

التحليل الجغرافي لتعريفة نقل الركاب بسيارات الاجرة من مدينة الزقازيق والعوامل المؤثرة فيها

د. محمد رشاد الدسوقي

أستاذ مساعد قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية

كلية الآداب جامعة قناة السويس

تمهید:

ينظر إلى الجغرافيا على أنها علم دراسة التوزيع المكاني الظاهرات الجغرافية. فهي تدرس الظواهر المختلفة على سطح الأرض، وتعمل على وصفها وتحليلها وتقسيرها. وقبل إدخال تقنيات التحليل الحديثة، كان الجغرافيون يصفون التوزيع الجغرافي للظواهر في غياب معايير موضوعية. وما يهم الجغرافي عند دراسته للتوزيع الظاهرات هو معرفة ما إذا كان توزيعها يشكل نمطاً محدداً، أم أنه مجرد توزيع عشوائي. فإذا كان التوزيع يشكل نمطاً Pattern محدداً، فإن ذلك يعني أن هناك قوى وعوامل وراء تشكيل هذا النمط، يسعى الباحث للكشف عنها، والوقوف عندها. أما إذا كان التوزيع عشوائياً فان ذلك يشير إلى قوى الصدفة التي من الصعب تقسيرها. (١). او مجموعة من المحددات التي تقف وراء ارتقاء تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على الخطوط المختلفة بموافقات مدينة الزقازيق الرئيسية ، ولعل أبرز هذه المحددات : زمن الرحلة ، المسافة ، عدد المركبات ، عدد الركاب . كثافة تردد الركاب على الخط ، عدد الرحلات اليومية التي تقوم بها السيارة

أشكالية البحث وأهدافه :

يهم البحث بتناول تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة ، وتقيم هذه التعريفة على الخطوط المختلفة بمواقف مدينة الزقازيق الرئيسية وذلك للوقوف علي اسباب ومحددات الزيادة المطردة في هذه التعريفة ، فضلاً عن إظهار التفاوتات المختلفة فيها، ثم إظهار العلاقة بين هذه التعريفة وهذه المحددات وتحديد مدى قوتها وضعفها ، وكذلك تقيم مردودها الاقتصادي، ومدى الرضا عنها ، وتهدف الدراسة إلى :

١ - الوقوف على التطورات التي شهدتها تعرية نقل ركاب سيارات الاجرة في السنوات الخمس الماضية وتحديد أسبابها .

٢- تقييم بعض المعايير المهمة ذات الصلة بتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة وأهمها درجة رضا السائقين والركاب عن هذه التعريفة، وكذلك تحديد المسافة المهدورة والزمن المهدور.

٣- قياس الوزن النسبي لاهم العوامل المؤثرة في ارتفاع تعريةة النقل بسيارات الاجرة

٤- الوقوف على حقيقة المردود الاقتصادي ومحدداته لتعريفة نقل ركاب الأجرة بموافقة مدينة الزقازيق وذلك من خلال تقييم قيمة الوقود، قيمة تكاليف القيادة،... وغيرها .

١- الصالح، ناصر، محمد السرياني (٢٠٠٠) : الجغرافية الكمية والإحصائية أساس وتطبيقات بالأساليب الحاسوبية الحديثة، الطبعة الثانية، الرياض، مكتبة العبيكان.

مناهج وأساليب الدراسة :

اعتمدت الدراسة على منهج التحليل المكاني بشقيه و إبراز التباين والتشابه المكاني في توزيع تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة مواقف مدينة الزقازيق ، والتحليل السبيبي – التأثيري لتلك التفاوتات المكانية ، وتقدير الظاهره في إطارها الشمولي العام ، وكذلك إنتمت الدراسة على المنهج الموضوعي ، المنهج الإقليمي والمنهج التحليلي من خلال تركيب أنماط وتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة . وإنتمت الدراسة على الإسلوب الإحصائي من خلال عمل الإرتباطات المختلفة بين عناصر الظاهرة ، وكذلك استخدام الإسلوب الكارتوغرافي ، واستخدام نظم المعلومات الجغرافية المتقدمة في العديد من جنبات هذا البحث .

مصادر البيانات:

ولتحقيق أهداف هذا البحث والمنطقيات المنهجية المشار إليها تم إعداد قاعدة بيانات اعتمدت على مجموعه من المصادر هي:

- ١- المصادر المنشورة وغير المنشورة ، والدراسات التي تصدرها إدارات المرور والموافقات بمحافظة الشرقية التي تخص مواقف مدينة الزقازيق ، وخرائط مدينة الزقازيق الصادرة عن إدارة هيئة المساحة ، مجلس المدينة ، والخرائط الرقمية الحديثة مثل : خرائط شبكات الطرق والتوزيع النمطي لهذه المواقف التي تمثل بداية الرحلة ومقصدها ... وغيرها
- ٢- تحليل البيانات الإحصائية والمعلومات الرقمية الخاصة بتعريفة النقل على خطوط الحركة المختلفة الإقليمية - المحلية - الداخلية وفقاً لمنهجيات المستخدمة ، والأهداف التي تسعى إليها الدراسة .
- ٣- اعتمدت الدراسة على أسلوب الدراسة الميدانية والمقابلات الشخصية ، حيث قام الباحث بنزدعي عدة نماذج من استمرارات الإستبيان علي عينة من السادة قائدي السيارات ، والر كاب لقياس مدى درجة الرضا عن هذه التعريفة ، كما أجري الباحث عدة مقابلات شخصية مع المسؤولين عن المواقف والتي تشمل : موقف ميت غمر، موقف الزراعة ، موقف القاهرة، موقف المنصورة . وقام الباحث بتوزيع نحو ٥٠٠ استماره استبيان وتم دراستها من قبل المبحوثين ، ثم استردتها الباحث وقام باستبعاد الخطأ منها . ثم قام الباحث بتفریغ نتائج هذه الإستمرارات في جداول لقياس درجة الرضا ، وكذلك التقييم الاقتصادي والمردود الاقتصادي لتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بهذه المواقف على الخطوط المختلفة والبالغ عددها ٤٣ خطأ منها ١٢ خطأ إقليمياً ، و ١٤ خطأ محلياً ، و ١٧ خطأ داخلياً .

الدراسات السابقة:

يمكن عرض الدراسات السابقة التي تتصل بالموضوع بشكل مباشر أو غير مباشر وأبرز الملاحظات عليها على النحو التالي :

١. دراسة Anastasios Noulas Anastasios Noulas ٢٠١٧م: وتناولوا فيها تطبيق محمول للتجوال والبحث عن المقصد باستخدام نظام معلومات جغرافي وبرنامج حاسوبي مرن لتقدير تعريفة الرحلة، "مشوار التاكسي"، للناقل "أوبر" مع إمكانية معرفة قيمة التعريفة وفق

رغبة الراكب وخصائص المركبة وذلك بعرض عدة بدائل سعرية للرحلة لمتصفح النظام الذي يستفسر عن ذلك بالتطبيق على مدينة نيويورك ولندن. (١)

٢. دراسة شعبة النقل والحركة، الاتحاد الأوروبي **EUROPEAN COMMISSION** ، بروكسل ٢٠١٦م: وتناولت الأطر المنظمة لخدمة التاكسي بأوروبا وتحليل معطيات السوق، وأسباب اضطرابها، وأثر خدمات النقل المبتكرة على خدمة التاكسي وخاصة على تعريفة التاكسي وأجور المشغلين بهذه الخدمة وذلك بالتطبيق على عدة مدن أوروبية هي أمستردام ، بروكسل ، لندن وباريس ، روما ، ستوكهولم ، وارسو ، فيينا. (٢)

٣. دراسة راي موندي **Ray A. Mundy** ٢٠١٤م: وناقشت نظام خدمة سيارات الأجرة داخل مدينة هيوستن ومسارات حركتها وخصائص البيئة الاقتصادية والاجتماعية لنشاط نقل الركاب، وتحليل الفرص والتحديات التي تواجه خدمة التاكسي وشبكات نقل الركاب الجديدة في هيوستن مثل سايد كار ، وأوبر ، وليفت **Lyft** و **Uber** و **Sidecar**. (٣)

٤. دراسة **Niccolò Comini** نيكولو كوميني وآخرون ، ٢٠١٨م: وتناولت أوجه المنافسة في تعريفة نقل الركاب بين مقدمي خدمة التاكسي في ضوء سلوك الشركات والعوامل المؤثرة في جودة الخدمة. كما تناولت تنوع المنصات الإلكترونية التي توفر خدمات ركوب السيارات وتوسعها المستمر في العالم في ضوء التطور التكنولوجي للسوق وتحرير بعض جوانب خدمات سيارات الأجرة التقليدية وكيفية تعزيز إنشاء فضاء سوقي مناسب وقوانين منصفة تسمح بمبادرات تنافسية متكافئة. (٤)

٥. دراسة مجموعة **Sam Schwartz** سام شوارتز الهندسية، لوس أنجلوس، ٢٠١٩: وتناولت نظام الامتياز النقلي الحالي في لوس أنجلوس ومتطلبات تشغيل سيارات الأجرة ، وتأثير الشركات الوطنية على نشاط وتعريفة سيارات الأجرة ، في ضوء لوائح وسياسات وزارة النقل في لوس أنجلوس. كما تناولت الممارسات الحالية والهيكل التنظيمية لعمل سيارات الأجرة ومركبات النقل في ١١ مدينة أمريكية وأجنبية من حيث شكاوى وآراء مشغلي سيارات الأجرة واصحاب

^١) Anastasios Noulas , Vsevolod Salnikov , Renaud Lambiotte , Desislava Hristova and Cecilia Mascolo : Developing and Deploying a Taxi Price Comparison Mobile App in the Wild: Insights and Challenges. Computers and Society Journal, arXiv:1701.04208v1 [cs.CY] 16 Jan 2017.

^٢) Simona Fazzani, Gabriele Grea, Alessandro Zamboni and Francesco Sciaudone: Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Mobility and Transport, EUROPEAN COMMISSION, B-1049 Brussels, 26 September 2016

^٣) Ray A. Mundy: Houston Taxi Study, Tennessee Transportation & Logistics Foundation, USA, 2014

^٤) Niccolò Comini, Beyza Erbayat and Chris Pike: Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Background Note on Competition and Regulation. Organization for Economic Co-operation and Development. London, 30 April 2018

الشركات ومستوى رضا العملاء وآرائهم في كيفية تطوير هذا النشاط في ضوء التغيرات التكنولوجية في المنظومة النقلية وادوات الاتصال. (١)

٦. دراسة Consumer Council لجنة حماية المستهلك، مجلس تاكسي هونج كونج، ٢٠١٧م: وتناولت كيفية إصلاح سوق نقل الركاب بالتاكسي من خلال زيادة تصاريح سيارات الأجرة ذات الخدمة الإلكترونية وذلك تلبية لرغبات المستهلكين للحصول على خدمة أفضل جودة ومجموعة أكبر من أنواع المركبات وتعريفة نقل أقل. كما تناولت كيفية تقليل أعطال سائقى الأجرة والاستفادة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات . (٢)

٧. دراسة Urban Transport Group مجموعة النقل الحضري المختصة بمجمع مانشستر الحضري، ٢٠١٧م: وتناولت أطر الممارسة الجيدة لخدمة التاكسي مع مراعاة الظروف المحلية وتطلعات المستفيدين في المجمع المكون من ٢٠ مليون نسمة وبه عدة شركات نقل والذي يضم مانشستر الكبرى وأجزاء من منطقة مدينة ليفربول، وشيفلد، وجنوب وغرب يوركشاير وبريسنل ولونتونجهام، وميدلاندر وكذلك تحقيق أهداف السياسة الحضرية العامة للمجمع الحضري مع تقليل التأثير على جودة الهواء والازدحام المروري، (٣).

وجاءت خطوة البحث كما يلي:

أولاً: تطور تعريفة نقل سيارات الأجرة على خطوط الحركة بموافقات مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٩ .

ثانياً : التراتب بين تعريفة نقل ركاب سيارات الاجرة علي خطوط الحركة النقلية بمدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

ثالثاً : العلاقة بين تراتب تعريفه نقل ركاب سيارات الاجرة والرحلات على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

رابعاً : العلاقة بين تراتيب تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة وتراتيب عدد المركبات على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

خامسًا : العلاقة بين ترتيب تعريفه نقل ركاب سيارات الاجرة و تراتب زمن الوصول على خطوط الحركة النقلية بمدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

سادسًا : العلاقة بين تعريفه نقل الركاب سيارات الاجرة و تراتب عدد الركاب وفقاً لخطوط الحركة النقلية بمدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

٢) Sam Schwartz Engineering: Taxi and for-hire vehicle study. Los Anglos Department of Transportation. August 23, 2019.

٣) Consumer Council: More choices better service, A Study of the Competition in the Personalized Point-to-point Car Transport Service Market. Taxi public transport service, Hong Kong Taxi Council. Hong Kong September 2017.

(١) Urban Transport Group: Issues and options for city region taxi and private hire vehicle policy. Wellington House. Greater Manchester. UK. 2017.

سابعاً : العلاقة بين ترتيب تعريفه نقل الركاب سيارات الاجرة وترتيب المسافه على خطوط الحركة النقلية في عام ٢٠١٩

ثامناً : العلاقة بين ترتيب تعريفه نقل الركاب سيارات الاجرة وترتيب المسافه على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

تاسعاً: الوزن النسبي للعوامل المؤثرة في تعريفة نقل الركاب بموافقات مدينة الزقازيق عام ٢٠١٩
عاشرًا : درجة رضا قائدي سيارات الاجرة عن تعريفه نقل الركاب على كافه خطوط الحركة
النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

الحادي عشر: التقييم الاقتصادي لتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية (الإقليمية - المحلية - الداخلية) بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.

التعريف بمنطقة الدراسة : موافق سيارات الأجرة بمدينة الزقازيق :

يرتبط شكل واتجاه النمو العمراني للمدينة بالتطور الذي يطرأ على وسائل النقل المستخدمة فيها، فأى وسيلة جديدة يترتب على استخدامها التقليل من زمن الرحلة المقطوعة وتكلفتها، لا شك وأنها تشجع الأفراد على السكنى بعيداً عن مركز المدينة، وبالتالي تنمو عمرانياً في اتجاهات جديدة (١).

وتبعاً لمركزية المدينة، حيث تتلاقى الطرق وخطوط السكك الحديدية، تتوسع شبكة النقل وتصبح عامل أساسى يؤثر ويتأثر بنمو المدينة (٢)، ويوجد بمدينة الزقازيق عدة موافق لسيارات الأجرة لخدمة حركة الركاب بمدينة الزقازيق والمدن والمراکز العمرانية الريفية المجاورة و ذلك على النحو التالي كما يوضحها شكل (١) :

أ- موقف سيارات الأقاليم بالزراعة :

يقع الموقف بميدان الزراعة وهو مخصص لسيارات و أتوبيسات شرق الدلتا ، وأيضاً مرفق النقل الداخلي بالمدينة ، و سيارات الأجرة التي تخدم محافظات بور سعيد ، السويس ، الإسماعيلية ، و مراكز شمال محافظة الشرقية مثل هيبها ، أبو كبير ، فاقوس ، الحسينية ، الصالحية ، كفر صقر ، أولاد صقر ، و تخدم شرق المحافظة مثل مركز أبو حماد .

أ- موقف سيارات بلبيس و العاشر من رمضان : يقع بالقرب من مستشفى الأحرار و نقطة الإطفاء الرئيسية بمدينة الزقازيق ويقف به سيارات ميكروباص تخدم حركة الركاب بين مدينة

(٢) Kain, J.F & Whol, M, The Urban Transportation Problem, Harvard University Press, London 1965, P. 44.

٣ _ فاروق كامل عزا الدين، مشكلة التضاريس في صحراء مصر وأثارها على الطرق، البرية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ١٩٨٩، عدد ٢١، ص ٩

الزقازيق و مدينة بليبيس ، العاشر من رمضان ، و بعض القرى و من ابرازها قرى : العصلوجي و بردين وغيرها .

ج _ موقف سيارات القاهرة (سيارات أجرة)

يقع في منطقة الأحرار ، هو مخصص لسيارات الأجرة المتجهة من مدينة الزقازيق إلى موقف عبود ، خط السلام ، خط رابعة العدوية بالقاهرة .



المصدر من عمل الباحث

شكل (١) المواقف التي تربط مركز الزقازيق مع باقي المحافظات

د _ موقف كفر محمد حسين :

يقع بالقرب نفق أبو الريش و كفر محمد حسين ، والموقف يخدم الحركة من الزقازيق إلى مدينة الإسكندرية ، و يخدم بعض قرى مركز الزقازيق مثل : (بهجات ، نشوة ، طاروط) و يعمل بالموقف سيارات الميكروباص و السرفيس .

ه _ موقف منطقة علاء الدين :

يقع بالقرب من جامعة الزقازيق و يعمل به سيارات ميكروباص لخدمة مدن : منيا القمح ، بنها ، طنطا و يخدم بعض قرى مركز الزقازيق مثل : الزنكلون ، القراءة ، العزيزية ، المساعدة .

و موقف المنصورة : يقع بمدخل مدينة الزقازيق على طريق القنایات و يعمل به سيارات الميكروباص و التاكسي ، السرفيس لخدمة الحركة بين مدينة الزقازيق و مدن ديرب نجم ، السنبلاويين ، المنصورة ، و عدد من القرى التابعة لمركز الزقازيق مثل : الطيبة و أم رماد و غيرها

ز موقف القاطر التسعة : ينقسم إلى جزئين : ١- يقع بجوار إدارة شرطة النجدة بمنطقة بنابوس .

٢- يقع أول شارع الباجرى و مقابل إدارة شرطة النجدة ، و يفصل بينه وبين الجزء الأول من موقف أحد المجاري المائية المتفرعة من بحر مويس ، ويعمل به سيارات ميكروباص لخدمة قرى مشتول القاضي ، بنابوس ، بيشه فايد ، بهنباي ، و مدينة الإبراهيمية .

أما عن مواقف نقل الركاب داخل المدينة : فلا يوجد مواقف لسيارات الأجرة (السرفيس) حيث تسير خطوط السرفيس دون توقف في مواقف محددة ، حيث توقف عند رغبة الركاب في النزول أو الركوب ، و تجمع بشوائط عند بدايات و نهايات خطوط سيرها ، مما يشكل عائقاً مرورياً في هذه المناطق

أولاً: تطور تعريفة نقل سيارات الأجرة على خطوط الحركة بمواقف مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٩ .

شهدت تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة ارتفاعاً ملحوظاً في السنوات الخمس الأخيرة، مع بدء رفع أسعار الوقود في يوليه ٢٠١٤، لأول مرة منذ عام ٢٠٠٨، وهي كالتالي:

فيارتفاع سعر المحروقات في يوليه ٢٠١٤؛ ارتفع سعر لتر بنزين "٨٠" إلى ١.٦٠ جنيه للتر بدلاً من ٠.٩٠ جنيه، كما ارتفع بنزين "٩٢" إلى ٢.٦٠ جنيه للتر بدلاً من ١.٨٥ جنيه، كما تم زيادة سعر لتر السولار إلى ١.٨٠ جنيه للتر من ١.١٠ جنيه. وفي نوفمبر ٢٠١٦، زاد سعر لتر بنزين "٨٠" ليصل إلى ٢.٣٥ جنيه للتر بدلاً من ١.٦٠ جنيه، وزاد سعر لتر بنزين "٩٢" ليبلغ ٣.٥٠ جنيه بدلاً من ٢.٦٠ جنيه، وارتفع سعر لتر السولار ليبلغ ٢.٣٥ جنيه بدلاً من ١.٨٠ جنيه، وارتفع سعر متر الغاز للسيارات من ١.١٠ جنيه إلى ١.٦٠ جنيه، فيما أبقت الحكومة على سعر بنزين "٩٥" عند ٦.٢٥ جنيه دون تغيير. وفي ٢٩ يونيو ٢٠١٧، زيادة أسعار الوقود؛ حيث ارتفع سعر لتر بنزين ٩٢ ليبلغ سعره ٥ جنيهات بدلاً من ٣.٥٠ جنيه، وارتفع سعر لتر بنزين ٨٠ ليصل ٣.٦٥ جنيه بدلاً من ٢.٣٥ جنيه، ولتر السولار ليبلغ ٣.٦٥ جنيه بدلاً من ٢.٣٥ جنيه، وارتفع سعر متر الغاز للسيارات من ١٦٠ قرشاً إلى ٢ جنيه، كما ارتفع سعر بنزين ٩٥ إلى ٦.٦ جنيه للتر بدلاً من ٥.٢٥ جنيه. واعتباراً من يوم ٢٠١٨/٦/١٦ زيادة أسعار الوقود لتصبح كالتالي: بنزين ٨٠: ٥٥٠، بنزين ٩٢: ٦٧٥، وبنزين ٩٥: ٧٧٥ قرشاً. واعتباراً من يوم ٢٠١٩/٧/٥ زيادة أسعار الوقود لتصبح كالتالي: بنزين ٨٠: ٨٠، بنزين ٩٢: ٦٧٥، وبنزين ٩٥: ٩٠٠ قرشاً للسولار ٦٧٥ قرشاً بنزين ٩٥: ٩٥ قرشاً

وبسبب الزيادة في أسعار المحروقات ارتفعت تعريفة الأجرة ثلاثة مرات متتالية بسبب رفع الدعم عن المحروقات ، ولذلك حاول الباحث بطرق عديدة الوقوف على المحددات الأخرى التي تساهم في زيادة تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بصفة عامة، ولقد طبق الباحث هذا الموضوع على خطوط

الحركة الإقليمية ، المحلية ، الداخلية بموافقات مدينة الزقازيق الرئيسية تمثل البنية التحتية لحركة النقل على المواقف ، السيارة ، والطريق ومكان الانتظار ، ومحطات الوقود . والموافق هي المكان اللازم للسيارات أثناء التوقف وعدم الحركة^(١)

وتعتبر وسيلة النقل بوساطة سيارات الجرة مفيداً للكثير من الناس داخل المدن نظراً لتوافقها بشكل كبير وسرعة الحصول عليها للتنقل من مكان إلى آخر داخل المدينة هذا فضلاً عن أنها الوسيلة المثلثي والأساسية للتنقل للشراحت الاجتماعي داخل المدينة التي تعاني اعاقة أو عدم القدرة على قيادة المركبة الخاصة^(٢)

تجدر الإشارة هنا إلى أن الدراسات التي تتناول النقل الحضري في المدن تركز على الوسائل المختلفة لنقل الركاب وتقييم مدى كفاءتها لخدمة سكان المدينة، وعموماً تتوقف درجة إقبال السكان على استخدام وسيلة معينة دون غيرها على حسب قرب الوسيلة من مكان بداية الرحلة Origin وسرعة الوصول إلى المقصود Destination، وقصر زمن التقاطر بين المركبة والأخرى، وأخيراً العوامل الاقتصادية المتمثلة في تكلفة الرحلة . ومن أجل هذا فإن التخطيط لتنمية إمكانية الوصول داخل المناطق الحضرية يعتبر هاماً تصبوا إليه الدراسات الحضرية عامة من أجل راحة المجتمع وتقدمه وذلك بتقليل زمن الرحلة وتكتافتها وتحقيق أقصى عوائد ممكنة بتكيير الوفورات الناجمة عن تخطيط الرحلات اليومية وال أسبوعية والموسمية من أجل العمل والتسويق والتوفيرية^(٣)، وقد حدّد "Moseley" أن الفكرة الأساسية للوصول تقوم على ثلاثة مكونات هي: السكان في مناطق إقامتهم (مناطق نشوة الحركة)، والأنشطة أو الخدمات المطلوبة منهم (مقاصدها)، والنقل والاتصالات التي تربط كلديهما^(٤) ومن أهم فوائد خدمة النقل بواسطة سيارات الأجرة داخل المدينة الاستجابة السريعة لطلب خدمة التنقل والراحة وملائمته مثله مثل السيارة الخاصة هذا فضلاً عن ان النقل بواسطة سيارات الأجرة يوفر لك كثيراً من الوقت ،بالإضافة إلى انه يسهل حركة التنقل لبعض الشراحت الاجتماعي والوصول إلى اهدافها مثل كبار السن والمعوقين او الذين ليس لديهم القدرة على قيادة المركبات الخاصة^(٥)

^(١) Mikhail Chester et al., Parking infrastructure: energy, emissions, and automobile life-cycle environmental accounting, Environmental Research Letters, Vol. 5, publishing Ltd, UK, 2010.p.1.

^(٢) Queensland Taxi Strategic Plan. (2010). A Vision for the Future and Action plan for the Next 5 years. Retrieved from <http://www.tmr.qld.gov.au>.

^(٣) فتحي محمد مصباحي، تخطيط المدينة العربية بين الإطار النظري والواقع والمستقبل، مطبعة روای، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص.٤٤٩.

^(٤) Moseley, M.J., Accessibility: The Rural Challenge, Methuen , London, 1979,p101.

^(٥) Quidort, M, Christiane, j., Christiane, P . (2011). The Taxi: A New Dimension In Urban Mobility. Public Transport International, Vo- Iume 64 , Issue 2, Pp. 60-64.

أ- تطور تعريفه نقل سيارات الأجرة على خطوط الحركة الإقليمية من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٩ :

تشمل الخطوط الإقليمية مجموعه الخطوط التي تخرج من موافق مدينة الزقازيق الى العاصمة المصرية مدينة القاهرة و العديد من المدن المصرية في شرق ووسط و غرب الدلتا فضلاً عن مدينة الاسكندرية و يوضح الجدول (١_أ) و الشكل (١) تطور تعريفة النقل لسيارات الأجرة من عام ٢٠١٤ الى عام ٢٠١٩ .

وبدراسة الجدول (١_أ) والشكل (٢) يتبيّن الآتي :

* شهدت تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بموافقات مدينة الزقازيق وعلى جميع خطوط الحركة النقلية الإقليمية والبالغ عددها ١٢ خط إقليمياً بين مدينة الزقازيق وعواصم بعض المحافظات المصرية تطويراً واضحاً فيما بين عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٩ ويمكن تصنيف هذه الخطوط وفقاً لمقدار الزيادة خلال هذه الفترة إلى عدة مجموعات هي :

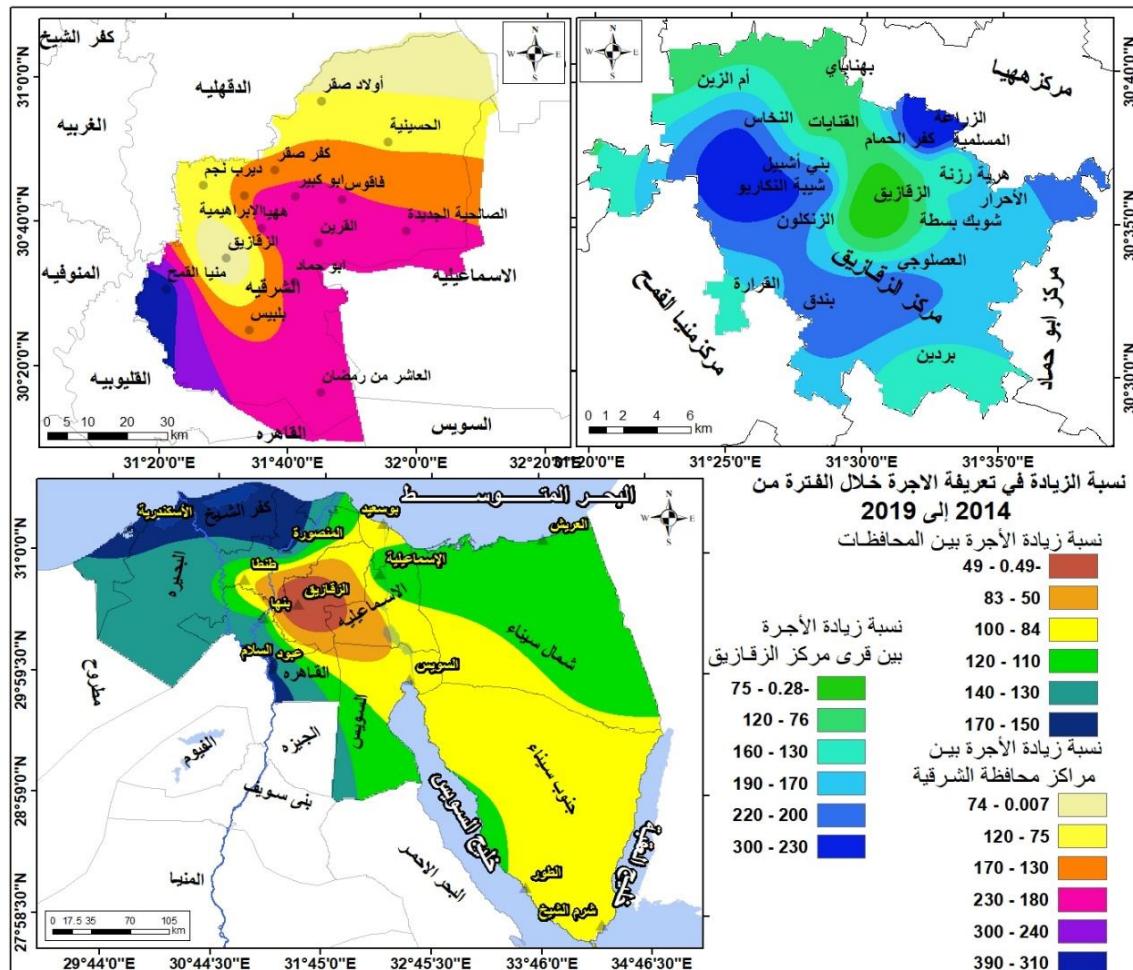
١- خطوط حققت زيادة أكبر من ٢٠ جنيهاً : تضم خمسة خطوط يقف في مقدمتها خط الزقازيق شرم الشيخ ، والزقازيق - الطور ، حيث ارتفعت تعريفة النقل بمقدار ٤ جنيهات لكل منها ، وترجع هذه الزيادة إلى زيادة أسعار المحروقات من ناحية ، فضلاً عن عدة أسباب أخرى تتعلق بالحركة النقلية ذاتها ومن أبرزها قلة عدد الرحلات والتي تصل إلى رحلة واحدة يومياً ، نظراً لقلة أعداد الركاب على هذه الخطوط . ثم يأتي خط الزقازيق - بور سعيد بزيادة ٢٤ جنيهاً ، وأخيراً يأتي خط الزقازيق - الإسكندرية ، والزقازيق - العريش بزيادة بلغت ٢٠ جنيهاً .

جدول (١) تطور تعريفة نقل سيارات الأجرة على خطوط الحركة بمواقف مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٩ .

زيادة تعريفة النقل		تعريفة النقل في عام ٢٠١٩ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٨ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٧ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٦ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٤ بالجنيه	الخطوط الإقليمية
%	جنيه						
150	١٢	٢٠	١٥	١٢.٥	١٠	٨	الزقازيق-ال Cairo سلام
144	١٣	٢٢	١٧	١٤	١٢	٩	الزقازيق-عبد
110	١١	٢١	١٨	١٤.٥	١٢.٥	١٠	الزقازيق-الاسماعيلية
89	١٩.٥	٤١.٥	٣٦	٣١	٢٧	٢٢	الزقازيق-السويس
91	٢٠	٤٢	٤٠	٣١	٢٧	٢٢	الزقازيق-بور سعيد
112	٣٧	٧٠	٥٢	٤٣	٣٨	٣٣	الزقازيق-العرish

100	٥٠	١٠٠	٨٥	٦٩	٦٠	٥٠	الزقازيق- الطور
٨٥	٥٥	١٢٠	٩٠	٧٥	٧٠	٦٥	الزقازيق- شرم الشيخ
١٥٥	٤٢.٥	٧٠	٥٠	٤٠	٣٥	٢٧.٥	الزقازيق- الاسكندرية
١٥٢	١٠.٣	١٧	١١	٩.٥	٨	٦.٧٥	الزقازيق- المنصورة
٩١	١٠	٢١	١٩	١٥	١٣.٥	١١	الزقازيق- طنطا
١٢٢	٥.٥	١٠	٧.٧٥	٦.٥	٥.٥	٤.٥	الزقازيق- بنها

المصدر : الجدول و النسب من عمل الباحث اعتماداً على بيانات ادارة المواقف بمحافظة الشرقية بيانات غير منشورة لاعمي ٢٠١٩/٢٠١٤ مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة ٢٠١٩/٣/٢٣ الى ٢٠١٩/٣/٢٥



المصدر / من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول رقم (١)

شكل (٢) نسبة الزيادة في تعريفه نقل سيارات الاجرة على خطوط الحركة بمواقف مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ الى عام ٢٠١٩

- ٢- خطوط حققت زيادة أكبر من ٦ جنيهات وأقل من ٢٠ جنيههاً : وتمثل خطوط هذه المجموعة خطوط المرحلة الوسطى في زيادة تعريفة النقل خلال الفترة من عام ٢٠١٤ و ٢٠١٩ ، وتشمل خطى الزقازيق - السويس ، والزقازيق - عبود ، وحققت الخط الأول زيادة ١٩.٥ جنيه ، وحققت الخط الثاني ٧ جنيهات ، وترجع هذه الزيادة في المقام الأول إلى زيادة أسعار المحروقات إلى جانب امكانية عمل أكثر من رحلة على هذه الخطوط ، وبحيث تصل إلى رحلتين على مدار اليوم الواحد.
- ٣- خطوط حققت زيادة أقل من ٧ جنيهات : وتشمل هذه المجموعة بقية الخطوط ، ووصلت إلى خمسة خطوط منها أربعة خطوط حققت زيادة ٦ جنيهات وتضم خط الزقازيق - السلام ، والزقازيق - الإسماعيلية ، والزقازيق المنصورة ، والزقازيق طنطا ، وأخيرا جاء خط الزقازيق - بها وحققت زيادة ٤ جنيهات لكل راكب ، ويمكن أن نطلق على خطوط هذه المجموعة خطوط المرحلة الدنيا في زيادة تعريفة النقل لركاب سيارات الأجرة بموافقات مدينة الزقازيق ، وترجع هذه الزيادة المحدودة إلى امكانية عمل عدة رحلات يومية على هذه الخطوط ، وزيادة أعداد الركاب ، فضلا عن صغر طول المسافة بين مدينة الزقازيق هذه المدن والتي تتراوح المسافة فيما بينها وبين مدينة الزقازيق من ٣٥ كم لأقل من ٨٥ كم .
- ب. تطور تعريفه نقل ركاب سيارات الاجرة خطوط الحركة المحلية موافق مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٩ :

يضع الراكب في اعتباره عدة عوامل تؤثر في عرض خدمات النقل منها: زمن الرحلة وتكلفتها ومعدل تكرار وسائل النقل، لذا فمن أهم خصائص عرض خدمة النقل: السرعة والتكرار والاستقلالية (الاعتمادية) والمقدرة وتكلفة الخدمة^(١)

تضمن خطوط الحركة الفعلية المحلية مجموعة الخطوط التي تخرج من مدينة زقازيق إلى بقية مدن محافظة الشرقية والبالغ عددها ١٤ مدينة تتمثل مراكز محافظة الشرقية ويوضح الجدول (٢) والشكل (٣) تطور تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة هل الخطوط المحلية بموافقات مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٩ .

^(١) - (للاستزادة يُراجع: منصور، حمادة فريد، ١٩٩٨، ص ٣٦٣). ، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية.

جدول (٢) تطور تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة خطوط الحركة المحلية موافق مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٩ .

زيادة تعريفة النقل		تعريفة النقل في عام ٢٠١٩ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٨ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٧ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٦ بالجنيه	تعريفة النقل في عام ٢٠١٤ بالجنيه	الخطوط المحلية
%	الجنيه						
200	١٠	١٥	٩	٧.٥	٦	٥	الزقازيق-العاشر من رمضان
157	٥.٥	٩	٤.٥	٣.٧٥		٣.٥	الزقازيق-بلبيس
357	٦.٢٥	٨	٣.٧٥	٣	٢.٥	١.٧٥	الزقازيق- مينا القمح
186	٣.٢٥	٥	٣.٢٥	٢.٧٥	٢.٥	١.٧٥	الزقازيق- ابو حماد
186	٣.٢٥	٥	٣.٢٥	٢.٧٥	٢.٥	١.٧٥	الزقازيق- هبها
191	٥.٢٥	٨	٥	٤	٣.٥	٢.٧٥	الزقازيق- ابو كبير
155	٤.٢٥	٧	٥	٤	٣.٥	٢.٧٥	الزقازيق- الابراهيمية
140	٥.٢٥	٩	٧.٢٥	٥.٧٥	٤.٥	٣.٧٥	الزقازيق- كفر صقر
82	٤.٥	١٠	٩.٧٥	٨	٦.٥	٥.٥	الزقازيق- اولاد صقر
114	٨	١٥	١٢.٧٥	١٠.٥	٨	٧	الزقازيق- الحسينية
175	٧	١١	٧.٥	٦.٥	٥.٥	٤	الزقازيق- فاقوس
87	٣.٢٥	٧	٥	٤	٤.٥	٣.٧٥	الزقازيق- ديرب نجم
182	٧.٧٥	١٢	٨	٦.٥	٥.٥	٤.٢٥	الزقازيق- الصالحية
182	٧.٧٥	١٢	٨	٦.٥	٥.٥	٤.٢٥	الزقازيق- القرین

المصدر : الجدول و النسب من عمل الباحث اعتماداً على بيانات ادارة المواقف بمحافظة الشرقية ببيانات غير منشورة لعامي ٢٠١٤/٢٠١٩ مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة ٢٠١٩/٣/٢٣ الى ٢٠١٩/٣/٢٥ .

وبدراسة الجدول (٢) والشكل (٢) يتضح الآتي :

أ- تطورت تعريفة النقل لركاب سيارات الأجرة على جميع خطوط الحركة النقلية المحلية بمواقف مدينة الزقازيق وحواضر المراكز بمحافظة الشرقية والبالغ عددها ١٤ خطأ خلال الفترة من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٩ ويمكن تصنيف هذه الخطوط وفقاً لمقدار الزيادة بالجنيه إلى الفئات التالية :

١- الفئة الأولى : خطوط حققت زيادة ٤ جنيهات : وتضم خطى الزقازيق - الصالحية ، والزقازيق القرین ، حيث حقق كل منها زيادة ٤ جنيهات ، حيث ارتفعت تعريفة النقل من ٨

جنيهات / راكب إلى ١٢ جنيها / راكب ، بزيادة بلغت نسبتها ٥٠% ، وترجع هذه الزيادة إلى ارتفاع أسعار المحروقات من ناحية ، وطول مسافة الرحلة النسبي ، بالإضافة إلى كثافة حركة الركاب المحدودة ، مما أدى إلى قلة عدد الرحلات على هذين الخطين والتي تتراوح من ٢ إلى ٣ رحلات يومية لكل سيارة.

٢- الفئة الثانية : خطوط حققت زيادة ٣ جنيهات : وتضم خطى الزقازيق – الحسينية ، والزقازيق – العاشر من رمضان ، حيث حقق كل منها زيادة ٣ جنيهات ، بنسبة زيادة ٢٥٪ بالخط الأول ، و ٣٣.٣٪ بالخط الثاني ، وترجع هذه الزيادة إلى عاملي المسافة من ناحية ، ارتفاع أسعار المحروقات وقلة عدد الرحلات من ناحية ثانية .

٣- الفئة الثالثة : خطوط حققت زيادة ٢ جنيه : تشمل ثمانية خطوط ، وبذلك تضم معظم الخطوط المحلية للحركة النقلية ، حيث تمثل خطوط هذه الفئة نحو ٦٦.٧٪ من مجمل الخطوط النقلية المحلية ، وترواحت نسبة زيادة التعريةة النقلية لراكب سيارات الأجرة بين ٢٥٪ و ٣٣.٣٪ من إجمالي التعريةة في عام ٢٠١٤ ، ويلاحظ أن خط الزقازيق ديرب نجم ، وخط الزقازيق – الابراهيمية حققا زيادة كبيرة تتناسب عكسيا مع طول المسافة بين مدينة الزقازيق وبين هاتين المدينتين ، ويرجع ذلك إلى تدني مستوى جودة هذه الطرق وانتشار العمran عليهما بشكل يكاد أن يكون ملتحم ، وزيادة أعداد المطبات العشوائية بهما مما يؤثر بالسلب على زمن وسرعة الرحلة ، وكذلك كمية المحروقات المستخدمة في هذه الرحلة . ويلاحظ أن تعريةة النقل لسيارات الأجرة زادت بنسبة ٤٪ بهذين الخطين في حين حق خط الزقازيق فاقوس زيادة بلغت نسبتها ٢٢٪ ويعتبر أقل الخطوط المحلية من حيث الزيادة في تعريةة النقل خلال الأربع سنوات الماضية.

٤- الفئة الرابعة : خطوط حققت زيادة مقدارها جنيه واحد : تشمل خطى الزقازيق أبو حماد ، والزقازيق – ههيا ، حيث ارتفعت تعريةة نقل راكب سيارات الأجرة من ٤ جنيهات للراكب إلى ٥ جنيهات للراكب ، بنسبة زيادة ٢٥٪ فيما بين عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٩ ، وترجع هذه الزيادة المحدودة إلى ارتفاع أسعار المحروقات ، بالإضافة إلى قرب المسافة فيما بين مدينة الزقازيق و هاتين المدينتين ، والتي تقل عن ٢٠ كم ، بالإضافة إلى ارتفاع عدد الرحلات اليومية للسيارات على هذين الخطين ، بسبب زيادة أعداد الركاب وكثافة حركة الركاب ، نظراً لوجود علاقات وظيفية قوية بين مدينة الزقازيق وهاتين المدينتين .

ج. تطور تعريةة نقل راكب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية الداخلية بمواقف مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٩.

تضم خطوط الحركة النقلية الداخلية العديد من الخطوط في مختلف الاتجاهات حيث تخرج هذه الخطوط من مدينة الزقازيق إلى العديد من القرى والمدن المجاورة لمدينة الزقازيق وقد بلغ عدد الخطوط التي اعتمدت عليها هذه الدراسة ١٧ خطاً يوضحها الجدول (٣) و الشكل (٢) .

وبدراسة الجدول (٣) والشكل (٢) يتبيّن الآتي :

حققت تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط حركة النقل الداخلية بين مدينة الزقازيق ، والعديد من القرى التابعة لمركز الزقازيق ، وترواحت هذه الزيادة من ٢٥٪ إلى ٥٢٥٪ خلال الفترة من عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠١٩ ويمكن تصنيف هذه الخطوط والبالغ عددها ١٧ خطأ تقع على مسافات متفاوتة من مدينة الزقازيق إلى عدة مجموعات كالاتي :

جدول (٣) تطور تعريفة النقل على سيارات الأجرة للحركة النقلية الداخلية بموافق مدينة الزقازيق من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠١٩.

الخطوط الداخلية	تعريفة	تعريفة	تعريفة	تعريفة	تعريفة	زيادة تعريفة النقل
الزقازيق-بني شبل	٠.٥	٠.٧٥	١.٢٥	١.٥	١.٧٥	٢٥٠٪
الزقازيق-بندق	١	١.٥	٢	٢.٥	٣	٢٥٠٪
الزقازيق-شيبة	٠.٥	٠.٧٥	١.٢٥	١.٥	١.٧٥	٢٥٠٪
الزقازيق-النحاس	٠.٧٥	١	١.٥	٢	٢.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-أم الزين	١.٥	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-القنایات	١.٥	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-بهنيري	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٤	٢٥٠٪
الزقازيق-العصلوجي	١	١.٥	٢	٢.٥	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-بردين	١.٥	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-زنكلون	١	١.٥	٢	٢.٥	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-هرية رزنة	١	١.٥	٢	٢.٥	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-المسلمية	١.٥	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-شوبك بسطة	١.٥	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-كفر الحمام	١.٢٥	١.٥	١.٧٥	٢	٢.٥	٢٥٠٪
الزقازيق - القرافة	١.٥	٢	٢.٥	٣	٣.٥	٢٥٠٪
الزقازيق-الاحرار	٠.٧٥	١	١.٢٥	١.٥	١.٧٥	٢٥٠٪
جامعة الزقازيق-	٠.٥	٠.٧٥	١.٢٥	١.٥	٢	٢٥٠٪

المصدر : الجدول و النسب من عمل الباحث اعتماداً على بيانات ادارة الموافق بمحافظة الشرقية بيانات غير منشورة لعامي ٢٠١٩/٢٠١٤ مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة ٢٠١٩/٣/٢٣ الى ٢٠١٩/٣/٢٥

١- **المجموعة الأولى :** خطوط حققت زيادة مقدارها جنيه واحد : تحتوى على ١٠ خطوط ، يأتى فى مقدمتها خط الزقازيق – بنديف ، والزقازيق – العصلوجي ، حيث ارتفعت تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة عليها من ٢٠١٤ جنيه / راكب فى عام ٢٠١٤ إلى ٣ جنيه / راكب ، بنسبة زيادة تصل إلى ٥٥٪ ، ويرجع ذلك إلى عامل طول المسافة ، فضلاً عن ارتفاع أسعار المحروقات ، وقلة الحركة النقلية على خط الزقازيق – بنديف الذى يتبع مركز منيا القمح من الناحية الإدارية، بالإضافة إلى ارتباط الخط الثانى الزقازيق العصلوجي بمدينة الزقازيق حديثاً حيث تقع هذه القرية على خط سكة حديد الزقازيق – القاهرة خط الشرق بلبيس ، ولقد ترتب على ذلك قلة عدد الرحلات لسيارات الأجرة عليه لوجود منافسة مع الخط الحديدى . وكذلك الحال بالنسبة لخطوط الزقازيق – زنكلون التي تقع على خط سكة حديد الزقازيق – القاهرة ، وخط الزقازيق – الشوبك بسطة ، التي تقع على خط سكة حديد الزقازيق – الاسماعيلية ، وأيضا خط الزقازيق – بردين . وخط الزقازيق أم الزين التي تقع على الخط الحديد الزقازيق – ميت غمر.

٢- المجموعة الثانية : خطوط حققت زيادة مقدارها ٧٥٠ جنيه : تشمل خطى الزقازيق الاحرار ، والزقازيق – الزراعة ، وهى خطوط داخلية تقع عند أطراف مدينة الزقازيق وارتقت تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة من ١٢٥ جنيه فى عام ٢٠١٤ إلى ٢ جنيه فى عام ٢٠١٩ ، بنسبة زيادة ٣٣.٣٪.

٣- المجموعة الثالثة : خطوط حققت زيادة مقدارها ٥٠ جنيه : تشمل خمسة خطوط وتتمثل فى مجموعة القرى التى تبعد عن مدينة الزقازيق مسافة تتراوح من ٤ إلى ٦ كيلومترات ، وتنراوح نسبة الزيادة فى تعريفة نقل الركاب بسيارات الأجرة من ٤٠٪ إلى ٢٥٪ من إجمالى تعريفة النقل فى عام ٢٠١٤ وتقف فى مقدمة هذه الخطوط خط الزقازيق – بنى شبل ، وخط الزقازيق شيبة النكارية ، حيث وصلت نسبة الزيادة فى هذه التعريفة ٤٠٪ ، وانخفضت إلى ٢٥٪ فى الخطوط الثلاثة الأخرى وهى خطوط الزقازيق ، النخاس ، وهرية رزنة ، وكفر الحمام.

ثانياً : التراتب بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية بمدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

اعتمدت هذه الدراسة على تصنيف خطوط الحركة النقلية موافق مدينة الزقازيق المقرر تعريفه النقل وقد تم تقسيم الخطوط تعريفه إلى ست مجموعات على خطوط النقلية المختلفة بمدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

وبدراسة الجدول (٤) والشكل (٣) يتضح الآتى :

(١) يوجد تفاوت واضح في تراتب تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بالخطوط المختلفة والمختارة لإجراء هذه الدراسة وبالبالغ عددها ٤٣ خطأ تمثل مستويات الحركة النقلية الثلاثة (الإقليمية – المحلية – الداخلية) بمواقف مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ من الجدول والشكل أيضا وجود علاقة عكسية بين أعداد الخطوط وتكلفة تعريفة النقل ، حيث وجد ١٧ خطأ ، بنسبة ٣٩.٤٪ من محمل خطوط الحركة بالمدينة نقل تعريفة النقل بها عن ٥ جنيهات ، وتضم مجموعة خطوط الحركة الداخلية والتي يقل طول الرحلة بين مدينة الزقازيق ، هذه القرى عن ١٠ كيلومترات.

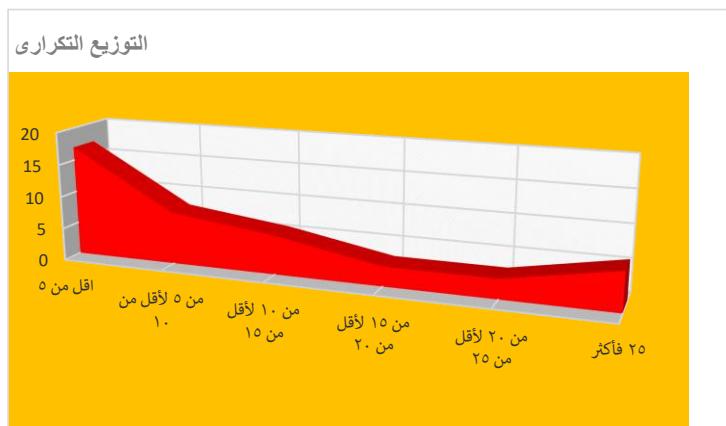
(٢) يوجد ٨ خطوط تتراوح تكلفة تعريفة النقل للراكب الواحد من ٥ جنيهات لأقل من ١٠ جنيهات بنسبة ١٨.٦٪ من محمل خطوط الحركة النقلية بمدينة الزقازيق ، ومن ثم فإن ٢٥ خطأ من خطوط الحركة النقلية بمواقف مدينة الزقازيق تقل تعريفة النقل لمستخدمي سيارات الأجرة عن ١٠ جنيهها وتنتمي معظم هذه الخطوط النقلية لما يعرف بالخطوط الداخلية والمحليه ويبلغ عددها ٨ خطوط محلية

الجدول (٤) تراتيب تعريفة نقل ركاب الأجرة على خطوط الحركة النقلية المختلفة بموافق مدينة الزقازيق عام ٢٠١٩

التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية في عام ٢٠١٩		فئات تعريفة النقل
%	العدد	
٣٩.٤	١٧	أقل من ٥
١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
١٤	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي

المصدر : الجداول و النسب من عمل الباحث اعتماداً على البيانات الواردة بالملحق رقم (١ ، ٢ ، ٣) العالومد (١) ص (٥٣ ، ٥٤ ، ٥٥)

(٣) تتمثل الخطوط النقلية التي تتراوح تعريفة النقل لركاب سيارات الأجرة بموافق مدينة الزقازيق من ١٠ جنيهات لأقل من ١٥ جنيهاً ، في ٦ خطوط ، بنسبة ١٤% من مجمل الخطوط محل الدراسة في عام ٢٠١٩ ،



المصدر : من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول(٤)

شكل (٣) يوضح التوزيع التكراري لتعريفة نقل ركاب الأجرة على خطوط الحركة النقلية المختلفة بموافق مدينة الزقازيق عام ٢٠١٩

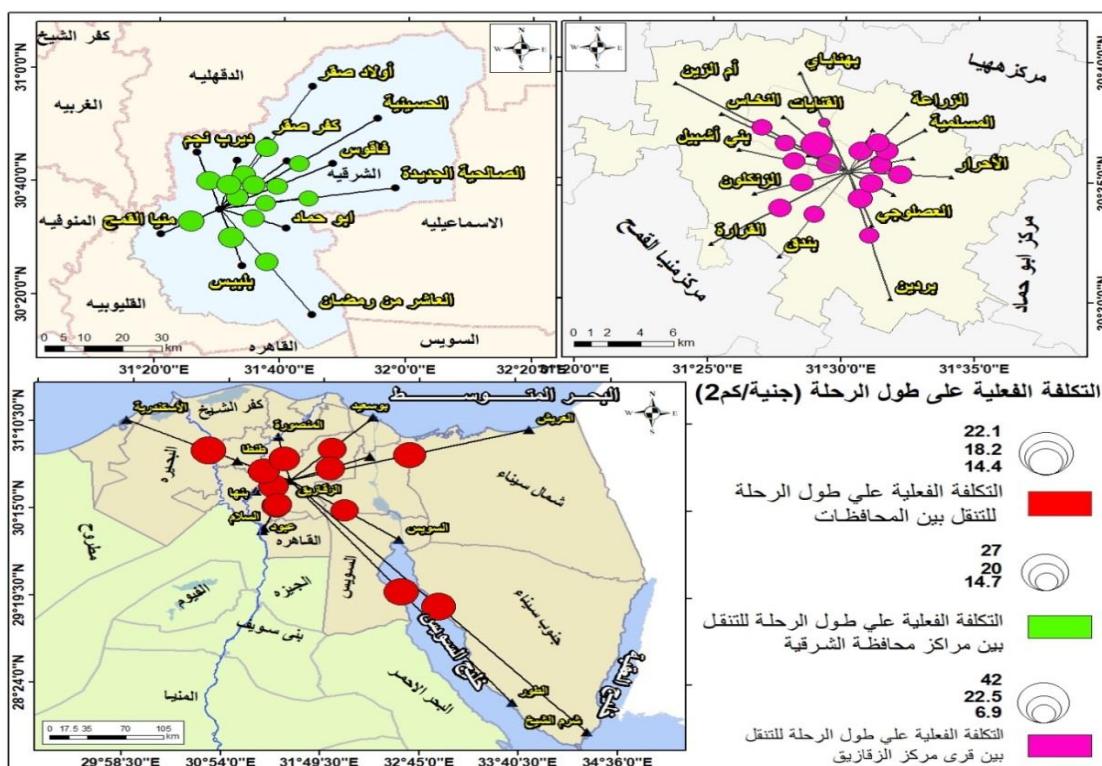
(٤) ويبلغ عدد الخطوط النقلية التي تتراوح تعريفتها النقلية لركاب سيارات الأجرة من ١٥ جنيهاً لأقل من ٢٠ جنيهاً ثلاثة خطوط ، وبنسبة ٧% و

(٥) كذلك الخطوط النقلية التي تتراوح تعريفتها النقلية من ٢٠ جنيهاً لأقل من ٢٥ جنيهاً ،

٦) وأخيراً بلغت الخطوط التي تبلغ تعرفتها النقلية لركاب سيارة الأجرة بموافق مدينة الزقازيق ٢٥ جنيهاً فأكثر ٦ خطوط، بنسبة ١٤% من مجملها في عام ٢٠١٩، وتمثل في الخطوط التي تزيد فيها المسافة عن مدينة الزقازيق عن ١٠٠ كيلومتر، وتشمل خطوط الزقازيق - السويس، والزقازيق - الإسكندرية، والزقازيق - بور سعيد، والزقازيق - السويس، والزقازيق - شرم الشيخ، والزقازيق - الطور.

ثالثاً. العلاقة بين تراتب تعريفه نقل ركاب سيارات الأجرة والرحلات على خطوط الحركة النقلية بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.

تهدف دراسة هذا العنصر من الدراسة إلى الوقوف على مدى قوه العلاقة بين التعريفة النقلية وعدد الرحلات وكذلك تهدف هذه إلى رصد مدى تركز الرحلات على الخطوط وفقاً لمقدار تعريفه النقل ويؤثر زمن الرحلة وتعريفة الركوب في الطلب على النقل، ويتوقف ذلك على عدة عوامل منها أهمية الوصول في الوقت المناسب والاعتبارات الشخصية للراكب كتقييمه للزمن أو مدى المنفعة من توفير الزمن (١) ويوضح الجدول شكل العلاقة بين ترتيب تعريفه نقل الركاب سيارات الأجرة وترتيب الرحلات على الحركة النقلية بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.



المصدر / من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول و الملحق (٣) العامود (١ ، ٤) ص (٥١) من البحث

شكل (٤) التكلفة الفعلية على خطوط الحركة النقلية بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.

١- ديوب، محمد عباس، تقويم إدارة نظام النقل بالسكك الحديدية في سورية، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (٢٩) العدد (٢)، اللادقية ٢٠٠٧، ص ١٥.

من خلال شكل (٦) العلاقة بين ترتيب تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة و عدد الرحلات على خطوط الحركة النقلية المحلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ يتبع الآتي :

(١) يوجد تفاوت واضح في درجة الارتباط بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ أن درجة هذا الارتباط تظهر بوضوح تام على خطوط الحركة النقلية الداخلية ، حيث يبلغ معامل الارتباط ٦٦٪ وهو ارتباط موجب قوى ، ثم انخفض هذا المعامل إلى ارتباط موجب متوسط قيمته ٣٤٪ على خطوط حركة نقل ركاب سيارات الأجرة المحلية ، ثم وصل إلى أدنى صورة على خطوط الحركة الإقليمية حيث حقق هذا المعامل ٥٪.

جدول (٥) ترتيب تعريفه نقل ركاب السيارات والرحلات على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.

التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات الرحلات	التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية في عام ٢٠١٩		فئات تعريفة النقل
%	عدد		%	العدد	
٦٠.٥	٢٦	أقل من ٥	٣٩.٤	١٧	أقل من ٥
٢٣.٣	١٠	من ٥ لأقل من ١٠	١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
٤.٦	٢	من ١٠ لأقل من ١٥	١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
٢.٣	١	من ١٥ لأقل من ٢٠	٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥	٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
٢.٣	١	٢٥ فأكثر	١٤	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي	٤٣	٤٣	الاجمالي
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الإقليمية = ٥٠٪ . ارتباط موجب ضعيف					
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الإقليمية = ٤٩٪ . ارتباط موجب متوسط					
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الداخلية = ٦٦٪ . ارتباط موجب قوي الملحق ١، ٢، ٣					
المصدر : الجداول و النسب من عمل الباحث اعتمادا على البيانات الواردة رقم (٥٣، ٥٥، ٥٦)					

تشير بيانات الجدول (٥) و الملحق (١، ٢، ٣) إلى زيادة عدد الخطوط التي تقل عدد رحلاتها عن ٥ رحلات / يوميا حيث بلغت ٢٦ خططا ، بنسبة ٦٠.٥٪ من اجمالي خطوط الحركة النقلية ، ويلاحظ أن معظم هذه الخطوط إما أن تكون إقليمية أو محلية . وبلغ عدد الخطوط التي تتراوح عدد رحلاتها اليومية من ٥ لأقل من ١٠ رحلات / يوميا نحو ١٠ خطوط ، بنسبة ٢٣.٣٪ ، ويلاحظ أن ٧ خطوط ، بنسبة ١٦.٢٪ من اجمالي خطوط الحركة النقلية على مختلف الاتجاهات بموافقات مدينة الزقازيق تزيد على ١٠ رحلات / يوميا ، وهي ممثلة في خطوط الحركة النقلية الداخلية ، بحيث حظى خطوطها منها ، بنسبة ٤٦٪ بعدد رحلات تتراوح من ١٠ لأقل من ١٥ رحلة / يوميا ، وحقق خط الزقازيق - هرمي زنة بحوالى ١٥ رحلة / يوميا ، كما سجل خط الزقازيق - شيبة النكارة بحوالى ٢٥ رحلة يوميا ، نظرا لقرب المسافة ، وجود علاقات وظيفية قوية بين مدينة الزقازيق وهاتين القرىتين وكذلك لوجود جامعة الزقازيق بالقرب منها . كما وصل عدد الخطوط التي تتراوح عدد الرحلات عليها من ٢٠

لأقل من ٢٥ رحلة / يومياً ثلاثة خطوط هي : خط الزقازيق - الزراعة ، وخط الزقازيق - الأحرار ، وخط الزقازيق - القنایات ، وجميعها خطوط داخلية منها خطان يقعان على أطراف مدينة الزقازيق هما : خط الزقازيق - الزراعة ، والأخر خط الزقازيق - الأحرار ، وترجع زيادة الرحلات على الخط الأول لوجود بعض المؤسسات المهمة على هذا الخط منها بعض كليات جامعة الزقازيق مثل : كلية الزراعة ، وكلية الحاسوبات ، ومعهد الدراسات الآسيوية ، وكلية الحقوق ، بالإضافة إلى مستشفى الزقازيق العسكري ، ومنطقة الصاغة ، وقلب الزقازيق الحيوي ، أم الخط الآخر فقد تم إنشاء مستشفى الأحرار العام في نهاية الرحلة ، وتم نقل موقف مدينتي القاهرة ، والعشر من رمضان إلى هذه المنطقة ، أما الخط الثالث فيتمثل في خط الزقازيق - القنایات ، حيث ترتبط المدينتان وظيفياً بشكل قوى ونظرًا لقرب المسافة فيما بينهما حيث لا تزيد المسافة عن ٥ كيلومترات.

رابعاً : العلاقة بين ترتيب تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة وترتيب عدد المركبات على خطوط الحركة النقلية بموافقت مدينه الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

تهدف دراسة العلاقة بين ترتيب تعريفة النقل لسيارات الأجرة وترتيب عدد المركبات التي عن مدي تركز المركبات (سيارات الأجرة) على الخطوط التي ترتفع فيها تعريفة فيها تعريفة النقل ، وقد تم تصنیف تعريفة النقل و كذلك عدد المركبات التي سُت فئات يوضحها الجدول (٦)

جدول (٦) العلاقة بين تعريفة نقل الركاب سيارات الأجرة وترتيب عدد المركبات على خطوط الحركة النقلية بموافقت مدينه الزقازيق في عام ٢٠١٩

التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات عدد المركبات	the DISTRIBUTION التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات تعريف النقل (بالجنيه)
%	عدد		%	عدد	
١٤	٦	أقل من ٥	٣٩.٤	١٧	أقل من ٥
١٤	٦	من ٥ لأقل من ١٠	١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
١٦	٧	من ١٠ لأقل من ١٥	١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
٢١	٩	من ١٥ لأقل من ٢٠	٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥	٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
٢٨	١٢	فأكثر	٢٥	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي

قيمة معامل ارتباط سيرمان على الخطوط الإقليمية = -٤ . ٠ ارتباط سلبي متوسط
 قيمة معامل ارتباط سيرمان على الخطوط الإقليمية = ١٣ . ٠ ارتباط موجب موجب
 قيمة معامل ارتباط سيرمان على الخطوط الداخلية = ٢٥ . ٠ ارتباط موجب ضعيف
 المصدر : الجداول و النسب من عمل الباحث اعتماداً على البيانات الواردة بالملحق رقم (١ ، ٢ ، ٣) ص ص (٥٣ ، ٥٥ ، ٥٦) من البحث

وبدراسة الجدول (٦) والملحق (١ ، ٢ ، ٣) يتضح الآتي :

١- وجود علاقة سلبية بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية الإقليمية وعدد المركبات بين مدينة الزقازيق وحواضر معظم المحافظات محل الدراسة ، حيث بلغ معامل الارتباط فيما بينهما نحو -٤ . ٠ وهو ارتباط سلبي متوسط ، ويلاحظ تحول العلاقة إلى علاقة ذات ارتباط موجب

ضعيف مقداره ١٣٠، على خطوط الحركة النقلية المحلية ، ثم ارتفع معامل الارتباط إلى ٢٥٠، وهو ارتباط موجب ضعيف ايضا على خطوط الحركة النقلية الداخلية.

٢- يوجد تفاوت واضح بتوزيع مركبات نقل ركاب الأجرة على خطوط الحركة النقلية بمختلف أنواعها بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، حيث وجد ٦ خطوط ، بنسبة ١٤٪ تتراوح عدد المركبات بها من ٢٥ لأقل من ٥٠ سيارة أجرة ، وكذلك الوضع بالنسبة للخطوط التي تتراوح عليها أعداد المركبات من ٥٠ لأقل من ٧٥ سيارة أجرة بالمواصفات المختلفة ، والجدير بالذكر أن هاتين الفتتى ترتبطان بالخطوط التي تتراوح ريفتها النقلية بالفتتى أقل من ٥ جنيهها / لراكب ، ومن ٥ جنيهها لأقل من ١٠ جنيهات / راكب .

٣- يتركز بالفتتى الثالثة والرابعة والتي يمكن أن نطلق عليهما مصطلح الفئات الوسطى لعدد المركبات ، حيث يتتوسط بخطوط الفئة الثالثة وعددها ٧ خطوط ، بنسبة ١٦٪ من مجملها من ٧٥ مركبة أجرة لأقل من ١٠٠ مركبة ، وكذلك يوجد ٩ خطوط ، بنسبة ٢١٪ ، يتراوح عدد مركباتها من ١٠٠ مركبة لأقل من ١٢٥ مركبة ، بالفئة الرابعة ، أما الفئة الخامسة والتي يتراوح عدد مركباتها من ١٢٥ لأقل من ١٥٠ مركبة تظهر بثلاثة خطوط ، بنسبة ٧٪ وأخيرا تأتي الفئة الأكبر من ١٥٠ سيارة على ١٢ خط ، بنسبة ٢٨٪ من مجملها بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

٤- يلاحظ أن الخطوط التي تبلغ فيها تعريفة النقل على ١٧ جنيهًا / راكب يزيد فيها عدد المركبات على ٩٠ مركبة بالخط الواحد بخطوط الحركة الإقليمية ، ويتصدر خط الزقازيق - القاهرة السلام "هذه المجموعة" بنحو ٣٥٠ سيارة أجرة ، ويليه خط الزقازيق - القاهرة "عبد" بنحو ١٨٠ سيارة أجرة ، وثم خط الزقازيق الاسكندرية ويضم ١٢٠ سيارة أجرة ، وثم خط الزقازيق - المنصورة ويضم ١٠٥ سيارة أجرة وأخيرا خط الزقازيق - طنطا ويوجد به ٩٠ سيارة أجرة.

٥- يوجد تركز واضح لسيارات نقل الركاب الأجرة على الخطوط المحلية فيما بين مدينة الزقازيق وعواصم المركز بمحافظة الشرقية ، حيث يأتي خط الزقازيق - العاشر من رمضان في المقدمة ويضم ٢٩٦ سيارة أجرة ، ويليه خط الزقازيق - بلبيس ، ثم خط الزقازيق - منيا القمح ، ويبلغ عدد سيارات الأجرة بالخطين الآخرين ٢٣٠ سيارة أجرة ، و ٢٠٠ سيارة أجرة على الترتيب ويلاحظ أن تعريفه نقل الركاب على هذه الخطوط تتراوح من ٨ - ١٥ جنيهًا / لراكب .

٦- يلاحظ تركز سيارات الأجرة بشكل واضح بخطوط الحركة الداخلية في مختلف الاتجاهات ، ولاسيما الخطوط التي ترتفع فيها تعريفه النقل ، ونقل فيها المسافة زمن وصول الرحلة ، وكذلك يوجد عليها حركة كثيفة للراكب ويظهر ذلك بوضوح تام على الخطوط والتي يمكن تصنيفها إلى المجموعات التالية :

المجموعة الاولى : خطوط يزيد فيها عدد المركبات على ١٠٠ مركبة وأجرتها ١,٧٥ جنيه فأكثر للراكب : تضم ٧ خطوط من أبرزها خط الزقازيق - الزقازيق الزراعية ، وخط الزقازيق - القنايات ، حيث وجد بالخط الأول ٢٠٠ مركبة أجرة ، وبلغت تعريفه النقل ٢ جنيه / راكب ، ثم الخط الثاني ويضم ٢٠٠ سيارة أجرة ، وتبلغ تعريفه النقل ٣.٥ / راكب ، ويأتي في نهاية هذه المجموعة خط الزقازيق - هرية زنة ويوجد عليه ١٠٠ سيارة وتبلغ تعريفه نقل الراكب الواحد ٢.٥ جنيه / رحلة ، وثم خط الزقازيق - أم الزين ويوجد عليها العدد السابق من سيارات الأجرة ، ولكن تعريفه النقل ترتفع إلى ٣.٥ جنيه / راكب ، نظراً لطول المسافة وזמן الرحلة.

خامساً : العلاقة بين ترتيب تعريفه نقل ركاب سيارات الاجرة و تراتب زمن الوصول على خطوط الحركة النقلية مدينة الزقازيق ٢٠١٩ .

يحلل الجغرافيون الحركة عبر المكان من خلال البحث في عدة أنواع من المسافات ، المسافة الخطية أو المسافة الطبيعية . ويعبر عنها بالبعد بين الأماكن بوحدة قياس الطول كم / ، والمسافة الزمنية ، وهي الزمن المنقضي في الحركة بين مكانيين وتقاس بالدقائق ، والمسافة الاقتصادية أو المادية ن وهي عبارة عن التكلفة التي ينفقها الراكب للوصول إلى غايته طبقاً لمسافة الجغرافية والزمنية(١)

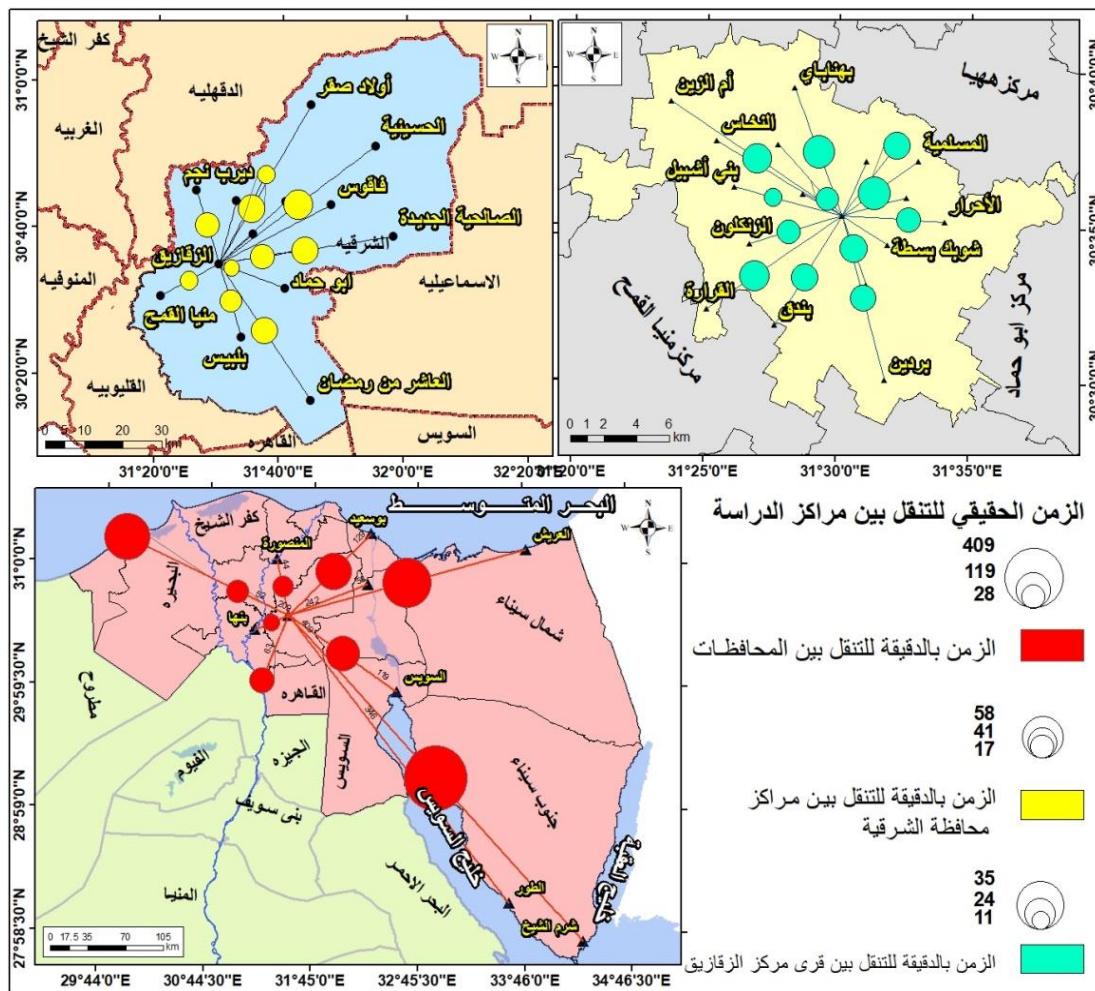
يهم هذا البعد من ابعاد هذه الدراسة الى الكشف عن مدى اثر زمن الوصول للرحلات على تعريفه نقل ركاب سيارات الاجرة بموافق مدينة الزقازيق ٢٠١٩ على سائر الخطوط و كذلك تحديد مدى قوه العلاقة بين زمن الوصول و زياده او نقصان تعريفه نقل ركاب سيارات الاجرة ويوضح الجدول (٧) و الشكل (٨) العلاقة بين تعريفه نقل الركاب سيارات الاجرة و زمن الوصول على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق .

جدول (٧) العلاقة بين ترتيب تعريفة نقل الركاب سيارات الاجرة زمن الوصول على خطوط الحركة النقلية مدينة الزقازيق ٢٠١٩ .

التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات عدد المركبات	التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات تعريف النقل (بالجنيه)
%	عدد		%	عدد	
١.٦	٢	اقل من ٢٠	٣٩.٤	١٧	اقل من ٥
٥١.١	٢٢	من ٢٠ لأقل من ٤٠	١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
١٤	٦	من ٤٠ لأقل من ٦٠	١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
١٤	٦	من ٦٠ لأقل من ٨٠	٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٢.٣	١	من ٨٠ لأقل من ١٠٠	٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
١٤	٦	١٠٠ فأكثر	١٤	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الاقليمية = ٩٩.٩٧٥ ارتباط قوي جداً					
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الاقليمية = ٩٩.٩٦٥ ارتباط قوي جداً					
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الداخلية = ٩٩.٩٩٣ ارتباط قوي جداً					
المصدر : الجداول و النسب من عمل الباحث اعتماداً على البيانات الواردة بالملحق رقم (٣ ، ٢ ، ١) ص ص (٥٥ ، ٥٦) من البحث					

وبدراسة الجدول (٧) والملاحق (١ ، ٢ ، ٣) والشكل (٥) يتبيّن الآتي :

(١) الغلبان ، محمد محمد (١٩٩٠) ، رحلة العمل اليومية ، مجلة كلية الآداب جامعة طنطا ، العدد ٦ ، ص ٥٣٦



المصدر / من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول (٧) و الملحق رقم (٣) ص (٥٦) باستخدام Arc Gis

شكل (٥) العلاقة بين ترتيب تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة و زمن الوصول على خط الحركة النقلية الداخلية بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.

- ١- يلاحظ وجود علاقة طردية قوية جداً بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة وزمن الوصول بموافق مدينة الزقازيق على كافة خطوط الحركة النقلية سواء على مستوى الخطوط الإقليمية والتي حققت معامل ارتباط قوي جداً قيمته ٩٩,٩٧٥، وكذلك الحال على مستوى الخطوط المحلية ، والداخلية ، حيث بلغ معامل الارتباط لكل منها على التوالي ٩٩,٩٦٥ ، ٩٩,٩٩٣ وهما من الارتباطات القوية جداً.
- ٢- يوجد خطان ، بنسسبة ٤,٦% من محمل خطوط الحركة النقلية بمختلف أنواعها بموافق مدينة الزقازيق يقل عليهما زمن الرحلة عن ٢٠ دقيقة ، ويلاحظ أن تعريفة نقل الركاب بهما تقل عن ٥ جنيهات / راكب ، في حين بلغ عدد الخطوط التي يتراوح زمن الوصول عليها من ٢٠ لـ ٤٠ دقيقة للرحلة الواحدة ٢٢ خط ، بنسبة ٥١,١% ويرتبط بها فئة تعريفة النقل التي تتراوح من ٥ جنيهات لأقل من ١٠ جنيهها ، ويلاحظ أن معظم هذه الخطوط تقع ضمن خطوط الحركة المحلية بين مدينة الزقازيق والعديد من القرى الهمashية عند اطراف مركز الزقازيق ، وحواضر بعض المراكز الأخرى.
- ٣- يلاحظ تساوى عدد خطوط الحركة النقلية لركاب سيارات الأجرة بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، في ثلات فئات لزمن الوصول تبدأ من ٤٠ دقيقة لأقل من ٨٠ دقيقة / رحلة ، وأيضاً الفئة أكثر من ١٠٠ دقيقة / رحلة ، بحيث حققت كل فئة ٦ خطوط ، بنسبة ١٤% لكل فئات الثلاث ، ويلاحظ

ارتباط هذه الخطوط بتعريفة النقل من ١٠ جنيه / راكب لأقل من ٢٠ جنيه / راكب في الفئتين الثالثة والرابعة ، ثم تزيد تعريفة النقل على ٢٥ جنيه لفئة الثالثة .

٤- يوجد خط واحد بنسبة ٢,٣٪ من مجمل خطوط الحركة النقلية بمدينة الزقازيق ، ويتراوح زمن الوصول على هذا الخط من ٢٠ جنيه / راكب لأقل من ٢٥ جنيه / راكب ، ويتمثل هذا الخط في خط الزقازيق - القاهرة "عبد" والذي يصل زمن الرحلة على هذا الخط ٨٠ دقيقة ، وتبلغ تكلفة تعريفة النقل على هذا الخط ٢٢ جنيهها / راكب .

٥- وتتجدر الاشارة إلى أن أطول الخطوط من حيث زمن الوصول يتمثل في خط الزقازيق- شرم الشيخ ، حيث يبلغ زمن الوصول للرحلة الواحدة ٤٥٠ دقيقة ، وكذلك تبلغ تعريفة النقل ١٢٠ / راكب ، في حين يأتي خط الزقازيق - بنها في نهاية الخطوط الإقليمية من حيث زمن الوصول والذي يبلغ ٤٠ دقيقة / رحلة وتبلغ تكلفة النقل ١٠ جنيهات / راكب . كما يلاحظ أن أكبر الخطوط المحلية من حيث الزمن يتمثل في خط الزقازيق - الحسينية بزمون وصول ٦٥ دقيقة / للرحلة ، وبتعريفة نقل ١٣ جنيهها / راكب . وجاء خط الزقازيق - أبو حماد ، والزقازيق - ههيا ، وبلغ زمن الوصول لكل منهما ٢٠ دقيقة للرحلة ، وبلغت تعريفة النقل للراكب الواحد ٥ جنيهات ، ويلاحظ أن الخطوط الداخلية يتقاولت عليها زمن الوصول وكذلك تعريفة نقل الركاب لسيارات الأجرة ، ويأتي خط الزقازيق المسلمية ، والزقازيق - بهنباي في مقدمة هذه الخطوط وسجلًا ٣٥ دقيقة / للرحلة في حين بلغت تعريفة نقل الركاب الواحد ٣,٥ جنيه على الخط الأول ، ووصلت إلى ٤ جنيهات للراكب على الخط الثاني ، ويرجع ذلك إلى جودة الطريق بالخط الأول ، فضلاً عن صغر مسافة الرحلة ، على عكس الخط الثاني الذي تزيد فيه طول مسافة الرحلة ، فضلاً عن تدني مستوى جودة الطريق فيما بعد مدينة القنايات ، حيث تكثر انحناءات وانعطافات الطريق ، وكذلك يكثر على هذا الطريق المطبات العشوائية الصناعية ، ويعنى ذلك استهلاك المزيد من المحروقات ، وتحتاج السيارة للصيانة المستمرة ، مما يؤدى إلى ارتفاع تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على هذا الخط الداخلي.

يتضح من الملحق (٦) الذي يظهر تفاصيل تكلفة الرحلة الزمنية علي كافة الخطوط الإقليمية المحلية _ الداخلية و خاصة تكلفة الدقيقة بالجنيه ، و كذلك تكلفه الكيلو متر بالجنيه ، وكذلك متوسط تكلفه زمن الرحلة ساعه / جنيه . ويمكن تصنيف خطوط حركة نقل ركاب سيارات الاجره بموافقت مدينه الزقازيق الي عده مجموعات وفقا الى متوسط التكلفة بالجنيه / الساعه كما يلي:

١ - المجموعة الأولى : خطوط تكلفه الرحلة عليها اقل من جنيهات الساعه تشمل هذه المجموعة ١٥ خطًا جميعها تقع الخطوط الداخلية ويقف في مقدمتها خط الزقازيق الزنكلون بتكلفه بلغت جنيه / الساعه ويليها خط الزقازيق بتكلفه ٨,٨ جنيه / ساعه ويمثل عدد كبير من الخطوط مرحله وسط تزيد على ١٠ خطوط ويأتي مؤخره هذه المجموعة خط الزقازيق الجامعه وحقق ثمانية من عشره جنيه في الساعه ويرجع ذلك الى طول زمن الرحلة وايضا اكبر عدد لنقل الركاب الاجره عليه

٢ _ المجموعة الثانية : خطوط تكلفة الرحلة الزمنية اكبر من ١٠ جنيهها / ساعه اقل من ١٥ جنيه / ساعه تضم ثمن خطوط يقع خط الزقازيق طنطا في مقدمتها وسجل ١٤.٦ جنيه ساعه في حين وقعت سته خطوط اخرى كم رحله وجاء خط الزقازيق أولاد صقر في النهاية ١٠٠.٩ جنيه / ساعه والجديد بالذكر ان سبعه خطوط من الاجمالي تعد من الخطوط المحلية وخط واحد يصنف ضمن الخطوط الإقليمية .

٣ _ المجموعة الثالثة : خطوط تكلفه الرحلة الزمنية ١٥ جنيهها ساعه تضم ثلاث خطوط هي خط الزقازيق بها اقليمي جاء الزقازيق ابو حماد والزقازيق ههيا بالتكلفة ذاتها ويقعان ضمن الخطوط المحلية بالمحافظة .

٤ _ المجموعة الرابعة : خطوط تكلفه الرحلة الزمنية اكبر من ١٥ جنيهها / الساعه تضم ١٦ خط منها ٦ خطوط اقليميه و ١٠ خطوط محلية لواحظ ان خط الزقازيق مني القمح يمثل قمه مختلف وسجل ١٩.٢ جنيه /

ساعة و جاءت ١٤ خطاكم رحله وسط الزقازيق العريش هذه المجموعة ١٥.٣ جنيه ساعه ويرجع ذلك الى طول مسافة الرحلة زمن الرحلة اصابات الطريق العديد من الاجراءات الأمني على طول هذا الطريق.

سادسا : العلاقة بين تعريفه نقل الركاب سيارات الأجرة وتراتب عدد الركاب وفقا لخطوط الحركة النقلية الزقازيق في عام ٢٠١٩ :

تهدف دراسة هذا البعد من أبعاد هذه الدراسة توصي العلاقة عدد ركاب السيارات المختلفة تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة الخطوط يبدو من الناحية النظرية وجود علاقة ما بين هذين المتغيرين يوضح الجدول (٨) والشكل (٩) العلاقة بين تعريفة نقل الركاب سيارات الأجرة وتراتب عدد الركاب بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

الجدول (٨) العلاقة بين تعريفه نقل الركاب سيارات الأجرة وترتيب عدد الركاب وفقا لخطوط الحركة النقلية الزقازيق في عام ٢٠١٩

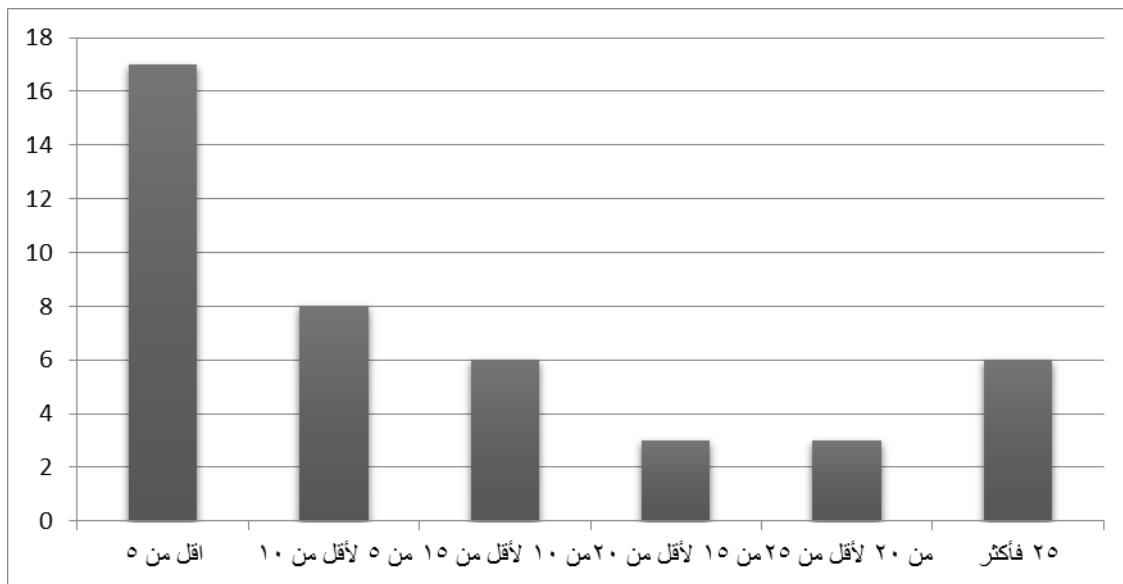
التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات عدد المركبات (بالألف راكب)	التوزيع التكراري لخطوط الحركة النقلية		فئات تعريف النقل (بالجنيه)
%	عدد		%	عدد	
٣٧.٣	١٦	أقل من ٥	٣٩.٤	١٧	أقل من ٥
٤٦.٥	٢٠	من ٥ لأقل من ١٠	١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
٢.٣	١	من ١٠ لأقل من ١٥	١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
٢.٣	١	من ١٥ لأقل من ٢٠	٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٢.٣	١	من ٢٠ لأقل من ٢٥	٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
٩.٣	٤	فأكثر ٢٥	١٤	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي

قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الاقليمية = ٥٧٠.٠ ارتباط سلبي ضعيف

قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الاقليمية = ٠٠٣٠ رتباط موجب ضعيف

قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الداخلية = ٣٤٠.٠ رتباط سلبي ضعيف

المصدر : الجداول و النسب من عمل الباحث اعتمادا على البيانات الواردة بالملحق (١، ٢، ٣) ص ٥٥، ٥٦ ،



المصدر : المصدر / من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول

شكل (٦) العلاقة بين تعريفة نقل الركاب سيارات الأجرة وترتيب عدد الركاب وفقاً لخطوط الحركة النقلية الزقازيق في عام ٢٠١٩

وبدراسة الجدول (٦) والملحق (١ ، ٢ ، ٣) والشكل (٩) يتضح الآتي :

- ١- توجد علاقة سالبة بين تعريفة النقل ، وعدد ركاب سيارات الأجرة بموافق مدينة الزقازيق على كافة الخطوط الإقليمية ، والمحلية ، والداخلية فى عام ٢٠١٩ ، حيث سجل معامل الارتباط ٥٧٪ ، و - ٣٤٪ ، و - ٣٠٪ لهذه الخطوط على التوالي ، ويؤكد ذلك وجود علاقة ارتباطية سالبة بدرجات متفاوتة من المستوى الضعيف إلى مستوى الارتباط السلبي المتوسط.
- ٢- يلاحظ وجود تراتب واضح فيما بين تعريفة نقل ركاب الأجرة ، وعدد الركاب بموافق مدينة الزقازيق على كافة أنواع الخطوط ، حيث بلغ عدد الخطوط التي يقل عدد الركاب اليومى عليها أقل من ٥ آلاف راكب ، ١٦ خط ، بنسبة ٣٧٪ من مجملها بموافقات مدينة الزقازيق فى عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ أن الخطوط التي يقل فيها عدد الركاب ترتفع فيها تعريفة نقل الركاب ، ويظهر ذلك بوضوح فى خطوط الزقازيق - شرم الشيخ ، والزقازيق - الطور ، والزقازيق - الإسكندرية ، والزقازيق - السويس ... وغيرها . أما على مستوى الخطوط المحلية فيظهر ذلك بوضوح فى أربع خطوط هـ : الزقازيق – الحسينية وسجل قرابة ٤٢٨٤ ركاب / يوميا ، وخط الزقازيق – فاقوس ، وخط الزقازيق – الصالحة ، والزقازيق – القرین ، وتحقق هذه الخطوط ٤٧٨٨ راكبا / يوميا و ٢٩٤٠ راكبا / يوميا ، و ٣٦٥٤ راكبا / يوميا على التوالي . وبالنسبة للخطوط الداخلية يتضح ذلك فى خطى الزقازيق – بندر ، والزقازيق – كفر الحمام ، حيث حقق الأول ٢٨٠٠ راكب / يوم والثانى ٤٦٢٠ راكبا / يوميا .
- ٣- بلغ عدد الخطوط التي يتراوح عدد الركاب عليها من ٥ الاف راكب / يوم إلى أقل من ١٠ ألف راكب / يوم نحو ٢٠ خط ، بنسبة ٤٦,٥٪ من مجمل الخطوط بأنواعها المختلفة فى موافق مدينة الزقازيق فى عام ٢٠١٩ ، وتوزع بشكل هرمي منتظم منها ٧ خطوط داخلية ، و ١٠ خطوط محلية ، وثلاثة خطوط إقليمية هى خط الزقازيق – القاهرة – السلام وحقق ٩٨٠٠ راكب / يوم ، ثم خط الزقازيق – القاهرة "عبد" وحقق ٥٠٤٠ راكبا / يوميا ، ثم خط الزقازيق – بنها وبلغ عدد ركابه على مدار اليوم الواحد نحو

٤٦٥ راكبا. ويلاحظ أن هذه الخطوط المختلفة تتراوح فيها تكلفة النقل للرकاب الواحد من ١,٧٥ جنيه على الخطوط الداخلية كحد أدنى ، ثم تصل إلى ٢٢ جنيه للرکاب على الخطوط الإقليمية كحد أقصى.

٤- انفرد خط الزقازيق – العصلوچي بفئة الرکاب أكبر من ١٠ ألف راكب / يوم وأقل من ١٥ ألف راكب / يوم ، مسجل ١٠٠١ راكب ، وسجل تعريفة نقل بلغت ٣ جنيهات / راكب ، ويرجع ذلك إلى قرب هذه القرية من مدينة الزقازيق – فضلا عن ارتفاع قيمة تعريفة النقل على هذا الخط الذى يقع عليه العديد من المؤسسات الحكومية المهمة مثل إدارة المرور بالشرقية ومستشفى سعد سليمان الخاص ، وسرية الشرطة العسكرية ، والإدارة الطبية التابعة للقوات المسلحة ... وغيرها. ويلاحظ انفراد خط الزقازيق – الشوبك بسطة بالفئة أكثر من ١٥ ألف راكب / يوم لأقل من ٢٠ ألف راكب / يوم ، حيث بلغ عدد الرکاب على هذا الخط نحو ١٩-١٢ راكبا ، وبلغت تعريفة النقل للرکاب ٣,٥ جنيه ، وأخيرا انفرد خط الزقازيق هرية رزنة بالفئة من ٢٠ ألف راكب / يوم لأقل من ٢٥ ألف راكب / يوم ، وبلغ عدد الرکاب على هذا الخط ٢١ ألف راكب / يوم ، وبلغت تعريفة النقل ٢,٥ جنيه / راكب ، ويلاحظ أن الخطوط الثلاثة السابقة تقع على أطراف مدينة الزقازيق .

٥- انفرد أربعة خطوط محلية ، بنسبة ٩,٣% من إجمالي خطوط الحركة النقلية المختلفة بموافقات مدينة الزقازيق وتمثل هذه الخطوط في خط الزقازيق – الزراعة ، والزقازيق – القليات سجل ٥٦ ألف راكب لكل منها ويلاحظ تفاوت تعريفة النقل للرکاب حيث سجل الخط الأول ٢ جنيه / راكب ، وحقق اخليث الثاني ٣,٥ جنيه / راكب ، ثم يأتي خط الزقازيق – شيه النكاري وسجل ٤٦٠٠ راكب ، وبتعريفة نقلية ١,٧٥ جنيه / راكب ، وأخيرا تأتي خط الزقازيق – الأحرار وسجل ٣٣٦٠ راكب ، وبتعريفة نقل ٢ جنيه / راكب.

سابعاً : العلاقة بين تراتيب تعريفه نقل الرکاب سيارات الاجرة وترتيب المسافة على خطوط الحركة النقلية في عام ٢٠١٩ .

تهدف دراسة هذا المحور من محاور الدراسة الى الوقوف على دور المسافة في تحديد تعريفه نقل رکاب سيارات الأجرة على الخطوط المختلفة مدينة الزقازيق طول مسافة الرحلة محددة تعريفه النقل بصفة عامه الجدول العلاقة بين تعريفه النقل الرکاب مسافة على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

١- يلاحظ وجود علاقة طردية قوية جدا بين تراتيب تعريف نقل رکاب سيارات الأجرة والمسافة على الخطوط المختلفة بمستوياتها الثلاثة بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، حيث بلغت العلاقة ذروتها في الخطوط الإقليمية وبلغ معامل ارتباط سبيرمان ٩٩,٩ ، ثم تأتي الخطوط المحلية وسجلت ارتباط طردي موجب قوى جدا بمقدار ٩٨,٧٥ ، واخيرا جاءت خطوط الحركة الداخلية وسجلت العلاقة ٨٦,٠ وهى ذات ارتباط موجب قوى جدا مع المسافة ويعنى ذلك أنه بزيادة طول مسافة الرحلة زادت معها تعريفة نقل رکاب سيارات الأجرة على جميع الخطوط بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

٢- بلغ عدد خطوط الحركة النقلية بمختلف الخطوط بموافقات مدينة الزقازيق والتى يقل طول مسافة رحلتها على ٢٠ كيلومترا ٢٢ خطأ ، بنسبة ٥١,٢ ، ويلاحظ أن معظم هذه الخطوط عبارة عن الخطوط الداخلية ، ومعظم الخطوط المحلية. ويلاحظ أن تعريفة النقل لرکاب الأجرة تتحصر فى الفتتى الأولى أقل من ٥ جنيهات / راكب والثانية التى تتراوح من ٥ جنيهات / راكب لأقل من ١٠ جنيهات / راكب.

٣- سجلت الخطوط التي تتراوح المسافة الكيلومترية لرحلتها من ٢٠ كم لأقل من ٤٠ كم حوالي ٦ خطوط ، بنسبة ١٤٥ من مجملها ، وتنتمي هذه الفئة للخطوط المحلية ، ويوجد خط وحيد ينتمي للخطوط الإقليمية وهو خط الزقازيق – بنها والتى تبعد عن مدينة الزقازيق ٣٣٨ كم ، وترتبط خطوط هذه الفئة بفئة تعريفة

النقل الذى تتراوح من ١٠ جنيهها / راكب لأقل من ١٥ جنيهها / للراكب ويشير ذلك إلى تعريفة نقل ركاب الأجرة تزيد بزيادة المسافة الكيلومترية.

٤- تتنمى ستة خطوط ، بنسبة ١٤% من محملها لفئة المسافة التى تتراوح من ٤٠ كم لأقل من ٦٠ كم ، وتضم خطوط الزقازيق – القرین ، والزقازيق – الصالحية وهما يتبعان الخطوط المحلية بالإضافة إلى خطين يتبعان الخطوط الإقليمية وهما خط الزقازيق – المنصورة ، والزقازيق – طنطا وترتبط هذه الخطوط بفئات تعريفة النقل الذى تتراوح من ١٠ لأقل من ٢٠ جنيهها / للراكب.

٥- تحتوى الفئة التى تتراوح مسافتها من ٦٠ كم لأقل من ٨٠ كم على خط إقليمي واحد ، بنسبة ٢,٣% من محملها ، وترتبط بفئة تعريفة النقل الذى تتراوح من ٢٠ جنيهها / راكب لأقل من ٢٥ جنيهها / راكب ويمثلها خط الزقازيق – الإسماعيلية ، كما يوجد خطان بفئة ٨٠ كم لأقل من ١٠٠ كم ، بنسبة ٤,٦% من محملها وهما خط الزقازيق – القاهرة "السلام" ، والزقازيق – القاهرة "عبد" وهما يتبعان فئة تعريفة النقل السابق ذاتها. وأخيراً توجد ٦ خطوط ، بنسبة ١٤% تزيد مسافتها على ١٠٠ كم ، وتشمل الخطوط المتوجهة إلى الإسكندرية ، وسيناء ، ومحافظتى بور سعيد ، والسويس ، ويلاحظ ارتفاع تعريفة النقل بصورة واضحة حيث تصل لأقصاها على خط الزقازيق – شرم الشيخ.

الجدول (٩) العلاقة بين ترتيب تعريفة نقل الركاب سيارات الأجرة وترتيب المسافة على خطوط الحركة النقلية في عام ٢٠١٩ .

التوزيع التكراري لخطوط الحركة لنقلية		فئات المسافة كم	التوزيع التكراري لخطوط الحركة الفعلية		فئات تعريفية النقل بالجنيه
%	عدد		%	عدد	
٥١.١	٢٢	أقل من ٢٠	٣٩.٤	١٧	أقل من ٥
١٤	٦	من ٢٠ لأقل من ٤٠	١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
١٤	٦	من ٤٠ لأقل من ٦٠	١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
٢.٣	١	من ٦٠ لأقل من ٨٠	٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٤.٦	٢	من ٨٠ لأقل من ١٠٠	٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
١٤	٦	١٠٠ فأكثر	١٤	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالى	١٠٠	٤٣	الاجمالى
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الإقليمية = ٩٩.٩					
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط المحلية = ٩٨.٧٥					
قيمة معامل ارتباط سبيرمان على الخطوط الداخلية = ٠.٨٦					
المصدر / الجدول والنسب من عمل الباحث اعتماداً على البيانات الملحق (٣، ٢، ١) ص ص (٥٣، ٥٥، ٥٦) (٢٠١٩) من البحث					

وبدراسة الجدول (٩) يتبيّن الآتى :

١- يلاحظ وجود ترتيب هرمى بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة والمسافات المفقودة على خطوط الحركة النقلية بمختلف مستوياتها (الإقليمية – المحلية – الداخلية) بموافقت مدينة الزقازيق فى عام ٢٠١٩ . ويلاحظ وجود ترکز واضح فى عدد الخطوط التى تقل فيها المسافة المفقودة عن ٥ كيلومترات ، والجدير بالذكر ان غالبيتها العظمى تتركز فى الخطوط الداخلية ، وبعض الخطوط المحلية ، ومن ثم فإنها ترتبط بشكل واضح مع الخطوط التى تقل فئة تعريفتها النقلية عن ٥ جنيهات ، فى الخطوط الداخلية ، ومن أبرزها خط الزقازيق – شيبة النكارية ، وخط الزقازيق العصلوچى وهما يمثلان أقل الخطوط من حيث المسافة

المفقودة والتى بلغت ٢ كم على الخط الأول ، و ٣ كم على الخط الثانى . أما الخطوط المحلية فتلاحظ فى ثلاثة خطوط هى الزقازيق – ههيا ، والزقازيق – أبو حماد ، والزقازيق – منيا القمح ، بمسافة مفقودة ٤ كيلومترات لكل منهم ، وتقل تعرية النقل لركاب سيارات الأجرة على هذه الخطوط عن ١٠ جنيهات / راكب.

٢- جاءت خطوط الحركة النقلية التى تتراوح مسافتها المفقودة من ٥ لأقل من ١٠ كم فى المرتبة الثانية وبلغت ٧ خطوط ، بنسبة ١٦,٣ % من مجملها ، جميعها خطوط محلية ، وتتراوح تعريفتها النقلية أكثر من ٥ جنيهات / راكب إلى ١٥ جنيهًا / راكب ، وهى تعرية مرتفعة إلى حد ما ، نظراً لكبر المسافة المفقودة ، ويلاحظ تساوى عدد خطوط الحركة النقلية التى تتراوح مسافتها المفقودة من ١٠ لأقل من ١٥ كم ، والفئة التالية لها مباشرة والتى تتراوح من ١٥ لأقل من ٢٠ كم ، حيث بلغ عدد كل منها ٣ خطوط ، بنسبة ٧ % لكل منها ، منها خطان محليان هما : الزقازيق – القرین ، والزقازيق – الصالحية ، و ٤ خطوط إقليمية هى : الزقازيق – إسماعيلية ، والقاهرة "السلام" ، والقاهرة "عبد"، والإسماعيلية ، وتتراوح تعريفتها النقلية من ١٠ جنيهات / راكب بخط الزقازيق – بنها ، و ٢١ جنيهًا / راكب بخط الزقازيق الإسماعيلية.

٣- بلغ عدد الخطوط التى تتراوح مسافتها المفقودة من ٢٠ لأقل من ٢٥ كم ، خطان ، بنسبة ٦ % من جملتها ، فى مقدمتها خط الزقازيق – المنصورة ، ويليه خط الزقازيق – طنطا ، بمسافة مفقودة ٤ كم للأول ، و ٢٢ كم للخط الثانى ، وتتراوح التعرية النقلية عليهما ١٧ جنيهًا / راكب بكل منها . وأخيراً بلغ عدد الخطوط التى تزيد مسافتها المفقودة على ٢٥ كم ، نحو ٦ خطوط ، بنسبة ١٤ % ، يأتى فى مقدمتها خط الزقازيق – السويس ، بمسافة مفقودة ٢٧ كم ، وفي نهاية خط الزقازيق – شرم الشيخ بمسافة مفقودة ٥٦ كم ، وتتراوح تعرية النقل بهذه الفئة من ٤١,٥ جنيه للخط الأول ، و ١٢٠ جنيهًا بالخط الثانى ، وتأتى بقية الخطوط كمرحلة وسطى فيما بينهما.

٤- بالنسبة لخطوط الحركة الداخلية يوجد تفاوت واضح في تكلفة نقل ركاب سيارات الأجرة بالرغم من تساوي طول المسافة الرحلة ويرجع ذلك إلى تفاوت متوسط السرعة على هذه الخطوط طرقها ويلاحظ ذلك بوضوح على عدد كبير من هذه الطرق ومن ابرز نماذجها طريق الزقازيق بني شبل الزقازيق القنايات حيث تبلغ المسافة الحقيقة في ما بينهما والمدينة حوالي ٥ كم و تبلغ تعريفه نقل الركاب ١.٧٥ جنيه راكب على الخط الاول وتبلغه على الخط الثاني ٣.٥ جنيه ويرجع هذا التفاوت الى متوسط السرعة الذي الخط الاول ٢٥ كيلو الساعة والثاني ١٧ كم / ساعه راكب على الخط الثاني مدينة الزقازيق داخل مدينة الجنادرية وبالتالي تكون سرعه منخفضه تكون السرعة اكبر وقوع الموقف على اطراف مدينة الزقازيق بالقرب من جامعه الازهر مصنع زيوت الزقازيق في غرب الزقازيق ويذكر الوضع على خطوط الزقازيق بندف الزقازيق المسلمة والزقازيق الفرافرة والزقازيق الشوبك وغيرها من الخطوط

ثامناً: العلاقة بين تراتب تعريفه نقل الركاب سيارات الاجره وترتيب المسافه المفقودة على خطوط الحركة النقلية بمواقف مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

تهدف دراسة هذه العلاقة الى الوقوف على مدى اثر المسافة المفقودة(١) على خطوط الحركة النقلية بمختلف مستوياتها على تعريفه نقل ركاب سيارات الأجرة هذه الخطوط سواء بالزيادة او النقصان و أكدت بعض الدراسات ان التغيير في مستوى أسعار خدمات النقل بالحافلات له تأثير على سلوك المستهلك من عده نواحي اهمها ان المستهلك ربما يستخدم وسيلة نقل اخرى اه يقل من عدة مرات استخدام الوسيلة وان هذا التغير يعتمد على عوامل وخصائص الرحلة مثل طول مسافة الرحلة وزمنها والغرض منها كما بينت

(١) للمزيد ، صبحى ، محمد إبراهيم ، تحليل إمكانية الوصول وأثراها على التنمية بمركز تمى الأميدى، مؤتمر اتجاهات التنمية ٢٠١٥ المستدامة فى الوطن العربى وافق المستقبل ، كلية الآداب ، جامعة حلوان

هذه الدراسات ان الزيادة في تعريفه الركوب تؤثر على نسبة الارکاب بحوالى ٤٠٪ الى ٢٠٪ ويختلف هذا المعدل من دولة الى اخرى (١) وتقاس السرعة على الطرق لعدة اغراض منها معرفة مدى التحسن في المرور قبل او بعد اجراء اي تعديلات على مخطط الطريق او الحركة وتحليل اسباب حوادث المرور وتقييد في تصميم وسائل التحكم في حركة النقل وغيرها وثمة عدة انواع من السرعة والسرعة المقصود بها

جدول (١٠) العلاقة بين ترتيب تعريفه نقل الركاب سيارات الاجرة وترتيب المسافه على خطوط الحركة النقلية بمواقف مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

التوزيع التكراري لخطوط الحركة لنقليه		فئات المسافة كم	التوزيع التكراري لخطوط الحركة الفعلية		فئات تعريفية النقل بالجنيه
%	عدد		%	عدد	
٥١.١	٢٢	أقل من ٥	٣٩.٤	١٧	أقل من ٥
١٤	٦	من ٥ لأقل من ١٠	١٨.٦	٨	من ٥ لأقل من ١٠
١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥	١٤	٦	من ١٠ لأقل من ١٥
٢.٣	١	من ١٥ لأقل من ٢٠	٧	٣	من ١٥ لأقل من ٢٠
٤.٦	٢	من ٢٠ لأقل من ٢٥	٧	٣	من ٢٠ لأقل من ٢٥
١٤	٦	٢٥ فأكثر	١٤	٦	٢٥ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي

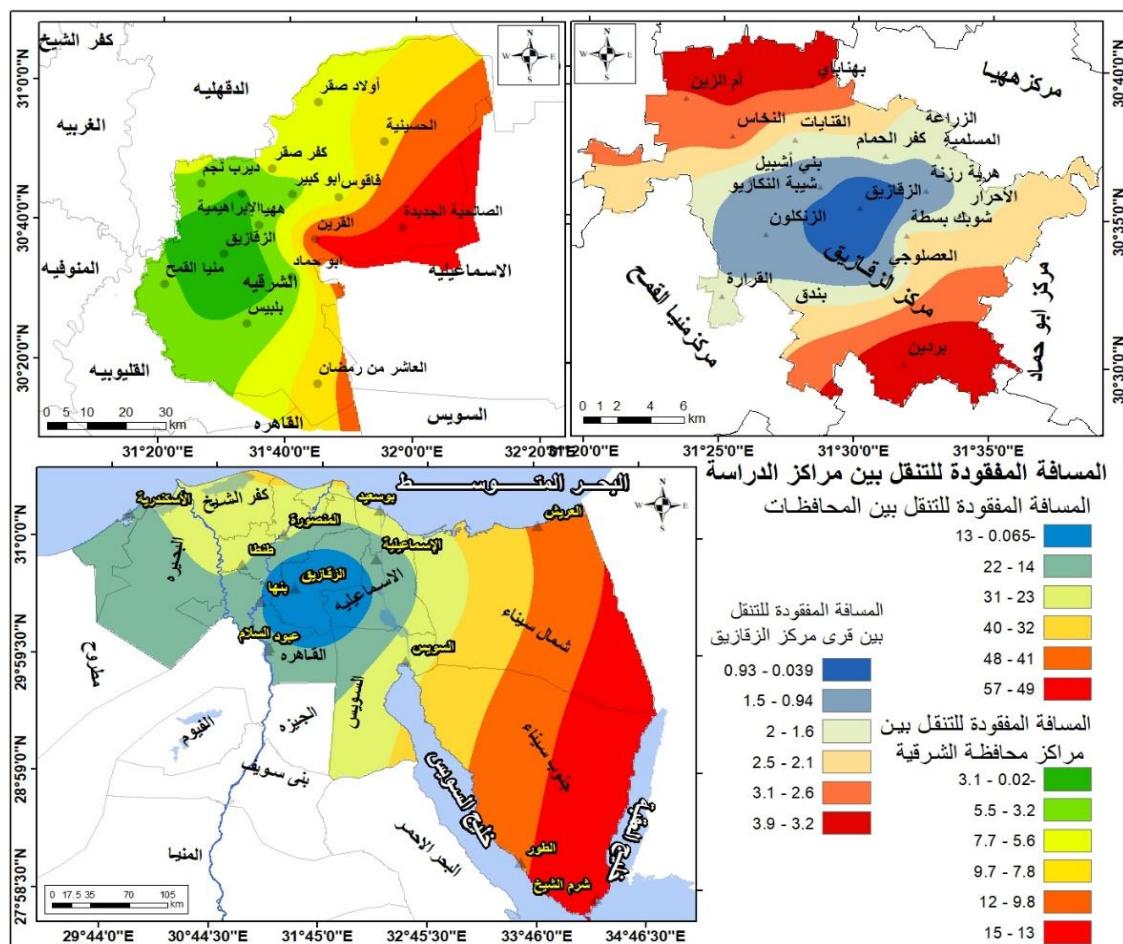
المصدر / الجدول والنسب من عمل الباحث اعتمادا على بيانات الملحق (١، ٢، ٣) الوارد بالصفحة (٥٦) من البحث.

البحث هي سرعة السير() ويوضح الجدول (١٠) والشكل (٧)

توجد علاقة واضحة بين الزيادة في حجم حركة التردد اليومي وقصر مسافة الرحلة والזמן الذي تستغرقه بصفة عامة وخاصة بالقرب من المدن(١) يعتبر زمن الوصول من المؤشرات المهمة الدالة على كثافة الحركة ومعدلات التردد بين محلات العمران ، والذي يتحقق وفقاً لعدة اعتبارات منها ، المسافة وحالة الطريق وعدد المسارات والسرعة المسموح بها ، وكثافة الحركة على الطريق(٢)

(١) M.,pamwell(1993)population movements in the third world Rutledge london p.18

(٢) حزين ، عبد الفتاح (١٩٨٩) ، إمكانية تحديد النفوذ الوظيفي والإقليمي الوظيفية للمدن من خلال نقطة القطع والعلاقات الوظيفية ، نشرة دراسات جغرافية، العدد ١٧ ، كلية الآداب جامعة المينا ، ص ١٧



المصدر / من عمل الباحث اعتماداً على بيانات الجدول (٨) باستخدام برنامج Arc Gis
شكل (٧) المسافة المفقودة على خطوط الحركة النقلية بمواقع مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

كما توجد علاقة عكسية بين المسافة الجغرافية والזמן وحجم الحركة اليومية ، إذ ينعكس عدد الركاب مع طول المسافة والזמן ، حيث لا يتبع الزمان بالمسافة وحدها بل ثمة عوامل أخرى ذات أثر يأتي في مقدمتها خصائص الطريق وطبيعة الرحلة ووسيلة الانتقال وغيرها(١) ومن العوامل المؤثرة في زمن الرحلة تتمثل في عوامل منها ، موقع المحلة العمرانية ، ومدى مرؤنة الحركة وحجمها ، واتساع الزمام الزراعي ، واتجاهات الترع والمصارف وأطوالها ، بالإضافة إلى عامل المنافسة بين وسائل النقل وتعددها(٢) ويجب الأخذ في الاعتبار أن زمن الرحلة يتغير على وصلات الطرق بشكل مستمر نظراً للتغير المستمر في الازدحام.

١- يوجد تأثير واضح للمسافة المفقودة والזמן المفقود على تعريفه نقل ركاب سيارات الأجرة بخطوط الحركة النقلية بمواقع مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، ويتضح من خلال التفاوت الواضح بين التعريفة الفعلية بالجنيه والتعرية الكلية بالجنيه التي يدفعها الراكب ويلاحظ ان فاقد التعريفة على خطوط الحركة

(١) الهبتي ، منير بسيونى (٢٠٠٣) ، جغرافية رحلة العمل اليومية لعمال مصنع سعاد طلخا ، مجلة كلية الآداب جامعة المنوفية ، العدد ٥٢ ، ص ٨٥-٦٢

(٢) رمضان ، محمد إبراهيم (١٩٩٥) ، دور النقل في تحديد أبعاد النفوذ الجغرافي لجامعة الاسكندرية فرع دمنهور ، مجلة كلية الآداب جامعة الاسكندرية، العدد ١٤٣، ص ١٦٦

الداخلية بموافق مدينه الزقازيق يتراوح بين ١٠.٣ جنيه كحد اقصى على خط الزقازيق _ القنایات ، وكحد ادنى ٤ جنيه / راكب علي خط الزقازيق _ هرية رزنة . وبالنسبة لخطوط الحركة المحلية فقد بلغ فاقد التكفله ١٤ جنيه راكب كحد اقصى وذلك في خط الزقازيق _ العاشر من رمضان وتنخفض الى ادنى صوره على خط الزقازيق الإبراهيمية حيث وصل الى ١٠.١ جنيه / راكب وكذلك الحال على خطوط الحركه الإقليميه حيث وصل إلى ٢٠.٤ جنيه / راكب على خط الزقازيق _ شرم الشيخ كحد اقصي ، و انخفض الى ٣.٤ جنيه/ راكب بخط الزقازيق _ بنها . المروى(١)

٢- يلاحظ ان متوسط السرعة على الخطوط المختلفة لعب دورا مهمما وواضحا في تحديد تعريفه النقل لراكاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية بموافق مدينه الزقازيق في عام ٢٠١٩ ولا سيما في حاله تساوي الأجرة على بعض الخطوط مع وجود فارق في طول المسافة ، ويظهر هذا بوضوح في عده خطوط ابرزها خط الزقازيق _ العريش الذي يبلغ طول رحلتها نحو ٢٢٠ كم ، و تبلغ تعريفه نقل للراكاب ٧٠ جنيهها / راكب وكذلك الحال على خط الزقازيق _ الإسكندرية الذي يبلغ طول الرحلة عليه ١٩٠ كم ، وتبلغ تعريفه نقل الرراكاب ٧٠ جنيهها / راكب ، الى ذات التعريفة على الخط السابق ، و هنا يتضح ان متوسط السرعة يمثل الفيصل بينهما حيث بلغ متوسط السرعة على الخط الاول ٤٨ كم / ساعه ، في حين بلغ المتوسط على الخط الثاني ٤٥.٦ كم / ساعه بهذه النسبة للخطوط الإقليمية وكذلك الحال بالنسبة خط الزقازيق _ السويس ، الزقازيق _ بورسعيد . وخط الزقازيق _ المنصورة وخط الزقازيق _ بنها

٣- يتكرر نفس الوضع على الخطوط المحليه ، ويتبصر ذلك على عدد كبير من خطوطها ، و خاصة خط الزقازيق _ منيا القمح ، وخط الزقازيق _ الإبراهيميه ، ديرب نجم ، حيث اختلفت تعريفه نقل الرراكاب بهذه الخطوط ما بين ٩ جنيهات / راكب و ٧ جنيهات / راكب ، في حيث بلغت المسافه بالخط الاول ١٨ كم والخط الثاني ١٨ كم والثالث ١٨ كم ، و يرجع هذا التفاوت في تعريفه النقل الى اختلاف متوسطه السرعة على هذه الخطوط من ٤٣.٢ كيلو متر / الساعه بالخطين الثاني والثالث ، في حين بلغت نحو ٣٦.٤ كم بالخط الاول . حيث يوجد تفاوت واضح في مستوى جوده هذه الطرق.

تاسعا: الوزن النسبي للعوامل المؤثرة في تعريفة نقل الرراكاب بموافق مدينه الزقازيق عام ٢٠١٩
شكل زمن الرحلة الأساس الأول في تحديد سعر تعريفة الركوب بموافق مدينه الزقازيق ، حيث يلغى نسبته نحو ٢٢ % ، وتبعه عدد الرحلات اليومية بنسبة بلغت ٢٠.٥ % ، فيما جاء عامل كفاءة الطريق في الترتيب الثالث بنسبة بلغت ١٩.٤ % وتبعه عامل مسافة الرحلة بنسبة بلغت ١٦.٧ % . وجاء عامل الخدمات على الطريق في الترتيب الأخير وقل تأثيره كثيرا في تحديد سعر تعريفة الركوب بنسبة بلغت ٣.٨ % .

تعد عوامل زمن الرحلة وعدد الرحلات اليومية للمركبة وكفاءة الطريق ذات التأثير الأكبر بين بقية العوامل في تحديد سعر تعريفة الركوب ، حيث بلغت نسبتها مجتمعة نحو ٦١.٩ % ، بينما شكلت باقي العوامل الأربعه نسبة بلغت ٣٨.١ % .

(2) Alivand, Majid et al.(2008), New Method for Finding Optimal Path in Dynamic Networks, World Applied Sciences Journal, Vol. 3(1), p.21.

جدول (١١) الوزن النسبي للعوامل المؤثرة في تعرية نقل الركاب بموافق مدينة الزقازيق عام ٢٠١٩

المصدر : من اعداد الباحث اعتمادا على استماره الاستبيان

- شكل عامل زمن الرحلة العامل الرئيس في تحدي سعر تعريةة الركوب بخمسة مواقف هي القاهرة (السلام) وبورسعيد والاسماعيلية والعريش وبنها ، بينما حل في الترتيب الثاني في تحديد سعر تعريةة الركوب بخمسة مواقف هي القاهرة (عبد) والطور وشرم الشيخ والاسكندرية والمنصورة .

- شكلت كفاعة الطريق العامل الرئيس في تحديد سعر تعريفة الركوب بأربعة مواقف هي الطور وشرم الشيخ والمنصورة وطنطا . ويلاحظ على هذه المدن طول المسافة بين اثنتين منها هما الطور وشرم الشيخ . حيث إن طول المسافة يتطلب كفاعة عالية للطريق من حيث الرصف الجيد والخدمات المتوافرة عليه . أما مدینتي المنصورة وطنطا ، فعلى الرغم من وجود مدن أبعد منها بالنسبة لمدينة الزقازيق إلا أن كثرة المطبات الصناعية عليها تزيد من زمن الرحلة الأمر الذي يؤثر على تحديد سعر تعريفة الركوب إلى هاتين المدینتين .

- بالرغم من أهمية الخدمات على الطرق إلا أن تأثيرها كان محدودا في تحديد سعر تعريفة الركوب بمعظم موافق مدينة الزقازيق . وقد يرجع ذلك إلى أن المسافات بين مدينة الزقازيق وبباقي المدن الأخرى تعد مسافات قصيرة ، الأمر الذي يقلل من أهمية هذا العامل .

النقلية بموافقات مدينه الزقازيق في عام ٢٠١٩

تعرف جودة الخدمة على أنها تلك الجودة التي تشمل على البعد الإجرائي والبعد الشخصي كأبعاد مهمة في تقديم الخدمة ذات الجودة العالمية ، حيث يتكون الجانب الإجرائي من النظم والأجراءات المحددة لتقديم الخدمة ، أما الجانب الشخصي للخدمة فهو كيف يتفاعل العاملون مع العملاء(١) و

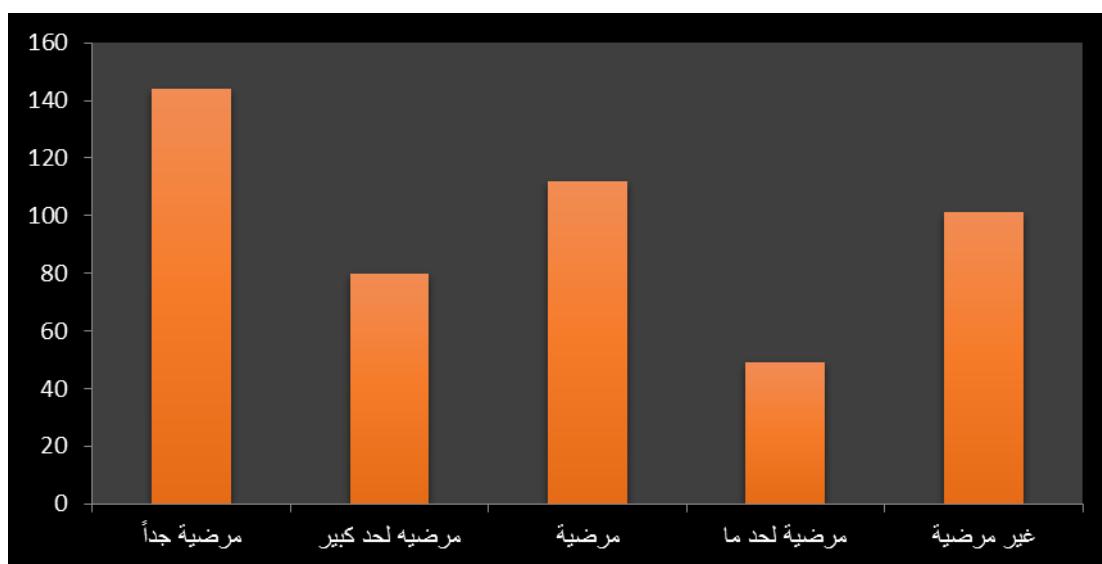
^(١) داركة،أمون،الشبل،طارق،٢٠٠٢،**الجودة في المنظمات الحديثة**،دار الصفاء للنشر والتوزيع،عمانالأردن،ص ١٨،ط١

لمعرفة مدى ملائمة الخدمة لتوقعات العميل، لابد من قياس جودة الخدمة والتي تتمثل في درجة الرضا الذي يمكن أن تتحققها الخدمة للمستفيدين (العملاء) عن طريق إشباع وتلبية حاجاتهم ورغباتهم وتوقعاتهم^(١)

جدول (١١) درجة رضا قائدي سيارات الأجرة عن تعريفه نقل الركاب على كافة خطوط الحركة النقلية
بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .

الاجمالي		حجم العينة المبحوثة على الخطوط الداخلية		حجم العينة المبحوثة على الخطوط المحلية		حجم العينة المبحوثة على الخطوط الأقليمية		درجات الرضا	
%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد		
٢٦.٧	١٤٤	٤٤.٩	٧٠	٢٥.٤	٥٣	١٧.٤	٢١	مرضية جداً	
١٦.٥	٨٠	١٦	٢٥	١٥.٣	٣٢	١٩	٢٣	مرضية لحد كبير	
٢٣	١١٢	١٢.٨	٢٠	٢٦.٧	٥٦	٢٩.٨	٣٦	مرضية	
١٠	٤٩	٩.٦	١٥	١٠.١	٢١	١٠.٧	١٣	مرضية لحد ما	
٢٠.٨	١٠١	١٦.٧	٢٦	٢٢.٥	٤٧	٢٣.١	٢٨	غير مرضية	
١٠٠	٤٨٦	١٠٠	١٥٦	١٠٠	٢٠٩	١٠٠	١٢١	الاجمالي	

المصدر / الجدول و النسب من عمل الباحث اعتماداً عاي بيانات الملحق رقم (١٠) ص ص (٦٣ ، ٦٤ ، ٦٥) من البحث



شكل رقم (٨) يوضح تطور درجات رضا قائدي سيارات الأجرة عن تعريفة نقل الركاب على كافة خطوط الحركة النقلية بموافق الزقازيق في عام ٢٠١٩

^(١) سليمان محمد ابراهيم ٢٠١٣ ، مستوى جودة الخدمات الجامعية كما يدركها طلبة جامعة الأقصى بغزة طبقاً لمقاييس جودة الخدمة ، مجلة جامعة الأقصى (سلسلة العلوم الإنسانية) المجلد السابع ص ٥٠

وبدراسة الجدول (١١) والملحق (١٠) والشكل (٨) يتبيّن الآتي :

- ١- أخذت درجات الرضا عن التعريفة النقلية لركاب سيارات الأجرة بمختلف خطوط الحركة النقلية (إقليمية - محلية - داخلية) بموافق مدينة الزقازيق صور عديدة ويمكن تصنيفها إلى الدرجات الآتية :
- * درجة مرضية جداً : حققت هذه الدرجة نحو ١٤٤ سائقاً ، بنسبة ٦,٧٪ من مجمل العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ تفاوت هذه الدرجة على مستوى خطوط الحركة النقلية ، حيث جاءت خطوط الحركة النقلية الداخلية ، وسجلت ٧٠ سائقاً ، بنسبة ٤٤,٩٪ من يحمل العينة المبحوثة على هذه الخطوط والبالغ ١٥٦ سائقاً ، ويليها الخطوط المحلية ، وحققت ٥٣ سائقاً ، بنسبة ٤,٤٪ من إجمالي العينة المبحوثة على هذه الخطوط والبالغ عددها ٢٠٩ سائقين ، وأخيراً جاءت الخطوط الإقليمية ، بنحو ٢١ سائقاً ، بنسبة ١٧٪ من إجمالي العينة المبحوثة والتي بلغت ١٢١ سائقاً.
- * درجة مرضية لحد كبير : بلغت هذه الدرجة ٨٠ سائقاً ، بنسبة ٦,٥٪ من إجمالي العينة المبحوثة ، ويلاحظ تفاوتها على مستوى خطوط الحركة النقلية ، حيث يتتصدر المشهد في هذه الدرجة الخطوط الإقليمية ، بنحو ٢٣ سائقاً ، بنسبة ١٩٪ ، ثم الخطوط الداخلية وسجلت ٢٥ سائقاً ، بنسبة ١٦٪ وأخيراً جاءت الخطوط المحلية مسجلة ٣٢ سائقاً ، بنسبة ١٥,٣٪ من مجمل العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩.
- درجة مرضية : حققت هذه الدرجة ١١٢ سائقاً ، بنسبة ٢٣٪ من إجمالي العينة ، منها ٥٦ سائقاً ، بنسبة ٦,٧٪ على الخطوط المحلية ، و٣٦ سائقاً ، بنسبة ٢٩,٨٪ على الخطوط الإقليمية ، وأخيراً ٢٠ سائقاً ، بنسبة ١٢,٨٪ على الخطوط الداخلية.
- * درجة مرضية إلى حد ما : تمثل أقل درجات الرضا بالنسبة للسائقين حيث حققت ٤٩ سائقاً ، بنسبة ١٠٪ منها ٢١ سائقاً ، بنسبة ١٠,٧٪ على الخطوط الإقليمية .
- درجة غير مرضية : حققت ١٠١ سائق ، بنسبة ٢٠,٨٪ من مجمل العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ أن الخطوط المحلية سجلت أعلى درجات عدم الرضا ، بنحو ٤٧ سائقاً ، بنسبة ٢٢,٥٪ ، ثم الخطوط الإقليمية وسجلت ٢٨ سائقاً ، بنسبة ٢٣,١٪ وأخيراً جاءت الخطوط الداخلية وسجلت ٢٦ سائقاً ، بنسبة ١٦,٧٪ من مجمل العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ أسباب عدم الرضا عن تعريفة نقل الركاب ترجع إلى ارتفاع أسعار الوقود ، وكذلك قلة عدد الرحلات على بعض الخطوط ، وأيضاً قلة عدد الركاب ، ووجود المخالفات للسائقين ولاسيما على الخطوط الداخلية داخل مدينة الزقازيق.

**حادي عشر: التقييم الاقتصادي لتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية
(الإقليمية - المحلية - الداخلية) بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.**

يتحدد التقييم الاقتصادي لتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ وفقاً لعدة معايير من أبرزها التكلفة الفعلية لزمن الرحلات وتكلفة الوقود ويتضح ذلك من خلال الجدول (١٢) و الشكل (١٣)

**جدول (١٢) التقييم الاقتصادي لتعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية
(الإقليمية - المحلية - الداخلية) بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩.**

التوزيع التكراري للخطوط		فوات المردود الاقتصادي للرحلات بالجنيه		التوزيع التكراري للخطوط		فوات تكاليف الزمن للرحلات بالجنيه/ساعة		التوزيع التكراري للخطوط		فوات تكاليف القيادة بالجنيه		التوزيع التكراري للخطوط		فوات تكاليف الوقود للرحلات بالجنيه			
%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد		
٢,٣	١	اقل من ١٠٠ من ٢٠٠	١٨,٦	٨	اقل من ١٠٠ من ٢٠٠	٤١,٩	١٨	اقل من ١٠٠ من ٢٠٠	٤٨,٩	٢١	اقل من ١٠٠	٣٠,٢	١٣	من ١٠٠ لاقل من ٢٠٠	٣٢,٦	١٤	من ١٠٠ لاقل من ٢٠٠
٤٤,٢	١٩	من ٢٠٠ لاقل من ٣٠٠	٤١,٩	١٨	من ٢٠٠ لاقل من ٣٠٠	٤,٦	٢	من ٢٠٠ لاقل من ٣٠٠	٤,٦٥	٢	من ٢٠٠ لاقل من ٣٠٠	٩,٣	٤	من ٣٠٠ لاقل من ٤٠٠	٢,٣	١	من ٣٠٠ لاقل من ٤٠٠
٤,٦٥	٢	من ٤٠٠ لاقل من ٥٠٠	٤,٦٥	٢	٤٠٠ فأكثر	٢,٣	١	من ٣٠٠ لاقل من ٤٠٠	٤,٦٥	٢	من ٤٠٠ لاقل من ٥٠٠	٩,٣	٤	٥٠٠ فأكثر	٧	٣	٥٠٠ فأكثر
١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي	١٠٠	٤٣	الاجمالي						

المصدر/ من عمل الباحث اعتماداً بيانات الملحق (٥، ٦، ٧) ص ص (٥٨، ٥٩، ٦٠) من البحث

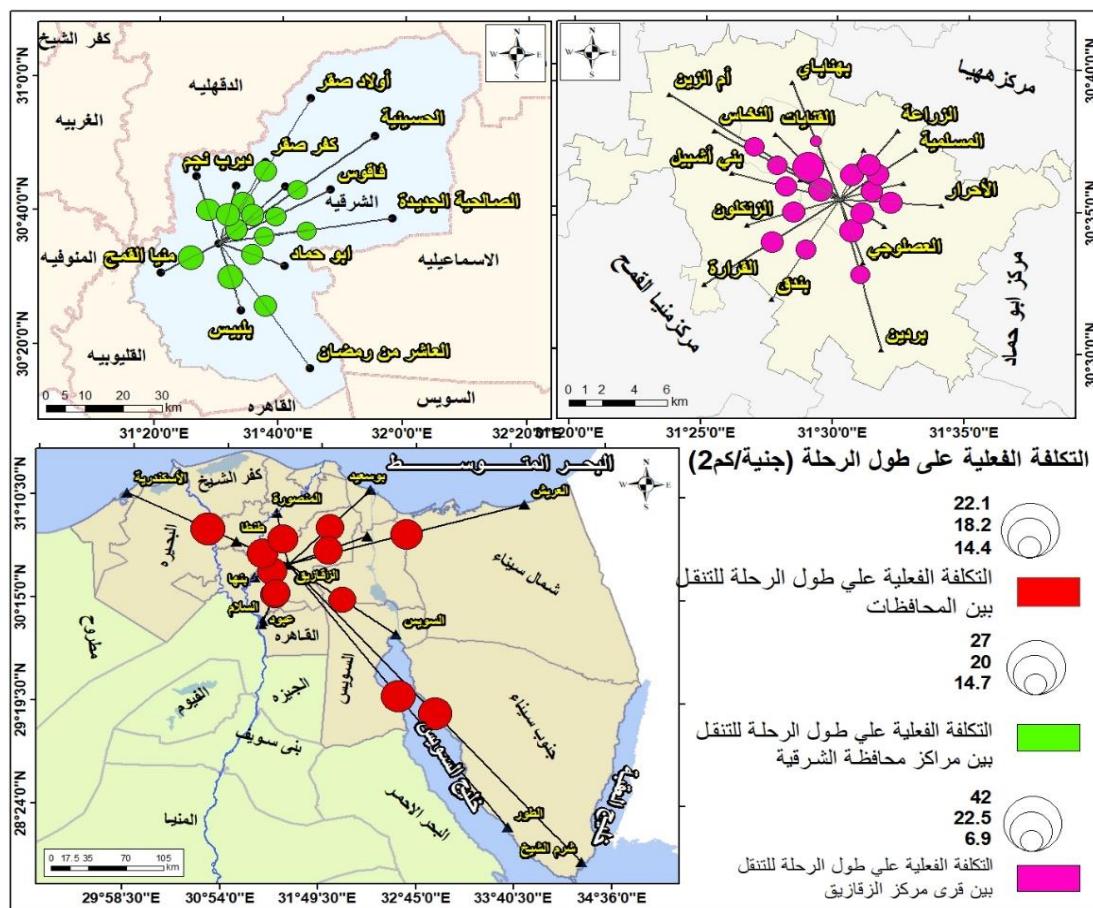
وبدراسة الجدول (١٢) والملاحق (٥، ٦، ٧) والشكل (٩) تبين الآتي :-

(١) التقييم الاقتصادي لتكاليف الوقود على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ وأشار ذلك على تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بهذه المواقف :

يوجد به تفاوت واضح على هذه الخطوط كالتالي :-

أ- انخفضت تكاليف الوقود عن ١٠٠ جنيه على ٢١ خط ، بنسبة ٤٨,٩% من اجمالي خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، ويلاحظ أن معظم هذه الخطوط محلية ، وداخلية ، في حين حققت هذه الخطوط ١٤ خط ، بنسبة ٣٢,٦% من اجمالي الخطوط بهذه المواقف حيث تتراوح تكاليف الوقود من ١٠٠ جنيه لأقل من ٢٠٠ جنيه للرحلات اليومية ، والجدير بالذكر أن تكاليف الوقود ترتفع بشكل واضح على بقية الخطوط والبالغ عددها ٨ خطوط ، وكلها خطوط محلية ، وإقليمية ، حيث تراوحت تكاليف الوقود من ٢٠٠ جنيه لأقل من ٥٠٠ جنيه في ٥ خطوط ، وزادت على ٥٠٠ جنيه للرحلات اليومية في الخطوط الإقليمية ولعل أبرزها خط الزقازيق شرم الشيخ والزقازيق – الطور ، والزقازيق العريش ، ولذلك يلاحظ أن تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة تتراوح بين التعريفة المنخفضة والمتوسطة

على الخطوط الداخلية والمحلية في حين تصل إلى درجتها القصوى بالخطوط الإقليمية حيث تزيد تعريفة نقل الراكب الواحد على ١٠٠ جنيه للرحلة الواحدة.



المصدر / اعتماداً على الملحق ().

شكل (٩) التكلفة الفعلية لطول الرحلة بين مركز الزقازيق وقرى ومراكز المحافظة وبعض المحافظات عام ٢٠١٩.

(٢) التقييم الاقتصادي لتكاليف القيادة على خطوط الحركة النقلية المختلفة بمواقف مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

يمكن تقسيم هذه الخطوط وفقاً لتكاليف القيادة والتي بلغت نحو ٢٥٪ من مجمل إيرادات السيارات بهذه المواقف إلى عدة مجموعات :-

المجموعة الأولى : خطوط تقل تكاليف القيادة عليها عن ١٠٠ جنيه ، وبلغت ١٨ خط ، بنسبة ٤١,٩٪ من مجملها ، وتشمل عدد كبير من الخطوط الداخلية ، وعدد من الخطوط المحلية.

المجموعة الثانية : خطوط تصل تكاليف القيادة عليها من ١٠٠ لأقل من ٢٠٠ جنيه وبلغ عددها ١٨ خط ، بنسبة ٤١,٩٪ من مجملها ويلاحظ أن منها خطوط داخلية ومحلية ، وهي أكثر الفئات شيوعاً وانتشاراً

المجموعة الثالثة : تشمل الخطوط التي تتراوح تكاليف القيادة عليها من ٢٠٠ لأقل من ٣٠٠ جنيه ، وتشمل خطين اثنين ، بنسبة ٦,٤٪ ويتمثل في خط الزقازيق القنایات على مستوى الخطوط الداخلية ، وخط الزقازيق السويس على مستوى الخطوط الإقليمية ، حيث سجل الخط الأول ٢٤٥ جنيهها ، والخط الثاني ٢٩٩ جنيهها.

المجموعة الرابعة : تضم الخطوط التي تتراوح تكاليف القيادة عليها من ٣٠٠ جنيه لأقل من ٤٠٠ جنيه وتشمل خط الزقازيق - بور سعيد ، بنسبة ٢,٣% من مجمل الخطوط ، وكذلك المجموعة الخامسة التي تضم خط الزقازيق - الإسكندرية ، والذى تبلغ عليه تكاليف القيادة نحو ٤٩٥ جنيه للرحلات اليومية.

المجموعة السادسة : تشمل الخطوط التي تزيد تكاليف القيادة عليها أكثر من ٥٠٠ جنيه وتحتوى على ٣ خطوط إقليمية ، بنسبة ٧% من إجمالي خطوط الحركة بأنواعها المختلفة ، وتمثل هذه الخطوط في خط الزقازيق - العريش وسجل نحو ٥٠٠ جنيه ، ثم خط الزقازيق - الطور وحققت ٧٠٠ جنيه ، ثم سجلت تكاليف القيادة أعلى صورها على كافة المستويات محققة ٨٥٠ جنيه للرحلات وذلك فإن هذا الخط يعد أكبر الخطوط على الإطلاق من حيث تعرية نقل ركاب سيارات الأجرة مسجلة ١٢٠ جنيه / راكب.

(٣) التقييم الاقتصادي لنكاليف الزمن للرحلات اليومية على خطوط الحركة المختلفة بمواقف مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ،

تبين وجود تقاؤت واضح في هذه التكاليف ويمكن تقسيمها إلى عدة مستويات هي :-

المستوى الأول : يضم الخطوط التي تقل تكاليف الزمن عن ١٠٠ جنيه / الساعة ويتضمن ٨ خطوط ، بنسبة ١٨,٦% ومن الملحوظ أن معظم هذه الخطوط تقع ضمن الخطوط الداخلية ومن أبرزها خط الزقازيق شبيه ، والزقازيق الزراعية داخل موضع مدينة الزقازيق.

المستوى الثاني : يشمل الخطوط التي تقل تكاليف الزمن عليها عن ٢٠٠ جنيه / الساعة وأكبر من ١٠٠ جنيه / الساعة ، ويبلغ عددها ١٣ خط ، بنسبة ٣٠,٢% وهي عبارة عن خليط من الخطوط الداخلية ، والخطوط المحلية.

المستوى الثالث : يضم الخطوط التي تتراوح تكاليف الزمن عليها من ٢٠٠ جنيه / الساعة إلى أقل من ٣٠٠ جنيه / الساعة ، وهو أكثر المستويات انتشارا حيث بلغ عدد خطوطه نحو ١٨ خط ، بنسبة ٤١,٩% من مجمل الخطوط ، ويلاحظ تنوع الخطوط فبعضها داخلي ، وبعض الآخر محلى ، والغالبية عبارة عن خطوط إقليمية ومن أبرز نماذجها خط الزقازيق - كفر صقر ، الزقازيق - الابراهيمية ... وغيرها

المستويين الرابع والخامس : يشملان الخطوط التي تزيد فيها تكاليف الزمن على ٣٠٠ جنيه / الساعة ، ويتضمن على ٤ خطوط ، بنسبة ٩,٣% من مجمل الخطوط ، ويلاحظ أن هناك خطان تتراوح تكاليف الزمن عليها من ٣٠٠ جنيه لأقل من ٤٠٠ جنيه / الساعة ، وخطان آخران تزيد التكاليف على ٤٠٠ جنيه / الساعة وكلها عبارة عن خطوط إقليمية ومن أبرزها خط الزقازيق - السويس ، وخط الزقازيق - بور سعيد ، نظرا لارتفاع قيمة تعرية نقل ركاب سيارات الأجرة والتي تزيد على ٤٠ جنيه / راكب.

التقييم الاقتصادي للمردود الاقتصادي للرحلات اليومية على خطوط الحركة التقليدية بمواقف مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ :

يلاحظ أن هذا المردود مقسم إلى قسمين أحدهما لصاحب السيارة ، والآخر موجه إلى السيارة ذاتها في صورة مصروفات على السيارة مثل في تغييرزيت والمخالفات المرورية ، وأعمال الصيانة المستمرة للسيارة ، والجدير بالذكر أن هذا المردود يتناول من خط آخر وفقا لقيمة تعرية نقل الركاب ويمكن تصنيف الخطوط وفقا لهذا المعيار إلى عدة فئات هي :

الفئة الأولى : خطوط مردودها الاقتصادي أقل من ١٠٠ جنيه : وتمثل في خط واحد ، بنسبة ٢,٣% وهو خط الزقازيق - كفر الحمام.

الفئة الثانية : خطوط مردودها من ١٠٠ جنيه لأقل من ٢٠٠ جنيه ، تضم ١٣ خط ، بنسبة ٣٠,٢% ومن أبرزها خط الزقازيق

الفئة الثالثة : خطوط مردودها الاقتصادي من ٢٠٠ جنيه / الساعة لأقل من ٣٠٠ جنيه / الساعة ، وتشمل ١٨ خط ، بنسبة ٤١,٩% وهي أكثر الخطوط شيوعا وانتشارا ، وتضم العديد من الخطوط الإقليمية ،

والمحالية ، والداخلية ، ويلاحظ أن تعريفة نقل الركاب مرتفعة إلى حد ما عند مقارنتها بتكاليف الوقود وتكاليف القيادة.

الفتئين الرابعة والخامسة : تشملان ٤ خطوط ، بنسبة ٩,٣ % منها خطان بالفئة الرابعة والتي تتراوح اقتصادياتها ما بين ٣٠٠ جنيه / الساعة إلى ٤٠٠ جنيه / الساعة ، وخطان آخران يزيد المردود الاقتصادي لها على ٤٠٠ جنيه / الساعة ويلاحظ أن هذه الخطوط إقليمية وترتفع فيها تعريفة النقل على وتنتمي إلى خطوط الزقازيق – الطور ، والزقازيق – شرم الشيخ ، والزقازيق – الإسكندرية ، والزقازيق – العريش.

الخاتمة

A- النتائج :

توصلت هذه الدراسة لمجموعة من النتائج أبرزها ما يلي :-

- ١) شهدت تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بموافق مدينة الزقازيق وعلى جميع خطوط الحركة النقلية والبالغ عددها ٤ خطوطاً تطوراً واضحاً فيما بين عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٩ ، ويلاحظ أن نسبة الزيادة بلغت نحو ٣٠٠ % في أحد الخطوط الداخلية كزيادة قصوى ، و ٨٧ % في أدنى صورها بالخطوط الإقليمية ، بينما حققت الزيادة في تكلفة الوقود نحو ٧٠٠ % ، ويعني ذلك انخفاض واضح في المردود الاقتصادي للعائد من هذه التعريفة النقلية بالنسبة لمالك المركبة خلال الفترة الأخيرة .
- ٢) مثلت نسبة تكلفة الوقود ٨ % قيمة إيراد السيارات بكافة الخطوط في عام ٢٠١٤ ، وارتفعت لتصل إلى ٢٣ % من قيمة هذا العائد في عام ٢٠١٩ ، ويعود ذلك انخفاض المردود الاقتصادي للعائد من هذه التعريفة النقلية بالنسبة لمالك المركبة خلال الفترة الأخيرة .
- ٣) وجود علاقة سلبية بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة النقلية الإقليمية وعدد المركبات بين مدينة الزقازيق وحواضر معظم المحافظات محل الدراسة ، حيث بلغ معامل الارتباط فيما بينهما نحو -٤,٠ وهو ارتباط سلبي متوسط ، ويلاحظ تحول العلاقة إلى علاقة ذات ارتباط موجب ضعيف مقداره ١٣,٠ على خطوط الحركة النقلية المحلية ، ثم ارتفع معامل الارتباط إلى ٢٥,٠ وهو ارتباط موجب ضعيف أيضاً على خطوط الحركة النقلية الداخلية .
- ٤) يلاحظ وجود علاقة طردية قوية جداً بين تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة وזמן الوصول بموافق مدينة الزقازيق على كافة خطوط الحركة النقلية سواء على مستوى الخطوط الإقليمية والتي حققت معامل ارتباط قوي جداً قيمته ٩٩,٩ ، وكذلك الحال على مستوى الخطوط المحلية ، والداخلية .
- ٥) توجد علاقة سالبة بين تعريفة النقل ، وعدد ركاب سيارات الأجرة بموافق مدينة الزقازيق على كافة الخطوط الإقليمية ، والمحالية ، والداخلية في عام ٢٠١٩ ، حيث سجل معامل الارتباط -٥٧,٥ ، و -٠٣,٠ ، لهذه الخطوط على التوالي ، ويعود ذلك وجود علاقة ارتباطية سالبة بدرجات متفاوتة من المستوى الضعيف إلى مستوى الارتباط السلبي المتوسط .
- ٦) يلاحظ وجود علاقة طردية قوية جداً بين تراتب تعريف نقل ركاب سيارات الأجرة والمسافة على الخطوط المختلفة بمستوياتها الثلاثة بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، حيث بلغت العلاقة ذروتها في الخطوط الإقليمية وبلغ معامل ارتباط سبيرمان ٩٩,٩ ، ثم تأثرت الخطوط المحلية وسجلت ارتباط طردي موجب قوي جداً بمقدار ٩٨,٧٥ ، وأخيراً جاءت خطوط الحركة النقلية الداخلية وسجلت العلاقة ٨٦,٠ وهي ذات ارتباط موجب قوي جداً مع المسافة ويعني ذلك أنه بزيادة طول مسافة الرحلة زادت معها تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على جميع الخطوط بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ .
- ٧) يوجد تأثير واضح للمسافة المفقودة والزمن المفقود على تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بخطوط الحركة النقلية بموافق مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، وينتضح من خلال التفاوت الواضح بين التعريف الفعلية بالجنيه والتعرف الكلية بالجنيه التي يدفعها الراكب .

- ٨) تحدد التقييم الاقتصادي لتعريفة نقل ركاب سيارات الاجرة على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ وفقاً لعدة معايير من ابرزها التكلفة الفعلية لزمن الرحلات وتكلفة الوقود .
- ٩) بين وجود تفاوت واضح في تكاليف زمن الرحلة ويمكن تقسيمها إلى خمسة مستويات .
- ١٠) ويلاحظ أن المردود الاقتصادي للرحلات اليومية على خطوط الحركة النقلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، مقسم إلى قسمين أحدهما لصاحب السيارة ، والأخر موجه إلى السيارة ذاتها في صورة مصروفات على السيارة ممثل في تغيير الزيت والمخالفات المزدوجة وأعمال الصيانة المستمرة للسيارة ، والجدير بالذكر أن هذا المردود يتراوحت من خط آخر وفقاً لقيمة تعريفة نقل الركاب.
- ١١) بلغت تكاليف القيادة على خطوط الحركة النقلية المختلفة بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ نحو ٢٥% من مجمل إيرادات السيارات بهذه الموافقات .
- ١٢) أخذت درجات الرضا عن التعريفة النقلية لركاب سيارات الأجرة بمختلف خطوط الحركة النقلية (إقليمية - محلية - داخلية) بموافقات مدينة الزقازيق صور عديدة ويمكن تصنيفها إلى خمس درجات .

بـ- التوصيات :

وضعت هذه الدراسة مجموعة من التوصيات أبرزها ملخصاً :

- ١) توصي الدراسة بضرورة اتخاذ مجموعة من الاجراءات لعدم زيادة تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة في الوقت الراهن وفي مقدمتها عدم زيادة أسعار المحروقات .
- ٢) الاهتمام بشبكة الطرق الحالية ورفع كفاءتها لتقليل زمن الرحلة ، وتقليل الوقود المستهلك في الرحلة مما ينعكس ذلك بالإيجاب على المردود الاقتصادي للتعريفة النقلية.
- ٣) يجب القضاء على ظاهرة المواقف العشوائية ، وإزالة المطبات غير القانونية لضمان سلامة الرحلات وتقليل معدلات استهلاك الوقود وكذلك زمن الرحلة .
- ٤) تقترح الدراسة إعادة النظر في قيمة تعريفة النقل على العديد من الخطوط الإقليمية والمحلية والداخلية .
- ٥) يجب تقليل تكاليف القيادة على خطوط الحركة النقلية المختلفة بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩ ، والتي سجلت نحو ٢٥% من مجمل إيرادات السيارات بهذه الموافقات .
- ٦) يجب القضاء على التفاوت الواضح في تكاليف زمن الرحلة وتقليله إلى ثلاثة مستويات بدلاً من خمسة مستويات .

المصادر والمراجع:أولاً المصادر :ثانياً: المراجع العربية

١. سلمان محمد ابراهيم ٢٠١٣ ، مستوى جودة الخدمات الجامعية كما يدركها طلبة جامعة الأقصى بغزة طبقاً لمقياس جودة الخدمة ، مجلة جامعة الأقصى (سلسلة العلوم الإنسانية المجلد السابع .
٢. عبد الفتاح حزين (١٩٨٩) ، إمكانية تحديد النفوذ الوظيفي والإقليم الوظيفية للمدن من خلال نقطة القطع والعلاقات الوظيفية ، نشرة دراسات جغرافية، العدد ١٧ ، كلية الآداب جامعة المينا .
٣. فاروق كامل عز الدين، مشكلة التضاريس في صحراء مصر وأثرها على الطرق، البرية، المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة.١٩٨٩، عدد ٢١.
٤. فتحي محمد مصيلحي، تخطيط المدينة العربية بين الإطار النظري والواقع والمستقبل، مطبعة روای، الإسكندرية ، ١٩٩٥ .
٥. مأمون داركة ، الشبلی ، طارق، ٢٠٠٢ ، الجودة في المنظمات الحديثة ، دار الصفاء للنشر والتوزيع ، عمان الأردن،ص ١٨، ط ١.
٦. محمد ابراهيم رمضان (١٩٩٥) ، دور النقل في تحديد أبعاد النفوذ الجغرافي لجامعة الاسكندرية فرع دمنهور ، مجلة كلية الآداب جامعة الاسكندرية ، العدد ١٤٣ .
٧. محمد ابراهيم صبحى ، تحليل إمكانية الوصول وأثرها على التنمية بمركز تمي الأميد، مؤتمر اتجاهات التنمية المستدامة في الوطن العربي وافق المستقبل ، كلية الآداب ، جامعة حلوان ٢٠١٥ .
٨. حمادة فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، ١٩٩٨ .
٩. ديوب، محمد عباس، تقويم إدارة نظام النقل بالسكل الحديدية في سوريا، مجلة جامعة تشرين للدراسات والبحوث العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (٢٩) العدد (٢)، اللاذقية ٢٠٠٧ .
١٠. محمد محمد الغلبان (١٩٩٠) ، رحلة العمل اليومية ، مجلة كلية الآداب جامعة طنطا ، العدد ٦ ، ص ٣٦٥للمزيد ، صبحى، محمد ابراهيم ، تحليل إمكانية الوصول وأثرها على التنمية بمركز تمي الأميد، مؤتمر اتجاهات التنمية المستدامة في الوطن العربي وافق المستقبل ، كلية الآداب ، جامعة حلوان ٢٠١٥ .
١١. منير بسيونى الهبتي (٢٠٠٣) ، جغرافية رحلة العمل اليومية لعمال مصنع سعاد طخا ، مجلة كلية الآداب جامعة المنوفية ، العدد ٥٢ .
١٢. ناصر الصالح ، ومحمد السرياني (٢٠٠٠) : الجغرافية الكمية والإحصائية أساس وتطبيقات بالأساليب الحاسوبية الحديثة، الطبعة الثانية، الرياض ، مكتبة العبيكان.

ثانياً: المراجع الأجنبية.

- 1) Alivand, Majid et al.(2008), New Method for Finding Optimal Path in Dynamic Networks, World Applied Sciences J
- 2) Anastasios Noulas , Vsevolod Salnikov , Renaud Lambiotte , Desislava Hristova and Cecilia Mascolo : Developing and Deploying a Taxi Price Comparison Mobile App in the Wild: Insights and Challenges. Computers and Society Journal, arXiv:1701.04208v1 [cs.CY] 16 Jan 2017.
- 3) Consumer Council: More choices better service, A Study of the Competition in the Personalized Point-to-point Car Transport Service Market. Taxi public transport service, Hong Kong Taxi Council. Hong Kong September 2017.
- 4) Kain, J.F & Whol, M, The Urban Transportation Problem, Harvard University Press, London 1965.
- 5) Mikhail Chester et al., Parking infrastructure: energy, emissions, and automobile life-cycle environmental accounting, Environmental Research Letters, Vol. 5, publishing Ltd, UK, 2010.
- 6) Moseley, M.J., Accessibility: The Rural Challenge, Methuen , London, 1979.
- 7) M.,pamwell(1993)population movements in the third world Rutledge london .
- 8) Niccolò Comini, Beyza Erbayat and Chris Pike: Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Background Note on Competition and Regulation. Organization for Economic Co-operation and Development. London, 30 April 2018.
- 9) Queensland Taxi Strategic Plan. (2010). A Vision for the Future and Action plan for the Next 5 years. Retrieved from <http://www.tmr.gld.gov.au>.
- 10) Quidort, M, Christiane, j., Christiane, P . (2011). The Taxi: A New Dimension In Urban Mobility. Public Transport International, Vo- Iume 64 , Issue 2.
- 11) Ray A. Mundy: Houston Taxi Study, Tennessee Transportation & Logistics Foundation, USA, 2014.
- 12) Sam Schwartz Engineering: Taxi and for-hire vehicle study. Los Anglos Department of Transportation. August 23, 2019.
- 13) Simona Frazzani, Gabriele Grea, Alessandro Zamboni and Francesco Sciaudone: Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Mobility and Transport, EUROPEAN COMMISSION, B-1049 Brussels, 26 September 2016.
- 14) Urban Transport Group: Issues and options for city region taxi and private hire vehicle policy. Wellington House. Greater Manchester. UK. 2017.

الملاحق

ملحق (١) تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة و محدداتها على خطوط الحركة النقلية الإقليمية بمواقف مدينة الزقازيق الرئيسية في عام ٢٠١٩.

المسافة الحقيقية بالكم	متوسط الركاب عام ٢٠١٩ (أك)	عدد الرحلات اليومية	عدد المركبات	متوسط زمن وصول بالدقائق عام ٢٠١٩	قيمة تعريفة النقل في عام ٢٠١٩ بالمجنيه	الخطوط الداخلية
٨٠	٩٨٠٠	٢	٣٥٠	٧٥	٢٠	الزقازيق- القاهرة السلام
٨٣	٥٠٤٠	٢	١٨٠	٨٠	٢٢	الزقازيق - عبود
٧٩	٢٢٤٠	٢	٨٠	٧٥	٢١	الزقازيق - الإسماعيلية
١٧٣	١٩٦٠	٢	٧٠	١٥٠	٤١.٥	الزقازيق - السويس
١٧٣	١٤٠٠	٢	٥٠	١٦٠	٤٢	الزقازيق - بور سعيد
٢٢٠	٥٦٠	١	٤٠	٢٧٥	٧٠	الزقازيق - العريش
٢٧٥	٣٥٠	١	٢٥	٣٨٠	١٠٠	الزقازيق - الطور
٣٣٠	٣٥٠	١	٢٥	٤٥٠	١٢٠	الزقازيق - شرم الشيخ
١٩٠	١٦٨٠	١	١٢٠	٢٥٠	٧٠	الزقازيق - الاسكندرية
٥٧	٢٩٤٠	٢	١٠٥	٦٥	١٧	الزقازيق - المنصورة
٥٦	٢٥٢٠	٢	٩٠	٧٠	١٧	الزقازيق - طنطا
٣٨	٥٤٦٠	٣	١٣٠	٤٠	١٠	الزقازيق - بنها

المصدر / الجدول من عمل الباحث اعتماداً على بيانات إدارة المواقف بمحافظة الشرقية مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ الي ٢٠١٩/٧/٢٥ .

- قام الباحث بعمل وحساب ارتباط سبير مان بين تعريفة النقل و هذه المحددات و فقا للمعادلة التالية :

$$R = \frac{1}{N(N-1)}$$

- قام الباحث بوضع نتائج هذه المعادلة ضمن الجداول الواردة في متن البحث كل في موضوعه

ملحق (٢) تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة و محدداتها على خطوط الحركة النقلية المحلية بموافق مدينة الزقازيق الرئيسية عام ٢٠١٩ .

الخطوط الداخلية	قيمة تعريفة	متوسط زمن	عدد	متوسط	المسافة
الزقازيق-العاشر من رمضان	١٥	٥٥	٤٢	٨٢٨٨	٤٢
الزقازيق - بلبيس	٩	٣٣	٢٠	٩٦٦٠	٢٠
الزقازيق - مينا القمح	٨	٢٥	١٨	٨٤٠٠	١٨
الزقازيق - ابو حماد	٥	٢٠	١٦	٩٥٢٠	١٦
الزقازيق - هبها	٥	٢٠	١٥	٨٤٠٠	١٥
الزقازيق - ابو كبير	٨	٣٠	٢٢	٧٥٦٠	٢٢
الزقازيق - الإبراهيمية	٧	٢٤	١٨	٩٢٤٠	١٨
الزقازيق - كفر صقر	٩	٤٥	٢٥	٥٨٨٠	٢٥
الزقازيق - اولاد صقر	١٠	٥٥	٣٠	٥٠٤٠	٣٠
الزقازيق - الحسينية	١٣	٦٥	٤٨	٤٢٨٤	٤٨
الزقازيق - فاقوس	١١	٥٠	٣٧	٤٧٨٨	٣٧
الزقازيق - ديرب نجم	٧	٢٥	١٨	٦٣٠٠	١٨
الزقازيق - الصالحية	١٢	٦٠	٤٩	٢٩٤٠	٤٩
الزقازيق - القرین	١٢	٥٠	٤٥	٣٦٥٤	٤٥

المصدر / الجدول من عمل الباحث اعتماداً على بيانات إدارة الموافق بمحافظة الشرقية مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ الى ٢٠١٩/٧/٢٥ .

قام الباحث بعمل و حساب ارتباط سبير مان بين تعريفة النقل و هذه المحددات و فقا للمعادلة التالية :

$$R = \frac{1}{N(N-1)}$$

قام الباحث بوضع نتائج هذه المعادلة ضمن الجداول الواردة في متن البحث كل في موضعه

ملحق (٣) تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة و محدداتها على خطوط الحركة النقلية الداخلية بموافق مدينة الزقازيق الرئيسية في عام ٢٠١٩.

الخطوط الداخلية	قيمة تعرفة النقل في عام ٢٠١٩ بالجنيه	متوسط زمن وصول بالدقيقة عام ٢٠١٩	عدد المركبات	عدد الرحلات اليومية	متوسط الركاب عام ٢٠١٩ (راكب)	المسافة الحقيقية بالكم
الزقازيق - بنی شبل تلحوين	١.٧٥	١٢	١٠٥	١٥	٩٨٢٨	٥
الزقازيق - بندق	٣	٢٥	٢٥	٨	٢٨٠٠	٩
الزقازيق - شيبة	١.٧٥	٢٠	١٦٥	٢٠	٤٦٢٠٠	٤
الزقازيق - النحاس	٢.٥	٢٥	٤٥	٩	٥٦٧٠	٨
الزقازيق - ام الزين	٣.٥	٣٠	١٠٠	٧	٩٨٠٠	١١
الزقازيق - القنایات	٣.٥	١٨	٢٠٠	٢٠	٥٦٠٠٠	٥
الزقازيق - بهنيري	٤	٣٥	٩٥	٧	٩٣١٠	١٣
الزقازيق - بردين	٣.٥	٢٥	٧٨	٧	٧٦٤٤	١٢
الزقازيق - الزنكلون	٣	٢٠	١١٣	٦	٩٤٩٢	٨
الزقازيق - هربة رزنة	٢.٥	٢٥	١٠٠	١٥	٢١٠٠٠	٧
الزقازيق - المسلمية	٣.٥	٣٥	٦٥	٧	٦٣٧٠	٩
الزقازيق - كفر الحمام	٢.٥	٢٠	٥٥	٦	٤٦٢٠	٦
الزقازيق - القراءة	٣.٥	٣٠	٣٨	٦	٣١٩٢	٩
الزقازيق - الأحرار	٢	٢٠	١٢٠	٢٠	٣٣٦٠٠	٥
جامعة الزقازيق - الزراعة	٢	٢٥	٢٠٠	٢٠	٥٦٠٠٠	٥
الزقازيق - العصلوجي	٣	٢٥	٦٥	١١	١٠٠١٠	٧
الزقازيق - شوبك بسطة	٣.٥	٢٨	٩٧	١٤	١٩٠١٢	٩
المصدر / الجدول من عمل الباحث اعتماداً على بيانات إدارة الموافق بمحافظة الشرقية مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ إلى ٢٠١٩/٧/٢٥ .						
قام الباحث بعمل و حساب ارتباط سبير مان بين تعريفة النقل و هذه المحددات و فقاً للمعادلة التالية :						
$R = \frac{1}{N(N-1)}$ قام الباحث بوضع نتائج هذه المعادلة ضمن الجداول الواردة في متن البحث كل في موضعه						

ملحق (٤) اقتصadiات تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة المحلية (الزمنية و المادية) بموافقات مدينة الزقازيق الرئيسية عام ٢٠١٩

متوسط تكلفة جنية/ساعة من زمن الرحلة	تكلفة بالجنيه/ ٦٠ كم من طول الرحلة	متوسط السرعة كم / ساعة	التكلفة دقيقة/ ج	التكلفة كم/ ج	التكلفة ج/ دقيقة	التكلفة ج / كم	المدة الحقيقة بالكم	متوسط زمن الرحلة	قيمة تعريفة النقل بالجنيه	الخطوط الاقليمية
١٦.٤	٢١.٤	٤٥.٨	٣.٧	٢.٨٠	٠.٢٧	٠.٣٦	٤٢	٥٥	١٥	الزقازيق-العاشر
١٦.٤	٢٧.٠	٣٦.٤	٣.٧	٢.٢٢	٠.٢٧	٠.٤٥	٢٠	٣٣	٩	الزقازيق-بلبيس
١٩.٢	٢٦.٧	٤٣.٢	٣.١	٢.٢٥	٠.٢٢	٠.٤٤	١٨	٢٥	٨	الزقازيق- مينا
١٥.٠	١٨.٨	٤٨.٠	٤.٠	٣.٢٠	٠.٢٥	٠.٣١	١٦	٢٠	٥	الزقازيق-ابو حماد
١٥.٠	٢٠.٠	٤٥.٠	٤.٠	٣.٠٠	٠.٢٥	٠.٣٣	١٥	٢٠	٥	الزقازيق- هبها
١٦.٠	٢١.٨	٤٤.٠	٣.٨	٢.٧٥	٠.٢٧	٠.٣٦	٢٢	٣٠	٨	الزقازيق-ابو كبير
١٧.٥	٢٣.٣	٤٥.٠	٣.٤	٢.٥٧	٠.٢٩	٠.٣٩	١٨	٢٤	٧	الزقازيق-
١٢.٠	٢١.٦	٣٣.٣	٥.٠	٢.٧٨	٠.٢٠	٠.٣٦	٢٥	٤٥	٩	الزقازيق- كفر
١٠.٩	٢٠.٠	٣٢.٧	٥.٥	٣.٠٠	٠.١٨	٠.٣٣	٣٠	٥٥	١٠	الزقازيق - اولاد
١٢.٠	١٦.٣	٤٤.٣	٥.٠	٣.٦٩	٠.٢٠	٠.٢٧	٤٨	٦٥	١٣	الزقازيق- الحسينية
١٣.٢	١٧.٨	٤٤.٤	٤.٥	٣.٣٦	٠.٢٢	٠.٣٠	٣٧	٥٠	١١	الزقازيق-فاقوس
١٦.٨	٢٣.٣	٤٣.٢	٣.٦	٢.٥٧	٠.٢٨	٠.٣٩	١٨	٢٥	٧	الزقازيق-ديرب
١٢.٠	١٤.٧	٤٩.٠	٥.٠	٤.٠٨	٠.٢٠	٠.٢٤	٤٩	٦٠	١٢	الزقازيق- الصالحية
١٤.٤	١٦.٠	٥٤.٠	٤.٢	٣.٧٥	٠.٢٤	٠.٢٧	٤٥	٥٠	١٢	الزقازيق- القرین
٧.٥	٢٣.٣	١٩.٣	٨.٠	٢.٥٧	٠.١٣	٠.٣٩	٤٠٣	٥٥٧	١٣١	الاجمالي

ملحق (٥) اقتصadiات تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة الإقليمية (الزمنية المادية) بموافـقة
مديـنة الـزـقـارـيقـ الرـئـيـسـيـةـ عـامـ ٢٠١٩

الخطوط الاقليمية	قيمة تعرية النقل بالجنيه	متوسط زمن الرحلة	المسافة الحقيقة بالكم	التكلفة ج/ دقيقة	التكلفة ج/ كم	المتوسط السرعة كم / ساعة	تكلفة بالجنيه/ ٦٠ كم طول الرحلة	متوسط تكلفة جنية/ ساعة من زمن الرحلة
الزقازيق-القاهرة السلام	٢٠	٧٥	٨٠	٠.٢٧	٤.٠	٣.٨	٦٤.٠	١٥.٠
الزقازيق-عيوب	٢٢	٨٠	٨٣	٠.٢٨	٣.٨	٣.٦	٦٢.٣	١٥.٩
الزقازيق-الاسماعيلية	٢١	٧٥	٧٩	٠.٢٧	٣.٨	٣.٦	٦٣.٢	١٥.٩
الزقازيق-السويس	٤١.٥	١٥٠	١٧٣	٠.٢٤	٤.٢	٣.٦	٦٩.٢	١٤.٤
الزقازيق-بورسعيد	٤٢	١٦٠	١٧٣	٠.٢٦	٤.١	٣.٨	٦٤.٩	١٤.٦
الزقازيق-العرיש	٧٠	٢٧٥	٢٢٠	٠.٣٢	٣.١	٣.٩	٤٨.٠	١٩.١
الزقازيق- الطور	١٠٠	٣٨٠	٢٧٥	٠.٣٦	٢.٨	٣.٨	٤٣.٤	٢١.٨
الزقازيق- شرم الشيخ	١٢٠	٤٥٠	٣٣٠	٠.٣٦	٢.٨	٣.٨	٤٤.٠	٢١.٨
الزقازيق- الاسكندرية	٧٠	٢٥٠	١٩٠	٠.٣٧	٢.٧	٣.٦	٤٥.٦	٢٢.١
الزقازيق- المنصورة	١٧	٦٥	٥٧	٠.٣٠	٣.٤	٣.٨	٥٢.٦	١٧.٩
الزقازيق-طنطا	١٧	٧٠	٥٦	٠.٣٠	٣.٣	٣.٦	٤٨.٠	١٨.٢
الزقازيق-بنها	١٠	٤٠	٣٨	٠.٢٦	٣.٨	٤.٠	٥٧.٠	١٥.٨
الاجمالي	٥٥٠.٥	٢٠٧٠	١٧٥٤	٠.٣١	٣.٢	٣.٨	٥٠.٨	١٨.٨

ملحق (٦) اقتصاديّات تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة الداخلية (الزمنية والمادية) بموافق مدينة الزقازيق الرئيسيّة عام ٢٠١٩.

الخطوط الإقليمية	قيمة تعرية النقل بالجنيه	متوسط زمن الرحلة	الماسة الحقيقية بالكم	التكلفة ج/كم	التكلفة ج/دقائق	التكلفة ج/كم/ج	متروز السرعة كم/ساعة	تكلفة بالجنيه/كم	متروز تكلفة جنية/ساعة من زمن الرحلة
الزنكلون-الزقازيق-بني سهل تلحوين	١.٧٥	١٢	٥	٠.٣٥	٠.١٥	٢.٩	٦.٩	٢٥.٠	٢١.٠
البندق-الزقازيق	٣	٢٥	٩	٠.٣٣	٠.١٢	٣.٠	٨.٣	٢١.٦	٢٠.٠
شيبة-الزقازيق	١.٧٥	٢٠	٤	٠.٤٤	٠.٠٩	٢.٣	١١.٤	١٢.٠	٢٦.٣
النحاس-الزقازيق	٢.٥	٢٥	٨	٠.٣١	٠.١٠	٣.٢	١٠.٠	١٩.٢	١٨.٨
ام الزين-الزقازيق	٣.٥	٣٠	١١	٠.٣٢	٠.١٢	٣.١	٨.٦	٢٢.٠	١٩.١
القتايات-الزقازيق	٣.٥	١٨	٥	٠.٧٠	٠.١٩	١.٤	٥.١	١٦.٧	٤٢.٠
بهنيري-الزقازيق	٤	٣٥	١٣	٠.٣١	٠.١١	٣.٣	٨.٨	٢٢.٣	١٨.٥
بردين-الزقازيق	٣.٥	٢٥	١٢	٠.٢٩	٠.١٤	٣.٤	٧.١	٢٨.٨	١٧.٥
الزنكلون-الزقازيق	٣	٢٠	٨	٠.٣٨	٠.١٥	٢.٧	٦.٧	٢٤.٠	٢٢.٥
هرية-الزننة-الزقازيق	٢.٥	٢٥	٧	٠.٣٦	٠.١٠	٢.٨	١٠.٠	١٦.٨	٢١.٤
المسلمية-الزقازيق	٣.٥	٣٥	٩	٠.٣٩	٠.١٠	٢.٦	١٠.٠	١٥.٤	٢٣.٣
كفر الحمام-الزقازيق	٢.٥	٢٠	٦	٠.٤٢	٠.١٣	٢.٤	٨.٠	١٨.٠	٢٥.٠
-الزقازيق	٣.٥	٣٠	٩	٠.٣٩	٠.١٢	٢.٦	٨.٦	١٨.٠	٢٣.٣
الاحرار-الزقازيق	٢	٢٠	٥	٠.٤٠	٠.١٠	٢.٥	١٠.٠	١٥.٠	٢٤.٠
جامعة الزقازيق-الشام	٢	٢٥	٥	٠.٤٠	٠.٠٨	٢.٥	١٢.٥	١٢.٠	٢٤.٠
-الزقازيق	٣	٢٥	٧	٠.٤٣	٠.١٢	٢.٣	٨.٣	١٦.٨	٢٥.٧
شوبك-الزقازيق	٣.٥	٢٨	٩	٠.٣٩	٠.١٣	٢.٦	٨.٠	١٩.٣	٢٣.٣
الاجمالي	٤٩	٤١٨	١٣٢	٠.٣٧	٠.١٢	٢.٧	٨.٥	١٨.٩	٢٢.٣

الجدول من عمل الباحث اعتماداً على بيانات إدارة الموافق بمحافظة الشرقية مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ إلى ٢٠١٩/٧/٢٥ ، المتosteatas من حساب الباحث.

ملحق (٧) اقتصadiات تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة الإقليمية (الزمنية والمادية) بموافقات مدينة الزقازيق الرئيسية عام ٢٠١٩

الخطوط الإقليمية	تعريفة النقل بالجنية	المسافة الحقيقة بالكم	المسافة النظرية الطبوولوجية كم	المسافة المفقودة بالكم	فائد التكافأة بالجنية	التكافأة الفعلية بالجنية	متوسط زمن الرحلة	متوسط السرعة	فائد الزمن بدقة	الزمن الحقيقي للرحلة
الزقازيق-القاهرة الإسلام	٢٠	٨٠	٦٥	١٥	٣.٨	١٦.٣	٧٥	٦٤	١٦	٥٩
الزقازيق-عبود	٢٢	٨٣	٦٧	١٦	٤.٢	١٧.٨	٨٠	٦٢.٣	١٧	٦٣
الزقازيق-الاسماعيلية	٢١	٧٩	٦٣	١٦	٤.٣	١٦.٧	٧٥	٦٣.٢	١٧	٥٨
الزقازيق-السويس	٤١.٥	١٧٣	١٤٦	٢٧	٦.٥	٣٥	١٥٠	٦٩.٢	٣١	١١٩
الزقازيق-بورسعيد	٤٢	١٧٣	١٤٤	٢٩	٧	٣٥	١٦٠	٦٤.٩	٣١	١٢٩
الزقازيق-العرיש	٧٠	٢٢٠	١٧٩	٤١	١٣	٥٧	٢٧٥	٤٨	٣٣	٢٤٢
الزقازيق-الطور	١٠٠	٢٧٥	٢٢٨	٤٧	١٧.١	٨٢.٩	٣٨٠	٤٣.٤	٣٤	٣٤٦
الزقازيق-شرم الشيخ	١٢٠	٣٣٠	٢٧٤	٥٦	٢٠.٤	٩٩.٦	٤٥٠	٤٤	٤١	٤٠٩
الزقازيق-الاسكندرية	٧٠	١٩٠	١٣٦	٥٤	١٩.٩	٥٠.١	٢٥٠	٤٥.٦	٤١	٢٠٩
الزقازيق-المنصورة	١٧	٥٧	٣٣	٢٤	٧.٢	٩.٨	٦٥	٥٢.٦	٢١	٤٤
الزقازيق-طنطا	١٧	٥٦	٣٤	٢٢	٦.٧	١٠.٣	٧٠	٤٨	١٨	٥٢
الزقازيق-بنها	١٠	٣٨	٢٥	١٣	٣.٤	٦.٦	٤٠	٥٧	١٢	٢٨
الاجمالي	٥٥٠.٥	١٧٥٤	١٣٩٤	٣٦٠	٣.٤	٦.٦	٢٠٧٠	٥٠.٨	١٢	٢٨

الجدول من عمل الباحث اعتماداً على بيانات إدارة الموافقات بمحافظة الشرقية مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ إلى ٢٠١٩/٧/٢٥ ، وتم قياس المسافات من الخريطة الرقمية لمصر لعام ٢٠١٨ .

**ملحق (٨) اقتصاديات تعريف نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة المحلية
الزمنية والمادية (بمواقع مدينة الزقازيق الرئيسية عام ٢٠١٩)**

الخطوط الداخلية	تعريفة النقł في الجنية	المسافة الحقيقة بالكم	المسافة النظرية الطبوغرافية بالكم	المسافة المغوفدة بالكم	فائد التكلفة بالجنيه	متوسط زمن وصول	متوسط السرعة	فائد الزمن باديقية	الزمن الحقيقي للرحلة
الزقازيق-بني شبل نلمون	١.٧٥	٥	٣.٦	١.٤	٠.٥	١٢	٢٥	١.٣	١١
الزقازيق-بندق	٣	٩	٦.٩	٢.١	٠.٧	٢٥	٢٢	٢.٣	٢٤
الزقازيق-شيبة	١.٧٥	٤	٢.٨	١.٢	٠.٥	٢٠	١٢	١.٢	٢٠
الزقازيق-النحاس	٢.٥	٨	٥.١	٢.٩	٠.٩	٢٥	١٩	١.٦	٢٤
الزقازيق-ام الزين	٣.٥	١١	٧.٩	٣.١	١	٣٠	٢٢	٢.٥	٢٩
الزقازيق-القليات	٣.٥	٥	٣.٢	١.٨	١.٣	١٨	١٧	٢.٢	١٨
الزقازيق-بهنيري	٤	١٣	٩.٨	٣.٢	١	٣٥	٢٢	٣	٣٤
الزقازيق-بردين	٣.٥	١٢	٨.٢	٣.٨	١.١	٢٥	٢٩	٢.٤	٢٣
الزقازيق-الزنكلون	٣	٨	٦.٧	١.٣	٠.٥	٢٠	٢٤	٢.٥	١٩
الزقازيق-هرية رزنة	٢.٥	٧	٥.٩	١.١	٠.٤	٢٠	١٧	٢.١	٢٥
الزقازيق-المسلمية	٣.٥	٩	٧.٣	١.٧	٠.٧	٣٥	١٥	٢.٨	٣٥
الزقازيق- كفر الحمام	٢.٥	٦	٤.٢	١.٨	٠.٨	٢٠	١٨	١.٨	١٩
الزقازيق - القراءة	٣.٥	٩	٧.٤	١.٦	٠.٦	٣٠	١٨	٢.٩	٣٠
الزقازيق- الاحرار	٢	٥	٣.٢	١.٨	٠.٧	٢٠	١٥	١.٣	٢٠
جامعة الزقازيق- الزراعة	٢	٥	٣.٤	١.٦	٠.٦	٢٥	١٢	١.٤	٢٥
الزقازيق - العصولوجي	٣	٧	٥.٧	١.٣	٠.٦	٢٥	١٧	٢.٤	٢٥
الزقازيق - شوبك بسطة	٣.٥	٩	٦.٩	٢.١	٠.٨	٢٨	١٩	٢.٧	١
الاجمالي	٤٩	١٣٢	٩٨.٢	٣٣.٨	١٢.٥	٣٦.٥	٢٨	٢.٨	١٧

ملحق (٩) اقتصاديّات تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة على خطوط الحركة الداخلية الزمنية المادية (٢٠١٩) بمواقف مدينة الزقازيق الرئيسية عام ٢٠١٩.

الخطوط الداخلية	تعريفة النقل في الجنية بالكم	المسافة الحقيقة بالكم	المسافة النظرية الطبولوجي بالكم	المسافة المفقودة بالكم	فائدة التكلفة بالجنيه بالجنية	متوسط زمن وصول	متوسط السرعة	فائدة الزمن بادقفيقة	الزمن الحقيقي للرحلة
الزقازيق-العاشر من رمضان	٤٢	١٥	٣٣	٩	٤.١	٥٥	٤٥.٨	٧	٤٨
الزقازيق-بلبيس	٢٠	٩	١٦	٤	١.٨	٣٣	٣٦.٤	٢	٣١
الزقازيق-مينا القمح	١٨	٨	١٤	٤	١.٣	٢٥	٤٣.٢	٣	٢٢
الزقازيق-أبو حماد	١٦	٥	١٢	٤	١.٣	٢٠	٤٨	٣	١٧
الزقازيق-هيها	١٥	٥	١١	٤	١.٥	٢٠	٤٥	٣	١٧
الزقازيق-أبو كبير	٢٢	٨	١٧	٥	١.٩	٣٠	٤٤	٤	٢٦
الزقازيق-الإبراهيمية	١٨	٧	١٥	٣	١.١	٢٤	٤٥	٢	٢٢
الزقازيق-كفر صقر	٢٥	٩	١٩	٦	٢	٤٥	٣٣.٣	٣	٤٢
الزقازيق-أولاد صقر	٣٠	١٠	٢٣	٧	١.٩	٥٥	٣٢.٧	٤	٥١
الزقازيق-الحسينية	٤٨	١٣	٣٩	٩	٢.٧	٦٥	٤٤.٣	٧	٥٨
الزقازيق-فاقوس	٣٧	١١	٣٠	٧	٢.٧	٥٠	٤٤.٤	٥	٤٥
الزقازيق-ديرب نجم	١٨	٧	١٣	٥	١.٢	٢٥	٤٣.٢	٤	٢١
الزقازيق-الصالحية	٤٩	١٢	٣٦	١٣	٣.٥	٦٠	٤٩	١١	٤٩
الزقازيق-القررين	٤٥	١٢	٣٣	١٢	٣.٨	٥٠	٥٤	١٠.٨	٣٩
الاجمالي	٤٠٣	١٣١	٣١١	٩٢	٣.٨	٥٠	٥٤	١٠.٨	٣٩

الجدول من عمل الباحث اعتماداً على بيانات إدارة المواقف بمحافظة الشرقية مع الدراسة الميدانية للباحث خلال الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ إلى ٢٠١٩/٧/٢٥ ، وتم قياس المسافات من الخريطة الرقمية لمصر لعام ٢٠١١٨.

**ملحق (١٠ - أ) درجة رضا قائدى السيارات الاجرة على تعريفة النقل بالخطوط الاقليمية بموافقات
مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩**

درجة الرضا بالعينة الصحيحة						حجم العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩			الخطوط الاقليمية
غير مرضية	مرضية لحد ما	مرضية	مرضية لحد كبير	مرضية جدا	ال المستبعدة	الصحيحة	الكلية		
٦	-	١٢	٨	٦	٣	٣٢	٣٥	الزقازيق-القاهرة	
٢	١	٦	٥	٣	١	١٧	١٨	الزقازيق-عبد	
١	١	٣	٢	١	-	٨	٨	الزقازيق-الاسماعيلية	
٢	٢	١	١	١	-	٧	٧	الزقازيق-السويس	
١	-	١	١	٢	-	٥	٥	الزقازيق-بور سعيد	
٣	١	-	-	-	-	٤	٤	الزقازيق-العرיש	
٢	-	١	-	-	-	٣	٣	الزقازيق- الطور	
٢	١	-	-	-	-	٣	٣	الزقازيق- شرم الشيخ	
٢	٤	٣	١	١	١	١١	١٢	الزقازيق- الاسكندرية	
١	-	٤	٢	٣	١	١٠	١١	الزقازيق- المنصورة	
٥	١	١	١	١	-	٩	٩	الزقازيق-طنطا	
١	٢	٤	٢	٣	١	١٢	١٣	الزقازيق-بنها	
٢٨	١٣	٣٦	٢٣	٢١	٧	١٢١	١٢٨	الاجمالي	
المصدر / الجدول وبيانات درجة الرضا من خلال نتائج استماراة الاستبيان بالملحق رقم (٩) من خلال حصر اجابات السادة قائدى السيارات على الاسئلة رقم (١٠) من اسئلة الملحق وتمثل العينة ١٠ % من مجمل السادة سائقى السيارات بهذه المواقف .									

**ملحق (١٠ - ب) درجة رضا قاندي السيارات الاجرة على تعريةة النقل بالخطوط المحلية بموافقت
مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩**

درجة الرضا بالعينة الصحيحة					حجم العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩			الخطوط المحلية
غير مرضية	مرضية لحد ما	مرضية	مرضية لحد كبير	مرضية جدا	المستبعدة	الصحيحة	الكلية	
٦	٣	٤	٢	١٣	٢	٢٨	٣٠	الزقازيق-العاشر من رمضان
٢	٢	٦	٥	٧	١	٢٢	٢٣	الزقازيق-بلبيس
٦	١	٢	٥	٦	-	٢٠	٢٠	الزقازيق- مينا القمح
٣	١	٥	٤	٣	١	١٦	١٧	الزقازيق-ابو حماد
٥	٣	٢	٢	٣	-	١٥	١٥	الزقازيق- هبها
٣	٤	٣	-	٣	١	١٣	١٤	الزقازيق-ابو كبير
٤	٣	٢	٢	٥	١	١٦	١٧	الزقازيق- الابراهيمية
٣	-	٦	٢	٣	-	١٤	١٤	الزقازيق- كفر صقر
٢	١	٤	٣	٢	-	١٢	١٢	الزقازيق - او لاد صقر
٣	٢	٢	١	٢	-	١٠	١٠	الزقازيق- الحسينية
٤	-	٦	١	١	-	١٢	١٢	الزقازيق-فاقوس
٣	-	٧	٢	٢	-	١٥	١٥	الزقازيق-ديرب نجم
١	-	٣	٢	٢	-	٧	٧	الزقازيق-الصالحية
٢		٤	١	١	-	٩	٩	الزقازيق-القرین
٤٧	٢١	٥٦	٣٢	٥٣	٦	٢٠٩	٢١٥	الاجمالى

المصدر / الجدول وبيانات درجة الرضا من خلال نتائج استماراة الاستبيان بالملحق رقم (٩) من خلال حصر اجابات السادة قاندي السيارات على الاسئلة رقم () من اسئلة الملحق وتمثل العينة ١٠ % من مجمل السادة سائقي السيارات بهذه المواقف .
 تم استبعاد عدد ٧ استمارات استبيان من مجمل هذه الاستمارات نظراً للعدم وضوح الاجابات او وجود اجابات غير مقنعة وغير معتبرة عن سوال الموجة لقياس درجة الرضا عن تعريةة النقل الخاصة بالرکاب سيارات الاجرة على الخطوط الحركة الاقليمية او عدم وجود اي اجابات من السادة قاندي السيارات بهذه المواقف العمومية بمدينة الزقازيق في

الفترة من ٢٠١٩/٣/٢٥ الى ٢٠١٩/٣/٢٥

ملحق (١٠ - ج) درجة رضا قائد السيارات الاجرة على تعريةة النقل بالخطوط الداخلية بموافقات مدينة الزقازيق في عام ٢٠١٩

درجة الرضا بالعينة الصحيحة						حجم العينة المبحوثة في عام ٢٠١٩			الخطوط الداخلية
غير مرضية	مرضية لحد ما	مرضية	مرضية لحد كبير	مرضية جدا	المستبعدة	الصحيحة	الكلية		
١	١	٣	١	٢	-	٨	٨	الزقازيق-بني شبل تلمون	
-	-	٣	-	-	-	٣	٣	الزقازيق-بندق	
٥	١	٧	١	٢	١	١٦	١٧	الزقازيق-شيبة	
٢	-	٢	-	١	-	٥	٥	الزقازيق-النحاس	
٣	-	٣	١	٢	١	٩	١٠	الزقازيق-ام الزين	
٤	٣	٦	٢	٣	٢	١٨	٢٠	الزقازيق-القطايات	
٣	-	٤	١	١	١	٩	١٠	الزقازيق- بهنباي	
٢	١	٥	-	-	-	٨	٨	الزقازيق- بردين	
٢	٢	٢	١	٢	١	١٠	١١	الزقازيق-الزنكلون	
٢	-	٥	٢	١	-	١٠	١٠	الزقازيق-هرية رزنة	
١	٢	٤	-	-	-	٧	٧	الزقازيق-المسلمية	
١	١	٢	١	١	١	٥	٦	الزقازيق- كفر الحمام	
١	-	٣	-	-	-	٤	٤	الزقازيق - الفرافرة	
٢	١	٣	٢	٣	١	١١	١٢	الزقازيق- الاحرار	
٥	١	٨	٢	٢	٢	١٨	٢٠	جامعة الزقازيق- الذىاعة	
٢	-	٣	١	-	١	٦	٧	الزقازيق - العصولوجي	
١	١	٥	١	١	١	٩	١٠	الزقازيق - شوبك بسط	
٣٧	١٤	٦٨	١٦	٢١	١٢	١٥٦	١٦٨	الاجمالي	
المصدر/ الجدول وبيانات درجة الرضا من خلال نتائج استماراة الاستبيان بالمحلق رقم () ص (٩) من خلال حصر اجابات السادة قائدى السيارات على الاسئلة رقم () من اسئلة الملحق وتمثل العينة ١٠ % من مجمل السادة سائقى السيارات بهذه المواقف .									

ملخص :

يتناول البحث تقييم تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة بموافقات الرقازيق على الخطوط المختلفة وذلك للوقوف على أسباب ومحددات الزيادة المطردة في هذه التعريفة ، فضلاً عن إظهار التفاوتات المختلفة فيها ، ثم إظهار العلاقة بين هذه التعريفة وهذه المحددات وتحديد مدى قوتها وضعفها ، وكذلك تقييم مردودها الاقتصادي ، ومدى الرضا عنها .

وانتهى البحث ببعض التوصيات مثل ضرورة اتخاذ مجموعة من الاجراءات لعدم زيادة تعريفة نقل ركاب سيارات الأجرة في الوقت الراهن وفي مقدمتها عدم زيادة أسعار المحروقات ، و الاهتمام بشبكة الطرق الحالية ، ورفع كفاءتها لقليل زمن الرحلة ، وتقليل الوقود المستهلك في الرحلة، مما ينعكس بالإيجاب على المردود الاقتصادي للتعريفة النقلية، وكذا القضاء على ظاهرة المواقف العشوائية.

وتقترن الدراسة إعادة النظر في قيمة تعريفة النقل على العديد من الخطوط الإقليمية والمحلية والداخلية.

Geographical analysis of the taxi fare from the city of Zagazig and the factors affecting it

Summary:

The research deals with assessing the taxi fare of transporting passengers at Zagazig stops on the different lines, in order to determine the causes and determinants of the steady increase in this fare. In addition to showing the different discrepancies therein, then showing the relationship between this fare and these determinants and determining the extent of its strength and weakness, as well as assessing its economic return and the extent of satisfaction with it.

The research ended with some recommendations such as the necessity of taking a set of measures to not increase the fare of transporting taxi passengers at the present time, the foremost of which is not to increase the price of fuel, and to pay attention to the current road network, and to raise its efficiency to reduce the travel time, and to reduce the fuel consumed in the trip, which will positively affect the economic return. The study suggests a review of the value of transport fare on many regional, local and internal lines