

"سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين، بحي السلام أول، محافظة القاهرة" دراسة في الجغرافيا الاقتصادية

**"Used Car Spare Parts Market in El Herafyeen Area,
Al Salam Awal District, Cairo Governorate".**

د / طلعت عبد الحميد أحمد عبد العاطي

Research abstract:

The research paper tackles with the "Used Car Spare Parts Market in El Herafyeen Area, Al Salam Awal District, Cairo Governorate".

The research includes five axes, preceded by an introduction to define the topic of this study and its importance .It also highlights the most important previous studies and the used methods in this study.

The first axis shows the general geographical features of the study area, whereas in the second axis the researcher traced the formation of the used car spare parts market in El Herafyeen area and its development.

The third axis discusses the fundamental forces affecting the trading movement in the market. While the fourth axis included the determination of the relative distribution and geographical characteristics of the market in the study area, and spatial resolutions related to this distribution .In the fifth axis the researcher enumerated the most important problems facing the used car spare parts market in El Herafyeen area.

The study is finalized by presenting the most important conclusions and recommendations related to the study, which may contribute to the treatment of the most important problems.

ملخص البحث

تناولت الدراسة موضوع "سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين، بحي السلام أول، محافظة القاهرة"، وقد تضمنت خمسة محاور، سبقتها مقدمة للتعريف بموضوع الدراسة وأهميته، وأهم الدراسات السابقة، ومناهج وأساليب الدراسة المستخدمة، وتناول المحور الأول: عرضاً للملامح الجغرافية العامة لمنطقة الدراسة، وفي المحور الثاني: تتبع الباحث نشأة سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين وتطورها، وناقش المحور الثالث: أهم العوامل المؤثرة في حركة التجارة بالسوق، واشتمل المحور الرابع على تحديد التوزيع النسبي والجغرافي لخصائص السوق بمنطقة الدراسة، والتحليلات المكانية المتعلقة بهذا التوزيع، وعدد الباحث في المحور الخامس، أهم المشكلات التي تواجه سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين، وذيلت الدراسة بعرض لأهم النتائج والتوصيات المتعلقة بالدراسة، والتي قد تسهم في علاج أهم مشكلاتها.

مقدمة:

تشهد أسواق تجارة قطع غيار السيارات المستعملة بجمهورية مصر العربية رواجًا كبيرًا، وذلك مع التزايد المضطرد في أعداد المركبات، والتي بلغ عددها بمحافظة القاهرة ٢,٤٨٣,٠٣٤ مركبة وفقًا لإحصاءات عام ٢٠١٨م، تشكل تقريبًا رُبع (٢٥,١%) حجم المركبات المرخصة بجمهورية مصر العربية، والبالغ ٩,٨٩٠,٣٣٣ مركبة. (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، يوليو ٢٠١٨، ص ٨)، ومع ارتفاع تكلفة صيانة تلك المركبات أو إصلاحها من خلال مراكز الصيانة المعتمدة "التوكيلات"، والذي صاحبه نتيجة للظروف والأوضاع الاقتصادية التي تمر بها الدولة حاليًا، تدني واضح في القدرة الشرائية للمواطن العادي، لجأ الكثيرون إلى هذه الأسواق لشراء قطع غيار السيارات المستعملة، ومن أهم تلك الأسواق بمحافظة القاهرة: سوق منطقة الحرفيين بحي السلام أول، وسوق عزبة شلبي بحي المطرية، وسوق التوفيقية بحي الأزكوية، وسوق وكالة البلح بحي بولاق، وسوق صقر قريش بحي المعادي، وغيرها.

وتعد سوق منطقة الحرفيين لتجارة قطع غيار السيارات المستعملة بحي السلام أول، بمحافظة القاهرة، أحد أهم الأسواق التي تخدم قطاعًا كبيرًا من أصحاب السيارات، وتتميز برخص أسعارها مقارنة بالأسواق الأخرى، إلى جانب توفر قطع الغيار النادرة الخاصة بالسيارات القديمة، أو السيارات ذات العلامات التجارية محدودة الانتشار بالسوق المصرية.

وعلى الرغم من أهمية تلك السوق إلا أنها تعاني من مشكلات عديدة أهمها: ضعف الاهتمام الحكومي، تدني المرافق، سوء التنظيم، انتشار أعمال البلطجة، الغش التجاري، وغيرها.

وقد شهدت تلك السوق تحولات مهمة منذ بداية العقد الثاني من الألفية الثالثة؛ نتيجة للتطورات الهائلة في مجال التكنولوجيا، إذ انتشرت بها خدمات التجارة الإلكترونية Online Trade Services، والتي تقدم عبر شبكة الإنترنت من خلال تطبيقات وسائل التواصل الاجتماعي، وأهمها: خدمات الصيانة والإصلاح، وكذلك عمليات البيع والشراء.

- أهمية الدراسة وأسباب اختيارها:

تتبع أهمية دراسة أسواق قطع غيار السيارات المستعملة لكونها تتعامل مع قطاع كبير جدًا من العملاء، كما تسهم كذلك في توفير العديد من فرص العمل، بالإضافة إلى أنها السوق الأنسب التي تتوافق مع القدرة الشرائية لغالبية المواطنين، وقد وقع اختيار الباحث على سوق منطقة الحرفيين بحي السلام أول، محافظة القاهرة، وذلك لأسباب التالية:

- ١ - قرب منطقة الدراسة من مقر سكن الباحث، وكان لذلك أثره الفاعل في المعيشة المستمرة لمشكلاتها، وسهولة إجراء الدراسة الميدانية.
- ٢ - شهدت منطقة الحرفيين تحولاً جذرياً في نشاطها الاقتصادي، فقد كان المستهدف من إنشائها أن تكون منطقة تجميع للعمال المهرة المتخصصين في صيانة وإصلاح السيارات، لكنها تحولت تدريجياً لتكون بمثابة سوقاً تجاريةً لبيع قطع غيار السيارات المستعملة، ويتنامى حالياً نشاطها التجاري في الوقت الذي تتراجع فيه أنشطة الصيانة والإصلاح؛ ومن هنا جاءت رغبة الباحث في دراسة هذا الموضوع لمعرفة أسباب ذلك التحول وآثاره الإيجابية والسلبية.
- ٣ - وقوع سوق منطقة الحرفيين داخل حي عشوائي بمحافظة القاهرة، حي السلام أول، وبالطبع فإن ذلك له أثره في نشاط السوق، وتعد دراسة هذا التفاعل المكاني من صميم البحث الجغرافي.
- ٤ - مواجهة سوق منطقة الحرفيين، لمشكلات متعددة، كما ذكر آنفاً، ويرغب الباحث في اقتراح حلول تسهم في معالجة تلك المشكلات من خلال تلك الدراسة.
- ٥ - رغبة الباحث في دراسة هذا الموضوع لارتباطه بمجال تخصصه، وهو الجغرافيا الاقتصادية.

الدراسات السابقة وقد قسمها الباحث إلى قسمين هما:

أولاً: الدراسات المتعلقة بمنطقة الدراسة:

- ١- دراسة أميمة فهمي مهدي إبراهيم (٢٠٠٨م): "حي السلام دراسة في النمو السكاني واستخدامات الأراضي باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، بحث منشور بمجلة قطاع الدراسات الإنسانية بجامعة الأزهر، وقد استهدفت الدراسة التعرف على مدى تطور النمو السكاني بالحي، مع تحليل استخدامات الأرض، والتعرف على الأنماط المختلفة من النماذج العمرانية.
- ٢ - دراسة عمرو أحمد سيد أحمد (٢٠١٧م): "التخطيط الحضري لمدينة السلام بمحافظة القاهرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد، دراسة في جغرافية التنمية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة.

وقد تناولت الدراسة المشكلات الحضرية التي تعاني منها المدينة في مختلف القطاعات، مثل: المشكلات البيئية، كانتشار مراكز تجميع القمامة في قسميها ومختلف شياخاتها، ومشكلات سكانية كارتفاع معدل البطالة، ومشكلات مرتبطة بالنمو العمراني مثل: الزحف العمراني على الأراضي الزراعية وانتشار نمط السكن العشوائي، ومشكلات تخص الخدمات العامة مثل: سوء توزيع الخدمات العامة مثل الخدمات التعليمية

والصحية، وقام الباحث بإعداد مخطط حضري يساهم في حل المشكلات ذات الأولوية في مدينة السلام مثل: تحديد أفضل المواقع لإقامة مشروعات الخدمات العامة في مدينة السلام.

ثانياً: الدراسات المتعلقة بموضوع الدراسة:

١- دراسة عدنان برياش سري (إبريل ٢٠٠٨م): " تقرير حول قطاع أجزاء، وقطع الغيار وأنشطة تجميع السيارات في الدول الأعضاء في الاتفاقية العربية المتوسطة للتبادل الحر المسماة باتفاقية أغادير، الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير (مصر، الأردن، تونس، المغرب)، وقد هدف التقرير إلى:

- تطوير المبادلات التجارية بين الدول الأربعة والمتمثلة في مصر، الأردن، تونس، المغرب، في مجال أجزاء وقطع الغيار والسيارات والتجميع المحلي للسيارات.

- دعم التكامل وتعزيز تنافسية قطاع التجميع وأجزاء السيارات.

- وضع استراتيجيات تسمح للدول الأربع الموقعة على اتفاقية أغادير بإدماج أنشطة تجميع السيارات

وأجزاء السيارات، وقطع الغيار داخل السوق الدولي واستغلال الفرص التي تتيحها الأسواق المحلية.

٢ - دراسة وفيق محمد جمال الدين أغسطس ٢٠٠٨م: "سوق الجملة للخضر والفواكه بمدينة بنها، محافظة القليوبية، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، مجلة كلية الآداب، جامعة المنصورة، العدد الثالث والأربعون، المجلد الثاني، ٢٠٠٨م.

هدفت الدراسة إلى توضيح نشأة السوق، وموقعه، والتركيب الداخلي له، ونظام تشغيله والتسويق

به، والأهمية الاقتصادية للسوق، ومعرفة مدى إسهامه في تسويق الخضر والفواكه، وأعداد التجار وأنواعهم وخصائصهم، ودورهم في التسويق، ومداخل السوق وخصائصها، وإمكانية الحركة عليها، واختتمت الدراسة بتحديد الإقليم النظري والفعلي للسوق، وأهم مشكلاتها، وتقديم مقترحات لحلها.

٣ - دراسة طلعت عبد الحميد أحمد (٢٠١٨م): "سوق الخميس بحي المطرية، محافظة القاهرة" دراسة في الجغرافية الاقتصادية، بحث منشور، الجمعية الجغرافية المصرية، إصدار خاص، العدد ١٠٥، القاهرة، ٢٠١٨م.

وقد تناول الباحث الملامح الجغرافية العامة للمنطقة التي تقع بها السوق، وهي حي المطرية، كذلك تتبع مراحل نشأتها، والتركيب السلعي للبضائع المعروضة بها، كذلك تعرض الباحث للمشكلات التي تواجه تلك السوق، وخلص البحث إلى عدد من المقترحات التي يمكن أن تسهم في حل مشكلات السوق.

• **مناهج الدراسة:**١ - **المنهج التاريخي** The Historical approach

استُخدم هذا المنهج في دراسة نشأة سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين، بحي السلام أول، وكذلك توضيح التغييرات التي طرأت عليها عبر المراحل الزمنية المختلفة.

٢ - **المنهج الأصولي** The fundamentalist approach

استُخدم المنهج الأصولي لدراسة أثر العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية في حركة التجارة بسوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الدراسة.

٣ - **المنهج الإقليمي** The Regional approach

يعد المنهج الإقليمي من أهم المناهج الجغرافية، وقد استخدمه الباحث في تحديد نطاق منطقة الدراسة، والممثلة في سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين بحي السلام أول، بمحافظة القاهرة.

٤ - **المنهج الوصفي التحليلي** The Description Analysis approach

استخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي، في وصف وتحليل الظاهرة موضع الدراسة، والممثلة في سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين بحي السلام أول، بمحافظة القاهرة، وذلك بغرض الوصول إلى نتائج وتعميمات تخدم أهداف الدراسة.

٥ - **المنهج الحرفي** The literal approach

استخدم الباحث المنهج الحرفي لدراسة نشاط المتعاملين بالسوق مستهدفاً دراسة الجهد والتفاعل الإنساني الذي يبذل من خلال ممارسة حرفة التجارة بمنطقة الدراسة في أشكالها وأساليبها المتنوعة.

٦ - **المنهج السلوكي** The Behavioral approach

استُخدم المنهج السلوكي لدراسة سلوك المتعاملين بسوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الدراسة، لبيان أسباب تفضيلهم للتعامل مع السوق، ونوعية البضائع التي يفضلون شرائها منها وتلك التي لا يفضلون شرائها، وهل تأتي جودة السلعة في مقدمة أولوياتهم، أم رخص التكلفة، أم هناك دوافع أخرى.

• أساليب الدراسة:

١ - الأسلوب الكارتوجرافي

استخدم الباحث الأسلوب الكارتوجرافي في تحويل البيانات والمعلومات المتعلقة بالدراسة إلى أشكال بيانية وخرائط، وقد اعتمد الباحث في رسم خرائط الدراسة وتحليلها على عدد من برامج نظم المعلومات الجغرافية ومنها برامج: Arc G.I.S. Ver10.6.1 . وقد استخدم في:

- رسم الخرائط المتعلقة بالدراسة، وتحليلها.

- التعامل مع بيانات أكثر من طبقة Layers للمقارنة بينها وتكوين صورة متكاملة عن منطقة الدراسة

- إجراء التحليلات المكانية مثل تحديد المركز المتوسط، والاتجاه التوزيعي، والمسافة المعيارية، وحساب قيمة صلة الجوار (معامل الجار الأقرب)

وهناك برامج أخرى مهمة ساهمت في إنجاز الدراسة مثل:

- برنامج **Global mapper 20.1** لرسم وتحليل القطاعات التضاريسية التي تطلبتها الدراسة.

- برنامج **Surfer 16.2** لإنتاج وتحليل مجسم ثلاثي الأبعاد لمنطقة الدراسة.

- برنامج **Locus G.I.S** لتوقيع أماكن الورش والمعارض التي تم حصرها أثناء إجراء الدراسة الميدانية التي تمت خلال الفترة (نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٨م).

- برنامج **Google Earth Pro** لرسم بعض الظاهرات التفصيلية وتصديرها لبرنامج Arc G.I.S وإضافة بيانات مهمة لمنطقة الدراسة.

٢ - الأسلوب الإحصائي الكمي

استخدم الباحث الأسلوب الإحصائي في تحليل البيانات، ووضع المعادلات المتعلقة بالدراسة، وقد اعتمد على برنامجي **SPSS 25** الإحصائي، **Excel 2010**، في تفرغ وتحليل نتائج بيانات الاستبانة التي تضمنتها الدراسة، وكذلك حساب معاملات الارتباط، والمتوسطات والنسب والانحراف المعياري وتطبيق المعادلات الرياضية، التي تخدم أهداف الدراسة.

• مصادر الدراسة:١ - البيانات والنشرات التي تصدرها الجهات الحكومية

اعتمد الباحث في دراسته على النشرات التي تصدرها الجهات الحكومية، ومنها:

- نشرات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء
 - بيانات شعبة رابطة أصحاب قطع غيار السيارات المستعملة بغرفة التجارة بمحافظة القاهرة.
 - بيانات الإدارة العامة للتوثيق بمحافظة القاهرة.
 - بيانات مركز معلومات حي السلام أول، وغيرها من المصادر.
- ٢ - الخرائط الورقية والرقمية: تعد الخرائط مصدرًا مهمًا لجمع المعلومات حول منطقة ما، وقد اعتمد الباحث في دراسته على نوعين من الخرائط هما:
- أ - الخرائط الورقية: استخدم الباحث خرائط تفصيلية خاصة بمنطقة الدراسة ومنها:
- خريطة شرق القاهرة الصادرة عن الهيئة المصرية العامة للمساحة بمقياس ١ / ٥٠٠٠٠٠ لوحة رقم NH36-13b ، طبعة IEGSA ، ٢٠٠٧ م.
 - خريطة حي السلام الصادرة عن الإدارة العامة للمعلومات وتكنولوجيا الاتصالات، الإدارة العامة للمعلومات والتوثيق، وحدة G.I.S، محافظة القاهرة، بمقياس ١ - ٢٠٠٠٠٠
 - خريطة محافظة القاهرة الصادرة عن الهيئة العامة للبتترول بمقياس ١ / ٥٠٠٠٠٠٠ لوحة رقم NH36NY ، ١٩٨٧ م.
 - خريطة لحي السلام أول، بمقياس ١: ٥٠٠٠٠، مركز معلومات حي أول مدينة السلام، ٢٠١٨ م.

ب - الخرائط الرقمية، والمرئيات الفضائية

اعتمد الباحث في دراسته على الخرائط الرقمية، "والتي تتميز بسهولة المعالجة والتحليل. (جمعة محمد داود: ٢٠١٤م، ص ٢٩)، وذلك من خلال عدة مصادر للخرائط الرقمية أهمها: خرائط Google Earth Pro. 2018، Open Street Map، وغيرها.

وقد استعان الباحث بهذه الخرائط لتوقيع البيانات المكانية، التي جمعها من خلال الدراسة الميدانية،

وتصحيح وإضافة، واستكمال البيانات التي لم تتضمنها الخرائط الورقية التفصيلية.

٣ - الدراسة الميدانية: شكلت الدراسة الميدانية جانبًا مهمًا، حيث سعى الباحث من خلالها للحصول على البيانات والمعلومات التي يتطلبها موضوع الدراسة، وتم ذلك من خلال:

أ - المقابلات الشخصية اعتمد الباحث في الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة (نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م) على إجراء المقابلات الشخصية، حيث التقى السيد/ رئيس حي السلام أول، والسيد مدير مركز المعلومات بالحي، كما عقد عدة لقاءات مع أشخاص لهم علاقة بموضوع البحث، وجرى إجراء المقابلات الشخصية كما هو مبين بالجدول (١)

جدول (١) المقابلات الشخصية التي أجراها الباحث خلال الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م

عدد اللقاءات	موعد اللقاء	عدد الأفراد	علاقتهم بموضوع الدراسة
١	٢٠١٨/١٢/٣	١	رئيس حي السلام أول
١	٢٠١٨/١٢/٣	١	مدير مركز معلومات حي السلام أول
٧	٢٠١٨/١٢/٦	٧	أربعة منهم أصحاب ورش إصلاح، و ثلاثة أصحاب معارض
١٢	٢٠١٨/١٢/١٢	٢٠	عمال ورش ومعارض (بعض اللقاءات كانت مع أكثر من شخص في الوقت ذاته)
٢٣	٢٠١٨/١٢/٢٦ ٢٠١٨/١٢/٢٧	٢٣	مترددين على السوق (عملاء)
١٧	٢٠١٨/١٢/٣٠ ٢٠١٨/١٢/٣١	٢١	سكان مقيمين بالمنطقة
١	٢٠١٩/١/١٧	١	رئيس رابطة قطع غيار السيارات المستعملة بالقاهرة
٣	٢٠١٩/٣/٤	٣	أصحاب ورش بمنطقة الدراسة
٤	٢٠١٩/٣/٢٥	٤	أصحاب ورش بسوق عزبة شلبي، و شارع دمشق
٨	٢٠١٩/٣/٢٧	٨	أصحاب ورش وعمال ومنتسقين بسوق وكالة البلح
٥	٢٠١٩/٤/٩	٥	أصحاب ورش ومنتسقين بسوق التوفيقية
٧	٢٠١٩/٤/١١	٧	أصحاب ورش ومنتسقين بسوق صقر قريش بالمعادي

*كانت مدة المقابلة الشخصية تتراوح ما بين ١٥ دقيقة إلى ٦٠ دقيقة في المتوسط، وبعضها كان يتم مع أكثر من شخص " مقابلة جماعية" وكانت المقابلات غير مقيدة، بمعنى أنها لم يعد لها أسئلة مسبقة، حيث كان

الباحث يبدأ حوار المقابلة، ثم يترك الحرية لمن تجرى معه المقابلة للإدلاء بأية معلومات تخدم أهداف الدراسة، مع الاحتفاظ بالإطار العام لهدف المقابلة الشخصية.

ب - أسلوب الاستبانة قام الباحث بتصميم ثلاث استبانات كانت بياناتها كالتالي:

*الاستبانة الأولى:

وقد صممها الباحث للحصول على بيانات ومعلومات تتعلق بأصحاب الورش والمعارض وتضمنت عددًا من الأسئلة كان من أهمها: نوع النشاط، عدد سنوات النشاط، مساحة الورشة أو المعرض، مصادر الحصول على البضائع، عدد العمال، أهم المشكلات، ... الخ، ملحق (١)، وقد بلغ عدد الاستبانات التي تم توزيعها على أصحاب الورش والمعارض ٣٠٠ استبانة، شكلت ١٢,٥٧% من جملة عدد الورش والمصانع بمنطقة الدراسة والبالغ عددها ٢٣٨٦ ورشة ومعرض، (وفقًا للحصر الميداني للباحث، بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)، وبلغ عدد الاستبانات الصحيحة ٢٣٧ استبانة تشكل ٧٩% من جملة عينة الدراسة، وما نسبته ٩,٩٣% من جملة أصحاب الورش والمعارض بمنطقة الدراسة، حيث رفض ٣٤ فردًا من أصحاب الورش والمعارض ملء بيانات الاستبانات، كما أدلى ١٨ فردًا منهم ببيانات ومعلومات غير كافية، كذلك أدلى ١١ فردًا ممن شملتهم العينة ببيانات ومعلومات متضاربة ومتناقضة يصعب الوثوق بها والاعتماد عليها.

*الاستبانة الثانية:

وقد هدف الباحث من خلالها إلى الحصول على معلومات تتعلق بخصائص العاملين بالورش، والمعارض بمنطقة الدراسة، وقد تضمنت عددًا من الأسئلة، ملحق (٢) كان من أهمها: متوسط الأجر، الفئة العمرية، محل الإقامة، ومشكلات العمل وغيرها، وقد قام الباحث بتوزيع ٧٠٠ استبانة على العاملين بالورش والمعارض بمنطقة الدراسة، شكلت نحو ٩,٣٤% من جملة عددهم، والبالغ ٧٤٩٢ عاملاً، وبلغ عدد الاستبانات الصحيحة ٥٧٩ استبانة شكلت نحو ٧,٧٢% من جملة العاملين بالورش والمعارض بمنطقة الدراسة.

*الاستبانة الثالثة:

والغرض منها الحصول على بيانات ومعلومات خاصة بالمتسوقين والمتريدين على السوق، حيث قام الباحث بتطبيق ٦٠٠ استبانة ورقية، كما قام برفع أسئلة الاستبانة على الإنترنت بتاريخ ٢٣ فبراير ٢٠١٨م، على الرابط التالي: <https://forms.gle/seT43wrUTshPUFn5A> شكل (٢) للحصول على بيانات تتعلق بسبب إقبالهم على سوق منطقة الحرفيين، ومتوسط الدخل، والمناطق التي جاءوا منها، وتاريخ إنتاج السيارة، وأهم المشكلات التي واجهتم، وغيرها من البيانات التي تتوافق مع أهداف الدراسة، ملحق (٣)، وقد بلغ إجمالي عدد

الاستبانات الورقية الصحيحة للمتريدين ٤٩١ استبانة، كذلك قام ١٧٣ متردداً بالإجابة على أسئلة الاستبانة التي قام الباحث برفعها على الإنترنت، ليبلغ إجمالي حجم الاستبانات الخاصة بالمتريدين على السوق الورقية والإلكترونية معاً ٦٦٤ استبانة.

وقد قام الباحث، بتطبيق استبانات الدراسة وإجراء عمليات الحصر الميداني، بمعاونة آخرين، كما استخدم برنامج SPSS 25 في تفرغ وتحليل نتائج البيانات التي تضمنتها استبانات الدراسة الميدانية.

ج - أسلوب الملاحظة: كذلك اعتمد الباحث على الملاحظة المخططة لاستكمال بعض المعلومات التي لم تشملها المقابلات الشخصية، أو أسئلة الاستبانات، وقد أفادت الملاحظة الباحث في تدقيق جانب كبير من المعلومات التي كان يحصل عليها.

استبيان خاص بالسادة المتسوقون أو المترددون على الورش و المعارض بسوق منطقة الحرفيين. البيانات المطلوبة هي لغرض البحث العلمي فقط، كما أنها إسهام كريم من سيادتكم في الارتقاء بالبحث العلمي وتطويره في مصر

1 - محل الإقامة (محافظة) (حي)
إجابتك.....

2 - ما غرض المجيء إلى المنطقة ؟

شراء قطع غيار سيارة ()

إصلاح سيارة ()

شراء وإصلاح معاً ()

3 - ما أهم عامل يجذب سيادتكم للتعامل مع هذه السوق ؟

رخص الأسعار ()

جودة البضائع ()

وفرة وتنوع البضائع ()

شكل (٢) الاستبيان كما يظهر من خلال الرابط <https://forms.gle/seT43wrUTshPUFn5A>

د - الصور الفوتوغرافية: تعد الصورة عنصراً أساسياً في البحث الجغرافي لما لها من أهمية بالغة في توثيق العمل الميداني، ولما لها من مصداقية في وصف الظاهرة، لذا فهي تعد من الأمور الأساسية في العمل الميداني، وقد استعان الباحث بالصور الفوتوغرافية لتوضيح أهم مشكلات السوق، التي يعجز التعبير الوصفي اللفظي عن التعبير عنها، وهنا تكون الصورة الملتقطة أبلغ وأدق من الكلمة المكتوبة.

- محتوى الدراسة:اشتملت الدراسة على المحاور التالية:

أولاً - الملامح الجغرافية العامة لمنطقة الدراسة.

ثانياً- تطور سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين بحي السلام أول، محافظة القاهرة.

ثالثاً- العوامل المؤثرة في حركة التجارة بسوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين بحي السلام أول، بمحافظة القاهرة.

رابعاً- التوزيع النسبي والجغرافي لخصائص سوق قطع غيار السيارات بمنطقة الحرفيين وأهم التحليلات المكانية لهذا التوزيع.

خامساً- أهم المشكلات التي تواجه سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين.

- الخاتمة (النتائج والتوصيات)

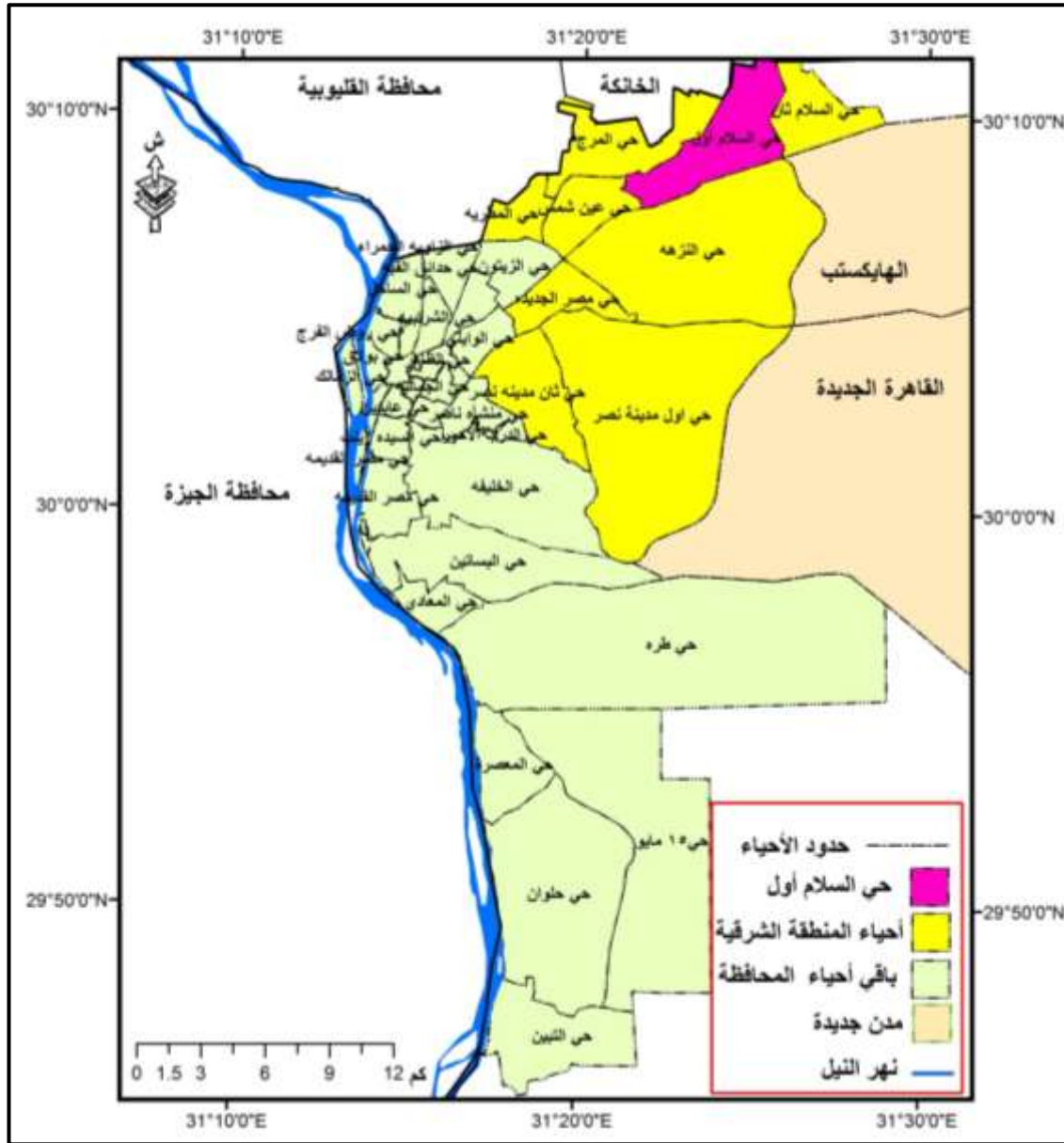
أولاً: الملامح الجغرافية العامة لمنطقة الدراسة

تقع سوق منطقة الحرفيين ضمن نطاق حي السلام أول، الكائن ضمن المنطقة الشرقية لمحافظة القاهرة،

شكل (٣)، " وقد انفصل حي السلام أول عن حي شرق في ٣٠ / ٦ / ١٩٨٨م، ثم عن حي المرج في ٣٠

/ ٦ / ١٩٩٤م ، ثم عن حي السلام ثان في ٢ / ١٨ / ٢٠٠٩م ، وأصبح مستقلاً وقائماً بذاته منذ صدور قرار السيد

اللواء/ سكرتير عام المحافظة رقم ٣٢٩ الصادر في ٢ / ١٨ / ٢٠٠٩م

(المصدر : <http://www.cairo.gov.eg>)

شكل (٣) موقع حي السلام أول بالنسبة لأحياء المنطقة الشرقية، وباقي الأحياء بمحافظة القاهرة.

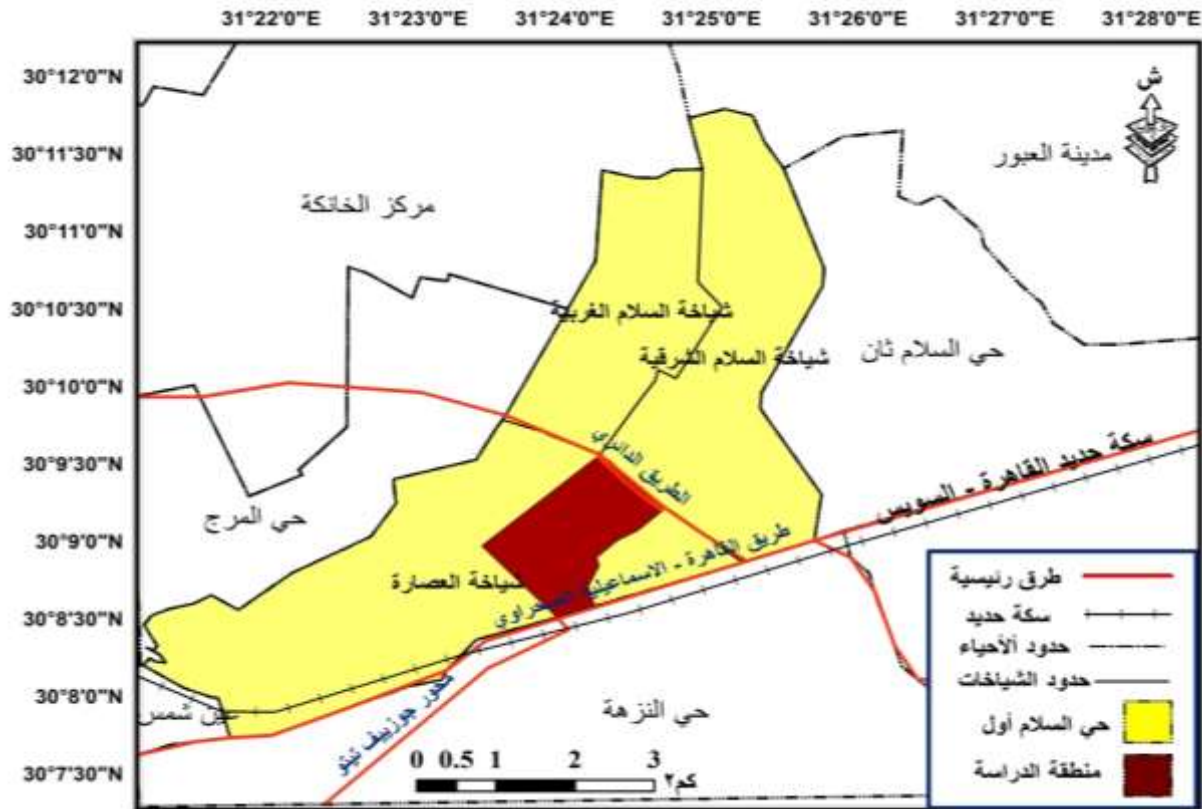
المصدر: الخريطة من إعداد الباحث، اعتمادًا على خريطة محافظة القاهرة

الصادرة عن مركز المعلومات والتوثيق لمحافظة القاهرة، ٢٠١٨م (بتصرف).

يقع حي السلام أول غرب حي السلام ثان، ويشترك في حدوده الإدارية الشمالية مع مركز الخانكة، التابع لمحافظة القليوبية، وحي المرج التابع لمحافظة القاهرة، ويقع حيي النزهة، وعين شمس في الجهة الجنوبية والجنوبية الغربية منه، وتبلغ مساحته الكلية ٢١,٧٥ كيلو مترًا مربعًا، ومساحته المأهولة ١٨,٢٧ كيلومترًا مربعًا، تُشكل ٨٤% من جملة مساحته، وعدد سكانه ٤٨٠,٧٢١ نسمة، يمثلون ٩,٩٦% من جملة سكان محافظة

القاهرة. (بيانات تعداد السكان، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء عام ٢٠١٧م ، النتائج النهائية ص ٣١)، وتبلغ كثافته السكانية العامة ٢٢١٠٢ نسمة/كم. (نتائج بيانات التعداد العام للسكان، ٢٠١٧م، أقسام محافظة القاهرة)، ويضم حي السلام أول، ثلاث شياخات هي: السلام الشرقية، والسلام الغربية، والعصارة.

وتقع منطقة الحرفيين، وهي ذاتها سوق قطع غيار السيارات المستعملة، داخل شياخة العصارة بحي السلام أول شكل (٤)، وتبلغ مساحتها تقريباً نحو ١,٨ كيلو متر مربع (تم حساب المساحة بواسطة الباحث، باستخدام برنامج Arc G.I.S. 10.6.1)



شكل (٤) موقع منطقة الدراسة وشياخات حي السلام أول، بمحافظة القاهرة، ٢٠١٨م

المصدر: الخريطة من إعداد الباحث اعتماداً على خريطة حي السلام أول

مقياس ١ : ٥٠٠٠، ومرئيات Google Earth Pro

ثانياً - تطور سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين

"يصعب فهم ظاهرة ما في وضعها الحالي دون الرجوع باستمرار إلى المادة التاريخية" (محمد الجوهري: ٢٠١١م، ص ٢١ بتصرف)، كما تؤدي دراسة تطور الظاهرة في الماضي إلى فهم أعمق لوضعها الحالي، ومن ثم وضع استنتاجات دقيقة لما سيكون عليه الحال في المستقبل.

كذلك "تعد قضية توفير قطع غيار ومكونات السيارات من القضايا القديمة، حيث قام بعض رجال الأعمال المصريون بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية بتأسيس بعض المشروعات لصناعة قطع الغيار كالإطارات واليايات وتيل الفرامل والبطاريات السائلة، " (إيناس محمد نبوي: ١٩٩٥، ص ٤٥٧ بتصرف)، وقد تزايدت الدعوة لصناعة قطع غيار السيارات محلياً بعد قيام ثورة ١٩٥٢م مباشرة. (شريف محمد علي أحمد: ٢٠٠٢م، ص ٥٥٦) ، وعلى الرغم من الجهود التي بذلت في هذا المجال، للنهوض بالصناعة الوطنية في مجال صناعة قطع غيار السيارات إلا أنها لم يكتب لها النجاح، وربما كان ذلك بسبب "تنوع الإنتاج وعدم التخصص في مجال صناعة قطع غيار السيارات المحلية، وتبع ذلك انخفاض مستويات جودة الأجزاء المنتجة وانخفاض الإنتاجية وارتفاع التكلفة (يحيي مرسي مدبولي: ١٩٩٢، ص ٤)، وقد نجم عن هذا الوضع مع ضعف اهتمام الدولة بشكل حقيقي بالتعليم الفني الصناعي، واعتماد مصانع السيارات والصناعات المغذية لها على عمالة غير متخصصة (جيهان سيد محمد مصطفى: ٢٠١٦م، ص ٦٠٥)، تزايد الطلب على استيراد قطع غيار السيارات، الجديدة والمستعملة، وتبعه ظهور أسواق متخصصة لبيع قطع غيار السيارات المستعملة وخاصة المستوردة، وذلك بسبب جودتها ورخص أسعارها ومن أهمها سوق منطقة الحرفيين، بحي السلام أول، بمحافظة القاهرة.

وارتبطت نشأة سوق منطقة الحرفيين في نهاية عقد الثمانينيات برغبة الدولة في تفرغ حيي مصر الجديدة، والزيتون من الورش الصناعية، وكذلك من منطقة معروف بوسط البلد، التي كانت تعمل في قطاع إصلاح وصيانة السيارات، نظراً لما تسببه من إزعاج للسكان المقيمين بهذين الحيين؛ حيث كانت تلك الورش متداخلة مع الكتلة السكنية بتلك الأحياء، وقد افتتحت السوق في نهاية عقد الثمانينيات بعد نقل الحرفيين المتخصصين في إصلاح السيارات من أحياء: مصر الجديدة، والزيتون، وقد حققت منطقة الحرفيين نجاحاً ملحوظاً في مجال إصلاح وصيانة السيارات مدعومة بمجموعة من المقومات أهمها:

- أ - رخص تكلفة إصلاح وصيانة السيارات بمنطقة الحرفيين مقارنة بالمناطق المجاورة؛ بسبب التنافس بين أصحاب الورش على توفير خدمات الصيانة والإصلاح بأقل تكلفة ممكنة.
- ب - تمتع العاملين بمنطقة الحرفيين بمهارة وسمعة عالية في مجال إصلاح وصيانة السيارات.
- ج - انخفاض مستوى المعيشة بحي السلام والأحياء القريبة منه، كأحياء المطرية، والمرج، وعين شمس، وغيرها، حيث يفضل سكان هذه الأحياء صيانة سياراتهم عن طريق الورش الخاصة، دون اللجوء إلى خدمات توكيلات السيارات، خاصة أن معظم السيارات بهذه الأحياء قديمة ومتهاكة ويصعب توافر قطع غيار لها، وقد أبرزت بيانات الدراسة الميدانية أن نحو ٧٢% من المترددين على منطقة الحرفيين تتراوح سنوات إنتاج سياراتهم ما بين عقدي الستينيات، والتسعينيات (نتائج بيانات الدراسة الميدانية للباحث نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)

- د - أظهرت عينة الدراسة أن ١٠٠% من أصحاب السيارات المترددين على منطقة الحرفيين لا تخضع سياراتهم لأي أنظمة تأمين، سوى أنظمة التأمين الحكومية الإجبارية، والتي لا تغطي أي تكلفة إصلاح حقيقية للسيارة. (نتائج بيانات الدراسة الميدانية للباحث نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)
- هـ - سهولة الوصول إلى مدينة الحرفيين عبر محاور طرق رئيسية أهمها: الطريق الدائري، محور القاهرة - الاسماعيلية الصحراوي، ويجري حاليًا تمهيد ورصف شارع غرب الرشاح، ليكون مدخل جديد من الجهة الغربية شكل (٥).



شكل (٥) موقع شارع غرب الرشاح المزمع رصفة، ويشكل المدخل الغربي لمنطقة الدراسة
المصدر: الخريطة من عمل الباحث اعتماداً على مرئيات Google Earth Pro 2018

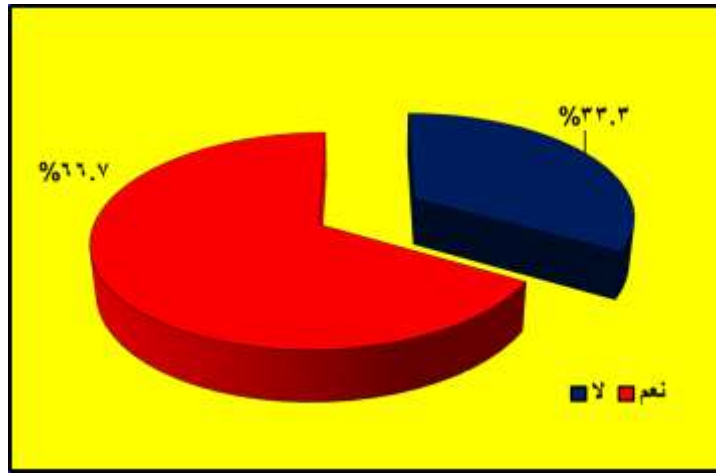
وقد ظلت مدينة الحرفيين تعتمد بشكل أساسي وليس كلي، نظراً لوجود نشاط تجاري لقطع غيار السيارات كان محدوداً آنذاك، على تقديم خدمات الصيانة والإصلاح خلال العقدين الأولين من نشأتها، واللذين مثلتهما فترتي الثمانينيات والتسعينيات من القرن المنصرم (القرن العشرين)، ثم حدث تغير تدريجي مع بداية الألفية الثالثة في وظيفة المنطقة؛ إذ بدأت في التحول الواضح من تقديم خدمات متعلقة بالنشاط الصناعي، كالصيانة والإصلاح، إلى تقديم خدمات تتعلق بالنشاط التجاري جنباً إلى جنب مع خدمات النشاط الصناعي، ويتوقع ١٥٨ فرداً من أصحاب الورش والمصانع الذين شملتهم عينة الدراسة، يشكلون نحو ٦٦,٧% (أو ثلثي عينة الدراسة تقريباً) أن منطقة الحرفيين ستتحول خلال السنوات العشر القادمة إلى سوق تجاري صرف يخلو من ورش الصيانة والإصلاح، ويبين ذلك جدول (٢)، وشكل (٦)

جدول (٢) نسبة توقع أصحاب الورش والمعارض، تحول منطقة الحرفيين إلى سوق تجاري صرف

خلال السنوات العشر القادمة

النسبة %	العدد	هل تتوقع تحول منطقة الحرفيين إلى سوق تجاري صرف خلال السنوات العشر القادمة؟
٦٦,٧	١٥٨	نعم
٣٣,٣	٧٩	لا
١٠٠	٢٣٧	الجملة

المصدر: من إعداد الباحث، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (٦) نسبة توقع أصحاب الورش والمعارض، لتحول منطقة الحرفيين إلى سوق تجاري صرف خلال

السنوات العشر القادمة، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م

المصدر: من عمل الباحث، اعتماداً على بيانات جدول (٢)

وذلك نظراً للتزايد الملحوظ في عدد معارض بيع قطع غيار السيارات المستعملة والتي لا تقدم خدمات إصلاح وصيانة، والذي يشكل نحو ٤٩,٤% من جملة المعارض والورش الموجودة بالمنطقة، وفقاً لعينة الدراسة، ولعل السبب في ذلك، هو ارتفاع العائد من تجارة قطع السيارات المستعملة، مقارنة بعائد الصيانة والإصلاح، بالإضافة إلى الحد من مشكلة نقص العمالة الماهرة بالنسبة لصاحب الورشة؛ حيث إن مهارات البيع تختلف عن مهارات الصيانة والإصلاح، والمبدأ الحاكم هنا هو الكسب السريع، والجهد الأقل، بغض النظر عن الأضرار المتعلقة بمهنة صيانة وإصلاح السيارات، وذلك على المدى البعيد.

ومع التطور التكنولوجي الهائل الذي حدث خلال العقد الثاني من الألفية الثانية، وانتشار استخدام وسائل التواصل الاجتماعي، والتي أبرزتها ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١م، شهدت منطقة الحرفيين، كغيرها من المناطق

الأخرى، نموًا هائلًا في توظيف وسائل التواصل الاجتماعي كأداة للتجارة الإلكترونية، ولمنطقة الحرفيين موقع على شبكة المعلومات الدولية بعنوان حرفيين مصر، يتابعه ما يزيد على ١١٠٠٠ شخصًا، وذلك حتى ديسمبر ٢٠١٨م، وقد تأسس في الأول من يناير ٢٠١٣م، ويبين شكل (٧) الصفحة الرئيسية لموقع منطقة الحرفيين كما يظهر على شبكة الإنترنت.

وقد أكدت الدراسة الميدانية للباحث (نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)، كما هو مبين بجدول (٣) وشكل (٨) أن ١٣٦ فردًا يشكلون ٥٧,٤% من أصحاب الورش والمعارض الذين شملتهم عينة الدراسة يعرضون خدماتهم ومنتجاتهم من خلال شبكات التواصل الاجتماعي، وعلى الجانب الآخر فإن ١٠١ فردًا فقط يشكلون ٤٢,٦% فقط من عينة الدراسة، لا يقدمون خدماتهم عن طريق شبكات التواصل الاجتماعي، وفي ذلك دلالة على أهمية استخدام تلك التقنيات الحديثة، ويؤكد ذلك الاضمحلال التدريجي في الطرق التقليدية لتقديم خدمات البيع أو خدمات الصيانة والإصلاح.

ويعتقد الباحث أن أهمية موقع الورشة أو المعرض بمفهومه الكلاسيكي إلى زوال، وأنه مع التطور المضطرد في تكنولوجيا الاتصالات، قد لا يحتاج الإصلاح أو البيع إلى مكان بصفات موقعية وموضعية معينة، بقدر ما سيحتاج إلى قدرة صاحب الخدمة أو السلعة على الإعلان عن نفسه عبر شبكات التواصل بشكل أكثر تميزًا عن غيره. ويعد ذلك نتاجًا لتأثير تغييرات التكنولوجيا الحديثة في المسار الجغرافي للأنشطة الاقتصادية Geographical path (ليندا ماكرثي وآخرون: ٢٠١٦م، ص٩)، حيث تعرضت جغرافية التجارة لتغييرات في وسائل النقل والمواصلات والاتصالات الحديثة، والتطورات التقنية، إذ قلصت هذه التطورات أهمية عاملي تكلفة وبعُد المسافة. (ليندا ماكرثي وآخرون: ٢٠١٦م، ص٤٠)



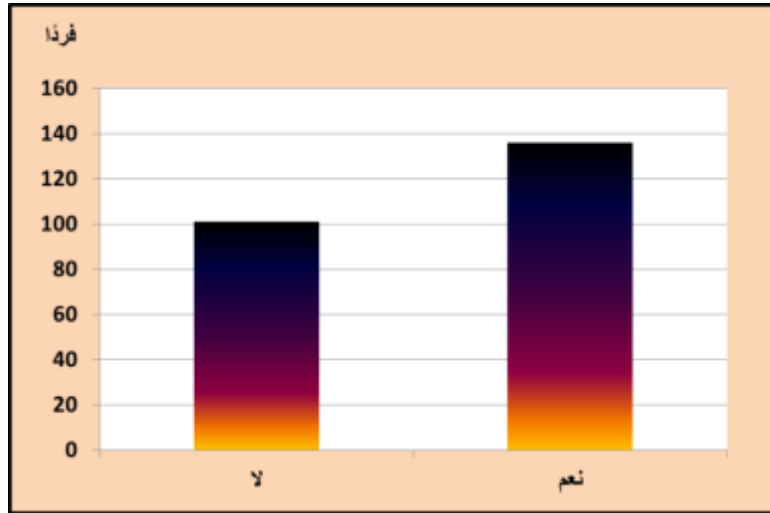
شكل (٧) الصفحة الرئيسية لموقع حرفيين مصر، الخاص بمنطقة الحرفيين، على شبكة المعلومات الدولية كما ظهرت في يوم ١٣ نوفمبر ٢٠١٨م

من هذا المنطلق يرى الباحث أنه يجب الانتباه إلى حدوث تغييرات جذرية في المفاهيم الجغرافية التقليدية للجغرافية الاقتصادية، وذلك مع ظهور مصطلح Online Trade، والذي يعني أن مفاهيم مثل: قيمة موقع المنشأة، المسافة الجغرافية، والمسافة الاقتصادية، والمسافة الزمنية، يجب إعادة النظر فيها، حيث أن المتسوق الآن يمكن وهو جالس في مكانه أن يختار السلعة التي يرغب في شرائها، ويقارن بين سعرها وجودتها في أكثر من موقع، ثم يقوم بتنفيذ عملية الشراء، ويتسلم السلعة في منزله، ولا يدفع ثمنها إلا بعد التأكد من سلامتها، وكذلك خدمات الصيانة والإصلاح عبر شبكات التواصل الاجتماعي، والتي تقدم من خلال تحديد قيمة كشف لتحديد نوع العطل وتكلفة الإصلاح، وفي حال تم الاتفاق بين الطرفين يتم الإصلاح أو تجرى عملية الصيانة، وفي حال عدم الاتفاق يتم دفع قيمة الكشف فقط، وتتوقف قيمة الكشف على المسافة بين الورشة ومكان السيارة المطلوب إصلاحها، ونوع السيارة وقيمتها، وتتراوح قيمة الكشف ما بين ٦٠ - ١٥٠ جنيهًا في الأحوال العادية. (الدراسة الميدانية للباحث، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)، ويمكن القول أن المتسوق قديمًا كان يذهب إلى السوق للحصول على السلعة أو الخدمة التي يحتاجها، والآن تذهب السوق إلى المتسوق لتقديمها له.

جدول (٣) عدد ونسبة الورش والمعارض، التي يعرض أصحابها خدماتهم عبر شبكات التواصل الاجتماعي

النسبة %	العدد	هل تقدم خدمات بيع أو صيانة وإصلاح عبر شبكات التواصل الاجتماعي؟
٥٧,٤	١٣٦	نعم
٤٢,٦	١٠١	لا
١٠٠	٢٣٧	الجملة

المصدر: من إعداد الباحث، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (٨) عدد الورش والمعارض، التي يعرض أصحابها خدماتهم عبر شبكات التواصل الاجتماعي وفقاً لنتائج

بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م

المصدر: الشكل من إعداد الباحث، اعتماداً على بيانات جدول (٣)

ثالثاً- العوامل المؤثرة في حركة التجارة بأسواق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين تسهم دراسة العوامل المؤثرة في ظاهرة ما، سواءً أكانت طبيعية أم بشرية، في الوصول إلى فهم أعمق للطريقة التي تشكلت بها هذه الظاهرة، وتوضيح خصائصها، وإدراك العلاقات التي تربطها بما حولها من ظواهر، وخاصة العلاقات المكانية، ولا يعني ذلك الفصل بين العوامل أنها تعمل منفردة " فالجغرافية علم يتميز بنظريته الشمولية في رؤية الحقائق والعلاقات مجتمعة في إطار المكان. (صفوح خير، ٢٠٠٠، ص ٣١) وهي، الجغرافيا، لا تدرس الظاهرة لذاتها، وإنما تدرسها في إطار تفاعلها مع بيئتها وعلاقاتها المكانية (Shaeffer, F.K., 1970, p.72)، وقد تشكلت تجارة قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين نتيجة لعوامل متعددة، وتتمثل هذه العوامل فيما يلي:

١ - الموقع الجغرافي لمنطقة الحرفيين

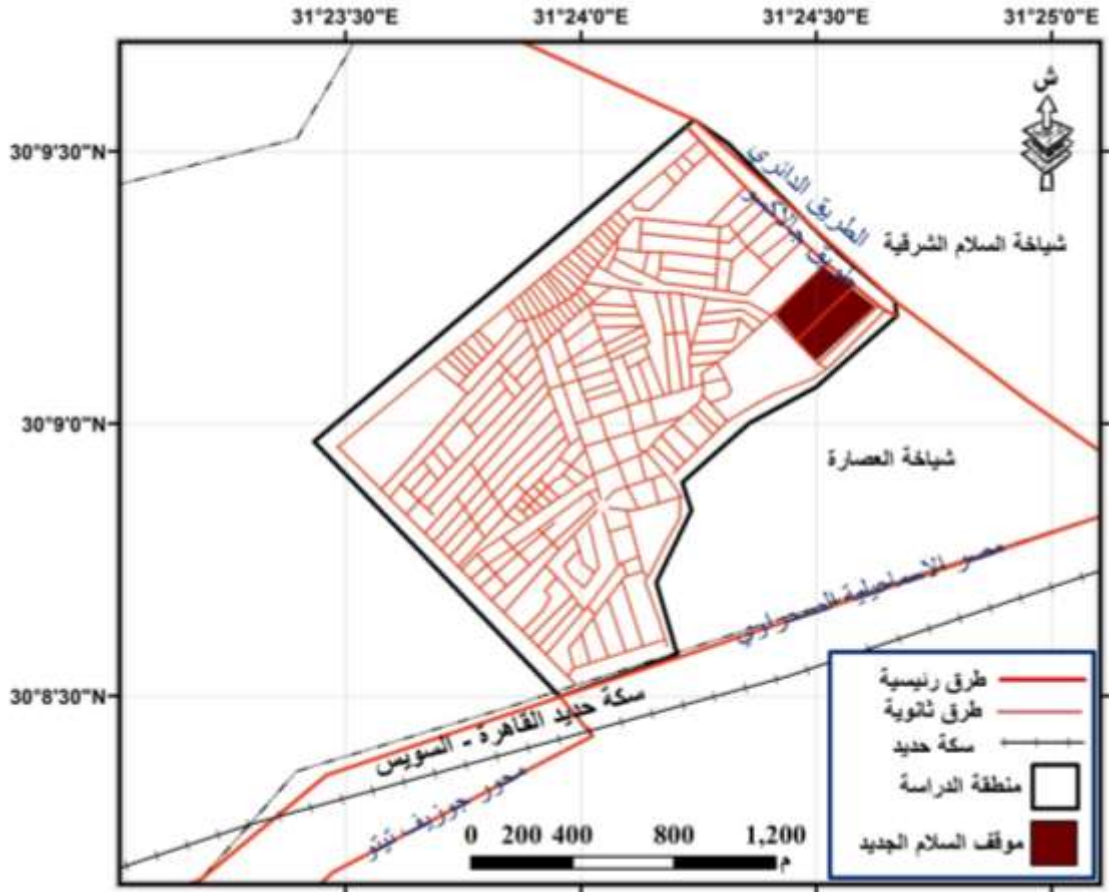
للموقع الجغرافي أهميته في تحديد فرص النشاط الاقتصادي في النمو وتحقيق المزايا التراكمية Cumulative advantages في المكان بعينه (ليندا ماكرثي وآخرون: ٢٠١٦م، ص٢٠٤)، ويرى Cznkota Michael R & Ronkaine، أن هناك ثلاثة عوامل ترفع درجة الثقل الاقتصادي للمكان، وهي الموقع، والموقع، ثم الموقع. (Cznkota Michael R & Ronkaine:2001, p22)

كما أن الموقع الجغرافي يعد أحد أهم عناصر اتخاذ القرارات وتطوير السياسات وبناء الخطط في أي مجتمع" (جمعة محمد ادود: ٢٠١٤م، ص٢)، ويمثل الموقع كذلك أحد أهم العناصر المكانية التي تدعم نجاح النشاط الاقتصادي، حيث يرتبط بإمكانية الوصول، وتكلفته، وسهولته، وكفاءته، وكذلك وجود أسواق أخرى قريبة داعمة، أو منافسة، فالجغرافيا لا تدرس الظاهرة لذاتها، وإنما تدرسها في إطار علاقاتها المكانية. (Shaeffer, F.K.,:1970,p.72)

وتقع منطقة الدراسة ضمن شياخة العصار، إحدى شياخات حي السلام أول، وهي منطقة يسهل الوصول إليها من خلال عدة محاور طرق رئيسية، شكل (٩). أهمها الطريق الدائري، وطريق مصر الاسماعيلية الصحراوي، وطريق جلاكسو، ويقع عند المدخل الشمالي لمنطقة الحرفيين موقف السلام الإقليمي الجديد، الذي أسهم في زيادة كثافة الحركة المرورية، وانتشار الباعة الجائلين، مما سيؤثر مستقبلاً بشكل سلبي على المدخل الشمالي لمنطقة الحرفيين مع استمرار هذا الوضع، وهو تدفق الباعة الجائلين دون ضوابط أو محاسبة، كما هو مبين بالصورة (١)

وقد ترتب على موقع منطقة الحرفيين قربها من أحياء، ومدن متباينة سكانياً بسبب عاملي القدم والحداثة، فأحياء قديمة مثل المرج، وعين شمس، والخانكة، تعد من الأحياء الكثيفة سكانياً، على عكس أحياء ومدن أخرى حديثة مثل: حي النزهة، ومدينتي العبور والشروق، فهي تعد ذات كثافة سكانية منخفضة. وقد دعم ذلك نشاط السوق من زاويتين مختلفتين:

- أ - شكلت الأحياء الكثيفة سكانياً مصدراً مهماً لأعداد كبيرة من المترددين على السوق، سواء الراغبين في القيام بعملية البيع والشراء، أم الراغبين في إصلاح وصيانة سياراتهم.
- ب - أما الأحياء منخفضة الكثافة، فقد كان انخفاض الحجم السكاني بها سبباً في ندرة توافر ورش الإصلاح والصيانة ذات السمعة الطيبة، أو متاجر بيع قطع غيار السيارات بنوعيتها الجديدة والمستعملة ذات الجودة العالية، وبالتالي يضطر قاطنوا تلك المناطق التوجه إلى منطقة الحرفيين للحصول على خدماتها، والتي لا تتوفر بمناطق إقامتهم.



شكل (٩) موقع موقف السلام بالنسبة لمنطقة الدراسة

المصدر: الخريطة من إعداد الباحث، باستخدام برنامج Arc G.I.S 10.6.1



صورة (١) انتشار الباعة الجائلين، واختناق الحركة المرورية عند المدخل الشمالي لمنطقة الحرفيين

تم التقاط الصورة بواسطة الباحث يوم السبت ٢٠ إبريل ٢٠١٩م

٢ - الخصائص الموضعية لمنطقة الحرفيين.

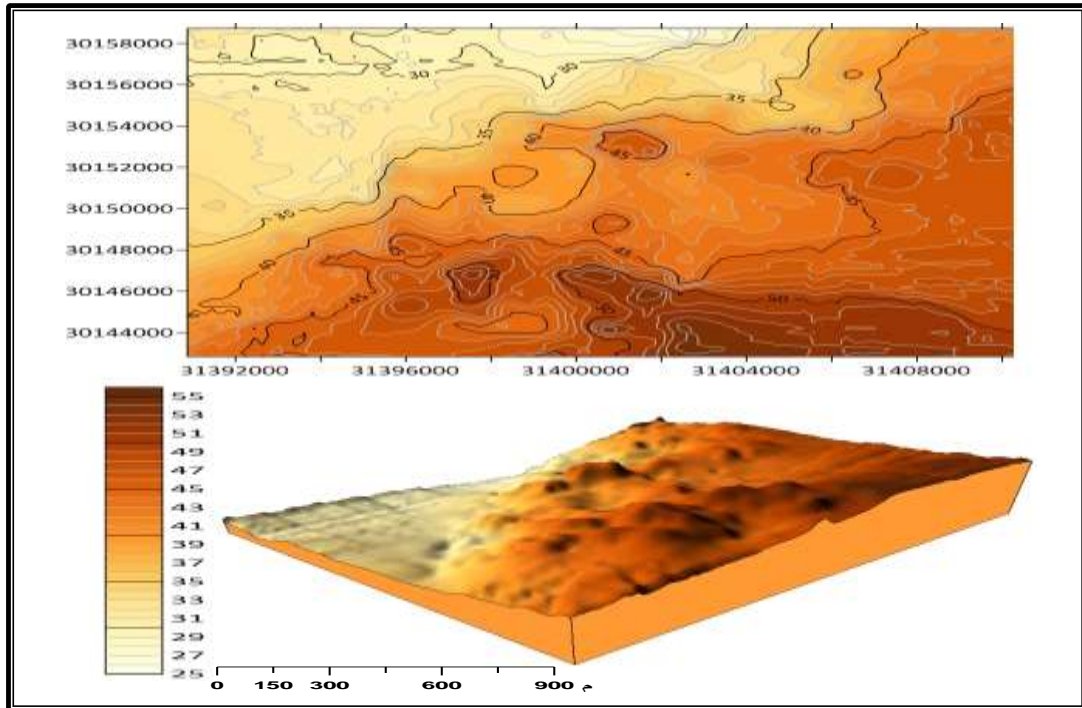
يعرف الموضع " Site " بأنه المنطقة التي توجد بها الظاهرة " Built Up Area " أي بيئتها المحلية التي تؤثر فيها وتتأثر بها (أحمد حسن إبراهيم: ١٩٧٧م، ص ٢)، حيث يشير مفهوم الموضع إلى خصائص الإقليم من الداخل، وتعد خصائص الموضع شديدة المحلية ولا تتكرر عادة (أحمد علي إسماعيل: ٢٠٠١م، ص ٢٥٤) ولا تقل الخصائص الموضعية أهمية عن الموقع فهو، الموضع، يكمل دور الموقع في دعم الأنشطة الاقتصادية القائمة، فبعض المواقع قد تكون أكبر إنتاجية من غيرها بسبب خصائصها الموضعية. (Kerem Cosar and Pablo D. Fajgelbaum : 2016,p8)

وبالرغم من صغر مساحة منطقة الدراسة إلا أنها تقع على منسوبين متباينين في الارتفاع بالنسبة لسطح البحر، "وتؤثر درجات انحدار سطح الأرض بشكل مباشر على توزيع استخدامات الأرض بالمكان، وعلى شبكة الطرق به" (عاطف حمزة حسن: ١٩٩٢، ص ٤٩)، مما جعل المتردد على منطقة الحرفيين، بهدف إصلاح سيارته أو صيانتها، لا يستطيع الوصول إلى كامل ورش ومعارض المدينة، إلا من خلال الخروج من منطقة الحرفيين وإعادة دخولها من جانب آخر، وقد لاحظ الباحث ذلك بنفسه أثناء إجراء الدراسة الميدانية، وهذا ما توضحه الصورة (٢) وكذلك الشكلين (١٠ و ١١)

ويوضح الشكل (١١) انخفاض منسوب منطقة الدراسة في الجانب الغربي، وارتفاعه في الجانب الشرقي بشكل حاد، حيث يتراوح الارتفاع ما بين ٢٥ - ٣٠ مترًا غرب منطقة الدراسة، ليصل إلى نحو ٦٥ مترًا في الجهة الشرقية، وقد نجم عن ذلك وجود انحدار شديد، خاصة إذا ما أخذ في الاعتبار، كما ذكر آنفًا صغر مساحة المنطقة، ويبرز ذلك الوضع أيضًا القطاع التضاريسي للمنطقة المبين بالشكل (١٢)

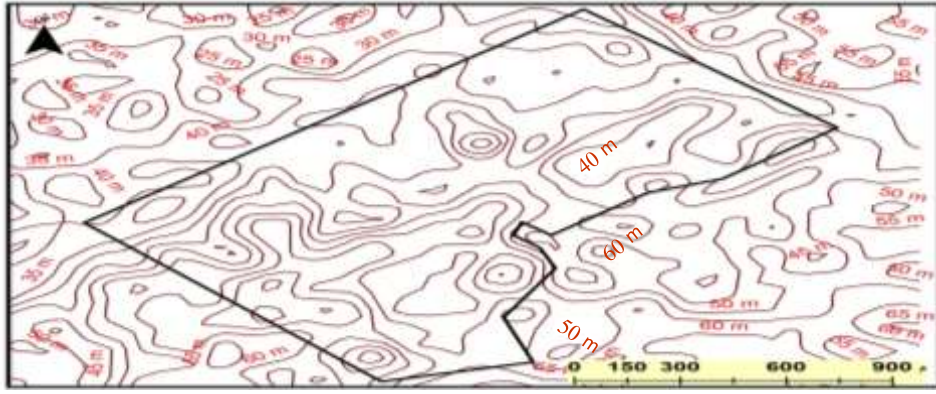


صورة (٢) تباين المنسوب بمنطقة الحرفيين، تم التقاط الصورة بواسطة الباحث يوم الثلاثاء ١٦ ديسمبر ٢٠١٨م



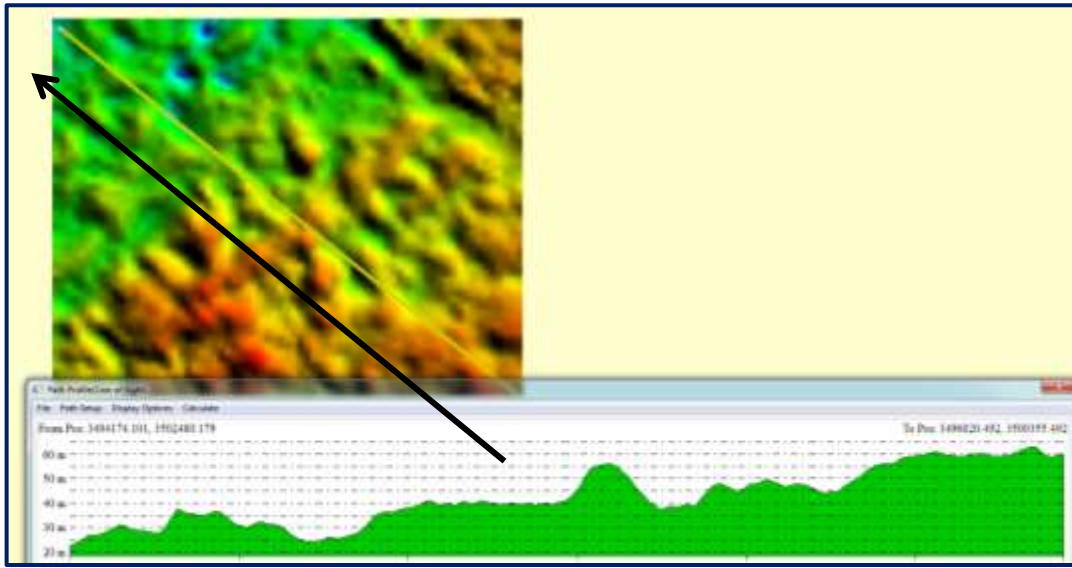
شكل (١٠) شكل ثلاثي الأبعاد لمنطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحث، باستخدام برنامج Surfer 16.2



شكل (١١) الخريطة الكنتورية لمنطقة الدراسة.

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على برنامج Arc G.I.S 10.6.1



شكل (١٢) قطاع تضاريسي جنوبي شرقي - شمالي غربي لمنطقة الدراسة، من إعداد الباحث

اعتمادًا على برنامج Global Mapper v 20

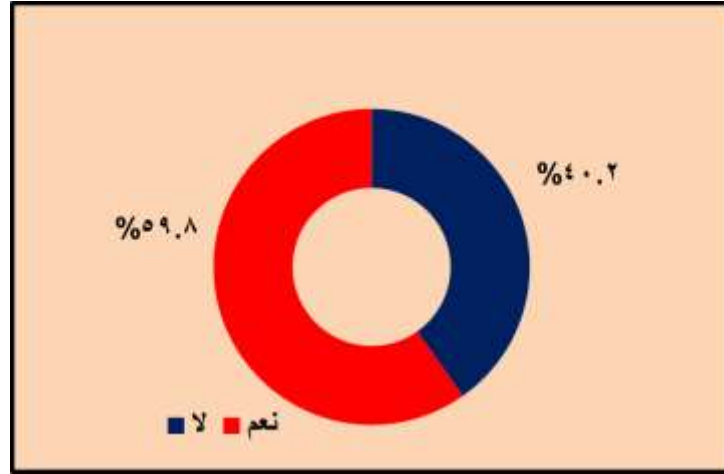
وقد لاحظ الباحث أن عددًا كبيرًا من المترددين على منطقة الحرفيين، بلغ ٣٩٧ مترددًا، يمثلون حوالي ٥٩,٨% من حجم عينة المترددين على السوق، وفقًا لنتائج الدراسة الميدانية للباحث (نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م) يفضلون ترك سياراتهم خارج المنطقة، والترجل لشراء قطع الغيار المطلوبة، بينما يفضل ٢٦٧ مترددًا الدخول بسياراتهم يشكلون فقط ٤٠,٢% من حجم العينة، ويصلح الترجل لشراء قطع الغيار ذات الحجم الصغير أو الوزن الخفيف، أما في حالة كبر حجم أو زيادة وزن القطعة المطلوبة، فإن ذلك يشكل معاناة بالنسبة للمتسوق، وإن كان استخدام التوكتوك يساهم إلى حد ما في حل هذه المشكلة، إلا أنه في الوقت ذاته أدى إلى مزيد من مشكلات الحركة داخل منطقة الدراسة، وذلك كما هو مبين بالجدول (٤)، وشكل (١٤)، ويكون ذلك في حالة الرغبة في الشراء فقط، أما في حالة الصيانة والإصلاح فلا مفر أمام المتردد على السوق من الدخول بسيارته للحصول على الخدمة المطلوبة.

جدول (٤) عدد ونسبة المترددين، الذين يفضلون، أو يرفضون ترك سياراتهم خارج منطقة الحرفيين والترجل للحصول على السلع المطلوبة، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل

٢٠١٩م

النسبة %	العدد	هل تفضل ترك سيارتك خارج المنطقة والترجل لشراء قطع الغيار المطلوبة؟
٥٩,٨	٣٩٧	نعم
٤٠,٢	٢٦٧	لا
١٠٠	٦٦٤	الجملة

المصدر: من إعداد الباحث، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (١٤) عدد ونسبة المترددين، الذين يفضلون، أو يرفضون ترك سياراتهم خارج منطقة الحرفيين والترجل للحصول على السلع المطلوبة، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل

٢٠١٩م المصدر: الشكل من عمل الباحث اعتماداً على بيانات جدول (٤)

وتمثل شبكة الشوارع الداخلية بمنطقة الحرفيين عائقاً أمام حركة السيارات داخلها، وذلك بسبب قصر أطوال شبكة الشوارع الداخلية بمنطقة الحرفيين، والذي ينعكس بدوره على اتساع عرض الشارع، حيث ويبين جدول (٥)، وشكل (١٥) فئات أطوال الشوارع بمنطقة الحرفيين.

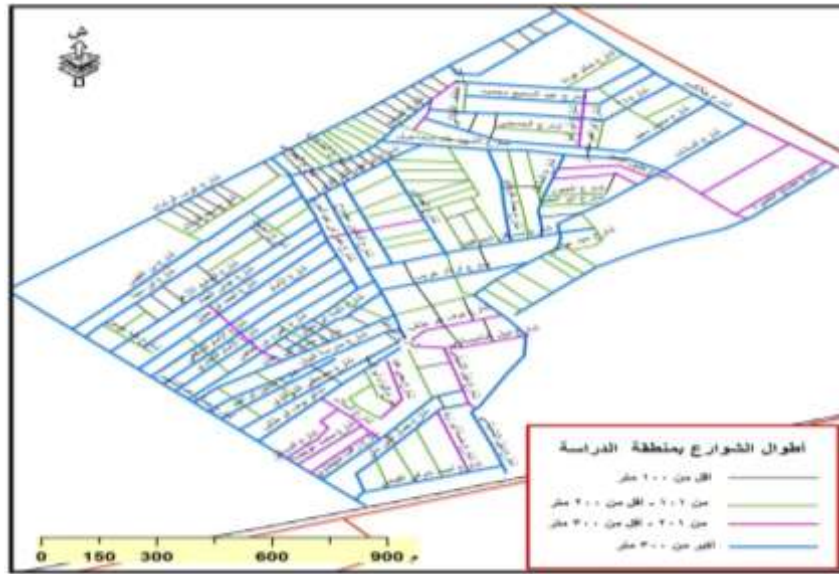
جدول (٥) فئات أطوال الشوارع بالمتر، وعددها، ونسبتها المئوية، بمنطقة الدراسة

الترتيب	النسبة %	عدد الشوارع	فئات أطوال الشوارع بالمتر
٢	٣١,٧	٥٧	أقل من ١٠٠ متر
١	٣٥,٦	٦٤	من ١٠٠ - أقل من ٢٠٠ متر
٤	١٠,٦	١٩	من ٢٠٠ - أقل من ٣٠٠ متر
٣	٢٢,٢	٤٠	أكثر من ٣٠٠ متر
--	١٠٠	١٨٠	الجملة

ملحوظة تم تجاهل الأزقة، والحارات بالغة الصغر والخالية من الورش والمعارض

المصدر: من عمل الباحث استنادًا إلى:

- أ - الخريطة التفصيلية للحي بمقياس ١ - ٥٠٠٠ - ب - World Street Map
ج - خرائط Google Earth Pro. د - تم استكمال البيانات من واقع الدراسة الميدانية.

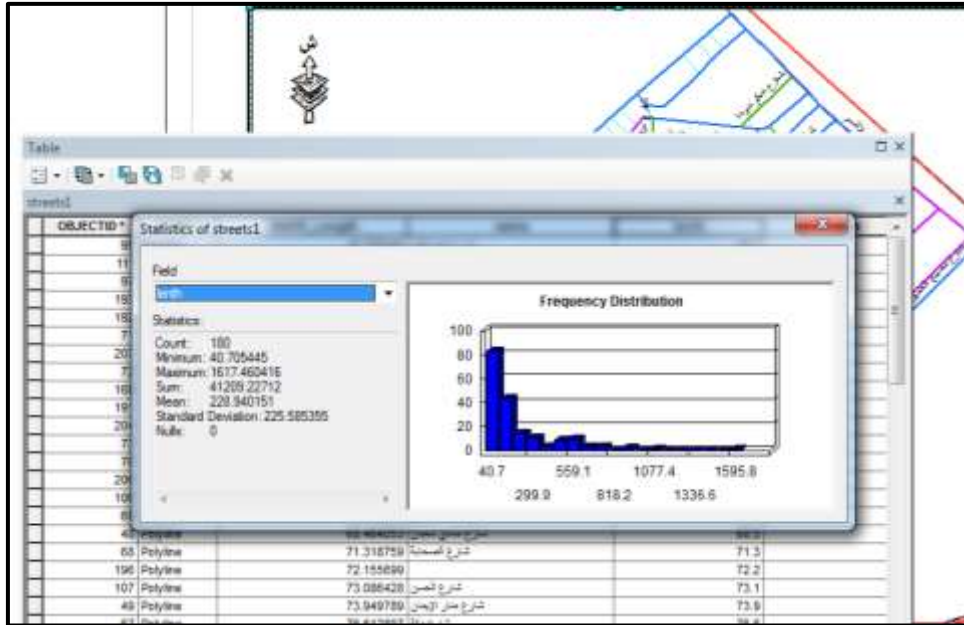


شكل (١٥) تصنيف فئات أطوال الشوارع بمنطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على برنامج Arc G.I.S. 10.6.1 وخريطة حي مدينة السلام أول مقياس ١: ٥٠٠٠ ومن خلال تحليل بيانات جدول (٥)، وشكل (١٥) يتبين مايلي:

تصدرت فئة أطوال الشوارع (من ١٠٠ - أقل من ٢٠٠ متر) المرتبة الأولى بمنطقة الدراسة، حيث بلغ عددها ٦٤ شارعًا بنسبة ٣٥,٧% من جملة عينة الدراسة، وجاءت فئة أطوال الشوارع الأقل من ١٠٠ مترًا، لتشغل المرتبة الثانية، بعدد بلغ ٥٧ شارعًا، ونسبة ٣١,٧%، وتشكل هاتين الفئتين، ٦٧,٤%، من عينة الدراسة، ويعني ذلك أن ما يزيد على ثلثي شوارع منطقة الدراسة، تقل أطوالها عن مائتي متر، بينما جاءت فئة أطوال الشوارع الأكبر من ٣٠٠ متر في المركز الثالث، بعدد بلغ ٤٠ شارعًا، ونسبة بلغت ٢٢,٢%، أما فئة

اطوال الشوارع من ٢٠٠ - أقل من ٣٠٠ مترًا، فقد بلغ عددها ١٩ شارعًا فقط، بنسبة ١٠,٦% من جملة أطوال الشوارع بمنطقة الدراسة، ولما كانت هناك علاقة وثيقة بين أطوال الشوارع وعرضها، فإن معظم شوارع منطقة الدراسة، بالغة الضيق مما يعرقل من عملية المرور بداخلها، خاصة وأن الشوارع الطويلة تقع على أطرافها، ويبلغ طول أقصر شوارع المنطقة ٤٠,٧ مترًا، بينما بلغ أطول شارع بمنطقة الدراسة ١٦١٧,٤ مترًا، بمتوسط طول قدرة ٢٢٨,٩ مترًا ، وقد بلغ الانحراف المعياري ٢٢٥,٨ مترًا، ويدل الانحراف المعياري على تجانس أطوال الشوارع، مع ميلها نحو القصر من حيث أطوالها ، كما هو مبين بالشكل (١٦)



شكل (١٦) الخصائص الإحصائية لأطوال الشوارع بمنطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على برنامج Arc G.I.S. 10.6.1

كذلك قام الباحث بقياس عرض الشوارع بمنطقة الدراسة (نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)، وبيانات مركز معلومات حي السلام أول (ديسمبر ٢٠١٨م)، حتى تكون هناك رؤية متكاملة لخصائص الشوارع، وخاصة أن عرض الشارع بالغ الأهمية في التأثير في انسيابية الحركة بمنطقة الدراسة ، ويبين الجدول (٦) وشكل (١٧) فئات عروض الشوارع بمنطقة الدراسة.

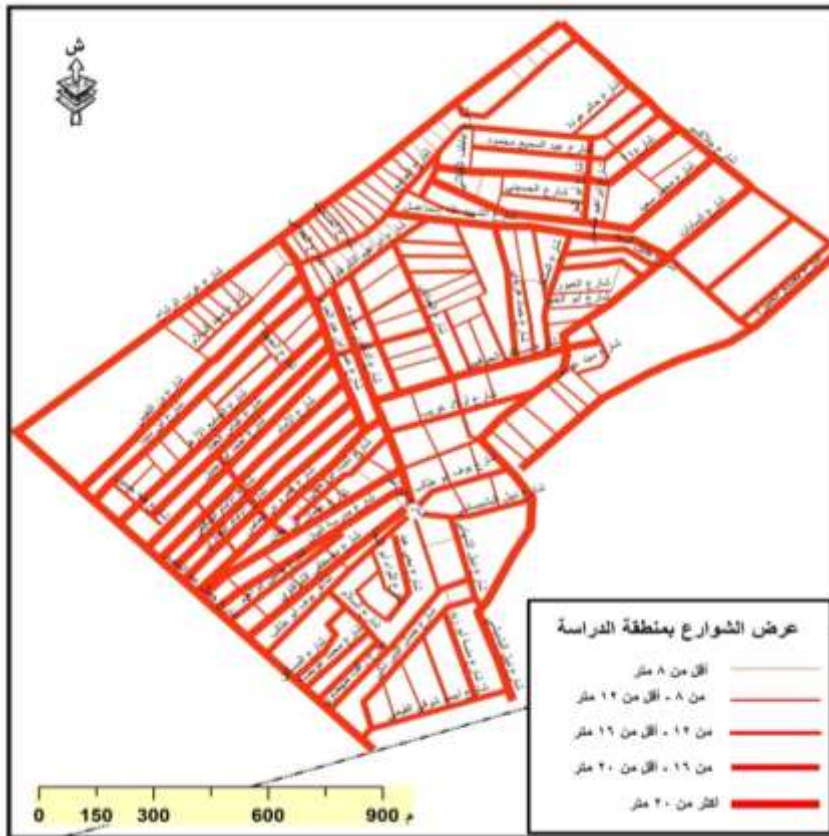
جدول (٦) فئات عرض الشوارع بمنطقة الدراسة

الترتيب	النسبة %	عدد الشوارع	فئات عرض الشوارع
٣	١٣,٩	٢٥	أقل من ٨ متر
١	٤٠,٦	٧٣	من ٨ - أقل من ١٢ متر
٥	١٢,٨	٢٣	من ١٢ - أقل من ١٦ متر
٢	١٩,٤	٣٥	من ١٦ - أقل من ٢٠ متر
٤	١٣,٣	٢٤	٢٠ متر فأكثر
١٠٠		١٨٠	الجملة

ملحوظة تم تجاهل الأزقة، والحارات بالغة الصغر والخالية من الورش والمعارض

المصدر: من عمل الباحث استنادًا إلى:

- أ - الخريطة التفصيلية للحي بمقياس ١ - ٥٠٠٠ - ب - خريطة World Street
ج - خرائط Google Earth Pro. د - تم استكمال البيانات من واقع الدراسة الميدانية.



شكل (١٧) فئات عروض الشوارع بمنطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحث، اعتمادًا على نتائج الدراسة الميدانية للباحث (توفمبر ٢٠١٨م - إبريل

٢٠١٩م)

يتبين من خلال الجدول (٦) والشكل (١٧) ما يلي:

جاءت فئة الشوارع ذات العرض من ٨ - أقل من ١٢مترًا، في الصدارة ، حيث بلغ عددها ٧٣ شارعًا، بنسبة ٤٠,٦% من جملة شوارع منطقة الحرفيين، أي أن نحو خمسي شوارع المنطقة لا يزيد عرضها عن ١٢ مترًا، ثم جاءت فئة الشوارع التي يتراوح عرضها ما بين ١٦ - أقل من ٢٠ متر في المرتبة الثانية، حيث بلغ عددها ٣٥ شارعًا بنسبة بلغت ١٩,٤% ، اما فئة الشوارع الأقل من ٨ أمتار فقد جاءت في المرتبة الثالثة، حيث بلغ عددها ٢٥ شارعًا، بنسبة ١٣,٩% ، وشغلت فئة الشوارع التي يتجاوز عرضها ٢٠مترًا المركز الرابع، حيث بلغ عددها ٢٤ شارعًا، بنسبة ١٣,٣%، ثم جاءت فئة الشوارع التي يتراوح عرضها ما بين ١٢ - أقل من ١٦ مترًا في المركز الخامس، حيث بلغ عددها ٢٣ شارعًا بنسبة ١٢,٨%، معنى ذلك أن منطقة صناعية تجارية مزدحمة سكانياً، وهي منطقة الدراسة، تمثل الشوارع التي يقل عرضها عن ٢٠ مترًا بها ما نسبته ٨٦,٧% من جملة شوارعها، وكان لذلك أثره الواضح كما سبق وذكر الباحث آنفًا، في عرقلة سير الحركة بها كما هو مبين بصورة (٣).



صورة (٣) صعوبة الحركة داخل منطقة الحرفيين

المصدر: التقطت الصورة بواسطة الباحث نهار يوم الثلاثاء ٢٧ نوفمبر ٢٠١٨م

وبالنظر إلى حالة الرصف داخل شوارع منطقة الدراسة يلاحظ أن الغالب عليها هو الشوارع الترابية الممهدة، وهناك شوارع كانت مرصوفة لكنها حاليًا مغطاه بالتراب بالكامل، وتظهر مواضع صغيرة جدًا تدل على وجود الرصف سابقًا، أما الشوارع المرصوفة فتقع غالبًا على أطراف المنطقة ، وحالة الرصف رديئة، ولا توجد أكتاف للرصيف. شكل (١٨)



شكل (١٨) حالة الرصف بأحد الشوارع بمنطقة الدراسة

المصدر: تم التقاط الصورة بواسطة الباحث عصر يوم السبت ٢٠ إبريل ٢٠١٩م.

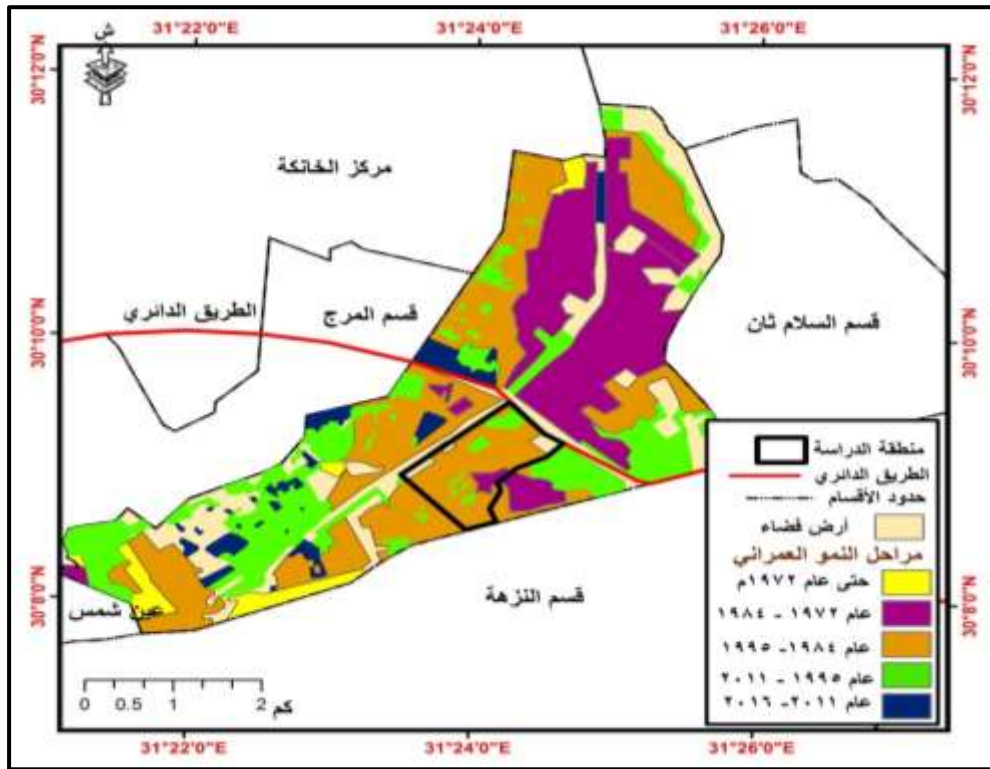
٣ - مراحل النمو العمراني لحي السلام أول ١٩٧٢م - ٢٠١٨م، وأثرها في منطقة الدراسة تحليل " تهدف دراسة النمو العمراني إلى التتبع الزمني لنمو المساحة العمرانية، والبعد المكاني الذي يتم فيه العمراني خلال العناصر المكانية للنمو العمراني، واتجاهاته من خلال تتبع هذا النمو مكانيًا وكيف تغير الشكل مراحل مختلفة؟، وكيف امتد العمران؟، وأي المحاور كانت أكثر جذبًا للعمران وكيف أصبح شكل العمران وخطته. (أحمد حسن نافع: ٢٠٠٨م، ص ٤١)

ولقد كان ظهور منطقة الحرفيين سابقاً على إنشاء المناطق السكنية بحي السلام أول، ويعود اختيار موقع المنطقة نظراً لخلوه من السكان تقريباً، خلال فترة الثمانينيات، فكان بذلك الوضع مهيئاً لتوطين الحرفيين في الطرف الشمالي لمحافظة القاهرة، لكن تغير هذا الوضع مع امتد النمو العمراني الكثيف إلى تلك المنطقة، حدث تداخل بين الكتلة العمرانية السكنية، ومنطقة الحرفيين شكل ضغطاً على الطرفين السكان ومنطقة بالسوق، فلا يسلم السكان من التلوث بكافة أشكاله، وخاصة التلوث السمعي، ولا تسلم منطقة الحرفيين من ازدحام السكان الذي يعرقل الحركة الوافدة والمغادرة للمنطقة، ويبين جدول (٧)، وشكل (١٩) مراحل النمو العمراني بمنطقة الدراسة.

جدول (٧) مراحل النمو العمراني بمنطقة الدراسة (١٩٧٢م - ٢٠١٨م)

مرحلة النمو العمراني	المساحة بالكم ^٢	النسبة %
حتى عام ١٩٧٢	٠,٧٦٢	٠,٤
ما بين عام ١٩٧٢ - ١٩٨٤	٤,٩٣	٢٢,٧
ما بين عام ١٩٨٤ - ١٩٩٥	٨,٧٦	٤٠,٣
ما بين عام ١٩٩٥ - ٢٠١١	٤,٥٨	٢١,٢
ما بين عام ٢٠١١ - ٢٠١٨	٠,٩٣٧	٤,٣
أراضي فضاء واستخدامات أخرى	٣,٤٨	١٦
جملة مساحة الحي	٢١,٧٥	١٠٠

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على مرئيات جوجل، وصور القمر الصناعي لاندسات (٨)



شكل (١٩) مراحل النمو العمراني بحي السلام اول خلال الفترة (١٩٧٢م - ٢٠١٦م)
المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على (عمرو أحمد سيد أحمد: ٢٠١٧م، ص ١٩ بتصرف)

يتبين من خلال جدول (٨) ومطالعة شكل (١٩) ما يلي:

يتضح أن نسبة العمران بحي السلام أول، كانت منخفضة جداً وذلك حتى عام ١٩٧٢م، إذ بلغت ٠,٧٦٢ كم ٢ ، شكلت ٠,٤% من جملة مساحة الحي الكائن حالياً، وكان العمران مركزاً في الجهة الجنوبية الغربية، والجهة الغربية من موضع الحي الحالي، بالإضافة إلى كتلة عمرانية أخرى توطنت في شمال شياخة السلام الغربية متاخمة لمركز الخانكة، وفي خلال الفترة ١٩٧٢م - ١٩٨٤م، ظهرت كتل عمرانية جديدة في الجانب الشرقي للحي، بلغت مساحتها ٤,٩٣ كم ٢ ، بنسبة بلغت ٢٢,٧% من جملة مساحة الحي، وقد توطنت في شياختي السلام الشرقية، والغربية، بالإضافة إلى بعض الكتل العمرانية المتناثرة في شياخة العصارة، وتقع أكبرها مجاورة لموضع سوق منطقة الحرفيين، وربما كان لظهور السوق تأثيره، مع عوامل أخرى، كالنمو العمراني الطبيعي الناجم عن الزيادة السكانية، أو النزوح للسكن بالمنطقة، بالإضافة إلى عشوائية البناء، في اتجاه النمو العمراني من غرب الحي إلى شرقه، وقد مثلت الفترة ١٩٨٤م - ١٩٩٥م، أكبر مراحل النمو العمراني بالحي، إذا بلغت مساحة الكتلة العمرانية المضافة ٨,٧٦ كم ٢، شكلت ما نسبته ٤٠,٣% من جملة مساحة الحي.

وجاءت الفترة ١٩٩٥م - ٢٠١١م ليستمر خلالها النمو العمراني المتزايد، حيث بلغت مساحة الكتلة العمرانية المضافة ٤,٥٨ كم ٢، بنسبة بلغت ٢١,٢% من جملة مساحة الحي، وخلال الفترة ٢٠١١م - ٢٠١٨م ظهرت نتوءات عمرانية متعددة ومتناثرة، بلغت مساحتها ٠,٩٣٧ كم ٢، ومثلت نحو ٤,٣% من جملة مساحة الحي ومن خلال الدراسة الميدانية تبين للباحث أن البناء بشكل عام خلال كل مراحل النمو العمراني، كان يتم بصورة عشوائية غير مخططة، وتكاد تكون جميع المباني مخالفة، لكن هذا الوضع يتجلى ظهوره خلال الفترة التي أعقبت ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١م.

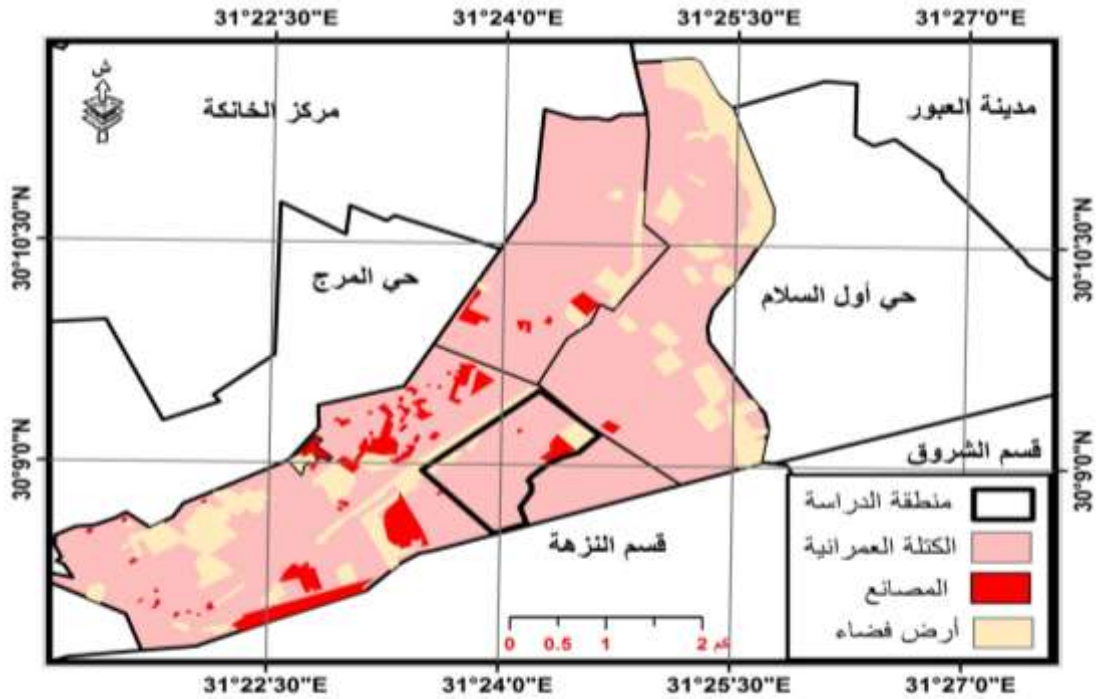
وقد شاهد الباحث خلال زيارته المتكررة لمنطقة الدراسة نموًا عشوائيًا، لمباني شاهقة داخل منطقة الدراسة، وعلى أطرافها، وهي في معظمها تخالف قواعد ومعايير البناء من حيث ارتفاع المبنى بالنسبة لعرض الشارع، وهذه النوعية من المخالفات في اشتراطات البناء تنامت بشكل كبير في أعقاب أحداث ثورة ٢٥ يناير، ولازالت مستمرة.

وكان من نتائج هذا النمو العمراني غير المنضبط حدوث تداخل بين الكتلة العمرانية وبين مناطق النشاط الصناعي بحي السلام أول، مما نجم عنه كما ذكر آنفًا، حدوث تأثير سلبي مزدوج لكلا الطرفين السكان، ومنطقة الحرفيين، فالسكان يعانون من الإزعاج المستمر، وكذلك يعاني أصحاب الورش والمعارض من الازدحام، والاعتراض المستمر من جانب السكان على عمل هذه الورش، والمعارض، ويبين صورة (٤)، وشكل (٢٠) تداخل الكتلة العمرانية مع النشاط الصناعي بحي السلام أول بشكل عام، وعلى منطقة الدراسة بشكل خاص.



شكل (٤) تداخل الكتلة السكنية مع منطقة الحرفيين

المصدر: التقطت الصورة بواسطة الباحث نهار يوم الثلاثاء ٢٧ نوفمبر ٢٠١٨م

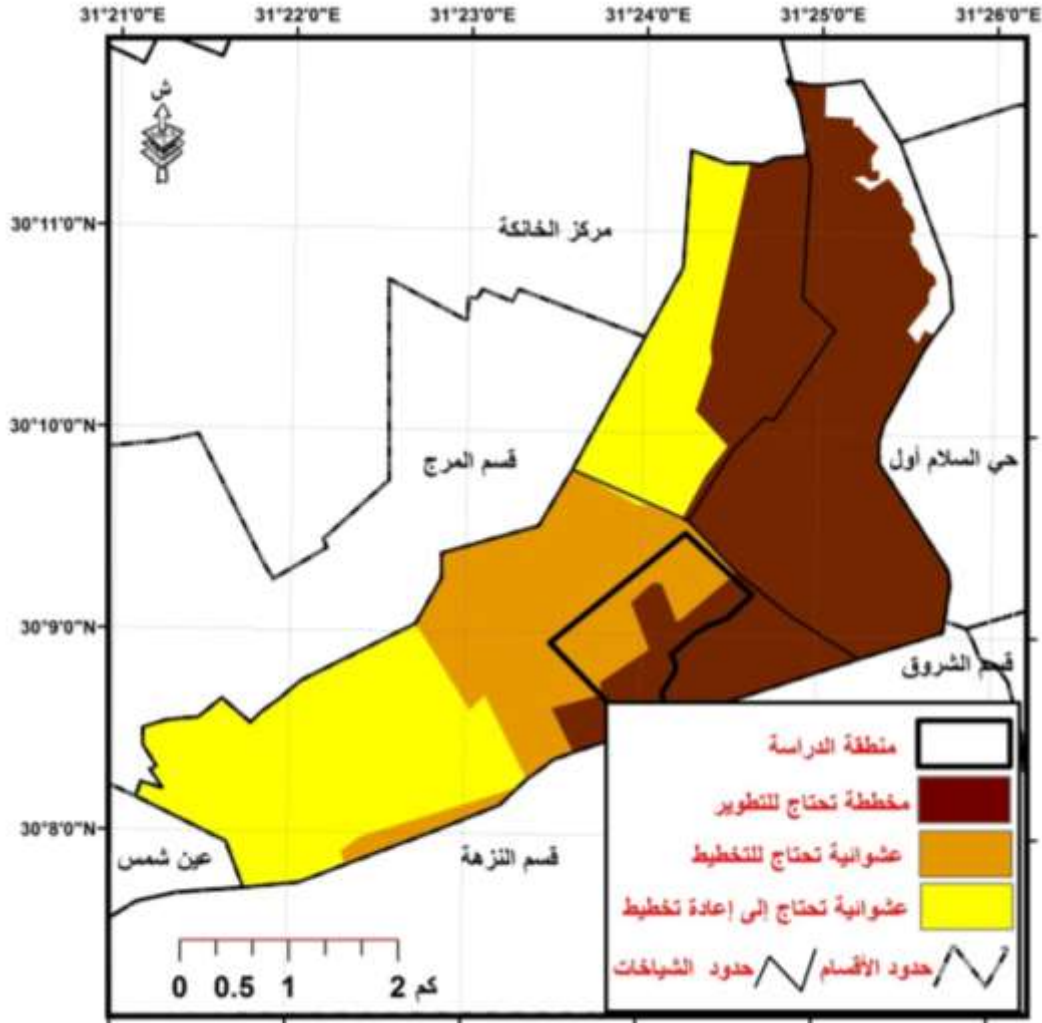


شكل (٢٠) تداخل الكتلة العمرانية مع النشاط الصناعي بحي السلام اول ومنطقة الدراسة.

المصدر: من إعداد الباحث، اعتماداً على (عمرو أحمد سيد أحمد: ٢٠١٧م، ص ٩٣ بتصريف)

وقد انعكس ذلك الوضع على مخطط حي السلام أول، الذي تم وضعه في بداية نشأة مدينة السلام، حيث كان المخطط يهدف إلى إقامة مناطق سكنية مخططة وليست عشوائية، ولكن لم تسر الأمور وفق ما هو مخطط

حيث انتشرت المناطق العشوائية غير المخططة كما هو مبين بالشكل (٢١)، حيث تظهر منطقة الدراسة ضمن المناطق العشوائية التي تحتاج إلى تخطيطها، وتطويرها.



المصدر: الخريطة من عمل الباحث اعتماداً على (عمرو أحمد سيد أحمد: ٢٠١٧م، ص ١٢٩ بتصرف)

٤ - دور أجهزة الدولة، والجهات الرقابية في متابعة وتنظيم نشاط السوق.

تعاني منطقة الحرفيين، من ضعف الاهتمام الحكومي بها، حيث يشكو أصحاب الورش والمعارض، والعاملون، والمتسوقون من سوء الخدمات بكافة أنواعها ومستوياتها، ويمكن إدراك ذلك الوضع الخدمي بالمنطقة من خلال دراسة ما يلي :

أ - الخدمات الأمنية

الخدمات الأمنية تقتصر على قسم شرطة السلام أول، ولا توجد نقطة ارتكاز أمني داخل المنطقة، وقد لا تحتاج منطقة الحرفيين، استناداً إلى صغر مساحتها إلى نقطة شرطة خاصة بها في الأحوال العادية، لكن عندما توجد سوق، ترتبط بكثافة بشرية عالية، وحركة بيع وشراء مستمرة، فإن الأمر يتطلب ضرورة وجود سيطرة أمنية

ضد أي انفلاتات قد تحدث جراء الزحام والمعاملات المالية، ويؤكد نحو ٤٧% من أصحاب الورش والمصانع، الذين شملتهم عينة الدراسة أن المشاجرات تحدث يوميًا بالمنطقة، ويمكن لأي شخص أن يبيع أي قطعة غيار خاصة بسيارة معينة، دون أن يسأله البائع عن مصدرها، وكيف يُسأل؟، والبائع نفسه لا يحاسبه أحد على مصادر بضاعته، ولا يمكن إغفال ما قد ينجم عن ذلك من احتمالية بيع قطع غيار السيارات المسروقة.

ويدعم نظرية غياب الدور الأمني أنه لا يوجد وحدة إطفاء واحدة بمنطقة الحرفيين، ولا توجد معايير أمن صناعي داخل الورش، مما ينذر بحدوث كوارث جسيمة في حال نشب حريق بالمنطقة خاصة مع ضيق الشوارع وصعوبة حركة المركبات داخل المنطقة.

ب - الخدمات الصحية

يعد توفير الخدمات الصحية العاجلة أمرًا بالغ الأهمية بالنسبة لمنطقة الدراسة، وذلك لطبيعة النشاط الاقتصادي القائم بها، حيث أن العمل في مجال صيانة وإصلاح السيارات قد يؤدي إلى الإصابة، التي قد تكون في غالب الأحوال خطيرة، ولا يوجد بالمنطقة مستشفى طبي مجهز، وهذه مسألة مهمة، حيث أن احتمالات الإصابة مرتفعة، نظرًا لطبيعة النشاط بالمنطقة، وفي حالة الإصابة يواجه الشخص المصاب صعوبة كبيرة في الوصول إلى مستشفى السلام، وهي أقرب المستشفيات الحكومية للمنطقة، حيث تبعد نحو ٢,٥ كم تقريبًا عن مركز منطقة الدراسة، ويستغرق الوصول إليها بالسيارة الخاصة نحو نصف ساعة تقريبًا نظرًا للازدحام الشديد بمنطقة الدراسة، وليس المجال هنا للحديث عن مستوى الخدمات الصحية بالمستشفى.

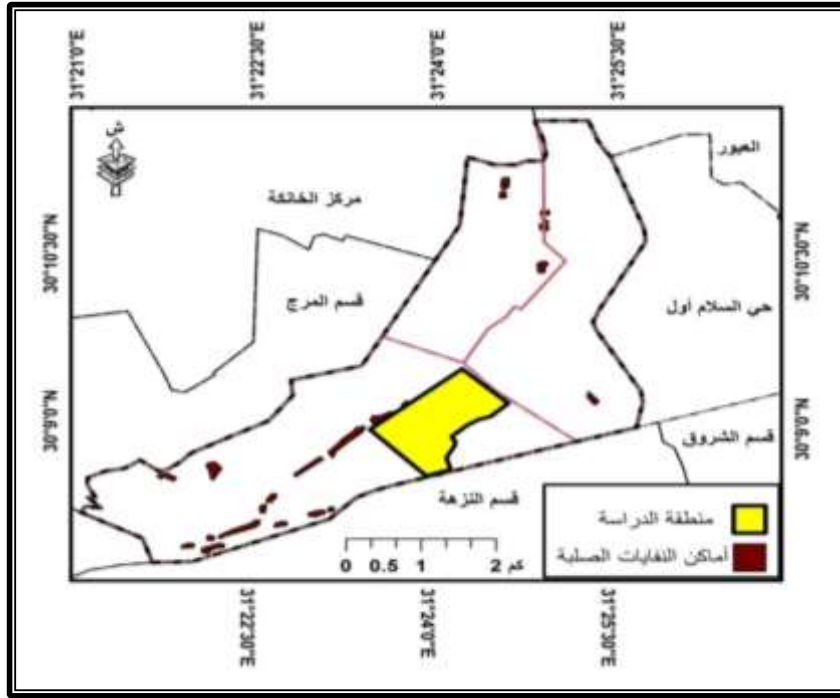
ج - خدمات المرافق

أكدت الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث أنه لا توجد شكوى لدى أصحاب الورش والمصانع تتعلق بنقص المرافق، فالمرافق موجودة بنسبة ١٠٠%، وتشمل الكهرباء، والمياه، والصرف، خاصة وأن نحو ٨٧% من هذه الورش والمعارض تقع داخل مباني سكنية مكتملة المرافق، لكن تكلفة المرافق كانت هي مصدر الشكوى الأساسي والغريب أن النسبة نفسها ١٠٠% كانت لديها شكوى من ارتفاع تكلفة المرافق، وخصوصًا الكهرباء، يرى ٩١% من عينة الدراسة أن فاتورة الكهرباء تقدر بشكل عشوائي.

د - الخدمات البيئية

تكاد تكون القمامة معلماً من معالم منطقة الدراسة، ومما يزيد الأمر سوءاً أن شياخة العصارة التي تقع منطقة الحرفيين بداخلها، تحولت إلى مركز لتجميع النفايات بالحي، وهذا يؤثر كثيرًا في نشاط المنطقة، ويغلق شوارع مهمة، وفي محاولة من الباحث لدخول المنطقة مترجلاً من جهة شارع غرب الرشاح الذي يتم رصفه حالياً، كان

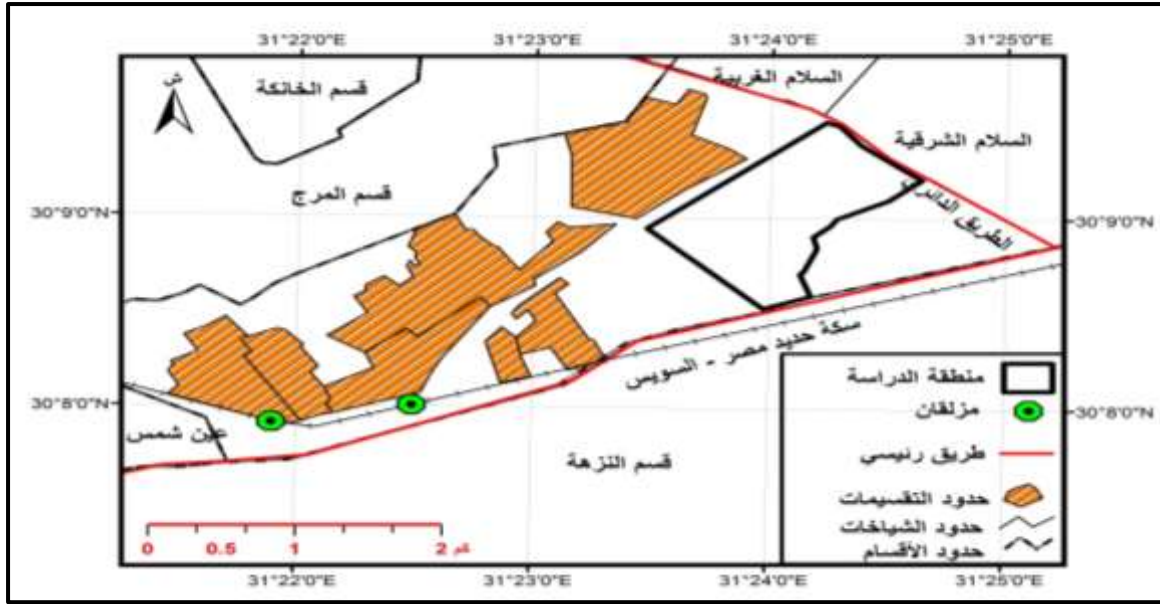
تجمع القمامة عائقًا متكررًا في عدة مداخل. ويوضح شكل (٢٢) أماكن تجميع النفايات بحي السلام أول، وتركزها في شياخة العصارة.



شكل (٢٢) أماكن تجميع النفايات الصلبة بحي السلام أول، وتركزها في شياخة العصارة.

المصدر: الخريطة من عمل الباحث اعتمادًا على (عمرو أحمد سيد أحمد: ٢٠١٧م، ص ١٠٠ بتصريف)

وقد انعكس ضعف الاهتمام الحكومي على تقسيمات العمران داخل الحي وصارت الامتدادات العمرانية تتحرك في اتجاهات عشوائية ضعيفة الترابط، ويوضح شكل(٢٣) منافذ التقسيمات العشوائية بمنطقة الدراسة.

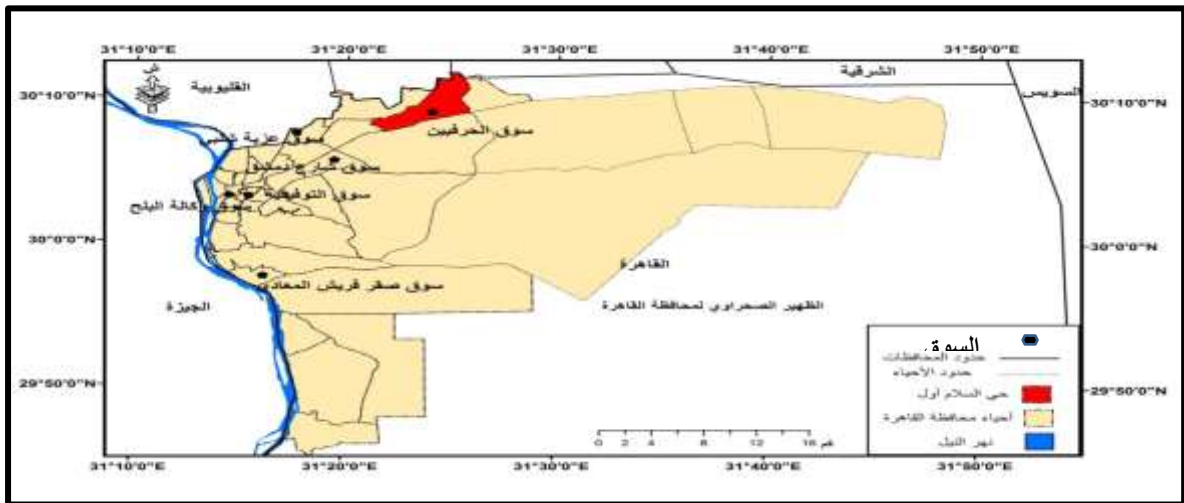


شكل (٢٣) منافذ التقسيمات العشوائية بمنطقة الدراسة

المصدر: الخريطة من عمل الباحث اعتمادًا على (عمرو أحمد سيد أحمد: ٢٠١٧م، ص ١١١ بتصرف)

٥ - الأسواق الأخرى المنافسة.

توجد بمحافظة القاهرة مجموعة من الأسواق الأخرى المتخصصة في تجارة قطع غيار السيارات، كما هو مبين بشكل (٢٤) أهمها سوق عزبة شلبي، وقد تم إنشائها عام ١٩٩٠م وتبعد عن سوق الحرفيين بنحو ١٠,٥ كم تقريباً، وتقع بحي المطرية، ولها مدخلان أحدهما من شارع عمر المختار والآخر من جهة منطقة مسطرد بالمطرية، وتعتمد هذه السوق على تجارة قطع غيار السيارات بشكل رئيسي، ويوجد بها نحو ٤٠٠ محل وبعض ورش الإصلاح المتناثرة، ويعد شارع ترعة الهواري المحور الرئيس بها إلى



شكل (٢٤) أهم أسواق قطع غيار السيارات بمحافظة القاهرة

جانبا بعض الشوارع والأزقة الصغيرة، وتحصل على بضائعها عن طريق ميناء بورسعيد عبر استيراد حاويات، وتبلغ قيمة حاوية قطع الغيار "الكونتير" المستوردة عبر ميناء بورسعيد إلى القاهرة نحو ٨٠٠٠٠٠ - ١٠٠٠٠٠٠ جنيهًا، وتتراوح تكلفة النقلة الواحدة لقطع غيار السيارات ما بين ٣٠٠٠ - ٥٠٠٠ جنيه من ميناء بورسعيد وصولاً إلى عزبة شلبي، وهي تقريباً نفس أسعار الحاويات وتكلفة النقل بمنطقة الحرفيين، وتعتمد عزبة شلبي على الاستيراد من إيطاليا وكوريا وسنغافورة. (زيارة ميدانية للباحث، ومقابلات شخصية مع الباعة العاملين بالسوق، ٢٥ مارس ٢٠١٩م)، وهي أقل تنوعاً من منطقة الحرفيين ويمكن وصفها بأنها سوق تجاري صرف لبيع قطع غيار السيارات المستعملة، وتقع ورش الإصلاح والصيانة خارج السوق، والتي تنتشر بشكل واضح في حي المطرية.

وهناك سوق شارع دمشق، ولم ينتهي للباحث الوصول إلى تاريخ محدد لإنشائها، وهي سوق صغيرة وتقع بحي مصر الجديدة، وقد كان لموقعها بهذا الحي أثره في تحديد نوعية قطع الغيار الموجودة بها، إذ أنها تكاد تكون متخصصة في قطع الغيار الأصلية غير المستعملة، ولها مكانة كبيرة من حيث الثقة في جودة منتجاتها، وهي أكثر الأسواق تنظيماً والبيع والشراء يتم من خلال فاتورة ضريبية مع وجود ضمان على قطعة الغيار يحفظ حق المشتري في إعادة أو استبدال أي قطعة معيبة يتم شرائها (زيارة ميدانية للباحث: ٢٧ مارس ٢٠١٩م، ومقابلة شخصية مع عدد من البائعين بالسوق)، وهذا الوضع غير موجود في سوق الحرفيين أو سوق عزبة شلبي، حيث يتم البيع بدون فواتير باستثناء الموتور فقط إذ يتطلب شهادة إفراج جمركي ولا يمكن ترخيص السيارة في حالة وجود موتور جديد بدون أوراق.

كذلك توجد بالمنطقة الغربية لمحافظة القاهرة سوقين كبيرتين هما سوق وكالة البلح وسوق التوفيقية وتقع سوق وكالة البلح في حي بولاق أبو العلا وتبعد عن منطقة الحرفيين بمسافة تبلغ ١٩,٤ كم وهي سوق قديمة اشتهرت بتجارة الخردة وقطع غيار السيارات المستعملة التي يتم الحصول عليها من تفكيك السيارات القديمة أو التي تحطمت في حادث معين، وهي أقل اعتماداً على البضائع المستوردة عن الأسواق السابقة، ولها سمعة جيدة سواء من حيث تنوع البضائع بها أو رخص الأسعار.

وهناك أيضاً سوق التوفيقية والتي بدأت منذ عشرينيات القرن العشرين كسوق شهير للفاكهة، وتقع في حي الأزبكية وتبعد عن سوق منطقة الحرفيين بنحو ١٨ كم، وقد حلت سوق التوفيقية محل سوق قديمة اشتهرت بتجارة الفاكهة، ولا شك أن موقع السوق بالقرب من قلب محافظة القاهرة ساهم في رواجها وانتشارها، وتعمل في تجارة قطع الغيار الجديدة والمستعملة، وهناك اتجاه لنقلها إلى مكان آخر لما تسببه من مشكلات مرورية (زيارة ميدانية للباحث: ٩ إبريل ٢٠١٩م)

كذلك توجد سوق أخرى بحي المعادي تعرف بسوق صقر قريش، وقد ظهرت مع بداية الألفية الثالثة ويعيها بعدها عن مركز الثقل السكاني بمحافظة القاهرة، وتبعد عن سوق الحرفيين بنحو ٢٤,٧ كم ، كما أنها أقل كفاءة من بقية الأسواق سواء من حيث التنوع، أو الميزة السعرية، وعندما لا يجد المتردد على السوق قطعة الغيار التي يحتاجها فإنه غالبًا ما يكون أول مكان يفكر في الذهاب إليه هو سوق الحرفيين، وهي الأشهر من بين الأسواق الأخرى بالنسبة لسكان منطقة صقر قريش (زيارة ميدانية للباحث: ١١ إبريل ٢٠١٩ م)، ويجري حاليًا نقلها إلى منطقة أخرى نظرًا لما تسببه من إزعاج للقائنين بمنطقة السوق.

رابعًا - التوزيع النسبي والجغرافي لخصائص سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين، وأهم التحليلات المكانية المتعلقة بهذا التوزيع

يختلف التوزيع النسبي عن التوزيع الجغرافي، لكونه ليس توزيعًا مكانيًا، بقدر ما هو تحديد لخصائص الظاهرة بصورة كمية، والتي تسهم في بناء نسق علمي يمكننا من فهمها ومحاولة التحكم فيها من خلال إدراكنا لطبيعة العلاقات التي تربط بين عناصر الظاهرة بدقة وموضوعية، وهذا لا يمكن أن يتم من خلال المنهج الوصفي فقط، وإنما من خلال المعالجة الكمية، وفيما يلي عرض للتوزيع النسبي لخصائص سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين.

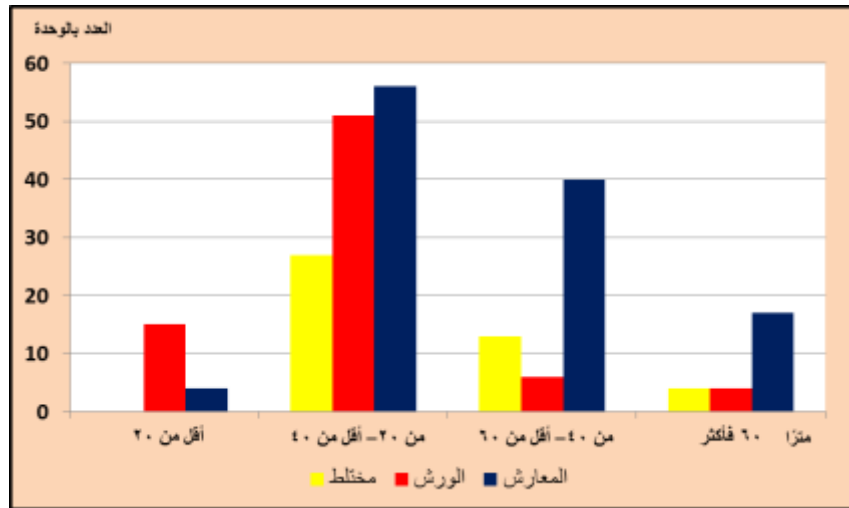
١ - التوزيع النسبي لخصائص سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الدراسة

- أ - التوزيع النسبي لخصائص الورش والمعارض بمنطقة الحرفيين
 - ب - التوزيع النسبي لخصائص الباعة والعاملين بالسوق
 - ج - التوزيع النسبي لخصائص المترددين على السوق
 - د - التوزيع النسبي وفقا لنوع قطع الغيار (محلية، مستوردة)
 - أ - التوزيع النسبي لخصائص الورش والمعارض بمنطقة الحرفيين
- * الخصائص وفقاً لفئات لمساحة.

جدول (٩) خصائص الورش والمعارض وفقاً لفئات المساحة بالمتر المربع، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر ٢٠١٨م

الجملة		مختلط		المعارض		الورش		التوزيع النسبي وفقاً لفئات المساحة م٢
عدد	%	عدد	%	العدد	%	العدد	%	
١٩	٨	صفر	صفر	٤	٣,٤	١٥	١٩,٧	أقل من ٢٠
١٣٤	٥٦,٥	٢٧	٦١,٤	٥٦	٤٧,٩	٥١	٦٧,١	من ٢٠ - أقل من ٤٠
٥٩	٢٤,٩	١٣	٢٩,٥	٤٠	٣٤,٢	٦	٧,٩	من ٤٠ - أقل من ٦٠
٢٥	١٠,٥	٤	٩,١	١٧	١٤,٥	٤	٥,٣	٦٠ فأكثر
٢٣٧	١٠٠	٤٤	١٠٠	١١٧	١٠٠	٧٦	١٠٠	الجملة

المصدر: من عمل الباحث استناداً إلى نتائج بيانات الدراسة الميدانية للباحث، ديسمبر ٢٠١٨م.



شكل (٢٥) خصائص الورش والمعارض وفقاً لفئات المساحة بالمتر المربع، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر

٢٠١٨م

المصدر: الشكل من عمل الباحث استناداً إلى بيانات جدول (٩)

يتبين من خلال تحليل جدول (٩) ومطالعة الشكل (٢٥) ما يلي:

تصدرت فئة المساحة (من ٢٠ أقل من ٤٠ متراً) المركز الأول سواء بالنسبة للورش، أم المعارض، أم المنشآت التي تعمل ورشةً ومعرضاً في الوقت ذاته، حيث بلغ عدد الورش في تلك الفئة ٥١ ورشةً، بنسبة ٦٧,١%، والمعارض ٥٦ معرضاً بنسبة، ٤٧,٩%، والمنشآت المختلطة ٥٦,٥%،

كما شغلت فئة المساحة الأقل من ٢٠ متراً المركز الثاني بالنسبة للورش حيث بلغ عددها ١٥ ورشة شكلت ما نسبته ١٩,٧% من جملة عينة الدراسة، كما شغلت الفئة من ٤٠ - أقل من ٦٠ متراً المركز الثالث، بعدد ٦

ورشات، وبنسبة بلغت ٧,٩%، وجاءت في المركز الرابع والآخر الورش ذات المساحة الأكبر من ٦٠ مترًا إذ بلغ عدد الورش في تلك الفئة ٤ ورش، بنسبة بلغت ٥,٣%، ويعزى تناقص عدد الورش مع زيادة فئة المساحة إلى أن المساحات الأكبر غالبًا ما تكون أنسب للاستخدام كمعرض، أو لإقامة ورشة ومعرض في الوقت ذاته. كذلك جاءت فئة المعارض ذات المساحة من ٤٠ - أقل من ٦٠ مترًا في المركز الثاني بعدد بلغ ٤٠ معرضًا، وبنسبة بلغت ٣٤,٢% من جملة عينة الدراسة، أما فئة مساحة المعارض ٦٠ مترًا فأكثر فقد جاءت في المركز الثالث، حيث بلغ عددها ١٧ معرضًا، مثلت ١٤,٥%، أما فئة المساحة الأقل من ٢٠ مترًا فقد جاءت في المركز الرابع، إذ مثلها ٤ معارض فقط، بنسبة بلغت ٣,٤%، ويعكس ذلك طبيعة نشاط معارض بيع قطع غيار السيارات، والتي تتطلب مساحة كبيرة نسبيًا، لتخزين البضائع وعرضها بطريقة منظمة لتسهيل عملية البيع للمتريدين على منطقة السوق.

وبالنسبة للنشاط المختلط (ورشة ومعرض في الوقت ذاته) جاءت فئة المساحة من ٤٠ - أقل من ٦٠ مترًا في المركز الثاني حيث بلغ عددها ١٣ منشأة، شكلت ٢٩,٥% من جملة عينة الدراسة، وجاءت الفئة ٦٠ مترًا فأكثر في المركز الثالث بعدد بلغ ٤ منشآت، وبنسبة بلغت ٩,١%، أما الفئة ذات المساحة أقل من ٢٠ مترًا فلا يوجد بها منشأة واحدة ذات نشاط مختلط، ويلاحظ أن فئة المساحة الأقل من ٢٠ مترًا لا تشكل سوى ٨% فقط من فئات المساحة ككل، وسبب ذلك أنها لا تناسب إلى حد كبير طبيعة العمل سواء بالنسبة للورشة أو المعرض لصغر مساحتها، ومن البديهي أنها أيضًا لا تصلح للعمل كورشة ومعرض في الوقت ذاته، لكن يضطر أصحاب رأس المال أو الدخول الأقل إلى استئجارها أو تملكها بسبب قدرتهم الاقتصادية الضعيفة.

* الخصائص وفقًا لعدد العمال

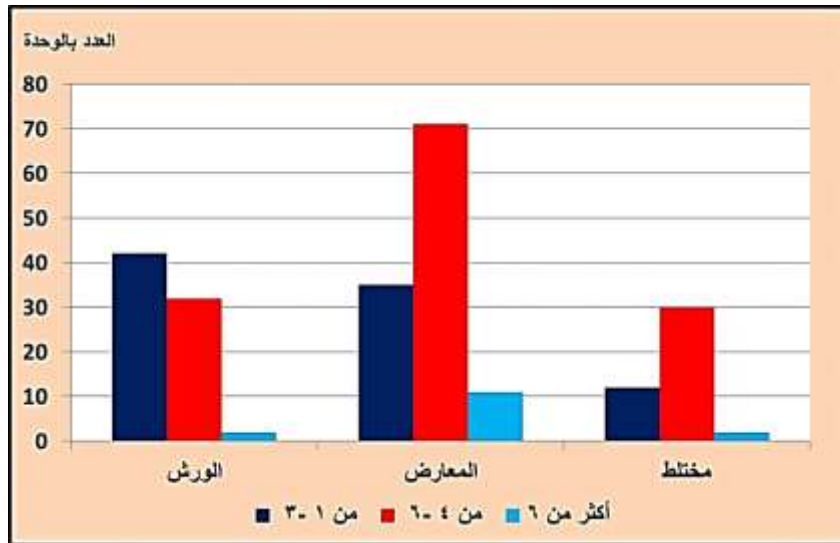
يعد عدد العمال أحد مؤشرات قياس حجم النشاط بالمنشأة، إضافة إلى مؤشرات أخرى مثل حجم رأس المال، المساحة، حجم الأرباح... الخ.

وتختلف الحاجة إلى مستويات عالية من المهارة بالنسبة للعامل وفقًا لطبيعة العمل الذي يقوم به، ويعد نقص العمالة الماهرة احد أهم مشكلات منطقة الدراسة (المقابلات الشخصية للباحث عدد من أصحاب الورش والمعارض: ديسمبر ٢٠١٨)، ويوضح الجدول (١٠)، والشكل (٢٦) خصائص الورش والمعارض وفقًا لفئات عدد العمال، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر ٢٠١٨ م.

جدول (١٠) خصائص الورش والمعارض وفقاً لفئات عدد العمال، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر ٢٠١٨ م.

التوزيع النسبي وفقاً لعدد العمال	الورش		المعارض		مختلط		الجملة	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
من ١- ٣	٤٢	٥٥,٣	٣٥	٢٩,	١٢	٢٧,	٨٩	٣٧,٦
من ٤- ٦	٣٢	٤٢,١	٧١	٦٠,	٣٠	٦٨,	١٣٣	٥٦,١
أكثر من ٦	٢	٢,٦	١١	٩,٤	٢	٤,٥	١٥	٦,٣
الجملة	٧٦	١٠٠	١١٧	١٠٠	٤٤	١٠٠	٢٣٧	١٠٠

المصدر: من عمل الباحث، استناداً إلى نتائج بيانات الدراسة الميدانية للباحث.



شكل (٢٦) خصائص الورش والمعارض وفقاً لفئات عدد العمال، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر ٢٠١٨ م.

المصدر: الشكل من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات جدول (١٠)

ويتبين من خلال تحليل بيانات جدول (١٠)، ومطالعة شكل (٢٦) ما يلي:

الورش: تصدرت الفئة (١- ٣) عاملاً المركز الأول حيث بلغ عدد الورش في تلك الفئة ٤٢ ورشة، شكلت ٥٥,٣%، من جملة عينة الدراسة، والعدد السائد هنا كان ثلاثة عمال، بينما عدد العاملين ، عامل واحد، أو عاملين كان نادراً في هذه الفئة، وجاءت الفئة من (٤- ٦) في المركز الثاني، حيث بلغ عدد الورش ٣٢ ورشة، بنسبة ٤٢,١%، ثم جاءت في المركز الثالث فئة (أكثر من ٦ عمال)، وقد بلغ عددها

ورشتان، شكلت ٢,٦% من جملة الورش بعينة الدراسة، ويعكس ذلك سيادة فئات الورش الصغيرة المساحة بمنطقة الدراسة، وانعكاس ذلك على عدد العمال.

- المعارض: جاءت الفئة (من ٤ - ٦) عاملاً في المركز الأول، حيث بلغ عدد المعارض في تلك الفئة ٧١ معرضاً، شكلت نسبتها ٦٠,٧% من جملة المعارض بعينة الدراسة، ويعزى ذلك إلى طبيعة العمل بمعارض قطع غيار السيارات التي تحتاج إلى أكثر من عامل، وذلك لاعتبارات أهمها سرعة الاستجابة لطلبات المشترين، ولاعتبارات أمنية كما ذكر عدد من السادة أصحاب الورش، إذ من الممكن أن تتعرض قطع الغيار للسرقة في غفلة من البائع إذا كان يعمل بمفرده، وجاءت فئة العمال (١ - ٣) عاملاً في المركز الثاني بعدد بلغ ٣٥ معرضاً، شكلت ٢٩,٩% من عينة الدراسة، وساد فيها العدد ثلاث عمال، وكان من النادر جداً وجود عامل واحد أو عاملين فقط بالمعرض.

- ورشة ومعرض في الوقت ذاته (النشاط المختلط): شغلت الفئة من (٤ - ٦) عمال المركز الأول حيث بلغ عدد المنشآت في تلك الفئة ثلاثين منشأة بنسبة بلغت ٦٨,٢%، أي ما يزيد قليلاً على الثلثين، وجاءت الفئة من (١-٣) عاملاً في المركز الثاني حيث بلغ عددها ١٢ منشأة شكلت ٢٧,٣%، أم الفئة (٦ عمال فأكثر) فجاءت في المركز الثالث ومثلتها منشأتين فقط، بنسبة ٤,٥% من جملة عينة الدراسة.

* الخصائص وفقاً لنوع النشاط (ورشة - معرض - مختلط):

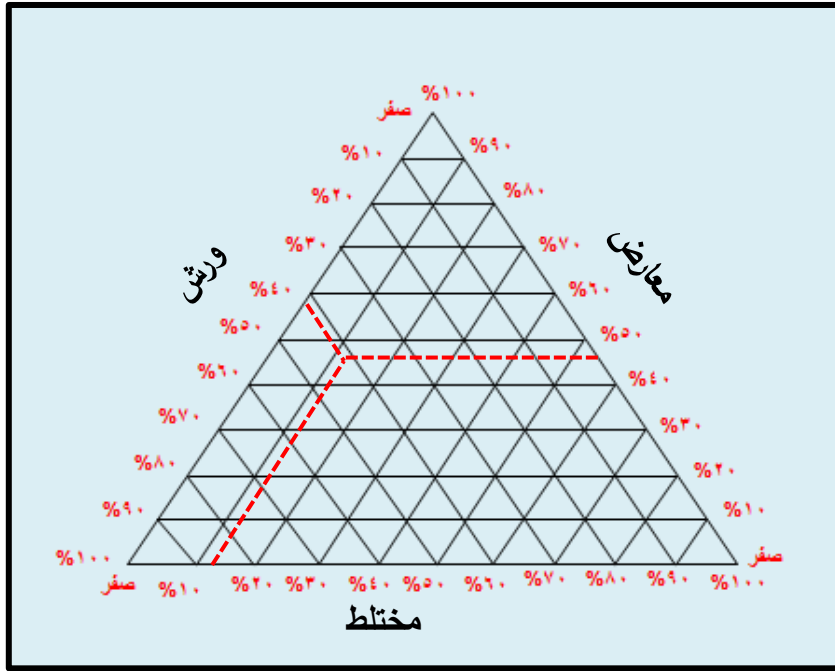
يعد بيع وصيانة وإصلاح السيارات هو النشاط السائد بمنطقة الدراسة، ولا تشكل الأنشطة التجارية الأخرى نسبة تذكر، إذ تكاد تشكل نسبة الأنشطة التجارية الأخرى أقل من ١% من جملة النشاط بالسوق وهي أنشطة متناثرة تمثلها مخبزين، ٩ مقاهي، ٣ صيدليات، ٢٣ محلاً لبيع الأغذية.

ويمكن تقسيم نشاط سوق منطقة الحرفيين إلى ثلاثة أقسام كما هو مبين بالجدول (١١) والشكل (٢٧)

جدول (١١) التوزيع النسبي للورش والمعارض، بمنطقة الدراسة وفقاً لنوع النشاط، ديسمبر ٢٠١٨م

التوزيع النسبي وفقاً لنوع نشاط	العدد	%
المعارض	١١٧	٤٧,٢
ورشة صيانة وإصلاح	٧٦	٣٩,٣
مختلط (ورشة ومعرض)	٤٤	١٣,٥
جملة	٢٣٧	١٠٠

المصدر: استناداً إلى بيانات الدراسة الميدانية للباحث، ديسمبر ٢٠١٨م.



شكل (٢٧) تصنيف الورش والمعارض، والمنشآت ذات النشاط المختلط

بمنطقة الدراسة، وفقاً لنوع النشاط، ديسمبر ٢٠١٨ م

المصدر: الشكل من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات جدول (١١)

ومن خلال تحليل بيانات جدول (١١) ومطالعة الشكل (٢٧) ما يلي:

تصدر نشاط معارض بيع قطع غيار السيارات المركز الأول حيث بلغ عدد المعارض ١١٧ معرضاً، بنسبة بلغت ٤٧,٢% من جملة عينة الدراسة، وجاءت ورش الصيانة والإصلاح في المركز الثاني حيث بلغ عددها ٧٦ ورشة، بنسبة ٣٩,٣%، أما المنشآت ذات النشاط المختلط فقد شغلت المركز الثالث، حيث بلغ عددها ٤٤ منشأة شكلت ١٣,٥% من جملة عينة الدراسة.

ويعكس ذلك تزايداً في أعداد المعارض، والتي لم تكن موجودة في بدايات نشأة منطقة الدراسة، لكنها بدأت في التزايد باستمرار حيث تحل محل ورش الصيانة والإصلاح لأنها تدر ربحاً أعلى، ولا تحتاج إلى مستوٍ عالٍ من المهارة بالنسبة للعمال.

* الخصائص، وفقاً لنوع الملكية للورشة أو المعرض:

تعد ملكية المنشأة الاقتصادية عاملاً مهماً من عوامل استقرارها، كما أنها ترتبط بتقديم خدمات أفضل للحرص على اكتساب سمعة طيبة على المدى الطويل، مما يعني مزيداً من المتعاملين معها، وبالتالي مزيد من الربح والنجاح، ويغلب على منطقة الدراسة نمط الملكية، وليس الإيجار بالنسبة للمحلات وورش الصيانة والإصلاح، ويبين ذلك جدول (١٢) وشكل (٢٨)

يتبين من تحليل بيانات جدول (١٢) ومطالعة الشكل (٢٨) ما يلي

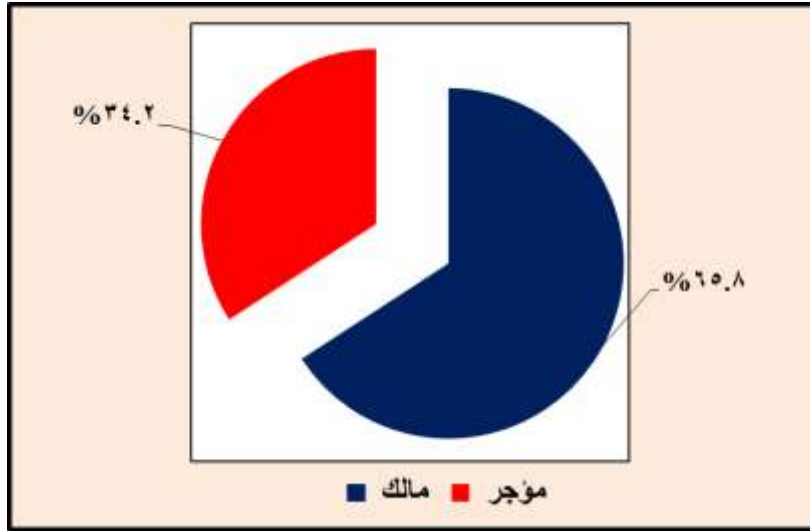
بلغ عدد الورش والمعارض المملوكة ١٥٦ ورشةً ومعرضًا، شكلت ٦٥,٨ % من حجم عينة الدراسة، وجاءت الورش والمعارض المؤجرة في المركز الثاني، إذ بلغ عددها، ٨١ ورشةً ومعرضًا بنسبة بلغت ٣٤,٢ % من حجم عينة الدراسة.

جدول (١٢) التوزيع النسبي للورش والمعارض بمنطقة الدراسة، وفقًا لنوع الملكية ديسمبر

٢٠١٨م،

التوزيع النسبي وفقًا لنوع الملكية	العدد	%
مالك	١٥٦	٦٥,٨
مؤجر	٨١	٣٤,٢
جملة	٢٣٧	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحث، استنادًا إلى بيانات الدراسة الميدانية، ديسمبر ٢٠١٨م.



شكل (٢٨) التوزيع النسبي للورش والمعارض بمنطقة الدراسة، وفقًا لنوع الملكية ديسمبر

٢٠١٨م

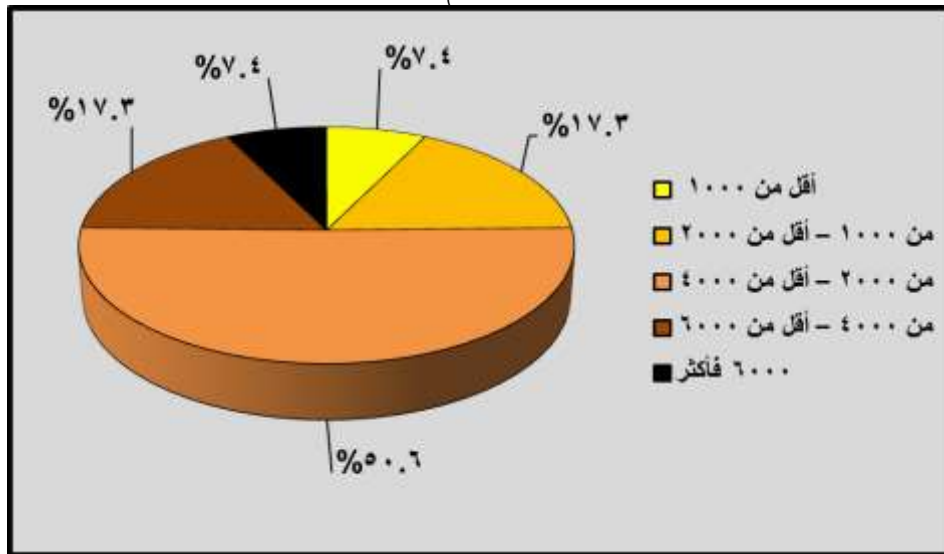
المصدر: الشكل من إعداد الباحث اعتمادًا على بيانات جدول (١٢)

وبالنظر إلى فئات القيمة الإيجارية للورش والمعارض الكائنة بمنطقة الدراسة يلاحظ أن قيمة الإيجارات تتراوح بين أقل من ١٠٠٠ جنيهاً، وقد تصل إلى ما يزيد عن ٦٠٠٠ جنيهاً كما هو مبين بالجدول (١٣)، وشكل (٢٩)

جدول (١٣) التوزيع النسبي للورش والمعارض بمنطقة الدراسة وفقاً لفئات القيمة الإيجارية بالجنيه، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م.

الجملة		مختلط		المعارض		الورش		التوزيع النسبي وفقاً لقيمة الإيجار بالجنيه
عدد	%	عدد	%	العدد	%	العدد	%	
٦	٧,٤	صفر	-	صفر	صفر	٦	١٥	أقل من ١٠٠٠
١٤	١٧,٣	صفر	-	٩	٢٢	٥	١٢,٥	من ١٠٠٠ - أقل من ٢٠٠٠
٤١	٥٠,٧	صفر	-	١٤	٣٤,١	٢٧	٦٧,٥	من ٢٠٠٠ - أقل من ٤٠٠٠
١٤	١٧,٣	صفر	-	١٣	٣١,٧	١	٢,٥	من ٤٠٠٠ - أقل من ٦٠٠٠
٦	٧,٤	صفر	-	٥	١٢,٢	١	٢,٥	٦٠٠٠ فأكثر
٨١	١٠٠	صفر	-	٤١	١٠٠	٤٠	١٠٠	الجملة

المصدر: الجدول من إعداد الباحث اعتماداً على نتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م.



شكل (٢٩) التوزيع النسبي للورش والمعارض بمنطقة الدراسة وفقاً لفئات القيمة الإيجارية بالجنيه،

المصدر: من عمل الباحث، استناداً إلى بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م
ومن خلال تحليل بيانات جدول (١٣) ومطالعة شكل (٢٩) يتبين ما يلي:

*- **الورش:** جاءت فئة الإيجار (من ٢٠٠٠ - أقل من ٤٠٠٠ جنيهاً) في الصدارة، حيث بلغ عدد الورش ٢٧ ورشة، شكلت ٦٧,٥% من جملة الورش المؤجرة، وجاءت فئة الإيجار (أقل من ١٠٠٠ جنيهاً) في المركز الثاني

حيث بلغ عددها ٦ ورش، وفي المركز الثالث جاءت فئة الإيجار (من ١٠٠٠ - أقل من ٢٠٠٠ جنيهاً) حيث بلغ عددها ٥ ورش، بنسبة بلغت ١٢,٥%، أما الفئتين (من ٤٠٠٠ - أقل من ٦٠٠٠٠ جنيهاً) ، و (٦٠٠٠ جنيهاً فأكثر) فتمثلت كل منهما ورشة واحدة بنسبة ٢,٥%

***- المعارض:** شغلت فئة الإيجار (من ٢٠٠٠ - أقل من ٤٠٠٠ جنيهاً) المركز الأول، حيث بلغ عدد المعرض في تلك الفئة ١٤ معرضاً، شكلت ٣٤,١% من جملة المعارض المؤجرة، وجاءت فئة الإيجار (من ٤٠٠٠ - أقل من ٦٠٠٠ جنيهاً) في المركز الثاني حيث بلغ عددها ١٣ معرضاً، بنسبة ٣١,٧% وفي المركز الثالث جاءت فئة الإيجار (من ١٠٠٠ - أقل من ٢٠٠٠ جنيهاً) حيث بلغ عددها ٩ معارض، بنسبة بلغت ٢٢%، أما الفئة (٦٠٠٠ جنيهاً فأكثر) فقد جاءت في المركز الرابع حيث بلغ عددها ٥ معارض، بنسبة بلغت ١٢,٢%، ولا توجد معارض مؤجرة في الفئة الإيجارية أقل من ١٠٠٠ جنيه بسبب اتساع مساحة المعارض، والتي غالباً ما تكون إيجاراتها أعلى من تلك القيمة.

وبالنسبة للمنشآت المختلطة: فلا توجد أي وحدة مؤجرة، وفقاً لبيانات عينة الدراسة، إذ يفضل أصحاب هذا النشاط امتلاك الوحدات وغالباً ما يكون صاحب هذا النشاط، مستقراً في عملة لفترة طويلة ويحرص على ملكية منشأته لجنى ثمرة السمعة الطيبة.

ب - التوزيع النسبي لخصائص الباعة والعاملين بالسوق

تكتسب دراسة خصائص الباعة والعاملين بالسوق أهميتها لكونها تسهم في التعرف على مشكلاتهم، ومدى رضائهم عن العمل، ورغبتهم في الاستمرار في ممارسته أو تغييره، بالإضافة إلى اكتساب فهم أعمق لطبيعة الحرفة التي يمارسونها مما يثري الدراسة البحثية، سواء من حيث التحليل، أم دقة النتائج.

*خصائص الباعة وفقاً للنوع:

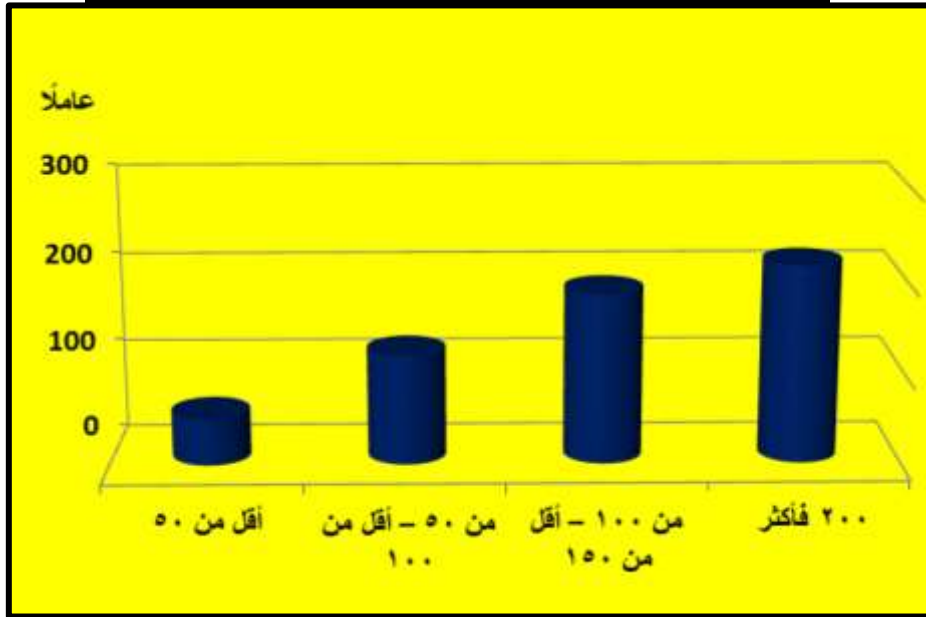
تؤثر طبيعة العمل بقطاع معين من الأنشطة الاقتصادية، وخاصة فيما يتطلبه من جهد بدني في التركيب النوعي للعاملين بهذا القطاع، وكلما زاد الاعتماد على الجهد البدني كلما تزايدت نسبة الذكور العاملين به، وخاصة إذا كان العملاء الذين تقدم لهم الخدمة من الذكور فقط في أغلب الأحوال، وتكاد تخلوا منطقة الحرفيين من الإناث، وخاصة في مجال إصلاح السيارات، وكذلك خلت عينة الدراسة تماماً من الإناث حتى في معارض بيع قطع الغيار، لذا فالتركيب النوعي للعاملين بالسوق ١٠٠% ذكور.

*الخصائص وفقاً لمتوسط الأجر اليومي بالجنيه:

يعد الأجر الذي يحصل عليه العامل هو ثمرة جهده، ووسيلته لتحقيق مستوى المعيشة الذي يتطلع إليه، وكلما كان الأجر عادلاً، ومحققاً لطموحات العامل كلما أدى ذلك إلى استقراره في العمل، ويوضح جدول (١٤)، وشكل (٣٠) فئات اجور العمال بمنطقة الحرفيين، موضع الدراسة.

جدول (١٤) التوزيع النسبي لفئات الأجور اليومية بالجنيه، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر ٢٠١٨م.

الترتيب	%	عدد العمال	متوسط الأجر اليومي بالجنيه
---------	---	------------	----------------------------



المصدر: من عمل الباحث، استناداً إلى بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م

شكل (٣٠) التوزيع النسبي لفئات الأجور بالجنه، بمنطقة الحرفيين، ديسمبر ٢٠١٨م.

المصدر: الشكل من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات جدول (١٤)

يتبين من خلال تحليل بيانات جدول (١٤) ، وشكل (٣٠) ما يلي:

جاءت فئة الأجر اليومي (٢٠٠ جنيهاً فأكثر) في الصدارة، بين الفئات الأخرى للأجر، حيث بلغ عدد من يتقاضون هذا الأجر ٢١٨ عاملاً، وهذه الفئة يمثلها العمال المهرة (الأسطى)، وهم يتقاضون أجورهم إما يومياً أو أسبوعياً، ولا يوجد نظام الأجر الشهري إطلاقاً، وقد يتقاضى الصانع بالاتفاق مع صاحب الورشة مصروفاً يومياً وهو مبلغ بسيط، يتراوح بين ٣٠ - ٥٠ جنيهاً يومياً، على أن يتقاضى في نهاية الأسبوع باقي مستحقاته ، ويطلق على هذا المبلغ اليومي البسيط اسم " المصروف".

اما فئة الأجر اليومي (من ١٠٠ - أقل من ١٥٠ جنيهاً) فجاءت في المركز الثاني، حيث بلغ عدد أصحاب هذه الفئة ١٨٨ عاملاً، يشكلون ٣٢,٥ % من حجم عينة الدراسة، وهم غالباً مساعدو الأسطى، ويشكلون مرحلة انتقالية بين الصبي القديم، وبين الأسطى ويتقاضون أجورهم بنفس الطريقة التي يتقاضى بها الأسطى اجره، والتي ذكرها الباحث آنفاً.

وشغلت فئة الأجر اليومي (من ٥٠ - أقل من ١٠٠ جنيهاً)، المركز الثالث، وبلغ عدد العاملين في هذه الفئة ١٢١ عاملاً، بنسبة ٢٠,٩ % وهم فئة الصبية القدامى الذين اكتسبوا خبرات في العمل، والمؤهلين للقيام بدور مساعد الأسطى، أما فئة الأجر (أقل من ٥٠ جنيهاً)، فقد جاءت في المركز الرابع، حيث بلغ عدد من يمثلون هذه الفئة ٥٢ عاملاً، بنسبة ٩ % فقط، ويمثلها الصبية حديثي العهد بالعمل وهم غالباً يكونون في فئة عمرية أقل من ١٥ سنة، ويتقاضى العامل هنا أجراً بسيطاً على اعتبار أنه يتلقى تدريباً على العمل، أكثر منه ممارساً له.

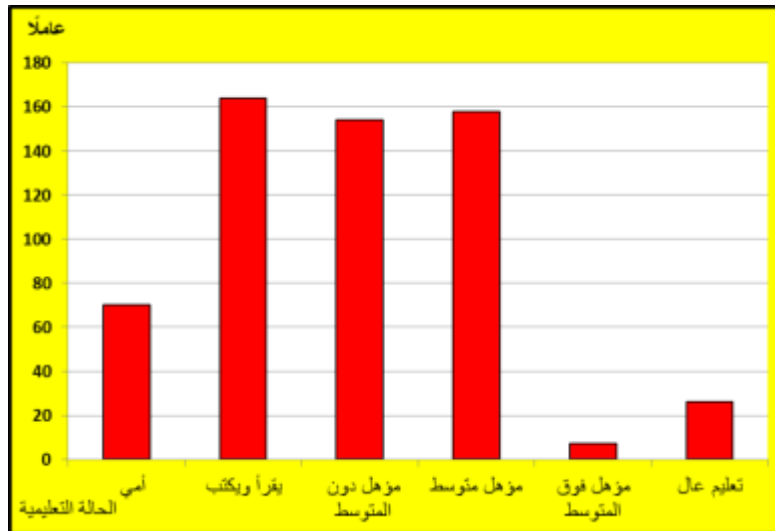
* الخصائص وفقاً للحالة التعليمية

تسهم دراسة الحالة التعليمية للعامل في تحديد مستوى كفاءته، وكذلك مدى قدرته على تطوير أدائه في العمل، واستجابته للمستحدثات التقنية في مهنته، ويبين الجدول (١٥) والشكل (٣١) تصنيف العاملين بمنطقة الدراسة، وفقاً للحالة التعليمية.

جدول (١٥) الحالة التعليمية للعاملين بمنطقة الدراسة، ديسمبر ٢٠١٨ م.

الترتيب	%	العدد	الحالة التعليمية
٤	١٢,١	٧٠	أمي
١	٢٨,٣	١٦٤	يقرأ ويكتب
٣	٢٦,٦	١٥٤	مؤهل دون المتوسط
٢	٢٧,٣	١٥٨	مؤهل متوسط
٦	١,٢	٧	مؤهل فوق المتوسط
٥	٤,٥	٢٦	تعليم عال
-	١٠٠	٥٧٩	الجملة

المصدر: من عمل الباحث، استناداً إلى بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨ م - إبريل ٢٠١٩ م



شكل (٣١) الحالة التعليمية للعاملين بمنطقة الدراسة، ديسمبر ٢٠١٨ م.

المصدر: الشكل من عمل الباحث اعتماداً على بيانات جدول (١٥)

من خلال تحليل بيانات جدول (١٥) ومطالعة الشكل (٣١) يتبين ما يلي:

جاءت فئة من يقرأ ويكتب من العاملين بمنطقة الدراسة في المركز الأول، حيث بلغ حجم من يمثلها ١٦٤ عاملاً بنسبة ٢٨,٣%، وجاءت فئة أصحاب المؤهل المتوسط في المركز الثاني، إذ بلغ عدد أصحاب هذه الفئة ١٥٨ عاملاً، بنسبة بلغت ٢٧,٣%، وجاءت فئة الأميين في المركز الثالث، ويمثلها ٧٠ عاملاً، بنسبة ١٢,١% من حجم عينة الدراسة، ومعنى ذلك أن نحو ٩٤,٣% من جملة حجم عينة الدراسة تتراوح فئات تعليمهم بين أمني، وحاصل على مؤهل متوسط، وهذا إن كان يناسب طبيعة العمل اليدوي الذي يقومون به إلا أنه يؤكد أن إمكانيات تطوير كفاءة هؤلاء العاملين بالسوق لتواكب مستحدثات التكنولوجيا وخاصة في مجال السيارات الحديثة بالغة التعقيد، ستكون محدودة جداً، وقد لاحظ الباحث أن من بين الذين أوضحوا في الاستبانات انهم حاصلين على تعليم متوسط، من لا يجيد القراءة والكتابة بطريقة سليمة. وقد جاءت فئة العاملين الحاصلين على تعليم عال، أو فوق متوسط، المركزين الخامس والسادس بأعداد بلغت ٢٦ و ٧ عاملاً، وينسب بلغت ٤,٥%، و ١,٢% على الترتيب.

*الخصائص وفقاً للفئة العمرية:

تحدد خصائص العمالة من حيث الفئة العمرية، مدى ملاءمتها للقيام بمتطلبات العمل، فهناك أعمالاً تتطلب جهد بدني كبير، والعكس.

ويبين جدول (١٦) وشكل (٣٢) الفئات العمرية للعاملين بمنطقة الدراسة.

جدول (١٦) تصنيف العاملين بمنطقة الدراسة، وفقاً للفئات العمرية، ديسمبر ٢٠١٨م

الترتيب	%	العدد	الفئة العمرية
٢	١٩,٣	١١٢	أقل من ١٥ عام.
١	٥٨,٧	٣٤٠	من ١٥ - أقل من ٣٥ عام
٣	١٤,٧	٨٥	من ٣٥ - أقل من ٦٠ عام
٤	٧,٣	٤٢	٦٠ عام فأكثر
-	١٠٠	٥٧٩	الجملة

المصدر: من عمل الباحث استناداً إلى بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (٣٢) تصنيف العاملين بمنطقة الدراسة، وفقاً للفئات العمرية، ديسمبر ٢٠١٨م

المصدر: الشكل من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات جدول (١٦)

ويتبين من خلال تحليل بيانات جدول (١٦) ومطالعة شكل (٣٢) ما يلي:

شغلت الفئة العمرية (من ١٥ - أقل من ٣٥ عاماً)، المركز الأول بين الفئات العمرية الأخرى، حيث بلغ عدد من يمثلون هذه الفئة ٣٤٠ عاملاً، بنسبة ٥٨,٧%، وهي الفئة الأنسب لهذا العمل، وجاءت الفئة العمرية الأقل من ١٥ عام في المركز الثاني، حيث بلغ عدد العاملين بها ١١٢ عاملاً، بنسبة ١٩,٣%، ومعظمها من الصبية الراغبين في تعلم هذا العمل، والغالب على هذه الفئة هو العمل في الورش وليس المعارض بهدف اكتساب الخبرة المهنية، وعلى الرغم أن القانون المصري يمنع عمالة الأطفال في مثل هذه السن إلا أن الواقع يؤكد أن إنفاذ هذا القانون غائب عن منطقة الدراسة، وشغلت الفئة (من ٣٥ - أقل من ٦٠ عاماً) المركز الثالث بنسبة ١٤,٧%، وهي نسبة أقل مما كان متوقعاً، ويفسر الباحث ذلك بإقلاع عدد كبير من العاملين بهذه المهنة، والقيام بممارسة مهن أخرى، أقل جهداً وربما كان انصراف العمل عن مهنتهم للعمل على التوكتك أثر في ذلك، ويحتاج هذا الأمر إلى دراسة علمية دقيقة.

وشغلت الفئة العمرية (٦٠ عاماً فأكثر) المركز الرابع، حيث بلغ حجم العاملين بها ٤٢ عاملاً، بنسبة بلغت ٧,٣%، وترجع قلة هذه النسبة إلى ما تطلبه هذه المهنة من جهد بدني، ويتركز أصحاب هذه الفئة العمرية في نشاط البيع بالمعارض القائمة بمنطقة الدراسة.

ج - التوزيع النسبي لخصائص المترددين على السوق

تؤثر خصائص المترددين على السوق في إقبالهم على شراء سلعة أو الحصول على خدمة معينة، يوجد تأثير واضح لعمر ودخل ومؤهل المشتري على قرار شرائه لسيارة الركوب على سبيل المثال. (هناء قذري الخطيب: ٢٠٠٩، ص ٨٨)، وما ينجم عن ذلك من انتشار استخدام هذه السيارة أو تلك وانعكاس ذلك على زيادة الطلب عليها وعلى قطع الغيار الخاصة بها.

وفيما يلي عرضًا لخصائص المترددين على السوق بمنطقة الدراسة:

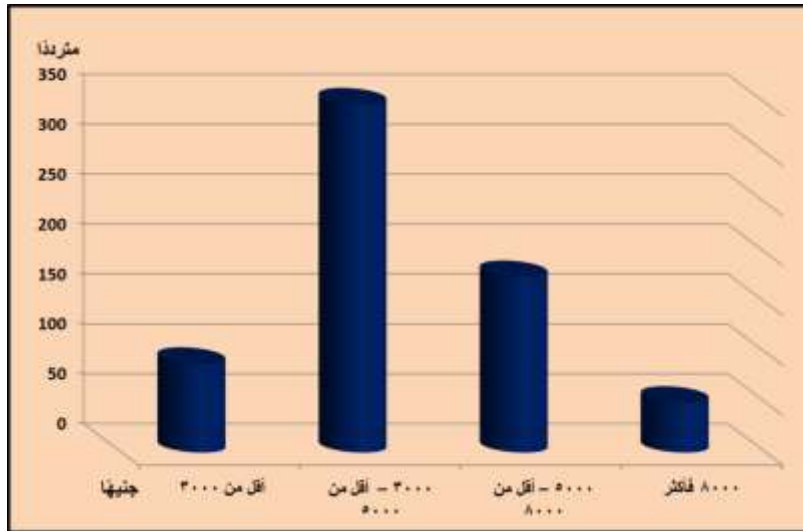
*الخصائص وفقًا لفئات الدخل

يعكس متوسط دخل الفرد مستوى معيشته ، مدى قدرته الشرائية، وترتبط قدرة الأسواق على الاستمرار في تقديم خدماتها وتحسين أدائها، ليس فقط بحجم المترددين عليها، وإنما أيضًا بقدرتهم على شراء السلعة او الحصول على الخدمة المطلوبة، وقد قام الباحث بتحديد خصائص المترددين على منطقة الدراسة، وفقًا لفئات الدخل بالجنيه كما هو مبين بالجدول (١٧) والشكل (٣٣)

جدول (١٧) خصائص المترددين على منطقة الدراسة، وفقًا لفئات الدخل بالجنيه، ديسمبر ٢٠١٨م

فئات الدخل للمترددين على منطقة الدراسة بالجنيه المصري.	عدد المترددين	%
أقل من ٥٠٠٠	٨٩	١٣,٤
من ٥٠٠٠ – أقل من ٨٠٠٠	٣٤٩	٥٢,٦
من ٨٠٠٠ – أقل من ١٠٠٠٠	١٧٦	٢٦,٥
١٠٠٠٠ فأكثر	٥٠	٧,٥
الجملة	٦٦٤	١٠٠

المصدر: من عمل الباحث، استنادًا إلى بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م – إبريل ٢٠١٩م



شكل (٣٣) خصائص المترددين على منطقة الدراسة، وفقًا لفئات الدخل بالجنيه، ديسمبر ٢٠١٨م

المصدر: من عمل الباحث، اعتمادًا على بيانات جدول (١٧)

من خلال تحليل بيانات الجدول (١٧) ومطالعة الشكل (٣٣) يتبين ما يلي:

جاءت فئة أصحاب الدخل (من ٥٠٠٠ - أقل من ٨٠٠٠ جنيهاً) في المركز الأول، حيث بلغ عدد أصحاب هذه الفئة ٣٤٩ متردداً، بنسبة بلغت ٥٢,٦%، أي تزيد على حجم نصف العينة قليلاً، وشغلت فئة أصحاب الدخل (من ٨٠٠٠ - أقل من ١٠٠٠٠ جنيهاً)، المركز الثاني بحجم مترددين بلغ ١٧٦ متردداً، وبنسبة ٢٦,٥%، أي ما يزيد قليلاً عن (رُبع حجم عينة المترددين)، نحو ٧٩,١% من حجم عينة الدراسة (أربعة اخماس العينة تقريباً)، وجاءت الفئة (أقل من ٥٠٠٠ جنيهاً) في المركز الثالث، ويمثلها ٨٩ عاملاً، بنسبة ١٣,٤% من حجم العينة، وربما يمكن تفسير صغر حجم النسبة هنا، إلى أن مسألة امتلاك سيارة تحتاج إلى دخل مناسب حتى يتمكن صاحبها من الوفاء بمتطلباتها من الصيانة والإصلاح، وغيرها من التكاليف الأخرى.

ووفقاً لمستويات الأسعار نهاية عام ٢٠١٨م، فإن أصحاب الدخل الأقل من ١٠٠٠٠ آلاف جنيهاً شهرياً لا يمكن تصنيفهم كطبقة وسطى، وإنما واقعياً فهم يدخلون ضمن الطبقات الفقيرة، وربما كانت فئة أصحاب الدخل (١٠٠٠٠ فأكثر) هي الفئة التي تقع عند الحدود الدنيا للطبقة المتوسطة، وقد جاءت في المركز الرابع، بحجم عينة بلغ ٥٠ متردداً، وبنسبة بلغت ٧,٥% فقط من جملة عينة الدراسة.

وبالطبع كان لمستوى الدخل أثره في انصراف هؤلاء المترددين عن خدمات توكيلات السيارات الخاصة بالصيانة والإصلاح، والتي يبلغ كثيراً في مستويات أسعارها، ويوصي الباحث بضرورة أن يعيد السادة أصحاب توكيلات السيارات في مصر النظر في سياساتها التسعيرية، حيث أن خدمات التوكيلات قد تتراوح ما بين ثلاثة - إلى عشرة أضعاف القيمة السعرية بالنسبة لنفس الخدمات التي يحصلون عليها من السوق. (الدراسة الميدانية للباحث: نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م)

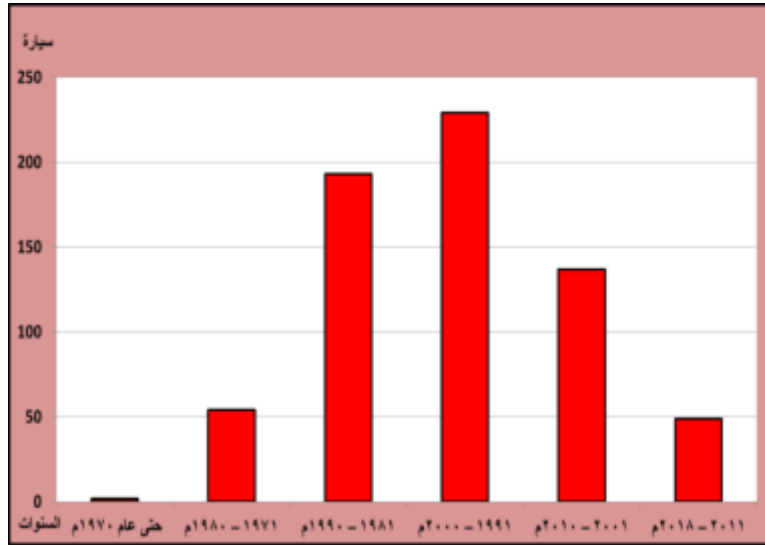
- خصائص المترددين وفقاً لتاريخ إنتاج سياراتهم.

كلما كانت السيارة حديثة، كان ذلك أدهى للجوء صاحب السيارة إلى التأمين عليها ضد الحوادث، والقيام بصيانتها وإصلاحها لدى أصحاب التوكيلات، لكن مع تقادم السيارة، وارتفاع أسعار خدمات التوكيل، والتباطؤ أحياناً في إصلاح السيارة، يلجأ أصحاب السيارات إلى ورش الصيانة والإصلاح، وكذلك أصحاب محال قطع غيار السيارات، خاصة المستوردة، للقيام بما يحتاجونه من إصلاحات أو صيانة، وعلى الرغم من وجود تأمين حكومي إجباري إلا أنه تأمين أسمى فقط، ولا يقدم خدمات إصلاح أو صيانة حقيقية، ويرى البعض أن سبب ذلك هو عدم كفاية أسعار التأمين الإجباري (أحمد عبد الفتاح علي: ٢٠١٦م، ص ٩٨)، وقد قام الباحث بتصنيف سيارات المترددين، وفقاً لتاريخ إنتاجها كما هو مبين بجدول (١٨) وشكل (٣٤)

جدول (١٨) تصنيف سيارات المترددين على منطقة الحرفيين، وفقاً لتاريخ إنتاج السيارة، ديسمبر ٢٠١٨م

الترتيب	%	العدد	تاريخ إنتاج السيارة
٦	٠,٣	٢	حتى عام ١٩٧٠م
٤	٨,١	٥٤	١٩٧١ - ١٩٨٠م
٢	٢٩,١	١٩٣	١٩٨١ - ١٩٩٠م
١	٣٤,٥	٢٢٩	١٩٩١ - ٢٠٠٠م
٣	٢٠,٦	١٣٧	٢٠٠١ - ٢٠١٠م
٥	٧,٤	٤٩	٢٠١١ - ٢٠١٨م
-	١٠٠	٦٦٤	جملة

المصدر: من عمل الباحث، استناداً إلى نتائج بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (٣٤) تصنيف سيارات المترددين على منطقة الحرفيين، وفقاً لتاريخ إنتاج السيارة، نوفمبر ٢٠١٨م -

إبريل ٢٠١٩م المصدر: من عمل الباحث استناداً إلى بيانات جدول (١٨)

يتبين من خلال تحليل بيانات جدول (١٨)، ومطالعة الشكل (٣٤) ما يلي:

تصدرت فئة إنتاج السيارات للفترة (١٩٩١ - ٢٠٠٠م)، المركز الأول بين باقي الفئات الأخرى لعينة الدراسة، حيث بلغ حجمها ٢٢٩ سيارة، بنسبة بلغت ٣٤,٥% من عينة الدراسة، أي ما يزيد قليلاً على ثلث حجم العينة، وجاءت في المركز الثاني، فئة السيارات المنتجة خلال الفترة (١٩٨١ - ١٩٩٠م)، حيث بلغ عدد

السيارات الممثلة لتلك الفئة ١٩٣ سيارة، بنسبة شكلت ٢٩,١% من عينة الدراسة، وشغلت فئة السيارات المنتجة خلال الفترة (٢٠٠١ - ٢٠١٠م) المركز الثالث، بعدد ١٣٧ سيارة، وبنسبة قدرها ٢٠,٦%، ويرجع ارتفاع نسبة تلك الفئات الثلاث إلى أنها ليست سيارات حديثة نسبيًا، يلجأ أصحابها للتوكيلات، كما هو الحال في فئة السيارات المنتجة خلال الفترة (٢٠١١ - ٢٠١٨م)، والتي جاءت في المركز الرابع بعدد ٤٩ سيارة تشكل ما نسبته ٧,٤% من حجم عينة الدراسة، ولا هي سيارات قديمة ، يقل استخدامها، كما هو الحال في فئة السيارات المنتجة خلال الفترة (١٩٧١ - ١٩٨٠م)، والتي بلغ عددها ٥٤ سيارة بنسبة ٨,١، أو هي سيارات قديمة جدًا يندر استخدامها كما هو الحال في فئة السيارات المنتجة حتى عام ١٩٧٠، والتي مثلها فقط سيارتين، بنسبة ٠,٣% فقط من حجم عينة الدراسة

*التصنيف وفقًا لمتوسط سعر السيارة

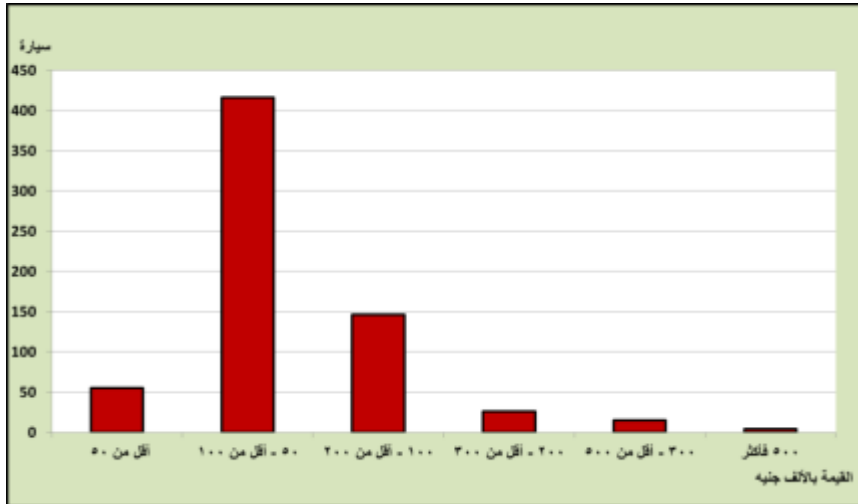
يعكس سعر السيارة المستوى الاقتصادي لمالكها، إلى حد كبير، وبالتالي قدرته الشرائية، ويسهم في تحديد شكل تعامله مع السيارة من حيث خدمات الصيانة والإصلاح، إذ يحرص أصحاب السيارات الحديثة دائمًا على إصلاح سياراتهم ومتابعة صيانتها لدى أصحاب التوكيل المتعلق بالسيارة، وغالبًا ما يكون ذلك خلال السنوات الخمس الأولى من تاريخ إنتاج السيارة، ولم يقدّم الباحث بتصنيف سيارات المترددين على منطقة الحرفيين إلى سيارات جديدة ومستعملة، وذلك نظرًا لأن السيارة بمجرد خروجها من معرض البيع تعد سيارة مستعملة حتى ولو بعد شرائها بيوم واحد، وبالتالي فإن جميع السيارات التي يتردد أصحابها على منطقة الدراسة تعد سيارات مستعملة، ومن ثم فقد اعتمد الباحث على المتوسط التقديري لسعر السيارة وفقًا للقيمة التي يتوقعها صاحب السيارة، ومسترشدًا بخبرة المتعاملين بالسوق، وقد قام الباحث بتصنيف السيارات وفقًا لمتوسط أسعارها التقديري كما هو مبين بجدول (١٩) وشكل (٣٥)

جدول (١٩) فئات متوسط قيمة أسعار السيارات التقديري، بالجنيه، وفقاً لنتائج الدراسة الميدانية ديسمبر

٢٠١٨م

الترتيب	%	العدد	متوسط فئات قيمة أسعار السيارات التقديري بالجنيه المصري.
٣	٨,٥	٥٥	أقل من ٥.٠٠٠
١	٦٤,٦	٤١٦	من ٥.٠٠٠ - أقل من ١٠.٠٠٠
٢	٢٢,٧	١٤٦	من ١٠.٠٠٠ - أقل من ٢٠.٠٠٠
٤	٤,٠	٢٦	من ٢٠.٠٠٠ - أقل من ٣٠.٠٠٠
٥	٢,٣	١٥	من ٣٠.٠٠٠ - أقل من ٥٠.٠٠٠
٦	٠,٦	٤	٥٠.٠٠٠ فأكثر
----	١٠٠	٦٤٤	الجملة

المصدر: الجدول من عمل الباحث استناداً إلى بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (٣٥) فئات متوسط قيمة أسعار السيارات التقديري، بالجنيه،

وفقاً لنتائج الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م

المصدر: من عمل الباحث، استناداً إلى بيانات جدول (١٩)

من خلال تحليل بيانات جدول (١٩)، ومطالعة شكل (٣٥) يتبين ما يلي:

جاءت أسعار سيارات المترددين في الفئة التي يتراوح متوسطها التقديري (من ٥٠٠٠٠ - أقل من ١٠٠٠٠٠٠ جنيهاً)، في المركز الأول، حيث بلغ عدد سيارات هذه الفئة ٤١٦ سيارة ، بنسبة بلغت ٦٤,٤ % ، كما جاءت فئة السيارات (من ١٠٠٠٠٠ - أقل من ٢٠٠٠٠٠٠ جنيهاً)، في المركز الثاني بنسبة ٢٢,٧ % ، وشغلت فئة أسعار السيارات (أقل من ٥٠٠٠٠ جنيهاً) المركز الثالث، بنسبة بلغت ٨,٥ % ، لتشكل الفئات الثلاث معاً نحو ٩٥,٨ % من جملة السيارات التي يتردد أصحابها على سوق منطقة الحرفيين، أما فئات أسعار السيارات التي يتراوح متوسط قيمتها التقديري ما بين (٢٠٠٠٠٠ - أقل من ٣٠٠٠٠٠٠ جنيهاً) فقد بلغ عدد السيارات التي تمثلها ٢٦ سيارة فقط، بنسبة بلغت ٤ % فقط ، وتناقص العدد والنسبة في الفئات الأعلى حيث بلغ عدد السيارات في فئة (٣٠٠٠٠٠٠ - أقل من ٥٠٠٠٠٠٠ جنيهاً)، ١٥ سيارة، بنسبة ٢,٣ % ، لتشغل بذلك المركز الخامس، كذلك فإن فئة السيارات الأعلى سعراً ، وهي التي يزيد متوسط أسعارها التقديري عن ٥٠٠٠٠٠٠ جنيهاً ، شغلت المركز السادس حيث بلغ عدد السيارات بتلك الفئة ٤ سيارات فقط، بنسبة ٠,٦ % . ويؤكد ذلك على أن معظم المترددين على السوق، يمتلكون سيارات اقتصادية، تتناسب مع مستوى دخولهم، وتتاسب كذلك طبيعة السلع المعروضة بالسوق.

د - التوزيع النسبي وفقاً لنوع قطع الغيار (محلية، مستوردة)

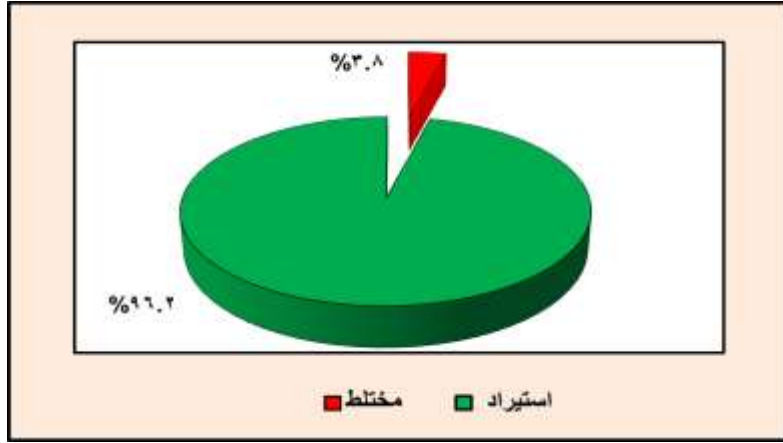
تشكل قطع الغيار المستوردة الموجودة بالسوق سواء المباعية عن طريق المعارض، أو التي تعتمد عليها ورش الصيانة والإصلاح نحو ٩٦,٢ % من جملة السلع المعروضة بالسوق، وهناك بعض المعارض التي تبيع قطع غيار مستوردة ومحلية، لكنها لا تشكل سوى ٣,٨ % فقط من حجم عينة الدراسة، وذلك كما هو مبين بجدول (٢٠)، وشكل (٣٦)

جدول (٢٠) التوزيع النسبي لقطع غيار السيارات وفقاً لنوع المصدر ديسمبر ٢٠١٨ م (محلية

ومستوردة)

التوزيع النسبي وفقاً لمصادر السلع	العدد	%
استيراد	٢٢٨	٩٦,٢
مختلط	٩	٣,٨
جملة	٢٣٧	١٠٠

المصدر: من إعداد الباحث، اعتماداً على نتائج بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨ م - إبريل ٢٠١٩ م



شكل (٣٦) التوزيع النسبي لقطع غيار السيارات وفقاً لنوع المصدر (محلية ومستوردة)

المصدر: من عمل الباحث، اعتماداً على بيانات جدول (٢٠)

٢- التوزيع الجغرافي لحركة التجارة بسوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين بحى السلام أول، بمحافظة القاهرة.

يعد التوزيع المكاني للنشاط الاقتصادي أحد أهم الموضوعات الاقتصادية، وتأتي أهمية وصف الموقع قبل تناول الأنشطة المنافسة (Marius Brühlhart: 1998, p6)، كذلك يعد التوزيع، أساس البحث الجغرافي، وبدون التوزيع تخلو الدراسة من صفتها وصبغتها الجغرافية، كما أنه، التوزيع الجغرافي، يعد النتاج الطبيعي لدور العوامل التي ساهمت في تشكيل الظاهرة موضع الدراسة، وتضع الجغرافيا الاقتصادية مفاهيم الحيز، والمكان، في بؤرة تحليلاتها. (Coe et al., 2007, p.11) وسوف ندرس التوزيع الجغرافي لحركة التجارة بسوق قطع غيار السيارات المستعملة، بمنطقة الحرفيين من خلال:

أ- التوزيع الجغرافي للسلع وفقاً لبلد المنشأ

ب - التوزيع الجغرافي وفقاً لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض، و العاملين بالسوق.

ج - التوزيع الجغرافي لحركة المترددين على السوق.

د - أهم التحليلات المكانية لمواقع المعارض، والورش، والمؤسسات ذات النشاط المختلط

أ- التوزيع الجغرافي للسلع وفقاً لبلد المنشأ

تعتبر بلد المنشأ من أهم العوامل المؤثرة على تقييم سلوك المستهلك للمنتجات الأجنبية الصنع. (شيماء عمر أحمد: ٢٠١٥، ص ٣١٤) كما تتخفف حساسية المستهلك للسعر إذا كانت بلد المنشأ ذو سمعة تجارية عالية في نفس مجال إنتاج المنتج. (شيماء عمر أحمد: ٢٠١٥، ص ٣١٥)، ويؤثر انتشار السيارة، على مدى توفر قطع الغيار المناسبة لها، والعكس، إذ ان توفر قطع غيار السيارة في السوق بأسعار اقتصادية ومناسبة يشجع على شراءها، ويعطيها ميزة تفضيلية لدى المستهلكين، تتأثر السلع المتبادلة بين دولتين بتكاليف الإنتاج، والحواجز الجغرافية

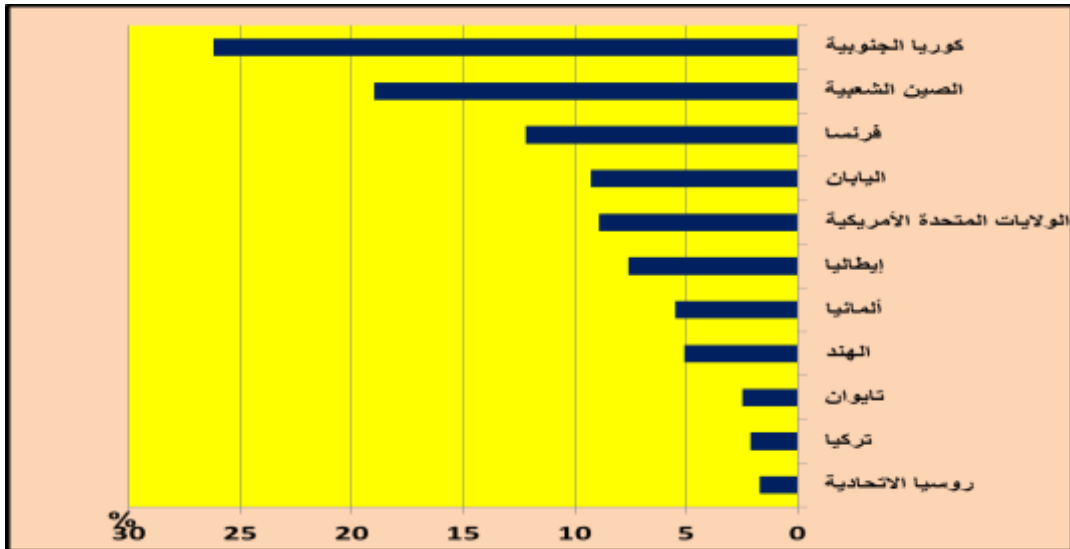
(Jonathan Eaton and Samuel Kortum:.,:2002,p.1750)

وتعد كوريا الجنوبية الدولة الأولى من بين أهم الدول المصدرة لقطع الغيار بمنطقة الدراسة، وذلك كما هو مبين بجدول (٢١)، وشكل (٣٧)

جدول (٢١) التوزيع الجغرافي لأهم البلاد التي تشكل مصدرًا لقطع غيار السيارات بسوق منطقة الحرفيين

الترتيب	%	العدد	التوزيع الجغرافي وفقًا لمصادر السلع
١	٢٦,٢	٦٢	كوريا الجنوبية
٢	١٩,٠	٤٥	الصين الشعبية
٣	١٢,٢	٢٩	جمهورية فرنسا
٤	٩,٣	٢٢	اليابان
٥	٨,٩	٢١	الولايات المتحدة الأمريكية
٦	٧,٦	١٨	إيطاليا
٧	٥,٥	١٣	ألمانيا
٨	٥,١	١٢	الهند
٩	٢,٥	٦	تايوان
١٠	٢,١	٥	تركيا
١١	١,٧	٤	روسيا الاتحادية
-	١٠٠	٢٣٧	الجملة

المصدر: الجدول من عمل الباحث، استنادًا إلى بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م



شكل (٣٧) التوزيع الجغرافي لأهم البلاد التي تشكل مصدرًا لقطع غيار السيارات بسوق منطقة الحرفيين
المصدر: من عمل الباحث، اعتمادًا على بيانات جدول (٢١)

من خلال تحليل بيانات الجدول (٢١) ومطالعة الشكل (٣٧) يتبين ما يلي:

تصدرت دولة كوريا الجنوبية قائمة أهم الدول المصدرة لقطع غيار السيارات بمنطقة الدراسة بنسبة ٢٦,٢ %، وذلك بسبب انتشار السيارات الكورية الصنع بمصر، وظهور العمالة السورية ببعض الورش بمنطقة الدراسة، والذين يفضلون التعامل مع السوق الكورية، وهناك فئة منهم امتلكت ورشاً بمنطقة الدراسة، وهي متخصصة في قطع غيار السيارات الكورية، وشغلت الصين الشعبية المرتبة الثانية بنسبة ١٩%، وذلك بسبب رخص أسعارها وانتشار السيارات الصينية في السوق المصرية، وهناك استقلالية تامة بين الخبرة المعرفية للمستهلك المصري عن مستوى التكنولوجيا في الصين الشعبية، وبين إقباله على شراء هذا المنتج (محمد عبد العظيم أبو النجا: ٢٠١٦م، ص ٢٠٢)، ذلك لأن العامل الحاسم لدى المستهلك هنا هو السعر فقط، تأتي الصين الشعبية في المرتبة الأولى في قائمة أهم الدول المصدر لمصر بقيمة ١١,٤٣ مليار دولار وبأهمية نسبية ١٦,٣٤ % من إجمالي قيمة الواردات لعام ٢٠١٨م. (وزارة التجارة والصناعة: ٢٠١٩م، ص ٢)

وشغلت فرنسا المركز الثالث بنسبة ١٢,٢%، حيث تحقق السيارات الفرنسية انتشاراً نسبياً أيضاً في السوق المصرية، وجاءت اليابان في المركز الخامس بنسبة ٩,٣%، ولا يعكس صغر النسبة هنا مدى انتشار السيارات اليابانية في السوق المصرية، لكن السبب الرئيس هنا هو ارتفاع أسعار تلك النوعية من السيارات، بالإضافة إلى تميزها بندرة الأعطال، وشغلت الولايات المتحدة المركز الخامس بنسبة ٨,٩%، وإيطاليا المركز السادس بنسبة ٧,٦%، وألمانيا المركز السابع بنسبة ٥,٥%، ثم الهند في المركز الثامن بنسبة ٥,١%، ثم تايوان في المركز التاسع بنسبة ٢,٥%، وتركيا في المركز العاشر بنسبة ٢,١%، وجاءت روسيا في المركز الحادي عشر، بنسبة ١,٧%

ب - التوزيع الجغرافي وفقاً لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض، و العاملين بالسوق.

يفضل أصحاب المشروعات الإقامة بالقرب من مقر مشروعاتهم وذلك لسهولة متابعتها، والوصول إليها وخاصة إذا كانت تلك المشروعات تعمل بشكل يومي، وفيما يلي عرضاً للتوزيع الجغرافي وفقاً لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض، و العاملين بالسوق.

- على مستوى إقليم القاهرة الكبرى

- على مستوى أحياء محافظة القاهرة

- على مستوى إقليم القاهرة الكبرى

تشكل محافظات القاهرة الكبرى، المقر الرئيسي لإقامة أصحاب الورش والمعارض، والعاملين المقيمين بالسوق، ويتضح ذلك الأمر بمنطقة الدراسة، وذلك وفقاً لما هو موضح بالجدول (٢٢)، والشكل (٣٨)

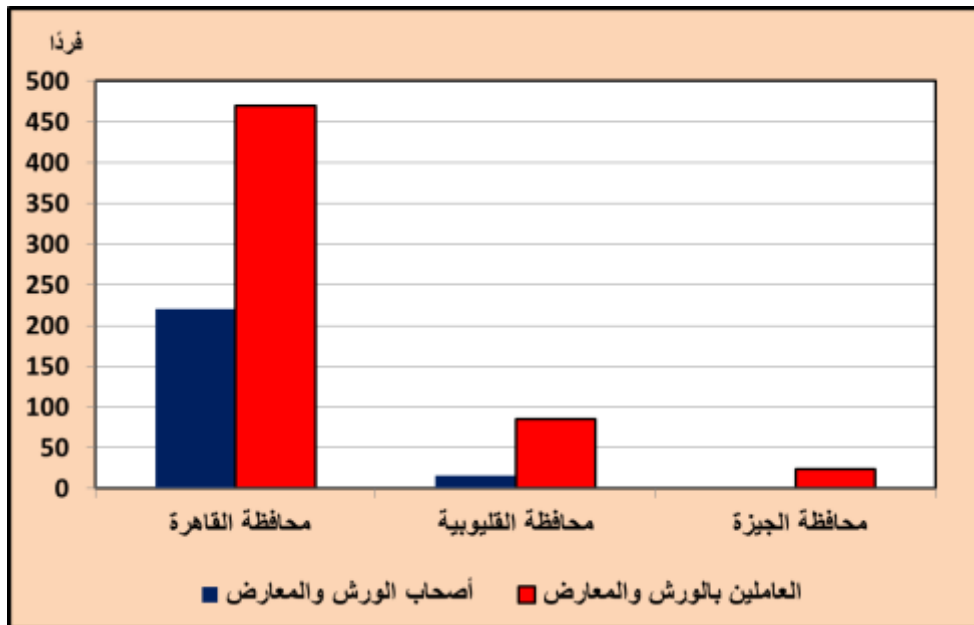
جدول (٢٢) التوزيع الجغرافي، وفقاً لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض والعاملين بالسوق، ديسمبر

٢٠١٨ م.

الجملة		العاملين بالورش والمعارض		أصحاب الورش والمعارض		التوزيع الجغرافي وفقاً لمحل الإقامة للعاملين بالسوق بإقليم القاهرة الكبرى
%	العدد	%	العدد	%	العدد	
٨٤,٦	٦٩٠	٨١,٢	٤٧٠	٩٢,٨	٢٢٠	محافظة القاهرة
١٢,٤	١٠١	١٤,٧	٨٥	٦,٨	١٦	محافظة القليوبية
٣,١	٢٥	٤,١	٢٤	٠,٤	١	محافظة الجيزة
١٠٠	٨١٦	١٠٠	٥٧٩	١٠٠	٢٣٧	الجملة

المصدر: من إعداد الباحث، استناداً إلى نتائج بيانات الدراسة الميدانية، نوفمبر ٢٠١٨ م - إبريل

٢٠١٩ م



شكل (٣٨) التوزيع الجغرافي، وفقاً لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض والعاملين بالسوق، ديسمبر

٢٠١٨ م.

المصدر: الشكل من إعداد الباحث، اعتماداً على بيانات جدول (٢٢)

يتبين من خلال تحليل الجدول (٢٢) ومطالعة الشكل (٣٨) ما يلي:

تعد محافظة القاهرة هي محل الإقامة الرئيس سواءً بالنسبة لأصحاب الورش والمعارض، أم للعاملين بها إذ يقيم بالقاهرة، ٢٢٠ فرداً من أصحاب الورش والمعارض، يشكلون ٩٢,٨% من جملة عينة الدراسة، بينما بلغ عدد المقيمين من العاملين بالورش والمعارض بمحافظة القاهرة ٦٩٠ عاملاً يشكلون ٨٤,٦% من جملة عينة الدراسة. وشغلت محافظة القليوبية المركز الثاني، حيث بلغ عدد المقيمين بها من أصحاب الورش والمعارض ١٦ فرداً، يشكلون ٦,٨% ، كما بلغ عدد العاملين المقيمين بالمحافظة ذاتها ٨٥ عاملاً يشكلون ١٤,٧% من جملة عينة الدراسة.

وشغلت محافظة الجيزة المركز الثالث، حيث بلغ عدد المقيمين بها من أصحاب المعارض فرداً واحد شكل ٠,٤% ، وبلغ عدد المقيمين بها من العمال ٢٤ عاملاً شكلوا ٤,١% من جملة عينة الدراسة.

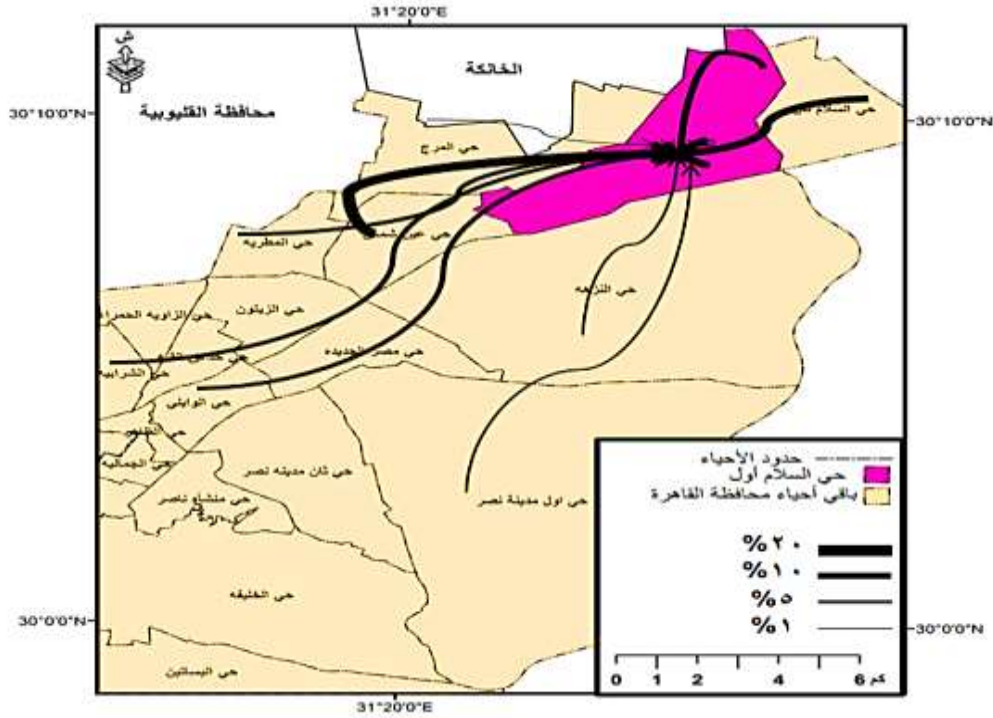
- على مستوى أحياء محافظة القاهرة

يبين التوزيع الجغرافي لأصحاب الورش والمعارض، وفقاً لمحل إقامتهم تركيزهم بالأحياء القريبة من منطقة الدراسة، وذلك وفقاً لما هو مبين بجدول (٢٣) وشكل (٣٩)

جدول (٢٣) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض، على مستوى أحياء محافظة القاهرة.

محل الإقامة	العدد	%
عين شمس	٣٧	١٦,٨
السلام ثان	٣٠	١٣,٦
السلام أول	٢٠	٩,١
الشرابية	١٦	٧,٣
المطرية	١٦	٧,٣
الوايلي	١٦	٧,٣
الزيتون	١٠	٤,٥
النزهة	٨	٣,٦
أول مدينة نصر	٨	٣,٦
مدينة الشروق	٧	٣,٢
المرج	٦	٢,٧
أخرى	٤٦	٢٠,٩
الإجمالي	٢٢٠	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحث اعتماداً على نتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل



شكل (٣٩) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة أصحاب الورش والمعارض، على مستوى أحياء محافظة القاهرة، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م.

المصدر: الشكل من عمل الباحث، اعتماداً على بيانات جدول (٢٣)

يتبين من خلال تحليل بيانات جدول (٢٣) ومطالعة الشكل (٣٩) ما يلي:

تصدر حي عين شمس المركز الأول بين أحياء محافظة القاهرة، حيث بلغ عدد المقيمين به من أصحاب الورش والمعارض ٣٧ فرداً يشكلون ١٦,٨% من حجم عينة الدراسة، وذلك لأن معظم أصحاب الورش نزحوا من هذا الحي إلى منطقة الدراسة، وجاء حي السلام ثان في المركز الثاني حيث بلغ عدد المقيمين به ٣٠ فرداً من أصحاب الورش والمصانع، شكلوا ١٣,٦% من جملة عينة الدراسة، وفي المركز الثالث جاء حي اسلام أول، بعدد بلغ ٢٠ فرداً، وبنسبة شكلت ٩,١%، وتمثلت أعداد أحياء الشرايية، والمطرية، والوايلي حيث بلغ العدد ١٦ فرداً لكلٍ منهم، وبنسبة ٧,٣%، أما باقي الأحياء فقد مثلت أعداداً قليلة وتمثلت في أحياء: الزيتون، والنزهة، أول مدينة نصر، ومدينة الشروق، وحي المرج.

- توزيع العاملين بالسوق، وفقاً لمقر إقامتهم على مستوى أحياء محافظة القاهرة.

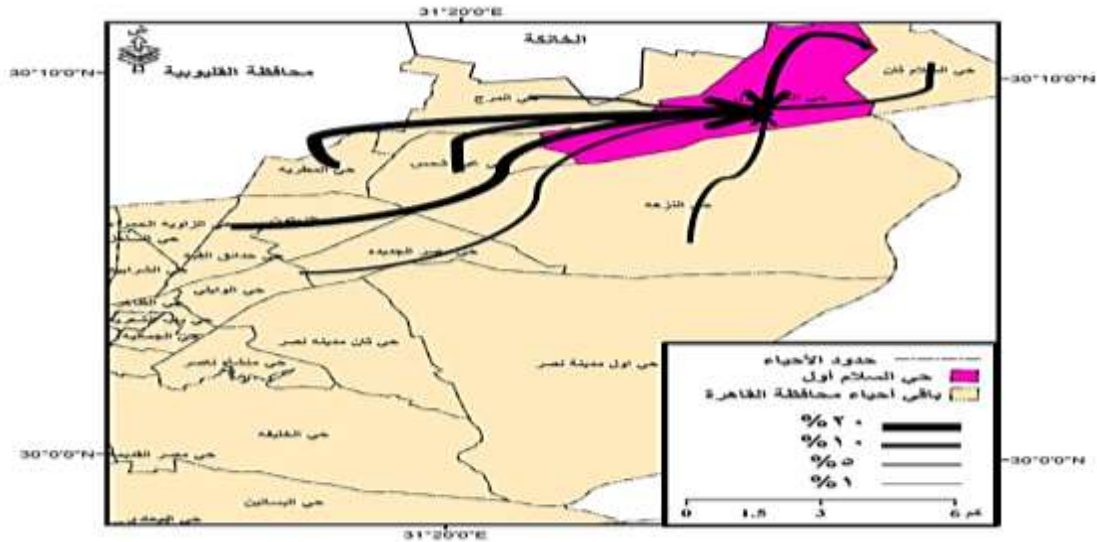
اختلف التوزيع الجغرافي للعاملين بالورش والمعارض على مستوى أحياء محافظة القاهرة، عن توزيع

أصحاب الورش والمعارض، وذلك كما هو مبين بالجدول (٢٤)، والشكل (٤٠).

جدول (٢٤) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة العاملين بالورش والمعارض، على مستوى أحياء محافظة القاهرة، وفقًا لنتائج بيانات الدراسة الميدانية ديسمبر ٢٠١٨ م.

محل الإقامة	العدد	%
المطرية	٨٢	١٧,٤
الزاوية الحمراء	٧٣	١٥,٥
عين شمس	٦٩	١٤,٧
السلام أول	٦٣	١٣,٤
السلام ثان	٤٤	٩,٤
المرج	٣١	٦,٦
النزهة	٣٠	٦,٤
الوايلي	٢٧	٥,٧
اخرى	٥١	١٠,٩
الجملة	٤٧٠	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحث اعتمادًا على نتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨ م - إبريل ٢٠١٩ م



شكل (٤٠) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة العاملين بالورش والمعارض، على مستوى أحياء محافظة القاهرة، وفقًا لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨ م - إبريل ٢٠١٩ م.
المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على بيانات جدول (٢٤)

يتبين من خلال تحليل بيانات الجدول (٢٤) ، ومطالعة الشكل (٤٠) ما يلي:

جاء حي المطرية في المركز الأول من بين الأحياء التي يقطنها العاملون بالورش والمعارض بمنطقة الدراسة، حيث بلغ عدد العمال المقيمين به ٨٢ عاملاً، بنسبة ١٧,٤%، ويرجع ذلك إلى وجود منطقة سوق عزبة شلبي بالحي والتي شكلت مصدرًا مهمًا لتلك النوعية من العمالة، وجاء حي الزاوية الحمراء في المركز الثاني، بعدد بلغ ٧٣ عاملاً، وبنسبة ١٥,٥%، وجاء حي عين شمس في المركز الثالث بعدد بلغ ٦٩ عاملاً، وبنسبة ١٤,٧%، كما جاء حي السلام أول في المركز الرابع، بعدد ٦٣ عاملاً، وبنسبة ١٣,٤% ، ثم جاء حي السلام ثان في المركز الخامس حيث بلغ عدد العمال المقيمين به ٤٤ عاملاً، بنسبة ٩,٤%، وجاءت الأحياء التالية بأعداد ونسب قليلة وهي أحياء المرج والنزهة و الوايلي حيث بلغت الأعداد ٣١ - ٣٠ - ٢٧ ، بنسب قدرها ٦,٦% - ٦,٤% - ٥,٧% على الترتيب.

ج - التوزيع الجغرافي لحركة المترددين على السوق.

يشير التوزيع الجغرافي لحركة المترددين على السوق إلى كفاءة السوق، كما يسهم في تحديد نطاق نفوذها ومدى قدرتها على جذب متسوقين من مناطق أبعاد، كما يوضح مدى قدرتها على مواجهة الأسواق الأخرى المنافسة، وفيما يلي عرض لحركة المترددين على سوق منطقة الحرفيين وفقاً لمحل إقامتهم على مستوى المحافظات، وكذلك على مستوى احياء محافظة القاهرة.

- على مستوى محافظات الجمهورية.

- على مستوى أحياء محافظة القاهرة.

- على مستوى محافظات الجمهورية.

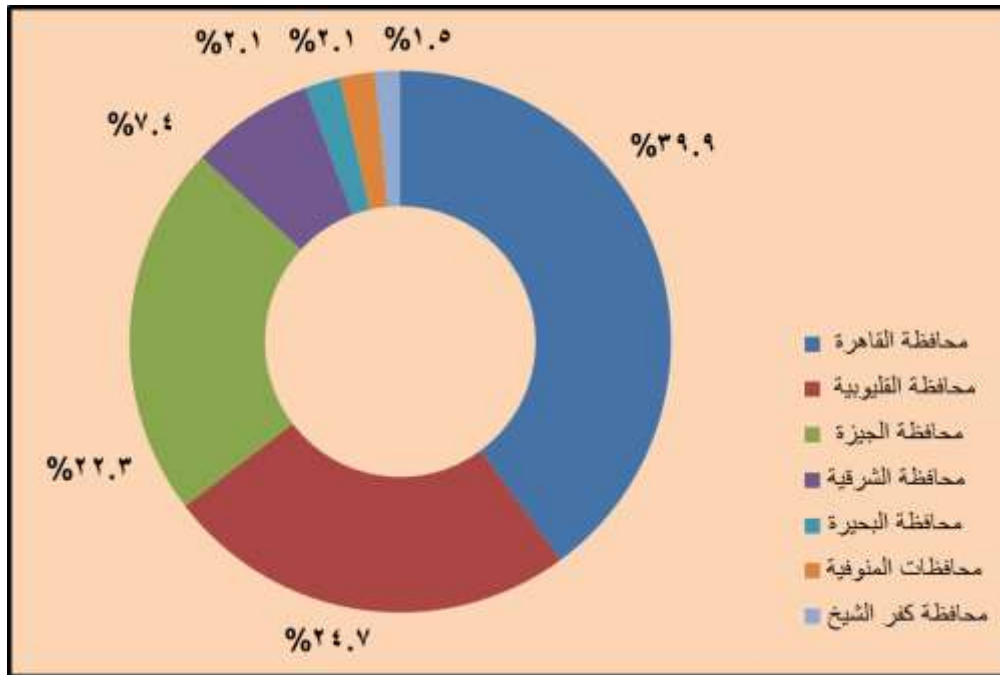
تجذب منطقة الدراسة متسوقين من محافظات أخرى نظراً لسمعتها العالية في مجال تجارة قطع غيار السيارات

المستعملة، ويبين ذلك جدول (٢٥)، وشكل (٤١)

جدول (٢٥) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة العاملين بالورش والمعارض، حسب محافظات الجمهورية

التوزيع الجغرافي وفقاً لمحل إقامة المترددين على السوق	العدد	%
محافظه القاهرة	٢٦٥	٣٩,٩
محافظه القليوبية	١٦٤	٢٤,٧
محافظه الجيزة	١٤٨	٢٢,٣
محافظه الشرقية	٤٩	٧,٤
محافظه البحيرة	١٤	٢,١
محافظات المنوفية	١٤	٢,١
محافظه كفر الشيخ	١٠	١,٥
الجملة	٦٦٤	١٠٠

المصدر: الجدول من عمل الباحث اعتماداً على نتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م.



شكل (٤١) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة العاملين بالورش والمعارض، على مستوى محافظات الجمهورية، وفقاً لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل

٢٠١٩م.

يتبين من تحليل بيانات جدول (٢٥)، ومطالعة الشكل (٤١) ما يلي:

جاءت محافظة القاهرة في المركز الأول بالنسبة لمحل إقامة المترددين، حيث بلغ عدد المقيمين بها ٢٦٥ مترددًا، بنسبة بلغت ٣٩,٩%، (أي نحو خمسي عدد المترددين)، وشغلت محافظة القليوبية المركز الثاني، حيث أنها أقرب المحافظات للسوق، بعد محافظة القاهرة، وقد بلغ عدد المقيمين بها ١٦٤ فردًا يشكلون ٢٤,٧% (أي تقريباً رُبع حجم عينة الدراسة)، وشغلت محافظة الجيزة المركز الثالث، حيث بلغ عدد المقيمين بها ١٤٨ فردًا ممن شملتهم عينة الدراسة بنسبة بلغت ٢٣,٣% (أي أقل قليلاً من رُبع حجم العينة) لتشكل محافظات القاهرة الكبرى ما عدده ٥٧٧ فردًا، بنسبة ٨٦,٨%، من جملة عينة الدراسة، وجاءت محافظة الشرقية في المركز الرابع بعدد بلغ ٤٩ مترددًا وبنسبة بلغت ٧,٤% وذلك لقربها أيضًا من منطقة الدراسة، تلتها محافظة البحيرة، والمنوفية في المركز الخامس بعدد ١٠ أفراد، وبنسبة ١,٥%.

- على مستوى أحياء محافظة القاهرة

تصدرت محافظة القاهرة المركز الأول بين محافظات الجمهورية، وفقًا لمحل إقامة المترددين، وذلك بعدد بلغ ٢٦٥ مترددًا، وبنسبة بلغت ٣٩,٩%، ويبين جدول (٢٦)، وشكل (٤٢) التوزيع الجغرافي للمترددين وفقًا لمحل إقامتهم على مستوى أحياء المحافظة.

جدول (٢٦) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة العاملين بالورش والمعارض، على مستوى أحياء محافظة

القاهرة

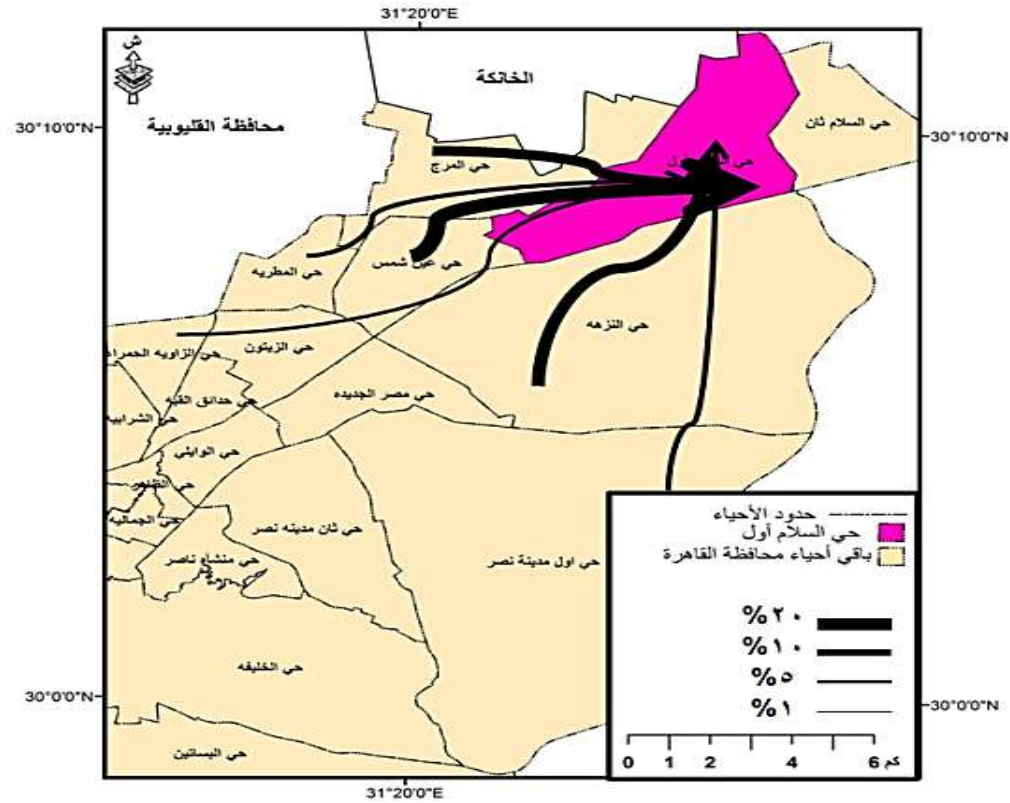
العدد	%	التوزيع الجغرافي وفقًا لمحل إقامة المترددين بالسوق
٥٦	٢١,١	عين شمس
٤٥	١٧	النزهة
٢٨	١٠,٦	المرج
١٨	٦,٨	المطرية
١٧	٦,٤	أول مدينة نصر
١٥	٥,٧	الزاوية الحمراء
٨٦	٣٢,٥	أخرى
٢٦٥	١٠٠	الإجمالي

المصدر: الجدول من عمل الباحث اعتمادًا على نتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل

٢٠١٩م.

يتبين من خلال تحليل بيانات جدول (٢٦)، ومطالعة الشكل (٤٢) ما يلي:

جاء حي عين شمس في مركز الصدارة بين الأحياء التي تمثل محل إقامة المترددين بمحافظة القاهرة، حيث بلغ عدد المترددين المقيمين به ٥٦ متردداً، بنسبة بلغت ٢١,١% من حجم عينة الدراسة، ومعظمهم كانوا أصحاب ورش بحى عين شمس جاءوا بأنفسهم أو مع عملاء لهم لشراء قطع غيار سيارات، وشغل حي النزهة المركز الثاني، حيث بلغ عدد المترددين المقيمين به ٤٥ متردداً، بنسبة بلغت ١٧%، وجاء حي المرج في المركز الثالث حيث بلغ عدد المترددين على السوق المقيمين به ٢٨ متردداً، بنسبة ١٠,٦%، وشغل حي المطرية المركز الرابع، بعدد بلغ ١٨ متردداً وبنسبة بلغت ٦,٨%، وشغل حي اول مدينة نصر المركز الخامس بعدد ١٧ متردداً وبنسبة ٦,٤%، كما شغل حي الزاوية الحمراء المركز السادس حيث بلغ عدد المترددين المقيمين به ١٥ متردداً، بنسبة ٥,٧% من حجم عينة الدراسة.



شكل (٤٢) التوزيع الجغرافي، لمحل إقامة العاملين بالورش والمعارض، على مستوى أحياء محافظة القاهرة، وفقاً

لنتائج بيانات الدراسة الميدانية نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م

د - أهم التحليلات المكانية لمواقع المعارض، والورش، والمؤسسات ذات النشاط المختلط

اعتمد الباحث في التحليلات المكانية Spatial Analysis على بيانات الحصر الميداني، وليس على حجم العينة، وذلك لسببين مهمين:

أوليهما: صغر مساحة منطقة الدراسة، ٨,١ كم^٢، والذي مكن الباحث من عمل حصر شامل للورش والمعارض الموجودة بها.

ثانيهما: لا يمكن الاعتماد على عينة، مهما بلغ حجمها، في إجراء التحليلات المكانية، ذلك لأن النتائج لن تكون دقيقة، لأنها لن تمثل المجتمع الكلي للظاهرة.

وقد اعتمد الباحث على برنامج ARC G.I.S 10.6.1 وذلك لتحديد ما يلي:

أ - المركز المتوسط للورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

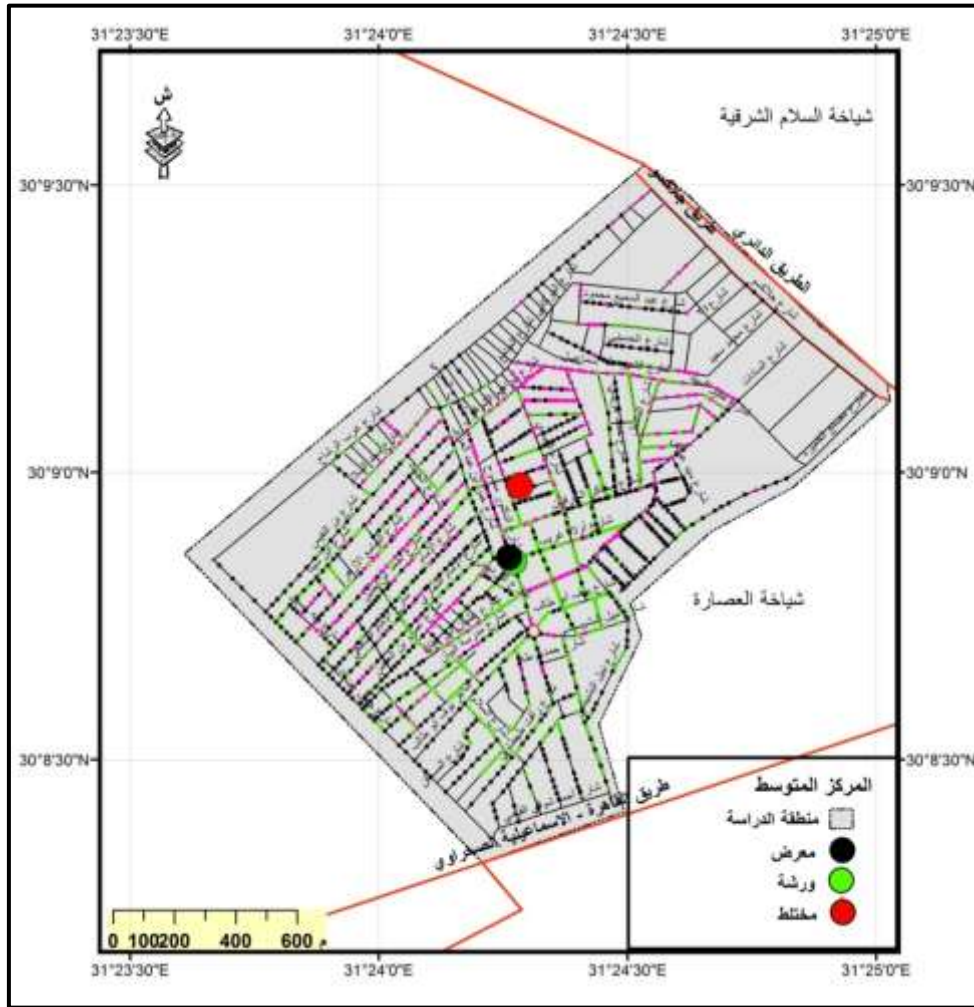
ب - التوزيع الاتجاهي للورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

ج - المسافة المعيارية للورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

د - معامل الجار الأقرب للورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

أ - المركز المتوسط **Mean Center** للورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

يقصد بالمركز المتوسط، المركز الهندسي لإحداثيات جميع نقاط الظاهرة، ويهدف إلى تحديد المركز الجغرافي لتوزيع عناصر الظاهرة، كما يشير إلى النقطة المتوسطة والأمتل للتوزيع شكل (٤٣) وتتحرك هذه النقطة كلما تغير ثقل توزيع الظاهرة. وتم حسابه باستخدام برنامج Arc GIS Ver.10.6.1 وأدوات الإحصاء المكاني Spatial Statistics Tools ثم المجموعة Measuring Geographic Distributions ثم Mean Center. ويلاحظ من خلال مطالعة الشكل، أن المركز الجغرافي لتوزيع المعارض، والورش، يكاد يكون متطابقاً، ويشير ذلك إلى التوزيع شبه المتجانس للورش والمعارض، لكنه يبعد قليلاً باتجاه الشمال الغربي بالنسبة للمنشآت المختلطة التي تجمع بين العمل كورش أو معارض في الوقت ذاته، وتفسير ذلك أن تلك المنشآت لها توزيع مترکز داخل منطقة الدراسة، وليس على أطرافها، عكس الورش والمعارض التي تنتوزع في قلب المنطقة وعلى أطرافها.



شكل (٤٣) المركز المتوسط للورش، والمعارض، والمنشآت المختلطة بمنطقة الحرفيين

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على برنامج Arc G.I.S 10.6.1

يحسب المركز المتوسط كالتالي : (جمعة محمد داود:٢٠١٢، ص ٤١)

المركز المتوسط هو الموقع (أو النقطة) التي تتوسط المواقع الجغرافية (الإحداثيات) لمفردات الظاهرة قيد الدراسة. ويتم حساب موقع (إحداثيات) المركز المتوسط كمتوسط لقيم إحداثيات مواقع مفردات التوزيع:

$$\text{الإحداثيات من للمركز المتوسط} = \frac{\text{متوسط الإحداثيات من لجميع نقاط التوزيع}}{\text{مجموع الإحداثيات من / عدد نقاط التوزيع}}$$

$$\text{الإحداثيات من للمركز المتوسط} = \frac{\text{متوسط الإحداثيات من لجميع نقاط التوزيع}}{\text{مجموع الإحداثيات من / عدد نقاط التوزيع}}$$

ب - الاتجاه التوزيعي **Directional Distribution** ، للورش والمعارض والمنشآت ذات النشاط المختلط بمنطقة الدراسة.

يهدف الاتجاه التوزيعي Directional Distribution* إلى تحديد الاتجاه الذي تتركز فيه الظاهرة مكانيًا، يفسر الشكل العام لتوزيع الظاهرة، برسم شكل يضم أغلب مراكز الإقامة ويعرف بالشكل البيضاوي للتشتت Standard Deviation Ellipse، ويجب عن سؤال هل التوزيع يأخذ شكل واتجاه معين أو لا؟ وبالتطبيق ببرنامج Arc GIS Ver.10.6.1 وأدوات الإحصاء المكاني Spatial Statistics Tools لوحظ أن هذا الشكل في منطقة الدراسة يغطي بالنسبة للمعارض مساحة مقدارها ٦١٥٦١٣ مترًا مربعًا، وبزاوية مقدارها ٤٠,٦° ، وكذلك يغطي بالنسبة للورش ٤٩٨٨١٩ مترًا مربعًا، وبزاوية مقدارها ٣٧,٣° بالقياس من الاتجاه الشمالي. كما يغطي بالنسبة للمنشآت ذات النشاط المختلط، ٥١٤٦٦٢ مترًا مربعًا، وبزاوية مقدارها ٤٥,٦° بالقياس من الاتجاه الشمالي.

ويبين الشكل (٤٤) أن المعارض، والورش، والمنشآت ذات النشاط المختلط تأخذ اتجاهًا توزيعيًا متماثلًا باتجاه الجنوب الغربي، وذلك في الاتجاه نحو الكتلة العمرانية الأعلى كثافة داخل حي السلام أول حيث توفر المرافق، ووجود المباني التي تستخدم أدوارها الأرضية في الاستعمال التجاري.

*يتم حساب عناصر الاتجاه التوزيعي كالتالي: (جمعة محمد داود: ٢٠١٢، ص ٤٦)

$$١- زاوية انحراف المحور الأكبر (زاوية التوزيع) = ز = \text{ظا}^{-١} (أ + ب) / ج$$

حيث:

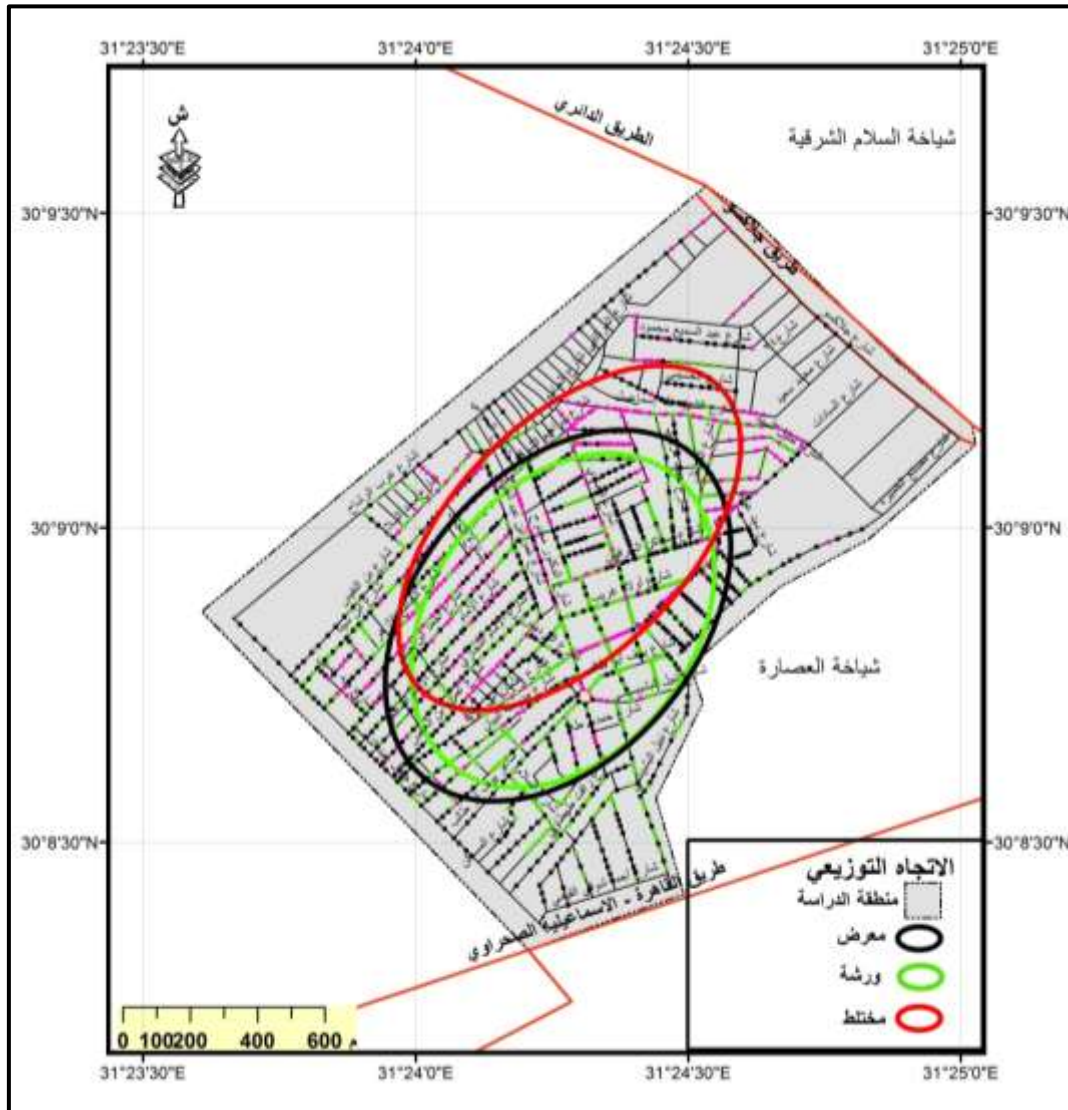
$$أ = \text{مج (س-س)}^٢ - \text{مج (ص-ص)}^٢$$

$$ب = \sqrt{ [\text{مج (س-س)}^٢ - \text{مج (ص-ص)}^٢]^٢ + \text{مج (س-ص)}^٢ }^٢$$

$$ج = \text{مج (س-س)} \times \text{مج (ص-ص)}$$

$$٢- \text{محور التوزيع في اتجاه س} = \sqrt{ [\text{مج (س-س)} \times \text{جتا ز} - \text{مج (ص-ص)} \times \text{جا ز}] / \text{ن}}$$

$$٣- \text{محور التوزيع في اتجاه ص} = \sqrt{ [\text{مج (س-س)} \times \text{جتا ز} - \text{مج (ص-ص)} \times \text{جا ز}] / \text{ن}}$$

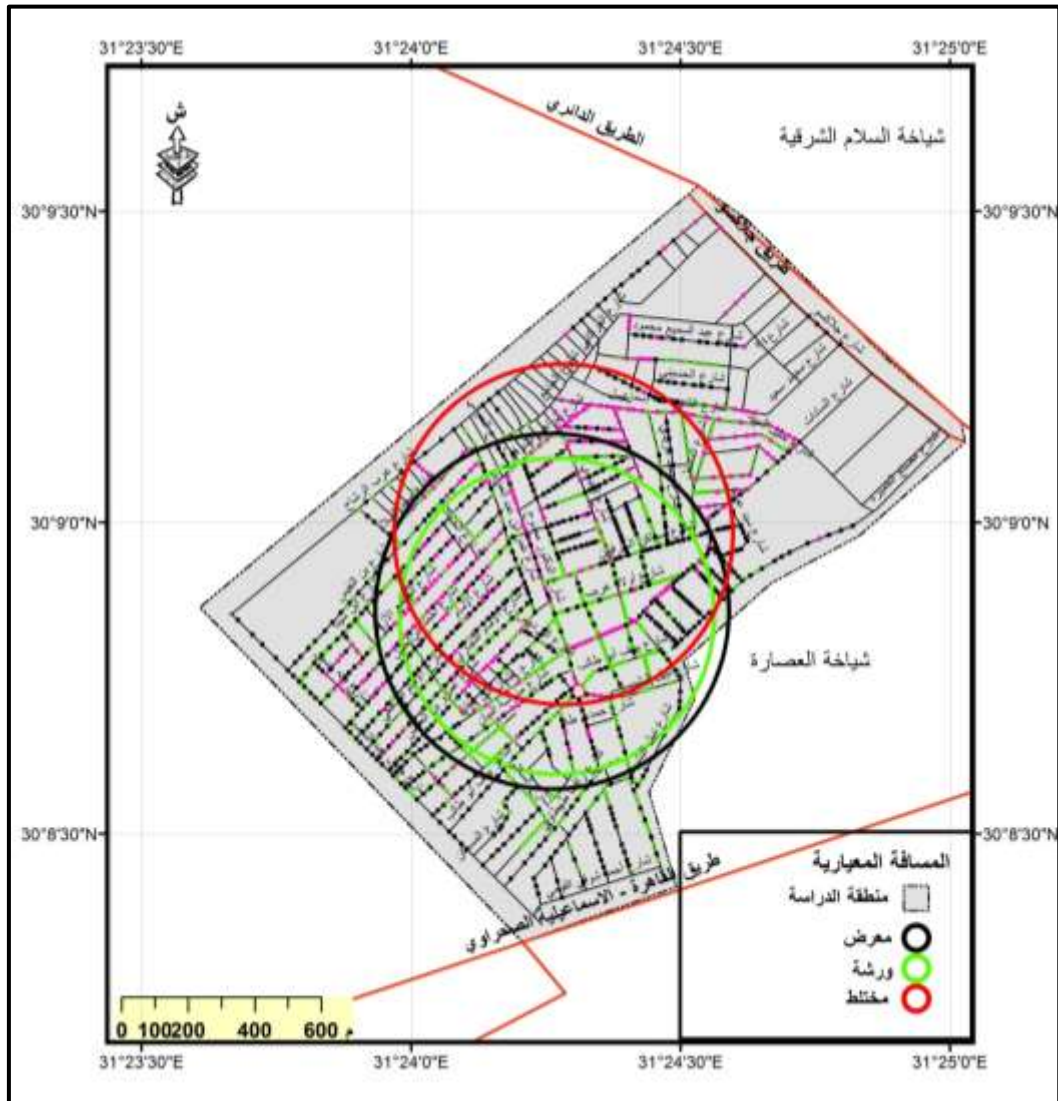


شكل (٤٤) الاتجاه التوزيعي الورش، والمعارض، والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على برنامج Arc G.I.S 10.6.1

ج - المسافة المعيارية للورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

يمكن القول أن مفهوم المسافة المعيارية، يماثل مفهوم الانحراف المعياري بالنسبة للبيانات غير المكانية، وهي تمثل نصف قطر لدائرة مركزها هو المركز المتوسط لتوزيع نقاط الظاهرة، وتهدف إلى تحديد مدى التشتت أو الانتشار بالنسبة لتوزيع الظاهرة المكاني، وتشتمل كل دائرة من الدوائر الثلاث الممثلة في الشكل (٤٥) على ٦٧% من توزيع الورش والمعارض والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة، ويدل تقارب أنصاف أقطار الدوائر من حيث الطول على تجانس نمط الانتشار.



شكل (٤٥) المسافة المعيارية لتوزيع الورش، والمعارض، والمنشآت المختلطة بمنطقة الدراسة.

المصدر: من عمل الباحث اعتمادًا على برنامج Arc G.I.S 10.6.1

*المسافة المعيارية = $([(\text{مج} - \text{س}) / \text{ن}] + [(\text{مج} - \text{ص}) / \text{ص}])$ (جمعة محمد داود: ٢٠١٢ م، ص ٤٤)

د - معامل تحليل الجار الأقرب (صلة الجوار) **Nearest Neighbor Analysis** للورش والمعارض والمنشآت ذات النشاط المختلط بمنطقة الدراسة.

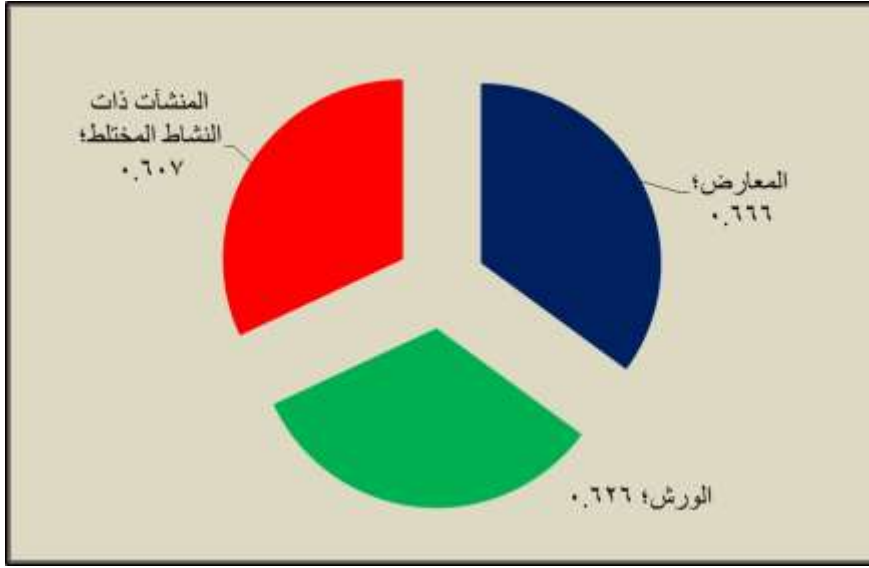
يستخدم معامل الجار الأقرب لقياس نمط التوزيع النقطي وفق نموذج كمي مستمر. وتتراوح قيمه ما بين (صفر - ٢.١٥) ويستدل منه علي نمط Pattern توزيع الظاهرة، وله ٣ أشكال رئيسة هي النمط المتجمع Clustered والعشوائي Random والمنتظم Dispersed. ومن برنامج Arc GIS Ver.10.6.1 ثم Spatial Statistics Tools، وأدوات تحليل الأنماط Analyzing Patterns، وطريقة المسافة المباشرة Euclidean Distance التي تحسب المسافة المستقيمة بين كل ظاهرة وأخرى وكلما اقتربت قيمة معامل صلة الجوار من الصفر دل ذلك على التركيز الشديد، وكلما زادت القيمة دل ذلك على التبعثر، كما هو مبين بالجدول (٢٧) والشكل (٤٦)

جدول (٢٧) قيمة معامل صلة الجوار للمعارض، والورش، والمنشآت ذات النشاط المختلط.

النوع	قيمة معامل صلة الجوار
المعارض	٠,٦٦٦
الورش	٠,٦٢٦
المنشآت ذات النشاط المختلط	٠,٦٠٧
المتوسط	٠,٦٣٣

المصدر: من إعداد الباحث باستخدام برنامج Arc G.I.S 10.6.1

يتبين من خلال بيانات جدول (٢٧)، و مطالعة شكل (٤٦) أن قيمة معامل صلة الجوار للمعارض والورش و المنشآت ذات النشاط المختلط هي على الترتيب ٠,٦٦٦ - ٠,٦٢٦ - ٠,٦٣٣ ، وهذا يدل على تركزها ، وعدم تباعدها، وهذا ما أكدته الدراسة الميدانية للباحث حيث تلاصق الورش والمعارض وتكتلها داخل منطقة الدراسة، وخاصة مع صغر مساحتها.



شكل (٤٦) قيمة معامل صلة الجوار لتوزيع المعارض، والورش، والمنشآت ذات النشاط المختلط بمنطقة الدراسة.

حساب معامل صلة الجوار (عبد الحليم البشير الفاروق: ٢٠٠٩، ص ص ١٦٢ - ١٦٣)

$$\text{معادلة (١)} \quad = D_{\text{obs}} / D_{\text{ran}} = R$$

حيث $\sum d/n = D_{\text{obs}}$ أي إجمالي المسافات الملاحظة بين كل نقطة وأقرب جار لها في المساحة المحددة مقسومًا على عدد نقاط التوزيع

$$D_{\text{ran}} = \text{متوسط المسافة العشوائي، أي } \left(\sqrt{N/A} \right) \times 1/2 \text{ والصيغة اللفظية للقانون هي :}$$

$$1/2 \left(\sqrt{N/A} \right) \text{ (الجزء التربيعي لعدد النقاط مقسومًا على المساحة)}$$

$$N = \text{إجمالي نقاط التوزيع}$$

$A =$ إجمالي المساحة التي تنتشر فيها نقاط التوزيع. وبتعويض قانون D_{ran} في المعادلة (١) فإن صيغة R

تصبح :

$$\text{معادلة (٢)} \quad R = D_{\text{obs}} / \left\{ 1/2 \times \sqrt{(N/A)} \right\}$$

$$\text{معادلة (٣)} \quad R = 2 D_{\text{obs}} \times \sqrt{(N/A)} \text{ وبصورة مبسطة أكثر تصبح المعادلة (٢) كما يلي}$$

خامسًا - أهم المشكلات التي تواجه سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين.

تتنوع المشكلات التي تواجه سوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين بحي السلام أول، بمحافظة القاهرة، وتتمثل تلك المشكلات في:

أ - ارتفاع قيمة الإيجارات وتكلفة المرافق.	١ - مشكلات تتعلق بأصحاب الورش والمعارض.
ب- اختلاط العمالة غير الماهرة بالعمالة الماهرة.	
ج- انتشار العشوائيات وأعمال البلطجة داخل السوق وحولها.	
د - انخفاض أسعار الإصلاح بسبب غياب المعايير.	
هـ- ظهور مناطق قريبة منافسة بمدن النهضة والسلام والعبور .	
أ - الشعور بعدم الاستقرار في العمل	٢ - مشكلات تتعلق بالعاملين في السوق.
ب - مخاطر الإصابة أثناء العمل	
ج - انخفاض الأجور	
أ - انتشار قطع غيار السيارات مجهولة المصدر	٣ - مشكلات تتعلق بالمرتدين على السوق.
ب - ارتفاع أسعار قطع غيار السيارات المستعملة	
ج- غياب وجود ضمانات لقطع الغيار المستعملة، وكذلك للإصلاح والصيانة	
كالتلوث الضوضائي والحوادث المرورية وغيرها	٤ - مشكلات أخرى

المصدر: الدراسة الميدانية للباحث ديسمبر ٢٠١٨ م - مايو ٢٠١٩ م.

١- مشكلات تتعلق بأصحاب الورش والمعارض.**أ - ارتفاع قيمة الإيجارات وتكلفة المرافق.**

يشكو أصحاب الورش والمعارض بمنطقة الحرفيين من التكلفة المرتفعة للقيمة الإيجارية، خاصة مع تطبيق قانون الإيجار الجديد، وعند تجديد العقد يطلب المؤجر مبالغ مُغالى فيها مما يضطر أصحاب الوحدات المستأجرة إلى إغلاق النشاط، أو الرضوخ لمطالب المالك، ويرى بعض أصحاب الورش والمعارض بمنطقة الحرفيين أن إلغاء السوق الحرة بمحافظة بورسعيد قد تسبب في ارتفاع أسعار الإيجارات في السوق، حيث نزح عدد غير قليل من تجار بورسعيد إلى منطقة الحرفيين، وقاموا بشراء ورش ومعارض لتكون مقرًا لهم مما ترتب عليه ارتفاع أسعار التمليك والإيجار (مقابلة شخصية مع أحد العاملين بحي السلام أول، الأثنين ٤ مارس ٢٠١٩م)، كذلك شكلت نسبة الشكوى من ارتفاع تكلفة المرافق، وخاصة الكهرباء ١٠٠% من حجم العينة، وتحديدًا مرفق الكهرباء.

ب- اختلاط العمالة غير الماهرة بالعمالة الماهرة.

اكتسبت سوق منطقة الحرفيين سمعة طيبة على مدى العقود الثلاثة الماضية، واعتبر ذلك أحد عوامل الجذب المهمة، وخاصة في مرحلة سيادة نمط الصيانة والإصلاح، وقبل التحول نحو سيادة النمط التجاري، لكن هذه السمعة الجديدة والثقة في مهارة العاملين بورش إصلاح السيارات، بدأت في التراجع جراء نزوح عمال غير مؤهلين للعمل بها، وخاصة من محافظتي الشرقية والقليوبية، وهو ما هدد الحرفيين المهرة بالمدينة نتيجة للسمعة السيئة التي باتت تهددهم في أرزاقهم حيث أن المتعاملين مع السوق، عندما يتعرضون لأي مشكلة في إصلاح سيارتهم بإحدى الورش، فهم غالبًا ما يتجنبون التعامل مع المنطقة ككل، خشية تكرار المشكلة، ويفاقم من ذلك الوضع عدم وجود أية ضمانات لدى المتردد على السوق، سوى ضمير العامل أو أمانة الورشة التي يتعامل معها، ومما يفاقم من هذه المشكلة هو أن بعض الورش يتم إنشائها دون أية ضوابط، فمجرد إنشاء عقار بالمنطقة، وهو غالبًا يتم بالمخالفة، فذلك معناه أن الدور الأرضي سيكون معرض للبيع قطع غيار السيارات، أو ورشة إصلاح وصيانة، أو كليهما، ويتم توفير العمالة بغض النظر عن كفاءتها.

ج - انتشار العشوائيات وأعمال البلطجة داخل السوق وحولها.

يعد انتشار العشوائيات حول السوق، ونزوح البلطجية ومن لا عمل لهم بالمناطق والمحافظات الأخرى، ومزاحمة بل وسرقة الزبائن منذ دخولهم المدينة، من أهم مشكلات السوق وقد بينت نتائج الدراسة الميدانية أن نحو ٢٣% من رواد السوق، قد تعرضوا بشكل أو بآخر لأحد أعمال البلطجة، وقد أكد ٢٣٠ فردًا من أصحاب الورش والمعارض يشكلون ٩٧% من عينة الدراسة حدوث مشاجرات يومية بمنطقة السوق، مما ينعكس أثره سلبيًا على النشاط التجاري بها.

د - انخفاض أسعار الإصلاح بسبب غياب المعايير

يلجأ المترددون على سوق منطقة الحرفيين إلى أسلوب الفصال (التفاوض على السعر)، للتغلب على مشكلة عدم معرفتهم بالتكلفة الحقيقية للإصلاح أو صيانة السيارة، حيث لا توجد آلية معينة أو معايير محددة لتكلفة الإصلاح أو الصيانة، والمسألة كلها تخضع لمتغيرات لا يمكن قياسها، منها إتقان الصانع لمهنته، ضميره المهني، قدرته على معرفة السبب الحقيقي لتعطل السيارة، جودة الخامات المستخدمة في حالة دهان السيارة مثلاً... الخ، وبالرغم من ذلك تظل أسعار شراء قطع الغيار وتكلفة الإصلاح والصيانة أقل منها بكثير لدى أصحاب التوكيلات، وقد أخبر بعض التجار بمنطقة الدراسة الباحث ، أن بعض التوكيلات الشهيرة تشتري قطع غيار السيارات المستعملة من سوق منطقة الحرفيين في حالة وجود عجز لديها، وتستخدمها في إصلاح السيارات على أنها قطع غيار مستورة جديدة، وهذا الموضوع يتم دون معرفة العميل. (مقابلة شخصية للباحث، ٤ مارس ٢٠١٩م)

وقد بدأت منطقة الحرفيين خلال الفترة التي أعقبت قيام ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١م، ثم مع تعويم الجنيه وانخفاض قيمته وما صحب ذلك من تدني القدرة الشرائية للمواطنين، تعاني برغم التميز النسبي في سعر الإصلاح بها من حالة ركود واسعة، خاصة في مجال الصيانة والإصلاح، لتجنب كثير من الأفراد إنفاق أموالهم على صيانة السيارات، والإصلاحات غير العاجلة، والتي تتطلب مبالغ كبيرة كعمليات السمكرة والدوكو وعمرات الموتور، ولا يتم الإصلاح إلا في حالات الضرورة القصوى، إذ انه وللأسف فإن بعض السيارات التي لا تصلح للترخيص، أحياناً يتمكن أصحابها من تجديد رخصة القيادة، وقد لا يكون المجال مناسباً هنا للإجابة عن السؤال المنطقي، وكيف يتم ذلك!!

هـ - ظهور مناطق قريبة منافسة بمدن النهضة والسلام والعبور.

نتيجة للسماح بوجود مناطق حرفية بالمدن الجديدة القريبة من سوق منطقة الحرفيين، بدأت تظهر تجمعات لورش صيانة وإصلاح السيارات، ومحال لبيع قطع غيار السيارات، وهي وإن كانت لا تحظى بنفس السمعة والمكانة التي تتسم بها منطقة الحرفيين، إلا أنها تمكنت من جذب قطاع كبير من الأفراد، وخاصة من سكان المدن ويوجد أكبر تجمع لورش الصيانة والإصلاح بمدينة النهضة، يليها وفي المرتبة الثانية مدينة السلام، وتأتي مدينة العبور في المركز الثالث، ويقع أكبر تجمع بالحيين الاول والثاني.

وتتلخص أهم عوامل الجذب فيما يلي:

- قرب المسافة، إذ يفضل صاحب السيارة المراد إصلاحها أن تكون عملية الإصلاح قريبة من مقر سكنه حتى يسهل عليه متابعة عملية الإصلاح أو الصيانة ، خاصة في الحالات التي يتطلب فيها الإصلاح يوماً كاملاً أو أكثر

- رخص تكلفة الإصلاح في بعض الحالات، حتى وإن كانت على حساب الجودة.

٢ - مشكلات تتعلق بالعاملين في السوق

أ - الشعور بعدم الاستقرار في العمل

يؤدي الشعور بعدم الاستقرار في مجال العمل، إلى رغبة العامل في تغيير نشاطه المهني، وقد أعرب ٢٠٦ عاملاً بمنطقة الدراسة، يشكلون ٣٥,٦% من جملة عينة الدراسة، أنهم يرغبون في تغيير مهنتهم، وهي نسبة مرتفعة (أكثر قليلاً من ثلث جم العينة)

ب - مخاطر الإصابة أثناء العمل

ينطوي العمل أحياناً على مخاطر، وقد ترتفع نسبة تلك المخاطر أو تقل، حسب طبيعة العمل، وتزداد احتمالات مخاطر الإصابة البدنية مع الأعمال اليدوية، وخاصة تلك التي تتعامل مع آلات او معدات خطيرة، وفي منطقة الدراسة تعد احتمالات الإصابة لدى العاملين بورش الإصلاح والصيانة، أعلى منها لدى العاملين بمعارض البيع، وقد أكد ١٧٧ عاملاً، يشكلون ٣٠,٦% من جملة عينة الدراسة أنهم معرضون لمخاطر الإصابة أثناء العمل، وقد لاحظ الباحث أن فكرة استخدام أدوات الأمن الصناعي أثناء العمل منعدمة تقريباً.

ج - انخفاض الأجور

يحدد الأجر الذي يحصل عليه العامل مستوى معيشتته، ومدى قدرته على إشباع حاجاته، ومع ارتفاع مستويات الأسعار يقتضي الأمر زيادة الأجر المتحصل عليه، فإذا لم يتحقق ذلك ترك العامل مجال عمله وهذا هو جوهر ما يحدث بمنطقة الدراسة، حيث ذكر ١١٦ عاملاً، يشكلون ٢٠% ، أي خمس عدد العاملين بمنطقة الدراسة، أنهم يعانون من مشكلة انخفاض الأجور، وكثيرون منهم يعملون سائقين لوسيلة التوكتوك، وقد أخبر عددًا من قائدي التوكتوك الباحث أ أثناء إجراء الدراسة الميدانية، أن منهم العفشجي، والسمكري، وعامل الدوكو... الخ، لكنهم يفضلون التوكتوك لقلة الجهد وارتفاع العائد وهذه مشكلة يرى الباحث أنها تستحق التوقف أمامها وتناولها بالبحث والدراسة.

٣ - مشكلات تتعلق بالمتريدين على السوق

أ - انتشار قطع غيار السيارات مجهولة المصدر

"يعد الخداع التسويقي كثيرًا من تسويق المنتجات، ويقصد به العملية التي يتم فيها تعمد الكذب والتضليل من طرف إلى آخر في التعامل التجاري، ولعملية الخداع نتائج سلبية للضحايا التي يحدث لها الخداع والتقليد الذي يمس قطع غيار السيارات قد يكون له عواقب جدّ وخيمة قد تكلف الفرد حياته (عبد الحميد عبد الله محمد الهنداوي: ٢٠١٥م، ص ٣٧٦ - ٣٧٧)

ونظرًا لضعف الرقابة المتعلقة بمصادر البضائع المباعة بسوق قطع غيار السيارات المستعملة بمنطقة الحرفيين، وعزبة شلبي، فإن قطع الغيار مجهولة المصدر تنتشر بتلك السوق، حيث أكد عدد من التجار والمتريدين على منطقة الدراسة، أن بعض السيارات التي تتم سرقتها من المواطنين، يتم تحويلها إلى قطع غيار لدى بعض الورش والمعارض الخاصة بتجارة قطع غيار السيارات المستعملة، ويختلف سعر السيارة بحسب الماركة، والحالة، أما الأجزاء التي لا يمكن استخدامها كقطع غيار كالموتور، والشاسية، لصعوبة التلاعب في الأرقام المحفورة عليها، فيتم التصرف فيها من خلال استخدام أجزاء من الموتور كقطع غيار، وتباع باقي الأجزاء والشاسية لتجار الخردة لإعادة تدويرها.

ب - ارتفاع أسعار قطع غيار السيارات المستعملة

مع ارتفاع تكلفة أعباء الاستيراد، الناجمة عن انخفاض قيمة الجنيه أمام الدولار، وارتفاع قيمة رسوم الشحن، والأرضيات، والجمارك، والتي تسدد بالعملة الأجنبية، تزايدت الأعباء على كاهل المستورد، والتي تُحمّل بدورها في النهاية على المستهلك، خاصة مع وجود نسبة هالك تتجاوز الـ ٤٠% من قيمة قطع الغيار المستوردة وهو ما يحمله التاجر على سعر البيع. (مقابلة شخصية مع رئيس رابطة قطع غيار السيارات المستعملة، ١٧ يناير ٢٠١٩م)

ج - غياب وجود ضمانات لقطع الغيار المستعملة، وكذلك للإصلاح والصيانة

يعد ضمان جودة الإصلاح والصيانة، أهم دوافع اللجوء لتوكيلات السيارات، لكن نتيجة للسياسة التسعيرية للتوكيلات، حيث التكلفة الباهظة، يلجأ أصحاب السيارات إلى الورش والأهلية، التي تكون غالبًا أقل تكلفة، لكن تظل مشكلة ضمان جودة الإصلاح رهن بحسن اختيار الورشة أو المعرض، فقد يقوم أحد الأفراد بمحاولة إصلاح سيارته ولا يتم إصلاح العطل، أو شراء قطعة غيار تالفة، ومع ذلك لا يمكن له استرداد أمواله، إلا من خلال وسيلة واحدة تفشل غالبًا وهي التشاجر.

٤ - مشكلات أخرى

هناك مشكلات أخرى موجودة بمنطقة الحرفيين، أهمها شدة الضوضاء التي يعاني منها السكان، نتيجة غياب أية ضوابط لمواعيد عمل الورش بالسوق، وتسبب هذه الضوضاء إزعاجًا للأفراد المقيمين بها، وهي للأسف روتين يومي بالمنطقة، يسبب ذلك شعور بالتوتر الدائم، ويعاني الكثير من السكان أيضًا من مشكلات ركن سياراتهم، وتسبب المشاجرات التي تحدث بالمنطقة مخاوف لدى الأفراد المقيمين بمنطقة الدراسة، وخاصة على أبنائهم خشية تعرضهم للإصابات غير المتعمدة، كذلك فإن تزايد حركة المركبات بالمنطقة يرفع من نسبة احتمالات الحوادث المرورية.

***الخاتمة (النتائج والتوصيات)**

" تعد الأسواق أحد أهم النقاط الحيوية في المدينة والتي يحتاجها سكان المدن خاصة وعلى مختلف مستوياتهم وحاجاتهم، ومع ذلك تفتقر أحيانًا إلى الدراسة والتخطيط المسبق لنشاطها، مما ينجم عنه خضوعها للعشوائية، والذي يسبب الكثير من المشكلات المكانية والبشرية (أشواق بنت حمزة محي الدين: ١٤٣٠هـ، ص٧ بتصرف)، لذا يجب أن توجه أجهزة الدولة اهتمامها نحو أنشطة الأسواق التجارية المحلية القائمة بها، نظرًا لما يمكن أن تحققه من عوائد اقتصادية يحتاج إليها الاقتصاد القومي، بالإضافة لكون نجاح تلك الأسواق قد يسهم في تنشيط القطاعات الاقتصادية الأخرى، حيث يتجه الإنتاج دائمًا نحو المنتج الذي يلقي رواجًا، وبأخذ موضوع الدراسة كمثال، نجد أن اهتمام الدولة بأسواق قطع غيار السيارات المستعملة، تنظيمًا ومتابعةً يمكن أن يحمي منتجات الصناعة الوطنية من منافسة غير متكافئة مع بضائع مهربة، أو غير خاضعة للاقتصاد الرسمي، ويعني ذلك تنمية النشاط الصناعي الوطني، الذي من الممكن أن ترتفع كفاءته نتيجة للسياسات الحمائية، وبالتالي قد يوجه هذا الإنتاج إلى أسواق إقليمية، ثم عالمية.

أولاً: النتائج.

تهدف أي دراسة بحثية لمشكلة ما، إلى محاولة وضع تصور أو مقترح يمكن الأخذ به كمحاولة لحل هذه المشكلة، وليس مجرد رصدها وعرضها، ولعل معرفة الأسباب الحقيقية الكامنة وراء تلك المشكلة، هي نصف الطريق إلى الحل، ومن خلال ما تم جمعه من بيانات ومعلومات من خلال أمكن للباحث التوصل إلى عددٍ من النتائج، والمقترحات، بهدف المساهمة في حل مشكلات منطقة الدراسة وتعظيم الاستفادة من مزاياها وقد خلصت الدراسة إلى عدد من النتائج، من أهمها:

١ - تصدر نشاط معارض بيع قطع غيار السيارات المركز الأول حيث بلغ عدد المعارض ١١٧ معرضًا، بنسبة بلغت ٤٧,٢% من جملة عينة الدراسة، وجاءت ورش الصيانة والإصلاح في المركز الثاني حيث بلغ

عددها ٧٦ ورشّة، بنسبة ٣٩,٣%، أما المنشآت ذات النشاط المختلط فقد شغلت المركز الثالث، حيث بلغ عددها ٤٤ منشأة شكلت ١٣,٥% من جملة عينة الدراسة.

٢ - سلطت الدراسة الضوء على أهم مشكلات سوق قطع غيار السيارات المستعملة، بمنطقة الحرفيين والتي كان من أهمها، غياب دور الدولة عن متابعة نشاط تلك السوق، ودعم مقومات بقائها، ومن الأمثلة على ذلك حدوث المشاجرات بصفة يومية، وفقاً لرأي ٤٧% من أصحاب الورش والمعارض بمنطقة الدراسة، كما ان ٢٣% من المترددين على السوق والذين شملتهم عينة الدراسة أكدوا تعرضهم لأعمال بلطجة.

٣ - أبرزت الدراسة انتشار قطع الغيار المغشوشة، أو مجهولة المصدر وهي منتجات رديئة الصنع، ولكن عليها إقبالاً كبيراً نظراً لرخص ثمنها، وكونها تناسب دخول قاعدة عريضة من المترددين على السوق، مما يشكل خطورة على أرواح قادة المركبات، والمواطنين.

٤ - أكدت الدراسة أن معظم شوارع منطقة الدراسة، بالغة الضيق مما يعرقل من عملية المرور بداخلها، خاصة وأن الشوارع الطويلة تقع على أطرافها، ويبلغ طول أقصر شوارع المنقطة ٤٠,٧ متراً، بينما بلغ أطول شارع بمنطقة الدراسة ١٦١٧,٤ متراً، بمتوسط طول قدرة ٢٢٨,٩ متراً، وقد بلغ الانحراف المعياري ٢٢٥,٨ متراً، وبذلك على تجانس أطوال الشوارع، و ميلها نحو القصر، وقد جاءت فئة الشوارع ذات العرض من ٨- أقل من ١٢ متراً، في الصدارة، حيث بلغ عددها ٧٣ شارعاً، بنسبة ٤٠,٦% من جملة شوارع منطقة الحرفيين.

٥ - أوضحت الدراسة، أن ١٥٨ فرداً من أصحاب الورش والمصانع الذين شملتهم عينة الدراسة، يشكلون نحو ٦٦,٧% (أو ثلثي عينة الدراسة تقريباً) يتوقعون أن منطقة الحرفيين ستتحول خلال السنوات العشر القادمة إلى سوق تجاري صرف يخلو من ورش الصيانة والإصلاح

٦ - أشارت الدراسة إلى أن ١٣٦ فرداً يشكلون ٥٧,٤% من أصحاب الورش والمعارض الذين شملتهم عينة الدراسة يعرضون خدماتهم ومنتجاتهم من خلال شبكات التواصل الاجتماعي، وعلى الجانب الآخر فإن ١٠١ فرداً فقط يشكلون ٤٢,٦% فقط من عينة الدراسة، لا يقدمون خدماتهم عن طريق شبكات التواصل الاجتماعي.

٧ - أوضحت الدراسة إلى أن ٣٩٧ متردداً، يمثلون حوالي ٥٩,٨% من حجم عينة المترددين على السوق، وفقاً لنتائج الدراسة الميدانية للباحث (نوفمبر ٢٠١٨م - إبريل ٢٠١٩م) يفضلون ترك سياراتهم خارج المنطقة،

والترجل لشراء قطع الغيار المطلوبة، بينما يفضل ٢٦٧ مترددًا الدخول بسياراتهم يشكلون فقط ٤٠,٢% من حجم العينة.

٨ - بينت الدراسة المستوى الاقتصادي للمتريدين على السوق، حيث جاءت فئة أصحاب الدخل (من ٥٠٠٠ - أقل من ٨٠٠٠ جنيهًا) في المركز الأول، حيث بلغ عدد أصحاب هذه الفئة ٣٤٩ مترددًا، بنسبة بلغت ٥٢,٦%، أي تزيد على حجم نصف العينة، كما تصدرت فئة إنتاج السيارات للفترة (١٩٩١ - ٢٠٠٠م)، المركز الأول بين باقي الفئات الأخرى لعينة الدراسة، حيث بلغ حجمها ٢٢٩ سيارة، بنسبة بلغت ٣٤,٥% من عينة الدراسة، أي ما يزيد قليلاً على ثلث حجم العينة، جاءت أسعار سيارات المتردين في الفئة التي يتراوح متوسطها التقديري (من ٥٠٠٠٠ - أقل من ١٠٠٠٠٠٠ جنيهًا)، في المركز الأول، حيث بلغ عدد سيارات هذه الفئة ٤١٦ سيارة ، بنسبة بلغت ٦٤,٤%.

٩ - سلطت الدراسة الضوء على مشكلات العاملين بمنطقة الدراسة، حيث أعرب ٢٠٦ عاملاً، يشكلون ٣٥,٦% من جملة عينة الدراسة، أنهم يرغبون في تغيير مهنتهم، وهي نسبة مرتفعة (أكثر قليلاً من ثلث حجم العينة)، كما أكد ١٧٧ عاملاً، يشكلون ٣٠,٦% من جملة عينة الدراسة أنهم معرضون لمخاطر الإصابة أثناء العمل، وقد لاحظ الباحث أن فكرة استخدام أدوات الأمن الصناعي أثناء العمل منعدمة تقريباً، وأشار ١١٦ عاملاً، يشكلون ٢٠% من حجم العينة، أي الخمس، أنهم يعانون من مشكلة انخفاض الأجور

ثانياً - التوصيات.

١ - توجيه الاهتمام الحكومي لتلك السوق، والعمل على تقنين أوضاع الورش والمعارض العاملة، وذلك بإزالة الورش والمعارض المخالفة، والعمل على تقنين أوضاع الباعة الجائلين، وليس المقصود هنا مطاردتهم وإبعادهم عن السوق، بل العمل على توفير أماكن لهم إما داخل السوق إذا أمكن ذلك، أو نقلهم إلى خارجه للعمل بأسواق أخرى.

٢ - إبعاد البلطجية والصوص عن السوق لأن عدم الشعور بالأمان سواء بالنسبة للبائع او المشتري يهدد بقاء السوق واستمرارها؛ فالسلع المباعة غالبية الثمن تغري للصوص لممارسة جرائمهم داخل السوق، وقد يحدث ذلك من خلال افتعال معارك مع المتسوقين للقيام بالسرقة، ولعل وجود نقطة شرطة ثابتة قد يحد من هذا الوضع، حيث اكد نحو ٢٣% من حجم عينة المتسوقين، أنهم يرون أن السوق غير آمنة، وأنهم يتوخون أقصى درجات الحذر عند الشراء، وغالبًا يذهب المتسوق للسوق بصحبة شخص آخر أو أكثر، وخاصة عند الرغبة في شراء قطع غيار باهظة الثمن.

٣ - إعادة النظر في إعادة تنظيم، وتخطيط سوق قطع غيار السيارات المستعملة، بمدينة الحرفيين، بحي السلام أول، وإزالة الإشغالات العشوائية للباعة الجائلين.

٤ - تكثيف الحملات التفتيشية المتعلقة بمصادر البضائع المباعه، وتغليظ العقوبات على من يتعامل في قطع غيار السيارات المسروقة.

٥ - التوسع في تقديم الخدمات عبر الإنترنت، ويمكن للدولة أن تسهم في ذلك من خلال توفير دورات تدريبية لأصحاب الورش والمعارض والعاملين بالسوق يعد التبادل التجاري عبر مواقع الإنترنت مستقلاً إلى حد كبير عن الشكل التقليدي المتعارف عليه للتبادل في مفهوم الجغرافيا الاقتصادية، فتكاليف عمليات البحث عبر الإنترنت مستقلة تماماً عن موقع النشاط.

(Ali Hortacsus, F. and others : 2009, pp.54 – 55)

٦ - العمل على إيجاد آلية معينة تكفل حماية حقوق رواد السوق من أي حالات نصب أو غش سواء من جانب الباعة أو العمال بالورش والمصانع، وكذلك من أعمال البلطجة.

٧ - ضرورة تشديد الرقابة على واردات قطع غيار السيارات المغشوشة، وغير المطابقة للمواصفات لأنها تخاص السلامة العامة للمواطنين.

٨ - الاهتمام بإثراء الفكر التسويقي المصري ويستلزم ذلك قيام العديد من المفكرين والباحثين بالأبحاث التطبيقية التي تتناول قضية "دولة المنشأ وعلاقتها بالشراء (هناك قذري الخطيب : ٢٠٠٩، ص ١٠٩)

٩ - وجوب تنمية نشاط تجارة قطع غيار السيارات داخل إطار الصناعة (Steven Brakman & Harry Garretsen: 2009, p 21) ، حيث إن التخصص في إنتاج قطع غيار معينة يمكن أن يسهم في كفاءة الإنتاج وبالتالي تنشيط التجارة ، إذ تفضل الشركات العالمية التخصص في إنتاج سلعة معينة تحتكرها ثم بناء على ذلك تتحكم في سعرها، وتجاريتها (Andrea Ascani, and others: 2012,p4)، ويتم ذلك ليس على المستوى المحلي فقط، وإنما على المستوى العالمي، فمعظم الأنشطة التجارية أصبحت حالياً عالمية النطاق، حتى وإن كانت تتم داخل إطار محلي، ويجب أن تكون السوق هنا مستعدة للمنافسة في إطار بيئة عالمية متكاملة ومتراصة.

(Philip R. Cateora& Others: 2011, P6)

١٠ - حتمية العمل على تنشيط قطاع تصنيع قطع غيار السيارات، حيث استوردت مصر أجزاء وقطع غيار سيارات غير مستعمله بما قيمته ١,٠٨٥,٤٧٣ مليار جنيه (بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: أكتوبر ٢٠١٧م، ص ٨٨)

ملحق (١) استمارة استبيان

خاصة بالسادة أصحاب الورش / المعارض بسوق منطقة الحرفيين

البيانات المطلوبة هي لغرض البحث العلمي فقط، كما أنها إسهام كريم من سيادتكم في الارتقاء بالبحث العلمي وتطويره في مصر



الرجاء من سيادتكم وضع علامة (صح) أمام الاختيار المناسب، أو إكمال البيانات المطلوبة

- ١ - هل سيادتكم تملك: ورشة إصلاح () معرض () ورشة إصلاح ومعرض في الوقت ذاته ()
- ٢ - هل سيادتكم: مالك () مؤجر () في حالة الإيجار كم تبلغ قيمة الإيجار تقريباً
- ٣ - ما نوع النشاط السابق للمنشأة
- ٤ - متى بدأ العمل بالنشاط الحالي: بدأ العمل بالنشاط الحالي عام ميلادياً
- ٥ - محل الإقامة الحالي: محافظة..... حي
- ٦ - كم يبلغ عدد العاملين بالمنشأة التي تملكها:
- ٧ - اختر الفئة المناسبة لمساحة المنشأة:
- أقل من ١٠ أمتار () من ١٠ - أقل من ٢٠ متراً ()
- من ٢٠ - أقل من ٣٠ متراً () أكبر من ٣٠ متراً ()
- ٨ - هل تقدم خدمات إصلاح وصيانة أو بيع عبر الإنترنت؟ نعم () لا ()
- ٩ - أخطر مشكلة أو أكثر تعاني منها، من المشكلات التالية:
- نقص المرافق () أي مرفق كهرباء () مياه () صرف ()
- ارتفاع تكلفة المرافق ()
- أي مرفق يكلفك أكثر..... في رأيك تقدير قيمة المرافق : يناسب الخدمة () عشوائي ()
- مشكلة البطء ()
- مشكلة ركود العمل ()
- مشكلة النزاع مع سكان المنطقة ()
- مشكلة نقص العمال المهرة ()
- مشكلة ارتفاع أجور العمال ()
- ١٠ - هل تحدث مشاجرات بالمنطقة: يوميًا () أسبوعيًا () شهريًا () غير محدد ()
- ١١ - هل ترغب في تغيير النشاط نعم () لا ()
- ١٢ - هل ترى أن منطقة الحرفيين ستتحول إلى سوق تجاري صرف نعم () لا ()

أسئلة إضافية خاصة بأصحاب المعارض فقط (محلات بيع قطع الغيار)

- ١٣ - ما مصادر الحصول على السلع المعروضة للبيع؟
محلية () استيراد () بعضها محلي وبعضها مستورد ()
- ١٤ - ما أهم الدول التي تستورد منها ، ، ،
١٥ - هل تستورد البضائع عبر ميناء؟ نعم () لا ()
في حالة الإجابة بنعم أذكر اسم الميناء أو الموانئ ،

مع خالص الشكر والتقدير لحسن
تعاونكم معنا

الباحث

ملحق (٢) استمارة استبيان

خاصة بالسادة **العاملون** بالورش / المعارض بسوق منطقة الحرفيين

البيانات المطلوبة هي لغرض البحث العلمي فقط، كما أنها إسهام كريم من سيادتكم في الارتقاء بالبحث العلمي وتطويره في مصر



الرجاء من سيادتكم وضع علامة (صح) أمام الاختيار المناسب، أو إكمال البيانات المطلوبة
بيانات عامة.

- ١ - هل تعمل في :
ورشة إصلاح () معرض () ورشة إصلاح ومعرض في الوقت ذاته ()
- ٢ - محل الإقامة الحالي: محافظة.....
حي
- ٣ - الحالة التعليمية : أمي () يقرأ ويكتب () مؤهل دون المتوسط () مؤهل متوسط ()
مؤهل فوق متوسط () مؤهل عال ()
- ٤ - كم سنة تعمل في هذا النشاط : أعوام
- ٥ - اختر الفئة العمرية المناسبة لمتوسط عمرك:
أقل من ١٥ عام () من ١٥ - أقل من ٣٥ عام () من ٣٥ - أقل من ٦٠ عام ()
أكبر من ٦٠ عام ()
- ٦ - ما متوسط دخلك اليومي؟
أ - أقل من ٥٠ جنيه ()
ب - ٥٠ - أقل من ١٠٠ جنيه ()
ج - ١٠٠ - أقل من ١٥٠ جنيه ()
د - ١٥٠ جنيه فأكثر ()
- ٧ - كم عدد ساعات عملك
أ - من ٤ - ٦ ساعة ()
ب - من ٧ - ٩ ساعة ()
ج - ١٠ - أقل من ١٢ ساعة ()
د - أكثر من ١٢ ساعة ()
- ٨ - اختر أهم مشكلة تواجهك أثناء قيامك بالعمل
انخفاض الأجر () صعوبة الوصول لمكان العمل () مخاطر الإصابة أثناء العمل ()
عدم الاستقرار بالعمل () لا تتبع تأمين صحي () أخرى () أذكرها
- ٩ - هل تعرضت لإصابة جسيمة أثناء عملك: نعم () لا ()
- ١٠ - ما المقترحات التي ترى أنها يمكن أن تسهم في تحسين كفاءة عملك؟
زيادة الاهتمام الحكومي () زيادة الأجور () تقديم خدماتك عبر وسائل التواصل ()
الشعور بالاستقرار المهني () أخرى () أذكرها
- ١١ - هل ترغب في تغيير عملك نعم () لا ()

ملحق (٣) استمارة استبيان

خاصة بالسادة **المتسوقون أو المترددون** على الورش / المعارض بسوق منطقة الحرفيين

البيانات المطلوبة هي لغرض البحث العلمي فقط، كما أنها إسهام كريم من سيادتكم في الارتقاء بالبحث العلمي وتطويره في مصر



الرجاء من سيادتكم وضع علامة (صح) امام الاختيار المناسب، او إكمال البيانات المطلوب

- ١ - محل الإقامة محافظة:
- ٢ - ما غرض المجيء إلى المنطقة :
 شراء قطع غيار سيارة () إصلاح سيارة () شراء وإصلاح معاً ()
- ٣ - ما أهم عامل يجذب سيادتكم للتعامل مع هذه السوق:
 أ - رخص الأسعار () ب - جودة البضائع () ج - وفرة وتنوع البضائع () د - مهارة الصانع ()
 ٤ - ما أهم المشكلات التي تواجهك بالسوق:
 أ - التعرض للسرقة () ب - البضائع المقلدة () ج - صعوبة تحديد مكان السلعة المطلوبة ()
 د - الزحام الشديد () هـ - مشكلات أخرى () ، من فضلك أذكر هذه المشكلات
- ٥ - هل قمت بشراء قطع غيار سيارة عبر الإنترنت
 نعم () لا () في حالة الإجابة بنعم كم مرة تقريباً قمت بالشراء عبر الإنترنت:
- ٦ - كم يبلغ متوسط دخل سيادتكم:
- ٧ - ما هو تاريخ إنتاج سيارتك
- أ - قبل عام ١٩٧٠ () ب - ١٩٧١ - ١٩٨٠ م () ج - ١٩٨١ - ١٩٩٠ م ()
 د - ١٩٩١ - ٢٠٠٠ م () هـ - ٢٠٠١ - ٢٠١٠ () و - ٢٠١١ - ٢٠١٨ م ()
- ٨ - هل تخضع السيارة لنظام تأمين خاص
- ٩ - بكم تقدر قيمة سيارتك
- ١٠ - هل تفضل ترك سيارتك خارج السوق، واستخدام وسيلة أخرى: نعم () لا ()
 في حالة الإجابة بنعم أذكر الوسيلة

نشكر لسيادتكم حسن تعاونكم

قائمة المراجع والمصادر

أولاً: المراجع والمصادر العربية.

- (١) أحمد حسن إبراهيم: "مدينة الكويت، دراسة في جغرافية المدن، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧م.
- (٢) أحمد حسن نافع، وآخرون: "النمو العمراني الحضري في محافظة البحيرة، (١٩٩٣م - ٢٠٠٦م)، مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية بمدينة السادات، جامعة المنوفية، العدد التاسع عشر، أغسطس ٢٠٠٨م.
- (٣) أحمد عبد الفتاح علي: "تأمين السيارات الإجباري في مصر الهدف الاجتماعي وخسائر شركات التأمين، مجلة التجارة والتمويل، ملحق ٩٩٨، كلية التجارة، جامعة طنطا، ١٩٩٠م.
- (٤) أحمد علي إسماعيل: "دراسات في جغرافية المدن، الطبعة الرابعة، القاهرة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠١م.
- (٥) أشواق بنت حمزة محي الدين مليباري: "الأسواق في مدينة مكة المكرمة، دراسة في النشأة والتطور والتوزيع، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة أم القرى، ١٤٣٠هـ.
- (٦) أميمة فهمي مهدي إبراهيم: "حي السلام دراسة في النمو السكاني واستخدامات الأراضي باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، بحث منشور في مجلة قطاع الدراسات الإنسانية بجامعة الأزهر، ٢٠٠٨م.
- (٧) إيناس محمد نبوي: "الصناعات المغذية للسيارات في مصر، معوقات نموها وإمكانية تعميق دورها، بحث منشور بالمجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، السنة التاسعة، العدد الثاني، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، ١٩٩٥م.
- (٨) جمعة محمد داود: "مبادئ علم نظم المعلومات الجغرافية"، مكة المكرمة، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٤م.
- (٩) _____: "جمعة محمد داود، التحليلات المكانية في إطار نظم المعلومات الجغرافية، مكة المكرمة، المملكة العربية السعودية ٢٠١٢
- (١٠) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: "النشرة السنوية للإنتاج الصناعي السلعي قطاع خاص عام ٢٠١٥، مرجع رقم ٧١ - ٢٢٢١٤ - ٢٠١٥م، إصدار أكتوبر ٢٠١٧م.
- (١١) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: "نشرة حصر المركبات المرخصة، مرجع رقم ٧٠ - ٢١٣١٤ - ٢٠١٧، إصدار يوليو ٢٠١٨م.

- (١٢) جيهان سيد محمد مصطفى، إيهاب عز الدين نديم: "أهم العوامل المؤثرة على القدرة التنافسية لصناعة السيارات في مصر، بحث منشور، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، العدد الرابع، كلية التجارة، جامعة عين شمس، أكتوبر ٢٠١٦م.
- (١٣) شريف محمد علي أحمد: أثر اتفاقية الجات على صناعة السيارات في مصر ، بحث منشور، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، العدد الرابع، كلية التجارة، جامعة عين شمس، أكتوبر ٢٠٠٢م.
- (١٤) شيماء عمر أحمد: "تأثير حساسية المستهلك للسعر على العلاقة بين بلد المنشأ وقيمة العلامة التجارية بالتطبيق على قطاع السيارات، بحث منشور، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، العدد الأول، ٢٠١٥م.
- (١٥) صفوح خير: "الجغرافيا موضوعها ومناهجها وأهدافها"، دار الفكر، دمشق ، ٢٠٠٠م.
- (١٦) طلعت عبد الحميد أحمد "سوق الخميس بحي المطرية، محافظة القاهرة" دراسة في الجغرافية الاقتصادية، بحث منشور، الجمعية الجغرافية المصرية، إصدار خاص، العدد ١٠٥، القاهرة، ٢٠١٨م.
- (١٧) عاطف حمزة حسن: "تخطيط المدن أسلوب ومراحل، جامعة قطر، دار الكتب، ١٩٩٢م.
- (١٨) عبد الحليم البشير الفاروق، " تحليل صلة الجوار في الدراسات الجغرافية بالتطبيق على المستوطنات البشرية بمكة المكرمة، بحث منشور ، مجلة جامعة أم القرى للعلوم الاجتماعية، المجلد الأول ، العدد الأول، محرم ١٤٣٠هـ - يناير ٢٠٠٩، ص ١٦٢ - ١٦٣.
- (١٩) عبدالحميد عبدالله محمد الهنداوي: "تأثير ممارسات الخداع التسويقي على اتجاهات العملاء نحو الشراء، دراسة تطبيقية على عملاء شركات قطع غيار السيارات، مجلة التجارة والتمويل، العدد الرابع، جامعة طنطا، كلية التجارة، ديسمبر ٢٠١٥م.
- (٢٠) عدنان برياش سري: " دراسة حول قطاع أجزاء، وقطع الغيار وأنشطة تجميع السيارات في الدول الأعضاء في الاتفاقية العربية المتوسطة للتبادل الحر المسماة باتفاقية أغادير، الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير (مصر، الأردن، تونس، المغرب)، إبريل ٢٠٠٨م.
- (٢١) عمرو أحمد سيد أحمد: "التخطيط الحضري لمدينة السلام بمحافظة القاهرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد، دراسة في جغرافية التنمية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ٢٠١٧م.
- (٢٢) ليندا ما كارثي، وآخرون: " جغرافية الاقتصاد العالمي " ، ترجمة سامي بن صلاح الغمري، مركز النشر العلمي، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، ٢٠١٦م.
- (٢٣) محمد الجوهري: " دراسات أنثروبولوجية معاصرة ، مطبعة العمرانية ، ٢٠١١م.

- (٢٤) محمد عبدالعظيم أبو النجا: "تأثير الصورة الذهنية للدولة والصورة الذهنية للمنتج على قيمة العلامة التجارية ونوايا الشراء: بالتطبيق على منتج السيارات الصينية في السوق المصري، بحث منشور، المجلة العلمية للعلوم والتجارة، العدد الثاني، كلية التجارة، جامعة عين شمس، إبريل ٢٠١٦م.
- (٢٥) محمد عصام المصري: إمكانيات التعاون التسويقي بين المصانع الصغيرة، دراسة استطلاعية، الندوة القومية الأولى للمشروعات الصغيرة، ودورها في توظيف وتمليك خريجي الجامعات المصرية، المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، إبريل ١٩٨٩م
- (٢٦) هناء قدرى الخطيب: "أثر دولة المنشأ على قرار شراء المشتري المصري سيارة ركوب جديدة، مجلة آفاق جديدة للدراسات التجارية، مجلد ٢١، عدد ٣، كلية التجارة، جامعة المنوفية، ٢٠٠٩م.
- (٢٧) وزارة التجارة والصناعة: "التقرير الربع سنوي، اتجاهات الواردات المصرية عام ٢٠١٨م مقارنة بعام ٢٠١٧م، قطاع نظم وتكنولوجيا المعلومات، الإدارة المركزية للإحصاء والتوثيق، العدد ٧، يناير ٢٠١٩م.
- (٢٨) يحيى مرسي مدبولي: " استراتيجيات تصنيع السيارات في مصر، تقرير عن الشركة القابضة للصناعات الهندسية، وزارة الصناعة، ١٩٩٢م.

ثانيًا: المراجع الأجنبية.

- 1) Ali Hortacsus, F. Asfs Martinez-Jerez, and Jason Douglas:" The Geography of Trade in Online Transactions: Evidence from eBay and MercadoLibre American Economic Journal, Microeconomics 2009
- 2) Andrea Ascani, Riccardo Crescenzi, Simona Iammarino: New Economic Geography and Economic Integration: A Review, January 2012
- 3) Coe, N.M., P.F. Kelly and H.W.C. Yeung:" Economic Geography: A Contemporary Introduction. (Oxford: Blackwell, 2007.
- 4) Czinkota Michael R Ronkaine:Ilkka A , International Marketing, Harcourt College publishers (ed) New Yourk,2001.
- 5) Jonathan Eaton and Samuel Kortum: TECHNOLOGY, GEOGRAPHY, AND TRADE, Econometrica, Vol. 70, No. 5 (September, 2002)
- 6) Kerem Cosar and Pablo D. Fajgelbaum :' Internal Geography, International Trade, and Regional Specialization, American Economic Journal: Microeconomics 2016.
- 7) Marius Brühlhart: "Economic Geography, Industry Location and Trade The Evidence ",published in: The World Economy, vol. 21, 1998
- 8) Philip R. Cateora Mary C. Gilly John L. Graham:" International Marketing, Fifteenth edition McGraw-Hill/Irwin, a business unit of The McGraw-Hill Companies, Inc., 1221 Avenue of the Americas, New York, NY, 10020, 2011
- 9) Shaeffer,F.K.,:' Exptionalism in geography; A Methodological examination". ,in Ambrose, P. (ed.), " Concepts in Geography" Analytical human geography , Longmans, London, 1970.
- 10) Steven Brakman & Harry Garretsen:" Trade and Geography: University of Groningen, Netherlands., 2009

ثالثًا: المواقع الإلكترونية.

- 1) <http://www.cairo.gov.eg>