رحلة العمل اليومية إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم بمحافظة الفيوم (مصر) دراسة جغرافية

د/ حسام الدين جاد الرب

أستاذ الجغرافيا الاقتصادية

كلية الآداب . جامعة أسيوط

E-mail:hosgad@yahoo-com

الملخص

كان للزيادة السكانية التي تشهدها العديد من مناطق العالم أثرها في اكتظاظ المدن بالسكان الأمر الذي أدى إلى تعدد حركة الانتقال الدائم بين أرجاء المدينة والتي لم تقتصر على قاطني هذه المدن بل تعدى ذلك إلى سكان إقليمها الوظيفي المجاور لها، أو أبعد من ذلك من خلال رحلات عمل يومية، وتتم هذه الرحلات من خلال وسائل النقل المختلفة التي تعمل على ربط طرفين متباعدين مكانياً وإحداهما تعاني من فائض سكاني والأخرى من عجز سكاني، حيث لا تتوفر فرص العمل في مكان الإقامة بينما توجد هذه الفرص في مناطق أخرى قد تبعد أو تقترب من مكان الإقامة.

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على رحلة العمل اليومية المتجهة من محافظة الفيوم وقراها والمحافظات المجاورة إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم، والوقوف على ماهية رحلة العمل اليومية وخصائص القائمين بها، وخصائص رحلة العمل اليومية، واستخدام الأرض في المنطقة ، والتوزيع الجغرافي للصناعة بالمنطقة ، والمشكلات التي تواجه رحلة العمل اليومية.

مقدمة:

يعتبر السكان الثروة الحقيقية في أي مجتمع من المجتمعات، وهم الذين تقع على عاتقهم مسئولية الإنتاج ومسئولية تحديث المجتمع وتطويره اقتصادياً واجتماعياً وثقافيا. وتعد القوى العاملة من ناحية العامل الإنتاجي الأول، وهم الذين ينهضون بأعباء الإنتاج الذي هو السبب الرئيسي والمحرك الفعلي لكل تطور وتقدم، والسكان من ناحية أخرى هم الذين يخلقون الطلب على المنتجات وهم الذين يحثون ثمار الإنتاج ويستهلكون ما صنعه المنتجون. [1]

---

[1] يوسف محمود: **دراسة تحليلية لدينامية السكان وأثرها على النمو الاقتصادي في سوريا**، ندوة في الجغرافيا ودورها في جغرافية التنمية، الجزء الأول، المجلس الأعلى لرعاية العلوم والفنون والآداب، اللاذقية 4-6 يونيه 2005، ص 134.

وقد كان لازدحام المدن بالسكان والعديد من الأنشطة الاقتصادية أن بدأت الصناعة في الهجرة من قلب المدينة (النواة) نحو أطرافها أو قد تبعد عدة كيلومترات عن النواة، وقد أوجد هذا حركة يومية للعمالة تمثلت في رحلة عمل يومية من مناطق سكنهم بوسط المدينة وبين مناطق عملهم الجديدة. وهذا يعني أن هناك حركة هجرة من نواة المدن المزدحمة بالسكان نحو أطرافها والتي شهدتها كل من الصناعة والعاملين بها. [1]

ومع التقدم الحضري التي شهدته مصر أصبحت منظومة النقل وشبكة الطرق تسهم في الترابط الإقليمي بين أجزاء البلاد فضلا عن تسهيل النشاط الاقتصادي في مختلف المجالات من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك حيث يتركز السكان فضلا عن الدور الذي تقوم به بنقل الأفراد والبضائع بين الأماكن المختلفة داخل الأقاليم الجغرافية. [2]

وكنتيجة للتطور الذي شهدته منظومة النقل وشبكاته من حيث زيادة أطوالها وتنوع وسائلها أن زادت المسافة التي يقطعها العمال في رحلتهم اليومية من وإلى مناطق إقامتهم ومحل عملهم[3]

منطقة الدراسة:

تشمل منطقة الدراسة منطقة كوم أوشيم الواقعة شمال شرق محافظة الفيوم على الطريق الصحراوي القاهرة / الفيوم، وتبعد 50 كم عن محافظة الجيزة، 30كم من مدينة الفيوم، 70 كم من محافظة بني سويف، وتبدأ منطقة كوم أوشيم من علامة الكيلو 34.6 إلى الكيلو 37.6 على طريق القاهرة/ الفيوم المزدوج بعمق 4.2 كم وبعرض 2كم، وتبعد عن الطريق 7 كم شرقاً. وتبلغ مساحة المنطقة 1102 فدان. [4] والمنطقة تتبع إداريا مركز طامية.

وتقع محافظة الفيوم التي تضم منطقة كوم أوشيم في صحراء مصر الغربية إلى الجنوب الغربي من القاهرة بنحو 70 كم ، وهي تمتد مباشرة إلى الغرب من محافظة بني سويف ، وتعتبر إحدى محافظات مصر الوسطى . ومحافظة الفيوم تسمية ادارية تعنى المساحة الكلية للمنخفض والجهات المحيطة به والمتفق عليها مع المحافظات المجاورة . ويبلغ إجمالى مساحة

---

(1) محمد فراج حسانين: **مجمع الألمونيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية دراسة في الجغرافيا التطبيقية**، المجلة الجغرافية العربية، العدد 40، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، 2002، ص 403 نقلا عن: نبيل و. فاينبج: **الهجرة بين النواة ومناطق الأطراف**، سلسلة رسائل جغرافية، العدد 66، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت 1984، ص ص 6-8.

(2) Barber, G., **Aggregate characteristics of urban travel,** in Hanson, S (ed.) the Geography of Urban transportation, the Guilford, New York 1986, p. 73.

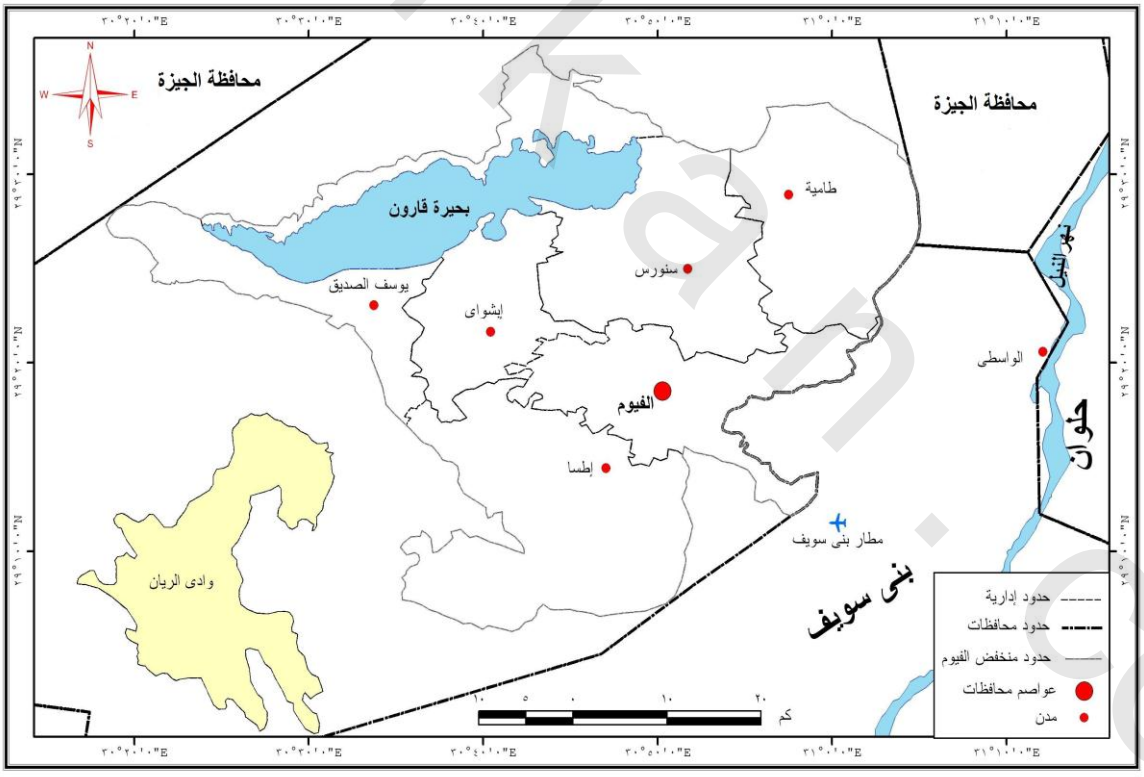
(3) Garniar, J. B., **Geography of population** , London 1960, p. 258.

(4) محافظة الفيوم، **دليل المستثمر**، الفيوم، أبريل 1996، ص 51.

المحافظة مع المناطق المحيطة بها نحو 4549 كيلومتر مربع وبأقصى اتساع 7 كم ويبلغ محيطها 250 كم ، وتحيط بها الصحراء من كل جوانبها فيما عدا الجنوب الشرقي حيث تتصل بمحافظة بني سويف عن طريق فتحة اللاهون ، وتشمل هذه المساحة نحو 1500 كيلومتر مربع أراضي

زراعية تمثل 30% من المساحة الكلية للمحافظة ، وتغطي البحيرات والمجاري المائية نحو 6% من مساحة المحافظة ، أما النسبة الباقية (64%) فهي مناطق صحراوية ، كما تتوزع هذه المساحة على ستة مراكز إدارية .ويبلغ عدد سكان المحافظة 3.1 مليون نسمة عام 2012.

وتقع المنطقة الصناعية في كوم أوشيم شمال شرق محافظة الفيوم على طريق القاهرة/ الفيوم الصحراوي على بعد 50 كم جنوباً من مدينة الجيزة.



التقسيم الإداري لمحافظة الفيوم شكل (1)

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على رحلة العمل اليومية المتجهة من محافظة الفيوم وقراها إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم في شمال محافظة الفيوم ، ثم تتبع رحلة

العودة لهؤلاء العمال والوقوف على أماكن تجمع العمال ، الأمر الذي يسهم في تحديد أعدادهم ورسم خرائط لحركة انتقالهم من المناطق القادمين منها والعائدين إليها كل يوم ، وعلي الرغم من إمكانية الوقوف على الحجم الكلي لرحلة العمل اليومية ، إلا أنها تبدو صعبة لتباين عدد العاملين بين الريف ومنطقة العمل ، وكذلك لاختلاف المسافات وتباين عدد نقاط التجمع من خط لآخر ، ومما لا شك فيه أن طول أو قصر المسافة من خط لآخر له أثره علي رحلة العمل اليومية ، فسكن العمال بعيدا عن المصنع يختلف عن سكناهم بجوار المصنع ، لما يترتب علي ذلك من انتظام أو عدم انتظام في مواعيد العمل وأثر ذلك علي الإنتاج. كما تهدف الدراسة إلى الوقوف على حجم الإنتاج الصناعي في المنطقة ومدى مساهمتها في الناتج المحلي لمحافظة الفيوم ومدى إسهام هؤلاء العمال في الإنتاج وبالتالي معرفة اقتصاديات رحلة العمل اليومية ومدى جدوها بالنسبة لكل من المصنع والعامل.

كما تهدف الدراسة إلى رصد المشكلات التي تعترض رحلة العمل اليومية والمساهمة في وضع تصور عملي لحل هذه المشكلات والحد من تفاقمها وذلك من واقع الدراسة الميدانية للمنطقة.

إشكالية الدراسة :

تتمثل إشكالية الدراسة من خلال الإجابة على الأسئلة الآتية :

1- هل تؤثر رحلة العمل اليومية على الإنتاج الصناعي فى منطقة كوم أوشيم أم لا ؟

2- هل الوقت المفقود في رحلة العمل ذهابا وإيابا من وإلى المنطقة الصناعية يؤثر في قدرة العمال على الإنتاج وبالتالي حجم الإنتاج الصناعي ؟

3- ما مدى طاقة المصانع وقدرتها على القيام بعبء نقل العمال من وإلى المنطقة الصناعية خاصة وأن 98.8% من العمال يسكنون فى مناطق تبعد عن المنطقة الصناعية بمسافات تتراوح بين 2-35 كيلومتر؟

أهمية الدراسة :

تندرج دراسة رحلة العمل اليومية Journey to Work ضمن إطار الجغرافيا التطبيقية Applied Geography وتبدو رحلة العمل كظاهرة اجتماعية واقتصادية تربطها علاقات متشابكة في صورة أنماط مكانية سلوكية Spatial Behavior وذلك من خلال عدد من المتغيرات المتداخلة وأهمها توزيع السكان في الحيز المكاني وطبيعة وأماكن منشآتهم التي يعملون بها فضلا عن حركاتهم وانتقالهم وما ينجم عن تفاعل هذه المتغيرات من عمليات مكانية

مختلفة يطلق عليها التفاعل المكاني[1] ، ويزيد من أهمية الدراسة التعرف على النشاط البشري الناتج من تفاعل الإنسان والبيئات التي يعيش بها سواء كانت حضرية أو ريفية.

منهج الدراسة :

اعتمد البحث على المنهج الإقليمي على اعتبار أن الدراسة تتناول رحلة العمل في إقليم محدد وهو محافظة الفيوم، وبالإضافة إلى المنهج الأصولي الذي يهتم بتحليل الظاهرة الجغرافية وعناصرها المختلفة والعوامل المؤثرة فيها، وكذلك يعتمد البحث على منهج دراسة الحالة Case Study والذي يعد المسلك الرئيس لهذا البحث، حيث يتم دراسة المنشآت الصناعية الواقعة داخل المنطقة الصناعية في كوم أوشيم.

ونظراً لقصور بعض البيانات الإحصائية عن الوفاء بالغرض التي تتناوله الدراسة فقد استكملت هذه البيانات من خلال الدراسة الميدانية لمصانع منطقة كوم أوشيم، وذلك من خلال توزيع نموذج استبيان خاص بهذه المصانع، كما تم تطبيق هذا النموذج على عينه من الأيدي العاملة في مصانع المنطقة وقد شملت هذه النماذج عينة حجمها (2000 مفردة) من السادة العاملين بمصانع منطقة كوم أوشيم فضلا عن رؤساء مجالس الإدارات هذه المصانع والواقعة في ناطق مركز طامية بمحافظة الفيوم.

خطة الدراسة :

سوف تلقي الدراسة الضوء على النقاط التالية :

أولا : ماهية رحلة العمل اليومية.

ثانياً: خصائص القائمين برحلة العمل اليومية إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم.

ثالثا : التخطيط العمراني واستخدام الأرض في منطقة كوم اوشيم .

رابعا : التوزيع الجغرافي للصناعة فى منطقة كوم أوشيم.

خامسا: خصائص رحلة العمل اليومية.

سادسا : مشكلات رحلة العمل اليومية.

سابعا : الخاتمة.

الدراسات السابقة:

---

(1) ليلي بنت صالح محمد زعزوع: **تقييم مستوى خدمة النقل الجماعي من خلال الاهتمام بمتطلبات المرأة العربية، أنموذج تطبيقي على نقل النساء في المملكة العربية السعودية**، دراسة مقدمة لندوة النقل الجماعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 28-2008/4/30، ص ص 1-3.

نظراً لأهمية وحيوية دراسة رحلة العمل اليومية فقد جذب هذا الموضوع العديد من الباحثين الجغرافيين وغير الجغرافيين إلى تناول هذا النمط من الحركة، ومن أهم الدراسات السابقة على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

دراسة "**باكير سكوت**" Bakker Schut عام 1929 عن رحلة العمل اليومية إلى مدينة ايندهوفن بهولندا وعلاقتها بتكرار حالات المرض ومدتها بين القائمين برحلة العمل اليومية إلى المدينة مقارنة بالعاملين في المدينة. (1)

دراسة "**جيمس فانس**" James Vance حول حركة السكان في إحدى المدن الأمريكية موزعاً هذه الحركة إلى خمس رحلات حسب أغراضها ودوافعها والممثلة في أسباب اقتصادية واجتماعية وشخصية، وقد حدد اتجاهات الحركة وأشكالها. (2)

الدراسة التي أجريت بمدينة لينينجراد في روسيا لتحديد نسبة المنتقلين للعمل بالمدينة والتي بلغ عددهم نحو 140 ألف عامل يمثلون 10% من قوة العمل في المدينة، وأن ثلاثة أرباع هؤلاء العمال يأتون إليها بواسطة القطار وتمتد المنطقة التي يفدون منها إلى مسافة تتراوح بين 40-64 كيلومتر، وإلى 40-80 كيلومتر جنوباً(3)

الدراسة التي أجريت في عام 1936 بمنطقة نيوساوث جيت بلندن والتي تناولت العلاقة بين حجم رحلة العمل اليومية إلى مصانع التليفونات والكابلات المحدودة وزن الرحلة ووسيلة انتقال العاملين إلى المصانع، وأظهرت الدراسة أن 30% من العاملين يستغرقون مدة أقل من نصف ساعة، وأن 60% يستغرقون مدة تتراوح بين منصف ساعة وساعة كاملة، أما

---

(1) راجع: أ- عبدالمعطي شاهين عبدالمعطي: **جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة حالة تطبيقية على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى**، المجلة الجغرافية العربية، العدد 48، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية القاهرة 2006، ص 419.

ب- Liepman, K., **Journey to work, its significance for Industrial and Community Life**, Kegan Paul, London. 1953, p. 126.

(2) راجع : أ- زين العابدين على صفر : التخطيط الحضري، دار الكتب الوطنية، بنغازي 2004، ص 279.

ب- حسن صالح فليج: **حركة النقل داخل المدن**، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد 12، مطبعة العاني، بغداد 1981، ص 76.

(3) راجع: أ- فتحي محمد أبو عيانة، جغرافية العمران، **دراسة تحليلية للقرية والمدينة**، دار المعرفة الجماعية، الإسكندرية، 1993، ص ص 376-377.

ب- منير بسيوني سالم الهيتي، **جغرافية رحلة العمل اليومية لحركة عمال مصنع سماد طلخا**، مجلة كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد 52، شبين الكوم، يناير 2003، ص 38.

النسبة الباقية وتمثل 10% فيستغرقون مدة أكثر من ساعة. كما أظهرت الدراسة أن 72% من العاملين يستقلون وسائل النقل العامة، وأن 15% منهم يذهبون إلى العمل سيراً على الأقدام، أما النسبة الباقية وقدرها 13% من العاملين فيستخدمون وسائل نقل خاصة بهم. (1)

الدراسة التي أجريت بمدينة فلنت بولاية متشجان بالولايات المتحدة الأمريكية على أربعة مصانع للسيارات، على رحلة العمل اليومية الخاصة بنقل 30 ألف عامل يعملون بهذه المصانع، وأظهرت الدراسة أن ثلثي هؤلاء العمال ينتقلون إلى مكان أعمالهم بالسيارات الخاصة حيث يشترك الجزء الأكبر منهم في إقتناء سيارة، ووجد أن 53.9% من هؤلاء العمال تستغرق 15 دقيقة أو أقل، بينما تستغرق رحلة 37.5% منهم ما بين 20–30 دقيقة وبالتالي فإن أكثر من 90% من هؤلاء العمال لا ينتقلون لأكثر من نصف ساعة من رحلتهم اليومية. (2)

دراسة " محمد محمد الغلبان" عام 1990 عن جغرافية رحلة العمل اليومية على مصنع غزل طنطا، والتي أوضحت أن عمال المصنع في حركتهم اليومية يستخدمون وسائل النقل المختلفة، وأن الحافلات والسيارات تحظى بالنصيب الأكبر في نقل العمالة حيث تقوم بنقل 32.5% ، 32.1% على التوالي من هؤلاء العاملين، في حين أن القطارات تقوم بنقل 19.6% ، وأخيراً تأتي الدراجات كوسيلة نقل حيث تحظى بنقل 15.8% من العمالة. (3)

دراسة " محمد صدقي الغماز" عام 1992 عن جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان وقد أوضحت الدراسة أن رحلة العمل اليومية للمدينة رحلة دائمة منتظمة ومنظمة، حيث تقوم الشركات الصناعية بتوفير وسائل المواصلات للنسبة الأكبر من العاملين بها، إذ يستخدم 88.6% منهم الحافلات الخاصة بتلك الشركات، في حين يستخدم 7% من الدراجات التي تستخدم للانتقال بين أماكن السكن بمدينة العاشر من رمضان ومواقع العمل، 6.8% يستخدمون السيارات الخاصة، 4.6% يستخدمون سيارات الأجرة(4)

---

(1) عبدالفتاح أمام حزين، رحلة العمل اليومية، **دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات**، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، سلسلة ودراسات خاصة، الزقازيق أبريل 1996، ص 15.

(2) محمد محمد الغلبان، **جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة تطبيقية على مصنع غزل طنطا**، مجلة كلية الآداب، جامعة طنطا، العدد السادس، طنطا، 1990، ص 573.

(3) المرجع السابق، ص 547.

(4) محمد صدقي علي الغماز، **جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان**، سلسلة دراسات عن الشرق الوسط، رقم 125، القاهرة 1992، ص 38.

دراسة " عبدالفتاح إمام حزين" عام 1996 عن جغرافية رحلة العمل اليومية لبعض الشركات الصناعية بمدينة السادات، وأظهرت الدراسة وجود علاقة بين بعد المسافة عن المدينة وحجم رحلة العمل اليومية بدليل أن 50% من العاملين يقيمون في مراكز عمرانية تقع على مسافات تقل عن 50 كم فقط. (1)

دراسة "محمد فراج حسانين"، عام 2002عن رحلة العمل اليومية إلى مجمع الألومنيوم بنجع حمادي، وقد أوضحت الدراسة أن من بين الأسباب التي أدت إلى قيام الغالبية العظمى من العاملين بمجمع الألومنيوم برحلة العمل اليومية هو توافر وسائل النقل المناسبة والمختلفة والتي قامت الشركة المالكة للمجمع بتوفيرها لهم، الأمر الذي أدى إلى عدم وجود فقد في زمن الرحلة، حيث يتبين أن هذه الوسائل تصل قبل بداية كل وردية بوقت كاف يتراوح زمن ما بين 15-30 دقيقة. (2)

دراسة " فاطمة حسين العبد الرزاق" عام 2002 عن وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت، وقد أظهرت الدراسة أن العمالة في الكويت تفضل استخدام السيارة الخاصة لما لها من خصوصية وسرعة وحرية في الحركة، خاصة أن ملكيتها لا تمثل مشكلة اقتصادية، إلى جانب توفر الطرق الجيدة والواسعة التي تزداد يوماً بعد يوم. (3)

دراسة "منير بسيوني سالم الهيتي" عام 2003 عن جغرافية رحلة العمل اليومية لحركة عمال مصنع سماد طلخا، وقد أظهرت الدراسة أن ريف محافظة الدقهلية يمثل الظهير العمالي المباشر لمصنع سماد طلخا، المنصورة، بلقاس، وشربين، كما أكدت الدراسة أن 11.7% من جملة عمالة الإنتاج يقطنون المدينة السكنية، في حين يقوم 88.03% منهم برحلة العمل اليومية بين موطن الإقامة الدائم والمصنع. (4)

دراسة " عبدالمعطي شاهين عبدالمعطي" عام2006، عن رحلة العمل اليومية على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى، وقد أظهرت الدراسة أن مركزي المحلة الكبرى وسمنود يمثلان الظهير العمالي الرئيسي لشركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى، ويرتبط

---

(1) عبدالفتاح إمام حزين، **رحلة العمل اليومية**، مرجع سبق ذكره، ص 15.

(2) محمد فراج حسانين عبدالمعطي، مرجع سبق ذكره، ص 453.

(3) فاطمة حسين العبد الرزاق، وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت، دراسة جغرافية تحليلية، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 104، السنة 28، الكويت مارس 2002، ص 154.

(4) منير بسيوني سالم الهيتي، مرجع سبق ذكره، ص 71.

ذلك بعاملي القرب المكاني وفائض العمالة الزراعية، وعلى مستوى المحافظات تمثل محافظة الغربية المصدر الرئيسي بلا منافس للعمالة بشركة مصر المحلة. (1)

دراسة "عبدالعظيم أحمد عبدالعظيم" عام 2007عن رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية، وقد أوضحت الدراسة أن 39.9% من جملة العاملين بالشركة يقطنون مدينة الإسكندرية، في حين يمثل ريف محافظة البحيرة ويظهر العمالي المباشر للشركة نظراً للقرب الجغرافي النسبي، وسهولة الوصول إلى المصنع بحافلات الشركة عن مركزي كفر الدوار وأبو حمس، ولايسهم أي من مراكز البحيرة الثلاثة عشر الباقية بأي نسبة، لانعدام الجدوى الاقتصادية، بالنسبة للعامل والشركة. (2)

أولاً: ماهية رحلة العمل اليومية:

يقصد رحلة العمل اليومية Journey to work الحركة التي يقوم بها العمال من محل إقامتهم إلى مقر أعمالهم في الصباح والعودة إلى مساكنهم في المساء، ورحلة العمل اليومية التي يقوم بها العمال تعد من أهم العوامل التي تؤثر في التوطن الصناعي، سواء في اختيار الموقع الصناعي أو موضعه، خاصة إذا كانت مجموعة العمال التي تقوم بهذه الرحلة تؤلف نسبة كبيرة من عمال المصنع(3) وتعد رحلة العمل اليومية إحدى المقاييس الهامة لمعرفة العلاقات المكانية للمدينة محل الدراسة ويبين بقية أجزاء الإقليم فهي تعتبر من الروابط والعلاقات، سواء كانت هذه الرحلة يومية أ وأسبوعية.

وتوصف هذه الحركة بأنها عبارة عن تيارات من المد والجزر. (4) ويرى هوارد جرين .Green H أن رحلة العمل اليومية هي الرحلة التي تستغرق وقتاً يسافر فيه الإنسان من أية مدنية أو إليها لمدة ساعة ونصف الساعة. (5)

---

(1) عبدالمعطي شاهين عبدالمعطي، مرجع سبق ذكره، ص 453.

(2) عبدالعظيم أحمد عبدالعظيم، **رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية من منظور جغرافي**، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، الإصدارة التاسعة الملحقة بالعدد 57، الإسكندرية 2007، ص 50.

(3) محمود محمد سيف، **المواقع الصناعية**، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة 1984، ص

(4) Dickinson, R.E., **City and Region, A Geographical Interpretation**, London 1966, p. 187.

(5) راجع: أ- محمد صدقي الغماز، مرجع سبق ذكره، ص 5، عبدالمعطي شاهين، مرجع سبق ذكره، ص 43، نقلا عن:

Green, H. **" Hinterland Boundaries of New York City and boston in Southern New England**, Economic Geography, XXXI, 1955, pp. 283-300.

ثانياً: خصائص القائمين برحلة العمل اليومية إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم:

قبل أن نتناول خصائص القائمين برحلة العمل سوف نستعرض توزيع العاملين حسب أقسام النشاط الاقتصادي في مركز طامية الذي تتبعه المنطقة الصناعية في كوم أوشيم مقايسة بمحافظة الفيوم للوقوف على عدد العاملين في مجال الصناعة مقارنة بالأنشطة الأخرى وهل المركز يعتبر من المراكز الصناعية أي يصبح عدد العاملين في الصناعة يفوق باقي الأنشطة الاقتصادية الأخرى، أم أن الصناعة لم تسهم بعد في تصنيع المركز، كما أن الناتج الصناعي يلعب دوراً في اقتصاديات المركز .

1- توزيع العاملين حسب أقسام النشاط الاقتصادي الرئيسية في مركز طامية مقارنة بمحافظة الفيوم حسب تعداد السكان عام 2006.

تعد دراسة التركيب الاقتصادي من العناصر الهامة في دراسة تركيب السكان حيث يمكن من خلال هذه الدراسة تحديد ملامح النشاط الاقتصادي وأهمية عناصره وارتباطها بظروف البيئة الجغرافية، كذلك يمكن الوقوف على نسب العمالة وحجمها وأهميتها وخصائصها المتعددة.[1]

النشاط	العمالة في المحافظة		العمالة في المراكز	
	العدد	% (**)	العدد	%
الزراعة والصيد	309226	19.3	45243	23.1
الصناعات التحويلية والمناجم والمحاجر	51871	3.2	4716	2.4
التشييد والبناء	95317	5.9	11133	5.7
التجارة والعقارات والتأمين	56072	3.5	5176	2.6
الفنادق والمطاعم	9299	0.6	675	0.3

(1) فتحي محمد أبو عيانة: **جغرافية السكان، أسس و تطبيقات**، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 343.

النقل والمواصلات والاتصالات	36491	2.3	4353	2.2
التعليم	58698	3.7	5134	2.6
الصحة والعمل الاجتماعي	11287	0.7	873	0.5
الكهرباء والغاز والمياه	4611	0.3	419	0.2
الخدمات	15297	1	2056	1.1
أخرى	953694	59.5	116013	59.3
الجملة	1601863	100	195791	100

جدول (1) توزيع العاملين حسب أقسام النشاط الاقتصادي الرئيسية في مركز طامية مقارنة بمحافظة الفيوم حسب تعداد السكان عام 2006 (*)

(*)المصدر : تم الحصول على بيانات الجدول من : الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء التعداد العام للسكان والإسكان والمنشآت، محافظة الفيوم، 2006 القاهرة، 2008، ص ص 193-194.

(**) النسب المئوية من حساب الباحث.

يتضح من خلال الجدول (1) ما يلي:

- بلغ عدد العاملين في الأنشطة الاقتصادية المختلفة في محافظة الفيوم أكثر من 1.6 مليون عامل يشكلون 63.8% من إجمالي السكان، في حين بلغ عدد العاملين 909.164 حيث يشكلون 36.2% من أجمالي السكان (15 سنة فأكثر). وتأتي حرفة الزراعة والصيد في المرتبة الأولى بين العاملين في الأنشطة الاقتصادية في المحافظة حيث يعمل بها 19.3% من جملة عدد العاملين بالمحافظة وتتكرر نفس الصورة في مركز طامية وبشكل أكبر حيث يعمل بالزراعة 23.1% من جملة عدد العاملين بالمركز، ويرجع ذلك إلى أن محافظة الفيوم وبالتالي مركز طامية، محافظة ريفية

زراعية من الدرجة الأولى، ويعتمد اقتصادها بشكل كبير على الزراعة والثروة الحيوانية، حيث تمثل الأراضي الزراعية 30% من المساحة الكلية للمحافظة.

- يأتي قطاع التشييد والبناء في المركز الثاني بين الأنشطة الاقتصادية في المحافظة حيث يعمل به 5.9% من إجمالي عدد العاملين بالمحافظة، وتتكرر نفس الصورة في المركز حيث يعمل بهذا القطاع 5.7% من إجمالي عدد العاملين بالمركز، ويرجع ذلك إلى التوسع العمراني الذي تشهده، المحافظة وإنشاء المناطق الصناعية الجديدة بها وعلى رأسها مدينة الفتح الصناعية بكوم أوشيم.
- يأتي التعليم في المرتبة الثالثة بين الأنشطة الاقتصادية في المحافظة وذلك بنسبة 3.7% من إجمالي عدد العاملين بالمحافظة في حين تقل هذه النسبة في المركز حيث تصل إلى 2.6%، ويرجع ذلك إلى زيادة أعداد الطلاب والطالبات في جميع مراحل التعليم المختلفة نتيجة حرص أفراد الأسرة المصرية على إلحاق أبنائهم بمراحل التعليم المختلفة للحصول على فرصة العمل بعد الإنتهاء من تعليمهم.
- تأتي قطاع التجارة والعقارات والتأمين في المركز الرابع بين الأنشطة الاقتصادية في المحافظة حيث يعمل به 3.5% من إجمالي عدد العاملين بالمحافظة، في حين يعمل به في المركز 2.6% من إجمالي عدد العاملين بالمركز، ويرجع ذلك إلى أن هذا القطاع يعد من أهم القطاعات التي تقبل عليها العمالة نظراً لأنه يدر عائدا أعلى من العمل في الأنشطة الأخرى.
- جاءت الصناعات التحويلية والمناجم والمحاجر في المرتبة الخامسة بين الأنشطة الاقتصادية في المحافظة حيث يعمل بها 3.2% من جملة عدد العاملين، وتحتل الصناعة نفس المرتبة على مستوى المركز، ويلاحظ تراجع قطاع الصناعة في المحافظة فكما سبق أن أسلفنا أنها من المحافظات الزراعية، ولكن مع اكتمال إنشاء المناطق الصناعية في كوم أوشيم، والبدء في إنشاء منطقة قوته سوف تزيد نسبة العاملين في المحافظة وبالتالي مركز طامية خاصة وأن مقومات التوطن الصناعي متوفرة بها، حيث تمتلك المحافظة العديد من الموارد الطبيعية والثروات الطبيعية مثل الثروة المائية والزراعية والمعدنية بالإضافة إلى الخامات والثروات التي تدخل في العديد من الصناعات مما يوفر فرص العمل لأبناء المحافظة.
- جاءت قطاعات النقل والمواصلات، الخدمات، الصحة والعمل الاجتماعي، الفنادق، والمطاعم، والكهرباء والغاز، والمياه في المراكز من السادس وحتى العاشر على مستوى

كل من المحافظة والمركز وذلك بنسب 2.3%، 1%، 0.7%، 0.6% ، 0.3% على الترتيب بالنسبة للمحافظة ونحو 2.2% ، 1.1%، 0.5% ، 0.3% ، 0.2% على الترتيب بالنسبة للمركز.

2- التركيب العمري والنوعي للعاملين:

يتبين من واقع الدراسة الميدانية لبعض مصانع المنطقة الصناعية بكوم أوشيم وذلك من خلال بيانات الاستبيان الخاصة بالتركيب العمري للعاملين بمنطقة كوم أوشيم والتي يوضحها الجدول التالي:

الفئات العمرية	العدد	%	النوع				الجملة
			ذكور	%	إناث	%	
أقل من 30 سنة	652	28.1	539	95.9	23	4.1	562
30- أقل من 40	871	43.5	843	96.8	28	3.2	871
40- أقل من 50	412	20.6	406	98.5	6	1.5	412
أكثر من 50 سنة	155	7.8	151	97.4	4	2.6	155
الإجمالي	2000	100	1939	97	61	3	2000

جدول (2) التركيب العمري للعاملين في مصانع منطقة كوم أوشيم (*)

(*) المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في شهر نوفمبر 2013.

بلغ إجمالي العينة من العاملين في مصانع منطقة كوم أوشيم 2000 عاملا، معظمهم من الذكور، حيث يبلغ عدد الذكور 1939 عامل، في حين يبلغ عدد الإناث 61 عامة فقط، ويرجع انخفاض نسبة العاملين من الإناث إلى طبيعة العمل في هذه المصانع والتي تتطلب نوعاً من المجهود العضلي والبدني والفني الكبير وقوة العمل والتي لا تتوفر في الإناث، وتتركز معظم الأناث في صناعة الملابس الجاهزة والصناعات الغذائية والأعمال الإدارية.

- تشكل أعداد العاملين في فئة أقل من 30 سنة 28.1%، وتمثل هذه الفئة المرتبة الثانية بين فئات السن من حيث نسبة عدد العاملين وتمثل هذه الفئة من العاملين الشباب

ومتوسطي السن، ويرجع السبب في إرتفاع نسبة هذه الفئة إلى أن العمل في الصناعة بشكل عام يحتاج إلى مجهود عضلي وبدني، وغالباً ما تبحث المصانع عن هؤلاء الشباب لزيادة الإنتاج وخاصة إذا كان هؤلاء الشباب من المؤهلين من الناحية العلمية في ظل عدم حاجة بعض الصناعات إلى خبرة وخاصة الصناعات الغذائية ومواد البناء.

- تبلغ نسبة الفئة العمرية (30-أقل من 40 سنة) نحو 43.5% وهي تمثل أكثر الأعداد العاملة في هذه المصانع، ويرجع ذلك إلى أن هذه الفئة العمرية تجمع بين الشباب والخبرة المعقولة، حيث تقوم بالأعمال الصناعية الصعبة والتي بها قدر من الخبرة ويتوزع هؤلاء العمال على الكثير من المصانع ولاسيما صناعة السيراميك والبروسلين والبلاستيك والصناعات الكيماوية.
- تشكل أعداد العاملين في فئة (40- أقل من 50 سنة) نسبة 20.6%، وهي نسبة كبيرة نسبياً، ويرجع ذلك إلى أن هؤلاء العاملين قد نالوا حظهم في التعيين في بعض المصانع خارج منطقة كوم أوشيم وتدرجوا في مناصبهم في هذه المصانع، وبعد أن أقيمت المصانع في منطقة كوم أوشيم أغرت الكثير من مصانع المنطقة هؤلاء العمال بالعمل لديها مقابل مبلغ مادي كبير وسرعان ما التحق هؤلاء العمال بهذه المصانع بقية تحسين مستواهم المعيشي [1].
- يسهم العاملون من فئة (فوق سن الخمسين) بنسبة لا تتجاوز 7.8% من جملة العاملين، وهؤلاء هم الأقدم من حيث التعيين والأكبر من حيث الأجور، ويشكلون الركيزة الأساسية في الإنتاج، وأغلبهم من مدينة الفيوم ومحافظات الجيزة القاهرة والمنوفية.

3- التركيب المهني للعاملين:

يقصد بالتركيب المهني الحرفة أي نوع العمل الذي يمارسه الفرد، وغالباً ما تتحدد المهن الرئيسية للأفراد الذين بلغوا من العمر 15 سنة فأكثر، بعكس النشاط الاقتصادي الذي قد يتحدد

(1) ذكر بعض العاملين في المنطقة أنهم كانوا يعملون في القطاع الخاص في مصانع العاشر من رمضان والسادس من أكتوبر وبعض المصانع القائمة في محافظات الجيزة والقاهرة والمنوفية ، وقد قدموا للعمل في هذه المصانع من خلال إعلان هذه المصانع عن حاجتها لبعض العاملين وذلك في الصحف والمجلات وأنهم يتقاضون مرتباً لا بأس به ولم يفصحوا عن هذه المرتبات.

بسن السادسة كحد أدنى، ومن الطبيعي أن التركيب المهني يتأثر بمجموعة من العوامل الاجتماعية والاقتصادية والديموغرافية وغيرها سواء كانت مجتمعات زراعية أو صناعية. [1]

ويوضح الجدول التالي التركيب المهني للعاملين بالمنطقة الصناعية بكوم أوشيم.

الفئة	عدد العاملين	%
عمال إنتاج	1488	74.4
خدمات صيانة	185	9.2
إداري ومالي	134	6.7
تسويق	111	5.6
أخرى	82	4.1
الإجمالي	2000	100

جدول (3) التركيب المهني للعاملين في مصانع منطقة كوم أوشيم (*)

(*) المصدر: الدراسة الميدانية التي قام بها الباحث للمنطقة في شهر نوفمبر 2013.

يتضح من خلال الجدول السابق أن نسبة العاملين بالإنتاج بلغت أعلاها من جملة العاملين بالمنطقة حيث وصلت إلى 74.4%، وهذه الفئة التي يقوم عليها كيان أي منشأة صناعية وهي التي من أجلها تعمل بقية الفئات الأخرى. وجاءت فئة عمالة الصيانة في المركز الثاني وذلك بنسبة 9.2% من جملة العاملين، وهذه الفئة تلعب دوراً مهماً في عملية الإنتاج حيث أن الهدف من وجودها هو صيانة الآلات وإصلاحها والعمل على تلافي الأعطال التي تواجه عمال الإنتاج، وجاءت نسبة الإداريين والماليين في المركز الثالث حيث بلغت نسبتها 6.7% من جملة عدد العاملين وهي نسبة مرتفعة إلى حد ما، نظراً لأن أدور هذه الفئة تحمل على تكلفة الإنتاج، رغم إسهاماتهم الفعالة غير المباشرة في الإنتاج، إلا أن نسبتهم لا تتناسب

(1) فتحي محمد أبو عيانه، مرجع سبق ذكره، ص ص 350-351.

مع حجم الإنتاج والعمالة الحاليين وهو ما يتفق مع بعض الدراسات التي توصل إليها بعض الباحثين. [1] وبلغت نسبة العاملين في التسويق 5.6% من جملة عدد العاملين، حيث تعرض غالبية المصانع على تعيين كادر تسويقي على أعلى مستوى للترويج لمنتجات مصانعها لزيادة حجم مبيعاتها. وأخيراً سجلت الفئات الأخرى النسبة الأدنى حيث بلغت 4.1% من جملة عدد العاملين، وتشمل العاملين بإدارة الأمن والأمن الصناعي والسعاة وأطباء العيادة الداخلية والخدمات المعاونة.

3- الحالة التعليمية للعاملين:

تعد البيانات الخاصة بالحالة التعليمية مؤشراً لمستوى المعيشة القومي ومقياسا للحكم على التطور الثقافي والاجتماعي، وبالإضافة إلى ذلك فإنها تعد ذات أهمية خاصة في التنبؤ بالاتجاهات التعليمية المستقبلية وفقاً للخطط الموضوعة[2] ويوضح الجدول التالي الحالة التعليمية للعاملين بالمنطقة الصناعية في منطقة كوم أوشيم.

الحالة	عدد العاملين	%
أمي	14	0.7
يقرأ ويكتب	680	34
ابتدائي وإعدادي	241	12
متوسط	706	35.3
جامعي	359	18
الإجمالي	2000	100

جدول (4)

الحالة التعليمية للعاملين في مصانع منطقة كوم أوشيم (*)

(1) عبدالعظيم أحمد عبدالعظيم، مرجع سبق ذكره، ص 21.

(2) فتحي محمد أبو عيانه، مرجع سبق ذكره، ص ص 377-378.

(*)المصدر: مجمع من بيانات الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث للمنطقة الصناعية بكوم أوشيم في شهر نوفمبر 2013.

يتضح من خلال الجدول السابق انخفاض نسبة الأميين والتي لا تتجاوز 1%، وهؤلاء يعملون كعمال نظافة أو كمساعدين لسائقي سيارات النقل والمعدات أو يقوموا بأعمال النقل والتخزين.

- تمثل فئة ممن يعرفون القراءة والكتابة أو ممن أتموا مرحلتي التعليم الابتدائي والإعدادي 46% من جملة عدد العاملين.
- بلغت نسبة الحاصلين على مؤهلات متوسطة 35.3% من جملة عدد العاملين وأغلبهم يعملون في مجالات الأمن والشؤون الإدارية والمالية والصيانة والتسويق.
- بلغت نسبة الحاصلين على مؤهلات عليا 18% من جملة عدد العاملين، وهؤلاء يعملون في الوظائف العليا والإدارية والرقابة والحسابات والعلاقات العامة.

4- الحالة الاجتماعية للعاملين (الحالة الزواجية) :

تعكس الحالة الاجتماعية للعاملين مدى استقرار الإنتاج من عدمه، نظراً لأن هذه الحالة كثيراً ما تؤثر على نفسية العامل ومزاجه الشخصي مما ينعكس بالإيجاب أو السلب على حالة الإنتاج.

ويوضح الجدول التالي الحالة الزواجية للعاملين بالمنطقة.

الحالة الزواجية	عدد العاملين	%
غير متزوج	136	6.8
متزوج ولا يعول	226	11.3
متزوج ويعول	1528	76.4
مطلق أو أرمل	110	5.5
الإجمالي	2000	100

جدول (5)

الحالة الزواجية للعاملين في مصانع منطقة كوم أوشيم (*)

(*) المصدر: مجمع من بيانات الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث للمنطقة في شهر نوفمبر 2013.

من خلال دراسة الحالة الاجتماعية للعاملين في منطقة كوم أوشيم يتضح أن 76.4% من يقومون برحلة عمل يومية متزوجون وهؤلاء العاملين يقعون في الفئة العمرية (40-أقل من 50 سنة) وقد تركوا زوجاتهم وأولادهم في موطن الإقامة الأصلي طلباً للعمل وذلك نظراً لارتفاع الأجور بالمنشآت الصناعية في المنطقة خاصة وأن هذه المنطقة قريبة من محال إقامتهم حيث لا تتجاوز المسافة بين محل الإقامة ومحل العمل بالمنطقة أكثر من 30 كيلومتر وهي المسافة التي تبعد بها المنطقة عن مدينة الفيوم حاضرة المحافظة. [1]

وبلغت نسبة المتزوجين غير المعيلين (11.3%)، وهؤلاء متزوجون حديثاً وتقل أعمارهم عن 40 سنة، أو يوجد عند بعضهم ظروف طبية تحول دون إنجابهم أطفال. وجاء المطلقون والأرامل في المركز الرابع والأخير وذلك بنسبة 5.5% من جملة العاملين.

ثالثا: التخطيط العمراني واستخدام الأرض في منطقة كوم أوشيم:

1- التخطيط العمراني للمنطقة الصناعية بكوم اوشيم:

اتبعت الدولة سياسة إنشاء المدن الجديدة والتي تضم المناطق الصناعية الجديدة باعتبارها ضرورة تفرضها المشاكل التي يعاني منها الاقتصاد المصري، وباعتبارها من أفضل أدوات السياسة الاقتصادية المتبعة في العالم لمعالجة اختلال نمط التوزيع السكاني للسكان والنشاط الاقتصادي، ومن ثم لتحقيق التنمية الإقليمية المتوازنة. [2]

(1) تتعدى المسافة بين محل الإقامة والمنطقة الصناعية في بعض الحالات 50كم حيث يعمل بالمنطقة بعض العمالة من محافظتي الجيزة، والقاهرة، وفي حالات أخرى تصل إلى 110كم في حالة العمالة القادمة من محافظة المنوفية والتي يعمل معظمها في صناعة السيراميك والبورسلين.

(2) سميحة فوزي، **الصناعة في مدينة العاشر من رمضان**، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، 1994، ص 15.

حدد كثير من الباحثين[1] المهتمين بتخطيط التوطن الصناعي في مصر بعض الاتجاهات العامة التي ينبغي أن يتجه إليها التوطن الصناعي في المستقبل القريب والبعيد ودارت الاتجاهات الجديدة أساساً حول فكرة الخروج بالتوطن الصناعي خارج المعمور المصري (الوادي والدلتا) وقد نالت محافظة الفيوم خطاً من اهتمامات المخططين حيث اقترحت معظم الدراسات[2] على أن أهم مناطق التوطن الصناعي في المحافظة هي :

1- **منطقة كوم أوشيم:** يقع شمال شرق الفيوم على طريق القاهرة/ الفيوم الصحراوي.

2- **منطقة قوتة:** وتقع شمال غرب الفيوم عند الطرف الغربي لبحيرة قارون[3] وتقع المنطقة الصناعية المقترحة على هوامش الصحراء الغربية مع السهل الفيضي لمنخفض الفيوم، وتبعد عن القاهرة 120 كم، مما يجعلها مكاناً مناسباً للأنشطة الصناعية وقربها من المناطق السياحية على طول ساحل بحيرة قارون، وتوفر بعض الخامات والعمالة اللازمة بالمناطق المجاورة بالإضافة إلى أنها تبدأ من طريق الفيوم / الإسكندرية. وعندما تم التفكير في إنشاء مناطق صناعية جديدة تم البدء بالمنطقة الأولى وهي منطقة كوم أوشيم. كما اقترحت بعض الدراسات[4] إنشاء منطقة صناعية في دمشقين على طريق الفيوم/ بني سويف، وهي تقع شمال شرق مدينة الفيوم بقرية هوارة المقطع. (مركز الفيوم) وهذه المساحة أرض بور بطبيعتها، وتقع ضمن الأراضي الصحراوية، وهي تتوسط المسافة بين محافظة الفيوم ومحافظتي بني سويف والمنيا، ويعد مصنع سكر البنجر هو الأساس الصناعي لهذه المنطقة. [5]

وقد تم إنشاء المنطقة الصناعية بكوم أوشيم (مركز طامية) والتي تتبع الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، بموجب قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (2901) لسنة 1996 على مساحة 1050 فدان، ثم أضيف لها 52 فدان بقرار رئيس الوزراء رقم (2955) لسنة

---

(1) جمال حمدان: **شخصية مصر ، دراسة في عبقرية المك**ان، الجزء الثالث، عالم الكتاب، القاهرة 1994، ص ص 664-673.

(2) عايدة بشارة: **التوطن الصناعي في الأقليم المصري**، دار النهضة العربية، القاهرة 1962، ص 206.

(3) تتبع قوته حالياً مركز يوسف الصديق الذي تم فصله عام2002عن مركز أبشواي.

(4) محافظة الفيوم، **دليل المستثمر**، مرجع سبق ذكره، ص ص 50-51.

(5) حسام الدين جاد الرب، **بعض ملامح الخريطة الصناعية لمحافظة الفيوم**، مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية، مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية، جامعة المنوفية، مدينة السادات، مارس 2005، ص ص 223-224.

1997 لتصبح المساحة الإجمالي للمنطقة 1102 فدان[1] وتم التفكير في تنفيذ هذه المنطقة على مرحلتين يفصل فيهما منطقة أثرية، حيث تم الانتهاء من المرحلة الأولى[2] (المنطقة الأولى) ومساحتها 302 فدان، بينما المرحلة الثانية (المنطقة الثانية) ومساحتها 800 فدان تم تقسيمها إلى أربعة مراحل بما فيها التوسعات مساحة كل منها 200 فدان، وتضم هذه المراحل الأربعة ثمانية قطاعات مرقمة من واحد إلى ثمانية[3] وقد تم الانتهاء منها أيضا ولكن تبقى بعض التوسعات وخاصة بالنسبة للمرحلة الخامسة ويبرر المسئولين تقسيم المنطقة إلى خمس مراحل لامكانية تجهيز أعمال البنية الأساسية في حدود مصادر التمويل المتاهمة.

3- **استخدام الأرض في منطقة كوم أوشيم:**

تعد قائمة استخدام الأرض وتحليلها أدوات ضرورية في إعداد التخطيط السليم إذ يلزم التخطيط لأي منطقة معرفة تكوين المنطقة ومعرفة السمات العريضة لاستعمالات الأرض بالمنطقة بغرض التحليل الكمي للمساحات المخصصة لكل نوع من أنواع استخدام الأرض. (4)

اتخذت الدولة من خلال وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة[5] بمبدأ التخطيط العمراني الصحيح، ففي حالة إنشاء المنطقة الصناعية خضعت عملية تخصيص القطع بالمنطقة على الفصل بين الاستخدامات المختلفة بغرض رفع القدرات الصناعية بالمنطقة

---

(1) الهكتار يعادل 2.4 فدان.

(2) سوف يستخدم الباحث اصطلاح منطقة وليس مرحلة لأن المرحلة تعبر عن فترة زمنية محددة وتنتهي بإنتهاء هذه الفترة بالإنجازات التي تشملها، أما المنطقة فهي اصطلاح جغرافي متعارف عليه في جميع المناطق الصناعية الجديدة بأنحاء الجمهورية. و المنطقة الصناعية Industrial Area هي عبارة عن قطعة من الأرض مناسبة الموقع من وجهة نظر التنمية الصناعية، قامت احدى الهيئات بتولي مسئولية تقسيمها وتنميتها وفقا لخطة شاملة من أجل الاستغلال الصناعي، وتتضمن الخطة تفصيلا عن وضع الشوارع والسكك الحديدية والمرافق العامة والخدمات المشتركة سواء الموجودة منها في المنطقة قبل بيعها أو التي ستوفرها الهيئة للمصانع التي ستستقر فيها. راجع : محمد محمود الديب: **المستعمرات الصناعية تخطيطاً وإنشاءً**، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1973، ص 9.

(3) الإدارة العامة لمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظة الفيوم، **الدليل الإحصائي 2003**، الجزء الثالث، الفيوم، 2004، ص 60.

(4) Bartholomew, H., **The Landuse survey in Mayer**, H. Kahn. C.F. , Leading in urban Geography (eds.) Chicago university, Chicago 1975, p. 65.

(5) تغير اسمها عدة مرات ولكن هذا المسمى، وهو وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة كان كان السائد عند تخطيط وإنشاء المدن الجديدة والمناطق الصناعية بالمحافظات.

وتقليل المخاطر البيئية التي قد تنجم عن سوء الاستخدام، ونظراً لأن كفاءة استخدام الأرض ترتبط بمدى إنتاجية الأنشطة الصناعية فإنها تتطلب أن يكون هناك نوع من التوافق بين حجم الخدمات والمساحات المستغلة وبين احتياجات الأنشطة الصناعية والعاملين بها. [1]

ويوضح الجدول التالي أوجه استخدام الأرض في منطقة كوم أوشيم الصناعية.

نوع الاستخدام	المساحة بالفدان	% من الإجمالي
سكني	100	9.1
تجاري وخدمات	80	7.2
صناعي	702	63.7
طرق	100	9.1
مسطحات خضراء	120	10.9
إجمالي مساحة المنطقة	1102	100

جدول (6)

أوجه استخدام الأرض بمنطقة كوم أوشيم الصناعية في محافظة الفيوم*

(*) المصدر: الهيئة العامة للتخطيط العمراني، التخطيط الهيكلي، للمنطقة الصناعية بكون أوشيم، في محافظة الفيوم، القاهرة، نوفمبر 1996، ص 7.

يتضح من خلال استعراض الجدول السابق ما يلي:

(أ) **الاستخدام السكني:** استهدف المخطط المصري من وراء تخطيط مجتمع مدينة الفتح الصناعية أو كما يطلق عليها المنطقة الصناعية في كوم أوشيم حل مشكلة الإسكان، حيث خصص لها نسبة عشر مساحة الأرض (9.1%) من إجمالي

(1) سلوى محمود عزازي: **مدينة 6 أكتوبر، دراسة في جغرافية الصناعة**، (رسالة ماجستير غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، الزقازيق 1992، ص 351.

استخدام الأرض بالمنطقة الصناعية، وتقع المنطقة السكنية في شمال المنطقة الصناعية الأولى، وكان من المخطط أن تستوعب هذه المنطقة 10 آلاف نسمة ولكن لا تزيد أعداد السكان في المنطقة عن 1300 نسمة. [1]

(ب) **الاستخدام التجاري والخدمي:** تمثل التجارة نشاطاً رئيسياً في كل المدن وتخصص لها أفضل المواقع الحضرية قدرة على المنافسة وتحتاج إليها الناس جميعاً لذا تكون في المواقع التي تحقق أكبر قدر من سهولة الوصول إليها. [2]

وتبلغ مساحة الاستخدام التجاري بالمنطقة 80 فداناً وذلك بنسبة 7.2% من إجمالي أوجه استخدام الأرض بالمنطقة، وتفصل المنطقة الخدمية بين الاستخدام الصناعي والسكني وتقع بالمنطقة الأولى، وقد روعي في المنطقة التجارية أن توفر للسكان شراء احتياجاتهم في سهولة ويسر. ويوجد بالمنطقة الأولى منطقتين خدميتين بهما سوق تجاري وعدة محلات ومجموعة بنوك ومستشفيات ومدارس ومساجد وسنترال ووحدة إطفاء ونقطة أمنية، كذلك يوجد بالمنطقة قاعة مؤتمرات مكيفة بسعة 140 مقعد وقاعة لاستقبال كبار الزوار.

ج- **الاستخدام الصناعي:** تشكل الصناعة عنصراً أساسياً بالنسبة للقاعدة الاقتصادية للمناطق الحضرية في العالم مع تفاوت واضح بينها ولفترة طويلة كانت الأنشطة الصناعية تنتشر على معظم الحيز المكاني للمناطق الحضرية، ولكن مع توسع المناطق الحضرية في العالم وزيادة أعداد سكانها وما صاحب ذلك من مشاكل مرورية وبيئية، مع منافسة الاستخدامات الأخرى، جعلت الصناعات تخرج إلى المناطق الخارجية من المناطق الحضرية[3] كما هو الحال بالنسبة لمنطقة كوم أوشيم.

ويشغل الاستخدام الصناعي مساحة كبيرة بالمنطقة تقدر بنحو 702 فدان وذلك بنسبة 67.3% من إجمالي مساحة المنطقة الصناعية، ويرجع ذلك إلى أن مدينة الفتح هي منطقة صناعية من الدرجة الأولى وقد أنشئت لهذا الغرض، ولكن الصناعة تحتاج إلى المزيد من المرافق والخدمات التي تفوق في الغالب حاجة الصناعة نفسها من حيث الأهمية النسبية للمساحة وبالتالي رأس المال، وتتوزع الاستخدامات الصناعية على منطقتين رئيسيتين : المنطقة الأولى[4] ويتوطن بها العديد من المصانع ولاسيما مصانع مواد البناء والخزف والحراريات

---

(1) مجمع من بيانات الدراسة الميدانية في شهر نوفمبر 2013.

(2) زين العابدين على صقر، مرجع سبق ذكره، ص 169.

(3) أحمد جار الله الجار الله: **جغرافية الحضر، مدخل إلى المفاهيم وطرق التحليل**، الرياض، 2000، ص 312.

(4) يطلق على المنطقة الأولى اسم المنطقة (أ).

وخاصة مجموعة الفراعنة جروب (5 مصانع) للسيراميك ومصنع الأمل لمواد البناء، كما توجد العديد من الصناعات مثل البلاستيك والصناعات الخشبية وبعض الصناعات الغذائية مثل مصنع سيلا للزيوت، أما المنطقة الثانية[1] وتقع جنوب الأولى وتحتوي على ثلاثة قطاعات صناعية هي الصناعات الصغيرة والمتوسطة والتي تضم مجموعة الصناعات القائمة على الإنتاج الزراعي مثل حفظ وتعليب المواد الغذائية وهذه الصناعات لا تسبب تلوثاً بيئياً، أما القطاع الصناعي الثالث فهو الصناعات فوق المتوسطة والتي تتمثل في الصناعات المعدنية والكيماوية. ونظراً لأن استغلال المنطقة يتوقف على إقبال المستثمرين على شراء الأراضي اللازمة للمصانع، لذلك فقد وضع المخططون نمواً مرحلياً للمنطقة الثانية بمدينة الفتح الصناعية بدلاً من إنشائها دفعة واحدة، وقد قسمت المنطقة إلى 1283 قطعة مخصصة للمنشآت الصناعية. [2]

د- الطرق: وتشغل مساحة تقدر بنمو 100 فدان تمثل 9.1% من مساحة المنطقة ، ويخدم المنطقة العديد من الطرق السريعة والرئيسية والإقليمية .

هـ – المسطحات الخضراء: وتشغل مساحة تقدر بنحو 100 فدان تمثل 9.1% من مساحة المنطقة، وتعد المسطحات الخضراء هي الرئة التي تتنفس منها المناطق الصناعية، نظراً لما تمثله من تنقية الهواء من الملوثات والحد من زيادة نسبة الغازات والأبخرة السامة ولاسيما غاز ثاني أكسيد الكربون فضلا عما تضيفه هذه المساحات الخضراء من منظر جمالي ترتاح إليه أعين السكان والعاملين بالمنطقة الصناعية.

رابعاً: التوزيع الجغرافي للصناعة في منطقة كوم أوشيم:

مع تزايد اهتمام الدولة بالصناعة خلال العقود الخمسة الماضية كان نتيجته التركيز الشديد للإنتاج الصناعي في منطقتي القاهرة الكبرى والإسكندرية، وارتفاع حجم الإنتاج الصناعي بهما بالمقارنة بباقي أقاليم مصر، ومن عنا كان لابد من بلك الجهد لتغيير نمط التركز الصناعي ونشر الصناعة جغرافياً في معظم مدن ومحافظات مصر، وقد بدأ التوجه في إقامة الصناعات في إقليم قناة السويس وإقليم شمال الصعيد والذي تتبعه محافظة الفيوم، وذلك حتى

(1) يطلق على المنطقة الثانية اسم المنطقة (ب).

(2) سيد رمضان سيد عبدالعال: **النشاط الصناعي في محافظة الفيوم، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، (رسالة ماجستير غير منشورة) كلية الآداب، جامعة بني سويف، بني سويف 2007، ص 149.

عام 1995[1] وقد حظيت محافظة الفيوم بإنشاء منطقة صناعية بمنطقة كوم أوشيم والتي تسمى مدينة الفتح الصناعية. وتعرف المنطقة الصناعية Industrial Area بأنها عبارة عن قطعة من الأرض مناسبة الموقع من وجهة نظر التنمية الصناعية، قامت إحدى الهيئات بتولي مسئولية تقسيمها وتنميتها وفقاً لخطة شاملة من أجل الاستغلال الصناعي، وتتضمن الخطة تفصيلاً عن وضع الشوارع والسكك الحديدية والمرافق العامة والخدمات المشتركة بسواء الموجودة منها في المنطقة قبل بيعها أو التي ستوفرها الهيئة للمصانع التي ستشعر فيها. [2]

(1) التوزيع الجغرافي للصناعة حسب الموقف التنفيذي بمدينة الفتح الصناعية بمنطقة كوم أوشيم الصناعية عام 2012.

قامت إدارة المنطقة الصناعية بكوم أوشيم بتوزيع المصانع بالمنطقة حسب الموقف التنفيذي إلى مصنع بدأت الإنتاج، مصانع تحت الإنشاء، مصانع تم تخصيص أرضها وجاري العمل بها ولم تبدأ الإنتاج بعد. ويوضح الجدول التالي التوزيع الجغرافي للصناعة بالمنطقة حسب الموقف التنفيذي.

يتضح من خلال الجدول (7) ما يلي:

(أ) **مصانع بدأت الإنتاج:** تمثل هذه المصانع الصورة الحالية القائمة للصناعة بالمنطقة، وقد بلغ عدد مصانعها 172 مصنعاً تمثل 66.7% من إجمالي عدد المصانع بالمنطقة، ويعمل بها 19015 عاملاً بمتوسط قدره 111 عاملاً للمصنع الواحد وتندرج هذه المصانع ضمن فئة المصانع المتوسطة[3] والتي يتراوح عدد عمالها بين (50-199 عاملاً) وتبلغ استثمارات هذه المصانع ما يقرب من 1.4

---

(1) حسام الدين جاد الرب: **الصناعة التحويلية في محافظة أسيوط، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية، جامعة المنوفية، العدد 15، مارس، مدينة السادات 2007، ص 96.

(2) أحمد محمد عجوة: **الصناعات التحويلية في مصر بعد عام 1972**، (رسالة ماجستير غير منشورة) كلية الآداب، جامعة عين شمس، القاهرة 1989، ص 250

(3) يقسم حجم المنشآت حسب فئات العاملين حسب التقسيم الذي وضعه الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء والذي يقسم المنشآت على النحو التالي:

- أقل من 10 عمال (منشآت قزمية)
- 10-49 عامل (منشآت صغيرة).
- 50-199 عامل (منشآت متوسطة)
- 200-499 عاملاً منشآت كبيرة.
- أكثر من 500 عامل (منشآت ضخمة).

مليار جنيه باستثمارات تقدر بنحو أكثر من 79 مليون جنيه للمصنع الواحد وذلك عام 2012[1]

(ب) **مصانع تحت الإنشاء:** بلغ عدد المصانع تحت الإنشاء بالمنطقة نحو 63 مصنعاً تمثل 24.4% من إجمالي عدد المصانع بالمنطقة، ومن المتوقع أن يعمل بها 510 عاملاً بنسبة 19% من إجمالي عدد العمالة الصناعية بالمنطقة وذلك بمتوسط قدره 81 عاملا / مصنع وتندرج هذه المصانع ضمن فئة المصانع المتوسطة وتبلغ استثمارات هذه الفئة من المصانع أكثر من 97 مليون جنيه وذلك بمتوسط استثمارات للمصنع الواحد تقدر بأكثر من 1.5 مليون جنيه.

(ج) **مصانع تم تخصيص أراضها ولم تبدأ الإنتاج بعد:** بلغ عدد المصانع التي تضمها هذه المجموعة 23 مصنعاً تثمل 8.9% من إجمالي عدد المصانع بالمنطقة، ومن المتوقع أن يعمل بها 2696 عاملاً بنسبة 10.1% من إجمالي عدد العمالة الصناعية بالمنطقة وذلك بمتوسط قدره 117117عاملا/ مصنع، وتندرج هذه المصانع أيضاً ضمن فئة المصانع المتوسطة.

الموقف التنفيذي	المصانع		العمال		الاستثمارات	
	العدد	% (**)	العدد	%	القيمة	%
مصانع بدأت الإنتاج	172	66.7	19015	70.9	1361108	78.9
مصانع تحت الإنشاء	63	24.4	5101	19	97050	5.6
مصانع تم تخصيص	23	8.9	2696	10.1	267300	15.5

(1) منطقة كوم أوشيم الصناعية، إدارة التخطيط والمتابعة، **بيانات غير منشورة**، سبتمبر 2013.

أرضها ولم تبدأ الإنتاج						
الإجمالي	258	100	26812	100	1725458	100

جدول (7) التوزيع الجغرافي للصناعة حسب الموقف التنفيذي بمنطقة كوم أوشيم الصناعية عام 2012 (*) (القيمة بالألف جنيه)

(*) المصدر: المنطقة الصناعية بكوم أوشيم، إدارة التخطيط والمتابعة ، بيانات غير منشورة، الفيوم 2013 .

(**) النسب المئوية من حساب الباحث.

(2) التوزيع القطاعي للصناعة في مدينة الفتح الصناعية منطقة كوم أوشيم (الصناعية):

تنقسم الصناعات التحويلية القائمة في المنطقة إلى ثمانية قطاعات هي:

1- الصناعات الغذائية والمشروبات والتبغ.

2- صناعة الغزل والنسيج والملابس والجلود.

3- صناعة الخشب والمنتجات الخشبية.

4- الصناعات الكيماوية والمطاطية والبلاستيكية.

5- الصناعات الكهربائية والهندسية.

6- صناعة مواد البناء والحراريات.

7- الصناعات المعدنية.

8- الصناعات المتنوعة.

ويوضح الجدول رقم (8) التوزيع القطاعي للصناعة في المنطقة الصناعية بكوم أوشيم. وسوف نتناول دراسة القطاعات الصناعية المختلفة كل على حده، وفيما يلي دراسة لهذه القطاعات :

(أ) **الصناعات الغذائية:** جاءت الصناعات الغذائية في المركز الأول بين الصناعات في المنطقة حيث بلغ معامل الأهمية النسبية لها 34.3% ، وقد بلغ عدد مصانعها 60 مصنعاً تثمل 34.9% من أجمالي المصانع بالمنطقة يعمل بها 4633 عاملاً يمثلون ما يقرب من ربع العمالة الصناعية بالمنطقة(24.4%)، وقد بلغت قيمة استثماراتها 594.4 مليون جنيه، أي نحو 43.7% من إجمالي الاستثمارات الصناعية بالمنطقة وذلك عام 2012 وتتوزع الصناعات الغذائية بالمنطقتين الصناعيتين الأولى والثانية، ولكنها تتركز بصورة خاصة في المنطقة الأولى (أ)، ويرجع السبب في انتشار الصناعات الغذائية بالمنطقة إلى أن معظم منشآتها صغيرة الحجم ومتوسطة الحجم، ولعدم حاجة هذه الصناعات إلى رؤوس أموال كثيرة وتضم الصناعات الغذائية في المنطقة العديد من الصناعات مثل صناعة الزيوت، وحفظ الأغذية وتعبئة اللحوم وتعليب الخضر والفاكهة والعصائر، صناعة الألبان ومنتجاتها، المرونة، البسكويت والحلويات، وطحن الحبوب.

القطاع الصناعي	المصانع		العمال		الاستثمارات		معامل الأهمية النسبية للصناعة (****)	
	العدد	% (**)	العدد	(%)	القيمة	%	%	الرتبة
الصناعات الغذائية	60	43.9	4633	24.4	594423	43.7	34.3	1
صناعة الغزل والنسيج	12	7	1497	7.9	17298	1.3	5.4	5
الصناعات الخشبية	17	9.9	651	3.4	15250	1.1	4.8	6
الصناعات الكيماوية والمطاطية والبلاستيكية	32	18.6	3326	17.5	288212	21.2	19.1	3

الصناعة الكهربائية والهندسية	8	4.6	349	1.8	3850	0.3	2.2	7
صناعة مواد البناء والحراريات	17	9.9	6207	32.6	310445	22.8	21.8	2
الصناعات المعدنية	22	12.8	2240	11.8	130355	9.5	11.4	4
الصناعات المتنوعة	4	2.3	112	0.6	1275	0.1	1	8
الإجمالي	**172**	**100**	**-1519**	**100**	**1361108**	**100**	**100**	

جدول (8) التوزيع الجغرافي العام لعدد المصانع والعمال وقيمة استثمارات بالمصانع المنتجة بمنطقة كوم أوشيم عام 2012(*)

(*) المصدر: المنطقة الصناعية بكوم أوشيم، إدارة التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، الفيوم 2013 .

(**) النسبة المئوية من حساب الباحث.

(**) تم حساب معامل الأهمية النسبية للصناعة عن طريق المعادلة الآتية:

معامل الأهمية النسبية للصناعة =	الأهمية النسبية لعدد المصانع + الأهمية النسبية لعدد العمال + الأهمية النسبية لقيمة الاستثمارات
	3 (جملة عدد المتغيرات)

راجع: حسام الدين جاد الرب: **صناعة السكر في محافظة قنا، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشيع، العدد 509، السنة 104، القاهرة يناير 2013، ص 76.

(ب) **صناعة الغزل والنسيج والملابس والجلود:** تحتل صناعة الغزل والنسيج المركز الخامس بين الصناعات في المنطقة حيث بلغ معامل الأهمية النسبية لها 5.4% وتضم هذه الصناعة 12 مصنعاً تمثل 7% من إجمالي المصانع بالمنطقة يعلم بها 1497 عاملاً بنسبة 7.95 من أجمالي العمالة الصناعية بالمنطقة، وقد بلغت قيمة

استثماراتها 17.3 مليون جنيه أي بنسبة 1.3% من إجمالي الاستثمارات الصناعية بالمنطقة وذلك عام 2012. وأهم الصناعات التي تضمها صناعة الغزل والنسيج في المنطقة صناعة غزل ونسج القطن. صناعة الملابس الجاهزة.

(ج) **صناعة الخشب والمنتجات الخشبية:** تحتل الصناعات الخشبية المركز السادس بين الصناعات في المنطقة، حيث بلغ معامل الأهمية النسبة لها 4.8%، وتضم هذه الصناعة 17 مصنعاً تمثل 9.9% من إجمالي المصانع بالمنطقة ويعمل بها 651 عاملاً أي بنسبة 3.4% من أجمالي العمالة الصناعية بالمنطقة، وقد بلغت قيمة استثماراتها 15.3 مليون جنيه أي بنسبة 1.1% من أجمالي الاستثمارات الصناعية بالمنطقة وذلك عام 2012 وأهم الصناعات التي تضمها هذه الصناعة صناعة الأثاث والموبليا والأبواب والشبابك وخشب الكونتر.

(د) **الصناعات الكيماوية والمطاطية والبلاستيكية:** تحتل الصناعات الكيماوية المركز الثالث بين الصناعات في المنطقة، حيث بلغ معامل الأهمية النسبية لها 19.1%، وتضم هذه الصناعة 32 مصنعاً تمثل 18.6% من إجمال المصانع بالمنطقة ويعمل بها 3326 عاملاً أي بنسبة 17.5% من أجمالي العمالة الصناعية بالمنطقة، وقد بلغت قيمة استثماراتها 28.9 مليون جنيه وذلك عام 2012. وتشمل الصناعات الكيماوية صناعات البلاستيك والمنظفات الصناعية. والمنظفات الكيماوية والغازات الصناعية مثل الاستيلين والأكسجين والبويات والأحبار والأدوية ومستحضرات التجميل.

(هـ) **الصناعات الكهربائية والهندسية:** حققت الصناعات الكهربائية والهندسية المركز السابع والأخير بين صناعات المنطقة، حيث بلغ معامل الأهمية النسبية لها 2.2% ، وقد بلغ عدد مصانعها 8 مصانع تمثل 4.6% من أجمالي المصانع بالمنطقة ويعمل بها 349 عاملاً بنسبة 1.1% من أجمالي العمالة الصناعية بالمنطقة، وقد بلغت قيمة استثماراتها 3.9 مليون جنيه أي بنسبة 0.3% من أجمالي الاستثمارات الصناعية بالمنطقة وذلك عام 2012 وتشمل هذه الصناعات العديد من الصناعات مثل صناعة الأجهزة الكهربائية ولوحات توزيع الكهرباء والأسلاك الكهربائية والكشافات وتجميع الدراجات البخارية (الموتوسيكلات) والصناعات الكهروميكانيكية ومراوح الغسالات وسماعات الراديو والمحولات الكهربائية والثلاجات الفريزر والبوتجازات والأوناش.

(و) **صناعة مواد البناء والحراريات:** تمثل صناعة مواد البناء المركز الثاني بين صناعات المنطقة، حيث بلغ معامل الأهمية النسبية لها 21.8%، وقد بلغ عدد مصانعها 17 مصنعاً تمثل 9.9% من أجمالي المصانع بالمنطقة، ويعمل بها 6207 عاملاً أي بنسبة 32.6% من إجمالي العمالة بالمنطقة، وقد بلغت قيمة استثماراتها 310 مليون جنيه تمثل 22.8% من إجمالي الاستثمارات الصناعية بالمنطقة وذلك عام 2012. وتشمل صناعة مواد البناء صناعة الأدوات الصحية والبورسلين والسيراميك والطوب الطفلي والبلاط والمواسير ومن أهم مصانع مواد البناء بالمنطقة بل وبمحافظة الفيوم المصنع المعروف بأسم مجموعة سيراميك الفراعنة والفراعنة جروب للسيراميك، والذي يقع في المنطقة الصناعية الأولى في كوم أوشيم ويضم المصنع المصانع الآتية: شركة الفراعنة للبورسلين، المصرية الإيطالية الأسبانية (الملكة للأدوات الصحية والبورسيك، شركة سيراميك الفراعنة، شركة الأمل لمنتجات الطفلة، وتمتلك الفراعنة جروب مصنعاً يسمى باسم مصنع سيراميك الفراعنة في العامرية بمحافظة الإسكندرية.

(ز) **الصناعات المعدنية:** تحتل الصناعات المعدنية المركز الرابع بين صناعات المنطقة، حيث بلغ معامل الأهمية النسبية لها 11.4% وقد بلغ عدد مصانعها 22 مصنعاً تمثل 12.8 % من إجمالي المصانع بالمنطقة، ويعمل بها 2240 عاملاً بنسبة 11.8% من إجمالي العمالة الصناعية بالمنطقة، وقد بلغت قيمة استثماراتها 130.4 مليون جنيه تمثل 9.5% من إجمالي الاستثمارات الصناعية بالمنطقة وذلك عام 2012. وتضم هذه الصناعة بالمنطقة بعض الصناعات مثل أسلاك الكابلات والمسامير وصناعة الألومنيوم والألوميتال وعبوات الصفيح وتشكيل المعادن والأثاث المكتبي المعدني وتصنيع الأبراج المعدنية والشرائح الطبية المعدنية.

3- التوزيع الجغرافي لمساحة المنشآت الصناعية بمنطقة كوم اوشيم حسب المناطق العاملة:

يتضح من خلال الجدول رقم (9) ما يلي:

- تحتل صناعة مواد البناء والحراريات المركز الاول بالنسبة لمساحة المنشآت الصناعية في المنطقة، حيث بلغت نسبتها 24.1% من جملة مساحة المنشآت الصناعية، ويرجع ذلك الي ان هذه الصناعة تحتاج الي مساحات واسعة لتشوين المواد الخام التي تدخل في الصناعة فضلاً عن الشون أو المساحات المكشوفة لوضع المنتجات بعد تصنيعها

مثل صناعة الطوب الطفلي أو البلاط او السيراميك فضلاً عن ان هذه الصناعة تشغل حيزاً كبيراً سواء قبل التصنيع او بعده، وقد جاءت الصناعات الغذائية في المركز الثاني من حيث مساحة المنشآت الصناعية وذلك نسبة 22.5% من إجمالي مساحة المنشآت، في حين احتلت الصناعات الكيماوية المركز الثالث وذلك بنسبة 20.9%.

القطاع الصناعي	المنطقة الأولى		المنطقة الثانية		الإجمالي	
	المساحة بالمتر المربع	% (**)	المساحة بالمتر المربع	%	الإجمالي	%
الصناعات الغذائية	189077	47	174316	14.4	363393	22.5
صناعة الغزل والنسيج	3150	0.8	14020	1.2	17170	1.1
الصناعات الخشبية	33136	8.3	23178	1.9	56314	3.5
الصناعات الكيماوية والمطاطية والبلاستيكية	54719	13.6	282870	23.3	337589	20.9
الصناعات الكهربائية والهندسية	7750	1.9	15740	1.3	23490	1.5
صناعة مواد البناء والحراريات	67906	16.9	320905	26.5	388811	24.1
الصناعات المعدنية	2620	6.6	64339	5.3	90941	5.6
الصناعات المتنوعة	19723	4.9	316093	26.1	335816	20.8

الإجمالي	402063	100	1211461	100	1613524	100

جدول (9) التوزيع الجغرافي لمساحة المنشآت الصناعية حسب القطاعات الصناعية على مستوى المناطق الصناعية بمنطقة كوم أوشيم عا م2012 (*)

(*) المصدر: محافظة الفيوم، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الإحصاء، بيانات غير منشورة، الفيوم 2013.

(**) النسب المئوية من حساب الباحث .

- جاءت الصناعات المعدنية، الخشبية، الكهربائية والهندسية، والغزل والنسيج في المراكز من الرابع وحتي السابع وذلك بنسب تصل إلي 5.6%، 3.5%، 1.5%، 1.1% علي التوالي من إجمالي مساحة المنشآت الصناعية بالمنطقة.
- تباينت مساحة المنشآت الصناعية بين المنطقتين الصناعية الأولي (أ) والثانية (ب) حيث تصدرت الصناعات الغذائية المركز الأول بين الصناعات المختلفة في المنطقة الصناعية من حيث المساحة المستغلة وبلغت نسبتها 47%، في حين تصدرت صناعة مواد البناء المركز الأول بين الصناعات المختلفة في المنطقة الثانية من حيث المساحة المستغلة وبلغت نسبتها 26.5%، واحتلت صناعة مواد البناء المركز الثاني بين صناعات المنطقة الأولي وذلك بنسبة 16.9%، في حين احتلت الصناعات الكيماوية المركز الثاني بين صناعات المنطقة الثانية وذلك بنسبة 23.3%، وتباينت مساحات باقي الصناعات بين المنطقتين الأولي والثانية.

خامساً: خصائص رحلة العمل اليومية:

تعد رحلة العمل بين منطقتي السكن والعمل من أهم انماط الحركة داخل المدن من حيث تأثيرها علي حركة المرور، من منطلق انها رحلة يومية منتظمة تتم في ساعات معينة، تحكمها ظروف العمل بما يخلق حالة من الذروة المرورية في بداية وقت العمل الرسمي ونهايته، ويشترك في هذه الرحلة جميع فئات المجتمع ممن بلغوا سن العمل، حيث لا تكاد تخلو أسرة أحد أفرادها أو أكثر في قوة العمل منها، وتتاثر هذه الرحلة إلي حد كبير بعدد العاملين (قوة العمل) وتوزيعهم المكاني

بالنسبة لمناطق النشاط الاقتصادي والخدمات من وزارات وهيئات ومؤسسات ومصالح حكومية. [1]

يرتبط برحلة العمل اليومية ثلاثة انماط مختلفة من المسافات تختلف فيما بينها وهي:

"**المسافة الجغرافية**" ويعد عنها بالبعد المكاني والجغرافي بالكيلومتر بين مساكن العمال ومناطق عملهم، و"**المسافة الزمنية**" وهي المدة الزمنية التي يستغرقها العمال علي كل خط من خطوط أو محاور الاتصال التي تربط بين مكان السكن ومحل العمل والتي يمكن حسابها بالدقائق او الساعات، أما **المسافة الاقتصادية** "وهي عبارة عن القيمة النقدية المدفوعة لحركة النقل الخاصة بالعاملين علي الطريق طبقاً للمسافة الجغرافية او المسافة الزمنية". [2]

1- المسافة الجغرافية وأثرها علي رحلة العمل اليومية:

يتأثر حجم رحلة العمل اليومية بالبعد عن محل الاقامة للعاملين، حيث تزايد حجمها بالقرب من محل اقامتهم، ويقل تدريجياً بالبعد عنها، وهذا ما يتضح من خلال الجدول(10) ، ومن هنا فكثيراً ما يحرص رجال الصناعة في الدول المتقدمة عند دراستهم لعنصر العمالة حركة انتقالهم، وامكانية وصول هؤلاء العمال الي مواقع عملهم بكل سهورة ويسر، وبشكل أقل في الدول النامية ولكن علي مستوي القطاع الخاص، وللوصول الي المسافة التي يقطعها العمال والزمن الذي يستغرقونه من محال إقامتهم الي المصانع التي يعملون بها بالمنطقة الصناعية قام الباحث بعمل استبيان علي عينة من 2000 مفردة يعملون في 36 مصنعاً منهم 730 عامل يعملون في 13 مصنعاً في المنطقة الصناعية الأولي (أ)، 270 عامل يعملون في 23 مصنعاً في المنطقة الصناعية الثانية (ب) وتم توقيع البيانات في الجدول رقم ( ).

المسافة الجغرافية (كم)	حجم رحلة العمل	%	متوسط زمن الرحلة (دقيقة)
	عدد العمال		
أقل من 5 كم	724	36.2	اقل من 15 دقيقة
9-5	341	17	15

(1) فاطمة حسين العبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص ص 135-140.

(2) محمد محمد الغلبان، مرجع سبق ذكره، ص ص 536- 537.

14-10	271	13.6	30
19-15	203	10.2	45
24-20	181	9	60
29-25	159	8	75
30كم فاكثر	121	6	90
الاجمالي	2000	100	---

جدول (10)

العلاقة بين حجم رحلة العمل اليومية وكل من المسافة الجغرافية وزمن الوصول

المصدر: من اعداد الباحث اعتماداً علي نتائج الدراسة الميدانية، نوفمبر 2013.

يتضح من خلال الجدول السابق وجود علاقة عكسية بين طول المسافة التي يقطعها العاملين وحجم رحلة العمل اليومية، حيث يتأثر حجم تلك الرحلة بعامل المسافة الجغرافية، ويتضح ذلك من خلال التناقص التدريجي لأعداد العاملين بالبعد المكاني عن المصنع، وبحساب معامل ارتباط بيرسون Pearson لمعرفة نوع ودرجة العلاقة بين المسافة من المصنع وحجم رحلة العمل اليومية فقد بلغت قيمته (-0.18) وهي تدل علي معامل ارتباط ضعيف وبالتالي توجد علاقة عكسية قوية بين المتغيرين (طول المسافة، وحجم رحلة العمل اليومية).

محل الاقامة	**القائمين برحلة العمل اليومية**	
	العدد	**%**
مركز طامية	582	29.1
مركز سنورس	406	20.3
مركز يوسف الصديق	181	9
مركز ابشواي	128	6.4

مركز الفيوم	66	3.3
مركز إطسا	93	4.7
مدينة الفيوم	326	16.3
محافظة الجيزة	86	4.3
محافظة القاهرة	42	2.1
محافظات اخري	90	4.5
الإجمالي	2000	100

جدول (11)

توزيع رحلة العمل اليومية حسب محل الاقامة

* المصدر: مجمع من بيانات الدراسة الميدانية للمنطقة الصناعية بكوم اوشيم، الفيوم نوفمبر 2013.

معامل الارتباط الجغرافي او ما يطلق عليه معامل ارتباط بيرسون يتم حساب من خلال المعادلة الاتية:

$$ر = \frac{(ن\ مج\ س\ ص) - (مج\ س\ ص)}{\sqrt{(ن\ مج\ س2) - (مج\ س2)} \quad \sqrt{(ن\ مج\ ص2) - (مج\ ص2)}}$$

حيث ر = معامل الارتباط، ن= حجم العينة، س= قيمة المتغير الاول، ص= قيمة المتغير الثاني.

ويتراوح قيمة المعامل بين +1، −1 فاذا كان الارتباط تاماً تكون قيمة +1، ويكون ارتباطاً موجباً، واذا كان الارتباط سالباً تكون قيمة −1.

راجع: فتحي فياض: **مبادئ الاحصاء الجغرافي**، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والإعلان، طرابلس، ليبيا، 1983، ص 372.

يتضح من خلال الجدول السابق مدي أهمية المسافة الجغرافية في زيادة حجم رحلة العمل اليومية، وينتفي هذا العامل في حالة المصانع التي تمتلك حافلات النقل عمالة الانتاج وذلك في حالة المصانع الفخمة مثل مجموعة مصانع الفراعنة جروب للسيراميك والتي تسير العديد من خطوط الحافلات وتقوم بنقل هؤلاء العمال وذلك من خلال مراكز تجميع عديدة منها علي سبيل المثال لا الحصر، مدينة طامية، مدينة سنورس، مدينة ابشواي، مدينة يوسف الصديق، مدينة الفيوم.

2- المسافة الزمنية وأثرها علي رحلة العمل اليومية:

المسافة الزمنية وهي المدة الزمنية التي يستغرقها العمال علي كل خط من خطوط او محاور الاتصال التي تربط بين مكان السكن ومحل العمل والتي يمكن حسابها بالدقائق او الساعات، ويتضح من خلال الجدول السابق رقم (11) أن العلاقة عكسية بين المسافة الجغرافية وحجم الرحلة العمل اليومية حيث يقل عدد العمال بزيادة الزمن الذي تستغرقه الرحلة بصفة عامة، اضف الي ذلك قيمة تكلفة رحلة العمل اليومية التي تلعب دوراً في هذا المجال.

وتشارك بعض المصانع أحياناً بمساهمة مباشرة في تكلفة مواصلات العاملين بها، وأحياناً تكون هذا الدعم مؤقتاً أو دائماً، حيث يكون الدعم المؤقت حسب ظروف العمل، ولا يتحمل المصنع التكلفة الكلية لمواصلات العمال إلا في البدايات الأولي للعمل أو عند تطوره أو عندما ينتقل المصنع إلي منطقة جديدة.

3- المسافة الاقتصادية وأثرها علي رحلة العمل اليومية:

تعتبر وسيلة النقل من أهم العوامل التي تحدد موقع الصناعة بحيث تحقق أقل تكاليف ممكنة وبالتالي أكبر ربح ممكن، وحيث أن تكاليف النقل ليس في مقدور المنتج أو المصنع لارتباطهما بالأسعار العالمية، ، كما أن تخفيض أجور العمال أمر غير ممكن بسبب ارتباطه بمستوي المعيشة والدخل القومي والقوانين العمالية في بعض الدول. [1]

([1]) فاروق كامل عز الدين، **جغرافية النقل**، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 2005، ص134.

وأكدت بعض الدراسات أنه كلما أمكن نقل العمال في فترة تتراوح بين نصف ساعة وثلاثة ارباع الساعة وبدلاً من مدة تتراوح بين ساعة وساعتين كلما كانت هناك زيادة في الإنتاج بنسبة تتراوح بين 9-10%. [1]

والمسافة الاقتصادية هي عبارة عن القيمة النقدية المدفوعة لحركة النقل الخاصة بالعاملين علي الطريق طبقاً للمسافة الجغرافية أو المسافة الزمنية.

4- وسائل النقل المستخدمة في رحلة العمل اليومية:

أصبحت رحلة العمل اليومية القصيرة والطويلة روتيناً يومياً لملايين العمال، ولا شك أن هذه الرحلات اليومية لابد أن تعتمد علي نظام فعال من خدمات النقل، نظام يقدم الوسيلة لانتقال الأيدي العاملة إلي الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، فالنقل يحقق المنفعة التي يحول دونها بعد المسافة. [2]

وتتمثل وسائل النقل المستخدمة في رحلة العمل الي المنطقة الصناعية بكوم اوشيم في أتوبيسات المصانع والأتوبيسات العامة والسيارات الميكروباص والأجرة والخاصة والدراجات البخارية والعادية، ويوجد تفاوت في نسبة مساهمة كل منها في حركة العمل اليومية إلي المنطقة الصناعية بكوم أوشيم.

يخدم حركة نقل العمال في رحلة العمل اليومية بالمنطقة الصناعية في كوم أوشيم شبكة من الطرق البرية تختلف في الأهمية والاتساع ، وأهم هذه الطرق هي: [3]

* **طريق القاهرة / الفيوم:** وهو طريق رئيسي يتكون من أربع حارات نتوسطها جزيرة، وبلغ طوله 89كم، ويربط القاهرة بالفيوم، ويعد هذا الطريق من أهم المداخل الشمالية لمحافظة الفيوم، ويبدأ من أهرامات الجيزة إلى كوم أوشيم على حافة المنخفض، وقد تم إنشاؤه في يونيه عام 1931 وبعدها يمتد الطريق الزراعي ليربط بين كوم أوشيم ومدينة الفيوم[4]، وقد تم الانتهاء من أعمال توسعته في عام 1992، وفي عام 2012 أجريت توسعة ثانية للطريق بهدف زيادة عدد حاراته وتوسعتها ولم تنتهي بعد، ويخدم هذا الطريق المناطق الصناعية الجديدة في كوم أوشيم.

---

(2) Liepmann,K.K, " **The Journey to work life** ,op.cit,p

([2]) محمد صدقي علي الغماز، مرجع سبق ذكره، ص17.

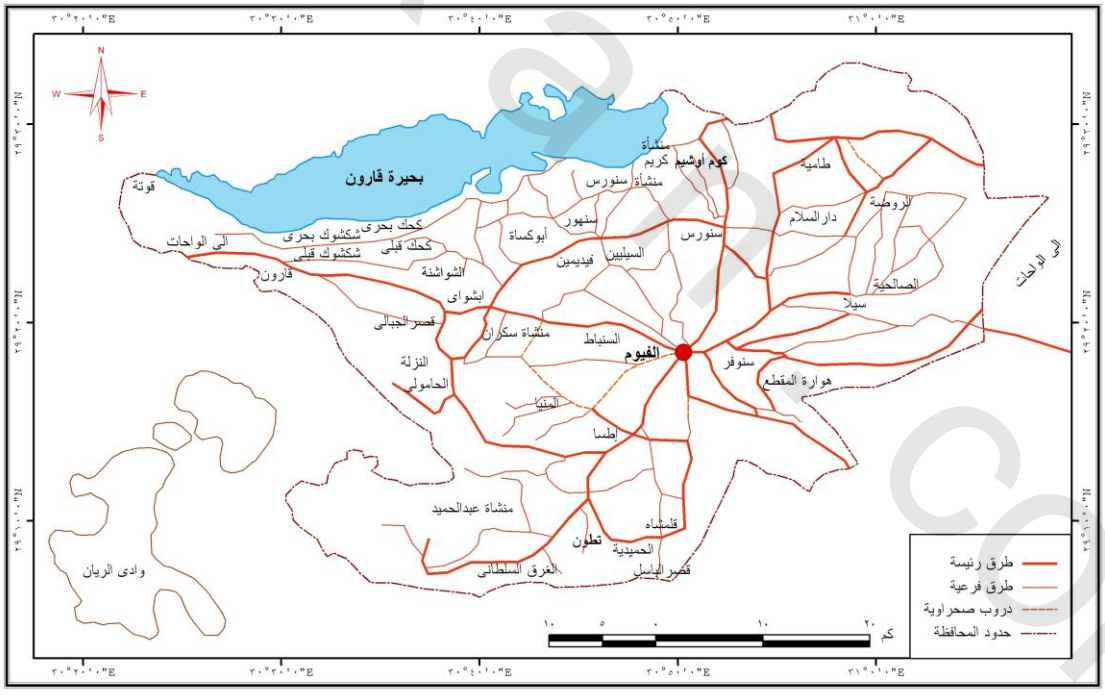
(3) محافظة الفيوم، جامعة القاهرة فرع الفيوم بالتعاون مع مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزارة: **آفاق التنمية في محافظة الفيوم**، الفيوم سبتمبر 1998، ص ص 1/6-11/6.

(4) حسام الدين جاد الرب: **التنمية السياحية في محافظة الفيوم**، دراسة في جغرافية السياحة، المجلة الجغرافية العربية، العدد 43، السنة 36، الجزء الأول، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، 2004، ص 240.

* **الطريق الصحراوي القاهرة/ أسيوط (غرب النيل):** يمر هذا الطريق في الجانب الشرقي لمحافظة الفيوم، وهو طريق حديث الإنشاء يتكون من حارتين، ويبدأ من طريق الفيوم/ القاهرة الصحراوي عند دهشور عند الكيلو 33، ويبلغ أجمالي طوله 347كم. [1]

* **طريق الفيوم / بني سويف** : ويربط مدينة الفيوم بوادي النيل عند مدينة بني سويف، ويبلغ طوله 45 كم، وهو يتكون من حارتين، وتحيط به الأراضي الزراعية من الجانبين، وكذلك المجاري المائية والقرى في محافظتي الفيوم وبني سويف، ويقوم هذا الطريق بالتعاون مع طريق القاهرة/ الفيوم بنقل المواد الخام إلى مصانع كوم أوشيم فضلا عن نقل المنتجات المصنعة التي تنتجها مصانع المنطقة إلى محافظات الصعيد ولاسيما محافظتي بني سويف والمنيا.

* **طريق الفيوم / السيليين/ قارون:** ويربط مدينة الفيوم بشاطئ بحيرة قارون في الشمال الغربي من المحافظة، وهو طريق من حارتين تحيط به الأراضي الزراعية من الجانبين.



(1) محمد مصطفى الغماز: **شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضرية بمحافظة الفيوم، دراسة كمية تحليلية**، مجلة بحوث الآداب، جامعة المنوفية، العدد الثالث، شبين الكوم، ديسمبر 1990، ص ص 118-119.

شبكة الطرق البرية في محافظة الفيوم شكل (2)

نوع الوسيلة	الأيدي العاملة	%
	العدد	
أتوبيسات المصانع	919	46
سيارات الأجرة	534	26.7
الدراجات البخارية	250	12.5
الدراجات	121	6
الأتوبيسات العامة	91	4.6
السيارات الخاصة	85	2.4
الاجمالي	2000	100

جدول(12)

وسائل انتقال العمال في رحلة العمل اليومية للمنطقة الصناعية بكوم اوشيم عام 2012.

* المصدر: مجمع من بيانات الدراسة الميدانيةن التي اجراها الباحث للمنطقة الصناعية بكون اوشيم في شهر نوفمبر 2011.

يتضح من خلال الجدول السابق ما يلي:

- ان أتوبيسات المصانع تحظي بالنصيب الأكبر في نقل العمالة، حيث تقوم بنقل 919 عاملاً بنسبة 46%، وتقدم أتوبيسات المصانع خدمات الانتقال للعمالة، ولا يتحمل العامل منها أية مبالغ مالية أو مصاريف علي أساس أنها خدمة مجانية تقدمها المنشآت الصناعية للعمالة بها، وساعدت خدمة الانتقال في وصول العمالة، وخاصة عمالة الانتاج في مواعيد الورديات حتي لا يحدث تأخير مما يؤثر علي سرعة الانتاج بسبب صعوبة الوصول أو بعد المسافة، وخاصة لعمال الورديتين المسائية والليلية، حيث أن هناك مصانع تعمل ورديتين مثل شركة الفراعنة للبورسيلين والمصرية الإيطالية الأسبانية

(الملكة للأدوات الصحية والبورسلين) وشركة سيراميك الفراعنة وشركة الأمل لمنتجات الطفلة ومصنع سيلا للزيوت.

- تحتل سيارات الأجرة المركز الثاني بالنسبة لنقل العمالة، حيث تقوم بنقل 534 عاملاً بنسبة 26.7%، ويعتمد عليها العمال التي تنتقل علي نفقتها الخاصة في رحلة العمل اليومية فتعوضهم المنشآت الصناعية بمبالغ مادية تعادل قيمة تكلفة الانتقال.
- تحتل الدراجات البخارية المركز الرابع بين وسائل النقل المختلفة، حيث تقوم بنقل 250 عاملاً بنسبة 12.5%، وقد انتشرت هذه الوسيلة من وسائل الانتقال في الفترة الاخيرة بشكل لافت للنظر وذلك لانخفاض أسعارها وذلك بعد غزو الدراجات البخارية الصينية للسوق المصري فضلاً عن نظام البيع من خلال الدفع بالتقسيط الذي انتشر في السوق المصري.
- جاءت الدراجات في المركز الخامس بين وسائل النقل المختلفة، حيث تقوم بنقل 121 عاملاً وذلك بنسبة 6%، وتستخدم هذه الوسيلة بين العمال القاطنين للقري القريبة من المنطقة الصناعية بكون اوشيم.
- جاءت الأتوبيسات العامة في المركز السادس بين وسائل النقل، حيث تقوم بنقل 91 عاملاً وذلك بنسبة 4.6%، ويلاحظ انخفاض مساهمة هذا النوع من وسائل نظراً لعدم وجود خطوط نقل عامة بين مراكز التجميع الرئيسية للعمال في المدن المختلفة (الفيوم، طامية، سنورس، يوسف الصديق، ابشواي، إطسا) وبين المصانع في منطقة كوم اوشيم، ويستخدم العمال هذا النوع من الوسائل والتي غالباً ما تكون محطة قيامها مدينة الفيوم ونهايتها محافظتي القاهرة والجيزة أو العكس.
- جاءت السيارات الخاصة في المركز السابع والاخير بين وسائل النقل المختلفة، حيث تقوم بنقل 85 عاملاً وذلك بنسبة 4.2%، وغالباً ما يستخدم هذه الوسيلة الاداريين والمهندسين والفنيين ورؤساء مجالس الشركات والمصانع وبعض العمال.

سادساً: مشكلات رحلة العمل اليومية:

يصاحب رحلة العمل اليومية كنمط من انماط التفاعل المكاني بين المنطقة الصناعية بكوم أوشيم ونطاق نفوذها العمالي العديد من المشكلات والتي أظهرتها استمارة الاستبيان والزيارات الميدانية ومن أهم هذه المشكلات ما يلي:

1- فقد الوقت وطول المدة الزمنية للرحلة: تتمثل خسارة الوقت في ذلك الزمن الذي يستغرقه العامل في الوصول إلى مكان عمله وهو محسوب عليه، فساعات العمل المحددة لا دخل لها بالزمن الذي تستغرقه الرحلة من المنزل إلى المصنع، ولذلك تشكل الساعات التي يستغرقها العامل في الطرق من المنزل إلى مكان العمل خسارة عليه لأنها تعد جزءاً من وقته الخاص[1] إذ أن الوقت الذي يقضيه العامل في الحافلة ما هو إلا نسبة معينة من الوقت الكلي المستغرق في الرحلة من السكن إلى العمل، فقد تبدأ الرحلة مباشرة بالسير على الأقدام من السكن إلى نقطة التجمع، وقد تكون غير مباشرة باستقلال وسيلة تنقل أخرى (ميكروباص / سيارة..) إلى نقطة التجمع، وقد تكون فترة الانتظار قصيرة، وقد تطول إذا تأخرت الحافلة عن موعدها، وبالتالي فإن الزمن الكلي للرحلة هو أطول من الزمن المستغرق في الحافلة، وبخاصة أن كثيراً من العمال يحتاطون لأنفسهم ببضع دقائق خشية التأخير عن العمل، الأمر الذي يترتب عليه زيادة الزمن الكلي للرحلة. [2] حيث تكلف رحلة اليومية الطويلة العامل كثيراً من الجهد والمال وضياع الوقت وتؤدي إلى نقص الإنتاج لتأخر العمال عن مواعيدهم وبسببها يزيد تزاحم المواصلات ويرتبك المرور. [3]

وتبين من خلال الاستبيان أن بعض العمال يتأخرون عن مصانعهم وخاصة الذي يعتمدون على سيارات ميكروباص يستأجرونها وتنقلهم من مناطق تجمع معينة في مدينة الفيوم إلى المنطقة الصناعية بكوم أوشيم، لذلك تقوم معظم المصانع بضبط الوقت بالنسبة لعمالها عن طريق تحديد توقيعات زمنية خاصة بالتواجد داخل المصنع والخروج منه والإجازات بأنواعها المختلفة، وذلك عن طريق لائحة العمل وقوانين الانضباط والخصومات من الأجور وقد لاحظ الباحث وجود العديد من الساعات الزمنية التي تعمل بنظام البصمة والتي تحدد توقيت وصول العامل إلى المصنع والخروج منه.

2- الإجهاد: تسبب رحلة العمل اليومية التي يقوم بها العامل من مسكنه إلى مقر عمله بالمصنع إجهاداً للعامل ويبدو أثرها واضحاً على أدائه وحالته المعنوية فضلا عن أثرها الصحي

---

(1) محمد محمد الغلبان، مرجع سبق ذكره، ص 528.

(2) منير بسيوني،سالم الهيتي، مرجع سبق ذكره، ص 70.

(3) محمد محمود الديب: كيف يختار موقع المشروع الصناعي، دراسة تطبيقية وكمية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1979، ص 103.

لما ينجم عنها من تعب وإرهاق وفقدان للطاقة،وقد سبق أن أشرنا أن صاحب العمل لو أتى بعمال يقضون نصف الساعة أو ثلاثة أرباعها للوصول إلى العمل بدلا من آخرين يقضون ساعة أو ساعتين فإن الإنتاج يزيد 6 بنسبة تتراوح بين 9-10%.

وتتمثل أسباب الإجهاد فيما يلي: [1]

أ- الظروف غير الملائمة للمراحل المختلفة لرحلة العمل اليومية والسير من وإلى نقطة التجمع، أو استخدام وسائل مختلفة من المواصلات.

ب- الظروف داخل وسيلة المواصلات نفسها ممثلة في الازدحام، الجو الغير صحي الذي يساعد على انتقال العدوى، فضلا عن سوء الأحوال الجوية والضغط العصبي الناتج عن الحقوق من الوصول متأخراً.

3- التأخر عن مواعيد العمل: يحرص العامل على اختيار الوسيلة الأفضل من حيث النفقات وسهولة الوصول تجنباً لجزاءات التأخير، إذ أن مدة التأخير المسموح بها للعامل دنون جزاء تختلف من مصنع إلى آخر وإن كانت تتراوح في الأغلب الأعم بين 5-15 دقيقة، وبعد ها الوقت من التأخير يتعرض العامل لتوقيع الجزاء عليه.

سابعاً: الخاتمة:

تناولت الدراسة رحلة العمل اليومية إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم بمحافظة الفيوم حيث أمكن الخروج بمجموعة من النتائج المقترحات والتوصيات:

1- النتائج:

- ✓ تعد رحلة العمل اليومية التي يقوم بها العمال من أهم العوامل التي تؤثر في التوطن الصناعي سواء في اختيار الموقع الصناعي أو موضعه، خاصة إذا كانت مجموعة العمال التي تقوم بهذه الرحلة تؤلف نسبة كبيرة من عمال المطبخ، وتتمثل هذه الرحلة في الحركة التي يقدم بها العمال من محل إقامتهم إلى مقر أعمالهم في المنطقة الصناعية في الصباح والعودة إلى مساكنهم في المساء
- ✓ يمثل مركز طامية الظهير العمالي المباشر التزويد المنطقة الصناعية بكوم أوشيم بحاجتها من العاملين نظراً للقرب الجغرافي وسهولة الوصول إلى المصنع، خاصة بالنسبة للقرى المجاورة التابعة للمركز حيث لا تزيد المساحة عن 2كم بالنسبة للمنطقة الصناعية الثانية (ب)، 4 كم بالنسبة للمنطقة الصناعية الأولى (أ).

---

(1) محمد صدقي الغماز، مرجع سبق ذكره، ص ص 35-36.

- ✓ أوضحت الدراسة أن 97% من القائمين برحلة العمل اليومية للعينة المختارة من المذكور، في حين لا تتعدى نسبة الإناث 3% فقط.
- ✓ هناك علاقة عكسية واضحة بين المساحة الجغرافية والزمن وبين رحلة العمل اليومية، حيث يقل عدد العمال بطول المسافة والزمن، حيث يلاحظ أن رحلة العمل اليومية، ممكنة ويتزايد أحجامها حتى بعد 30كم. بعدها تأخذ في التناقص مع تزايد المسافة.
- ✓ يعمل ما يقرب من ثلاثة أرباع العاملين في العملية الإنتاجية، في حين يعمل باقي العمال في خدمات الصيانة والشؤون الإدارية والمالية والتسويق.
- ✓ يستخدم العاملون في انتقالهم اليومي إلى المنطقة الصناعية العديد من وسائل النقل يتصدرها أتوبيسات المصانع حيث تستأثر بنقل 46% من هؤلاء العاملين، يليها سيارات الأجرة (الميكروباص) والذي يقوم بنقل أكثر من ربع العاملين، ثم الدراجات التجارية التي تقوم بنقل 2.5%، فالأتوبيسات العامة 4.6%، وأخيراً السيارات الخاصة التي تقوم بنقل 4.2% من هؤلاء العمال.
- ✓ يتعرض بعض العمال الذين يقومون برحلة العمل اليومية للعديد من المشكلات منها فقد الوقت نتيجة طول المدة الزمنية التي يستغرقها العامل في الرحلة، والإجهاد وخاصة بالنسبة للعاملين القادمين من مسافات بعيدة نتيجة حركة التردد اليومي بين محل الإقامة والمصنع، كما أن التأخر عن مواعيد العمل يعرض المشكلات المزمنة التي يعاني منها العاملين في المنطقة الصناعية.

2- التوصيات والمقترحات:

- ✓ التوسع في إنشاء مساكن للعاملين في المنطقة الصناعية بكوم أوشيم على أن تتولى أحدى الجهات السيادية ؟مشروع إنشاء هذه المساكن وبيعها بالتقسيط للعاملين. وذلك للحد من التأخير الناتج عن رحلة العمل وخاصة بالنسبة للعاملين الذين يقطنون أماكن بعيدة عن المنطقة الصناعية.
- ✓ التأكيد على توفير وسائل النقل للعاملين في معظم المصانع وخاصة عمالة الإنتاج حتى يزيد الإنتاج وبالتالي تزيد مكافآت هؤلاء العمال وهذا ما ينعكس بالإيجاب على صاحب المصنع الذي تزداد مبيعاته ومن ثم زيادة أرباحه التجارية والعمل على تقليل الزمن الكلي لرحلة العمل اليومية قدر المستطاع تجنباً للإجهاد، الذي يؤثر بلاشك في حالة العامل الصحية والنفسية، الأمر الذي ينعكس على كفاءة الإنتاجية.

- ✓ توفير وسائل مواصلات داخلية في المنطقة الصناعية (الأولى (أ)، الثانية (ب) على أن تقوم بنقل العمال منها إلى أقرب وسلة نقل في حالة عدم وجود مواصلات لنقل بعض العمال وخاصة بالنسبة للمصانع التي لا تمتلك وسائل مواصلات خاصة بها لنقل هؤلاء العاملين ويقترح إنشاء مرفق للنقل الداخلي بكل منطقة من المنطقتين.
- ✓ تزويد المنطقة الصناعية بكوم أوشيم بالخدمات المتنوعة ولاسيما المحلات التجارية والمراكز الصحية والمدارس وأماكن النزهة والترفيه والملاعب الرياضية.
- ✓ التوسع في إنشاء المعارض الصناعية لعرض منتجات المنطقة الصناعية في كوم أوشيم، ويفضل أن تقام هذه المعارض على الطريق الصحراوي القاهرة/ الفيوم نظراً للكثافة السكانية التي تستخدم هذا الطريق حيث يمكن أن تعتبر في نفس الوقت كعامل للتسويق والترويج لهذه المنتجات نظراً لمرورها بإستمرار منه واستخدامها لهذا الطريق.
- ✓ العمل على إيجاد نوع من التكامل الصناعي بين المنطقتين الصناعيتين الأولى والثانية حتى لا يحدث منافسة بينهما نتيجة زيادة الإنتاج وصعوبة ترويج السلع الصناعية المنتجة.

جامعة أسيوط
كلية الآداب
قسم الجغرافيا

ملحق (1)

استمارة استبيان برحلة العمل اليومية إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم بمحافظة الفيوم (مصر) . دراسة جغرافية

<u>ملحوظة:</u> بيانات هذه الاستمارة سرية للغاية وخاصة بأغراض البحث العلمي فقط.

<u>بيانات خاصة بالعامل:</u>

السن : **الجنس:** ذكر ( ) أنثى ( )

الحالة الاجتماعية: أعزب ( ) متزوج ( ) مطلق ( ) أرمل عدد الأولاد ( )

الحالة التعليمية: أمي ( ) يقرأ ويكتب ( ) مؤهل متوسط ( ) فوق متوسط ( ) مؤهل عالي ( ) .

محل الإقامة الحالي: قرية/ مدينة ..... مركز..... محافظة.....

المهنة: إداري ( ) خدمات الإنتاج ( ) إنتاج ( ) أخرى ( )

تاريخ العمل بالمنشأة: ( )

نظام العمل: الوردية الصباحية ( ) الوردية المسائية ( ) الوردية الليلية ( )

هل تمارس مهنة أخرى؟ أذكرها ( )

<u>بيانات خاصة برحلة العمل:</u>

كم تبلغ المسافة الفاصلة بين محل إقامتك والمصنع؟ ..... كم.

هل تستخدم وسلة الانتقال الخاصة بالمصنع؟ نعم ( ) لا ( )

في حالة الإجابة بلا من فضلك حدد وسيلة الإنتقال إلى المصنع....

ميكروباص ( )

أتوبيس النقل العام ( )

سيارة خاصة ( )

دراجة بخارية ( )

دراجة عادية ( )

سيراً على الأقدام ( )

ما التكاليف التي تتحملها شهرياً في سبيل الانتقال من المسكن إلى المصنع ذهاباً وأياباً ( ) جنيه

ما هو الطرق الذي تسلكه في الوصول إلى المصنع؟ .....

ما هي نقطة التجميع التي تستقل منها حافلة المصنع؟

ما الزمن المستغرق في الرحلة:

1- من خروجك من المنزل إلى المصنع ( ) دقيقة

2- من مكان المنزل إلى نقطة التجمع ( ) دقيقة

3- من نقطة التجمع إلى المصنع ( ) دقيقة

هل تكفي وسائل النقل من حيث السعة تنقل جميع العاملين؟

نعم ( ) لا ( )

ما هي كفاءة الطريق المستخدم؟

مرصوف ذو اتجاهين ( ) مرصوف ذو اتجاه واحد ( )

غير مرصوف ( )

هل تواجه صعوبة في الانتقال من منزلك إلى المصنع

نعم ( ) لا ( )

ما هي الصعوبات التي تعاني منها في الانتقال إلى المصنع؟

1- عدم انتظام وسائل النقل: نعم ( ) لا ( )

obeikan.com

2- عدم توفر وسائل النقل أثناء الوردتين المسائية والليلية : نعم ( ) لا ( )

3- الازدحام : نعم ( ) لا ( )

4- صعوبات أخرى.

هل تصل إلى المصنع متأخر : نعم ( ) لا ( )

ما هي المدة التي تتأخرها في العادة ( ) دقيقة.

هل تتغيب أحياناً عن المصنع : نعم ( ) لا ( )

كم مرة تتغيب: شهرياً ( )

ما سبب الغياب؟

1- عدم توافر وسائل النقل التي تصل بك إلى المصنع في وقت مناسب ( )

2- ظروف الطقس ( )

3- عمل آخر ( )

4- أسباب أخرى ( )

ما سبب التأخير؟

1- ظروف الانتقال المتكرر يومياً ( )

2- الإجهاد ( )

3- عدم انتظام وسائل النقل ( )

4- الازدحام ( )

ما هي اقتراحاتك لتسهيل حركة انتقال العمال اليومية من وإلى المصنع؟

1- .....

2- .....

3- .....

جامعة أسيوط

كلية الآداب

قسم الجغرافيا

ملحق (2)

استمارة استبيان رقم (2) خاصة بالمنشآت الصناعية في مدينة الفتح الصناعية بكوم أوشيم

ملحوظة : بيانات هذه الاستمارة سرية للغاية وخاصة بأغراض البحث العلمي فقط

obeikan.com

رحلة العمل اليومية إلى المنطقة الصناعية في كوم أوشيم بمحافظة الفيوم (مصر) دراسة جغرافية

أولا : بيانات خاصة بالمنشأة :

1- اسم المنشأة :

2- الاسم التجاري للمنشأة :

3- عنوان الإدارة لو قامت في غير مكان العمل :

4- القسم / الحي / الشارع / القرية / المركز التابع له المنشأة :

5- الشكل القانوني :

6- إجمالي مساحة المنشأة :

7- الجزء الذي تشغله المنشأة حالياً :

8- فرع النشاط الصناعي – القطاع التابع له المنشأة :

9- تاريخ الإنشاء وبدء الإنتاج :

ثانياً : النشاط الصناعي القائم :

1- سنة الإنتاج :

2- كمية الإنتاج :

3- قيمة الإنتاج :

4- طبيعة المنتج :

أ- مادة تامة الصنع . ب- مادة نصف مصنعة . ج- مادة أولية لصناعة أخرى .

5- استمرارية الإنتاج :

إنتاج دائم عدد الدورات العمالية المستخدمة

إنتاج موسمي موسم الإنتاج

ثالثاً : مقومات الإنتاج :

1- حجم الأصول ورأس المال المستخدم :

obeikan.com

أ- مادي . ب- عيني .

ج – العملة المستخدمة .

2- المواد الخام المستخدمة في الصناعة .

.....

3- نوع الطاقة المستخدمة ونسبة كل منها .

بترول – كهرباء – غاز طبيعي .

أ- نوع . ب- كمية . ج – قيمة .

وسيلة النقل :

- .....
- .....
- .....
- .....
- .....

4- مصادر المياه اللازمة للعملية الصناعية .

أ- نهر / ترعة / مياه جوفية / مياه شرب .. كمية ..... قيمة .....

ب-الأغراض التي تستخدم فيها المياه داخل المصنع .

.....

.....

ج – سعر المتر المكعب للمياه الصناعية .

.....

.....

رابعاً : نوع الإنتاج :

م	اسم الصنف	كمية	قيمة	وسيلة النقل المستخدمة
1				
2				
3				
4				
5				

obeikan.com

خامساً : قيمة الإنتاج والقيمة المضافة :

1- قيمة الإنتاج : **شهري** **سنوي**

2- القيمة المضافة أو صافي الربح : **شهري** **سنوي**

3- معوقات الإنتاج :

أ- .....
.....

ب-.....
.....

ج- .....
.....

د- .....
.....

هـ-.....
.....

سادساً : المخلفات والفضلات :

نوع الفضلات : أ- سائلة . ب- صلبة . ج – غازية .

سابعاً : المشكلات التي تواجه المصنع :

1- .....
.....
.....
.....

2- .....
.....

obeikan.com

المراجع والمصادر

1- المراجع والمصادر العربية :

1) أحمد جار الله الجار الله: **جغرافية الحضر، مدخل إلى المفاهيم وطرق التحليل**، الرياض، 2000.
2) أحمد محمد عجوة: **الصناعات التحويلية في مصر بعد عام 1972**، (رسالة ماجستير غير منشورة) كلية الآداب، جامعة عين شمس، القاهرة 1989.
3) الإدارة العامة لمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمحافظة الفيوم، **الدليل الإحصائي 2003**، الجزء الثالث، الفيوم، 2004.
4) جمال حمدان: **شخصية مصر، دراسة في عبقرية المك**ان، الجزء الثالث، عالم الكتاب، القاهرة 1994.
5) حسام الدين جاد الرب: **التنمية السياحية في محافظة الفيوم**، دراسة في جغرافية السياحة، المجلة الجغرافية العربية، العدد 43، السنة 36، الجزء الأول، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، 2004.
6) حسام الدين جاد الرب: **الصناعة التحويلية في محافظة أسيوط، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية، جامعة المنوفية، العدد 15، مارس، مدينة السادات 2007.

obeikan.com

7) حسام الدين جاد الرب، **بعض ملامح الخريطة الصناعية لمحافظة الفيوم**، مجلة مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية، مركز البحوث الجغرافية والكارتوجرافية، جامعة المنوفية، مدينة السادات، مارس 2005.

8) حسام الدين جاد الرب: **صناعة السكر في محافظة قنا، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشيع، العدد 509، السنة 104، القاهرة يناير 2013.

9) حسن صالح فليج: **حركة النقل داخل المدن**، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد 12، مطبعة العاني، بغداد 1981.

10) زين العابدين على صفر : التخطيط الحضري، دار الكتب الوطنية، بنغازي 2004.

11) سلوى محمود عزازي: **مدينة 6 أكتوبر، دراسة في جغرافية الصناعة**، (رسالة ماجستير غير منشورة)، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، الزقازيق 1992.

12) سميحة فوزي، **الصناعة في مدينة العاشر من رمضان**، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، 1994.

13) سيد رمضان سيد عبدالعال: **النشاط الصناعي في محافظة الفيوم، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية**، (رسالة ماجستير غير منشورة) كلية الآداب، جامعة بني سويف، بني سويف 2007.

14) عايدة بشارة: **التوطن الصناعي في الأقليم المصري**، دار النهضة العربية، القاهرة 1962، ص 206.

15) عبدالعظيم أحمد عبدالعظيم، **رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية من منظور جغرافي**، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، الإصدارة التاسعة الملحقة بالعدد 57، الإسكندرية 2007.

16) عبدالفتاح أمام حزين، رحلة العمل اليومية، **دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات**، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، سلسلة ودراسات خاصة، الزقازيق أبريل 1996.

17) عبدالمعطي شاهين عبدالمعطي: **جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة حالة تطبيقية على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى**، المجلة الجغرافية العربية، العدد 48، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية القاهرة 2006.

18) فاروق كامل عز الدين، **جغرافية النقل**، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 2005.

19) فاطمة حسين العبد الرزاق، **وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت، دراسة جغرافية تحليلية**، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 104، السنة 28، الكويت مارس 2002.

20) فتحي محمد أبو عيانة: **جغرافية السكان، أسس و تطبيقات**، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.

21) فتحي محمد أبو عيانة، جغرافية العمران، **دراسة تحليلية للقرية والمدينة**، دار المعرفة الجماعية، الإسكندرية، 1993.

22) ليلي بنت صالح محمد زعزوع: **تقييم مستوى خدمة النقل الجماعي من خلال الاهتمام بمتطلبات المرأة العربية، أنموذج تطبيقي على نقل النساء في المملكة العربية السعودية**، دراسة مقدمة لندوة النقل الجماعي والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 28-2008/4/30.

23) محافظة الفيوم، جامعة القاهرة فرع الفيوم بالتعاون مع مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزارة: **آفاق التنمية في محافظة الفيوم**، الفيوم سبتمبر 1998.

24) محافظة الفيوم، **دليل المستثمر**، الفيوم، أبريل 1996.

25) محمد صدقي علي الغماز، **جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان**، سلسلة دراسات عن الشرق الوسط، رقم 125، القاهرة 1992.

26) محمد فراج حسانين: **مجمع الألمونيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية دراسة في الجغرافيا التطبيقية**، المجلة الجغرافية العربية، العدد 40، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، 2002.

27) محمد محمد الغلبان، **جغرافية رحلة العمل اليومية، دراسة تطبيقية على مصنع غزل طنطا**، مجلة كلية الآداب، جامعة طنطا، العدد السادس، طنطا، 1990.

28) محمد محمود الديب: **المستعمرات الصناعية تخطيطاً وإنشاءً**، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1973.

29) محمد محمود الديب: كيف يختار موقع المشروع الصناعي، دراسة تطبيقية وكمية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1979.

30) محمد مصطفى الغماز: **شبكة الطرق البرية المرصوفة بين المراكز الحضرية بمحافظة الفيوم، دراسة كمية تحليلية**، مجلة بحوث الآداب، جامعة المنوفية، العدد الثالث، شبين الكوم، ديسمبر 1990.

31) محمود محمد سيف، **المواقع الصناعية**، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة 1984.

32) منطقة كوم أوشيم الصناعية، إدارة التخطيط والمتابعة، **بيانات غير منشورة**، سبتمبر 2013.

33) منير بسيوني سالم الهيتي، **جغرافية رحلة العمل اليومية لحركة عمال مصنع سماد طلخا**، مجلة كلية الآداب، جامعة المنوفية، العدد 52، شبين الكوم، يناير 2003.

34) نبيل و. فاينبج: **الهجرة بين النواة ومناطق الأطراف**، سلسلة رسائل جغرافية، العدد 66، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت 1984.

35) يوسف محمود: **دراسة تحليلية لدينامية السكان وأثرها على النمو الاقتصادي في سوريا**، ندوة في الجغرافيا ودورها في جغرافية التنمية، الجزء الأول، المجلس الأعلى لرعاية العلوم والفنون والآداب، اللاذقية 4-6 يونيه 2005.

2-المراجع غير العربية :

1- Barber, G., **Aggregate characteristics of urban travel,** in Hanson, S (ed.) the Geography of Urban transportation, the Guilford, New York 1986.

2- Bartholomew, H., **The Landuse survey in Mayer**, H. Kahn. C.F. , Leading in urban Geography (eds.) Chicago university, Chicago 1975.

3- Dickinson, R.E., **City and Region, A Geographical Interpretation**, London 1966.

4- Garniar, J. B., **Geography of population** , London 1960.

5- Green, H. " **Hinterland Boundaries of New York City and boston in Southern New England**, Economic Geography, XXXI, 1955.

6- Liepmann,K.K, " **The Journey to work: its significance** -6 **for industrial and community life**, Kegan Paul, London. 1953