

## الفصل السابع

### سنوات الركود - من الانفتاح إلى طغيان الاقتصاد الليبرالي وتحالف الثروة والسلطة حتى نهاية القرن العشرين

تعد هذه الفترة امتدادًا للسياسات العامة والاقتصادية التي انتهت بها الفترة السابقة، ولكنها اتسمت بقدر من التدرج الزمني في برامجها التنفيذية، وعلى أي حال فقد شهدت هذه الفترة ترسيخ وتمكين عملية التحول عن السياسات الاشتراكية (التي بدأت بها الثورة) إلى سياسات التحرر الاقتصادي واقتصاديات السوق والاندماج الكامل (وإن كان مرحلي متدرج) في الاقتصاد العالمي، وبطبيعة الحال، فإن عملية التحول واستمرارها انعكست بأشكال عدة على منظومة العمران المصري؛ بل إن الآليات التي تم الاعتماد عليها في عملية التحول والتحكم في وتيرتها الزمنية قد أثرت بشكل مماثل في آليات التحولات العمرانية التي شهدتها منظومة العمران المصري في هذه الفترة، ويمكن استعراض أهم ملامح التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها مصر خلال هذه الفترة من خلال استعراض الآتي:

#### 1 - التحولات الهيكلية في قطاع الزراعة وطغيان النمو الحضري - تآكل الأرض الزراعية:

شهدت هذه الفترة عدة تحولات في جوانب متعددة في المجال الزراعي / ومن ذلك:

##### هيكل الملكية الزراعية:

بلغ عدد ملاك الأراضي الزراعية بمصر عام 1952 حوالي 2.8 مليون مالك، لمساحة إجمالية قدرها نحو 6 مليون فدان، وارتفع عدد الملاك عام 1978 ليبلغ نحو 3.4 مليون مالك، لمساحة إجمالية قدرها أكثر قليلاً من 5.5 مليون فدان<sup>(1)</sup>، أي أن المساحة المزروعة سجلت انخفاضاً يقارب نحو نصف مليون فدان حسب بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، في الوقت الذي زاد فيه عدد الملاك بأكثر من نصف مليون مالك، وفي عام 1990 بلغ عدد الملاك نحو 3.9 مليون مالك (بزيادة قدرها نصف مليون مالك جديد في 12 عام)، لمساحة إجمالية قدرها حوالي 5.8 مليون فدان<sup>(2)</sup>، ولكن الملاحظ ارتفاع النصيب النسبي لفئة الحيازة من 20 إلى 50 فدان (الحيازة الأكبر في ظل قوانين الإصلاح الزراعي السابق عرضها) من 7.3 % إلى 8.7 % ثم إلى 14.9 % من إجمالي المساحة الزراعية أعوام 1952، 1978، 1990 على الترتيب، وهو ما كان على حساب الحيازات

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يوليو 1981، ص 64.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، مرجع سابق، ص 86.

الصغرى (المتناهية في الصغر أساسًا)، وهو ما أصبح يمثل بداية عودة للملكيات الكبيرة نسبيًا، واستمر هذا التحول خلال العقد التالي (حتى عام 2000) وما بعده.

#### الحياسة الزراعية وتنظيم العلاقات الإيجارية<sup>(1)</sup> :

مرت العلاقة الإيجارية للأرض الزراعية بتطورات انقلابية سريعة منذ بدايات عصر الثورة وحتى نهاية فترة الدراسة، فبداية من القانون 178 لسنة 1952، والذي حدد القيمة الإيجارية بسبعة أمثال الضريبة على الأرض الزراعية، وموروثًا بالقانون 17 لعام 1963، والذي أبقى على القيمة الإيجارية كما حددها القانون السابق، ولكنه حول الجمعيات الزراعية التعاونية وحدها مسؤولة تأجير الأرض، لمن يرغب من الملاك ولا يستطيع إبرام عقد للإيجار إلا من خلالها، كما تقوم هذه الجمعيات بعملية فض المنازعات على الأرض، بدلًا عن المحاكم المختصة، وهو تطور جوهري كان يهدف لزيادة سيطرة التعاونيات الزراعية على الموارد الأرضية، ثم كان أشد هذه القوانين تطرفًا وتعسفًا، وهو القانون الذي صدر عام 1966 في ظل تيارات المد الاشتراكي العاتية، والذي منح المستأجر حق البقاء الأبدي هو وورثته في الأرض المستأجرة، حتى لو انتهت الفترة القانونية للعقد، ويعد هذا القانون هو الأساس في فساد العلاقة بين ملاك ومستأجري الأرض الزراعية، وما عاد منه على الأرض من إهمال لشئون الصيانة والتجديد لضعف القدرة المالية للمستأجرين من ناحية، ولفقدان الملاك الأمل في عودتها إليهم من ناحية أخرى، ثم كان القانون رقم 67 لسنة 1975، والذي منح الملاك قدرًا محدودًا وظاهريًا من حقوقهم التي سلبها القانون السابق، ولكنه لم يعدل القيمة الإيجارية أو المدة المطلقة للعقد، ولكنه سلب التعاونيات الزراعية دورها الذي اكتسبته بفعل القانون السابق، وكان ذلك البداية الرسمية لهدم هيكل التعاونيات الزراعية، وهي ما كانت أحد أهم الآليات اللازمة لتلافي وامتصاص العديد من الآثار السلبية التي خلقتها قوانين الإصلاح الزراعي المتعاقبة.

وأخيرًا ذلك القانون الانقلابي رقم 96 لسنة 1992 -وهو المستمر للآن- والذي حول كل هذه العلاقات حيث رفع القيمة الإيجارية بنحو ثلاثة أضعاف ما كانت عليه في القوانين السابقة، حيث أصبحت تساوي 22 مثل الضريبة العقارية على الأرض، كما حدد مدة الإيجار بحد أقصى خمس سنوات؛ بل إنه اعتبر عام 1997/1996 هو نهاية فترة العمل بالعقود القائمة، وتصبح العلاقة بعد ذلك خاضعة لقوانين العرض والطلب، ويستثنى من ذلك العقود التي تكون مدة التعاقد فيها سارية إلى ما بعد هذا التاريخ.

(1) لمزيد من التفاصيل، راجع المرجع السابق من ص 86 إلى ص 89.

وعلى اعتبار أن الأرض التي كانت تستغل بالتأجير كانت تمثل نحو 20٪ من جملة الأراضي الزراعية بمصر، ومعظمها حيازات شديدة الصغر، فإن هذه القوانين المتعاقبة والمتضاربة قد أثرت بشكل جذري على أحوال قسم كبير من أهل الريف؛ حيث لم يستطع كثير منهم استيعاب طبيعة هذه التحولات لتدني ظروفهم الاقتصادية، ومن ثم تراجعوا عن استئجار الأرض في ظل القانون الجديد، تاركين ذلك لفئة جديدة كانت قد بدأت في الظهور لتملك واستئجار الأراضي الزراعية، ومعظمهم من المصريين الذين عملوا بالخارج، ولكن ماذا عن هؤلاء الذين تحولوا عن الأرض؟ لا شك أنهم الآن في عشوائيات المدن الكبرى، وفي الهوامش السفلى لوظائفها الحضرية، والمتأثرين بفعل هذا القانون ليسوا بالعدد الهين فقد تجاوز عددهم نحو 600 ألف مستأجر، بالإضافة لما يعولون. وهذا الحجم وحده يفوق أضعاف الطاقة الاستيعابية لكل المدن الجديدة مجتمعة التي شيدت خلال هذه الفترة، كما سيلي بيانه.

#### التوسع الأفقي في الزراعة:

بعد عام 1952 تولت الحكومة مسؤولية استصلاح الأراضي، وبدأت هذه المشروعات بإنشاء مديرية التحرير، التي تعد أول تجربة لاقتحام المناطق الصحراوية في مصر، ويقع زمام هذه المديرية شرق طريق مصر إسكندرية الصحراوي، وبلغ جملة ما تم استصلاحه حتى نهاية فترة الخمسينيات نحو 79 ألف فدان، واعتمد نشاط الاستصلاح على الجهود الحكومية والقطاع العام. وتعتبر فترة الستينيات من أكثر الفترات التي شهدت مصر نشاطاً في مجال استصلاح الأراضي؛ حيث تم استصلاح نحو 812 ألف فدان خلال سنواتها، منها 536 ألف فدان خلال الخطة الخمسية الأولى 1965/1960 وحدها، ولولا ظروف النكسة لشهدت فترة الستينيات إضافة مئات الألوف من الأفدنة المستصلحة؛ حيث إنه -وعلى الرغم من وقوع نكسة عام 1967، وما لها من آثار مدمرة على الاقتصاد المصري- فقد تم استصلاح نحو 276 ألف فدان خلال السنوات الخمس الأخيرة من عقد الستينيات.

أما فترة السبعينيات فقد كانت أشد الفترات تراخياً في مجال استصلاح الأراضي الزراعية منذ قيام الثورة وإلى الآن؛ حيث بلغ جملة ما تم استصلاحه طوال هذه الفترة نحو 72 ألف فدان، في حين قدرت المساحة التي تم استقطاعها من الأراضي الزراعية الخصبة -لأغراض النمو العمراني والتجريف والتبوير، خلال هذه الفترة- بأكثر من نصف مليون فدان.

وخلال فترة الثمانينيات والتسعينيات حدث تطور ملحوظ في مجال استصلاح الأراضي، بيد أن اختلاف مفهوم الأرض المستصلحة في البيانات الإحصائية يجعل حصر مساحة الأراضي التي تم استصلاحها خلال هذه الفترة عرضه للتباين والتضارب، فالمفهوم الذي على أساسه تم حصر

الأراضي التي تم استصلاحها في الفترات السابقة، كان يعني إتمام أعمال البنية الأساسية والمرافق العامة، ثم إجراء عمليات الاستصلاح الداخلية، ثم زراعة الأرض لسنة استزراعية واحدة، أما المفهوم الذي اعتمدت عليه بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء لحصر المساحات المستصلحة بدءاً من الثمانينيات وما بعدها، فيقتصر على إنشاء المجاري المائية العامة والطرق على مستوى وحدات مساحة كل منها 3000 فدان، ومن خلال هذا المفهوم، فإن ما تم استصلاحه من الأراضي خلال هذه الفترة يكون قد بلغ نحو 1.5 مليون فدان.

وبعد استعراض أهم ملامح التطور الأفقي للرقعة الزراعية المصرية خلال هذه الفترة، فإنه يمكن هنا تسجيل بعض الملاحظات المهمة، ومنها:

- على افتراض أن كل المساحة المشار إلى استصلاحها خلال عقدي الثمانينيات والتسعينيات قد دخلت فعلياً مراحل الإنتاج، فإن بذلك يكون جملة ما تم استصلاحه منذ قيام الثورة وحتى نهاية القرن العشرين (حوالي نصف قرن)، يكون في حدود 2.4 مليون فدان، وهي مساحة تكاد تساوي ما أضافه محمد علي وحده لمساحة الأرض الزراعية المصرية خلال نحو ربع قرن فقط (نصف الفترة الزمنية)، مع الفارق الهائل بين التكنولوجيا المستخدمة في عملية الاستصلاح خلال فترتي المقارنة.

- المتوسط السنوي لاستصلاح الأراضي في مصر منذ قيام الثورة وإلى الآن بلغ نحو 50 ألف فدان سنوياً، وهو رقم يكاد يكون مساوياً لمتوسط استهلاك الأراضي الخصبة لأغراض أخرى غير الزراعة، وهو ما يعني واقعياً أنه لم تتم إضافة زيادات لمساحة الأرض الزراعية خلال هذه الفترة، بل استبدال الأراضي الخصبة بأخرى مستصلحة.

- في الوقت الذي مثلت فيه نسبة الأراضي التي تم استصلاحها طوال النصف الأخير من القرن العشرين حوالي 30% من جملة الأراضي الزراعية التي كانت موجودة قبل ذلك، بلغ عدد سكان مصر مع نهاية القرن العشرين أكثر من 300% عما كان عليه مع نهاية النصف الأول من القرن العشرين، وذلك يعني ببساطة أن نسبة الزيادة السكانية تعادل نحو عشرة أضعاف نسبة الزيادة في المساحة المزروعة (حتى مع تجاهل ما استهلك من الأرض الزراعية للأغراض العمرانية الأخرى خلال هذه الفترة).

في أوائل التسعينيات بلغت نسبة مساحة الأراضي المستصلحة المنتجة حوالي 17% من جملة الأراضي الزراعية المصرية، ولكنها واقعياً لا تسهم إلا بنسبة 2% فقط من مجموع الدخل القومي الزراعي<sup>(1)</sup>، ويعد هذا المؤشر الرقمي بمثابة دلالة موحية وكافية لآليات النمو الأفقي للرقعة الزراعية المصرية خلال هذه الفترة، والتي تقوم على استبدال الجيد بما هو أقل جودة.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، مرجع سابق، ص 92.

- قامت على المساحات الكبيرة التي تم استصلاحها تجمعات عمرانية جديدة (مثل النوبارية والصاحية)، ذات خصائص مكانية وإنتاجية محددة، وذات تأثير آني محدود في منظومة النسق العمراني الحضري، ولكنها قد تلعب دورًا بالغ التأثير مستقبلاً في هذا النسق، في ضوء آليات مغايرة ومركبات اقتصادية مختلفة عن تلك التي تزامنت مع ظروف نشأتها وتطورها الباكر.

#### التركيب المحصولي:

تتبع المراحل التي مر بها الهيكل التنظيمي للتركيب المحصولي المصري منذ بداية ستينيات القرن العشرين وحتى نهايته يعيد للأذهان على الفور ذلك الهيكل التنظيمي الذي فرضته السياسات الاحتكارية لمحمد علي، ولو أن التاريخ الاقتصادي لمصر الحديثة تم اعتباره لدى منظري السياسات الاقتصادية لمصر الثورة، وكانت الأمور قد سارت في منحى آخر أكثر إيجابية عما آلت إليه الأمور الآن، فمع بداية الستينيات (وإلى نهاية القرن) تدخلت الدولة مركزياً في تحديد المساحات المخصصة لإنتاج المحاصيل الرئيسة<sup>(1)</sup> (وعلى الأخص محاصيل القطن والقمح والأرز والقمص)، وتم احتكار الدولة لتسويق هذه المحاصيل، وإلزام الزراع بتسليم كامل إنتاجهم لمراكز التجميع، من خلال نظام أطلق عليه تجاوزاً التسويق التعاوني.

وطوال هذه الفترة كانت أسعار المحاصيل التي تعود على الزراع أقل كثيراً مما كان يجب أن يحصلوا عليه، في ضوء ارتفاع تكاليف الإنتاج، وفي نطاق الأسعار العالمية، والهدف المعلن لذلك هو دعم المستهلك، حتى ولو كان ذلك على حساب المزارعين أنفسهم، وهم الذين يمثلون أكثر نصف الشعب المطلوب دعمه!! وكنتيجة طبيعية لذلك انصرف الكثير من المزارعين عن زراعة المحاصيل الأساسية إلى زراعة الفاكهة والخضروات والأعلاف.

ومما لا شك فيه أن خريطة العمران الحضري المصري تأثرت وتتاثر بالهيكل العام للتركيب المحصولي وخريطته التوزيعية. ويكفي الإشارة هنا إلى أن المساحة المحصولية للقطن (أحد أهم عناصر صياغة النسق الحضري المصري طوال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين، كما سبق عرضه في الفصول السابقة) قد انخفضت مع نهاية القرن العشرين إلى ثلث ما كانت عليه عند منتصفه، هذا في الوقت الذي ارتفعت فيه المساحة التي تزرع بالبرسيم سنوياً لتصل إلى 2.5 مليون فدان، وحتى لو كان ذلك بفعل ضرورات إخصاب التربة، فإن الذي لا شك فيه أن قطاع الزراعة بتركيبه المحصولي الذي وصل إليه مع نهاية القرن العشرين أصبح في حالة لا تمكنه من القيام بدوره كركيزة لتنمية القطاعات الاقتصادية الحضرية، وعلى رأسها الصناعة.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 311، 312.

وأصبح القطاع الريفي على المستوى الاقتصادي - وللمرة الأولى في تاريخ مصر القديم والحديث - يمثل عبئاً مزدوجاً على القطاع الحضري، فهو من ناحية لم يعد قادراً على تحقيق الكفاية الغذائية حتى لأهله، أو تلبية الحاجات الصناعية للمدن، ومن ناحية أخرى - وكنتيجة لاضطراب أحواله المعيشية (محدودية الأرض، وقلة الإنتاجية، وانخفاض أسعار توريد المنتجات الزراعية ... إلخ) - أصبح الهروب (وليس الهجرة) إلى المدن هو الملاذ الأخير للكثير من أهل الريف؛ حيث لم يعد الانتقال من الريف إلى الحضر نوعاً من الترقى بقدر ما هو ضرورة حياتية حتى من أجل الكثير ممن تبقى من أهل الريف في الريف.

#### الاستثمارات الحكومية في القطاع الزراعي؛

بعد عقد الستينيات الذي شهد تيارات من المد التنموي في جميع القطاعات الاقتصادية، بما فيها قطاع الزراعة، فإن العقود التالية شهدت عجزاً كبيراً في رءوس الأموال والاستثمارات التي توجهها الدولة لقطاع الزراعة (سواء على مستوى الأنشطة الزراعية أو الاستصلاح أو مشروعات الري والصرف)، وذلك قياساً بما يسهم به هذا القطاع في الإنتاج القومي وما تحتاجه الدولة من إسهامات إضافية لهذا القطاع، وتشير بيانات وزارة التخطيط<sup>(1)</sup> إلى أن مجموع الاستثمارات المخصصة للقطاع الزراعي في الفترة من 1990 حتى 1995 سارت بمعدل 10٪ تقريباً من مجموع الاستثمارات القومية، وهي نسبة ضئيلة للغاية، لو وضع في الاعتبار أن معظم مسيرة مصر التنموية ترتبط - في الأساس - بكفاءة أداء هذا القطاع، وهو ما يمكن استنتاجه بسهولة من خلال ما تم عرضه في فصول هذه الدراسة. كما يجب الوضع في الاعتبار ما يتهدد هذا القطاع بفعل المستجدات الاقتصادية الدولية، مثل اتفاقية التجارة العالمية.

#### اتفاقية الجات وأثرها على قطاع الزراعة<sup>(2)</sup>؛

أصبحت مصر عضواً في اتفاقية الجات منذ عام 1970، وهذه الاتفاقية مرت بمراحل متعددة، بدأت منذ عام 1947، حتى انتهت في مراكش بالمغرب عام 1994، لتعلن عن قيام منظمة التجارة العالمية لتحل محل الجات اعتباراً من عام 1995، لتصبح تلك المنظمة مع البنك الدولي وصندوق النقد الدولي الثلاث الذي يقوم بتنظيم وإدارة الاقتصاد العالمي، ويجب هنا ملاحظة أن تحرير التجارة الدولية هنا يعني إزالة كافة القيود التعريفية وغير التعريفية سواء النوعية أو الكمية، وإلغاء المعاملات التفضيلية بين دولتين أو أكثر، وذلك يعني ببساطة أن الاقتصاد المصري في عمومه سوف

(1) موسوعة مصر الحديثة، المرجع السابق، ص 123، 124.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: د. جودة عبد الخالق: مصر والجات 1994، نظرة استطلاعية، ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر (انعكاسات دورة أروجواي على الدول العربية)، مؤتمر قسم الاقتصاد، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، القاهرة 13، 15 يناير 1996، وكذلك د. عبد المطلب عبد الحميد: آلية تعامل القيادات الإدارية مع التحولات الاقتصادية للقرن الحادي والعشرين، بحث منشور ضمن كتاب المؤتمر الثاني لأكاديمية السادات للعلوم الإدارية، القاهرة، ديسمبر 1995.

يدخل في منافسة طاحنة مع اقتصاديات تملك من القدرات التنظيمية والتمويلية والإنتاجية ما تحتاج مصر لعقود طويلة لتدرك بعضاً منها.

وبالنسبة لقطاع الزراعة، فإن الاختلال الهيكلي التي أصبح يعاني منها، وأهمها تلك الحيازات متناهية الصغر، التي ولدها نمط الملكية الزراعية في ضوء قوانين الإصلاح الزراعي حتى أصبح نحو 55% من إجمالي المساحة المنزرعة يقع داخل فئة الحيازة 5 أفدنة فأقل<sup>(1)</sup>، وبمتوسط حيازة داخل هذه الفئة يعادل حوالي 0.8 فدان، بينما المتوسط العام للحيازة لجميع فئات الملكية يعادل حوالي 1.5 فدان، وفي ظل تردّد واضح لدور التعاونيات الزراعية (لأسباب حكومية وغير حكومية)، فإن هذا الهيكل لا يمكنه دخول مثل هذه المنافسة غير المتكافئة، وحتى لو قيل إن هناك مهلة لتوفيق الأوضاع، قد تستمر لأكثر من عشر سنوات منذ اجتماعات مراكش، إلا أن مشكلة نمط الملكية الزراعية في مصر تكمن في أبعادها السياسية / الاجتماعية؛ حيث لم يكن للأبعاد الاقتصادية أي اعتبار في ذلك.

وهي بذلك توضع في مواجهة معكوسة مع إطار تنظيمي دولي لا يعترف إلا بالأبعاد الاقتصادية، وعلى أي حال، فإن بحثنا ليس معنياً بمناقشة تلك الإشكالية بقدر ما هو معني بتأثير الاضطرابات المحتمل حدوثها في القطاع الريفي جراء هذه التطورات، فالبيانات الإحصائية كلها أوضحت أن التعويل على ارتباط الفلاح بأرضه في كل الظروف هو من قبيل التبسيط والتسطيح؛ بل والمغالطة التاريخية السافرة، فالتطورات - كما رصدتها هذه الدراسة - تشير إلى أن تيارات الهجرة العنيفة التي انطلقت من الريف تجاه المدن الكبرى تولدت بفعل مؤثرات أقل حدة من تلك المحتملة بفعل الآثار السلبية لاتفاقيات التجارة العالمية، وعليه يمكن - وبقدر كافٍ من المنطق - توقع أن يفرغ القطاع الريفي نحو نصف سكانه في خلال مدى زمني محدود إذا لم يتم إعادة هيكلته جذرياً عاجلاً وليس آجلاً؛ لأنه في حالة حدوث ذلك، فإن منظومة العمران الحضري المصري ستقلب رأساً على عقب، ويحتاج الأمر لدراسة منفصلة لوضع السيناريوهات المحتملة لذلك.

**أثر التطورات في قطاع الزراعة على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000؛**

- أثر نمط الملكية الزراعية - والذي أصبحت السمة المميزة له هي التناهي في الصغر - إلى تقليل العائد النهائي للأرض الزراعية، وبالتالي إلى انخفاض مستويات الدخل للملاك وأسره، ومن ثم عدم قدرة الأرض على تحمل أعباء معيشتهم، فيضطرون إلى الهجرة، وليس من قبيل المصادفة أن تكون أكثر المحافظات طرداً للسكان<sup>(2)</sup> (المنوفية وسوهاج

(1) حسب بيانات عام 1990، موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الزراعة، مرجع سابق، ص 80.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، من ص 47 إلى ص 67.

وأسيوط بالترتيب)، هي نفسها أقلها من حيث متوسط الحيازة للملكية؛ حيث جاء متوسط الحيازة بالمنوفية 0.87 فدان / مالك، وفي سوهاج 0.99 فدان / مالك، بينما كان في أسيوط 0.8 فدان / مالك، وذلك حسب بيانات عام 1996<sup>(1)</sup>.

• أثر الهيكل العام للتركيب المحصولي على ديناميكية عمل بعض المنظومات العمرانية الحضرية الجزئية، فعلى سبيل المثال انخفضت المساحة المنزرعة قطعاً مع نهاية هذه الفترة إلى نحو نصف ما كانت عليه عند بدايتها، وإذا لم يكن لذلك تأثير سلبي واضح على مصانع الغزل والنسيج؛ نتيجة سياسة الاعتماد على الأقطان قصيرة التيلة المستوردة، وخلط الأقطان بألياف صناعية، فإنها أثرت - بلا شك - على مدن تجميع القطن وحلجه وكبسه، مثل مدن (السنطة، وزفتى، وميت غمر، وأشمون... إلخ)، وكذلك على الصناعات التي تقوم على بذرة القطن (مثل كسب بذرة القطن، وزيت الطعام، والصابون)؛ حيث شهد العقد الأخير من القرن العشرين انخفاضاً واضحاً في إنتاج هذه السلع؛ حيث انخفض إنتاج كسب بذرة القطن من 319 ألف طن إلى 99 ألف طن، بينما انخفض إنتاج زيت الطعام من 357 ألف طن إلى 267 ألف طن، والصابون من 289 ألف طن إلى 168 ألف طن<sup>(2)</sup>.

• أدى إدخال محاصيل جديدة إلى التركيب المحصولي، مثل بنجر السكر الذي يزرع في شمال الدلتا إلى توطين بعض مصانع السكر بالدلتا بعد أن كانت حكرًا على مدن الوجه القبلي، فتوطن مصنع بالزاوية بمركز الحامول، وآخر ببلقاس.

• أدى القصور في الإنتاج الزراعي للحبوب الرئيسية، وعلى رأسها القمح والشعير إلى استيراد كميات هائلة منها، استلزمت إنشاء صوامع عملاقة في مدن الموانئ ومدن التوزيع الرئيسية، وهو ما أدى إلى زيادة التركيز الحضري في محلات بيعها على حساب محلات أخرى، فبعد أن كانت أهم صوامع تخزين الغلال تتوطن في شبين الكوم وسوهاج ومنفلوط وبنى سويف على الترتيب حتى أوائل السبعينيات، أصبحت تتوطن في الإسكندرية والقاهرة ودمياط والسويس على الترتيب في نهاية هذه الفترة، وبذلك يكون نمط وحجم الإنتاج الزراعي، قد ساهم هو الآخر في زيادة مركزية المدن الكبرى.

• مثلت مناطق الاستصلاح التي تم إضافتها للأراضي الزراعية بمصر منذ قيام الثورة وحتى نهاية القرن العشرين فرصة حقيقية (لم تستغل بعد) لتوطن تجمعات حضرية خارج حدود الوادي القديم، فالوادي القديم الذي يضم نحو ستة ملايين فدان يعيش فوقه حاليًا ما

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي (1991، 1996)، يونيو 1997 - ص 92.

(2) المرجع السابق، ص 112، 116، 117.

يقارب 70 مليون نسمة (عام 2000)، بينما الأراضي المستصلحة (المنتجة) التي تضم نحو 17% من مساحة الأراضي الزراعية بالوادي القديم لم تستقطب إلا أقل من 0.4% من هؤلاء السكان، وهو ما يعني أن إستراتيجية التعمير المتبعة تفتقر إلى الآليات الاقتصادية المتكاملة، فإذا كانت مناطق الاستصلاح محكومة بمواضعها في ضوء متطلبات وخصائص الزراعة، فإن الأنشطة الاقتصادية المتكاملة معها لها من المرونة الموقعية ما يساعد على صياغة بعض الأنساق العمرانية المستحدثة والمستقلة نسبيًا عن المنظومة الكلية لعمران الوادي القديم، والتي تتكامل معه.

- أثر التركيب المحصولي الذي تشكل خلال هذه الفترة وما قبلها مباشرة على وسائل النقل الداخلي بشكل مباشر، فتقليص المساحات المزروعة بالمحاصيل الثقيلة (القطن والقصب) لحساب المساحات المزروعة بالخضروات والفواكه تحديداً، أدى إلى تكريس الاعتماد على النقل على الطرق على حساب النقل بالسكك الحديدية، كما كتب شهادة الوفاة للنقل النهري، وهو ما أثر في نمو بعض المدن على حساب مدن أخرى، ولعل معدل النمو الهائل الذي شهدته المدن الواقعة على طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي (مثل بنها وكفر الدوار) خير مثال على ذلك، حيث فاقت في معدلات نموها السكاني في هذه الفترة معدل نمو مدينة طنطا ذاتها، وهي ملتمتة خطوط السكك الحديدية بالدلتا، أما مدن الموانئ النهرية التي ظلت تصارع من أجل بقائها الحضري منذ قيام الثورة، فمنها ما لم تستطع الصمود إلى نهاية الفترة فارتدت إلى الزراعة كوظيفة أولى، كما سيلي بيانه.

- ساعد الاعتماد شبه الكامل على النقل على الطرق إلى نمو عشوائي وسريع للعمران على هذه الطرق، وهو ما أدى إلى استهلاك مئات الألوف من الأفدنة الزراعية حول المدن والقرى على حد سواء؛ حيث تمثل الطرق محفزاً عضوياً للنمو الأفقي والانتشار (الذي يكون في حالتنا هذه على حساب الأرض الزراعية)، بخلاف السكك الحديدية التي تمثل نوعاً من القواطع والمحددات الأرضية للنمو الأفقي لحساب النمو الرأسى (والذي قد يكون أحد عناصر البدائل المطروحة لصياغة مستقبلية لمنظومات العمران الفرعية في بعض مناطق المعمور المصري).

- تشير النسب المتواضعة لنصيب قطاع الزراعة من الاستثمارات الحكومية -والتي لم تتخط 10% من جملة الاستثمارات الحكومية في الفترة من 1990 وحتى 1995؛ بل ووصلت إلى 8.5% عام 1996/1995- إلى أن صانعي القرار في هذه الفترة لم ينظروا بعين الاعتبار

لخطورة التراجع في هذا القطاع، فما توصلت إليه هذه الدراسة يؤكد على أن التنمية الحضرية بمصر لم ولن تتحقق إلا باستقرار هذا القطاع أولاً.

**المصريون العاملون بالخارج<sup>(1)</sup> وأثرهم على منظومة العمران المصري؛**

تمثل تحويلات المصريين العاملين بالخارج أحد أهم موارد النقد الأجنبي (مع ما تدره السياحة والبتروول وقناة السويس)؛ بل إن تحويلات المصريين العاملين بالخارج قد تفوقت على هذه القطاعات، من حيث إسهامها في الناتج المحلي الإجمالي خلال هذه الفترة (بلغت قيمة هذه التحويلات نحو 8 مليار دولار عام 1990)<sup>(2)</sup>؛ بل وتساوت تقريباً من حيث القيمة مع قطاع الصناعة، ويمكن هنا - كاستهلال للعرض التحليلي لأهم التأثيرات المباشرة وغير المباشرة لتحويلات المصريين العاملين بالخارج على الاقتصاد المصري - استعراض رؤية د. جمال حمدان بهذا الصدد<sup>(3)</sup>؛ حيث يرى الآتي: "لعب البترول العربي دوراً مزدوجاً في دفع المد الاستهلاكي عندنا؛ ذلك أن تأثيره يضغط مرتين، مباشرة وغير مباشرة، فهو بدخوله الخرافية السهلة يمثل من ناحية حلقة الوصل أو الموصل الجيد الذي ينقل جزئياً نموذج الاستهلاك الغربي الأوروبي والأمريكي المتطور الباذخ البالغ الترف إلى منطقة الشرق الأوسط والعالم العربي، بحيث فرض عدواه فرضاً على مصر؛ حتى لا تتخلف أو تتقهقر، وبهذا أصبحت مصر محاصرة بين هذين القوسين حصاراً محكماً ومباشراً.

من الناحية الأخرى، فإن مكسب المغتربين المصريين بدول البترول العربي أكثر من نصف تحويلاتها إلى الوطن يتحول إلى تمويل للاستيراد بدون تحويل عملة، وينصب نهائياً في الاستهلاك الترفي الصرف، بينما يتحول نصفها الآخر محلياً إلى ضغوط طلب واستهلاك وتضخم، تضخم منقول وأصيل، مستورد ومولد.

وهكذا - وفي المحصلة - سقطت مصر استهلاكياً بين كرسين: نموذج استهلاك الغرب الأوروبي الأمريكي البالغ التقدم والتطور، ولكن أيضاً البالغ القوة إنتاجياً، وتقليد البترول العربي البالغ الثراء، ولكن البالغ الضعف إنتاجياً، غير أن مصر تخطئ حقاً، وقد أخطأت فعلاً؛ إذ هي سمحت لنفسها - تحت أي اسم أو مبرر - أن تستدرج إلى سباق استهلاكي سفية أو محموم مع أي من هذين الطرفين أو كليهما، فلقد يكون التقدم بالنسبة إلى مصر وفي ظروفها وأوضاعها الخاصة جداً والشاذة أيضاً، هو التقشف لا الاستهلاك والترف، أو قل التقشف شرط التقدم، ولو إلى حين على الأقل".

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: رأفت شفيق بسادة: تحويلات المصريين المغتربين بالخارج، المورد المفقود والأمل المعقود، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990.

(2) المرجع السابق، ص 60.

(3) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق - ص 123، 124.

تلك إذن كانت رؤية د. جمال حمدان -والتي لخص فيها واقع حال دور البترول العربي وتحويلات المصريين العاملين بالخارج على تطور نمط الاستهلاك بمصر خلال الفترة من 1974 حتى 1984، وهو -بلا شك- من أهم المؤثرات غير المباشرة على منظومة العمران المصري (كما سبق توضيحه، وكما سيلي تفصيله)، والمؤثرات العامة لدراسة موضوع العمالة المصرية بالخارج وتأثيرها على الاقتصاد المصري، ومن ثم العمران المصري منذ عام 1976 وحتى نهاية القرن العشرين لم تخرج كثيرًا عن رؤية د. جمال حمدان السابق ذكرها، ويمكن إيجاز أهم هذه المؤثرات في الآتي:

- تختلف المصادر في تحديد عدد المصريين العاملين بالخارج (الهجرة المؤقتة)، فقدرت عام 1983 بحوالي مليوني عامل (دون الإعالة)<sup>(1)</sup>، بينما قدرهم الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء بحوالي 1.7 مليون حسب بيانات تعداد عام 1986، وقدر عددهم بنحو 2.1 مليون<sup>(2)</sup> عام 1990، وبلغ عددهم حسب تعداد عام 1996 نحو 2.2 مليون عامل، أما المهاجرون هجرة دائمة فقد بلغ عددهم في نفس السنة نحو 720 ألف مصري، وعلى أي حال، فإن التمثيل النسبي لعدد المصريين العاملين بالخارج يظل محدودًا بالنسبة لإجمالي سكان مصر، (في حدود 3.5٪ من جملة السكان)؛ ولكنها تساهم من خلال التحويلات النقدية المباشرة بنحو 16٪ من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي، وهي بذلك تكاد تساوي إسهام قطاع الصناعة في الناتج المحلي الإجمالي (كقيمة متوسطة لهذه الفترة)<sup>(3)</sup>.
- تشير الدراسات إلى أن تحويلات المغتربين تمثل نحو 95٪ من التدفقات السنوية للودائع بالبنوك (القطاع العائلي)<sup>(4)</sup>، وهو ما يعني أن معظم المدخرات الشخصية المودعة بالبنوك هي من خلال هذه التحويلات، وذلك يعكس بشدة قدرة هذه التحويلات على التأثير على العمران الحضري بوجه خاص، وذلك باعتبار العلاقة المؤكدة (حسب الرؤية الخلدونية) بين الادخار والرفاهية والنمو الحضري، ويمكن الاستدلال على ذلك بسهولة بالتمدد السرطاني للمدن، الذي بدأ يكتسب معدلاته غير المتصورة، متزامنًا مع نمو هذه التدفقات (بالإضافة لعوامل أخرى بالطبع)، ومعظم ذلك التمدد كان على حساب الأرض الزراعية ومدن القاهرة والجيزة، وسائر مدن عواصم المحافظات، ومعظم المدن الكبرى شاهدة على ذلك بمنتهى الوضوح.

(1) عبد الرحمن فريد: الصادرات المنظورة ودورها في علاج ميزان المدفوعات، العمالة المصرية في الخارج، ندوة تنمية الصادرات وأثرها في الاقتصاد المصري، الإسكندرية، 3 مارس 1983.

(2) رأفت شفيق بسادة: تحويلات المصريين المغتربين بالخارج، مرجع سابق، ص 35.

(3) المرجع السابق، ص 94.

(4) المرجع السابق، ص 98.

- ساهم التركيب الهيكلي للعمالة المصرية بالخارج في زيادة الضغط على العمران الحضري بشكل مؤثر للغاية، فهذا التركيب يشير إلى أن أكثر من 30٪ من العاملين بالخارج عام 1990 (نحو 540 ألف عامل)<sup>(1)</sup>، كانوا يعملون مزارعين قبل هجرتهم، وهو ما يعني توقع انتقال معظمهم بعد العودة إلى سكن المدن، وهم بحساب الإعالة قد يتخطى عددهم مليوني نسمة؛ أي أكثر من ضعف الطاقة الاستيعابية المقدرة لإجمالي المدن الجديدة المخططة بالدلتا والصعيد في هذه الفترة، ناهيك عن تيارات الهجرة الداخلية المتدفقة في الأساس.
- اتسمت هذه الفترة بفقد جزء كبير من تحويلات العاملين بالخارج من خلال التسرب النقدي خارج القنوات المختلفة للاقتصاد الوطني، وهو ما يعني إهدار جزء مهم جداً من أهم مصادر النقد الأجنبي للدولة؛ حيث بلغت نسبة العملات المتسربة إلى إجمالي مدخرات العاملين بالخارج نحو 50٪ في المتوسط خلال الفترة من 1986 وحتى 1990<sup>(2)</sup>، ومن المعلوم أن هذه العملات المتسربة تذهب تلقائياً لتغذية القطاعات الاستهلاكية الاستيرادية في المقام الأول، وهو ما يكاد يؤكد على ما انطوت عليه رؤية د. جمال حمدان للفترة السابقة على هذا المدى الزمني مباشرة.
- ساهمت مدخرات العاملين في الخارج على زيادة حدة المضاربة العقارية داخل المدن، وهو ما أدى إلى ارتفاعات محمومة في أسعار الأراضي، وكذلك الوحدات السكنية، وليس من قبيل المصادفة أيضاً أن المشكلة الإسكانية الحادة التي عانت وتعاني منها مصر بدأت ونمت في ظل الطفرة الهائلة لعائدات تحويلات العمالة المصرية بالخارج، والتي وجد عدد كبير منهم أن الادخار في صورة عقارات وأراضٍ -بغرض التصقيع- يمثل استثماراً أفضل من ودائع البنوك، وهو ما تولدت عنه ثروة عقارية هائلة؛ ولكنها معطلة وغير مأهولة، وكثير من المدن الجديدة يشهد على ذلك.
- ساهمت التدفقات النقدية التي ضختها تحويلات المصريين العاملين بالخارج في القطاع الريفي في إحداث تحويلات جذرية في أنماط الاستهلاك والإنتاج الريفي؛ بل ونمط الإنفاق الكلي للريف، وبدأ عدد كبير من القرى في التخلي عن دوره الإنتاجي التكميلي للإنتاج الزراعي، كما تطورت أساليب البناء لمحاكاة أساليب البناء بالحضر، بغض النظر عن احتياجات التكامل بين السكن والعمل كصفة مميزة للسكن الريفي، وكل ذلك بلا شك مثل

(1) عبد المجيد عبد اللطيف الهندي: المكونات الرئيسة لحجم وخصائص المصريين في الهجرة الخارجية، ورقة بحثية مقدمة لمؤتمر المكونات الرئيسة لخصائص القوى العاملة في حركة الهجرة وانعكاساتها على دول الإيفاد والاستقبال، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، القاهرة، 3-5 مارس 1990.

(2) رأفت شفيق بسادة: تحويلات المغتربين بالخارج، مرجع سابق، ص 112، 113.

ويمثل مقدمات لمراكز إطلاق دفعات جديدة من المهاجرين تجاه المدن الكبرى، كما يمثل أحد أهم عوامل التهام الأراضي الزراعية بزمامات القرى، ويكفي القول إن إجمالي المساحات التي تم التهامها من الأراضي الزراعية حول الكتل المبنية للقرى قد فاق ضعف هذه المساحة المبنية بين عامي 1985 و 2000، حسب تقدير الهيئة العامة للتخطيط العمراني.

## 2- انتشار شبكة النمو الصناعي وتطورات قطاع التجارة الخارجية وتحولات العمران الحضري<sup>(1)</sup>:

بعد حرب أكتوبر 1973، وخلال الجزء المتبقي من عقد السبعينيات، اتجه الاقتصاد المصري إلى مرحلة تنمية الإنتاج وإعادة البناء، ودعم التنمية الاقتصادية، والقدرة الذاتية على النمو (كان ذلك هو الهدف المعلن). وشهدت هذه الفترة تطورات اقتصادية مهمة، سواء في التشريعات أو التوجيهات، فقد صدر عام 1974 قانون الاستثمار لرأس المال العربي والأجنبي؛ بهدف تشجيع الاستثمارات العربية والأجنبية في مصر، وكذلك جذب مدخرات المصريين في الخارج، وأعقب ذلك إعلان سياسة الانفتاح الاقتصادي. كما شهد آخر عقد السبعينيات التوجه نحو إنشاء المدن الصناعية خارج حزام القاهرة والمدن الصناعية التقليدية، وكان لهذا التوجه دوافع كثيرة اقتصادية واجتماعية وبيئية.

وقد بدأ التفكير في إقامة مدن صناعية جديدة بعد حرب 1973، حين بدأت الدولة في تعمير مدن القناة، وفي أثناء تخطيط وتنفيذ برنامج التعمير، ظهر اتجاه يؤيد فكرة إنشاء المدن الجديدة في قلب الصحراء، وإمكانية الاستفادة القصوى من استغلال المساحات الشاسعة بالصحراء، وبناء عليه فقد صدر القانون رقم 59 لسنة 1979 الخاص بإنشاء المدن الجديدة، وقد تم تخطيط هذه المدن على ضوء تجارب الدول المتقدمة في هذه المجال، مثل بريطانيا وفرنسا.

وشهدت هذه الفترة حدوث عدة متغيرات اقتصادية جذرية؛ حيث تم تكثيف إجراءات التحول نحو اقتصاد السوق، وكان أهم هذه التوجهات هو إلغاء نظام التخطيط المركزي، والاستعاضة عنه بأسلوب التخطيط التأشيرى، وإعادة النظر في أولويات الخطة، وتقليص دور القطاع العام، مع الإبقاء على دور الدولة في إدارة الاقتصاد الكلي؛ بهدف (معلن) هو ضمان استقرار الأسعار، والتوازن الداخلي والخارجي، والعدالة في التوزيع، ومنع الاحتكار، والانتقال من مرحلة التصنيع من أجل الإحلال محل الواردات إلى مرحلة التصنيع من أجل التصدير.

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الصناعة، مرجع سابق، من ص 53 إلى ص 103.

وكانت هذه السياسات هي بداية مرحلة جديدة في الاقتصاد الكلي المصري، وبالتالي انعكست آثارها على الصناعة، والتي تغير هيكلها من خلال الخطة الخمسية الأولى (1987/82).

**الخطة الخمسية (1987/82):**

تعتبر هذه الخطة ثاني الخطط الثابتة بعد الخطة الأولى في 1964/60؛ إذ إن الخطة الخمسية 1982/77 كانت متحركة، تتغير أهدافها كلما زادت عليها الضغوط سنة مقابل سنة؛ بفعل عدم وضوح الرؤية الذي سيطر على إعدادها<sup>(1)</sup>.

أما هذه الخطة فقد اتسمت بالثبات؛ بما تضمنته من أهداف تفصيلية يمكن أن توصف بأنها خطة "واضحة الأهداف والأسس"، وهي ذات طابع تطبيقي، توزعت فيه الأهداف الإجمالية على التفاصيل النشاطية وعلى جهات الإسناد الرئيسة؛ بحيث تصبح الجهات على وعي كامل بالأهداف المطلوب بلوغها في الإنتاج.

وقدرت الاستثمارات المستهدفة للخطة<sup>(2)</sup> 8617 مليون جنيه، نصيب القطاع العام منها 6842 مليون جنيه، بنسبة 79.4٪ من الإجمالي، ويخص القطاع الخاص 1775 مليون جنيه بنسبة 20.6٪ من جملة الاستثمارات بالخطة<sup>(3)</sup>.

وجدير بالذكر أن معظم المشروعات التي نفذت خلال هذه الخطة تركزت بالأساس في مدينة القاهرة، ثم الإسكندرية، وتليها مدينة السويس، وهو ما يمثل استمراراً لسياسة التركيز والتكثيف في المراكز الحضرية الكبرى، رغم هدف الخطة المعلن بمراعاة توزيع المشروعات الصناعية إقليمياً، وللأسف يبدو ذلك التوجه وكأنه حتم اقتصادي لا مفر منه، على الرغم من إدراك صانعي وموجهي السياسات الاقتصادية لضرورات تفتيت هذا التركيز، والاتجاه إلى التوزيع الإقليمي للمشروعات، وهو الهدف المعلن لجميع خطط الدولة المتعاقبة منذ الخطة الأولى عام 1960، وعليه فإن الواقع الفعلي لتنفيذ التوجهات السياسية والاقتصادية للدولة والآليات المستخدمة في ذلك تشير إلى مسؤولية هذه السياسات وآليات تنفيذها عن الاختلال الهيكلي الذي تشهده منظومة العمران الحضري المصري إلى وقتنا الحاضر.

**الخطة الخمسية الثانية (1992/88-91/87):**

شهدت أهداف هذه الخطة بعض التحولات عن سابقتها، إلى حد التراجع عن بعض الأهداف، كما شهدت استمراراً لنفس توجه بعض الأهداف الأخرى، وتجدر الإشارة إلى أن التصنيع في تلك المرحلة قد نجح في تخطي كثير من الصعاب، واستطاع أن يحقق بعض الأهداف المرجوة منه بتصنيع

(1) المرجع السابق، ص 54.

(2) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الصناعة، مرجع سابق، ص 56.

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

الكثير من الإنتاج الثقيل، مثل المراحل البخارية حتى سعة 65 طن / ساعة، وخطوط مواسير المياه والصرف الصحي، وعربات السكك الحديدية، وعربات الترام والقاطرات حتى قدرة ألف حصان، وأتوبيسات ولواري، وجرارات وأوعية الضغط، ومصانع الأسمت، وكابلات الكهرباء حتى 66ك.و. وإن كانت معظم هذه الصناعات قد تمت من خلال مصانع تم تشييدها خلال فترة الستينيات<sup>(1)</sup>.

**الخطمة الخمسية الثالثة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (1993/92 - 1997/96)؛**

ثمة تحولات يشهدها قطاع الصناعة خلال هذه السنوات، حيث ينتقل القطاع من بيئة تتصف بتدخل حكومي كبير إلى بيئة تحكمها آليات السوق، في ظل متغيرات إقليمية وعالمية تنطوي على اتجاهات أخرى سلبية، تتمثل في جزء منها في المنافسة الشديدة التي قد تواجه تلك المنتجات في الأسواق العالمية والأسواق المحلية، والجزء الخاص في تحرير التجارة الخارجية وفتح باب الاستيراد لكافة السلع الأجنبية؛ مما ظل يشكل عائقاً أمام تنشيط الصناعة الوطنية، وفي ضوء ذلك تم صياغة أهداف هذه الخطمة.

**بعض الأهداف الرئيسية لهذه الخطمة، وأهم الملاحظات عليها:**

- تزايد اعتماد المجتمع على ذاته سنة بعد أخرى، مع بذل الجهود لارتفاع بالإنتاجية وتحسينها، واستغلال الطاقات المتوفرة مادياً وبشرياً، وصولاً بحجم الإنتاج إلى المستوى الذي يواجه الاستهلاك المحلي المتزايد، مع تحقيق فائض يساهم في تحسين ميزان المدفوعات. (يتطلب تحقيق هذا الهدف اهتماماً كبيراً بتنمية الموارد البشرية، بدءاً من تطوير المناهج التعليمية، والاهتمام بالمستوى النوعي للمؤسسات التعليمية، ومن جانب آخر الاهتمام ببرامج التدريب والتحديث المستمر للبنية الأساسية القائمة لقطاع الصناعة، وهو الأمر الذي سار ببطء شديد لا يتناسب مع السرعة التنموية المستهدفة على المستوى القومي؛ بل إن بعضاً من ذلك شهد تراجعاً حادة مثل المستوى النوعي للخريجين، وتحديث مصانع قطاع الأعمال العام، وهو ما مهد الطريق بعد ذلك لتمكين آليات الخصخصة؛ بها لها من انعكاسات اجتماعية سلبية عديدة قد تتكشف في المنظور القريب).
- بعد تحرر التجارة، وانضمام مصر إلى الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة "الجات"، فإن جهود زيادة الإنتاجية والإنتاج، ورفع مستوى جودته، وانخفاض تكاليفه أصبح أكثر إلحاحاً؛ حتى يمكن الوقوف موقف المنافس في مجالات التجارة الدولية، التي سوف تعمل في شبه السوق الواحدة، ولن يصمد فيها إلا الإنتاج الأجود والأقل تكلفة والمشح لحاجات

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

المستهلكين، هذا إلى جانب دفع العمل في مجال التخصصية وتعديل التعريفات الجمركية. (كما ذكر سابقاً، فإن الارتقاء بالمستوى الكمي والنوعي والكيفي للإنتاج الصناعي مرتبط بمنظومة متكاملة من الأنشطة الحضرية؛ كالتعليم، وتنمية الموارد البشرية، وتنمية الوعي الاستهلاكي... إلخ، وعلى ذلك فإن الخطط القطاعية يجب أن تتكامل في ضوء وحدة الأهداف التنموية لهذه القطاعات على المستوى القومي، وذلك لا يمكن إنجازها إلا من خلال منظومة عمران حضري، تكون متكاملة وظيفياً، ويلعب كل مكون فيها دوراً محددًا ومرسوماً بعناية فائقة؛ لتحقيق التكامل المطلوب، وفي ظل التركيز الشديد على اختزال فاعلية منظومة العمران الحضري داخل حدود المدن الكبرى وما حولها من مدن جديدة - هي في واقع الأمر توابع لها- فإن تحقيق مثل هذه الأهداف الطموحة سيظل موضع شك واقعياً).

- التحديث وتعظيم الإنتاجية في كافة النواحي الإنتاجية والخدمية، ويقع على نفس درجة الأهمية رفع معدل الادخار المحلي الذي يخصص لتوفير التراكم الرأسمالي؛ ليقبل الاعتماد على العالم الخارجي في تنمية الاستثمار. (بالنسبة لرفع معدل الادخار المحلي - وهو بلا شك أحد أهم موجبات ظواهر المد والاستقطاب الحضري كما سبق الذكر - فالغريب في الأمر أن وعاء الادخار المحلي شهد نمواً كطفرات خلال هذه الفترة، حتى في ظل التخفيض المستمر لأسعار الفائدة على الودائع؛ حيث انخفضت بمقدار النصف تقريباً خلال العقد الأخير من القرن العشرين، ولعل تحويلات المصريين العاملين بالخارج مثلت أهم أسباب هذه الطفرات، ولكن من ناحية أخرى، فإن تعاضل حجم الوعاء الادخاري على الرغم من التخفيض المستمر لأسعار الفائدة مع الارتفاع المستمر لمعدلات التضخم، يعني ببساطة شديدة عدم قدرة أصحاب هذه المدخرات على الاستثمار لأسباب عدة، أهمها تردي الوعي الاستثماري، وعدم استقرار الأسواق الإنتاجية المحلية، وهو ما انعكس على تحول الكثير منهم نحو المضاربة العقارية، وما لها من آثار شديدة السلبية على اتزان الهياكل الداخلية لعمران المدن، وما لها من تداعيات اجتماعية حضرية خطيرة، ليس المقام هنا لذكرها).

- ترشيد الاقتراض الخارجي، ومنع الاقتراض لتمويل المشروعات الاستهلاكية، وقصره على المشروعات الاستثمارية التي تزيد من قدرة الدولة على خدمة الدين الخارجي، مع مراعاة فترات سماح تقابل مدد الإنشاء والنضوج، وأن يشمل ذلك المشروعات التي يتعاقد عليها القطاع الخاص بدون ضمان الدولة، كذلك يتم العمل على رفع كفاءة الاستثمار. (بالفعل استطاعت الدولة تثبيت الدين الخارجي خلال هذه الفترة وما بعدها، ولكن ذلك كان على

حساب تعاضم الدين الداخلي إلى درجة غير مسبوقه؛ فقد وصل إجمالي الدين المحلي عام 2005 إلى نحو 511 مليار جنيه، تمثل نحو 95٪ من الناتج المحلي الإجمالي حسب تقرير الجهاز المركزي للمحاسبات<sup>(1)</sup> عن العام المالي 2005/2004، حتى كادت تلتهم معظم وعاء الادخار المحلي؛ حيث إن معظم ودائع البنوك يتم استثمارها في خدمة أدوات الدين الحكومي، وخاصة أذون الخزانة<sup>(2)</sup>، وهو ما يعني تسخير المال الخاص لحساب الاستثمار الحكومي، وهي صورة مقلوبة للتوجهات الحكومية المعلنة، وبما يعني تضيق فرص نادرة لبناء قواعد اقتصادية إنتاجية للمدن، من خلال هذه الفوائض الادخارية، وتمكين القطاع الخاص).

• إتاحة الفرص للقطاع الخاص للإسهام الإيجابي المتزايد في التنمية، كذلك حث وحدات قطاع الأعمال العام للعمل وفقاً لآليات السوق، مع إجراء التغييرات اللازمة في مهام بعض الأجهزة التنفيذية؛ لتقوم بدراسة ووضع السياسات، واقتراح مشروعات، ومتابعة نشاط القطاع المعني على مستوى الاقتصاد القومي. (وقد نجحت جهود الدولة في ذلك إلى حد بعيد، فبعد أن كان الناتج الصناعي للقطاع الخاص لا يتخطى نحو 20٪ من إجمالي الناتج الصناعي خلال عقد الثمانينات، نجده مع منتصف عقد التسعينيات قد بلغ نحو 59٪ عام 1994/93، ثم وصل إلى نحو 63٪ عام 1996/95 حسب تقديرات الجهاز المركزي للتعبة العامة والإحصاء<sup>(3)</sup>).

• ضرورة أن يعمل قطاع الأعمال العام في جهوده التصنيعية على الارتفاع بالجودة وتخفيض التكلفة؛ من أجل الارتقاء بالتصدير والمنافسة في الأسواق الخارجية والمحلية، مع التركيز على اختيار المراكز الصناعية بعيداً عن التجمعات السكانية؛ لخطورة قضايا التلوث، وامتداد الخريطة إلى المجتمعات العمرانية الجديدة، والتوسع في تجهيز مناطق صناعية متكاملة المرافق بالمدن الجديدة ومناطق التعمير؛ لتوطين المشروعات الصناعية بها. (على الرغم من هذا الهدف المعلن، فإن ما صرح به وزير التجارة والصناعة بعد نهاية هذه الخطة بنحو عقد من الزمان يشير إلى أن تطور البنية التحتية لقطاع الصناعة يسير في عكس الاتجاه، وهو ما ينطبق قوله على المناطق الصناعية والمدن الجديدة؛ حيث يصرح بقوله<sup>(4)</sup>: "إننا سنواجه كارثة صناعية خلال عامين إذا لم نطور البنية التحتية التي تخدم هذا القطاع"، كما قال: "إن الفكر

(1) محمد فودة، جريدة المساء، العدد 18256 بتاريخ 2007/4/24، ص 16.

(2) إبراهيم نافع، جريدة الأهرام، العدد 43981 بتاريخ 2007/5/7، ص 36.

(3) الجهاز المركزي للتعبة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 1991، 1996، يونيو 1997، ص 318.

(4) محمد فودة، جريدة المساء، العدد 18271 بتاريخ 2007/5/9، ص 16.

الذي قام عليه تخطيط المدن الجديدة اعتمد على فكر المقاول والمهندس المعماري، وليس بفكر الأعمال المتكاملة، ولذلك لم تتمكن من خلق تجمعات صناعية قوية".

وعلى ذلك فإن الاهتمام بتعظيم العوائد الاقتصادية للمشروعات الصناعية في المدى القصير أدى إلى خلق مشكلات تراكمية خانقة، أو شكت في النهاية أن تؤدي إلى انهيار هذا القطاع حسب تقدير صانعي ومتخذي القرار في هذا الشأن، وما يعيننا هنا هو مصير تلك المدن التي ترتبط بنجاح أو فشل هذا القطاع؛ ومن ثم نمو الاقتصاد الوطني برمته، كما أن تصريح الوزير يعطي تفسيراً - وإن كان مجملاً في حاجة إلى تفصيل - لأسباب اضطراب معدلات النمو الحضري للمدن الجديدة القائمة أساساً على قاعدة اقتصادية صناعية).

- الاهتمام بمعالجة مشاكل البيئة ومنع التلوث، بالقضاء على مشاكل صرف المخلفات الصناعية. (على الرغم من هذا الهدف ذي الأهمية الفائقة، فإن ما آلت إليه الأمور البيئية مع نهاية الفترة ينذر بخطر داهم على البيئة الحضرية برمتها).
- الاهتمام بالصناعات الصغيرة، وبخاصة التي تعتمد على خامات ومواد أولية محلية للاستعانة بالمهارات المتوفرة لدى الصناع الوطنيين، وهي الصناعات المغذية والمكملة والأساسية لنشأة الصناعات المتطورة. (تنمية الصناعات الصغيرة تعد أحد أهم الحلول التخطيطية الناجعة لتوليد قواعد اقتصادية للمدن المتوسطة والصغرى، وقد شهدت تجمعات عدة بعض التجارب الإنتاجية الناجحة خلال فترة حكم محمد علي، ولكنها كانت بمأمن عن مشكلات التسويق - أهم تحديات نجاح الصناعات الصغيرة -، وذلك في ظل سياسة الاحتكار الصناعي، وعلى ذلك فإن الأمر يتطلب خططاً للتنمية المكانية، تعتمد في أساسها على التكامل الوظيفي والإنتاجي لهذه التجمعات الصغرى والمتوسطة؛ حتى يمكن لمثل هذه الصناعات الصغيرة أن تصمد زمنياً؛ حتى تتمكن من تشكيل قواعد اقتصادية تملك من الرسوخ ما يمكنها من مقاومة المتغيرات الاقتصادية المتوقعة، ولعل الغياب النسبي لهذه الرؤية يمكن استقراؤه في فشل العديد من المشروعات الصغيرة، وبعض مشروعات شباب الخريجين والصندوق الاجتماعي للتنمية تشهد على ذلك).
- التخلي تدريجياً عن أسلوب التخطيط المركزي، والأخذ بما يسمى التخطيط التأشيرى، أو ما يسمى بنظام السوق، ويتمثل ذلك في الرقابة على الاحتكارات الخاصة، ومنع قيامها، وتشجيع المنافسة بين الوحدات الإنتاجية، وضمان حسن توزيع الدخل وإدارة المرافق الأساسية، والإدارة الاقتصادية؛ من أجل تحقيق ثبات مستوى الأسعار، وارتفاع مستوى العمالة، وهكذا يجمع نظام التخطيط التأشيرى بين الكفاءة الإنتاجية التي لا يمكن تحقيقها في

ظل التخطيط المركزي، والبعد الاجتماعي الذي لا يمكن تحقيقه عن طريق التفاعل الحر غير المفيد لنظام السوق؛ للوصول إلى إستراتيجية الإصلاح الاقتصادي. (تشير الأرقام القياسية لتطور أسعار المستهلكين خلال فترة تنفيذ هذه الخطة إلى أن الرقم العام على مستوى الحضر في الفترة من 1991 وحتى 1996 قد ارتفع من 214.2 إلى 365.5؛ أي بنسبة نحو 171٪، في حين بلغت هذه النسبة على مستوى الريف نحو 161٪ في نفس الفترة<sup>(1)</sup>، وإذا ما قارنا ذلك بتطور مستوى الدخل لكل من الريف والحضر في نفس الفترة<sup>(2)</sup>، فبالنسبة للحضر بلغت نسبة الزيادة في الدخل النقدي - وليس الحقيقي - نحو 160٪ خلال هذه الفترة؛ أي بفجوة سلبية ظاهرية قدرها حوالي 10٪، بينما بلغت نسبة الزيادة في الريف نحو 120٪؛ أي بفجوة سلبية ظاهرية قدرها حوالي 40٪، وهو ما يعني استمرار تراجع مستوى المعيشة في الريف مقارنة بالحضر، وعليه استمرار تيارات الهجرة المتدافعة من الريف إلى الحضر، وتساوت بذلك، وفي ذلك، السياسات الاشتراكية في الستينيات، وسياسات الانفتاح في السبعينيات، وسياسات تحرير الاقتصاد واقتصاد السوق في الثمانينيات والتسعينيات).

• التركيز على الصناعات التي تتمتع فيها بميزات نسبية لا يعني مجرد الصناعات التقليدية المعروفة مثل المنسوجات والملابس وما شابه ذلك؛ بل إن الأنماط الجديدة لتقسيم العمل الدولي تسمح للبلاد النامية باكتساب مزايا نسبية في دائرة واسعة من السلع في الصناعات الكهربائية والإلكترونية والهندسية والكيميائية.

#### استثمارات الخطة الثالثة:

تقدر الاستثمارات المستهدفة الخاصة بقطاع الصناعة بمبلغ 28 مليار جنيه، خص منها القطاع الخاص مبلغ 13.8 مليار جنيه. (يلاحظ هنا أن استثمارات القطاع الخاص المستهدفة تمثل حوالي 50٪ من جملة استثمارات الخطة، في حين أن نسبة إنتاجها الصناعي بلغ نحو 62٪ من جملة الناتج الصناعي القومي مع نهاية الخطة، وهو ما يؤكد على تراجع كفاءة الأداء الإنتاجي للمؤسسات الصناعية التابعة لقطاع الأعمال العام، وهي التي تضم نحو 80٪ من جملة العاملين في المؤسسات الصناعية + 10 عمال، ولذلك بالطبع مردوده المباشر على تطور وتفعيل كفاءة برامج التنمية الحضرية بالمدن القائمة).

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 1991، 1996، يونيو 1997 - ص 341، 342.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثاني، الاقتصاد، مرجع سابق، من ص 43 إلى ص 56.

ويلاحظ من الوهلة الأولى أن مشروعات هذه الخطة -كسابقتها- تركز معظمها في المدن الكبرى، وفي القاهرة والإسكندرية والسويس بالترتيب وعلى وجه الخصوص، وهو ما يمثل استمراراً لسياسة التركيز والتكثيف المتحكمة في صياغة النسق العمراني الحضري المصري منذ بداية العصر الحديث.

أثر التطورات في قطاع الصناعة على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000، شهدت هذه الفترة عدة تحولات هيكلية في قطاع الصناعة، لعل أهمها بروز دور القطاع الخاص في العملية الإنتاجية الصناعية، حتى أنه استحوذ على نحو ثلثي قيمة الإنتاج الصناعي القومي مع نهاية الفترة، وقد لعبت المدن الجديدة دوراً في تنمية هذه الصناعات؛ حيث تركزت جهود القطاع الخاص نسبياً في هذه المدن (ارتفعت نسبة مساهمة المدن الجديدة في الناتج الصناعي القومي الإجمالي من نحو 9٪ عام 1989 بقيمة 2.3 مليار جنية<sup>(1)</sup>، إلى نحو 15٪ عام 2005 بقيمة 28.7 مليار جنية<sup>(2)</sup>)، ولهذا بالتأكيد أثره على شكل وحجم تطور المدن الجديدة، وعلى أي حال فإنه يمكن إيجاز أهم آثار تطورات قطاع الصناعة على منظومة العمران المصري في هذه الفترة في الآتي:

- شهدت هذه الفترة نمواً ملحوظاً للأنشطة الاقتصادية، وعلى رأسها الصناعة بالمدن الجديدة، ولكن لم يواكب ذلك تطور مماثل لخطط إسكانية، تضمن توطین العاملين بهذه الصناعات الناشئة في مواقع أعمالهم المستجدة؛ بل ظلت تكلفة المعيشة والسكن بالمدن الجديدة أعلى من مثلتها بالمدن القائمة، وخاصة في المناطق العشوائية فيها، وكان من نتيجة ذلك أن توطن معظم العاملين بمدينة العاشر من رمضان على سبيل المثال في القاهرة، وبلبيس والزقازيق والإسماعيلية، وكلها مدن في حاجة إلى تفریغ سكانها لا إلى استيعاب المزيد من السكان، ونفس الحال بالنسبة لمدينة 6 أكتوبر التي تحملت مدينة الجيزة أعباء سكن العاملين فيها مع مدينة القاهرة، ونفس العلاقة بين الإسكندرية ومدينة برج العرب والعامرية، والعلاقة نفسها بين مدن جنوب غرب المنوفية وجنوب البحيرة ومدينة السادات؛ بل إن مدينة القاهرة هي الأخرى تحملت قسطاً كبيراً من إسكان العاملين بمدينة السادات، وعموماً سيتناول هذا الفصل تحليل تجربة المدن الجديدة في مصر بشيء من التفصيل لاحقاً.

- شهد عقد التسعينيات بداية تراجع في تطوير وإحلال مراكز القلاع الصناعية التقليدية، وعلى رأسها صناعة الغزل والنسيج بكل من المحلة الكبرى وكفر الدوار، وميت غمر... إلخ، في الوقت الذي شهدت فيه بعض المدن الكبرى توطین خدمات إقليمية مهمة مثل الجامعات

(1) شريف محمد علي: اقتصاديات المجتمعات العمرانية الجديدة بمصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التجارة جامعة عين شمس، 1998، ص 35.

(2) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، نشرة البيانات القومية، العدد 4، القاهرة، يوليو 2005، ص 19.

والمستشفيات التخصصية والنوادي الرياضية ... إلخ، وشكل ذلك نوعاً من الاختلال الهيكلي للقواعد الاقتصادية لهذه المدن، وهو ما انعكس في تطور أعداد العاملين في قطاع الخدمات بمصر بشكل مذهل خلال هذه الفترة على حساب باقي القطاعات الاقتصادية؛ حيث بلغت نسبة العاملين في قطاع الخدمات الاجتماعية عام 1996 حوالي 30٪ من جملة المشتغلين في جميع القطاعات، وإذا أضيف إليها العاملون في قطاع الخدمات الانتاجية، فإن هذه النسبة ستصل إلى نحو 47٪؛ أي تتساوى مع نسبة العاملين في قطاعي الزراعة والصناعة والتعدين مجتمعين<sup>(1)</sup>، وهو ما يؤثر بالضرورة على إجمالي الدخل المحلي لهذه المدن، ومن ثم مستوى دخول الأفراد فيها، وبالتالي مستوى بنيتها الحضرية ودورها الإقليمي والتكاملي.

- تأثرت المنظومات الصناعية الفرعية بتطورات المركب المحصولي كما سبق القول، فتخفيض المساحات المزروعة قطناً إلى نحو الثلث خلال هذه الفترة، أثر على ميكانيزم عمل منظومات إنتاجية فرعية نشأت وتكونت على الدورة الإنتاجية الزراعية / الصناعية للقطن وخريطتها التوزيعية، ومن ثم بدأت بعض المدن تفقد تدريجياً دورها الوظيفي الذي اكتسبته مع الزمن بفعل هذه الدورة الاقتصادية المركبة للقطن، ومن أمثلة هذه المدن السنطة، وزفتى، والسنبلاوين، وتلا، وأبو حمص ... إلخ.

- ساعدت نشأة المدن الجديدة في الوجه البحري أساساً على زيادة التفاوت التنموي بين الوجهين القبلي والبحري، وحتى بداية إنشاء بعض المدن الجديدة في الوجه القبلي كالمنيا الجديدة وبني سويف الجديدة، فإن طبيعة الصناعات المخططة لهذه المدن تعد صغيرة جداً، بالمقارنة بالمدن الجديدة الأخرى في الشمال، فعلى سبيل المثال بلغت قيمة معامل التوظيف<sup>(2)</sup> (عامل / مليون جنيه) 8.68 في مدينة العاشر من رمضان، بينما بلغت 9 في مدينة السادات، و 12.14 في مدينة 6 أكتوبر، و 10.62 في مدينة برج العرب، أما في مدينة المنيا الجديدة فقد بلغت 42.74 أي أربعة أضعاف مثلتها في مدينة برج العرب، كما بلغت 29.65 في مدينة بني سويف الجديدة أي تفوق ثلاثة أضعاف مثلتها في مدينة العاشر من رمضان، وكل ذلك بالتأكيد وإن كان يصب في مصلحة زيادة فرص العمل بالجنوب، إلا أن محصلته النهائية تصب في اتجاه تراكم رأس المال الحضري في الشمال على حساب الجنوب.

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 1991، 1996، يونيو 1997 - ص 320.

(2) محمود ثابت حسن: رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة أسيوط، عام 2006، مرجع سابق، ص 136.

• اعتمدت معظم الاستثمارات الصناعية الخاصة على رؤوس أموال أجنبية، وشركات عابرة للقارات، وتوكيلات صناعية لشركات عالمية، وهو ما أدى إلى تحويل صافي أرباح هذه الشركات إلى خارج البلاد، ومعظمها من فوائض رأس المال الحضري، حتى أن بعض التقديرات ذهبت إلى أن ما تحصله هذه الجهات الخارجية من أرباح يفوق في مجمله قيمة تحويلات المصريين العاملين في الخارج، والذين تذهب معظم مدخراتهم لتمويل الاستثمار الحكومي، وسد عجز الموازنة العامة للدولة في صورة أذون خزانة، أو تذهب للمضاربة العقارية، وكل ذلك يصب في اتجاه تكوين نظام هش جدًّا لرأسالية المدن المصرية، قابل للانهيار في ظل أي تطورات سياسية مفاجئة.

### التجارة الخارجية (1):

شهد قطاع التجارة الخارجية عدة تطورات مهمة في هذه الفترة؛ وذلك نتيجة ارتباطه بسياسات تحرير سعر صرف الجنيه، ومحاولات التحول عن سياسة التصنيع من أجل الإحلال محل الواردات، إلى سياسة التصنيع من أجل التصدير، كما أثرت سياسة الانفتاح وتحويلات العاملين بالخارج، وتحول أنماط الاستهلاك لدى قطاعات الشعب المختلفة في تطور موقف الميزان التجاري المصري في هذه الفترة.

ويمكن من خلال قراءة تحليلية متأنية لتطور موقف الميزان التجاري المصري منذ قيام الثورة وحتى منتصف العقد الأخير من القرن العشرين، تتبع مسار التنمية الاقتصادية في مصر خلال هذه الفترة، وذلك على افتراض أن الميزان التجاري يعكس مدى تطور الواقع الإنتاجي للدولة مقارنة باستهلاكها. حث تشير الأرقام بوضوح إلى تزايد مستمر في العجز الذي يحققه الميزان التجاري؛ بفعل المؤثرات التي سبق ذكرها<sup>(2)</sup>، واختلال الميزان التجاري يلتهم الفوائض الرأسالية لباقي القطاعات الخدمية (غير المنظورة)، بالإضافة لتحويلات العاملين بالخارج، وهما اللذان يمثلان أهم موارد الدولة الاقتصادية، وعلى ذلك تقل، بل تندر، فرصة تراكم فوائض رأسالية لتقوم بدور الوقود المحرك لتلقائية الدفع التنموي الحضري، والذي تستطيع المدن من خلاله المحافظة على دورها في النسق الحضري.

أثر التطورات في قطاع التجارة الخارجية على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976-2000، كان للتطورات التي شهدتها قطاع التجارة الخارجية آثارها المباشرة وغير المباشرة على منظومة العمران المصري خلال هذه الفترة، ويمكن إيجاز أهم هذه الآثار في الآتي:

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثاني، الاقتصاد، مرجع سابق، من ص 75 إلى ص 88.

(2) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 3.

- أثر هيكل الصادرات المصرية على التركيز على مدن الموانئ في الأساس، على حساب معظم مدن الإنتاج الصناعي، وذلك كنتيجة طبيعية لاحتلال المواد الخام والأولية -وعلى رأسها البترول- لحوالي نصف مكونات هذا الهيكل.
- تركز معظم الإنتاج الصناعي الموجه للتصدير في المدن الجديدة الناشئة، والتي حصلت على مزايا نسبية (مثل الإعفاءات الجمركية على مستلزمات الإنتاج، وفترات سماح ضريبي ... إلخ)، وذلك في ضوء تشجيع الدولة للصناعات التصديرية، وإن كان هذا جانباً إيجابياً شديد الأهمية الاقتصادية، إلا أن ذلك التسارع -غير المخطط في كثير من الحالات- من أجل تنمية الصادرات الصناعية، كان على حساب معدلات إنجاز الخطط المتكاملة لتعمير المدن الجديدة، وهو ما أدى بها في النهاية إلى أن تصبح عبئاً اقتصادياً واجتماعياً (وعمرانياً بالطبع) على المدن القائمة، كما سبق القول.
- أدى تراجع الطلب العالمي على القطن المصري طويل التيلة، وانخفاض أسعاره عالمياً، إلى إعادة نظر الحكومات المتعاقبة خلال هذه الفترة حول جدوى اعتماد مصر على القطن كمحصول نقدي، وبالتالي كانت القرارات المتعاقبة بتخفيض المساحات المزروعة قطعاً (خاصة في ضوء الاحتياج الشديد لهذه المساحات الشاسعة لزراعة محاصيل أخرى، أصبحت ذات قيمة اقتصادية وإستراتيجية أعلى)، حتى وصل الأمر أن المساحة التي أصبحت تزرع قطعاً عند نهاية القرن العشرين لم تزد إلا قليلاً عن ثلث ما كان يزرع قطعاً عند منتصف القرن نفسه، ولهذا التطور تأثيراته المباشرة على منظومة العمران الحضري، خاصة في الدلتا، فهذه الدراسة تبين الدور الذي لعبه القطن في صياغة منظومة العمران المصري طوال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين كما سبق القول، ولذلك فإن إدراك حقيقة آليات نشأة وتطور المدن المصرية في العصر الحديث يجب أن يوضع في الاعتبار عند انتقاء السياسات الاقتصادية، وإلا فإن تكلفة علاج وتسكين الظواهر السلبية التي ستنشأ على ذلك ستفوق أضعاف وأضعاف الأرباح التي ستجنيها هذه السياسات.
- تركزت الطاقات التصديرية في الشمال؛ حيث أهم مصادر المواد الأولية (البترول) في خليج السويس، وشمال الصحراء الغربية، و(القطن) بالدلتا، وكذلك صناعات التصدير بالمدن الجديدة، ومصانع الغزل والنسيج بالدلتا، كما تركزت أهم أسواق تصريف الواردات بالشمال أيضاً؛ حيث بلغت نسبة المواد الخام، و سلع الوقود ومشتقاته، والسلع الوسيطة والاستثمارية نحو 75% من إجمالي حجم الواردات، ويستهلك معظم هذا الحجم في مصانع الغزل والصلب وصناعات التصدير بالمدن الجديدة، وكل ذلك مركز في الشمال، وهو ما أدى إلى تعميق الفجوة

الحضرية بين الشمال والجنوب، والانعكاس الطبيعي لذلك هو تيارات الهجرة المتتالية من الجنوب صوب المدن الكبرى بالشمال.

### إنشاء المدن الجديدة والفرص الضائعة لتصحيح اختلالات هيكل العمران الوطني<sup>(1)</sup>:

يقصد بسياسة إنشاء المدن الجديدة أولاً وقبل كل شيء قراراً سياسياً وتخطيطاً موجهاً لظرف معين، وليس نمواً أو تطوراً طبيعياً لمجتمعات بشرية قائمة، توسعت بشكل تلقائي نتيجة لظروف خارجية أو داخلية، قد تكون اجتماعية أو اقتصادية أو ثقافية أو غيرها<sup>(2)</sup>.

وقد بدأت سياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر منذ عهد الفراعنة، وقد كانت المدن تنشأ في تلك الفترة لأهداف عسكرية أو دينية (وأهم هذه المدن مدينة تل العمارنة التي شيدها إخناتون بالمنيا)، وتوالى إنشاء المدن الجديدة في العصور التالية.

أما سياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر في الفترة المعاصرة فقد بدأت -فيما بعد حرب أكتوبر- بهدف حل مشكلة التكدس السكاني والصناعي في منطقة وادي النيل ودلتاه، وكانت الخطوة الأولى في هذا الاتجاه هي صدور القرار الجمهوري رقم 249 لسنة 1977، والذي نص على تخصيص منطقة تقع بين الكيلو 48 والكيلو 68 من القاهرة -على طريق القاهرة الإسمايلية الصحراوي- لإنشاء مدينة العاشر من رمضان، كأول مجتمع عمراني جديد في مصر، ثم صدر قرار جمهوري آخر عام 1978 بإنشاء مدينة السادات على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي على بعد 90 كيلو متر من القاهرة<sup>(3)</sup>.

وفي عام 1979 صدر القانون رقم 59 المنظم لإنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة، والذي تناول تحديد هيكل التنظيم الإداري الذي سيتم استخدامه في تنفيذ سياسة المجتمعات الجديدة، والحوافز الاقتصادية المقترحة لتشجيع الاستثمارات بها<sup>(4)</sup>، وتلا صدور ذلك القانون التخطيط لإنشاء العديد من المدن الجديدة، والتي وصل عددها إلى أكثر من 20 مدينة جديدة عام 2005.

### أهداف سياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر:

تشير تجربة إنشاء المدن الجديدة في مصر إلى وجود مجموعة من الأهداف العامة تحكم هذه التجربة، ويمكن التعرف إلى هذه الأهداف من خلال دراسة هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة

(1) لمزيد من التفاصيل راجع: محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق.  
 (2) نهي السيد فهمي: المدن الجديدة في مصر - نشأتها وتنميتها ومقترحات بشأن سياسة بديلة، ندوة التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمدن الجديدة، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، أبريل، 1986، ص 23.  
 (3) محمد عبد الكريم علي عبد ربه: تقييم سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر من منظور عام، مؤتمر مستقبل المجتمعات العمرانية الجديدة، مركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية ووزارة الدولة للمجتمعات العمرانية الجديدة، ومجلس وزراء الإسكان والتعمير العرب، القاهرة، مايو 1995، ص 1، 2.  
 (4) المرجع السابق، ص 2.

"المدن الجديدة علامات مضيئة على خريطة مصر 1989 - سلطة الإشراف على تخطيط وتنظيم المجتمعات العمرانية الجديدة"، وكذلك يمكن التعرف إلى هذه الأهداف من الخطط الخمسية للتنمية؛ بحيث يمكن إيجاز هذه الأهداف لسياسة إنشاء المدن الجديدة في مصر<sup>(1)</sup> في الآتي:

- التوسع العمراني في الصحاري المصرية؛ للتخفيف من حدة الازدحام حول النيل ودلتاه.
  - المحافظة على الأراضي الزراعية، والحد من الهجرة من الريف إلى المناطق الحضرية، والتغلب على مشكلة التنافس على الاستخدامات المتعددة للأرض المحدودة لوادي النيل بين الزراعة والعمران من مصانع ومساكن وبنية أساسية.
  - الاستفادة من الموارد المعدنية والسياحية للصحاري المصرية، والتغلب على مشكلة عدم الحصول على عائد من السياحة يتوافق وإمكانات مصر السياحية.
  - مراعاة المتطلبات الحديثة للأمن القومي، من ضرورة عدم وجود مناطق كثيفة سكانياً؛ حيث يؤدي التركيز السكاني في منطقة معينة إلى جعلها أكثر استهدافاً في حالات الحرب.
  - تحقيق التنمية الشاملة، وتحقيق رفاهية المجتمع، من خلال توفير فرص عمل في مختلف المجالات.
  - إيجاد أنماط أفضل للحياة، من خلال قيام المدن الجديدة بتوفير بيئة عمرانية متميزة، بما يتوفر لها من ظروف بيئية واجتماعية.
  - استيعاب المهاجرين من الريف بعيداً عن المناطق الحضرية القائمة.
  - توطین الصناعات في مناطق معينة؛ للاستفادة من وفورات تركيز المشروعات.
  - زيادة الناتج المحلي بزيادة أعداد المشروعات، وتوفير الظروف الملائمة اللازمة لجذب الاستثمارات.
- ويلاحظ أنه لم يتم الإشارة إلى تقليل الفوارق الإقليمية، أو تنمية المناطق المتخلفة اقتصادياً بين أهداف سياسة إنشاء المدن الجديدة.

وإن كان الهدف الرئيس في كل الحالات هو جذب السكان بعيداً عن المناطق الحضرية القائمة؛ لتخفيف الضغط عليها، فإن الأهداف السابقة تختلف في أولوياتها من مدينة لأخرى، فمدينة مثل مدينة السادات تم إنشاؤها بهدف نقل بعض أو كل صلاحيات العاصمة لها، أما مدينة العاشر من رمضان فقد خطط لها من البداية لتكون مدينة صناعية كبرى.

(1) شريف محمد علي أحمد: اقتصاديات المجتمعات العمرانية الجديدة بمصر، مرجع سابق، ص 61، 62، عن وزارة التخطيط، إدارة التخطيط والمتابعة، والخطط الخمسية الثلاث خلال الفترة 1982: 1997م. وكذلك وزارة التعمير والمجتمعات الجديدة والإسكان والمرافق، المدن الجديدة: علامات مضيئة على خريطة مصر، القاهرة، 1989.

أهم المدن الجديدة التي تم إنشاؤها فيما بعد حرب أكتوبر 1973:

كما سبقت الإشارة فقد زاد عدد المدن الجديدة التي بدأ إنشاؤها في مصر في الفترة من عام 1973 وحتى عام 2005م عن عشرين مدينة، وتختلف تلك المدن في درجة استقلالها عن المدن القائمة، كما تختلف في أنشطتها الاقتصادية وفي أحجامها، وتوجد العديد من التصنيفات للمدن الجديدة وفقاً لهذه المعايير.

ويمكن التمييز بين ثلاثة أنواع رئيسة<sup>(1)</sup> من المدن الجديدة التي تم إنشاؤها في مصر، وهي المدن المستقلة، والمدن التابعة، والمدن التوأمة.

#### أ - المدن المستقلة:

وهي المدن التي تنشأ على قواعد ومقومات اقتصادية خاصة بها، وتقام في مواقع تبعد عن المدن القائمة بمسافات كافية، تضمن لها الاستقلال التام إلا فيما يرتبط بالعلاقات التبادلية، وتتوغل تلك المدن داخل الصحراء بعيداً عن الوادي، ومن أمثلة تلك المدن المستقلة (نظرياً ونسبياً) مدن العاشر من رمضان والسادات وبرج العرب الجديدة.

#### ب- المدن التابعة:

وهي المدن التي تقام حول المدينة الأم، وبالقرب منها؛ لامتصاص الكثافة السكانية المتزايدة على المدى القصير، ولتخفيف العبء عن مرافق المدينة الأم، ومن أمثلة تلك المدن مدينتا بدر والعبور، كما يمكن حالياً ضم مدينة السادس من أكتوبر إلى هذا التصنيف، وعلى رأسه.

#### ج- المدن التوأمة:

وهي تمثل توسعاً عمرانياً لمدن قائمة في الأراضي الصحراوية المتاخمة لها، وبالرغم من وجود قواعد اقتصادية لتلك المدن الجديدة، إلا أنها على اتصال وثيق بالمدينة الأم في بعض المستويات الأعلى من الخدمات، ومن أمثلة تلك المدن التوأمة مدن بني سويف الجديدة، والمنيا الجديدة، وأسوان الجديدة.

#### أساليب تمويل إنشاء المدن الجديدة بمصر:

تم تمويل إنشاء المدن الجديدة في مصر من خلال ثلاثة مصادر تمويل مختلفة، هي<sup>(2)</sup>:

- التمويل العام: وهو المبالغ التي يتم تخصيصها للمدن الجديدة في الخطط الخمسية للتنمية الاقتصادية، وتقدم إما في شكل منح لا ترد من وزارة المالية، أو في شكل قروض من بنك الاستثمار القومي.

(1) هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، مبارك والعمران: إنجازات الحاضر لصنع المستقبل، القاهرة، 2002.

(2) MOHAMED ABD RABO, NEW URBAN SETTLEMENT. OP, CIT, P 154.

• التمويل الذاتي: وهو المبالغ التي تحصل عليها هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة وأجهزة المدن من خلال بيع وتأجير أراضي ومباني المدن الجديدة، أو مقابل الخدمات التي تقوم بتأديتها.

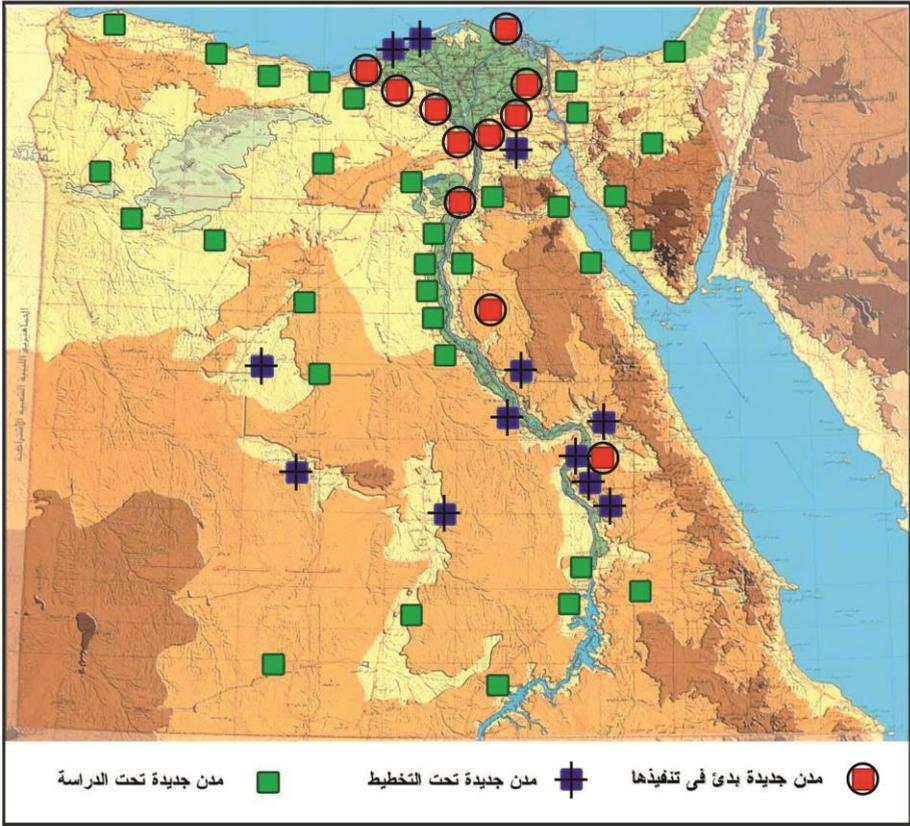
• القروض والمنح: وهو المبالغ التي يتم اقتراضها أو الحصول عليها من المؤسسات التمويلية والبنوك الوطنية والأجنبية.

ويشير واقع حال المدن الجديدة حاليًا إلى أنه لم توجد معايير اقتصادية / اجتماعية واضحة تم استخدامها من قبل هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، أو أجهزة تنمية المدن، عندما تم تحديد أولويات الإنفاق، وهو ما انعكس في صورة نمو حضري مضطرب غير متوازن على المستوى الاقتصادي / الاجتماعي، ومن الطبيعي أن تعتمد هذه المدن الناشئة على المدن القائمة؛ لتلافي الآثار السلبية لهذا الاضطراب، وبالقدر الذي مثلته هذه المدن كمراكز جذب اقتصادي (خاصة مدن الشمال)، مثلت عبئًا سكانيًا مضاعفًا على المدن القائمة؛ حيث فاقت فرص العمل التي تم تحقيقها في بعض هذه المدن عدد السكان الذي تم توطينه بها بكثير (بحساب معدلات الإعالة)، وهي إشكالية كبرى، تعترض هذه التجربة التي يعول عليها في النمو الحضري للقطر كله.

وإلى جانب تلك المدن الجديدة، تم التخطيط لإنشاء تجمعات عمرانية جديدة داخل التجمعات العمرانية القديمة، ويشير حجم السكان والعمالة الاقتصادية المستهدفة في المدن والتجمعات العمرانية الجديدة حتى عام 2017<sup>(1)</sup> إلى اتجاهات سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر كما حددتها وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة. كما يبين شكل رقم (1)<sup>(2)</sup> مواقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة بمصر.

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 4.

(2) المنظور القومي لتنمية أقاليم الجمهورية.



شكل رقم (1)

### موقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة بمصر عام 2000

فإقليم القاهرة الكبرى يحتل النسبة الكبرى من السكان والعمال المستهدفين بالنسبة للإجمالي المستهدف في باقي الأقاليم، فقد استهدف للإقليم أن يستوعب مجتمعات عمرانية جديدة تكفي لاستيعاب 6.113 مليون نسمة، بنسبة 40٪ من إجمالي السكان المستهدف توطينهم في المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر بحلول عام 2017، (يجب هنا ملاحظة التفاوت الحجمي الرهيب بين ما هو مستهدف والواقع الفعلي لطبيعة نمو هذه المدن، سواء بإقليم القاهرة الكبرى أو باقي الأقاليم دون استثناء، فبالإضافة للمبالغة الشديدة في طرح الأهداف التي تفوق كل الإمكانيات المادية والتنظيمية للدولة، فإن واقع الحال الاقتصادي للسكان - كما سبق عرضه - كان يسير عكس الاتجاه اللازم لإعادة التوطين، وهذه المتناقضة هي من الأمور المهمة جداً لتحليل وتقييم تجربة إنشاء المدن الجديدة في مصر).

ويمكن تفسير استهداف استحواذ الإقليم على النصيب الأكبر من السكان وفرص العمل بالمجتمعات العمرانية الجديدة، باحتواء الإقليم على ما يقرب من ربع سكان الجمهورية.

ويأتي إقليم قناة السويس بعد إقليم القاهرة الكبرى من حيث عدد السكان وعدد فرص العمل المستهدفة في المجتمعات العمرانية الجديدة، فمن المستهدف توطين 2.152 مليون نسمة بنسبة 14.2% من إجمالي السكان المستهدف توطينهم في المجتمعات العمرانية الجديدة بحلول عام 2017م، وكذلك توفير 482.75 ألف فرصة عمل، بنسبة 18.2% من إجمالي فرص العمل بالمدن الجديدة، ويمكن تفسير ذلك بأن ذلك الإقليم يتميز بإمكانات تنموية كبيرة من مناطق السياحة الطبيعية والدينية، كذلك توجد ضرورة قومية لتنمية هذا الإقليم؛ باعتباره منطقة لها أهمية إستراتيجية؛ حيث إنه الإقليم المواجه للحدود المصرية الفلسطينية، وهي الحدود المصرية الأرضية الوحيدة مع الكيان المحتل للأراضي الفلسطينية، وعليه دارت كل الحروب المصرية الأخيرة، وقد سبق لإسرائيل احتلال جزء من هذا الإقليم، بما يؤكد على ضرورة إعمارها وتوطينه وتأكيد هويته المصرية، (وإن كان للدكتور جمال حمدان<sup>(1)</sup> رأي في ذلك، مفاده ترجيح عدم المخاطرة بإنفاق أموال طائلة في أراضٍ هي في الواقع مسرح عمليات عسكرية حتمية مستقبلاً، مع إقراره بضرورة التكتيف السكاني والاقتصادي لإقليم القناة، ومعه سيناء، ولكن بأسلوب منهجي مدروس).

وبالرغم من أن إقليم الإسكندرية يأتي في المرتبة الثالثة من حيث عدد السكان المستهدف توطينهم بالمجتمعات العمرانية الجديدة بالإقليم، مقارنة بإجمالي السكان المستهدف توطينهم بالمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر بحلول عام 2017م -والذي يبلغ عددهم 1.774 مليون نسمة بنسبة 11.7%- إلا أن الإقليم يأتي في الترتيب قبل الأخير من حيث عدد فرص العمل في المجتمعات الجديدة بعدد 271.133 ألف فرصة عمل، وبنسبة 10.2% من إجمالي فرص العمل بالمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر عام 2017.

(وهذا بلا شك ينافي منطوق الواقع الاقتصادي للأقاليم الاقتصادية المصرية، ويمكن الاستدلال على ذلك بما حققه هذا الإقليم من خلال مدنه الجديدة من فرص عمل، مقارنة بالأقاليم الأخرى الذي خطط لها أن تفوقه في توليد فرص العمل).

أما أقاليم الصعيد الثلاثة -شمال ووسط وجنوب الصعيد- فقد استهدف أن يتم توطين كل منها بـ 9.8% و9% و9.7% من إجمالي السكان المستهدف توطينهم في المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر بحلول عام 2017م على الترتيب، وإجمالي عدد سكان 4.301 مليون نسمة تقريباً، وإجمالي عدد فرص

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، مرجع سابق، الجزء الثاني، ص 400، 401.

عمل 1.109 مليون فرصة عمل تقريباً، بنسبة 41.78% من إجمالي فرص العمل المستهدفة بالمجتمعات العمرانية الجديدة.

(يجب ملاحظة أن البرامج التنفيذية الزمنية الفعلية لتحقيق هذه الأهداف الكمية، لم تحقق إلا ما نسبته 3% من المستهدف لأقاليم الصعيد الثلاثة، وذلك بعد مرور نحو عقدين من الزمان على اعتماد هذه الخطط التنموية للمدن الجديدة من خلال إستراتيجية التعمير، وما سبقها من خطط جزئية، وذلك لحساب تسارع التنمية للمدن الجديدة بالشمال، فما كانت النتيجة إلا أن رحل وهاجر الكثير من أهل الوجه القبلي ليشغلوا فرص العمل بمدن الشمال الجديدة، ويتوطنوا في مدن الشمال الكبرى القائمة).

أما المجتمعات العمرانية الجديدة في إقليم الدلتا فكانت الأقل سواء في عددها، أو عدد السكان، أو فرص العمل المستهدف توطينها، فالمجتمعات الجديدة مدينتان فقط، هما مدينتا السادات ودمياط الجديدة، والثتان من المستهدف أن يقيم فيهما 770 ألف نسمة، بنسبة 5.1% من إجمالي سكان المجتمعات الجديدة بحلول عام 2017، أما فرص العمل المستهدفة فتصل إلى ما يقرب من 180 ألف فرصة، بنسبة 6.7% من إجمالي فرص العمل المستهدفة في المجتمعات الجديدة.

ويمكن تفسير ذلك بتواضع مساحة الإقليم من جهة، واستغلال أغلب هذه المساحة، والتي تمثل الأراضي الزراعية نسبة 74% منها، وعدم وجود امتدادات صحراوية للإقليم من جهة أخرى.

ويلاحظ -بوجه عام- أن فرص العمل المستهدف تحقيقها بالمدن الجديدة لا تتناسب مع حجم السكان المستهدف لإجمالي هذه المدن، فبينما بلغ حجم السكان الإجمالي المستهدف لهذه المدن أكثر من 15 مليون نسمة، كان عدد فرص العمل المستهدفة أقل من ثلاثة ملايين فرصة عمل، وعلى ذلك فإن معدل الإعالة الفعلي الذي ستحققه هذه الأرقام المستهدفة سيكون حوالي ضعف معدل الإعالة الفعلي الحالي، وذلك يمثل ردة تنموية عن الهدف المتعارف عليه بضرورة تخفيض معدلات الإعالة، خاصة في ضوء التراجع المستمر والحميد لمتوسط عدد أفراد الأسرة بمصر، كما تشير لذلك التعدادات الرسمية الثلاث الأخيرة.

ومعنى ذلك أنه يجب توليد فرص عمل في المدن القائمة للسكان المستهدفين للمدن الجديدة، وهو ما يفقد المدن الجديدة أهم أسباب وجودها؛ لما يترتب على ذلك من مضاعفة التحميل على المدن القائمة، في ظل ما تمثله المدن الجديدة من عناصر جذب سكاني للقطاع الريفي، ربما بشكل أكبر من القطاع الحضري، إذن نحن أمام سياسة تنموية مضطربة الآليات، تتضارب أهدافها مع برامجها الزمنية التنفيذية، وللأسف تتحمل منظومة العمران الحضري المصري القائمة النصب الأعم من كل ذلك.

وعلى أي حال، فإن فكر المنظرين لهذه التجربة يعكس توجهاً لإنشاء مجتمعات جديدة لامتنصاص سكان الأقاليم الأكثر كثافة سكانية، مقابل إنشاء مناطق جذب أخرى من خلال فرص العمل بأقاليم الصعيد والدلتا، والتي تؤدي - في الأجل الطويل - إلى إعادة توزيع سكان مصر بين الأقاليم.

إلا أن الواقع الفعلي لتطور ونمو عدد السكان وفرص العمل بالمدن والمجتمعات الجديدة يكشف صعوبة تحقيق تلك الأهداف، خاصة فيما يتعلق بفرص العمل في ظل السياسات الاقتصادية القائمة، والتوجه نحو الاقتصاد الرأسمالي الحر، وتوقف الدولة عن الاشتراك في العملية الإنتاجية، واقتصار دورها على محاولة تشجيع وجذب الاستثمار الخاص في المناطق المستهدفة، وهو الأمر الذي لا يوجد ما يضمن تحقيقه.

#### تقييم واقع المدن الجديدة في تحقيق أهداف إنشائها:

بعد مرور أكثر من ربع قرن على إنشاء أول مدينة جديدة في مصر المعاصرة عام 1977، فإن تقييم مدى نجاح المدن الجديدة في تحقيق الأهداف المرجوة من إنشائها من جذب السكان خارج الوادي، وزيادة الإنتاج، وخلق فرص عمل منتجة وغيرها، يظهر أن المدن الجديدة لم تحقق أهدافها إلا بقدر محدود، كما يتضح من خلال دراسة العناصر التالية:

- مدى نجاح المدن الجديدة في جذب السكان.
- مدى مساهمة المدن الجديدة في التنمية الصناعية.

#### مدى نجاح المدن الجديدة في جذب السكان:

يعد عدد سكان المدن الجديدة أحد أهم المؤشرات التي توضح مدى نجاح المدن الجديدة في تحقيق أهداف إنشائها وجذب السكان خارج الوادي.

وتشير البيانات المتاحة إلى وجود تفاوت كبير بين عدد السكان الفعلي في المدن الجديدة وعدد السكان المستهدف لتلك المدن، وذلك على الرغم من كبر حجم الساحات التي تم تجهيزها بالمرافق وعدد الوحدات السكنية التي تم تنفيذها بتلك المدن.

فقد تم تجهيز مساحات شاسعة من الأراضي الصحراوية، وتم توصيلها بالمرافق لخدمة الأغراض المختلفة من الإسكان والصناعة والخدمات، كما يوضح الجدول رقم (1).

جدول رقم (1)

مساحات الأراضي التي تم تجهيزها بالمرافق كلياً وجزئياً وتكلفة تجهيزها حتى

(1)2001/6/30

المدينة	أراض الإسكان	أراض صناعية	أراض خدمات وتجارة وسياحة	إجمالي المساحة (الف 2م)	تكلفة المرافق (مليون جنيه)
العاشر	22223	28033	6705	56961	1246.4
15 مايو	5007	1381	6159	12547	351.8
السادات	8070	15130	1357	24557	5707
6 أكتوبر	60333	26094	23822	110249	1638.6
برج العرب الجديدة	6284	9572	2975	18831	501.4
دمياط الجديدة	4712	2328	4194	11234	598.6
الصالحية الجديدة	1768	2685	1535	5988	148.6
النوبارية الجديدة	697	981	5.91	6769	109.3
بني سويف الجديدة	6602	4086	4990	151678	366.8
بدر	7898	5816	2793	16507	568.1
العبور	18818	15734	17884	52436	1539.7
العنيا الجديدة	2159	289	813	3261	255.6
القاهرة الجديدة	117391	-	14789	32180	1883.7
أسيوط الجديدة	1142	495	1066	2703	108.5
طبية	918	-	829	1747	163.4
الشروق	31868	-	2884	34752	1076
الشيخ زايد	22343	-	6183	28526	580
الإجمالي	218233	112624	104069	434926	11706.2

ويوضح الجدول رقم (1) أنه حتى منتصف عام 2001م تم تجهيز حوالي 435 كيلو متر مربع من الأراضي بالمدن الجديدة لخدمة الأغراض المختلفة بتكلفة تجاوزت 11.7 مليار جنيه مصري.

أما الجدول رقم (2) فيوضح عدد الوحدات المنفذة والشاغرة بالمدن الجديدة، والتكاليف الاستثمارية لإنشائها.

## جدول (2)

عدد الوحدات المنفذة بالمدن الجديدة بواسطة هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة<sup>(1)</sup> حتى 2003

التكاليف الكلية بالآلاف جنيهه	نسبة الإشغال %	عدد الوحدات الشاغرة	نسبة التنفيذ %	عدد الوحدات المنفذة	المدينة
462033	91.87	2118	11.55	26044	العاشر من رمضان
256158	99.55	70	6.89	15532	15 مايو
124434	96.50	294	3.73	8405	السادات
947553	97.95	870	18.81	42433	6 أكتوبر
168907	92.71	624	3.80	8565	برج العرب الجديدة
319078	90.99	1023	5.03	11348	دمياط الجديدة
114163	87.84	596	2.17	4902	بني سويف الجديدة
10780	93.45	41	0.28	626	الصالحية الجديدة
110274	99.94	2	1.59	3596	المنيا الجديدة
248694	80.58	2589	5.91	13332	بدر
599158	93.74	1211	8.57	19330	العبور
22000	90.71	176	084.	1894	النوبارية الجديدة
1088618	97.80	717	14.44	32573	التجمعات
741106	92.98	1724	10.89	24572	الشروق
335572	87.56	988	3.52	7939	الشيخ زايد
39503	-	-	0.68	1538	طيبة
80068	-	-	1.30	2930	أسيوط الجديدة
5668.99	94.22	13043	100	225559	الإجمالي

ويوضح الجدول رقم (2) أن إجمالي عدد الوحدات السكنية التي نفذتها هيئة المجتمعات العمرانية بلغ ما يقرب من ربع مليون وحدة، بتكلفة إجمالية أكثر من 5.66 مليار جنيه، وأن نسبة الإشغال بها حوالي 94% (مع ملاحظة أن نسبة الإشغال لا تعني بحال أنها مسكونة، وإنما تعني تم تملكها)، كما يظهر الجدول استئثار أربع مدن من 17 مدينة -وهي مدن العاشر من رمضان و6 أكتوبر والشروق والتجمعات- بأكثر من نصف عدد الوحدات التي نفذتها الهيئة.

في حين بعض المدن الجديدة -حتى من الجيل الأول- لم تستحوذ إلا على ما يقل عن 5% من إجمالي الوحدات التي نفذتها الهيئة، مثل مدينة الصالحية (28.%) و برج العرب (3.8%)، كما يظهر

(1) مجلس الشعب، التقرير السابع للجنة الإسكان والمرافق العامة، أبريل 2004، ص 123، عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية.

التدني الشديد في نسب تنفيذ الوحدات السكنية بالمدن الجديدة بالوجه القبلي، على الرغم من الارتفاع الواضح في نسبة الإشغال حسب بيانات الجدول.

### جدول (3)

عدد سكان بعض المدن الجديدة في عامي 1996 و1997 وفقاً لبيانات هيئة المجتمعات والتعداد العام

المدينة	عدد السكان المستهدف في 1997/6/20م	عدد السكان الفعلي في (بيانات 1997/6/30) هيئة المجتمعات	عدد السكان في تعداد 1996 (بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة)	نسبة عدد السكان الفعلي للمستهدف وفقاً لبيانات الهيئة %	نسبة عدد السكان الفعلي للمستهدف وفقاً لبيانات التعداد %	نسبة السكان في التعداد مقارنةً لنسبة السكان وفقاً لبيانات الهيئة %
بدر	150000	10000	248	6.67	0.17	2.48
15 مايو	250000	150000	65865	60.00	26.35	43.91
برج العرب الجديدة	405000	40000	7016	9.88	1.73	17.54
دمياط الجديدة	140000	50000	6517	35.71	4.66	13.03
الصالحية الجديدة	91000	17000	8133	18.67	8.94	47.84
العائش من رمضان	421000	120000	47839	28.50	11.36	39.87
العوور	276000	7000	991	2.54	0.36	14.16
السادات	339000	64000	192.9	18.88	5.67	30.01
غرب التوبارية	60000	10000	24924	16.67	41.54	249.24
6 أكتوبر	447000	200000	35477	44.74	7.94	17.74
بني سويف الجديدة	66000	10000	203	15.15	0.31	2.03
المنيا الجديدة	66000	0	68	0.00	0.10	0
الإجمالي	2711000	678000	216490	25.01	7.99	31.93

ويوضح الجدول رقم (3) أعداد سكان المدن الجديدة<sup>(1)</sup> وفقاً لبيانات آخر تعداد عام 1996، وكذلك وفقاً لبيانات وزارة الإسكان وهيئة المجتمعات العمرانية في منتصف عام 1997. وتظهر البيانات تفاوتاً شديداً بين عدد السكان الفعلي والمخطط، كما تظهر البيانات تفاوتاً شديداً بين المصدرين، ويمكن في هذه الحالة الاعتماد على بيانات التعداد العام للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء؛ باعتباره جهة محايدة.

ويوضح الجدول رقم (3) كذلك أنه في 12 مدينة جديدة توفرت بيانات كاملة عنها لم تتجاوز نسبة عدد السكان الفعلي في منتصف عام 1997 ثلث عدد السكان المستهدف في تلك السنة، وذلك وفقاً لبيانات هيئة المجتمعات العمرانية، أما وفقاً للتعداد العام فلم تتجاوز نسبة السكان المقيمين في المدن الجديدة في عام 1996 نسبة 8% من المستهدف لمنتصف عام 1997، وكلا النسبتين توضحان

(1) محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق، ص 132.

فشلاً كبيراً في قدرة المجتمعات العمرانية الجديدة على جذب السكان، كما يظهر الجدول تفاوتاً شديداً فيما بين المدن، فقد كانت مدينتا غرب النوبارية و15 مايو المدينتين الكبيرتين في تقارب نسبة عدد السكان الفعليين فيها مع عدد السكان المستهدف بنسبتي 41.54% و 26.35% على التوالي، بينما لم تتجاوز النسبة 1% في مدن أخرى، هي المنيا الجديدة وبدر وبني سويف والعبور؛ حيث كانت النسب كالتالي 0.1% و 0.17% و 0.31% و 0.36% على الترتيب.

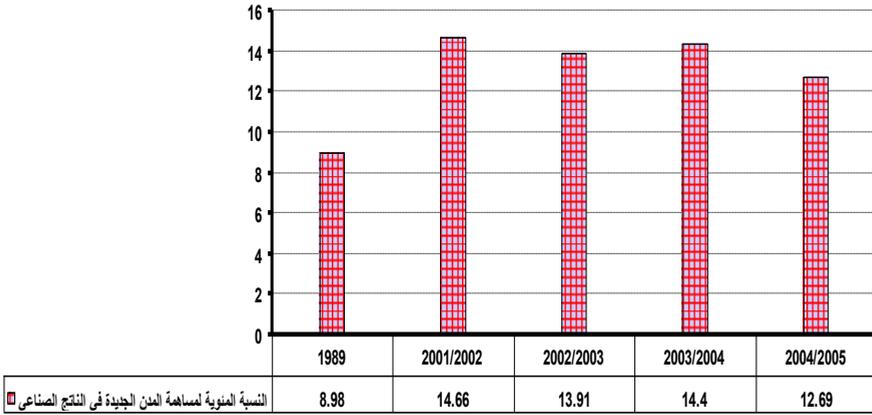
وبمقارنة إجمالي عدد سكان المدن الجديدة - بعد إضافة عدد سكان التجمعات الجديدة حول القاهرة - وفقاً لبيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، والذي قدر بحوالي 617.626 ألف نسمة في سنة 1996 بإجمالي عدد سكان جمهورية مصر العربية في نفس العام، والذي وصل إلى 59.313 مليون نسمة<sup>(1)</sup>، يظهر أن المدن الجديدة - وبعد مرور ما يقرب على 20 سنة من بداية إنشائها، من 1977 إلى 1996 - استوعبت فقط ما يزيد قليلاً عن 1% من إجمالي سكان الجمهورية.

#### تقييم مساهمة المدن الجديدة في التنمية الصناعية؛

كما سبقت الإشارة، فإن أحد أهم أهداف إنشاء المدن الجديدة هو تحقيق التنمية الاقتصادية بصفة عامة، والتنمية الصناعية بصفة خاصة. وتوضح الأشكال أرقام (2 و 3) مدى مساهمة المدن الجديدة في التنمية الصناعية خلال سنوات متفرقة في الفترة من 1989 و 2005.

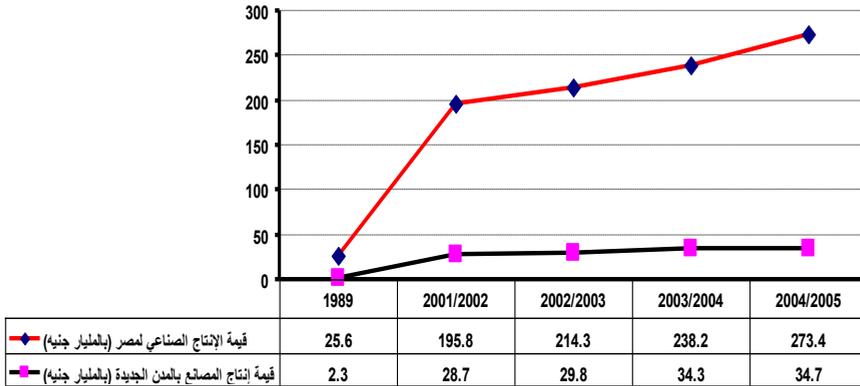
وتوضح الأشكال أرقام (2 و 3) أن المدن الجديدة قد حققت مساهمة كبيرة في الإنتاج الصناعي، وقد تذبذبت قيمة مساهمتها في الإنتاج الصناعي في خلال الأربع سنوات الأخيرة بين 12.7% و 14.9%. وهذه الأرقام توحى - على الرغم من أبعادها الإيجابية - بأنه حتى نهاية القرن العشرين وبعد مرور نحو عشرين عام على بداية إنشاء المدن الجديدة، فإن الاعتماد على المدن القائمة ما زال هو الأساس القاعدي للنتائج القومي الصناعي، ويمكن هنا طرح سؤال وهو: لماذا لم تأخذ أي من المدن الجديدة شكل الطفرة السعودية التي اكتسبتها مدن قائمة لم يتوافر لها نفس القدر من البنية التحتية والاستثمارات العملاقة التي أتاحت لبعض المدن الجديدة، وخير مثال على ذلك مدن شبرا الخيمة وكفر الدوار، والتي بلغ عدد سكانها في نحو عشرين سنة (تماماً مثل عمر بعض المدن الجديدة) نحو ضعف عدد سكان جميع المدن الجديدة بمصر، بما فيها التجمعات السكنية حول القاهرة نفسها، مفارقة في حاجة إلى المزيد من البحث والتنقيب في آليات نمو المدن الجديدة بمصر.

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي 1995: 2003، القاهرة، يونيو 2004.



شكل رقم (2)

النسبة المئوية لمساهمة المدن الجديدة في الناتج الصناعي



شكل رقم (3)

مساهمة المدن الجديدة في الإنتاج الصناعي<sup>(1)</sup> في الفترة بين 1989 و2005

أما الجدول رقم (4) فيوضح مقارنة<sup>(2)</sup> بين عدد العمالة بالمصانع المنتجة بالمدن الجديدة في 2005/6/30 مع عدد العمال المخطط لها في 2017، وتظهر بيانات هذا الجدول إلى أي مدى بلغ اضطراب الخطط التنفيذية للمدن الجديدة في مصر، والتأثير المباشر المحتمل لذلك على مضاعفة الاختلال الهيكلي لمنظومة العمران المصري.

(1) محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق، ص 134.

(2) المرجع السابق، ص 135.

## جدول رقم (4)

## العمالة المخططة في 2017 والعمالة الفعلية في المدن الجديدة في 2005/6/30

المدينة	عدد العمالة المخططة عام 2017	عدد العمالة الفعلية منتصف عام 2005	نسبة العمالة الفعلية للمخططة %
العاشر من رمضان	63000	140501	223.02
15 مايو	21500	3000	13.95
السادات	1166250	18775	16.15
6 أكتوبر	65000	88600	119.38
الصالحية الجديدة	15000	11416	76.11
برج العرب الجديدة	11376	31943	280.79
دمياط الجديدة	62775	5219	8.31
بني سويف الجديدة	64000	1558	2.43
بدر	35000	5522	15.78
النوبارية الجديدة	1237	688	55.62
العبور	54000	23245	43.05
المنيا الجديدة	9600	211	2.20
الإجمالي	518738	319678	61.63

وقبل تحليل بيانات جدول رقم (4) السابق لا بد من التنبه للتحفظات التالية:

- أن بيانات العمالة المخططة لم يتم الإشارة إلى أنها العمالة الصناعية فقط، ولكن غالبية المدن الواردة في الجدول قاعدتها الاقتصادية هي القاعدة الصناعية.
- أن المدن الواردة بالجدول تختلف في عمرها الزمني، وهو ما يؤثر على مدى تمكنها من توفير فرص العمالة المخططة.
- البيانات المستخدمة هي بيانات وزارة الإسكان وهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، والتي يوجد الكثير من التفاوتات التي سجلتها هذه البيانات عند مقارنتها مع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

ويتضح من الجدول رقم (4) أن المدن الجديدة السابقة تمكنت من خلق أكثر من 60% من فرص العمل المخطط لها بحلول عام 2017 في القطاع الصناعي، كما يظهر الجدول وجود تفاوت بين المدن في تحقيقها للعمالة المستهدفة؛ فعلى حين تجاوزت مدينتا برج العرب الجديدة والعاشر من رمضان عدد العمالة المخطط لها بنسب كبيرة؛ حيث زادت العمالة الفعلية عن ضعف العمالة المخططة، فإن مدناً أخرى -مثل المنيا الجديدة وبني سويف الجديدة- لم تتجاوز نسبة العمالة الصناعية الفعلية بها 3% من إجمالي العمالة المخططة عام 2017، وهو ما يؤكد على ما توصلنا إليه أن

سياسات تعمير المدن الجديدة في مصر تركز خلق تفاوتات إقليمية حادة، تزيد من حجم الفجوة التنموية القائمة بالفعل بين أقاليم مصر. وعليه يصبح السؤال: (هل المدن الجديدة في مصر - سياساتها التنموية الحالية- هي جزء من الحل أم جزء من المشكلة أم كليهما معاً)، يمثل ضرورة بحثية قبل التماهي المحموم في انتهاج نفس أساليب التنمية الحالية، أما تكلفة خلق فرصة العمل بالمدن الجديدة فقد تفاوتت بين تلك المدن، ويتم حساب تكلفة فرصة العمل من خلال حساب مقلوب معامل التوظيف، ومعامل التوظيف هو خارج قسمة عدد العمال على رأس المال، ويوضح مقلوب معامل التوظيف حجم رأس المال اللازم لتشغيل عامل واحد، ويوضح الجدول<sup>(1)</sup> رقم (5) رأس المال والعمالة بمصانع المدن الجديدة، وتكلفة خلق فرصة العمل بالمدن الجديدة.

### جدول (5)

رأس المال وقيمة الناتج السنوي وعدد العمال بالمدن الجديدة في 2005/6/30

المدينة	عدد العمال	معامل التوظيف (عامل / مليون جنيه)	مقلوب معامل التوظيف (بآلاف جنيه)
العاشر من رمضان	140501	8.68	115.26
15 مايو	3000	60.00	16.67
السادات	18775	9.00	111.13
6 أكتوبر	77600	12.14	82.34
الصالحية الجديدة	11416	11.74	85.14
برج العرب الجديدة	31943	10.62	94.13
دمياط الجديدة	5219	31.00	32.25
بني سويف الجديدة	1558	29.65	33.72
بدر	5522	11.75	85.12
النوبارية الجديدة	688	8.89	112.52
العبور	23245	6.43	155.57
المنيا الجديدة	211	42.74	23.40
القاهرة الجديدة	852	12.99	77.00
الإجمالي	320530	9.67	103.43

يوضح الجدول رقم (5) أن إجمالي رأس المال الصناعي المستثمر بالمدن الجديدة تجاوز 33.153 مليار جنيه في 2005/6/30، ووصل عدد العاملين بالصناعة في المدن الجديدة أكثر من 320.5 ألف عامل، وبمقارنة هذا العدد بإجمالي عدد العاملين في قطاع الصناعة في مصر، والذي بلغ حوالي

(1) محمود محمد ثابت: العائد الاقتصادي من إنشاء المدن الجديدة، مرجع سابق، ص 136.

1.559 مليون عامل<sup>(1)</sup> عام 2002، يتضح أن المدن الجديدة استطاعت أن تستوعب ما يزيد عن 20٪ من العمالة الصناعية في مصر.

وتبرز هنا ملاحظة؛ حيث إن المدن الجديدة استحوذت على نحو 20٪ من جملة العاملين بالقطاع الصناعي على مستوى الجمهورية، ولكن لم تتجاوز قيمة الناتج الصناعي لها 15٪ من إجمالي الناتج الصناعي القومي، وهذه العلاقة على غرابتها، فلا يوجد لها إلا تفسير وحيد، وهو أن طبيعة الصناعات بالمدن الجديدة ما زالت تميل للصناعات المتوسطة والخفيفة منها إلى الصناعات الثقيلة عالية القيمة، وهو أمر فيه نظر، ويحتاج إلى توثيق.

أما متوسط تكلفة فرصة العمل بالمدن الجديدة، فقد كانت تزيد عن 103 ألف جنيه / فرصة عمل، وتتفاوت تلك التكلفة من مدينة لأخرى، فقد بلغت أقصاها في مدينة العبور؛ حيث زادت عن 155.5 ألف جنيه، بينما بلغت أدناها في مدينة 15 مايو؛ حيث كانت أقل من 17 ألف جنيه، ولعل ذلك التفاوت الكبير في التكلفة في الحالتين، وكذلك التفاوت بين باقي المدن الجديدة يرجع إلى عاملين أساسيين، هما:

- نوع الصناعات: والتي ترتبط بأحجام رءوس الأموال؛ حيث ترتبط رءوس الأموال الكبيرة بإنشاء الصناعات الثقيلة والصناعات الهندسية، والتي يقل اعتمادها على العمالة بشكل كبير، في حين ترتبط رءوس الأموال الصغيرة بإنشاء الصناعات البسيطة الكثيفة العمالة.
- نوع التقنيات الإنتاجية المستخدمة: والتي تعتمد على أحجام المشروعات الصناعية في كل مدينة، فزيادة أحجام المشروعات ورءوس أموالها تمكن المشروعات من استخدام تقنيات أحدث، وغالبًا ما تكون تلك التقنيات كثيفة رأس المال، ويظهر ذلك من الجدول، ففي كل المدن التي يزيد رأس المال الصناعي فيها عن المليار جنيه تزيد تكلفة فرصة العمل عن 80 ألف جنيه.

ويتضح مما سبق أن المدن الجديدة في مصر، وإن كانت قد أخفقت - بشكل كبير - في تحقيق الهدف الرئيس من إنشائها، المتمثل في جذب السكان خارج الوادي، إلا بشكل محدود، إلا أنها نجحت في جذب رءوس الأموال الصناعية بشكل كبير، كما يتضح من العرض السابق وجود تفاوت شديد في مدى نجاح كل منها في تحقيق الأهداف التي وضعت عند بداية إنشائها.

أثر سياسات إنشاء المدن الجديدة على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000؛ كما سبق الذكر، فإن المدن الجديدة بمصر أسهمت على المستوى الاقتصادي بشكل إيجابي، ونجحت في خلق العديد من فرص العمل، بلغت على مستوى القطاع الصناعي نحو 20٪ من جملة

(1) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، وصف مصر بالمعلومات 2005، مرجع سابق ص 85.

العاملين في هذا القطاع بمصر، إلا أنها لم تنجح في أهم أهداف إنشائها، وهو تقليل الضغط على العاصمةتين ووادي النيل ودلتاه، فكما سبق القول، لم تستوعب المدن الجديدة خلال عشرين عامًا إلا ما نسبته تفوق قليلاً 1٪ من جملة سكان مصر عام 1996، وهي نسبة كونت التجمعات الجديدة حول القاهرة أكثر من ثلثيها، وذلك بلا شك إخفاق شديد للوضوح لسياسات تعمير المدن الجديدة بمصر، أما من ناحية اختيار مواقع المدن الجديدة، وخاصة مدن الشمال الكبرى (العاشر من رمضان، والسادس من أكتوبر، والسادات، وبرج العرب)، فقد جعلت من كل هذه المدن مدن توابع، وليست مستقلة، والتباين الرهيب بين عدد الوظائف التي ولدتها وعدد السكان الذين استقطبتهم هذه المدن حتى نهاية القرن العشرين يشهد بواقعية على ذلك، وعلى أي حال، فإنه يمكن إيجاز أهم آثار سياسات إنشاء المدن الجديدة بمصر على منظومة العمران في الآتي:

- أدت المواقع المختارة لبعض المدن الجديدة في زيادة رقعة المجموع المدني للقاهرة؛ فقد امتد عمران القاهرة حتى أو شك أن يلتحم مع مدينة السادس من أكتوبر، كما امتد العمران على طريق القاهرة الإسماعيلية الصحراوي (الطريق إلى مدينة العاشر من رمضان)، وخاصة أن مدينة الشروق تتوسط المسافة بين القاهرة والعاشر من رمضان، وكذلك امتدت جنوبًا حتى التحمت مع مدينة 15 مايو، وهذا الاتساع الشديد لمساحة مدينة القاهرة، مع وجود حراك اجتماعي نشط - بفعل طبيعة التحولات الاقتصادية - أضاف ثقلًا جاذبًا للسكان، وحمل العاصمة بأعباء بيئية وخدمية، لم ولن تستطيع الاضطلاع بها بكفاءة.
- تأثرت مدينة بلبس بوضوح بفعل قرب موقعها من مدينة العاشر من رمضان؛ بل إن طريق بلبس / العاشر أصبح أحد محاور النمو العمراني النشطة، وقد بدا ذلك واضحًا على النمو السكاني للمدينة في الفترة الأخيرة.
- كان تأثير إنشاء مدينة السادس من أكتوبر شديد الوقع على مدينة الجيزة، وساعد على سرعة وعشوائية تعمير محاور الهرم وفيصل، وما صاحبه من استهلاك لآلاف الأفدنة الزراعية، وتشير بعض الدراسات إلى أن قسمًا كبيرًا من العاملين في مدينة السادس من أكتوبر يقطنون في مدينة الجيزة، ولم يكونوا من سكانها قبلاً؛ أي أن مدينة السادس من أكتوبر بدلاً من أن تجذب السكان إليها جذبتهم إلى مدينة الجيزة المتخمة أصلاً، وهي بذلك (أي مدينة السادس من أكتوبر) أصبحت في هذا الجانب جزءًا من المشكلة وليس الحل. ويكفي القول إن نسبة عدد سكان محافظة الجيزة إلى سكان الجمهورية قفز من 6.6٪ عام 1976 إلى 8.1٪ عام 1996.

• أدى تركيز التنمية في الشمال، وضح استثمارات هائلة في تعمير مدن الجيل الأول الجديدة، والتي توطنت كلها في الشمال (على اعتبار أن الجيزة هي في الواقع جزء من القاهرة الكبرى) إلى تعميق الفجوة التنموية بين شمال مصر وجنوبه، خاصة وأن مدن الوجه القبلي تشهد نموًا سكانيًا متزايدًا، وهو ما انعكسه الأرقام<sup>(1)</sup>، فبعد أن كانت نسبة عدد سكان الحضر بالوجه القبلي (بدون مدينة الجيزة) إلى إجمالي حضر الجمهورية عام 1986 تبلغ 15.1٪، بلغت هذه النسبة 18.5٪ عام 1996، وينعكس ذلك بالتأكيد على تردي مستوى المعيشة؛ ومن ثم توالي تيارات الهجرة نحو الشمال.

• استمرار سياسة تحفيز إنشاء الصناعات المتقدمة بالمدن الجديدة (وهي سياسة رشيدة في حد ذاتها) مع تشديد الضغوط على الصناعات الموجودة بالمدن القائمة (وهي أيضًا سياسة رشيدة في حد ذاتها) سيؤدي في النهاية إلى إضعاف القواعد الاقتصادية للمدن القائمة، خاصة في ظل تحلف سياسات التوطين السكاني بالمدن الجديدة عن سياسات التوطين الصناعي والخدمي، وهو ما ساعد ويساعد على زيادة ارتباك عمل منظومة العمران الحضري القائمة. بالإضافة إلى زيادة أعباء تكلفة الحركة والتنقل على مستوى دخول الأفراد، وهو ما يجعل جهود تحسين البيئة الحضرية تدور في حلقة مفرغة.

### تدهور قطاعات الخدمات والنقل وتداعياتها العمرانية<sup>(2)</sup>؛ قطاع التعليم؛

شهد مجال التعليم عدة تطورات مهمة جدًا خلال هذه الفترة، ولعل الهيكل العام الذي تمت صياغته للتعليم المصري في هذه الفترة هو نفس الهيكل الحالي مع بعض الاختلافات الطفيفة. ومنها أن التعليم الأساسي، الذي يشمل المرحلة الابتدائية والمرحلة الإعدادية، تعليم إلزامي، وذلك اعتبارًا من عام 1981؛ حيث كان الإلزام قبل ذلك مقصورًا على المرحلة الابتدائية، وفي القانون رقم 139 لسنة 1981 المعدل بالقانون رقم 223 لسنة 1988 يضع مسؤوليات كل من وزارة التعليم والمحليات، ويوضح بصفة خاصة أن وزارة التعليم مسئولة عن التخطيط والمتابعة والتقويم والتطوير، وتوفير المواد التعليمية، وعن تحديد مسؤوليات المعلمين ومؤهلاتهم، والمحليات مسئولة عن التنفيذ والمتابعة على المستوى المحلي، وعن تنفيذ التوجيهات القومية العامة، والإشراف على الأنشطة.

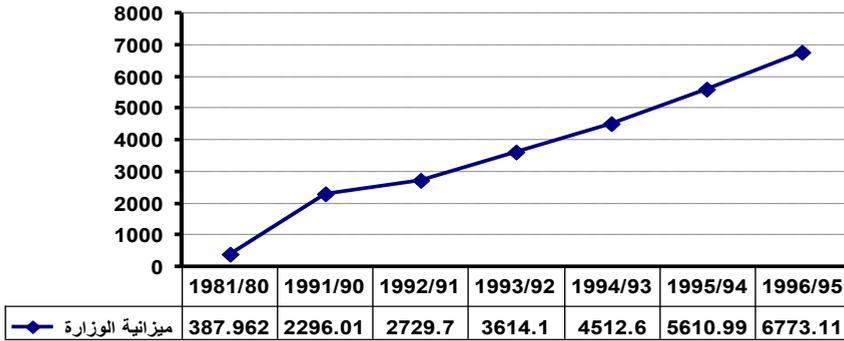
(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1991، ص 11، والكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1997، ص 19.

(2) لمزيد من التفاصيل راجع: موسوعة مصر الحديثة، المجلد الثالث، البيئة الجغرافية، مرجع سابق، من ص 154 إلى ص 168.

وقد عمدت السياسة التعليمية الجديدة إلى إحداث طفرة غير مسبقة للاعتمادات المالية المخصصة في الميزانية العامة للتعليم، كما أنها شجعت الإسهامات والجهود الشعبية في التعليم، كما استمر الاهتمام بالتعليم الفني والجامعي، ولكن مع وجود تفاوت نسبي في الاهتمام بالأول لحساب الثاني.

ويوضح الشكل رقم (4) تطور ميزانية وزارة التربية والتعليم خلال هذه الفترة.

الميزانية بالمليون



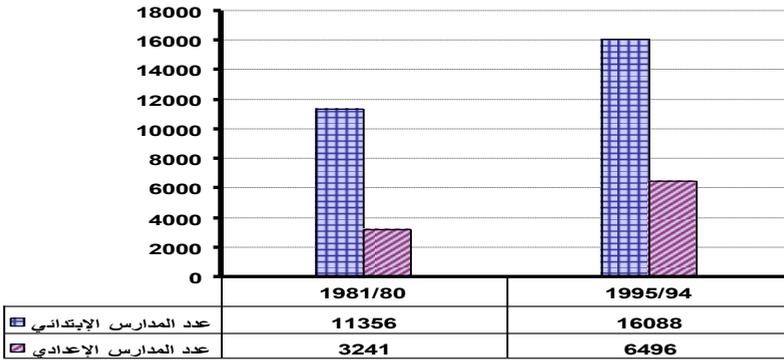
شكل رقم (4)

تطور ميزانية وزارة التربية والتعليم خلال الفترة من 1980 حتى 1996

التعليم الأساسي والثانوي:

ويوضح الشكل رقم (5) التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية خلال هذه الفترة، ويبدو واضحاً حجم التطور الكمي في أعداد المدارس التي تم إنشاؤها خلال هذه الفترة، والتي انتشرت في معظم أرجاء مصر (ريف وحضر)، كما يشير تطور أعداد التلاميذ الملتحقين بهذه المدارس في هذه الفترة إلى وجود اهتمام كبير بمجال التعليم في مصر.

فبالنسبة للتعليم الابتدائي، ارتفع عدد التلاميذ الملتحقين بالمرحلة الابتدائية من حوالي 4.4 مليون تلميذ عام 1979 إلى أكثر من 7.3 مليون تلميذ عام 1995.



شكل رقم (5)

التطور في أعداد المدارس والأقسام بالمرحلة الابتدائية والإعدادية

أما التعليم الإعدادي، فقد شهد تطورًا مماثلًا؛ حيث ارتفع عدد الطلاب المتحقين بالمرحلة الإعدادية من نحو 1.16 مليون تلميذ عام 1980 إلى نحو 3.4 مليون تلميذ عام 1995؛ أي أن عدد تلاميذ المرحلة الإعدادية قد تضاعف حوالي ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة. وبالنسبة للتعليم الثانوي العام، وبالنظر إلى التطور الكمي لعدد المدارس الثانوية خلال هذه الفترة كما يوضحه جدول (6)، فإن لها العديد من الدلالات الموحية، فقد بلغ عدد المدارس الثانوية 216 مدرسة عام 1952، ثم 233 مدرسة عام 1960، ثم 245 مدرسة عام 1970، ثم 528 مدرسة عام 1980؛ حيث تضاعف عدد المدارس في خلال أربعة عشر عامًا.

جدول رقم (6)

تطور وضع التعليم الثانوي

السنة / البيان	عدد المدارس	عدد الفصول	جملة الطلبة
1981/80	528	11898	485867
1995/94	1384	21255	844358

التعليم الفني؛

بالإضافة للتطورات التي شهدتها قطاع التعليم العام بمراحله الثلاثة (ابتدائي - إعدادي - ثانوي)، فإن قطاع التعليم الفني قد تطور كثيرًا خلال هذه الفترة؛ نظرًا 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 63 ألف طالب عام 1980، وصل عام 1991 إلى أكثر من 111 ألف طالب، ثم وصل إلى أكثر من 189 ألف طالب عام 1994.

كما ارتفع عدد مدارس التعليم الفني من 796 مدرسة مع بداية الفترة، لتصل إلى 1551 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:

يلعب التعليم الجامعي دورًا حيويًا في نهضة الأمم والشعوب، والارتقاء بمستوياتها الفكرية والثقافية والمعرفية، وتطوير قدراتها العلمية والتكنولوجية، وتعتمد عليه الدول في إعداد أجيال من القادة والساسة والمفكرين والعلماء، الذين تعتمد عليهم في النهوض والتقدم، وفي هذه الفترة 1976 حتى 2000 ظهر عدد من الجامعات (شكل رقم 6) وهي بالترتيب كالتالي<sup>(1)</sup>:

○ 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.

○ 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.

○ 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.

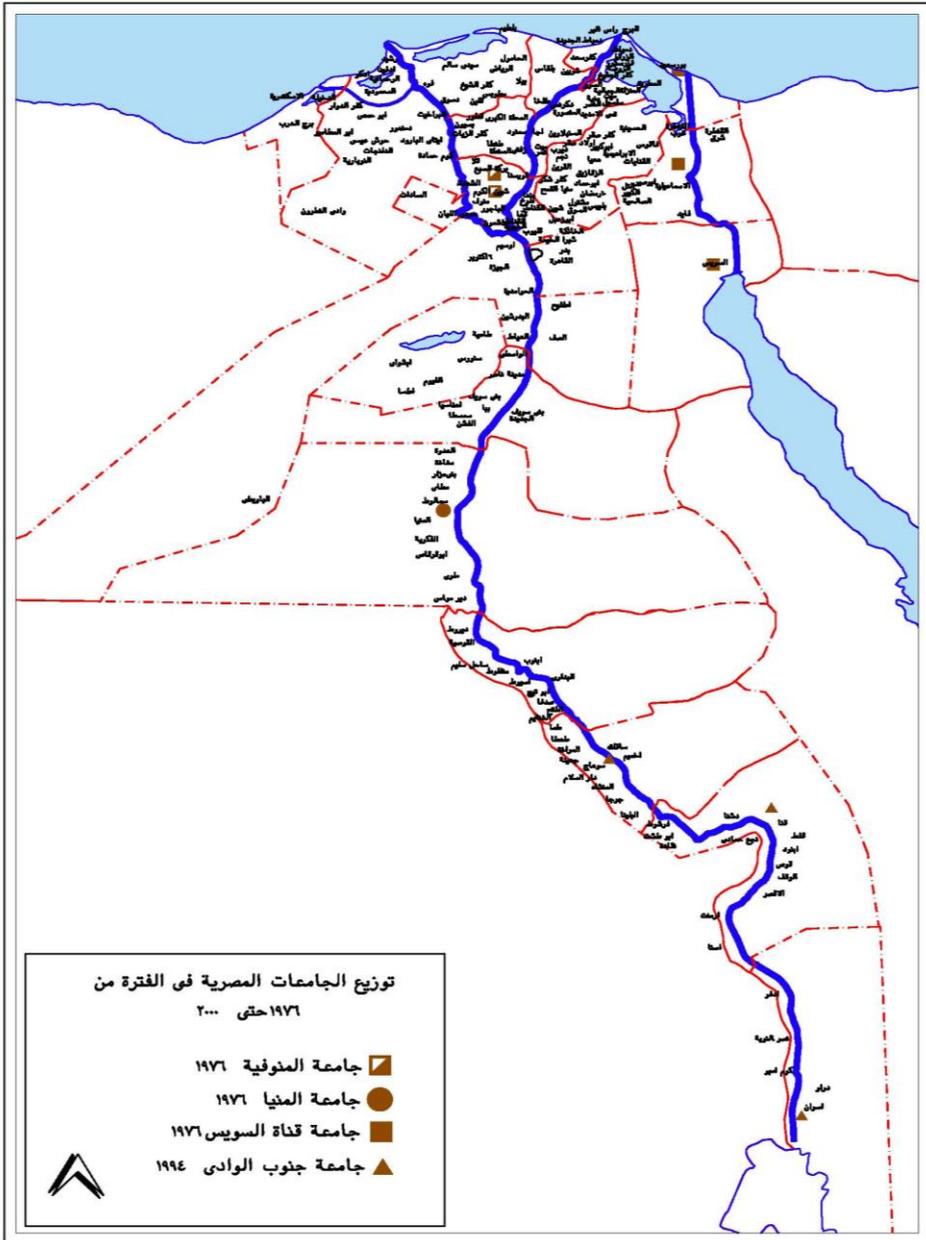
○ جامعة جنوب الوادي 1994:

أنشئت الجامعة عام 1994، وتضم فروع جامعة أسيوط بمدن سوهاج وقنا وأسوان، ومقرها مدينة قنا، وتضم الكليات بمقر الجامعة بقنا (الأداب - العلوم - التربية)، فرع سوهاج (الأداب - العلوم - التربية - التجارة)، فرع أسوان (العلوم - التربية).

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

أثر التطورات في قطاع التعليم على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 - 2000، تمثل التطورات التي شهدها 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) - في إحداث تغيرات جوهرية في هيكل العمالة المصرية في هذه الفترة؛ حيث شهدت هذه الفترة العديد من التحولات في خصائص القوى العاملة، وهو ما انعكس (بالإضافة لعوامل أخرى) على هيكل التصنيف الوظيفي للمدن المصرية.
- نظراً لعدم مواكبة توزيع مشروعات التنمية الحضرية إقليمياً للتطورات الكمية 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 عام 1976 (باستثناء جامعة جنوب الوادي التي أنشئت عام 1994)، ولما كانت أعداد خريجي مدارس الثانوي تقدر بمئات 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 العاصمتان والقاهرة الكبرى على وجه الخصوص (لاحظ الانفجار الحجمي لمدينة الجيزة خلال هذه الفترة).
- ساعد التطور الكبير الذي شهدته قطاع التعليم، ثم مع تداعيات سياسة الانفتاح الاقتصادي، إلى سرعة التحول السلبي في الأنماط الاستهلاكية للمجتمع المصري، سواء على مستوى الريف أو الحضر، وهو ما انعكس بعد ذلك على تغير نمط الإنتاج بالتبعية، وبالتالي على هيكل وظائف المدن المصرية.
- بنشأة الجامعات الإقليمية في هذه الفترة، تأكد دور الأنساق الحضرية الفرعية بالذلتا، والتي أصبح أساسها قطاع الخدمات؛ حيث لم توظن مشروعات صناعية بالذلتا لها نفس قدرة الاستقطاب الحضري الذي ولدته هذه الجامعات.



شكل رقم (6)

توزيع الجامعات الإقليمية على أنحاء القطر المصري في الفترة من 1976-2000

## قطاع النقل،

شهد قطاع النقل العديد من التطورات<sup>(1)</sup> التي كان لها بالغ الأثر على منظومة العمران المصري بصفة عامة، وعلى التركيب الداخلي للمدن بصفة خاصة، ولعل أبرز هذه التطورات هو ما شهدته قطاع النقل من تحول عن السكك الحديدية في النقل الإقليمي نحو النقل البري على الطرق بالسيارة، كما شهدت أطوال الطرق المرصوفة بأنواعها طفرات كبيرة، أثرت مباشرة في أنماط النمو الحضري على محاورها، كما شهدت هذه الفترة نهاية النقل النهري تقريباً، وتعد الطفرة في إنشاء وتطوير الموانئ البحرية أحد سمات هذه المرحلة، وإن كانت لم تغير كثيراً من توزيع الثقل النسبي لترتيب الموانئ البحرية المصرية الذي كان في الفترة التي سبقتها.

كما شهدت هذه الفترة تطوراً في استخدام السكك الحديدية داخل المدن، وعلى وجه التحديد مدينة القاهرة، من خلال مشروع مترو الأنفاق، وهو نفس ما ينطبق على الطرق الحرة داخل المدن، ممثلاً في الطرق الدائرية حول القاهرة على سبيل التحديد أيضاً. وكان لذلك كله مردوده المباشر على العمران.

## أثر التطورات في قطاع النقل على منظومة العمران المصري في الفترة من 1976 حتى 2000:

- سجلت هذه الفترة زيادة مطردة في الاعتماد على النقل بالسيارات على حساب باقي أنواع النقل، وهو ما ساعد كثيراً في سرعة النمو العمراني للمدن القائمة، والذي غالباً ما كان على حساب الأرض الزراعية، كما ساهم ذلك بشكل مباشر في زيادة أعداد المدن (إدارياً) كما سيلى بيانه، ناهيك عن التأثير المباشر لذلك في مواصلة حالة التضخم الحجمي والمكاني لمدينة القاهرة، ويعد تنامي ظاهرة ضم القرى إلى المدن من أهم الآثار المترتبة على تطور شبكة الطرق البرية خلال هذه الفترة.
- أدى التراجع المستمر لاهتمام الدولة بتنمية النقل النهري (على الرغم من أهميته وقلة تكلفته) إلى نهاية حتمية للدور الوظيفي الذي كانت تلعبه مدن عدة في الماضي، ويأتي على رأس هذه المدن على سبيل المثال مدينتا جرجا ومنفلوط. ومدن الوجه القبلي بوجه عام تعد هي الأكثر تأثراً بتراجع دور النقل النهري بمصر.
- على الرغم من مضاعفة حجم مكونات شبكة النقل الحديدي (باستثناء إنشاء خطوط جديدة)، إلا أن إهمال أعمال الصيانة والإحلال والتجديد وصل بمستوى خدمة السكك الحديدية إلى أدنى مستوياتها في التاريخ المصري الحديث، وهو ما انعكس على الأحجام المتواضعة للبضائع والركاب الذين يستخدمون هذه الوسيلة كما سبق العرض، وبغض النظر

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 5.

عن كون السياسة العامة للنقل في مصر تعتمد على الوسيلة الأعلى تكلفة (النقل بالسيارات) وهو ما يؤثر في الأسعار النهائية للسلع المنقولة، كما سبق القول في الفصل السابق، فإن تراجع دور هذا المرفق المهم يؤثر بلا شك في استخدامه كموجه ومحدد للنمو العمراني كأحد أهم الآليات المتاحة أمام القائمين على التخطيط الإقليمي للتحكم والتوجيه لهيكل منظومة العمران المستهدف.

- ساعد التحول عن النقل بالسكك الحديدية إلى النقل على الطرق في تبادل بعض الأدوار الإقليمية القائمة على التكوين العقدي (مراكز الربط الإقليمي)، وخير مثال على ذلك هو تنامي الدور الإقليمي لمدينة بنها، التي تتفرع منها معظم الطرق البرية الإقليمية بالدلتا، على حساب مدينة طنطا، التي تتفرع منها شبكة السكك الحديدية الرابطة للدلتا.
- على الرغم من تطوير وإنشاء العديد من الموانئ البحرية في هذه الفترة؛ لتخفيف الضغط عن ميناء الإسكندرية، إلا أن الزيادات المطردة في حجم الصادر والوارد كانت أكبر كثيرًا مما أتاحتها هذه الموانئ، وكما ذكر سابقًا، فإنه حتى عام 1995 كان نصيب ميناء الإسكندرية من تجارة الصادر والوارد يمثل حوالي 90٪ من جملة هذه التجارة، وهو ما انعكس في صورة زيادات سكانية مطردة ومتسارعة.
- ساعد تطوير وسائل النقل -على الرغم من أهميته القصوى- داخل مدينة القاهرة (تنفيذ المرحلة الأولى والثانية لمشروع مترو الأنفاق، والطريق الدائري حول القاهرة) في ظل عدم استحداث آليات عملية وواقعية للتحكم في النمو الحضري المتوقع بفعل هذه المشروعات الكبرى، على ظهور مساحات شاسعة من العشوائيات على الجيوب الزراعية الداخلية في القاهرة الكبرى بوجه عام، وعلى الأطراف بوجه خاص، كما ساهم بشكل مباشر في رفع الكثافة البنائية في العديد من أحياء القاهرة.

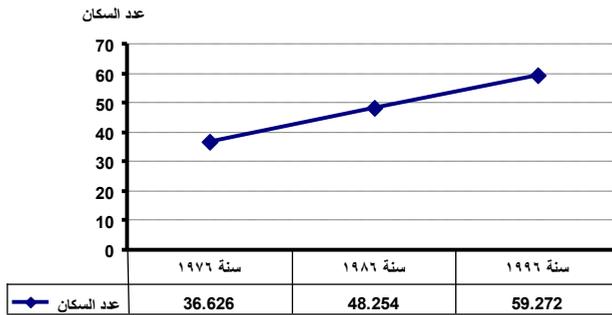
واللافت للنظر هنا، أن السياسات التنموية النوعية التي يراد بها حلول لمشاكل قائمة غالبًا ما تحمل معها مؤثرات سلبية شديدة التعقيد، وذات آثار حضرية مدمرة، يصعب السيطرة عليها في المدى البعيد، وذلك مرده لغياب المنظور التنموي الشامل من جانب، وعدم دراسة التجارب المشابهة في تاريخ العمران المصري الحديث من جانب آخر. فتجارب إنشاء الترام، ومد طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي وتأثيرهما على العمران الحضري على سبيل المثال ما زالت إلى الآن تجارب لم يستفاد من دروسها بعد.

## 5- تقلبات السياسة والاقتصاد وانتكاسات المشروع الوطني للتنمية والتحديث وانعكاسها على منظومة العمران:

شهدت هذه الفترة استمرارًا للتحول عن النظم الاشتراكية، كما شهدت استمرار تنامي ظهور برجوازية المدن (وخاصة المدن الكبرى) بشكل عنيف، وقد استلزمت هذه التحولات اتباع سياسات وآليات كان من محصلتها حدوث تطورات ملموسة في منظومة العمران المصري، مست كل جوانبها (الحجم والوظيفة والتباعد)، كما أدى كثير من هذه السياسات والآليات إلى حدوث تحولات ظاهرة في إيكولوجيا عمران المدن المصرية على اختلاف تصنيفها الحجمي والوظيفي، ويمكن تتبع ذلك من خلال الآتي:

### 1.5 انفجار النمو الحضري - تطور أحجام المدن وفئاتها المختلفة:

تزايد عدد سكان مصر كثيرًا خلال هذه الفترة<sup>(1)</sup> (شكل رقم 7)، فقد بلغ عدد سكانها عام 1976 حوالي 36.626 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر 43.8٪ من هؤلاء السكان، ثم ارتفع عدد السكان عام 1986 ليصل إلى نحو 48.254 مليون نسمة، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 44٪ من جملة السكان، ثم واصل عدد السكان الارتفاع ليصل إلى نحو 59.272 مليون نسمة عام 1996، وشكل سكان الحضر نسبة قدرها 43٪ من جملة السكان.



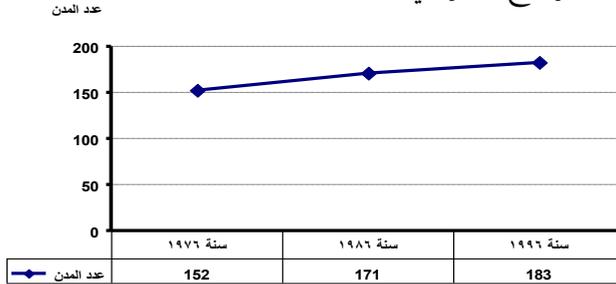
شكل رقم (7)

تطور عدد سكان مصر من تعداد 1976 حتى تعداد 1996

ومن ناحية أخرى، فإن عدد المدن المكونة لمنظومة العمران المصري قد تزايد هو الآخر بشكل ملحوظ، فبعد أن كان عدد المدن عام 1976 يبلغ 152 مدينة، فإن هذا العدد وصل عام 1986 إلى 171 مدينة، بزيادة قدرها 19 مدينة (بها فيها المدن الكبرى الثلاثة: القاهرة والإسكندرية والجيزة)، وبذلك يكون عدد المدن قد ارتفع بنسبة حوالي 12.5٪ من جملة المدن عام 1976، ثم وصل عدد

(1) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 1997، ص 16.

المدن إلى 183 عام 1996، بزيادة قدرها 12 مدينة عن تعداد 1986، وبنسبة حوالي 7٪ من جملة المدن. والشكل رقم (8) يوضح التطور في أعداد هذه المدن خلال هذه الفترة.



شكل رقم (8)

تطور أعداد المدن المصرية من تعداد 1976 حتى تعداد 1996

و يبين الجدول رقم (7) المدن التي ظهرت في تعداد عام 1986 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1976، وكذلك الجدول رقم (8) يوضح المدن التي ظهرت في تعداد عام 1996 ولم تكن موجودة في تعداد عام 1986.

ويتضح من الجدول رقم (7) أن المدن التي استحدثت في تعداد عام 1986 متحولة من قرى إلى مدن، بلغ حجم سكان أكبرها (عام 1986) حوالي 35.5 ألف نسمة (الجمالية)، وحجم سكان أصغرها 4632 نسمة (الباويطي)، كما يتضح دخول أربع مدن جديدة في التصنيف الحضري، هي (العاشر من رمضان، والسادس من أكتوبر، والصالحية، ودمياط الجديدة)، ويلاحظ أنه حتى عام 1986 بلغ عدد سكان أكبر مدينة جديدة نحو 6500 نسمة (العاشر من رمضان)، بينما لم يتجاوز عدد سكان دمياط الجديدة 54 نسمة. وعلى أي حال، فإنه باستثناء مدينة القرين التي سبق لها أن دخلت التصنيف الحضري إدارياً عام 1927، ولم تستمر في هذا التصنيف حتى التعداد التالي، فإن باقي المدن التي تحولت من قرى خلال هذه الفترة لا تختلف عن سابقتها في التعدادات السابقة، من حيث عدم تمتعها بمزايا موضوعية خاصة، وإن كانت قد اكتسبت بعداً موقعياً جديداً؛ بفعل شمولها بشبكة الطرق الإقليمية التي تمددت كثيراً خلال هذه الفترة.

جدول رقم (7)

مدن ظهرت في تعداد 1986 ولم تظهر في تعداد 1976

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	البرلس	5	طامية	9	القرين	13	10 رمضان	17	الصالحية
2	الجمالية	6	دراو	10	أطفح	14	القطرة شرق	18	دمياط الجديدة
3	منية النصر	7	الوقف	11	الرياض	15	الباويطي	19	أولاد صقر
4	القلاليات	8	الواحات البحرية	12	وادي النظرون	16	6 أكتوبر		

أما الجدول رقم (8) فإنه يشير إلى دخول 12 مدينة في التصنيف الحضري لأول مرة عام 1996، من بينها خمس مدن جديدة هي: (السادات، برج العرب، النوبارية الجديدة، بني سويف الجديدة، بدر)، وقد بلغ عدد سكان مدينة برج العرب نحو 35 ألف نسمة، بينما بلغ عدد سكان مدينة بدر نحو 170 نسمة، وعموماً تتميز كل المدن التي تم ضمها إلى التصنيف الحضري متحولة عن قرى في هذا التعداد بصغر أحجامها السكانية، وعدم وضوح أدوارها الإقليمية؛ حيث إن الوظيفة الأولى لكل هذه التجمعات حتى ذلك الوقت كانت الزراعة، كما سيلي بيانه.

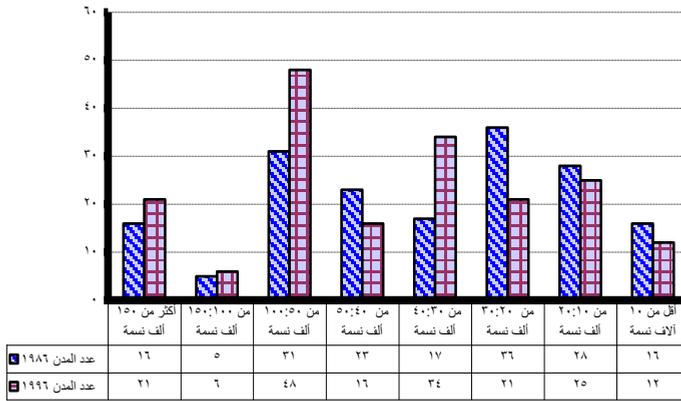
#### جدول رقم (8)

مدن ظهرت في تعداد 1996 ولم تظهر في تعدادات 1986

التسلسل	المدينة	التسلسل	المدينة
1	ميت سلسيل	7	تمى الأمديد
2	كفر البطيخ	8	الفتح
3	السرو	9	برج العرب
4	الروضة	10	النوبارية الجديدة
5	السادات	11	بني سويف الجديدة
6	أبو صير	12	بدر

#### أحجام المدن:

لم تشهد هذه الفترة طفرات حادة في نمو المدن الكبرى؛ بل إنها سجلت معدلات زيادة سكانية سنوية أقل كثيراً من تلك التي شهدتها المدن المتوسطة، والاستثناء الوحيد في ذلك هو حالة مدينة السويس، التي ضاعفت عدد سكانها بين عامي 1986، و1996؛ وذلك كان بسبب اكتمال أعمال التعمير، وعودة جميع المهجرين، بالإضافة إلى التطورات التي شهدتها ميناء السويس في تلك الفترة، ولم يستمر على رتبته الحجمية طوال هذه الفترة من المدن إلا مدن القاهرة والإسكندرية، والجيزة، وشبرا الخيمة، ويلاحظ أن هذه المدن الأربعة يمكن اختزالها في مدينتي القاهرة الكبرى والإسكندرية، وشكل مجموع سكانها عام 1996 ما نسبته 52.1% من جملة سكان الحضر بمصر، وهو ما يمثل استمراراً لسيطرة العاصمتين حجباً على العمران الحضري المصري. والشكل رقم (9) يوضح التطورات الحجمية للمدن المصرية خلال هذه الفترة.



شكل رقم (9)

### تطور الفئات الحجمية للمدن المصرية أعوام 1986 - 1996

ويمكن استقراء الإطار العام للتطورات الحجمية للمدن المصرية خلال هذه الفترة في الآتي:

- بالنسبة لقمة الهرم الحجمي - والذي تحتله القاهرة ومن بعدها الإسكندرية، ثم الجيزة وشبرا الخيمة - فإن الترتيب الحجمي لقمة الهرم لم يطرأ عليه تغيير، وإن كانت مدينة الجيزة وشبرا الخيمة قد ضاعفتا حجم سكانهما بين عامي 1976 و 1996، وذلك بالتأكيد بتأثير واضح من القاهرة، وبدأ الفارق الحجمي بين الإسكندرية والجيزة يتقلص بوضوح، فبعد أن كانت الأخيرة تماثل نصف سكان الأولى عام 1976، أصبحت تزيد عن ثلثي حجم سكانها عام 1996، ويجب هنا ملاحظة أن الاعتدال النسبي الذي شهده نمو مدينة القاهرة خلال هذه الفترة كان على حساب النمو الانفعالي لكل من مدينتي الجيزة وشبرا الخيمة، خاصة وأن مدينة الجيزة تحملت قدرًا كبيرًا من عبء توطين قسم كبير ممن يعملون بمدينة السادس من أكتوبر.
- تراجعت نسبة ما يمثله سكان القاهرة الكبرى (القاهرة والجيزة وشبرا الخيمة)، بالإضافة لسكان مدينة الإسكندرية إلى إجمالي سكان الحضر بمصر خلال الفترة من 1976 إلى 1996، من قرابة الثلثين إلى أكثر قليلاً من النصف، وهذا التراجع لا يمثل نوعاً من إعادة الضبط الهيكلي الفعلي لمكون الحجم في منظومة العمران المصري؛ حيث يجب الوضع في الاعتبار أن هذه الفترة شهدت تحول 23 قرية إلى مدينة، وتم حساب سكانهم كسكان حضر، كما أن هذه الفترة شهدت تمام عودة جميع المهجرين من مدن القناة إلى مدنهم.
- يلاحظ أن المدن الجديدة حتى هذه الفترة لم يكن لها أي تأثير إيجابي في إعادة توزيع السكان؛ بل إنها حفزت النمو السكاني في المدن القائمة (كحالة مدينة 6 أكتوبر وأثرها في نمو كل من

- القاهرة والجيزة، وكحالة مدينة العاشر من رمضان وأثرها في نمو القاهرة وبلبيس والإسماعيلية)، كما أنها حتى ذلك الوقت لم تؤثر في استحواذ كل من القاهرة الكبرى والإسكندرية على نحو 75٪ من جملة الناتج الصناعي القومي حسب القيمة المضافة.
- ثم تأتي بقية المدن العشرة الأولى في الترتيب الحجمي، وقد تبادلت أماكنها كثيرًا خلال هذه الفترة، وإن كانت تدور حول مراتبها الحجمية ولم تبعد عنها كثيرًا، ولم يخرج من هذه الفئة إلا مدينة الزقازيق، لتدخل مكانها مدينة السويس، ويرجع ذلك بالتأكيد لعوامل التهجير والتوطين، والعودة لسكان مدن القناة.
  - استمر تقدم مدينة المحلة على مدينة طنطا في الرتبة الحجمية طوال هذه الفترة، وعلى الرغم من توطين خدمات إقليمية كبرى بمدينة طنطا، إلا أن تأثير التركيز الصناعي بمدينة المحلة تفوق على ذلك، خاصة مع تراجع الأهمية النسبية لموقع مدينة طنطا في ضوء تراجع الأهمية النسبية للنقل بالسكك الحديدية لحساب النقل على الطرق بالسيارات (كما لا يمكن إغفال دور محدودية الأرض المتاحة للنمو بمدينة طنطا).
  - استحوذت المدن العشرة الأولى في الترتيب الحجمي على نحو 62٪ من جملة سكان الحضر بمصر عام 1996، بينما استحوذت القاهرة الكبرى والإسكندرية على نحو 85٪ من جملة سكان المدن في هذه الفئة، وبذلك يكون نحو 95٪ من المدن المصرية لا تستحوذ إلا على أقل من 38٪ من جملة سكان الحضر بمصر عام 1996، وعلى أي حال، فإن الجهود المبذولة حتى الآن لإعادة توزيع السكان من خلال الاعتماد على المدن الجديدة تسير بخطى مضطربة وغير متوازنة بين كفاءة الأداء الاقتصادي لهذه المدن من ناحية، وكفاءة التوطين السكاني من ناحية أخرى، ومن خلال رصد سرعة تنفيذ سياسات التوطين بالمدن الجديدة كما تسير الآن، فإنه يمكن التوقع بأن التحام المدن الجديدة مع الكتلة العمرانية للمدن القائمة سيكون أسبق، وهو ما يدق ناقوس الخطر حيال تحقيق هذه المدن الجديدة لأهدافها المتعلقة بإعادة توزيع السكان وجذبهم خارج الوادي والدلتا.
  - استمرت مدينة أسيوط كمدينة وحيدة من الوجه القبلي (بعد استثناء مدينة الجيزة) ضمن المدن العشر الكبرى، بينما جاء من الوجه البحري ثلاث مدن (المحلة وطنطا والمنصورة، بعد استثناء مدينة شبرا الخيمة)، وحافظت مدينة أسيوط على معدلات نموها السكاني المرتفعة، التي كانت قد بدأت تستعيدتها منذ المراحل الباكرة لقيام ثورة يوليو، واستمرار سياسات تمكينها العاصمي للوجه القبلي، أما مدن الدلتا الثلاثة المشار إليها فقد تراجعت بشدة معدلات نموها السكاني خلال هذه الفترة، فعلى سبيل المثال لم يزد عدد سكان مدينة المحلة إلا نحو 34 ألف

نسمة في الفترة من 1986 إلى 1996، أي بمعدل زيادة سنوية حوالي 0.9٪، وهو معدل قليل نسبياً، يعكس حالة التشبع المكاني، وتوقف الانطلاق الصناعي، وبداية انحسار تمدد القاعدة الاقتصادية للمدينة؛ بفعل تحجيم دور القطاع العام بوجه خاص، وانحسار دور القطن من خلال تقليص مساحاته المزروعة بوجه عام.

- استمر تأثير التوزيع غير المتوازن للمشروعات التنموية على تباين التصنيف الحجمي للمدن بالوجه القبلي عنه بالوجه البحري، ويمكن عرض ذلك في الآتي:

#### الوجه القبلي:

في تعداد عام 1976، كان عدد مدن الوجه القبلي الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى سبع مدن، هي بالترتيب التنازلي (الجيزة - أسيوط - الفيوم - أسوان - المنيا - بني سويف - سوهاج)، وبلغ 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). وفي عام 1986، بلغ عدد مدن الوجه القبلي في هذه الفئة 7 مدن، هي بالترتيب التنازلي (الجيزة - أسيوط - الفيوم - أسوان - المنيا - بني سويف - الأقصر)، وبلغ عدد سكان المدينة الأولى (الجيزة) نحو 15 ضعف المدينة الأخيرة (الأقصر) وهو ما يعني زيادة الاضطراب في الانتظام الحجمي لمدن الوجه القبلي، كما بلغ حجم سكان مدينة أسيوط أكثر من ضعف المدينة الأخيرة، ويلاحظ تقدم مدينة أسوان على كل من مدينة المنيا ومدينة بني سويف، وذلك يرجع لاستمرار عملية الدفع التنموي الذي استفادت منه أسوان منذ الشروع في بناء السد العالي وما بعده، كما لا يغفل تأثير نشاط الحركة السياحية على كل من مدينة أسوان ومدينة الأقصر، التي استطاعت أن تتقدم على مدن قديمة بالوجه القبلي، مثل قنا وسوهاج.

وذلك يعكس التراجع الواضح لمعدلات التنمية بالوجه القبلي بوجه عام، وعدم توازن التوزيع الموقعي للمشروعات التنموية - على قلتها - على أرجاء الوجه القبلي، فمنذ عشر سنوات (عام 1976) فقط كان عدد سكان أسيوط نحو ضعف سكان مدينة سوهاج، وفي عام 1986 بلغ عدد سكان أسيوط ثلاثة أضعاف سكان سوهاج، التي خرجت من العشرين مدينة الأولى حجمياً، لتحتل المرتبة 28، بعد أن كانت في المرتبة 19 عام 1976.

وفي عام 1996، بلغ عدد مدن الوجه القبلي ضمن المدن العشرين الأولى سبع مدن، هي بالترتيب التنازلي (الجيزة - أسيوط - الفيوم - أسوان - المنيا - بني سويف - سوهاج)، وبلغ حجم المدينة الأولى (الجيزة) أكثر من 13 ضعف المدينة الأخيرة (سوهاج)، بينما عادت العلاقة الحجمية بين أسيوط وسوهاج إلى الضعف بالتمام، ويرجع ذلك إلى تسجيل مدينة سوهاج معدل نمو مرتفع جداً في الفترة

من 1986 إلى 1996، حتى كادت أن تضاعف سكانها، وعلى الرغم من ضم بعض القرى إلى الكتلة العمرانية للمدينة، إلا أن هذا النمو (الطفرة) لمدينة سوهاج يثير العديد من علامات الاستفهام، خاصة وأنه لم تسجل في هذه الفترة مشروعات توطنت بالمدينة قادرة على مثل هذا التأثير الحجمي، وعلى أي حال، فإنه بضم هذه الفترة التعدادية إلى سابقتها مباشرة ستكون المحصلة معدل نمو متزن لمدينة سوهاج، فقد كان نموها سالباً في التعداد السابق.

ويلاحظ تراجع مدينة الأقصر وخروجها من مدن هذه الفئة، بينما حافظت أسوان على مكانها في الرتبة الرابعة بين مدن الوجه القبلي، ويرجع ذلك إلى تنوع القاعدة الاقتصادية لمدينة أسوان.

#### الوجه البحري:

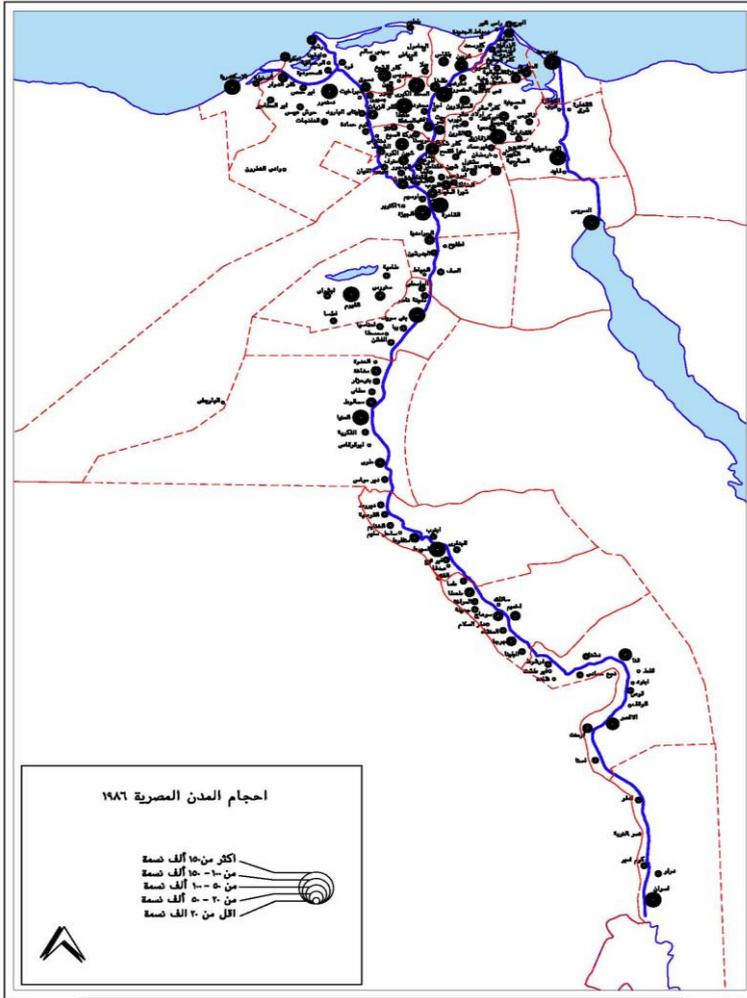
بلغ عدد مدن الوجه البحري الواقعة ضمن المراتب الحجمية العشرين الأولى عام 1976 سبع مدن، وهي بالترتيب التنازلي (شبرا الخيمة - المحلة - طنطا - المنصورة - الزقازيق - دمنهور - كفر الدوار - شبين الكوم)، وبدءاً من ذلك التاريخ اعتلت شبرا الخيمة ترتيب المدن بالدللتا، كما سبقت المحلة مدينة طنطا للمرة الأولى، ولتستمر على ذلك طوال هذه الفترة، وقد بلغ حجم المدينة الأولى (شبرا الخيمة) نحو أربعة أضعاف المدينة الأخيرة (شبين الكوم)، بينما بلغ حجم مدينة المحلة نحو ثلاثة أضعاف مدينة شبين الكوم، وعلى أي حال فإن مدن الدلتا الواقعة في هذه الفئة توفر لها من التوازنات الحجمية ما لم يتوافر لنظرائها في الوجه القبلي، ويرجع ذلك في الأساس إلى وجود قدر معقول من التجانس في توزيع المشروعات التنموية على مستوى مدن الدلتا الكبرى.

وفي عام 1986، بلغ عدد مدن الوجه البحري الواقعة ضمن هذه الفئة 8 مدن، هي بالترتيب التنازلي (شبرا الخيمة - المحلة - طنطا - المنصورة - الزقازيق - كفر الدوار - دمنهور - شبين الكوم)، وبلغ حجم المدينة الأولى (شبرا الخيمة) أكثر من خمسة أضعاف المدينة الأخيرة (شبين الكوم)، وهو ما يعني استمرار النمو المطرد لمدينة شبرا الخيمة؛ بفعل المؤثرات العاصمية، بينما استمرت العلاقة الحجمية بين المدينة الثانية (المحلة) والمدينة الأخيرة عند ثلاثة أضعاف. وتفوقت كفر الدوار حجماً على مدينة دمنهور للمرة الأولى، وهو نتاج طبيعي للتكثيف الصناعي الذي شهدته مدينة كفر الدوار خلال هذه الفترة وما قبلها مباشرة، كما ساعد تراجع دور القطن في الحياة الاقتصادية المصرية على حدوث هذا التطور، خاصة في ظل تراجع دور النقل الحديدي الذي كان يميز دمنهور عن كفر الدوار، لحساب النقل بالسيارة، الذي تتساوى فيه المدينتان (وهي نفس الظروف التي ساعدت المحلة على الاستمرار في تفوقها على مدينة طنطا)، وعليه فقد سجلت مدينة كفر الدوار معدل زيادة سكانية يقارب ضعف ما سجلته مدينة دمنهور خلال هذه الفترة.

ويمكن الاستدلال من حالة مدينتي كفر الدوار ودمنهو أن لتوطين الأنشطة الصناعية قدرة على الجذب السكاني، إن لم تساوِ فهي تفوق قدرة توطن الأنشطة الخدمية، وهنا يطرح السؤال حول: لماذا لم تنجح المدن الجديدة التي تكثف فيها التوطن الصناعي في جذب السكان، في حين نجحت مدينة كفر الدوار؟ وقد تكمن الإجابة في البحث على محورين؛ أولهما: أن المراكز الخدمية التي نشأت في جوارها المدن الجديدة وعلى رأسها القاهرة لم ولن تكون قابلة للمنافسة، ومع تحييد عامل التباعد؛ نظرًا لقرب هذه المدن الجديدة من القاهرة، مع تطور وسائل المواصلات، فإن هذا وحده يعد كفيلاً بإجهاض سياسات التوطين على الأقل في فترة الدراسة، وثانيهما: هي سياسات التوطين نفسها، والتي تجعل من تكلفة المعيشة في المدن الجديدة نحو ثلاثة أضعاف تكلفة المعيشة في عشوائيات القاهرة، وعلى أي حال، فإن دراسة هذه الإشكالية وآليات حلها في حاجة إلى مبحث مستقل.

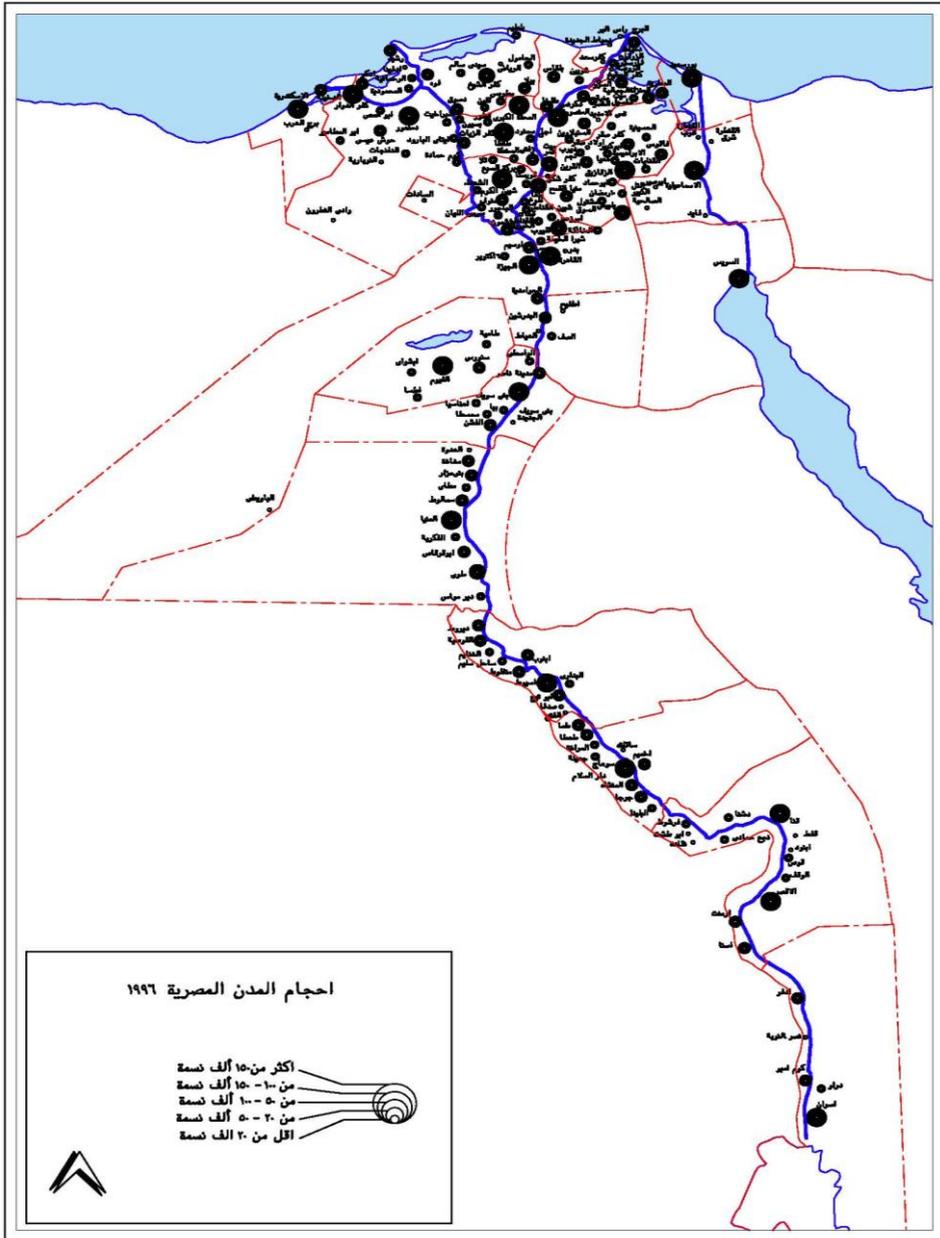
وفي عام 1996، بلغ عدد مدن الوجه البحري ضمن هذه الفئة 7 مدن بعد خروج شيين الكوم من هذه الفئة، وهذه المدن بالترتيب التنازلي (شبرا الخيمة - المحلة - طنطا - المنصورة - الزقازيق - كفر الدوار - دمنهور)، ويلاحظ أن ترتيب هذه المدن لم يتغير بين عامي 1986 و1996، غير أن اللاف للنظر هو دخول مدينة الدخيلة إلى مدن هذه الفئة، وبطفرة حجمية هائلة بين عامي 1986 و1996؛ حيث ضاعفت عدد سكانها بنحو أربعة أضعاف في عشر سنوات.

ومدينة الدخيلة تمثل ظاهرة بكل المقاييس، فالمشروعات الصناعية التي بدأت تتوطن في هذه المدينة منذ بداية الثمانينيات - بعد أن كانت مجرد ميناء بحري صغير لا قيمة له إلا فيما يتعلق باستيراد الكوك اللازم لصناعة الصلب - جعلت من هذه المدينة إحدى قلاع الصناعات الثقيلة في مصر، وعلى رأسها صناعة الصلب، ويمكن القول إن عقد الثمانينيات يمثل إعادة اكتشاف للمزايا النسبية العديدة لموضع وموقع هذه المدينة، ويطرح السؤال نفسه مرة أخرى: لماذا لم تنجح المدن الجديدة في جذب السكان كما نجحت الدخيلة؟ وكيفي القول إن حجم سكان مدينة الدخيلة عام 1996 أصبح يفوق عدد سكان جميع المدن الجديدة مجتمعة في نفس التعداد، على الرغم أن المدن الجديدة في هذا التاريخ كانت تساهم في الناتج الصناعي القومي بما يماثل خمسة أضعاف مدينة الدخيلة.



شكل رقم (10)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1986



شكل رقم (11)

التصنيف الحجمي للمدن المصرية سنة 1996

## الهيكل العام لتوزيع المدن المصرية حسب تطوراتها الحجمية:

وتشير بيانات توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية خلال ثلاثة تعدادات متتالية من عام 1976 وحتى عام 1996<sup>(1)</sup> إلى الآتي:

### أولاً: مدن الوجه البحري:

لم تشهد مدن الوجه البحري خلال هذه الفترة تقلبات واضحة في المراتب الحجمية، وذلك يعود في الأساس إلى انحسار ظاهرة المد الصناعي في الوادي والدلتا، والتي كانت على أشدها خلال عقدي الخمسينيات والستينيات من القرن العشرين، فباستثناء التفوق الذي حققته مدينة كفر الدوار على مدينة دمهور، والطفرة الحجمية التي حققتها مدينة الدخيلة، حافظت معظم المدن الكبرى على رتبها الحجمية، أو ظلت تدور حولها لا تبعد عنها كثيراً، أما المدن المتوسطة والصغرى فقد تردد الكثير منها بين صعود وهبوط.

- فمدينة شبرا الخيمة استمرت في المرتبة الرابعة التي اكتسبتها عام 1976، إلا أنها أصبحت تفوق المدينة التي تليها مباشرة في الرتبة من مدن الوجه البحري (المحلة) بنحو الضعف عام 1996، بعد أن كانت تفوقها بنحو الثلث فقط عام 1976؛ وذلك بفعل التأثير العاصمي من جانب، وانحسار المد الصناعي على النحو الذي ذكر سابقاً.

- ومدينة المحلة، على الرغم من تراجعها من المرتبة الخامسة عام 1976 إلى المرتبة السادسة عام 1986 ثم إلى المرتبة السابعة عام 1996، إلا أنها حافظت على مكانها على رأس مدن الوجه البحري (مع استثناء مدينة شبرا الخيمة) الذي ورثته عن مدينة طنطا التي ظلت على رأس مدن الدلتا منذ بداية القرن التاسع عشر، وحتى بداية الربع الأخير من القرن العشرين، ويظهر أثر انحسار المد الصناعي على معدل الزيادة السكانية السنوي لمدينة المحلة، فبعد أن كان 4.9٪ سنوياً في الفترة من 1960 حتى 1976، نجده يصل إلى 2.3٪ بين عامي 1976 و1986، ثم يصل إلى 0.9٪ بين عامي 1986 و1996، وهو مؤشر يعكس حالة الانحسار التي أشرنا إليها.

- ومدينة المنصورة التي حافظت على رتبها الثامنة عامي 1976 و1986، وتراجعت إلى المرتبة التاسعة عام 1996؛ بفعل عودة مدينة السويس إلى وضعها السابق على فترة الحرب، إلا أن معدل الزيادة السكانية أخذ في التراجع؛ حيث سجل 2.2٪ بين عامي 1976 و1986، ثم وصل إلى 1.6٪ بين عامي 1986 و1996، ويلاحظ أن استمرار المد الخدمي مع انحسار المد الصناعي بمدن الدلتا هو الذي جعل تراجع معدل الزيادة السكانية بمدينة المنصورة يقل عنه بالنسبة لمدينة المحلة.

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 6.

- ومدينة الزقازيق شهدت نموًا غير مسبوق بفعل حرب أكتوبر وحركة التهجير، ويظهر ذلك في معدل الزيادة السكانية التي سجلتها زمن الحرب، فقد بلغ هذا المعدل 4.8٪ بين عامي 1960 و1976، ثم تراجع إلى 2.1٪ بين عامي 1976 و1986، ثم يواصل التراجع إلى أن يصل إلى 0.9٪ بين عامي 1986 و1996، وتراجع نمو مدينة الزقازيق مرتبط أساسًا بانتهاء دورها كمركز إمداد وتموين زمن الحرب، ثم كمركز إدارة وتحكم زمن إعادة التعمير، ثم انتقال الثقل الاقتصادي الإقليمي إلى مدينة العاشر من رمضان، تلك المدينة الجديدة الناشئة للتو.

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

#### أ- مدن تأثرت حجمياً إيجابياً:

- تأثرت مدينة طلخا إيجابياً بفعل الصناعات التي نقلت إليها من مدن القناة، فبعد أن كانت في المرتبة 58 عام 1976، تقدمت لتحتل المرتبة 45 عام 1986، ثم واصلت تقدمها لتحتل المرتبة 30 عام 1996، حيث أوشكت أن تضاعف سكانها ثلاث مرات خلال هذه الفترة.

- تطورت مدينة حوش عيسى إيجابياً؛ بفعل ربطها بطرق القاهرة الإسكندرية الصحراوي، ونمو محور استصلاح الأراضي الناشئ على الطريق الرابط بينهما، فنجدها تتقدم من الرتبة 72 عام 1976 لتصل إلى الرتبة 66 عام 1986، ثم تواصل تقدمها لتحتل المرتبة 49 عام 1996.

- يعتبر التطور الحجمي لمدينة الدخيلة في شكل طفرات عنيفة، تعيد للأذهان طريقة النمو الحضري لمدينة كفر الدوار، ولا يمكن إغفال تأثير مدينة الإسكندرية على كلا المدينتين، فقد قفزت مدينة الدخيلة من الرتبة 100 عام 1976، لتصبح في المرتبة 64 عام 1986 بعد أن فاق عدد سكانها ضعف ما كانت عليه عام 1976، ثم تواصل الطفرة لتقفز إلى الرتبة 18 عام 1996، بعد أن زاد سكانها بنحو خمسة أضعاف ما كانت عليه عام 1986، ونحو عشرة أضعاف ما كانت عليه عام 1976، وهذا النموذج لوحظ في حالات مشابهة كحالة مدينة شبرا الخيمة، والجيزة، وكفر الدوار، ويلاحظ تأثير العاصمةيتين على النمو الحضري لهذه الحالات.

- كذلك تطورت مدينة دكرنس حجمياً، ولكن ذلك كان بفعل ضم بعض القرى إلى كتلتها العمرانية، وهو ما انعكس على تصنيفها الوظيفي، كما سيلي بيانه، فقد زاد سكانها بأكثر من الضعف بين عامي 1976 و1996، وتحركت رتبته من الرتبة 55 إلى الرتبة 40 خلال هذه الفترة.

- كما حققت مدينة الجمالية تطورًا حجميًا إيجابيًا، فقد دخلت التصنيف الحضري عام 1986 وهي في المرتبة 81، لكنها سرعان ما تحركت إلى الرتبة 59 في عام 1996؛ وذلك بفعل قوة الدفع الابتدائية للتحويل، وما يصاحبه من توطين خدمات، وخلق وظائف إدارية لتسيير أمور المركز الناشئ.

- استفادت مدينة الخانكة من نقل بعض صناعات التكرير والحرف التكميلية الصناعية التي نقلت إليها زمن الحرب واستمرت بعدها، وبدأت تشكل نواة صناعية ناشئة بقوة، فتقدمت من الرتبة 80 عام 1976 إلى الرتبة 67 عام 1996.

#### ب. مدن تأثرت حجميًا سلبياً:

- أدى انحسار الدور الاقتصادي للقطن، وتقليص مساحته المزروعة والمحصولية إلى إرباك الانتظام الحجمي للمدن المتوسطة داخل منظومة العمران المصري، وذلك باعتبار القطن أحد أهم العوامل التي حكمت تشكيل الهيكل العام لمنظومة العمران الحضري المصري، وخاصة بالوجه البحري طوال القرن 19 وحتى منتصف القرن العشرين، فمعظم مدن الدلتا دخل القطن كأحد المركبات الأساسية في قواعدها الاقتصادية طوال هذه الفترة؛ إما بتجميعه وبتخزينه، أو كبسه وحلجه، أو غزله ونسجه، أو عصر بذرته، أو تصنيع الكسب... إلخ، وعلى ذلك شهدت العديد من مدن الوجه البحري تراجعاً، منها ما هو محدود ومنها ما هو حاد، وعلى سبيل المثال لا الحصر:

- تراجعت مدينة ميت غمر من الرتبة 26 عام 1986 إلى الرتبة 29 عام 1996.
- تراجعت مدينة المطرية من الرتبة 30 عام 1976 إلى الرتبة 38 عام 1996.
- تراجعت مدينة زفتى من الرتبة 37 عام 1976 إلى الرتبة 42 عام 1996.
- تراجعت مدينة منوف من الرتبة 33 عام 1976 إلى الرتبة 44 عام 1996.
- تراجعت مدينة كفر الزيات من الرتبة 42 عام 1976 إلى الرتبة 52 عام 1996.
- استمرت مدينة رشيد في تراجعها؛ حيث تراجعت من الرتبة 52 عام 1976 إلى الرتبة 61 عام 1996.

- تراجعت مدينة بيلا من الرتبة 54 عام 1976 (وهو العام الذي تحولت فيه إلى التصنيف الحضري) إلى الرتبة 63 عام 1996.

- تراجعت مدينة فوه من الرتبة 57 عام 1976 إلى الرتبة 72 عام 1996.
- كما سجلت سمونود تراجعاً ملحوظاً؛ حيث تراجعت من الرتبة 62 عام 1976 إلى الرتبة 87 عام 1996؛ أي أنها تراجعت 25 مرتبة في 20 عام، في دلالة واضحة لانحسار المد الصناعي، وخاصة المرتبط بالقطن أساساً.

## ثانياً: مدن الوجه القبلي:

على الرغم من تباين حجم توطين المشروعات التنموية في الوجه البحري عنه في الوجه القبلي (لصالح الوجه البحري بالتأكيد)، إلا أن التطورات الحجمية بالوجه القبلي شهدت استقراراً بدرجة أكثر وضوحاً من التطورات الحجمية بالوجه البحري، ويدعونا ذلك مرة أخرى للإشارة إلى اختلال منظومة القطن بالدلتا، والذي اكتسبت مدن الدلتا من خلالها قوة الدفع التنموي الحضري، بحيث مثل القطن محور الاتزان والاستقرار لديناميكية عمل منظومة عمران الدلتا، بشكل يتسم بقدر نسبي من التكامل الوظيفي، خاصة في خطوط الإنتاج الصناعي، وما يلزمه من شبكات للنقل وخدمات مساعدة.

وعلى ذلك شهدت هذه الفترة -وللمرة الأولى في تاريخ العمران المصري الحديث- استقراراً لمدن الوجه القبلي، يفوق نظيره بالوجه البحري، وذلك ليس بفضل تفوق مشروعات التنمية الحضرية بالوجه القبلي عنها في الوجه البحري كما سبق القول؛ بل لأسباب أخرى، أهمها تطورات منظومة القطن، ونشأة المدن الجديدة، وتأثيرها المباشر على القواعد الاقتصادية للمدن القائمة. وعلى أي حال، فقد تأثرت مدن الوجه القبلي بالتطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها هذه الفترة، ولكن بدرجات متفاوتة على النحو الآتي:

## أ- مدن تأثرت حجماً إيجابياً:

- تأثرت مدينة إدفو إيجابياً، مستفيدة من قوة الدفع التنموي الذي شهدته مدينة أسوان، وتوطين بعض المشروعات الصناعية القائمة على كهرباء السد العالي بها، بالإضافة إلى دخولها على خريطة تنمية السياحة المصرية، واستطاعت مدينة إدفو أن تتحرك من الرتبة 60 عام 1976 إلى الرتبة 32 عام 1996، بعد أن ضاعفت سكانها بنحو ثلاثة أضعاف خلال هذه الفترة.

- كما شهدت مدينة الحوامدية تطوراً ملحوظاً؛ بفعل أعمال الإحلال والتجديد والتكثيف التي شهدتها صناعة السكر بالمدينة في هذه الفترة، مع دخول صناعات تكميلية جديدة على الصناعات القائمة بالمدينة، ولذلك نجد المدينة تتحرك من الرتبة 41 عام 1976 إلى الرتبة 27 عام 1986، إلا أنها بدأت تتراجع نسبياً؛ حيث جاءت في الرتبة 33 عام 1996.

- تطورت مدينة سوهاج حجماً بين عامي 1986 و1996، وخلال هذه الفترة تقدمت من الرتبة 28 إلى الرتبة 20، وهي تماثل تقريباً رتبته عام 1976، ولا توجد أسباب مباشرة وواضحة على المستوى الاقتصادي يمكن بها تبرير تراجع وتقدم سوهاج خلال هذه الفترة، وقد تكون حالات المد والجذر في تيارات الهجرة الخارجية بصفة خاصة، والداخلية بصفة عامة ذات تأثير أقوى في ذلك، بالإضافة لعملية الضم الإداري لبعض القرى إليها.

- تطورت مدينة ناصر حجمياً؛ ولكن بفعل الضم الإداري لبعض القرى لكتلتها العمرانية، واستطاعت من خلال ذلك أن تتقدم من الرتبة 69 عام 1986 (وهي نفس رتبته عام 1976) إلى الرتبة 48 عام 1996.

- تقدمت مدينة كوم أمبو من الرتبة 70 عام 1986 إلى الرتبة عام 55 عام 1996، وتنطبق أسباب تطور مدينة إدفو السابق ذكرها على مدينة كوم أمبو.

- تطورت مدينة أبو قرقاص بفعل تكثيف صناعة السكر والصناعات التكميلية المصاحبة لها، واكتسب تطور المدينة حجمياً شكل الطفرة، فبعد أن كانت في المرتبة 136 عام 1976 تقدمت إلى المرتبة 78، بعد أن ضاعفت عدد سكانها بنحو 5 أضعاف خلال هذه الفترة.  
ب- مدن تأثرت حجمياً سلبياً؛

- تراجعت مدينة إخميم من الرتبة 35 عام 1976 إلى الرتبة 41 عام 1996، ولا يمكن إغفال ارتباط أنماط النمو الحضري لمدينة إخميم بأنماط النمو الحضري لمدينة سوهاج.

- شهدت عدة مدن بالوجه القبلي تراجعاً طفيفاً، لم تتجاوز خمس مراتب حجمية طوال هذه الفترة، وهو ما يؤكد على ما توصلنا إليه من أن مدن الوجه القبلي شهدت استقراراً نسبياً في هذه الفترة، ومن أمثلة هذه المدن التي تراجعت قليلاً: (الأقصر - قنا - جرجا - طهطا - سمالوط - سنورس - أرمنت - منفلوط - مغاغة - إسنا - المنشأة).

- أما المدن التي سجلت تراجعاً شديداً نسبياً تجاوزت خمس مراتب حجمية (وهي قليلة) خلال هذه الفترة فمن أمثلتها: (أنوب - بني مزار - الفشن - بيا - دشنا - أشواي - البلينا - جهينة - البداري - نجع حمادي).

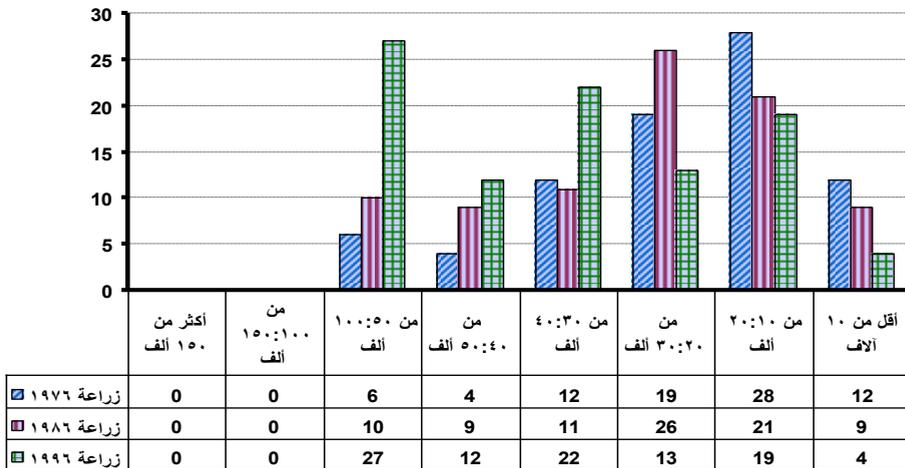
- بالنسبة لمدينة نجع حمادي، فإنها تمثل ظاهرة جديدة بالدراسة، فعلى عكس المتوقع للمدينة من نمو حضري؛ بفعل قوة الدفع المفترض أن يولدها مجمع الألومونيوم العملاق الذي توطن بها، وبدأ إنتاجه منذ أوائل السبعينيات، نجدها تسجل تقدماً محدوداً جداً بعد تشغيل المجمع، تعاود بعده تراجعاً شديداً من أعلى التراجعات التي شهدتها مدن الوجه القبلي في هذه الفترة، فبعد أن كانت في الرتبة 103 عام 1976 تتقدم إلى الرتبة 98 عام 1986، ولكن سرعان ما زالت قوة الدفع الضعيفة التي حققها مجمع الألومونيوم للنمو الحضري بالمدينة، لتتراجع إلى الرتبة 117 عام 1996، وهي رتبة أدنى مما كانت عليه المدينة قبل توطن مجمع الألومونيوم بها، ولعل الطبيعة النوعية التخصصية لصناعة الألومونيوم لم تكن قادرة على توليد فرص عمالة إضافية، وبالتالي - رغم تحقيقها لفوائض اقتصادية على مستوى الناتج العام - لم تتمكن من تكوين قاعدة اقتصادية للمدينة.

## 2.5 تحولات الوظائف والأدوار في المنظومة الحضرية:

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

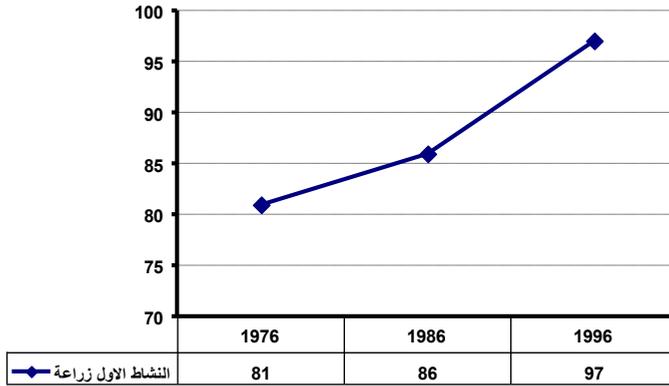
### المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية 81 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته 53.3% من جملة المدن في نفس العام، والتي بلغ عددها 153 مدينة، وتركز نحو 73% من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة، في عام 1986 ارتفع عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية ليصبح 85 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 49.4% من جملة المدن في نفس العام، والتي بلغ عددها 173 مدينة، وتركز نحو 65.9% من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 30 ألف نسمة، وجدير بالذكر أن عام 1986 شهد دخول 19 مدينة للتصنيف الحضري، منها أربع مدن جديدة، كما يلاحظ أن انخفاض نسبة تركيز المدن في الفئة الحجمية 30 ألف فأقل يشير إلى تحرك الوظيفة الزراعية مع التطور الحجمي لبعض المدن، دون أن تتأثر بالضغط الحضري التي يولدها الحجم، فعلى سبيل المثال جاءت مدن يقارب حجمها السكاني نحو 80 ألف نسمة أحادية الوظيفة زراعية (مثل مدن إدكو، والمطرية) (أشكال أرقام 12 و 13)، وهي علاقة تضاد مع منطق النمو الحضري، والذي تحكمه علاقة تناسب عكسي بين حجم المدينة السكاني ومعامل توطن النشاط الزراعي بها.



شكل (12)

توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى زراعية على التصنيف الفئوي لحجم السكان



شكل رقم (13)

## تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 97 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 53% من جملة المدن التي بلغ عددها 183 مدينة، وقد تركز نحو 63% من هذه المدن في الفئة من 100:30 ألف نسمة، وهذا يؤكد على ما توصلنا إليه سابقاً من أن ضغوطات الحجم في النمو الحضري للمدن المصرية لا تمثل تأثيراً قوياً في توطين الوظائف الحضرية بالمدن المتوسطة (كحالة مصرية خالصة)؛ وذلك بفعل التدخلات القسرية في النمو السكاني والمكاني للمدينة، فتارة بضم قرى إلى الكتلة العمرانية للمدينة، وتارة بالتدخل في طبيعة التركيب المحصولي (ومحصول القطن خير مثال)، وتارة بحسر المد الصناعي في المدن القائمة لحساب المد الصناعي بالمدن الجديدة، دون توليد قواعد اقتصادية حضرية بديلة للمدن القائمة، ومحصلة كل ذلك أننا نجد مدناً قد شارفت أن تتخطى عتبة 100 ألف نسمة، ولم تنزل تعتمد على وظيفة أحادية هي الزراعة.

ويعبر تطور نسبة ما تمثله أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة إلى إجمالي المدن خلال هذه الفترة عن ردة حضرية فعلية للعديد من المدن، على الرغم من قدم دخولها للتصنيف الحضري، فما شهدته هذه المدن من تيارات مد وجذر للنشاط الصناعي؛ بفعل تحولات السياسة الاقتصادية للدولة - في خلال فترة تعتبر قصيرة جداً في عمر النمو الحضري للمدن - لم تكن لتستطيع مقاومته، على الرغم من نموها الحجمي التضخمي، لا الصحي.

وما يزيد الظاهرة تعقيداً وتشابكاً، أن قطاع الزراعة نفسه كان يشهد انحساراً في كثير من جوانبه في هذه الفترة، أهمها على الإطلاق تدني متوسط مساحة الحيازات الزراعية إلى حد بعيد تماماً عن الجدوى الإنتاجية، ومن ثم الاقتصادية، كما أن الرقعة الزراعية داخل الدلتا والوادي أخذت في التآكل بمعدلات سريعة جداً، وأكثرها تآكلاً بالطبع هو ما يحيط بالمدن، وعلى ذلك فمن غير المنطقي

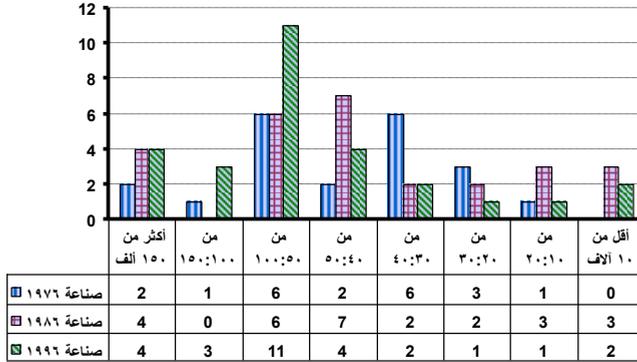
أن نقبل بأن المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة تعتمد على قاعدة اقتصادية زراعية؛ بل إن الأقرب للمنطق هو أن هذه المدن هي مدن بلا قاعدة اقتصادية، وهو ما يعني أن تضخمها الحجمي ما هو إلا مرحلة تجميع تسبق التوزيع، والتوزيع بالطبع سيكون على المدن الأكبر التي بدأت قواعدهما الاقتصادية هي الأخرى تهتز، (كما سبق القول على حالة مدينة المحلة الكبرى على سبيل المثال)، وطالما بقيت وتيرة النمو الحضري للمدن المتوسطة على هذه الحال، فإن الاعتماد على المدن الجديدة كسياسة لتوزيع السكان وتخفيف الضغط على المدن الكبرى لن يجدي نفعاً، خاصة في ضوء آليات تعميم المدن الجديدة المتبعة حالياً.

#### المدن ذات الوظيفة الأولى صناعية:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 21 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته حوالي 14.1٪ من جملة المدن، وتركز نحو 57٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، بينما في عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 27 مدينة، وهو ما نسبته نحو 16٪ من جملة المدن، وتركز نحو 63٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، ولم تدخل أي مدينة من المدن التي ظهرت لأول مرة في التصنيف الحضري ضمن هذه الفئة من المدن، باستثناء مدينتي العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر، وهما من المدن الجديدة، كما شهدت هذه الفترة استمراراً لثبات بعض المدن التي دخلت التصنيف الحضري حديثاً على وظيفتها الأولى صناعة، ومن هذه المدن مدينة نقادة (دخلت التصنيف الحضري عام 1960)، ومدينة الدخيلة (دخلت التصنيف الحضري عام 1976)، بينما خرجت من هذا التصنيف مدن ثبتت عليه لفترة طويلة، ومن أهم هذه المدن مدينة ميت غمر، كما شهدت هذه الفترة دخول مدينة كوم أمبو لهذا التصنيف، متحولة عن الوظيفة الزراعية التي كانت عليها عام 1976، ولتستمر على وظيفتها الأولى صناعة للفترة التعدادية التالية (أشكال أرقام 14 و15).

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 28 مدينة، وهو ما نسبته نحو 15.6٪ من جملة المدن المصرية في هذه الفترة، وتركز حوالي 35.7٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، ويعد تراجع النصيب النسبي للفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة في عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة مؤشراً إيجابياً على بداية نضوج العلاقة بين الحجم والوظيفة في المدن المصرية، وخاصة المدن متوسطة الحجم، وإن كان يبدو أن هناك تناقضاً ظاهرياً بين دلالات هذا المؤشر وبين ما أظهرته نتيجة دراسة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة بهذه الدراسة، فإن ذلك ليس من سبيل التناقض الفعلي؛ بل الاستدلال على أن التدخلات القسرية بفعل السياسات الإدارية والسياسات الاقتصادية هي التي تعوق النمو الطبيعي للعلاقة بين حجم المدن ووظائفها، وما لا شك فيه أن سلامة هذه العلاقة هي أساس كفاءة عمل منظومة / منظومات العمران المصري (وأي

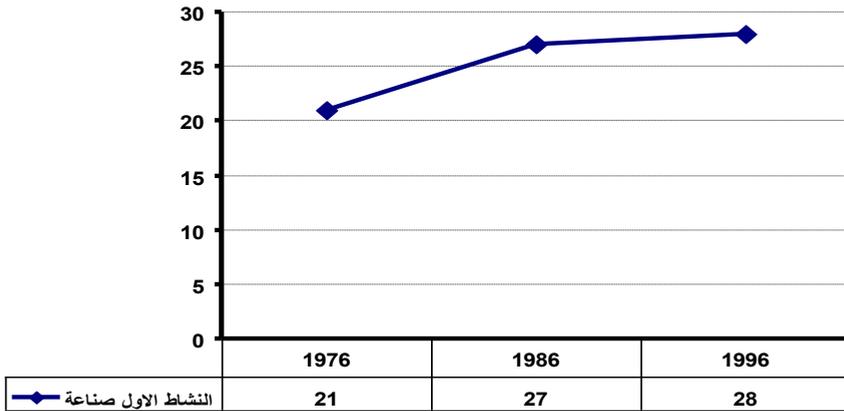
منظومة عمران بوجه عام). إلا أن واقع الحال من خلال نتائج هذه الدراسة فإن هذه العلاقة على مستوى منظومة العمران المصري ظلت تعاني من اضطراب هذه العلاقة طوال فترة الدراسة.



شكل (14)

تطور توزيع المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة على الفئات الحجمية

وقد دخلت مدينتنا السادات وبدر (وهما من المدن الجديدة التي ظهرت للمرة الأولى في التصنيف الحضري عام 1996) ضمن المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة، كما استعادت مدينة رشيد في هذه الفترة وظيفتها الصناعية التي كانت قد فقدتها عام 1986، ومرة أخرى فإن دخول المدينة لتصنيف وظيفي ثم تحولها عنه بعد نحو عشر سنوات، ثم استعادته مرة أخرى بعد نحو عشر سنوات أخرى، فإن الدلالة الواضحة لذلك هو هشاشة البنية الحضرية في حالة المدن حديثة العهد بالتصنيف الحضري، وهشاشة القاعدة الاقتصادية للمدينة في حالة المدن ذات التاريخ الحضري الممتد، والحالة الأولى تعد نتيجة منطقية لعدم قدرة القرار الإداري وحده في تكوين بنية حضرية سليمة متولدة للتو من رحم بنية ريفية عميقة الجذور، أما الحالة الثانية فهي نتيجة منطقية للتدخلات القسرية في توجيه النمو الحضري؛ بهدف تحقيق عوائد سياسية واقتصادية بشكل مجمل وسريع، بغض النظر عن التداعيات المحتملة، والتي لا تتكشف إلا من خلال دراسة (تفصيلية ومتأنية)، وهي ضد (المجمل والسريع).



شكل رقم (15)

### تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة

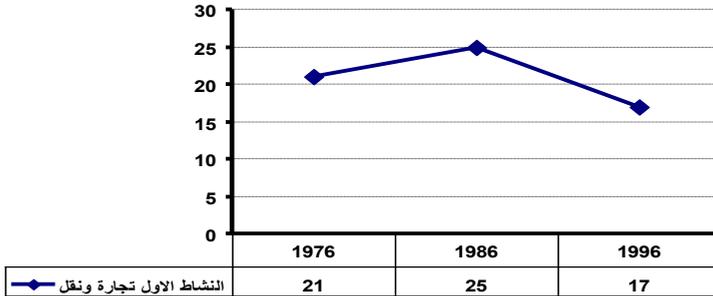
ويلاحظ أنه في عام 1996 تراجعت عدة مدن عن وظيفتها الأولى صناعة، وهذه المدن هي (فوه - العياط - السويس، التي تحولت إلى التجارة والنقل - قوص - فارسكور - كفر سعد - وادي النطرون)، بينما دخلت عدة مدن في التصنيف للمرة الأولى، أو استعادت وظيفتها بعدما فقدتها سابقاً، وهذه المدن هي (الصف - ميت غمر - دشنا - زفتى - رشيد - الباويطي - السادات - بدر)، وعلى ذلك يكون عدد المدن التي استمرت على وظيفتها الأولى صناعة بين عامي 1986 و1996 يبلغ 20 مدينة، وهي المدن التي يتكون منها الهيكل العام الأساسي لمدينة مصر الصناعية.

### المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل؛

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 21 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته نحو 14.1% من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز حوالي 76.2% من هذه المدن في الفئة الحجمية أقل من 50 ألف نسمة، وهي نسبة منطقية إذا وضع في الاعتبار أن وظيفة التجارة والنقل تمثل مرحلة انتقالية بين الوظائف الأولية (الزراعة) والثانوية (الصناعة)، إلا أن واقع تطور وظائف المدن بمصر في هذه الفترة تحرك عكس هذا الاتجاه المنطقي، فبعد أن كان عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل الواقعة في الفئة أثر من 150 ألف نسمة عام 1976، هو مدينتان فقط، نجدهم يزدادون إلى ثلاث مدن عام 1986 ثم إلى خمس مدن عام 1996 (وهو العام الذي بلغ فيه عدد مدن الصناعة الواقعة في الفئة الحجمية 150 ألف فأكثر أربع مدن فقط)؛ أي أن النمو الحجمي لم يواكبه التخلي عن الوظيفة الانتقالية؛ بل أصبحت وظيفة أساسية لعدد من المدن يفوق عدد مدن الصناعة، وهي علاقة مقلوبة بالتأكيد.

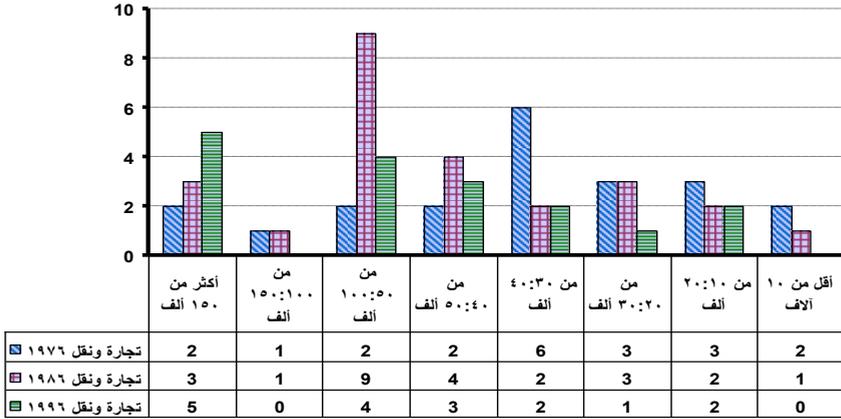
وفي عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 25 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 14.8% من جملة المدن، وتُعزى هذه الزيادة في عدد مدن هذه الفئة إلى آثار سياسة الانفتاح من جانب، ولدخول عدد كبير في التصنيف الحضري خلال هذه الفترة من جانب آخر، وتركز 52% من المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئة الحجمية أكثر من 50 ألف نسمة. وقد جاءت 13 مدينة من مدن هذه الفئة أحادية الوظيفة تجارة ونقل عام 1986، كما تعادل عدد مدن الوجه القبلي مع مدن الوجه البحري الواقعة في هذا التصنيف، بعد أن كانت مدن الوجه القبلي دائماً تتفوق عدداً على مدن الوجه البحري في هذا التصنيف؛ نتيجة لتفوق مدن الوجه البحري في الاستحواذ على معظم المشروعات الصناعية، ولكن بعد بداية انحسار المد الصناعي في المدن القائمة، فإن نوعاً من التجانس بدأ يظهر في الأفق بين مدن الوجه القبلي ومدن الوجه البحري، وهو تجانس لم يرقم على زيادة معدلات التنمية بالوجه القبلي بقدر ما قام على انحسار معدلات التنمية بالوجه البحري (أشكال أرقام 16 و17).

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 17 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 9.4% من جملة المدن، كما تركز حوالي 53% من هذه المدن في الفئة الحجمية أكثر من 50 ألف نسمة، وقد كان الانخفاض الواضح في عدد المدن التي جاءت وظيفتها الأولى تجارة ونقل لحساب عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات (كما سيلي بيانه).



شكل (16)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل



شكل رقم (17)

### تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل في الفئات الحجمية

وقد جاءت مدن القناة الثلاثة ضمن مدن هذه الفئة الوظيفية، ولكن بمركبات وظيفية راسخة، فقد جاءت مدينة السويس بمركب وظيفي (تجارة ونقل وصناعة)، بينما جاءت مدينتا بورسعيد والإسماعيلية بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات)، وتبدو تأثيرات الموقع واضحة على هذا التصنيف، ولكن مع ملاحظة بداية تراجع قيمة معامل توطن نشاط التجارة والنقل بمدينة بورسعيد لحساب قيمة معامل توطن نشاط الخدمات، وذلك مثل بداية انحسار دور مدينة بورسعيد كمنطقة حرة؛ حيث تم إلغاء قوانين المناطق الحرة في وقت لاحق وقريب بدعوى عدم دستوريته، وهو الذي كان يدعم الدور الوظيفي لمدينة بورسعيد، ويمنحها مزايا نسبية لا تتوافر لأي من مدن الموانئ، بما فيها الإسكندرية.

وهنا يجب تسجيل ملاحظة مهمة جداً، فعند سن القوانين التي جعلت من بورسعيد منطقة حرة كانت الفكرة المسيطرة على متخذ القرار هو جعل مدينة بورسعيد منطقة صناعية من الدرجة الأولى، تأتي إليها المواد الخام أو النصف مصنعة، ومن ثم يتم تصنيعها أو تجميعها، ويعاد شحنها مرة أخرى. وهي نفس الفكرة التي تستمد منها حالياً مدينة دبي شهرتها الإقليمية؛ بل والعالمية أيضاً، إلا أن تلك الفكرة الطموحة بقوانينها المنظمة لها تزامنت مع استفحال ثقافة الانفتاح الاقتصادي (الاستهلاكي)، وقد استطاعت تيارات المد الطاغية لثقافة الانفتاح الاستهلاكي من إغراق الفكرة ووأدها وهي في مهدها، ولم تتمكن القوانين المنظمة لعمل المناطق الحرة وحدها من إعادة المدينة إلى مسارها المستهدف، ولم يجد المسؤولون حلاً سوى إلغاء المنطقة الحرة -بدلاً من إصلاح الاختلال الهيكلي الذي أدى إلى هذا الوضع- لتتحمل البنية الحضرية لمدينة بورسعيد وحدها نتائج كل هذا

التخبط السياسي والاقتصادي الذي تولد في فترة تحولات أيديولوجية عنيفة وراдикаلية إلى أبعد حد.

#### المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات:

بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 26 مدينة عام 1976، وهو ما نسبته حوالي 17.5٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز حوالي 57.7٪ من جملة هذه المدن في الفئة الحجمية أكبر من 50 ألف نسمة.

وفي عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 31 مدينة، وهو ما نسبته حوالي 18.3٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز أكثر من 25٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية 150 ألف فأكثر؛ حيث ضمت سبع مدن من بين أكبر 20 مدينة في التصنيف الحجمي لعام 1986، وهذه المدن هي (طنطا، ودمهور، والمنصورة، وأسيوط، والزقازيق، والفيوم، وبني سويف)، وعموماً فإن التطور الذي شهده قطاع الخدمات على مستوى التحسن النسبي في توزيع الخدمات الإقليمية، وكذلك على المستوى الكمي والنوعي، أدى إلى زيادة أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، ولكن بالإضافة لذلك فإن انحسار أو توقف المد الصناعي بالمدن القائمة ساعد هو الآخر على تحقيق هذه الزيادة.

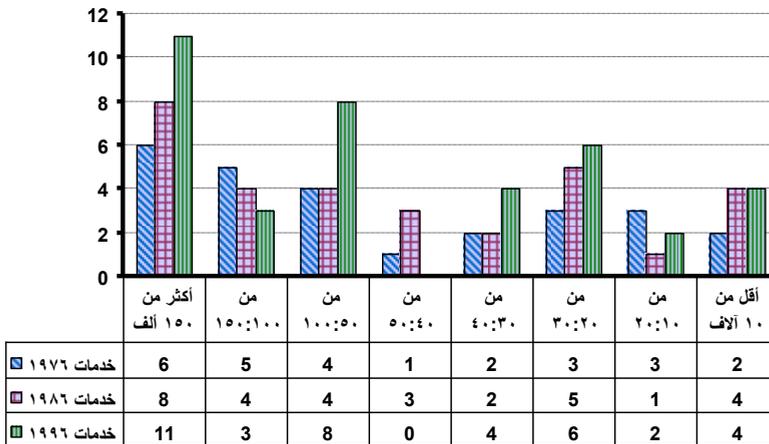
هذا بالإضافة لما شهده هذا القطاع من تضخم وظيفي يفوق أضعاف احتياجه الفعلي، وهو ما جعل عدد العاملين بقطاع الخدمات (بأنواعها المختلفة) على المستوى القومي يكاد يساوي عدد العاملين بقطاع الزراعة؛ بل إنه تساوى معه بالفعل في السنة التعدادية التالية (عام 1996)، وانعكست بالطبع الآثار السلبية العديدة لظاهرة التضخم الوظيفي بقطاع الخدمات على مستوى الأداء الاقتصادي للمدن، ومدى مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي بوجه عام، وعلى مستوى دخول أفرادها بوجه خاص، وباستثناء بعض الخدمات الإنتاجية في بعض القطاعات (كالسياحة والتخزين ... إلخ) فلا يمكن الاعتماد على قطاع الخدمات في تكوين قواعد اقتصادية للمدن، وحتى السياحة يعتبرها البعض ذات سمات تقليدية وموسمية تهدد استقرار القواعد الاقتصادية لمدنها، وقد تأثرت مدينة الأقصر بهذه السمات لفترات مشهودة وليست بالقصيرة.

وهناك مؤشرات عديدة توحى بإغراق المدن المصرية في الاعتماد على الخدمات حالياً في هيكله البنية الحضرية للمدينة، وهو أمر لا شك ينطوي على خطورة بالغة في المستقبل، فعلى سبيل المثال جاءت كل المدن عواصم المحافظات الواقعة في هذا التصنيف باستثناء مدينتي (طنطا وشبين الكوم) أحادية الوظيفة خدمات، على الرغم أن الأصل في الوظائف التعدد وخاصة في حالة المدن الكبرى،

والمدن التي سجلت هذا التصنيف هي (المنصورة - أسيوط - الزقازيق - الفيوم - بني سويف - قنا - بنها - كفر الشيخ - سوهاج).

وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 38 مدينة، وهو ما نسبته 21٪ من جملة المدن في هذه الفترة، وتركز حوالي 29٪ من هذه المدن في الفئة الحجمية أكبر من 150 ألف نسمة.

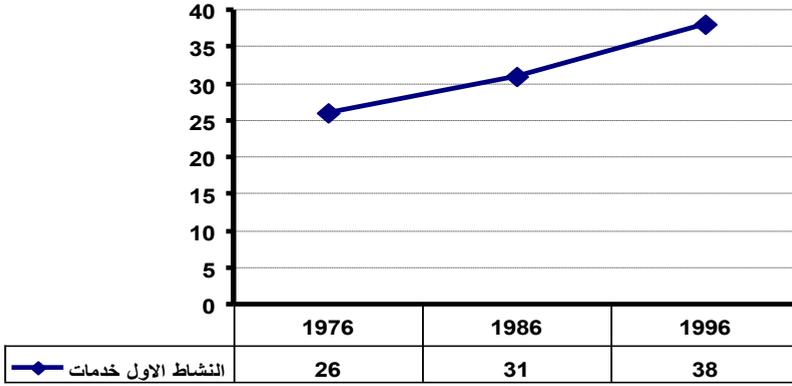
كما استحوذ هذا التصنيف على 13 مدينة من عواصم المحافظات، منها 9 مدن أحادية الوظيفة خدمات، وهذه المدن هي (المنصورة - أسيوط - الفيوم - المنيا - بني سويف - سوهاج - شبين الكوم - قنا - بنها)، ويلاحظ أن 6 مدن من هذه المدن التسعة من الوجه القبلي، وهو يعكس طبيعة العلاقة بين الحالة التنموية المتراجعة للمدن، وتمكن وظيفة الخدمات بمفردها منها. ويلاحظ دخول مدينتي دمياط الجديدة وبني سويف الجديدة لقائمة المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات، وهما وافدتان للتو للتصنيف الحضري، كما يلاحظ خلو مدن هذا التصنيف من أي من مدن القناة، على الرغم من توطين العديد من الخدمات الإقليمية والخدمات التي تتطلبها طبيعة تشغيل الموانئ والقناة الملاحية، إلا أن قوة الأنشطة الاقتصادية الأخرى، وعلى رأسها التجارة والنقل، لم تفسح المجال لقطاع الخدمات ليعتلي وظيفتها الأولى، وعلى ذلك لا يمكن الادعاء بأن في الحالة المصرية تعتبر الخدمات هي قمة الوظائف الحضرية، إلا إذا اعتبرنا مثلاً أن مدناً مثل (منيا القمح أو كوم حمادة أو كفر صقر أو ...) - وكلها جاءت وظيفتها الأولى خدمات - أكثر تحضراً من مدن مثل (بورسعيد والسويس والإسماعيلية)، وكلها جاءت وظيفتها الأولى تجارة ونقل (أشكال أرقام 18 و19).



شكل رقم (18)

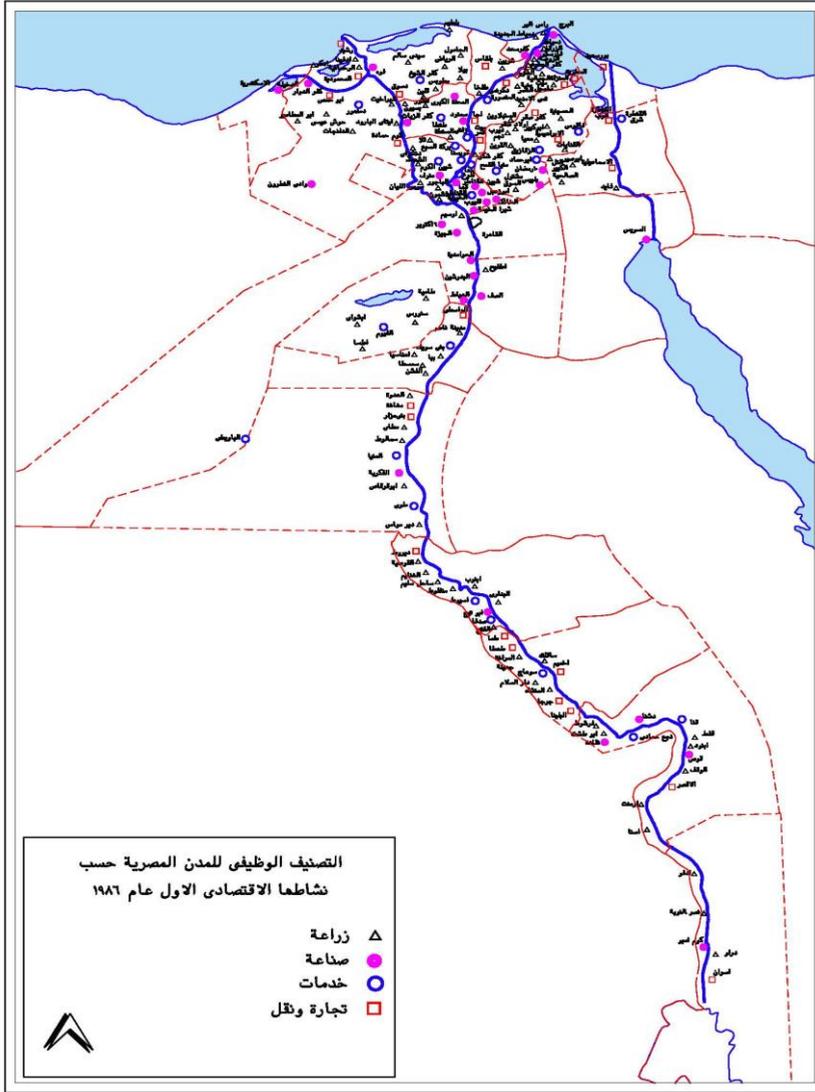
تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات في الفئات الحجمية

وعمومًا فإن التصنيف الوظيفي للمدن المصرية على امتداد فترة الدراسة (باستثناء بعض الحالات الخاصة في فترات خاصة) يعكس ما تتيحه السياسات الحكومية لهذه المدن من فرص وظيفية محكومة بالتمويل الحكومي من جانبه الاقتصادي، وبالتوقيت الحكومي من جانبه السياسي، وعليه فالظواهر الحضرية التي نلمسها عند دراسة النمو الحضري للمدن المصرية من خلال منظومة العمران الكلية ومنظوماتها الفرعية، تؤكد على أن هذا النمو لم يكن يومًا محكومًا (بالفعل)، بل (برد الفعل)، وإلا فبما نفسر التحولات السريعة والانعكاسية لمعظم وظائف المدن المصرية إلا كرد فعل ملازم لحالات المد والجذر التنموي (الكمي والنوعي)، وهو ما يمكن اعتباره نوعًا من المرونة المفروضة؛ للحفاظ على الوجود الحضري في حدوده الدنيا للعديد من المدن المصرية.



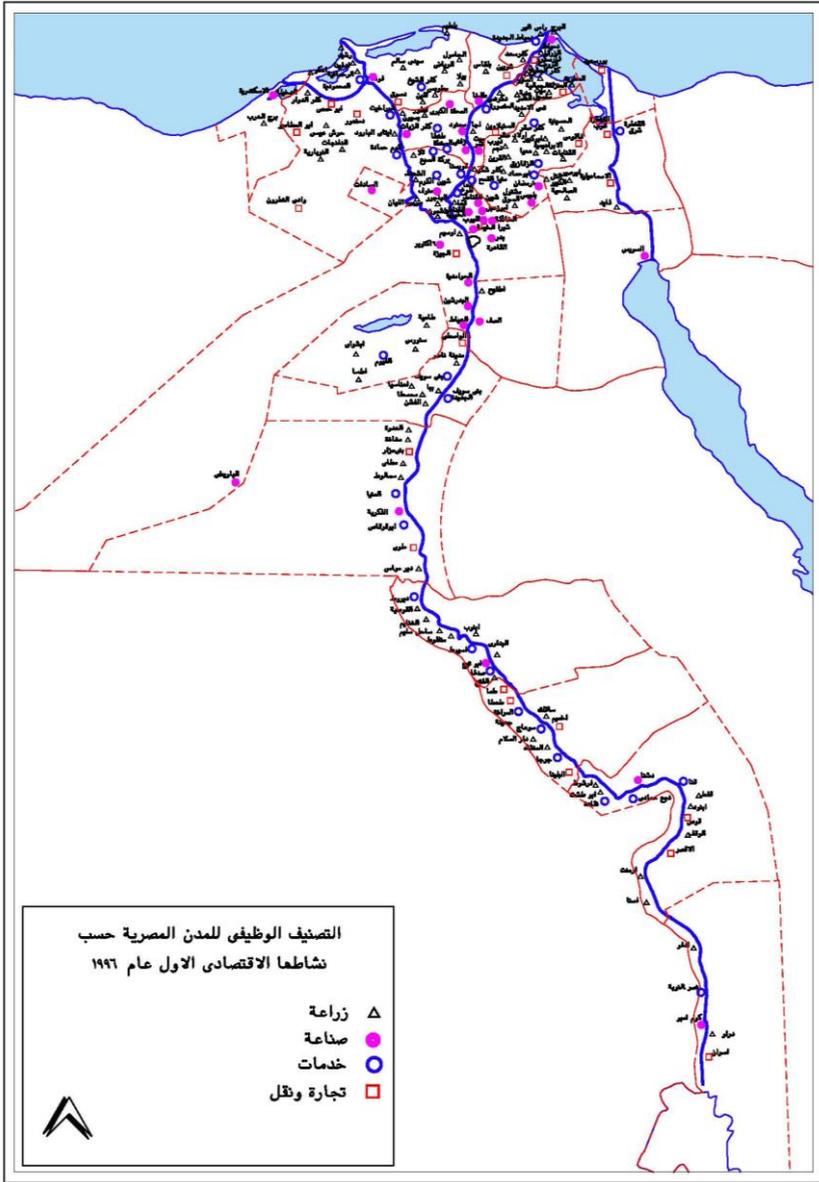
شكل رقم (19)

تطور أعداد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات



شكل رقم (20)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات عام 1986



شكل رقم (21)

التصنيف الوظيفي للمدن المصرية حسب نشاطها الاقتصادي الأول زراعة وصناعة وتجارة ونقل وخدمات عام 1996

الهيكل التوزيعي للمدن حسب تطور تصنيفها الوظيفي خلال هذه الفترة:

تشير بيانات تطور المركبات الوظيفية للمدن المصرية في الفترة 1976 - 2000، 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 بدا 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 27 مدينة عام 1986، منها ثماني مدن ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وتركز معظمها في الوجه البحري؛ حيث إن هذه المتلازمة الوظيفية كانت ما زالت أكثر وضوحاً في الوجه البحري عنها في الصعيد؛ بسبب التأثير الباقي للقطن على التصنيف الوظيفي لمدينة الوجه البحري، كما جاءت مدينة واحدة ذات مركب وظيفي (صناعة وخدمات) هي مدينة كفر الزيات، والغريب في الأمر أن هذا المركب هو أكثر المركبات الوظيفية الحضرية اقتراباً من منطق النمو الحضري السليم، إلا أن مدينة واحدة فقط هي التي سجلته في هذه الفترة، وجاءت مدينتان فقط بمركب وظيفي (صناعة وتجارة ونقل)، وهما مدينتا شبرا الخيمة والدخيلة، والأولى اكتسبت هذا المركب الوظيفي؛ بفعل التأثير العاصمي والحجم السكاني، أما الثانية فقد اكتسبته بفعل تأثير الميناء، كما جاءت 16 مدينة ذات وظيفة أحادية صناعة.

- وفي عام 1996 كان عدد المدن ذات الوظيفة الأولى صناعة 28 مدينة، منها خمس مدن ذات مركب وظيفي (صناعة وزراعة)، وأربع مدن جاء مركبها الوظيفي (صناعة وخدمات)، بينما جاءت ثماني مدن بمركب وظيفي (صناعة وتجارة ونقل)، كما جاءت 12 مدينة أحادية الوظيفة (صناعة)، وعموماً فإن التصنيف الوظيفي يعكس تبادل الأدوار بين الزراعة والتجارة والنقل في المركبات الوظيفية للمدن، وكلاهما يمثلان حالة انتقالية إلى مستوى أعلى من التحضر لم تبلغه العديد من المدن.

- بالنسبة للمدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، والتي بلغ عددها 85 مدينة عام 1986، فقد جاء منها 59 مدينة أحادية الوظيفة زراعة بنسبة حوالي 70٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، وهي نسبة مرتفعة جداً حتى في ظل ضم 15 قرية للتصنيف الحضري في هذه الفترة، كما جاءت خمس مدن بمركب وظيفي (زراعة وصناعة)، بينما جاءت 13 مدينة ذات مركب وظيفي (زراعة وخدمات)، وهو مركب شاذ حضرياً؛ حيث يتعارض مع مراحل التحول الوظيفي المنطقية، والتي تبدأ من الزراعة ثم التجارة ثم الصناعة ثم الخدمات، ولكن أن تقفز هذه المدن

من الزراعة إلى الخدمات، فإن ذلك يعكس أقصى درجات التدخل القسري في توجيه النمو الحضري للمدن، كما جاءت ثنائي مدن بمركب وظيفي (زراعة وتجارة ونقل)، وهو المركب الوحيد الذي يتسم بمنطقية النمو الحضري، ولكن عدد المدن صاحبة هذا المركب الوظيفي لا تمثل إلا نحو 9٪ فقط من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة.

- في عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة 97 مدينة، منها 48 مدينة أحادية الوظيفة زراعة، وهو ما نسبته حوالي 50٪ من جملة المدن ذات الوظيفة الأولى زراعة، وهو تطور جيد؛ حيث بدأ عدد المدن ذات الوظيفة الأحادية زراعة في التراجع، بينما زاد عدد المدن ذات المركب الوظيفي (زراعة وخدمات) ليصل إلى 32 مدينة (بعد أن كان 13 مدينة فقط عام 1986)، وهو ما يعني تزايد حدة تراجع النمو الحضري عن خطواته المنطقية، أو بمعنى آخر اعتبار التوجهات الحكومية للمدن على أنها مراكز خدمات أولاً وقبل أن تكون مراكز إنتاج حضري، وكل ذلك يصيب القواعد الاقتصادية للمدن بقدر كبير من التراجع والجمود. وجاءت 10 مدن فقط بمركب وظيفي (زراعة وتجارة ونقل)، وأخيراً جاءت سبع مدن فقط بمركب وظيفي (زراعة وصناعة).

- في عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 31 مدينة، منها 13 مدينة ذات وظيفة أحادية خدمات (معظمها مدن عواصم محافظات)، بينما جاءت 10 مدن ذات مركب وظيفي (خدمات وتجارة ونقل)، وهو المركب الذي أفرزته ودعمته سياسات الانفتاح، أما مدن المركب الوظيفي (خدمات وصناعة)، ذلك المركب الوظيفي الحضري النموذجي، فلم تحتله إلا خمس مدن فقط، من بينها مدينتي (طنطا وشبين الكوم)، أخيراً جاءت ثلاث مدن على المركب الوظيفي (خدمات وزراعة)، وهو ما يمكن أن نطلق عليه مركب (الرأس والذيل)، والذي يتخطى كل الروابط بينها.

- وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى خدمات 38 مدينة، جاء نصفها بوظيفة أحادية خدمات، بينما جاءت 11 مدينة بمركب وظيفي (خدمات وتجارة ونقل)، وزاد عدد مدن المركب الوظيفي (خدمات وزراعة) ليصبح ثنائي مدن، أما المركب الوظيفي الحضري النموذجي (خدمات وصناعة)، فلم تحتله أي مدينة في هذه الفترة.

- في عام 1986 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 25 مدينة، جاء منها 13 مدينة أحادية الوظيفة تجارة ونقل، وتفوق عدد مدن الوجه البحري على مدن الوجه القبلي في هذه الفئة من المدن (للسبب التي ذكرت سابقاً)، والغريب في الأمر أن مدناً لها تاريخ حضري ممتد، وقعت ضمن فئة المدن أحادية الوظيفة تجارة ونقل مثل (الأقصر - وميت غمر - وجرجا)، في

حين أن هذا التصنيف يعد منطقياً لمدن داخلية للتو في طور التحول النشط على المتصل الريفي الحضري، وجاءت خمس مدن بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات)، وأهمها على الإطلاق مدينة بورسعيد، كما جاءت أربع مدن بمركب وظيفي (تجارة ونقل وزراعة)، وهو مركب تحتله منطقياً المدن التي تحاول أن تبدأ خطواتها الأولى على المتصل الريفي الحضري، ومن المفارقات الغريبة أن تضم هذه المدن كلاً من مدينتي رشيد وإخميم على ما لهما من تاريخ حضري تراكمي يفوق العمر الحضري المدون للقاهرة نفسها، وأخيراً جاءت مدينتان فقط بمركب وظيفي تجارة ونقل وصناعة، وهما (الإسماعيلية ودشنا).

- وفي عام 1996 بلغ عدد المدن ذات الوظيفة الأولى تجارة ونقل 17 مدينة، منها ثلاث مدن فقط أحادية الوظيفة تجارة ونقل، في حين جاءت 12 مدينة بمركب وظيفي (تجارة ونقل وخدمات)، وشملت هذه الفئة مدناً كبرى مثل (بورسعيد - الإسماعيلية - أسوان - الأقصر)، وهكذا حلت الخدمات محل الصناعة في المركب الوظيفي لمدينة الإسماعيلية، كما تخلت مدينة بورسعيد عن الوظيفة الصناعية التي كانت مستهدفة لها، ومن أجلها تم إنشاء المنطقة الحرة كما سبق القول، كما تحولت أسوان عن وظيفتها الصناعية التي منحها لها مشروعات الثورة، لتستقر على التجارة والخدمات؛ بفعل الدور الذي منحه لها سياسة الانفتاح.

### جدول رقم (9)

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية
شبرا الخيمة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل
المحلة	صناعة	خدمات	صناعة		صناعة	
كفر الدوار	صناعة		صناعة		صناعة	
الدخيلة	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل
بلبيس	صناعة	تجارة ونقل	صناعة		صناعة	تجارة ونقل
دمياط	صناعة	تجارة ونقل	صناعة		صناعة	
قليوب	صناعة	زراعة	صناعة		صناعة	زراعة
الحوامدية	صناعة		صناعة		صناعة	
منوف	صناعة	تجارة ونقل	صناعة	زراعة	صناعة	خدمات
كفر الزيات	صناعة	خدمات	صناعة	خدمات	صناعة	تجارة ونقل
أبو تيج	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	تجارة ونقل
البرشين	صناعة		صناعة		صناعة	زراعة
سمنود	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
زراعة	صناعة	زراعة	صناعة		صناعة	أبو زعبل
	خدمات	زراعة	صناعة		صناعة	الخداعة
صناعة	تجارة ونقل		صناعة	تجارة ونقل	صناعة	شبين القناطر
			صناعة		صناعة	رمضان 10
			صناعة		صناعة	6 أكتوبر
خدمات	صناعة	صناعة	خدمات	تجارة ونقل	صناعة	زفتى
	خدمات		خدمات		صناعة	القناطر الخيرية
		زراعة	خدمات		صناعة	الباويطي
خدمات	صناعة		تجارة ونقل	خدمات	صناعة	ميت غمر
تجارة ونقل	صناعة	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	صناعة	رشيد
تجارة ونقل	خدمات	صناعة	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	طنطا
صناعة	خدمات		خدمات		خدمات	المنصورة
تجارة ونقل	خدمات		خدمات		خدمات	أسبوط
تجارة ونقل	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	الزقازيق
	خدمات		خدمات		خدمات	القيوم
تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	دمنهو
	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	المنيا
تجارة ونقل	خدمات		خدمات		خدمات	بني سويف
تجارة ونقل	خدمات		خدمات		خدمات	سوهاج
صناعة	خدمات	صناعة	خدمات		خدمات	شبين الكوم
	خدمات		خدمات		خدمات	قنا
تجارة ونقل	خدمات		خدمات		خدمات	بنها
تجارة ونقل	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	كفر الشيخ
زراعة	خدمات		خدمات	تجارة ونقل	خدمات	ملوي
صناعة	خدمات	صناعة	خدمات		خدمات	طوخ
خدمات	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	فأفوس
تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	منيا القمح
تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	قويسنا
تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	نجع حمادي
تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات		خدمات	كوم حمادة
تجارة ونقل	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	أبو حماد
		تجارة ونقل	خدمات		خدمات	القطر شرق
زراعة	خدمات		خدمات		خدمات	نصر النوبية

تابع جدول رقم (9)

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
	خدمات		خدمات		خدمات	أبو سمبل
	تجارة ونقل		تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	جرجا
خدمات	تجارة ونقل		تجارة ونقل	زراعة	خدمات	ديروط
خدمات	تجارة ونقل		تجارة ونقل		خدمات	كفر صقر
صناعة	تجارة ونقل		تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	المحمودية
	تجارة ونقل		صناعة	صناعة	تجارة ونقل	السويس
	تجارة ونقل		صناعة		تجارة ونقل	فارسكور
صناعة	تجارة ونقل		صناعة	خدمات	تجارة ونقل	قوص
			صناعة		تجارة ونقل	وادي النظرون
تجارة ونقل	خدمات	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	أسوان
خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	بورسعيد
خدمات	تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	الإسماعيلية
خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	دسوق
صناعة	تجارة ونقل		تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	طهطا
زراعة	تجارة ونقل		تجارة ونقل	صناعة	تجارة ونقل	المنزلة
	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	بني مزار
	تجارة ونقل		تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	البلينا
	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	الواسطي
صناعة	زراعة		صناعة	زراعة	صناعة	كوم أمبو
صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	زراعة	صناعة	الصف
تجارة ونقل	زراعة	صناعة	تجارة ونقل	خدمات	صناعة	دشنا
زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	فوه
	زراعة		صناعة	صناعة	زراعة	كفر سعد
تجارة ونقل	زراعة	زراعة	صناعة	صناعة	زراعة	العياط
زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	خدمات	زراعة	نقادة
زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	قفط
زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	فأيد
زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	خدمات	خدمات	زراعة	مغاغة
صناعة	زراعة	صناعة	خدمات		زراعة	الفكرية
تجارة ونقل	زراعة		تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	بلقاس
	زراعة		تجارة ونقل		زراعة	المطرية
تجارة ونقل	زراعة		تجارة ونقل		زراعة	دكرنس
تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل	تجارة ونقل	زراعة	أخميم

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	طما
	زراعة	زراعة	تجارة ونقل		زراعة	الإبراهيمية
خدمات	زراعة		تجارة ونقل	خدمات	زراعة	أجا
خدمات	صناعة		زراعة		خدمات	طلخا
تجارة ونقل	خدمات		زراعة	تجارة ونقل	خدمات	السنبلاوين
	زراعة		زراعة	زراعة	خدمات	أبو قرقاص
تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	المراغة
	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	السنطة
خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	شبراخيت
			زراعة	تجارة ونقل	خدمات	دمياط الجديدة
خدمات	زراعة	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	بركة السبع
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	خدمات	زراعة	خدمات	صدفا
زراعة	تجارة ونقل		زراعة	خدمات	تجارة ونقل	شربين
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	تجارة ونقل	أبو حمص
تجارة ونقل	زراعة		تجارة ونقل	خدمات	تجارة ونقل	الأقصر
تجارة ونقل	زراعة	زراعة	تجارة ونقل		تجارة ونقل	القططرة غرب
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	إدفو
	زراعة		زراعة		زراعة	إدكو
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	أبو كبير
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	سمالوط
	زراعة		زراعة		زراعة	مدينة ناصر
	زراعة		زراعة		زراعة	حوش عيسى
	زراعة		زراعة		زراعة	أشمون
صناعة	زراعة		زراعة		زراعة	سنورس
	زراعة		زراعة		زراعة	أرمنت
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	منفلوط

تابع جدول رقم (9)

تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

المدينة	تعداد 1996		تعداد 1986		تعداد 1976	
	الوظيفة الاولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الاولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الاولى	الوظيفة الثانية
بيلا	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
أينوب	زراعة		زراعة		زراعة	
القوصية	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
إسنا	زراعة		زراعة		زراعة	
أوسيم	زراعة	صناعة	زراعة		زراعة	
الغشن	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
المنشأة	زراعة		زراعة		زراعة	تجارة ونقل
ببا الكبرى	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	تجارة ونقل
مسيون	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
سرس الليان	زراعة	خدمات	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة
تلا	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
فرشوط	زراعة		زراعة		زراعة	تجارة ونقل
دير ب نجم	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
الثل الكبير	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
أيشواي	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	
سيدي سالم	زراعة		زراعة		زراعة	
الشهداء	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
الحامول	زراعة		زراعة		زراعة	
جهينة	زراعة		زراعة		زراعة	
الغنايم	زراعة		زراعة		زراعة	
مشتول السوق	زراعة	صناعة	زراعة		زراعة	
إطسا	زراعة		زراعة		زراعة	
مطاي	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
ههيا	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	
البداري	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	
إيتاي البارود	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
الدلتجات	زراعة	تجارة ونقل	زراعة		زراعة	
أبو المطامير	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل
بلطيم	زراعة		زراعة		زراعة	تجارة ونقل
دير مواس	زراعة		زراعة		زراعة	
البرج	زراعة		زراعة		زراعة	
أهناسيا	زراعة		زراعة		زراعة	
الهاجور	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات
سمسطا	زراعة		زراعة		زراعة	

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
	زراعة	خدمات	زراعة	خدمات	زراعة	قلين
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	الرحمانية
تجارة ونقل	زراعة		زراعة	تجارة ونقل	زراعة	مطويس
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	الحسينية
	زراعة		زراعة		زراعة	ساحل سليم
	زراعة		زراعة		زراعة	دار السلام
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	قطور
خدمات	زراعة	خدمات	زراعة		زراعة	كفر شكر
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	ساقنتة
	زراعة		زراعة		زراعة	أبنود
صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	صناعة	زراعة	قها
تجارة ونقل	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	خدمات	زراعة	الزرقا
	زراعة		زراعة		زراعة	العدوة
	زراعة		زراعة	خدمات	زراعة	أبو طشت
	زراعة		زراعة		زراعة	إدفينا
	زراعة	صناعة	زراعة	تجارة ونقل	زراعة	رأس البر
			زراعة		زراعة	البرلس
			زراعة		زراعة	الجمالية
			زراعة		زراعة	القرين
			زراعة		زراعة	منية النصر
			زراعة		زراعة	طامية
			زراعة	خدمات	زراعة	القنبايات
			زراعة		زراعة	دراو
		صناعة	زراعة	خدمات	زراعة	الواحات البحرية
			زراعة		زراعة	الوقف

تابع جدول رقم (9) تطور المركبات الوظيفية للمدن في الفترة من 1976 حتى 1996

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى	
			زراعة		زراعة	أولاد صفر
			زراعة		زراعة	الرياض
			زراعة		زراعة	أطفيح
		خدمات	زراعة		زراعة	الصالحية
					زراعة	برج العرب
					زراعة	ميت سلسيل
				صناعة	زراعة	مفر البطيخ
					زراعة	السرو
					زراعة	الروضة
					زراعة	أبو صير
					زراعة	تمى الأمديد
					زراعة	الفتح
				خدمات	زراعة	النوبارية الجديدة
					صناعة	السادات
					صناعة	بدر
					خدمات	بني سويف الجديدة

#### تصنيف المدن حسب ثباتها وظيفياً في هذه الفترة:

انعكست الظروف والتطورات السياسية والاقتصادية على تصنيف المدن المصرية، حسب ثباتها

وظيفية في هذه الفترة، وبحيث أمكن تصنيفها إلى الآتي:

#### مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة طوال هذه الفترة:

بلغ عدد المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة طوال هذه الفترة 72 مدينة، وهو ما يعني أن 40% من المدن المصرية ما زالت تعتمد على الزراعة كنشاط اقتصادي رئيس، وعلى الرغم من انخفاض النصيب النسبي لهذه المدن في هذه الفترة عن سابقتها بنحو 5 نقاط مئوية، إلا أن كون 40% من المدن المصرية تستمر على الوظيفة الزراعية كوظيفة أولى لمدة ثلاثة عقود، يشير بوضوح إلى قصور شديد في سياسات تفعيل آليات النمو الحضري للمدن المصرية، كما ينطوي ذلك على قصور شديد في الاعتماد على التصنيف الإداري في تحديد هوية التجمع كريف أو حضر، كما أن العديد من المدن ضمن هذه الفئة من المدن استمر تأثيرها سلباً بالسياسات الاقتصادية التي تم اتباعها خلال هذه الفترة، من تراجع الدور الاقتصادي للقطن، وانحسار موجات المد الصناعي بالمدن القائمة، وتراجع دور السكك الحديدية في النقل، وبالتالي تراجع أنشطة (التجميع والتخزين والفرز والتوزيع)، وكلها من الأنشطة التي كانت تدعم الأدوار الوظيفية الحضرية لبعض المدن الصغرى.

وتشير قيمة معاملات توطن النشاط الزراعي<sup>(1)</sup> بالعديد من المدن (في فئات حجمية متفاوتة) إلى اتجاهها نحو الزيادة وليس العكس، فعلى سبيل المثال، جاء معامل توطن النشاط الزراعي بمدينة دكرنس بقيمة 2.43 عام 1996، بينما كانت قيمته 0.84 عام 1986، أما مدينة إدكو فقد ارتفعت قيمة معامل توطن النشاط الزراعي بها من 2.16 عام 1986، إلى 3.14 عام 1996، وذلك على سبيل المثال وليس الحصر. والجدول رقم (10) يوضح المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة في الفترة من 1976 حتى 1996.

### جدول رقم (10)

#### مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	ادكو	19	سرس اللبان	37	أبو	55	الزرقا
2	أبو كبير	20	تلا	38	بلطيم	56	العدوة
3	سمالوط	21	فرشوط	39	دير	57	ابوطشت
4	مدينة ناصر	22	ديرب نجم	40	البرج	58	ادقينا
5	حوش عيسى	23	الثل الكبير	41	اهناسيا	59	رأس البر
6	أشمون	24	أبشواي	42	الباجور	60	البرلس
7	سنورس	25	سيدي سالم	43	سمسطا	61	الجمالية
8	أرمنت	26	الشهداء	44	قلين	62	القرين
9	منفلوط	27	الحامول	45	الرحماني	63	منية النصر
10	بيلا	28	جهينة	46	مطويس	64	طامية
11	أبنوب	29	الغنايم	47	الحسينية	65	القنبايات
12	القوصية	30	مشتول السوق	48	ساحل	66	دراو
13	اسنا	31	إطسا	49	دار	67	الواحات البحرية
14	اوسيم	32	مطاي	50	قطور	68	الوقف
15	الفشن	33	ههيا	51	كفر شكر	69	أولاد صقر
16	المنشأة	34	البداري	52	ساقنتة	70	الرياض
17	ببا الكبرى	35	ايتاي البارود	53	ابنود	71	الطفيح
18	بسيون	36	الدلتجات	54	قها	72	الصالحية

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 7.



شكل رقم (22)

مدن ثبتت على وظيفتها الأولى زراعة بالتعدادات 1976-1986-1996

## مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية:

بلغ عدد المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على وظائف حضرية 64 مدينة خلال هذه الفترة، وهو ما يمثل نسبة قدرها 35.6% من جملة المدن عام 1996، وذلك يعد تطوراً كبيراً؛ حيث كانت هذه النسبة في الفترة السابقة (من 1947 حتى 1976) نحو 17% من جملة المدن، ولا شك أن دخول وظيفة الخدمات بقوة إلى التصنيف الوظيفي للمدن ساهم بوضوح في رفع النصيب النسبي لمدينة هذه الفئة من جملة المدن المصرية، ولكن يجب الإشارة أن الزراعة دخلت ضمن المركب الوظيفي (كوظيفة ثانية) لنحو 60% من مدن هذه الفئة، وكاد يتساوى معامل توطن النشاط الزراعي مع معامل توطن النشاط الحضري<sup>(1)</sup> (الذي اكتسبت بفعله المدينة وظيفتها الأولى)، ولكن رغم ذلك، فإن هذا يمثل تطوراً إيجابياً واضحاً لتحويل وثبات العديد من المدن على وظائف حضرية، حتى وإن كانت مركباتها الوظيفية توحى بأنها في أطوار تحولها الوظيفي الحضري الباكورة.

وشهدت هذه الفترة ثبات كل المدن الكبرى على التصنيف الوظيفي الحضري، ولم تتعرض أي مدينة من هذه المدن لانتكاسات حضرية كتلك التي شهدتها مدينة أسيوط عام 1947، حين ارتدت إلى الوظيفة الأولى زراعة للمرة الأولى في تاريخها الممتد للأسباب التي سبق ذكرها بالفصل السابق، والجدير بالملاحظة هنا أن تقارب عدد المدن التي ثبتت وظيفتها الأولى على الزراعة، وتلك التي ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية، وكل منهما يفوق عدده ثلث عدد جملة المدن المصرية، فإن ذلك يوضح أن المدن المصرية تم تقسيمها (بفعل التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها هذه الفترة وما قبلها) إلى ثلاث فئات، من حيث درجة التحضر (اعتماداً على التصنيف الوظيفي)، فئة تقع على أول الطرف السالب (الريفي) للمتصل الريفي الحضري، وتمثل حوالي 40% من جملة المدن المصرية، وفئة تقع على منتصف المتصل (المدن التي تردت وظائفها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى)، وفئة تتحرك على الطرف الموجب للمتصل الريفي الحضري، وتمثل حوالي 35% من جملة المدن المصرية، وذلك يعني أنه ولفترة (ليست قصيرة) قادمة لن يتخطى عدد المدن التي تتحرك على الطرف الموجب للمتصل الريفي الحضري نسبة 50% من جملة المدن المصرية، وبالطبع فإن التوزيع الخطي للمدن المصرية على هذا المتصل بهذا الشكل يؤدي إلى تراجع كفاءة عمل منظومة العمران الكلية، خاصة في ظل عشوائية التوزيع المكاني لمدينة كل فئة على حدة؛ حيث تكون الهيكل التوزيعي لكل فئة بفعل موجات غير منتظمة (مكانياً وزمنياً) من المد والجذر التنموي، كما أن تدخلات الضم الإداري، وتحويل قرى إلى مدن دون وجود ضوابط تنموية تحكم ذلك، يجعل

(1) انظر ملاحق الفصل السابع، ملحق رقم 7.

حتى المدن المستقرة في فئاتها الوظيفية مهددة دومًا بالتراجع والتحول. وجدول رقم (11) يوضح بيان المدن التي ثبتت وظائفها الأولى على الوظائف الحضرية في الفترة من 1976 وحتى 1996.

### جدول رقم (11)

#### مدن ثبتت وظيفتها الأولى على الوظائف الحضرية

المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل
الفتقرة شرقى	45	رشيد	23	شبرا الخيمة	1
نصر النوية	46	طنطا	24	المحلة	2
أبو سميل	47	المنصورة	25	كفر الدوار	3
جرجا	48	أسيوط	26	الدخيلة	4
ديروط	49	الزقازيق	27	بليس	5
كفر صقر	50	الفيوم	28	دمياط	6
المحمودية	51	دمنهور	29	قليوب	7
السويس	52	المنيا	30	الحوامدية	8
فارسكور	53	بني سويف	31	منوف	9
قوص	54	سوهاج	32	كفر الزيات	10
وادي النطرون	55	شبين الكوم	33	أبو تيج	11
أسوان	56	قنا	34	البدرشين	12
بورسعيد	57	بنها	35	سمنود	13
الإسماعيلية	58	كفر الشيخ	36	أبو زعبل	14
دسوق	59	ملوي	37	الخانكة	15
طهطا	60	طوخ	38	شبين القناطر	16
المنزلة	61	فاقوس	39	رمضان 10	17
بني مزار	62	منيا القمح	40	أكتوبر 6	18
البلينا	63	قويسنا	41	زفتى	19
الواسطي	64	نجع حمادي	42	القناطر الخيرية	20
		كوم حمادة	43	الباويطي	21
		أبو حماد	44	ميت عمر	22



شكل رقم (23)

مدن ثبتت على وظيفتها الأولى الحضرية بالتعدادات 1996-1986-1976

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى:

بلغ عدد المدن التي ترددت وظائفها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى (31) مدينة، وهو ما نسبته حوالي 18.6% من جملة المدن، واشتملت هذه الفئة على عدة مدن ذات تاريخ حضري ممتد، ولكنها لم تستطع أن تحافظ على وظيفتها الحضرية؛ بل تحولت عنها وإليها، ومن أمثلة هذه المدن (فوه - الأقصر - دشنا - إخميم)، وهي مدن لها من القدم الحضري ما كان يجب أن يضمن لها -بحكم المنطق- استقراراً على وظائفها الحضرية التي تولدت فيها منذ قرون؛ بل ويحقق لها قدرة على الدفع التنموي التلقائي، بيد أن التطورات السياسية والاقتصادية كان تأثيرها مباشراً وتراكمياً؛ أي أن هذه التأثيرات قد أصابت مناعة المدن القديمة ضد تحولات المدن المستحدثة.

### جدول رقم (12)

مدن ترددت وظيفتها الأولى بين الزراعة والوظائف الحضرية الأخرى

المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة	المسلسل	المدينة
1	كوم أمبو	9	فايد	17	الإبراهيمية	25	دمياط الجديدة
2	الصف	10	مغاغة	18	أجا	26	بركة السبع
3	دشنا	11	الفكرية	19	طلخا	27	صدفا
4	فوه	12	بلقاس	20	السنبلابين	28	شربين
5	كفر سعد	13	المطرية	21	أبو قرقاص	29	أبو حمص
6	العياط	14	دكرنس	22	المراغة	30	الأقصر
7	نقادة	15	أخميم	23	السنطة	31	القططرة غرب
8	قُفط	16	طما	24	شبراخيت		



شكل رقم (24)

مدن تآرجحت وظيفتها الأولى بين الحضرية والريفية بالتعدادات 1976-1986-1996

## ملاحق الفصل السابع

مرحلة ما بعد الانفتاح الاقتصادي وحتى نهاية القرن العشرين (1976 - 2000م)

### ملحق رقم [1]

#### أهداف قطاع الصناعة في الخطة [1987/82]، وأهم الملاحظات عليها

- استهدفت الخطة تحقيق معدل نمو قدره 10.3 سنوياً.
- دفع معدلات التنمية والارتقاء بنوعية الإنتاج؛ للوفاء بمتطلبات الاستهلاك والقطاعات سواء من السلع الوسيطة أو الاستشارات، وزيادة الصادرات، وخلق المزيد من فرص العمالة ورفع الكفاءة الإنتاجية.
- تحقيق التوازن والتكامل بين قطاعي الصناعة والزراعة (رغم هذا الهدف المعلن، إلا أن هذا التوازن المستهدف لم يتحقق؛ بل على العكس شهد قطاع الزراعة تراجعاً شديداً خلال هذه الفترة وما قبلها مباشرة وما بعدها لحساب قطاع الصناعة، على النحو الذي سبق ذكره عند تناول قطاع الزراعة، ومن منظور العمران الحضري فإن أي تنمية حضرية سيتم توليدها من خلال القطاع الصناعي بالمدن لم ولن تكون قادرة على استيعاب وامتصاص الآثار السلبية التي يولدها تردي أحوال القطاع الزراعي، فمهما كانت الزيادة المتولدة في عدد فرص العمل التي يحققها قطاع الصناعة، فإنها لا تكافئ تلك الفرص المطلوبة لمن هجروا أراضيهم الزراعية ورحلوا صوب المدن، ناهيك عن احتياجات أهل المدن أنفسهم، وهذه الإشكالية (في تقدير الباحث) هي أساس مشكلات النمو الحضري في مصر في النصف الأخير للقرن العشرين وإلى الآن).
- الاهتمام بالصناعات التي تنتج مستلزمات الإنتاج؛ مما يزيد من الطاقة الاستيعابية للإنشاءات والتشييد والإسكان، مثل صناعات الأسمنت، وحديد التسليح، والمواسير... إلخ. (تكامل هذا الهدف مع البداية الفعلية لإنشاء المدن الجديدة وما تحتاجه من مستلزمات للبناء، وقد استطاع قطاع الصناعة بالفعل تغطية معظم هذه الاحتياجات محلياً).
- توسيع وتنويع قاعدة الصناعات التصديرية، بالتركيز على الصناعات التي تتميز بالقدرة على المنافسة في الأسواق العالمية. (فعلياً لم تكن مصر حتى هذا الوقت تملك من القدرة التصديرية التنافسية إلا ما يساهم به قطاع الغزل والنسيج، وهو ما يعني أن هذا التركيز بالهدف المعلن سيتناول هذا القطاع في الأساس، ولما كان هذا القطاع مركزاً في القاهرة والإسكندرية والمحلة الكبرى وكفر الدوار؛ حيث كانت هذه المدن الأربع تستحوذ وحدها على نحو 75% من قيمة إنتاج قطاع الغزل والنسيج، كما تستحوذ على نحو 87% من إجمالي

عدد العمالة في هذا القطاع<sup>(1)</sup>، فإن ذلك يؤدي إلى مضاعفة تضخم هذه المدن، ويقوي عوامل الجذب الحضري فيها في الوقت الذي كان يجب إضعاف هذه العوامل في المراكز الحضرية القائمة لحساب المدن الجديدة المزمع إنشاؤها، والتي كان بعضها قد بدأ في الظهور بالفعل).

- التوازن والتكامل بين أنشطة الصناعات المختلفة.
- استغلال الطاقة المتاحة غير المستغلة بشركات الحديد والصلب والسكر وترسانة الإسكندرية وغيرها، بما يزيد الإنتاج القومي ويخفض تكلفة الإنتاج. (وذلك يعكس استمرار توجه واضعي الخطة نحو تغليب البعد الاقتصادي على حساب الأبعاد الأخرى، ويفضي ذلك في النهاية إلى زيادة الاختلال في منظومة العمران الحضري من خلال الزيادة المفرطة في تكريس قطبية العاصمتين، في مقابل باقي المعمور الحضري، وانعكس ذلك بوضوح فيما بعد، ويمكن ملاحظته بسهولة في الاضطراب الهيكلي الذي شهدته مراحل نمو المدن الجديدة وتحلفها الزمني البعيد عن الأطر الزمنية المخططة لمراحل هذا النمو).
- تطوير الصناعات الهندسية، بحيث تكون قادرة على تصنيع السلع الاستثمارية محلياً.
- توجيه النشاط الصناعي في إطار ترشيد استخدامات الطاقة الكهربائية والبتروولية. (ويمثل ذلك استمراراً للتوجه نحو تجنب الانخراط في مجال الصناعات الثقيلة - وكان هذا التوجه قد بدأ مع بداية السبعينيات - ومن المعلوم أن الصناعات الثقيلة بلا شك هي عصب الاستقرار والنمو المتزن والأمن لقطاع الصناعة برمته، كما يرى ذلك دكتور جمال حمدان<sup>(2)</sup>).

- إقامة مناطق صناعية متكاملة في محافظات الجمهورية، تستوفى فيها هياكل البنية الأساسية. (وقد بدأت بالفعل بعض هذه المناطق في الظهور، ولكن لم تحقق منها نجاحات مشهودة حتى نهاية فترة الدراسة إلا تلك التي تدور في فلك المراكز الحضرية الكبرى (القاهرة، والإسكندرية، ومدن القناة)، وبتأثيرها المباشر، وبارتباطات هيكلية تجعلها جزءاً لا يتجزأ من النسيج الحضري المباشر لهذه المراكز الكبرى (مثل مدن السادس من أكتوبر، والعاشر من رمضان، وبرج العرب، والعامرية)، وهو ما له تأثيرات سلبية عديدة ستتبدى تبعاً مع مرور الوقت).

(1) جمال حمدان: شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 688.

(2) جمال حمدان، شخصية مصر، الجزء الثالث، مرجع سابق، ص 601، 602.

- مراعاة البعد الإقليمي عند اختيار مراكز توطين المشروعات الصناعية، أو عند إقامة المناطق الصناعية المتكاملة. (وقد شمل هذا التوجه بالفعل اختيار بعض المناطق الموزعة على العديد من المحافظات، مثل المنيا، وبني سويف، وأسوان ... إلخ، ولكن تباطؤ تنفيذ مشروعات البنية الأساسية مع عدم تمكين هذه المناطق اقتصادياً؛ لتقوى على منافسة الأقطاب الصناعية المركزة في المدن الكبرى لم يمنح هذه المناطق بعد القدرة على لعب دورها المستهدف بهذه الخطة أو الخطط التالية عليها، وحتى نهاية فترة الدراسة).
  - التنسيق عند تخصيص الاستثمارات بين الصناعات المنتجة لبدائل الواردات وتلك المنشأة بغرض التصدير.
  - وقد استهدفت الخطة معدل نمو سنوي مرتفع للصناعات المنتجة للسلع الوسيطة والاستثمارية، بينما استهدفت معدل نمو أقل للصناعات الاستهلاكية.
- وقدرت الاستثمارات المستهدفة للخطة<sup>(1)</sup> 8617 مليون جنيه، نصيب القطاع العام منها 6842 مليون جنيه، بنسبة 79.4٪ من الإجمالي، ويخص القطاع الخاص 1775 مليون جنيه بنسبة 20.6٪.

(1) موسوعة مصر الحديثة، المجلد السادس، الصناعة، مرجع سابق، ص 56.

## ملحق رقم [2]

## أهداف قطاع الصناعة في الخطة الثانية [88/87-1992/91]، وأهم الملاحظات عليها

- تحقيق الاكتفاء الذاتي في الصناعات الاستهلاكية. (يلاحظ أن الخطة السابقة استهدفت تقييد الصناعات الاستهلاكية لحساب الصناعات الاستثمارية والوسيطه، وهو ما صب في مصلحة قطاع الاستيراد مباشرة؛ حيث إن نمط الاستهلاك المحلي يميل بشدة إلى السلع الاستهلاكية، ونظرًا لعدم قدرة السياسات الحكومية على التحكم في توجهات الطلب المحلي لتغير أنماط استهلاك المجتمع؛ بفعل سياسات الانفتاح وتحويلات المصريين العاملين بالخارج، فقد كان ضروريًا أن تتجه السياسات إلى توجهات العرض من خلال التصنيع المحلي).
- رفع كفاءة استخدام مستلزمات الإنتاج.
- رفع جودة الإنتاج ومطابقته للمواصفات المعيارية، مع رفع جودة الصناعات التصديرية.
- التوسع في تصنيع المعدات الاستثمارية وقطع الغيار المحلية.
- استمرار العمل على رفع كفاءة العاملين بوضع البرامج التدريبية. (هذا الهدف المعلن والمتكرر في كل الخطط تقريبًا لم ينل حظًا في الاعتمادات المالية في جميع هذه الخطط، على الرغم من أهميته القصوى، فلم يعتمد له في أي من هذه الخطط إلا ما نسبته أقل من 1٪، وهو ما انعكس في النهاية في تخلف أنماط الإنتاج، وقلة إنتاجية العامل، وعدم قدرته على منافسة ومجاراة أنماط الصناعة الحديثة).
- التخلص من المخزون الراكد؛ لتخفيف العبء التمويلي وإصلاح الخلل المالي. (هذا الهدف يمثل جرس إنذار شديد للصناعة المصرية في وقتنا الحاضر؛ حيث إن سبب تراكم هذا المخزون ليس لتشبع الأسواق أو عدم وجود أسواق لاستهلاك مثل هذه الكميات؛ بل على العكس فإن هذه البضائع المخزنة والراكدة يتم استيراد ما يماثلها نوعًا، ويفوقها كمًا، ولكن أفضل كفاءة، وبعد تطبيق فعالية اتفاقية التجارة العالمية فإن آليات تصريف مثل هذا المخزون لن تكون متاحة، وبالتالي فإنها لن تصبح مخزونًا، وإنما هوالك صناعية، ولذلك فإن هدف الخطة المعلن -وهو التخلص من المخزون لإصلاح الخلل المالي (وليس إصلاح الاختلالات الفنية جذريًا)- يمثل سياسة تسطحية لأزمة الصناعة المصرية على مر عصورها الحديثة، وهو ما انعكس سلبًا على قطاع الصناعة برمته).
- تخصيص خطوط إنتاج يوجه إنتاجها للسوق الخارجية.
- التصنيع من أجل التصدير، ويرتبط ذلك بترقية الأسلوب الإنتاجي؛ حتى تقوى المنتجات الصناعية على المنافسة في الأسواق العالمية.

• تخفيض تكلفة الإنتاج الصناعي؛ حتى تتمكن المنتجات المصرية من المنافسة الدولية. (للأسف الشديد كلما هدفت خطة من خطط الدولة لتخفيض تكاليف الإنتاج؛ لتوليد القدرة على المنافسة الدولية، تتجه آليات التفعيل مباشرة إلى تركيز وتكثيف الصناعات في المراكز الحضرية الكبرى، وهو ما ينظر إلى التنمية من جانبها الاقتصادي فقط، على الرغم من أن الهدف التالي مباشرة يطالب بنقيض آليات تفعيل هذا الهدف).

• التصنيع من أجل التنمية الاجتماعية الذي يجعل من البعد المكاني والسكاني محورًا رئيسًا للتنمية، وتركز الخطة الخمسية الثانية على دفع الفائض السكاني من الوادي الضيق إلى مجتمعات صناعية جديدة. (وقد بدأت بالفعل بعض التجمعات الصناعية الناشئة في لعب دور مهم نسبيًا في القطاع الصناعي، وسيتم تناول ذلك تفصيلاً عند تحليل تجربة المدن الجديدة بمصر في هذا الفصل).

• تعميق التصنيع المحلي؛ فقد أعطى التصنيع في مراحلها السابقة اهتمامه الأكبر للصناعات الخفيفة والاستهلاكية، وكان لذلك ما يبرره في حينه، ولكن ضرورة الانطلاق من مرحلة التصنيع الاستهلاكي إلى التصنيع الإنتاجي تتطلب بدء مرحلة جديدة، وهي دعم الصناعات الثقيلة - وهو يعد تحولاً عن أهداف الخطة السابقة - والتي تهدف إلى تعميق التصنيع المحلي، ومن المعروف أن تحقيق ذلك الهدف الإستراتيجي يعتمد على محورين رئيسيين:

المحور الأول: خارجي؛ حيث تعتبر الدولة المتقدمة هي الرائدة في هذا المجال وصاحبة التقنية العالية فيها، كما أن إمكانية تحويل مثل هذه المشروعات تفوق قدرات الدول النامية؛ مما يجتم ضرورة النظر إلى إمكانية تطويع تلك المحددات عن طريق المشاركة الأجنبية.

المحور الثاني: محلي، ويتطلب التطوير المستمر لهيكل التصنيع الداخلي؛ حتى يمكن تحقيق المحور الأول.

وتجدر الإشارة إلى أن التصنيع في تلك المرحلة قد نجح في تخطي كثير من الصعاب، واستطاع أن يحقق بعض الأهداف المرجوة منه بتصنيع الكثير من الإنتاج الثقيل، مثل المراجل البخارية حتى سعة 65 طن / ساعة، خطوط مواسير المياه والصرف الصحي وعربات السكك الحديدية وعربات الترام والقاطرات حتى قدرة ألف حصان، أتوبيسات ولواري، جرارات وأوعية الضغط، ومصانع الأسمنت، وكابلات الكهرباء حتى 66ك.و. وإن كانت معظم هذه الصناعات قد تمت من خلال مصانع تم تشييدها خلال فترة الستينيات.

وقد حددت الخطة أهدافاً إستراتيجية لكل قطاع صناعي كما يلي:

- 1- الصناعات الغذائية: وتستهدف الخطة التركيز على ما يلي:
  - زيادة الإنتاج من مجموعات السلع الغذائية المهمة، مثل السكر والزيتون النباتية والمسلي الصناعي والخضر والفاكهة المحفوظة للاستفادة من الطاقة المتاحة.
  - التوسع في إنتاج الأعلاف.
  - إقامة المجتمعات الزراعية الصناعية بالأراضي الجديدة، وزراعتها بالخضر والفاكهة.
  - التوسع في صناعة الطحن، وفي إنشاء المخازن الآلية ونصف الآلية؛ بهدف رفع جودة الرغيف.
- 2- صناعة الغزل والنسيج: واستهدفت الخطة التركيز على ما يلي:
  - إنتاج الملابس الجاهزة، ورفع جودة إنتاجها ومطابقتها للمواصفات القياسية، وتنوع الإنتاج لتغطية كافة أذواق المستهلكين، مع دفع وتشجيع الصادرات.
  - زيادة الاهتمام بالغزل، وتحسين جودتها.
  - رفع إنتاجية الخيوط الصناعية من البولستر ومضاعفتها، وإدخالها في الأقمشة؛ لزيادة قوة متانتها.
  - الاهتمام بالأقمشة القطنية من حيث الكم والجودة والمواصفات.
  - التركيز على خفض نسبة الفاقد.
- 3- الصناعات الكيماوية: واستهدفت الخطة في هذا المجال ما يلي:
  - سد حاجة البلاد من الأسمدة الأزوتية.
  - إنتاج الكيماويات الأساسية والوسيطه والدوائية؛ للحد من استيرادها.
  - التوسع في إنتاج مواد البناء من خامات غير معدنية؛ للوفاء باحتياجات التشييد، وخاصة الأسمت.
  - العمل على سد حاجة البلاد من منتجات الكاوتش وإطارات السيارات.
- 4- الصناعات المعدنية:
  - رفع نسبة الاكتفاء الذاتي لبعض السلع الرئيسة، مثل حديد التسليح اللازم للوفاء باحتياجات قطاع التشييد والبناء.
  - التركيز على إنتاج مدرفلات الصلب؛ لتغطية احتياجات الصناعات الهندسية.
  - التوسع في الصناعات التصديرية.

- تلبية احتياجات قطاع المرافق والبتروك من مواسير الزهر المرن والصلب.
  - الاهتمام بإنتاج الصلب بنوعياته المختلفة؛ لملاءمته لتصنيع المعدات الاستثمارية وقطع الغيار.
- 5- الصناعات الهندسية:

وارتكز التطوير في هذا النشاط على عدة محاور، من أهمها: تعميق التصنيع المحلي، مع التركيز على جودة الإنتاج وتغطيته كمياً.

### ملحق رقم [3]

## موقف الميزان التجاري المصري منذ عام 1952 وحتى عام 1995

تشير بيانات الجدول رقم (1) إلى موقف أو وضع الميزان التجاري المصري<sup>(1)</sup> خلال الفترة 1952-1995، ويتضح من الجدول أن الميزان التجاري المصري يعاني من عجز مزمن منذ عام 1952 حتى عام 1995.

### المرحلة 1952-1960:

تشير الأرقام إلى أن الصادرات السلعية كانت 148.8 مليون جنيه عام 1952، بينما كانت الواردات السلعية 212.9 مليون جنيه، وبالتالي حقق الميزان التجاري عجزاً قدره 64.1 مليون جنيه، بنسبة 8.6 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، بينما في عام 1960 وصل العجز إلى 43٪ من الناتج المحلي الإجمالي.

### المرحلة 1960-1966:

زاد العجز لعام 1966 إلى 151.4 مليون جنيه، بنسبة 7.2٪ من الناتج المحلي الإجمالي بعد أن كان 54.4 مليون جنيه، وبنسبة 4.3٪ عام 1960. وهذا التزايد في العجز يرجع إلى تزايد الواردات السلعية بحوالي 1.5 مرة، بينما زادت الصادرات بحوالي 1.2 مرة فقط ما بين عام 1960 وعام 1966.

### المرحلة 1967-1973:

ويلاحظ أن العجز في الميزان التجاري خلال المرحلة 1967-1973، رغم أنه زاد من ناحية القيمة إلى 226 مليون جنيه عام 1973، بعد أن كان 154.5 مليون جنيه عام 1967، إلا أنه انخفض كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

(1) محمود ثابت حسن، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة أسيوط، عام 2006، ص 76، اعتماداً على بيانات التقارير السنوية للبنك المركزي المصري، ونشرات مختلفة للبنك الأهلي المصري.

## جدول رقم (1)

موقف الميزان التجاري المصري خلال الفترة 1952 - 1995

السنوات / بيان	قيمة الصادرات السلعية	قيمة الواردات السلعية	العجز	نسبة العجز الى الناتج المحلي الإجمالي %
1952	148.8	212.9	64.1	8.6
1960	203.7	258.1	54.4	4.3
1966	259.5	410.9	151.4	7.2
1967	248.7	413.2	154.5	7.1
1973	396.3	622.3	226.0	6.4
1974	653.9	1252.0	598.9	14.3
1982 / 81	2692.6	6032.6	3340.0	17.3
1983 / 82	3905.0	6918.0	3013.0	14.5
1995	14613.0	39850.0	25237.0	17.4

## المرحلة 1974 - 1982:

اتسمت بتزايد عجز الميزان التجاري بصورة كبيرة، ففي عام 1974 نجد أن الصادرات السلعية كانت 653.6 مليون جنيه، والواردات السلعية 1253 مليون جنيه، وبالتالي وصل العجز في الميزان التجاري إلى 598.9 مليون جنيه بنسبة 14.3% من الناتج المحلي الإجمالي، بعد أن كان عام 1973 يبلغ 226 مليون جنيه بنسبة 6.4% من الناتج المحلي الإجمالي، وقد واصل عجز الميزان التجاري تزايدته عام 81 / 1982؛ حيث كانت الصادرات السلعية 2692.6 مليون جنيه، بينما بلغت الواردات السلعية 6032.6 مليون جنيه، بنسبة 17.3% من الناتج المحلي الإجمالي. ويرجع ذلك بالطبع إلى زيادة الواردات السلعية بمعدلات أكبر من الصادرات السلعية؛ حيث تضاعفت الأولى حوالي (5 مرات)، بينما تضاعفت الثانية (4 مرات) فقط.

## المرحلة 1982 - 1990:

شهدت تزايداً وتفاقماً أكثر في عجز الميزان التجاري؛ حيث زاد من 3013 مليون جنيه عام 82 / 1983 إلى 25237 مليون جنيه عام 89 / 1990، بنسبة 14.5% و 24.4% على التوالي من الناتج المحلي، ويرجع ذلك إلى تقاعس الصادرات السلعية عن مواكبة التزايد الكبير في الواردات السلعية في هذه المرحلة، فالصادرات السلعية زادت فقط 1.4 مرة، والواردات السلعية زادت بحوالي 3.7 مرات. ومن الواضح أن نمو الصادرات السلعية يتم بمعدلات متناقصة وليست متزايدة.

## المرحلة 1990 - 1995:

تشير إلى أن عجز الميزان التجاري واصل تزايدته، لكن بمعدل أقل من المراحل السابقة، حيث بلغ 25237 مليون جنيه عام 1995، ويرجع ذلك إلى أن الصادرات السلعية زادت فقط بحوالي 1.6 مرة؛ مما أدى إلى انخفاض نسبة العجز في الميزان التجاري إلى 17.4% من الناتج المحلي الإجمالي، بعد أن كانت 24.4% في عام 1990.

### ملاحظات على الملامح الأساسية للتجارة الخارجية المصرية خلال المراحل السابقة:

يمكن من خلال تتبع تطور التجارة الخارجية المصرية خلال هذه الفترة تسجيل بعض الملاحظات على الملامح الأساسية للمعاملات الخارجية المصرية خلال هذه الفترة كالتالي:

أ- أن معدل نمو الصادرات السلعية كان أقل من معدل نمو الواردات السلعية عبر المراحل المختلفة خلال الفترة 1950-1974 حوالي 6.2% في المتوسط سنوياً، بينما كان معدل نمو الواردات السلعية حوالي 8.9% في المتوسط سنوياً، أما خلال المرحلة 1974-1990، فقد كان معدل نمو الصادرات السلعية حوالي 15.4%، بينما كان معدل نمو الواردات السلعية حوالي 22% في المتوسط؛ بل إن الميل الحدي للتصدير السلعي في هذه الفترة كان 6%، والميل الحدي للاستيراد السلعي حوالي 37%، ناهيك عن التقلب في حصيلة الصادرات الذي تتسم به الصادرات المصرية، إلا أن الصورة بدأت تتغير في مرحلة الإصلاح الاقتصادي الجذري الشامل؛ حيث زادت الصادرات السلعية المصرية بمعدل 41% عام 1995، بينما زادت الواردات بحوالي 20% فقط، وهو مؤشر جيد يحفز على الاستمرار في هذا الاتجاه بالإستراتيجية الملائمة.

ب- تشير زيادة الميل الحدي والمتوسط للاستيراد، عنه للتصدير الذي تتصف به التجارة الخارجية المصرية، إلى أن السبب في ذلك يرجع -إلى حد كبير- إلى تحول الأنماط الاستهلاكية لدى قطاعات الشعب المختلفة، إضافة إلى التوجه نحو إستراتيجية الإحلال محل الواردات منذ الستينيات على الأقل، وقد استمر برنامج الإصلاح الاقتصادي المنفذ في التسعينيات متأثراً بهذا الاتجاه، ولعل ذلك يتطلب أن يتم دعم التوجه إلى إستراتيجية الإنتاج من أجل التصدير؛ لأن ذلك الاتجاه هو الذي سيعيد هيكلية التجارة المصرية في المرحلة القادمة (مع التركيز على تنمية الثقافة والوعي الاستهلاكي)، ويتوقف نجاح ذلك على السياسات الاقتصادية، ومدى كفاءتها في تحقيق ذلك.

ج- يشير هيكل الصادرات السلعية المصرية خلال هذه الفترة، إلى تراوح نصيب القطن الخام بين 75% - 80% حتى عام 1960، أما خلال المرحلة 1960-1966، ومع بداية تنفيذ خطة التنمية الأولى، وبذل مجهودات لتنويع الصادرات، فقد بدأت صادرات القطن الخام تأخذ اتجاهًا نزوليًا؛ حيث تراوحت نسبة صادرات القطن الخام إلى إجمالي الصادرات السلعية ما بين 56% و58%، أما في المرحلة 1967-1973 فقد وصلت نسبة الصادرات من القطن الخام إلى 45% من إجمالي الصادرات، وبقيت بعض الصادرات الأخرى من المواد الأولية والبتروكيمياوية قليلة بالمقارنة بالقطن الخام، وعمومًا كان هناك نوع من الإحلال بين صادرات القطن الخام والبتروكيمياوية؛ حيث ارتفع البترول من 5% عام 1960 إلى ما يقرب من 25% عام 1973، مع انخفاض مساهمة القطن الخام. والأهم أن صادرات المواد الخام كمجموعة واحدة كانت تمثل 85% من إجمالي الصادرات السلعية في الفترة من 1952-

1960، ثم 65٪ تقريباً مع نهاية المرحلة 1967-1973، وفي اتجاه مماثل سارت الصادرات من السلع المصنعة ونصف المصنعة ضعيفة؛ حيث بلغت 10٪ من إجمالي الصادرات خلال المرحلة 1952-1960، ثم إلى 20٪ خلال المرحلة 67-1973، وبالنسبة إلى المرحلة 1974-1990، فقد انخفضت نسبة صادرات القطن الخام من 25٪ من إجمالي الصادرات السلعية عام 1975 إلى ما يقرب من 5٪ من إجمالي الصادرات السلعية عام 1990، وهو ما يثير التساؤل حول هذا الاتجاه، ذلك الانخفاض في هذه النسبة يرتبط ليس فقط بتدهور الإنتاج واختلال الأسعار، وتدهور كمية الصادرات من القطن الخام، ولكن بمسائل أخرى تتعلق بالصناعة المصرية، والعلاقات السرية القائمة؛ بل الأهم هو كبر حجم النصيب النسبي للبتترول في الصادرات السلعية المصرية في هذه المرحلة؛ حيث زادت إلى أن وصلت إلى أكثر من 50٪ في المتوسط من إجمالي الصادرات السلعية، لتستمر عملية الإحلال بين القطن والبتترول في هيكل الصادرات المصرية، لتصل مجموعة صادرات المواد الأولية في المتوسط إلى حوالي 60٪ من إجمالي الصادرات السلعية المصرية، وفي المقابل ارتفعت الصادرات من السلع المصنعة ونصف المصنعة إلى حوالي 30٪، من إجمالي الصادرات السلعية المصرية، وفي المرحلة 1990-1995، تشير البيانات إلى أن هيكل الصادرات السلعية المصرية كان يتكون من صادرات البترول بنسبة 38٪، والقطن الخام بنسبة 7٪، والمواد الخام الأخرى 5٪ من إجمالي الصادرات السلعية على التوالي، ويصل بالتالي مجموعة الصادرات من المواد الخام الأولية إلى 50٪ من إجمالي الصادرات السلعية عام 1994/1995، أما صادرات السلع نصف المصنعة والمصنعة فتصل إلى 50٪. وهذه النتائج تشير إلى أن هيكل الصادرات السلعية المصرية لا زال يحتاج إلى إعادة هيكلة، فالمطلوب تزايد الوزن النسبي للصادرات الصناعية حتى يقل الاختلال الهيكلي في الميزان التجاري، وهذا الهدف ليس مستحيلاً بالنظر إلى تجارة الدول الشبيهة بالتجربة المصرية، مثل تركيا التي وصلت إلى مستوى توازني متقدم في فترة زمنية لا تتعدى عشر سنوات، حيث كان نصيب السلع المصنعة ونصف المصنعة في الصادرات السلعية عام 80/1981 حوالي 36٪ من إجمالي الصادرات السلعية، ووصل عام 90/1991 إلى ما يقرب من 80٪ من إجمالي الصادرات السلعية<sup>(1)</sup>.

د- يشير هيكل الواردات السلعية في عام 1952 إلى أن سلع الوقود والمواد الخام كانت تمثل حوالي 7٪ من إجمالي الواردات السلعية، بينما كان نصيب السلع الوسيطة يصل إلى الربع، ونصيب السلع الرأسمالية حوالي 35٪، أما السلع الاستهلاكية فكانت تمثل ثلث الواردات، ومع نهاية عام 1973 ولظروف اقتصاديات الحرب، وصل نصيب سلع الوقود والمواد الخام حوالي 14٪ من إجمالي الواردات السلعية، والسلع الوسيطة 46٪ والسلع الاستثمارية 17٪، أي انخفض كثيراً، ثم نصيب

السلع الاستهلاكية الذي انخفض إلى 23٪. وفي المرحلة 1974-1990 تشير إلى أن نصيب سلع الوقود والمواد الخام وصل إلى 16٪ عام 1990، والسلع الوسيطة 41٪ والسلع الاستثمارية 21٪ والسلع الاستهلاكية 22٪. والمرحلة 1990-1995 تشير البيانات إلى أن نصيب الواردات من سلع الوقود والمواد الخام انخفض إلى 15٪، أما نصيب السلع الوسيطة فبقي عند 40٪، أما نصيب السلع الاستثمارية فقد وصل إلى 26٪، أي زاد عن المرحلة السابقة، وقد انخفض نصيب السلع الاستهلاكية قليلاً حيث وصل إلى 20٪ من إجمالي الواردات السلعية، ولعل ذلك يشير إلى أن هيكل الواردات لم يتغير كثيراً، إلا في حالة السلع الوسيطة التي ازدادت أهميتها النسبية، وزادت قليلاً السلع الاستثمارية وانخفضت الواردات الاستهلاكية.

هـ- بالنظر إلى هيكل التجارة الخارجية من حيث التوزيع الجغرافي، نجد أن المرحلة 1952-1960 كان تركز هيكل التجارة الخارجية يتم في منطقة الإسترليني وغرب أوروبا بنسبة تصل إلى 70٪ من إجمالي التجارة الخارجية، تليها أوروبا الشرقية، ثم الولايات المتحدة الأمريكية ثم الدول النامية. وخلال المرحلة من 1960-1973 فقد انقلب الحال لصالح دول أوروبا الشرقية، وأهمها (الاتحاد السوفيتي السابق)؛ حيث مع نهاية هذه المرحلة انخفض نصيب الدول الرأسمالية (أوروبا وأمريكا) إلى 22٪، وارتفع نصيب الكتلة الشرقية إلى 58٪ و20٪ الباقية للدولة النامية، أما خلال الفترة من 1974-1990، فقد تحول الوضع تماماً لصالح الدول الرأسمالية (أوروبا وأمريكا)؛ حيث وصل نصيب هذه الدول إلى أكثر من 60٪، بينما انخفض نصيب دول الكتلة الشرقية إلى 19٪ فقط، والباقي للدول النامية، ويبدو أن المسألة تحتاج إلى مراجعة؛ حيث من المطلوب ألا تفقد مصر الأسواق القديمة؛ بل يجب أن تنمي علاقاتها بها، بالإضافة إلى أن زيادة التعامل مع الدول النامية مسألة تحتاج إلى دراسة.

و- لعل من الضروري الإشارة إلى أن عجز الميزان التجاري المصري يقابله دائماً فائض في ميزان الصادرات والواردات غير المنظورة، أي ميزان تجارة الخدمات، الذي كان يحقق فائضاً باستثناء سنوات قليلة جداً عبر الفترة 1952-1995، ومعنى ذلك أن عجز الميزان التجاري يمول -في جزء منه يكثر أو يقل- من الفائض المحقق من ميزان الخدمات (المعاملات غير المنظورة)، ثم بعد ذلك يمول الجزء المتبقي من عجز الميزان التجاري وعجز العمليات الجارية عموماً من التحويلات أو القروض الخارجية. فيلاحظ في المرحلة 1974-1990 أن ميزان العمليات غير المنظورة حقق فائضاً طوال هذه المرحلة، ويكفي الإشارة إلى أنه عام 1974 حقق فائضاً بلغ 66 مليون جنيه، فانخفض العجز المرحل من الميزان التجاري من 598.7 مليون جنيه ليظهر عجز رصيد المعاملات الجارية بحوالي 532.7، وعند إضافة التحويلات فإن رصيد المعاملات الجارية ينخفض إلى 127.5

مليون جنيه بمقدار التحويلات التي زادت في هذه السنة، وبلغت 405.2 مليون جنيه؛ أي أن عجز الميزان التجاري تم تمويله من خلال ميزان الخدمات والتحويلات بحوالي 32% في هذه السنة، وظل فائض ميزان الخدمات وبند التحويلات يتزايدان عبر المرحلة 1974 - 1990، حتى أن الوضع عام 1990 يشير إلى أن الفائض في ميزان المعاملات غير المنظورة وصل إلى 6016.2 مليون جنيه قبل التحويلات، وبالتالي انخفض العجز في الميزان التجاري المرحل من 9949.2 مليون جنيه؛ ليظهر عجز رصيد المعاملات الجارية إلى 13933 مليون جنيه، وعند إضافة التحويلات التي وصلت إلى 12291.0 مليون جنيه، فإن رصيد المعاملات الجارية بعد التحويلات يكون فقط عجزاً قيمته 1642 مليون جنيه، ومعنى ذلك أن عجز الميزان التجاري البالغ 25516.9 مليون جنيه في هذه السنة تم تمويله من خلال فائض ميزان العمليات غير المنظورة والتحويلات بحوالي 80%، وتمول النسبة الباقية من خلال المعاملات الرأسمالية، ومن هنا تظهر مشكلات الديون الخارجية عبر هذه المرحلة، ولعل من الواضح أن أي تحسن في وضع ميزان العمليات الجارية يرجع إلى مصدرين؛ المصدر الأول هو الفائض في ميزان العمليات غير المنظورة، والذي تشارك في تحقيقه خلال المرحلة 1974 - 1990، ثلاثة بنود رئيسية، هي إيرادات قناة السويس، والسياحة، والخدمات الملاحية، ثم تأتي التحويلات من المصريين العاملين بالخارج لتلعب الدور الأكبر في هذا المجال.

ولعل ذلك يفسر النتيجة النهائية لميزان المدفوعات حين حقق فائضاً في مرحلة الإصلاح الاقتصادي الجذري الشامل 1990 / 1991 - 1995، وخاصة السنوات الثلاثة الأخيرة، فالصورة عام 1994 تشير إلى أن العجز في الميزان التجاري كان 25805.8 مليون جنيه، بينما كان الفائض في ميزان العمليات غير المنظورة 11842.9؛ مما يخفف عجز الميزان التجاري ليظهر في شكل رصيد العمليات الجارية البالغ (عجزاً) 13962.9 مليون جنيه، وعند إضافة التحويلات التي بلغت 23982.9 مليون جنيه نجد أن رصيد المعاملات الجارية بعد التحويلات؛ أي رصيد ميزان المدفوعات الجارية وصل إلى فائض قيمته 6920، ومن هنا انخفضت حدة مشكلة الديون الخارجية كما سبق القول، ولكن الجدير بالذكر بعد هذا العرض الموجز أن اختلال الميزان التجاري يلتهم الفوائض الرأسمالية لباقي القطاعات الخدمية (غير المنظورة، بالإضافة لتحويلات العاملين بالخارج، وهما اللذان يمثلان أهم موارد الدولة الاقتصادية، وعلى ذلك تقل، بل تندر، فرصة تراكم فوائض رأسمالية لتقوم بدور الوقود المحرك لتلقائية الدفع التنموي الحضري، والذي تستطيع المدن من خلاله المحافظة على دورها في النسق الحضري.

## ملحق رقم [4] حجم السكان والعمالة الاقتصادية المستهدفة في المدن والتجمعات العمرانية الجديدة (1) حتى عام 2017

الإقليم	م	التجمعات العمرانية الجديدة	عدد السكان المستهدفون		فرص العمل		القاعدة الاقتصادية
			%	بالآلاف نسمة	%	بالآلاف نسمة	
القاهرة الكبرى	1	السادس من أكتوبر	13.24	2000	2.45	65	صناعة، سياحة، خدمات
	2	الشيخ زايد	2.85	430	3.77	100	خدمات سياحية
	3	15 مايو	1.65	250	0.81	21.5	صناعة، خدمات
	4	الشروق	3.31	500	1.07	28.5	صناعة
	5	العبور	5.29	800	2.3	54	خدمات
	6	الأمل	3.31	500	1.13	30	صناعة، خدمات
	7	بدر	2.85	430	1.32	35	صناعة، خدمات
	8	تجمعات شرق الطريق الدائري	7.96	1203	10.53	279.55	صناعة، خدمات
		إجمالي إقليم القاهرة الكبرى	40.46	6113	23.11	613.55	
الإسكندرية	1	برج العرب الجديدة	3.83	510	0.43	11.376	صناعة، خدمات
	2	النوبارية الجديدة	0.95	144	0.05	1.237	زراعة، خدمات
	3	جنوب سيدي براني	0.93	140	1.25	33.25	صناعة، خدمات، سياحة
	4	جنوب مرسى مطروح	1.99	300	2.50	66.5	صناعة، خدمات، سياحة
	5	جنوب الضبعة	0.66	100	0.88	23.25	صناعة، خدمات، سياحة
	6	جنوب سيدي عبد الرحمن	0.66	100	0.88	23.25	صناعة، خدمات
	7	وادي النطرون / العلمين	0.66	100	0.88	23.25	صناعة، خدمات
	8	الوحدات العالمية	0.40	60	0.54	14.25	صناعة، خدمات
	9	شمال سيوة	0.79	120	1.06	28.25	صناعة، خدمات
	10	شرق سيوة	0.66	100	0.88	23.25	صناعة، خدمات
	11	البويطي / سيوة	0.66	100	0.88	23.25	صناعة، خدمات
		جملة إقليم الإسكندرية	11.74	1774	10.21	271.113	
قناة السويس	1	العاشر من رمضان	3.31	500	2.37	63	صناعة، خدمات
	2	الصلحية الجديدة	0.40	60	0.56	15	صناعة، زراعة، خدمات
	3	وادي التكنولوجيا	4.45	672	11.30	300	صناعة، خدمات، زراعة
	4	شرق البحيرات المرة	1.99	300	-	-	صناعة، خدمات، زراعة
	5	رفح الجديدة	0.26	40	0.56	15	صناعة، خدمات، زراعة
	6	نخل الجديدة	0.93	140	1.25	33.25	صناعة، خدمات، زراعة
	7	أو زنيمة	0.93	140	1.25	33.25	صناعة، خدمات، زراعة وتعبئة
	8	طريق وادي فيران	0.66	100	0.88	33.25	صناعة، خدمات، زراعة وتعبئة
	9	شرق الطور	1.32	200	-	-	خدمات سياحية
		جملة إقليم قناة السويس	14.24	2152	18.18	482.75	
الغربية	1	دمياط الجديدة	1.79	270	2.36	62.775	صناعة، خدمات، خدمات ميناء
	2	السمادات	3.31	500	4.38	116.25	زراعة، صناعة، خدمات

(1) غادة إبراهيم نور الدين عبد الحليم: دور المجتمعات العمرانية الجديدة في زيادة تصدير المنتجات السلعية المصرية - دراسة تطبيقية على مدينة العاشر من رمضان، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2000، من ص 89: 91 نقلاً عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية 2017، ديسمبر 1996.

القاعدة الاقتصادية	فرص العمل		عدد السكان المستهدفون		التجمعات العمرانية الجديدة	م	الإقليم
	%	بالآلاف نسمة	%	بالآلاف نسمة			
	6.74	179.025	5.10	770	جملة إقليم الدلتا		
صناعة، خدمات	2.41	64	1.62	245	1	بني سويف الجديدة	إقليم شمال الصعيد
خدمات	0.36	9.6	0.79	120	2	المنيا الجديدة	
-	1.32	35	0.99	150	3	الفيوم الجديدة	
زراعة، صناعة، خدمات	0.61	16.15	0.46	70	4	غرب بحيرة قارون	
خدمات، زراعة، صناعة	0.88	23.25	0.66	100	5	غرب الزعفرانة	
خدمات، صناعة	0.88	23.25	0.66	100	6	بني مزار / رأس غارب	
زراعة، صناعة، خدمات	0.88	23.25	0.66	100	7	طريق الفيوم	
خدمات، صناعة، تعدين	0.88	23.25	0.66	100	8	الكريمات / الزعفران	
خدمات، زراعة، صناعة	1.79	47.5	1.32	200	9	الفيشن	
خدمات، زراعة، صناعة	2.50	66.5	1.99	300	10	بني مزار	
	12.49	331.75	9.83	1485	جملة إقليم شمال الصعيد		

## تابع ملحق رقم (4)

حجم السكان والعمالة الاقتصادية المستهدفة في المدن والتجمعات العمرانية الجديدة<sup>(1)</sup> حتى عام 2017

الإقليم	م	التجمعات العمرانية الجديدة	عدد السكان المستهدفون		فرص العمل		القاعدة الاقتصادية
			%	بالآلاف نسمة	%	بالآلاف نسمة	
البحيرة	1	ديروط	0.93	140	1.25	33.25	صناعة، خدمات، زراعة
	2	الواحات البحرية	0.66	100	0.88	33.25	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	3	الفرافرة	0.66	100	1.25	33.25	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	4	طريق ديروط / الفرافرة	0.40	60	0.54	14.25	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	5	المدينة الغربية بأسويط	1.99	300	2.50	66.5	صناعة، خدمات، زراعة، سياحة
	6	أسويط الجديدة	0.66	100	2.11	56	زراعة، صناعة، خدمات
	7	الخارجة	1.24	188	3.52	93.45	سياحة، خدمات، صناعة، زراعة
	8	الدخلة	0.40	61	0.90	24	سياحة، خدمات، صناعة
	9	شرق العوينات	1.99	300	2.63	69.75	صناعة تعدينية، خدمات، زراعة
		جملة إقليم أسويط	8.93	1349	15.58	413.7	
البحر الأحمر	1	سوهاج الجديدة	1.16	175	1.96	52	زراعة، سياحة، خدمات، صناعة
	2	قنا الجديدة	0.74	112	1.58	42	زراعة، سياحة، خدمات، صناعة
	3	طيبة الجديدة	0.93	140	1.13	30	زراعة، سياحة، خدمات، صناعة
	4	غرب ققط	0.66	100	0.88	23.25	خدمات، صناعة، زراعة
	5	إدفو	1.32	200	1.75	46.5	زراعة، صناعة، خدمات
	6	جزيرة سهيل	0.93	140	1.13	30	زراعة، صناعة، خدمات
	7	بنر مر	0.66	100	0.88	23.25	زراعة، صناعة، خدمات
	8	وادي العلاقي	0.66	100	0.88	23.25	زراعة، صناعة، خدمات
	9	مركز	1.99	300	2.63	96.75	زراعة، صناعة، خدمات
	10	توشكى	0.66	100	0.88	23.25	زراعة، صناعة، خدمات
		جملة إقليم جنوب الصعيد	9.71	1467	13.68	363.25	
		إجمالي الأقاليم	100	15110	100	2655.138	

(1) غادة إبراهيم نور الدين عبد الحليم: دور المجتمعات العمرانية الجديدة في زيادة تصدير المنتجات السلعية المصرية - دراسة تطبيقية على مدينة العاشر من رمضان، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2000، من ص 89: 91 نقلاً عن وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية، خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية 2017، ديسمبر 1996.

ملحق رقم (5)تطورات قطاع النقل خلال الفترة من 1976 وحتى عام 2000

يمكن عند دراسة قطاع النقل تصنيفه من حيث طرق ووسائل النقل كالتالي:

النقل البري:النقل بالسكك الحديدية:

ترتبط خطوط السكك الحديدية بين شمال الدلتا وجنوبها، وبين شرقها وغربها. وكانت ترتبط بشبه جزيرة سيناء عن طريق خط القنطرة - العريش، هذا الخط الذي اقتلعتة إسرائيل أثناء احتلالها للمنطقة. كما ترتبط الدلتا بشمال الصحراء الغربية عن طريق خط الإسكندرية - مرسى مطروح. وتسير خطوط السكك الحديدية في الوجه القبلي من الشمال للجنوب، ويتفرع منها خط يربطها بالفيوم، بالإضافة لخط أبو طرطور - سفاجة للربط بين الصحراويين الغربية والشرقية. وهناك خط يربط بين الواحة وحلوان لنقل الحديد الخام إلى مصنع الحديد والصلب بالتين.

وفي سنة 1985، كان عدد عربات الركاب 1607 عربة، وعدد عربات البضاعة 17261، وعدد القاطرات البخارية 27، وعدد جرارات الديزل 674، وعدد الوحدات الكهربائية 45 وحدة. وبلغ عدد الركاب في نفس السنة الذين استعملوا السكك الحديدية حوالي 305 ملايين راكب. وبلغ وزن البضاعة والبريد حوالي ثمانية ملايين من الأطنان (ويلاحظ الانخفاض الشديد لحجم البضاعة المنقولة بالسكك الحديدية، وكذلك محدودية عدد الركاب مقارنة بحجم السكان في هذه الفترة، خاصة وأن معظم الركاب هم في رحلات داخلية في نفس المدينة).

وفي سنة 1995 ازدادت هذه الأعداد والأرقام حتى وصلت إلى نحو الضعف أحياناً فيما عدا أطوال الخطوط التي لم تزد إلا بإنشاء الخط الحديدي من سفاجة إلى قنا، ثم إلى (أبو طرطور) في الصحراء الغربية، والذي افتتح خطه الثاني قنا/ الإسكندرية والقاهرة/ الأقصر.

الخطوط الحديدية المكهربة:

عرفت مصر هذا النوع من التشغيل المكهرب للخطوط الحديدية في نهاية القرن التاسع عشر، في كل من القاهرة والإسكندرية، فكان تشغيل ترام شبرا، ثم ترام الإسكندرية، ثم مع بداية القرن العشرين تم تشغيل مترو حلوان/ باب اللوق، فمترو مصر الجديدة.

مترو الأنفاق والنقل داخل القاهرة:

تتضمن شبكة خطوط مترو الأنفاق التي وافقت عليها وزارة النقل منذ عام 1973 الآتي:

1. الخط الأول: ويمتد من حلوان - التحرير - رمسيس - المرج؛ حيث يعبر منطقة وسط القاهرة وطوله 42.5 كيلو متر، وقد تم افتتاحه في أبريل 1989 ليكون أول خط مترو أنفاق

في أفريقيا والشرق الأوسط، ويقوم هذا الخط بنقل حوالي مليون راكب يوميًا؛ حيث تمثل حوالي سدس إجمالي رحلات النقل الجماعي في القاهرة.

2. الخط الثاني: ويمتد من شبرا الخيمة - رمسيس - التحرير - بولاق الدكرور - الجيزة، بطول 18 كم. وقد تمت المرحلة الأولى شبرا الخيمة - رمسيس في أكتوبر 1996، ثم تم استكمالها حتى التحرير في النصف الثاني من عام 1997. وبحقق هذا الخط خدمة نقل سريعة ومنظمة لحوالي 1.6 مليون مواطن، في مناطق التجمعات السكنية والطلابية والمناطق الصناعية والتجارية.
3. الخط الثالث: ويمتد من إمبابة - الزمالك - العتبة - الدراسة - صلاح سالم بطول 8.5 كم. ومن المتوقع أن يخدم ما يزيد على نصف مليون راكب يوميًا. وبذلك يكون مجموع ما يتوقع نقله بالخطوط الثلاثة لمترو الأنفاق ما يزيد على ثلاثة ملايين راكب يوميًا، تمثل حوالي 40% من إجمالي ركاب النقل الجماعي (العام والخاص) في القاهرة.

#### الطرق والنقل بالسيارات:

يحتل النقل بالسيارات الآن في مصر المكانة الأولى، في نقل البضائع ونقل الركاب أيضًا، ثم تأتي السكك الحديدية في المركز الثاني؛ حيث يتراوح نصيب السيارات من نقل البضائع في مصر بصفة عامة بين 80%، 85% من حركة النقل العامة؛ حيث وصلت حمولة النقل البري على الطرق بالسيارات 153 مليون طن في سنة 1993، 28 مليون طن من نصيب السكك الحديدية. كما تشير الإحصائيات التي أعدها هيئة تخطيط مشروعات النقل في مصر إلى أن 75% من حركة الركاب تتم بالسيارات على الطرق على مستوى الجمهورية<sup>(1)</sup>. وقد اهتمت مصر برصف الطرق، وتطورت أطوال الطرق المرصوفة من 430 كم سنة 1936 إلى 6500 كم سنة 1960 ثم إلى 19500 كم سنة 1995؛ أي أنها زادت بمقدار 45 مرة في فترة 60 عامًا. وتربط شبكة الطرق المرصوفة بين كل عواصم المحافظات ومراكزها.

وقد صحب تطور إنشاء الطرق في مصر توسع في استخدام السيارات في النقل؛ ففي سنة 1935 كان عدد السيارات في مصر 25336 سيارة، ثم ارتفع هذا الرقم في سنة 1955 إلى 94857 سيارة. وفي سنة 1980 وصل عدد السيارات أو المركبات في مصر حوالي 750000 سيارة، وفي القاهرة وحدها بلغ عدد المركبات بأنواعها 604519 سيارة (أي ما نسبته 80.5% من جملة السيارات بمصر)، وفي الإسكندرية 88102 سيارة، أما في بورسعيد فقد ارتفع عدد السيارات فيها من 1989 سيارة سنة 1957 إلى حوالي 8130 سيارة سنة 1980. وفي سنة 1995 تضاعف عدد السيارات إلى

حوالي ثلاث مرات وأكثر؛ حيث بلغ مجموع أنواع السيارات بمصر حوالي 2.5 مليون سيارة، يوجد منها في القاهرة وحدها حوالي مليون سيارة.

والسبب في هذه الزيادة المرتفعة والسريعة هي سياسة الانفتاح الاقتصادي، والإقبال الكبير على استخدام السيارة كوسيلة للنقل خلال السنوات الأخيرة؛ الأمر الذي ترتب عليه أن أصبحت هذه الوسيلة منافساً خطيراً للنقل بالسكك الحديدية في مصر؛ بل إنها فاقتها في نقل البضائع. (ومن المعلوم أن النقل بالسيارات على الطرق البرية يساعد على الزحف العمراني المباشر على محاور الحركة الرئيسية والفرعية، وذلك بخلاف النقل بالسكك الحديدية التي تعمل كقواطع عمرانية محدد للزحف العمراني وموجهة له في أحيان كثيرة، وعلى ذلك فيمكن بشيء من المنطق أن نربط بين تزايد استهلاك الأراضي الزراعية في أغراض العمران المختلفة، والتطور المذهل الذي شهده قطاع النقل بالسيارات على الطرق).

#### أنواع الطرق المرصوفة في مصر:

##### أ- طرق الدرجة الأولى:

لا يقل عرض الطريق عن 21م في الاتجاهين. ومن الطرق التي يمكن اعتبارها من الدرجة الأولى طرق: القاهرة/ الإسكندرية الزراعي، والقاهرة/ الإسماعيلية الصحراوي والقاهرة/ السويس الصحراوي، القاهرة/ الفيوم الصحراوي، الإسكندرية/ مرسى مطروح. ويشمل تجهيز هذا النوع من الطرق إقامة الجسور والأنفاق التحتية أو الكباري والجسور العلوية، وكل ما من شأنه أن يضمن انسياب الحركة بكل المرونة والسرعة، من غير أن تحتنق أو تتوقف تحت أي ظرف طارئ.

##### ب- طرق الدرجة الثانية:

لا يختلف هذا الطراز عن السابق كثيراً، ويقتصر الاختلاف على سُمك طبقات الرصف، وعرض الطريق، ولا يقل عرضه عن 14م في الاتجاهين، وعادة ما تربط هذه الطرق ما بين المدن وبعضها البعض، وبخاصة عواصم المحافظات في الوجه البحري.

ولا يتسع الطريق إلا لتمرير سيارتين في الاتجاه الواحد من عرض الطريق، وقد يفتقد فيها الفاصل الأوسط الذي يفصل بين الحركة في الاتجاهين عند مداخل بعض المدن، وهذه الطرق لا تتجنب المرور في قلب المدن ومراكز العمران؛ بل لعلها تتعمد التداخل مع طرق المدن المارة بها. ويكون المطلوب بالضرورة أن يقيم هذا التداخل نمطاً من التكامل بين عملية النقل في المدن، وعملية النقل على هذه الطرق. وقد تدعو الحاجة إلى تخصيص حارة على كل من جانبي الطريق لتمرير النقل البطيء، ومن ثم تقوم هذه الطرق بمهمة الروافد التي تصب في طرق الدرجة الأولى، ومن أمثلة هذا النوع في مصر طريق الصعيد الغربي في الجزء من الجيزة إلى العياط فقط، وكذلك

الطريق من طنطا إلى المحلة الكبرى فالمنصورة فميناء دمياط .. وقد تكون الحركة على هذه الطرق كثيفة بالفعل، ولكنها تكون في نفس الوقت أقل سرعة ومرونة.

#### ج- طرق الدرجة الثالثة (الطرق نصف المعبدة):

وهي طرق ذات سطوح خشنة، ولو أنها متناسكة، وهي أقل تكلفة من النوعين السابقين، وتكفي هذه الطرق حينما تكون الحركة خفيفة نسبياً، كما هو الحال في الطرق الثانوية أو الفرعية بين المدن والقرى، ويتراوح عرضها ما بين عشرة أمتار ونصف وستة أمتار، وهذا النوع من الطرق ذو اتجاه واحد، وقد لا يتجاوز الإنشاء حد فرش طبقة رقيقة أخرى من مفتتات ناعمة وخشنة مخلوطة بالأسفلت أو الأسمنت، ولا يكاد يزيد سمك كل طبقة من هاتين الطبقتين عندئذ عن بضعة سنتيمترات محدودة.

وتتحمل هذه الطرق مسئولية تغذية حركة النقل على طرق الدرجة الثانية بصفة خاصة، وتكون عندئذ وكأنها روافد لها، وتعمل على هذه الطرق كل وسائل النقل السريع والنقل البطيء من غير تمييز لحساب التسويق ونقل الركاب.

وتربط هذه الطرق ريف مصر بين عواصم المحافظات ومراكزها أو تصب في طرق الدرجة الأولى والثانية من أمثلتها طريق بنها/ منيا القمح/ الزقازيق/ أبو حماد، أو طنطا/ تلا/ شبين، أو بنها/ ميت غمر/ المنصورة، أو الطريق من العياط/ بني سويف/ المنيا ... إلخ.

#### د- طرق الدرجة الرابعة (الطرق الممهدة غير المرصوفة):

وهي أسوأ أنواع الطرق؛ إذ لم تبذل أية جهود لتثبيت سطحها. وفي مصر العديد من هذه الطرق تقدر بنحو 20 ألف كم، توجد فيما بين القرى وبعض المدن في مصر. ويقال عرض الطريق عن 6م، وقد يصل إلى 3م.

#### النقل المائي:

يمكن تناول طرق وخطوط النقل المائي في مصر على النحو التالي:

#### أهم خطوط النقل النهري:

تتمثل الخطوط الملاحية النهرية في مجرى النيل بالوجه القبلي وفرعي رشيد ودمياط والرياحات الأربعة التوفيقي والمنوفي والبحيري والناصري وترع المحمودية والإبراهيمية والإساعيلية والنوبارية وبحيرتي السد والمنزلة، ويتنقل بالنهر وفروعه وترعه (حسب بيانات عام 1996) نحو 6 ملايين راكب وسائح سنوياً. وحوالي 3 ملايين طن بضائع ومواد خام. ويبلغ حجم الأسطول النهري المصري حوالي 27 باخرة و296 ذهبية وعوامات مربوطة على شواطئ النيل و4715 فلوكة صغيرة و228 لنشاً و174 للنزهة وحرس المسطحات المائية. (ويتضح من هذه الأرقام مدى

تواضع قطاع النقل النهري، والذي كان منذ نحو خمسة عقود من وسائل النقل المهمة جداً، والتي ساعدت بشكل مباشر في صياغة الهيكل العام لمنظومة العمران المصري منذ قرون طويلة، وساعدها في ذلك طبيعة التركيب المحصولي لمصر خلال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين. وقد ورثت مواقع محطات السكك الحديدية أهمية مواقع الموانئ النهرية خلال النصف الثاني من القرن العشرين.

### طرق الملاحة والموانئ المصرية على امتداد السواحل الشمالية:

#### ميناء الإسكندرية:

شهد ميناء الإسكندرية العديد من التطورات خلال هذه الفترة، وفي عام 1996 قدرت جملة أطوال جميع الأرصفة بميناء الإسكندرية بنحو 15 كم، وتمتد فوق معظمها الخطوط الحديدية التي يقدر مجموع أطوالها بنحو 72 كم، وتصل هذه الخطوط ميناء الإسكندرية بداخل البلاد، وذلك إلى جانب الطرق البرية وترعة المحمودية والنوبارية. وبذلك تكون مساحة ميناء الإسكندرية كلها - بقسميها الشرقي والغربي - 1863 فداناً، منها 1600 فدان فقط تشغلها المساحة المائية، أما الباقي فتشغله الأرصفة والمنشآت الأخرى.

واستمر ميناء الإسكندرية خلال هذه الفترة كأهم منافذ التجارة الخارجية؛ حيث يعبر من خلاله 90% من حجم التجارة الواردة والمصدرة لمصر<sup>(1)</sup>، ولقد بلغ عدد البواخر القادمة والمغادرة للميناء لعمليات الشحن 9115 باخرة خلال عام 1989، مقابل 7290 باخرة في عام 1979. ويعتبر ميناء "أبي قير" الامتداد الطبيعي للشرق للميناء الرئيس، وقد تم تجهيزه حالياً لاستقبال سفن ذات حمولات 2000 طن لتخفيف العبء على ميناء الإسكندرية.

#### ميناء دمياط:

يقع الميناء القديم لدمياط على الضفة الشرقية لفرع دمياط، وليست له قيمة تذكر الآن؛ حيث إن استعماله أصبح مقصوراً على أعمال الصيد فقط. وهناك ميناء تجاري على بعد 8 كيلو متر من الساحل غرب مصب فرع دمياط (عند رأس البر). ومنذ أن ظهرت مشكلة التكدس بميناء الإسكندرية خلال عام 1975، اتجه التفكير إلى تخفيف الضغط على ميناء الإسكندرية بإنشاء ميناء جديد على البحر المتوسط. وقد تم اختيار موقع ميناء دمياط الجديد كأفضل موقع لميناء بحري، ويقع الميناء على مسافة 10 كم غرب فرع دمياط، وعلى مسافة 70 كم غرب ميناء بورسعيد.

وبدأت المرحلة الأولى للعمل في هذا الميناء عام 1980، واستقبل ميناء دمياط الجديد السفن لأول مرة سنة 1986، وقد تضمنت الخطة العامة للموانئ أن حجم التجارة المتوقع في الميناء سوف

(1) المرجع السابق، ص 163.

تصل إلى حوالي 6.5 مليون طن سنة 2000، وحتى ذلك العام لم تبلغ ثلثي ما خطط له. (ويجب هنا ملاحظة أن طاقة ميناء الإسكندرية تبلغ 28.5 مليون طن؛ أي أن ما ساهم به ميناء دمياط الجديد حتى عام 2000 لم يتجاوز نحو 14٪ من طاقة ميناء الإسكندرية.

ويتصل الميناء بشبكة طرق جيدة تربطه بجميع أنحاء مصر. وخط سكك حديدية إلى المنصورة وطنطا، بالإضافة إلى قناة ملاحية صناعية تربطه بنهر النيل بطول 4.5 كم، وعرض 90م، وعمق 25 قدماً، وقد حقق الميناء طفرات كبيرة في جميع نواحي النشاط البحري المرتبطة بالحركة في الميناء على النحو التالي:

الحركة / السنة	1990	1991	1992	1993	1994
حركة السفن (سفينة)	300	540	860	930	1040
حركة الحاويات (ألف حاوية)	87	208	324	402	510

وقد لعب ميناء دمياط الجديد دوراً واضحاً لعودة مدينة دمياط إلى النمو الحضري المتزن الذي كانت قد فقدته لعقود طويلة منذ حفر الترعة المحمودية في أوائل القرن التاسع عشر، كما أضاف هيكلًا مستحدثًا لمركبها الوظيفي، كما سيلي بيانه.

ميناء بورسعيد:

يعتبر ميناء بورسعيد ميناءً تجاريًا من الحجم المتوسط، وقد تضمن تقرير الخطة العامة للموانئ أن حجم التجارة في الميناء بلغت 1.3 مليون طن سنة 1975، ثم وصلت إلى 4.5 مليون طن سنة 1981، وقد كان من المتوقع أن تصل إلى 7.5 مليون طن سنة 2000، إلا أنها تخفت هذا القدر بكثير في تلك السنة.

وبعد عودة الملاحة في قناة السويس، وتحويل "بورسعيد" إلى منطقة حرة، تزايدت بشكل ملحوظ حركة السفن والبضائع المتداولة بالميناء؛ حيث كانت السفن المغادرة والقادمة للميناء للشحن والتفريغ خلال عام 1978 تبلغ 899 باخرة، وكمية البضائع المتداولة 4.1 مليون طن، بينما وصلت في عام 1988 إلى 1190 باخرة (مع ملاحظة الحد من ورود السفن ذات الحمولات الصغيرة)، ووصلت كمية البضائع المتداولة 6.3 مليون طن، وقد انعكس ذلك على النمو الحجمي لمدينة بورسعيد، على الرغم من مواردها الأرضية المحدودة، كما سيلي بيانه.

كما يوجد على ساحل البحر المتوسط عدد من الموانئ المحدودة وموانئ صيد الأسماك كالعريش، ورشيد (التي كانت في بداية القرن التاسع عشر أهم موانئ مصر البحرية والنهرية على الإطلاق)، ومطروح، والسلوم، وسيدي براني.

### طرق الملاحة والموانئ المصرية على امتداد السواحل الشرقية:

ميناء السويس:

تم إضافة ميناء جديد للميناء القديم، ويقع في شمال هذا الميناء وجنوب غرب مدينة السويس، ويعتبر هذا الميناء جزءاً من ميناء السويس، وتقدر المساحة المائية للميناء الجديد بنحو 129 فداناً، وعلى الضفة الغربية لخليج السويس أيضاً، وعلى مسافة 11 كم جنوب غربي السويس، يقع ميناء الأدبية المنشأ حديثاً، وفي الفترة الأخيرة ارتفعت حركة تشغيل موانئ السويس الأدبية؛ حيث وصلت في سنة 1989 السفن القادمة والمغادرة عن طريقها 969 باخرة، مقابل 700 باخرة سنة 1978، كما يشمل ميناء السويس بصفة خاصة المنطقة الواقعة داخل الخط المستقيم الواصل بين رأسبى الأدبية وفنار الميناء الجديد؛ بل ويدخل ضمنها أيضاً المنطقة الواقعة أمام مدخل القناة، والتي ترسو فيها عادة السفن القادمة على دخول قناة السويس، كما بلغت كمية البضائع المتداولة حوالي سبعة ملايين طن سنة 1989 بها فيها البترول، ارتفعت إلى أكثر من عشرة ملايين طن عام 2000، وهو بذلك يحتل المرتبة الثانية بعد ميناء الإسكندرية.

وقد ساعدت تلك التطورات التي شهدها ميناء السويس خلال هذه الفترة على استمرار معدلات النمو السكاني المرتفعة لمدينة السويس، والتي لم تتوقف منذ بداية القرن العشرين إلا بفعل الحروب المصرية الإسرائيلية، وهو ما أوضحته تحليلات الرتبة والحجم للمدن المصرية خلال هذه الفترة كما سيلي بيانه.

ميناء سفاجة:

على الرغم من بعض الأخطار الطبيعية التي تحيط بهذا الميناء بسبب الشعاب والصخور "جزيرة سفاجة من الجنوب والغرب"، وأيضاً بسبب الحواجز والشعاب التي توجد في مدخل الميناء نفسه، إلا أن كمية البضائع المتداولة عن طريق ميناء سفاجة ارتفعت سنة 1989 إلى 2.2 مليون طن مقابل 1.1 مليون طن سنة 1979، وكان من المتوقع أن يصل إلى 6 ملايين طن سنة 2000، إلا أنه لم يحقق ذلك حتى تلك السنة.

وقد تم استخدام الميناء في نقل الحجاج والركاب من الصعيد لجدة والموانئ العربية الأخرى اعتباراً من سنة 1981، والميناء الحالي يستخدم في تصدير خامات مجمع الألومونيوم "بنجع حمادي" وخام الفوسفات المركز، ومعدات تصنيع البترول، كما يصل عن طريق سفاجة أكثر من مليون طن من القمح المستورد.

وبالإضافة إلى ميناء السويس وسفاجة، توجد العديد من الموانئ البترولية والمراسي على سواحل البحر الأحمر مثل سدر، ومطارمة، وملعب، وأبو زنيمة، وبلاعيم، ورأس غارب، كما توجد بعض الموانئ الحديثة على خليج العقبة كمينائي نويبع وشرم الشيخ.

قناة السويس:

يجري تحسين قناة السويس باستمرار تعميقاً وتوسيعاً، وكان آخر هذه التحسينات في سنة 1993؛ حيث تم توسيع القناة عند القاع إلى 160م مع زيادة العمق إلى 19م، وازدواج المرور في معظم الخط الملاحي للقناة؛ حيث يسمح بمرور الناقلات حتى 220 ألف طن بكامل حمولتها وأكثر من ذلك وهي فارغة، وفي السنوات الخمس الأخيرة من سنة 1990 قُدر متوسط السفن العابرة بـ 55 ألف سفينة بمتوسط حمولة 500 مليون طن، وتراوح دخل القناة بين مليار ومليار ونصف المليار دولار سنوياً في هذه الفترة.

#### الطيران والنقل الجوي في مصر:

شاهدت مصر أول طائرة تحط عليها الرحال في يوم 15 ديسمبر سنة 1909 في شمال شرق القاهرة (هليوبوليس)، وتعتبر هذه الطائرة بمثابة الفاتحة لعصر الطيران في مصر.

التوزيع الجغرافي للمطارات المصرية:

تنوزع المطارات في مصر على شكل محورين؛ الأول: طولي (شمال - جنوب)، يمتد على طول وادي النيل، مشتملاً على مطارات القاهرة، وإمبابة، والمنيا، وأسيوط، والأقصر، وأسوان، وأبو سمبل، أما المحور الثاني فهو أفقي (شرقي - غربي)، يمتد على طول الساحل الشمالي مشتملاً على مطارات العريش، وبورسعيد، والإسكندرية، ومرسى مطروح، وتطل جميعها على البحر المتوسط بالإضافة إلى مطارات شبه جزيرة سيناء، والغردقة، على ساحل البحر الأحمر، والوادي الجديد.

وقد شهدت هذه الفترة إنشاء جميع هذه المطارات باستثناء المطارات القديمة (القاهرة، والإسكندرية، والأقصر، وأسوان، وأبو سمبل)، ويخدم مطار القاهرة الحركة الدولية والمحلية معاً، ويعتبر المطار الدولي الوحيد بالبلاد.

ومما لا شك فيه أن هذا التوزيع للمطارات يخدم قطاعات اقتصادية عديدة، على رأسها القطاع السياحي، كما يساعد على تجاوز بعض الآثار السلبية لعامل التباعد عند إعادة هيكلة أو تطوير منظومة العمران المصري.

## ملحق رقم (6)

## توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية في تعدادات 1976-1986-1996

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
1	5073994	1	6068695	1	6800992	القاهرة
2	2286560	2	2967347	2	3339076	الإسكندرية
3	1239340	3	1883189	3	2260014	الجيزة
4	394223	4	714594	4	870776	شبرا الخيمة
7	262760	5	393841	5	472335	بورسعيد
11	190214	12	210646	6	417527	السويس
5	292114	6	360509	7	394924	المحلة
6	283240	7	336517	8	372893	طنطا
8	259387	8	317508	9	369409	المنصورة
9	213751	9	272086	10	343662	أسيوط
16	145930	17	158045	11	273465	الإسماعيلية
10	202575	10	244354	12	267469	الزقازيق
13	166910	11	213070	13	260830	الفيوم
15	146248	13	195102	14	232387	كفر الدوار
17	144654	14	190579	15	221668	أسوان
12	170633	15	188939	16	209423	دمنهور
14	146366	16	179060	17	201440	المنيا
100	20068	64	43554	18	195087	الدخيلة
18	117910	18	152476	19	171734	بني سويف
19	102914	28	92221	20	170417	سوهاج
23	92748	20	126160	21	166308	الأقصر
20	102805	19	132259	22	156794	شبين الكوم
21	93680	21	119917	23	155382	قنا
24	88845	22	115701	24	135892	بنها
25	77486	23	103301	25	124870	كفر الشيخ
26	74197	24	98632	26	119285	ملوي
28	69112	25	96511	27	114343	بليس
22	93488	29	89069	28	110512	دمياط
27	72168	26	93080	29	101899	ميت غمر
58	37048	45	55489	30	97608	طلخا
29	62564	30	84413	31	97186	قليوب
60	36828	61	46163	32	94329	إدفو
41	48030	27	92480	33	91770	الحوامدية
31	58665	32	78316	34	91318	دسوق
36	50961	36	70574	35	89679	جرجا
38	50230	34	73219	36	88311	بلقاس
32	56559	35	70724	37	87848	إدكو
30	61197	33	74508	38	87539	المطرية
34	54885	40	68394	39	85339	أبو كبير
55	38433	54	48578	40	85169	دكرنس
35	53371	37	70514	41	84773	أخميم
37	50559	39	69253	42	80865	زفتى
		31	79816	43	78996	البرلس

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
33	55208	38	69673	44	77773	منوف
40	48851	41	62484	45	75437	سمالوط
43	44841	44	58247	46	73850	طهطا
39	49436	42	60203	47	72824	السنبلاوين
69	32710	69	42545	48	70543	مدينة ناصر
72	31023	66	43429	49	68887	حوش عيسى
49	39507	49	54450	50	68793	أشمون
46	42010	46	55187	51	68442	سنورس
42	45059	43	58276	52	65993	كفر الزيات
45	42434	48	54618	53	65647	أرمنت
47	41196	50	52281	54	65141	منفلوط
56	38191	70	42260	55	62301	كوم أمبو

## تابع ملحق رقم (6)

## توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
48	39743	52	50916	56	60405	مغاغة
44	43789	47	54951	57	60184	المنزلة
61	36173	55	48518	58	59474	أبو تيج
		81	35528	59	58673	الجمالية
63	34979	60	47054	60	58331	طما
52	39129	51	51789	61	58322	رشيد
98	20292	99	28374	62	57595	طوخ
54	38593	59	47702	63	56759	بيلا
50	39440	57	48302	64	56480	أبنوب
59	36879	53	49361	65	56326	القناطر الخيرية
53	39090	56	48365	66	56237	فاقوس
80	26403	85	33106	67	56010	الخانكة
84	25220	86	33049	68	55957	القوصية
71	31627	63	44457	69	55890	ديروط
65	33609	73	40622	70	55600	منيا القمح
64	34154	67	43055	71	55068	إسنا
57	37803	62	46050	72	54420	فوه
92	22109	87	32289	73	54264	أوسيم
51	39350	58	47982	74	52690	بني مزار
66	33549	65	43488	75	52589	الغشن
		91	30755	76	51833	القرين
78	26992	74	40478	77	51205	البيدرشين
136	10931	143	13548	78	50031	أبو قرقاص
76	27945	78	37718	79	50011	المنشأة
87	22472	97	29219	80	49652	فارسكور
68	33147	72	40865	81	49516	ببا الكبرى
67	33169	68	42617	82	49054	قوص
		90	32013	83	48820	منية النصر
83	25505	80	35659	84	48372	شبين القناطر
82	25770	88	32231	85	48214	بسيون
		163	6490	86	47833	10 رمضان
62	35416	71	41897	87	47748	سمنود
70	31837	75	40374	88	46926	شربين
88	22462	93	29815	89	44267	سرس الليان
74	29268	77	38201	90	44125	دشنا
73	30277	76	38584	91	44010	تلا
90	22270	101	27965	92	43796	فرشوط
93	21535	89	32198	93	43507	ديرب نجم
127	13895	129	19513	94	43358	التل الكبير
134	11678	137	16157	95	42095	كفر سعد
79	26616	82	34636	96	41972	أيشواي
97	20444	109	25890	97	41253	سيدي سالم
94	21369	100	28310	98	41057	الشهداء

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
81	26101	84	33229	99	39911	البلينا
89	22311	145	13389	100	39378	الحامول
85	24771	105	27187	101	39161	جهينة
107	18092	108	26109	102	39146	الغنايم
106	18139	124	22295	103	38451	مشتول السوق
		125	21883	104	38383	طامية
99	20171	103	27664	105	37146	إطسا
115	17223	121	23172	106	36953	مطاي
96	20596	92	30520	107	36492	قويسنا
86	22773	96	29234	108	36257	ههيا
75	28134	83	34590	109	36113	البداري
		120	23606	110	36010	القنبايات

## تابع ملحق رقم (6)

## توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
114	17379	110	24643	111	35388	إيتاي البارود
		170	472	112	35354	6 أكتوبر
102	19835	102	27767	113	35060	الذنجات
121	16020	104	27227	114	34936	أبو المطامير
				115	34771	برج العرب
95	21037	106	27006	116	33812	بلطيم
103	19384	98	28457	117	33252	نجع حمادي
120	16140	127	20375	118	33197	دير مواس
116	17207	119	23690	119	32347	الصف
91	22211	95	29619	120	32247	البرج
112	17571	118	23860	121	31559	المراغة
117	16686	122	22912	122	31488	أهناسيا
108	17993	107	26327	123	31291	الباجور
77	27737	79	37311	124	31153	الفكرية
119	16197	111	24524	125	31103	كوم حمادة
109	17728	123	22649	126	30879	الواسطي
		128	20260	127	30732	دراو
126	14063	135	17839	128	30714	سمسطا
101	20023	94	29691	129	29905	أبو زعبل
				130	29773	ميت سلسيل
111	17595	112	24521	131	29501	أبو حماد
110	17658	114	24387	132	29422	قلين
105	18522	113	24477	133	29085	الإبراهيمية
118	16420	116	23923	134	29033	أبو حمص
113	17473	115	24005	135	28917	بركة السبع
131	12747	133	18984	136	28385	العايط
123	15639	126	21510	137	27187	السنطة
130	12927	138	16068	138	25438	الرحمانية
		140	15578	139	25116	الواحات البحرية
128	13726	131	19399	140	24883	كفر صفر
124	15534	130	19412	141	24550	مطويس
122	15812	132	19313	142	24282	شبراخيت
				143	24266	كفر البيطخ
125	14385	134	17914	144	24140	الحسينية
133	11803	139	15588	145	24118	ساحل سليم
		136	16914	146	24033	الوقف
146	7617	150	12032	147	22962	دار السلام
104	19316	117	23871	148	21850	المحمودية
139	9700	144	13404	149	20791	قطور
				150	19291	السرو
				151	18955	الروضة
135	11359	146	12934	152	18905	نقادة
140	9038	147	12643	153	18658	كفر شكر

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
				154	18619	السادات
				155	18331	أبو صير
141	8954	154	10861	156	18003	ساقلة
138	9837	149	12298	157	17918	قفط
137	9978	151	11816	158	17853	صدفا
142	8718	148	12490	159	16262	أبنود
		153	10957	160	16103	أولاد صقر
143	8670	152	11208	161	15652	فايد
129	13405	142	13891	162	15558	أجا
132	11838	141	15221	163	15063	قها
151	769	162	7023	164	15054	القطرة غرب
		158	8652	165	14983	وادي النظرون

## تابع ملحق رقم (6)

## توزيع المدن المصرية على المراتب الحجمية

تعداد 1976		تعداد 1986		تعداد 1996		المدينة
الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	الترتيب	عدد السكان	
145	8168	155	10458	166	14717	الزرقا
		157	8855	167	14008	الرياض
147	5836	161	7788	168	13553	العدوة
		164	5412	169	12116	القطرة شرق
				170	11773	تمى الأمديد
		156	9095	171	11352	أطفيح
148	5652	160	8364	172	10469	أبو طشت
				173	10372	الفتح
		171	334	174	8140	الصالحية
144	8190	159	8581	175	7967	إدفينا
150	2148	166	4424	176	7791	رأس البر
		172	54	177	6520	دمياط الجديدة
149	4756	167	4276	178	6100	نصر النوبة
		165	4632	179	4220	الباويطي
152	409	169	920	180	1431	أبو سمبل
				181	885	النوبارية الجديدة
				182	208	بني سويف الجديدة
				183	169	بدر

ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الجمعي
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.92	تجارة ونقل	1.03	خدمات	1.05	زراعة	1.26	صناعة	69673	منوف	35
0.74	تجارة ونقل	0.83	خدمات	1.11	زراعة	1.90	صناعة	41897	سمنود	68
0.54	تجارة ونقل	0.82	خدمات	1.11	زراعة	1.54	صناعة	33106	الخانكة	82
0.42	تجارة ونقل	0.46	خدمات	1.00	زراعة	2.32	صناعة	29815	أبو زعبل	91
0.71	تجارة ونقل	0.94	خدمات	1.17	زراعة	1.35	صناعة	12934	نقادة	143
0.57	تجارة ونقل	0.63	خدمات	0.63	زراعة	0.68	صناعة	8652	وادي النطرون	155
0.50	خدمات	0.59	تجارة ونقل	0.68	زراعة	2.67	صناعة	92480	الحوامدية	24
0.69	خدمات	0.82	تجارة ونقل	0.95	زراعة	1.59	صناعة	84413	قليوب	27
0.96	خدمات	1.01	تجارة ونقل	1.11	زراعة	1.23	صناعة	48518	أبو تيج	52
0.63	خدمات	0.88	تجارة ونقل	1.26	زراعة	2.19	صناعة	46050	فوه	59
0.84	خدمات	1.01	تجارة ونقل	1.13	زراعة	1.34	صناعة	18984	العايط	130
0.46	تجارة ونقل	0.55	زراعة	0.62	خدمات	1.01	صناعة	16157	كفر سعد	134
0.00	تجارة ونقل	0.01	زراعة	0.06	خدمات	2.71	صناعة	472	6 أكتوبر	167
0.53	زراعة	0.69	تجارة ونقل	0.85	خدمات	2.39	صناعة	360509	المحلة	3
0.76	زراعة	0.90	تجارة ونقل	0.90	خدمات	1.37	صناعة	96511	بلبيس	22
0.54	زراعة	1.07	تجارة ونقل	1.09	خدمات	1.46	صناعة	58276	كفر الزيات	40
0.59	زراعة	0.87	تجارة ونقل	0.88	خدمات	0.97	صناعة	42617	قوص	65
0.14	زراعة	0.28	تجارة ونقل	0.88	خدمات	2.70	صناعة	6490	رمضان 10	160
0.84	خدمات	0.86	زراعة	0.87	تجارة ونقل	1.00	صناعة	42260	كوم أمبو	67
0.57	خدمات	0.81	زراعة	0.81	تجارة ونقل	2.14	صناعة	40478	البيدرشين	71
0.44	زراعة	0.68	خدمات	1.01	تجارة ونقل	2.23	صناعة	714594	شبرا الخيمة	1
0.40	زراعة	0.72	خدمات	0.80	تجارة ونقل	1.39	صناعة	210646	السويس	9
0.47	زراعة	0.68	خدمات	0.81	تجارة ونقل	2.60	صناعة	195102	كفر الدوار	10
0.24	زراعة	0.83	خدمات	0.99	تجارة ونقل	2.84	صناعة	89069	دمياط	26
0.11	زراعة	0.27	خدمات	1.33	تجارة ونقل	1.80	صناعة	43554	الدخيلة	61
0.70	زراعة	0.96	خدمات	0.96	تجارة ونقل	1.24	صناعة	35659	شبين القناطر	77
0.43	زراعة	0.80	خدمات	0.91	تجارة ونقل	1.10	صناعة	29219	فرسكور	94
0.37	تجارة ونقل	0.75	خدمات	0.87	صناعة	2.51	زراعة	55489	طلخا	42
0.54	تجارة ونقل	0.67	خدمات	0.71	صناعة	0.91	زراعة	40374	شربين	72
0.46	تجارة ونقل	1.00	خدمات	1.15	صناعة	1.62	زراعة	29815	سرس اللبان	90
0.78	تجارة ونقل	0.84	خدمات	1.29	صناعة	1.47	زراعة	23690	الصف	116
0.44	تجارة ونقل	0.49	خدمات	0.69	صناعة	3.36	زراعة	16914	الوقف	133
0.20	تجارة ونقل	0.86	خدمات	1.10	صناعة	1.83	زراعة	15578	الواحات البحرية	137
0.47	تجارة ونقل	0.66	خدمات	1.76	صناعة	1.96	زراعة	15221	قها	138

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الحجمي
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.57	خدمات	0.65	تجارة ونقل	0.83	صناعة	2.13	زراعة	32289	أوسيم	84
0.28	خدمات	0.51	تجارة ونقل	0.81	صناعة	3.39	زراعة	9095	أطفح	153
0.64	خدمات	0.98	تجارة ونقل	1.00	صناعة	1.77	زراعة	4424	رأس البر	163
0.45	تجارة ونقل	0.46	صناعة	0.49	خدمات	3.44	زراعة	42545	مدينة ناصر	66
0.47	تجارة ونقل	0.52	صناعة	0.73	خدمات	2.58	زراعة	22295	مشتول السوق	121
0.37	تجارة ونقل	0.51	صناعة	0.85	خدمات	2.94	زراعة	13548	أبو قرقاص	140
0.71	صناعة	0.93	تجارة ونقل	0.98	خدمات	1.48	زراعة	62484	سمالوط	38
0.64	صناعة	0.68	تجارة ونقل	0.76	خدمات	1.08	زراعة	60203	السنيلوين	39
0.08	صناعة	0.50	تجارة ونقل	0.62	خدمات	2.64	زراعة	54618	أرمنت	45
0.45	صناعة	0.82	تجارة ونقل	0.85	خدمات	2.22	زراعة	52281	منفلوط	47
0.26	صناعة	0.43	تجارة ونقل	0.65	خدمات	3.12	زراعة	48302	أبنوب	54

تابع ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الجمعي	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى				
0.46	صناعة	0.46	تجارة ونقل	1.00	خدمات	2.25	زراعة	47702	بيلا	56
0.45	صناعة	0.57	تجارة ونقل	0.87	خدمات	1.73	زراعة	46163	إدفو	58
0.49	صناعة	1.02	تجارة ونقل	1.11	خدمات	1.41	زراعة	40865	بيبا الكبرى	69
0.48	صناعة	0.51	تجارة ونقل	1.10	خدمات	1.69	زراعة	38584	تلا	73
0.11	صناعة	0.58	تجارة ونقل	0.72	خدمات	3.15	زراعة	34590	البيداري	80
0.53	صناعة	0.72	تجارة ونقل	0.85	خدمات	2.34	زراعة	32231	بسيون	85
0.37	صناعة	0.55	تجارة ونقل	1.05	خدمات	2.23	زراعة	32198	ديرب نجم	86
0.44	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.79	خدمات	2.21	زراعة	30755	القرين	88
0.51	صناعة	0.73	تجارة ونقل	1.00	خدمات	1.66	زراعة	29234	ههيا	93
0.46	صناعة	0.64	تجارة ونقل	0.90	خدمات	2.01	زراعة	28310	الشهداء	97
0.32	صناعة	0.89	تجارة ونقل	0.92	خدمات	2.31	زراعة	27767	الدلتجات	99
0.39	صناعة	0.53	تجارة ونقل	0.64	خدمات	3.18	زراعة	27664	إطسا	100
0.58	صناعة	0.99	تجارة ونقل	1.17	خدمات	1.18	زراعة	26327	الباجور	104
0.30	صناعة	1.00	تجارة ونقل	1.09	خدمات	1.72	زراعة	24643	إيتاي البارود	107
0.26	صناعة	0.61	تجارة ونقل	1.13	خدمات	2.15	زراعة	24387	قنين	111
0.35	صناعة	1.11	تجارة ونقل	1.21	خدمات	1.24	زراعة	23860	المراغة	115
0.52	صناعة	0.70	تجارة ونقل	0.95	خدمات	1.93	زراعة	23606	القتايات	117
0.36	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.87	خدمات	2.56	زراعة	23172	مطاي	118
0.65	صناعة	0.95	تجارة ونقل	1.14	خدمات	1.32	زراعة	21510	السنطة	123
0.15	صناعة	0.36	تجارة ونقل	0.76	خدمات	3.31	زراعة	20375	ديرب مواس	124
0.26	صناعة	0.70	تجارة ونقل	0.92	خدمات	2.30	زراعة	19513	التل الكبير	126
0.40	صناعة	0.98	تجارة ونقل	1.05	خدمات	1.29	زراعة	19313	شبراخيت	129
0.27	صناعة	0.54	تجارة ونقل	0.63	خدمات	3.17	زراعة	17914	الحسينية	131
0.26	صناعة	0.47	تجارة ونقل	0.64	خدمات	3.40	زراعة	17839	سمسطا	132
0.28	صناعة	0.48	تجارة ونقل	0.84	خدمات	2.92	زراعة	16068	الرحمانية	135
0.18	صناعة	0.59	تجارة ونقل	0.64	خدمات	3.21	زراعة	15588	ساحل سليم	136
0.31	صناعة	0.54	تجارة ونقل	0.96	خدمات	2.58	زراعة	13404	قطور	141
0.38	صناعة	0.64	تجارة ونقل	1.11	خدمات	1.46	زراعة	12643	كفر شكر	144
0.18	صناعة	0.73	تجارة ونقل	0.80	خدمات	2.73	زراعة	10861	ساقنته	151
0.16	صناعة	0.46	تجارة ونقل	0.69	خدمات	3.42	زراعة	7788	العدوة	158
0.10	صناعة	0.20	تجارة ونقل	0.30	خدمات	4.33	زراعة	2468	منشأة السادات	165
0.03	صناعة	0.11	تجارة ونقل	1.47	خدمات	1.63	زراعة	334	الصالحية	168
0.32	خدمات	0.74	صناعة	0.91	تجارة ونقل	2.18	زراعة	70724	إدكو	32
0.77	خدمات	0.81	صناعة	1.34	تجارة ونقل	1.58	زراعة	68394	أبو كبير	37

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الحجمي	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				
0.67	خدمات	0.82	صناعة	0.84	تجارة ونقل	2.05	زراعة	55187	سنورس	43
0.16	خدمات	0.19	صناعة	0.30	تجارة ونقل	4.66	زراعة	29619	البرج	92
0.27	خدمات	0.33	صناعة	0.62	تجارة ونقل	3.57	زراعة	12490	أبنود	145
0.00	خدمات	0.26	صناعة	0.44	تجارة ونقل	4.29	زراعة	54	دمياط الجديدة	169
0.20	صناعة	0.30	خدمات	0.45	تجارة ونقل	4.07	زراعة	79816	البرلس	28
0.73	صناعة	0.74	خدمات	0.74	تجارة ونقل	2.16	زراعة	54450	أشمون	46
0.56	صناعة	1.01	خدمات	1.03	تجارة ونقل	1.52	زراعة	43488	الفضن	62
0.22	صناعة	0.38	خدمات	0.77	تجارة ونقل	3.46	زراعة	43429	حوش عيسى	63
0.57	صناعة	0.88	خدمات	0.98	تجارة ونقل	1.70	زراعة	43055	إسنا	64
0.44	صناعة	0.65	خدمات	0.95	تجارة ونقل	1.49	زراعة	37718	المنشأة	75
0.33	صناعة	0.42	خدمات	0.50	تجارة ونقل	3.40	زراعة	35528	الجمالية	78

تابع ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الحجمي	
م. التوطن	الوظيفة الرابعة	م. التوطن	الوظيفة الثالثة	م. التوطن	الوظيفة الثانية	م. التوطن				
0.47	صناعة	0.51	خدمات	1.04	تجارة ونقل	2.76	زراعة	34636	أبشواي	79
0.39	صناعة	0.71	خدمات	0.75	تجارة ونقل	2.74	زراعة	33049	القوصية	83
0.37	صناعة	0.61	خدمات	0.71	تجارة ونقل	2.59	زراعة	32013	منية النصر	87
0.59	صناعة	0.64	خدمات	0.92	تجارة ونقل	2.07	زراعة	27965	فرشوط	98
0.38	صناعة	0.72	خدمات	1.22	تجارة ونقل	1.69	زراعة	27227	أبو المطامير	101
0.43	صناعة	0.46	خدمات	0.69	تجارة ونقل	2.69	زراعة	27187	جهينة	102
0.42	صناعة	0.71	خدمات	0.93	تجارة ونقل	2.28	زراعة	27006	بطميم	103
0.17	صناعة	0.35	خدمات	0.62	تجارة ونقل	3.81	زراعة	26109	الغنايم	105
0.26	صناعة	0.69	خدمات	0.74	تجارة ونقل	2.85	زراعة	25890	سيدي سالم	106
0.68	صناعة	0.90	خدمات	1.09	تجارة ونقل	1.10	زراعة	23923	أبو حمص	113
0.37	صناعة	0.62	خدمات	0.65	تجارة ونقل	3.05	زراعة	22912	أهناسيا	119
0.50	صناعة	0.51	خدمات	0.53	تجارة ونقل	3.34	زراعة	21883	طامية	122
0.31	صناعة	0.68	خدمات	0.83	تجارة ونقل	2.65	زراعة	20260	دراو	125
0.55	صناعة	0.84	خدمات	0.88	تجارة ونقل	1.56	زراعة	19412	مطويس	127
0.28	صناعة	0.46	خدمات	0.62	تجارة ونقل	3.36	زراعة	13389	الحامول	142
0.53	صناعة	0.80	خدمات	1.39	تجارة ونقل	9.38	زراعة	12298	ققط	146
0.05	صناعة	0.20	خدمات	0.24	تجارة ونقل	4.56	زراعة	12032	دار السلام	147
0.39	صناعة	0.81	خدمات	1.11	تجارة ونقل	1.50	زراعة	11208	فايد	149
0.43	صناعة	0.49	خدمات	0.78	تجارة ونقل	3.07	زراعة	10957	أولاد صفر	150
0.80	صناعة	1.01	خدمات	1.13	تجارة ونقل	1.34	زراعة	10458	الزرقا	152
0.34	صناعة	0.62	خدمات	0.75	تجارة ونقل	2.66	زراعة	8855	الرياض	154
0.37	صناعة	0.79	خدمات	0.95	تجارة ونقل	2.32	زراعة	8581	إدفيينا	156
0.18	صناعة	0.78	خدمات	0.95	تجارة ونقل	2.06	زراعة	8364	أبو طشت	157
0.69	تجارة ونقل	0.83	زراعة	0.89	صناعة	1.15	خدمات	98632	ملوي	21
0.83	تجارة ونقل	1.03	زراعة	1.29	صناعة	1.98	خدمات	69253	زفتي	36
0.90	تجارة ونقل	0.98	زراعة	1.03	صناعة	1.15	خدمات	37311	الفكرية	76
0.30	زراعة	1.07	تجارة ونقل	1.08	صناعة	2.63	خدمات	336517	طنطا	4
0.63	زراعة	0.70	تجارة ونقل	1.04	صناعة	1.37	خدمات	132259	شبين الكوم	16
0.45	زراعة	0.85	تجارة ونقل	0.90	صناعة	1.43	خدمات	115701	بنها	19
0.60	زراعة	0.85	تجارة ونقل	1.04	صناعة	1.29	خدمات	28374	طوخ	96
0.59	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.10	زراعة	1.13	خدمات	24521	أبو حماد	109
0.61	صناعة	0.96	تجارة ونقل	1.05	زراعة	1.32	خدمات	24005	بركة المسبع	112
0.36	تجارة ونقل	0.67	صناعة	1.28	زراعة	1.31	خدمات	4632	الباويطي	162
0.27	زراعة	0.95	صناعة	0.95	تجارة ونقل	1.35	خدمات	317508	المنصورة	5

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الحجمي
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.35	زراعة	0.69	صناعة	0.82	تجارة ونقل	1.53	خدمات	272086	أسيوط	6
0.60	زراعة	0.90	صناعة	0.98	تجارة ونقل	1.30	خدمات	213070	الفيوم	8
0.38	زراعة	0.95	صناعة	1.14	تجارة ونقل	1.28	خدمات	188939	دمنهور	12
0.23	زراعة	0.78	صناعة	1.03	تجارة ونقل	1.50	خدمات	179060	المنيا	13
0.41	زراعة	0.71	صناعة	0.89	تجارة ونقل	1.54	خدمات	152476	بني سويف	15
0.44	زراعة	0.75	صناعة	0.85	تجارة ونقل	1.44	خدمات	119917	قنا	18
0.40	زراعة	0.67	صناعة	0.91	تجارة ونقل	1.46	خدمات	103301	كفر الشيخ	20
0.15	زراعة	0.69	صناعة	0.99	تجارة ونقل	1.57	خدمات	92221	سوهاج	25
0.70	زراعة	0.83	صناعة	0.91	تجارة ونقل	1.14	خدمات	49361	القطاير الخيرية	50
0.52	زراعة	0.81	صناعة	1.17	تجارة ونقل	1.28	خدمات	48365	فأفوس	53
0.63	زراعة	0.87	صناعة	1.02	تجارة ونقل	1.33	خدمات	40622	منيا القمح	70

تابع ملحق رقم (7)

ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1986

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1986	المدينة	الترتيب الحجمي	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				الوظيفة الأولى
0.32	زراعة	0.84	صناعة	1.03	تجارة ونقل	1.47	خدمات	28457	نجع حمادي	95
0.62	زراعة	0.84	صناعة	1.32	تجارة ونقل	1.34	خدمات	24524	كوم حمادة	108
0.04	زراعة	0.28	صناعة	1.17	تجارة ونقل	1.45	خدمات	5412	القططرة شرق	161
0.37	صناعة	0.44	زراعة	0.98	تجارة ونقل	1.44	خدمات	244354	الزقازيق	7
0.06	صناعة	0.88	زراعة	1.19	تجارة ونقل	1.19	خدمات	50916	مغاغة	49
0.65	صناعة	0.67	زراعة	1.00	تجارة ونقل	1.32	خدمات	30520	قويسنا	89
0.33	صناعة	1.11	زراعة	1.19	تجارة ونقل	4.01	خدمات	11816	صدفا	148
0.12	صناعة	0.52	زراعة	0.63	تجارة ونقل	1.97	خدمات	4276	نصر النوبة	164
0.10	صناعة	0.49	زراعة	0.79	تجارة ونقل	1.76	خدمات	920	أبو سمبل	166
0.53	زراعة	0.97	خدمات	1.08	صناعة	1.32	تجارة ونقل	158045	الإسماعيلية	14
0.81	زراعة	0.92	خدمات	0.95	صناعة	1.13	تجارة ونقل	58247	طهطا	41
0.50	خدمات	0.67	زراعة	0.73	صناعة	1.25	تجارة ونقل	44457	ديروط	60
0.78	خدمات	1.02	زراعة	1.05	صناعة	1.07	تجارة ونقل	38201	دشنا	74
0.42	خدمات	0.53	زراعة	0.98	صناعة	2.24	تجارة ونقل	19399	كفر صقر	128
0.74	خدمات	0.85	صناعة	1.02	زراعة	1.05	تجارة ونقل	70514	أخميم	34
0.12	خدمات	0.33	صناعة	0.60	زراعة	0.84	تجارة ونقل	54951	المنزلة	44
0.68	خدمات	0.79	صناعة	2.32	زراعة	2.92	تجارة ونقل	24477	الإبراهيمية	110
0.50	صناعة	0.54	خدمات	0.65	زراعة	1.81	تجارة ونقل	93080	ميت غمر	23
0.65	صناعة	0.68	خدمات	0.80	زراعة	1.06	تجارة ونقل	73219	بلقاس	31
0.16	صناعة	0.65	خدمات	1.21	زراعة	1.28	تجارة ونقل	51789	رشيد	48
0.63	صناعة	0.70	خدمات	0.84	زراعة	1.00	تجارة ونقل	48578	دكرنس	51
0.45	صناعة	0.92	خدمات	1.23	زراعة	1.28	تجارة ونقل	47054	طما	57
0.63	صناعة	0.77	خدمات	0.92	زراعة	1.08	تجارة ونقل	13891	أجا	139
0.17	صناعة	0.57	خدمات	1.10	زراعة	2.55	تجارة ونقل	7023	القططرة غرب	159
0.52	زراعة	0.64	صناعة	1.05	خدمات	1.14	تجارة ونقل	190579	أسوان	11
0.42	زراعة	1.12	صناعة	1.16	خدمات	1.44	تجارة ونقل	78316	دمسوق	29
0.48	زراعة	0.85	صناعة	0.90	خدمات	1.24	تجارة ونقل	70574	جرجا	33
0.63	زراعة	0.91	صناعة	1.13	خدمات	1.26	تجارة ونقل	47982	بني مزار	55
0.45	زراعة	0.77	صناعة	0.82	خدمات	1.46	تجارة ونقل	33229	البلينا	81
0.64	زراعة	0.82	صناعة	0.90	خدمات	1.04	تجارة ونقل	23871	المحمودية	114
0.56	صناعة	0.69	زراعة	1.04	خدمات	1.83	تجارة ونقل	393841	بورسعيد	2
0.34	صناعة	0.94	زراعة	0.98	خدمات	1.40	تجارة ونقل	126160	الأقصر	17
0.22	صناعة	0.36	زراعة	0.40	خدمات	2.71	تجارة ونقل	74508	المطرية	30
0.60	صناعة	0.66	زراعة	1.12	خدمات	1.49	تجارة ونقل	22649	الواسطي	120

## ملحق رقم (8)

## ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب الحجمي	
م.التوطن	الوظيفة الزراعية	م.التوطن	الوظيفة الثالثية	م.التوطن	الوظيفة الثانوية	م.التوطن				
0.90	تجارة ونقل	0.95	خدمات	1.05	زراعة	1.05	صناعة	62301	كوم أمبو	52
0.85	تجارة ونقل	1.08	خدمات	1.13	زراعة	1.19	صناعة	59474	أبو تيج	55
0.75	تجارة ونقل	0.98	خدمات	1.01	زراعة	1.66	صناعة	47748	سمنود	84
0.82	تجارة ونقل	0.99	خدمات	1.17	زراعة	1.33	صناعة	32347	الصف	116
0.38	تجارة ونقل	0.89	خدمات	1.00	زراعة	1.86	صناعة	18619	السادات	151
0.68	خدمات	0.72	تجارة ونقل	1.32	زراعة	1.43	صناعة	97186	قليوب	28
0.33	خدمات	0.70	تجارة ونقل	0.71	زراعة	1.68	صناعة	56010	الخانكة	64
0.20	خدمات	0.43	تجارة ونقل	0.78	زراعة	0.79	صناعة	4220	الباويطي	176
0.80	تجارة ونقل	0.86	زراعة	1.00	خدمات	1.03	صناعة	44125	دشنا	87
0.28	زراعة	0.90	تجارة ونقل	1.03	خدمات	1.91	صناعة	394924	المحلة	4
0.55	زراعة	1.03	تجارة ونقل	1.08	خدمات	1.44	صناعة	101899	ميت غمر	26
0.24	زراعة	1.14	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.23	صناعة	65993	كفر الزيات	49
0.05	زراعة	0.37	تجارة ونقل	0.54	خدمات	3.56	صناعة	47833	10 رمضان	83
0.07	زراعة	0.59	تجارة ونقل	0.85	خدمات	2.28	صناعة	35354	6 أكتوبر	109
0.74	خدمات	1.18	زراعة	1.34	تجارة ونقل	1.48	صناعة	58322	رشيد	58
0.30	خدمات	0.62	زراعة	0.86	تجارة ونقل	0.87	صناعة	56326	القناطر الخيرية	62
0.22	خدمات	0.53	زراعة	1.17	تجارة ونقل	1.30	صناعة	48372	شبين القناطر	81
0.13	خدمات	0.68	زراعة	0.69	تجارة ونقل	2.33	صناعة	29905	أبو زعبل	126
0.06	زراعة	0.26	خدمات	1.31	تجارة ونقل	1.78	صناعة	870776	شبرا الخيمة	1
0.48	زراعة	0.67	خدمات	0.89	تجارة ونقل	2.17	صناعة	232387	كفر الدوار	11
0.14	زراعة	0.14	خدمات	1.29	تجارة ونقل	1.77	صناعة	195087	الدخيلة	15
0.54	زراعة	0.91	خدمات	1.07	تجارة ونقل	1.56	صناعة	114343	بليسي	24
0.04	زراعة	0.98	خدمات	1.10	تجارة ونقل	2.27	صناعة	110512	دمياط	25
0.30	زراعة	0.65	خدمات	0.77	تجارة ونقل	2.47	صناعة	91770	الحوامدية	30
0.78	زراعة	0.99	خدمات	1.13	تجارة ونقل	1.28	صناعة	80865	زفتى	39
0.94	زراعة	1.05	خدمات	1.10	تجارة ونقل	1.17	صناعة	77773	منوف	41
0.63	زراعة	0.65	خدمات	0.98	تجارة ونقل	2.05	صناعة	51205	البيدرشين	74
0.00	زراعة	0.14	خدمات	0.73	تجارة ونقل	3.30	صناعة	169	بدر	180
0.61	تجارة ونقل	0.72	صناعة	1.04	خدمات	2.12	زراعة	94329	إدفو	29
0.75	صناعة	1.02	خدمات	1.05	تجارة ونقل	1.27	زراعة	88311	بلقاس	33
0.42	خدمات	0.80	صناعة	0.97	تجارة ونقل	3.14	زراعة	87848	إدكو	34
0.38	صناعة	0.44	خدمات	0.64	تجارة ونقل	4.58	زراعة	87539	المطرية	35
0.84	خدمات	0.92	صناعة	1.29	تجارة ونقل	1.65	زراعة	85339	أبو كبير	36
0.68	صناعة	0.87	تجارة ونقل	0.96	خدمات	2.34	زراعة	85169	دكرنس	37
0.78	صناعة	1.01	خدمات	1.06	تجارة ونقل	1.13	زراعة	84773	أخميم	38
0.11	خدمات	0.27	صناعة	0.48	تجارة ونقل	5.20	زراعة	78996	البرلس	40
0.76	صناعة	0.88	تجارة ونقل	1.07	خدمات	1.55	زراعة	75437	سمالوط	42
0.53	صناعة	0.60	تجارة ونقل	0.66	خدمات	3.65	زراعة	70543	مدينة ناصر	45

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب الحجمي	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				الوظيفة الأولى
0.30	صناعة	0.45	خدمات	0.88	تجارة ونقل	4.51	زراعة	68887	حوش عيسى	46
0.84	صناعة	0.85	خدمات	0.96	تجارة ونقل	2.15	زراعة	68793	أشمون	47
0.49	صناعة	0.82	تجارة ونقل	0.89	خدمات	2.06	زراعة	68442	سنورس	48
0.54	تجارة ونقل	0.84	صناعة	0.89	خدمات	2.61	زراعة	65647	أرمنت	50
0.38	صناعة	0.66	تجارة ونقل	1.09	خدمات	2.60	زراعة	65141	منفلوط	51
0.63	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.22	خدمات	1.31	زراعة	60405	مغاغة	53
0.44	صناعة	0.55	تجارة ونقل	0.61	خدمات	4.08	زراعة	58673	الجمالية	56
0.48	صناعة	1.16	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.21	زراعة	58331	ظما	57
0.50	صناعة	0.52	تجارة ونقل	1.24	خدمات	2.10	زراعة	56759	بيلا	60
0.34	تجارة ونقل	0.44	صناعة	0.87	خدمات	3.81	زراعة	56480	أبنوب	61
0.37	صناعة	0.70	تجارة ونقل	1.02	خدمات	2.89	زراعة	55957	القوصية	65
0.48	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.95	خدمات	2.15	زراعة	55068	إسنا	68

## تابع ملحق رقم (8)

## ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب المجمعي	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	الوظيفة الأولى				
0.84	خدمات	0.96	تجارة ونقل	1.41	صناعة	1.57	زراعة	54420	فوه	69
0.70	خدمات	0.93	تجارة ونقل	1.06	صناعة	2.04	زراعة	54264	أوسيم	70
0.55	صناعة	1.05	تجارة ونقل	1.15	خدمات	1.48	زراعة	52589	الفضن	72
0.52	صناعة	0.80	تجارة ونقل	1.00	خدمات	2.35	زراعة	51833	القرين	73
0.48	صناعة	0.69	تجارة ونقل	0.94	خدمات	2.41	زراعة	50011	المنشأة	76
0.48	صناعة	1.10	تجارة ونقل	1.21	خدمات	1.48	زراعة	49516	بيبا الكبرى	78
0.51	صناعة	0.78	تجارة ونقل	0.84	خدمات	2.59	زراعة	48820	منية النصر	80
0.59	صناعة	0.82	تجارة ونقل	1.14	خدمات	1.85	زراعة	48214	يسيون	82
0.60	تجارة ونقل	1.14	صناعة	1.21	خدمات	1.49	زراعة	44267	سرس اللبان	86
0.60	صناعة	0.81	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.71	زراعة	44010	تلا	88
0.40	صناعة	0.72	تجارة ونقل	0.83	خدمات	2.47	زراعة	43796	فرشوط	89
0.33	صناعة	0.54	تجارة ونقل	1.36	خدمات	2.37	زراعة	43507	ديرب نجم	90
0.49	صناعة	0.51	تجارة ونقل	1.03	خدمات	2.15	زراعة	43358	التل الكبير	91
0.64	تجارة ونقل	0.88	خدمات	1.04	صناعة	2.26	زراعة	42095	كفر سعد	92
0.50	صناعة	0.69	خدمات	1.10	تجارة ونقل	2.80	زراعة	41972	أبشواي	93
0.33	صناعة	0.82	تجارة ونقل	0.95	خدمات	2.92	زراعة	41253	سيدي سالم	94
0.51	صناعة	0.67	تجارة ونقل	1.14	خدمات	2.13	زراعة	41057	الشهداء	95
0.28	صناعة	0.68	تجارة ونقل	0.72	خدمات	3.88	زراعة	39378	الحامول	97
0.39	صناعة	0.71	تجارة ونقل	0.79	خدمات	2.83	زراعة	39161	جهينة	98
0.31	صناعة	0.57	خدمات	0.61	تجارة ونقل	4.39	زراعة	39146	الغنايم	99
0.67	تجارة ونقل	0.81	خدمات	1.00	صناعة	2.49	زراعة	38451	مشتول السوق	100
0.49	صناعة	0.67	تجارة ونقل	0.70	خدمات	3.58	زراعة	38383	طامية	101
0.39	صناعة	0.52	تجارة ونقل	0.84	خدمات	3.66	زراعة	37146	إطسا	102
0.42	صناعة	0.57	تجارة ونقل	1.11	خدمات	2.83	زراعة	36953	مظاي	103
0.49	صناعة	0.74	تجارة ونقل	1.28	خدمات	1.45	زراعة	36257	ههيا	105
0.20	صناعة	0.51	تجارة ونقل	1.17	خدمات	3.11	زراعة	36113	البداري	106
0.69	تجارة ونقل	0.69	صناعة	1.17	خدمات	1.82	زراعة	36010	القنبايات	107
0.41	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.31	خدمات	1.35	زراعة	35388	إيتاي البارود	108
0.51	صناعة	1.09	خدمات	1.10	تجارة ونقل	1.96	زراعة	35060	الدلتجات	110
0.45	صناعة	0.80	خدمات	1.56	تجارة ونقل	1.57	زراعة	34936	أبو المطامير	111
0.10	خدمات	0.87	تجارة ونقل	0.87	صناعة	1.79	زراعة	34771	برج العرب	112
0.39	صناعة	0.82	تجارة ونقل	0.83	خدمات	2.84	زراعة	33812	بلطيم	113
0.31	صناعة	0.44	تجارة ونقل	0.96	خدمات	3.66	زراعة	33197	دير مواس	115
0.46	خدمات	0.53	صناعة	0.59	تجارة ونقل	5.03	زراعة	32247	البرج	117
0.51	صناعة	0.71	تجارة ونقل	0.85	خدمات	2.99	زراعة	31488	أهناسيا	119
0.58	صناعة	0.94	تجارة ونقل	1.20	خدمات	1.55	زراعة	31291	الباجور	120
0.23	خدمات	0.81	تجارة ونقل	0.99	صناعة	1.01	زراعة	31153	الفكرية	121
0.38	صناعة	0.85	خدمات	0.98	تجارة ونقل	2.75	زراعة	30732	دراو	124

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب الاجمعي
م. التوطن	الوظيفة الرابعة	م. التوطن	الوظيفة الثالثة	م. التوطن	الوظيفة الثانية	م. التوطن	الوظيفة الأولى			
0.34	صناعة	0.57	تجارة ونقل	0.85	خدمات	3.78	زراعة	30714	سمسطا	125
0.49	صناعة	0.54	تجارة ونقل	0.81	خدمات	3.32	زراعة	29773	ميت سلسيل	127
0.37	صناعة	0.48	تجارة ونقل	1.39	خدمات	2.08	زراعة	29422	كئين	129
0.73	تجارة ونقل	0.73	صناعة	0.88	خدمات	2.58	زراعة	29085	الإبراهيمية	130
1.01	تجارة ونقل	1.02	خدمات	1.15	صناعة	1.18	زراعة	28385	العياط	133
0.47	صناعة	0.50	تجارة ونقل	1.04	خدمات	2.86	زراعة	25438	الرحمانية	135
0.27	تجارة ونقل	0.41	صناعة	1.22	خدمات	2.09	زراعة	25116	الواحات البحرية	136
0.54	صناعة	1.08	خدمات	1.19	تجارة ونقل	1.74	زراعة	24550	مطويس	138
0.60	خدمات	0.74	تجارة ونقل	1.73	صناعة	2.16	زراعة	24266	كفر البطيخ	140
0.38	صناعة	0.54	تجارة ونقل	1.01	خدمات	3.35	زراعة	24140	الحسينية	141
0.35	صناعة	0.66	تجارة ونقل	0.89	خدمات	3.52	زراعة	24118	ساحل سليم	142
0.28	تجارة ونقل	0.76	خدمات	0.84	صناعة	3.80	زراعة	24033	الوقف	143

## تابع ملحق رقم (8)

## ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

تراتب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة							عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب الجمعي	
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن				
0.08	صناعة	0.40	خدمات	0.49	تجارة ونقل	5.68	زراعة	22962	دار السلام	144
0.43	صناعة	0.70	تجارة ونقل	1.25	خدمات	2.24	زراعة	20791	قطور	146
0.49	صناعة	0.86	تجارة ونقل	0.98	خدمات	1.99	زراعة	19291	السرو	147
0.53	تجارة ونقل	0.59	صناعة	0.80	خدمات	2.38	زراعة	18955	الروضة	148
0.73	تجارة ونقل	0.85	صناعة	1.23	خدمات	1.23	زراعة	18905	نقادة	149
0.24	خدمات	0.54	صناعة	0.61	تجارة ونقل	1.39	زراعة	18658	كفر شكر	150
0.47	صناعة	0.87	خدمات	0.90	تجارة ونقل	2.58	زراعة	18331	أبو صير	152
0.32	صناعة	0.61	تجارة ونقل	1.23	خدمات	2.77	زراعة	18003	ساقلة	153
0.58	صناعة	0.95	خدمات	1.13	تجارة ونقل	1.53	زراعة	17918	قفط	154
0.27	خدمات	0.30	صناعة	0.54	تجارة ونقل	4.99	زراعة	16262	أبنود	156
0.39	صناعة	0.80	تجارة ونقل	0.80	خدمات	3.42	زراعة	16103	اولاد صقر	157
0.48	صناعة	0.80	خدمات	1.18	تجارة ونقل	1.43	زراعة	15652	فايد	158
0.81	تجارة ونقل	0.86	صناعة	1.19	خدمات	1.23	زراعة	15558	أجا	159
0.19	خدمات	0.60	تجارة ونقل	1.37	صناعة	2.05	زراعة	15063	قها	160
0.54	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.25	خدمات	1.34	زراعة	14717	الزرقا	163
0.45	صناعة	0.88	تجارة ونقل	0.97	خدمات	2.44	زراعة	14008	الرياض	164
0.25	صناعة	0.46	تجارة ونقل	0.93	خدمات	3.94	زراعة	13553	العودة	165
0.29	صناعة	0.69	تجارة ونقل	0.79	خدمات	3.37	زراعة	11773	تمى الأمديد	167
0.47	تجارة ونقل	0.61	خدمات	0.82	صناعة	3.75	زراعة	11352	أنطفيح	168
0.31	صناعة	0.77	تجارة ونقل	1.11	خدمات	2.55	زراعة	10469	أبو طشت	169
0.15	خدمات	0.58	صناعة	0.75	تجارة ونقل	1.53	زراعة	10372	الفتح	170
0.35	تجارة ونقل	0.55	خدمات	0.60	صناعة	4.08	زراعة	8140	الصالحية	171
0.15	خدمات	0.47	صناعة	0.71	تجارة ونقل	2.69	زراعة	7967	إدفيينا	172
0.72	خدمات	0.82	صناعة	1.00	تجارة ونقل	2.25	زراعة	7791	رأس البر	173
0.21	صناعة	0.60	تجارة ونقل	1.01	خدمات	2.30	زراعة	885	التوابرية الجديدة	178
0.15	زراعة	0.97	صناعة	1.07	تجارة ونقل	1.43	خدمات	372893	طنطا	5
0.22	زراعة	0.83	صناعة	0.98	تجارة ونقل	1.44	خدمات	369409	المنصورة	6
0.45	زراعة	0.68	صناعة	0.75	تجارة ونقل	1.58	خدمات	343662	أسيوط	7
0.21	زراعة	0.70	صناعة	1.00	تجارة ونقل	1.57	خدمات	267469	الزقازيق	9
0.42	زراعة	0.81	صناعة	1.00	تجارة ونقل	1.36	خدمات	260830	الفيوم	10
0.30	زراعة	0.84	صناعة	1.23	تجارة ونقل	1.31	خدمات	209423	دمنهور	13
0.33	زراعة	0.57	صناعة	0.87	تجارة ونقل	1.65	خدمات	201440	المنيا	14
0.26	زراعة	0.67	صناعة	0.72	تجارة ونقل	1.68	خدمات	171734	بنى سويف	16
0.18	زراعة	0.64	صناعة	0.83	تجارة ونقل	1.77	خدمات	170417	سوهاج	17
0.72	تجارة ونقل	0.78	زراعة	0.85	صناعة	1.46	خدمات	156794	شبين الكوم	19
0.43	زراعة	0.73	صناعة	0.77	تجارة ونقل	1.56	خدمات	155382	قنا	20
0.31	تجارة ونقل	0.62	زراعة	0.79	صناعة	1.41	خدمات	135892	بنها	21
0.54	زراعة	0.81	صناعة	1.29	تجارة ونقل	2.19	خدمات	124870	كفر الشيخ	22

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب الحجمي
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.81	صناعة	0.95	زراعة	1.12	تجارة ونقل	1.19	خدمات	119285	ملوي	23
0.71	زراعة	0.92	صناعة	0.98	تجارة ونقل	1.09	خدمات	97608	طلخا	27
0.47	زراعة	0.69	صناعة	1.09	تجارة ونقل	1.24	خدمات	89679	جرجا	32
0.82	صناعة	0.87	زراعة	1.14	تجارة ونقل	1.19	خدمات	72824	السنبلاوين	44
0.74	تجارة ونقل	0.83	زراعة	0.93	صناعة	1.30	خدمات	57595	طوخ	59
0.44	زراعة	0.62	صناعة	1.26	تجارة ونقل	1.36	خدمات	56237	فاقوس	63
0.63	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.04	زراعة	1.35	خدمات	55890	دبروط	66
0.44	زراعة	0.91	صناعة	0.92	تجارة ونقل	1.45	خدمات	55600	منيا القمح	67
0.90	تجارة ونقل	0.99	صناعة	1.01	زراعة	1.25	خدمات	50031	أبو قرقاص	75
0.52	زراعة	0.80	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.36	خدمات	36492	قويسنا	104
0.53	زراعة	0.68	صناعة	0.79	تجارة ونقل	1.60	خدمات	33252	نجع حمادي	114
0.38	صناعة	0.90	تجارة ونقل	1.17	زراعة	1.54	خدمات	31559	المراعة	118

## تابع ملحق رقم (8)

## ترتيب وظائف المدن حسب معامل توطن النشاط الاقتصادي بكل مدينة عام 1996

ترتيب الوظائف من خلال معاملات توطن الأنشطة بكل مدينة								عدد السكان 1996	المدينة	الترتيب الحجسي
م.التوطن	الوظيفة الرابعة	م.التوطن	الوظيفة الثالثة	م.التوطن	الوظيفة الثانية	م.التوطن	الوظيفة الأولى			
0.76	زراعة	0.77	صناعة	0.90	تجارة ونقل	1.42	خدمات	31103	كوم حمادة	122
0.57	صناعة	1.04	تجارة ونقل	1.10	زراعة	1.23	خدمات	29501	أبو حماد	128
0.59	صناعة	0.89	تجارة ونقل	1.02	زراعة	1.48	خدمات	28917	بركة السبع	132
0.74	صناعة	0.83	تجارة ونقل	1.28	زراعة	1.29	خدمات	27187	السنطة	134
0.61	صناعة	0.83	زراعة	0.92	تجارة ونقل	1.35	خدمات	24883	كفر صقر	137
0.48	صناعة	0.99	تجارة ونقل	1.07	زراعة	1.29	خدمات	24282	شبراخيت	139
0.40	زراعة	0.82	صناعة	1.05	تجارة ونقل	1.19	خدمات	21850	المحمودية	145
0.43	صناعة	0.84	تجارة ونقل	1.16	زراعة	1.50	خدمات	17853	صدفا	155
0.29	صناعة	0.45	زراعة	0.61	تجارة ونقل	1.71	خدمات	12116	القطرة شرق	166
0.08	زراعة	0.75	صناعة	1.06	تجارة ونقل	1.36	خدمات	6520	دمياط الجديدة	174
0.26	صناعة	0.59	تجارة ونقل	0.65	زراعة	1.90	خدمات	6100	نصر النوبة	175
0.09	صناعة	0.69	تجارة ونقل	0.71	زراعة	1.77	خدمات	1431	أبو سمبل	177
0.43	زراعة	0.75	صناعة	0.96	تجارة ونقل	1.39	خدمات	208	بني سويف الجديدة	179
0.62	صناعة	0.71	زراعة	1.15	خدمات	1.57	تجارة ونقل	472335	بورسعيد	2
0.60	زراعة	0.84	خدمات	1.24	صناعة	1.28	تجارة ونقل	417527	السويس	3
0.31	زراعة	0.67	صناعة	1.20	خدمات	1.24	تجارة ونقل	273465	الإسماعيلية	8
0.32	زراعة	0.70	صناعة	1.09	خدمات	1.15	تجارة ونقل	221668	أسوان	12
0.34	صناعة	0.73	زراعة	1.12	خدمات	1.45	تجارة ونقل	166308	الأقصر	18
0.36	زراعة	1.05	صناعة	1.16	خدمات	1.43	تجارة ونقل	91318	دسوق	31
0.68	زراعة	0.87	صناعة	1.17	خدمات	1.20	تجارة ونقل	73850	طهطا	43
0.75	زراعة	0.76	خدمات	1.24	صناعة	1.39	تجارة ونقل	60184	المنزلة	54
0.70	زراعة	0.80	صناعة	1.16	خدمات	1.23	تجارة ونقل	52690	بني مزار	71
0.34	زراعة	0.96	صناعة	0.96	خدمات	1.88	تجارة ونقل	49652	فارسكور	77
0.51	زراعة	1.03	صناعة	1.09	خدمات	1.17	تجارة ونقل	49054	قوص	79
0.68	زراعة	0.85	صناعة	1.17	خدمات	1.23	تجارة ونقل	46926	شربين	85
0.32	زراعة	0.72	صناعة	1.05	خدمات	1.57	تجارة ونقل	39911	البلينا	96
0.71	صناعة	0.84	زراعة	1.15	خدمات	1.23	تجارة ونقل	30879	الواسطي	123
0.72	صناعة	0.88	زراعة	1.02	خدمات	1.36	تجارة ونقل	29033	أبو حمص	131
0.31	صناعة	0.37	زراعة	0.87	خدمات	2.26	تجارة ونقل	15054	القطرة غرب	161
0.75	صناعة	0.88	زراعة	0.99	خدمات	1.08	تجارة ونقل	14983	وادي النطرون	162