستئجار القطار نفسه.

2- قطارات العشاء: وهو نوع جديد نسبياً من القطارات السياحية الذي يهدف إلى السماح للسائحين بتناول وجبة العشاء وذلك خلال رحلة قصيرة نسبياً ذهاباً وأياباً وهذا يتناقض نسبياً مع قطارات الركاب التقليدية والذي يتمثل هدفه الرئيسي في نقل الركاب إلى بعض المقاصد. وأصبحت لتلك القطارات شعبية في السنوات الأخيرة خاصة في الولايات المتحدة ويرجع ذلك إلى أنه يوفر تجربة مختلفة عن تناول الطعام في المطاعم العادية وكان أول قطار عشاء في الولايات المتحدة على سكك حديد ولاية كاليفورنيا عام 1970. وحالياً تعمل قطارات العشاء على الخطوط الحديدية السياحية وتتميز رحلات قطار العشاء من ساعتين إلى 4 ساعات وعادةً ما تكون سرعتها من 10 إلى 25 ميلاً في الساعة.

3- القطار الليلي (قطارات النوم): ولا يوجد تعريف محدد للقطارات الليلية حيث يتم وصف بعض القطارات بأنها قطارات فندقية. وقد يتم تشغيل القطار الليلي دون توقف من الساعة العاشرة مساءً حتى الساعة الثامنة صباحاً وبالتالي يستطيع الركاب النوم لمدة 8 ساعات أو أكثر. وتتكون القطارات الليلية من عدة

أماكن للإقامة مثل أماكن الجلوس والمقاعد وغرف النوم ومرافق كالحمامات الداخلية. والقطارات الليلية أعلى في التكاليف من القطارات اليومية لأنه يحمل عدد أقل من الركاب لكل مركبة ويعمل الموظفون به لفترات أطول بعيداً عن منازلهم وهناك حاجة إلى خدمات إضافية مثل الغسيل وترتيب السرير وتحمل القطارات الليلية اعدد تصل إلى 200 مسافر أو أكثر. ومن العوامل المؤثرة على تكاليف القطارات الليلية التكاليف الرأس مالية لعربات الركاب وارتفاع تكاليف تجهيز الوحدة من الأسرة والأحواض والمراحيض وارتفاع تكاليف التشغيل وذلك لأن الرحلة قد تكون أبطأ لكي يصل زمن الرحلة إلى 12 ساعة.

4- قطارات مشاهدة معالم المدن: هناك عدد قليل من القطارات التي تعمل في المقام الأول على مشاهدة معالم المدن أو الحنين إلى عصر ما قبل السفر الجوي ولكن كثيراً ما تكون تلك القطارات باهظة التكاليف أو بطيئة جداً وتخدم مناطق معزولة وغالباً ماتقدم الأغذية مثل قطار رويال كندا باسفيك Royal Canadian Pacific، وقطار Tren a las nubes في الأرجنتين وهي أعلى خامس سكة حديدية في العالم يصل ارتفاعها حوالي 4.22 م فوق سطح البحر، وفي جنوب افريقيا توجد خطوط and Rovos Blue Train Rail line بين كيب تاون وبريتوريا.

وبالتالي فإن ماتم عرضه من قطارات سيجذب السائحين خاصة إذا كان يمر بمناظر طبيعية خلابة وعلى الرغم من هذا وعلى الرغم من أن هذه القطارات ليست سياحية الا أنها مدرجة في مواد السفر بالسكك الحديدية الرئيسية لكل دولة من تلك الدول .

نماذج لإستخدام السكك الحديدية في السياحة:

إذا ما نظرنا إلى تجارب العديد من الدول المتقدمة سياحياً نجد أن السكك الحديدية تمثل جزءاً هاماً ومقوماً أساسياً من مكونات المنتج السياحي ففي الصين التي تعتبر أحد عمالقة السكك الحديدية من حيث الحداثة والسرعة، نجد انها قد أضافت أبعاد جديدة للسياحة ففي المقاطعات الصينية التي تمتلك سكة حديدية عالية السرعة ازدادت فيها الحركة السياحية الأجنبية الوافدة بنسبة 20%، وازدادت فيها العائدات السياحية بنسبة 25% أكثر من تلك المقاطعات التي لا توجد بها أنظمة سكة حديدية عالية السرعة وبالتالي أثرت بشكل واضح على تعزيز القدرة التنافسية السياحية، وذلك لأن السكك الحديدية تعمل على تجنب صعوبة القيادة والإزدحام وخاصة الوصول إلى مواقف السيارات في مراكز المدن. كما أن أسعار تذكرها أرخص من الرحلات البرية خاصة إذا ما قورنت بالطائرة، كما أنها توفر الوقت عندما تكون المحطة في وسط المدينة وذلك لأنها ترتبط بمواعيد محددة وبجدول معدة مسبقاً، ومن أهم مزاياها أنها تعمل على الاهتمام بالتنمية المستدامة (Chen, 2014). ففي فرنسا تحثل السياحة بالسكك الحديدية مكانة سياحية متميزة ففي عام

2011 تم نقل 3 ملايين سائح عبر السكك الحديدية السياحية بعوائد سياحية بلغت حوالي 60 مليون يورو ووفرت حوالي 600 وظيفة مباشرة، كما أنها ذات أهمية كبرى في سويسرا فسكك حديد الراين تولد وحدها ما يقرب من نصف الوظائف في قطاع السياحة. كما تقدم السكك الحديدية بمدينة كيب تاون بدولة جنوب أفريقيا خدمات للسائحين المحليين والدوليين في المناطق الحضرية خاصة خلال العطلات على ثلاثة طرق سياحية وهي الخط الجنوبي السياحي وطريق خايلينشا السياحي وطريق ستيلينبوش السياحي، وفي الولايات المتحدة الأمريكية يوجد بولاية أوهايو 30 قطاراً تجذب حوالي 3 ملايين زائر. وفي ويلز للسياحة بالسكك الحديدية دوراً كبيراً في تعزيز التراث البشري حيث تلعب دوراً كبيراً في تنشيط السياحة الإقليمية فمزارات السكك الحديدية تعتبر من بين أكثر 50 منطقة جذب شعبية (Blancheton et al., 2011).

مزايا النقل بالسكك الحديدية السياحية:

وتتمتع السكك الحديدية بالعديد من المزايا لكونها الأكثر استيعابية ورفاهية وراحة ورحابة ودقة في المواعيد وأماناً وحرية والأوفر خدمة والأرخص اقتصادياً والأقل تلويثاً للبيئة بالإضافة إلى إمكانية التمتع بالجو المنزلي المتحرك إنسيابياً بين المناظر الطبيعية السياحية الخلابة والسرعة الكبيرة في الحركة والظروف المناخية والمرونة في استعمال مصادر الطاقة (كافي، 2015، 2014، Noor et al., 2013، إحميدان، 2013، الجراد، 2003):

1- الراحة والحفاظ على البيئة: حيث تؤمن عربات نقل الركاب السياحية في المواصلات الحديدية أكبر حيز للمسافر بعد النقل البحري بالإضافة إلى الوسائل الأخرى من نوم ومطاعم ومغاسل ومراحيض وخدمات التليفون والتلكس والتلفزيون وحتى الكتابة على المنضدة متاحة للسائح بالإضافة إلى الاستمتاع بالطبيعة يظل أكثر مما هو عليه في أي وسيلة نقل سياحي أخرى وتقل مصادر الضوضاء والضجيج والتلوث بالدخان في المواصلات الحديدية.

2- الاستهلاك الأقل للطاقة واستفادة أكبر منها: تتميز المواصلات الحديدية بانخفاض تكلفة النقل بسبب الاستهلاك المنخفض للطاقة من جهة والحاجة الأقل لعدد العمال من جهة أخرى .

3- محطات القطارات الحديثة وإمكانية الراحة الكافية: حيث أن أغلب المحطات القطارات مؤمنة بالأجهزة الإلكترونية والتي توضح للسائح أو المسافر لحظة انطلاق القطارات في أي وقت وبالتالي يستطيع السائح قطع البطاقة لنفسه من الجهاز الإلكتروني كما أن محطات القطارات مزودة بأرقي المطاعم السياحية التي

تعمل ليلاً ونهاراً وكذلك البوفيهات والكافيتيريات وصلالات الاستراحة واكشاك الصحف والهدايا السياحية والمواد الغذائية.

4- الدقة في المواعيد: حيث أن انطلاق القطارات ووجهاتها ووصولها تكون واضحة كما في توقيت الطائرات في المطارات الدولية الحديثة وبالتالي فإن المسافر يعرف مسبقاً لحظة الانطلاق وعربته ومقعه ولحظة الوصول إلى مقصده كما أن القطار عليه أن يسير في وقته حتى لا تتركه القطارات الأخرى على نفس الخط.

5- ومن أحد المميزات الهامة لاستخدام السكك الحديدية السياحية هي ان استخدام القطار بدلاً من السيارة يؤيد مفهوم البطء أثناء السفر مما يمكن السائح للاستمتاع بالوقت الذي تستغرقه الرحلة السياحية بدلاً من التسرع في السفر مما أدى إلى ظهور مصطلح السياحة البطيئة.

التحديات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية السياحية:

1- أن الطلب على السفر بالسكك الحديدية محدود وخدمات القطار من الصعب أن تتحول إلى عمل مريح حيث أن البنية التحتية للسكك الحديدية هي الشرط الأساسي لتطوير النقل السكك الحديدية وإمكانية الوصول إلى المقاصد السياحية لابد من تنظيم النقل بالسكك الحديدية وتشغيلها بكفاءة عالية والمنافسة في قطاع السكك الحديدية خطوة هامة في تنمية وتطوير السياحة وكذلك تقديم العروض والخدمات المتعلقة بالسكك الحديدية كالنقل بدون أجرة أو تعريفه وتوفير الخدمات التي تعمل على تحسين إمكانية الوصول إلى الوجهات الواقعة بالقرب من مسارات السكك الحديدية والمناطق السياحية فبدون وجود النقل بالسكك الحديدية فتلك المناطق محرومة من العديد من التسهيلات والإمكانيات (Michniak, 2016). فمن الملاحظ أنه على المستوى العالمي أن شركات السياحة ووكلا السفر لا يتبع قدرًا كبيراً من تذاكر السفر بالسكك الحديدية مقارنة بالسفر الجوي وأن كان ناحية أخرى أدى تطور صناعة القطارات وزيادة سرعتها على نمو هذا النشاط لدى شركات السياحة ووكلاء السفر (الياس، 2003).

2- أنهم السفر بالسكك الحديدية بتدمير العلاقات الاجتماعية بين المسافرين حيث أصبح نشاط القراءة بين ركاب السكك الحديدية هو النشاط السائد دون التواصل مع الآخرين (Tihilä, 2012).

3- عدم استطاعة السكك الحديدية تقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب وبالتالي الحاجة إلى وسائل نقل أخرى سواء لنقل السلع أو الركاب من مكان تواجدها إلى المحطات ومن مكان المحطات إلى الأماكن المستهدفة. مما يجعلها قليلة المرونة وهذا يعود إلى تقيدها بخط معين وحاجتها إلى وسائل نقل أخرى مثل السيارات لإتمام عملية النقل (عباس، 2007).

4- قلة مرونة السكك الحديدية إلى حد ما كما تحتاج إلى بنية تحتية في العديد من الدول مثل الاتحاد الأوروبي وشرق اسيا وأمريكا الشمالية حيث أن لديها استثمارات كبيرة في بناء أنظمة السكك الحديدية عالية السرعة التي اجتذبت الأفراد للسفر بها ووضعها في وضعية متميزة بين وسائل النقل السياحية. والبنية التحتية للسكك الحديدية شرط أساسي لتطوير النقل بالسكك الحديدية وسهولة الوصول المكاني للوجهات السياحية المختلفة (Michniak, 2016).

5- قبل زمن الطائرات وتحول العربات التي تجرها الخيول إلى سكك حديدية في القرن الثامن اتهمت أيضاً السكك الحديدية بتدمير المناظر الطبيعية الخلابة والمناظر الطبيعية اثناء السفر واعتبرت سرعة القطار السبب في تدمير الطبيعة والمسافرين في القرن التاسع عشر حيث ربط الكتاب بين التدمير الناجم عن القطارات والتأثير المدمر للرصاصة (Tihilä, 2012).

6- هناك بعض الصعوبات التي تواجه المسافرين بالسكك الحديدية لاسيما إذا كان المسافر يجهل لغة البلد الذي ينتقل من خلاله وتتمثل هذه المعوقات في (الياس، 2003):

1- يجب على المسافر أن يتحري بنفسه على قطاره عن طريق لوحات الاعلانات.

2- أن يتحمل المسافر مسئولية نقل حقائبه ومتابعتها.

3- البحث عن الرصيف المخصص لقطار رحلته والعربة التي تم الحجز فيها وكذلك المقعد المخصص له.

السكك الحديدية والمنتج السياحي المصري:

قطارات الملوك أو الأسرة الحاكمة:

ظهرت قطارات الملوك أو الهيئة الحاكمة والتي خصصتها الهيئة الحاكمة لنفسها وهي قطارات ذات طابع خاص وبمواصفات مميزة حيث كانت مصانع لندن تقوم بإنشاء عربات خاصة بالاسرة الحاكمة في مصر وكانت تسير بسرعات أكبر مما تسير عليه القطارات الأخرى في ذلك الوقت . وكان سعيد باشا وعباس الثاني يقودان هذه القاطرة بنفسيهما (أبوالسعادات ، 2001). ففي عام 1855 استورد الوالي سعيد باشا من إنجلترا صالوناً فاخراً طوله 6 متر ومقسم إلى ثلاثة دواوين متصلة بأبواب مزدوجة وتتوسطها مقصورة وأثاثها من الدخول من أفخم وأفخر الرياش والبسط وبه نقوش من الداخل والخارج مطلاه بالذهب وتلك العربة معروضة بمتحف سكك حديد مصر. وفي عام 1858 تم استيراد من مصانع (ميسون) بأمريكا صالوناً آخر فاخر الصنع والزينة محولاً على عدد 2 بوجي يتكون من 4 عجلات وبه أربعة أبواب وأربع وعشرون نافذة. كما اشترى الوالي من معرض لندن عام 1862 صالونات وقاطرات صنعت خصيصاً

للاسرة الحاكمة من ضمنها قاطرة صناعة (نلسون) تسير بسرعة أكثر من السرعات التي كانت معروفة في ذلك الوقت وقاطرة ثانية صناعة (شارب ستيوارت) بمانشستر زخرفت بالألوان واستعويض عن الأطواق الحديدية بها بأخرى مصنوعة من النحاس مكتوب عليها بالحروف العربية (سعيدية) ، وقاطرة ثالثة عرفت بإسم (وابور الكشك) وهي عبارة عن قاطرة وصالون مشترك لكي يستعملها في النزهة على خطوط الضواحي والانتقال بين مصيفي المنتزه ورأس التين، وفي عام 1913 اشترى عباس حلمي الثاني قطاراً خاصاً من إنجلترا على درجة كبيرة من الفخامة، وفي عام 1903 ظهر قطاراً يسمى (كوكب مصر) Star of EGYPT يقطع المسافة من القاهرة إلى أسوان وقدرها 882 كم في 16.5 ساعة ويتكون من 5 عربات نوم وعربة طعام نتيجة لنجاح اعمال أعمال الشركة البلجيكية. وفي عام 1960 وضعت شركة عربات الأكل والنوم تحت الحراسة وعين لها حارس عام يتولى إدارتها تحت إشراف وزير النقل واستمر الحال على ذلك حتى 31-12-1963 وهو التاريخ الذي ينتهي فيه عقد إمتياز الشركة ثم صدر قرار بعد ذلك باسترداد حق الامتياز وفقاً للبنود المنصوص عليها في عقد إمتياز الشركة الأصلي والحقت ادارتها بهيئة السكك الحديدية. ، وفي عهد فاروق الأول عام 1951 استوردت السكك الحديدية وحدة ديزل فاخرة ومكيفة الهواء مستكملة للوازم السفر والإقامة (الشريعي، 2008، إبراهيم، 2004، أبوالسعادات ، 2001). وفي عام 1953 نشرت مجلة المصور موضوعاً عن قطار الملك فاروق الذي كان يستخدمه في رحلاته، حتى أنه سمي "قطار الملذات" لما يحويه من حجرات فخمة وصالونات وأثاث مستورد من العواصم الأوروبية، ويتكون القطار من الصالون الملكي، وجدرانه كلها مبطنة من الداخل بالقطيفة، ومن الخارج بالصلب (حديد لا ينفذ منه الرصاص) وجهاز إرسال واستقبال، بالإضافة إلى تليفون متصل بسنترال القاهرة والأسكندرية وتمائيل وتحف على الموائد والجدران، أما غرفة النوم ففيها سريران متقابلان وسائدهما محشوة بريش النعام، وكساؤها من الحرير الطبيعي، وبجانب كل سرير راديو صغير تسمع منه كل محطات العالم، وعلى الجانب منضدة صغيرة من خشب الارو. أنها مائدة قمار، ومن غرفة النوم إلى غرفة الحمام حيث البانيو والدش المعدني وأدواته من المرمر الثمين، ومزود أيضاً بالمطبخ الملكي وجميع أدواته مصنوعة من المعدن الأبيض اللامع، وتم تخصيص قطار الملذات لانتقالات السائحين الذين يزورون مصر ويتجولون بها من شمالها إلى جنوبها وتوضع حصيلة القطار في خزانة الدولة. (اليوم السابع نقلاً عن جريدة المصور عام 1953 بتاريخ 12-4-2018).

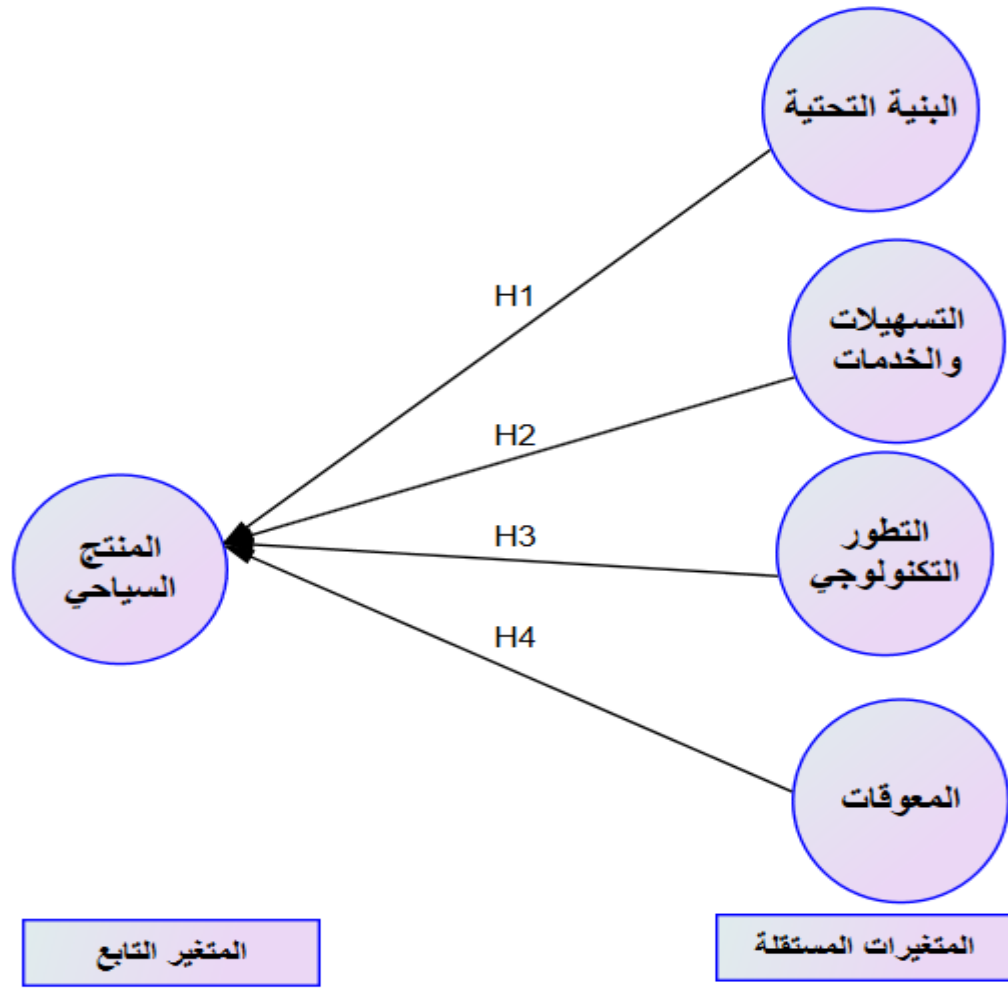
استخدام السكك الحديدية المصرية في الأغراض الترفيهية:

وفي عام 1952 تم استخدام السكك الحديدية للترفيه في الإحتفال بشم النسيم وفي السفر للمصايف للأسكندرية بعدد 6 قطارات بخط مصر اسكندرية، و 2 قطار بخط مصر الشلال وهذه القطارات مكونة من مركبات درجة أولى مزودة بأجهزة تكييف هواء ومركبات درجة ثانية ممتازة (مكتبة الأسكندرية متاح على [.modernegypt.bibalex.com](http://modernegypt.bibalex.com)). ثم تلى ذلك استخدام السكك الحديدية المصرية للترويج السياحي في مصر فكانت رحلاتها في جميع أنحاء البلاد تقدم خدمات فاخرة ومتميزة حيث كانت ملصقات شركة السكك الحديدية المصرية تتمتع بالجمال والأصالة، كما كان موظفي السكك الحديدية وخاصة أولئك الذين يعملون في القطارات على درجة عالية من الوعي والفهم لوجبات أعمالهم ولديهم مهارات كبيرة على القيام بها ([.egyptianchronicles.com](http://egyptianchronicles.com)).

مما سبق يتضح أن السكك الحديدية المصرية كانت تستخدم خدمات القطارات والسكك الحديدية لأغراض ترفيهية خاصة في فترات الأعياد مثل عيد الفطر وشم النسيم من العاصمة إلى المناطق السياحية الشاطئية (الأسكندرية) وإلى المزارات التاريخية والآثرية (الأقصر) كما كانت تقوم بالإعلان عنها بالوسائل التي كانت تستخدم في تلك الفترة كما كانت تهتم بعملية التطوير المتمثلة في تكييف عربات القطارات بالدرجة الأولى وجعل الدرجة الثانية درجة ممتازة من أجل الوصول إلى أكبر عدد من المسافرين الراغبين في الانتقال بالسكك الحديدية لأغراض الترفيه كما كان يتم استخدام مكاتب حجز تذاكر بمحطة مصر، ثم أدخل الملك فاروق قطار الملذات الذي ساهم بشكل كبير في الحركة السياحية في مصر.

منهجية البحث

أعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي وذلك لدراسة ورصد دور النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي المصري كما هي في الواقع، وذلك للتعرف على الأسباب والعوامل التي ساهمت في قلة إستخدامها للأغراض السياحية من أجل تفسير وتحليل أسباب ذلك لإستنتاج الحلول المناسبة لتفعيل دورها واستخدامها لأغراض سياحية نظراً لفوائدها التي تعود على المنتج السياحي وحركة النقل السياحي في مصر.



شكل (1) نموذج الدراسة

وتم إختيار عينة متمثلة في العاملين والمختصين بالسكك الحديدية سواء في الهيئة القومية لسكك حديد مصر والعاملين بالشركة الوطنية لعربات النوم وتم التركيز على المتخصصين في المجال السياحي والخبراء ذات الصلة بالسكك الحديدية أو السياحة والعاملين بشركات السياحة فئة (أ). وتم إختيار عينة عشوائية حيث استهدف البحث 384 مبحوث وتمت الإستجابة لعدد 260 استمارة إستبيان بنسبة 67%.

مناقشة النتائج

وسوف نقوم بعرض ومناقشة كافة النتائج التي توصل إليها الباحث والتي تمثلت في:

1-البيانات الديموجرافية الخاصة بالأفراد (عينة البحث):

جدول (1-1) عدد مرات السفر السنوية بالقطارات لعينة الدراسة

عدد مرات السفر بالقطار سنوياً				
النسبة التراكمية	النسبة الصالحة	النسبة المئوية	التكرار	
35	35	35	92	أقل من 3 مرات
71,9	36,9	35,8	93	4_6 مرات
100,0	29,1	28,8	75	أكثر من 6
	100,0	100,0	260	الإجمالي

يتضح من جدول (1-1) ويناقش عدد مرات السفر، ان عدد مرات السفر سنوياً لعينة الأفراد لأقل من ثلاث مرات بلغ عددهم 92 فرد بنسبة 35% بينما كان هناك 93 فرد بنسبة 35,8% قامو بالسفر لعد من 4 إلى 6 مرات بينما بلغ عدد المسافرين لأكثر من 6 مرات 75 فرد بنسبة 28,8%، وبناءً على ما سبق يتضح أن العينة تركزت حول عدد مرات سفر من 4 إلى 6 مرات وأقل من 3 مرات سنوياً. وأهمية ذلك ان عينة البحث تقوم بالسفر بالسكك الحديدية من ثلاث الي ستة مرات سنوياً وبالتالي فهم يستخدمون السكك الحديدية باستمرار لذا لديهم الخبرات والدراية الكافية بسلبيات وايجابيات ومعوقات السفر بالسكك الحديدية.

جدول (2-1) درجات السفر المفضلة لعينة الدراسة:

درجة السفر المفضلة				
النسبة التراكمية	النسبة الصالحة	النسبة المئوية	التكرار	الفئات
21,5	21,5	21,5	56	عربة نوم
70,0	48,5	48,5	126	درجة أولى مكيفة
100,0	30,0	30,0	78	درجة ثانية مكيفة
	100,0	100,0	260	الإجمالي

يتضح من جدول (2-1) ويناقش درجات السفر المفضلة لعينة الدراسة أن إجمالي عدد العينة بلغت 260 فرد، حيث بلغ عدد الأفراد الذين يفضلون عربات النوم 56 فرد بنسبة بلغت 21,5% بينما عدد الأفراد الذين يفضلون السفر في الدرجة الأولى المكيفة 126 فرد بنسبة بلغت 48,5% ، بينما كان هناك 78 فرد

بنسبة 30% الدرجة الثانية المكيفة، وبناءً على ما سبق يتضح أن معظم العينة تركزت حول تفضيل الدرجة الأولى المكيفة ثم أتى بعدها الدرجة الثانية المكيفة ثم عربات النوم، وبالتالي معظم العينة تستخدم الدرجة الأولى المكيفة والثانية والقليل منهم يستخدم عربات النوم.

جدول (1-3) العمر الخاص بعينة الدراسة

العمر				
النسبة التراكمية	النسبة الصالحة	النسبة المئوية	التكرار	
47,3	47,3	47,3	123	أقل من ثلاثين
94,6	47,3	47,3	123	30-50
100,0	5,4	5,4	14	أكثر من 50
	100,0	100,0	260	Total

يتضح من جدول (1-3) وبنقاش العمر الخاص بعينة الدراسة أن إجمالي عدد العينة بلغت 260 فرد، حيث بلغ عدد الأفراد الذين بلغت أعمارهم أقل من ثلاثين 123 فرد بنسبة 47,3%، بينما عدد الأفراد الذين بلغت أعمارهم من سن 30 إلى 50 سنة 123 فرد بنسبة بلغت 47,3 %، بينما كان هناك 14 فرد بنسبة 5,4% بلغت أعمارهم أكثر من 50 سنة، وبناءً على ما سبق يتضح أن معظم عينة الدراسة تركزت أعمارهم حول أقل من ثلاثين إلى 50 سنة.

جدول (1-4) جنس عينة الدراسة

الجنس				
النسبة التراكمية	النسبة الصالحة	النسبة المئوية	التكرار	
67,3	67,3	67,3	175	ذكر
100,0	32,7	32,7	85	أثني
	100,0	100,0	260	الإجمالي

يتضح من جدول (1-4) وبنقاش عينة الدراسة أن عدد الذكور المشاركين في الاستبيان بلغ 175 فرد بنسبة 67,3% بينما بلغ عدد الإناث 85 بنسبة بلغت 32,7%، وبناءً على ما سبق يتضح أن العينة تركزت على الذكور أكثر من الإناث.

جدول (5-1) العلاقة بين الجنس ودرجة السفر المفضلة في العينة

العلاقة بين الجنس ودرجة السفر المفضلة					
الإجمالي	درجة السفر المفضلة			الجنس	
	درجة ثانية مكيفة	درجة أولى مكيفة	عربة نوم		
175	53	102	20	ذكر	
85	25	24	36	أنثى	
260	78	126	56	الإجمالي	

يتضح من جدول (5-1) ويناقش العلاقة بين الجنس ودرجة السفر المفضلة أن عدد الأفراد الذين فضلوا السفر بالدرجة الثانية المكيفة بلغ 78 فرد منهم 53 ذكر و 25 أنثى، في حين بلغ عدد الأفراد الذين فضلوا السفر بالدرجة الأولى المكيفة 126 فرد منهم 102 ذكر و 24 أنثى، في حين بلغ عدد الأفراد الذين فضلوا السفر بعربات النوم 56 فرد منهم 20 ذكر و 36 أنثى، وبناءً على ما سبق يتضح أن الذكور فضلوا السفر بالدرجة الأولى المكيفة في حين أن الإناث فضلن السفر أكثر بعربات النوم.

جدول (6-1) العلاقة بين العمر ودرجة السفر المفضلة في العينة

العلاقة بين العمر ودرجة السفر المفضلة					
الإجمالي	العمر ودرجة السفر المفضلة			العمر	
	درجة ثانية مكيفة	درجة أولى مكيفة	عربة نوم		
123	29	78	16	أقل من ثلاثين	
123	45	42	36	30-50	
14	4	6	4	أكثر من 50	
260	78	126	56	الإجمالي	

يتضح من جدول (6-1) ويناقش العلاقة بين الدرجة المفضلة والعمر، أن عدد الأفراد الذين فضلوا السفر بالدرجة الثانية المكيفة بلغ عددهم 78 فرد فمن بلغت أعمارهم أقل من ثلاثين عام بلغت أعدادهم 29 فرد، ومن 30 حتى 50 سنة بلغت أعدادهم 45 فرد ومن بلغت أعمارهم أكثر من 50 سنة بلغ عددهم 4 أفراد،

في حين بلغ عدد الأفراد الذين فضلوا السفر بالدرجة الأولى المكيفة 126 فرد فمن بلغت أعمارهم أقل من ثلاثين عام بلغت أعدادهم 78 فرد، ومن بلغت أعمارهم 30 حتى 50 سنة بلغ عددهم 42 فرد ومن بلغت أعمارهم أكثر من 50 سنة بلغ عددهم 6 أفراد، في حين بلغ عدد الأفراد الذين فضلوا السفر بعربات النوم 56 فرد فمن بلغت أعمارهم أقل من ثلاثين عام بلغت أعدادهم 16 فرد، ومن 30 حتى 50 سنة بلغ عددهم 36 فرد وأكثر من 50 بلغ عددهم 4 أفراد.

2- علاقة النقل بالسكك الحديدية وتأثيره على المنتج السياحي المصري

جدول (1-2) العلاقة بين السكك الحديدية والمنتج السياحي

العنصر	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
1- ازدهار حركة النقل السياحي	260	2,5019	1,10802
2- الربط بين أماكن الإقامة والمقصد السياحي	260	2,3050	1,02091
3- ربط عوامل الجذب ببعضها	260	2,3436	1,06825
4- يحتل النقل بالقطارات مكانة مميزة داخل البرنامج السياحي	260	3,1274	1,29817
3- المساهمة في تطوير البنية التحتية بالمقصد السياحي	260	2,5212	1,24613
4- النقل بالقطارات جزء رئيسي من الرحلة في البرنامج السياحي	260	3,2278	1,16399
5- مرور القطارات بالمناطق السياحية يعطي طابع مميز للرحلة،	260	2,3166	1,21048
6- تغطي محطات السكك مناطق الجذب السياحي في مصر	260	2,3514	1,18620
7- يعكس تصميم المحطات السمات السياحية المميزة للمحافظة	260	3,2008	1,23194
8- انخفاض تكلفة الرحلة مقارنة بالنقل الجوي	260	2,2857	1,14265

1,16641	2,6382	260	9- الانضباط في تنفيذ البرنامج السياحي مقارنة بالسيارات
1,13860	2,4672	260	10- تنوع وتعدد درجات وأنماط الخدمة (مقعد -كابينه نوم)

يتضح من جدول (2-1) ويناقدش العلاقة بين المنتج السياحي المصري والسكك الحديدية أن المتوسط الحسابي يتراوح بين 2,60 و3,2 وهو مايعني أن آراء الأفراد تتجه إلى أن العلاقة بين المنتج السياحي المصري والسكك الحديدية ليست بالعلاقة القوية وأن تأثير السكك الحديدية على المنتج السياحي في الوقت الحالي ضعيفة، كما يتضح أن قيمة الانحراف المعياري تتراوح ما بين 1,20 إلى 1,00 بما يعني عدم وجود تشتت في البيانات.

جدول (2-2) مزايا السفر بالسكك الحديدية في مصر:

الإنحراف المعياري	الوسط الحسابي	العدد	العنصر
1,22111	2,8962	260	1- تنوع وسائل الترفيه
1,26474	3,1346	260	2- إنتظام الموعد (القيام -الوصول)
1,22043	3,1115	260	3- انخفاض معدلات الضوضاء
1,21007	2,9462	260	4- مرونة حركة المسافر داخل القطار
1,26887	3,0038	260	5- زيادة معدلات الأمن في محطات
1,24853	2,7577	260	6- تنوع وتعدد درجات النقل مما يوسع خيارات الرحلة
1,15336	2,9577	260	7- تنوع وتعدد مصادر الحصول على المعلومات
1,19654	2,9731	260	8- تنوع الخدمات داخل القطار مقارنة بوسائل النقل الأخرى
1,22916	2,9192	260	9- تعدد وسائل الراحة داخل القطار
1,19231	2,7038	260	10- الحفاظ على البيئة من التلوث
1,19978	2,5465	260	11- التخفيف من حدة الزحام عبر وسائل النقل الأخرى
1,14094	2,6500	260	12- الاستهلاك المنخفض للطاقة
1,17364	2,4692	260	13- استخدام أقل لمساحات الطرق مقارنة بباقي وسائل النقل
1,17001	2,6308	260	14- تنوع مصادر الطاقة المستخدمة في التشغيل

يتضح من جدول (2-2) ويناقش مزايا السفر بالسكك الحديدية في مصر أن المتوسط الحسابي يتراوح بين 2,40 و 3,40 وهو ما يعني أن المنتج السياحي لا يستفيد بشكل كبير من مزايا النقل بالسكك الحديدية التي يمكن لها أن تطور المنتج السياحي بشكل جيد وتضيف له بعداً جديداً وتتعكس على المسافر والدولة من خلال توفير انطباع إيجابي عن النقل بالسكك الحديدية، كما يتضح أن قيمة الانحراف المعياري تتراوح ما بين 1,20 إلى 1,10 بما يعني عدم وجود تشتت في البيانات.

جدول (2-3) تقييم جودة النقل بالسكك الحديدية في مصر

العنصر	العدد	الوسط	الانحراف
1- تتوفر أماكن للراحة بالمحطات	260	2,2269	1,15517
2- تتوفر أماكن مناسبة لتناول الأغذية والمشروبات	260	2,1385	1,18063
3- تحتوي دورات المياه على كافة المستلزمات والأدوات	260	2,6615	1,20202
4- يظهر الموظفون بزى مهذب ونظيف	260	2,3962	1,12568
5- تعمل أجهزة الحاسب دون تعطيل	260	2,4731	1,19331
6- يتعامل المسؤولون مع الشكاوي والاستفسارات بسرعة	260	2,5538	1,21166
7- تتم إجراءات الحجز في وقت سريع وملائم	260	2,3192	1,20889
8- تلتزم القطارات بموعد القيام والوصول	260	2,3846	1,19125
9- يمكن استبدال واسترجاع التذاكر بسهولة	260	2,3462	1,17708
10- يتفهم موظف الحجز احتياجات المسافر بسهولة	260	2,3385	1,16946
11- يساعد الموظف المختص في حفظ واسترجاع الحقائق	260	2,2885	1,17793
12- يتم التواصل الإلكتروني بسهولة مع الموظف المختص	260	2,4846	1,18050
13- يتم التعامل مع جميع المسافرين دون تمييز	260	2,3731	1,21257
14- تتوفر خدمة الحجز باستمرار على مدار اليوم	260	2,1115	1,19485
15- يتم الإعلان المسبق عن أي تغيير في الأسعار والمواعيد	260	2,2923	1,23305
16- تنوع وسائل الاتصال الإلكتروني التي تستخدمها الهيئة	260	2,4077	1,18025
17- كفاية أماكن الراحة والانتظار بالمحطات	260	2,4577	1,17984

1,14741	2,1077	260	18- تناسب أسعار التذاكر مع الخدمة المقدمة
1,10010	2,3538	260	19- مكاتب الموظفون مرتبة ومريحة
1,15825	2,4231	260	20- يتم التعامل مع الشكاوي والاستفسارات بشفافية واهتمام
1,21726	2,1885	260	21- تتوافر لوحات تعليمات وإرشادات في محطات القطارات
1,19321	2,2500	260	22- تتوافر أجهزة ومعدات التأمين في المحطة والقطار
1.23321	2,1654	260	23- تعليمات استخدام أجهزة الإطفاء والإنذار واضحة ومعلنة.
1.21848	2,1577	260	24- أشعر بالثقة والأمان في استخدام خطوط.

ويوضح جدول (2-3) ويناقش جودة النقل بالسكك الحديدية في مصر أن المتوسط الحسابي يتراوح بين 2,60 إلى 2,10 وهو ما يعني تدني مستوى جودة النقل بالسكك الحديدية في مصر الأمر الذي يؤثر بشكل كبير على استخدامها لأغراض النقل السياحي، كما يتضح أن قيمة الانحراف المعياري تتراوح ما بين 1,20 إلى 1,00 بما يعني عدم وجود تشتت في البيانات.

جدول (2-4) تحديات النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي:

العنصر	العدد	الوسط	الانحراف
1- انخفاض الطلب على النقل بالسكك الحديدية	260	2,8154	1,19707
2- ضعف العروض الموسمية المقدمة للمسافرين	260	2,4808	1,05249
3- اعتماد العميل على نفسه في الحصول على الخدمة	260	2,3731	1,03754
4- ارتفاع تكلفة البنية التحتية اللازمة للتطوير	260	2,3654	1,08747
5- الالتزام بخط معين وحاجتها لوسائل نقل أخرى	260	2,3462	,99970
6- تقادم أسطول النقل بالسكك الحديدية في مصر	260	2,3077	1,14808
7- زيادة معدلات الحوادث وأبرزها الخروج عن القضبان	260	2,3538	1,11058
8- الصورة الذهنية السلبية عن السكك الحديدية في الفترة الأخيرة	260	2,2115	1,11044

يتضح من جدول (2-4) ويناقش تحديات النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي أن المتوسط الحسابي يتراوح بين 2,8 إلى 2,2 وهو ما يعني أن هناك تحديات كبيرة تواجه النقل بالسكك الحديدية مما يؤثر بالسلب عليها ويظهرها بصورة سيئة أمام المسافرين، كما يتضح أن قيمة الانحراف المعياري تتراوح ما بين 1,10 إلى 0,90 بما يعني عدم وجود تشتت في البيانات.

جدول (2-5) مقترحات تنمية النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي

الإنحراف	الوسط	العدد	العنصر
1.06250	3.1923	260	1- إبراز القيمة التاريخية للسكك الحديدية في الترويج
.97960	3.1154	260	2- اتخاذ المحطات للطابع التاريخي من حيث التصميم
.94766	3.0962	260	3- تخصيص أماكن مخصصة لحجز تذاكر الرحلات
.98564	3.0385	260	4- تزويد الموارد البشرية بالمعلومات عن المقومات السياحية
1.10414	3.0308	260	5- تزويد الموارد البشرية بمهارات التواصل بالعملاء
1.07858	3.1192	260	6- استخدام مطبوعات الهيئة للترويج السياحي
1.11458	3.0308	260	7- تعظيم دور التطبيقات التكنولوجية في الخدمات السياحية
1.10710	3.0462	260	8- وجود مكاتب حجز تابعة للهيئة خارج المحطات.
1.07676	3.1346	260	9- العروض الترويجية للبرامج السياحية للسكك الحديدية
1.05181	3.0423	260	10- تطبيق نظام التذكرة الشاملة المخفضة (غرفة+تذكرة)
1.17430	3.2692	260	11- إشراك القطاع الخاص في الاستثمار.

يتضح من جدول (4-2-5) وبنقاش مقترحات تنمية النقل بالسكك الحديدية في المنتج السياحي أن المتوسط الحسابي يتراوح بين 3,0 إلى 3,2 وهو ما يعني أن هذه المقترحات تساعد على تنمية النقل بالسكك الحديدية لخدمة المنتج السياحي، ويتضح أن قيمة الانحراف المعياري تتراوح ما بين 1,20 إلى 0,90 بما يعني عدم وجود تشتت في البيانات

جدول (3) المصادقية

المصادقية		المتغير
معامل الفا	العدد	
.874	82	1- مصادقية استمارة الاستبيان كاملة
.894	11	2- العلاقة بين النقل بالسكك الحديدية المصرية والمنتج السياحي.
.951	13	3- مزايا السفر بالسكك الحديدية
.949	13	4- تقييم جودة النقل بالسكك الحديدية.
.938	13	5- تحديات النقل بالسكك الحديدية كأحد أنماط النقل في المنتج السياحي.

918	9	6- مقترحات تنمية قطاع السكك الحديدية المصرية للاستخدام السياحي
-----	---	--

يتضح من جدول (3) ويناقد المصدقية والثبات أن نسبة المصدقية للاستبيان مقبولة إحصائياً لأنها أكبر من 5%، حيث أن معامل كرونبيخ الفا يقترب من الواحد الصحيح.

4- اختبار فروض الدراسة:

اعتمد الباحث على الانحدار الخطي المتعدد لإختبار فرضيات الدراسة

جدول (1-4) قيمة معامل الارتباط

Model	R	R ²	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.744a	.553	.546	.54931
a. Predictors: (Constant), IV4, IV2, IV3, IV1				

يتضح من جدول (1-4) أن هناك ارتباطاً قوياً بين المتغيرات المستقلة (البنية التحتية للسكك الحديدية (IV1) التسهيلات التي يوفرها النقل بالسكك الحديدية (IV2) التطور التكنولوجي المستخدم في النقل بالسكك الحديدية (IV3) المعوقات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية (IV4) بنسبة 74%، حيث أن قيمة (R) تساوي 0,744، كما أن المتغيرات المستقلة مجتمعة تؤثر على المتغير التابع وهو المنتج السياحي المصري بنسبة 55%، حيث أن (R Square) تساوي 0,553 والباقي يمثل العوامل الخارجية.

جدول (2-4) تحليل التباين

تحليل التباين						
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	95.383	4	23.846	79.026	.000b
	Residual	76.945	255	.302		
	Total	172.328	259			
a. Dependent Variable: DV1						
b. Predictors: (Constant), IV4, IV2, IV3, IV1						

يتضح من جدول (4-2) أن قيمة (F) تساوي 79,026 وبمستوي معنوية أقل من 0.05 وهو ما يوضح أن نموذج الانحدار يتتبع بشكل معنوي بالمتغير التابع كما يوضح أيضاً أن هناك تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع.

جدول (4-3) الثبات والتحقق من صحة الفروض

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	Constant	.604	.145		4.175	.000
	IV1	.481	.053	.565	9.031	.000
	IV2	.090	.048	.109	1.876	.042
	IV3	.132	.053	.140	2.509	.013
	IV4	-.064	.052	-.073	1.223	.022
a. Dependent Variable: DV1						

من جدول (4-3) يتضح ما يلي:

الفرض الأول: يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية للبنية التحتية للسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري .

يتضح من الجدول السابق أن قيمة (B) للمتغير المستقل (تأثير البنية التحتية للسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري) تساوي 0,481 وبمستوي معنوية أقل من 0.05 وبالتالي تم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض البديل القائل إنه يوجد تأثير معنوي (طردى) ذو دلالة إحصائية بين البنية التحتية للسكك الحديدية والمنتج السياحي المصري.

الفرض الثاني: يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية للتسهيلات التي يوفرها النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.

يتضح من الجدول (3-4) أن قيمة (B) للمتغير المستقل (تأثير التسهيلات التي يوفرها النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري) تساوي 0.090 وبمستوي معنوية أقل من 0.05 وبالتالي تم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض البديل القائل إنه يوجد "تأثير معنوي (طردى) ذو دلالة إحصائية بين التسهيلات التي يوفرها النقل بالسكك الحديدية والمنتج السياحي المصري.

الفرض الثالث: يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية للتطور التكنولوجي المستخدم في النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.

يتضح من الجدول (3-4) أن قيمة (B) للمتغير المستقل (تأثير التطور التكنولوجي النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري) تساوي 0,132 وبمستوي معنوية أقل من 0.05 وبالتالي تم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض البديل القائل أنه: يوجد تأثير معنوي (طردى) ذو دلالة إحصائية للتسهيلات التي يوفرها النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.

الفرض الرابع: يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية للمعوقات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.

يتضح من الجدول (3-4) أن قيمة (B) للمتغير المستقل (تأثير المعوقات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري) تساوي (-0,064) وبمستوي معنوية أقل من 0.05 وبالتالي تم رفض الفرض الصفري وقبول الفرض البديل القائل أنه: يوجد تأثير معنوي (عكسي) ذو دلالة إحصائية للمعوقات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية على المنتج السياحي المصري.

نتائج البحث

بناءً على ماسبق يمكن التوصل للنتائج الآتية:

1- من الضروري تزويد الموارد البشرية بالمعارف والمعلومات عن المقومات السياحية وتزويدهم أيضاً بمهارات التواصل بالعملاء مع تعظيم دور التطبيقات التكنولوجية في الخدمات السياحية بالسكك الحديدية والتي يكون لها تأثير على الترويج السياحي للهيئة القومية لسكك حديد مصر عن المطبوعات الورقية والتعرف أيضاً على التوجهات الجديدة في النقل بالسكك الحديدية والوقوف على أحدث ما وصلت إليه وهو ما أتفق مع دراسة: (Yu-Lun Hsu Etal 2014)

والتي ركزت على الإتجاهات العالمية الحالية في النقل السياحي، وذكرت أن السياحة بالسكك الحديدية تعتبر اتجاه جديد يعمل على العودة إلى الوسيلة المفضلة لسفر الأفراد في جميع بلدان العالم، وأنها رحلات أكثر هدوءاً إلى مناطق خلابة، ويمكن لتلك الوسيلة أن تحل محل الوسائل الأخرى ذات السرعة العالية مع ارتفاع وسائل وضمانات الراحة والأمان.

2- من الضروري الاهتمام بالمحطات الأثرية والتاريخية والخطوط والعربات القديمة للسكك الحديدية التي من الممكن ان تجذب الزائرين والمسافرين مع تزويدها بالمرافق والخدمات المكملة، لأن اتخاذ المحطات للطابع التاريخي من حيث التصميم على إبراز القيمة التاريخية للسكك الحديدية في الترويج للمنتج السياحي، وهو ما اتفق مع دراسة: (Boughey 2013).

وتطرق فيها الباحث إلى أن هناك بعض خطوط السكك الحديدية التي عفا عليها الزمان ومر عليها وقت طويل أصبحت لا جدوي لها، وأن هناك فرصة كبيرة لاستخدامها في التنمية السياحية في شكل نقل موجه نحو الترفيه بالحفاظ على تاريخها وهياكلها الهندسية ومواقعها الطبيعية ومرافقها العامة.

3- لابد من الاهتمام بالسكك الحديدية والعمل على تطويرها وإدخال خطوط حديدية جديدة سواء كانت عادية أو فائقة السرعة لأن السكك الحديدية تحل مكانة مميزة داخل البرنامج السياحي وتقوم بربط أماكن الإقامة بالمقصد السياحي وعوامل الجذب ببعضها البعض مما له الأثر الواضح على ازدهار حركة النقل السياحي، وهو ما اتفق مع دراسة: (Zhenhua Chen 2014).

والتي ذهبت إلى تأثير أنظمة السكك الحديدية الصينية عالية السرعة على صناعة السياحة، من خلال تحليلات متعددة للمتغيرات، وتؤكد الدراسة أنه خلال الفترة ما بين 1999 حتى 2010 أن هناك تأثير كبير لخدمات السكك الحديدية عالية السرعة حديثة النشأة في الصين على تعزيز الحركة السياحية، فالمقاطعات التي يوجد بها خدمات سكك حديدية عالية السرعة إزدادت أعداد السائحين الوافدين بها بنسبة 20%، وإزدادت العائدات السياحية بنسبة 25%، أي بنسبة أكبر من المقاطعات التي لا تحتوي على أنظمة سكك حديدية عالية السرعة.

4- إن استخدام السكك الحديدية لأغراض ترفيهية سواءً في حركة الانتقال بين المعالم السياحية أو أن تكون هي نفسها عنصراً سياحياً من خلال الاستمتاع بالمناظر الطبيعية مع تناول الاغذية والمشروبات والاستمتاع ببعض الأنشطة الأخرى من أجل الاستمتاع بوقت السفر له دور كبير في إثراء المنتج السياحي المصري وبضيف بعداً جديداً له وهو ما اتفق مع دراسة: (Atiqah Etal 2014).

والتي كان هدفها الرئيسي هو فهم رغبة السائح في السفر ببطء عن طريق اختيار وسيلة نقل مثل السكك الحديدية للسفر بين المدن الريفية في شبه جزيرة ماليزيا، وقام الباحثين بتسليط الضوء على السفر بالسكك الحديدية باعتبارها عنصر جذب ريفي ومساعدتها في تنمية المدن الريفية بماليزيا، وبمقارنة السفر بالسكك الحديدية مع السفر بالطائرة وجد أن السكك الحديدية الأكثر ملائمة في عملية النقل لمسافات أقل من 800 كم²، كما ركزت أيضاً على تشجيع السائحين على الاستمتاع بأوقاتهم اثناء السفر.

5- من الضروري إشراك القطاع الخاص في الاستثمار في قطاع السكك الحديدية لتأثيره الكبير على ازدهار حركة النقل السياحي في مصر.

6- على الرغم من الدور الكبير التي تلعبه السكك الحديدية في النقل في مصر إلا أن استخدامها لأغراض سياحية لا يزال ضئيلاً جداً.

التوصيات والمقترحات

توصيات ومقترحات موجهة لوزارة السياحة:

1- إنشاء فرع أو إدارة تختص بالنقل بالسكك الحديدية السياحية تختص بحصر أعداد السائحين وتعمل على دراسة البرامج السياحية التي لها علاقة بالأماكن السياحية وإنشاء خطوط سياحية تربط بين الأماكن السياحية الطبيعية والأثرية.

2- التواصل مع الهيئة القومية لسكك والشركة الوطنية لإدارة عربات النوم والخدمات الفندقية للتعرف على العقبات والعمل على حلها وتعزيز التعاون بين تلك الهيئات والوزارة.

دراسة تصميم برامج سياحي تعتمد بشكل أساسي على الخطوط الحديدية ويربط بين المعالم السياحية المصرية.

3- دراسة تجارب الدول المختلفة الكبرى والمتقدمة في حركة السكك الحديدية للاستفادة من ودراسة عناصرها الإيجابية التي يمكن أن تستفيد منها مصر.

4- لترويج للأماكن السياحية التي ترتبط بشكل مباشر بالخطوط الحديدية أو تقع بالقرب من المحطات السياحية.

5- من الضروري تزويد الموارد البشرية بالمعارف والمعلومات عن المقومات السياحية وتزويدهم أيضاً بمهارات التواصل بالعملاء مع تعظيم دور التطبيقات التكنولوجية في الخدمات السياحية بالسكك الحديدية.

- 6- من الضروري إشراك القطاع الخاص في الاستثمار في قطاع السكك الحديدية لتأثيره الكبير على ازدهار حركة النقل السياحي في مصر.
- 7- لابد من الاهتمام بالنقل بالسكك الحديدية لمميزاته المتعددة داخل البرنامج السياحي حيث يقوم بربط أماكن الإقامة بالمقصد السياحي وعوامل الجذب ببعضها البعض مما له الأثر الواضح على ازدهار حركة النقل السياحي.

توصيات موجهة لوزارة النقل:

- 1- التعاون مع وزارة السياحة لتحديد الخطوط الحديدية التي يمكن استخدامها لأغراض سياحية.
- 2- وضع كافة إمكانيات الوزارة لتذليل العقبات التي تواجه السكك الحديدية السياحية.
- 3- العمل على تحديث الخطوط الحديدية والعربات التي تعمل حالياً في مجال السياحة.
- 4- العمل على إنشاء خطوط حديدية جديدة بين عوامل الجذب الطبيعية والأثرية ومناطق الجذب السياحي مع توفير عربات سياحية تعبر عن الأصالة المصرية والتاريخية.

توصيات موجهة للهيئة القومية لسكك حديد مصر:

- 1- العمل على تحديث أساليب العمل خاصة بالمحطات فيما يتعلق بأساليب الحجز وأجهزة فحص الحقائق وعوامل الأمان بالمحطات.
- 2- العمل على ضبط مواعيد القطارات للحد من عمليات التأخير والالتزام بالواعيد المحددة مسبقاً.
- 3- الاهتمام بالمحطات الأثرية والتاريخية القديمة للسكك الحديدية مع تزويدها بالمرافق والخدمات المكملة لأن اتخاذ المحطات للطابع التاريخي من حيث التصميم على إبراز القيمة التاريخية للسكك الحديدية في الترويج للمنتج السياحي وذلك بالتعاون مع وزارتي السياحة والآثار.
- 4- القيام بالحملات الإعلامية بالهيئة لتعريف الركاب بالسلوكيات الصحيحة التي يجب إتباعها مع نشر لافتات بما يجب فعله في القطارات.
- 5- لتكنولوجيا المعلومات وتطبيقاتها في الخدمات السياحية بالسكك الحديدية تأثير كبير في الترويج السياحي لمصر عن المطبوعات الصادرة عن الهيئة.
- 6- العمل على الحد من حوادث القطارات بالهيئة وذلك للعمل على تحسين الصورة الذهنية السلبية للسكك الحديدية.

7- نشر لافتات التي تدعو الركاب دائما لفعل السكوك الإيجابي والإبتعاد عن السلبي.

توصيات موجهة للشركة الوطنية للخدمات الفندقية وإدارة عربات النوم:

- 1- توسيع قاعدة البرامج السياحية التي تقدمها الشركة على الخطوط الحديدية والتوسع للوصول إلى الأماكن السياحية.
- 2- تحديث العربات العاملة في الخطوط الحديدية التابعة للشركة.
- 3- التعاون مع الهيئة القومية ووزارة السياحة للعمل على تدريب الموارد البشرية الموجودة بالشركة والعمل على رفع كفاءتها.
- 4- إنشاء فروع للشركة في كافة المحطات الرئيسية لتسهيل عملية الحجز مع العمل على تحديث تلك الأساليب.
- 5- تزويد الجهود التسويقية للشركة للتعريف أكثر لدي الجمهور.
- 6- الاهتمام بمتطلبات العملاء والعمل على تلبيةها من أجل الوصول إلى رضا العملاء.

Research Summary

There is no doubt that rail transport plays an important role in the tourism movement on a global level by transporting tourists in a safer, more comfortable and accurate way, as well as railways contributed to developing infrastructure in tourism destinations, in addition to helping to enjoy the scenic views as it is a window Through which the tourism product is fully marketed in the country where the railways are spread, so this research aims to know the role that rail transport plays in the Egyptian tourism product and the its challenges. the study community is represented by railway personnel, individuals, and railway related bodies represented in the Ministry of Tourism, the Egyptian National Railways, the National Company for Hotel Services, and the management of sleeping cars. A sample was chosen representing workers and specialists in the railways, both in the Egyptian National Railways and the employees of the National Company for Sleeping cars. The focus was on specialists in the tourism field and experts related to railways or tourism and workers Tourism companies category (A). 384 respondents were targeted and 260 questionnaires were responded to by 67%. After collecting all the data, they were analyzed by Spss 23, As the results indicated that, despite the great role played by the railways in transporting passengers in Egypt, its role in the tourism is still very small compared to other countries.

المراجع باللغة العربية

- 1- إبراهيم، إسلام عبدالمجيد حسن (2004). خدمات النقل السياحي الداخلي في ظل المتغيرات.

- 2- أبواب السعادات، شريف حسين حسني (2001). التصميم الداخلي لقطارات النوم، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الفنون التطبيقية، جامعة حلوان
- 3- إحميدان، على سالم (2013). جغرافيا النقل وتطورها، الطبعة الأولى، كلية الآداب، جامعة القدس.
- 4- اسماعيل، فريد (2009). الأهمية الاستراتيجية لقطاع النقل وأثاره في رفع وتطوير مناطق الجذب السياحي في سوريا مجلة دراسات إقليمية مركز الدراسات الإقليمية بجامعة الموصل، العراق.
- 5- إلياس، وفاء أحمد (2003). النقل والسياحة، كلية السياحة والفنادق، جامعة المنيا.
- 6- بداري، مها محمد أحمد (2001). القدرة التنافسية لأصالة المنتج السياحي المصري في عصر العولمة بالتركيز على العولمة الثقافية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق جامعة حلوان، مصر.
- 7- الجداد، أحمد (2003). الأفاق التخطيطية لأنماط النقل السياحي، عالم الكتاب القاهرة.
- 8- حافظ، محمد عبده (2010). تنشيط المبيعات السياحية، دار السحاب للنشر والتوزيع.
- 9- الشريعي، طارق عبدالفتاح (2008). اقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس، الطبعة الأولى.
- 10- عباس، محمد (2007). تقويم إدارة نظام النقل بالسكك الحديدية في سورية مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية سلسلة العلوم الاقتصادية المجلد 29 العدد 2.
- 11- كافي، مصطفى يوسف (2015). جغرافية السياحة وإدارة المقاصد والمخيمات السياحية، عمان، دار ومكتبة الحامد للنشر والتوزيع.

المراجع باللغة الانجليزية

1. Allis, T. Fraga, C. Velazquez, M (2016) Railway for Tourism in South America: An Approach on Its Uses. Article in Journal of Traffic and Transportation Engineering 4 (6) · December 2016
2. Atiqah, F. Nair, v. Mura, P (2014) Rail travel: Conceptualizing a study on slow tourism approaches in sustaining rural development. a study on slow tourism approaches in sustaining rural development
3. Blancheton, B. Marchi, J (2011) Le tourisme ferroviaire en France, une mise en perspective historique de 1870 à nos jours. Université Montesquieu Bordeaux IV
4. Borodako, k. rudnicki, m (2014) Transport Accessibility in Business Travel – a Case Study of Central and East European Cities. Tourism Department, Cracow University of Economics, Krakow, Poland International Journal of Tourism Research. International Journal of Tourism Research.

5. Chen, K Hsu, Y. Ting, Y.(2014) Global Travel Trend In Rail Tourism Development. Article in Actual Problems of Economics 149(11): 536-541 · January 2013
6. Gyr,U.(2010) The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity. Original in German, displayed in English▼ Published: 2010-12-03
7. Jeffrey, R. Deventer, J.(2014) A study of international tourist's transportation mode preference to, from, and within Daejeon, Korea.
8. Michniak,M. (2016) Role Of Railway Transport In Tourism: Selected Problms And Examples In Slovakia. JO - Quaestiones Geographicae VL - 35
9. Sharpley, R. (2006) Travel and Tourism, Sage Publications Ltd 1 Oliver's Yard 55 City Road London.
- 10.Su, M. (2007). The Qinghai-Tibet Railway and Tibet Tourism Travelers' Perspectives. Tourism Management Volume 30, Issue 5, October 2009, Pages 650-657
- 11.Su, M. (2007). The Qinghai-Tibet Railway and Tibet Tourism:Travelers' Perspectives October 2009 ,Tourism Management 30(5):650-657
- 12.Tihilä, K (2012) Taking it slow on the Trans-Mongolian railway – or not? A case study on slow travel and tourist experience. University of Helsinki, Faculty of Science, Department of Geosciences and Geography.
13. Tóth ,M. Dávid ,L. Vasa ,L (2014) The Role Of Transport In European Tourism Flows. Article in Acta geographica Slovenica, 54-2, 2014, 311–320

مراجع أخرى

الشركة الوطنية للخدمات الفندقية وإدارة عربات النوم، 2018

الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء 2018

تاريخ الزيارة 20 يناير 2018 [http:--GoldenEagleLuxuryTrains.com](http://GoldenEagleLuxuryTrains.com)

منشور بتاريخ 12 ابريل 2018 تاريخ الزيارة 17 ابريل 2018. [https:--www.youm7.com](https://www.youm7.com)

تاريخ الزيارة 15 فبراير، أرشيف مكتبة الأسكندرية 2018 [http:--modernegypt.bibalex.org](http://modernegypt.bibalex.org)

تاريخ الزيارة 20 يناير 2017 . <http://egyptianchronicles>