

الفصل السادس

من بدايات مشروع التحديث الناصري ومقاربات الاشتراكية حتى ارتدادات الانفتاح الاقتصادي (1952-1976م)

شهدت مصر خلال هذه الفترة من 1952 وحتى 1976 تحولات جذرية على المستوى السياسي والاقتصادي والاجتماعي، أدت في مجملها إلى تغييرات راديكالية وقسرية في طبيعة العلاقات السياسية والاقتصادية من جانب، والعلاقات الاقتصادية الاجتماعية من جانب آخر.

وقد لخص الدكتور جمال حمدان أهم سمات هذه الفترة بقوله⁽¹⁾: "انقلابية أكثر منها ثورية رغم الاسم، متناقضة داخلياً بقدر ما هي متجانسة ظاهرياً رغم الشكل، مفعمة بالسلبيات إلى جانب الإيجابيات رغم الادعاء، تلك في جوهرها هي أخص خصائص هذه المرحلة التي تبدأ مع ما يسمى تقليدياً وبمصطلحنا المحلي الذي درجنا عليه -ولا مشاحة في الاصطلاح- (بالثورة)، ثورة الجيش أو ثورة يوليو أو الثورة الوطنية أو الاشتراكية.

ففي الاقتصاد، كما في السياسة، جاء يوليو بمعطيات جديدة، وبأكثر منها بادعاءات عريضة، أقلها ما تحقق، وأكثرها ما تحقق عكسه، بحيث انقلبت هي على نفسها، وغيرت جلدها ومفاهيمها، وانتقلت من التقيض إلى التقيض تماماً، إلى حد بات معه من المستحيل علمياً التعميم عليها ككل، وتحتم التمييز داخلها منهجياً بين مرحلتين أساسيتين على الأقل، هما مرحلة البداية ومرحلة النهاية".

وعلى ذلك فإنه سيتم تناول هذه الفترة في الدراسة من خلال التمييز بين المرحلة الأولى (البداية)، والتي تبدأ من قيام ما سمي اصطلاحاً بثورة يوليو عام 1952 وحتى عام 1970، والمرحلة الثانية، والتي تبدأ من عام 1970، وإلى نهاية فترة الدراسة (عام 2000)، ويتناول هذا الفصل منها ست سنوات (حتى عام 1976)، بينما يتناول الفصل الثاني باقي المرحلة؛ نظراً للتطورات الداخلية التي حظيت بها هذه المرحلة في ديناميكية العلاقات السياسية الاقتصادية والاقتصادية والاجتماعية، وذلك لما لهذه المرحلة من تجانس واضح في طبيعة الفلسفة السياسية والاقتصادية (من عام 1976 وحتى عام 2000).

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 40.

وعموماً فقد رفعت ثورة يوليو ثلاثة شعارات أساسية قائدة في المجال الاقتصادي، هي الاستقلال الاقتصادي، والتنمية الاشتراكية، والتخطيط القومي، أو كما يراها د. جمال حمدان⁽¹⁾: "وقل بالأحرى الاستقلال والاشتراكية أهداف ومبادئ أساسية، والتخطيط أداة ووسيلة إليهما مثلما هو همزة وصل بينهما، وفي النصف الأول من المرحلة تم فعلاً تطبيق هذه المبادئ إلى حد أو آخر، ولكن بقدر محدود أو متوسط من النجاح على أكثر تقدير، على أن النصف الأخير من المرحلة شهد عملية تخل وإهمال أو فك وقلب كامل لهذه المبادئ؛ بل وتبن لمبادئ مضادة لها تماماً تصل إلى حد الانقلاب المضاد اقتصادياً في رأي الكثيرين، بحيث عادت الأوضاع بطريقة أو بأخرى إلى ما كانت عليه قبل يوليو".

ثم ذهب د. جمال حمدان ليجمل القول في وصف مرحلتي هذه الفترة إلى أن يصف المرحلة الأولى (الانطلاق) والثانية مرحلة (الانزلاق)⁽²⁾، فالأولى هي مرحلة الانطلاق نحو الاستقلال السياسي والاقتصادي، والثانية هي مرحلة الانزلاق إلى التبعية.

وعلى أي حال، فإن لمثل هذه التقلبات (السلبية منها والإيجابية) آثارها الواضحة على ديناميكية عمل منظومة العمران المصري، كما سيتم توضيحه، ويمكن هنا استعراض تطورات القطاعات الاقتصادية المختلفة خلال هذه الفترة (من 1952 حتى 1976) كما يلي:

1- تحديد الملكية الزراعية والإصلاح الزراعي وتحولات العمران:

شهدت سنوات هذه الفترة (1952-1976) كثيراً من التغيرات التي حدثت في أوضاع الزراعة المصرية، وأثرت على كفاءتها؛ باعتبارها القطاع الرئيس في الاقتصاد القومي المصري، وكذلك على دورها في المساهمة في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

ومن أهم تلك التغيرات ما حدث في مجال توزيع ملكية وحيازة الأراضي، وما تعرض له من تفتت وتشتت، وكذلك ما حدث في أوضاع الري والصرف، والتركيب المحصولي.

الملكية الزراعية:

عندما قامت ثورة يوليو عام 1952 أولى المسئولون قطاع الزراعة اهتماماً بالغاً؛ باعتباره أهم مصادر النشاط الاقتصادي؛ حيث كانت الزراعة تعطي أكثر من نصف الدخل القومي، كما كانت تستوعب جهود أكثر من سبعة ملايين من الأفراد، مع ملاحظة أن عدد سكان الريف كان حوالي 15 مليون نسمة.

(1) المرجع السابق، ص 41.

(2) المرجع السابق، ص 42.

وقد كان واضحًا أن إصلاح حال الريف المصري ونهضة الزراعة لن تتم إلا بإحداث تغيير جذري في (البنيان الزراعي)، وهذا معناه ضرورة معالجة مشاكل الملكية الزراعية وسوء توزيعها، أي تنظيم العلاقات بين أصحاب الأراضي ومستأجريها والعمال الزراعيين، والعمل على زيادة الإنتاج الزراعي، والقضاء على العوامل التي تؤدي إلى الجمود، ورفع مستوى معيشة الطبقات الكادحة.

لقد كانت المشكلة الرئيسة التي واجهها المسئولون في بداية هذه الفترة هي سوء التوزيع الصارخ للملكية الأراضي الزراعية كما يتضح من الجدول التالي:⁽¹⁾

جدول رقم (1)

ملكية الأراضي الزراعية قبل سنة 1952

متوسط الملكية بالفدان	المساحة بالفدان	عدد الملاك	فئات المساحة بالفدان
0.39	777.765	2.018.132	أقل من 1
2.15	1.343.999	623.746	من 1 إلى 5
6.64	525.904	79.259	من 5 إلى 10
24.89	1.291.423	69.115	من 10 إلى 50
68.34	429.594	6.388	من 50 إلى 100
137.18	436.775	3.184	من 100 إلى 200
550.00	1.176.801	3.136	أكثر من 200
2.14	5.982.261	2.801.950	المجموع

يتضح من هذه الأرقام أن ملاك الفئتين الأولى والثانية - والبالغ عددهم 2.641.878، والذين يكونون حوالي 93% من جملة الملاك - لا يملكون فيما بينهم إلا 2.111.554 فدانًا، أي حوالي 35% من جملة المساحة، بينما نجد أن ملاك الفئة الأخيرة - والبالغ عددهم 3136 مالك، والذين لا يكونون إلا 0.08% من مجموع الملاك - يملكون فيما بينهم 1.176.801 فدانًا، أي حوالي 20% من جملة المساحة، والأكثر من ذلك أن حوالي 7% من الملاك كانوا يصلون ويجولون في ثلثي مساحة الأرض كليًا.

إن طبقة كبار الملاك في مصر كانت حتى عام 1952 تتمتع بنفوذ كبير، وتستغل القائمين بالزراعة أسوأ استغلال، وتعمل على بقاء مستويات الأجور منخفضة، وذلك بلا شك أثر تأثيرًا مباشرًا قي الطبيعة النوعية للعمران المصري بصفة عامة، والعمران الحضري بصفة خاصة؛ حيث إن هذه الحال التي كان يعاني منها الريف المصري شكلت عنصر ضغط هائل على قاطني الريف للهجرة إلى الحضر باطراد؛ حيث لم يكن لديهم ما يخسروه جراء هذه الهجرة غير المخططة، وإذا كان ابن خلدون يرى أن العمران الحضري قائم في

(1) علي لطفي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 240.

الأساس على الوفورات التي يحققها الريف، فإن حالة العمران المصري في هذه الحالة تسير عكس الاتجاه المنطقي للنمو الحضري، وعليه تعمقت السبات التي تشكل عليها العمران الحضري المصري من عشوائية نمو الكتلة العمرانية، وتضخم غير مسبوق في العاصمتين بصفة عامة، وفي القاهرة بصفة خاصة، وكما تولد هيكل جديد للنشاط الاقتصادي، أصبحت الوظائف الحضرية الهامشية تنافس فيه (أو تكاد) الوظائف المتولدة بالنشاط الزراعي.

وقد ساعد طبقة كبار الملاك على التماهي في استغلال أهل الريف تزايد السكان بأعداد ضخمة؛ مما أدى إلى زيادة عرض العمال الزراعيين، وانخفاض أجورهم إلى ما دون مستوى الكفاف. والأهم من ذلك أن كبار الملاك لم يهتموا بتوجيه أموالهم نحو الاستثمارات المفيدة؛ بل كان جزء كبير منها يوجه للإنفاق الترفي، وجزء آخر يخصص لشراء الأرض وتحسينها، فارتفعت أسعار الأرض الزراعية بعوامل مصطنعة، ليس لها ما يبررها من الوجهة النظرية الاقتصادية؛ مما أدى إلى ارتفاع الإيجار، وإرهاق طبقة صغار المزارعين.

وقد صدرت ثلاثة قوانين للإصلاح الزراعي، وهي القانون رقم 178 لسنة 1952، والقانون رقم 127 لسنة 1961، والقانون رقم 5 لسنة 1969.

استصلاح الأراضي:

اهتم المسئولون ابتداء من عام 1952 بالتوسع الأفقي، وذلك برصد مبالغ ضخمة في ميزانية الدولة لاستصلاح مساحات واسعة من مختلف أنواع الأراضي البور والصحراوية.

وقد بلغت جملة الأراضي المستصلحة من عام 1952 حتى عام 1976 ما يناهز مليون فدان⁽¹⁾، غير أنه من المعروف أيضاً أن المساحة الخضراء قد تناقصت تناقصاً مضطرباً عاماً بعد آخر حتى بلغت نحو هذا القدر، سواء كان ذلك عن طريق الإسكان، أو مشروعات الطرق والمرافق ونزع الملكية وإنشاء المصانع وغيرها⁽²⁾. فإذا أخذنا في الاعتبار التزايد السكاني السريع خلال الفترة محل الدراسة، فإنه يتبين لنا بوضوح اتجاه متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية نحو الانخفاض؛ حيث نجد أن متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية قد انخفض من 0.26 من الفدان عام 1951 إلى 0.11 من الفدان عام 1984، ومعنى ذلك -بعبارة أخرى- أن متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية قد

(1) علي لطفي: التطور الاقتصادي، مرجع سابق، ص 250.

(2) يذكر دكتور أحمد حسن إبراهيم أن جملة المساحات التي تم استصلاحها في الفترة من 1952 إلى 1976 بلغت حوالي 912 ألف فدان، بينما قدر أن المساحات التي التهمت المباني من الأرض الخصبة بلغت 640 ألف فدان في الفترة من 1964 حتى 1974، وعليه فإن جملة ما تم إضافته إلى الأرض الزراعية خلال هذه الفترة لم يتجاوز 272 ألف فدان. راجع كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن (من 1952 وحتى 1977)، مجموعة أوراق بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1978، ص 257.

انخفض من 6 قراريط عام 1951 إلى ثلاثة قراريط عام 1984. ولتلافي هذا الوضع الخطير، فإن الأمر كان يستلزم استصلاح 200 ألف فدان سنويًا على الأقل، إلى جانب منع تجريف الأرض الزراعية، ووقف التوسع العمراني على حساب الأرض الزراعية، إلى جانب الحد من التزايد السريع للسكان، وهو ما لم يحدث جملة وتفصيلاً حتى نهاية الدراسة عام 2000؛ حيث بلغ متوسط نصيب الفرد من الأرض الزراعية الخصبية نحو قيراطين ونصف عام 1995⁽¹⁾.

التغير في التركيب المحصولي وإنتاجية الفدان:

على الرغم من أنه لم تكد تحدث زيادة كبيرة حقيقية في مساحة الأرض الزراعية في الفترة من 1952 وحتى 1976 (كما سبقت الإشارة)، فإن إجمالي المساحة المحصولية قد ارتفع من حوالي 9.03 مليون فدان عام 1952 إلى حوالي 11.24 مليون فدان عام 1976، أي بزيادة قدرها 1.93 مليون فدان، تعادل أكثر من 20٪ من المساحة المحصولية لعام 1952، وذلك يعكس بوضوح كثافة استخدام الأرض الزراعية، ويرجع ذلك في الأساس إلى الأسباب الآتية:

- بناء السد العالي، وتحويل الري الحوضي بالوجه القبلي إلى ري دائم.
- الإفراط في استخدام الأسمدة الكيماوية.
- التحسن الجزئي المحدود في أدوات الإنتاج الزراعي.
- الاهتمام بالبحوث الزراعية.

تطورات التركيب المحصولي في الفترة من 1952 وحتى 1976:

تعكس زيادة المساحة المزروعة بالخضر والفاكهة أحد المظاهر المصاحبة للتطور الرأسمالي في الزراعة، ومن الجدير بالذكر أن أكبر انخفاض في المساحة المحصولية لأحد المحاصيل الصيفية قد حدث في محصول القطن، وبلغ 719 ألف فدان، وقابل هذا الانخفاض زيادة قدرها 705 ألف فدان بالنسبة للأرز، و187 ألف فدان للذرة، و151 ألف فدان لقصب السكر، و325 ألف فدان للخضر، أما بالنسبة للفاكهة فقد زادت مساحتها من 94 ألف فدان عام 1952 إلى 313 ألف فدان عام 1976، وبالنسبة للمحاصيل الشتوية مساحة البرسيم زادت بنحو 585 ألف فدان والخضر بنحو 152 ألف فدان، بينما تناقصت مساحة الفول والشعير بنحو 57 و33 ألف فدان على الترتيب. أما بالنسبة لإنتاجية الفدان، فإن متوسط معدل زيادة إنتاجية الفدان السنوي بلغت أقصاها خلال هذه الفترة في حالة الذرة الشامية (3.3٪) وأدناها في حالة القطن (1.27٪)، بينما كان سالبًا في حالة قصب السكر⁽²⁾.

(1) - موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1996، ص 158.

(2) أحمد حسن إبراهيم: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 258-260.

اهتم المسؤولون خلال تلك الفترة بمشروعات الري اهتمامًا بالغًا، يتمثل بصفة أساسية في إقامة أكبر مشروع هندسي عرفته البلاد، ألا وهو السد العالي⁽¹⁾. وقد بدئ في الأعمال التحضيرية للمشروع عام 1955، وافتتح العمل فيه رسميًا في يناير عام 1960، وتمت المرحلة الأولى منه في مايو عام 1964، وتم إنشاء السد العالي بالكامل في يناير 1971.

أثر التطورات في قطاع الزراعة والري على منظومة العمران المصري في الفترة 1952-1976:

كما سبق العرض، فإن قطاع الزراعة والري قد شهد تطورات في هذه الفترة (نحو ربع قرن)، لم يشهد مثلها التاريخ المصري الحديث، اللهم إلا ما شهده (خلال ربع قرن أيضًا) في عهد محمد علي في الفترة من 1814 وحتى 1838، وقد كان لجملة التطورات الحادثة في قطاع الزراعة والري في هذه الفترة آثار واضحة ومستمرة إلى يومنا هذا على منظومة العمران المصري، ويمكن إيجاز وحصر أهم هذه الآثار في الآتي:

- على الرغم مما نتج عن قوانين الإصلاح الزراعي الثلاث من زيادة واضحة في عدد ملاك الأراضي (590 ألف مالك جديد)، إلا أن متوسط مساحة الحيازة للفئة المالكة لخمسة أفدنة فأقل (الفئة المستفيدة من هذه القوانين) لم يتطور كثيرًا حيث كان قبل هذه القوانين نحو 0.58 فدان، وأصبح بعدها نحو 0.88 فدان، وعلى الرغم من التحسن النسبي في مساحة الحيازة، فإن هذا التحسن لم يكن يكفي لتحسن أحوال أهل الريف المعيشية، خاصة وأن ذلك تزامن مع انطلاق الصناعة بسرعة فائقة؛ مما أدى إلى استمرار الفجوة بين الوضع الاقتصادي في الريف والحضر، فزادت تيارات الهجرة الداخلية بشكل غير مسبق.

- أصبح قدر كبير من العوائد الاقتصادية للقطاع الريفي (التراكم الرأسمالي الزراعي)، موجهاً نحو شراء السلع الاستهلاكية كنتيجة منطقية لطبيعة الحائزين الجدد، وهو ما أثر بشكل مباشر على دورة رأس المال الحضري، وإن كانت سياسة التمصير والتأميم قد غطت على هذه الآثار حينها؛ نظرًا للموفورات المالية التي حققتها، فإن هذه الآثار تراكمت وظهرت بجلاء بعد ذلك.

- أدى تفتت الملكيات الزراعية إلى الإضرار بشكل مباشر بمبدأ التخصيص المحصولي؛ حيث إن هناك زراعات لا تلائم مثل تلك المساحات شديدة الصغر، فتحول الكثير من الحائزين الجدد عن زراعة المحاصيل التقليدية (كالقطن وقصب السكر) - وهما من المحاصيل المهمة

(1) - راجع ملاحق هذه الدراسة، السد العالي.

جدًا لتغذية قطاع الصناعة- إلى زراعة الحضر والفاكهة لسرعة دورتها الرأسالية، وهو ما مهد الطريق إلى أن تفقد مصر مكانتها في سوق القطن عالميًا فيما بعد.

• أدت قوانين الإصلاح الزراعي إلى تولد نوع من عدم الثقة بين طبقة كبار الملاك والحكومة المصرية في ذلك الوقت، ومع اعتبار أن هذه الطبقة هي التي كانت تملك الأموال اللازمة؛ لتمويل برامج الثورة الإصلاحية، فإنها عزفت عن المشاركة في تمويل أي من هذه البرامج، على الرغم من تشجيع الثورة في بداياتها الباكرة وحتى عام 1956 للقطاع الخاص للاستثمار في القطاعات الاقتصادية المختلفة⁽¹⁾، وهو ما أدى في النهاية إلى تبني الثورة لسياسات التأميم، بما لها وما عليها بعد ذلك (كما سيلي بيانه)، وهو ما كان له بالغ الأثر في تشكيل العمران الحضري لعقود تالية.

• تولدت لدى طبقة الملاك الجدد (المستفيدين من قوانين الإصلاح الزراعي) حواجز نفسية للعودة للعمل كأجراء للأرض، أو كعمال زراعيين في أرض الغير، ولما كانت الأرض التي بحوزتهم غير كافية لإعاشة الكثير منهم، فإن الهجرة إلى المدن كانت هي وجهتهم الأساسية، وساعد على ذلك النمو المذهل في قطاع التشييد والبناء في هذه الفترة، ولكن معظم هذه الهجرات تحولت من هجرات مؤقتة إلى هجرات دائمة؛ نظرًا لاستمرار تفتت الحيازة مع مرور الزمن.

• رغم الهدف الأساسي والمعلن لقوانين الإصلاح الزراعي من محاولة خلق نوع من التوازن بين المستوى الاقتصادي في الريف ونظيره في الحضر، وقد توصلت بعض الدراسات⁽²⁾ إلى أن هذه القوانين أدت إلى تدفق نحو 31.4 مليون جنيه سنويًا من الحضر إلى الريف، عن طريق نزع ملكية أراضي كبار الملاك (وهم من سكان الحضر)، وكذلك عن طريق تخفيض القيمة الإيجارية إلى ما يوازي سبع الضريبة المفروضة على الأرض، إلا أن ذلك لم يؤد إلى تقليل الفجوة بين مستويات الدخل بين الريف والحضر بالشكل الذي يحد من تيارات الهجرة الداخلية، وفي ذلك يمكن عرض الجدول التالي⁽³⁾ الذي يوضح متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف والحضر (1953-1975) بأسعار سنة 1967/1966م.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: تطور الصناعة المصرية، للدكتورة نوال قاسم، مرجع سابق، ص 318-321.
 (2) راجع في ذلك الورقة البحثية للدكتورة كريمة كريم: توزيع الدخل بين الحضر والريف في مصر من 1952 حتى 1975، المقدمة في المؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، القاهرة 23، 25 مارس 1978.
 (3) المرجع السابق، ص 73.

جدول رقم (2)

متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف والحضر (1953-1975) بأسعار سنة
1967/1966م

متوسط الدخل الحقيقي للمزارع بالنسبة للدخل الحقيقي في الحضر (%)	متوسط الدخل الحقيقي للمزارع في الريف (بالجنيه)	متوسط الدخل الحقيقي في الريف بالنسبة للدخل الحقيقي في الحضر (%)	متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الريف (بالجنيه)	متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الحضر (بالجنيه)	الرقم القياسي لنفقة المعيشة في الريف 100 = 67/66	الرقم القياسي لنفقة المعيشة في الحضر 100 = 67/66	السنة
48.3	36.4	61.1	46.0	75.3	56.8	75.2	1953
42.4	41.4	52.4	51.1	97.6	71.2	77.8	1960
31.5	36.1	38.6	44.2	114.5	109.6	85.6	1965
41.5	40.8	50.0	48.8	98.2	115.7	111.4	1970
45.1	43.88	52.5	51.0	97.1	125.9	119.1	1972
42.8	49.0	49.7	56.9	114.5	167.9	148.9	1975

ويتضح من بيانات الجدول بوضوح أن الفجوة آخذة في الزيادة، وكذلك فإن الرقم القياسي لتكاليف المعيشة في الحضر زاد بنسبة حوالي 200٪، بينما زاد متوسط الدخل الحقيقي للفرد في الحضر بنسبة 152٪، أما في الريف فإن الرقم القياسي لتكاليف المعيشة زاد بنسبة نحو 300٪. بينما زاد الدخل الحقيقي للفرد في الريف بنسبة نحو 124٪ خلال هذه الفترة، وذلك يعد تحليلاً كمياً يعكس الواقع الاقتصادي للريف المصري مقارنة بالحضر، على الرغم من التحولات الجذرية في نظام الملكيات الزراعية، والانقلاب الواضح في التركيب المحصولي والمساحة المحصولية، وبعد بناء السد العالي، وكل ذلك دفع -بلا شك- إلى المزيد والمزيد من الهجرات الداخلية صوب المدن، وخاصة الكبرى.

2- الثورة والتأميم والتصنيع - العودة لرأسمالية الدولة:

لم يكن توجه رجال الثورة عندما تقلدوا الحكم واضحاً نحو أفكار أيديولوجية معينة، تلمي عليهم سياسة اقتصادية محددة، ولكن كانت لديهم أهداف معينة يسعون إلى تحقيقها، ومن ثم اتبعوا سبلاً متغيرة، فكلما وجدوا أن هذا السبيل لا يؤدي إلى تحقيق الهدف تركوه ليتبعوا غيره⁽¹⁾، وإن كان ذلك يتمشى مع المنطق العلمي حسب رؤية د. نوال قاسم، إلا أن ذلك بلا شك يولد حالة من الاضطراب في مناح كثيرة من الحياة المصرية، ولعل ما تركته تلك التحولات السريعة في النظم السياسية الاقتصادية (في هذه الفترة) على منظومة العمران المصري يمكن قراءته بوضوح حتى يومنا هذا.

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 316.

ومن هذا المنطلق نستطيع أن نتبع السياسة الاقتصادية لحكومة الثورة، فقد كان أهم أهدافهم بالنسبة للتنمية الاقتصادية يتلخص في ضرورة تعبئة كل الموارد المتاحة لتحقيق أعلى معدلات ممكنة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وكانوا يرون أن التوجه للتصنيع هو حجر الزاوية لتحقيق هذا الهدف، ويمكن هنا أن نصنف الصناعة خلال هذه الفترة إلى مرحلتين أساسيتين (وهو التصنيف الذي اتبعه العديد من الباحثين في هذا المجال، مثل د. جمال حمدان، د. علي لطفي، د. سمير رضوان، مابرو، د. نوال قاسم، وغيرهم):

المرحلة الأولى: والتي شملت الفترة من عام 1952 حتى عام 1961.

المرحلة الثانية: والتي شملت الفترة من عام 1961 حتى عام 1976.

1.2 البدايات والمشروعات الحرة (1952 – 1961):

تلخصت سياسات حكومة الثورة في التنمية الصناعية في هذه الفترة في الآتي:

- التوسع في الإحلال محل الواردات من السلع المعمرة، ومن ثم الوسيطة.
- زيادة الصادرات من السلع الصناعية.
- الاستفادة من الموارد الطبيعية المتوفرة مثل الحديد والبوتاس عن طريق إقامة مصانع للصلب والأسمدة والكيماويات؛ أي الاتجاه إلى الصناعات الثقيلة الأساسية.

ولهذا فإن نمط التنمية الصناعية المطلوب كان يتطلب استثمارات كبيرة، ومن هنا كانت المشكلة الأساسية التي واجهت حكومة الثورة لتحقيق سياساتها تجاه التصنيع، وهي توفير الاستثمارات اللازمة، وقد شكلت سياستها الاقتصادية في البداية على أساس تشجيع الاستثمارات الخاصة وتشجيع الاستثمار الأجنبي، مع مشاركة الدولة، خاصة في الصناعات الثقيلة والأساسية التي لا يقبل عليها المستثمر الخاص. ولكن -للأسف- لم يتجاوب القطاع الخاص والأجنبي مع الحكومة في ذلك، ولم يحقق المعدلات المأمولة منه في الاستثمار الصناعي، ومن ثم اضطرت الحكومة إلى أن تعدل من سياستها الاقتصادية بمزيد من التدخل من جانبها، حتى وصلت إلى مرحلة التخطيط الشامل وسيطرة القطاع العام، مع تقلص دور القطاع الخاص، وعلى هذا فقد انقسمت السياسة الاقتصادية لحكومة الثورة (داخل هذه المرحلة) إلى مرحلتين أساسيتين⁽¹⁾:

المرحلة الأولى: مرحلة البدايات، وامتدت حوالي 4 أعوام (1952-1956).

المرحلة الثانية: مرحلة الرأسمالية الموجهة والتخطيط الشامل، التي امتدت من (1961-1956).

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 29-49.

المرحلة الأولى: البدايات (1952-1956):

حاولت حكومة الثورة في تلك السنوات تحقيق التوسع الصناعي عن طريق استخدام الأساليب والوسائل التقليدية التي تساير أفكار الحرية الاقتصادية، والتي تؤمن بالمبادرة الفردية وكفاءة رجال الأعمال، وقدرتهم على التجاوب مع الحوافز، وبالتالي الدفع بالاقتصاد في طريق النمو المستمر، والمتتبع لسياسة الثورة تجاه التصنيع في تلك المرحلة يجد أنها قد شجعت الاستثمار الخاص والأجنبي في الصناعة، ابتداء من التصريجات التي كانت تصدر من كبار رجال الثورة، وانتهاء بالإجراءات التي سنتها لتشجيع هذا النوع من الاستثمار، والتي تمثلت في اختيار كبار رجال الأعمال "القطاع الخاص" أعضاء في مجالس التنمية القومية، كما تجنبت الحكومة التدخل -عادة- في المجال الصناعي، دون التشاور مع اتحاد الصناعات الذي كان يسيطر عليه كبار رجال الصناعة، وزيادة التعريفية الجمركية لإعطاء حماية أكبر للمنتج المحلي، وإعفاء الشركات المساهمة الجديدة لمدة 7 سنوات من ضريبة الأرباح، كما أعفت الأرباح الموزعة من الإصدارات الجديدة لأسهم الشركات القائمة من الضريبة لمدة 5 سنوات، وأعفت الأرباح غير الموزعة من 50٪ من ضريبة الأرباح ويسرت أيضًا للشركات الحصول على التمويل اللازم لعمليات التنمية الصناعية؛ إذ إنها رفعت ضمانتها للقروض التي يقرضها البنك الصناعي إلى حدود 5 ملايين جنيه. كما قامت الحكومة أيضًا بتشجيع الاستثمار الأجنبي، عن طريق إصدار قانون سنة 1952، بتخصيص 49٪ من أسهم أي شركة مساهمة للمصريين، وفي حالة عدم تغطية الحصة المقررة في غضون شهر واحد من تاريخ الإصدار تصبح حرة وفي متناول جميع الأجناس. أما عن دور الدولة فقد انحصر في كونها شريكًا للمشروعات الخاصة الثقيلة، بينما جعلت مجالات التصنيع الأخرى للقطاع الخاص، مع دعمه وتشجيعه.

فقد أسهمت الدولة بنحو نصف رأس مال شركة الحديد والصلب بحلول سنة 1954، ثم أسهمت بنحو 50٪ من رأس المال المطلوب لشركة معدات السكك الحديدية سنة 1955؛ حيث أسهمت سكك حديد مصر بنسبة 20٪، والمجلس الدائم لتنمية الإنتاج بنسبة 15٪، والبنك الصناعي بنسبة 13٪، هذا إلى جانب إسهام المجلس الدائم لتنمية الإنتاج بتمويل جزء كبير من مشروع الأسمت.

وتشير المؤشرات الإحصائية إلى تزايد الإنتاج الصناعي في تلك الفترة، فتؤكد الأرقام القياسية للإنتاج إلى زيادته من 100 سنة 1952 (سنة الأساس) إلى 140.2٪ سنة 1957/56، وكانت سنة 1954 هي نقطة التحول بعد سنوات الكساد التي شهدت انهيار الرخاء الكوري وفناء النظام القديم⁽¹⁾.

(1) نوال قاسم: تطور الصناعة المصرية، مرجع سابق، ص 327.

كما ساعدت الطاقة الإنتاجية التي أنشئت بعد الحرب العالمية الثانية - ولم تستغل استغلالاً كاملاً - على زيادة العرض، بينما شكل نمو الدخل المحلي، والقيود التي فرضت على الدخل المحلي، والقيود التي فرضت على الواردات عوامل لرفع الطلب، هذا إلى جانب الاستثمار المباشر من الحكومة في الصناعة سنة 1954.

أما بالنسبة لهيكل الصناعة فإنه لم يتغير كثيرًا خلال هذه الفترة، ويتضح ذلك من الجدول (3)، الذي يوضح القيمة المضافة في الصناعة في سنتي (1952-1957)⁽¹⁾. إن هيكل الصناعة لم يتغير تغيرًا ملحوظًا خلال هذه الفترة؛ فقد ظل نصيب السلع الاستهلاكية هو الغالب بنسبة 70.30٪، كما ظل نصيب إنتاج الآلات ومعدات النقل (السلع الإنتاجية) صغيرًا، نحو 3.3٪ فقط، ولكن يجب أن نأخذ في الاعتبار أن هذه البيانات الإجمالية لا تعكس التغيرات التي حدثت نتيجة الصناعات الجديدة؛ وذلك لأن تأثير هذه الصناعات الكمي على القيمة المضافة لا يظهر في البداية إلا في حدود صغيرة، وإنما يأتي أثرها في المدى البعيد.

جدول رقم (3)

القيمة المضافة في الصناعة في سنتي (1952-1957) المؤسسات التي بها 10 عمال فأكثر

1957		1952		الصناعة
%	القيمة بالمليون	%	القيمة بالمليون	
70.30	66.2	69.80	52.1	سلع استهلاكية
26.20	24.8	25.20	18.8	سلع وسيطة
2.30	2.2	3.80	7.8	سلع إنتاجية
1.20	1.10	1.20	0.9	متفرقات
%100	94.2	%100	74.6	المجموع

ويمكن القول بالنسبة لهذه المرحلة (المشروعات الحرة 1956-52) إنه على الرغم من جميع الحوافز والمميزات التي أعطيت من قبل الحكومة لرأس المال الخاص والأجنبي، إلا أن الاستثمارات قد تقاعست عن دورها في التنمية الصناعية؛ حيث إن الاستثمار الأجنبي لم يجزبه تعديل قانون الشركات المساهمة لصالحه، وربما كان ذلك لعدم استقرار الأوضاع السياسية في غضون السنوات الأولى للثورة.

أما رأس المال المحلي فقد وجه استثمارات بصفة أساسية إلى المجال العقاري؛ باعتباره أكثر أمنًا واستقرارًا، حيث ارتفعت الاستثمارات في بناء العمارات من 40 مليون جنيه سنة 1954 إلى 42.5

(1) S. RADWAN : CAPITAL FORMATION IN EGYPTIAN INDUSTRY & AGRICULTURE (1882-1967) ... OP. CIT., P.211.

مليون جنيه سنة 55 ثم إلى 51.4 مليون جنيه سنة 1956، وهذا التقاعس من جانب الاستثمارات الخاصة عن الولوج إلى قطاع الصناعة، كان هو الباعث إلى تعديل حكومة الثورة لسياستها الاقتصادية، نحو مزيد من التدخل الحكومي، وزيادة دور القطاع العام، وهو ما يمثل المرحلة الثانية.

المرحلة الثانية: الرأسمالية الموجهة وبداية التخطيط الشامل:

أصبح واضحاً من الدستور الجديد الذي وضع في بداية عام 1956 تحول الحكومة من مرحلة المشروعات الحرة إلى مرحلة السيطرة على قطاع المشروعات الخاصة بصورة موسعة في مداها وقوتها. فبعد أن اعترف بحق الملكية الخاصة وبالنشاط الاقتصادي؛ شريطة ألا يضر بالمصلحة العامة، إلا أنه قد نص أيضاً على وجوب رأس المال الخاص في خدمة الاقتصاد الوطني، وينص على أن تسير عمليات التنمية على أساس من التخطيط.

وهكذا فقد وضح من الدستور أن هناك تحولاً في سياسة الحرية الاقتصادية، وقد ساعدت الأحداث السياسية التي وقعت خلال هذا العام حكومة الثورة على التحول، حيث حدثت حرب السويس، وما ترتب عليها من إجراءات لتمصير ومصادرة الأموال البريطانية والفرنسية، تلك الإجراءات التي فرضتها ضرورة الأوضاع الاقتصادية؛ نظراً لأن أغلبية البنوك الخاصة في مصر كانت تقع في أيدي الأجانب، بالإضافة إلى كبريات شركات التأمين والوكالات التجارية، وقد قررت تلك الدول عدم تمويل محمول القطن عقب تأميم القناة؛ مما أحدث هزة اقتصادية للبلاد. ومن ثم كان لا بد من مواجهة الموقف، فكان التمصير والتأميم هو الحل من وجهة نظر متخذي القرار حينئذ⁽¹⁾.

فصدر القانون سنة 1957 بشأن تمصير البنوك الأجنبية، وقضى بأن تأخذ البنوك شكل شركات مساهمة، وأن تكون جميع الأسهم اسمية ومملوكة لمصريين، وأن يكون مجلس إدارتها مصرياً، وأعطى القانون مهلة لتنفيذ ذلك، على ألا تتجاوز 5 سنوات، كما أصدر قانوناً آخر في نفس العام بتمصير شركات التأمين بنفس الشروط، وهكذا كانت أحداث 1956 سبباً في تقوية عزم الحكومة على زيادة التدخل في الاقتصاد؛ من أجل الإسراع بعملية التصنيع، كما أدت الإجراءات التي اتخذتها الحكومة إلى نتيجتين في غاية الأهمية، وهما:

الأولى: تجنب تعريض الاقتصاد المصري للعقوبات الاقتصادية الخارجية التي حدثت فعلاً، والتي يمكن أن تتزايد حدتها في حالة ارتباط القطاعات الاقتصادية واعتمادها على الخارج.

(1)-لمزيد من التفاصيل راجع كتاب: د. عبد السلام عبد الحليم عامر: الرأسمالية الصناعية في مصر (من التمصير إلى التأميم) 1957-1961، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1993.

الثانية: تحقيق الاستقلال الاقتصادي (بعد الحصول على الاستقلال السياسي الكامل)، وتأكيذ الاعتماد على الذات في إحداث التنمية الاقتصادية عمومًا، والتنمية الصناعية بصفة خاصة. وقامت الثورة بتأسيس المؤسسة الاقتصادية سنة 1957؛ لإدارة الأصول الانجليزية والفرنسية المجمدة، وبخاصة أنشطة البنوك والتأمين.

كما أسست الثورة وزارة الصناعة لأول مرة في تاريخ مصر الحديث سنة 1956، ووضعت خطة خمسية، تبدأ من سنة 1957، وكانت النية منعقدة على أن تؤمن الحكومة 61٪ من احتياجات التمويل للمصانع العامة، ولا سيما المشروعات الثقيلة والرائدة، تاركة الصناعات الخفيفة والمريحة إلى الاستثمارات الخاصة. ولكن اختصرت الخطة الخمسية إلى 3 سنوات فقط بعد تسميتها ببرنامج التصنيع (1957-1960)، كما تم إدراج المشروعات التي لم تنفذ خلالها في إطار الخطة الخمسية الأولى الشاملة التي بدأت سنة 1960.

البرنامج الأول للصناعة (1957-1960)⁽¹⁾؛

تم تأسيس وزارة الصناعة في عام 1956، وأعدت في عام 1957 برنامج السنوات الخمس الأول للتصنيع، وقدرت تكاليفه بنحو 330 مليون جنيه مصري، وذلك على أساس زيادة نصيب الصناعة من الدخل القومي إلى 18.4٪، بدلاً من 11٪ عام 1956. وكان من أهداف البرنامج الأول للصناعة ما يلي:

أولاً: تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل ما يمكن إنتاجه محلياً من المنتجات الصناعية التي يستهلكها السوق المحلية، وتستوردها البلاد من الخارج.

ثانياً: التوسع في الصناعات التي يمكن أن تجد أسواقاً للتصدير إلى الخارج، مع توافر عوامل النجاح لها في داخل البلاد.

ثالثاً: إقامة الصناعات الأساسية التي تعتبر العمود الفقري للنهضة الصناعية. وقد استهدف هذا البرنامج تحقيق التوازن، وتنمية الصناعات الاستهلاكية. وبالتالي ازدهرت بعض الصناعات الأساسية كصناعة الحديد والصلب، وقامت بالدور الذي رسم لها في تنمية الاقتصاد القومي. ولتحقيق الموازنة بين الصناعات الأساسية والاستهلاكية رئي أن ترسم السياسة الصناعية بتركيز أكبر على الصناعات الأساسية التي لم تتناولها التنمية خلال السنوات الماضية، وكان هذا ضرورياً بالنسبة للنشاط التعديني والصناعات التحويلية.

(1)- موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، الصناعة، مرجع سابق، ص 33-35.

ولتطبيق هذه السياسة كان من الضروري أن تسير التنمية الصناعية في الاتجاهين في وقت واحد:
الأول: التوسع الأفقي في ميادين الإنتاج المختلفة؛ أي زيادة الوحدات الإنتاجية، وإنشاء
صناعات جديدة (وهو ما انعكس مباشرة على منظومة العمران المصري كما سيعرض لاحقا).

الثاني: التوسع الرأسي في هذه الميادين بزيادة الإنتاج، وتدريب الأفراد في جميع المستويات تدريجياً
مهنيًا وإداريًا، وهو ما يزيد من صلاحيتهم للقيام بالأعمال الصناعية، مع تحديد المواصفات القياسية
للمنتجات؛ مما يساعد على رفع مستوى الإنتاج وزيادته مع تخفيض تكاليفه.

ومن ناحية الأولويات فقد وضعت على أساس قواعد اقتصادية مدروسة بغرض الحصول على
أكبر منفعة اقتصادية ممكنة من الموارد المتاحة لأغراض التنمية الصناعية (وإن كان الاتجاه المطلق
نحو تعظيم العوائد الاقتصادية لقطاع الصناعة أصبح على حساب التوازن المكاني في التنمية
الاجتماعية الاقتصادية وهو ما يخالف المبادئ الأساسية التي قامت عليها الثورة، ومن ثم انعكس
ذلك بجلاء على منظومة العمران المصري).

ولما كان الهدف الأول للتنمية الصناعية عامة والتنمية الصناعية خاصة هو رفع مستوى الدخل
القومي، فقد كان من بين اعتبارات الأولوية المشار إليها مدى ما يمكن أن يضيفه كل نوع من
الاستثمار إلى الدخل القومي الحقيقي، على أن هناك اعتبارات أخرى كان لها وزنها في المفاضلة بين
المشروعات المختلفة، من حيث أحقيتها بالاستثمار بنصيب من موارد التنمية الصناعية المحدودة،
مثل الأعباء التمويلية لكل مشروع، وبخاصة الجزء المطلوب له من العملات الأجنبية، والعائد
الذي يحققه المشروع، ثم روى ما يضيفه إلى الطاقة الإنتاجية، ومدى استخدامه لعناصر الإنتاج
المتوفرة محلياً. (وكما هو واضح من العوامل الأساسية لاختيار نوعيات المشروعات الصناعية
وحجمها غياب أهم عامل لدوام التنمية الاقتصادية الاجتماعية، ألا وهو تأثير هذه الصناعات على
بيئاتها المحلية قبل أن تصب في مجمل الدخل القومي).

وتضمن البرنامج 128 مشروعاً صناعياً في فروع الصناعات التحويلية، وبلغت تكاليفها الكلية
نحو 162 مليون جنيه، من أهمها:

صناعة ورق الكتابة والطباعة، وورق الكرافت، واستكمال مصنع الحديد والصلب، وصناعة
السهام والصدودا الكاوية، وكالوريد الحديدك، والأسمنت، وعربات السكك الحديدية، والخزف
والصيني، والدراجات، والبنسلين، والأستربتومايسين والأسبرين وساليسلات الصودا،
والمحولات الكهربائية، والجوت، والسيارات، وعدادات المياه والقياس، ومحركات الديزل، وفحم
الكوك، وآلات الغزل، والبساتم الزهر، والسخانات والبوتاجازات والغسالات الكهربائية، وإنتاج

النحاس والألمونيوم من الخامات المحلية، والتوسع في إنتاج سهاد التريل فوسفات، وفي إنتاج حامض الكبريتيك.

تمويل برنامج التصنيع (1957-1960):

استطاعت الدولة أن تؤمن حوالي 38٪ من قيمة الاستثمارات المخصصة في هذه الفترة في شكل قروض من الدول الأجنبية، وهي موزعة كالتالي:

قرض الاتحاد السوفيتي بمقدار 61 مليون جنيه، قرض من ألمانيا الاتحادية قيمته 45 مليون جنيه، قرض من اليابان بمقدار 12.5 مليون جنيه.

وتمثل هذه القروض 38٪ من قيمة الاستثمار المخطط، و70٪ من قيمة الاستثمار المنفذ فعلاً خلال البرنامج، وهو 142 مليون جنيه. ويتضح من ذلك بجلاء وجود قصور تمويلي على المستوى المحلي، حيث لم تستطع الحكومة إلا توفير مبلغ 42.6 مليون جنيه من مواردها (26.3٪ من المبالغ المستهدفة لتمويل البرنامج)، ولعل ذلك من الأمور التي دفعت نحو العجلة بعملية التأميم دون دراسة متأنية للعواقب المتوقعة على التكوين الرأسمالي الحضري الذي عانت منها مصر لعقود طويلة تالية.

2.2 التخطيط الشامل والخطط الخمسية (1961 - 1976):

الخطّة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة (1961/60 - 1965/64):

قامت وزارة الصناعة بإعداد البرنامج الثاني للصناعة بعد أن أضيفت إليه المشروعات الصناعية المرحلة من البرنامج الأول، وتمشيًا مع الخطة العامة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة التي تستهدف مضاعفة الدخل القومي في عشر سنوات، والتي بدأت الخطة الخمسية الأولى لها في 1960/6/1، وأدمجت الأعباء المتبقية من مشروعات البرنامج الأول للتصنيع حتى 1960/6/30 في البرنامج الثاني⁽¹⁾. وقد بلغت الاستثمارات المقررة في الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة 439.2 مليون جنيه، بينما بلغت الاستثمارات المحققة لقطاع الصناعة في نهاية الخطة الخمسية الأولى نحو 403.9 مليون جنيه، بنسب تنفيذ قدرها 92٪ من الاستثمارات المقررة⁽²⁾.

ويتضح من الصعوبات التي واجهت تنفيذ المشروعات الصناعية بالخطة الأولى أن هناك قصورًا واضحًا في البنية اللازمة لانطلاق الصناعة بذلك الشكل الثوري الذي استهدفه رجال الثورة، ونظرًا لتعجل العوائد (السياسية قبل الاقتصادية) لهذه المشروعات، فإن اتباع سياسة التكتيف لا الانتشار أصبحت تمثل أحد الحلول على المدى القصير (رغم آثار هذه السياسة المدمرة على المدى المتوسط والبعيد)، وهو ما ترتب عليه العديد من المشكلات العمرانية المزمنة، والتي أصبح بعضها

(1) المرجع السابق، ص 36.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 1.

مستعصياً على الحل، بل ويفوق القدرات التمويلية والتنظيمية للدولة ذاتها (مثل مشاكل تضخم الكتلة الحضرية للقاهرة).

الخطّة الخمسيّة الثانيّة لقطاع الصناعة (بداية النهضة الصناعيّة الكبرى) 1965/64 - 1970/69؛

روعي في إعداد المشروعات الصناعية بالخطّة الخمسيّة الثانيّة الاهتمام بالصناعات الثقيلة الأساسية، وخاصة تلك التي توفر إنتاج مستلزمات الإنتاج كالحديد والصلب والألمونيوم والبتروول وغيرها، وأن تكون المواقع المقترحة للمشروعات موزعة توزيعاً إقليمياً على المحافظات المختلفة بما يتمشى مع سياسة تصنيع المحافظات (وإن كان توزيع المشروعات إقليمياً لم ينل النجاح الكافي لعوامل داخلية - استمرار معظم الصعوبات التي واجهت الخطّة الأولى - وخارجية، سيتم عرضها لاحقاً).

وقد بلغت قيمة الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة بالخطّة الخمسيّة الثانيّة حوالي 96 مليون جنيه (بخلاف الاستثمارات المرحلة من الخطّة الأولى وقدرها 270 مليون جنيه). واستهدفت الخطّة الوصول بالإنتاج عند تشغيل هذه المشروعات بكامل طاقتها إلى حوالي 816 مليون جنيه، كما تقدر العمالة التي تستوعبها هذه المشروعات بنحو 180 ألف عامل⁽¹⁾.

الخطّة الثلاثيّة 68/67 - 1970/69 (مرحلة الإعداد لمعركة التحرير)؛

روعي عند إعداد المشروعات الصناعية المدرجة في هذه الخطّة إعطاء الأولوية للمشروعات الآتية:

- المشروعات التي تم التعاقد على توريد معداتها، خاصة وأن عدداً كبيراً من هذه المشروعات تم توريد معداتها جزئياً أو بالكامل، كما قطع مرحلة في إقامة المباني والمرافق الخاصة به.
- المشروعات الخاصة باستغلال الطاقات المعطلة في بعض الوحدات القائمة، وخاصة مصانع الغزل والنسيج، عن طريق معالجة نقاط الاختناق، بما يسمح بالحصول على زيادة في الإنتاج باستثمار منخفض.

ولم تقتصر مشروعات خطة الإنجاز على المشروعات التي تم التعاقد عليها، أو مشروعات نقاط الاختناق، وإنما أدرج بها مشروعات جديدة، تم اختيارها على أساس ما تساهم به في تخفيف العبء على ميزان المدفوعات، سواء بزيادة حصيلة البلاد من النقد الأجنبي عن طريق التصدير، أو على أساس ما تحقّقه هذه المشروعات من توفير سلع ومواد بسيطة لمختلف الأنشطة وقطاعات الإنتاج،

(1) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 2.

أو على أساس ما تستغله تلك المشروعات من مصادر الثروة المحلية كالحامات وكهربة السد العالي. وبلغت الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة بخطة الإنجاز 419 مليون جنيه⁽¹⁾.
الخطة الثلاثية الثالثة لقطاع الصناعة (1970 - 1972)؛

تعد هذه الخطة هي آخر الخطط الصناعية في العهد الناصري؛ حيث قدر 1970/7/1 تاريخاً لبدايتها، والتزمت هذه الخطة بنفس نهج سابقتها من حيث الأهداف وأولويات توطين المشروعات الصناعية، وإن بدا عليها -بوضوح- تأثير اقتصاد الحرب، فقد بدا واضحاً زيادة التوجه نحو توفير النفقات، من خلال محاولة الاستفادة من اقتصاديات التجميع إلى أقصى درجة ممكنة، وقد اشتملت الأهداف العامة لهذه الخطة على بعض الأهداف التي أملتتها ضرورات القصور التمويلي الذي عانت منه الصناعة المصرية بشدة خلال هذه الفترة، كما لم تتحقق بعض الأهداف الأخرى تحت وطأة هذا القصور التمويلي⁽²⁾.

وقد حققت هذه الخطة حجم استثمارات قدره حوالي 430 مليون جنيه، أنفق معظمها على نفس مواقع توطين الصناعات القائمة، مع دخول قطاع البترول كقطاع استثماري بقوة في هذه المرحلة⁽³⁾.
برنامج العمل الوطني للسنوات من 1973-1977؛

يعتبر هذا البرنامج جزءاً من خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مستوى السنوات العشر (1973-1982)، وما يهيم هنا هو المعايير التي وضعها هذا البرنامج لاختيار المشروعات الصناعية، وأسلوب توطينها، ولم تختلف هذه المعايير كثيراً عن الأهداف التي أعلنتها الخطط الخمسية أو الثلاثية السابقة عليها، وإن كانت تضمنت لأول مرة الإشارة إلى تغير النمط الاستهلاكي للشعب المصري (وهي نقطة ستعرض لها بشيء من التفصيل)⁽⁴⁾.

3.2 التصنيع والصناعة في عصر عبد الناصر وتأثيراتها العميقة على هيكل العمران المصري؛
هيكل التوطن الصناعي خلال الفترة من 1952 حتى 1976؛

ورثت الثورة المصرية هيكلًا مختلفاً بالفعل للتوطن الصناعي، استحوذت فيه العاصمتان على نحو 68.5%؛ أي أكثر من ثلثي إجمالي عدد المنشآت الصناعية التي يعمل بها 10 عمال فأكثر (تشمل هذه النسبة القاهرة الكبرى والإسكندرية)، وهذا الاختلال الموروث خضع للظروف التي حكمت نشأة الصناعة المصرية الحديثة وتراكمها عبر الزمن، ومن خلال تحليل منطقي لتأثير العوامل الخمسة الحاكمة للتوطن الصناعي (السوق - المادة الخام - رأس المال - العمالة - النقل)، توصل د. جمال

(1) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 3.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 4.

(3) المرجع السابق، ص 43، 44.

(4) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 5.

حمدان⁽¹⁾ إلى أن القاهرة والإسكندرية وحدهما التي كانت تتوفر فيهما أهم العوامل الحاكمة لهذا التوطن، وصنف السوق على أنه أهم هذه العوامل على الإطلاق، وخاصة في ظل الحالة شبه الحيادية لعاملي الارتباط بالمكان الأساسيين (المادة الخام والعمالة).

ولما كانت القاهرة -ليست الكبرى- والإسكندرية تمثلان معاً نحو 46% من جملة سكان الحضر بمصر عام 1947 (نحو 16% من جملة سكان القطر)، فإن ذلك دفع رأس المال دفعاً إلى توطين الصناعات فيهما، خاصة وأنه حتى ذلك الوقت كان سعر الطاقة الكهربائية المولدة من خزان أسوان يبلغ فيهما نصف قيمته فيما سواهما، فضلاً عن عدم وجود شبكة طرق برية تصلح لتسيير حركة نقل البضائع، إلا فيهما أو حولهما، ومن ثم فإن التركيز الصناعي بالعاصمتين كان له ما يبرره تماماً من الوجهة الاقتصادية خلال فترة ما قبل الثورة، مع اعتبار غياب الأبعاد البيئية والاجتماعية التي لم تكن تعني الممول الأجنبي، أو رأس المال الإقطاعي كثيراً في ظل حكومة الاحتلال.

هذا الوضع هو الذي ورثته الثورة، وكان منطقياً ألا تتغير الصورة بين عشية وضحاها، مهما كانت طبيعة التحولات السياسية والاقتصادية، سواء كانت (راديكالية دراماتيكية)، أو (طبيعية متدرجة)، ولكن مع ذلك كان المأمول أن تخف حدة هذا التركيز الصناعي بالعاصمتين بالتدرج - ولو البطيء- مع مرور الزمن، ولكن الأرقام تشير إلى زيادة درجة المركزية إلى وضع غير مسبوق، كما يوضح ذلك الجدول⁽²⁾ (4)، الذي يوضح التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية (+10 عمال) كنسب مئوية من المجموع القومي:

جدول (4)

التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية (+10 عمال) كنسب مئوية من المجموع القومي

المنطقة	1952			1967-66			1971		
	العدد	العمالة	القيمة المضافة	العدد	العمالة	القيمة المضافة	العدد	العمالة	القيمة المضافة
القاهرة الكبرى	49.3	39.2	37.4	51.6	37.7	44.1	53.0	46.0	45.5
الإسكندرية	19.2	23.1	25.4	14.6	20.9	20.8	15.3	23.5	21.2
المجموع	68.5	62.3	62.8	66.2	58.6	64.9	68.3	69.5	66.7
مدن القناة	3.4	10.1	2.1	2.8	7.0	3.6	2.0	0.8	0.4
المجموع	71.9	72.4	65.9	69.0	65.6	68.5	70.3	70.3	67.1
الدلتا	19.8	20.4	25.4	20.6	24.4	23.5	17.6	16.4	11.3
الصعيد	8.1	3.5	6.6	10.0	6.6	6.4	10.9	6.8	5.7
مدن الحدود	0.2	3.7	2.1	0.4	3.4	1.6	0.2	1.2	9.6
المجموع	28.1	27.6	34.1	31.0	34.4	31.5	28.7	24.4	26.6

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، من ص 572 حتى ص 617.

(2) إحصاء الإنتاج الصناعي، سنوات 1952، 1966-1967، 1971، مع ملاحظة أن القاهرة الكبرى تضم القليوبية والجيزة بأكملهما، بينما تخرج القليوبية من الدلتا، والجيزة من الصعيد.

ومن خلال البيانات الواردة بالجدول السابق يتبين الآتي:

- على الرغم من استحواذ القاهرة الكبرى على نحو نصف عدد المنشآت الصناعية (+10 عمال) عام 1952، إلا أنها لم تستحوذ إلا على أكثر من الثلث بقليل فيما يخص عدد العمالة والقيمة المضافة، وذلك يعكس أن عددًا كبيرًا من هذه المنشآت لم يكن كبير الحجم أو كثيف الإنتاج، وذلك عكس الحال في مدينة الإسكندرية في نفس الفترة؛ حيث استحوذت على حوالي خمس عدد المنشآت، وعلى نحو ربع عدد العمالة وربع القيمة المضافة، وحافظت على هذه الطبيعة حتى بعد أن انخفض نصيبها النسبي من عدد المنشآت إلى أقل من السدس، إلا أن نصيبها النسبي من العمالة والقيمة المضافة ظل دائمًا فيما بين الخمس والربع.
- بالنسبة لمدن القناة فيلاحظ في عام 1952 أن نصيبها النسبي من العمالة لم يكن متوازنًا مع النصيب النسبي لعدد المنشآت أو القيمة المضافة، وعلى الرغم من انخفاض نصيبها النسبي من العمالة عام 66-1967، إلا أن نصيبها النسبي في القيمة المضافة شهد ارتفاعًا؛ مما يعني أنها كانت في طريقها نحو قدر من الاتزان، غير أن ظروف حرب عام 1967 وعملية التهجير التي أفضت إليها حولت نصيب مدن القناة من الصناعة إلى باقي الأقاليم نسبيًا، وإلى القاهرة فعليًا.
- بالنسبة لمدن الدلتا فقد شهدت زيادة نسبية طفيفة، لا تتجاوز 1٪ في عدد المنشآت الصناعية بين عامي 1952-1966، قابلها زيادة نسبية في عدد العمالة بلغ 4٪، وانخفاض نسبي في القيمة المضافة بلغ -2٪، بينما في الفترة 1966-1971 حدث انخفاض نسبي كبير بلغ -3٪، -8٪، -12.2٪ في عدد المنشآت والعمالة والقيمة المضافة على الترتيب، ذلك على الرغم من نقل بعض مصانع مدن القناة إلى مدن الدلتا لظروف الحرب (مثل مصنع السماد الفوسفاتية الذي نقل من السويس إلى طنطا، وكذلك مصنع اللببات الكهربائية الذي نقل من الإسماعيلية إلى كفر صقر)، وذلك إنما يدل على شدة تأثير قوى الجذب العاصمي، بالإضافة إلى دخول التعدين في المرحلة الأخيرة إلى هيكل التوزيع النسبي للقيمة المضافة، وهو الذي ارتفع بالنصيب النسبي لمدن الحدود من 2.1٪ عام 1952 إلى 9.6٪ عام 1971.
- أما الصعيد فيوضح الجدول مدى تباطؤ التنمية الصناعية بمدنه، على الرغم من التحسن النسبي الطفيف الذي حققه خلال هذه الفترة؛ حيث ضاعف تقريبًا نصيبه النسبي من العمالة، وارتفع كذلك نصيبه النسبي من عدد المنشآت الصناعية بنسبة نحو 3٪، ولكنه على الرغم من ذلك انخفضت نسبة إسهامه في القيمة المضافة بنحو -1٪ خلال هذه الفترة، (وقد يرجع ذلك إلى تأثير قطاع التعدين كما سبق القول).

• أما القاهرة فهي وحدها التي سجلت زيادات نسبية مطردة طوال هذه الفترة، فيظهر الجدول أنها أصبحت -بلا جدال- نصف قطاع الصناعة المصري، سواء من حيث عدد المنشآت أو العمالة الصناعية أو القيمة المضافة (حتى مع تأثيرات قطاع التعدين)، وعلى ذلك فإن هذه الفترة كرست المركزية الصناعية أكثر من أي وقت مضى، ذلك رغم الأهداف المعلنة للخطط الاقتصادية المتعاقبة، والتي سبق ذكرها.

بالإضافة لما سبق توضيحه من التوزيع النسبي للمنشآت الصناعية والعمالة والقيمة المضافة، فإن الحقائق الرقمية التالية تعكس الاحتكار الصناعي النوعي للعاصمتين مجتمعين، فمثلاً قبل حرب 1967 مباشرة (أي قبل الدخول في اقتصاديات الحرب أو عصر الانفتاح كمؤثرات مستحدثة) بلغت نسبة القيمة المضافة صناعياً للعاصمتين إلى المجموع القومي حداً لا يمكن تخيله، بالنسبة لسلع استهلاكية ووسيلة⁽¹⁾، حيث سجلت المدينتان ما نسبته نحو 61% من الصناعات الغذائية، و91%، و97% من الآلات غير الكهربائية والكهربائية على الترتيب، وحوالي 95% من الملابس الجاهزة، و96% في صناعة الورق، و97% من المنتجات المعدنية، و98.5% من منتجات الجلود، وحوالي 99% من الطباعة، و90% من صناعة الأثاث، و86% من صناعة الأخشاب، و73% من صناعة وسائل النقل، و95% من صناعة المشروبات.

وعلى ذلك فإن رؤية د. جمال حمدان لهذا الواقع قد تختزل وصفاً هذه الأرقام بقوله⁽²⁾: "هوة غائرة سحيقة -لا مفر- وانحدار شبه عمودي تقريباً، هي تلك التي سوف تفصل صناعياً بين العاصمتين وسائر البلد، وبالفعل فإنهما لا يتركان له سوى أقل من ثلث الكم الصناعي مقابل أكثر من ثلثي السكان، فلا أقطاب أو عقد صناعية هناك من ثم، ثمة على الأكثر بضع نوويات ثانوية هنا وهناك، أو بضعة من حصى وتراب بالقياس إلى الحجرين الضخمين الطاغيين".

ويتضح من العرض السابق أن التطورات التي شهدتها قطاع الصناعة خلال هذه الفترة كانت على قدر كبير من التسارع والتضارب، والتحول من منظور فكري إلى آخر، وذلك انعكس بوضوح على منظومة العمران المصري (كما سيلي بيانه)، ويمكن إيجاز أهم هذه التأثيرات في الآتي:

• أدت السياسات التمويلية التي تم الاعتماد عليها لتمويل خطط الصناعة المصرية -بدءاً من عملية التمسير- للمؤسسات المالية الأجنبية عام 1957 وما بعده، ثم تأميم الكثير من المؤسسات والمنشآت الفردية -بدءاً من عام 1961 وما بعده- إلى عزوف رأس المال الفردي عن الاستثمار في الأنشطة الإنتاجية خلال هذه الفترة (خاصة في ظل قوانين تحديد

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، إحصاء الإنتاج الصناعي لعام 66-1967، القسم الثاني.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 625.

الملكية الزراعية)، وعلى الرغم من مصادرة معظم أموال الإقطاعيين القدامى، إلا أن الكثير من أمواهم وجدت طريقها إلى المضاربة العقارية والاستثمار في المجال العقاري بشكل غير متوازن، بلغ أشده مع نهاية هذه الفترة (عصر الانفتاح).

- أدى التنامي الصناعي غير المخطط مكانياً إلى استهلاك نحو ثلثي مليون فدان من الأرض الزراعية الخصبة خلال هذه الفترة؛ حيث إن الطبيعة الحجمية للمؤسسات الصناعية في هذه الفترة كانت تتطلب مشروعات إسكانية متكاملة، بالإضافة لما يتولد حولها من خدمات مساعدة وحركة تجارية ... إلخ، ولما كانت هذه الصناعات تتوطن وتتكاثر في حالات عديدة داخل مدن ذات إمكانات محدودة جداً للتوسع الأفقي، مثل (المحلة الكبرى، كفر الزيات، طلخا، طنطا ... إلخ)، فإن الأرض الزراعية كانت تمثل الإمكانية الوحيدة المتاحة.
- أدى التكتيف الصناعي داخل العاصمتين (أساساً) وداخل المدن الكبرى (نسبياً) إلى زيادة تيارات الهجرة بشكل غير مسبوق، كما أدت السياسة الاقتصادية التي جعلت من قطاع الزراعة خادماً لقطاع الصناعة إلى توسيع الفجوة في مستوى الدخل الحقيقي بين الريف والحضر، وهو ما انعكس في صورة تيارات متدفقة للهجرة من الأول إلى الثاني.
- بفعل التكتيف الحجمي الرهيب لبعض الصناعات، تولدت منظومات إنتاجية فرعية، خلقت بدورها منظومات إقليمية فرعية، تكاد تكون هي المكون الأساسي لمنظومة العمران المصري إلى وقتنا الحاضر (كما سيلي بيانه تفصيلاً).
- تكون المجمع المدني الهائل للقاهرة الكبرى؛ كنتيجة تلقائية للتكتيف الصناعي الذي شهدته هذه الفترة، كما شهدت مدينة القاهرة نفسها أكبر معدل لنمو العشوائيات على أطرافها، بحيث أصبحت العلامة الفارقة بين القاهرة وإقليمها المباشر على المتصل الحضري الريفي.
- لم تسهم الصناعة بشكل فعال (كمّاً ونوعاً وتوزيعاً) في تقريب الفوارق التنموية بين الوجه البحري والقبلي، حيث بلغت العمالة الصناعية بالدلتا نحو ثلاثة أضعاف العمالة الصناعية بالصعيد، وعلى اعتبار محدودية الأرض الزراعية بالصعيد للطبيعة الخطية لوادي النيل، فإن الوضع التنموي للصعيد ظل على صورته الهامشية، وهو ما انعكس في صورة هجرة متدافعة من الجنوب إلى الشمال (القاهرة)، والشمال الشرقي (مدن القناة)، والشمال الغربي (الإسكندرية)⁽¹⁾.
- أدى التكتيف الصناعي الرهيب بالعاصمتين إلى وجود هوة سحيقة بينها وبين سائر المدن المصرية من حيث الحجم (وما يولده من خدمات وأنشطة)، لا يزيدا الزمن إلا عمقاً، وهو

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، (الهجرة الداخلية)، ص 54، 57.

ما أدى إلى انفصال رأس الهرم الحضري عن جسم الهرم ذاته، وأصبحت العلاقة بين العاصمتين وباقي مدن القطر حضرياً علاقة مد بلا جذر، واستقطاب حضري غير محدود - أو معهود- في أغلب المدن العواصم على مستوى العالم.

3- تطور التجارة الخارجية وتحولات العمران: التطورات الهيكلية؛

تصطدم عملية تتبع التغيرات الهيكلية في مجال التجارة الخارجية خلال هذه الفترة (1952 - 1976) ببعض الصعوبات الإحصائية، الناجمة عن عدم اتساق المصادر الإحصائية (لمصلحة الجمارك - مراقبة النقد)⁽¹⁾، وعدم شمولها، إلا أنه أمكن خلال الدراسة الحالية تبين الملامح التالية⁽²⁾:

أ- قبيل عام 1952؛

تميز الهيكل المبدئي للصادرات فيما قبل عام 1952 بنمط المحصول النقدي الواحد، وهو القطن الخام، الذي كان يمثل حوالي 4/3 إجمالي الصادرات؛ بل إن رواج الحرب الكورية أدى إلى ارتفاع هذه النسبة إلى 90% من الإجمالي في مطلع الخمسينيات، وقد اقترن هذا -بطبيعة الحال- بتقلب حصيلة الصادرات واضطراب التجارة الخارجية، ولم تتجاوز الصادرات من المواد الخام الأخرى 5%، ومن السلع المصنعة ونصف المصنعة 10% من الإجمالي. وقد كان الميل المتوسط للتصدير يدور خلال هذه الفترة حول 15% من إجمالي الناتج القومي. أما في جانب الواردات فكانت المواد الخام والسلع الوسيطة لا تتجاوز ربع الإجمالي فقط، بينما كانت السلع الاستهلاكية تمثل نحو 33% من الإجمالي، ولم تتجاوز السلع الاستثمارية أكثر من 15%، ومن ناحية أخرى بلغ الميل المتوسط للاستيراد خلال هذه الفترة أكثر من 20% من إجمالي الناتج القومي.

ب- الفترة 1952 - 1960؛

تميزت هذه الفترة بتزايد التدخل الحكومي لتنظيم التعامل الخارجي؛ فقد لجأت الحكومة إلى تحديد المساحات المزروعة قطناً؛ حتى يمكن مواجهة انتكاس أسعاره فيما بعد فترة رواج الحرب الكورية، كما بدأ في هذه الفترة تطبيق بعض الإجراءات التنظيمية، مثل تراخيص الاستيراد، ونظام حق الاستيراد، وأيضاً زيادة رسوم الواردات والضريبة على المدفوعات المطلقة ببعض العمليات غير المنظورة، وقد أدى تأميم قناة السويس والعدوان الثلاثي في عام 1956، والحصار الاقتصادي

(1) لمزيد من المعلومات، راجع: محمد فخري مكي: التغيرات الهيكلية في ميزان المدفوعات المصري 1952-1976، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي الثالث للاقتصاديين المصريين، مثبته في كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 322 إلى ص 351.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 6.

التالي له، وتجميد الأرصدة الإستراتيجية، إلى تطبيق نظام حصص الاستيراد، وزيادة وتعميم الرسوم على الواردات، كما تقرر منح علاوة تشجيعية لبعض أنواع الصادرات.
ج - الفترة 1961 - 1973؛

تميزت هذه الفترة بتأميم الجانب الأكبر من التجارة الخارجية (استيراد وتصدير الحاصلات الرئيسية). كما بدأ خلالها تنفيذ أول خطة تنمية شاملة (1961/1960 - 1965/1964)، والتي أعلنت إستراتيجيتها (ضمن أهداف أخرى) "هي توفير بدائل الواردات"، وقد شهدت هذه الفترة عدة حروب متتالية (حرب اليمن - نكسة يونيو 1967 - حرب الاستنزاف)، التي يمكن القول إنها أدت إلى زيادة العجز في مصادر النقد الأجنبي؛ ومن ثم إلى فرض قيود صارمة على الاستيراد واستخدام النقد الأجنبي.

د- الفترة 1974 - 1976؛

تميزت هذه الفترة بالرغم من قصرها بالعديد من الإرهاصات التي أدت إلى تغييرات هيكلية حادة في مجال التعامل الخارجي. فقد بدأ خلال هذه الفترة -لأول مرة- تطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادي، وما صاحب هذا من تخفيف لقيود الاستيراد، وإنشاء السوق الموازية، والاتجاه إلى التقليل من الاعتماد على اتفاقات الدفع، كما أن الأسعار العالمية بدأت في أعقاب حرب أكتوبر 1973 في الارتفاع الحاد، وبشكل أدى إلى تدهور معدلات التبادل التجاري بالنسبة للاقتصاد المصري⁽¹⁾.

وقد أثرت هذه التطورات الهيكلية -بشكل واضح- على سياسات ميزان المدفوعات، وبدت هذه التأثيرات بوضوح من خلال سياسات إحلال الواردات، وسياسات سعر الصرف⁽²⁾.
أثر التطورات في قطاع التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري من 1952-1976؛
ارتبطت التطورات في قطاع التجارة الخارجية بشكل مباشر بالتغيرات الهيكلية في باقي القطاعات الإنتاجية في مصر في هذه الفترة؛ بل إنه في الواقع منذ أوائل السبعينيات أصبحت التجارة الخارجية هي المتغير المستقل وباقي القطاعات الإنتاجية هي المتغير التابع، وهو وضع مقلوب بلا شك، وفي ضوء ذلك يمكن إيجاز أهم آثار التطور في قطاع التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة في الآتي:

(1) للدكتور محيا زيتون علي رأي مخالف لذلك؛ حيث يرى أن المشكلة تكمن في التفاوت بين كمية ونوعية صادراتنا مقارنة بوارداتنا في هذه الفترة؛ حيث إن زيادة أسعار صادراتنا لم تقل، إن لم تساوي الزيادة في أسعار وارداتنا، راجع كتاب:

الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 355.

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 7.

- ساعد الهيكل العام للتجارة الخارجية خلال فترة الخمسينيات والستينيات على تحقيق قدر كافٍ من الحماية للصناعة المصرية الناشئة، وخاصة الصناعات الاستهلاكية، وقد استفادت مدن كثيرة من هذه الحماية، كما أن الاتزان النسبي في ميزان المدفوعات في هذه الفترة ساعد كثيرًا في استمرار البرنامج الصناعي الطموح، رغم الصعوبات التمويلية العديدة التي واجهها.
- أدى التركيز في عمليات التبادل التجاري على دول الكتلة الشرقية، ومعها العالم العربي وإفريقيا خلال فترة الخمسينيات والستينيات على توليد نشاط كبير لتجارة البحر الأحمر، استفادت منه مدن القناة كثيرًا في نموها الذي لم تعطله إلا ظروف الحرب منذ عام 1967، كما شهدت هذه الفترة بداية تحقيق التوازن النسبي بين الموانئ المصرية على البحر الأحمر (السويس وبور سعيد)، وعلى البحر المتوسط (بور سعيد والإسكندرية)، وهو ما فقدته حركة التجارة الخارجية المصرية بعد ذلك؛ حيث وصل تحكم ميناء الإسكندرية في تجارة الصادر والوارد عام 1979 (أي بعد إعادة افتتاح قناة السويس بنحو أربع سنوات) إلى نحو 90٪ من جملة التجارة المصرية الخارجية، وهو ما حملها أعباء حضرية، عانت وتعاني منها إلى الآن.
- أدى فتح باب الاستيراد على مصراعيه مع بداية السبعينيات إلى تحولات جذرية في نمط الاستهلاك العام للشعب المصري، وهو ما أدى إلى تآكل مستمر للوعاء الادخاري للمجتمع، ويكفي هنا الإشارة إلى أن جملة العائدات النقدية للمصريين العاملين بالخارج، لم تكن لتكفي لسد العجز في ميزان المدفوعات، على الرغم أن هذه العائدات التي ذهبت للاستهلاك في سلع كمالية وعقارات كانت كفيلة بتمويل ركيزة صناعية متينة في المدن الإقليمية، بما يعيد صياغة خريطة العمران الحضري المصري بشكل أكثر توازنًا، ولكن للأسف هذا النهج الاستهلاكي الذي تولد مع بداية السبعينيات ظل ينمو باطراد⁽¹⁾، وإلى يومنا هذا.
- تحولت مصر بفعل التطورات في قطاع التجارة الخارجية للاعتماد على مواردها الموضوعية (البترو - قناة السويس - السياحة) كمصدر أساسي للنقد الأجنبي في قطاع التصدير (المنظور وغير المنظور)، كما اعتمدت على الطاقات الاستيرادية لسد الحاجات الاستهلاكية من جانب آخر، وكان ذلك - بلا شك - على حساب القطاعات التقليدية في الإنتاج، وهو ما

(1) راجع في ذلك بحث الدكتور محمد الطيب: تحليل الاستهلاك النهائي العام والخاص منذ عام 1960 وحتى 1976، مثبت في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 169 إلى ص 193.

أدى إلى تحول الكثير من العاملين في القطاعات الإنتاجية (بالإضافة للداخلين حديثاً لسوق العمل بالطبع) للاندماج في العمل في مجالات غير إنتاجية، وبالتالي لم تستطع معظم المدن المصرية تحقيق الحد الأدنى لتماسك قواعدها الاقتصادية، وهو ما انعكس سلباً على التكامل الوظيفي للمدن داخل الأنساق الحضرية الجزئية، وبالتالي النسق الحضري العام.

- أدى تدفق السلع الاستهلاكية إلى تنامي دور السوق المركزي الذي تلعبه العاصمتان في المقام الأول، ومن بعدهما المدن الكبرى، ويمكن اعتبار ذلك محفزاً إضافياً للهجرة الداخلية من الريف إلى الحضر (ومن الحضر إلى الحضر كذلك)، بما يزيد من الاختلال الهيكلي في منظومة العمران الحضري.
- أدى العجز المستمر والمتراكم في الميزان التجاري -والذي وصل عام 1976 إلى ما يوازي ربع الناتج القومي الإجمالي- إلى إهمال مفرط لأعمال البنية الأساسية والمرافق العامة، وهما -بلا شك- أساس تكوين البنية الحضرية القادرة على الاستمرار والمنافسة.

4- صدمة التحول السريع - تأثير سياسات الانفتاح على منظومة العمران:

يعد الانفتاح الاقتصادي نموذجاً واضحاً للتطورات الأيديولوجية الراديكالية في نظم الحكم وسياساته في مصر، فلم تمض إلا أقل من عشر سنوات فقط على قوانين يوليو الاشتراكية وحركة التأميم الواسعة (بدءاً من عام 1961) حتى انقضت الفترة الناصرية، ومعها تجربة مصر الاشتراكية (رأسمالية الدولة) -بإخفاقاتها ونجاحاتها- وذلك بوفاة عبد الناصر عام 1970، وسرعان ما تبدت ملامح التوجه الأيديولوجي الجديد للفترة القادمة بصدور القانون 65 لعام 1971 للانفتاح الاقتصادي على العالم الخارجي (الغربي عموماً والأمريكي خصوصاً)، وتبع ذلك إصدار القانون 43 لسنة 1974، ثم القانون 32 لسنة 1977، كما صدر بالإضافة لهذا ومكملاً له 19 قانوناً وقراراً في الفترة من عام 1971 وحتى عام 1977 لتحرير الاقتصاد القومي⁽¹⁾.

والانفتاح الاقتصادي -كما صورته ورقة أكتوبر، وهي الوثيقة الأساسية في هذا المجال- يعني فتح الاقتصاد المصري للاستثمار الخاص المباشر من الخارج⁽²⁾، وبما أن النظام الاقتصادي العالمي السائد وقتئذ لم يكن متاحاً فيه -إلا للدول الرأسمالية- حرية الاستثمار الخارجي، فإن ذلك كان معناه تحول البوصلة الاقتصادية المصرية من الشرق إلى الغرب، ومن اشتراكية في مراحل المراهقة الباكراة إلى رأسمالية في مرحلة الطفولة الناشئة. سريعة وشديدة هي حقاً طبيعة التحولات القسرية والجزرية التي مرت بها السياسات الاقتصادية في مصر طوال عصرها الحديث.

(1) جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح الاقتصادي بالنسبة للتحولات الهيكلية في الاقتصاد المصري من 1971 حتى 1977، ورقة بحثية مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 385.
(2) محمد أنور السادات: ورقة أكتوبر، هيئة الاستعلامات، القاهرة، 1974، ص 62.

ويعد القانون رقم 43 لسنة 1974 - وتعديلاته بالقانون 32 لسنة 1977 - هو أهم خطوة منفردة اتخذت على طريق الانفتاح، فقد اشتمل هذا القانون على بنود قلبت الواقع الاقتصادي المصري الذي ولدته الثورة رأسًا على عقب؛ فقد شملت بنود هذا القانون الآتي:

- فتح باب الاقتصاد المصري لرأس المال العربي والأجنبي في شكل استثمار مباشر في كل المجالات تقريبًا، وعلى وجه التحديد يذكر القانون مجالات التصنيع، والتعدين، والطاقة، والسياحة، والنقل، واستصلاح الأراضي الصحراوية، والإنتاج الحيواني والثروة المائية، والإسكان والامتداد العمراني، وشركات الاستثمار، والبنوك، وشركات التأمين، والتعمير، والمقاولات، وبيوت الخبرة، ومجالات أخرى⁽¹⁾.
 - توظيف رأس المال الأجنبي مشاركة مع رأس المال المصري العام أو الخاص، مع تقرير انفراد رأس المال الأجنبي في مجالات بنوك الاستثمار والأعمال التي يقتصر نشاطها على العمليات التي تتم بالعملة الحرة، متى كانت فروعًا لمؤسسات مركزها بالخارج.
 - عدم جواز مصادرة أو تأميم المشروعات.
 - منح القانون قدرًا غير مسبوق من الإعفاءات الضريبية والجمركية، وفترات سماح للإعفاء الضريبي قد تصل إلى 15 عامًا (بقرار من رئيس الجمهورية)، وكذلك بلغت التسهيلات الجمركية حد الإعفاء النهائي في بعض الحالات (بقرار من رئيس الجمهورية).
- وإذا أضفنا لهذا القانون قانونًا آخر في غاية الأهمية - قانون 118 لسنة 1975 للاستيراد والتصدير - فإن الصورة ستكتمل؛ لتخيل ما آلت (وتتول) إليه الأوضاع الاقتصادية المصرية في هذه الفترة وما بعدها، فقد جعل هذا القانون باب الاستيراد مفتوحًا أمام القطاع الخاص (الوطني والأجنبي)، كما هو مفتوح للقطاع العام، بعد أن ألغى القوانين 1، و203، و95، لأعوام 1959 و1963 على الترتيب بشأن تنظيم الواردات، ويمكن باستعراض السلع التي حظر استيرادها على القطاع الخاص بقرار وزير التجارة رقم 1058 لسنة 1975، فإنه يمكن القول إنه باستثناء المواد الغذائية الأساسية (الحام) كالقمح والذرة والدقيق ... إلخ، والسلع التموينية الأساسية كالشاي والسكر وزيت الطعام ... إلخ، والوقود والطاقة والبنود الإستراتيجية (الدفاع)، كان كل شيء مطروحًا للاستيراد.

وتكاملت هذه القوانين مع نظام الاستيراد بدون تحويل عملة، الذي استحدث عام 1974، والذي أتاح لأي شخص لديه موارد بالنقض الأجنبي أن يستخدمها في الاستيراد مباشرة، دون الرجوع إلى الجهاز المصرفي، وبهذه القوانين السابقة فقدت الدولة معظم آليات سلطة الضبط

(1) جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح، مرجع سابق، ص 367.

والتحكم اللازمة للتخطيط، ومن المفارقات الغربية أنه في ظل هذا السيل العامر من قوانين التحول الاقتصادي التي بدت وكأنها تسابق الزمن، ظلت الدولة كضرورات حتمية (للأمن الاجتماعي مثلاً) محافظة على دعم السلع وبعض المنتجات الصناعية الاستهلاكية والوسيطه، وكان هذا الدعم يستهلك الفوائض الاقتصادية للدولة؛ لتصب في النهاية في صالح الرأسمالية الجديدة الناشئة.

وعلى أي حال -وعلى الرغم من حزمة القوانين (التحويلية) التي سبق ذكرها- لم تزد نسبة تدفق الاستثمارات الأجنبية سنوياً في المتوسط عن 13٪ من المستهدف خلال الفترة من 1971-1977، قابلها في نفس الفترة ارتفاع معدل التضخم الفعلي حسب بعض التقديرات (من بينها تقديرات الأمم المتحدة) من نحو 20٪ عام 1969-1970 إلى نحو 37٪ عام 1976-1977، وارتفاع الرقم القياسي العام للأسعار بنسبة 40.7٪ بين عامي 1972-1976 حسب تقديرات البنك المركزي المصري⁽¹⁾، كما ازداد الاختلال في الميزان التجاري، فبعد أن كانت قيمة صادراتنا توازي حوالي 75٪ من قيمة وارداتنا في المتوسط خلال الفترة من 1965 حتى عام 1971، انخفضت هذه النسبة لتصبح 59٪ في المتوسط خلال الفترة من 1972 حتى عام 1979 (على الرغم من دخول البترول لقطاع التصدير؛ حيث تبلغ نسبة مساهمته في إجمالي قيمة الصادرات المصرية عام 1978 نحو 42٪ منفرداً).

ويمكن هنا -قبل عرض أهم الآثار المباشرة وغير المباشرة لسياسة الانفتاح على منظومة العمران المصري- أن نوجز ما تم عرضه بمقولة للدكتور جمال حمدان⁽²⁾: " لا عجب أن شخص البعض الانفتاح المسئول عن هذا كله بأنه (انفتاح استيرادي)، مثلما هو (انفتاح استهلاكي) أساساً، ولا عجب كذلك أن تضخمتم نشاطات التصدير والاستيراد وما يخدمها ويتصل بها من سمسة ووكالات تأمين وشحن... إلخ، إلى مئات أو آلاف الشركات، التي تمخضت بدورها عن مجتمع بأسره من المليونيرات وأشباه المليونيرات، مليونيرات الانفتاح".

وانعكس ذلك بالطبع على الخصائص الاجتماعية للسكان (حضر وريف)، وتغير التركيب الطبقي الاجتماعي بعنف، كما تحولت أنماط الاستهلاك والإنفاق بوجه عام، حيث أصبحت النتيجة النهائية في رأي الكثيرين⁽³⁾ "هي مجتمع طبقي مختل، طبقات مقلوبة، وطبقية متميعة، باختصار فوضى طبقية ضاربة، وخلط هيكلي عام وعامر. وهذه الفوضى وهذا الخلط تحدد ملامح انقلاب

(1) البنك المركزي المصري، التقرير السنوي 1976، مارس 1977، جدول 12، نقلا عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 96.

(3) جمال حمدان: المرجع السابق، ص 60، 61.

طبقي لا ثورة طبقية، انقلاب اجتماعي لا ثورة اجتماعية. ومصر في هذا الرأي لم تكن طبقية ولا برجوازية ولا رأسمالية أكثر مما هي اليوم بالدقة، ولا كانت الفروق الطبقة أوسع وأبرز مما هي الآن قط، حيث ازداد الأغنياء غنى والفقراء فقراً، والنتيجة الصافية أو الصافعة في تقدير هذه المدرسة الفكرية أو النقدية أن مصر فقدت طريقها إلى الاشتراكية، واختلت بوصلتها الاجتماعية طبقياً، فلانفتاح إذن هو أعلى مراحل الليبرالية والرأسمالية".

وخلاصة القول إن نهاية هذه المرحلة كتبت نهاية التطلعات والأهداف التي جاءت بها الثورة، وأعدت الاختلال الطبقي إلى سابق عهده مع تغير مكوناته، فبينما زالت طبقة الإقطاع الزراعي في الريف والأقاليم، برزت وتبلورت طبقة من برجوازية المدن ورأسمالية التجارة والصناعة، فبعد أن انتهى تقريباً دور الأرض الزراعية من حيث المكانة والسلطة الاجتماعية بدأ دور التجارة والصناعة وعقار ومضاربات المدن، حتى أصبحت عمارة أو ناطحة واحدة من تلك التي ملأت قلب العاصمة في هذه الفترة لتعادل قيمة أكبر إقطاعية زراعية في الريف في العصر الذي قامت الثورة من أجل تصفيته.

ويمكن هنا عرض مثال⁽¹⁾ أن أحد أبراج الإسكان الإداري الفاخر الذي شيد في قلب العاصمة في هذه الفترة تكلف أكثر من 103 مليون جنيه إسترليني، وهو مبلغ يوازي ثلث إلى نصف تكاليف إنشاء السد العالي، ولا يقل كثيراً عن تكاليف إنشاء أنبوب سوميد، والمقدر أن هذا المبلغ كان يمكن أن يحقق واحداً من المشروعات القومية الكبرى -المنتجة لا العقيمة- كاستصلاح 60 ألف فدان للزراعة، كتقديم البنية الأساسية لمدينة جديدة نصف مليونية، كمشروع إسكان اقتصادي من 45 ألف وحدة سكنية لسكان العشش والمقابر، أو أخيراً كإقامة مجمع صناعي متكامل للأسمت طاقته 2 مليون طن سنوياً.

حقاً، ما أشبه الليلة بالبارحة، فبعد جهد مكثف لتطوير الاقتصاد المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر، يفرض على مصر أن تترك ما بنته خلال هذه الفترة يذهب أدراج الرياح، وأن تسارع لمقتضيات نمط تقسيم العمل الدولي الذي فرضته القوى الدولية المسيطرة في ذلك الوقت، وعلى رأسها إنجلترا، ومرة أخرى، بعد جهد مكثف لتطوير الاقتصاد المصري خلال الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، تبدأ الحركة العكسية في اتجاه ربط الاقتصاد المصري بالسوق

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، المرجع السابق، ص 66، 67، نقلاً عن محمد حسن درة: الانغلاق والانفتاح والأمة الوسط، جريدة الشعب 21-9-1982، ص 11.

الرأسمالية العالمية، فكأن عجلة التاريخ الاقتصادي المصري قد دارت دورة كاملة خلال قرن ونصف من الزمان⁽¹⁾.

أثر سياسة الانفتاح الاقتصادي على منظومة العمران المصري حتى عام 1976:

يمكن إيجاز الآثار المباشرة وغير المباشرة لسياسة الانفتاح الاقتصادي على منظومة العمران المصري (مع اعتبار أن المدى الزمني للدراسة بهذا الفصل توقف عند عام 1976، وهو ما يجعل بعض هذه الآثار أكثر وضوحًا في الفصل التالي) في الآتي:

- تضخمت العاصمتان بشكل غير مسبوق، سواء على المستوى الحجمي، أو على مستوى نمو الكتلة العمرانية، ويكفي للاستدلال على ذلك أن الكتلة المبنية للقاهرة الكبرى نمت خلال الفترة من 1968 حتى 1977 بمعدل نمو قدره 555 هكتار سنويًا، بينما بلغ هذا المعدل نحو 334 هكتار سنويًا في الفترة من 1945 حتى 1968⁽²⁾.
- أدى الاعتماد الجارف على الاستيراد مع تنامي سلوكيات استهلاكية لم تكن مألوفة في الريف أو الحضر إلى اختلال العديد من المنظومات الإنتاجية التي كانت بدأت تشكل خلال العقد السابق على هذه الفترة؛ مما أدى إلى اضطراب الأدوار التكاملية لمفردات هذه المنظومات الفرعية؛ بل وانفرط عقد بعضها في ضوء الأدوار الوظيفية المستحدثة بفعل سياسة الانفتاح⁽³⁾.
- نظرًا لتكون فوائض رأسمالية لدى طبقة اجتماعية صاعدة من طبقات لم تألف الادخار، ومن ثم الاستثمار، فإن هذه الفوائض وجدت طريقها للاستثمار في أكثر المجالات أمنًا (العقارات)، ومن ثم ارتفعت الكثافة البنائية بشكل مذهل؛ مما شكل دعمًا غير محدود لاستقطاب تيارات الهجرة الداخلية إلى قلب العاصمتين خاصة، وسائر المدن الكبرى بوجه عام، (بالإضافة إلى تأثير عوائد تحويلات

(1) جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح الاقتصادي، مرجع سابق، ص 391، كما شاركه في هذه الرؤية العديد، على سبيل المثال، راجع: جلال أحمد أمين: بعض قضايا الانفتاح في مصر، مرجع سابق ص 403-405، وكذلك: جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 48.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 90.

(3) حتى على مستوى التركيب الداخلي للمدن، خاصة المدن التي تحولت حديثًا من قرى إلى مدن ظهر هذا التأثير بوضوح على استعمالات أراضيها، ولزيد من التفاصيل راجع: محمد شحاتة درويش: استعمالات الأراضي في المدينة المصرية، دراسة في خصائص التوزيع المكاني وآليات التطور في النصف الثاني من القرن العشرين، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، 1998، الفصل السادس.

المصريين العاملين بالخارج⁽¹⁾؛ مما أثر على أحجام المدن وعلى الشكل العام لهيكلية توزيع الأحجام داخل منظومة العمران المصري.

• تحولت نظرة السياسة الاقتصادية للدولة للقطاعات الرائدة اقتصادياً، فبعد أن كانت صناعة ثم زراعة ثم تجارة ونقل، خلال الستينيات، أصبحت بفعل سياسة الانفتاح قناة السويس ثم البترول ثم السياحة بالترتيب، والملاحظ أن خصائص الموضوع أصبحت ذات حاكمية في هذا التحول، وهو ما فرض واقعاً توزيعياً جديداً على خريطة التدفقات الاستثمارية لا تلعب فيه مواقع التجمعات دوراً فعالاً، ولما كان الموقع لا الموضوع هو الذي يحدد الأدوار الوظيفية داخل الأنساق الحضرية، فإن لذلك بلا شك تأثيراً سلبياً على كفاءة ديناميكية عمل هذه الأنساق.

• شهدت هذه الفترة تنامياً غير مسبوق للعشوائيات على أطراف المدن؛ بفعل تيارات الهجرة المتزايدة من جانب وتغير التركيب الطبقي على المستوى الاجتماعي الاقتصادي من جانب آخر، وتكون فوائض رأسمالية في يد الطبقات الصاعدة من الحرفيين والمزارعين المتحولين لتوهم لأنشطة حضرية هامشية، ولكنها ذات عوائد اقتصادية مرتفعة، بالمقارنة بمستويات دخول الطبقة الوسطى والمتقفة (الموظفين) -أو بلوريتاريا الانفتاح- كما أطلق عليهم د. جمال حمدان⁽²⁾.

• تأثرت الخريطة الإيكولوجية لعمران العاصمتين بصفة خاصة، والمدن الكبرى بصفة عامة بالتمايز الطبقي العنيف الذي أضفته هذه المرحلة على شرائح المجتمع، وأصبح واضحاً عليها التوزيع المكاني للطبقات الاجتماعية بخصائصها المميزة⁽³⁾. وهو ما سيؤثر تلقائياً في نمط واتجاه نمو هذه المدن في المستقبل القريب، كما سيتم توضيحه.

(1) سيتم التعرض لهذا الموضوع بشيء من التفصيل في الفصل التالي، ولمزيد من التفاصيل راجع: محمود عبد الفضيل: أثر هجرة العمالة المصرية للبلدان النفطية على العمليات التضخمية ومستقبل التنمية والعدالة الاجتماعية في الاقتصاد المصري، الجمعية المصرية للاقتصاد والإحصاء والتشريع، القاهرة، 1980.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، المجلد الثالث، مرجع سابق، ص 60.

(3) لمزيد من التفاصيل راجع: وفاء محمد عبد المنعم عامر: إيكولوجيا المدينة العربية، دراسة في ديناميكية تطور مدينة القاهرة خلال الفترة من عام 1947 حتى عام 1986، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، قسم الهندسة المعمارية، 1990، الباب الثالث، الجزء الثالث.

5- تطور قطاعات النقل والخدمات وتأثيرها على منظومة العمران:

يرى الكثيرون أن قطاع النقل لم يشهد تطورًا كبيرًا خلال هذه الفترة⁽¹⁾، خاصة قطاعي النقل النهري والنقل بالسكك الحديدية؛ حيث كانت طاقة النقل بمصر في بداية الخمسينيات أكبر من الطلب، كما كانت الوسائل الأقل تكلفة (السكك الحديدية والنقل النهري) تقوم بالدور الأكبر في هذا المجال، ويمكن في إيجاز عرض أهم التطورات في مجال النقل في هذه الفترة في الآتي:

1.5 السكك الحديدية والنقل البري والنهري؛ النقل بالسكك الحديدية:

تعد السكك الحديدية هي أرخص وسائل النقل تكلفة، كما كانت هي الوسيلة الأنسب بكل المقاييس لنمط مصر الإنتاجي لعقود طويلة، ولكن هذا المرفق المهم أصابه قدر كبير من التراجع على امتداد الفترة موضوع الدراسة في هذا الفصل، فمثلاً لم يتم مد خطوط جديدة خلال هذه الفترة، باستثناء خط الواحات حلوان لنقل خام الحديد، وقد اعتمد هذا الخط في معظم مساره على الخط القديم الذي كان قد أنشئ زمن الاحتلال بين الواحات والجيزة، وعلى ذلك ظلت شبكة السكك الحديدية طوال هذه الفترة تقريباً تدور حول نفس أطوالها قبل بداية الفترة (حوالي 4000 كم).

وتشير الأرقام إلى تراجع الاعتماد على النقل بالسكك الحديدية، خاصة منذ عام 1970، فقد بلغ المتوسط السنوي للأوزان المنقولة بالسكك الحديدية في الفترة من 1960 وحتى 1964 نحو 11.5 مليون طن، بينما بلغ هذا المتوسط نحو 8.2 مليون طن خلال الفترة من 1971 حتى 1975، أي سجلت انخفاضاً قدره 3.5 مليون طن⁽²⁾ (حوالي 30٪)، كما استمر هذا المتوسط حتى عام 1985 حسب بعض المصادر⁽³⁾.

أما بالنسبة لنقل الركاب فقد بلغ عدد الركاب الذين تم نقلهم بالسكك الحديدية عام 1959-1960 حوالي 103 ألف راكب، ارتفع هذا العدد عام 1975 ليلعب 305 ألف راكب، أي تضاعف عدد الركاب نحو ثلاثة أضعاف خلال 15 عامًا، إلا أن عدد القطارات ارتفع من 370 قطارًا إلى 540 قطارًا خلال نفس الفترة⁽⁴⁾، أي بنسبة 36٪، ولعل الصور التي تنقلها وسائل الإعلام عن اعتلاء الركاب لأسطح القطارات ونوافذها خلال تلك الفترة وما بعدها مباشرة هي خير دليل على صدق هذه البيانات.

(1) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، القاهرة

23-25 مارس 1978، مثبت في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 274.

(2) المرجع السابق، ص 276.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 156.

(4) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، مرجع سابق، ص 276 (يستثنى ركاب الضواحي من أعداد الركاب).

ومما يؤسف له حقاً أنه بحلول عام 1975 كان حوالي 45٪ من الخطوط وأكثر من 30٪ من الوحدات المتحركة كانت قد تجاوزت العمر الافتراضي المقرر لها⁽¹⁾؛ بل إن هذا المرفق بدأ لأول مرة في تاريخه يمثل عبئاً على ميزانية الدولة، حيث تشير الأرقام إلى أن النقل بالسكك الحديدية حقق أرباحاً قدرها 8.1٪ من مصروفات تشغيله عام 1959-1960؛ بل إن هذه الأرباح وصلت إلى 23.4٪ عام 1966-1967، ولكن هذا القطاع حقق خسائر قدرت بنسبة 56٪ من مصروفات التشغيل عام 1975، ومنذ ذلك التاريخ، وينظر إلى قطاع السكك الحديدية على أنه عبئ على ميزانية الدولة، على الرغم من أنه كان حتى وقت قريب للغاية يمثل أهم مواردها من البنية الأساسية⁽²⁾.

النقل على الطرق:

لم تهتم سياسة الاحتلال بشبكة الطرق المرصوفة قدر اهتمامها بشبكة السكك الحديدية؛ حيث يعد ذلك أحد جوانب سياستها الاقتصادية التي فرضتها على مصر (التخصص الاقتصادي)، وكانت شبكة النقل الحديدي أحد أهم آليات نجاح سياسة الاحتلال في ذلك، وتدلنا الأرقام على ذلك بوضوح، فالاحتلال الذي خلف وراءه شبكة سكك حديدية بلغ طولها نحو 4000 كم، لم يترك خلفه إلا حوالي 500 كم من الطرق المرصوفة (430 كم سنة 1935)⁽³⁾.

وعندما جاءت الثورة، وبدأت مرحلة التنوع الاقتصادي، والتخلي تدريجياً عن سياسة التخصص، بدأ الاهتمام بتشديد الطرق المرصوفة يعتلي أولويات قطاع النقل، فشبكة الطرق المرصوفة التي كانت 430 كم عام 1935 بلغ طولها 6500 كم عام 1960⁽⁴⁾، ثم وصلت إلى نحو 12000 كم عام 1977⁽⁵⁾، ولكن هذه التطورات الكمية في أطوال شبكة الطرق المرصوفة لم تكن متوازية مع التطور الهائل الذي حدث في أعداد المركبات؛ نتيجة التحول عن الوسائل التقليدية القديمة في النقل، فعقد مقارنة بسيطة بين أطوال الطرق في كل مرحلة مرتبطاً بعدد المركبات قد يكون له دلالاته في هذا الصدد.

(1) المرجع السابق، ص 277.

(2) يرى د. إسماعيل صبري عبد الله أن الأولويات تبدلت في قطاع النقل وغيره في ظل سياسة الانفتاح في السبعينيات؛ ففي الوقت الذي أحجمت فيه الحكومة عن تمويل مشروع مترو أنفاق القاهرة الذي أفرته عام 1973، نراها بدلاً من ذلك تسارع لتمويل مشروع التليفزيون الملون وغيره من المشروعات التي تعد رفاهية في ظل مقتضيات المرحلة، راجع: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 291-293.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 157.

(4) المرجع السابق.

(5) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، مرجع سابق، ص 277.

ففي عام 1935 بلغ عدد المركبات 25336 مركبة⁽¹⁾ على 430 كم طرق، بمعدل حوالي 59 مركبة / كم، بينما في عام 1960 بلغ عدد المركبات نحو 110 ألف مركبة⁽²⁾ على 6500 كم طرق، بمعدل قدره حوالي 17 مركبة / كم، ثم قفز عدد المركبات عام 1980 إلى 750 ألف مركبة⁽³⁾ على 12000 كم طرق، بمعدل قدره حوالي 63 مركبة / كم، وهو معدل يفوق ما كان عليه عام 1935. أما عن تكلفة النقل على الطرق، فإنها تفوق مثيلتها على السكك الحديدية بنحو ثلاثة أمثال، ومثيلتها بالنقل النهري بنحو أربعة أمثال، حيث بلغت تكلفة النقل على الطرق عام 1975 حوالي 17 ملياً للطن / كم (التكلفة الاقتصادية 11.2 مليون للطن / كم)، بينما بلغت التكلفة الفعلية على السكك الحديدية 6 مليون للطن / كم (التكلفة الاقتصادية 8 مليون للطن / كم)، أي أقل من التكلفة الاقتصادية، أما بالنسبة للنقل النهري فقد بلغت التكلفة 4 مليون للطن / كم (التكلفة الاقتصادية 2.3 مليون للطن / كم). وعلى الرغم من ذلك شهدت هذه الفترة -وما بعدها- تحولاً شديداً نحو النقل على الطرق على حساب باقي الوسائل، حيث بلغت نسبة ما نقل على الطرق من بضائع عام 1975 نحو 83% من البضائع المنقولة، ونحو 75% من الركاب⁽⁴⁾.

وقد يرجع البعض السبب في ذلك لطبيعة التحولات التي طرأت على هيكل الإنتاج المصري، ولكن بالنظر في طبيعة المواد المنقولة على الطرق نجد على سبيل المثال⁽⁵⁾ 85% من الغلال، 94% من الرمل والزلط والحجر الجيري، 93% من الصلب، 98% من مواد التشييد والبناء، 91% من الأسمدة، 28% من الخامات المعدنية بما فيها الفوسفات، وبالنظر في هذه القائمة نجد أن معظمها تعد السكك الحديدية هي الوسيلة المثلى والاقتصادية لنقلها، ولذلك فإن البعض يرجع ذلك إلى أسباب أخرى تتعلق بطبيعة التحولات الاجتماعية الاقتصادية التي جاءت بها سياسة الانفتاح، خاصة أنه عام 1980 كان عدد سيارات النقل بمصر يبلغ نحو 67 ألف سيارة، لم يكن مملوكاً منها للدولة إلا نحو ألفي سيارة، والباقي مملوك للقطاع الخاص⁽⁶⁾ (أي بنسبة حوالي 3%)، وقد قدرت بعض المصادر خسائر الاقتصاد المصري نتيجة التحول الشديد عن النقل بالسكك الحديدية إلى النقل بالطرق⁽⁷⁾ (الأعلى تكلفة) بحوالي 100 مليون جنيه سنوياً خلال الفترة من 1970 وحتى 1975، (هذا بالإضافة لما كان

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 159.

(2) المرجع السابق.

(3) المرجع السابق.

(4) فهمي الداغستاني: النقل في مصر، مرجع سابق، ص 279.

(5) المرجع السابق، ص 280.

(6) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، ص 159.

(7) فهمي الداغستاني: النقل بمصر، مرجع سابق، ص 280.

يحققه قطاع السكك الحديدية من خسائر نتيجة عدم تشغيله بشكل اقتصادي⁽¹⁾، كما أن لذلك مردوداً أيضاً على أسعار المستهلكين؛ حيث يعتبر النقل مكوناً أساسياً فيها⁽²⁾؛ بل إن النقل في عمومه يعد أحد الركائز الأساسية الثلاثة التي تشكل عليها ثروات الأمم (بالإضافة لكل من التخصص والتسويق)، كما يرى ذلك آدم سميث في كتابه (ثروات الأمم)، وعليه فإن سياسات النقل خلال هذه الفترة كانت على قدر كبير من الاضطراب، ما زالت مصر تعاني نتائجه المتردية حتى الآن.

النقل النهري:

بلغ النقل النهري حالة من التردّي لم يبلغ مثيلها (على المستوى النسبي) في تاريخ مصر الاقتصادي، فعلى الرغم من تخلي النقل النهري عن دوره الريادي في حركة النقل بمصر مع تطور شبكة النقل الحديدي، إلا أنه ظل محتفظاً بقدر نسبي معقول، يتناسب مع كون معظم المجاري المائية المصرية - وهي شبكة هائلة الطول والتفرع - لم تنشأ من أجل النقل بل الري⁽³⁾، إلا أن المجاري المائية المتاحة للملاحة النهريّة - على قلتها - لم تستغل على الوجه الأمثل خلال هذه الفترة.

وأهم المجاري الملاحية النهريّة التي استخدمت خلال هذه الفترة تمثلت في⁽⁴⁾ نهر النيل بالوجه القبلي وفرعي رشيد ودمياط، والرياحات الأربعة التوفيقي والمنوفي والبحيري والناصري، وترع المحمودية والإبراهيمية والإسماعيلية والنوبارية (التي تم استحداثها) بالإضافة لبحيرتي السد والمنزلة، وهذه المجاري على محدوديتها إلا أنها تمثل هيكلًا توزيعيًا طبيعيًا يتلاءم تمامًا مع النسق العام لتوزيع معظم التجمعات العمرانية المصرية على اختلاف مراتبها الحجمية ووظائفها (حيث نشأت أصلاً - أو نمت - بفعل هذا الهيكل التوزيعي)، ولذلك فإن إهمال هذا المرفق المهم جدًّا - عمرانيًّا قبل أن يكون اقتصاديًّا - قد أفقد العديد من التجمعات العمرانية أحد أهم مزاياها الموقعية ذات التأثير على قاعدتها الاقتصادية.

(1) يرى البعض تلك هي أحد مظاهر الرأسمالية الجديدة الناشئة في مصر في ذلك الوقت، كما هي أحد نتائجه، فمعظم ما يتم نقله بالطرق ملك القطاع العام، في حين أن من ينقل هو القطاع الخاص، وفي ذلك تحيز لوسيلة النقل الأكثر تكلفة والأقل ملاءمة، وهو تحيز لا يمكن تفسيره إلا في ضوء نظام الأولويات والقوى الضاغطة في المجتمع المصري (القطاع الخاص في مجال النقل)، راجع: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 300.

(2) يذكر د. إسحاق صبري عبد الله، نقلًا عن دراسة لجهاز تخطيط الأسعار عن أسعار الخضراوات؛ حيث أسفرت عن أن الهامش بين سعر الحقل وسعر المستهلك النهائي يتراوح بين 40% و60%، وأن تكلفة النقل وحدها تمثل نحو 20% من هذا الهامش، راجع: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 292.

(3) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 574.

(4) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 161.

وعلى أي حال، فإن بواخر النقل النهري في تلك الفترة لم تزد عن بضع عشرات أخذت في التضاؤل، إلى أن وصل عددها عام (1995) 27 باخرة⁽¹⁾ -تدخل في مجموعها البواخر السياحية- وهو رقم يعكس حالة النقل النهري بالتقريب خلال هذه الفترة وما بعدها.

أثر التطورات في قطاع النقل على منظومة العمران المصري في الفترة من 1952 حتى 1976:

تعد التطورات التي يشهدها قطاع النقل من أهم العوامل المؤثرة على العمران، ويشمل هذا التأثير كلا من التركيب الداخلي للمدينة (كوحدة مستقلة) أو الهيكل العام (المنظومة / النسق) التي تنتظم فيها هذه المدن، ويمكن ببساطة -على سبيل المثال لا الحصر- ملاحظة تأثير شبكة النقل الحديدي على عمران مدن مثل طنطا، بينما يمكن ملاحظة تأثير النقل بالطرق على عمران مدن مثل قليوب، وميت غمر ... إلخ، أما النقل النهري فهو الذي دعم رشيد لقرون طويلة، كما أن معظم مدن الوجه القبلي نشأت كموانٍ نهرية في البداية، أما عن تأثير هذه التطورات على منظومة العمران المصري خلال الفترة من 1952 حتى 1976 فيمكن إيجاز أهمها في الآتي:

- دعم الهيكل العام لقطاع النقل عملية التركيز الشديد للأنشطة والخدمات بالعاصمتين؛ حيث إن التطور التلقائي الذي شهدته هذا القطاع لم يكن ليصب إلا في صالح هذه المركزية، وهذا ما عبرت عنه رؤية د. جمال حمدان بقوله⁽²⁾: "أما السيارة، وهي كمبدأ عكس القطار وعامل نشر محقق للصناعة، السيارة حين جاءت واجهت احتكار السكك الحديدية طويلاً في البداية، إضافة إلى فقر وسوء الطرق البرية بعد ذلك أيضاً؛ ولذا كان قصارها في المراحل الأولى هي أنها نشرت الصناعة حول المدينتين الكبيرتين على مدى وامتداد شبكة الطرق الإسفلتية الجيدة حولهما فقط، فزادتهما تضخماً على تضخم، ولم تفعل سوى أن حولت الحوت الخطير إلى إخطبوط أخطر. أما بعد ذلك في المراحل المتأخرة، حين تحسنت وتوسعت شبكة الطرق حقيقية، وغطت الأقاليم وغزت الريف، فرغم أنها أصبحت بالقوة عامل انتشار وانتشار للصناعة، أي عاملاً مضاداً للتركيز والتكدس القديم، فقد جاء ذلك مع إيقاف التنفيذ إلى حد ما؛ لأنه جاء بعد فوات الأوان عملياً؛ ذلك أن الصرح الصناعي نفسه كان قد تبلور بالفعل، وتجمد على هيكله المكسب المكتسب من قبل، واكتسب بنفسه لنفسه قوة تراكم ذاتية واستقلالاً عن قوى وعوامل البعثرة، لقد تغلبت قوى الحجم المكتسب والموفورات الخارجية على قوى اللوري والنقل الخفيف".
- بالإضافة للمساحات الواسعة نسبياً من الأراضي الزراعية الخصبة التي تم التهامها في سبيل إنشاء شبكة الطرق الزراعية المرصوفة (قدرت بأكثر من 60 ألف فدان خلال الفترة من 1935

(1) المرجع السابق.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 575.

وحتى 1975)، أي نحو 1500 فدان سنوياً، فإن هذه الشبكة قد أدت بدورها إلى نمو عمراني أفقي غير مسبوق، فكما سبقت الإشارة، تم التهام نحو 630 ألف فدان من الأراضي الزراعية الخصبية خلال الفترة من عام 1967 حتى عام 1976، وهو ما يعني استهلاك نحو 70 ألف فدان سنوياً خلال هذه الفترة، فإذا ما علمنا أن معدل استصلاح الأراضي في هذه الفترة لم يتعد بحال 10 آلاف فدان سنوياً على أقصى تقدير، تبين لنا مدى عمق هذا الأثر.

• في ظل سياسة الانفتاح وتداعياتها الاقتصادية الاجتماعية، فإن سياسة النقل واعتمادها على شبكة النقل على الطرق لم تكن إلا عاملاً محفزاً آخر على زيادة معدلات الهجرة من الريف إلى الحضر، وإلى العاصمتين على وجه الخصوص، ويمكن هنا للاستدلال عرض بعض الحقائق الرقمية، فمثلاً بلغ إجمالي عدد المركبات على الطرق في مصر عام 1980 نحو 750 ألف مركبة (كما سبق الذكر)، استحوذت القاهرة وحدها على نحو 605 ألف مركبة منها، بنسبة قدرها حوالي 81٪ من إجمالي عدد المركبات، بينما استحوذت الإسكندرية على ما يزيد عن 88 ألف مركبة بنسبة حوالي 12٪ من جملة المركبات، كما استحوذت بور سعيد على ما يزيد عن 8000 مركبة بنسبة حوالي 1.1٪ من جملة المركبات⁽¹⁾، وهذا يعني ببساطة أن هذا النوع من النقل تحكمت فيه المدن الثلاثة بنسبة حوالي 95٪، فأى انتشار للأنشطة يمكن أن يحققه مثل هذا الاحتكار العاصمي لأهم آليات تحقيقه؟!

• ساعدت شبكة الطرق المرصوفة وتفرعاتها الكثيفة تكوين محاور صناعية ناشئة بالدلتا على وجه الخصوص، خاصة في ظل سياسة ما سمي بالتصنيع الريفي؛ حيث إن الكثير من الصناعات التي نمت على هذه المحاور كانت تعد في الأساس صناعات زراعية، (مع اعتبار أن هذه المحاور نمت في حدود ما أتاحتها لها سياسات التصنيع التي سادت هذه الفترة بتحركاتها الموقعية المركزية)، وأهم هذه المحاور هي: محور (سخا، كفر الشيخ، دسوق، فوه، المحمودية، إدفينا، رشيد)، ثم محور (المحلة الكبرى، طلخا، المنصورة، فارسكور، دمياط)، ثم محور (السنطة، زفتى، ميت غمر، الزقازيق، بليسي)، ثم أخيراً محور (تلا، شين الكوم، منوف، أشمون). وهذه المحاور على الرغم من ظهور بعض ملامحها خلال الفترة التي سبقت الثورة مباشرة، إلا أن علاقاتها الإنتاجية لم تكتسب صفاتها المميزة إلا مع تنامي شبكة النقل على الطرق مؤخراً، وعلى الرغم من أن العلاقات الارتباطية لمدينة هذه المحاور لا تقارن بمثلتها بين مدن إقليم القاهرة أو الإسكندرية، إلا أن ذلك يخضع منطقياً لتأثيرات الحجم والتخصص.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 159.

- ساعدت - بل دفعت - شبكة الطرق المرصوفة على تحول عدد كبير من القرى إلى مدن خلال هذه الفترة، فقد تحولت 28 قرية إلى مدينة خلال هذه الفترة بالوجه البحري، بينما تحولت 19 قرية إلى مدينة بالوجه القبلي⁽¹⁾، ومن هذه القرى المتحولة حديثاً ما لعب دوراً حضرياً مؤثراً بعد ذلك، مثل شبرا الخيمة، والدخيلة، وكوم أمبو، وإدفينا، وغيرها كما سيلي بيانه.
- ساعدت شبكة الطرق المرصوفة (بالإضافة للخصائص الموقعية) على تنامي ظهور القرى العملاقة، والتي يتخطى فيها حجم سكان بعض القرى 50 ألف نسمة، وهي بذلك تفوق حجماً الكثير من المدن المتوسطة المصرية، ومن أهم هذه القرى (وراق العرب، وراق الحضر، المعتمدية، كرداسة)، ويلاحظ أن هذه القرى -التي تتبع إدارياً محافظة الجيزة- هي في الواقع من المكونات العمرانية لإقليم القاهرة الكبرى، ونظراً لانخفاض أسعار السكن بهذه القرى مقارنة بالمناطق الأكثر حضرية بالإقليم، ومع توفر وسائل الانتقال، فإن نموها اللا محدود أصبح أمراً واقعاً. هذا بالإضافة للقرى الكبيرة التي يتراوح عدد سكانها بين 30 و50 ألف نسمة، والتي بلغ عددها عام 1986 (22 قرية، منها 14 بالوجه البحري و8 بالوجه القبلي)⁽²⁾.
- في ظل اتساع شبكة الطرق وتفرعاتها، بدأت المزايا النسبية المكتسبة بفعل المواقع التي احتلتها بعض المدن على خطوط السكك الحديدية أو الموانئ النهرية تتراجع، في مقابل المزايا النسبية التي تولدها الخصائص الموضعية، كنتيجة طبيعية لتحديد عنصر النقل عبر الوسائل التقليدية القديمة (السكك الحديدية، النقل النهري).

2.5 قطاع التعليم:

شهد مجال التعليم عدة تطورات مهمة جداً خلال هذه الفترة، ولعل الهيكل العام الذي تمت صياغته للتعليم المصري في هذه الفترة هو نفس الهيكل الحالي مع بعض الاختلافات الطفيفة غير المؤثرة، فكما ذكر في الفصل السابق فإن التعليم خضع لسياسة استعمارية سافرة، هدفها الأول هو حصول المصريين على أقل قدر ممكن من التعليم؛ ضمناً لعدم ظهور نزعات استقلالية قد تؤثر على مكانة المحتل في السيطرة على البلاد، كما ظهرت نزعة واضحة لجعل اللغة الإنجليزية هي لغة التعليم الأساسية؛ وذلك بهدف القضاء على النزعات الوطنية والقومية، وتأكيداً على تبعية مصر لإنجلترا ثقافياً، كما هو الحال سياسياً واقتصادياً، وبذلك يتم إحكام السيطرة على كل شؤون البلاد.

(1) الكتاب الإحصائي السنوي، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 1997، ص 12.

(2) المرجع السابق، ص 85-86.

وتتبع جهود التعليم في مصر؛ حيث بدأ من أول دستور لها عام 1923 على أن التعليم الابتدائي إجباري للمصريين، وقد تم اتخاذ خطوة أخرى للأمام مع ثورة 1952، والتي ركزت على إنشاء تعليم ابتدائي مجاني موحد، أما دستور 26 مارس سنة 1964 فلم يخرج عن ذلك، سوى أنه جعل التعليم في مراحلها المختلفة في مدارس الدولة وجامعاتها بالمجان. ويبدو واضحاً حجم التطور الكمي الهائل في أعداد المدارس التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة، والتي انتشرت في معظم أرجاء مصر (ريف و حضر)، كما يشير تطور أعداد التلاميذ المنتهين بهذه المدارس في هذه الفترة إلى ثورة كمية حقيقية في مجال التعليم في مصر، شملت التعليم الأساسي والثانوي والفني والجامعي⁽¹⁾. وفي هذه الفترة 1952 حتى 1976 ظهر عدد من الجامعات⁽²⁾.

أثر التطورات في قطاع التعليم على منظومة العمران المصري في الفترة من 1952 - 1976:

تمثل التطورات التي شهدتها قطاع التعليم خلال هذه الفترة طفرات حقيقية من حيث الكم أو النوع أو التوزيع، وهو ما كان له بالغ الأثر على منظومة العمران المصري، ويمكن إيجاز أهم هذه الآثار في الآتي:

- ساعد توطين المدارس الثانوية بنوعيتها (العام والفني)، على خلق أدوار إقليمية ذات ثقل نسبي في معظم التجمعات الحضرية، وخاصة في التجمعات الحضرية الناشئة حديثاً، والتجمعات الحضرية محدودة الحجم السكاني بوجه عام.
- أدى التطور الكمي الهائل في أعداد الخريجين للمراحل التعليمية المختلفة - وخاصة في المستوى الأعلى (الثانوي والجامعي) - إلى إحداث تغيرات جوهرية في هيكل العمالة المصرية في هذه الفترة؛ حيث شهدت هذه الفترة العديد من التحولات في خصائص القوى العاملة⁽³⁾، وهو ما انعكس - بالإضافة لعوامل أخرى - على هيكل التصنيف الوظيفي للمدن المصرية.
- نظراً لعدم مواكبة توزيع مشروعات التنمية الحضرية إقليمياً للتطورات الهائلة في قطاع التعليم، فإن النتيجة التلقائية لذلك كانت هي نزوح معظم هؤلاء الخريجين من مدنها أو قراهم تجاه العاصمتين في الأساس، ثم إلى باقي المدن الكبرى بشكل محدود.
- كل الجامعات الإقليمية التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة شيدت مع بداية السبعينيات (باستثناء جامعة أسيوط التي أنشئت عام 1955)، ولما كانت أعداد خريجي مدارس الثانوي تقدر بمئات

(1) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 8

(2) انظر ملاحق الفصل السادس، ملحق رقم 9

(3) لمزيد من التفاصيل راجع عبد النبي الطوخي، تحليل التغيرات في خصائص القوى العاملة في مصر، من 1947 حتى 1974، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في

الآلاف على مستوى القطر قبل إنشاء أي من هذه الجامعات، فإن نزوح هؤلاء الخريجين إلى العاصمتين؛ حيث توجد الجامعات أصبح أمراً واقعاً، وبالطبع فإن معظم هؤلاء لا يعود مرة أخرى إلى موطنه الأصلي بعد انقضاء فترة الدراسة الجامعية، وهو ما انعكس بجلاء في التضخم الواضح، الذي عانت وتعاني منه العاصمتين والقاهرة الكبرى على وجه الخصوص (لاحظ الانفجار الحجمي لمدينة الجيزة خلال هذه الفترة، كما سيأتي بيانه).

- ساعد التطور الكبير الذي شهده قطاع التعليم، إلى جانب الطفرة الإعلامية التي حققها ظهور التلفزيون بمصر عام 1960، ثم مع تداعيات سياسة الانفتاح الاقتصادي، إلى سرعة التحول السلبي في الأنماط الاستهلاكية للمجتمع المصري، سواء على مستوى الريف أو الحضر⁽¹⁾، وهو ما انعكس بعد ذلك على تغير نمط الإنتاج بالتبعية، وبالتالي على هيكل وظائف المدن المصرية.
- بنشأة الجامعات الإقليمية في هذه الفترة تؤكد دور الأنساق الحضرية الفرعية بالدلتا، والتي أصبح أساسها قطاع الخدمات؛ حيث لم توطن مشروعات صناعية بالدلتا لها نفس قدرة الاستقطاب الحضري الذي ولدته هذه الجامعات.
- زاد التوزيع الإقليمي للجامعات التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة من فجوة التنمية بين الوجه القبلي والبحري؛ حيث شيدت ست جامعات في الشمال في مقابل جامعتين فقط في الجنوب خلال هذه الفترة.

6- حروب مصر وتداعياتها وتحولات العمران - السوييس اليمن سيناء:

خاضت مصر خلال هذه الفترة عدة حروب، منها ما فرض عليها فرضاً، مثل حرب السوييس عام 1956، ومنها ما كان جزءاً من إستراتيجيتها القومية، مثل حرب اليمن عام 1962، ومنها ما كان من تداعيات النظام العالمي ما بعد الحرب العالمية الثانية، وهي الحروب المصرية الإسرائيلية عام 1967، ثم حرب الاستنزاف، ثم حرب 1973، وعلى اعتبار أن مصر كانت من الدول الرئيسة التي شاركت في حرب فلسطين عام 1948، فمعنى ذلك أنه في خلال أقل من 30 سنة قدر لمصر خوض خمسة حروب ضارية، منها ثلاثة على أراضيها (حرب السوييس والحروب المصرية الإسرائيلية)، كما تميزت هذه الحروب بالطول النسبي لمداها الزمني، فمثلاً حرب اليمن استمرت حوالي 4 سنوات، والحرب مع إسرائيل استمرت لأكثر من 6 سنوات، وذلك - بلا شك - أثر بشدة على أحوال مصر الاقتصادية والاجتماعية، ومن ثم على أحوال منظومتها العمرانية.

(1) راجع: محمد صلاح الدين الجندي: الأنماط الإنفاقية الحضرية والريفية في جمهورية مصر العربية في الفترة من 1958 حتى 1965، وكذلك: محمد الطيب: تحليل الاستهلاك العام والخاص في جمهورية مصر العربية منذ 1959 وحتى 1976، أوراق بحثية مثبتة في كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 169 وحتى ص 202.

حرب السويس 1956:

تعتبر الطموحات التنموية المصرية هي المحرك الأساسي لإشعال فتيل هذه الحرب، فقد اعتبر إقدام الحكومة المصرية على تأميم قناة السويس بمثابة إعلان الحرب ضد قوى الاستعمار القديم، وأياً ما كانت أسباب هذه الحرب، إلا أنها تعد من أقل الحروب التي خاضتها مصر في هذه الفترة من حيث الأضرار الاقتصادية والاجتماعية؛ بل إن العوائد الاجتماعية والثقافية لهذه الحرب كانت من أهم بواعث التطورات الإنتاجية التي شهدتها مصر خاصة حتى عام 1967 (النكسة)، فقد تولدت خلال هذه الفترة التي أعقبت حرب السويس مباشرة قوة دفع وطنية هائلة، لو كانت توفرت لها آليات صالحة ورؤية بعيدة المدى، لكانت شكلت منعطفاً تنموياً لا مثيل له في دول العالم النامي⁽¹⁾، أما عن الجوانب السلبية فقد تمثلت في تدمير جزء كبير من البنية العمرانية لمدينة السويس، وبشكل أقل تأثيراً في مدينة بور سعيد، إلا أنه لسرعة انتهاء الحرب (في حوالي ثلاثة أشهر)، بالإضافة إلى عدم وجود خسائر عسكرية كبيرة؛ نظراً لعدم حدوث مواجهة مباشرة بين الجيوش، فإن الأضرار المادية تعد محدودة مقارنة بحجم الحرب والقوى المشاركة فيها. كما لم ينتج عن هذه الحرب عمليات نزوح أو تهجير تؤثر في هيكل التوزيع السكاني لمدن القناة.

حرب اليمن 1962-1967:

جاءت هذه الحرب في سياق المشروع القومي الناصري، وأياً ما كانت جدوى هذه الحرب على المستوى السياسي، فإنها ستظل موضع خلاف بين الكثيرين، وما يعيننا هنا هو أن هذه الحرب رفعت نصيب نفقات الدفاع من الدخل المحلي الإجمالي من نحو 5.5% في 1960-1962 إلى نحو 7.5% في أثنائها⁽²⁾، في وقت كانت البرامج التنموية في مصر في أمس الحاجة إلى زيادة مواردها التمويلية، خاصة أنه مع السنوات الأخيرة لهذه الحرب (عام 1966) كانت مصر قد اضطرت لتخفيض قيمة الجنيه المصري، كما كانت بدأت الاعتماد النسبي على القروض الخارجية لتمويل مشروعاتها التنموية، وإن كانت هذه القروض لم تتخط بحال الحدود الآمنة.

أما عن الآثار العمرانية المباشرة لهذه الحرب فإنها تمثلت في نشاط كثيف لمدينة وميناء السويس، وهو ما يعيد للأذهان ما حدث لهذه المدينة أثناء الحروب الوهابية التي خاضها محمد علي في الحجاز في الربع الأول من القرن التاسع عشر، غير أن المردودات السلبية لهذه الحرب تعد في نظر الكثيرين أحد العوامل التي مهدت للهزيمة العسكرية الكاسحة التي منيت بها مصر عام 1967، والتي

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: محمد حسنين هيكل: ملفات حرب السويس، دار الشروق، 1989.

(2) إبراهيم العيسوي ومحمد علي نصار: محاولة لتقدير الخسائر التي ألحقتها الحرب العربية الإسرائيلية بمصر منذ عدوان 1967، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثالث للاقتصاديين المصريين، 23-25 مارس 1977، مثبتة في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 134-135.

وضعت نهاية فعلية للتدخلات العسكرية المصرية في اليمن، وكان من تداعيات هذه الهزيمة تدمير جزئي لمدينة السويس، وتهجير معظم سكانها مع باقي سكان مدن القناة، كما سيلي عرضه.

الحروب المصرية الإسرائيلية 1967-1973:

يمكن القول إن الاعتداءات الإسرائيلية واحتلال إسرائيل لأراض مصرية، وما صاحبها من ظروف تعبئة وحالات حرب أو شبه حرب (اللاحرب واللاسلم) قد ترتب عليها من الناحية الاقتصادية أربع مجموعات متداخلة من الآثار السلبية، وهي⁽¹⁾:

- فقدان تام ودائم لقدر من الموارد المادية والبشرية؛ نتيجة لما لحقها من دمار كلي أو جزئي، بما أفقدها فاعليتها كعنصر من عناصر الثروة الاقتصادية القومية، وقد ترتب على ذلك نقصان في قدرة الاقتصاد المصري على النمو، سواء بطريقة مباشرة، من خلال الانخفاض في رأس المال المنتج أو القوى العاملة، أو بطريقة غير مباشرة، من خلال ما يترتب على ذلك من هبوط في إنتاجية ما تبقى من موارد مادية أو بشرية.
- فقدان جزئي أو مؤقت لبعض الموارد المادية؛ نتيجة لوقوعها في نطاق الأراضي التي احتلها العدو أو بالقرب منها (مثل قناة السويس وآبار البترول في شبه جزيرة سيناء)، ومن ثم فقدان جزئي أو مؤقت لما كان يمكن لهذه الموارد أن تسهم به في نمو الاقتصاد المصري منذ وقوع العدوان، وحتى استرداد هذه الموارد مرة أخرى مع تسوية النزاع.
- خسائر اقتصادية ناجمة عما تحدثه حالة الحرب أو شبه الحرب من اضطرابات واختلال في حركة الاقتصاد المصري، وتتضمن هذه الخسائر ما يصيب الاقتصاد القومي من أضرار؛ نتيجة لتوقف أنشطة إنتاجية في بعض المناطق، أو نتيجة لنقل بعض المنشآت الإنتاجية من المناطق الشرقية إلى مناطق أكثر أمناً (مثل نقل مصنع الأسمدة من السويس إلى مدينة طلخا، ومصنع اللببات الكهربائية من مدينة الإسماعيلية إلى مدينة كفر صقر ... إلخ)، أو نتيجة لنمو الطاقات العاطلة في بعض خطوط الإنتاج، هذا فضلاً عما يصيب توزيع القوى العاملة من اختلال، وما يصيب المجتمع من تضخم، وما يتحمله المجتمع من أعباء الاستدانة، وتراجع الاستثمارات الأجنبية.
- خسائر ناتجة عما يطرأ على نمط استخدام الموارد -وبالتالي هيكل الإنتاج- من تعديل تمليه ظروف الحرب أو شبه الحرب، وتتمثل هذه الخسائر في الناتج الذي كان سيعود على الاقتصاد المصري من استخدام الموارد التي حولت إلى الاستخدامات العسكرية وشبه العسكرية استخداماً بديلاً، ويمكن لهذه الاستخدامات البديلة أن تسهم على المدى القصير في زيادة الاستهلاك العام والخاص؛ مما يسهم إسهاماً مباشراً في النمو؛ كالإنفاق على الصحة والتعليم،

كما كان يمكن لهذه الاستخدامات البديلة أن تسهم في زيادة التكوين الرأسمالي عن طريق الزيادة التي كان بالإمكان تحقيقها في المدخرات وموارد النقد الأجنبي. ومن خلال تحليل المؤشرات الفعلية للخسائر التي ترتبت على هذه الحروب، فإن الأرقام تؤكد على تراجعات شديدة في جميع جوانب الاقتصاد المصري كما يلي:

- ارتفع نصيب نفقات الدفاع من الدخل المحلي الإجمالي من نحو 5.5% في 1960-1962 إلى نحو 10% في سنوات ما بعد 1967، حتى وصل إلى 20% في 1973-1974، ثم تراجع إلى 15% في 1975.

- هبط نصيب الاستثمار الإجمالي في الدخل المحلي الإجمالي من 18% قبل عام 1967 مباشرة، ليصل إلى نحو 13% في السنوات التي تلت عدوان 1967، حتى وصل إلى 12% عام 1973. ارتفعت نسبة العجز في ميزان المدفوعات إلى الدخل المحلي الإجمالي من نحو 3.35% خلال الفترة من 1960-1966 إلى نحو 6.62% في الفترة من 1967-1974 (أي نحو الضعف)، وهو ما أدى إلى تزايد حجم الدين الخارجي لمصر، مع تقلص قدرتها على الوفاء بخدمة ديونها السابقة.

- هبوط القدرة الادخارية؛ حيث عملت الاختلالات التي سبق الإشارة إليها على انخفاض الميل الحدي للادخار المحلي من 14.6% في الفترة 1952-1966 إلى -34.8% في الفترة 1967-1974، أي أنه بينما كانت كل مائة جنيه إضافية في الدخل تضيف إلى المدخرات نحو 15 جنيهًا قبل عام 1967، كانت نفس هذه الزيادة في الدخل مصحوبة بانخفاض في المدخرات قدره حوالي 35 جنيهًا⁽¹⁾. لقد تدهورت نسبة الادخار المحلي الإجمالي إلى الدخل المحلي الإجمالي من نحو 13% قبل 1967 إلى نحو 6% في السنوات التالية، كما قدرت بالسالب في منتصف السبعينات⁽²⁾. وهذه المؤشرات السلبية التي تم عرضها ترتب عليها آثار مباشرة، لعل من أهمها⁽³⁾:

(1) صقر أحمد صقر: الادخار وإستراتيجية التنمية في مصر، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي السنوي الثاني للاقتصاديين المصريين، القاهرة، مارس 1977.

(2) إبراهيم العيسوي ومحمد علي نصار: محاولة لتقدير الخسائر التي ألحقتها الحرب المصرية الإسرائيلية، مرجع سابق، ص 136.

(3) لمزيد من التفاصيل راجع دراسة معهد التخطيط القومي عن تقدير الخسائر الاقتصادية التي ألحقتها عدوان 1967 وأعقابها بالاقتصاد المصري، والتي صدرت بالقاهرة عام 1977 بعنوان:

(ADVERSE ECONOMIC EFFECTS RESULTING FROM ISRAELI AGGRESSIONS AND CONTINUED OCCUPATION OF EGYPTIAN TERRITORIES, A PRELIMINARY EVALUATION . INP. CAIRO. 1977).

- تباطؤ معدلات إحلال بعض الأصول، وتأجيل إحلال بعضها الآخر، وقد انعكس ذلك بصورة واضحة في تدهور حالة المرافق العامة ومعظم عناصر البنية الأساسية، كما انعكس ذلك بشكل كبير في بعض القطاعات الإنتاجية مثل قطاع النسيج ومصانع كيميا (أكبر منتج للسجاد في مصر في ذلك الوقت)، حيث أدى التأخير في عمليات الإحلال والتجديد عن وقته المناسب إلى تحمل تكاليف باهظة؛ نظرًا لارتفاع سعر المعدات الجديدة من جهة، وزيادة الاعتماد على الواردات في السجاد بشكل واضح.
- تأجل تنفيذ عدد من المشروعات، وتمدت فترات تنفيذ بعضها الآخر، ومن الأمثلة البارزة هنا مشاريع استصلاح واستزراع الأراضي، والمشاريع المكتملة للسد العالي، خاصة مشاريع الصرف؛ مما كان له أثر واضح في تدهور إنتاجية الأرض الزراعية، وكذلك المشروعات الكيماوية المعتمدة على الطاقة الكهربائية، والتي تنتج -ضمن ما تنتج- السجاد، وفي حين كان مخططاً قبل 1967 أن تصبح مصر دولة مصدرة للسجاد في أوائل السبعينيات، أصبحت -وإلى الآن- مستورداً صافياً له، وكذلك فإن تأخير تنفيذ مثل هذه المشروعات أدى إلى تزايد حدة العجز في المعروض من السلع الغذائية، خاصة الزراعية؛ مما أدى إلى زيادة الاستيراد منها.
- وعلى أي حال فقد تباينت التقديرات النهائية لخسائر مصر المادية جراء هذه الحروب، فبينما ذهب التقدير الأعلى إلى أن مصر قد تكبدت نحو 100 مليار جنيه مباشرة وغير مباشرة لهذه الحروب (بما فيها الخسائر العسكرية)، نجد أن التقدير الأدنى لخسائر هذه الحروب كان نحو 17 مليار جنيه (لا تشمل الخسائر العسكرية)⁽¹⁾. ومما لا شك فيه أن هذه الخسارة المادية الهائلة (بالإضافة لعوامل تتعلق بأسلوب إدارة اقتصاديات الحرب) قد أدت إلى ارتباك شديد في الخطط التنموية، وصل في قمته إلى التخلي عن روح هذه الخطط والانقلاب عليها، وساعد على ذلك التحول الإيديولوجي لدى القيادة السياسية الذي دعمه انقسام رؤية المجتمع التقييمية للتجربة الاشتراكية، في ظل ما آلت إليه نتائجها بفعل النكسة. وعمومًا يكفي للاستدلال على مدى فداحة الخسائر المادية لهذه الحروب، أن التقدير الأدنى لحجم هذه الخسائر كان يكفي وحده لإنشاء 34 مشروعًا في حجم السد العالي (الذي تكلف حوالي 500 مليون جنيه).

أهم آثار الحروب مع إسرائيل على منظومة العمران المصري حتى عام 1976:

- أدت الحرب إلى تدمير جزئي لمدينة القنال الثلاثة؛ حيث اعتبرت مسرحًا للعمليات مع شبه جزيرة سيناء؛ مما أدى إلى تهجير الحكومة لمعظم سكانها، حيث تم توزيعهم بشكل أساسي على محافظتي القاهرة والشرقية، بالإضافة لبعض المحافظات الأخرى بقدر أقل، وقد انعكس ذلك

(1) إبراهيم العيسوي ومحمد علي نصار: محاولة لتقدير الخسائر التي ألحقتها الحرب المصرية الإسرائيلية، مرجع سابق، ص

على الترتاب الحجمالي لهذه المدن في تعداد 1976؛ حيث تراجع بور سعيد من الرتبة 4 التي احتلتها عام 1960 إلى الرتبة 6، بينما تراجعت السويس من الرتبة 5 إلى الرتبة 10، وكذلك الإسمايلية التي تراجعت من الرتبة 11 إلى الرتبة 15، والجدير بالذكر هنا أن هذه التراجعات الطفيفة (حيث الفاصل الزمني بين بداية إعادة التوطين وتعداد 1976 أقل من عامين) تؤكد على متانة البناء الحضري لمدن القناة بفعل الموقع دون شك.

• تم نقل المصانع المهمة التي كانت متوطنة بمدن القنال إلى مواقع داخلية⁽¹⁾، ولعل أهم المدن التي تأثرت بهذا النقل هي مدن القاهرة والإسكندرية وطلخا، حيث تم نقل مصنع سجاد نترات النشادر من السويس إلى طلخا، كما تم نقل مصنع ورق الكرافت من السويس إلى شركة الورق الأهلية بالإسكندرية، كما تم نقل معامل تكرير البترول وإنتاج زيوت التزيت والبيتوين (الإسفلت) من معامل تكرير السويس إلى مشروع تكرير العامرية، كما تم نقل مشروع الصباغات النسجية إلى القاهرة، وكذلك معامل تكرير البترول من السويس إلى مسطرد، ومصنع اللمبات من الإسمايلية إلى كفر صقر⁽²⁾... إلخ.

• أدت فترة التجنيد الممتدة طوال فترة الحرب إلى عزوف العديد من المجندين من أهل الريف عن العودة إلى قراهم بعد انتهاء فترة تجنيدهم، وتوزعوا على المدن بصفة عامة والقاهرة بصفة خاصة (فإذا ما علم أن أعداد هؤلاء المجندين كان يقدر بمئات الآلاف فإن ذلك يوضح قوة هذا الأثر على عمران المدن)، وهذه الحالة تشبه إلى حد كبير استقرار عمال السخرة في المدن بعد انتهاء أعمالهم في الأشغال العامة بهذه المدن (في القرن التاسع عشر)، مع الاعتراف بالاختلاف الضمني في طبيعة التشبيه.

• تعد عملية إعادة تعمير مدن القناة هي البداية العملية للاتجاه نحو إنشاء المدن الجديدة في مصر⁽³⁾؛ حيث لفتت الانتباه إلى إمكانية تحريك السكان داخلياً بشكل مخطط ومستهدف، وإن كانت الخصائص الموقعية لمدن القناة تعد فريدة من نوعها، كما أنها لا تخلو من بناء حضري تراكمي، فالسويس تاريخها الحضري يفوق التاريخ الحضري للعاصمة ذاتها -موضعاً لا موقعاً- (سيتناول الفصل التالي ذلك بشيء من التفصيل).

• تعد مدينة طلخا نموذجاً لإمكانية إعادة توزيع السكان بتفتيت المركزية الصناعية (الاحتكارية) للعاصمتين، فهذه المدينة التي كانت تحتل حجماً المرتبة 72 عام 1947 تراجعت 7 مراتب حجمية عام 1960 لتصبح في المرتبة 79 (رغم خصائصها الموقعية المميزة جداً؛ لقربها الشديد

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 44-45.

(2) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 585-586.

(3) موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 53.

من مدينة المنصورة)، نجدها بفعل مرور خط أنابيب غاز حقول أبو ماضي، ثم نقل بعض الصناعات من مدينة السويس إليها بفعل الحرب (وكلا الأمرين كان لضرورة) قد تقدمت 20 مرتبة حجمية عام 1976 لتصبح في المرتبة 59 (ضاعفت سكانها بين عامي 1960 و1976)، وبذلك أصبحت تملك عتبة حجمية تؤهلها للتكامل الوظيفي مع توأمتها المنصورة، وهو الأمر الممكن تكراره مع العديد من المدن المصرية.

- أدى توقف الملاحة بقناة السويس خلال فترة الحرب إلى انتقال كل التجارة الخارجية إلى ميناء الإسكندرية كميناء وحيد، وهو ما أدى إلى نزوح أعداد هائلة من العاملين بالأنشطة البحرية إلى مدينة الإسكندرية، وضواحيها (العامة والدخيلة)، ونظرًا لطول الفترة (أكثر من سبع سنوات) فإن الكثير منهم استقر فيها ولم يعد، وهو ما أثر بشكل واضح في نموها الحجمي الكثيف بين تعدادي 1960 و1976.
- اكتسب طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعي أهمية إضافية خلال سنوات الحرب؛ لكونه الطريق الرابط بين العاصمة والميناء الوحيد في القطر، وهو ما كان له تأثير واضح في ارتفاع معدلات النمو السكاني للمدن الواقعة عليه، كما تدل على ذلك بيانات تعدادي 1960 و1976، حيث شكلت المدن الواقعة عليه خلال هذه الفترة محورًا صناعيًا وتجاريًا مهمًا جدًا في قلب الدلتا، حتى أن د. جمال حمدان علق على ذلك بقوله⁽¹⁾: "إنه أو شك أن يكون طريق القاهرة الإسكندرية الصناعي وليس الزراعي".
- أدى الدور الذي لعبته كل من مدينتي الزقازيق وبلبيس خلال سنوات الحرب وبعدها (خلال مرحلة إعادة التعمير) كقاعدة إمداد وتموين، ثم كقاعدة خدمية، إلى ارتفاع معدلات النمو السكاني بشكل واضح بين تعدادي 1960 و1976، فالزقازيق تقدمت لتحتل المرتبة التاسعة بعد أن كانت في المرتبة العاشرة حجميًا، وبلبيس التي أوشت أن تضاعف حجم سكانها خلال هذه الفترة تقدمت لتحتل المرتبة 28 عام 1976، بعد أن كانت في المرتبة 31 عام 1960.
- تأخرت التنمية الاقتصادية كثيرًا في مدن المواجهة (بور سعيد والإسماعيلية والسويس، ومعهم شبه جزيرة سيناء)؛ حيث إن التدمير المتوالي لهذه المدن منذ حرب 1956 وحتى عام 1973 جعل التدفقات الاستثمارية لتنميتها تتباطأ إلى حد لا يناسب -إطلاقًا- المزايا الموضعية والموقعية الفريدة لهذه المدن؛ مما أعاق دورها الذي كان متوقعًا في جذب التنمية، وكسر الاحتكار العاصمي، وتخفيف الضغط عن الدلتا.

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 633.

7- أثر التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية على منظومة العمران المصري من ثورة يولييه حتى عصر الانفتاح الاقتصادي:

مرت مصر بتطورات سياسية واقتصادية شديدة التقلب وسريعة التحول خلال هذه الفترة، كما سبق العرض، وعلى اعتبار أن العمران هو المرآة التي تنعكس عليها هذه التطورات، فإن أثر هذه التطورات قد بدا واضحا على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة؛ بل وامتد لعقود تالية، وفيما يلي عرض تحليلي لهذه الآثار على منظومة العمران المصري من جوانبها المختلفة.

1.7 تطورات التقسيم الإداري وأعداد وأحجام المدن:

ثبت تقسيم مصر على المديرية حتى صدر القانون رقم 124 لسنة 1960 بتقسيم الجمهورية إلى محافظات ومدن وقرى كالآتي:

أ- تقسم الجمهورية إلى وحدات إدارية، هي: المحافظات والمدن والقرى، ويكون لكل منها الشخصية المعنوية.

ب- تحدد نطاق المحافظات بقرار من رئيس الجمهورية ونطاق المدن بقرار من المحافظ.

ج- يجوز تقسيم بعض المدن إلى أحياء يكون لكل منها مجلس فرعي يصدر بتنظيمه واختصاصاته قرار من وزير الإدارة المحلية.

د- ينشأ في كل قرية أو مجموعة من القرى المتجاورة مجلس قروي بقرار من وزير الإدارة المحلية.

ويلاحظ أن التقسيم الجديد هو نفس التقسيم التقليدي الذي كان متبعاً في مصر، وهي تقسيم الدولة إلى محافظات (بعد أن استبعد القانون الجديد كلمة مديرية، وأطلق على الجميع محافظات)، وكل محافظة تقسم إلى عدد من المدن والقرى، وأضاف إلى كل من هذه الوحدات الإدارية شخصية اعتبارية تخضع لنواحي الرقابة الحكومية؛ ضمناً لأن يكون نشاطها في نطاق السياسة العامة القومية للدولة، كما وحد القانون هذه الرقابة والوصاية الإدارية على المجالس المحلية بعد أن كانت موزعة على وزارة الداخلية ووزارة الإدارة المحلية.

كما فرق القانون بين القرية والمدينة؛ فالقرية في بيئتها الريفية واقتصادها الريفي تختلف عن المدينة في بيئتها الحضرية، ولهذا جعل للقرية نطاقاً متماثلاً يتفق مع بيئتها الريفية، وللمدينة نطاقاً يتلاءم مع بيئتها الحضرية.

كما أنه لم يجعل لجميع المدن نطاقاً متماثلاً؛ فقد يكون لبعض المدن من الأهمية ومستوى العمران وحجم السكان ما يؤهلها لأن تكون في مستوى المحافظات، بالرغم من أنها ليست مجموعة من المدن والقرى كسائر المحافظات، مثل القاهرة والإسكندرية وبورسعيد؛ بل خصها بجهاز خاص لإدارتها المحلية.

صدر في أعقاب القانون 124 لسنة 1960 القرار الجمهوري رقم 1755 لسنة 1960، بتقسيم مصر إلى محافظات ومدن وقرى؛ تمهيداً لتنفيذ الإدارة المحلية، وقد بلغ عدد المحافظات 25 محافظة،

والمدن 138 مدينة، وعدد مجالس القرى 973 مجلسًا (خففت فيها بعد عدة مرات، ووصل عددها حاليًا حوالي 735 مجلسًا).

وكان تقسيم المحافظات كالاتي:

القاهرة - الاسكندرية - بورسعيد - الاسماعيلية - السويس - القليوبية - الشرقية - الدقهلية - دمياط - المنوفية - الغربية - كفر الشيخ - البحيرة - الجيزة - الفيوم - بني سويف - المنيا - أسيوط - سوهاج - قنا - أسوان - مطروح - الوادي الجديد - البحر الأحمر - سيناء.

ثم صدر قرار اللجنة الوزارية للإدارة المحلية في 1961/6/9 بتعيين القواعد التنظيمية لتحديد نطاق المدن والقرى؛ للاسترشاد بها في تحديد نطاق القرى، أو اقتراح نطاق المدن، وهذه القواعد هي:

أ- قواعد عامتها:

- تراعى الحدود الطبيعية للمدن والقرى من أنهار ومصارف وترع وطرق وسكك حديدية بقدر الإمكان.

- مراعاة النطاق الإداري الذي يكفل لسكان المدن والقرى سلامة الأمن.

- مراعاة التكوين الديمجرافي والاحتياجات العمرانية المستقبلية.

ب- القرى:

- ملاءمة وضع القرى بالنسبة للملكيات الأرض والعزب الداخلة ضمن نطاقها، بحيث يتيسر الإشراف عليها.

- مراعاة ملاءمة الخدمات الصحية والاجتماعية والثقافية لأهالي المنطقة.

- مراعاة الموارد الاقتصادية الزراعية والصناعية التي تكفل للسكان مستوى جيداً المعيشة منتظمة.

ج- المدن:

- عمل نطاق خارجي للمدينة، يراعى فيه ضم القرى والنجوع والتجمعات السكنية التي تعتمد على المدينة اقتصادياً واجتماعياً.

- تحديد نطاق داخلي للمدن على أساس التجمعات السكنية فيها، مراعيًا الامتداد العمراني في 20 عامًا.

- يراعى في جميع الحالات توحيد أساليب الإشراف الإداري والمالي والاقتصادي المتبعة بصفة عامة.

ويعد القانون السابق وما تبعه من قرارات إدارية مكتملة له البداية الفعلية للتوجه نحو التنمية

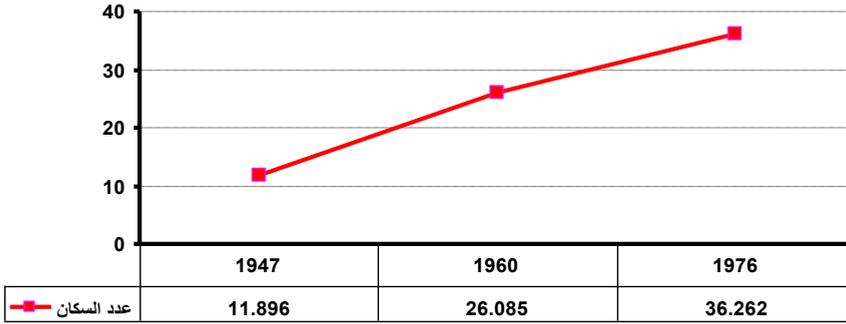
الإقليمية بشكل منظم، يراعي مكوناتها الجزئية من مدن وقرى ونطاقات إشراف ... إلخ.



شكل رقم (1)
التقسيم الإداري لمصر عام 1960

عدد المدن المكونة لمنظومة العمران المصري في هذه الفترة:

تزايد عدد سكان مصر كثيرًا خلال هذه الفترة، فقد بلغ عدد سكان القطر عام 1947 حوالي 11.896 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر 33.5٪ من هؤلاء السكان، ثم ارتفع عدد السكان عام 1960 ليصل إلى نحو 26.085 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 38.2 من جملة السكان، ثم واصل عدد السكان الارتفاع ليصل إلى نحو 36.262 مليون نسمة عام 1976، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 43.8٪ من جملة السكان.

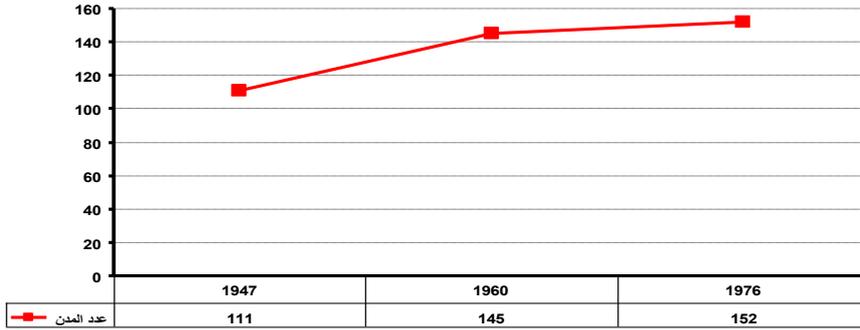


شكل رقم (2)

تطور عدد سكان مصر من تعداد 1947 حتى تعداد 1976

ومن ناحية أخرى، فإن عدد المدن المكونة لمنظومة العمران المصري قد تزايد هو الآخر بشكل ملحوظ، فبعد أن كان عدد المدن عام 1947 يبلغ 111 مدينة، فإن هذا العدد وصل عام 1960 إلى 145 مدينة، بزيادة قدرها 34 مدينة (بما فيها المدن الكبرى الثلاثة: القاهرة والإسكندرية والجيزة)، وبذلك يكون عدد المدن قد ارتفع بنسبة حوالي 30.6٪ من جملة المدن عام 1947، ثم وصل عدد المدن إلى 152 عام 1976، بزيادة قدرها 7 مدن عن تعداد 1960، وبنسبة حوالي 4.6٪ من جملة المدن. والشكل رقم (3) يوضح التطور في أعداد هذه المدن خلال هذه الفترة.

وجدير بالذكر أن تعداد عام 1947 يعد هو آخر تعداد يشهد تحولاً عكسياً في التصنيف الحضري (إدارياً)؛ حيث لم تتحول أي مدينة في التصنيف الإداري من مدينة إلى قرية بعد هذا التعداد.



شكل رقم (3)

تطور أعداد المدن المصرية من تعداد 1947 حتى تعداد 1976

والجدول رقم (5) يبين المدن التي ظهرت في تعداد عام 1960 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1947، وكذلك الجدول رقم (6) يوضح المدن التي ظهرت في تعداد عام 1976 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1960.

جدول رقم (5)

مدن ظهرت في تعداد 1960 ولم تظهر في تعداد 1947

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	شبرا الخيمة	10	اوسيم	19	فايد	28	مطاي
2	جهينة	11	بسيون	20	قفط	29	كفر سعد
3	القنطرة غرب	12	الفكرية	21	قها	30	الشهداء
4	حوش عيسى	13	دير مواس	22	ساقته	31	إدفينا
5	القوصية	14	نقادة	23	كفر شكر	32	العدوة
6	كوم امبو	15	رأس البر	24	قطور	33	أبو سمبل
7	الخاتكة	16	البرج	25	صدفا	34	القنطرة شرق
8	سرس النيان	17	التل الكبير	26	الزرقا		
9	سمسطا	18	دار السلام	27	أبنود		

ويتضح من الجدول رقم (5) أن المدن التي استحدثت في تعداد عام 1960 لم تكن لها مزايا حجمية، حيث بلغ حجم سكان أكبرها (عام 1960) حوالي 30 ألف نسمة (القنطرة غرب)، وحجم سكان أصغرها 295 نسمة (القنطرة شرق)، بينما معظم هذه المدن كان حجمها السكاني أقل كثيراً من العديد من القرى، ويمكن تفسير ذلك في ضوء التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها هذه الفترة من خلال الآتي:

- نظراً لزيادة عدد حائزي الأرض الزراعية -بفعل قانون الإصلاح الزراعي الأول عام 1952- فإن ذلك يتطلب بالتالي وجود قواعد إدارية تتوسط الزمامات الزراعية، وتكون منطلقاً للتحكم والسيطرة في علمية الإنتاج والتوزيع في ضوء ذلك.

- التطور الكبير الذي شهده قطاع الخدمات - وخاصة الخدمات التعليمية والصحية - تطلب وجود بؤر توزيعية تنتشر في ربوع الريف، وعلى مسافات تتناسب مع طبيعة الخدمات المقدمة.
 - كان زيادة عدد التجمعات الحضرية داخل عمق الريف يتماشى مع سياسة الدولة الاقتصادية في فترة الخمسينيات، من ضرورة تنمية الصناعات الريفية، وما يتطلبه ذلك من مراكز دعم وتوجيه وإرشاد، بالإضافة إلى بداية ظهور فكر التعاونيات الزراعية، وما كان يلزمها من تنظيم اجتماعي مركزي على مستوى المحليات.
 - النمو السكاني الكبير الذي شهدته مصر في هذه الفترة - والذي كان أساسه القطاع الريفي - كان يتطلب وجود مراكز للأشطة والخدمات، تمثل عتبة حاجزة تساعد في الحد من تيارات الهجرة من الريف إلى الحضر.
 - ساعد التطور في شبكة الطرق ووسائل النقل عليها على دخول بعض هذه التجمعات في التصنيف الحضري.
 - بعد قيام الثورة مباشرة، تم إلغاء نظام البدل في التجنيد، كما تم التشديد على مراكز التعبئة، مع رفع السقف الأعلى لعدد القوات المسلحة المصرية بما يتوافق مع الطموحات السياسية الثورية لهذه المرحلة، وهو ما تطلب وجود مراكز منتشرة في ربوع الريف للتجنيد والتعبئة، وجدير بالذكر أن عدد جنود الجيش المصري بلغ عام 1958 ثمانية أضعاف عدده عشية قيام ثورة يوليو⁽¹⁾.
- وإذا كان ما سبق يعد أهدافاً منطقية لزيادة أعداد التجمعات الحضرية، إلا أن هذه المدن الناشئة لم تمتلك الآليات الحضرية الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف، حتى ولو في حدودها الدنيا، وهو ما انعكس سلباً على أدوارها الوظيفية، بالإضافة لما استهلكه نموها الحضري (الشكلي غالباً) من الأرض الزراعية؛ حيث إن معظم هذه المدن الناشئة هي مدن داخلية (في قلب الأراضي الزراعية) وبدون ظهير للامتداد. كما أن النسق العمراني الحضري الذي كان قائماً لم يكن قد استنفد طاقاته الإقليمية المعطلة بعد، وهو الأمر الذي جعل هذه التجمعات تقع في ذيل أولويات التنمية الحضرية لفترات طويلة بعد ذلك.
- وعلى أي حال، فإن الدلتا استحوذت على النسبة الأكبر من هذه التجمعات الحضرية الناشئة (بقرار إداري)؛ حيث استحوذت على نسبة حوالي 65% من هذه المدن.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع محمد حسنين هيكل، ملفات حرب السويس، دار الشروق، 1989

جدول رقم (6)

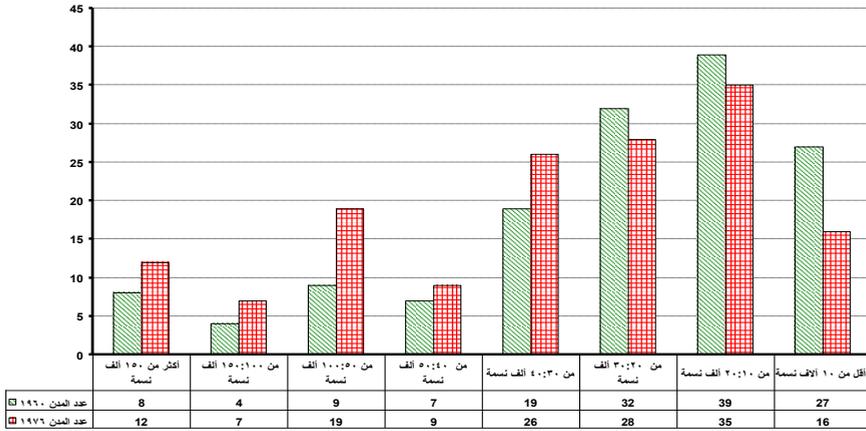
مدن ظهرت في تعداد 1976 ولم تظهر في تعداد 1960

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	مشتول السوق	5	ساحل سليم
2	مدينة نصر	6	القنايم
3	مدينة ناصر	7	الرحمانية
4	سيدي سالم	8	الدخيلة

ولم يختلف الحال كثيراً بالنسبة للمدن التي ظهرت في تعداد 1976 لأول مرة، حيث انحصر الحجم السكاني لهذه المدن السبعة بين 32 ألف نسمة (مدينة ناصر) و4700 نسمة (مدينة نصر)، وإن كان معظم هذه المدن وقع في الفئة من 10 - 20 ألف نسمة، وينطبق ما قيل على أسباب ظهور المدن في تعداد عام 1960 على تلك التي ظهرت في تعداد 1976، ولكن الغريب في الأمر هو أنه قبل أن يتم التمكين الحضري للتجمعات التي ظهرت سابقاً، يتم إضافة تجمعات جديدة، وهو ما أدى في النهاية إلى تراكم في القصور الحضري لمعظم هذه التجمعات؛ بحيث أصبحت مع الوقت عبئاً على قواعدها الريفية من جانب، وعلى منظومة العمران الحضري الكلي من جانب آخر، فمعظم هذه المدن ظلت حتى نهاية المدى الزمني لهذه الكتاب (نهاية القرن العشرين) مدناً زراعية حسب تصنيفها الوظيفي، كما سيتم توضيحه عند تحليل مفردات منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة.

أحجام المدن وهيكل توزيعها المكاني:

تطور أحجام المدن المصرية خلال هذه الفترة بشكل غير متوازن على الإطلاق؛ حيث إن هناك مدناً ضاعفت عدد سكانها بين تعدادي 1947 و 1976 (أقل من 30 سنة) بأكثر من 10 أضعاف، مثل مدينة كفر الدوار، بل إن بعضها تضاعف خلال نفس الفترة بأكثر من 18 ضعفاً (الجيزة)، وعلى الجانب الآخر نجد مدناً أخرى ظل معدل نموها طفيفاً محدوداً مثل (بني مزار - رشيد - أشمون ...)، بالإضافة للتباينات الحجمية العنيفة للكثير من المدن خلال المدى الزمني الفاصل بين بداية الفترة ونهايتها. وهو ما يجعل قراءة هذه التباينات دون تحليل ظروف حدوثها (السياسية والاقتصادية) أمراً عسيراً عملياً. والشكل رقم (4) يوضح التطورات الحجمية للمدن خلال هذه الفترة.



شكل رقم (4)

تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1960-1976

فباستثناء القاهرة والإسكندرية لم تحافظ أي مدينة أخرى على رتبتها الحجمية طوال هذه الفترة، ويمكن استقراء الإطار العام للتطورات الحجمية للمدن خلال هذه الفترة في الآتي:

- بالنسبة لقمة الهرم (العاصمتين)، فإن هذه الفترة بتحولاتها السياسية والاقتصادية قد زادت طغياناً حجمياً منقطع النظير، فالقاهرة التي كانت عام 1947 تزيد قليلاً عن 2 مليون نسمة أصبحت عام 1976 تزيد قليلاً عن خمسة ملايين نسمة (زادت نحو ثلاثة ملايين نسمة في أقل من ثلاثة عقود)، أما الإسكندرية فإنها بعد أن كانت أقل قليلاً من مليون نسمة عام 1947 أصبحت تزيد كثيراً عن 2 مليون نسمة عام 1976.

فإذا ما انتقلنا إلى مدينة الجيزة - والتي كانت في الرتبة 14 عام 1947، وبحجم سكان أقل من 70 ألف نسمة - نجدها عام 1960 تقفز قفزة هائلة، فيصبح عدد سكانها نحو 800 ألف نسمة (تضاعف أكثر من 12 ضعفاً خلال 13 سنة)، وتحتل المرتبة الثالثة بلا منازع، دافعة بذلك مدينة بور سعيد للتخلي عن رتبتها لتحتل المرتبة الرابعة، ثم تواصل الجيزة نموها الحارق لتتخطى عتبة المليون وزيادة بنحو ربع مليون آخر خلال الفترة من عام 1960 إلى 1976، تلك إذن هي بكل أعراف التحليل الديموجرافي ثورة مصر السكانية، التي صاحبت ثورتها الصناعية، وهذه هي ثورة الهجرة الداخلية التي صاحبت ثورتها الزراعية. وعلى أي حال فمن غير الإنصاف أن نظن أن نمو مدينة الجيزة يمكن أن يقارن بأي مدينة أخرى في القطر المصري (باستثناء مدينة شبرا الخيمة)، فهي أحد أحياء القاهرة وضواحيها قبل أن تكون مدينة قائمة بذاتها، كما أن تطور وسائل النقل الذي شهدته هذه الفترة جعلها في قلب مدينة القاهرة وليست على أطرافها.

وبذلك فإن المجمع المدني للقاهرة الكبرى (القاهرة - الجيزة - شبرا الخيمة) أصبح يضم عام 1976 قرابة سبعة ملايين نسمة؛ أي أكثر من نصف سكان الحضر في مصر. وهذا يعكس بجلاء ما تم عرضه للسياسات الاقتصادية التي كانت متبعة في هذه الفترة، والتي تلمست تعظيم العوائد الاقتصادية للمشروعات، بتركيزها وتكثيفها عاصمياً، حتى أصبحت القاهرة الكبرى وحدها تنتج أكثر من 50% من إنتاج مصر الصناعي حسب القيمة المضافة.

وإذا ما أضيفت الإسكندرية إلى القاهرة، فإنها معاً يمثلان ثلثي عدد سكان الحضر في مصر في هذه الفترة، ويقدمان أكثر من 70% من إنتاجها الصناعي حسب القيمة المضافة، إذن لم تبق السياسات التي تم اتباعها خلال هذه الفترة لباقي مدن القطر إلا القليل، سواء من حيث الحجم السكاني الحضري، أو الإنتاج الحضري، والذي تمثل الصناعة قمته.

- ثم تأتي بقية المدن العشرة الأولى في الترتيب الحجمي، والتي تبادلت أماكنها أكثر من مرة خلال هذه الفترة، إلا أنها ظلت تدور حول مراتبها، لا تبعد عنها كثيراً، فلم يخرج من هذا الترتيب طوال هذه الفترة إلا مدينة دمنهور، التي احتلت المرتبة 9 عام 1947، ثم تراجعت عنها عام 1960 لتحتل المرتبة 33، بعد أن تخلت عن نصف سكانها تقريباً في ظاهرة تحتاج إلى دراسة خاصة، وأغلب الظن أنها فقدت هؤلاء السكان لحساب مدينة كفر الدوار، تلك المدينة الصناعية الناشئة للتو، ولكن بسرعة فائقة، فقد ضاعفت عدد سكانها إلى أكثر من ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة، ثم إلى أكثر من عشرة أضعاف خلال ستة عشر سنة تالية، وذلك يعد نموذجاً يحتذى به لقدرة التوطن الصناعي على إعادة توزيع السكان بكفاءة ملائمة زمنياً ومكانياً.
- أما باقي المدن الكبرى (العشرة) فقد بدا أثر الحروب العربية الإسرائيلية واضحاً على إعادة الترتيب الحجمي داخل هذه الفئة من المدن، فبعد أن كانت بور سعيد تحتل المرتبة الثالثة عام 1947، ثم تراجعت إلى الرابعة بفعل النمو المذهل لمدينة الجيزة عام 1960، فإنها تراجعت مرة أخرى إلى الرتبة السادسة عام 1976 بفعل الحروب المشار إليها، وهو نفس ما ينطبق على مدينة السويس، التي تراجعت من الرتبة الخامسة التي احتلتها عام 1960، بعد أن ضاعفت سكانها في الفترة من عام 1947 إلى 1960، لتحتل المرتبة العاشرة عام 1976؛ بل إنها نمت بالسالب خلال هذه الفترة (حيث لم يكن معظم سكانها المهجرين قد عادوا إليها). وقد أثرت هذه الحرب على مدينة الزقازيق حجمياً بأن دفعتها من الرتبة العاشرة التي كانت عليها عامي 1947 و1960، لتحتل المرتبة التاسعة، بعد أن كادت تضاعف عدد سكانها خلال الفترة من عام 1960 إلى عام 1976، ولكن ذلك كان بفعل عملية التهجير لسكان مدن القناة؛ حيث توطن عدد كبير ممن تم تهجيرهم فيها.

- استحوذت المدن العشرة الأولى في المراتب الحجمية على أكثر من 75٪ من إجمالي عدد سكان الحضر على مستوى القطر عام 1976، كما استحوذت على نحو 90٪ من إجمالي القيمة المضافة في الإنتاج الصناعي القومي، وبذلك يكون 93٪ من المدن المصرية يستحوذ على أقل من 25٪ من سكان الحضر، وينتج أقل من 10٪ من القيمة المضافة للنتاج الصناعي، وهذا يختصر ببساطة توصيف الإطار العام الذي تدور في فلكه منظومة العمران المصري في هذه الفترة.
- لم يدخل ضمن المراتب الحجمية العشرة الأولى خلال هذه الفترة من مدن الوجه القبلي إلا مدينة أسيوط، التي احتلت المرتبة الثامنة عام 1976 بعد أن كانت في المرتبة التاسعة عام 1960، كما بدأت تستعيد معدل نموها السكاني المرتفع الذي كانت قد فقدته بفعل التأثيرات السياسية التي تم عرضها لبدايات القرن العشرين، ويرجع السبب المباشر في ذلك إلى توطن قدر كبير من الخدمات الإقليمية التي جعلتها أحد الأقطاب الجاذبة خلال هذه الفترة، حيث توطن فيها أول جامعة إقليمية خارج العاصمتين (جامعة أسيوط التي أنشئت عام 1955، وكذلك توطن فيها أكبر مستشفى عام خارج العاصمتين (يتبع الجامعة).
- شهدت خريطة العمران المصري في هذه الفترة خمسة أقطاب جاذبة موزعة في رأس الدلتا، ولكن على حافتيها (الإسكندرية غربًا، وبورسعيد شرقًا) والقاهرة (ومعها نطاقها الحضري بالطبع) في الخاصرة، ثم أسيوط في منتصف الوجه القبلي، ثم أسوان في آخره. واللافت للنظر، أن هذه الأقطاب (باستثناء القاهرة التي استفادت من خصائص الموقع على الدوام) كلها تكونت وتشكلت بفعل جراحات هيكلية مؤثرة ومتراكمة، استطاعت أن تؤثر في النسق الطبيعي لنشأة التجمعات على واقع جيمورفولوجيا الأراضي المصرية، بمعنى أن ترعة الإسماعيلية التي تغذي بور سعيد حلت محل فرع دمياط، ثم ها هي ترعة المحمودية التي تغذي الإسكندرية حلت محل فرع رشيد، أي أن المدن التي نشأت على التكوين الطبيعي لجيمورفولوجيا النهر (دمياط - رشيد) تركت أماكنها (طوعًا أو كرهًا) لمدن على مجارٍ مائية صناعية (بورسعيد والإسكندرية). كما أن أسوان وأسيوط لم تكونا بعيدتين عن هذه الرؤية، فالأولى اكتسبت قوة الدفع الحضري (الأساسية) بفعل مشروع السد العالي وكهربائه، وما تبعه من مشروعات تكميلية، أما أسيوط فإن لها وضعًا خاصًا في مبررات تطورها الحجمي؛ حيث إن الأسباب الأساسية في ذلك -والذي كثيرًا ما يتجاهله المحللون- هو الخط الحديدي الذي أنشأه إسماعيل بين القاهرة والوجه القبلي وتوقفه عند أسيوط، حيث ظلت أسيوط هي نهاية الخط الحديدي لفترة امتدت إلى نحو ثلاثة عقود، قبل أن تستكملة سلطة الاحتلال إلى نهاية الوجه القبلي (كما سبق الذكر في الفصول السابقة)، هذا السبب يعد واقعيًا هو أهم ما أكسب أسيوط الصفة العاصمية للوجه القبلي

(محدود التنمية)، ولم تتخل أسيوط عن هذا الوضع المكتسب موقعياً (رغم عدم وجود مزايا ظاهرة على مستوى الموضوع)، وبالتالي كانت هي الأجدر بتوطين الخدمات الإقليمية الكبرى بعد الثورة، وفي مراحلها الباكرة، ومنها جامعة أسيوط التي أنشئت عام 1955.

- وما سبق يدل على أن الحتم الطبيعي الذي كان يحكم منظومة العمران المصري طوال تاريخها، أصبح منذ بداية القرن التاسع عشر (بداية فترة الدراسة في هذا الكتاب) من المؤثرات التاريخية، وحل محله حتم آخر، هو الحتم السياسي (إن جاز التعبير)، أو بمعنى آخر الإرادة السياسية؛ لتكون هي المتحكم الأول في صياغة شكل منظومة العمران المصري.
- أثر التوزيع غير المتوازن للمشروعات التنموية على تباين التصنيف الحجمي للمدن بين الوجه القبلي والوجه البحري، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

أ- الوجه القبلي:

في تعداد عام 1947، كان عدد مدن الوجه القبلي الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى سبع مدن (أسيوط - الفيوم - المنيا - الجيزة - بني سويف - سوهاج - قنا) مرتبة تنازلياً، وهو ما يمثل نسبة 35% من جملة هذه المدن، كما كانت أسيوط أكبر مدن الوجه القبلي حجماً في هذه الفئة ذات حجم سكاني يفوق بقليل ضعف عدد سكان قنا المدينة الأصغر حجماً لمدن الوجه القبلي لهذه الفئة، أما في تعداد عام 1960، فإن عدد مدن الوجه القبلي الواقعة ضمن هذه الفئة ظل كما هو 7 مدن هي بالترتيب التنازلي (الجيزة - أسيوط - الفيوم - المنيا - بني سويف - سوهاج - قنا)، وأصبحت المدينة الأولى (الجيزة) تفوق في حجم السكان للمدينة الأخيرة (قنا) بنحو ثمانية أضعاف (وهذه حالة استثنائية كما سبق القول)، ولكن الجدير بالملاحظة أنه لم تطرأ أي تغيرات في الترتيب التنازلي لهذه المدن خلال هذه المرحلة؛ بل ظلت محافظة على التفاوت الحجمي بينها كما كانت عليه عام 1947، ثم يأتي عام 1976، وتظل هذه المدن السبعة هي نفسها في هذه الفئة باستثناء دخول مدينة أسوان لتحل محل مدينة قنا، ولتسبق كلاً من مدينتي بني سويف وسوهاج في الترتيب، بحيث أصبح الترتيب التنازلي لهذه المدن (الجيزة - أسيوط - الفيوم - المنيا - أسوان - بني سويف - سوهاج)، ولكن هذه المرة بلغ عدد سكان المدينة الأولى نحو 12 ضعف المدينة الأخيرة (سوهاج)، في الوقت الذي ظل فيه عدد سكان مدينة أسيوط يمثل حوالي ضعف عدد سكان المدينة الأخيرة (سوهاج). وما سبق يشير أنه باستثناء الطفرة الحجمية لمدينة الجيزة (من خلال التأثير العاصمي المباشر والطاغي)، والنمو المستحدث والمؤقت لمدينة أسوان بفعل السد العالي (حيث ستراجع كثيراً في المراحل التالية)، فإن المدن الكبرى في الوجه القبلي ظلت فيما بينها دون تقلبات تذكر في

المراتب الحجمية، سواء قبيل الثورة أو بعدها، وذلك يعكس بجلاء حالة الركود النسبي لحركة التنمية الحضرية بالوجه القبلي.

ب- الوجه البحري:

بلغ عدد مدن الوجه البحري الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى عام 1947 ثمانى مدن، تمثل 40٪ من مدن هذه الفئة، وهي بالترتيب التنازلي (طنطا - المحلة - المنصورة - دمنهور - الزقازيق - بلقاس - بلييس - شبين الكوم)، وبلغ عدد سكان المدينة الأولى (طنطا) أكثر بقليل من ثلاثة أمثال المدينة الأخيرة (شبين الكوم)، وما نريد تسجيله هنا هو أن مدينة طنطا (المدينة الأولى في الوجه البحري) كانت تمثل نحو مرة ونصف حجم سكان المدينة الأولى في الوجه القبلي (أسيوط)، بينما تساوت تقريباً مدينة شبين الكوم (المدينة الأخيرة بالوجه البحري في هذه الفئة) مع مدينة قنا (المدينة المماثلة بالوجه القبلي).

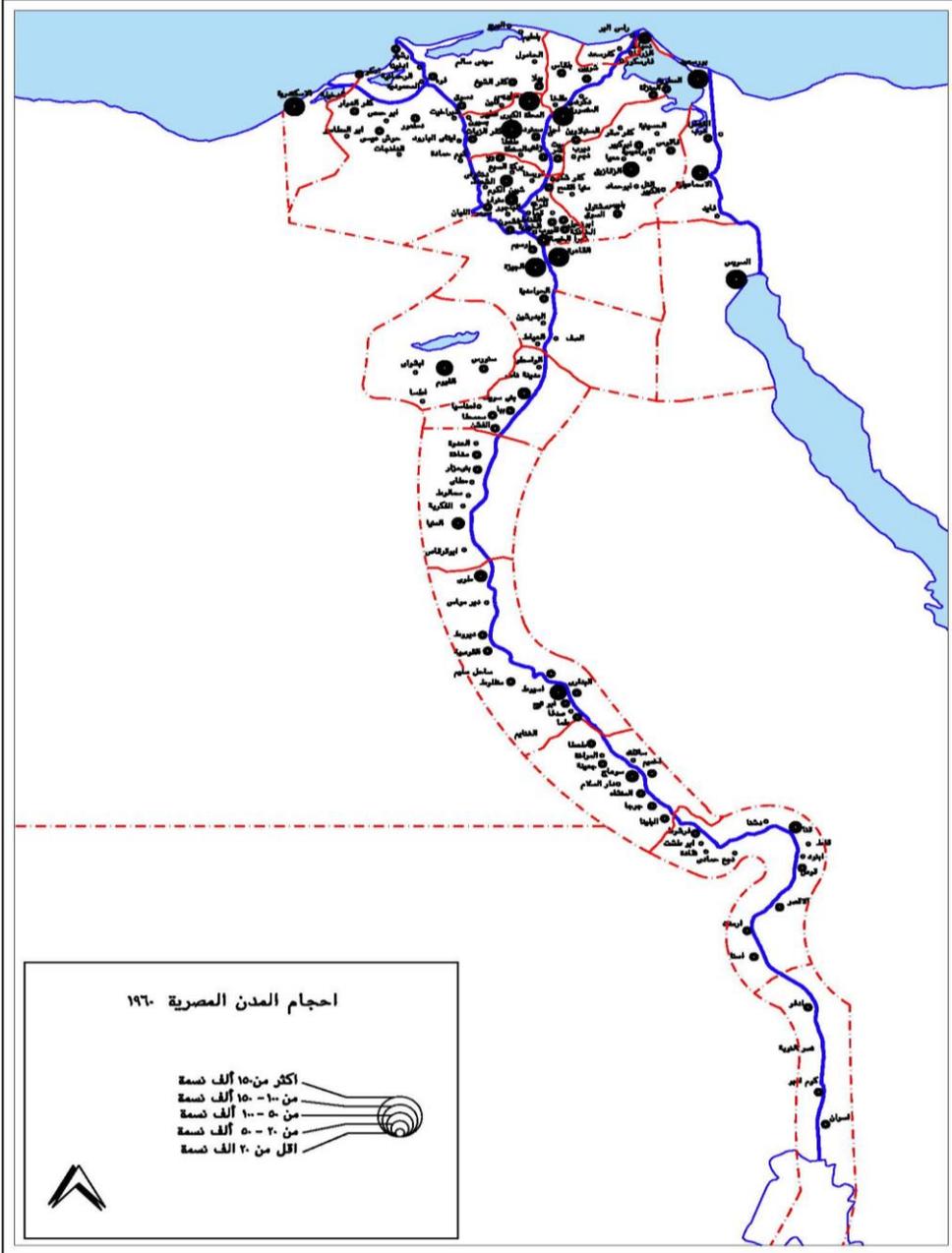
أما في عام 1960 فقد أصبح عدد مدن الوجه البحري في هذه الفئة سبع مدن، بينها مدينة شبرا الخيمة المنضمة حديثاً للتصنيف الحضري (بفعل التأثير العاصمي أيضاً)، وشهدت هذه المدن العديد من التحولات، فبينما خرجت من التصنيف مدن (دمنهور - بلقاس - بلييس) دخلت مدن (دمياط - شبرا الخيمة - منوف)، كما حدثت تحولات في المراتب الحجمية لهذه المدن، بحيث أصبح ترتيبها التنازلي كالتالي: (طنطا - المحلة الكبرى - المنصورة - الزقازيق - دمياط - شبرا الخيمة - منوف - شبين الكوم)، بينما ظل التفاوت الحجمي بين المدينة الأولى والمدينة الأخيرة في هذه الفئة على ما كانت عليه عام 1947، وهو ما يماثل نتائج مقارنة أحجام هذه المدن مع نظرائها في الوجه القبلي (طنطا في مقابل أسيوط)، و(قنا في مقابل شبين الكوم)، مع تفوق نسبي طفيف لمدينة قنا على مدينة شبين الكوم. وما سبق يدل على أن النشاط الصناعي الذي بدأ يتولد خلال هذه الفترة قد بدأ يؤثر في سرعة التحولات الحجمية لمدن الدلتا عنه في مدن الصعيد.

وفي عام 1976 تستمر التحولات الحجمية لمدن الدلتا الواقعة في هذه الفئة، فها هي مدينة شبرا الخيمة تعتلي قمة مدن الدلتا في هذا التصنيف في طفرة فاقت في دلالاتها الطفرة التي حققتها مدينة الجيزة (السابق الإشارة إليها)، فقد بلغ عدد سكان مدينة شبرا الخيمة عام 1976 نحو 400 ألف نسمة، ضاعفت بها حجم سكانها عام 1960 بنحو سبعة أضعاف (في 16 عام)، كما أنها أصبحت تزيد سكاناً عن المدينة الثانية في هذا التصنيف (المحلة الكبرى) بنحو 35٪، وما قيل عن مدينة الجيزة في أنها في وضع لا يقارن يصح قوله هنا على مدينة شبرا الخيمة، التي أصبحت الامتداد الشمالي لمحور القاهرة الصناعي، الذي كانت حلوان والتبين هي محوره الجنوبي؛ بل إن تأثيرات هذا المحور

امتدت شمالاً على طول الطريق الزراعي المتجه إلى الإسكندرية، مشكلاً بوّراً صناعية متقاربة، كما سيُلي بيانه.

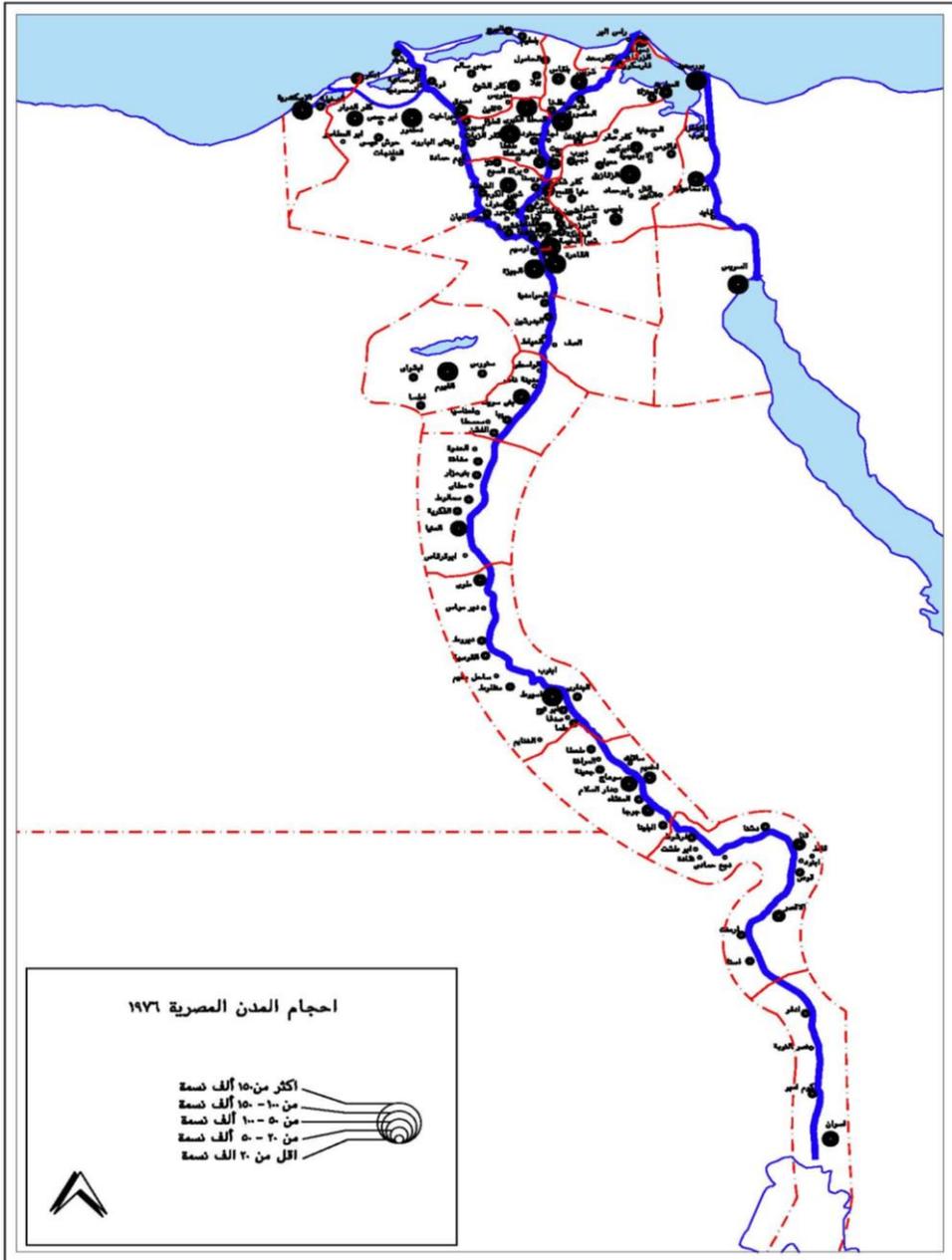
وبذلك أصبح الترتيب التنازلي لمدن الوجه البحري في هذه الفئة (شبرا الخيمة - المحلة الكبرى - المنصورة - الزقازيق - دمنهور - كفر الدوار - شبين الكوم)، وجدير بالملاحظة هنا أن المدن العشرين الأولى حجماً على مستوى القطر المصري لأول مرة تتخطى جميعها عتبة 100 ألف نسمة. وبذلك أصبحت المدينة الأولى (بعد استثناء مدينة شبرا الخيمة) لمدن هذه الفئة هي مدينة المحلة، متفوقة بقليل على مدينة طنطا، كما دخلت مدينة دمنهور مرة أخرى وبقوة في التصنيف، ومعها مدينة كفر الدوار (التي ضاعفت سكانها نحو ثلاثة مرات في الفترة من 1960 إلى 1976)، كما خرجت من التصنيف مدينة دمياط، وإن كانت لم تتعد كثيراً، حيث جاءت في المرتبة 22 بعد أن كانت في المرتبة 15 عام 1960.

وعموماً فإن مدينة دمياط تأثرت بتراجع مدينة بورسعيد خلال هذه الفترة؛ نظراً لظروف الحرب. وعلى كل حال، فإن آثار التوطين الصناعي بالدلتا قد بدا واضحاً على ديناميكية التحولات التي شهدتها المدن الكبرى في هذه المرحلة، وخاصة (المحلة الكبرى - دمنهور - كفر الدوار).



شكل رقم (5)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1960



شكل رقم (6)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1976

الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية خلال ثلاثة تعدادات متتالية من عام 1947 وحتى عام 1976⁽¹⁾ إلى الآتي:

أولاً: مدن الوجه البحري:

- شهدت المدن الكبرى في الدلتا العديد من التطورات في المراتب الحجمية، على الرغم من الثبات النسبي لبعضها، مثل مدن المحلة وطنطا والمنصورة والزقازيق، وسجل العديد من المدن طفرات حجمية كبيرة (حتى مع استثناء مدينة شبرا الخيمة)، كما ترددت عدة مدن بين الصعود والهبوط.
- فمدينة طنطا ظلت تدور حول رتبتها التي اكتسبتها عام 1947، حيث جاءت في المرتبة الرابعة، ثم تراجعت عام 1960 لتحتل المرتبة السادسة؛ بفعل دخول كل من الجيزة وبورسعيد في مقدمة التصنيف، وهذا لا يعد تراجعاً حقيقياً لمدينة طنطا؛ لأن كلاً من الجيزة وبورسعيد لهما وضعهما الخاص جداً كما سبق القول، ثم جاءت طنطا في المرتبة الخامسة عام 1976 بعد تراجع مدينة بورسعيد؛ بفعل ظروف الحرب.
 - وكذلك مدينة المحلة، التي تحركت من الرتبة الخامسة عام 1947 لتحتل المرتبة السابعة عام 1960، ثم تتقدم لتحتل المرتبة الرابعة عام 1976، لتحل بذلك محل مدينة طنطا في الترتيب، ويبدو أثر التكتيف الصناعي الرهيب الذي شهدته مدينة المحلة في هذه الفترة على هذا التطور.
 - ومدينة المنصورة حافظت على مرتبتها الحجمية السابعة التي كانت عليها عام 1947، وعلى الرغم من تراجعها إلى المرتبة الثامنة عام 1960؛ بفعل دخول مدينة الجيزة، فإنها استعادت مرتبتها عام 1976؛ نظراً لتراجع مدينة السويس بفعل الحرب.
 - ثم مدينة الزقازيق التي حافظت على رتبتها العاشرة في الفترة من 1947 حتى 1960، ثم تقدمت إلى المرتبة التاسعة لتراجع السويس أيضاً.
 - أما المدن الكبرى التي حققت طفرات حجمية في هذه الفترة فإنها بلا منازع مدينتا دمنهور وكفر الدوار، فمدينة دمنهور التي تراجعت من المرتبة التاسعة التي احتلتها عام 1947 - بفعل مؤثرات الحرب العالمية الثانية - تراجعت إلى المرتبة الثالثة والثلاثين عام 1960؛ متأثرة بالنشاط الصناعي المحموم الذي بدأ يتوطن في مدينة كفر الدوار، ولكنها قفزت لتحتل المرتبة الحادية عشرة عام 1976، بعد أن أولتها الخطة الخمسية الأولى للدولة اهتماماً صناعياً مكثفاً، شملها مع كفر الدوار، ليكونا مع الإسكندرية إقليمياً صناعياً ذا تخصص نوعي (ونسي)، قائم على صناعة الغزل والنسيج.

(1) انظر ملحق الفصل السادس، ملحق رقم 10.

- ومدينة كفر الدوار التي كانت في المرتبة 70 عام 1947، استطاعت أن تتقدم إلى المرتبة 24 عام 1960، بعد أن ضاعفت سكانها أكثر من ثلاثة أضعاف، ثم تواصل تقدمها لتصل إلى المرتبة 15 عام 1976، بعد أن ضاعفت عدد سكانها مرة أخرى بين عامي 1960 و1976 بأكثر من ثلاثة أضعاف، مستفيدة في ذلك من التكثيف الصناعي الذي توطن فيها من ناحية، ووقوعها على طريق مصر إسكندرية الزراعي من جهة أخرى.

أما المدن المتوسطة والصغرى بالدلتا، فإن منها ما ساعدته تلك الظروف السياسية والاقتصادية على التطور حضرياً، بشكل مثل طفرة في بعض الأحوال، وبشكل متزن في أحوال أخرى، ومن جانب آخر، فإن العديد من مدن الدلتا تراجعت كثيراً في مراتبها الحجمية، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

أ- مدن تأثرت حجمياً إيجابياً:

- استطاعت مدينة دمياط أن تضاعف عدد سكانها بنسبة 253٪، وبمعدل زيادة سنوية قدره 11.8٪ في الفترة من عام 1947 حتى عام 1960، وهو ما كان يمثل اتجاهًا صاعدًا بقوة نحو استعادة جانب كبير من مكائنها الحضرية المفقودة؛ حيث قفزت من المرتبة 32 عام 1947 لتحتل المرتبة 15 عام 1960، ولا يمكن في ذلك إنكار التأثير الشديد لمدينة بور سعيد على هذا النمو المتزايد لمدينة دمياط؛ حيث إن دمياط تمثل الظهير الحقيقي لمدينة بور سعيد محدودة المساحة بسيطة العمق، وما يبرهن على ذلك أنه بعد تأثر مدينة بور سعيد بفعل الحرب، تبعتها تلقائياً مدينة دمياط، حيث انخفض معدل الزيادة السكانية السنوي بها ليصل إلى 1.9٪ بين عامي 1960 و1976 لتحتل بذلك المرتبة 22، على الرغم من توطن بعض المنشآت الصناعية فيها خلال الخطة الخمسية الأولى (كتطوير صناعات الألبان، ومصنع كبس الألواح الخشبية الحبيبي ... إلخ).

- استعادت مدينة بليس دورها المهم كقاعدة إمداد وتموين، وهمزة وصل بين الدلتا ومدن القناة، خاصة خلال سنوات الحرب وما بعدها، فبليس التي شهدت تراجعاً حجمياً كبيراً بين عامي 1947 و1960 - حيث نمت سلباً في هذه الفترة؛ لهجرة الكثير من أبنائها للتوطن في مدن القناة النامية بسرعة في هذه الفترة - تراجعت رتبها الحجمية من الرتبة 19 إلى الرتبة 32 بين عامي 1947, 1960 على الترتيب، ولكنها - وبفعل تأثيرات الحرب - أوشكت أن تضاعف سكانها بين عامي 1960 و1976 لتتقدم إلى المرتبة 28، وتواصل تقدمها بعد ذلك إلى أن تظهر مدينة العاشر من رمضان بعد ذلك؛ لتعاود دورتها العكسية، كما سيلي بيانه في الفصل التالي.

- وتعد مدينة بنها من المدن الشاهدة على أثر التطورات السياسية والاقتصادية في هذه الفترة على منظومة العمران المصري، فهي من ناحية مركز خدمي قديم كقاعدة لمديرية القليوبية، بالإضافة لكونها جزءاً مغموراً بالمد الحضري للقاهرة، ولكن هذا المد استطاعت مدينة شبرا الخيمة - الداخلة حديثاً للتصنيف الحضري عام 1960- أن تمتص معظمه مع نهاية الخمسينيات من القرن الماضي، بل استقطبت عدداً ليس بالقليل من سكان مدينة بنها أنفسهم، وهو ما انعكس على التطور الحجمي لمدينة بنها فيما بين عامي 1947 و1960، فكادت أن يثبت عدد سكانها بلا زيادة، وتراجعت مرتبتها إثر ذلك من الرتبة 22 إلى الرتبة 40، ولكن مع مشروعات الخطة الخمسية الأولى، توطن أول مصنع لصناعة الإلكترونيات بمصر في مدينة بنها، ومعه معهد فني لإعداد الكوادر المطلوبة، وحزمة من الخدمات والأنشطة المساعدة، وكانت استجابة العمران مباشرة، فضاعفت بنها عدد سكانها بنحو ثلاثة أضعاف، وتحركت رتبته لتصل إلى الرتبة 24 بين عامي 1960 و1976، لتكون واحدة من محور القاهرة الإسكندرية الزراعي / الصناعي.
- حققت مدينة طنطا تطوراً حجمياً ظاهراً؛ بفعل تهجير ونقل بعض صناعات مدن القناة إليها زمن الحرب، وقبل ذلك بفعل مرور خط غاز (أبو ماضي) في أراضيها، فبعد أن كانت في الرتبة 72 عام 1947 تراجعت للرتبة 80 عام 1960، ثم -بفعل المؤثرات السابق ذكرها- استطاعت أن تضاعف عدد سكانها عام 1976، وتتقدم للرتبة 58، وهي نموذج كذلك لتأثير التوطن الصناعي على نمو واستقرار المدن.
- واصلت مدينة كفر الشيخ تطورها الحجمي المتسارع؛ حيث استفادت من ظروف إدارية بحثة؛ فقد شهدت هذه الفترة انسلاخ محافظة كفر الشيخ من محافظة الغربية، واعتبار مدينة كفر الشيخ عاصمة للمحافظة، وتبع ذلك -بالطبع- توطين خدمات إدارية كثيفة ساعدت المدينة في مضاعفة سكانها بين عامي 1947 و1960، وتحركت رتبته من الرتبة 62 إلى الرتبة 45، ثم واصلت تطورها لتضاعف سكانها مرة أخرى بنسبة 250٪ بين عامي 1960 و1976، لتحتل الرتبة 25، وللأسف على أن المدن المصرية دائماً تحتاج إلى قوة دفع حضري خارجية لتنمو باتزان، يمكن هنا عرض حالة مدينة دسوق، التي كانت أكبر مدن محافظة كفر الشيخ الحالية؛ بل إن عدد سكانها عام 1947 كان ضعف عدد سكان مدينة كفر الشيخ (العاصمة الحالية)، إلا أنها ظلت تتراجع من الرتبة 27 إلى الرتبة 29، ثم إلى الرتبة 31 أعوام 47 و60 و1976 على الترتيب، مع الوضع في الاعتبار أن دسوق من مدن الحج الصغرى في مصر (حسب تعبير د. جمال حمدان).

- تطورت مدينة الشهداء حجمياً بشكل ملحوظ خلال هذه الفترة، فهي الوافد للتو إلى التصنيف الحضري مع عام 1960 برتبة حجمية 138، ولكنها استطاعت أن تضاعف عدد سكانها أكثر من ثلاثة أضعاف حتى عام 1976 لتحتل الرتبة 94، ولكن ذلك لم يكن إلا ظاهرياً، وبفعل الضم الإداري لعدد من القرى إلى زمامها، وظهر ذلك بوضوح في تصنيفها الوظيفي.
 - تأثرت مدينة السنطة بفعل النشاط الصناعي المتنامي بكل من المحلة وطنطا وكفر الزيات، ومن خلفها سمونود وزفتى، واستطاعت أن تضاعف عدد سكانها بنحو ثلاثة أضعاف فيما بين عامي 1960 و1976، لتتحرك من الرتبة 141 إلى الرتبة 123. وجدير بالذكر أن محافظة الغربية جاءت في المرتبة التالية مباشرة لكل من القاهرة الكبرى والإسكندرية من حيث القيمة المضافة للإنتاج الصناعي على المستوى القومي في هذه الفترة، تليها مباشرة محافظة البحيرة.
- ب. مدن تأثرت حجمياً سلبياً:**
- تأثرت مدينة بلقاس سلباً بفعل سياسات توطين الأنشطة وتكثيفها في كل من المنصورة وميت غمر خلال هذه الفترة، على اعتبار أنها من القواعد الصناعية التي كانت قائمة عند قيام الثورة، وتمشياً مع سياسة تعظيم العوائد من الصناعات القائمة التي انتهجتها حكومة الثورة آنذاك، استأثرت كل من المنصورة وميت غمر بمعظم الاستثمارات الصناعية في محافظة الدقهلية، خاصة في فترة الخمسينيات، وكان من نتاج ذلك أن فرغت بلقاس نحو 30% من سكانها بين عامي 1947 و1960، وتراجعت بذلك من الرتبة 16 إلى الرتبة 31، ثم استعادت معظم حجمها السكاني الذي كانت عليه عام 1947 (دون أن تدركه) مع تعداد عام 1976، وتواصل تراجعها في الرتبة لتصل إلى الرتبة 38.
 - تأثرت مدينة منوف بشدة، فبعد أن تطورت حجمياً بين عامي 1947 - 1960 حتى كادت تضاعف عدد سكانها، وتحركت من الرتبة 26 إلى الرتبة 19، نجدها لم تسجل أي زيادة سكانية بين عامي 1960 - 1976، وعليه تراجعت رتبته لتحتل الرتبة 33، وذلك يرجع -في الأساس- إلى ندرة الأرض اللازمة للامتداد العمراني من جانب، وعدم توافر أنشطة اقتصادية أو خدمات قادرة على الوفاء باحتياجات السكان التي تطورت بفعل النمو في قطاع التعليم والتفوق اللافت للاقتصاد الحضري على حساب الاقتصاد الريفي، وهو ما دفع تيارات الهجرة من مدينة منوف (ومعظم مدن محافظة المنوفية) على هيئة تيارات مد لا جذر لها.
 - تأثرت مدينة شربين بشدة بالتركيز الشديد للصناعات بمدينة المنصورة، فنجدتها تتراجع من الرتبة 59 عام 1947 إلى الرتبة 64 عام 1960، ثم إلى الرتبة 70 عام 1976.

• أما مدينة حوش عيسى - التي دخلت التصنيف الحضري لأول مرة عام 1960 في الرتبة الحجمية 59- نجدها تراجع عام 1976 لتحتل الرتبة 72، وذلك بالطبع بتأثير النمو الهائل الذي كانت تشهده مدينة كفر الدوار، والتي مثلت مركزاً شديداً الاستقطاب الحضري بإقليم غرب الدلتا في هذه الفترة.

ثانياً: مدن الوجه القبلي:

أثر التفاوت النسبي الكبير في توطين المشروعات والتنمية بين الوجه البحري والقبلي في التطور الحجمي لمدن الوجه القبلي؛ حيث لم تنل من المشروعات التنموية إلا أقل القليل، وحتى مشروع السد العالي يمكن ببساطة وصفه - في ضوء السياسات التنموية التي سيطرت على هذه الفترة - بأنه كشجرة غرست في الجنوب لتطرح ثمارها في الشمال، فباستثناء أسبوط والفيوم والمنيا التي ظلت تدور حول نفس مراتبها خلال هذه الفترة، وأسوان التي قفزت قفزة حجمية هائلة بفعل السد العالي، وما صاحبه من مشروعات صناعية ذات خصائص موضعية محددة، بالإضافة لمدينة الأقصر ذات الطبيعة السياحية المميزة، تراجع معظم مدن الوجه القبلي حجمياً. ويمكن عرض أهم هذه التطورات كالتالي:

أ- مدن تأثرت حجمياً إيجابياً:

- تقدمت مدينة أسوان من المرتبة 36 عام 1947 لتحتل المرتبة 22 عام 1960، ثم تواصل تقدمها عام 1976 لتصل إلى الرتبة 16، كما ضاعفت عدد سكانها أكثر من ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة، وكان لمشروعات السد العالي بالغ الأثر في هذا التطور الحجمي الكبير.
- أما مدينة الأقصر فهي نموذج لانعكاس أثر السياسة الاقتصادية للدولة على عمران المدن، ففي الخمسينيات والستينيات لم يكن قطاع السياحة يدخل ضمن القطاعات الاقتصادية الرائدة، ولذلك نجد مدينة الأقصر تسجل تراجعاً في الرتبة بين عامي 1947 - 1960، فبعد أن كانت في الرتبة 34 تراجعت إلى الرتبة 39، ولكن مع بداية السبعينيات، وتغير هيكل الأنشطة الاقتصادية الرائدة، لتصبح السياحة من أهمها، تتقدم الأقصر حجمياً تقدماً مذهلاً، فتضاعف سكانها بنحو ثلاثة أضعاف عام 1976، وتحتل الرتبة 23، أي تقدمت 16 رتبة حجمية.
- تأثرت مدينة أرمنت بشدة؛ بفعل توطين مصنع عملاق للسكر، وهو ما انعكس مباشرة على حجم سكانها، فبعد أن كانت في المرتبة 60 عام 1947، تراجعت إلى المرتبة 68 عام 1960، ولكنها استطاعت أن تضاعف سكانها عام 1976، وتتقدم إلى المرتبة 46؛ بفعل تأثير مصنع السكر الذي توطن بها عام 1971 ضمن مشروعات الخطة الصناعية الثلاثية 1971-1973.

- استفادت مدينة نجع حمادي نسبياً بفعل تشغيل مجمع الألومنيوم عام 1971، واستطاعت أن تتقدم 11 مرتبة حجمية، فبعد أن كانت في الرتبة 114 عام 1960، تقدمت لتحتل الرتبة 103 عام 1976، كما ضاعفت عدد سكانها خلال هذه الفترة.
- تطورت مدينة الحوامدية بفعل تكثيف صناعات السكر وتطوير مصانعها ضمن مشروعات الخطة الصناعية الثلاثية، فتقدمت إلى الرتبة 42 عام 1976، بعد أن كانت في الرتبة 73 عام 1960، كما زاد سكانها بأكثر من الضعف خلال هذه الفترة.
- تطورت مدينة سمالوط حجمياً بين عامي 1960-1976؛ حيث تقدمت من الرتبة 86 إلى الرتبة 41، كما ضاعفت عدد سكانها خلال هذه الفترة، ولكن ذلك لم يكن إلا من خلال ضم قرية معصرة سمالوط إدارياً إلى مدينة سمالوط عام 1974، وهو ما انعكس سلباً على تصنيفها الوظيفي، كما سيلى عرضه.

ب- مدن تأثرت حجمياً سلبياً:

- تراجعت مدينة بني سويف من الرتبة 14 عام 1960 إلى الرتبة 17 عام 1976.
- تراجعت مدينة سوهاج من الرتبة 16 إلى الرتبة 18 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة قنا من الرتبة 18 إلى الرتبة 21 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة ملوي من الرتبة 21 إلى الرتبة 26 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة أحميم من الرتبة 27 إلى الرتبة 36 خلال نفس الفترة.
- تراجعت مدينة طهطا من الرتبة 37 إلى الرتبة 44 خلال نفس الفترة.
- تراجعت معظم مدن الوجه القبلي الصغرى بشكل كبير، حتى أن مدينة جهينة فقدت نصف سكانها، وتراجعت من الرتبة 23 إلى الرتبة 85 خلال هذه الفترة.
- تراجعت إدفو من الرتبة 38 إلى الرتبة 61 خلال نفس الفترة، وقد كان ذلك لحساب مدينة أسوان، التي سجلت معدل نمو كبير جداً في هذه الفترة.
- تراجعت مدينة ديروط من الرتبة 60 إلى الرتبة 71 خلال هذه الفترة.

2.7 التغيرات الهيكلية في منظومة الحضر المصري - تحولات أحجام ووظائف وأدوار المدن المصرية خلال ربع قرن:

أثرت التطورات السياسية والاقتصادية خلال هذه الفترة في التصنيف الوظيفي للعديد من المدن المصرية.

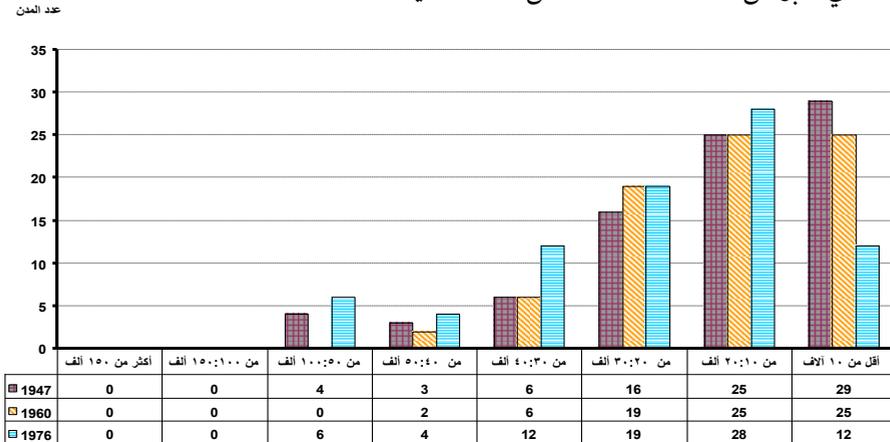
وباستخدام نفس الأسلوب التحليلي المتبع في تصنيف المدن وظيفياً، فإنه يمكن عرض التصنيف الوظيفي للمدن المصرية خلال هذه الفترة (مع استبعاد كل من القاهرة والإسكندرية والجيزة، كما سبقت الإشارة)، كما يلي:

المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة عام 1947، 83 مدينة، بنسبة قدرها 74.8٪ من جملة المدن المصرية، التي بلغ عددها 111 مدينة، كما سبق العرض في الفصل السابق، وفي عام 1960 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 77 مدينة، تمثل نسبة قدرها حوالي 54٪ من جملة المدن المصرية، وهذا الانخفاض النسبي الواضح يرجع في جزء منه إلى استبعاد المدن الكبرى الثلاثة (القاهرة - الإسكندرية - الجيزة) من التصنيف الوظيفي، كما أن العديد من المدن متوسطة الحجم اكتسبت أدوارًا وظيفية حضرية تبعًا للتطورات السياسية والاقتصادية.

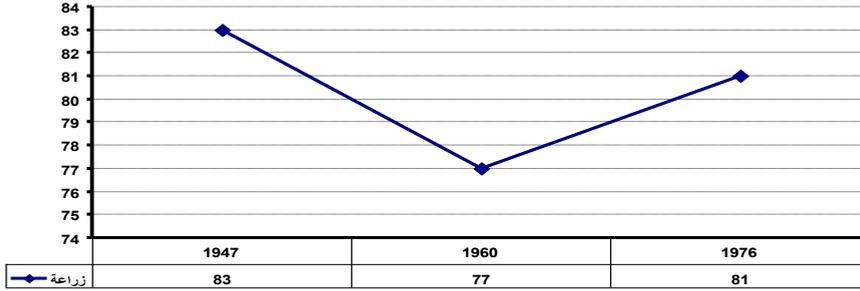
وقد دخل في التصنيف الحضري في هذا التعداد 34 مدينة إضافية عن تعداد 1947، جاء منها 25 مدينة ذات وظيفة أولى زراعة؛ أي بنسبة حوالي 74٪ من جملة المدن المضافة، وهو أمر منطقي؛ حيث لم تكن هذه التجمعات إلا قرى بالأمس القريب، ولم تظهر عليها بعد دلالات التحول الحضري التي يمنحها القرار الإداري، على اعتبار أنها لم تكن تملك أيًا من ذلك ذاتيًا. ولعل استمرار معظم هذه المدن على الوظيفة الأولى زراعة حتى في عام 1976 يدل على أن منظومة العمران الحضري لم تستفد من دخول هذه المدن فيها.

وعموماً فقد تركزت معظم المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة؛ حيث جاءت 69 مدينة في هذه الفئة بنسبة قدرها نحو 90٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، ونحو 69٪ من جملة المدن المصرية الواقعة في هذه الفئة. ولم تدخل أي مدينة ذات حجم سكاني أكبر من 50 ألف نسمة ضمن هذا التصنيف.



شكل (7)

توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة على التصنيف الفئوي لحجم السكان



شكل رقم (8)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئات الحجمية

وفي عام 1976، بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 80 مدينة، أي زاد عددها ثلاث مدن، بينما زاد عدد المدن داخل التصنيف الحضري (الإداري) سبع مدن، وتركزت المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة؛ حيث شملت 59 مدينة من هذه الفئة الحجمية بنسبة حوالي 74٪ من جملة المدن الواقعة داخل هذا التصنيف الوظيفي.

وجدير بالذكر أن هذه الفترة شهدت العديد من حالات الضم الإداري لبعض القرى إلى مدن قائمة، وهو ما أثر في زيادة عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، فعلى سبيل المثال:

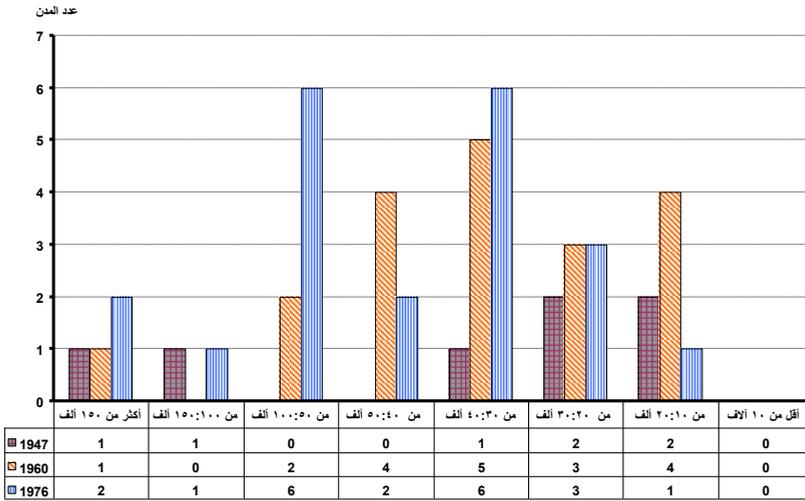
- تم ضم قرية معصرة سمالوط إلى مدينة سمالوط عام 1974، وهو ما أدى إلى زيادة واضحة في حجم سكان مدينة سمالوط، بالإضافة إلى انتقالها في الرتبة الحجمية من الرتبة 86 عام 1960 إلى الرتبة 41 عام 1976، وكذلك أدى إلى رفع معامل توطن الزراعة بمدينة سمالوط، فبعد أن كانت ثنائية الوظيفة عام 1960 (تجارة ونقل و زراعة)، وبمعامل توطن للزراعة قدره 1.26، أصبحت عام 1976 ثنائية الوظيفة (زراعة وتجارة ونقل)، وبمعامل توطن للزراعة قدره 2.04.

- تم ضم قرى دفسو وعناضة الجعافرة وأبوفيشو لمدينة إطسا عام 1969، وهو ما أثر تأثيراً مائلاً في مدينة إطسا كما حدث مع مدينة سمالوط.

ويلاحظ أن معظم مدن الوجه القبلي جاءت ذات وظيفة أولى زراعة خلال هذه الفترة، وهو نتيجة طبيعية لاستمرار تباطؤ معدلات التنمية الحضرية بالوجه القبلي عنه في الوجه البحري، وتعد سياسة التكتيف والتركيز التي ميزت السياسات الاقتصادية المصرية في هذه الفترة هي الموجه الأساسي لصياغة خريطة التصنيف الوظيفي على هذا النحو؛ حيث أصبحت هذه المدن من خلال هذا الوضع التنموي تعيش مهنيًا على الريف المحيط، وخدمياً على المدن الأكبر، وهي بذلك تصبح ذات تأثير هامشي في منظومة العمران المصري، وبلا دور إقليمي إيجابي؛ بل تعد كنقاط تجمع منتشرة على كافة أرجاء القطر لتصدير الهجرة إلى العاصمتين والمدن الكبرى.

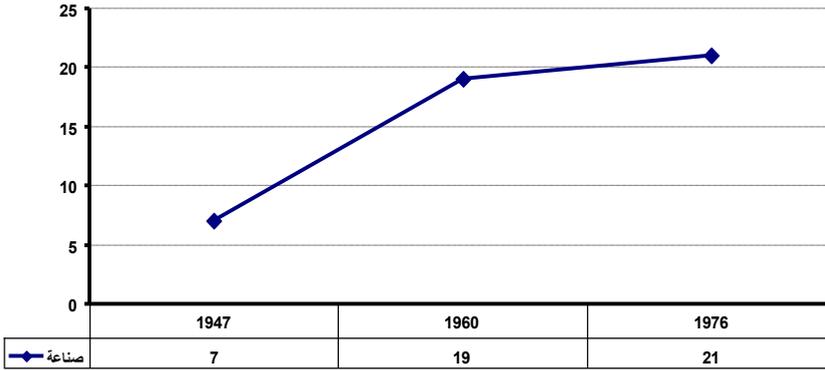
المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 7 مدن عام 1947، مع ملاحظة أن المدن الكبرى (القاهرة - الإسكندرية - الجيزة) كانت ضمن هذا التصنيف، وبعد استبعاد المدن الكبرى من التصنيف الوظيفي بدءاً من عام 1960 (لأسباب التي سبق عرضها)، فإن عدد المدن التي جاءت وظيفتها الأولى صناعة بلغ 19 مدينة عام 1960، بنسبة قدرها حوالي 13٪ من جملة المدن المصرية في هذه الفترة، من ضمنها مدينتا (الفكرية - نقادة)، وهما من المدن التي دخلت حديثاً خلال هذا التعداد في التصنيف الحضري، وقد استمرت على هذا التصنيف حتى عام 1976، وشهدت هذه الفترة عودة مدينة رشيد إلى الوظيفة الصناعية، بعد أن كانت تحلت عنها عام 1947، كما شهدت ميلاد مدينة صناعية عملاقة هي مدينة شبرا الخيمة، التي نشأت ونمت بفعل تأثيرات عاصمية هائلة، وإن كانت تمثل امتداداً للمحور الشمالي الذي بدأت تنميته من عهد محمد علي.



شكل (9)

تطور توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة على الفئات الحجمية



شكل رقم (10)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة

ومن الواضح أن صناعات النسيج والسكر كانتا المسيطرتين على قطاع الصناعة الإقليمية، كما بدا واضحاً تأثير العوامل الموضعية على توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة، بالإضافة لمجموعة المدن التي استفادت من سياسة التكتيف والتركيز خلال هذه الفترة، وعلى رأس هذه المدن تأتي مدينة كفر الدوار والحوامدية وقلوب، حيث أصبحت الأولى إحدى قلاع صناعة الغزل والنسيج التي تلي مدينة المحلة مباشرة في حجم العمالة، وكذلك في القيمة المضافة في قطاع الصناعة، والثانية استردت مكانتها كأكبر مركز لتصنيع وتكرير السكر بالقطر، أما قلوب فقد استمرت على صناعاتها الحرفية التكميلية المرتبطة مباشرة بخطوط الإنتاج بالقاهرة، وإن كانت صناعة الطوب من الطمي قد عادت في هذه الفترة بشكل كثيف.

وفي عام 1976 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 21 مدينة، بنسبة قدرها حوالي 14% من

جملة المدن المصرية في هذه الفترة، منها 11 مدينة ثبتت على تصنيفها الوظيفي بين 1960-1976.

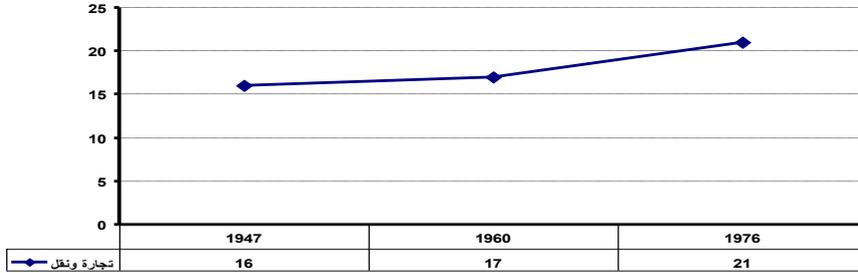
ويتضح من هيكل توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة قلة عدد هذه المدن بالوجه القبلي (4 مدن فقط)، وهو ما يؤكد ما سبق الإشارة إليه من استمرار تراجع التنمية الحضرية بمدن الوجه القبلي خلال هذه الفترة، كما لم تحدث تحولات هيكلية في الطبيعة الإنتاجية لهذه المدن، وشهدت هذه الفترة عودة مدينة بلبس للوظيفة الصناعية؛ بفعل تأثيرات الحروب المصرية الإسرائيلية، وكذلك ظهور الدخيلة كمدينة صناعية ناشئة، ولكن بقوة؛ بفعل تأثير مباشر من مدينة الإسكندرية.

المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل:

في عام 1947 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 16 مدينة، ولم يزد كثيراً هذا العدد

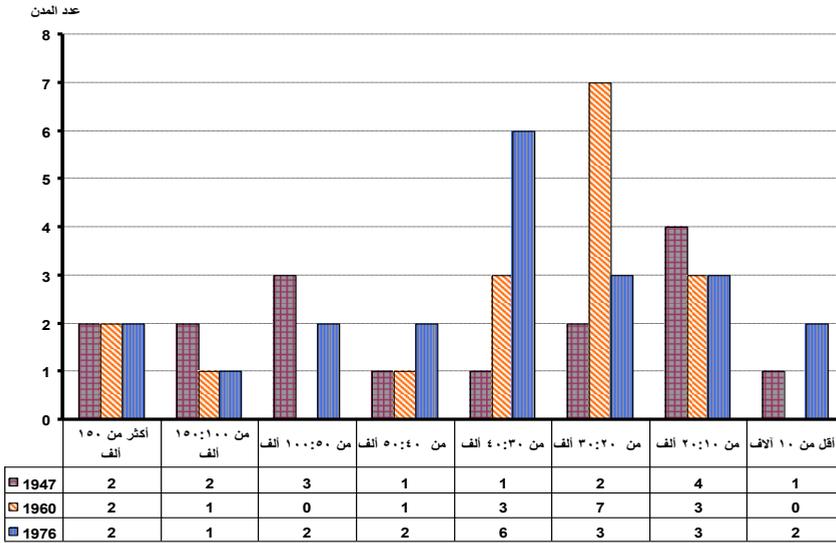
في عام 1960؛ حيث بلغ 17 مدينة فقط، وبالتالي انخفض التمثيل النسبي لهذه المدن من 14.5%

عام 1947، إلى نحو 12% عام 1960، كما أنه لم تثبت على هذا التصنيف بين هذين التعدادين إلا 5 مدن فقط، وهي التي استمرت كذلك فيما بعد، وأهم هذه المدن مدينتا بور سعيد والسويس، وهو أمر منطقي جداً؛ بحكم كونها موانئ ذات خصائص موقعية فريدة.



شكل (11)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل



شكل رقم (12)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية

وفي عام 1976، ارتفع عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل ليلعب 21 مدينة، تركز معظمها في الفئة من 30 - 100 ألف نسمة، كما وضح أن تركز هذه المدن بالوجه القبلي كان أكثر منه في الوجه البحري، فاستحوذ الوجه القبلي على 10 مدن من هذا التصنيف بنسبة حوالي 47% من جملة هذه المدن، بينما استحوذ الوجه البحري على 8 مدن فقط، كما جاءت مدن القناة الثلاثة ضمن

هذا التصنيف، وبالنظر للظروف السياسية والاقتصادية التي تم عرضها بهذا الفصل، فإنه يمكن تفسير ذلك بوضوح؛ فنظرًا لغياب (أو قصور) برامج التنمية الحضرية بالوجه القبلي، فإن مدنه تصبح في حالة مقاومة من أجل البقاء في منظومة العمران الحضري، وليس لها من سبيل في ذلك سوى الاعتماد على النشاط التالي مباشرة للزراعة على المتصل الريفي الحضري، فيما يخص طبيعة القواعد الاقتصادية، وهو ما يظهر بوضوح في المركبات الوظيفية لمدن الوجه القبلي التي جاءت وظيفتها الأولى زراعة؛ حيث تأكدت حقيقة المتلازمة الوظيفية بين الزراعة والتجارة والنقل.

وإن كان ذلك من سمات المدن المتحولة حديثًا من الريف إلى الحضر نظرًا، إلا أنه شمل مدناً صنفت حضرياً منذ أكثر من نصف قرن، وهو ما يعني أن الظروف السياسية والاقتصادية لم تتح لمثل هذه المدن فرصة النمو الحضري التلقائي، فضلاً عن تدخل القوى السياسية في انتقاء محلات بعينها لتتحول من قرى إلى مدن، دون وجود مبررات تستلزمها ظروف الموضع أو الموقع، وعلى سبيل المثال لا الحصر، يمكن هنا عرض حالة مدينة الزرقا⁽¹⁾؛ حيث تحولت من قرية إلى مدينة في تعداد عام 1976، لمتطلبات الدوائر الانتخابية فقط، وتعدادها في ذلك الوقت لم يتخط 10 آلاف نسمة، في حين تم الإبقاء على كفر البطيخ كقرية، وتعدادها كان قد نخطى 30 ألف نسمة.

ويلاحظ كذلك خلو هذا التصنيف من أي من المدن عواصم المحافظات؛ حيث دخلت هذه المدن ضمن المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة أو خدمات، وهو تطور إيجابي شهدته منظومة العمران الحضري المصري للمرة الأولى خلال هذه الفترة؛ بفعل تكثيف التوطن الصناعي في المحلات المركزية من جانب، وتوطين خدمات إقليمية كبرى كالجوامع والمستشفيات العامة ومديريات الأمن... إلخ في عواصم المحافظات، وذلك كان يعد بداية حقيقية لتولد عدة أنساق عمرانية فرعية تدور حول المراكز العمرانية الكبرى (عواصم المحافظات)، ولكن الإفراط في التكتيف داخل مراكز هذه الأنساق على حساب باقي مكوناتها أدى تلقائياً إلى دخول هذه المراكز في أنساق فوقية، متجاوزة الأدوار الإقليمية (التي لم تتولد) لمكونات أنساقها الفرعية الخاصة.

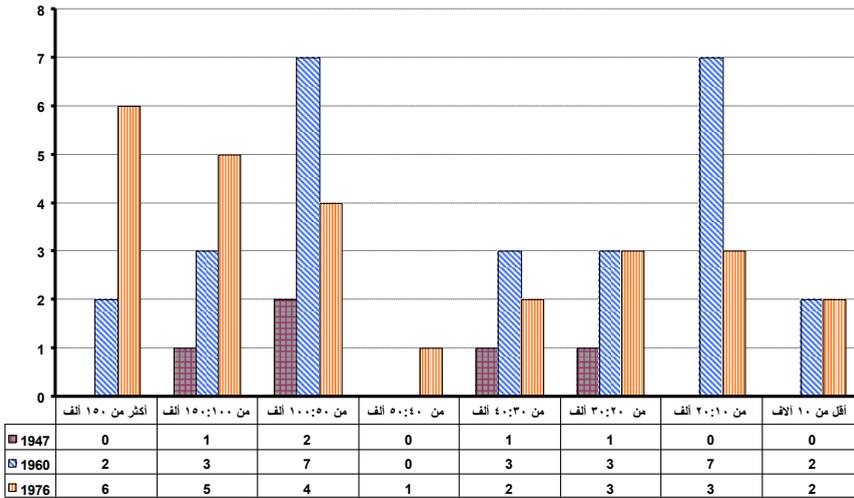
المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 5 مدن عام 1947، وارتفع هذا العدد بشدة عام 1960 (مع مراعاة أثر استبعاد المدن الثلاثة الكبرى من التصنيف)، ليصل إلى 29 مدينة، تمثل نسبة قدرها حوالي 20٪ من جملة المدن في هذه الفترة، ويرجع ذلك -في الأساس- للتغيرات الجوهرية التي شهدتها القطاع الإداري بمصر في أعقاب ثورة يوليو، كما شهدت هذه الفترة تضخيمًا غير مسبوق في أعداد الوظائف الحكومية غير الإنتاجية، كما واكبت التطورات في قطاعات خدمية مهمة

(1) راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، ص 86.

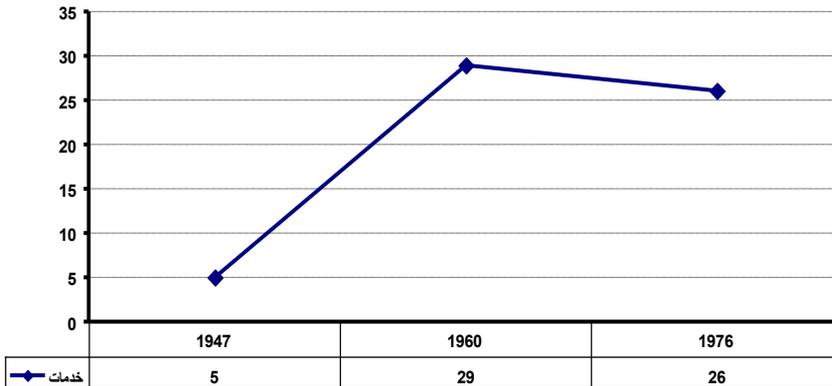
جدًا كالتعليم والصحة، بالإضافة إلى التكتيف الصناعي العنيف الذي صاحبه بالضرورة توليد أنشطة مساعدة، كانت الخدمات أهمها، وهو تطور منطقي على سلم الارتقاء الحضري، ولكنه - للأسف - تأثر بشدة بفعل ضغوطات الحجم التي تولدت من تيارات الهجرة الجارفة التي استهدفت هذه المدن، فاختل الدور الوظيفي لهذه المدن؛ حيث تسارعت وتيرة نمو قطاع الخدمات كثيرًا عن النمو في قطاع الصناعة، بل وأخذ النمو في قطاع الخدمات منحى ظاهريًا أكثر منه حقيقي، فنشأ عن ذلك ما عرف بالبطالة المقنعة، والتي بلغت أشدها بدءًا من السبعينيات وحتى نهاية فترة الدراسة.

عدد المدن



شكل رقم (13)

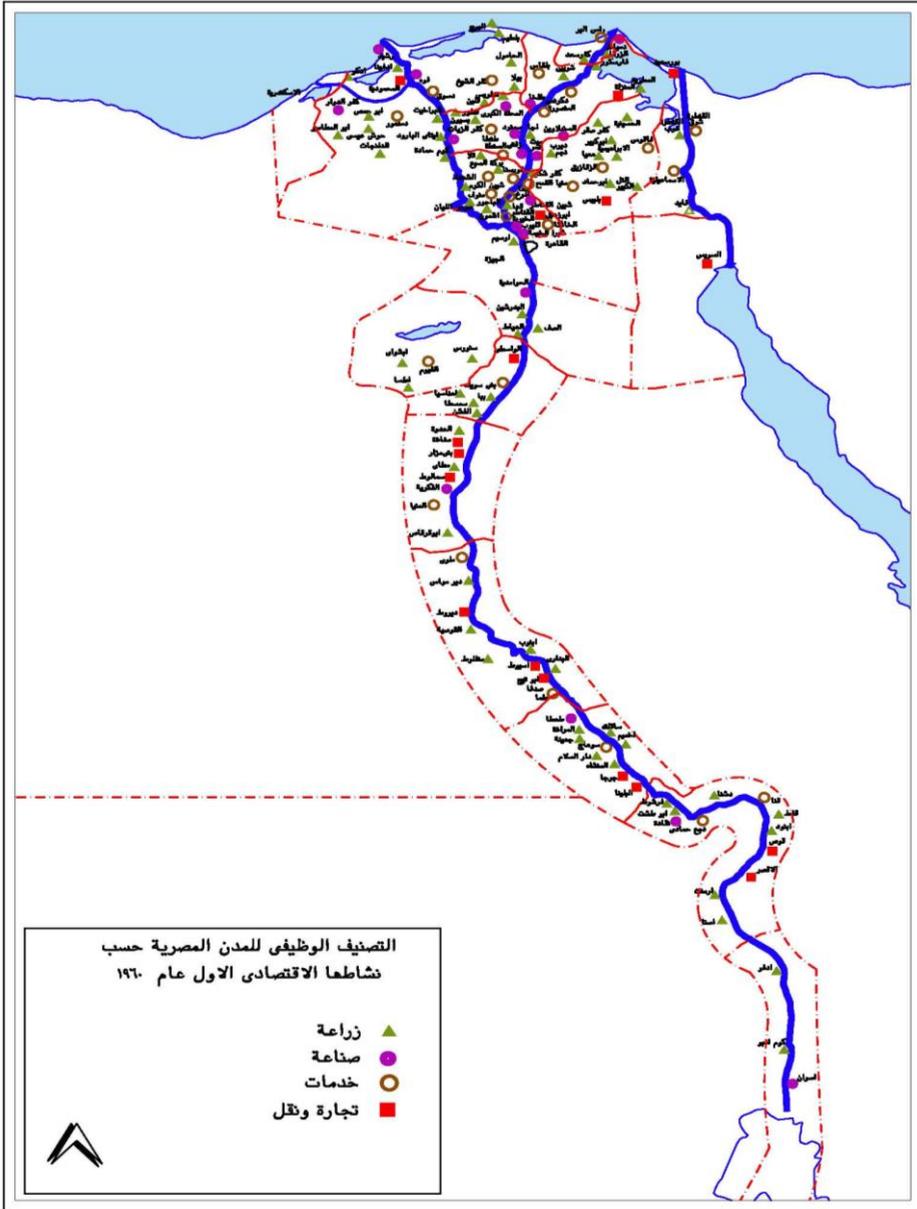
تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية



شكل رقم (14)

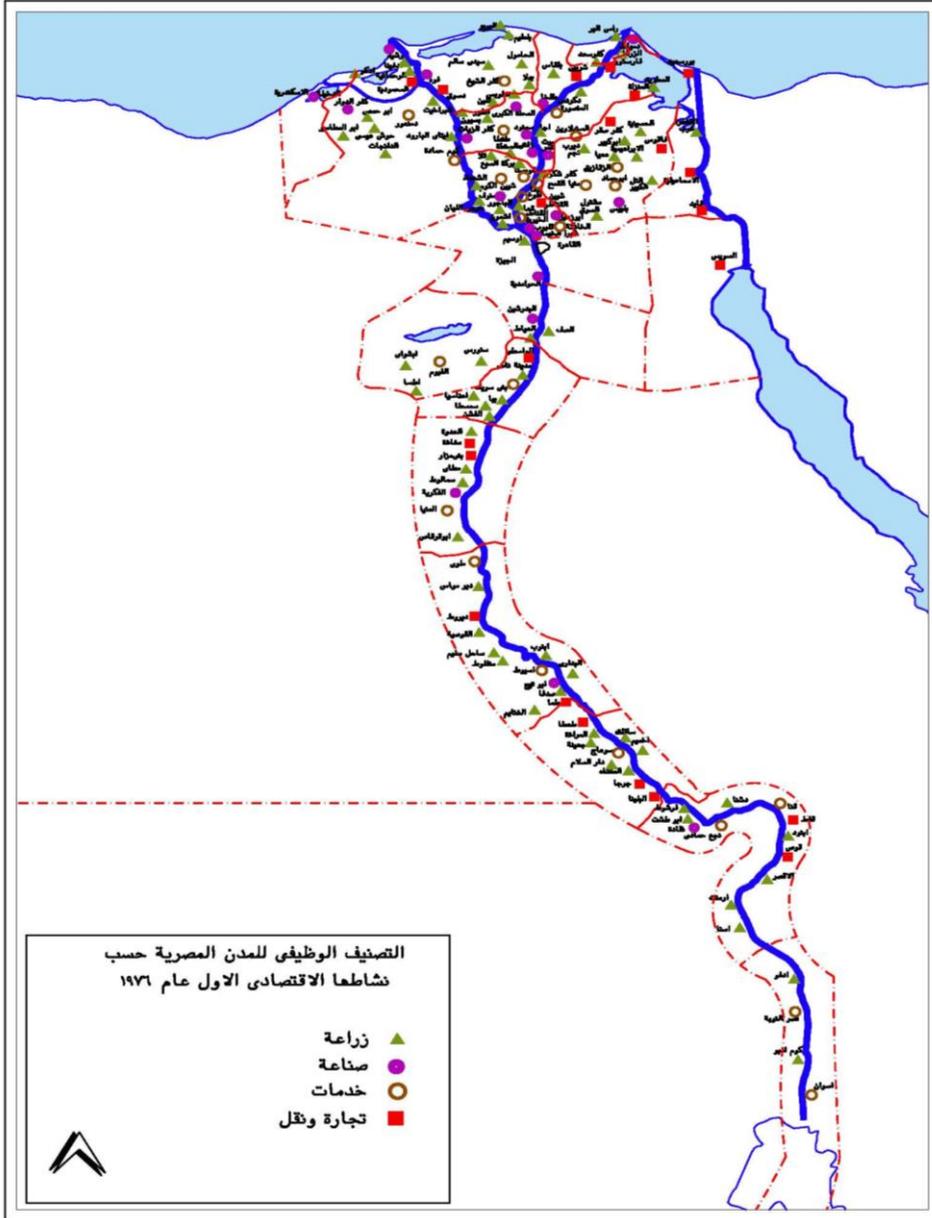
تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات

وفي عام 1976 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 26 مدينة، منها 14 مدينة عاصمة محافظة، كما لم تظهر المتلازمة المنطقية للمركب الوظيفي خدمات وصناعة، بل بدا أن المتلازمة الأساسية هي خدمات وتجارة ونقل، وهذا بالطبع يعكس طبيعة المرحلة على المستوى السياسي والاقتصادي، وظل سياسة الانفتاح الاقتصادي لا يبدو بعيداً عن تشكيل الصورة النهائية لهذا المركب الوظيفي اللإنتاجي، والذي بدوره كرس الوضع المتخلى عن تفعيل الأنساق العمرانية الفرعية لحساب الأنساق العمرانية الفوقية، والتي استمرت في الدوران حول الاستقطاب الحضري العاصمي، وإن كانت وتيرة الاستقطاب قد ازدادت سرعة وطغياناً؛ نتيجة انحسار الدور الإنتاجي لباقي مكونات منظومة العمران الحضري في هذه الفترة.



شكل رقم (15)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات 1960



شكل رقم (16)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات 1976

الميكمل التوزيعي للمدن حسب تطور تصنيفها الوظيفي خلال هذه الفترة:

تشير بيانات تطور المركبات الوظيفية للمدن المصرية في الفترة 1947 - 1976⁽¹⁾ إلى أنه يمكن من خلاله استقراء أثر التطورات السياسية والاقتصادية على التحولات الوظيفية للمدن في هذه الفترة.

ومن خلال رؤية تحليلية لجدول تطور التصنيف الوظيفي للمدن المصرية في هذه الفترة، ومن خلال تتبع المركبات الوظيفية للمدن، فإنه يمكن استخلاص عدة نتائج مهمة؛ حيث بدأ واضحاً أثر التحولات الأيديولوجية لسياسات الحكم - التي سبق الإشارة إليها - على تطور هذه المركبات الوظيفية، ويمكن إيجاز أهم ملامح هذا التطور في الآتي:

- جاء عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة عام 1960، 19 مدينة، منها مدينتان ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وثلاث مدن (صناعة وخدمات)، وأربع مدن (صناعة وتجارة ونقل)، بينما جاءت 10 مدن أحادية الوظيفة صناعة، وفي عام 1976 جاء عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 21 مدينة، منها خمس مدن ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وخمس مدن (صناعة وخدمات)، وست مدن (صناعة وتجارة ونقل)، بينما جاءت خمس مدن أحادية الوظيفة صناعة، وحيث إن التطور الحضري الطبيعي للمدن ذات الوظيفة الأولى صناعة يتجه نحو المركب الوظيفي (صناعة وخدمات) أو العكس، فإن دخول الزراعة والتجارة والنقل للمركب الوظيفي للمدن الصناعية عام 1976 (حيث شكلت المدن التي على هذه المركبات الوظيفية نحو 53% من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة)، يعني تراجعاً في درجة التحضر الوظيفي لهذه المدن، وهو انعكاس طبيعي لتحول السياسات الاقتصادية من اعتبار الصناعة هي القطاع الاقتصادي الرائد في بداية هذه الفترة، إلى اعتبار البترول والسياحة وقناة السويس هي القطاعات الرائدة في نهايتها، مع ترسيخ هذا التوجه من خلال سياسات الانفتاح الاقتصادي.

- بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، فقد جاء منها 53 مدينة أحادية الوظيفة زراعة عام 1960، وانخفض هذا العدد عام 1976 إلى 49 مدينة، ولكن مع اعتبار أن عام 1960 شهد ضم 34 قرية للتصنيف الحضري، فإن ذلك يعني أن التنمية الصناعية التي شهدتها هذه الفترة والتطور في قطاع الخدمات لم يشمل هذه الفئة من المدن؛ بدليل عدم دخول أي نشاط حضري إلى مركبها الوظيفي، على الرغم من مرور 16 عامًا على دخولها التصنيف الحضري، وذلك يؤكد على أن الدوافع السياسية لنشأة هذه المدن لم تكن موصولة بآليات تطورها، وبالتالي لم يختلف

(1) انظر ملحق الفصل السادس، ملحق رقم 11.

الحال بين التمثيل النسبي لعدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة في جملة المدن المصرية خلال هذه الفترة عنه قبلها.

- ارتفع عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة وخدمات) من ثلاث مدن عام 1960 إلى سبع مدن عام 1976، وذلك دون المرور بأي وظائف حضرية وسيطة (التجارة والنقل ثم الصناعة)، وهذا بالتأكيد من أهم ملامح التدخل القسري في أطوار النمو الحضري للمدن.

- أما المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة وتجارة ونقل) فقد ارتفع عددها من 15 مدينة عام 1960، إلى 19 مدينة عام 1976، وهو ما يمثل تطوراً حضرياً طبيعياً؛ ولكنه محدود جداً، على الرغم أن هذه الفئة ضمت مدناً ذات أحجام سكانية كبيرة نسبياً مثل الأقصر التي اقتربت من 100 ألف نسمة في هذه الفترة، وكذلك مدينة أحميم، ومدينة أبو كبير واللذان تخطتا عتبة 50 ألف نسمة، حيث كان مفترضاً أن تتولد بها وظائف حضرية بشكل تلقائي بفعل ضغوطات الحجم.

- بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى خدمات - والتي انخفض عددها من 29 مدينة عام 1960 إلى 26 مدينة عام 1976 - فإن هذا الانخفاض لم يكن إلا تابعاً لتكثيف الخدمات في مدن بعينها؛ مما أثر سلباً على قيم معاملات توطن نشاط الخدمات (الأساس الإحصائي المستخدم في التصنيف) في باقي المدن، وعلى جانب آخر، فإن عدد المدن التي جاء مركبها الوظيفي (خدمات وصناعة) انخفض من (6 مدن) إلى (3 مدن) بين عامي 1960 - 1976، في حين ارتفع عدد المدن ذات المركب الوظيفي خدمات وتجارة ونقل من (14 مدينة) إلى (15 مدينة) في نفس الفترة، وهو شكل آخر من أشكال تراجع القواعد الاقتصادية حضرياً للمدن المصرية في هذه الفترة، كما يؤكد على الاختلال الهيكلي في خريطة الإنتاج الحضري على مستوى القطر؛ بفعل الإفراط في المركزية، كما سبق التوضيح.

- تعد مدينة أسوان من الأمثلة الشاهدة على انحسار المد الصناعي (على محدوديته توزيعياً)؛ حيث جاءت عام 1960 أحادية الوظيفة صناعة (بمؤثرات مباشرة لمشروع السد العالي)، ولكنها تحولت وظيفياً عام 1976 من خلال مركب وظيفي (خدمات وتجارة ونقل)، مع خروج الصناعة من مركبها الوظيفي، وهذا التحول هو دالة في التحول العام للسياسات الاقتصادية للدولة ككل.

- ارتفع عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل من 17 مدينة عام 1960 إلى 21 مدينة عام 1976، منها 6 مدن أحادية الوظيفة طوال هذه الفترة، وارتفع عدد المدن ذات المركب الوظيفي (تجارة ونقل وزراعة) من 3 مدن إلى 6 مدن خلال نفس الفترة، ومع اعتبار أن هذه الفترة لم

تشهد إلا تحول عدد محدود جداً من قرى إلى مدن، فإن زيادة عدد المدن ذات المركب الوظيفي (تجارة ونقل وزراعة) يعد أيضاً أحد ملامح التراجعات الحضرية التي شهدتها هذه الفترة.

- بلغ عدد المدن عام 1960 التي دخلت التجارة والنقل ضمن مركبها الوظيفي 50 مدينة بنسبة حوالي 35% من جملة المدن المصرية، بينما بلغ عدد المدن التي دخلت الصناعة ضمن مركبها الوظيفي في نفس العام 29 مدينة، بنسبة حوالي 20.3% من جملة المدن المصرية، وفي عام 1976 بلغ عدد المدن التي دخلت التجارة والنقل في مركبها الوظيفي 61 مدينة، بنسبة حوالي 40.4% من جملة المدن، بينما بلغ عدد المدن التي دخلت الصناعة ضمن مركبها الوظيفي 28 مدينة، بنسبة حوالي 18.5% من جملة المدن، وهذا التحول يعكس التراجع النسبي لعدد المدن المعتمدة على الصناعة في قواعدها الاقتصادية لحساب التزايد النسبي لعدد المدن المعتمدة على التجارة والنقل في قواعدها الاقتصادية في هذه الفترة، وهو دالة أخرى واضحة على طبيعة التحولات في السياسات الاقتصادية للدولة في هذه الفترة.

تصنيف المدن حسب ثباتها وظيفياً في هذه الفترة:

انعكست الظروف والتطورات السياسية والاقتصادية على تصنيف المدن المصرية حسب ثباتها وظيفياً في هذه الفترة، وبحيث أمكن تصنيفها إلى الآتي:

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة طوال هذه الفترة:

بلغ عدد هذه المدن 67 مدينة في تعداد عام 1976، وهو ما يعني أن نحو 45% من المدن المصرية لم تستفد حضرياً من التطورات السياسية والاقتصادية العنيفة التي شهدتها هذه الفترة.

بل إن هذه التطورات قد أسهمت سلباً في ارتفاع معامل التوطن الزراعي ببعض هذه المدن، فعلى سبيل المثال لا الحصر بلغ معامل توطن النشاط الزراعي عام 1960 بمدينة أبو كبير (أكبر مدن هذا التصنيف سكاناً) 1.71، ثم ارتفعت قيمة هذا المعامل لتبلغ 1.82 عام 1976، ومدينة بيلا ارتفعت قيمة معامل توطن النشاط الزراعي بها من 2.66 عام 1960 إلى 3.93 عام 1976، ومدينة بيا من 1.2 إلى 1.38 خلال نفس الفترة، وذلك يعكس الآثار السلبية التي خلفتها سياسة التركيز للأنشطة الحضرية في المدن الكبرى، فلم تستطع هذه المدن أن تتقدم على المتصل الريفي الحضري، على الرغم من مرور نحو ثلاثة عقود، شهدت العديد من التحولات الجذرية في الهيكل الاقتصادي المصري⁽¹⁾.

(1) راجع الملاحق، الفصل السادس، معاملات توطن الأنشطة الاقتصادية بالمدن المصرية من 1947 حتى 1976.

جدول رقم (7)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	ههيا	18	دير نجم	35	أجا	52	العدوة
2	منفلوط	19	دير مواس	36	أبو كبير	53	الصف
3	مطويس	20	دشنا	37	أبو قرقاص	54	الشهداء
4	مطاي	21	دار السلام	38	أبو حمص	55	الزرقا
5	كوم أمبو	22	حوش عيسى	39	أبو المطامير	56	الدلنجات
6	كفر شكر	23	جهينة	40	أبنوب	57	الحسينية
7	كفر سعد	24	تلا	41	أبشواي	58	الحامول
8	قها	25	بيلا	42	إيتاي البارود	59	التل الكبير
9	قلين	26	بلطيم	43	أوسيم	60	البرج
10	قطور	27	بسيون	44	أهناسيا	61	البداري
11	فرشوط	28	بركة السبع	45	المنشأة	62	الباجور
12	صدفا	29	ببا الكبرى	46	المطرية	63	الإبراهيمية
13	شبراخيت	30	إطسا	47	المراغة	64	إسنا
14	سنورس	31	إدفو	48	القوصية	65	إدفينا
15	سمسطا	32	أشمون	49	القطرة غرب	66	أبو طشت
16	سرس اللبان	33	أرمنت	50	الفشن	67	ابنود
17	ساقلته	34	أخميم	51	العايط		

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية:

بلغ عدد مدن هذا التصنيف 26 مدينة، تمثل نسبة قدرها حوالي 17% من جملة المدن المصرية عام 1976، منها 12 مدينة عاصمة محافظة، تضم مدن القناة الثلاثة، وقد جاءت معظم هذه المدن ذات مركبات وظيفية كانت الخدمات هي القاسم المشترك بين المدن الكبرى في هذه الفئة، بينما كانت الزراعة هي القاسم المشترك بين المدن الصغرى التي كاد معامل توطن النشاط الزراعي بها يدرك معامل توطن نشاطها الأول، وهو ما مهد لتحول بعضها في الفترة اللاحقة إلى النشاط الزراعي كشط أول، كما سيلي بيانه في الفصل التالي، وعلى أي حال فإن هذه الفئة ضمت معظم مدن المراتب الحجمية العشرين الأولى، كما حافظت المدن الصغرى فيها على وظيفتها الحضرية؛ بفضل نشاط التجارة والنقل في المقام الأول.

جدول رقم (8)

مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	نقادة	10	منيا القمح	19	الزقازيق
2	قليوب	11	كفر الشيخ	20	الخاكة
3	ميت عمر	12	طنطا	21	جرجا
4	كفر الزيات	13	سوهاج	22	بورسعيد
5	المحلة	14	دمنهور	23	الواسطي
6	كفر الدوار	15	أسوان	24	المحمودية
7	شبرا الخيمة	16	المنيا	25	السويس
8	دمياط	17	المنصورة	26	الإسماعيلية
9	نجع حمادي	18	القناطر الخيرية		

وجدير بالذكر أن تأثير استبعاد المدن الكبرى قد أثر في خروج بعض المدن الكبرى من هذا التصنيف، مثل مدينة أسيوط، والتي جاءت وظيفتها حضرية منذ عام 1960 وحتى الآن، وهو ما سيظهر في تحليلات الفصل التالي، ولكن بوجه عام، فإن الانخفاض النسبي الواضح لعدد مدن هذه الفئة يعكس -بوضوح شديد- تأثير السياسات الاقتصادية على توزيع الأدوار الوظيفية الحضرية على المدن المصرية، على الرغم من أن الفترة التي أعقبت الثورة مباشرة كانت تمثل فرصة تاريخية فريدة للتنمية الحضرية الشاملة، خاصة وأن هذه الفترة كانت تمثل أقصى درجات التحكم والسيطرة الحكومية على المقدرات الاقتصادية، بعيداً عن أهداف الربحية المستغلة التي يمثلها رأس المال الحر، ولكن استعجال العوائد السياسية قبل الاقتصادية للمشروعات التنموية كان طاعياً في اختيار الإطار المكاني والزمني والحجمي للمشروعات التنموية الكبرى، وكل ذلك خلف وراءه هيكلًا عمرانيًا مختلفًا، أبرز ملامحه تضخمات حجمية بلا إنتاج موازٍ، وهجرة أحادية الاتجاه نحو العاصمتين، مرورًا (أو تجاوزًا) بالمدن الكبرى عواصم المحافظات، وأنساق فرعية معطلة، وأنساق فوقية تقوم على استقطاب عاصمي محوم، واستنزاف لا محدود للأرض الزراعية على ندرتها، واتساع الهوة الحضرية بين الوجه القبلي والبحري من جانب، والعاصمتين وباقي مدن القطر من جانب آخر.

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى:

بلغ عدد مدن هذه الفئة 44 مدينة عام 1976، وهو ما يمثل نسبة قدرها حوالي 29٪ من جملة المدن في هذه الفترة، منها 6 مدن عواصم محافظات (مدينتان بالوجه البحري وأربع مدن بالوجه القبلي)، وباستثناء المدن الكبرى التي شملها هذا التصنيف، فإن باقي المدن لم يكن لها رصيد حضري يمكنها من مقاومة التطورات السياسية والاقتصادية الجارفة التي شهدتها هذه الفترة، والتي

ضاعفت من هشاشة البنية الحضرية للعديد من المدن، بالمقارنة بتلك المدن التي تكاثفت فيها الأنشطة الحضرية، ولذلك يجب الوضع في الاعتبار أن التراجعات الحضرية التي أفرزها هذا التصنيف ليس بالضرورة بسبب اختفاء الأنشطة الحضرية التي كانت قائمة بهذه المدن، وإنما قد يكون بسبب مضاعفة الأنشطة الحضرية بمدن أخرى؛ مما يسبب اختلالاً في التوازن النسبي لمعاملات التوطن للأنشطة الحضرية في مجموعة المدن ككل.

جدول رقم (9)

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى

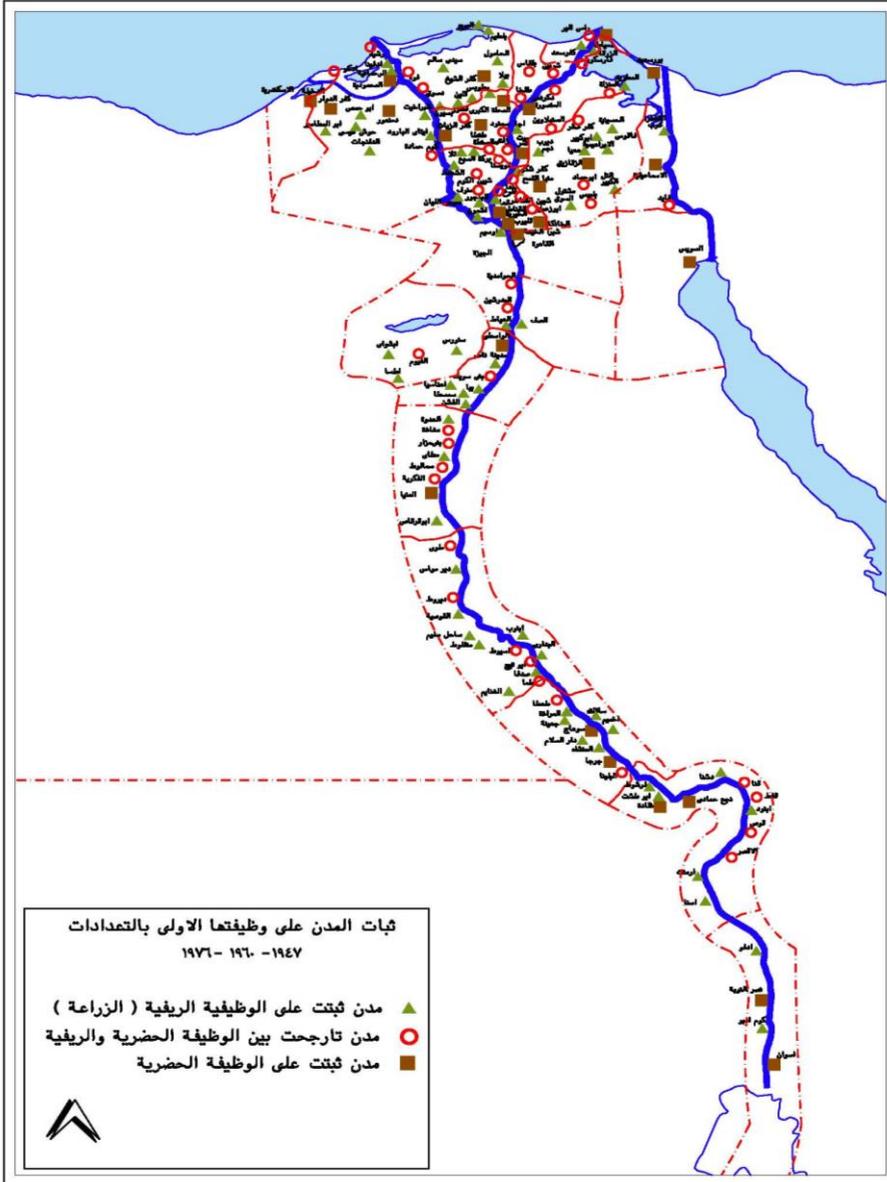
المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	فوه	16	إدكو	31	مكفر صقر
2	سمنود	17	ملوي	32	قوص
3	زفتى	18	كوم حمادة	33	ققط
4	أبو تيج	19	قويسنا	34	فايد
5	الحوامدية	20	قنا	35	فارسكور
6	أبو زعبل	21	طوخ	36	طهطا
7	طلخا	22	شبين الكوم	37	طما
8	رشيد	23	بني سويف	38	شربين
9	سمالوط	24	بنها	39	شبين القناطر
10	رأس البر	25	أسيوط	40	ديروط
11	دكرنس	26	أبو حماد	41	دسوق
12	بلقاس	27	الفيوم	42	بني مزار
13	الفكرية	28	السنبلوين	43	المنزلة
14	السنطة	29	أبو سمبل	44	البلينا
15	الأقصر	30	مغاغة		

وعلى أي حال، فإن المدن عواصم المحافظات في هذا التصنيف استمرت على الوظائف الحضرية في الفترة اللاحقة وإلى الآن، وقد استفادت من توطن الخدمات الإقليمية، وما كرسه ذلك من نمو حتمي متسارع، أكسبها نمواً حضرياً مطرداً؛ بفعل قوى الحجم، بالإضافة لاستحواذ بعضها على قدر كبير من الاستثمارات الموجهة لتحقيق أهداف السياسة الاقتصادية التي سادت هذه الفترة (على سبيل المثال مدينة الأقصر والتحول نحو التنمية السياحية، والحوامدية والتركيز الصناعي، وطلخا والصناعات المنقولة من مدن القناة زمن الحرب ... إلخ).

وأخيراً يمكن القول إن اعتماد الكثير من المدن على وظيفة التجارة والنقل في تصنيفها الحضري - وهي الوظيفة الوسيطة بين الزراعة والصناعة (أي تمثل الإطار المرحلي للتحويل الحضري)، واستمرارها على هذه الوظيفة دون تدعيمها بنشاط إنتاجي - يجعلها قريبة من الارتداد العكسي على المتصل الريفي الحضري، وهو ما يظهر في التصنيف بعاليه.

شكل رقم (17)

ثبات المدن على وظيفتها الأولى بالتعدادات 1976 - 1960 - 1947



ملاحق الفصل السادس مرحلة الحكم الناصري وحتى بداية عصر الانفتاح الاقتصادي (1952-1976م)

ملحق رقم [1] الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة [1961/60-1965/64]

قامت وزارة الصناعة بإعداد البرنامج الثاني للصناعة، بعد أن أضيفت إليه المشروعات الصناعية المرحلة من البرنامج الأول، وتمشيًا مع الخطة العامة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة التي تستهدف مضاعفة الدخل القومي في عشر سنوات، والتي بدأت الخطة الخمسية الأولى لها في 1/6/1960 وأدجت الأعباء المتبقية من مشروعات البرنامج الأول للتصنيع حتى 30/6/1960 في البرنامج الثاني⁽¹⁾. وقد بلغت الاستثمارات المقررة في الخطة الخمسية الأولى لقطاع الصناعة 439.2 مليون جنيه، بينما بلغت الاستثمارات المحققة لقطاع الصناعة في نهاية الخطة الخمسية الأولى نحو 403.9 مليون جنيه، بنسب تنفيذ قدرها 92% من الاستثمارات المقررة. ويوضح الجدول (1)⁽²⁾ توزيع الاستثمارات المقررة والمحققة لقطاع الصناعة في الخطة الخمسية الأولى على الأنشطة المكونة له.

ويلاحظ في هذا البيان تضمنه لاستثمارات صناعية لا تتبع وزارة الصناعة والبتترول والثروة المعدنية، كما أن هذا البيان لا يتضمن استثمارات قطاع النقل والتخزين الخاص بقطاع البترول الذي تدرجه وزارة التخطيط ضمن استثمارات قطاع النقل والمواصلات.

(1)، موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، الصناعة، مرجع سابق، ص 36.

(2) المؤشرات الاقتصادية للجمهورية العربية المتحدة، الصادرة من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (1961-1965).

جدول رقم (1)

توزيع الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة في الخطة الخمسية الأولى (60/61-64/65)
(القيمة بالآلاف الجنيهات)

نسبة التنفيذ (%)	الاستثمار المحقق	الاستثمار المستهدف	نوع النشاط
44.9	16475.5	36700	التعدينية
104	83223.9	82500	البتروك والكيمويات البتروكية
80.2	39033.1	48600	المعدنية
139	39377	31700	الغذائية
87.7	77871	88800	الكيمائية ومواد البناء والأدوية
115	5459704	48600	الغزل والنسيج
59.7	35038.2	58700	الهندسية
280	5333.9	1900	الريفية والحرفية
105	3677.3	3500	مراكز التدريب
		2000	المعيرة
			المشروعات التكميلية
54.3	16317	3000	الإحلال والتجديد
532	32980.3	6200	استثمارات أخرى
92	403924.6	436200	الجملة

أهم الصعوبات التي اعترضت تنفيذ المشروعات الصناعية بالخطة الأولى:

- 1- قصور التمويل المحلي عن الوفاء بالأعباء المالية المطلوبة لتنفيذ المشروعات، ويرجع ذلك أساساً إلى انخفاض معدل الادخار خلال سنوات الخطة الأولى؛ نظراً لتزايد الاستهلاك بمعدلات مرتفعة خلال تلك الفترة، فضلاً عن عدم الوصول بالإنتاجية إلى حدها الأقصى.
- 2- عدم توفر النقد الأجنبي اللازم لعملية التمويل الخارجي.
- 3- عدم قدرة جهاز المقاولات على تنفيذ الاستثمارات في الوقت المحدد بالتكاليف المحددة.
- 4- عدم توفر العدد اللازم من العمال المهرة والعاملين الفنيين والإداريين أثناء فترة الإنشاء والتشغيل.
- 5- عدم توافر مواد البناء، وصعوبة نقلها في بعض الأحيان.
- 6- طول الإجراءات المطلوبة للاستيلاء على الأراضي اللازمة للمشروعات.
- 7- عدم توافر بعض المرافق اللازمة للمشروع، وخاصة الكهرباء.

ملحق رقم [2] أهداف الخطة الخمسية الثانية

- 1- إقامة الصناعة الثقيلة والوسيطه؛ حيث إن تقوية هذه الصناعات الإنتاجية تختصر الفترة التي تعتمد فيها عملية التنمية الاقتصادية على استيراد الآلات وقطع الغيار من الخارج، وتخلق أساساً سليماً للتوسع بعد ذلك بقوة في الصناعات الاستهلاكية في الخطط التالية.
- 2- التوسع في صناعات التصدير كوسيلة فعالة لزيادة التصنيع والإسراع فيه؛ حتى يمكن للمنتجات الصناعية أن تساهم مع المنتجات الزراعية والخامة المعدنية في زيادة حصيلة الصادرات.
- 3- توجيه خطة الصناعة إلى خدمة الزراعة؛ بغرض الارتفاع بالكفاية الإنتاجية لقطاع الزراعة، وذلك عن طريق التوسع في صناعة الأسمدة الكيماوية والمبيدات الحشرية، فضلاً عن إقامة صناعة الآلات والأدوات الزراعية.
- 4- التوسع في الصناعات التي تعتمد على خامات البترول ومواد أولية محلية.
- 5- تشغيل الطاقات المعطلة الموجودة بالمصانع القائمة؛ حتى يمكن الوصول إلى مستوى مرتفع للإنتاجية بأقل تكلفة.
- 6- تنمية الصناعات الاستهلاكية الضرورية؛ للوصول إلى حالة الاكتفاء الذاتي من منتجاتها.
- 7- الاهتمام بصناعة الغزل والنسيج، والتركيز على معالجة نقط الاختناق، وعلى الاستحداثات والتجديدات والإضافات التي لا تحتاج إلى مبان، فضلاً عن التوسع في الوحدات الكبيرة القائمة، وتخصيص الزيادة في إنتاجها للتصدير إلى الخارج. (يلاحظ أن هذا الهدف يناقض الرغبة المعلنة عن ضرورة توزيع المشروعات إقليمياً؛ حيث إن المنشآت المقامة بالفعل كانت مركزة بالأساس في العاصمتين، إلى جانب بعض المدن الكبرى بالدلتا ومدن القناة).
- 8- تنمية صناعة مواد التشييد والبناء بما يتمشى واحتياجات خطة التنمية؛ لتفادي ظهور نقص في هذه المواد خلال فترة تنفيذ مشروعات الخطة. (يلاحظ أيضاً أن هذا الهدف انعكس سلباً على الكثير من الظواهر، مثل الظاهرة غير المسبوقة للتجريف المحموم للأرض الزراعية، ومنح كم هائل من التراخيص لمجالات تصنيعية ملوثة في قلب المدن، مثل المسابك وقمائن الطوب ... إلخ).
- 9- تطوير الصناعات الصغيرة؛ لما لها من أهمية على اقتصاديات البلاد لارتباطها بالصناعات الكبيرة، ودراسة كل فرع منها؛ للنهوض بالمنشآت الصغيرة، بتجميعها في جمعيات

تعاونية صناعية لتحسين اقتصادياتها، ورفع كفاءتها الإنتاجية، ومن الضروري ربط خطة النهوض بالصناعات الصغيرة بخطة التنمية العامة للدولة، بحيث تتكامل هذه الصناعات مع الصناعات المتوسطة والكبيرة؛ باعتبارها صناعات مغذية.

10- حسن استخدام الموارد البشرية إلى أقصى حد ممكن عن طريق امتصاص فائض العمالة الموجودة بالمصانع القائمة؛ الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الإنتاجية، وتحقيق فوائض اقتصادية تسهم في مضاعفة الدخل القومي. (يلاحظ أن هذا الهدف لم يكن يمثل الواقع؛ حيث إن التضخم الذي شهده قطاع التوظيف بالصناعة ارتبط في الأساس بقوانين يوليو الاشتراكية، ولم يكن موجوداً قبلها، خاصة في ظل تعهد رجال الثورة بإيجاد فرص عمل للجميع، ولما كانت الزيادة المطردة في أعداد الداخلين إلى سوق العمل تفوق قدرة المؤسسات الاقتصادية التي يتم إنشاؤها، فقد انقلب الهدف المعلن إلى عكسه؛ ومن ثم تحولت المدن من مراكز للإنتاج إلى مراكز لاستيعاب فائض العمالة المنتجة وغير المنتجة على حد سواء).

الصعوبات التي اعترضت تنفيذ الخطة الثانية:

بعد مضي سنتين من بدء الخطة الخمسية الثانية، تعرضت الخطة في عامي 66/65-67/66 إلى الأخذ بسياسة الانكماش؛ لاعتبارات تتعلق بالميزان التجاري وميزان المدفوعات، ولظروف اقتصادية أخرى، رأى فيها المسؤولون التوقف عن السير في تنفيذ بعض المشروعات الصناعية، (أضف إلى ذلك ما حدث من تحولات هيكلية تبعاً للأثار التي خلفتها نكسة عام 1967)، ولقد أدى هذا بالتبعية إلى انخفاض في معدل التنمية بشكل ملحوظ، وبالتالي أدى إلى تقليل فرص العمل المتاحة والمتوقعة من القطاع الصناعي، وانعكس أثر ذلك كله على الاقتصاد المصري.

وتلى هذه الفترة خطة الإنجاز التي وضعت لمدة ثلاث سنوات، ابتداء من عام 68/67، وكانت تميل في مجموعها إلى عدم التوسع الصناعي إلا لأولويات معينة.

وفي عام 1968 حدث تعديل شامل، بالعدول عن هذه السياسة الانكماشية، خاصة أن التغلب على مشاكل الميزان التجاري بعد المرحلة التي قطعت في التنمية يستلزم استكمال ما قد بدئ به من مشروعات، وبأسرع ما يمكن؛ حتى يمكن زيادة الإنتاج، وبالتالي زيادة معدلات التصدير ونقص الاستيراد، فضلاً عن بعض صور الاستثمارات الجديدة، مثل البترول، الذي يسهم في حل مشكلات ميزان المدفوعات.

ولقد روعي وضع ضوابط لتلك السياسة التوسعية تتلخص في:

- 1- ضرورة الاستفادة من كل مصادر الادخار المتاحة، وتحريكها لسياسة مالية ونقدية ملائمة، يستفيد منها الاقتصاد القومي، على أن تتضمن خطة الإصلاح المالي والاقتصادي وضع الأسلوب الذي يحدد بدقة ويحرك بكفاءة كل الادخارات المتاحة.
- 2- مراعاة حدود النقد الأجنبي المتاح للاقتصاد القومي، مع الاستفادة من القروض والتسهيلات الملائمة المتاحة لتمويل الاستثمارات.
- 3- توجيه المدخرات المحلية التي قد لا يسمح وضع النقد الأجنبي باستثمارها في مشروعات تحتاج لنقد أجنبي كبير، ومراعاة توجيهها نحو صور استثمار تعتمد بدرجة كبيرة على عناصر سلعية محلية، ويفضل التي تعطي عائداً إنتاجياً، مثل مشروعات الري والصرف. (يجب هنا ملاحظة أن النظم الاشتراكية التي تم اتباعها لم تكن لتسمح بتكوين وعاء ادخاري ذي قيمة مؤثرة في الاقتصاد؛ حيث تم تحديد الملكيات الزراعية، وتم تأمين المؤسسات الخاصة الكبرى، ومصادرة أموال من سموها سابقاً رجال الإقطاع، وعليه لم يكن لدى معظم المصريين القدرة على الادخار - وهو روح وقلب النمو الحضري السليم كما يرى ابن خلدون- كما أن مشروعات الري والصرف لم تكن هي الأنسب لسرعة دوران رأس المال المدخر، كما يرى ذلك د. علي لطفي).
- 4- وضع الصور التوازنية على أساس الأولوية الأساسية لنفقات الدفاع عن الوطن، وعلى أساس تحديد حجم الاستثمار، بما يحقق التوازن بين العناصر السابقة وبين احتياجات نفقات الدفاع، مضافاً إليها استثمارات التنمية. لذلك استقر الرأي على تنفيذ خطة إنجاز عاجلة، تمتد في السنوات من 68/67 حتى 1970/69. (يلاحظ أن هذه الصورة التوازنية مالت بشدة إلى احتياجات نفقات الدفاع، ويكفي أن الشعاع الذي أطلقه رجال الثورة في هذه الفترة اختصر هذه الصورة التوازنية في مقولة: لا صوت يعلو فوق صوت المعركة).

ملحق رقم [3]

الخطة الثالثة 68/67 - 1970/69 [مرحلة الإعداد لمعركة التحرير]

روعي عند إعداد المشروعات الصناعية المدرجة في هذه الخطة إعطاء الأولوية للمشروعات الآتية:

1- المشروعات التي تم التعاقد على توريد معداتها، خاصة وأن عددًا كبيرًا من هذه المشروعات تم توريد معداته جزئيًا أو بالكامل، كما قطع مرحلة في إقامة المباني والمرافق الخاصة به.

2- المشروعات الخاصة باستغلال الطاقات المعطلة في بعض الوحدات القائمة، وخاصة مصانع الغزل والنسيج، عن طريق معالجة نقط الاختناق، بما يسمح بالحصول على زيادة في الإنتاج باستثمار منخفض.

ولم تقتصر مشروعات خطة الإنجاز على المشروعات التي تم التعاقد عليها، أو مشروعات نقط الاختناق، وإنما أدرج بها مشروعات جديدة تم اختيارها على أساس ما تساهم به من تخفيف العبء على ميزان المدفوعات، سواء بزيادة حصيلة البلاد من النقد الأجنبي عن طريق التصدير، أو على أساس ما تحققه هذه المشروعات من توفير سلع ومواد بسيطة لمختلف الأنشطة وقطاعات الإنتاج، أو على أساس ما تستغله تلك المشروعات من مصادر الثروة المحلية، كالحامات وكهربية السد العالي. بلغت الاستثمارات المخصصة لقطاع الصناعة بخطة الإنجاز 419 مليون جنيه، موزعة على أساس استثمار 117 مليون جنيه في عام 68/67، و 152 مليون جنيه في عام 69/68، و 150 مليون جنيه في عام 70/69، وكان يقدر قيمة الإنتاج المنتظر الحصول عليه بعد تشغيل مشروعات قطاع الصناعة بخطة الإنجاز بكامل طاقتها الإنتاجية بمبلغ 462 مليون جنيه في السنة، مقومًا بأسعار 65/64. وتمثل المرحلة الأولى لمجمع الحديد والصلب ومشروعات البحث عن البترول ومشروع اليوريا ومشروع الألومونيوم، وبعض مشروعات صناعة السكر أهم مشروعات هذه الخطة.

وتقدر قيمة الاستثمارات التي تحققت في مشروعات قطاع الصناعة خلال سنوات الخطة الثانية بحوالي 507 ملايين جنيه (جدول 2)، وذلك بخلاف القطاع الخاص.

جدول رقم (2)

جملة الاستثمارات خلال سنوات الخطة الثانية موزعة على القطاعات المختلفة

جملة الاستثمارات التي تمت (مليون جنيه)	القطاع الصناعي	جملة الاستثمارات التي تمت (مليون جنيه)	القطاع الصناعي
14.1	10- الإلكترونية والكهربائية	15.4	1- التعدين
4.0	11- المطبعة الأميرية	122.6	2- البترول
0.6	12- التعاون الإنتاجي	53.8	3- المعدنية
4.7	13- مراكز التدريب المهني	58.3	4- الحديد والصلب
15.3	14- المصانع الحربية	48.2	5- الغذائية
0.07	15- مركز ضبط جودة الإنتاج	68.3	6- الكيماوية
0.06	16- مركز التنمية	31.1	7- مواد البناء والحراريات
1.4	17- دراسات	37.3	8- الغزل والنسيج
		28.00	9- الهندسية
507.23	جملة		

هذه الأرقام تشمل استثمارات مشروعات الطوارئ، ويمثل الجدول التالي إجمال المشروعات وأهدافها التي بدأت الإنتاج بالقطاع العام خلال سنوات الخطة الثانية، موزعة على القطاعات المختلفة.

ويوضح الجدول (3) عدد المشروعات التي تم تشغيلها في عهد الثورة، والتي بلغت 757 مشروعاً بالقطاع العام، بالإضافة إلى العديد من مشروعات القطاع الخاص، والتي تخضع لقانون التنظيم والقرارات المعدلة له، وذلك منذ بدء البرامج الصناعية حتى عام 1969-1970، موزعة على القطاعات المختلفة.

جدول رقم (3)

المشروعات التي تحققت في عهد الثورة

عدد المشروعات	القطاع	عدد المشروعات	القطاع
144	8- الهندسية والكهربائية	35	1- التعدين
1	9- المطبعة الأميرية	30	2- البترول
	القطاع المدني للمصانع:	33	3- المعدنية
	10- الحربية والطيران	89	4- الكيماوية
ضمن الأنشطة	11- الريفية والحرفية	108	5- الغذائية
162	12- مراكز التدريب	22	6- مواد البناء
45		88	7- الغزل والنسيج
757	جملة		

ملحق رقم [4]

الخطة الثالثة لقطاع الصناعة [1970 - 1972]

تعد هذه الخطة هي آخر الخطط الصناعية في العهد الناصري؛ حيث قدر 1970/7/1 تاريخًا لبدايتها، والتزمت هذه الخطة بنفس نهج سابقتها من حيث الأهداف، وأولويات توطين المشروعات الصناعية، وإن بدا عليها بوضوح تأثير اقتصاد الحرب، فقد بدا واضحًا زيادة التوجه نحو توفير النفقات، من خلال محاولة الاستفادة من اقتصاديات التجميع إلى أقصى درجة ممكنة، وقد اشتملت الأهداف العامة لهذه الخطة على بعض الأهداف التي أملتتها ضرورات القصور التمويلي الذي عانت منه الصناعة المصرية بشدة خلال هذه الفترة، كما لم تتحقق بعض الأهداف الأخرى تحت وطأة هذا القصور التمويلي، ومن أمثلة هذه الأهداف الآتي:

- 1- إعطاء الأولوية للمشروعات الجاري تنفيذها والمشروعات المتعاقد عليها بالفعل، ثم يلي ذلك مشروعات الإحلال والتجديد، ثم يأتي بعد ذلك المشروعات الجديدة.
- 2- ألا يدرج مشروع جديد بالخطة قبل استفاد استغلال الطاقات الإنتاجية القائمة في ذات نوع الإنتاج (ويلاحظ هنا أن التوجه أصبح ملتزمًا للتنمية الرأسية في قطاع الصناعة أكثر من التنمية الأفقية، وهو ما يعد تركيزًا للاختلال الهيكلي في نمط التوطن الصناعي على مستوى التوزيع المكاني، وهو ما يناقض أيضًا أحد الأهداف المعلنة للخطة).
- 3- أن يصرف النظر عن إدراج المشروعات التي تكون تكلفة إنتاجها مرتفعة بالقياس إلى تكلفة الإنتاج العالمي (ويلاحظ هنا بداية ظهور التحجيم الاضطراري للمشروع الطموح الحالم للصناعة المصرية في عهد الثورة، والذي رفع شعار (من الإبرة للصاروخ)، حيث بدأت الصناعات الإستراتيجية -بما فيها الصناعات المتعلقة بالأمن القومي- تتراجع باطراد بعد ذلك، إلى أن تحولت بعض الصناعات الحربية في وقت قريب إلى صناعات مدنية استهلاكية).
- 4- الاقتصاد ما أمكن في استيراد المعدات الرأسمالية، كلما أمكن إنتاجها محليًا؛ بهدف التخفيف على ميزان النقد الأجنبي، وتحسين إستراتيجية التصنيع، وزيادة حصة التصنيع المحلي للمعدات والآلات وتركيبات المصانع (ويلاحظ في هذا الهدف أنه قد يتناقض مع الهدف السابق؛ حيث إن تكلفة إنتاج الآلات محليًا بالتأكيد يفوق تكلفة إنتاجها عالميًا، ولكن كما هو واضح فإن الثورة، وعلى الرغم من ضعف برنامجها التمويلي في هذه الفترة، إلا أنها كانت متأثرة بمبادئ فرنسيس بيكون لتحقيق النهضة، والتي يأتي على رأسها أن

تصنع الأمة آلات إنتاجها، وإن كان هذا التأثير سيتلاشى نهائياً بعد ذلك بسنوات قليلة جداً؛ حيث تستورد مصر في ظل سياسة الانفتاح كل شيء "من الإبرة للصاروخ".

5- إعطاء أولوية خاصة لمشروعات التوسع للوحدات الإنتاجية القائمة؛ للوصول بها إلى الحجم الاقتصادي الأمثل، والوصول بتكلفة المنتجات إلى التكلفة الاقتصادية، مع رفع مستوى الإنتاج القائم أولاً قبل التوسع فيه (هذا الهدف من الوجهة الاقتصادية في غاية الأهمية، ولكنه -مع غياب الرؤية الشاملة للمردود السليبي لتخطي الطاقة الحجمية المستهدفة للمشروعات الصناعية للقدرة الاستيعابية المتوازنة لمواقع توطنها، سواء على المستوى الزماني والمكاني- قد أدى في نهاية المطاف إلى مشكلات عمرانية وبيئية متأزمة، قد تفوق التكاليف المقدرة لعلاجها جزئياً مجمل عوائد هذه المشروعات منذ إنشائها حتى الآن).

6- تجميع وحدات الإنتاج الملحقة ببعض المشروعات في مشروع واحد، بدلاً من بعثرة الإمكانات في وحدات صغيرة متفرقة؛ بهدف تقليل التكلفة والنفقات الاستشارية.

7- مراعاة التوزيع الإقليمي في المشروعات التي تقبل ذلك؛ حتى لا يخلق سوء التوزيع المكاني مشاكل اجتماعية وعمرانية وتمويلية تتكلف الكثير في سبيل حلها، مع حق كافة مناطق الوطن في المشاركة في عائد التنمية، على أن يكون هناك تخطيط إقليمي للمناطق الجديدة، بحيث تصبح مع الوقت مناطق اقتصادية، من حيث توفر مقومات الإنتاج. (يعد هذا الهدف من الأهداف المعطلة في ظل حزمة الأهداف الأخرى التي ترمي إلى تعظيم العوائد الاقتصادية وتقليل النفقات على المستوى العاجل، وهذا التناقض بين الأهداف في برنامج واحد ذي مدى زمني قصير جداً -ثلاث سنوات- يعكس مدى الخلط الذي عانى منه مخططو ومنظرو الثورة في هذه الفترة، ذلك الخلط بين الرغبة والإرادة، فالأولى هي أن تتصور وضعاً مأمولاً، أما الثانية فهي أن تمتلك آليات تحقيق هذا الوضع، وهذا الهدف يعكس ذلك بوضوح، ولعل الأرقام التي يذكرها د. جمال حمدان عن درجة تركيز الصناعات بالمدن المصرية في هذه الفترة⁽¹⁾ يمثل المردود العملي لهذا الهدف المعلن).

8- الاهتمام بالأبحاث والدراسات العملية، وتطوير الإنتاج على مستوى الشركة والقطاع، وإدراج المبالغ اللازمة لذلك. (هذا الهدف أيضاً -على الرغم من أهميته القصوى للتطور الصناعي المصري برمته- إلا أن تحقيقه جاء خجولاً إلى أقصى تقدير، وبكفي الإشارة إلى

(1)، لمزيد من التفاصيل راجع جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، من ص 552 حتى ص 876.

أن نصيب هذا الهدف من الميزانية المحققة لهذه الخطة لم يتجاوز 0.1% حوالي واحد في الألف⁽¹⁾، وهي نسبة - بلا شك - لا تناسب مطلقاً تلك الرغبة المعلنة).
وقد حققت هذه الخطة حجم استثمارات قدره حوالي 430 مليون جنيه، أنفق معظمها على نفس مواقع توطين الصناعات القائمة، مع دخول قطاع البترول كقطاع استثماري بقوة في هذه المرحلة⁽²⁾.

(1) - موسوعة مصر الحديثة، المجلد الخامس، الصناعة، مرجع سابق، ص 43.

(2)، المرجع السابق، ص 43، 44.

ملحق رقم [5]

برنامج العمل الوطني للسنوات من 1973-1977

يعتبر هذا البرنامج جزءاً من خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية على مستوى السنوات العشر (1973-1982)، وما يهم هنا هو المعايير التي وضعها هذا البرنامج لاختيار المشروعات الصناعية، وأسلوب توطيئها، ولم تختلف هذه المعايير كثيراً عن الأهداف التي أعلنتها الخطط الخمسية أو الثلاثية السابقة عليها، وإن كانت تضمنت - لأول مرة - الإشارة إلى تغير النمط الاستهلاكي للشعب المصري، وأهم المعايير التي تضمنها هذا البرنامج تلخصت في الآتي:

1- إعطاء الأولوية لمشروعات الإحلال والتجديد للوحدات الإنتاجية القائمة؛ للمحافظة

على طاقتها الإنتاجية، أو لتطوير الإنتاج بما يساير التقدم التكنولوجي الحديث.

2- إعطاء الأولوية للمشروعات الجاري تنفيذها والمتعاقد عليها، مع الاهتمام بالإسراع بتنفيذ

مشروعات الصناعات الثقيلة؛ كمجمع الحديد والصلب وملحقاته بحلوان، ومجمع الألومونيوم بنجع حمادي، والفسفات بالحمراوي، (وقد أنجز بالفعل خلال هذا البرنامج المشروعات الأولان دون الثالث).

3- إعطاء أولوية للمشروعات الجديدة التي تمثل توسعات في وحدات إنتاجية قائمة؛

للموصول إلى الحجم الأمثل؛ بغرض الوصول بتكلفة الإنتاج إلى التكلفة الاقتصادية المناسبة. (يوضح ذلك بجلاء أن الرؤية المطروحة للحجم الأمثل هي رؤية اقتصادية بحتة، معنية بالحجم الأمثل للمؤسسة الصناعية، بغض النظر عن بيئتها الكلية، سواء على المستوى الإقليمي أو الحضري، ومثل هذه الرؤية - التراكمية - القاصرة تكاد تكون أهم عوامل اضطراب شكل النسق الحضري بوضعه الراهن، فعلى الرغم من كون النسق الحضري المصري لم يكن يوماً متزناً في العصر الحديث - للأسباب التي ذكرت سابقاً - إلا أنه لم يشهد مثل هذه الاضطرابات الحادة كما شهدها في هذه الفترة - فترة الثورة - وما بعدها، حيث تم فعلياً اختزال المعمور الحضري المصري في العاصمتين بصفة عامة، وفي القاهرة بصفة خاصة، كما انفصل عملياً رأس الهرم الحجمي للتجمعات الحضرية المصرية عن جسم الهرم نفسه، وامتلك القطب العاصمي قدرات جاذبة، قادرة على سحق الأدوار الحضرية الأخرى لمكونات النسق الحضري المصري الكلي بتمامه، كما سيتم شرحه تفصيلاً).

4- اختيار المشروعات الجديدة التي تنتج سلعاً محل الواردات الضرورية، خاصة السلع

الوسيلة المغذية لقطاع الصناعات، مع الأخذ في الاعتبار زيادة الطلب المحلي؛ نتيجة

تزايد السكان، وتغير الهيكل الاستهلاكي؛ نتيجة ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة الدخل القومي. (هذا المعيار في حاجة إلى مبحث مستقل، فهو من ناحية يفضل المشروعات التي تفضي إلى تقليل الواردات، بينما تزامن مع هذا البرنامج إطلاق وتمكين سياسة الانفتاح التي قلبت عملية التوازن بين الإنتاج المحلي والواردات رأساً على عقب، بالإضافة إلى أن هذا المعيار يرجع التغير في الهيكل الاستهلاكي للشعب المصري إلى ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة الدخل القومي - وهو تبرير مقبول ظاهرياً - بينما يشير العديد من الكتّاب إلى مسئولية سياسة الانفتاح نفسها عن هذا التحول⁽¹⁾، وما يعيننا هنا هو أثر هذا التحول في الأنماط الاستهلاكية على منظومة العمران، أيًا كانت أسبابه).

5- مراعاة توزيع المشروعات الجديدة على محافظات الجمهورية، مع الأخذ في الاعتبار الحسابات الاقتصادية، واعتبارات استمرار معركة تحرير سيناء (يلاحظ أن كل الأطر النظرية المشكلة للأهداف العامة لبرامج التخطيط الشامل في كل مراحلها، أقرت بأهمية توزيع المشروعات الصناعية على أقاليم مصر، بينما الهيكل العام لتوزيع هذه المشروعات ازداد اختلالاً خلال هذه المرحلة).

(1) للمزيد من التفاصيل راجع: جمال حمدان: إستراتيجية الاستعمار والتحرير، دار الهلال، 1982، ص 314.

وكذلك راجع: جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، من ص 59 إلى ص 65.

وكذلك راجع: محمد الطيب: الاستهلاك، تطوره وأنماطه (تحليل الاستهلاك النهائي الخاص والعام في ج.م.ع منذ 1960 حتى 1977، بحث مثبت في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق من ص 169 حتى 193، وكذلك راجع: جودة عبد الخالق: أهم دلالات سياسة الانفتاح الاقتصادي بالنسبة للتحولات الهيكلية في الاقتصاد المصري 1971، 1977، بحث مثبت في المرجع السابق من ص 363 حتى 403، وكذلك راجع: جلال أحمد أمين: بعض قضايا الانفتاح الاقتصادي في مصر، بحث مثبت في المرجع السابق من ص 403 حتى ص 434.

ملحق رقم [6]

التطورات الهيكلية في مجال التجارة الخارجية في الفترة من 1952 وحتى 1976

تصطدم عملية تتبع التغيرات الهيكلية في مجال التجارة الخارجية خلال هذه الفترة (1952 - 1976) ببعض الصعوبات الإحصائية، الناجمة عن عدم اتساق المصادر الإحصائية (لمصلحة الجمارك - مراقبة النقد)⁽¹⁾، وعدم شمولها، إلا أنه أمكن من خلال الدراسة تبين الملامح التالية:

أ- قبيل عام 1952،

1- تميز الهيكل المبدئي للصادرات فيما قبل عام 1952 بنمط المحصول النقدي الواحد، وهو القطن الخام الذي كان يمثل حوالي 4/3 إجمالي الصادرات؛ بل إن رواج الحرب الكورية أدى إلى ارتفاع هذه النسبة إلى 90٪ من الإجمالي في مطلع الخمسينيات، وقد اقترن هذا -بطبيعة الحال- بتقلب حصيلة الصادرات واضطراب التجارة الخارجية، ولم تتجاوز الصادرات من المواد الخام الأخرى 5٪، ومن السلع المصنعة ونصف المصنعة 10٪ من الإجمالي. وقد كان الميل المتوسط للتصدير يدور خلال هذه الفترة حول 15٪ من إجمالي الناتج القومي. أما في جانب الواردات فكانت المواد الخام والسلع الوسيطة لا تتجاوز ربع الإجمالي فقط، بينما كانت السلع الاستهلاكية تمثل نحو 33٪ من الإجمالي، ولم تتجاوز السلع الاستثمارية أكثر من 15٪، ومن ناحية أخرى، بلغ الميل المتوسط للاستيراد خلال هذه الفترة أكثر من 20٪ من إجمالي الناتج القومي.

2- بينما كان صافي المعاملات السلعية يشير إلى عجز مستمر ومتزايد، فإن رصيد المعاملات غير المنظورة كان ينتهي دائماً بفائض. وقد كان الإنفاق العسكري لقوات الحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية من أهم بنود المتحصلات غير المنظورة إلى الدرجة التي ساعدت على تغطية عجز المعاملات السلعية، وتكوين فائض ملموس، كما كانت قناة السويس تمثل أيضاً أحد البنود المهمة من المتحصلات غير المنظورة بمستوى لم يقل عن ثلث الإجمالي. أما أهم بنود المدفوعات غير المنظورة، فكانت الضرائب والأرباح الموزعة المستحقة للعالم الخارجي (حوالي 30٪ من إجمالي المدفوعات)، والإنفاق الحكومي الخارجي (10٪).

3- كان تمويل عجز العمليات الجارية في الفترة التالية للحرب العالمية الثانية، يتم بالسحب من الاحتياطات المتراكمة (لدى بريطانيا أساساً بفعل إسهامات مصر في تمويل الحرب العالمية الثانية)، والتي بلغت نحو نصف الدخل القومي، أو ثلاثة أمثال مستوى الواردات السنوية.

(1)، لمزيد من المعلومات راجع: محمد فخري مكي: التغيرات الهيكلية في ميزان المدفوعات المصري 1952-1976، ورقة بحثية مقدمة للمؤتمر العلمي الثالث للاقتصاديين المصريين، مثبته في كتاب الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، من ص 322 إلى ص 351.

4- كان التوزيع الإقليمي للتعامل الخارجي ينتجه أساسًا إلى المنطقة الإسترلينية (وبصفة خاصة المملكة المتحدة) وغرب أوروبا. وكان نصيبها معًا لا يقل عن 70٪ من الإجمالي.

ب- الفترة 1952 - 1960:

1- تميزت هذه الفترة بتزايد التدخل الحكومي لتنظيم التعامل الخارجي، فقد لجأت الحكومة إلى تحديد المساحات المزروعة قطعًا؛ حتى يمكن مواجهة انتكاس أسعاره فيما بعد فترة رواج الحرب الكورية، كما بدأ في هذه الفترة تطبيق بعض الإجراءات التنظيمية مثل تراخيص الاستيراد ونظام حق الاستيراد، وأيضًا زيادة رسوم الواردات والضريبة على المدفوعات المنطلقة ببعض العمليات غير المنظورة، وقد أدى تأميم قناة السويس والعدوان الثلاثي في عام 1956، والحصار الاقتصادي التالي له، وتجميد الأرصدة الإسترلينية إلى تطبيق نظام حصص الاستيراد، وزيادة وتعميم الرسوم على الواردات، كما تقرر منح علاوة تشجيعية لبعض أنواع الصادرات.

2- بالرغم من تقلب حصيلة الصادرات والمدفوعات عن الواردات خلال هذه الفترة، إلا أنه لم تحدث تغيرات كبيرة في هيكل المعاملات السلعية. وقد تراجع قليلًا الميل المتوسط للاستيراد خلال هذه الفترة، فبلغ 18.4٪ من إجمالي الناتج القومي (بعد أن كان 20٪)، بينما اقتصر الميل المتوسط للتصدير على نحو 14٪ من الناتج القومي (بعد أن كان 15٪ في الفترة السابقة)، وبذلك فإن العجز التجاري كان يدور خلال هذه الفترة حول 4.4٪ من الناتج القومي في المتوسط.

3- أما صافي العمليات غير المنظورة فقد سجل فائضًا بلغ نحو 20 مليون جنيه سنويًا في النصف الأول من الخمسينيات، ثم ارتفع إلى نحو 30 مليون جنيه في النصف الأخير، ففي جانب المتحصلات تزايد نصيب قناة السويس بعد تأميم سنة 1956 ليصل إلى نحو نصف هذه المتحصلات، كما تزايد الإنفاق الحكومي في جانب المدفوعات ليصل إلى حوالي 40٪ من الإجمالي، مقابل انخفاض بند الفوائد والأرباح المدفوعة للخارج إلى أقل من 5٪ من الإجمالي.

4- بالرغم من أن فائض العمليات غير المنظورة كان يغطي جانبًا من العجز التجاري، إلا أن صافي العمليات الجارية - باستثناء عام 1954 - كان ينتهي دائمًا إلى عجز يدور حول 30 مليون جنيه أو 2.5٪ من الناتج القومي. وقد كان يتم تمويل هذا العجز أيضًا بالسحب من احتياطات النقد الأجنبي، وإن كان قد بدأ في عامي 1959 - 1960 الاعتماد على الاقتراض الخارجي؛ نظرًا لانخفاض احتياطات النقد الأجنبي إلى أدنى مستوى لها.

5- بدأ التعامل مع دول الكتلة الشرقية - والاتحاد السوفيتي بصفة خاصة- في التزايد منذ عام 1955، وقد عقدت منها منذ ذلك الحين سلسلة من اتفاقات الدفع، وقد تم هذا على حساب نصيب دول المنطقة الإسترلينية وغرب أوروبا التي بدأ نصيبها في التراجع؛ بسبب ظروف العدوان الثلاثي والحصار الاقتصادي المترتب عليه.

ج - الفترة 1961 - 1973؛

1- تميزت هذه الفترة بتأميم الجانب الأكبر من التجارة الخارجية (استيراد وتصدير الحاصلات الرئيسة). كما بدأ خلالها تنفيذ أول خطة تنمية شاملة (1961/1960 - 1965/1964)، والتي أعلنت إستراتيجيتها (ضمن أهداف أخرى) "هي توفير بدائل الواردات"، وقد شهدت هذه الفترة عدة حروب متتالية (حرب اليمن - نكسة يونيو 1967 - حرب الاستنزاف)، التي يمكن القول إنها أدت إلى زيادة العجز في مصادر النقد الأجنبي؛ ومن ثم إلى فرض قيود صارمة على الاستيراد واستخدام النقد الأجنبي.

2- أدى تنفيذ خطط التصنيع المتتالية إلى تراجع نصيب الصادرات من القطن الخام إلى مستوى لا يزيد كثيرًا عن 40% من الإجمالي العام للصادرات، وإلى مستوى يقل عن 60% من الإجمالي بالنسبة للمواد الخام ككل، بينما تجاوز نصيب الصادرات من السلع مصنعة ونصف مصنعة 30%، وفي الاتجاه الآخر نجد أن الواردات من السلع الاستهلاكية تامة الصنع تراجعت إلى أقل من 10% من الإجمالي في نهاية الستينيات، وإن كانت قد تزايدت في مطلع السبعينيات إلى نحو 16% من الإجمالي، بينما تزايدت الواردات من المواد الخام للسلع الوسيطة إلى أكثر من 55%، والسلع الاستهلاكية إلى أكثر من 20% من الإجمالي.

وبالرغم من التراجع المحدود في الميل للاستيراد، والذي بلغ خلال هذه الفترة نحو 16.5% في المتوسط من إجمالي الناتج القومي، إلا أن الميل المتوسط للتصدير قد تراجع أيضًا إلى 11% من الناتج القومي (نظرًا لظروف الحروب المتتالية)، وهذا يعني أن العجز التجاري خلال الفترة قد تجاوز 5.5% من الناتج القومي، أو نحو 160 مليون جنيه سنويًا (أي أنه فاق بقليل ما كان عليه قبيل الثورة مباشرة).

3- ارتفع فائض العمليات المنظورة إلى نحو 50 مليون جنيه سنويًا حتى عام 1966، إلا أنه بتوقف إيرادات قناة السويس في أعقاب النكسة، والتي كانت قد وصلت إلى أكثر من نصف المتحصلات غير المنظورة، تحول هذا الفائض إلى عجز خلال السنوات (1968، 1969، 1970، 1971)، ثم عادت العمليات غير المنظورة إلى التوازن، وتحقيق فائض طفيف في

عامي 1972، 1973؛ بسبب تضاعف المتحصلات من الفوائد والأرباح الموزعة الناجمة عن زيادة تحويلات المصريين العاملين بالخارج.

4- ارتفع عجز العمليات الجارية خلال هذه الفترة إلى نحو 5٪ من الناتج القومي، وقد بلغت قيمة هذا العجز خلال الستينيات نحو 100 مليون جنيه سنوياً في المتوسط، ثم ارتفعت إلى مستوى 200 مليون جنيه في مطلع السبعينيات، وقد ظل تمويل هذا العجز يعتمد على الاقتراض الخارجي حتى عام 1967، عندما بدأ الاعتماد على التحويلات (الدعم العربي) بشكل متزايد، وصل إلى درجة التغطية الكاملة للعجز في بعض السنوات (1968، 1969، 1973).

5- وصل التعامل مع دول الكتلة الشرقية بموجب اتفاقات الدفع خلال هذه الفترة إلى ذروته، ليسجل أكثر من 60٪ من إجمالي الصادرات، 40٪ من الواردات، كما أن العمليات الرأسمالية مع هذه الدول ارتفعت لتمثل نحو نصف الإجمالي.

د- الفترة 1974 - 1976،

1- تميزت هذه الفترة - بالرغم من قصرها - بالعديد من الإرهاصات التي أدت إلى تغييرات هيكلية حادة في مجال التعامل الخارجي. فقد بدأ خلال هذه الفترة - لأول مرة - تطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادي، وما صاحب هذا من تخفيف لقيود الاستيراد وإنشاء السوق الموازية، والاتجاه إلى التقليل من الاعتماد على اتفاقات الدفع، كما أن الأسعار العالمية بدأت في أعقاب حرب أكتوبر 1973 في الارتفاع الحاد، وبشكل أدى إلى تدهور معدلات التبادل التجاري بالنسبة للاقتصاد المصري⁽¹⁾.

2- بالرغم من ارتفاع أسعار القطن الخام في عام 1974، إلا أن انخفاض الكميات المصدرة وأسعاره أيضاً في السنوات التالية أدى إلى انخفاض نصيب صادرات القطن لأول مرة إلى أقل من 37٪ من إجمالي قيمة الصادرات المصرية في عام 1975، بل وإلى 26٪ من الإجمالي في عام 1976. وقد ترتب على هذا تراجع نصيب صادرات المواد الخام إلى أقل من نصف الإجمالي، وفي مقابل هذا ارتفع نصيب الصادرات البترولية بعد استعادة حقوق سيناء في عام 1976 إلى نحو 25٪، وبالمثل فإن الصادرات من السلع المصنعة ونصف المصنعة أصبحت تدور حول 40٪، وبذلك فإن الميل المتوسط للتصدير الذي كان قد ارتفع في عام 1974 إلى 16.6٪ من

(1) للدكتور محيا زيتون علي رأي مخالف لذلك؛ حيث يرى أن المشكلة تكمن في التفاوت بين كمية ونوعية صادراتنا، مقارنة بوارداتنا في هذه الفترة؛ حيث إن زيادة أسعار صادراتنا لم تقل - إن لم تساوي الزيادة - في أسعار وارداتنا، راجع كتاب: الاقتصاد المصري في ربع قرن، مرجع سابق، ص 355.

الناتج القومي، عاد وتراجع إلى أقل من 12٪ في السنوات التالية (هذا على الرغم من دخول البترول بقوة إلى قطاع التصدير)، وبذلك يكون الإطار النسبي للميل المتوسط للتصدير قد انخفض كثيراً عما كان عليه قبيل الثورة.

وفي جانب الواردات التي سجلت طفرة عالية تضاعفت معها خلال الفترة عدة مرات، مع تقليص نصيب الواردات من السلع الاستثمارية خلال عامي 1974، 1975، لتقتصر على نحو 15٪ من الإجمالي، إلا أنها عادت وارتفعت إلى 27٪ في عام 1976. كما أن مجموعة المواد الخام والسلع الوسيطة التي كانت قد وصلت إلى ذروتها في عام 1974 (نحو ثلثي الواردات)، تراجع نصيبها إلى 49٪ فقط في عام 1976. أما مجموعة السلع الاستهلاكية تامة الصنع، فقد ارتفع نصيبها إلى أكثر من 17٪ في عامي 1974، 1975، ثم إلى نحو 23٪ في عام 1976؛ بسبب تخفيف قيود الاستيراد (مع فتح باب الاستيراد دون تحويل عملة). وقد ترتب على هذا أن الميل المتوسط للاستيراد بلغ خلال هذه الفترة نحو 32٪ من الناتج القومي، مؤدياً إلى عجز تجاري يتجاوز في المتوسط 19٪ من الناتج القومي (وهو بذلك يكون قد فاق بأكثر من مرة ونصف ما كان عليه قبيل الثورة).

3- عادت العمليات غير المنظورة خلال هذه الفترة إلى تحقيق فائض ملموس بسبب إعادة افتتاح قناة السويس عام 1975، بل وقد حقق هذا الفائض في عام 1976 رقماً قياسياً تجاوز 400 مليون جنيه؛ بسبب تحويلات المصريين العاملين بالخارج (أكثر من 40٪ من إجمالي المتحصلات غير المنظورة)، سواء الفعلية منها أو المجازية (وهي المقابلة لما أمكن حصره من الواردات بدون عملة). وفي جانب المدفوعات غير المنظورة أدى تزايد الديون الخارجية وأقساط خدمتها إلى ارتفاع نصيب بند الفوائد والأرباح المدفوعة للخارج إلى نحو 30٪ من إجمالي هذه المدفوعات.

4- سجل عجز العمليات الجارية خلال هذه الفترة أعلى مستويات له على الإطلاق، فقد بلغ نحو 21٪ من الناتج القومي في عام 1975، وإذا كان هذا المعدل قد انحصر في عام 1976 إلى 11٪، إلا أنه لم يزل حدة الخطورة (حيث إن الحد الآمن يجب ألا يتجاوز 5٪، كما يراه د. علي لطفي، وهو ما حافظت عليه حكومات الثورة حتى بداية السبعينيات من القرن الماضي). وقد تم تمويل أكثر من نصف هذا العجز عن طريق التحويلات من دول الدعم البترولية، أما الباقي فقد تمت تغطيته بالقروض وودائع حكومات الدول العربية (العمليات الرأس مالية).

5- تراجع خلال هذه الفترة حجم التعامل مع دول الكتلة الشرقية إلى نحو 24٪ فقط من إجمالي الواردات، 2.5٪ من إجمالي المتحصلات غير المنظورة، 10٪ من إجمالي المدفوعات غير

المنظورة، بينما عاد التعامل مع منطقة غرب أوروبا إلى التزايد ليمثل نحو ثلث الواردات. كما أن المنطقة الأمريكية برزت لتلعب دورًا مهمًا في التعامل الخارجي لأول مرة خلال هذه الفترة. ويلاحظ من التوزيع الإقليمي لميزان المدفوعات أن منطقة الشرق الأوسط لم تلعب الدور المرتقب لها كشريك طبيعي للتعامل الخارجي للاقتصاد المصري.

ملحق رقم [7]

سياسات ميزان المدفوعات في الفترة من 1952 حتى 1976

أ- سياسة إحلال الواردات:

1- يمكن وصف الفترة السابقة لعام 1952 "بالتبعية لمنطقة النقد الإسترليني"، وبالرغم من انتهاء هذه التبعية رسمياً في عام 1947 بالخروج من قاعدة الإسترليني، إلا أنها امتدت فعلاً إلى ما بعد ذلك، كما يمكن وصف الفترة 1952 - 1960 "بتنظيم التجارة الخارجية"، عن طريق عدد من الإجراءات التنظيمية والقوانين التي طبقت في ذلك الحين، والفترة 1961 - 1973 "بتأميم التجارة وإحكام القيود عليها"، وأخيراً الفترة 1973 - 1976 "بتخفيف القيود على التجارة الخارجية ثم الانفتاح الاقتصادي".

ويفترض لسياسات ميزان المدفوعات في الواقع أن تكون جزءاً من إستراتيجية شاملة للتنمية، كما ينبغي أن يتم اختيار الآليات المناسبة لها، والتي تقوم بترجمة هذه السياسات للواقع؛ من أجل تحقيق دالة هدف معينة بأقل قدر ممكن من التضحيات أو التكلفة القومية، وهو ما لا ينطبق على الملامح التي تم الإشارة إليها، والتي لا يمكن أن تعتبر سياسات متميزة للتعامل الخارجي بالمعنى الدقيق، فهي لم تعد أن تكون سوى مجموعة من الإجراءات التنظيمية التي تم تجربتها مباشرة، دون خلفية نظرية محددة، ودون قياس للأثار المحتملة على الاقتصاد القومي، وقد كان الدافع وراء تطبيق مثل هذه الإجراءات عادة هو مواجهة بعض الظروف الطارئة في حينها (داخلياً أو خارجياً)، أو لمعالجة بعض المشاكل الناجمة عن إجراءات سابقة أو نحو ذلك. كما أن هذه الإجراءات كانت مقطوعة الصلة غالباً بالسياسات الاقتصادية الداخلية (وهو ما أدى إلى اضطرابات حادة في قطاعي الزراعة والصناعة كما سبق عرضهما).

2- يمكن أن يستثنى من هذا التعميم سياسة "إحلال الواردات" التي أعلن عن تطبيقها ضمن أهداف خطة التنمية الأولى 1961 - 1965، والتي تم على أساسها تبرير عدد كبير من المشروعات، أهمها تجميع بعض السلع الاستهلاكية (كالسيارات والمعدات الكهربائية)، ويمكن القول إن هذه السياسة أدت إلى تراجع محدود ومؤقت في الميل للاستيراد، إلا أن تعميم هذه السياسة ربما كان يمثل إمعاناً في التبسيط، وبالرغم من أن تطبيق هذه السياسة قد عاد ببعض المزايا القومية في بعض المجالات، إلا أنها أدت إلى نتائج عكسية في مجالات أخرى، وليس هناك ما يمنع من أن تكون السياسة مركبة من عدة جوانب، يصلح كل منها للتطبيق في بعض المجالات. فعلى سبيل المثال، فإن صناعات تجميع السلع الاستهلاكية المعقدة تكنولوجيا تحتاج إلى فن إنتاجي متقدم، كما أن التوسع فيها يرتب من جديد مزيداً من الضغط على ميزان المدفوعات (لاستيراد المواد الخام والسلع الوسيطة)، بينما كان من الممكن تحقيق مزايا أكثر بإنشاء جماعات صناعية متكاملة أو صناعات ثقيلة تعتمد على مواد خام محلية،

وفي نطاق طاقة التصريف المحلي أيضًا، ولكنها كبداية انطلاق في مجال التصنيع تعد خطوة رائدة بكل المقاييس.

ب- سياسات سعر الصرف:

1- يمكن القول بصفة عامة إن سياسات سعر الصرف المصرية كانت مترددة وملتوية في كثير من الأحيان، كما أنها افتقدت المبادرة والمرونة، فقد انضمت مصر إلى اتفاقية صندوق النقد الدولي فور إنشائه في عام 1945، وكان سعر صرف الجنيه المصري يرتبط في ذلك الحين بسعر تعادل ثابت مع الإسترليني. وقد أدى هذا بجانب حرية انتقال الأموال بين إنجلترا ومصر إلى أن أصبحت سوق النقد المحلية جزءًا من السوق البريطانية، كما أن السياسات النقدية المتبعة في ذلك الوقت كانت توازي مثلتها البريطانية، وبالرغم من خروج مصر رسميًا من منطقة النقد الإسترلينية في عام 1947، إلا أنها اضطرت في عام 1949 -على أثر تخفيض الإسترليني بنسبة 30.5% - إلى خفض الجنيه المصري بنفس النسبة (من 4.128 إلى 2.871 للدولار الأمريكي)، إلا أن هذا التخفيض لم يأت بالتأثير المرجوة منه؛ نظرًا لأن غالبية تعامل مصر في ذلك الوقت كانت مع المنطقة الإسترلينية وغرب أوروبا.

2- وعندما لجأت مصر إلى استخدام موارد صندوق النقد الدولي في عام 1962، تعين عليها قبول برنامج التثبيت الذي اقترحه الصندوق، والذي تضمن اقتراحًا بتخفيض قيمة الجنيه المصري. وطبق بذلك سعر صرف تجريبي ينطوي على تخفيض قدره 19% (ليصبح 2.3 للدولار الأمريكي)، ويمكن القول إن هذا التخفيض الذي أعلن في عام 1961 قد حدث تدريجيًا منذ عام 1949 بتطبيق نظام العلاوات التشجيعية لبعض الصادرات، والرسوم على بعض المدفوعات. وقد أدى هذا التخفيض في الواقع إلى نتائج محدودة؛ نظرًا لضعف مرونة الطلب على غالبية الواردات والصادرات، وأيضًا على عرض السلع التصديرية.

3- تم تخفيض الجنيه المصري في عام 1972 عقب تخفيض الدولار الأمريكي وبنفس النسبة (7.9%)، وبذلك ظل سعر الصرف 2.3 للدولار. بينما لم يتبع الجنيه المصري التخفيض الثاني للدولار (وكان بنسبة 10%)؛ مما أدى إلى ارتفاع سعر الصرف ليصبح 2.55 دولار للجنيه. ويلاحظ أنه تم منذ عام 1969 تطبيق نظام أسعار تشجيعية، تقضي بفرض رسوم على المدفوعات، أو منح علاوة متحصلات تتراوح ما بين 50 - 55%، تم رفعها عدة مرات حتى وصلت في عام 1976 إلى ما بين 75 - 80%.

ومن ناحية أخرى، فإن سعر الصرف عام 1976 -سواء الرسمي أو التشجيعي- اتسم بقدر كبير من عدم المرونة؛ نظرًا لثباته المصطنع تجاه الظروف المتغيرة. ويلاحظ أن غالبية التعديلات التي أدخلت عليه كانت نتيجة لظروف خارجية تمامًا، وبغض النظر عن مدى الحاجة إليها، أو دراسة المستوى الأمثل لسعر الصرف الذي يتيح أفضل وضع للتعامل الخارجي.

ملحق رقم [8]

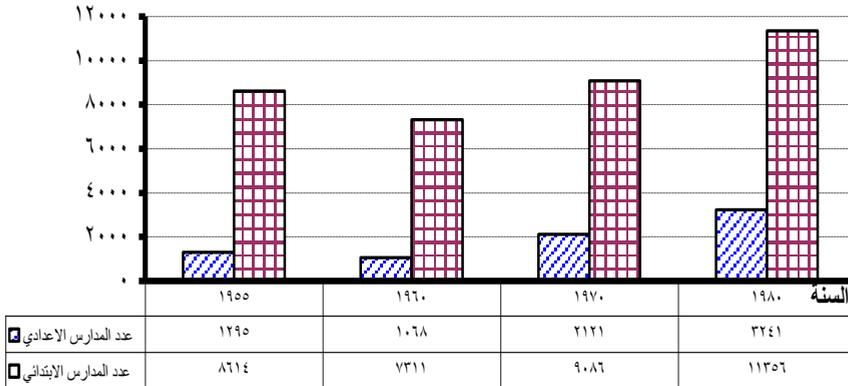
التطورات في مجال التعليم في الفترة من 1952 حتى 1976

تتبن جهود التعليم في مصر؛ حيث بدأ من أول دستور لها عام 1923 على أن التعليم الابتدائي إجباري للمصريين، وقد تم اتخاذ خطوة أخرى للأمام مع ثورة 1952، والتي ركزت على إنشاء تعليم ابتدائي مجاني موحد، أما دستور 26 مارس سنة 1964، فلم يخرج عن ذلك سوى أنه جعل التعليم في مراحل المختلفة في مدارس الدولة وجامعاتها بالمجان. والشكل رقم (1) يوضح التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية خلال هذه الفترة، ويبدو واضحاً حجم التطور الكمي الهائل في أعداد المدارس التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة، والتي انتشرت في معظم أرجاء مصر (ريف وحضر)، كما يشير تطور أعداد التلاميذ المنتهين بهذه المدارس في هذه الفترة إلى ثورة حقيقية في مجال التعليم في مصر.

التعليم الأساسي والثانوي:

فبالنسبة للتعليم الابتدائي، ارتفع عدد التلاميذ المنتهين بالمرحلة الابتدائية من حوالي 1.5 مليون تلميذ ليصل عام 1960 إلى أكثر من 2.6 مليون تلميذ، ثم ليقرب من نحو 4 مليون تلميذ عام 1970، ثم إلى نحو 4.5 مليون تلميذ عام 1979. أي أن عدد التلاميذ المنتهين بالتعليم الابتدائي تضاعف عددهم بنحو ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة.

تطور أعداد المدارس في التعليم الابتدائي والإعدادي



شكل رقم (1)

التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية

أما التعليم الإعدادي فقد شهد تطوراً مماثلاً؛ حيث ارتفع عدد الطلاب المنتهين بالمرحلة الإعدادية من نحو 350 ألف تلميذ عام 1953 إلى نحو 850 ألف تلميذ عام 1970، ثم إلى أكثر من 1.5 مليون تلميذ عام 1980، أي أن عدد تلاميذ المرحلة الإعدادية قد تضاعف بأكثر من أربعة

أضعاف خلال هذه الفترة. وبالنسبة للتعليم الثانوي العام، وبالنظر إلى التطور الكمي لعدد المدارس الثانوية خلال هذه الفترة، كما يوضحه جدول (4)، فإن لها العديد من الدلالات الموحية، فقد بلغ عدد المدارس الثانوية 216 مدرسة عام 1952، ثم إلى 233 مدرسة عام 1960، ثم إلى 245 مدرسة عام 1970، ثم إلى 528 مدرسة عام 1980؛ حيث تضاعف عدد المدارس في خلال آخر عشر سنوات، حيث تزامن ذلك مع إنشاء عدة جامعات إقليمية لاستيعاب الأعداد المتزايدة من خريجي المدارس الثانوية التي تم استحداثها.

جدول رقم (4)

تطور وضع التعليم الثانوي

السنة / البيان	عدد المدارس	عدد الفصول	جملة الطلبة
1961/60	233	4097	135704
1971/70	245	7757	298117
1981/80	528	11898	485867

التعليم الفني:

بالإضافة للتطورات التي شهدتها قطاع التعليم العام بمراحله الثلاثة (ابتدائي - إعدادي - ثانوي)، فإن قطاع التعليم الفني قد تطور كثيراً خلال هذه الفترة؛ نظراً لمتطلبات خطط التنمية التي تم وضعها في إطار نظام التخطيط الشامل، بالإضافة لمحاولة ربط برامج التعليم باحتياجات سوق العمل خلال هذه المرحلة، وعلى ذلك فإن عدد طلاب مدارس التعليم الثانوي الفني الذي كان نحو 30 ألف طالب عام 1952، وصل عام 1960 إلى أكثر من 75 ألف طالب، ثم قفز في طفرات متتالية، ليصل إلى أكثر من 270 ألف طالب، ثم إلى 635 ألف طالب عامي 1970، و1980 على الترتيب. كما ارتفع عدد مدارس التعليم الفني من 81 مدرسة مع بداية الفترة، لتصل إلى أكثر من 790 مدرسة مع نهايتها، وتعد مدارس التعليم الفني ومن بعدها مدارس الثانوي العام من أهم الخدمات الإقليمية التي تمثل إحدى آليات التحكم في كفاءة عمل منظومات العمران الحضري، سواء الأنساق الجزئية، أو النسق الحضري العام.

تطور التعليم الجامعي خلال هذه الفترة:

يعد التعليم الجامعي بصورته الحالية في الجامعات حديث العهد نسبياً في مصر، وقد بدأ في أوائل القرن التاسع عشر، وفي عام 1908 تأسست الجامعة الأهلية، ثم تحولت في عام 1925 إلى جامعة حكومية باسم الجامعة المصرية، وكانت تتبع وزارة المعارف العمومية، ومنذ ذلك التاريخ شهدت البلاد اهتماماً واسعاً ومتزايداً بالتعليم الجامعي الحديث، تمثل في التوسع والانتشار والتنوع حتى

وصلت خدماته إلى مختلف أقاليم الجمهورية، وفي هذه الفترة 1952 حتى 1976 ظهر عدد من الجامعات، وهي بالترتيب كالتالي⁽¹⁾:

1- جامعة أسيوط 1955: وقد بدأت جامعة أسيوط بكليتي العلوم والهندسة في 7 أكتوبر 1957، وتوالى بعد ذلك افتتاح باقي كليات الجامعة حتى أصبحت تضم الآن 20 كلية، منها ثلاث كليات بفرع فنا، ابتداء من عام 1970، 4 كليات بسوهاج ابتداء من عام 1971، وتقع باقي الكليات بمقر الجامعة الرئيس بأسيوط، وهي: الحقوق - التجارة - العلوم - الطب - الزراعة - الهندية - الصيدلة - التربية - الطب البيطري - التربية الرياضية - المعهد العالي للتمريض، أما فروع الجامعة بقنا وسوهاج وأسوان فقد ضمت لجامعة جنوب الوادي.

2- جامعة طنطا 1972: بدأت كليات جامعة طنطا عام 1962 ككليات تابعة لجامعة الإسكندرية، ثم مع تعدد الكليات أصبحت مستقلة عام 1972 باسم (جامعة وسط الدلتا)، وقد تعدل اسمها إلى جامعة طنطا عام 1973؛ حيث تقع معظم كليات الجامعة بمدينة طنطا، إلا أن لها فرعاً في محافظة كفر الشيخ، وتضم الجامعة المدينة الجامعية للطلبة والطالبات، وكذلك مستشفيات جامعية ومكتبة عامة، وعددًا من المراكز البحثية ووحدات ذات طابع خاص، تهدف إلى خدمة العملية التعليمية والبيئية، وتضم الجامعة 12 كلية، وأما فرع كفر الشيخ فيضم كليتي الزراعة والتربية.

3- جامعة المنصورة 1972: بدأت الجامعة كفرع لجامعة القاهرة، وذلك بكلية الطب 1963/62، وفي عام 1972 استقلت الجامعة تحت اسم جامعة شرق الدلتا، ثم تعدل اسمها إلى جامعة المنصورة 1973، وأصبحت تضم 12 كلية، تقع الجامعة على الحدود الغربية لمدينة المنصورة، وتوجد كليتان في مدينة دمياط.

4- جامعة الزقازيق 1974: في عام 1969 بدأت كليات جامعة الزقازيق كفرع لجامعة عين شمس، إلا أنها استقلت عنها عام 1974، ونشأت جامعة الزقازيق، وكانت تضم كليات الزراعة - التجارة - الطب - الطب البيطري - التربية - العلوم، وأصبحت الجامعة الآن تضم 21 كلية ومعهدًا، وتقع معظم الكليات بمدينة الزقازيق، حيث تضم 14 كلية ومعهدًا، وتقع 6 كليات بمدينة بنها وكلية واحدة بمشتهر.

5- جامعة حلوان 1975: أنشئت الجامعة عام 1975 لتطوير المعاهد العالية التابعة لوزارة التعليم العالي، وقامت فلسفة الجامعة على أنها نموذج جديد للتعليم في مصر يعتمد بصفة أساسية على الدراسات التطبيقية ومقر الجامعة بالقاهرة، وتضم الجامعة 14 كلية، بالإضافة إلى المدينة

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الرابع (التعليم)، مرجع سابق من ص 95 إلى ص 115.

الجامعية للطلاب والطالبات وعددًا من مراكز البحوث والوحدات ذات الطابع الخاص التي تخدم العملية التعليمية والمجتمع.

6- جامعة المنوفية 1976: أنشئت الجامعة عام 1976، وكانت قبل ذلك فرعًا لجامعة طنطا، وتقع معظم كليات الجامعة بمدينة شبين الكوم ومنوف، وتضم الجامعة 11 كلية ومعهدًا.

7- جامعة المنيا 1976: أنشئت الجامعة عام 1976 من الكليات التي كانت تابعة لجامعة أسيوط بالمنيا وقتئذ، وأصبحت 9 كليات، تقع كلها في مدينة المنيا، وتضم الجامعة أيضًا المدينة الجامعية والمستشفيات الجامعية، وعددًا من مراكز البحوث والوحدات ذات الطابع الخاص لخدمة العملية التعليمية والبيئة.

8- جامعة قناة السويس 1976: أنشئت الجامعة عام 1976، وتضم 13 كلية، اثنتان بالسويس، وأربع ببورسعيد، واثنتان بالعريش، وباقي الكليات بالإسماعيلية، وتضم الجامعة المدينة الجامعية والمستشفيات الجامعية والمكتبة العامة، وعددًا من مراكز البحوث والوحدات ذات الطابع الخاص لخدمة العملية التعليمية والبيئة.



ملحق رقم (٩) توزيع الجامعات المصرية في الفترة من ١٩٥٢ حتى ١٩٧٦

ملحق رقم [10]

توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1976-1960-1947

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
1	2096540	1	3348779	1	5073994	القاهرة
2	919024	2	1569545	2	2286560	الإسكندرية
14	66156	3	800534	3	1239340	الجيزة
		17	59393	4	394223	شبرا الخيمة
5	115758	7	178288	5	292114	المحلة
4	139926	6	184299	6	283240	طنطا
3	177703	4	245318	7	262760	بورسعيد
7	101965	8	151192	8	259387	المنصورة
8	90103	9	127485	9	213751	أسيوط
10	81813	10	124417	10	202575	الزقازيق
6	107244	5	203610	11	190214	السويس
9	84352	34	37755	12	170633	دمنهور
11	73642	12	102064	13	166910	الفيوم
12	70298	13	94508	14	146366	المنيا
70	13589	21	43217	15	146248	كفر الدوار
13	68229	11	109284	16	145930	الإسماعيلية
36	26343	22	48393	17	144654	أسوان
15	57106	14	78829	18	117910	بني سويف
17	43168	16	61944	19	102914	سوهاج
20	41636	20	54910	20	102805	شبين الكوم
18	42929	18	57417	21	93680	قنا
32	28634	15	71780	22	93488	دمياط
34	27457	40	35074	23	92748	الأقصر
22	35880	41	34844	24	88845	بنها
62	15724	30	38592	25	77486	كفر الشيخ
24	34078	21	52614	26	74197	ملوي
31	29041	28	40016	27	72168	ميت غمر
19	42814	32	37941	28	69112	بلبيس
29	30021	25	43202	29	62564	قليوب
30	29705	37	36214	30	61197	المطرية
27	31334	29	39473	31	58665	دسوق
28	30033	33	37777	32	56559	إدكو
26	31475	19	55030	33	55208	منوف

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
87	8226	36	36500	34	54885	أبو كبير
23	34788	27	41580	35	53371	أحميم
25	33631	26	42017	36	50961	جرجا
35	27404	44	31421	37	50559	زفتى
16	52326	31	38379	38	50230	بلقاس
40	23839	35	36501	39	49436	السنبلاوين
74	12254	87	17368	40	48851	سمالوط
65	15452	74	21293	41	48030	الحوامدية
45	21516	46	30304	42	45059	كفر الزيات
21	37095	38	36165	43	44841	طهطا
50	20752	48	29415	44	43789	المنزلة
60	16251	69	22010	45	42434	أرمنت
39	25757	43	31831	46	42010	سنورس
47	21209	52	28540	47	41196	منفلوط
48	21041	51	28650	48	39743	مغاغة
43	23047	49	29095	49	39507	أشمون
85	8845	54	27751	50	39440	أبنوب
44	23023	45	30583	51	39350	بني مزار
33	28558	42	32368	52	39129	رشيد
56	18130	77	20163	53	39090	فاقوس
105	4695	50	28865	54	38593	بيلا
77	11249	88	16440	55	38433	دكرنس
		70	21783	56	38191	كوم امبو
106	4482	55	27026	57	37803	فوه
72	13317	80	19588	58	37048	طلخا

تابع ملحق رقم [10]
توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1976-1960-1947

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
78	11005	83	19180	59	36879	القناطر الخيرية
37	26192	39	35390	60	36828	إدفو
51	19952	56	26538	61	36173	أبو تيج
52	19824	73	21317	62	35416	سمنود
41	23765	53	27810	63	34979	طما
38	25811	58	25342	64	34154	إسنا
71	13339	85	18464	65	33609	منيا القمح
49	21009	57	25961	66	33549	الفشن
46	21229	60	24631	67	33169	قوص
57	17174	76	20773	68	33147	ببا الكبرى
				69	32710	مدينة ناصر
59	16378	64	23444	70	31837	شربين
66	14387	61	24364	71	31627	ديروط
		59	25276	72	31023	حوش عيسى
55	18521	65	23393	73	30277	تلا
58	16970	104	12581	74	29268	دشنا
53	19450	62	23937	75	28134	البداري
54	18793	63	23617	76	27945	المنشأة
		82	19318	77	27737	الفكرية
83	8962	89	16164	78	26992	البدرشين
92	7370	122	9298	79	26616	أيشواي
		71	21637	80	26403	الخاتكة
61	16202	75	21098	81	26101	البلينا
		81	19450	82	25770	بسيون
75	11608	84	18590	83	25505	شبين القناطر
		66	23089	84	25220	القوصية
		23	46085	85	24771	جهينة
76	11593	90	15519	86	22773	ههيا
68	13806	86	18378	87	22472	فارسكور
		72	21369	88	22462	سرس الليان
67	13880	91	15483	89	22311	الحامول
42	23355	68	22208	90	22270	فرشوط
		108	12335	91	22211	البرج

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
		79	20031	92	22109	أوسيم
86	8385	106	12456	93	21535	دير ب نجم
		138	6424	94	21369	الشهداء
84	8890	99	13764	95	21037	بلطيم
103	4970	101	12666	96	20596	قويسنا
				97	20444	سيدي سالم
82	9745	98	13799	98	20292	طوخ
88	7965	129	7928	99	20171	إطسا
				100	20068	الدخيلة
63	15720	67	22271	101	20023	أبو زعبل
81	10606	96	14528	102	19835	الدلجات
64	15703	115	10516	103	19384	نجع حمادي
69	13631	92	15340	104	19316	المحمودية
94	7304	95	14915	105	18522	الإبراهيمية
				106	18139	مشتول السوق
				107	18092	الغنائم
91	7505	93	15258	108	17993	الباجور
89	7757	111	11283	109	17728	الواسطي
98	6619	105	12493	110	17658	قلين
90	7728	109	11509	111	17595	أبو حماد
80	10623	102	12654	112	17571	المراغة
104	4793	140	5719	113	17473	بركة السبع
97	6728	117	10348	114	17379	إيتاي البرود
		136	7456	115	17223	مطاي
96	6810	118	10279	116	17207	الصف
79	10829	100	12854	117	16686	أهناسيا

تابع ملحق رقم [10]
توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1976-1960-1947

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
100	6429	119	9666	118	16420	أبو حمص
110	4014	121	9575	119	16197	كوم حمادة
		94	15145	120	16140	دير مواس
73	12579	107	12432	121	16020	أبو المطامير
101	5590	112	11278	122	15812	شبراخيت
109	4042	141	5529	123	15639	السنطة
99	6587	110	11503	124	15534	مطويس
107	4282	134	7696	125	14385	الحسينية
		78	20061	126	14063	سمسطا
		113	10739	127	13895	التل الكبير
108	4229	133	7790	128	13726	كفر صقر
95	6889	123	9251	129	13405	أجا
				130	12927	الرحمانية
102	5498	126	8535	131	12747	العياط
		124	9186	132	11838	قها
				133	11803	ساحل سليم
		137	7068	134	11678	كفر سعد
		97	14144	135	11359	نقادة
93	7351	125	8679	136	10931	أبو قرقاص
		131	7865	137	9978	صدفا
		120	9575	138	9837	قفط
		130	7873	139	9700	قطور
		128	8018	140	9038	كفر شكر
		127	8143	141	8954	ساقلة
		135	7544	142	8718	أبنود
		116	10401	143	8670	فايد
		139	6146	144	8190	إدفينا
		132	7793	145	8168	الزرقا
		114	10715	146	7617	دار السلام
		142	5481	147	5836	العدوة
111	3301	143	4518	148	5652	أبو طشت
				149	4756	مدينة نصر
		103	12601	150	2148	رأس البر

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
		47	30022	151	769	القطرة غرب
		144	2630	152	409	أبو سمبل
		145	295			القطرة شرق

ملحق رقم [11]

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1947 حتى 1976

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
	زراعة		تجارة ونقل	زراعة	صناعة	أبو زعبل
تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	البدرشين
صناعة	زراعة		صناعة		صناعة	الحوامدية
				تجارة ونقل	صناعة	الدخيلة
	صناعة		صناعة		صناعة	المحلة
صناعة	زراعة		تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	أبو تيج
	زراعة	صناعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	بليبس
	صناعة		صناعة		صناعة	دمياط
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	رشيد
	زراعة	زراعة	صناعة	خدمات	صناعة	زفتى
صناعة	زراعة		صناعة		صناعة	سمنود
			صناعة	تجارة ونقل	صناعة	شبرا الخيمة
	زراعة	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	طلخا
تجارة ونقل	زراعة	صناعة	خدمات	خدمات	صناعة	فأفوس
صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	فوه
زراعة	صناعة		صناعة	زراعة	صناعة	قليوب
تجارة ونقل	صناعة		صناعة		صناعة	كفر الدوار
خدمات	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	كفر الزيات
	زراعة	صناعة	خدمات	خدمات	صناعة	منوف
	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	ميت عمر
			صناعة	زراعة	صناعة	نقادة
			زراعة		زراعة	أبنود
	زراعة		زراعة		زراعة	أبو طشت
			زراعة		زراعة	إدقينا
	خدمات		زراعة		زراعة	إدكو
صناعة	زراعة		زراعة		زراعة	إسنا
خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	الأقصر
	زراعة		زراعة		زراعة	الإبراهيمية
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	الباجور
	زراعة		زراعة		زراعة	البداري
			زراعة		زراعة	البرج
			زراعة		زراعة	الثل الكبير
	زراعة		زراعة		زراعة	الحامول

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
	زراعة		زراعة		زراعة	الحسينية
	زراعة		زراعة		زراعة	الدلنجات
					زراعة	الرحمانية
		تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	الزرقا
	زراعة	تجارة ونقل	خدمات		زراعة	السنطة
			زراعة		زراعة	الشهداء
	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صناعة	زراعة	الصف
			زراعة		زراعة	العدوة
	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	العياط
					زراعة	الغنايم
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	الفشن
		تجارة ونقل	صناعة	صناعة	زراعة	الفكرية
			زراعة	تجارة ونقل	زراعة	القطرة غرب
			زراعة		زراعة	القوصية
	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	المراغة
	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	المطرية
	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	المنشأة
	زراعة		زراعة		زراعة	أهناسيا
		صناعة	زراعة		زراعة	أوسيم
	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	إيتاي البارود
	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	أيشواي
	زراعة		زراعة		زراعة	أبنوب
	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	أبو المطامير
	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	أبو حمص
صناعة	زراعة		زراعة		زراعة	أبو قرقااص
خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	أبو كبير

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1947 حتى 1976

تابع ملحق رقم [11]

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	أجا
	زراعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	أخميم
	زراعة		زراعة		زراعة	أرمنت
	زراعة		زراعة		زراعة	أشمون
	زراعة		زراعة		زراعة	إدفو
	زراعة		زراعة		زراعة	إطسا
تجارة ونقل	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	ببا الكبرى
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	بركة السبع
			زراعة		زراعة	بسيون
	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	بلطيم
	زراعة		خدمات	تجارة ونقل	زراعة	بلقاس
	زراعة		زراعة		زراعة	بيلا
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	تلا
			زراعة		زراعة	جهينة
			زراعة		زراعة	حوش عيسى
			زراعة		زراعة	دار السلام
	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	دشنا
	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	دكرنس
			زراعة		زراعة	دير مواس
	زراعة		زراعة		زراعة	دير نجم
		تجارة ونقل	خدمات		زراعة	رأس البر
					زراعة	ساحل سليم
			زراعة		زراعة	ساقته
			زراعة	صناعة	زراعة	سرس اللبان
	زراعة	زراعة	تجارة ونقل		زراعة	سمالوط
			زراعة		زراعة	سمسطا
	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	سنورس
					زراعة	سويدي سالم
خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	شبراخيت
		تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	صدفا
	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	فرشوط
			زراعة		زراعة	قطور
	زراعة		زراعة		زراعة	قلين
			زراعة	صناعة	زراعة	قها
			زراعة		زراعة	كفر سعد
			زراعة	خدمات	زراعة	كفر شكر
		صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	كوم أمبو
					زراعة	مدينة ناصر
					زراعة	مشتول السوق
			زراعة		زراعة	مطاي
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	مطويس
	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	منفلوط

تعداد 1947		تعداد 1960		تعداد 1976		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
	زراعة		زراعة		زراعة	ههيا
			زراعة		خدمات	أبو سميل
			خدمات		خدمات	الخاتكة
خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	الزقاريق
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	السنبلاوين
تجارة ونقل	زراعة	صناعة	خدمات		خدمات	الغيوم
تجارة ونقل	صناعة		خدمات		خدمات	القطاخر الخيرية
تجارة ونقل	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	المتصورة
	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	المنيا
تجارة ونقل	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	خدمات	أبو حماد
	خدمات		صناعة	تجارة ونقل	خدمات	أسوان
	زراعة		تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	أسيوط
تجارة ونقل	زراعة		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	بنها
	زراعة		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	بني سويف
خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	دمنهور
	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	سوهاج

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1947 حتى 1976

تابع ملحق رقم [11]

المدينة	تعداد 1976		تعداد 1960		تعداد 1947	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
شبين الكوم	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	زراعة	
طنطا	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات
طوخ	خدمات	صناعة	خدمات		زراعة	
قنا	خدمات		خدمات		زراعة	
قويسنا	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	
كفر الشيخ	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	
كوم حمادة	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	
مدينة نصر	خدمات	زراعة				
ملوي	خدمات	زراعة	خدمات		زراعة	
منيا القمح	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة
نجع حمادي	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	تجارة ونقل	
الإسماعيلية	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	
البلينا	تجارة ونقل		تجارة ونقل		زراعة	تجارة ونقل
السويس	تجارة ونقل		تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات
المحمودية	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة
المنزلة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
الواسطي	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة
بني مزار	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل		زراعة	
بورسعيد	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات
جرجا	تجارة ونقل	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	زراعة
دمسوق	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
ديروط	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل		زراعة	
شبين القناطر	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
شربين	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
طما	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	
طهطا	تجارة ونقل	صناعة	صناعة	صناعة	زراعة	صناعة
فارسكور	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
فايد	تجارة ونقل	زراعة	زراعة			
ققط	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل		
قويس	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	تجارة ونقل
كفر صقر	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
مغاغة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	زراعة	
القنطرة شرق			خدمات	صناعة		

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960
جدول رقم [5]

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1960	المدينة	الترتيب	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				
0.74	تجارة ونقل	0.76	خدمات	0.98	زراعة	2.05	صناعة	43202	قيوب	22
0.77	تجارة ونقل	1.04	خدمات	1.11	زراعة	1.13	صناعة	31421	زفتى	41
0.70	تجارة ونقل	0.90	خدمات	0.94	زراعة	1.57	صناعة	21317	سمتود	70
0.68	خدمات	0.83	تجارة ونقل	1.35	زراعة	1.43	صناعة	27026	فوه	52
0.40	خدمات	0.45	تجارة ونقل	0.73	زراعة	3.17	صناعة	21293	الحوامدية	71
0.30	خدمات	0.31	تجارة ونقل	0.75	زراعة	0.86	صناعة	18590	شبين القاطر	81
0.41	خدمات	0.57	تجارة ونقل	0.61	زراعة	3.23	صناعة	14144	نقادة	94
0.72	تجارة ونقل	0.83	زراعة	1.16	خدمات	1.27	صناعة	19588	طلحا	77
0.23	زراعة	0.70	تجارة ونقل	0.79	خدمات	3.09	صناعة	178288	المحلة	4
0.40	زراعة	0.94	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.53	صناعة	40016	ميت عمر	25
0.17	زراعة	0.98	تجارة ونقل	1.01	خدمات	2.09	صناعة	30304	كفر الزيات	43
0.14	خدمات	0.21	زراعة	0.99	تجارة ونقل	1.43	صناعة	48393	أسوان	19
0.74	خدمات	1.04	زراعة	1.14	تجارة ونقل	1.51	صناعة	32368	رشيد	39
0.11	زراعة	0.83	خدمات	0.97	تجارة ونقل	2.97	صناعة	71780	دمياط	12
0.29	زراعة	0.61	خدمات	0.65	تجارة ونقل	3.84	صناعة	59393	شبرا الخيمة	14
0.14	زراعة	0.57	خدمات	0.66	تجارة ونقل	3.48	صناعة	43217	كفر النوار	21
1.04	زراعة	1.06	خدمات	1.18	تجارة ونقل	2.07	صناعة	36501	السنبلاوين	32
0.79	زراعة	0.83	خدمات	1.02	تجارة ونقل	1.21	صناعة	36165	طهطا	35
0.73	زراعة	1.07	خدمات	1.12	تجارة ونقل	1.12	صناعة	19318	الفكرية	79
0.46	تجارة ونقل	0.51	خدمات	1.53	صناعة	1.58	زراعة	21783	كوم أمبو	67
0.38	تجارة ونقل	0.66	خدمات	0.74	صناعة	2.18	زراعة	21369	سرس النيان	69
0.35	تجارة ونقل	0.39	خدمات	0.57	صناعة	2.32	زراعة	14915	الإبراهيمية	92
0.34	تجارة ونقل	0.54	خدمات	0.78	صناعة	2.55	زراعة	9186	فها	121
0.39	تجارة ونقل	0.51	خدمات	0.57	صناعة	2.46	زراعة	8679	أبو قرقص	122
0.21	خدمات	0.36	تجارة ونقل	0.60	صناعة	3.83	زراعة	46085	جهينة	20
0.56	خدمات	1.01	تجارة ونقل	1.04	صناعة	1.42	زراعة	41580	أخميم	24
0.24	خدمات	0.43	تجارة ونقل	1.00	صناعة	2.35	زراعة	37777	إبكو	30
0.80	خدمات	0.93	تجارة ونقل	1.31	صناعة	2.89	زراعة	31831	سنورس	40
0.20	خدمات	0.28	تجارة ونقل	0.70	صناعة	3.50	زراعة	22010	أرمنت	66
0.34	خدمات	0.50	تجارة ونقل	1.11	صناعة	2.59	زراعة	20031	أوسيم	76
0.68	خدمات	0.77	تجارة ونقل	0.82	صناعة	1.79	زراعة	19450	بسيون	78
0.69	خدمات	0.96	تجارة ونقل	1.13	صناعة	1.50	زراعة	16164	البرشين	86
0.32	خدمات	0.45	تجارة ونقل	0.49	صناعة	3.19	زراعة	7544	أبنود	132
0.03	تجارة ونقل	0.17	صناعة	0.22	خدمات	6.10	زراعة	9251	أجا	120
0.54	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.98	خدمات	1.76	زراعة	5719	بركة السبع	137
0.35	صناعة	0.46	تجارة ونقل	0.49	خدمات	2.37	زراعة	35390	إبفو	36
0.51	صناعة	0.74	تجارة ونقل	0.79	خدمات	2.42	زراعة	29095	أشمون	46
0.31	صناعة	0.48	تجارة ونقل	0.66	خدمات	2.66	زراعة	28865	بيلا	47
0.74	صناعة	0.94	تجارة ونقل	0.95	خدمات	1.36	زراعة	25342	إسنا	55
0.41	صناعة	0.67	تجارة ونقل	0.89	خدمات	1.89	زراعة	23393	تلا	62
0.45	صناعة	0.71	تجارة ونقل	0.89	خدمات	1.97	زراعة	15519	ههيا	87

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1960	المدينة	الترتيب
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.14	صناعة	0.26	تجارة ونقل	0.33	خدمات	4.92	زراعة	15483	الحامول	88
0.45	صناعة	0.67	تجارة ونقل	0.72	خدمات	1.72	زراعة	15258	البايجور	90
0.21	صناعة	0.39	تجارة ونقل	0.47	خدمات	2.85	زراعة	15145	دير مواس	91
0.29	صناعة	0.70	تجارة ونقل	0.82	خدمات	2.66	زراعة	14528	الدلتجات	93
0.21	صناعة	0.39	تجارة ونقل	0.45	خدمات	3.03	زراعة	12854	أهناسيا	97
0.14	صناعة	0.41	تجارة ونقل	0.55	خدمات	3.87	زراعة	12493	كفين	102
0.23	صناعة	0.43	تجارة ونقل	0.56	خدمات	2.58	زراعة	12456	ديرب نجم	103
0.10	صناعة	0.18	تجارة ونقل	0.30	خدمات	4.04	زراعة	11509	أبو حماد	106
0.25	صناعة	0.45	تجارة ونقل	0.64	خدمات	2.64	زراعة	10739	الثل الكبير	110
0.04	صناعة	0.15	تجارة ونقل	0.21	خدمات	4.57	زراعة	10715	دار السلام	111
0.35	صناعة	0.64	تجارة ونقل	0.96	خدمات	1.91	زراعة	10401	ففيد	113
0.27	صناعة	0.75	تجارة ونقل	1.10	خدمات	1.84	زراعة	10348	إيتاي البارود	114
0.51	صناعة	1.01	تجارة ونقل	1.11	خدمات	1.15	زراعة	9575	كوم حمادة	118
0.81	صناعة	0.85	تجارة ونقل	0.92	خدمات	1.42	زراعة	8535	العياط	123
0.09	صناعة	0.35	تجارة ونقل	0.40	خدمات	3.46	زراعة	8143	سائقته	124
0.40	صناعة	0.62	تجارة ونقل	0.80	خدمات	2.55	زراعة	8018	كفر شكر	125
0.12	صناعة	0.25	تجارة ونقل	0.38	خدمات	5.11	زراعة	7928	إطسا	126

تابع جدول رقم [5]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1960	المدينة	الترتيب
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.18	صناعة	0.43	تجارة ونقل	0.62	خدمات	4.57	زراعة	7873	قطر	127
0.49	صناعة	0.63	تجارة ونقل	1.22	خدمات	1.22	زراعة	7790	كفر صقر	130
0.12	صناعة	0.39	تجارة ونقل	0.47	خدمات	3.73	زراعة	7696	الخصينية	131
0.23	صناعة	0.37	تجارة ونقل	0.44	خدمات	3.91	زراعة	7068	كفر سعد	134
0.50	صناعة	0.72	تجارة ونقل	0.98	خدمات	1.70	زراعة	6424	الشهداء	135
0.08	صناعة	0.25	تجارة ونقل	0.45	خدمات	2.29	زراعة	2630	أبو سمبل	141
0.07	خدمات	0.53	صناعة	1.08	تجارة ونقل	2.16	زراعة	36214	المطرية	34
0.07	خدمات	0.20	صناعة	1.25	تجارة ونقل	2.06	زراعة	28540	منفلوط	49
0.06	خدمات	0.10	صناعة	0.61	تجارة ونقل	3.56	زراعة	27751	أبنوب	51
0.12	خدمات	0.14	صناعة	0.71	تجارة ونقل	2.98	زراعة	23937	البداري	59
0.52	خدمات	0.74	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.96	زراعة	22208	فرشوط	65
0.02	خدمات	0.74	صناعة	1.05	تجارة ونقل	1.09	زراعة	18378	فارسكور	83
0.63	خدمات	0.69	صناعة	1.15	تجارة ونقل	1.47	زراعة	11503	مطويس	107
0.68	صناعة	0.72	خدمات	1.08	تجارة ونقل	1.71	زراعة	36500	أبو كبير	33
0.29	صناعة	0.42	خدمات	0.64	تجارة ونقل	3.19	زراعة	30022	القططرة غرب	44
0.72	صناعة	0.80	خدمات	1.08	تجارة ونقل	1.34	زراعة	25961	الفشن	54
0.26	صناعة	0.33	خدمات	0.58	تجارة ونقل	3.67	زراعة	25276	حوش عيسى	56
0.31	صناعة	0.57	خدمات	0.83	تجارة ونقل	2.39	زراعة	23617	المنشأة	60
0.68	صناعة	1.01	خدمات	1.06	تجارة ونقل	1.06	زراعة	23444	شربين	61
0.48	صناعة	0.51	خدمات	0.78	تجارة ونقل	2.30	زراعة	23089	القويسية	63
0.69	صناعة	0.92	خدمات	0.98	تجارة ونقل	1.20	زراعة	20773	ببا الكبرى	73
0.19	صناعة	0.35	خدمات	0.44	تجارة ونقل	3.37	زراعة	20061	سمسطا	75
0.37	صناعة	0.59	خدمات	0.68	تجارة ونقل	2.62	زراعة	13764	بلطيم	96
0.63	صناعة	0.65	خدمات	0.96	تجارة ونقل	1.81	زراعة	12654	المراعة	99
0.47	صناعة	0.59	خدمات	0.85	تجارة ونقل	2.10	زراعة	12581	دشنا	101
0.41	صناعة	0.60	خدمات	0.62	تجارة ونقل	2.83	زراعة	12432	أبو المطامير	104
0.25	صناعة	0.30	خدمات	0.35	تجارة ونقل	3.75	زراعة	12335	البرج	105
0.67	صناعة	0.94	خدمات	1.08	تجارة ونقل	1.14	زراعة	11278	شبراخيت	109
0.32	صناعة	0.79	خدمات	1.31	تجارة ونقل	2.42	زراعة	10279	الصف	115
0.59	صناعة	0.87	خدمات	1.15	تجارة ونقل	1.22	زراعة	9666	أبو حصص	116
0.31	صناعة	0.45	خدمات	1.08	تجارة ونقل	1.75	زراعة	9575	ققط	117
0.73	صناعة	0.76	خدمات	1.24	تجارة ونقل	1.36	زراعة	9298	أبشواي	119
0.28	صناعة	0.72	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.61	زراعة	7865	صدفا	128

0.55	صناعة	0.81	خدمات	1.02	تجارة ونقل	1.31	زراعة	7793	الزرقا	129
0.22	صناعة	0.33	خدمات	0.45	تجارة ونقل	4.01	زراعة	7456	مطاي	133
0.34	صناعة	0.71	خدمات	0.80	تجارة ونقل	2.10	زراعة	6146	إدفيينا	136
0.20	صناعة	0.55	خدمات	0.89	تجارة ونقل	3.20	زراعة	5481	العدوة	139
0.10	صناعة	0.46	خدمات	0.62	تجارة ونقل	3.19	زراعة	4518	أبو طشت	140
0.11	زراعة	1.08	تجارة ونقل	1.13	صناعة	1.65	خدمات	151192	المنصورة	5
0.51	زراعة	1.08	تجارة ونقل	1.10	صناعة	1.41	خدمات	102064	القيوم	9
0.46	زراعة	0.71	تجارة ونقل	1.02	صناعة	1.67	خدمات	55030	منوف	16
0.46	زراعة	0.70	تجارة ونقل	1.02	صناعة	1.67	خدمات	54910	شبين الكوم	17
0.25	زراعة	1.23	تجارة ونقل	1.25	صناعة	1.40	خدمات	20163	فلقوس	74
0.41	زراعة	0.85	تجارة ونقل	0.86	صناعة	1.69	خدمات	19180	القناطر الخيرية	80
0.00	زراعة	1.24	تجارة ونقل	1.48	صناعة	4.94	خدمات	295	القططرة شرق	142
0.59	صناعة	0.61	تجارة ونقل	0.85	زراعة	1.45	خدمات	57417	قنا	15
0.49	صناعة	1.15	تجارة ونقل	1.35	زراعة	6.71	خدمات	27810	طما	50
0.47	تجارة ونقل	0.56	صناعة	0.89	زراعة	1.09	خدمات	21637	الخانكة	68
0.81	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.99	زراعة	1.25	خدمات	13799	طوخ	95
0.12	زراعة	0.74	صناعة	1.12	تجارة ونقل	1.58	خدمات	184299	طنطا	3
0.16	زراعة	0.84	صناعة	1.01	تجارة ونقل	1.59	خدمات	124417	الزقازيق	7
0.16	زراعة	0.49	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.32	خدمات	109284	الإسماعيلية	8
0.26	زراعة	0.88	صناعة	1.12	تجارة ونقل	1.25	خدمات	94508	المنيا	10
0.40	زراعة	0.76	صناعة	0.94	تجارة ونقل	1.55	خدمات	78829	بني سويف	11
0.38	زراعة	0.61	صناعة	1.12	تجارة ونقل	2.13	خدمات	61944	سوهاج	13
0.48	زراعة	1.08	صناعة	1.20	تجارة ونقل	1.23	خدمات	39473	دسوق	26
0.17	زراعة	0.51	صناعة	0.77	تجارة ونقل	0.85	خدمات	38379	بلقاس	28
0.25	زراعة	1.04	صناعة	1.19	تجارة ونقل	1.31	خدمات	37755	دمنهور	31

تابع جدول رقم [5]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1960

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1960	المدينة	الترتيب	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				الوظيفة الأولى
0.19	زراعة	0.88	صناعة	0.93	تجارة ونقل	1.73	خدمات	34844	بنها	38
0.42	زراعة	0.92	صناعة	1.11	تجارة ونقل	1.32	خدمات	18464	منيا القمح	82
0.59	زراعة	0.65	صناعة	1.02	تجارة ونقل	1.27	خدمات	12666	قويسنا	98
0.11	زراعة	0.63	صناعة	1.05	تجارة ونقل	2.49	خدمات	12601	رأس البر	100
0.46	زراعة	0.74	صناعة	1.28	تجارة ونقل	1.35	خدمات	10516	نجم حمادي	112
0.78	صناعة	0.99	زراعة	0.99	تجارة ونقل	1.04	خدمات	52614	ملوي	18
0.67	صناعة	0.73	زراعة	1.02	تجارة ونقل	1.49	خدمات	38592	مفر الشيخ	27
0.59	صناعة	1.36	زراعة	3.35	تجارة ونقل	3.88	خدمات	16440	دكرنس	85
0.47	صناعة	0.68	زراعة	1.15	تجارة ونقل	1.24	خدمات	5529	السنطة	138
0.39	زراعة	0.89	خدمات	1.01	صناعة	1.22	تجارة ونقل	203610	السويس	2
0.73	زراعة	1.00	خدمات	1.31	صناعة	1.48	تجارة ونقل	37941	بلبيس	29
0.90	خدمات	0.95	زراعة	1.08	صناعة	1.24	تجارة ونقل	29415	المنزلة	45
0.08	خدمات	0.25	صناعة	0.40	زراعة	2.22	تجارة ونقل	127485	أسيوط	6
0.08	خدمات	0.18	صناعة	0.59	زراعة	1.39	تجارة ونقل	26538	أبو تيج	53
0.56	خدمات	0.96	صناعة	1.01	زراعة	1.43	تجارة ونقل	24631	قوص	57
0.16	خدمات	0.20	صناعة	0.62	زراعة	1.76	تجارة ونقل	24364	ديروط	58
0.57	خدمات	0.76	صناعة	0.85	زراعة	1.02	تجارة ونقل	22271	أبو زعبل	64
0.88	صناعة	0.89	خدمات	0.95	زراعة	1.27	تجارة ونقل	30583	بني مزار	42
0.88	صناعة	1.07	خدمات	1.14	زراعة	1.27	تجارة ونقل	28650	مغاغة	48
0.90	صناعة	1.04	خدمات	1.06	زراعة	1.14	تجارة ونقل	17368	سمالوط	84
0.26	زراعة	0.68	صناعة	1.14	خدمات	1.48	تجارة ونقل	245318	بورسعيد	1
0.45	زراعة	0.96	صناعة	1.05	خدمات	1.33	تجارة ونقل	42017	جرجا	23
0.33	زراعة	0.76	صناعة	1.09	خدمات	1.54	تجارة ونقل	35074	الأقصر	37
0.51	زراعة	0.70	صناعة	1.03	خدمات	1.29	تجارة ونقل	15340	المحمودية	89
0.43	زراعة	0.67	صناعة	1.06	خدمات	1.59	تجارة ونقل	11283	الواسطي	108
0.82	صناعة	0.83	زراعة	0.93	خدمات	1.41	تجارة ونقل	21098	البلينا	72

جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				
0.55	تجارة ونقل	0.70	خدمات	1.03	زراعة	1.72	صناعة	62564	قليوب	26
0.83	تجارة ونقل	0.83	خدمات	0.95	زراعة	1.65	صناعة	35416	سمنود	59
0.45	تجارة ونقل	0.54	خدمات	1.33	زراعة	1.58	صناعة	20023	أبو زعبل	98
0.51	خدمات	0.88	تجارة ونقل	1.23	زراعة	1.89	صناعة	37803	فوه	54
0.57	خدمات	0.86	تجارة ونقل	1.15	زراعة	1.60	صناعة	26992	البدرشين	75
0.59	خدمات	0.78	تجارة ونقل	1.10	زراعة	2.15	صناعة	11359	نقادة	132
0.75	تجارة ونقل	1.07	زراعة	1.07	خدمات	1.13	صناعة	50559	زفتى	34
0.45	زراعة	0.97	تجارة ونقل	1.13	خدمات	1.56	صناعة	72168	ميت غمر	24
0.90	زراعة	0.96	تجارة ونقل	1.04	خدمات	1.39	صناعة	55208	منوف	30
0.58	زراعة	0.94	تجارة ونقل	1.22	خدمات	1.69	صناعة	39090	فالقوس	50
0.54	زراعة	0.87	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.23	صناعة	37048	طلخا	55
0.45	خدمات	0.52	زراعة	0.56	تجارة ونقل	2.62	صناعة	48030	الحوامدية	38
0.68	خدمات	1.04	زراعة	1.26	تجارة ونقل	1.41	صناعة	39129	رشيد	49
0.94	خدمات	0.94	زراعة	1.16	تجارة ونقل	1.20	صناعة	36173	أبو تيج	58
0.23	زراعة	0.74	خدمات	0.74	تجارة ونقل	2.62	صناعة	292114	المحلة	2
0.34	زراعة	0.56	خدمات	0.64	تجارة ونقل	2.76	صناعة	146248	كفر الدوار	12
0.08	زراعة	0.83	خدمات	0.98	تجارة ونقل	2.52	صناعة	93488	دمياط	19
0.70	زراعة	1.00	خدمات	1.01	تجارة ونقل	1.38	صناعة	69112	بليبيس	25
0.06	زراعة	0.71	خدمات	1.05	تجارة ونقل	2.23	صناعة	294223	شبرا الخيمة	1
0.17	زراعة	1.15	خدمات	1.16	تجارة ونقل	1.62	صناعة	45059	كفر الزيات	39
0.06	زراعة	0.76	خدمات	1.21	تجارة ونقل	1.56	صناعة	20068	الدخيلة	97
0.98	تجارة ونقل	1.01	خدمات	1.04	صناعة	1.12	زراعة	27737	الفكرية	74
0.41	تجارة ونقل	0.75	خدمات	1.25	صناعة	1.98	زراعة	22462	سرس اللبان	85
0.77	تجارة ونقل	0.96	خدمات	1.01	صناعة	1.58	زراعة	17207	الصف	113
0.46	تجارة ونقل	0.48	خدمات	1.38	صناعة	2.15	زراعة	11838	قها	129
0.38	خدمات	0.49	تجارة ونقل	0.91	صناعة	2.84	زراعة	42434	أرمنت	42
0.57	خدمات	0.66	تجارة ونقل	1.04	صناعة	2.17	زراعة	42010	سنورس	43
0.66	خدمات	0.90	تجارة ونقل	1.15	صناعة	1.43	زراعة	38191	كوم أمبو	53
0.23	خدمات	0.59	تجارة ونقل	0.62	صناعة	3.25	زراعة	24771	جهينة	82
0.48	خدمات	0.64	تجارة ونقل	0.71	صناعة	2.76	زراعة	22109	أوسيم	89
0.61	تجارة ونقل	0.70	صناعة	0.74	خدمات	2.29	زراعة	18139	مشتول السوق	103
0.51	تجارة ونقل	0.55	صناعة	1.14	خدمات	1.22	زراعة	15812	شبراخيت	119
0.67	تجارة ونقل	0.71	صناعة	1.09	خدمات	1.74	زراعة	13405	أجا	126

0.25	تجارة ونقل	0.34	صناعة	0.47	خدمات	3.68	زراعة	11678	كفر سعد	131
0.42	تجارة ونقل	0.54	صناعة	0.56	خدمات	3.04	زراعة	10931	أبو فرقاص	133
0.18	صناعة	0.44	تجارة ونقل	0.45	خدمات	3.63	زراعة	39440	أينوب	47
0.51	صناعة	0.77	تجارة ونقل	0.83	خدمات	2.11	زراعة	36828	إدفو	57
0.54	صناعة	0.79	تجارة ونقل	1.08	خدمات	1.83	زراعة	30277	تلا	70
0.54	صناعة	0.82	تجارة ونقل	0.99	خدمات	1.86	زراعة	22773	ههيا	83
0.43	صناعة	0.49	تجارة ونقل	0.74	خدمات	2.79	زراعة	22311	الحامول	86
0.33	صناعة	0.54	تجارة ونقل	0.94	خدمات	2.53	زراعة	21535	ديرب نجم	90
0.39	صناعة	0.56	تجارة ونقل	0.72	خدمات	2.74	زراعة	21369	الشهداء	91
0.36	صناعة	0.42	تجارة ونقل	0.54	خدمات	3.29	زراعة	20171	إطسا	96
0.43	صناعة	1.03	تجارة ونقل	1.14	خدمات	1.45	زراعة	17993	الباجور	105
0.19	صناعة	0.47	تجارة ونقل	0.68	خدمات	3.19	زراعة	17658	قلين	107
0.48	صناعة	0.92	تجارة ونقل	1.26	خدمات	1.47	زراعة	17473	بركة المسبح	110
0.23	صناعة	1.00	تجارة ونقل	1.00	خدمات	1.99	زراعة	17379	إيتاي البارود	111
0.31	صناعة	0.63	تجارة ونقل	0.70	خدمات	2.87	زراعة	17223	مطاي	112
0.23	صناعة	0.48	تجارة ونقل	0.56	خدمات	3.29	زراعة	16686	أهناسيا	114
0.19	صناعة	0.43	تجارة ونقل	0.61	خدمات	3.34	زراعة	16140	دير مواس	117
0.25	صناعة	0.64	تجارة ونقل	0.92	خدمات	2.49	زراعة	13895	التل الكبير	124
0.23	صناعة	0.48	تجارة ونقل	0.51	خدمات	3.45	زراعة	12927	الرحمانية	127

تابع جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.26	صناعة	0.45	تجارة ونقل	0.72	خدمات	3.12	زراعة	9700	قطور	136
0.46	صناعة	0.80	تجارة ونقل	1.21	خدمات	1.65	زراعة	9038	كفر شكر	137
0.11	صناعة	0.59	تجارة ونقل	0.68	خدمات	3.16	زراعة	8954	ساقنته	138
0.02	صناعة	0.19	تجارة ونقل	0.40	خدمات	4.34	زراعة	7617	دار السلام	143
0.27	خدمات	0.59	صناعة	0.65	تجارة ونقل	3.06	زراعة	56559	إدكو	29
0.70	خدمات	0.87	صناعة	1.32	تجارة ونقل	1.35	زراعة	53371	أخميم	32
0.36	خدمات	0.38	صناعة	0.40	تجارة ونقل	3.59	زراعة	32710	مدينة ناصر	66
0.64	خدمات	1.05	صناعة	1.08	تجارة ونقل	1.50	زراعة	29268	دشنا	71
0.73	خدمات	0.76	صناعة	0.76	تجارة ونقل	2.10	زراعة	25770	بسيون	79
0.49	خدمات	0.55	صناعة	1.15	تجارة ونقل	2.24	زراعة	22270	فرشوط	87
0.15	خدمات	0.17	صناعة	0.36	تجارة ونقل	4.22	زراعة	22211	البرج	88
0.56	خدمات	0.66	صناعة	0.70	تجارة ونقل	2.64	زراعة	18522	الإبراهيمية	102
0.07	خدمات	0.16	صناعة	0.29	تجارة ونقل	0.49	زراعة	15639	السنطة	120
0.19	خدمات	0.35	صناعة	0.73	تجارة ونقل	3.51	زراعة	8718	أبنود	139
0.32	صناعة	0.93	خدمات	1.35	تجارة ونقل	1.48	زراعة	92748	الأقصر	20
0.29	صناعة	0.32	خدمات	0.83	تجارة ونقل	3.21	زراعة	61197	المطرية	27
0.62	صناعة	0.67	خدمات	1.26	تجارة ونقل	1.92	زراعة	54885	أبو كبير	31
0.67	صناعة	0.92	خدمات	1.03	تجارة ونقل	1.56	زراعة	50230	بلقاس	35
0.56	صناعة	0.89	خدمات	0.97	تجارة ونقل	1.83	زراعة	48851	سمالوط	37
0.46	صناعة	0.81	خدمات	0.98	تجارة ونقل	2.17	زراعة	41196	منقلوط	44
0.62	صناعة	0.73	خدمات	0.78	تجارة ونقل	2.31	زراعة	39507	أشمون	46
0.17	صناعة	0.21	خدمات	0.37	تجارة ونقل	4.14	زراعة	38593	بيلا	51
0.72	صناعة	0.91	خدمات	1.09	تجارة ونقل	1.65	زراعة	38433	دكرنس	52
0.50	صناعة	0.69	خدمات	0.99	تجارة ونقل	2.14	زراعة	34154	إسنا	61
0.56	صناعة	0.90	خدمات	1.09	تجارة ونقل	1.69	زراعة	33549	الفيشن	63
0.56	صناعة	1.04	خدمات	1.10	تجارة ونقل	1.46	زراعة	33147	ببا الكبرى	65
0.23	صناعة	0.28	خدمات	0.75	تجارة ونقل	3.44	زراعة	31023	حوش عيسى	69
0.18	صناعة	0.67	خدمات	0.71	تجارة ونقل	2.98	زراعة	28134	الجداري	72
0.40	صناعة	0.58	خدمات	1.09	تجارة ونقل	2.09	زراعة	27945	المنشأة	73
0.45	صناعة	0.49	خدمات	0.98	تجارة ونقل	2.77	زراعة	26616	أبشواي	76
0.48	صناعة	0.58	خدمات	0.87	تجارة ونقل	2.63	زراعة	25220	القوصية	81
0.40	صناعة	0.65	خدمات	1.03	تجارة ونقل	2.38	زراعة	21037	بلطيم	92

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب	
م. التوطن	الوظيفة الرابعة	م. التوطن	الوظيفة الثالثة	م. التوطن	الوظيفة الثانية	م. التوطن				
0.19	صناعة	0.48	خدمات	0.57	تجارة ونقل	3.43	زراعة	20444	سيدي سالم	94
0.30	صناعة	0.70	خدمات	0.89	تجارة ونقل	2.62	زراعة	19835	المنجيات	99
0.07	صناعة	0.24	خدمات	0.46	تجارة ونقل	4.05	زراعة	18092	القنايم	104
0.43	صناعة	0.96	خدمات	1.16	تجارة ونقل	1.72	زراعة	17571	المراغة	109
0.58	صناعة	0.82	خدمات	1.23	تجارة ونقل	1.64	زراعة	16420	أبو حمص	115
0.50	صناعة	0.75	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.85	زراعة	16020	أبو المطامير	118
0.61	صناعة	0.64	خدمات	1.53	تجارة ونقل	1.75	زراعة	15534	مطوبس	121
0.26	صناعة	0.55	خدمات	0.60	تجارة ونقل	3.23	زراعة	14385	الحسينية	122
0.21	صناعة	0.48	خدمات	0.51	تجارة ونقل	2.42	زراعة	14063	سمسطة	123
0.78	صناعة	0.86	خدمات	1.11	تجارة ونقل	1.40	زراعة	12747	العياط	128
0.15	صناعة	0.50	خدمات	0.57	تجارة ونقل	3.42	زراعة	11803	ساحل سليم	130
0.25	صناعة	1.03	خدمات	1.36	تجارة ونقل	1.61	زراعة	9978	صدفا	134
0.31	صناعة	0.63	خدمات	0.92	تجارة ونقل	2.52	زراعة	8190	إدفيينا	141
0.75	صناعة	0.82	خدمات	1.25	تجارة ونقل	1.59	زراعة	8168	الزرقا	142
0.17	صناعة	0.71	خدمات	0.81	تجارة ونقل	2.81	زراعة	5836	العدوة	144

تابع جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدين حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				
0.09	صناعة	0.68	خدمات	0.69	تجارة ونقل	3.04	زراعة	5652	أبو طشت	145
0.45	صناعة	0.70	خدمات	0.89	تجارة ونقل	2.04	زراعة	2148	رأس البر	147
0.30	صناعة	0.65	خدمات	1.70	تجارة ونقل	1.86	زراعة	769	القطرة غرب	148
0.20	زراعة	0.75	تجارة ونقل	1.01	صناعة	1.51	خدمات	259387	المنصورة	5
0.26	زراعة	0.54	تجارة ونقل	0.87	صناعة	1.50	خدمات	146366	المنيا	11
0.55	زراعة	0.79	تجارة ونقل	1.13	صناعة	1.46	خدمات	102805	شبين الكوم	17
0.59	زراعة	0.97	تجارة ونقل	1.02	صناعة	1.36	خدمات	20292	طوخ	95
0.66	تجارة ونقل	0.94	صناعة	0.94	زراعة	1.04	خدمات	26403	الخنكة	77
0.74	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.06	زراعة	1.07	خدمات	74197	ملوي	23
0.22	صناعة	0.39	تجارة ونقل	1.19	زراعة	1.93	خدمات	4756	مدينة نصر	146
0.18	زراعة	1.04	صناعة	1.19	تجارة ونقل	1.44	خدمات	283240	طنطا	3
0.38	زراعة	0.72	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.63	خدمات	213751	أسيوط	6
0.22	زراعة	0.71	صناعة	1.18	تجارة ونقل	1.61	خدمات	202575	الزقازيق	7
0.32	زراعة	0.93	صناعة	1.28	تجارة ونقل	1.46	خدمات	170633	دمنهور	9
0.52	زراعة	0.76	صناعة	0.89	تجارة ونقل	1.14	خدمات	166910	الفيوم	10
0.23	زراعة	0.59	صناعة	1.25	تجارة ونقل	1.29	خدمات	144654	أسوان	14
0.34	زراعة	0.72	صناعة	1.03	تجارة ونقل	1.67	خدمات	117910	بني سويف	15
0.28	زراعة	0.63	صناعة	1.17	تجارة ونقل	1.67	خدمات	102914	سوهاج	16
0.65	زراعة	0.82	صناعة	0.97	تجارة ونقل	1.43	خدمات	93680	قنا	18
0.32	زراعة	0.90	صناعة	1.00	تجارة ونقل	1.50	خدمات	88845	بنها	21

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توظف الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب
م.التوظف	الوظيفة الرابعة	م.التوظف	الوظيفة الثالثة	م.التوظف	الوظيفة الثانية	م.التوظف	الوظيفة الأولى			
0.46	زراعة	0.65	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.61	خدمات	77486	كفر الشيخ	22
0.54	زراعة	0.76	صناعة	0.90	تجارة ونقل	1.44	خدمات	36879	القطاطر الخيرية	56
0.36	زراعة	0.88	صناعة	1.18	تجارة ونقل	1.50	خدمات	33609	منيا القمح	62
0.61	زراعة	0.65	صناعة	1.10	تجارة ونقل	1.48	خدمات	20596	قويسنا	93
0.44	زراعة	0.95	صناعة	1.18	تجارة ونقل	1.24	خدمات	19384	نجع حمادي	100
0.83	صناعة	1.05	زراعة	1.11	تجارة ونقل	1.14	خدمات	49436	السنبلاوين	36
0.58	صناعة	0.64	زراعة	1.26	تجارة ونقل	1.42	خدمات	17595	أبو حماد	108
0.49	صناعة	0.89	زراعة	1.21	تجارة ونقل	1.22	خدمات	16197	كوم حمادة	116
0.00	صناعة	0.13	زراعة	0.93	تجارة ونقل	2.47	خدمات	409	أبو سمبل	149
0.69	خدمات	0.88	زراعة	1.01	صناعة	1.57	تجارة ونقل	33169	قوص	64
0.85	خدمات	0.89	زراعة	0.94	صناعة	1.17	تجارة ونقل	22472	فارسكور	84
0.52	زراعة	0.73	خدمات	0.97	صناعة	1.34	تجارة ونقل	190214	السويس	8
0.84	زراعة	0.90	خدمات	1.09	صناعة	1.37	تجارة ونقل	44841	طهطا	40
0.52	زراعة	1.02	خدمات	1.20	صناعة	1.21	تجارة ونقل	25505	شبين القناطر	80
0.67	زراعة	0.90	خدمات	1.05	صناعة	1.37	تجارة ونقل	19316	المحمودية	101
0.68	خدمات	0.96	صناعة	1.15	زراعة	1.47	تجارة ونقل	43789	المنزلة	41
0.15	خدمات	0.54	صناعة	0.62	زراعة	0.84	تجارة ونقل	17728	الواسطي	106
0.61	صناعة	1.10	خدمات	1.14	زراعة	1.27	تجارة ونقل	39743	مغاغة	45
0.42	صناعة	0.91	خدمات	1.28	زراعة	1.54	تجارة ونقل	34979	طما	60
0.67	صناعة	0.99	خدمات	1.06	زراعة	1.33	تجارة ونقل	31837	شربين	67
0.50	صناعة	0.61	خدمات	1.47	زراعة	1.48	تجارة ونقل	9837	قفط	135
0.37	صناعة	0.83	خدمات	1.11	زراعة	1.14	تجارة ونقل	8670	فنايد	140

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توظف الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب
م.التوظف	الوظيفة الرابعة	م.التوظف	الوظيفة الثالثة	م.التوظف	الوظيفة الثانية	م.التوظف			
0.47	زراعة	0.56	صناعة	1.16	خدمات	1.69	262760	بورسعيد	4
0.21	زراعة	0.41	صناعة	1.11	خدمات	1.43	145930	الإسماعيلية	13
0.42	زراعة	1.04	صناعة	1.17	خدمات	1.39	58665	دمسوق	28
0.65	زراعة	0.80	صناعة	0.99	خدمات	1.49	50961	جرجا	33
0.77	صناعة	0.96	زراعة	0.99	خدمات	1.25	39350	بني مزار	48

تابع جدول رقم [6]

جدول ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1976

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1976	المدينة	الترتيب
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.73	صناعة	0.91	زراعة	1.15	خدمات	1.39	تجارة ونقل	31627	ديرهوط	68
0.67	صناعة	0.77	زراعة	0.84	خدمات	1.70	تجارة ونقل	26101	البيضا	78
0.57	صناعة	0.90	زراعة	1.22	خدمات	1.34	تجارة ونقل	13726	مفر صفر	125