

دور السكك الحديدية في نقل السياح داخل جمهورية مصر العربية

حنان رأفت دويدار دعاء سمير حرّه منى فاروق حجاج سيد علي موسى
كلية السياحة والفنادق كلية السياحة والفنادق كلية السياحة والفنادق الرئيس الأسبق للمهنة المصرية
جامعة المنصورة جامعة المنصورة جامعة حلوان العامة للتنشيط السياحي

المخلص

تعتبر السكك الحديدية من أهم الوسائل التي تستخدم في نقل السياح في كثير من دول العالم، وتلعب دوراً هاماً في التنمية السياحية. من هنا تتمثل مشكلة الدراسة في عدم ملاءمة السكك الحديدية في مصر لراحة السياح، مما يمثل أحد معوقات النهوض بقطاع السياحة.

تتبع أهمية الدراسة من مدى الأهمية التي يمثلها النقل بالسكك الحديدية لصناعة السياحة، وإسهامها في تحديد مستوى إدراك السائح وانطباعه عن الرحلة السياحية. هذا وتهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على السكك الحديدية ودورها في نقل السياح، ووضع مقترحات لتطويرها في مصر لتفعيل دورها في النقل السياحي الداخلي. وتقوم الدراسة على فرض مؤداه: "أن عدم ملاءمة السكك الحديدية في مصر بما يتوافق مع راحة السياح يؤثر سلباً في النقل السياحي الداخلي".

اعتمد البحث على المنهج الوصفي "نمط الدراسات المسحية"؛ تم توزيع استمارات الاستبيان على عينة من الخبراء في مجال النقل بالسكك الحديدية، وعينة من الشركات السياحية في مصر؛ في الفترة من يناير حتى مارس 2016. تم تحليل البيانات الواردة باستخدام برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية SPSS. هذا وقد توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج والتوصيات.

الكلمات الدالة: النقل السياحي الداخلي - السكك الحديدية - تحسين الخدمة.

مقدمة

يلعب النقل دوراً هاماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية (Coyle, et al. 2011)، ويعتبر مكوناً أساسياً من مكونات صناعة السياحة، كما يؤثر تأثيراً كبيراً في حياة الأفراد بصفة عامة على الجانب الآخر تعتبر صناعة السياحة من المصادر الرئيسية للدخل القومي، ويعمل بها عشرات الملايين من الأفراد كعمالة مباشرة، وأكثر من ذلك كعمالة غير مباشرة. وحققت خلال العقود الماضية نمواً كبيراً في عواندها، هذا النمو يرتبط بالتطور في العديد من الأنشطة والقطاعات، ومن أبرزها قطاع النقل (Bramo, 2013 & Mason, 2016). سواء الجوي، أو المائي، أو البري. هذا ويواجه النقل بالسكك الحديدية منافسة من وسائل النقل الأخرى، خاصة السيارات (Coyle, et al. 2011)، والطيران منخفض التكاليف (Page and Connell, 2006)، إلا أنه لا يزال يعتبر مكوناً رئيسياً لخدمات النقل في كثير من الدول، خاصة في أوروبا وأمريكا اللاتينية وآسيا؛ سواء فيما يخص النقل اليومي للركاب، أو السفر للمسافات الطويلة (Robinson, et al. 2013).

هذا وتتمثل مشكلة الدراسة في عدم ملاءمة السكك الحديدية في مصر لراحة السياح، مما يمثل أحد معوقات النهوض بقطاع السياحة، وتتبع أهمية الدراسة من مدى الأهمية التي يمثلها النقل بالسكك الحديدية لصناعة السياحة، وإسهامها في تحديد مستوى إدراك السائح وانطباعه عن الرحلة السياحية بشكل عام. هذا وتهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على السكك الحديدية في العالم وفي مصر، ودورها في نقل السياح، ووضع مقترحات لتطوير منظومة السكك الحديدية في مصر لتفعيل دورها في النقل السياحي الداخلي.

1- مدخل لدراسة السكك الحديدية

يرجع تاريخ أول قطار لنقل المسافرين في العالم إلى عام 1830 في إنجلترا بين مدينتي مانشستر وليفربول (Mason, 2016)، وتعتبر مصر ثاني دولة في العالم في تشغيل السكك الحديدية؛ حيث تم البدء في إنشاء أول خط حديدي في عام 1851 (Korkor, 2014)، وتم تشغيله عام 1854 بين الأسكندرية وكفر عيسى بمحافظة الشرقية، وفي عام 1856 تم مد الخط إلى القاهرة ثم إلى عدد من المدن المصرية الرئيسية (Japan International Cooperation Agency & Transoprt Planning Authority, 2012). هذا وتتفاوت القطر حول العالم من حيث المواصفات القياسية والسرعة والراحة ودرجة الاعتمادية تفاوتاً كبيراً؛ على سبيل الأمثلة، القطر فائقة السرعة في اليابان وأوروبا تربط المدن الرئيسية بدرجة عالية من الراحة وبسرعة تصل إلى (300) كم/ساعة، والقطر التي تربط بين المراكز الرئيسية المحورية للنقل، والقطر التي تربط بين المدن الرئيسية، تلك التي تربط بين المدن الأصغر والقرى. فضلاً عن وجود قطر يتم تشغيلها كلياً لنقل السياح (Robinson, et al. 2013). هذا وعلى الرغم من حوادث السكك الحديدية، فإنها لا تزال تعد أكثر أماناً من النقل الطرقي بالسيارات والنقل الجوي (Emmanoulopoulos, 2012). إلا أن تكلفة إنشاء البنية التحتية للسكك الحديدية مرتفعة وتستغرق وقتاً طويلاً (Robinson, et al. 2013).

هذا وتتمثل أكثر مجالات تطوير السكك الحديدية في محور السرعة، ومحور الراحة؛ كأجهزة تكييف الهواء وعربات النوم، واستحداث العديد من وسائل الترفيه. في هذا الإطار، تجدر الإشارة إلى أن من أهم الإنجازات التكنولوجية المتمثلة في قطر؛ "المونوريل" الذي يسير على قضيب واحد بدلاً من قضيبين؛ في اليابان وولاية فلوريدا الأمريكية، قد أثرت إيجابياً في نمو السياحة بهذه المناطق. كذلك فيما يخص قطار الهوفر السريع الذي يسير على وسائد هوائية وليس على قضبان.

هذا وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا أكبر منطقتين في العالم من حيث أطول وأكثر خطوط حديدية (عبد المعطي، 2010)، يليهما جنوب آسيا؛ خاصة الهند وباكستان وبنجلاديش، وشرق آسيا؛ خاصة اليابان وكوريا، فضلاً عن أستراليا في أطرافها الشرقية والجنوبية، وجنوب أفريقيا وشرق الأرجنتين، وسواحل البرازيل. فيما عدا ذلك تقل أطوال السكك الحديدية بجهات العالم الأخرى كما تتباعد المسافات فيما بينهم.

2- العلاقة بين السكك الحديدية والسياحة

تعتبر السياحة صناعة عالمية يشارك فيها مئات الملايين من الأفراد سواء على مستوى السفر الدولي أو الداخلي، ووفقاً لإحصائيات منظمة السياحة العالمية لعام 2014، بلغ عدد السياح (1.087) بليون سائح دولي خلال عام 2013، يشكلون حوالي 14% من سكان العالم (Mason, 2016).

هذا وتساهم القطر في صناعة السياحة في اتجاهين، الأول؛ في كونها وسيلة لنقل السياح إلى مقصدهم السياحي أو التحرك بداخله لممارسة مختلف الأنشطة السياحية، والثاني؛ أنها تمثل في حد ذاتها تجربة سياحية؛ حيث التمتع بالمناظر الطبيعية الخلابة التي يمر بها القطر (Page and Connell, 2006).

بدأت العلاقة بين السكك الحديدية والسياحة بمجرد بدء تشغيلها كوسيلة من وسائل النقل الجماعي. إذ أخذ مشغلوها في نشر المعلومات عن الأماكن السياحية على طول خطوطها في المطويات ووسائل الإعلام الأخرى لجذب الركاب. وقد كانت الأسعار في بدء التشغيل مرتفعة إذا ما تم مقارنتها بالمستوى العام للأسعار في ذلك الوقت، وبالتالي كان لا بد من بذل الجهود لجذب الركاب لضمان النمو المستقر لمشغلي السكك الحديدية، لذلك دأبوا على بذل الجهود التنشيطية لجذب السياح على طول خطوطها. ومع التوسع في خطوط السكك الحديدية أصبح النقل أسهل، وأخذت جداول الرحلات تعلن في الأماكن السياحية بجوار الخطوط الجديدة (Saimyo, 2010).

أما عن أول رحلة سياحية شاملة فقد نظمها توماس كوك في 5 يوليو 1841 بواسطة القطار؛ حيث قام باستئجار قطار، ولأول مرة في التاريخ يتم شراء تذاكر مسبقاً لإعادة بيعها بواسطة وكيل يقوم بكافة ترتيبات الرحلة ذهاباً وعودة، اشترك فيها (570) سائحاً (Page, 2015 & Mason, 2016). وفي عام 1851 نظم رحلات بالسكك الحديدية لنقل السياح من مختلف أنحاء إنجلترا إلى المعرض الكبير المقام في قصر الكريستال في لندن (Mason, 2016). وفي الوقت الحالي توجد الكثير من شركات السكك الحديدية ومنظمي الرحلات السياحية يقدمون عروضاً متكاملة لرحلات سياحية تشمل النقل بالقطر، والإقامة، والانتقال من محطة القطار لوسيلة الإقامة، والمزارات وغيرها من الخدمات المرتبطة بالبرنامج السياحي؛ على سبيل الأمثلة رحلات سياحية شاملة للتحلق على الجليد، ورحلات المغامرات (Robinson, et al. 2013). فضلاً عن برنامج "اكتشف الرحلات في كندا" (<http://www.discoverholidays.ca>)، وبرنامج "الرحلات الشاملة في اليابان" (<http://www.japanpackage.com.au>).

هذا وغالباً ما تركز شركات السكك الحديدية فيما يخص النشاط السياحي على الخطوط والقطر التاريخية، وفي بعض الأحيان تستخدم القطر والعربات الأصلية بعد تجديدها. وعلى غرار السفر بالسفن السياحية والفنادق العائمة؛ أصبحت القطر مقصداً سياحياً أكثر من كونها مجرد وسيلة للنقل، على سبيل المثال، "القطار الأزرق" في جنوب أفريقيا (Robinson, et al. 2013).

3- نماذج لاستخدام السكك الحديدية في النقل السياحي ومنتج سياحي

اشتهرت القطر الأوروبية بارتفاع مستوى الخدمة وجودة الطعام ودقة المواعيد، وهي تعتبر وسيلة تجذب السياح خاصة مع قيام الإتحاد الأوروبي وزيادة الحركة السياحية بعد إزالة القيود الحدودية (البري)، حيث تربط السكك الحديدية بين الموانئ الأوروبية الغربية وتوجه شرقاً حتى تعبر القارة إلى آسيا (عبد العزيز، 2011). من ذلك على سبيل المثال، قطار "إكسبريس الشرق" الذي يبدأ رحلته من لندن حتى أسطنبول، وقطار "جلاسير إكسبريس" في سويسرا، والذي يطلق عليه أيضاً "أبداً قطار إكسبريس في العالم" (Robinson, et al. 2013).

تعد الخطوط الحديدية السويسرية من أهم الخطوط الحديدية المستغلة سياحياً في العالم وأكثرها رفاهية؛ إذ يخصص جزء من إحدى العربات من أجل الأطفال؛ مزوداً بالعاب وبكل ما يحتاجون إليه من وسائل للترفيه، بما في ذلك كراسي خاصة يمكن تحريكها رأسياً لتمكينهم من مشاهدة ما خلف النافذة بسهولة. وروعي في تصميم تلك العربات إمكانية متابعة الأسر لأطفالهم، من جزء العربات المجاور والمخصص لتناول الطعام (الزوكة، 2012).

شركة السكك الحديدية الألمانية التي تقدم خدمة اصطحاب السيارات الخاصة داخل القطر، مما يتيح للسياح السفر لمسافات أطول دون ضغط القيادة لساعات متواصلة، وبمزيد من الراحة داخل عربات النوم، وبمميزات اصطحاب السيارة الخاصة داخل المقصد السياحي. هذا القطر يقدم خدماته في النمسا وفرنسا وإيطاليا، فضلاً عن الخطوط الداخلية (Robinson, et al. 2013).

تعتبر السكك الحديدية الهولندية من أنجح الخطوط الحديدية المستغلة سياحياً في قارة أوروبا. هذا ويوجد برنامج سياحي في هولندا يعرف باسم (شاهد هولندا بالقطر) وهو يعتمد على التجول بالقطر التي تخترق الأقاليم الريفية جميلة المنظر (الزوكة، 2012).

توفر الولايات المتحدة الأمريكية قطراً سياحياً مميزة. فضلاً عن رحلات اليوم الكامل بالقطر؛ كقطار "جراند كانيون" في ولاية أريزونا الأمريكية (Robinson, et al. 2013).

قطر الجولات السياحية الفاخرة في الهند، كقطار العربات الذهبية، الذي حصل على جائزة "القطار الفاخر الرائد في آسيا" ضمن جوائز السفر العالمية عام 2013 (Royal Indian Trains official website, 2014b) حيث يقدم مزيجاً من التراث والثقافة والسياحة البيئية والحياة الشاطئية، كما يقدم وفرة من الحياة البرية للمهتمين والباحثين عنها. كما يتوافر به العديد من الخدمات والتسهيلات التي تضاهي فنادق الخمس نجوم من صالونات مكيفة وصالونات رياضية مجهزة وعربات طعام، ويوفر أيضاً خدمات رجال الأعمال (Royal Indian Trains official website, 2014a). وهناك قطار "قصر فوق العجلات"؛ تم تصنيفه من بين أفضل عشرة قطر على

مستوى العالم كأفخم قطار للرحلات؛ فالرحلة على متنه بمثابة تجربة لحياة الملوك وحكام الهند القدامى؛ حيث الديكور والأطعمة والضيافة داخل القطار، والترحيب بالركاب وفقاً للتقاليد الملكي في كل محطة (Royal Orient Train official website, 2014)؛ فضلاً عن قطار ديكان أوديسي (Deccan Odyssey official website, 2015).

الخطوط الحديدية اليابانية، والتي تستغل بشكل جيد في أغراض السياحة والترويج؛ خاصةً أنها تربط بين معظم جهات الجزر اليابانية (الزوكه، 2012). هذا وتصل سرعة قطر البوليت في اليابان إلى أكثر من (300) كم/ساعة (McCartney, 2013).

4- نقل السياح بالسكك الحديدية داخل جمهورية مصر العربية

تعتبر شبكة السكك الحديدية في مصر أكبر شبكة في الشرق الأوسط وأفريقيا، تخدمها حوالي (820 محطة) (UK Trade & Investment, 2011 & Badr-El-Din & Fathy, 2015)، وتشمل (28) خطاً، تمتد لأكثر من عشرة آلاف كم، وتغطي معظم المناطق المأهولة في الولاية (Korkor, 2014). ويشرف عليها الهيئة القومية لسكك حديد مصر التي أنشئت بالقانون رقم (366) لسنة 1956 (Japan International Cooperation Agency & Transpirt Planning Authority, 2012).

لقد تراجع الإقبال على السكك الحديدية كوسيلة للنقل الداخلي بين المدن المصرية، سواء فيما يتعلق بنقل المسافرين أو البضائع (Ali, 2012). إذ يبلغ نصيبها (32%) من إجمالي أنشطة نقل المسافرين، و(9%) من أنشطة نقل البضائع في (2011/2012) (Korkor, 2012/2011). هذا وتتمثل أبرز مشكلاتها في قصور الصيانة وارتفاع تكلفتها، وقصور العمالة الفنية المدربة كماً وكيفاً، وتهالك وتقدم العربات، سواء فيما يتعلق بحالة المقاعد والنوافذ أو النظافة العامة. هذا فضلاً عن اختراق بعض خطوط القطر المدن نتيجة الزحف العمراني، مما أدى إلى كثرة الحوادث. و تدهور البنية الأساسية للسكك الحديدية من خطوط وفلنكات ومزلقات، وانخفاض دخل العاملين (عراقي وآخرون، 2002).

في هذا الإطار، تجدر الإشارة إلى أن القطر عالية الجودة من حيث الراحة والسرعة تتركز فقط في الخطوط المباشرة بين المدن الكبرى فقط؛ كخط (القاهرة/الأسكندرية)، وخط (القاهرة/الأقصر-أسوان) (Ali, 2012) الذي يعتبر خطاً سياحياً هاماً، خاصةً قطار النوم السياحي. هذا وتسهم تلك الخطوط في السياحة الداخلية خاصةً في فصل الصيف وأجازة نصف العام (عبد العزيز، 2011). ولكن بصفة عامة تحتاج السكك الحديدية في مصر إلى التطوير وتحسين جودة خدماتها (Ahmed, 2015).

الدراسة الميدانية

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي "نمط الدراسات المسحية"؛ عن طريق استبيان تم توزيعه على عينة من 28 خبيراً في قطاع النقل بالسكك الحديدية في مصر، علماً بأن هذه العينة ليس لها مرجع إحصائي نظراً لصعوبة تحديد الحجم الفعلي للمجتمع، ولكنها تعتبر كافية لتحقيق أهداف البحث من حيث التعرف على آراء الخبراء في نشاط السكك الحديدية، وأبرز مشكلاتها للوصول إلى مقترحات تسهم في حلها وتطوير السكك الحديدية وتفعيل دورها في نقل السياح. تم اختيار العينة تبعاً لسنوات الخبرة في هذا المجال بحيث لا تقل عن 20 عاماً.

كما تم تصميم استمارة استبيان وتوزيعها من خلال الزيارات الميدانية على عينة عشوائية من شركات السياحة فئة (أ) في مصر، للوقوف على تقييمها لدور السكك الحديدية بالنسبة للنشاط السياحي. تم توزيع الاستبيان على 100 شركة سياحية بنسبة 4.65%، علماً بأن المجتمع الكلي للدراسة (2150) شركة سياحية فئة (أ)؛ وذلك وفقاً لإحصائيات غرفة شركات ووكالات السفر والسياحة حتى ديسمبر 2015 (غرفة شركات ووكالات السفر والسياحة، 2016). تم استرداد (82) استمارة استبيان بنسبة (82%) وهي ما تم إجراء التحليل الإحصائي عليها؛ من خلال برنامج الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS).

• اختبار الصدق والثبات:

جدول (1): معامل الثبات لعينة الخبراء

معامل الصدق	معامل الثبات (ألفا)	عدد العبارات	حجم العينة	المجتمع الذي تنتمي إليه العينة
84%	71%	10	28	خبراء السكك الحديدية

يتضح من جدول (1)، أن معامل الثبات لآراء عينة الدراسة من خبراء السكك الحديدية 71%، وأن معامل الصدق في الاستجابات بلغ (84%)، مما يعني ثبات وصدق عينة الدراسة.

جدول (2): معامل الثبات لعينة الشركات السياحية فئة (أ) في مصر

معامل الصدق	معامل الثبات (ألفا)	عدد العبارات	حجم العينة	المجتمع الذي تنتمي إليه العينة
85%	72%	12	82	الشركات السياحية

يتضح من جدول (2)، أن معامل الثبات لآراء عينة الدراسة من الشركات السياحية 72%، وأن معامل الصدق في الاستجابات بلغ (85%)، مما يعني ثبات وصدق عينة الدراسة.

تقييم السكك الحديدية وسبل تطويرها من وجهة نظر الخبراء
قيام السكك الحديدية بدورها الأمثل في النقل السياحي في الوقت الحالي:

جدول (3): قيام السكك الحديدية بدورها الأمثل في النقل السياحي

الكود	الرأي	التكرار	النسبة (%)
1	نعم	7	25.00
2	لا	21	75.00
	الإجمالي	28	100

يتبين من جدول (3)، أن 75% من عينة الخبراء أشاروا إلى عدم قيام السكك الحديدية بدورها الأمثل في النقل السياحي الداخلي في الوقت الحالي. ربما يرجع ذلك للعديد من الأسباب كتدني مستوى الخدمة بالقطر، وحوادثها، وأحداث الاضطراب الأمني التي مرت بها البلاد والتي أدت إلى توقف حركة القطر لفترات متقطعة خلال السنوات الخمس الماضية.

2/1/5- أبرز مشكلات السكك الحديدية.

جدول (4): آراء الخبراء في أبرز مشكلات السكك الحديدية

كود	المشكلات	التكرار*	النسبة (%)	الترتيب
1	الإهمال وعدم الاهتمام بتطويرها	17	26.98	2
1	عدم مواكبتها للتكنولوجيا الحديثة	8	12.70	5
1	تدني مستوى الخدمة	9	14.29	4
1	عدم الاهتمام بنظافتها ومظهرها الداخلي والخارجي	11	17.46	3
1	قصور الصيانة	18	28.57	1

* إمكانية اختيار أكثر من إجابة

يتضح من جدول (4)، أن 28.57% من الخبراء في قطاع السكك الحديدية الذين شملتهم الدراسة الميدانية يرون أن أبرز مشكلاتها تتمثل في قصور الصيانة، يليها الإهمال وعدم الاهتمام بتطويرها من وجهة نظر 26.98% من العينة. هذا بينما أشار 17.46% إلى أن عدم الاهتمام بنظافتها ومظهرها من الداخل والخارج يعد إحدى أبرز المشكلات؛ خاصة فيما يخص نقل السياح، يلي ذلك تدني مستوى الخدمات، ثم عدم مواكبة التكنولوجيا الحديثة؛ من وجهة نظر 14.29% و 12.98% من الخبراء على الترتيب.

يتوافق هذا مع ما ذكر في أحد الأبحاث أن السكك الحديدية في مصر تعتمد كثيراً على العنصر البشري في تشغيلها، فضلاً عن محدودية استخدام التكنولوجيا مما يؤثر على سلامتها، ذلك أن استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يمكن أن يحد من اصطدام القطر أو خروجها عن القضبان. كما أن التكنولوجيا سوف تكون قادرة على تتبع القطر أثناء التشغيل وتنسيق حركتها بشكل أفضل (Badr-El-Din and Fathy, 2015).

كما يؤكد الخبراء على ضرورة استخدام التكنولوجيا الحديثة في قطاع السكك الحديدية لتحسين أداء الخدمة، ورضاء العملاء (Coyle, et al. 2011).

دور السكك الحديدية في نقل السياح داخل جمهورية مصر العربية

مقترحات للنهوض بالسكك الحديدية المصرية؛ خاصة لتفعيل دورها في النقل السياحي:

جدول (5): مقترحات عينة الخبراء للنهوض بالسكك الحديدية في مصر

الترتيب	النسبة (%)	التكرار *	المقترحات	كود
5م	11.76	8	الخصخصة	1
1	20.59	14	تخصيص الدعم المالي الكافي لها	1
4	14.71	10	إعادة هيكلة المؤسسات المعنية بها	1
5	11.76	8	الاهتمام بنظافتها ومظهرها وشكلها الحضاري	1
3	16.18	11	تحسين مستوى الخدمات بها	1
2	17.65	12	إدخال وسائل الراحة والترفيه بها	1

* إمكانية اختيار أكثر من إجابة

يتضح من جدول (5)، إنه للنهوض بالسكك الحديدية المصرية لتفعيل دورها في نقل السياح، لابد من تخصيص الدعم المالي الكافي لها وذلك من وجهة نظر 20.59% من مفردات العينة. يلي ذلك إدخال وسائل الراحة والترفيه لجذب السياح؛ كما أشار إلى ذلك 17.65% من العينة، ثم تحسين مستوى الخدمات المقدمة بالقطر والمحطات؛ من وجهة نظر 16.18% من العينة، يلي ذلك إعادة هيكلة المؤسسات المعنية بالسكك الحديدية من وجهة نظر 14.71% من العينة. هذا وأشار 11.76% إلى ضرورة الاهتمام بمظهرها الحضاري ونظافتها، وأخيراً الإتجاه نحو خصصتها.

هذا وقد أشار تقرير وزارة التجارة والاستثمار البريطانية عام 2011 عن فرص السكك الحديدية في مصر، إلى أن الحكومة المصرية في حاجة لإصلاح وتحديث السكك الحديدية، ورفع الأموال المخصصة لذلك إلى 7.04 بليون دولار، مع اعتبار ذلك من الأولويات في الوقت الحاضر. كما يمكن أن يسمح للقطاع الخاص بالمشاركة في وتشغيل السكك الحديدية (UK Trade & Investment, 2011).

مدى مساهمة السكك الحديدية في الحد من مشكلة الإزدحام المروري وحوادث الطرق.

جدول (6): آراء عينة الخبراء في مدى مساهمة السكك الحديدية في الحد من الإزدحام المروري وحوادث الطرق

الكود	الرأي	التكرار	النسبة (%)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف
1	نعم	7	25.00	2.18	0.55	%25.23
2	إلى حد ما	19	67.86			
3	لا	2	7.14			
	الإجمالي	28	100			

يتبين من جدول (6) أن رأي عينة الخبراء في مدى مساهمة السكك الحديدية في تخفيف الإزدحام المروري وحوادث الطرق يأتي بمتوسط (2.18) في إتجاه المساهمة إلى حد ما وقد أشار إلى ذلك (67.86%) من عينة الدراسة، وأشار (25%) إلى إسهامها الفعلي في ذلك. بينما أشار (7.14%) إلى عدم قيام السكك الحديدية بدورها في التخفيف من الإزدحام المروري وحوادث الطرق حالياً. وذلك بمعامل اختلاف (25.23%). هذا وقد أكد الخبراء على أن السكك الحديدية حال تفعيلها بالطريقة المثلى سوف تسهم كثيراً في الحد من مشكلة الإزدحام المروري وتقليل حوادث الطرق.

ينفق هذا مع ما أشار إليه (Korkor, 2014)، من أن القصور في فاعلية وكفاءة سياسات وخطط تطوير السكك الحديدية وبنيتها التحتية في مصر، فضلاً عن قصور صيانتها، أدى إلى إخفاقها في التكامل بفاعلية مع وسائل النقل الأخرى.

السكك الحديدية تحتل مركز الصدارة في المنافسة مع وسائل النقل الأخرى.

جدول (7): رأي عينة الخبراء في مدى تصدر السكك الحديدية المنافسة مع وسائل النقل الأخرى

الكود	الرأي	التكرار	النسبة (%)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف
1	نعم	3	10.71	2.54	0.69	27.16%
2	إلى حد ما	9	32.14			
3	لا	16	57.14			
	الإجمالي	28	100			

يتبين من جدول (7)، أن آراء عينة الخبراء الذين شملتهم الدراسة الميدانية يأتي بمتوسط (2.54) في اتجاه عدم احتلال السكك الحديدية لمركز الصدارة في المنافسة مع وسائل النقل الأخرى في الوقت الحالي. إذ أشار إلى ذلك (57.14%) من العينة، بمعامل اختلاف 27.16%. هذا بينما أشار (32.14%) إلى أن السكك الحديدية في مصر إلى حد ما لها مكان الصدارة بين غيرها من وسائل النقل.

هذا وقد أشار McCartney, 2013، إلى وجود منافسة متصاعدة بين مختلف وسائل النقل على مستوى العالم؛ على سبيل المثال، فإن خطوط السكك الحديدية فائقة السرعة تنافس خطوط الطيران، فكلاهما يقدم خدمات متشابهة كدرجات السفر المتباعدة، ووسائل الترفيه، وخدمة الواي فاي. حيث يعقد المسافرون مقارنة كبيرة فيما يتعلق بالتوقيتات المتاحة للسفر، والراحة والأمان والتكلفة والخدمات المقدمة. كما أشار إلى ضرورة أن تشمل إستراتيجية تطوير السياحة والنقل لأي دولة على الإتجاه التكامل بين مختلف وسائل النقل، أكثر من التركيز على المنافسة بينهم.

كما أكد (Ali, 2012)، أن النقل الداخلي بالسكك الحديدية في مصر يواجه منافسة من السيارات الخاصة، والأوتوبيسات والنقل الجوي.

سبب العزوف عن ركوب القطر في مصر.

جدول (8): آراء عينة الخبراء في أسباب قلة مستخدمي السكك الحديدية

الكود	السبب	التكرار *	النسبة (%)	الترتيب
1	الازدحام.	12	19.67	3
1	كثرة حوادث القطر.	13	21.31	2
1	عدم الاهتمام وعدم التطوير.	10	16.39	4
1	قصور في تحسين خدماتها.	19	31.15	1

* إمكانية اختيار أكثر من إجابة

يتضح من جدول (8)، أن سبب العزوف عن القطر يتمثل في الآتي: عدم الاهتمام بتحسين مستوى الخدمات بها من وجهة نظر (31.15%) من مفردات العينة، ثم كثرة حوادث السكك الحديدية مما أفقد الثقة بها لدى بعض مستخدميها، وجعلتهم يشعرون بأنها وسيلة نقل غير آمنة من وجهة نظر (21.31%) من مفردات العينة. يلي ذلك ازدحام القطر وقد أشار إلى ذلك (19.67%) من الخبراء. هذا وقد أشار (11.48%) من مفردات العينة إلى أن عدم الاهتمام بالقطر وعدم تطويرها هو السبب وراء العزوف عنها.

يتفق هذا ما ما أشار إليه (Ali, 2012)، الذي أوضح انخفاض أعداد المسافرين بالسكك الحديدية في مصر في الأونة الأخيرة، بسبب ضعف الخدمة وكثرة الحوادث.

نتائج الدراسة الميدانية الخاصة بعينة من الخبراء في قطاع السكك الحديدية في مصر.

عدم قيام السكك الحديدية بدورها خلال الفترة الحالية في النقل السياحي الداخلي لتدني مستوى الخدمات بالقطر، وحوادثها، والاضطراب الأمني.

تتمثل أبرز مشكلات السكك الحديدية في قصور الصيانة، ثم الإهمال وعدم الاهتمام بتطويرها وبنظافتها ومظهرها من الداخل والخارج. يلي ذلك تدني مستوى الخدمات بالقطر، ثم عدم مواكبتها للتكنولوجيا الحديثة.

دور السكك الحديدية في نقل السياح داخل جمهورية مصر العربية

تتمثل مقترحات النهوض بالسكك الحديدية المصرية؛ وخاصةً لنقل السياح، في تخصيص الدعم المالي لحل مشكلاتها وتطويرها وإدخال وسائل الراحة والترفيه لجذب السياح، وتحسين الخدمات المقدمة في المحطات وعلى متن القطر؛ فضلاً عن إعادة هيكلة مؤسساتها، والاهتمام بمظهرها ونظافتها، وأخيراً الإتيان نحو تخصيصها جزئياً.

تسهم السكك الحديدية إلى حد ما في تخفيف الإزدحام المروري وحوادث الطرق في الوقت الحالي.

عدم احتلال السكك الحديدية لصدارة المنافسة مع وسائل النقل الأخرى في الوقت الحالي.

يرجع عزوف مرتادي القطر عنها إلى عدم الاهتمام بتحسين مستوى خدماتها، ثم كثرة حوادث السكك الحديدية مما أفقد الثقة بها لدى بعض مستخدميها. يلي ذلك ازدحام القطر.

تقييم شركات السياحة للسكك الحديدية كوسيلة لنقل السياح

مدى إقبال السياح على استخدام القطر عند التنقل بين المواقع السياحية في مصر.

جدول (9): مدى تفضيل السياح لرحلات القطر في مصر بصفة عامة

الترتيب	معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة(%)	التكرار	المدى	الكود
1	%36.17	0.51	1.41	51.22	42	ضعيف	1
2				46.34	38	متوسط	2
3				2.44	2	كبير	3
				100	82	الإجمالي	

يتبين من جدول (9) أن عينة شركات السياحة تشير إلى أن تفضيل السياح الوافدين من خلالها لرحلات القطر داخل مصر بصفة عامة يأتي بمتوسط (1.41) في اتجاه ضعف التفضيل، حيث أشار إلى ذلك (51.22%) من حجم العينة؛ وأشار (46.34%) إلى أن الإقبال متوسط.

- مدى تفضيل السياح للقطر كوسيلة للقيام برحلة للمواقع السياحية في صعيد مصر.

جدول (10): مدى تفضيل السياح لرحلات القطر إلى صعيد مصر

الترتيب	معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة(%)	التكرار	المدى	الكود
1	%42.77	0.74	1.73	43.90	36	ضعيف	1
2				39.02	32	متوسط	2
3				17.07	14	كبير	3
				100	82	الإجمالي	

يتضح من جدول (10)، أن شركات السياحة التي شملتها الدراسة الميدانية تشير إلى أن السياح الوافدين من خلالها يفضلون استقلال القطر عند قيامهم برحلة إلى صعيد مصر كوسيلة للوصول إلى المواقع السياحية التي يرغبون في زيارتها، وذلك بمتوسط (1.73) في الاتجاه المتوسط بمعامل اختلاف (42.77%). يرجع ذلك إلى أسباب عديدة لعل من أهمها تدني مستوى الخدمات على متن القطر. إذ أشارت (43.9%) إلى ضعف التفضيل، وأشار (39.02%) من شركات السياحة إلى أن السياح يفضلون استقلال القطر بمعدل متوسط. بينما لم يشر إلى تفضيل السياح الكبير للسكك الحديدية إلى صعيد مصر سوى (17.07%) من العينة.

هذا وقد أشار (Ali, 2012)، إلى أن معظم السياح يفضلون استقلال القطر في مصر؛ خط القاهرة/ الأقصر - أسوان، وأنها تعتبر جاذبة بالنسبة لهم، حيث يقضون يوماً أو ليلة على متن القطر، يستطيعون خلالها مشاهدة معظم المدن المصرية التي يمر عليها القطر، فتعتبر تجربة فريدة بالنسبة لهم.

- توافق مستوى الخدمات على متن القطر مع راحة السياح واحتياجات شركات السياحة.

جدول (11): توافق مستوى الخدمات على متن القطر مع السياح واحتياجات شركات السياحة

الكود	الرأي	التكرار	النسبة (%)
1	نعم	26	31.71
2	لا	56	68.29
	الإجمالي	82	100

يتبين من جدول (11)، أن (68.29%) من عينة شركات السياحة أشاروا إلى عدم تناسب خدمات السكك الحديدية في مصر مع احتياجاتهم لتنفيذ برامجهم السياحية، ومع متطلبات السياح. أي أن القطر في حاجة إلى مزيد من الاهتمام والتطوير كي تصبح أكثر تناسبا وملاءمة لاحتياجات السياح وشركات السياحة.

- مستوى الخدمة بالقطار.

جدول (12): تقدير عينة شركات السياحة لمستوى الخدمة بالقطار

الكود	التقييم	التكرار	النسبة (%)	الترتيب
1	ممتاز	0	0.00	4
2	جيدة جداً	6	7.32	3
3	متوسط	36	43.90	2
4	ضعيف	40	48.78	1
	الإجمالي	82	100	

يتبين من جدول (12)، أن (48.78%) من عينة شركات السياحة أشاروا إلى ضعف مستوى الخدمة على متن القطر المصرية، وأنها تحتاج إلى مزيد من التطوير والاهتمام. وأوضح (43.9%) منهم أن مستوى الخدمة متوسط. هذا ولم يشر إلى جودة الخدمة سوى (7.32%) فقط من مفردات العينة، مما يدل على أن الخدمات المقدمة على متن القطر لم تلق الاهتمام الكافي، وتحتاج إلى تطوير. هذا فضلاً عن عدم إتاحة وسائل الترفيه بالقطر أثناء الرحلات مثل التلفاز وشبكات "واي فاي" والمجلات وغيرها من الوسائل التي تجعل من الرحلة بالقطار تجربة فريدة للسائح. كما أشار بعض مفردات العينة إلى عدم تناسب مظهر مقدمي الخدمة داخل القطر أو المحطات مع متطلبات العمل السياحي.

- أهم المشكلات التي تواجه السياح عند ركوبهم للقطار.

جدول (13): المشكلات التي تواجه السياح عند استقلالهم للقطار في مصر

الكود	المشكلات	التكرار*	النسبة (%)	الترتيب
1	السرقه وغياب الأمن	64	17.49	3
1	مضايقات الباعة الجائلين والمتسولين	78	21.31	1
1	الملل وقصور وسائل الترفيه بالقطار	76	20.77	2
1	مستوى الخدمة لا يليق بالسياح	76	20.77	م2

* إمكانية اختيار أكثر من إجابة

دور السكك الحديدية في نقل السياح داخل جمهورية مصر العربية

يوضح جدول (13)، أبرز المشكلات التي تواجه السياح حال استقلالهم للقطر في مصر، كالتالي: التعرض لمضايقات من الباعة الجائلين والمتسولين؛ من وجهة نظر (21.31%) من شركات العينة. ثم الشعور بالملل وغياب وسائل الترفيه أثناء الرحلة بالقطار، وتدني مستوى الخدمة وعدم ملاءمتها للنشاط السياحي؛ إذ أشار إلى ذلك (20.77%) من شركات العينة.

مواجهة شركات السياحة لمشكلات عند إدراج القطر كوسيلة للنقل ضمن برامجها السياحية.

جدول (14): مواجهة مشكلات عند إدراج القطر كوسيلة للتنقل في البرامج السياحية

الكود	الرأي	التكرار	النسبة (%)
1	نعم	35	85.37
2	لا	6	14.63
	الإجمالي	41	100

يتبين من جدول (14)، أن (85.37%) من شركات السياحة التي شملتها الدراسة الميدانية تواجه مشكلات عند إدراج القطر كوسيلة للنقل في البرامج السياحية التي تنفذها، خاصة ما يتعلق منها بعدم رضاء السياح عن مدى تطور عربات القطر، ومستوى النظافة.

مدى ملاءمة القطر المصرية مع متطلبات نقل السياح.

جدول (15): مدى ملاءمة القطر المصرية لنقل السياح

الكود	الرأي	التكرار	النسبة (%)	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف
1	نعم	3	7.32	2.62	0.61	%23.28
2	إلى حد ما	7	17.07			
3	لا	31	75.61			
	الإجمالي	41	100			

يتبين من جدول (15)، أن رأي عينة شركات السياحة في مدى ملاءمة القطر المصرية بوضعها الحالي لنقل السياح يأتي بمتوسط (2.32) في اتجاه عدم ال، بمعامل اختلاف (23.28%) وذلك كما أشار (75.61%) من مفردات العينة. بينما أوضح (17.17%) أنها إلى حد ما.

مقترحات شركات السياحة لتطوير السكك الحديدية، لتفعيل دورها في النقل السياحي.

- إعادة هيكلة منظومة السكك الحديدية، مع الأخذ في الاعتبار تجارب الدول التي سبقت مصر في هذا المجال، واستبدال قطر حديثة بالقديم؛
 - إنشاء شبكة قطر فائقة السرعة بين القاهرة والإسكندرية وباقي المحافظات السياحية، وتصميم خطة تسويقية تتسم بالمصداقية؛
 - زيادة وسائل الأمان، وتوفير قطر مجهزة طبيياً؛
 - الاهتمام بنظافة القطر من الداخل، وإدخال عربات مجهزة عازلة للصوت، فضلاً عن توفير دورات مياه نظيفة داخل القطر؛
 - منع المتسولين والباعة الجائلين بالقطر للحفاظ على الشكل الحضاري، ومنعاً لحدوث مضايقات للركاب؛
 - حسن التعامل مع السائح منذ لحظة دخوله لمحطة القطر حتى خروجه منها.
- نتائج الدراسة الميدانية الخاصة بعينة من شركات السياحة فئة (أ) في مصر.
- يفضل السياح إلى حد ما استقلال القطر عند قيامهم برحلة إلى صعيد مصر كوسيلة للوصول إلى المواقع السياحية التي يرغبون في زيارتها، غير أن إقبالهم على استخدامها للتنقل بين باقي المواقع السياحية داخل جمهورية مصر العربية ضعيف.
 - ضعف مستوى الخدمة المقدمة على القطر المصرية، وعدم تناسبها مع متطلبات السياح واحتياجات شركات السياحة لتنفيذ برامجها السياحية؛ تبعاً لذلك فإن القطر في حاجة إلى مزيد من الاهتمام والتطوير.
 - إن السياح من مرتادي القطر في مصر يفتقدون وسائل الترفيه أثناء رحلاتهم، الأمر الذي يجعلهم يشعرون بالملل. فضلاً عن عدم تناسب مظهر مقدمي الخدمة داخل القطر أو المحطات مع متطلبات العمل السياحي.

- تتمثل أهم المشكلات التي تواجه السياح حال استقلالهم للقطر في مصر في التعرض لمضايقات من الباعة الجائلين والمتسولين؛ ثم الشعور بالملل والحاجة إلى وسائل ترفيه أثناء الرحلة بالقطار، وتدني مستوى الخدمة وعدم ملاءمتها للنشاط السياحي.

- تواجه معظم شركات السياحة مشكلات عند إدراج القطر كوسيلة للنقل في برامجها السياحية؛ خاصةً عدم رضاء السياح عن مدى تطور عربات القطر، ومستوى النظافة.

3/5- اختبار صحة الفرض

تقوم الدراسة على فرض مؤداها: " عدم ملاءمة السكك الحديدية في مصر لراحة السياح يؤثر سلباً في النقل السياحي الداخلي".
تم استخدام اختبار (T- Test) الذي يفيد في الكشف عن وجود اختلاف معنوي لمتوسط مجتمع الدراسة الذي سحبت منه العينة عن قيمة ثابتة، كذلك إمكانية تقدير فترة الثقة لمتوسط المجتمع.

جدول (16): نتائج اختبار (t) للفروق بين إيجابيات وسلبيات السكك الحديدية من وجهة نظر الخبراء

عينة الدراسة	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة t	مستوى المعنوية
الخبراء	28	2.39	1.10	12.83	0.001
	28	6.89	0.79		

(ن) = عدد الأفراد الذين أعطوا أجوبة غير محايدة

يتضح من جدول (16) الخاص بالخبراء في قطاع السكك الحديدية أن متوسط الإيجابيات بلغ (2.39) ومتوسط السلبيات (6.89)، وقيمة "t" (12.83) ومستوى المعنوية (0.001) وهو أقل من (0.05)، مما يدل على وجود فروق دالة إحصائياً بين الإيجابيات والسلبيات في قطاع السكك الحديدية لصالح السلبيات من وجهة نظر عينة الدراسة من الخبراء، ويعني ذلك أن هذا القطاع يحتاج إلى علاج السلبيات ووضع خطة لتطوير هذا المرفق.

جدول (17): نتائج اختبار (t) للفروق بين إيجابيات وسلبيات السكك الحديدية من وجهة نظر شركات السياحة

عينة الدراسة	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة t	مستوى المعنوية
شركات السياحة	82	1.60	1.13	14.62	0.001
	82	8.08	1.97		

(ن) = عدد الأفراد الذين أعطوا أجوبة غير محايدة

يتضح من جدول (17) الخاص بعينة الدراسة من شركات السياحة أن متوسط الإيجابيات بلغ (1.6) ومتوسط السلبيات (8.08)، وقيمة "t" (14.62) ومستوى المعنوية (0.001) وهو أقل من (0.05) بمعنى وجود فروق دالة إحصائياً بين الإيجابيات والسلبيات في قطاع السكك الحديدية لصالح السلبيات من وجهة نظر عينة الدراسة من شركات السياحة. ويعني ذلك أن هذا القطاع يحتاج إلى علاج السلبيات ووضع خطة لتطوير هذا المرفق حتى تستطيع هذه الشركات الاعتماد عليه كوسيلة نقل للسياح.

بالتالي يتضح مما سبق صحة الفرض الرئيسي للدراسة.

6- استراتيجية مقترحة لتطوير السكك الحديدية المصرية

يتطلب تطوير السكك الحديدية المصرية تضافر جهود المجتمع ككل، وتنمية الوعي باحترام الملكية العامة. هذا ويقترح أن ترتكز إستراتيجية التطوير على ثلاثة محاور رئيسية، تتمثل في المحور الإداري، ومحور السلامة والأمن، والمحور التجاري؛ كالتالي:

المحور الإداري:

- توفير بيئة تخطيطية منضبطة، ووجود خطة تطوير ثابتة ممنهجة لا تتأثر بتغير القيادات العليا؛

- إصلاح البيئة التنظيمية؛ وإعادة هيكلة الهيئة القومية لسكك حديد مصر، وتبني أسلوب جديد في الإدارة بدلاً من الأساليب التقليدية؛

- إنشاء نظام آلي لإدارة المعلومات، وتعزيز قدرات الموارد البشرية؛

- إنشاء شركة تابعة لإدارة وتشغيل بعض الخطوط ذات الطبيعة الخاصة، إما خطوط سريعة أو خطوط استثمارية لخدمة المناطق السياحية؛

- التعاون بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر وكليات الهندسة بالجامعات المصرية، للبحث عن أفكار جديدة وبتكاليف قليلة لتطوير المنظومة.

محور السلامة والأمن:

- وضع أسس ومعايير للسلامة في المحطات وداخل القطر، وأسس لمتابعتها ومراقبتها. أيضاً التفتيش المفاجئ على المحطات والقطر، وذلك لمنع الحوادث قبل وقوعها.
- التعاقد مع شركات أمن صناعي، وخبراء أجانب لديهم خبرة بملف السكة الحديد للاستفادة بخبراتهم لكي تقوم بالتفتيش والرقابة على قطاع السلامة والأمن، والتحقيق في حوادث القطر، وتقييم وتحديد المخاطر، فضلاً عن الكشف عن مواطن الضعف وإصلاحها.
- الصيانة الدورية للبنية التحتية من فلنكات وقضبان وخطوط ومزلقانات، فضلاً عن جدول الصيانة الدورية للقطر.
- تحويل المزلقانات ذات الكثافة المرورية العالية إلى أنفاق وكباري علوية، حماية للمشاه.
- إنشاء كاميرات مراقبة على المحطات الرئيسية ذات الكثافة العالية.
- الاستعانة بكوادر بشرية من الخارج لتدريب العاملين في تشغيل وصيانة السكك الحديدية.
- الاستعانة بشبكة لاسلكي خاصة تربط العاملين بالسكك الحديدية من سائقي القطر وعمال المزلقانات إلى مراقبي حركة القطر؛ لضمان التواصل والتنسيق وتدفق المعلومات، والعمل من خلال فريق.
- تحديث المزلقانات تحديثاً يعتمد على العنصر البشري بشكل أقل، بالإضافة إلى حصر كافة المناطق التي يتم سرقة الفلنكات الحديدية منها.

المحور التجاري:

- تطوير المحطات من خلال مستثمرين وفق مواصفات وشروط محددة تضعها الهيئة القومية لسكك حديد مصر بنظام حق الانتفاع لمدة خمس سنوات، فضلاً عن الاستغلال التجاري للفراغات المتاحة في المحطات وما حولها، وفي حرم السكة الحديد مقابل تطوير ونظافة المحطة. بذلك لا تتحمل الدولة عبء تطويرها، وتوجيه الميزانية المخصصة لأمر أخرى كسراء عربات حديثة ومتطورة، أو صيانة القضبان والمزلقانات وغيرها.
- قيام الشركات الكبرى والفنادق وشركات السياحة بتوقيع عقود مع الهيئة القومية لسكك حديد مصر للدعاية عن منتجاتها على القطر وداخل المحطات، على أن تقوم بتطوير هذه وتلك. هذا ويمكن أن يتم ذلك من خلال الآتي:
- قيام تلك الشركات، على سبيل الأمثلة: كاكولا، بيبسي، جونسون، كاريير، هاي سينس، يونيون إير، سامسونج، ونوكيا؛ برعاية القطار من صيانة دورية ونظافة وطلاء وصيانة مقاعد وغير ذلك مقابل أن يكون للشركة حق استغلال كل جزء في القطار من الخارج والداخل؛ للإعلان عن منتجاتها وخدماتها؛ فضلاً عن وضع الشعار الخاص بها على التذاكر وزر العاملين.
- يعرف القطار باسم الشركة الراعية بدلاً من أن يسمى "قطار السابعة" أو "قطار الصعيد" أو "قطار النوم"، يسمى "قطار يونيون إير"، "قطار ترافكو"، "قطار مصر للسياحة" وهكذا.
- إجراء منافسة بين الشركات المتعاقدة، ومنح تخفيضات وتسهيلات للشركات التي تحقق أعلى مستوى من الجودة، وتجديد التعاقد معها. بذلك يتم إتاحة فرصة للقطاع الخاص الجاد للمشاركة في هذا النشاط الحيوي.
- هذا ويمكن أن تسهم تلك الاستراتيجية المقترحة في الارتقاء بجودة الخدمة، وتفعيل دور القطر في نقل السياح داخل جمهورية مصر العربية.

النتائج العامة للدراسة

توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج، كما يلي:

- 1- تعد السكك الحديدية المصرية من أقدم السكك الحديدية بالعالم. كما تعد مرفقا حيويًا لا غنى عنه في حركة النقل الداخلي.
- 2- عدم تناسب مستوى الخدمات المقدمة بالقطر مع متطلبات جذب السياح.
- 3- إن تخصيص الدعم المالي للسكك الحديدية سوف يعمل على حل مشكلاتها، ويسهم في تطويرها وخاصةً في مجال السياحة، وكذلك في تحسين مستوى الخدمات بها.
- 4- إن الاستعانة بكوادر بشرية عالية المستوى يمثل أحد الحلول المقترحة لعودة السكك الحديدية لسباق المنافسة مع وسائل النقل البري الأخرى.
- 5- ضعف إقبال السياح على استخدام القطر في مصر يرجع إلى ضعف مستوى النظافة، ضعف التواجد الأمني بداخلها؛ فضلاً عن ضعف الاهتمام بها وبمظهرها الحضاري.
- 6- رغبة السياح في استخدام القطر للقيام بالرحلات إلى الصعيد إذا ما تم تطويرها وتحسين الخدمات بها بالشكل الذي يتناسب مع النشاط السياحي.
- 7- افتقاد القطر إلى وسائل الترفيه أثناء القيام برحلات يسبب الشعور بالملل. فضلاً عن عدم تناسب مظهر مقدمي الخدمات داخل القطر وبمرفق السكك الحديدية للنشاط السياحي.
- 8- تعرض الشركات السياحية لمشكلات مع العملاء حال قيامها بوضع القطر كوسيلة نقل ضمن برامجها السياحية، مما يضطرهم للاستعانة بوسيلة نقل أخرى كالسيارات والأتوبيسات.

التوصيات

خلصت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات، يمكن إيضاحها على النحو التالي:

• توصيات موجهة إلى الهيئة القومية لسكك حديد مصر:

- 1- تطوير أساليب الإدارة، وإتاحة بيئة تخطيطية منضبطة.
 - 2- الصيانة الوردية للقطر لتفادي وقوع الحوادث والأعطال.
 - 3- إدخال وسائل ترفيه داخل القطر التي تعمل على الخطوط الطويلة، مثل شبكات "واي فاي" والمجلات والجراند والقنوات التلفزيونية والمحطات الإذاعية وغيرها.
 - 4- الاستفادة من تجارب الدول الناجحة في تطوير السكك الحديدية والتي جعلت منها تجربة سياحية فريدة.
 - 5- تكثيف التواجد الأمني بمحطات السكك الحديدية وداخل القطر.
 - 6- إتاحة وحدات مصغرة للإسعافات الأولية داخل القطر.
 - 7- إشراك القطاع الخاص في عمليات تطوير الخدمات داخل القطر، وإتاحة المنافسة في هذا الصدد، الأمر الذي ينعكس بدوره على جودة الخدمات المقدمة، وجذب السياح.
 - 8- الاستغلال التجاري للفرغات المتاحة داخل المحطات وفي حرم السكة الحديد بما يدر عائداً كبيراً.
- توصيات موجهة إلى وزارة النقل:

- 9- تنفيذ برامج لتوعية المواطنين بأهمية قطاع السكك الحديدية كمرفق حيوي في النقل البري، وضرورة الحفاظ على النظافة الداخلية للقطر والمحطات.
 - 10- إعادة تأهيل الموارد البشرية بالسكك الحديدية من خلال عقد دورات في الحاسب الآلي واللغة وتدريبهم على كل جديد بهذا القطاع، وإرسالهم في بعثات تدريبية بالخارج لمواكبة التطور العالمي في هذا المجال، ومد الهيئة بالعدد الكافي من المهندسين الفنيين والسائقين.
 - 11- التفكير في حلول غير تقليدية لمشكلات السكك الحديدية؛ فلابد من تشخيص الوضع الراهن وتحديد المشكلات، ووضع خطة تطوير شاملة مرتبطة بإمكانات التمويل المتاحة.
- توصيات موجهة إلى وزارة السياحة:

- 12- التعاون بين الهيئة القومية لسكك حديد مصر ووزارة السياحة لتطوير الخدمات والاهتمام بالقطر، بما يوفر المناخ الملائم لجذب السياح لاستخدام القطر أثناء القيام برحلاتهم السياحية.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

• كتب

- 1- البري، أمل (بدون): النقل السياحي، المؤلف، القاهرة- ج.م.ع.
- 2- الزوكة، محمد خميس (2012): صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية-ج.م.ع.
- 3- روبنسون، هـ. (بدون): جغرافية السياحة، الجزء الأول، ترجمة محبات إمام، دار المعارف، القاهرة، ج.م.ع.
- 4- عبد العزيز، علاء الدين (2011): جغرافية السياحة، مكتبة بستان المعرفة لطباعة ونشر وتوزيع الكتب، كفر النوار - ج.م.ع.
- 5- عبد المعطي، منال شوقي (2010): اقتصاديات النقل السياحي، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية - ج.م.ع.
- 6- عراقى، محمد إبراهيم والمهدي، رعداء محمود وعبد العزيز، فتحى السيد وعبد الفتاح، نبيل محمد ناشد، إيناس بشري (2002): قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة-ج.م.ع.

• مواقع الانترنت:

- 7- غرفة شركات ووكالات السفر والسياحة (2016): فهرس شركات السياحة، الموقع الإلكتروني الرسمي للغرفة، في: http://etaaegypt.org/all_companies.aspx , Accessed 09/02/2016
- ثانياً: المراجع الأجنبية:

• Books:

- 1- Coyle, J. J.; Novack, R. A.; Gibson, B. J. and Bardi, E. J. (2011): Management of Transportation, 7th edition, South-Western Cengage learning, Canada.
- 2- Mason, P. (2016): Tourism Impacts, Planning and Management, 3rd edition, Routledge, London & New York.
- 3- McCartney, G. (2013): Introduction to Tourism Management: An Asian perspective, McGraw-Hill Education, Singapore.
- 4- Page, S. J. (2015): Tourism Management, 5th edition, Routledge, London & New York.

-
- 5- Page, S. J. and Connell, J. (2006): **Tourism: A Modern Synthesis**, 2nd edition, Thomson Learning, London- UK.
 - 6- Robinson, P., Lück, M. and Smith, S. (2013): **Tourism**, CABI, London & New York.
 - **Researches & Reports:**
 - 7- Ahmed, E. H. (2015): **Egypt's Policies for Sustainable Transport**, Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade Logistics and Trade Facilitation: "Sustainable Freight Transport Systems: Opportunities for Developing Countries", Geneva, Switzerland, 14-16 October.
 - 8- Ali, M. A. (2012): **Opportunities for High-Speed Rail ways in Developing and Emerging Countries: A case study Egypt**, PHD Thesis, Faculty of Mechanical Engineering and Transport Systems, Technical University of Berlin, Berlin- Germany.
 - 9- Badr-El-Din, A. H. and Fathy, R. A. (2015): **Egypt National Railways: ICT Can Save Egyptian Lives**, IBIMA Business Review Journal, IBIMA Publishing, Vol. 2015 (2015), King of Prussia- Pennsylvania- USA.
 - 10- Bramo, F. (2013): **The role of railway infrastructure on the tourism development: case Albania**, Albanian Journal of Agricultural Sciences, Agricultural University of Tirana, Volume 12, no.2, Tirana, Albania.
 - 11- Emmanoulopoulos, G. (2012): **Rail Safety Training: Program introduction, Advantages of rail, Need for safety management**, EuroMed Regional Transport Project 'Road, Rail and Urban Transport', Brussels- Belgium, 26- 27 November.
 - 12- Japan International Cooperation Agency & Transport Planning Authority (2012): **The Comprehensive Study on The Master Plan for Nationwide Transport System in The Arab Republic of Egypt: Final Report: Technical Report2: Railway Sector**, Misr National Transport Study, Ministry Of Transport, Cairo- Egypt, March.
 - 13- Korkor, H. (2014): **Promoting Energy Efficiency Investments For Climate Change Mitigation And Sustainable Development- Case Study: Egypt**, Economic and Social Commission for Western Asia, United Nations, Beirut- Lebanon, March.
 - 14- Saimyo, H. (2010): **Relationships between Railways and Tourism**, In: Railways and Tourism (part 3), Japan Railway & Transport Review, East Railway Culture Foundation, No. 55, Tokyo- Japan, March.
 - 15- UK Trade & Investment (2011): **Sector briefing: Railways opportunities in Egypt**, London- UK.
 - **Officials Websites:**
 - 16- Deccan Odyssey official website (2015): **Deccan Odyssey History**, Indian Holiday Pvt. Ltd., New Delhi- INDIA, <http://www.deccan-odyssey-india.com/history.html> , last access 25/10/2015.
 - 17- Royal Indian Trains official website (2014a): **Golden Chariot Train**, Sai Web Creations, New Delhi- INDIA, in: <http://www.goldenchariottrain.com/about-train.html> , last access 25/01/2015.
 - 18- Royal Indian Trains official website (2014b): **Why Golden Chariot Train?**, Sai Web Creations, New Delhi- INDIA, in: <http://www.goldenchariottrain.com/> , last access 25/01/2015.
 - 19- Royal Orient Train official website (2014): **Palace on Wheels**, Savion Travel Services Pvt. Ltd., New Delhi- INDIA, in: <http://www.royalorienttrain.com/contactus.html> , last access 25/01/2015.
 - 20- <http://www.discoverholidays.ca> , Accessed 03/06/2016.
 - 21- <http://www.japanpackage.com.au> , Accessed 03/06/2016.

The Role of Railways in Transporting Tourists within The Arab Republic of Egypt

Railways are as one of the most important means used to transport tourists among many countries of the world; they play a vital role in tourism development.

The core problem of this paper is "the unsuitability of railways system in Egypt to transport tourists; hence, a strategy is required for developing the railways system in Egypt with a view to activate its role in domestic tourism transport.

The overall goal of this paper is to focus on railways in Egypt and in other countries as well as on its role in transporting tourists within Egypt.

Survey questionnaires were distributed to samples of railways experts and travel agencies in Egypt. The data were analyzed by using the SPSS, V.22 Program. The paper ends with the relevant recommendations.

Keywords: Domestic Tourism Transport, Inconvenient Railways, Improving Services.