

جامعة عين شمس
كلية البنات
قسم الجغرافيا

٢٤٠٠

٧/١٤٢٥

٧
٩٨٦٨٦

الأثار الاقتصادية للسكك الحديدية
في جمهورية مصر العربية
دراسة في الجغرافيا الاقتصادية

مقدمة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه
في الجغرافيا (الجغرافيا)

٢٧٤٤



السيد

لله سافر الدكتور محمود السيد

٩١٠١٤٤٤
٢٠٥٥



احمد
سيد احمد حيت

القاهرة

١٩٨٠

شكر وتقدير

الحمد لله سبحانه وتعالى على تلك النعم التي انعم بها على ،
وما أمدني به من فضله حتى خرجت هذه الرسالة في حدود إمكاناتي الى حيز
الوجود .

ويشرفني وأنا أقدم هذه الرسالة أن أقرر اني مدين بكثير من الجهود
المخلصة التي قدمها اصحابها بسلا حدود .

وأبدأ بتقديم الشكر والعرفان بالجميل الى الاستاذ الفاضل الدكتور محمد
محمود الصياد لقبوله الاشراف على هذه الرسالة ، فلقد كان لجهوده المخلصة
وتشجيعه المستمر للباحث أكبر الاثر في اخراج الرسالة بهذه الصورة ، كما
كان للباحث استاذا فاضلا ووالدا كريما ، اطل الله في عمره ، وأمدته
بموفور الصحة .

كما اتقدم بالشكر الى أعضاء هيئة التدريس في قسم الجغرافيا بكلية
البنات - جامعة عين شمس لما قدموه لي من عون صادق .

كما يشكر الباحث المسئولين بالمكتبات والوزارات والهيئات المختلفة ، لما
قدموه من مساعدات وبيانات مختلفة استفاد منها كثيرا وأهمها : الجمعية
الجغرافية المصرية ، وزارة النقل ، الهيئة العامة لشئون سكك حديد مصر ، الهيئة
المصرية العامة للبتسول ، شركة الحديد والصلب المصرية ، شركة السكر والتقطير
المصرية ، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء .

وأخيرا أتوجه بالشكر الى والداي ، فلقد كانا لدعواتهما الأثر الكبير لما أنا
فيه الآن ، وما قدماء لي طوال فترة البحث من تهيئة المناخ العلمي المناسب
وتقديم المساعدات الكبيرة ، لهما مني جزيل الشكر .

والله ولي التوفيق ،،،

الباحث

فهرس الرضوعاء

صفءة

مقدمة ١ - ط

الباب الاول

الفصل الاول

تطور السكك الحديدية المصرية ٢ - ٤٧

٣	أولا : نشأة وتطور السكك الحديدية المصرية
١٦	ثانيا : حركة النقل بالسكك الحديدية المصرية
٢٤	ثالثا : التطور في الخمسينات
٣٦	رابعا : التطور في الستينات

الفصل الثاني

شبكة السكك الحديدية المصرية الحالية ٤٨ - ١٠٠

٤٩	الاستثمارات في قطاع النقل بالسكك الحالية
٥٢	أولا : تطور الخطوط
٦١	ثانيا : الشبكة الحالية
٦١	١ - الخطوط الحديدية
٧١	٢ - الوحدات المتحركة
٧٧	٣ - احواض الفرز
٨١	ثالثا : العوامل المؤثرة في انشاء السكك الحديدية
٨١	أولا : العوامل الجغرافية
٨١	١ - العوامل الطبيعية
٨٨	٢ - العوامل البشرية
٩٨	ثانيا : العوامل الاقتصادية

الفصل الثالث

حركة النقل بالسكك الحديدية المصرية ١٠١ - ١٣٩

١٠٢	.....	حركة النقل على مختلف شبكات النقل
١٠٥	.....	حركة النقل بالسكك الحديدية :
١٠٦	.....	أولا : حركة نقل الركاب
١٢١	.....	ثانيا : حركة نقل البضائع

الباب الثاني

الآثار الاقتصادية للسكك الحديدية المصرية

الفصل الرابع

أثر السكك الحديدية في الزراعة المصرية ١٤١ - ٢٦٥

١٤٢	.....	اهمية الزراعة في الاقتصاد القومى
١٤٥	.....	السكك الحديدية والزراعة
١٤٩	.....	أولا : حركة نقل من المزارع الى الاسواق :
١٤٩	.....	١ - حركة نقل الاقطان المحلوحة بالسكك الحديدية
١٦٢	.....	٢ - حركة نقل البصل بالسكك الحديدية
١٧٠	.....	ثانيا : حركة نقل من المزارع الى المصانع :
١٧٠	.....	حركة نقل قصب السكر
١٨٢	.....	ثالثا : حركة نقل من المصانع الى المزارع :
١٨٢	.....	حركة نقل الاسمدة الكيماوية

الفصل الخامس

أثر السكك الحديدية في الصناعات الرئيسية ٢٢٢ - ٢٦٥

بصر

٢٢٣	تكلفة النقل وتوطن صناعة السكر
-----	-------	-------------------------------

٢٢٣	••••••••••	تكالفة النقل وتوطن الصناعة	: أولا
٢٢٣	أ -	تطور وسائل النقل وتوطن الصناعة عبر التاريخ	
٢٢٨	ب -	تعريفة النقل	
٢٣١	ج -	كيف تحسب تكالفة النقل	
٢٣٧	••••••••••	تكالفة النقل وتوطن صناعة السكر	: ثانيا
٢٣٧	أ -	تطور صناعة السكر في مصر	
٢٤١	ب -	تكالفة النقل وتوطن صناعة السكر	
٢٤٤	ج -	تكالفة نقل المواد الخام	
٢٥٨	د -	تكالفة نقل المنتجات	

الفصل السادس

أثر السكك الحديدية في الصناعات الرئيسية ٢٦٦ - ٣٣٣

بمصر (تابع)

٢٦٧	•••••	تكالفة النقل وتوطن صناعتى الحديد والصلب والبتترول	
٢٦٧	••	تكالفة النقل وتوطن صناعة الحديد والصلب	: أولا
٢٦٧	أ -	تطور صناعة الحديد والصلب	
٢٦٩	ب -	تكالفة نقل الخامات والمنتجات	
٢٧٠	١ -	تكالفة نقل المواد الخام	
٢٧٦	أ -	حركة النقل الخارجى	
٢٩٤	ب -	حركة نقل الخامات داخل المصانع	
٢٩٨	٢ -	حركة نقل المنتجات الى الاسواق	
٣٠٣	••••••••••	تكالفة النقل وتوطن صناعة البترول	: ثانيا
٣٠٣	أ -	تطور صناعة البترول في مصر	
٣٠٧	ب -	تكالفة النقل وتوطن صناعة التكرير	
٣١٠	ج -	حركة نقل البترول	
٣١٠	١ -	خطوط الانابيب	
٣١٥	٢ -	سيارات اللورى	
٣١٦	٣ -	السكك الحديدية	

فهرس الجرادل

رقم		صفحة
١ -	برنامج التجديدات خلال انفترة (١٩٢٠ - ١٩٢٨)	١
٢ -	مقارنة بين ايرادات محطات خط رشيد الحديدى	
١٦ -	خلال عامى ٢٧ ، ١٩٢٨	١٦
٣ -	تطور حركة نقل الركاب بالسكك الحديدية خلال	
١٦ -	(١٨٧٧ - ١٩٣٢)	١٦
٤ -	تطور عدد الركاب والايرادات خلال (١٩١٧/١٦ -	
١٧ -	(١٩٢٠/٩)	١٧
٥ -	تطور حركة نقل السائجون خلال (٢٤/٢٣ -	
١٩ -	(١٩٣١/٣٠)	١٩
٦ -	تطور حركة نقل البضائع بالسكك الحديدية خلال	
١٩ -	(١٨٧٧ - ١٩٣٢)	١٩
٧ -	تطور حركة البضائع والايردات خلال (١٨/١٧ -	
٢٠ -	(١٩٢٠/١٩)	٢٠
٨ -	تطور حركة البضائع والايردات خلال (٢٠ - ١٩٢٣) .	٢١
٩ -	تغريفة نقل الركاب بالسكك الحديدية	٢٢
١٠ -	حركة نقل الركاب والبضائع والايرادات بشركات السكك	
٢٣ -	الحديدية فى عام ١٩٣١	٢٣
١١ -	تطور السكك الحديدية المصرية خلال (٤١/٤٠ -	
٢٦ -	(١٩٥٤/٥٣)	٢٦
١٢ -	تطور حركة الركاب بالسكك الحديدية خلال (٥٢/٥١ -	
٢٨ -	(١٩٥٩/٥٨)	٢٨
١٣ -	تطور ايرادات الركاب خلال (١٩٥٩/٥٨ - ٥٢/٥١)	٢٩
١٤ -	تطور حركة البضائع بالسكك الحديدية خلال (٥٢/٥١ -	
٣٠ -	(١٩٥٩/٥٨)	٣٠
١٥ -	أهم السلع المنقولة بالسكك الحديدية بين عامى	
٣١ -	(٤١/٤٠ - ١٩٥٤/٥٣)	٣١
١٦ -	حركة نقل القطن المحلج بوسائل النقل المختلفة فى عام	
٣٢ -	١٩٥٦/٥٥	٣٢

وكان الاتصال بيورسفيد بواسطة طريق حديدي ضيق (٧٥ سم) تديره شركة قناة السويس وظل الحال على ذلك حتى عام ١٩٠٤ ، حينما استبدل بخط آخر من الاتساع المعادي (١,٤٣٥ متر) واتفقت مصلحة السكك الحديدية مع شركة القناة على أن تتولى الأولى ادارته نظير دفعها مبلغ سنوي قدره ١٩ ١٣٠ جنيهها الى عام ١٩٦٨ وذلك نظير استيلاء الحكومة على هذا الخط .

وقد سارت مياسة الإنشاء بخطوات واسعة واتسعت دائرة سكك حديد الحكومة بالوجه البحري باستيلائها عند منح الفرصة على خطوط أنشئت وأديرت في الأصل لحساب الشركات ، وقد كانت الطرق الحديدية التالية ملكا لغير الحكومة ومن ثم استولت عليها وأدمجتها ضمن خطوطها بالوجه البحري :

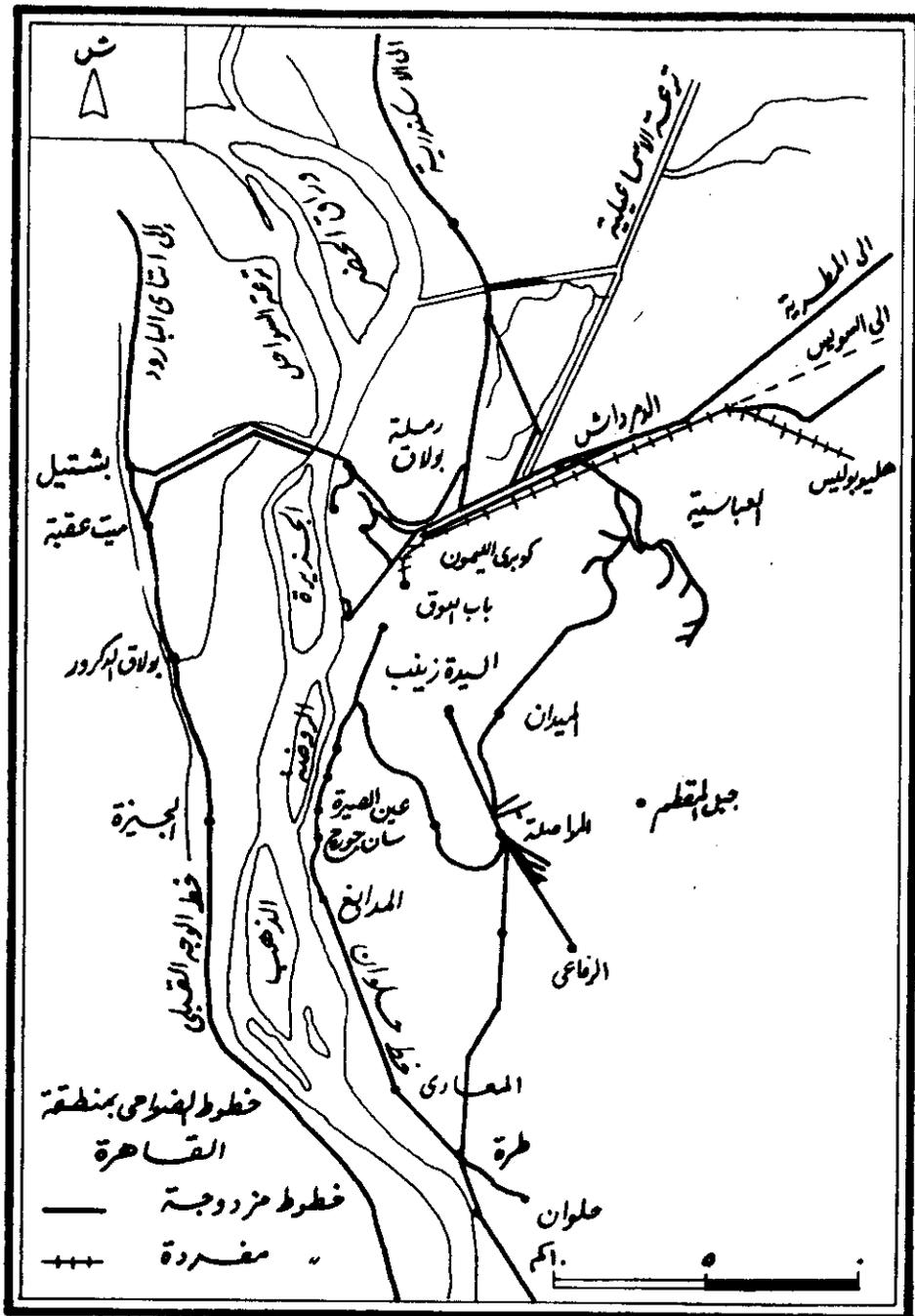
(أ) خط حلوان :

أنشأ الخديوي اسماعيل هذا الخط بين سنتي ١٨٢٠ و ١٨٢٢ ، وافتتح للحركة في عام ١٨٢٢ وظل ضمن سكك حديد الحكومة الى سنة ١٨٨٢ حينما آل حق استغلاله الى شركة " متروبوليتان " و " شركة سكك حديد القاهرة - حلوان " " اخوان سوارس " ثم انتقل هذا الحق الى " شركة سكك حديد الدلتا الضيقة " وأخيرا استعادته الحكومة عام ١٩١٤ مقابل دفع مبلغ ٩٠,٠٠٠ جنيه (١) .

وقد أنشئ هذا الخط خدمة لمصانع البارود على النيل بالمعادي ، كما ساعد على زيادة العمران ونمو الصناعة على جانبي الخط ، وزاد من أهمية مدينة حلوان كمدينة صناعية ومشتى عالمي وأغراض الاستشفاء لاكتشاف المياه الجبريتية بها مثل (٢) .

(ب) خط مرسوط :

أنشأ الخديوي عباس حلمي والي مصر آنذاك هذا الخط لمالكه الخاصة ، وهو من الخطوط الحربية أنشئ عام ١٩٠٠ ، ويمتد من الورديان الى أبي حجاج مسافة ٣٢٩ كم ، منها ١٦٨ كم من الورديان الى الضبعة باتساع عادي ، ٧١ كم من الضبعة الى أبي حجاج كطريق ضيق ، ورغب الخديوي في بيع الخط الى شركة أجنبية ولكن الحكومة المصرية اشترته عام ١٩١٤ بمبلغ ٣٢٦,٠٠٠ جنيه (٣) .



المصدر: ديتز، الكفة الجديدة المصرية، بروكسل، ١٩٣٢، ص ٣٧٤ (٢) شق ٢

في أثناء الحرب العالمية الأولى نزع أجزاء فيما بين الحمام وأبي حجاج
لاستخدام مهماتها في جهات أخرى لأغراض حربية ، وفي سنة ١٩٢٨ أعيد وضع هذا
الخط من جديد بالاتساع العادي ثم امتد الى فوكه في عام ١٩٣٠ .

وعد ساعد هذا الخط على زيادة العمران وإحياء مجد منطقة مريوط التي كانت
مفتاح الإسكندرية منذ العهد الروماني .

(ج) خط سيناء :

وقد أنشأته السلطات العسكرية البريطانية في عام ١٩١٦ بالاتساع العادي
تجها من القنطرة ووصل حيفا عام ١٩١٨ ، وقد أنشئ لأغراض حربية ، لاستخدامه
في تموين قواتهم لمطاردة الأتراك عبر شبه جزيرة سيناء ، وهو خط مفرد بلغ طوله
٢١٠ كم من الفردان حتى رفح وكان يمر على هذا الخط ١٦ قطارا للركاب في
الاتجاهين ، ٤٢ قطارا للبضائع في المتوسط (١) .

وحتى عام ١٩١٧ كان تبادل القطارات بين سكك حديد الحكومة المصرية والسكك
الحديدية الحربية بواسطة معدية عبر القناة ، فلما زادت الأعمال الحربية في
فلسطين منذ ذلك العام زيادة اقتضت سرعة النقل بين مصر وفلسطين سمحت شركة
القناة ببناء كوبري متحرك على القناة بشرط ازالته بعد الحرب ، فأنشئ كوبري
الحرش شمال محطة القنطرة بمسافة ٥ كم في عام ١٩١٨ ، وذلك سهلت حركة النقل
الحربية الكثيفة في هذه المنطقة واستمر هذا الكوبري مستعملا حتى عام ١٩٤١ ، حيث
أزيل تلبية لرغبة شركة القناة .

ولما انتهت الحرب احتفظت السلطات البريطانية الحربية بالطريق الحديدي بين
القنطرة والد ، واقترحت الحكومة البريطانية أن تتسلم الحكومة المصرية الجزء الواقع
من الخط في الأراضي المصرية بين القنطرة ورفح كامتداد لسكك حديد الحكومة ولكن
رفضت الصفقة نظرا لما كان يستلزمه تشغيل هذا الخط من نفقات باهظة مع قلّة
الإيراد ، وفي الطريق من القنطرة الى اللد ملكا للحكومة البريطانية تتولى ادارته
بالنيابة عنها سكة حديد فلسطين باتفاق بينهما ، وكانت سكك حديد الحكومة

(١) سليمان متولى ، " المواصلات في سيناء " موسوعة سيناء ، المجلس الاعلى ،
للمعلم ، القاشره ١٩٦٠ ، ص ٣٧٣ .

النصرية تستخدم معدية عند القنطرة لنقل الركاب والبضائع على ضفتى القناة وقد تأثرت هذه الخطوط بالحرب بين مصر واسرائيل ويجرى الآن إعادة انشائها لأغراض التعمير وأنشئ خط الاسكندرية - رشيد فى عام ١٨٧٢ (١) وقد ساعد هذا الخط على نمو العمران على جانبيه وتنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية شكل (٣) .

أما خط كوبرى الليمون - المطرية فقد أنشئ فى عام ١٨٨٢ (٢) ، وقد أدى الى زيادة النمو العمرانى لمدينة القاهرة فى اتجاه الشمال الشرقى ، وزيادة العمران على جانبيه وربط هذه الضاحية بالعاصمة كما فى شكل (٢) السابق .

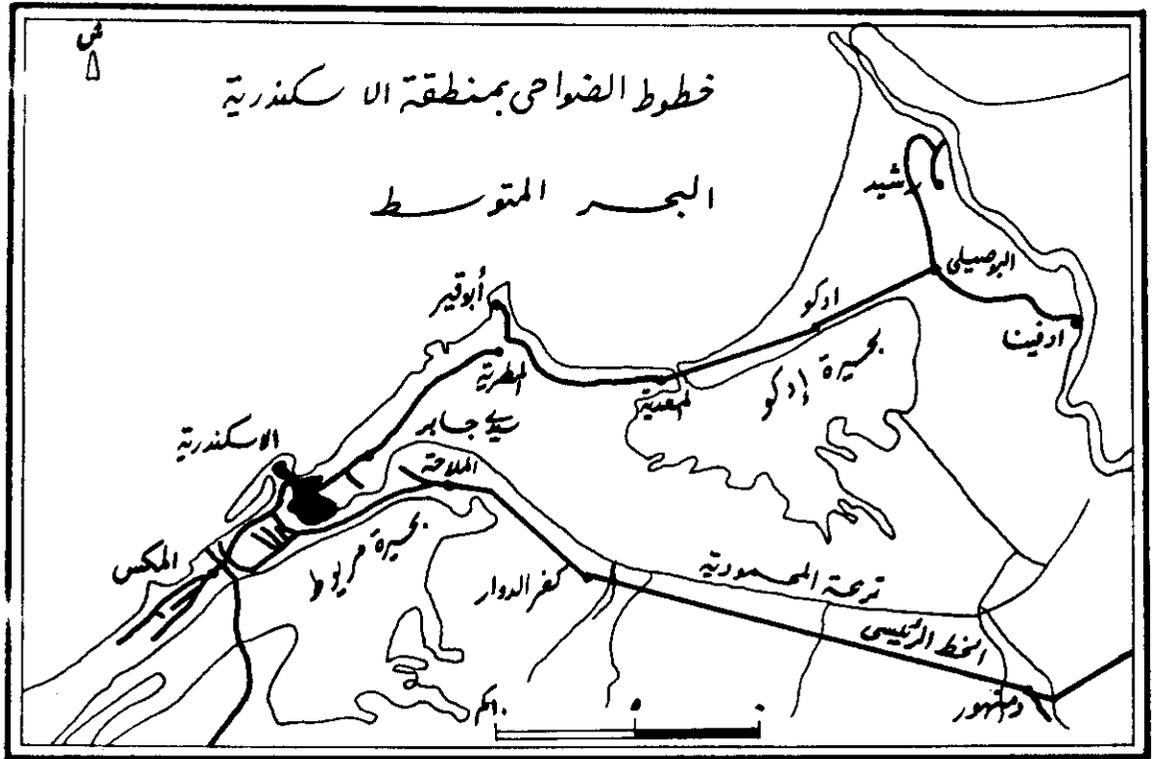
وكان لهذه الخطوط الحديدية التى عمت أرجاء الوجه البحرى أثرا عظيما فى تنشيط الحياة الاقتصادية والاجتماعية فى المناطق التى امتدت بها ، ففضلها سهيل النقل وزاد التبادل واشتد إقبال السكان ، كما أنها ساعدت على زيادة إنتاج القطن إذ انها يسرت نقله من مناطق زراعته بالدلتا الى مركز تصديره بالإسكندرية .

أما الوجه القبلى فقد شرع فى انشاء السكك الحديدية به عام ١٨٦٧ ، وبدأت من بولاق الدكرور على الجانب الغربى للنيل حيث تنتهى الخطوط الحديدية الشمالية ، وظلت الصلة منقطعة تماما بين الوجهين البحرى والقبلى حتى عام ١٨٩١ حينما أنشئ كوبرى ابياب خارج القاهرة . وقد خرجت من هذا الخط مواصلة عند الواسطى فى عام ١٨٦٨ متجهة الى الفيوم فوصلت الى أبوكساه عام ١٨٦٩ ، ثم سنورس عام ١٨٨٩ ومنها الى شاطر زاده .

وأمتد الخط الرئيسى تدريجيا بين أسيوط - أهم مدن الصعيد - وقنا بيسن سنتى ١٨٧٤ ، ١٨٩٧ مارا بنجع حمادى حيث انتقل الى الضفة الشرقية للنيل على كوبرى نجع حمادى الذى أنشئ عام ١٨٩٧ ، أما تكملة الخط من قنا الى أسوان فكان من عمل الشركات ، إذ قامت شركة سكة حديد - أسوان بإنشاء وإدارة الخط ، وأمتد الخط حتى الأقصر بالاتساع العساذى ، ومن الأقصر الى أسوان بخطوط ضيقة ومن ثم اتصل الخط بالشلال بخط ضيق طوله ١١ كم ، وهو من الخطوط الحربية استخدم لتسهيل حركة نقل الجيوش فى الغزوة الاولى للسودان فى عام ١٨٨٤ .

Wiener, L., "L'Egypte Et SES Chemins De Fer", Bruxelles, (١)
1932, P 471

Wiener, L., Ibid, P. 373 (٢)



شخص (٣)

المصدر: ديترو، الكهنة المصرية، بروكسل، ١٩٣٦ ص ٣٧٨

في عام ١٨٩٨ استولت الحكومة على الخط بين قنا وأسوان وفتحتة للحرية نظير تمريض سنوى قدره ٢٤٧٥٠ جنيه يدع للشركة صاحبة الخط حتى عام ١٩٢٨ (١) .

وكانت محطة الشلال بمثابة حلقة اتصال بين سكك حديد الحكومة المصرية وبواخر السودان وفيها يتبادل النقل بين القطرين . وفي عام ١٩٢٦ استبدل الطريق بين الأقصر والشلال من طريق ضيق إلى خط بالمقياس العادى .

وكانت هناك خطوط خاصة أخرى ولكنها اندمجت في سكك حديد الحكومة وأصبحت ضمن خطوطها بالوجه القبلى وهى :

(١) خط الواحات الغربية :

أعطى حق إنشاء هذا الخط في عام ١٩٠٦ إلى اتحاد مصر الغربية ، فقام بعد خطوطه وابتدأ العمل به في عام ١٩٠٧ وهو من المقياس الضيق (متر واحد) ، وقد استردته الحكومة في عام ١٩٠٩ مقابل مبلغ ١٢٥٠٠٠ جنيه قيمة تكاليف إنشائه وتفرع هذا الخط عند مواصلة الواحات جنوب القاهرة بمسافة ٥٤٠ كم وسيير إلى الواحات الخارجة مسافة ١٦٥ كم (٢) . وقد أزيل هذا الخط في عام ١٩٥٦ لعدم جدواه الاقتصادي

(٢) السكك الحديدية الإضافية :

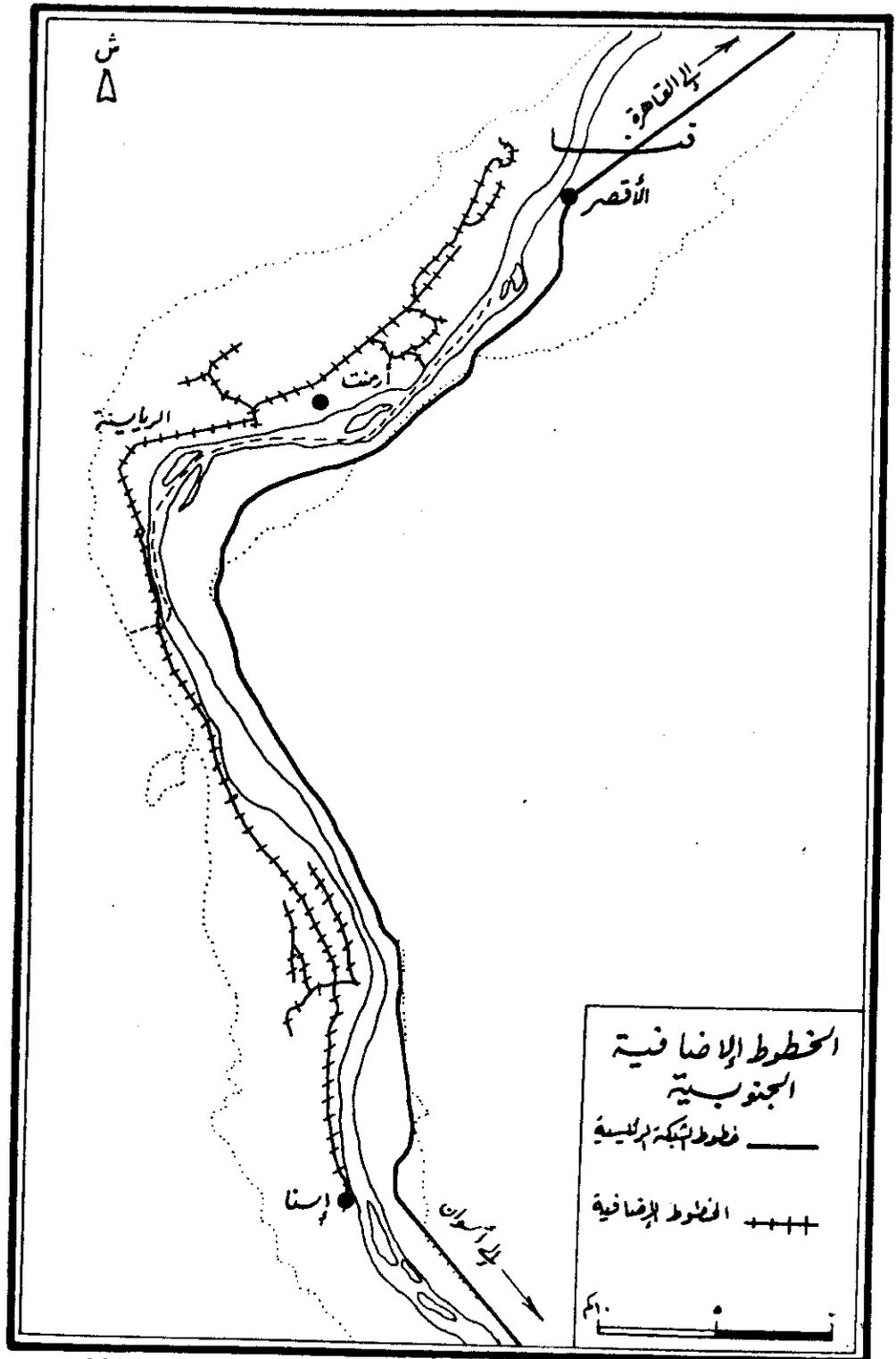
تنقسم هذه السكك إلى قسمين لا يتصلان ببعضهما : الشمالية طولها ٢٥٦ كم والجنوبية بطول ٦١ كم ، فالخطوط الشمالية تسير على الضفة الغربية للنيل محاذية للسكك الحديدية الرئيسية ومتصلة بها ، وسيير الجنوبية على الضفة الغربية للنيل أيضا ولكنها لاتتصل بالخط الرئيسية الذى يسير في هذه المنطقة على الضفة الشرقية وكلاهما من الخطوط العادية المقياس

وقد أنشأت الدائرة السنية هذه الخطوط في حكم الخديوى اسماعيل بين سنتي ١٨٢٠ و ١٨٢٨ لنقل قصب السكر من الحقول إلى الصانع ، ثم أحرزتها شركة السكر فى عام ١٩٠٣ واستردتها الحكومة سنة ١٩٠٦ بمبلغ ٣١٠,٠٠٠ جنيه (٣) شكل (٤) .

(١) L'Egypte Contemporaine, op.cit., P. 90

(٢) أمين محمد سرور ، " النقل والمواصلات فى مصر " ، مجلة سكك حديد مصر ، عدد مارس - أبريل ، القاهرة ١٩٥٥ ، ص ٣٠ .

(٣) محمد محمود الصياد ، " النقل فى البلاد العربية " معهد الدراسات والبحوث العربية ، القاهرة ، ١٩٥٢ ، ص ٢١٤ - ٢١٥



شکل (٤)

المصدر: وينر، الكلاسيكية المصرية ما برودسك ١٩٣٦ ص ٤٣٢