

إقليم وفود العمالة الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة

د. أحمد عبد الرحمن سيد عبد القادر*

المُلخَص :

تُعد العمالة الصناعية من أهم أركان الصناعة، بل تُمثل حجر الأساس في أي نشاط صناعي، ومن هنا تهتم هذه الدراسة بتناول إقليم وفود العمالة الصناعية إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة بشرق النيل، وذلك من خلال تتبع التطور التاريخي للصناعة بمنطقتي الدراسة، وتحديد نطاقات تزويدها بالعمالة الصناعية.

كما تهتم الدراسة برصد العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية ومدى تأثيرها على العمالة الصناعية الوافدة إلى المدينة، والتي تمثلت في عامل المسافة، إلى جانب وسيلة النقل نفسها، فضلاً عن أثر السوق الحضري على العمالة الصناعية، علاوة على الحوادث، ويُعد عامل الارتباط الأسري من أقوى العوامل تأثيراً على رحلة العمل اليومية، فضلاً عن ظروف عدم الاستقرار في بعض الأحيان.

وتعرض الدراسة لخصائص العمالة الصناعية من حيث تركيبهم النوعي والعمرى والحالة التعليمية والزواجية لهؤلاء العمالة، إلى جانب تحليل خصائص رحلة العمل اليومية نفسها لمعرفة مواطن القوة والضعف لها، وذلك من حيث دراسة وسائل المواصلات المُستخدمة في رحلة العمل اليومية الوافدة إلى منطقة الدراسة، فضلاً عن دراسة الجوانب المكانية والزمنية والحالة النفسية للعمالة الصناعية الوافدة إزاء هذه الرحلة.

وتُختتم الدراسة بعرض للمشكلات التي تُعاني منها العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وإمكانيات حلولها. وانتهى البحث بعرض عدد من النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة.

المقدمة :

يُعد عدد عمال الصناعة أحد المؤشرات المهمة في التعرف على الأهمية الصناعية لأي مدينة، فهناك علاقة وثيقة بين التقدم بصفة عامة وبين ارتفاع نسبة العاملين بالأنشطة غير الزراعية ولا سيما

* مدرس الجغرافيا البشرية بقسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية، كلية الآداب - جامعة بني سويف.

التصنيع^(١)، حيث إن 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 لإنجاز عملهم^(٢).

وتُعد مدينة بني سويف الجديدة هي إحدى مدن الجيل الثاني، وأولى المدن التوأمية الجديدة في وادي النيل والتي أنشئت بالقرار رقم ٦٤٣ لسنة ١٩٨٦م، وتقع على الضفة الشرقية لنهر النيل مقابل مدينة بني سويف عاصمة المحافظة، ويربطهما كوبري عبر هذا النهر، وتبعد مدينة بني سويف الجديدة عن المدينة الأم بنحو ٧ كم، وتتمتع بموقع متميز من الناحية الطبيعية والبيئية، حيث تقع مدينة بني سويف الجديدة على الهامش الصحراوي الشرقي لوادي النيل، والمتمثل في ذلك المنحدر المكون من الحجر الجيري الإيوسيني الذي ينحدر صوب السهل الفيضي، والذي يمتد من أعلى الهامش الغربي لهضبة المعازة حتى هوامش رواسب السهل الفيضي، كما تقع المدينة في منطقة صحراوية ذات إمكانات اقتصادية واعدة، وقريبة من المعمار الفيضي على ارتفاع يتراوح بين ٣٥ - ٥٥ متراً فوق مستوى سطح البحر .

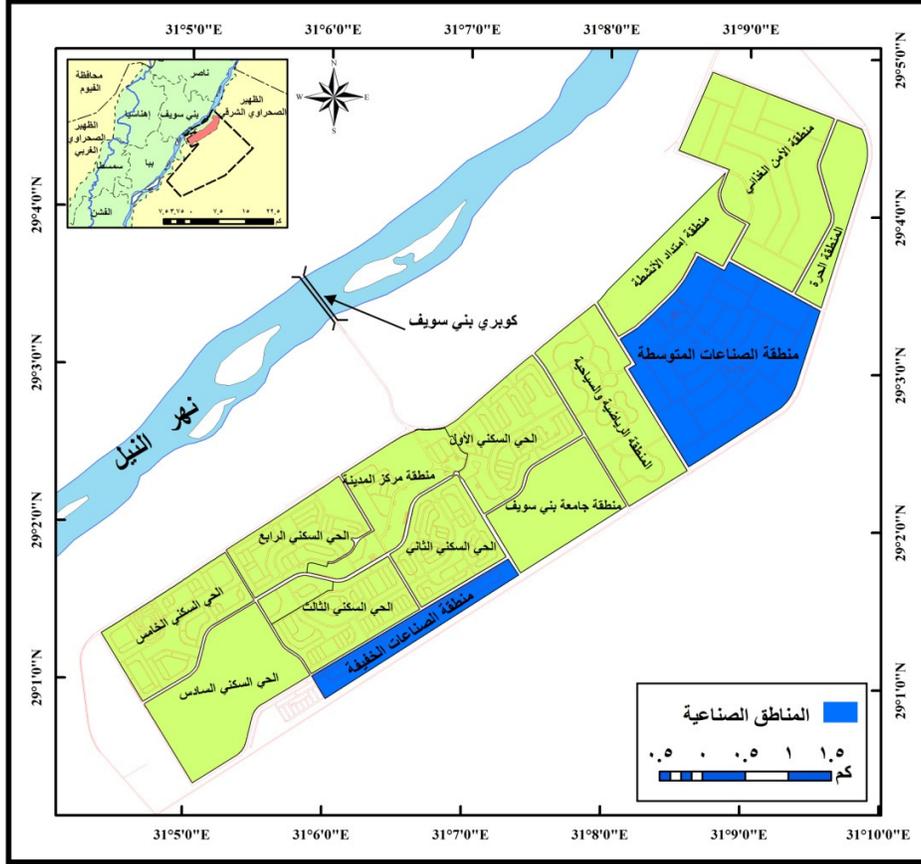
كما أنها تقع في مركز ثقل إقليم شمال الصعيد الذي يضم محافظات (المنيا - بني سويف - الفيوم)، أي أن المدينة تتوسط المسافة بين مدينتي القاهرة والمنيا، حيث تبعد عن مدينة القاهرة بحوالي ١٢٤ كم جنوباً وعن مدينة المنيا بحوالي ١٢٣ كم شمالاً، كما أنها تبعد عن مدينة الفيوم بنحو ٦٢ كم، في حين أنها تبعد عن مدينة الغردقة بالبحر الأحمر بحوالي ١٦٢ كم.

وقد هدف المخطط من إنشائها إلى تشكيل مركز جذب صناعي يعتمد على صناعات جديدة أو توسعات لصناعات قائمة، وتخفيف التكدس السكاني بمدينة بني سويف القديمة، وتوجيه الامتداد العمراني وجذبه نحو شرق النيل، ومن المتوقع أن تستوعب المدينة عقب اكتمالها نحو ١٢٠ ألف نسمة، وتوفر نحو ٣٠ ألف فرصة عمل، وذلك على مساحة إجمالية تبلغ نحو ٣٨٧١٣ فداناً بما يُعادل (١٦٢,٧ كم^٢)، ويشمل تخطيط المدينة على ستة أحياء سكنية، ومنطقة للصناعات الخفيفة

(١) سمير إسماعيل السنباوي، الإقليم الاقتصادي لمدينة السادات باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، الطبعة الأولى، مطابع التوحيد الحديثة، شبين الكوم، ٢٠٠٤، ص ١٣٦.

(٢) محمد فراج حسانين، جمع الألومونيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية : دراسة في الجغرافيا التطبيقية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٠)، السنة (٣٤)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٢، ص

والمتوسطة، ومنطقة للأمن الغذائي، ومنطقة ترفيهية، ومنطقة خاصة للجامعات^(١). وبناءً على ما سبق سوف يتناول هذا البحث بالدراسة لإقليم وفود العمالة الصناعية بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة، شكل (١).



المصدر : هيئة المجتمعات العمرانية والمدن الجديدة ، جهاز تنمية مدينة بني سويف الجديدة ٢٠٠٨ م.

شكل (١) : الموقع الجغرافي لمنطقتي الدراسة بمدينة بني سويف الجديدة.

(١) وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة، المدن الجديدة علامات مضيئة على خريطة مصر، مطابع الأهرام التجارية، قليوب، ١٩٨٩، ص ١٤٤.

الدراسات السابقة :

سبق هذا البحث بعض الدراسات منها الدراسة التي قام بها محمد الغلبان في عام ١٩٩٠م عن جغرافية رحلة العمل اليومية إلى مصنع غزل طنطا^(١)، ثم تلتها دراسة عن جغرافية رحلة العمل اليومية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان عام ١٩٩٢م^(٢)، ودراسة عبد الفتاح حزين عام ١٩٩٦م^(٣) لتسليط الضوء أيضًا على رحلة العمل اليومية تطبيقًا على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات، ودراسة محمد فراج حسانين عن رحلة العمل اليومية مع التطبيق على مجمع الألومونيوم بنجع حمادي عام ٢٠٠٢م^(٤)، وجاءت بعد ذلك دراسة بعنوان جغرافية رحلة العمل اليومية تطبيقًا على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى عام ٢٠٠٦م^(٥)، وتلتها دراسة أخرى لرحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية عام ٢٠٠٧م^(٦)، وأخيرًا كانت هناك دراسة للمتولي السعيد عام ٢٠٠٨م بعنوان القوى العاملة بمصنع الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى^(٧).

- (١) محمد محمد الغلبان، جغرافية رحلة العمل اليومية : دراسة تطبيقية على مصنع غزل طنطا، مجلة كلية الآداب، جامعة طنطا، العدد (٦)، ١٩٩٠.
- (٢) محمد صدقي علي الغماز، جغرافية رحلة العمل اليومية : دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان، مجلة مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط رقم (١٢٥)، ١٩٩٢.
- (٣) عبد الفتاح إمام حزين، رحلة العمل اليومية : دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، دراسات خاصة، إبريل، ١٩٩٦.
- (٤) محمد فراج حسانين، مجمع الألومونيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية : دراسة في الجغرافيا التطبيقية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٠)، السنة (٣٤)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٢.
- (٥) عبد المعطي شاهين عبد المعطي، جغرافية رحلة العمل اليومية : دراسة حالة تطبيقية على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٨)، السنة (٣٨)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٦.
- (٦) عبد العظيم أحمد عبد العظيم، رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية من منظور جغرافي، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد (٥٧)، ٢٠٠٧.
- (٧) المتولي السعيد أحمد، القوى العاملة بمصنع الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى : دراسة جغرافية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٥٢)، السنة (٤٠)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٨.

أهداف الدراسة :

- تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي :
- التعرف على التطور الزمني للنشاط الصناعي بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة.
- تحديد نفوذ إقليم منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بالمدينة.
- رصد العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية، ومدى تأثيرها على العمالة الصناعية.
- تحليل خصائص العمال القائمين برحلة العمل اليومية، وخصائص الرحلة نفسها من أجل معرفة مواطن القوة والضعف لها، وذلك من خلال تحليل الجوانب المكانية والزمنية والنفسية لرحلة العمل اليومية، ومدى تأثيرها على العمالة الصناعية الوافدة بالمدينة.
- رصد المشكلات التي تُواجه العمالة الصناعية الوافدة والإسهام في وضع تصور لحلها من واقع الدراسة الميدانية.

منهج الدراسة وأساليبها :

- من أجل تحقيق أهداف الدراسة سابقة الذكر، تم إتباع مجموعة من المناهج ؛ كان أهمها :
- **منهج شمولية الواقع الجغرافي** : ويُستخدم هذا المنهج بعناصره الثلاث (التوزيع - الربط - السببية) في توظيف المادة العلمية، وذلك من خلال الواقع الجغرافي.
- **المنهج الموضوعي الإقليمي** : حيث يتم من خلاله دراسة موضوع إقليم وفود العمالة الصناعية في إقليم محدد وهو مدينة بني سويف الجديدة.
- **منهج التحليل المكاني** : ويُستخدم في تفسير التنظيم المكاني للظاهرة الجغرافية، ومدى توافقها مع اللاندسكيب العمراني والبيئي.
- **المنهج التطبيقي النفعي** : حيث تم إتباعه في دراسة المشكلات التي تُعاني منها العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة، في محاولة لوضع الحلول المقترحة لحلها.

أما عن الأساليب التي اعتمدت عليها الدراسة : فقد شملت (الأسلوب الكمي) هو أحد الأساليب المُتبعة في تحليل البيانات الإحصائية . ثم (الأسلوب الكارتوجرافي) حيث يتم من خلاله تمثيل الإحصاءات كارتوجرافياً في صورة خرائط ورسوم بيانية مناسبة . وأخيراً (أسلوب الدراسة الميدانية) التي تمت خلال فترات متكررة وذلك عام ٢٠١٥م، والتي مثلت المصدر الأساسي الذي اعتمدت عليه هذه الدراسة، وقد بدأت على هيئة دراسة ميدانية استطلاعية مبدئية ومن خلالها تمت مقابلات مع بعض المسؤولين عن المصانع والشركات الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة، مع

حصر شامل لأسماء المصانع والشركات الصناعية في كل القطاعات الصناعية بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بالمدينة، حيث ضمت منطقة الصناعات الخفيفة ٧٧ منشأة صناعية عام ٢٠١٥م وهو ما يُشكل ٨٥,٦% من إجمالي عدد المنشآت الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة خلال العام نفسه والبالغة ٩٠ منشأة صناعية، في حين شملت منطقة الصناعات المتوسطة على ١٣ منشأة صناعية خلال العام نفسه، وهو ما يُعادل ١٤,٤% من جملة المنشآت الصناعية بالمدينة.

وجاءت بعد ذلك الدراسة الميدانية التفصيلية خلال شهر نوفمبر عام ٢٠١٥م ؛ والتي اشتملت على تطبيق استمارة الاستبيان والبالغ عددها ٢٨٠ استمارة وهو ما يُمثل ٥% تقريباً من جملة العمالة الصناعية بالمدينة والبالغة ٥٦٥٤ عاملاً، وذلك على عينة عشوائية تم اختيارها من خمس منشآت صناعية بمدينة بني سويف الجديدة، اثنان منهم بمنطقة الصناعات الخفيفة وهم (الشركة الفرنسية لإنتاج البورسلين - شركة الحُسين للصناعات البلاستيكية) صورة (١)، (٢) بالملحق (٣)، وثلاث منشآت صناعية أُخرى بمنطقة الصناعات المتوسطة وهم (شركة كريستال لصناعة القميص - مصنع ملابس جاهزة [السويسرية للملابس القطنية] - مصنع كاميجيت لصناعة الملابس الجاهزة) صورة (٣)، (٤)، (٥) بالملحق (٣)، وقد شملت العينة العشوائية جميع الفئات المهنية الصناعية، حيث بلغ عدد المبحوثين من المهن الصناعية الإدارية نحو ٦٨ استمارة وهو ما يُعادل ٢٤,٣% من جملة عينة الدراسة، وفي المقابل بلغ عدد استمارات العينة المختارة من المهن الفنية نحو ١٠٢ استمارة وهو ما يُشكل ٣٦,٤%، وفي الجانب بلغ عدد المبحوثين من المهن الصناعية العادية ١١٠ عاملاً ونسبة ٣٩,٣% من إجمالي عدد استمارات عينة الدراسة المطبقة على العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة عام ٢٠١٥م.

ويتناول البحث دراسة تطور الصناعة في مدينة بني سويف الجديدة خلال الفترة (١٩٩٢ - ٢٠١٤م)، ونطاقات التوريد بالعمالة الصناعية لمنطقة الدراسة، ثم دراسة العوامل المؤثرة في رحلة العمل وخصائص العمالة الصناعية الوافدة، وتحليل خصائص الرحلة نفسها، وأخيرًا المشكلات التي تُعاني منها العمالة الصناعية الوافدة إلى مدينة بني سويف الجديدة وإمكانيات حلها.

أولاً - تطور الصناعة في مدينة بني سويف الجديدة :

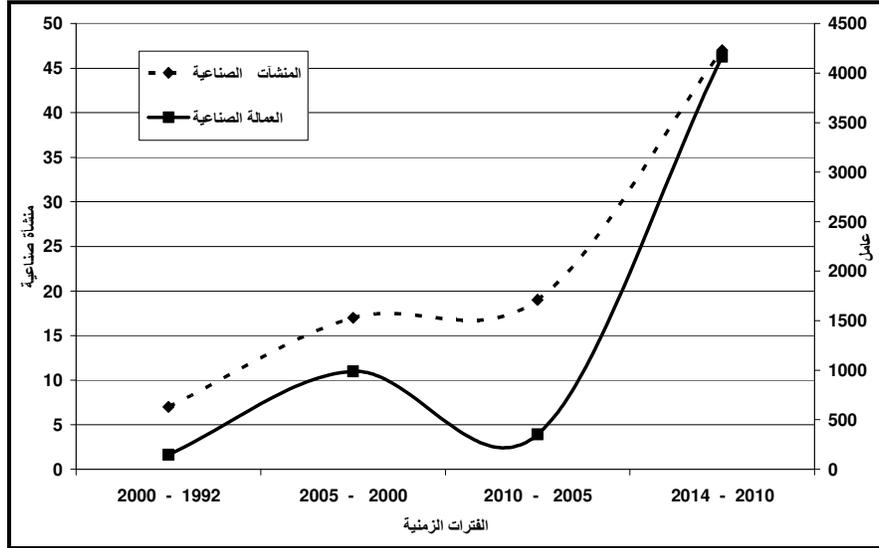
يُمكن التعرف على التطور الصناعي بمدينة بني سويف الجديدة، وذلك من خلال الجدول (١) والشكل (٢) واللذين يوضحان تطور المنشآت والعمالة الصناعية في مدينة بني سويف الجديدة خلال الفترة (١٩٩٢-٢٠١٤م).

جدول (١) : تطور المنشآت والعمالة الصناعية في مدينة بني سويف الجديدة
خلال الفترة (١٩٩٢-٢٠١٤م).

الفترة	المنشآت الصناعية*	(%)	العمالة	(%)
١٩٩٢-٢٠٠٠	٧	٧,٨	١٤٨	٢,٦
٢٠٠٠-٢٠٠٥	١٧	١٨,٩	٩٨٨	١٧,٥
٢٠٠٥-٢٠١٠	١٩	٢١,١	٣٥١	٦,٢
٢٠١٠-٢٠١٤	٤٧	٢١,١	٤١٦٧	٧٣,٧
جملة	٩٠	١٠٠	٥٦٥٤	١٠٠

المصدر:

- وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، جهاز مدينة بني سويف الجديدة، إدارة التراخيص، بيانات غير منشورة، ٢٠١٥م.
- مديرية القوى العاملة والهجرة ببني سويف، منطقة القوى العاملة ببني سويف، مكتب عمل شرق النيل، بيانات غير منشورة، ٢٠١٥م.
- * تشمل منطقة الصناعات الخفيفة والمتوسطة.



شكل (٢) : تطور المنشآت والعمالة الصناعية في مدينة بني سويف الجديدة
خلال الفترة (١٩٩٢-٢٠١٤م).

ويُستنتج من الجدول والشكل السابقين ما يلي :

بلغ عدد المنشآت الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة عام ٢٠١٤ م نحو ٩٠ منشأة، وقد ضمت هذه المنشآت ٥٦٥٤ عاملاً خلال العام نفسه، وتتقسم المنشآت الصناعية بالمدينة إلى منطقتين؛ الأولى حُصصت لمنطقة الصناعات الخفيفة وقد بلغ عدد المنشآت الصناعية بها ٧٧ منشأة لتشكّل ٨٥,٦% من إجمالي عدد المنشآت الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة، وبطاقة عمالية بلغت ٢٦٥٢ عاملاً أي بنسبة ٤٦,٩% من جملة العمالة بالمدينة، أما المنطقة الصناعية الثانية فقد حُصصت للصناعات المتوسطة وبلغ عدد المنشآت الصناعية بها ١٣ منشأة فقط وبنسبة ١٤,٤% من جملة المنشآت الصناعية بالمدينة، في حين استحوذت هذه المنطقة على عدد كبير من العمالة بلغ ٣٠٠٢ عاملاً، ليشكل ٥٣,١% من إجمالي عدد العمالة بالمدينة، أما عن تطور عدد المنشآت والعمالة الصناعية ونسبتهما بمدينة بني سويف الجديدة خلال الفترة (١٩٩٢-٢٠١٤) فيمكن عرضه على النحو التالي.

- بلغ عدد المنشآت الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة خلال العقد الأخير من القرن العشرين للفترة الزمنية (١٩٩٢-٢٠٠٠) نحو ٧ منشآت فقط، وبطاقة عمالية ١٤٨ عاملاً خلال الفترة نفسها، ويُعزى ذلك بالطبع إلى حداثة إنشاء مدينة بني سويف الجديدة، حيث صدر قرار بإنشائها عام ١٩٨٦ م.
- في حين تم إضافة ١٧ منشأة صناعية أخرى بالمدينة وذلك خلال الفترة (٢٠٠٠-٢٠٠٥) وهو ما يُمثل ١٨,٩% من إجمالي عدد المنشآت الصناعية بالمدينة، ليصبح إجمالي عددها عام ٢٠٠٥ م نحو ٢٤ منشأة، أما فيما يخص عدد العمال خلال هذه الفترة فقد بلغ عددهم ٩٨٨ عاملاً وهو ما يُشكل ١٧,٥% من جملة عدد العمالة الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة.
- أضيف ١٩ منشأة صناعية بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٠٥) وبنسبة سجلت ٢١,١% من جملة المنشآت الصناعية بها، ليلغ جملة المنشآت الصناعية بالمدينة ٤٣ منشأة عام ٢٠١٠ م، وعلى الجانب الآخر سجلت نسبة الأيدي العاملة ٦,٢% فقط خلال هذه الفترة، على الرغم من الزيادة في عدد المصانع والشركات الصناعية، ويمكن إرجاع ذلك إلى سياسة الخصخصة التي كانت تتبعها الدولة، والتي نجم عنها عدم إلحاق الكثير من العمالة لسوق العمل، فضلاً عن تصريح الكثير منهم خارج العمل.
- اختلفت الصورة خلال الفترة الزمنية (٢٠١٠-٢٠١٤)، حيث تم تشغيل ٤٧ منشأة صناعية إضافية بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة، أي بما يعادل

٥٢,٢% من إجمالي المنشآت الصناعية بها، وازدياد بلغت نسبتها ٤٧,٤% عن الفترة (٢٠٠٥-٢٠١٠)، مما يعني تشغيل أكثر من نصف عدد المنشآت الصناعية بالمدينة خلال أربع سنوات فقط، وبالمثل تزايد عدد العمالة الصناعية المضافة إلى سوق العمل بمنطقة الصناعات الخفيفة والمتوسطة بالمدينة خلال هذه الفترة بنحو ٤١٦٧ عاملاً، بما يعادل ٧٣,٧% من جملة عدد العمالة خلال الفترة (١٩٩٢-٢٠١٤)، وبنسبة زيادة سجلت ١١٨٧,٢% عن الفترة الزمنية السابقة، ويرجع ذلك بالطبع إلى تأثير ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١م وما تبعها من تغير في السياسة المتبعة في تراخيص المنشآت الصناعية، مما أدى إلى البدء في تشغيل عدد كبير من المصانع والشركات الصناعية سواء كانت منشآت صناعية جديدة أو كانت منشآت مغلقة، وبالتبعية زيادة الطلب على العمالة الصناعية، فضلاً عن عودة بعض من العمالة التي تم الاستغناء عنهم من قبل.

ثانياً - نطاقات التزويد بالعمالة :

أمكن تقسيم نطاقات تزويد العمالة الصناعية بمنطقة الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة إلى ثلاثة نطاقات جغرافية واضحة وفقاً لعينة الدراسة، وذلك بناءً على بيانات الملحق (٢) والشكل (٣)، وذلك على النحو التالي :

- **النطاق الأول (نطاق داخل مركز بني سويف):** يُسهم مركز بني سويف وحده بنسبة ٧٠% من إجمالي عدد العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م، وذلك للقرب النسبي له، ومن ثم أثر عامل القرب الجغرافي في ذلك كما هو واضح من الشكل (٣)، حيث لا تتعدى أبعد مسافة لحدوده الإدارية عن منطقة الدراسة بنحو ٢٥ كم.

أما عن توزيع هذه النسبة على الحدود الإدارية لمركز بني سويف فنجدتها تتباين وبصورة واضحة من منطقة لأخرى، حيث تصدرت مدينة بني سويف عاصمة المحافظة وحدها المرتبة الأولى وبنسبة تقترب من خمس (١٩,٣%) العمالة الصناعية الوافدة طبقاً لعينة الدراسة، تليها مدينة بني سويف الجديدة وبنسبة العُشر، في حين جاءت قرية بني سليمان الشرقية في المرتبة الثالثة وبنسبة ٩,٣%، ويُعزى ذلك إلى القرب الجغرافي من المدينة، وفي المقابل تتراوح النسبة بين ٣,٢-٤,٠% في بقية الحدود الإدارية لمركز بني سويف.

- **النطاق الثاني (نطاق خارج المركز وداخل محافظة بني سويف):** شكلت نسبة هذا النطاق ٢٧,٩% من إجمالي العمالة الصناعية الوافدة إلى مدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة

عام ٢٠١٥م، وتتوزع هذه النسبة وبصورة متباينة على باقي مراكز محافظة بني سويف كما هو واضح من الشكل (٣)، ليتصدرها مركز بيا بنسبة ١٢,١%، في حين سجلت النسبة ٩,٣% في مركز ناصر، مما يعني أن المركزين السابقين يشكلان معاً نسبة ٢١,٤% من إجمالي عدد العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م، أما عن النسبة المتبقية فتتوزع بين بقية مراكز محافظة بني سويف بنسبة ٢,٩-٢,١% - ١,٤-٠,٤% داخل مراكز الواسطى وسمسطا وإهناسيا والفسن على الترتيب.

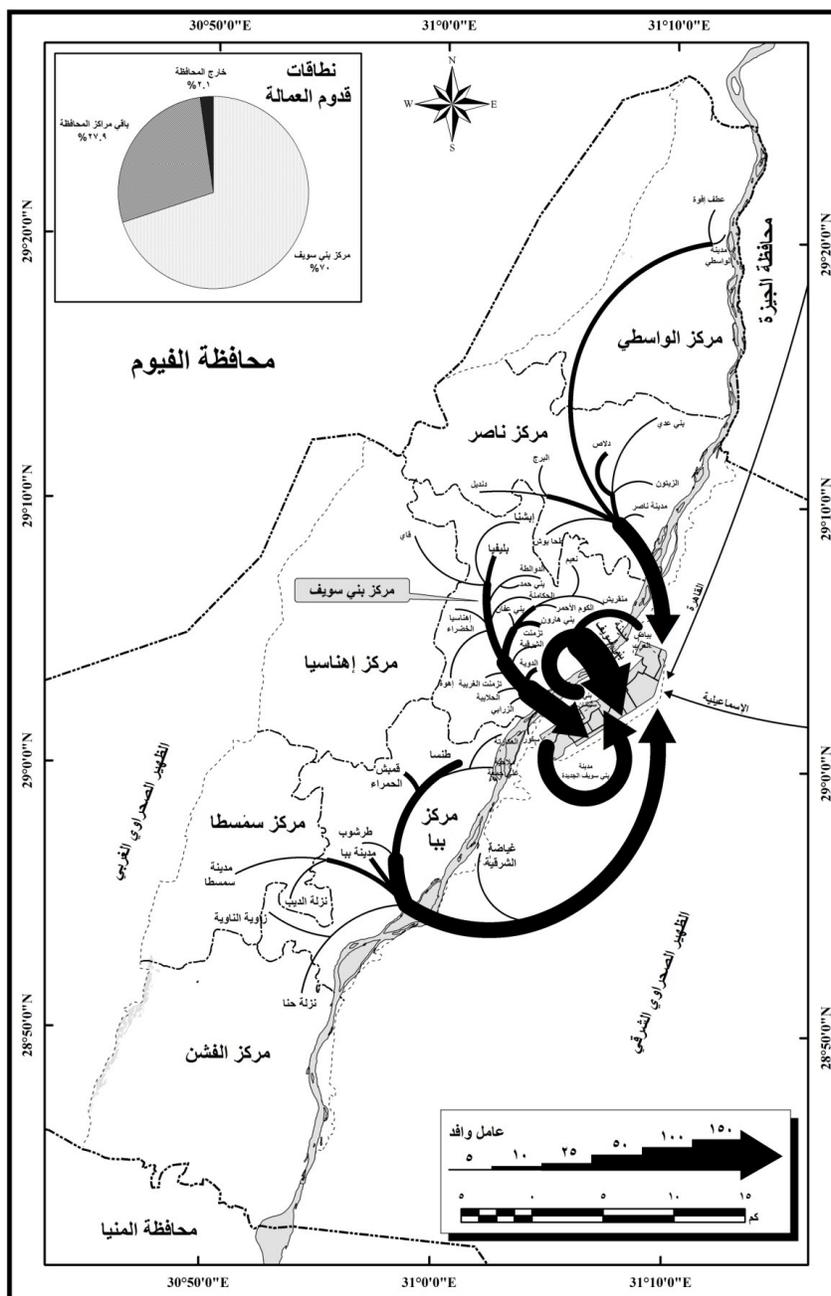
- **النطاق الثالث (نطاق خارج المحافظة):** انخفضت نسبة العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة داخل هذا النطاق لتشكّل ٢,١% فقط، ويرجع ذلك بلا شك إلى عامل المسافة من جانب، فضلاً إلى عدم توفير إغراءات وخدمات كافية لجذب العمالة الصناعية من جانب آخر، وتوزعت هذه النسبة على محافظتين فقط وهما القاهرة والإسماعيلية ١,٤-٠,٧% للمحافظتين على الترتيب، وتتمثل هذه النسبة في مهندسين الجودة بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بالمدينة، وذلك طبقاً للاستبيان.

ثالثاً - العوامل المؤثرة في رحلة العمل :

يرى كيت لييمان (Liepman, K.) أن رحلة العمل اليومية ما هي إلا صورة من حركات المد والجزر البشري، إذ يُغادر آلاف العمال منازلهم للعمل في مدينة أخرى، قد تكون قريبة أو بعيدة ثم يعودون عقب انتهاء عملهم، كما أنها صورة من صور التفاعل المكاني بين المدينة وضواحيها، أو بين المدينة وإقليمها، فهي تتم على مستويات متباينة، إما على مستوى محلي أي على مستوى مدينة واحدة أو على مستوى إقليمي^(١).

ومن واقع استمارات الاستبيان نستطيع أن نجمل العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية للعمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م، وذلك على النحو التالي:

(1) Liepman, K., The journey to work, Its significance for industrial and community life, London, Kegan Paul, 1963, p. 126.



شكل (٣) : تيارات وفود العمالة الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

(١) المسافة :

تُعد المسافة التي تفصل بين محل إقامة العامل ومكان عمله من العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية، فكلما قلت المسافة بينهما زادت الرحلات ويحدث العكس في المسافات البعيدة، وقد تبين من عينة الدراسة وفقاً لاستمارات الاستبيان أن نسبة العمالة الصناعية التي لا تقطع مسافة مكانية لا تتعدى ٢٠ كم فقط قد سجلت ٥٧,٨% من جملة عينة الدراسة مما شجع ذلك على القيام برحلة العمل اليومية، في حين جاءت نسبة العمالة التي تقطع مسافة أكثر من ٢٠ كم نحو ٤٢,٢% من إجمالي العينة، مما يؤكد على أن هناك علاقة عكسية بين طول المسافة ورحلة العمل اليومية.

(٢) وسائل النقل :

تُعد وسائل النقل عاملاً مهماً من العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية للعمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة، حيث يُعد توافرها من الأسباب التي تعمل على القيام برحلة العمل اليومية سواء تم ذلك عن طريق صاحب المنشأة الصناعية، أو عن طريق العامل نفسه، حيث يخدم رحلة العمل اليومية إلى مدينة بني سويف الجديدة شبكة جيدة من الطرق المرصوفة والتي ساعدت بدورها على تفعيل حركة رحلة العمل اليومية إلى المدينة واتساع مجالها، وفي الوقت نفسه ومن خلال تطبيق استمارات الاستبيان اتضح أن هناك عمالة صناعية تستخدم أكثر من وسيلة للمواصلات، مما يؤدي ذلك إلى الإجهاد الذي يصيب العامل نتيجة هذه الرحلة الشاقة، وقد ينعكس عليه ذاتياً وعلى قدرته الإنتاجية، فضلاً عن الضغط العصبي الناتج عن الخوف من الوصول إلى العمل متأخراً، مما يؤثر ذلك بدوره على رحلة العمل اليومية ويقلل من القيام بها نتيجة الآثار السلبية الناتجة عنها.

(٣) السوق الحضري :

يُعتبر السوق الحضري من العوامل المؤثرة أيضاً على رحلة العمل اليومية للعمالة الصناعية الوافدة إلى مدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة، ويتمثل ذلك في قيام بعض العمالة بالتسوق شبه اليومي وخاصة من أسواق مدينة بني سويف عاصمة المحافظة بغرب النيل، وذلك في طريق عودتهم من العمل بعد انتهاء وردية العمل، لما يتوفر من سلع وخدمات لم تتوفر في منطقة إقامة العامل، وبالتبعية يؤدي ذلك إلى طول المدة الزمنية التي تستغرقها رحلة العمل اليومية، وخاصة في رحلة الإياب.

٤) الحوادث :

للحوادث أثرها الواضح على رحلة العمل اليومية للعمال الصناعية الوافدة إلى مدينة بني سويف الجديدة، وخاصة في فصل الشتاء نظراً لسوء الأحوال الجوية والتي ينتج عنها تكاثر الشبورة والأمطار بصفة متكررة وخاصة في الصباح، فضلاً عن الازدحام الناتج عن الكثافة المرورية نتيجة ارتفاع كثافة السيارات على الطرق المؤدية إلى منطقة الدراسة وبصفة خاصة في فترتي الذروة الصباحية والمسائية، مما ينتج عنه الكثير من الحوادث وبالتالي حدوث تأخير عن مواعيد الذهاب والإياب من وإلى المسكن ومكان العمل، إلى جانب وجود الكوبري العلوي الوحيد الذي يربط مدينة بني سويف الجديدة بشرق النيل بالمدينة الأم عاصمة المحافظة، مما يؤدي إلى شلل تام في الحركة وذلك في حالة وجود حوادث أعلى الكوبري، وبالتبعية تأخير عن العمل قد يمتد إلى أكثر من ساعة، مما يترتب عليه خصم من مرتب العامل، فضلاً عن الضغط العصبي الذي يتعرض له.

٥) اعتبارات شخصية (الارتباط الأسري):

تشكل الروابط الأسرية مظهرًا اجتماعيًا تميز به المجتمع المصري، ومن ثم يدفع ذلك الكثير من العمالة الصناعية للبحث عن فرصة عمل قريبة من موطن الأسرة، مما يساعد ذلك على تماسك الأسرة وعدم تفككها، فإذا لم تتوفر هذه الفرصة فيلجأ العامل إلى القيام برحلة عمل يومية من محل الإقامة الدائم إلى مكان العمل على الرغم من الصعوبات التي قد يتعرض لها العامل من هذه الرحلة اليومية، وبالمثل قد يرفض العامل فرصة عمل قد تكون مناسبة له نظراً لهذه الاعتبارات التي قد تقف عائقاً أمام العمل في بعض الأحيان.

٦) ظروف عدم الاستقرار :

للإرهاب والاضطرابات السياسية^(١) أثر مباشر على رحلة العمل اليومية للعمال الصناعية الوافدة إلى مدينة بني سويف الجديدة، مما يؤثر سلباً على القيام برحلة العمل نظراً للخوف من التعرض لبعض الحوادث الإرهابية نتيجة الانفلات الأمني في بعض الأوقات، والذي يتولد عنه الكثير من حالات السرقة والتهديدات المتكررة للعمال الصناعية وخاصة في الفترة المسائية بعد انتهاء وقت العمل وأثناء العودة إلى مكان الإقامة، وهو ما أكده العمال أنفسهم من خلال تطبيق استمارات الاستبيان لعينة الدراسة، وبالنظر إلى الظروف التي مرت بها البلاد فقد أدى ذلك إلى —
(١) والمتمثلة في ثورتي ٢٥ يناير عام ٢٠١١م و ٣٠ يونيو عام ٢٠١٣م.

انتشار الكثير من العمليات الإرهابية المباشرة وغير المباشرة وكان من نتائجها الركود الواضح للاقتصاد المصري، ومن ثم غلق جزئي أو كلي للمنشآت الصناعية، وبالتالي تعطل أو توقف دائم لرحلة العمل اليومية.

رابعاً - خصائص العمالة الوافدة :

سوف يتم تناول خصائص العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة من حيث التركيب النوعي والعمري، إلى جانب الحالة التعليمية لهم، إضافة إلى حالتهم الزوجية ومتوسط حجم أسرهم، وذلك على النحو التالي :

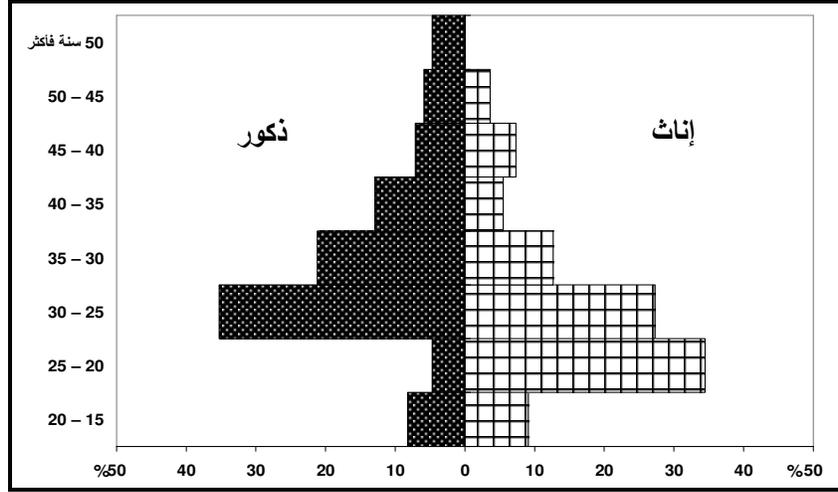
(١) التركيب النوعي والعمري :

يُمكن التعرف على التركيب النوعي والعمري للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الفئات العمرية (١٥ سنة فأكثر) بالعينة عام ٢٠١٥ م، وذلك من خلال الجدول (٢) والشكل (٤).

جدول (٢) : التركيب النوعي والعمري للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الفئات العمرية (١٥ سنة فأكثر) بالعينة عام ٢٠١٥ م.

الفئات العمرية	ذكور		إناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
١٥ - ٢٠	١٤	٨,٢	١٠	٩,١	٢٤	٨,٦
٢٠ - ٢٥	٨	٤,٧	٣٨	٣٤,٥	٤٦	١٦,٥
٢٥ - ٣٠	٦٠	٣٥,٣	٣٠	٢٧,٣	٩٠	٣٢,١
٣٠ - ٣٥	٣٦	٢١,٢	١٤	١٢,٧	٥٠	١٧,٩
٣٥ - ٤٠	٢٢	١٢,٩	٦	٥,٥	٢٨	١٠
٤٠ - ٤٥	١٢	٧,١	٨	٧,٣	٢٠	٧,١
٤٥ - ٥٠	١٠	٥,٩	٤	٣,٦	١٤	٥
٥٠ سنة فأكثر	٨	٤,٧	-	-	٨	٢,٨
الإجمالي	١٧٠	٦٠,٧	١١٠	٣٩,٣	٢٨٠	١٠٠

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥ م.



شكل (٤) : التركيب النوعي والعمرى للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الفئات العمرية (١٥ سنة فأكثر) بالعينة عام ٢٠١٥م.

ويُستنتج من الجدول والشكل السابقين ما يلي :

- بلغ عدد الذكور بالعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بعينة الدراسة عام ٢٠١٥م نحو ١٧٠ ذكراً بما يعادل ٦٠,٧% من جملة عددهم البالغة ٢٨٠ فرداً، في المقابل بلغ عدد الإناث ١١٠ أنثى لتشكلن ٣٩,٣% من إجمالي عدد عينة الدراسة خلال العام نفسه، ويُعزى ارتفاع نسبة الذكور عن الإناث للعمالة الصناعية الوافدة بمنطقة الدراسة إلى طبيعة العمل بالمصانع والشركات الصناعية بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة والتي تُناسب الذكور عن الإناث إلى حد ما، فضلاً عن طول المسافة بين محل السكن ومكان العمل في أغلب الأحيان، وبناءً على ذلك فقد سجلت النسبة النوعية للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة ١٥٤,٥ ذكر / ١٠٠ أنثى ، وبحساب الفجوة النوعية (Gender Gap)^(١) والتي سجلت

الذكور - الإناث

$$(١) \text{ الفجوة النوعية} = \frac{\text{الذكور}}{\text{الإناث}} \times ١٠٠$$

الذكور

للاستزادة انظر: عزة عبد العزيز سليمان وآخرون، الفجوة النوعية لقوة العمل في محافظات مصر وتطورها خلال الفترة (١٩٨٦-١٩٩٦)، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، العدد (١٣٠)، معهد التخطيط القومي، القاهرة، يناير، ٢٠٠٠، ص ١١.

٣٥,٣% فقط للذكور، وهذا في حد ذاته يدل على مشاركة الإناث بالعمل بمنطقة الدراسة، وخاصة في المنشآت الصناعية المتخصصة في الملابس الجاهزة والتي تتطلب عاملة صناعية من الإناث أكثر من الذكور.

• أما فيما يخص التركيب العمري للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الفئات العمرية (١٥ سنة فأكثر) وفقاً للعينة، فقد سجلت الفئة العمرية (٢٥-٣٠ سنة) نسبة ٣٢,١% من جملة عينة الدراسة، وتختلف هذه النسبة بين الذكور عن الإناث لتسجل ارتفاعاً عن المتوسط العام وذلك للذكور ونسبة ٣٥,٣%، أما الإناث فقد سجلت نسبتهن ٢٧,٣% فقط بهذه الفئة العمرية، تلتها في الترتيب الفئة العمرية (٣٥-٣٠ سنة) بنسبة ١٧,٩%، وتتباين هذه النسبة بين الذكور عن الإناث لتسجل (٢١,٢-١٢,٧%) على الترتيب، في حين جاءت في المرتبة الثالثة الفئة العمرية (٢٠-٢٥ سنة) بنسبة ١٦,٥%، وتتباين هذه النسبة وبشكل ملحوظ بين الذكور والإناث لتسجل ٤,٧% فقط للذكور في المقابل سجلت النسبة ارتفاعاً عن المتوسط العام للإناث ٣٤,٥%، ويُعزى ذلك إلى ارتباط الذكور في هذه الفئة العمرية بالتجنيد من جانب، واستكمال مراحلهم التعليمية من جانب آخر، مما يعني أن ثلثي (٦٦,٥%) العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة تتراوح أعمارهم من (٢٠-٣٥ سنة)، ويمكن إرجاع ذلك لسببين؛ الأول حداثة إنشاء المنشآت الصناعية والتي تتوافق مع الفئات العمرية السابقة، أما السبب الثاني فيمكن إرجاعه إلى إدارة هذه المنشآت والتي تشترط على التعينات بها من الفئات العمرية من الشباب، والتي يناسبها الكثير من القطاعات الصناعية بمنطقة الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة.

• لا تتعدى نسبة أي من الفئات العمرية الأخرى عن ١٠% من جملة العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة للفئات العمرية (١٥ سنة فأكثر) وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م، حيث يكون طبيعة العمل بهذه الفئات في العمل الإداري في أغلب الأحيان، فضلاً عن عمل بعضهم في الإشراف الفني.

(٢) الحالة التعليمية :

يُعد التعليم أحد أهم أهداف برامج التنمية البشرية، إذ بواسطته يتم تنمية الثقافات الضرورية لدى المجتمع من أجل تنمية الإنتاج وتحسين جودة الحياة وإعداد الكوادر البشرية اللازمة لهذا

الغرض^(١)، كما أن المستوى التعليمي يُسهم بدور مهم في تحديد نوعية النشاط الذي يزاوله الفرد، هذا بالإضافة إلى أنه يفيد في التنبؤ بالاتجاهات التعليمية في المستقبل^(٢).

ويمكن التعرف على التوزيع العددي والنسبي للعمالة الصناعية الوافدة بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الحالة التعليمية بالعينة عام ٢٠١٥م، وذلك من خلال الجدول (٣) والشكل (٥).

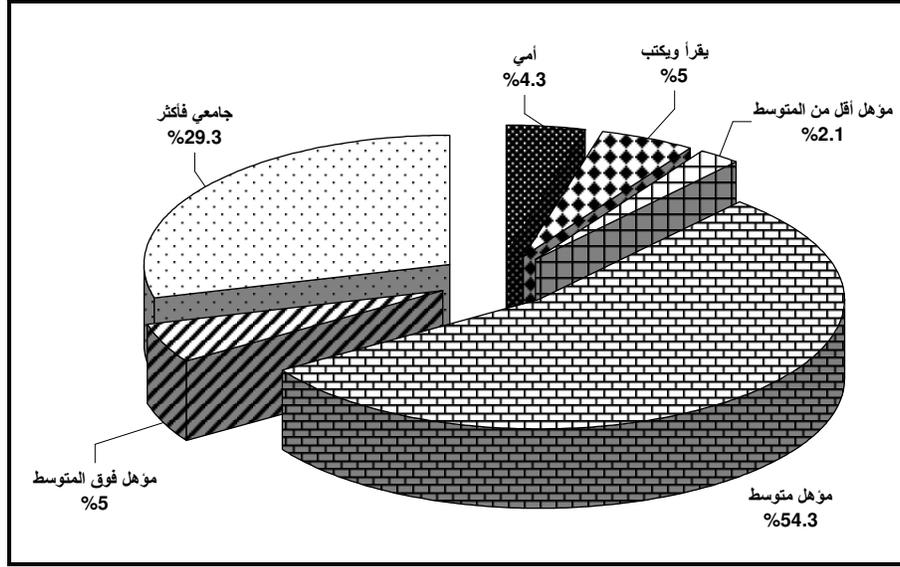
جدول (٣) : التوزيع العددي والنسبي للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الحالة التعليمية بالعينة عام ٢٠١٥م.

الحالة التعليمية	ذكور		إناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
أمي	٨	٤,٦	٤	٣,٨	١٢	٤,٣
يقرأ ويكتب	١٢	٦,٩	٢	١,٩	١٤	٥
مؤهل أقل من المتوسط	٤	٢,٣	٢	١,٩	٦	٢,١
مؤهل متوسط	٨٤	٤٨,٣	٦٨	٦٤,١	١٥٢	٥٤,٣
مؤهل فوق المتوسط	٦	٣,٤	٨	٧,٥	١٤	٥
جامعي فأكثر	٦٠	٣٤,٥	٢٢	٢٠,٨	٨٢	٢٩,٣
الإجمالي	١٧٤	١٠٠	١٠٦	١٠٠	٢٨٠	١٠٠

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.

(١) فتحي محمد مصيلحي خطاب، المنوفية طاقات بشرية متجددة وسقوف تنمية متغيرة، الطبعة الثانية، مطابع جامعة المنوفية، ٢٠٠٣، ص ٤٧٧.

(٢) أحمد عبد الرحمن سيد عبد القادر، جودة الحياة الحضرية في مدينة الجيزة : دراسة في جغرافية المدن، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بني سويف، ٢٠١٣، ص ٣٤.



شكل (٥) : التوزيع النسبي للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الحالة التعليمية بالعينة عام ٢٠١٥م.

ويُستنتج من الجدول والشكل السابقين ما يلي :

- بلغت نسبة الحاصلين على المؤهلات المتوسطة ٥٤,٣% من جملة عينة الدراسة للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الحالة التعليمية، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٤٨,٣% فقط بالنسبة للذكور، ويرجع ذلك إلى أن السكان في هذه الفئة العمرية من الذكور والحاصلين على المؤهلات المتوسطة يسعون إلى الطلب عن أعمال أُخري يكون العائد المادي مجزي لهم، وخاصة تدني المرتبات بصفة عامة بمنطقة الدراسة، وعلى الجانب الآخر ارتفعت نسبة الإناث الحاصلات على المؤهلات المتوسطة لتسجل ٦٤,١%، وربما يرجع السبب في ذلك إلى ملائمة الكثير من الأعمال للإناث عن الذكور وخاصة للأعمال النسيجية بالمصانع والشركات الصناعية المتخصصة في إنتاج الملابس الجاهزة بمنطقة الدراسة كما هو واضح من الصور (٦)، (٧)، (٨) بالملحق (٣).
- جاءت فئة الحاصلين على المؤهلات الجامعية فأكثر في المرتبة الثانية وبنسبة ٢٩,٣% من جملة عينة الدراسة عام ٢٠١٥م، وتباينت نسبتها بين الذكور عن الإناث، لتسجل ارتفاعاً عن المتوسط العام للذكور وبنسبة ٣٤,٥% وهؤلاء يعملون في الوظائف الإدارية والرقابية وهندسة

الصيانة والحسابات، في حين سجلت نسبة الإناث داخل هذه الفئة ٢٠,٧% فقط لعدم ملائمة بعض الأعمال لهن.

- مما سبق يتضح أن أكثر من أربعة أخماس (٨٣,٦%) عينة الدراسة ذات مؤهلات تعليمية تتدرج تحت المؤهلات المتوسطة والجامعية فأكثر فقط، أما النسبة المتبقية والبالغة ١٦,٤% من عينة الدراسة للعمالة الصناعية الوافدة حسب الحالة التعليمية بمدينة بني سويف الجديدة فتضم بقية الفئات التعليمية الأخرى، لتسجل ٥% لكل من المؤهلات التعليمية فوق المتوسطة والعمال الذين يقرأون ويكتبون، في حين سجلت نسبة العمال الأميين ٤,٣% فقط من جملة العينة، ويُعزى ذلك إلى زيادة الطلب على العمل من حملة المؤهلات المتوسطة والعليا وخاصة حديثي التخرج.

٣) الحالة الزوجية وحجم الأسرة :

تُعد الحالة الزوجية من الخصائص الأساسية للسكان، وتُعتبر على قدر كبير من الأهمية، لارتباطها المباشر بالخصوبة والنمو السكاني من ناحية، وكذلك بالتركيب السكاني من ناحية أخرى، كما يعكس دراستها ظروف المجتمع الاقتصادية والاجتماعية^(١)، كما أن متوسط حجم الأسرة من المؤشرات المهمة لكونه يرتبط في معظم الأحيان بالفوارق الاجتماعية والاقتصادية بين الأسر، إذ إن كثير من الأسر كبيرة الحجم تكون أكثر فقراً، وبالتالي فإن حجم الأسرة يُؤثر على الرفاهية العامة لأفرادها^(٢).

ويوضح الجدول التالي التوزيع العددي والنسبي للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة حسب الحالة الزوجية بالعينة عام ٢٠١٥ م، ويستنتج منه ما يلي :

(١) المتولي السعيد أحمد، التغير في التركيب السكاني في محافظة أسيوط خلال الربع الأخير من القرن العشرين، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٨)، السنة (٣٨)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٣٩٠.

(٢) فتحى الحسيني خليل، دراسة مقارنة لمستويات المعيشة في بعض الأقاليم التخطيطية، مذكرة خارجية رقم ١٤٣٠، معهد التخطيط القومي، القاهرة، نوفمبر ١٩٨٦، ص ٢٨.

جدول (٤) : التوزيع العددي والنسبي للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة

حسب الحالة الزوجية بالعينة عام ٢٠١٥م.

جملة	إناث		ذكور		الحالة الزوجية
	عدد	%	عدد	%	
	١٠٢	٤٧,٣	٥٢	٢٩,٤	لم يسبق لهم الزواج
	١٧٨	٥٢,٧	٥٨	٧٠,٦	متزوج
الإجمالي	٢٨٠	١٠٠	١١٠	١٠٠	

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.

- بلغت نسبة الذين لم يسبق لهم الزواج بالعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً للعينة نحو ٣٦,٤%، وقد تباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ارتفاعاً عن المتوسط العام للإناث وقد تقترب من النصف ونسبة ٤٧,٣%، ويُعزى ذلك إلى أن أغلبهم من الحاصلات على المؤهلات المتوسطة وبالتالي يُعتبر العمل لهن بمثابة مساعدة في تجهيزهن للحياة الزوجية وبمجرد دخولهم في الزواج تقل نسبتهن تدريجياً، وعلى الجانب الآخر سجلت نسبة الذين لم يسبق لهم الزواج من الذكور انخفاضاً عن المتوسط العام لتسجل ٢٩,٤% فقط، وربما يرجع انخفاض نسبتهم إلى أنهم من حديثي التخرج وبالتالي انخفاض أعمارهم.
- سجلت نسبة المتزوجين بالعمالة الصناعية الوافدة بالمدينة وفقاً للعينة عام ٢٠١٥م نحو ٦٣,٦%، وقد بلغت نسبتهم ٧٠,٦-٥٢,٧% لكل من الذكور والإناث على الترتيب، ويرجع ارتفاع نسبة العمالة الصناعية المتزوجة للذكور عن الإناث إلى تفرغ الإناث إلى الأعمال المنزلية وترك العمل بمجرد الدخول في الحياة الزوجية.
- وبدراسة متوسط حجم الأسرة للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة طبقاً لعينة الدراسة داخل منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة تبين أن متوسط حجم الأسرة من ٣ إلى ٥ أفراد/أسرة قد جاء في الصدارة بين الفئات الممثلة لها بمنطقتي الدراسة بالعينة عام ٢٠١٥م، حيث شكلت نسبة هذه الفئة نحو ٧٣% من جملة العينة، ويرجع السبب في ذلك إلى انخفاض أعمار العمالة الصناعية والتي تُمثلها الفئات العمرية الشابة كما ذكر من قبل، في حين احتلت فئة متوسط حجم الأسرة فردين/ أسرة المرتبة الثانية حيث شكلت نسبتها ١٤,٦%، وفي المقابل بلغت نسبة متوسط حجم الأسرة ٦ أفراد/ أسرة فأكثر نحو ١٢,٤% فقط وفقاً لعينة الدراسة.

خامساً - خصائص الرحلة :

تتناول دراسة خصائص رحلة العمل اليومية للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة كل من نوعية وسيلة النقل المستخدمة في الرحلة، إلى جانب دراسة المسافة المكانية والزمنية والحالة النفسية لها، وذلك على النحو التالي :

(١) أنواع النقل المستخدم في الرحلة :

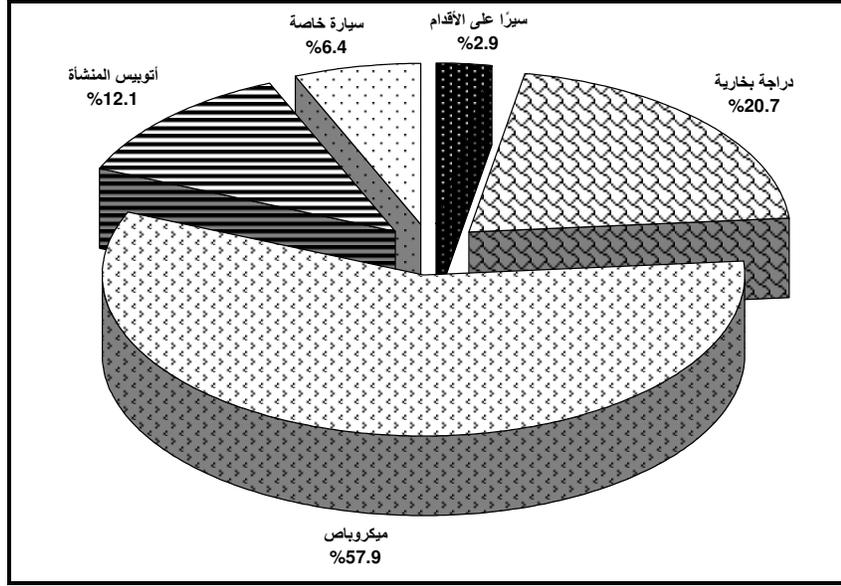
تُعد وسائل النقل عاملاً مهمًا في تحديد حجم واتجاهات ومسافات رحلة العمل اليومية، فهي الوسيلة التي تنقل العمال من مقر إقامتهم إلى مكان عملهم والعكس، وتختلف هذه الوسيلة من شخص إلى آخر باختلاف المستوى التعليمي والاقتصادي، وبناءً على ذلك تتباين وسائل المواصلات المُستخدمة للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة وأن كان جميعها يندرج تحت مسمى النقل البري فقط، ويوضح الجدول التالي والشكل (٦) وسيلة الانتقال إلى العمل للعمالة الصناعية الوافدة بالمدينة وفقاً للعينة وذلك عام ٢٠١٥م.

جدول (٥) : وسيلة الانتقال إلى العمل للعمالة الصناعية الوافدة

بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

جملة		إناث		ذكور		وسيلة الانتقال
%	عدد	%	عدد	%	عدد	
٢,٩	٨	٣,٨	٤	٢,٣	٤	سيرًا على الأقدام
٢٠,٧	٥٨	٣,٨	٤	٣٠,٧	٥٤	دراجة بخارية
٥٧,٩	١٦٢	٧٥	٧٨	٤٧,٧	٨٤	ميكروباص
١٢,١	٣٤	١٧,٣	١٨	٩,١	١٦	أتوبيس المنشأة
٦,٤	١٨	-	-	١٠,٢	١٨	سيارة خاصة
١٠٠	٢٨٠	١٠٠	١٠٤	١٠٠	١٧٦	الإجمالي

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.



شكل (٦) : وسيلة الانتقال إلى العمل للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

ويُستنتج من الجدول والشكل السابقين ما يلي :

- جاءت وسيلة الانتقال إلى العمل بالميكروباصات في الصدارة بين وسائل الانتقال المستخدمة في تنقل العمالة الصناعية من مقار إقامتهم إلى مكان عملهم بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وذلك وفقاً للعينة عام ٢٠١٥م، حيث سجلت نسبتها ٥٧,٩% من جملة عينة الدراسة عام ٢٠١٥م، وتتباين هذه الوسيلة وبصورة واضحة بين الذكور والإناث لتسجل انخفاضاً عن المتوسط العام للذكور ونسبة ٤٧,٧%، وفي المقابل سجلت نسبة الإناث اللاتي يستخدمن هذه الوسيلة ارتفاعاً ملحوظاً عن المتوسط العام ونسبة ٧٥%، ويُعزى ارتفاع النسبة بهذه الصورة إلى أن هذه الوسيلة تُعد أفضل وسائل النقل ملائمة لهن وخاصة في المسافات الطويلة.
- سجلت نسبة مستخدمي الدراجات البخارية كوسيلة الانتقال إلى العمل ما يزيد بقليل عن خمس (٢٠,٧%) عينة الدراسة عام ٢٠١٥م، وقد احتلت هذه الوسيلة المرتبة الثانية بين وسائل المواصلات المستخدمة للانتقال إلى العمل، وسجلت نسبة الذكور ارتفاعاً عن المتوسط العام لتسجل ٣٠,٧%، في حين بلغت نسبة الإناث مستخدمي هذه الوسيلة ٣,٨% فقط، وقد تبين

من تطبيق استمارة الاستبيان أن نسبة الإناث اللاتي يستخدمن هذه الوسيلة تكون مشاركة مع أزواجهن في العمل بمنطقة الدراسة.

- جاءت نسبة العمالة الصناعية المستخدمة لأتوبيس المنشأة في رحلة العمل اليومية نحو ١٢,١% فقط من جملة عينة الدراسة، حيث أدلي ما يقرب من أربعة أخماس (٧٩,٣%) جملة عينة الدراسة أن العمالة الصناعية هي المسؤولة عن القيام برحلة العمل اليومية، وفي المقابل ٢٠,٧% من العينة أكدوا أن صاحب العمل يقوم بتوفير وسيلة انتقال من محل السكن (أو أقرب تجمع) إلى مكان العمل سواء أكان ذلك بدون مقابل ونسبته ٦٢,١% من جملة عينة الدراسة، أو باشتراك شهري يتم خصمه من الراتب الشهري لهم ونسبته ٣٧,٩%.
- بلغت نسبة العمالة الصناعية مستخدمي وسيلة السيارات الخاصة نحو ٦,٤% وهم من فئة المهندسين والفنيين ذات الدخل المرتفعة، في حين جاءت العمالة الصناعية مستخدمي وسيلة السير على الأقدام للوصول إلى مكان العمل في المرتبة الأخيرة ونسبة ٢,٩% فقط من جملة عينة الدراسة، ويُعزى انخفاض النسبة بهذه الوسيلة إلى القرب الجغرافي، حيث تؤكد من استمارات الاستبيان أن العمالة الصناعية مستخدمي هذه الوسيلة هم العمال المقيمين بمدينة بني سويف الجديدة نفسها.

٢) المسافة المكانية والزمنية والحالة النفسية :

يرتبط برحلة العمل اليومية للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة ثلاثة أنماط من المسافات؛ الأولى المسافة المكانية (الجغرافية) ويُعبر عنها بالكيلومترات الفاصلة بين إقامة العمال ومكان عملهم، والثانية المسافة الزمنية وهي المدة التي يستغرقها هؤلاء العمال للوصول إلى مكان عملهم ويمكن حسابها بالدقائق، وأخيراً الحالة النفسية وهي عبارة عن حالة العامل النفسية تجاه هذه الرحلة ومدى تأثيرها على إنتاجه، وسوف يتم تناول هذه المسافات بشيء من التفصيل كالتالي.

أ- المسافة المكانية :

ذلك الامتداد الذي يفصل بين مساكن العمال ومناطق عملهم وهي التي يمكن أن يُعبر عنها بمسمى آخر البعد المكاني أو البعد الجغرافي، ويختلف طولاً أو قرُباً بين محل الإقامة ومحل العمل، في صورة امتداد الطرق التي تربط بين الموقعين وأطولهما، ويمكن قياس هذه الخطوط بالكيلومترات لتحديد أبعد وأقصر مسافة بين الموقعين^(١). وتُجدر الإشارة أن طول أو قصر المسافة بين مكان

العمل وسكنى العمال له أثره على رحلة العمل اليومية، فسكنى العمال بعيداً عن المصنع وتشتتهم يختلف عن سكنهم في مستعمرة سكنية بجوار المصنع أو بالقرب منه، لما يُمثله ذلك من انتظام أو عدم انتظام في مواعيد العمل وأثره على الإنتاج^(٢).

ويوضح الجدول التالي طول المسافة بين محل السكن ومكان العمل للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة، وهو ما تم تمثيله بيانياً في الشكل (٧).

جدول (٦) : طول المسافة بين المسكن ومحل العمل للعمال الصناعية الوافدة

بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

المسافة (كم)	عدد	%
أقل من ١٠	٨٨	٣١,٤
١٠ - ٢٠	٧٤	٢٦,٤
٢٠ - ٣٠	٥٨	٢٠,٨
٣٠ - ٤٠	٣٠	١٠,٧
٤٠ فأكثر	٣٠	١٠,٧
الإجمالي	٢٨٠	١٠٠

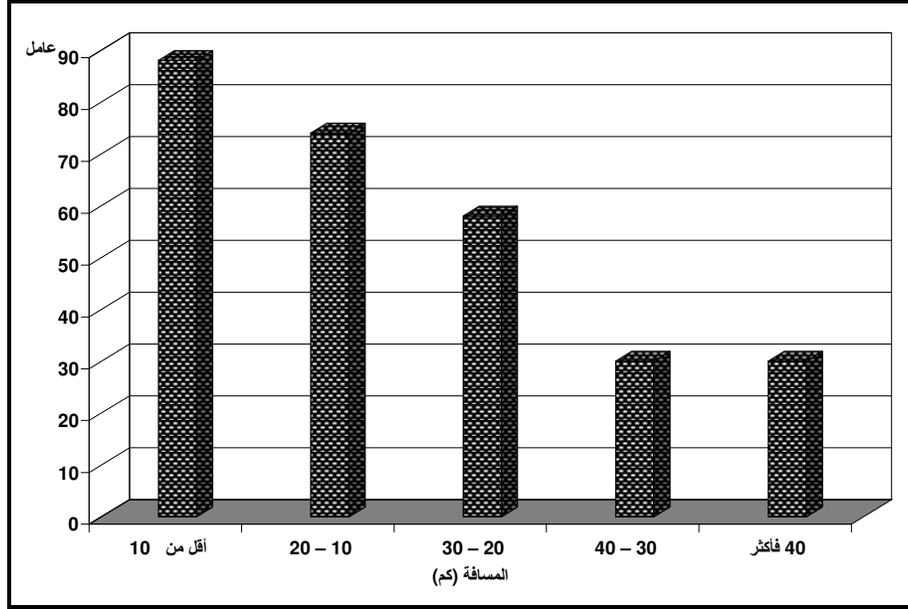
المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.

ويُستنتج من الجدول السابق والشكل التالي ما يلي :

وجود علاقة عكسية قوية بين أطوال المسافات وحجم رحلة العمل اليومية، حيث يتأثر حجم تلك الرحلة بعامل المسافة الجغرافية، ويتضح ذلك من خلال التناقص التدريجي الواضح للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بالبعد المكاني عن المنشآت الصناعية، ومن خلال حساب معامل الارتباط الجغرافي وفقاً لمعامل ارتباط بيرسون والذي بلغت قيمته (-١) وهو ما يؤكد على وجود العلاقة العكسية القوية بين طول المسافة وعدد القائمين برحلة العمل اليومية، ويؤكد ذلك أن ٥٧,٨% من عدد العمال الصناعية الوافدة إلى المدينة يقطعون مسافة جغرافية لا تتعدى ٢٠ كم فقط، وذلك وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م.

(١) محمد صدقي علي الغماز، مرجع سبق ذكره، ص ٣١.

(٢) محمد محمد الغلبان، مرجع سبق ذكره، ص ٥٠٩.



شكل (٧) : طول المسافة بين المسكن ومحل العمل للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

ب- المسافة الزمنية :

هي المدة الزمنية التي تستغرقها رحلة الوصول على المسافة الجغرافية (المكانية) على كل خط من خطوط أو محاور الاتصال التي تربط بين مكان السكن ومكان العمل، ويمكن أن تحسب بالدقائق أو الساعات^(١)، كما يتأثر زمن رحلة العمل اليومية بعدة عوامل تتمثل في المسافة بين المدينة ومحل الإقامة، ونوعية الطرق ومدى اتساعها وكثافة الحركة عليها والظروف المناخية، إضافة إلى مدى تنوع وسائل النقل والمواصلات^(٢).

ويوضح الجدول (٧) والشكل (٨) زمن الوصول بين محل السكن ومحل العمل للعمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م ومدى تباينه طبقاً للمسافة المكانية والعوامل الجغرافية الأخرى.

(١) محمد محمد الغلبان، مرجع سبق ذكره، ص ٥٣٦.

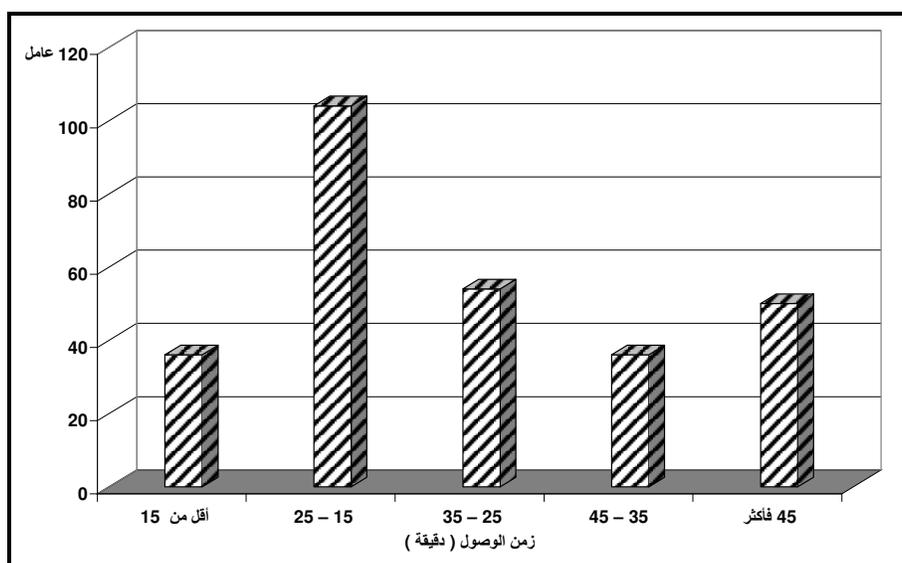
(٢) عبد الفتاح إمام حزين، مرجع سبق ذكره، ص ١٥.

جدول (٧) : زمن الوصول بين المسكن ومحل العمل للعمال الصناعية الوافدة

بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

زمن الوصول (دقيقة)	عدد	%
أقل من ١٥	٣٦	١٢,٩
١٥ - ٢٥	١٠٤	٣٧,١
٢٥ - ٣٥	٥٤	١٩,٣
٣٥ - ٤٥	٣٦	١٢,٩
٤٥ فأكثر	٥٠	١٧,٩
الإجمالي	٢٨٠	١٠٠

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.



شكل (٨) : زمن الوصول بين المسكن ومحل العمل للعمال الصناعية الوافدة

بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

- وبناءً على الجدول والشكل السابقين أمكن تقسيم زمن الوصول لرحلة العمل اليومية للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة إلى خمس فئات زمنية كالتالي :
- **الفئة الأولى (أقل من ١٥ دقيقة) :** بلغت نسبة العمالة الصناعية الذين يستغرقون فترة زمنية أقل من ربع الساعة (١٥ دقيقة) من أجل الوصول إلى محل العمل نحو ١٢,٩% من جملة عينة الدراسة، وأن كان جميعهم يقيمون في مدينتي بني سويف الأم غرب النيل وبني سويف الجديدة بشرق النيل، فضلاً عن بعض النواحي القريبة والتابعة لمركز بني سويف والمتمثلة في قريتي بني سليمان الشرقية وبياض العرب .
 - **الفئة الثانية (١٥-٢٥ دقيقة) :** استحوذت هذه الفئة على النصيب الأكبر وبنسبة بلغت ٣٧,١% من إجمالي عينة الدراسة وفقاً للمسافة الزمنية التي يستغرقها العامل للتنقل من محل السكن إلى مكان العمل وذلك وفقاً لرحلة العمل اليومية، ويمكن الأخذ في الاعتبار أن عمال هذه الفئة يقيمون في مركز بني سويف نفسه فقط، ولعل مما تجدر الإشارة إليه أن الفئتين السابقتين تشكلان معاً نصف (٥٠%) جملة عينة الدراسة، معنى ذلك أن عامل المسافة الزمنية له تأثير على القيام برحلة العمل اليومية.
 - **الفئة الثالثة (٢٥-٣٥ دقيقة) :** شكلت نسبة هذه الفئة ما يقرب من خمس (١٩,٣%) العمالة الصناعية الوافدة لمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة، وتضم هذه الفئة العمال المقيمين بأطراف مركز بني سويف، إلى جانب العمال المقيمين بمراكز محافظة بني سويف الأخرى القريبة أمثال مركزي إهناسيا وببا.
 - **الفئة الرابعة (٣٥-٤٥ دقيقة) :** شملت هذه الفئة الزمنية العمال المقيمين في مراكز المحافظة البعيدة كأمثال مركزي سمسطا والواسطي وبنسبة بلغت ١٢,٩% من جملة العمالة الصناعية وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م.
 - **الفئة الخامسة (٤٥ دقيقة فأكثر) :** ارتفعت نسبة هذه الفئة لتسجل ١٧,٩% من إجمالي عينة الدراسة وفقاً للمسافة الزمنية التي يستغرقها العامل للتنقل من محل السكن إلى مكان العمل، وضمت هذه الفئة نوعين من العمالة؛ النوع الأول العمال المقيمين بمراكز محافظة بني سويف البعيدة، في حين شمل النوع الثاني العمالة المقيمة بالمراكز القريبة وفي الوقت نفسه يستخدمون أكثر من وسيلة للمواصلات للوصول إلى محل العمل مما يؤدي ذلك إلى استغراق فترة زمنية أطول.

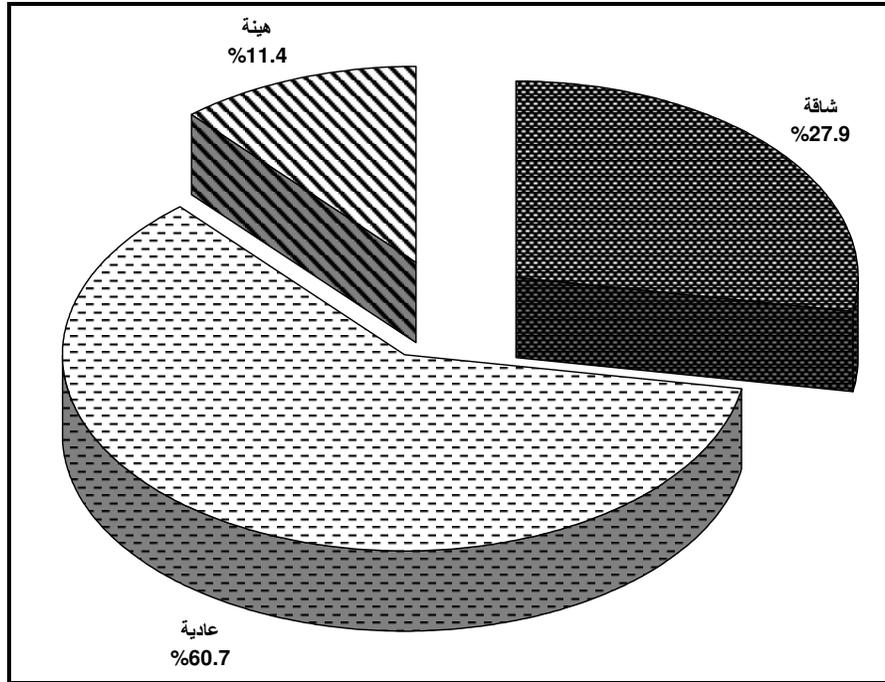
ج- الحالة النفسية :

يمكن التعرف على مستويات الحالة النفسية للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لرحلة العمل اليومية بالعينة عام ٢٠١٥م، وذلك من خلال الجدول (٨) والشكل (٩).

جدول (٨) : مستويات الحالة النفسية لرحلة العمل اليومية للعمال الصناعية بالعينة عام ٢٠١٥م.

الحالة النفسية للرحلة	عدد	%
شاقة	٧٨	٢٧,٩
عادية	١٧٠	٦٠,٧
هينة	٣٢	١١,٤
الإجمالي	٢٨٠	١٠٠

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.



شكل (٩) : مستويات الحالة النفسية لرحلة العمل اليومية للعمال الصناعية الوافدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

وبناءً على الجدول والشكل السابقين أمكن تقسيم مستويات الحالة النفسية لرحلة العمل للعمال الصناعية الوافدة بالمدينة إلى ثلاثة مستويات كالتالي :

- **المستوى الأول (رحلة شاقّة) :** بلغت نسبته ٢٧,٩% من جملة العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة، ويرجع السبب وراء صعوبة رحلة العمل اليومية لهؤلاء العمال في العديد من الأسباب؛ ومنها استخدام أكثر من وسيلة مواصلات للذهاب إلى العمل بصورة يومية، فضلاً عن عدم توفير وسيلة مواصلات خاصة بالمنشآت الصناعية، إلى جانب الازدحام والتكدس الشديد في وسائل المواصلات وخاصة في وقت الذروة وخاصة مع طلاب المدارس والجامعات، كل هذه الأسباب كانت كفيلة في جعل رحلة العمل اليومية شاقّة وصعبة في الوقت نفسه، مما قد يؤدي إلى تأخير متكرر عن وقت العمل الرسمي.
- **المستوى الثاني (رحلة عادية) :** شكلت نسبة هذا المستوى ٦٠,٧% من إجمالي عينة الدراسة، وجاء هذا المستوى في المقدمة بين مستويات الحالة النفسية لرحلة العمل اليومية للعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة.
- **المستوى الثالث (رحلة هينة) :** جاء هذا المستوى في المرتبة الأخيرة وسجلت نسبته ١١,٤% فقط من جملة العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة وفقاً لمستويات الحالة النفسية، وقد ضم هذا المستوى العمالة المقيمة بمدينتي بني سويف الأم بغرب النيل وبني سويف الجديدة بشرق النيل، فضلاً عن العمال المقيمين بالقرب من محل العمل وذلك بقريتي بني سليمان الشرقية وبياض العرب التابعتين إدارياً لمركز بني سويف، مما أدى هذا القرب إلى استخدام وسيلة مواصلات واحدة أو عدم استخدام أي وسيلة مواصلات للذهاب إلى العمل، مما نتج عنه سهولة ويسر للانتقال إلى العمل.

سادساً - مشكلات العمالة الوافدة وإمكانيات حلها :

- يُمكن أن نجمل المشكلات التي تُعاني منها العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة في النقاط التالية، وذلك بناءً على تطبيق استمارات الاستبيان بمنطقة الدراسة وفقاً للعينة المختارة، وذلك كما يلي :
- طول المسافات بين محل السكن ومكان العمل، مما يترتب عليه مشقة وعناء تُؤدي إلى الإجهاد البدني والنفسي والذهني للعمال الصناعية الوافدة، وخاصة القادمين من مسافات بعيدة، ولمن يستخدمون أكثر من وسيلة مواصلات ويتنقلون على مراحل، حيث أكد ٢٧,٩% من جملة

العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة أن هناك مشقة في رحلة العمل اليومية، فضلاً عن الاستيقاظ مبكراً حتى لا يتم التأخير عن العمل، وبالتالي التعرض للوم، ثم يتبعه تطبيق الجزاءات.

- حدوث مشكلات متكررة بأعلى كويري بني سويف العلوي الذي يربط مدينة بني سويف الجديدة بشرق النيل بمدينة بني سويف عاصمة المحافظة، مما ينتج عنه تأخير متكرر أيضاً عن وقت العمل الرسمي.
- الازدحام الناتج عن موقف بني سويف العمومي (موقف محي الدين) بمدينة بني سويف غرب النيل، وخاصة في فترتي الذروة الصباحية والمسائية، وذلك أثناء توافد طلاب المدارس والجامعات، وبالتالي التعرض لطول الانتظار وبالتبعية التأخير عن الذهاب إلى العمل مبكراً، أو التأخير للعودة إلى محل السكن بنهاية اليوم، مما ينتج عنه العودة في ساعات متأخرة، وبالتالي تعطيل للوقت والجهد البدني والعصبي في الوقت نفسه.
- عدم وجود إنارة كافية على الطرق أثناء الذهاب إلى السكن في آخر اليوم وخاصة في فصل الشتاء، مما يتعرض العامل في بعض الأحيان للسرقة باستمرار.
- عدم وجود طرق جيدة، إلى جانب عدم توسيعها بالدرجة الكافية، فضلاً عن تعرضها للتكسير باستمرار بسبب تنفيذ مشروعات الصرف الصحي ببعض القرى المحيطة بمنطقة الدراسة.
- وسائل المواصلات التي ينتقل بها العامل من محل سكنه إلى مدينة بني سويف بغرب النيل غير صالحة للاستخدام الآدمي، فضلاً عن المشاكل التي تحدث نتيجة التعامل مع السائقين، إلى جانب عدم التزامهم بتعليمات إشارات المرور، بالإضافة إلى عدم صالحية السيارات نفسها للسير، أضف إلى ذلك كثرة المعوقات غير المألوفة على الطرق والتي تتمثل في عمل بعض البروزات في الطرق لتقليل سرعة السيارات.
- ارتفاع أجرة الانتقالات وعدم توفرها بصورة دائمة، مع قلة الراتب نتيجة غلاء الأسعار.
- مشكلات الانتقالات بالدراجات البخارية، وخطورتها وخاصة في فصل الشتاء.

ويمكن عرض بعض الحلول للمشكلات السابقة التي تعاني منها العمالة الصناعية الوافدة لمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة، بناءً على وجهات نظر المبحوثين بالعينة عام ٢٠١٥م، وذلك كما يلي :

- توفير إنارة كافية على الطرق، فضلاً عن توسيعها، مع وجود رصف كامل لها باستمرار نتيجة لوجود مشاكل بالصرف الصحي.

- توفير نوعية من السيارات الجديدة للانتقال إلى العمل.
- عمل نقاط مرور على الطرق لتسهيل عملية السير والانتقالات، مع تحسين أحوال المرور نفسه.
- توفير انتقالات كاملة من صاحب العمل.
- خفض أجرة الانتقالات، وزيادة عدد السيارات القائمة بها.
- توفير سكن للعاملين من جانب الشركات والمصانع.
- العمل على تنظيم المرور، لتجنب التأخير وحتى لا يكون الطريق عُرضه للحوادث، التي تزايدت في الفترة الأخيرة .
- إيجاد طرق بديلة وخاصة للشاحنات الكبيرة، حتى لا تعترض سيارات المصانع والشركات الصناعية، وخاصة في الفترات الصباحية، والتي تُؤدي من جانبها إلى تعطيل وازدحام الطرق باستمرار .
- إقامة كوبري آخر مع الكوبري العلوي الواصل بين مدينة بني سويف غرب النيل بمدينة بني سويف الجديدة بشرق النيل، من أجل تخفيف الضغط الواقع عليه.
- تتأوب مواعيد العمل مع الشركات الصناعية الأخرى، تجنباً للزحام الناتج عن توافق الذهاب والإياب للعمالة الصناعية بمنطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة.
- تحسين المرتبات لتواكب الزيادة في غلاء الأسعار وزيادة أسعار الانتقالات المستمرة.

نتائج الدراسة :

- تُعد العمالة من أهم أركان الصناعة، بل تُمثل حجر الأساس في أي عملية صناعية، ومن هنا جاء هذا البحث ليبرز أهمية ودور العمالة الصناعية في العملية الإنتاجية من خلال إقليم وفود هؤلاء العمال، وذلك تطبيقاً على منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة، وقد نتج عنه العديد من النقاط المهمة والمتمثلة في التالي :
- تشير الدراسة إلى أن عدد المنشآت الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة قد بلغ نحو ٩٠ منشأة صناعية وذلك عام ٢٠١٤م، وقد ضمت منطقة الصناعات الخفيفة بالمدينة منها نحو ٧٧ منشأة لتشكل ٨٥,٦%، في حين استحوذت منطقة الصناعات المتوسطة على ١٣ منشأة فقط، لتشكل ١٤,٤% من جملة المنشآت الصناعية بالمدينة، أما فيما يخص العمالة الصناعية بالمنطقتين، فقد استأثرت المنطقة الأولى على ٢٦٥٢ عاملاً وبنسبة ٤٦,٩% من إجمالي عدد العمالة، وفي المقابل ارتفعت نسبتها بمنطقة الصناعات المتوسطة لتُمثل ٥٣,١% من جملة العمالة الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة وذلك خلال الفترة (١٩٩٢-٢٠١٤م).

- أبرزت الدراسة إلى أن مركز بني سويف وحده أسهم وبنسبة ٧٠% من جملة عدد العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقتي الصناعات الخفيفة والمتوسطة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م، ويرجع ذلك إلى القرب الجغرافي من حيث المسافة المكانية، في حين شكلت باقي مراكز محافظة بني سويف الست الأخرى نسبة ٢٧,٩%، أما نسبة العمالة الصناعية الوافدة إلى منطقة الدراسة من خارج المحافظة فقد انخفضت وبصورة واضحة لتُمثل ٢,١% فقط، ويُعزى ذلك إلى بُعد المسافة الجغرافية، حيث إن هناك علاقة عكسية بين طول المسافة ورحلة العمل اليومية .
- تتمثل العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية للعمال الصناعية الوافدة في المسافة، ووسيلة المواصلات المستخدمة في الرحلة، فضلاً عن تأثير السوق الحضري، إلى جانب تأثير الحوادث المتكررة على رحلة العمل، ثم أثر الارتباط الأسري على القيام بالرحلة وهو دافع قوي للقيام بهذه الرحلة، وأخيراً أثر ظروف عدم الاستقرار على العمالة الصناعية الوافدة إلى المدينة.
- تُشير الدراسة إلى أن نسبة الذكور للعمال الصناعية الوافدة بالمدينة قد بلغت ٦٠,٧% من جملة عددهم، في حين بلغت نسبة الإناث ٣٩,٣%، أما عن التركيب العمري لهؤلاء العمال فقد سجلت الفئة العمرية (٢٥-٣٠ سنة) أعلى نسبة ٣٢,١% من جملة عينة الدراسة عام ٢٠١٥م.
- تبين من الدراسة إلى أن نسبة الحاصلين على المؤهلات التعليمية المتوسطة جاءت في المرتبة الأولى، وبنسبة سجلت ٥٤,٣% من جملة عينة الدراسة، في حين سجلت نسبة الحاصلين على المؤهلات الجامعية منهم ٢٩,٣%، مما يعني أن أكثر من أربعة أخماس (٨٣,٦%) عينة الدراسة ذات مؤهلات تعليمية متوسطة وجامعية فقط.
- أبرزت الدراسة أن نسبة الذين لم يسبق لهم الزواج بالعمال الصناعية الوافدة بمدينة بني سويف الجديدة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥م نحو ٣٦,٤%، وفي المقابل سجلت نسبة العمالة المتزوجة نحو ٦٣,٦% خلال العام نفسه، وجاء متوسط حجم الأسرة من ٣ إلى ٥ أفراد/ أسرة في الصدارة وبنسبة ٧٣% من جملة عينة الدراسة عام ٢٠١٥م.
- يستخدم العمال الصناعية الوافدة في انتقالهم اليومي إلى المدينة أكثر من وسيلة للانتقال، يتصدرها الميكروباص فهو يستأثر بنقل أكثر من نصف عدد العمالة (٥٧,٩%) وفقاً لعينة الدراسة، ويُعزى ذلك لمرونته وعدم تقيده بمواعيد محددة وتوفيره للوقت والراحة للراكب، ويليه الدراجات البخارية وبنسبة ٢٠,٧%، في حين جاءت نسبة العمالة مستخدمي أتوبيس المنشأة ١٢,١% فقط.

- هناك علاقة عكسية بين المسافة المكانية والزمنية وبين حجم رحلة العمل، حيث يقل عدد العمالة الصناعية الوافدة إلى مدينة بني سويف الجديدة بطول المسافة والزمن المستغرق في الرحلة.
- تُشير الدراسة إلى أن نسبة العمالة الصناعية الوافدة إلى المدينة التي أكدت على أن رحلة العمل اليومية تُمثل لهم مشقة ٢٧,٩% من جملة عينة الدراسة عام ٢٠١٥ م، في حين ارتفعت نسبة العمالة التي تُمثل لهم الرحلة بالعادية المستوى ٦٠,٧%، وفي المقابل بلغت نسبة سهولة الرحلة للعمالة الصناعية الوافدة وفقاً لعينة الدراسة عام ٢٠١٥ م نحو ١١,٤% فقط.
- تتعدد المُشكلات التي تعترض العمالة الصناعية الوافدة، وفي المقابل تم وضع مجموعة من الحلول لهذه المُشكلات وذلك بناءً على وجهات نظر المبحوثين بالعينة.



جامعة بني سويف

كلية الآداب

قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية

ملحق (1) : (استمارة استبيان خاصة بإقليم وفود العمالة الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة)
ملحوظة هامة: جميع بيانات هذه الاستمارة سرية وخاصة بأغراض البحث العلمي فقط .

- النوع .
- ذكر () أنثى () .
- السن
- الموطن الأصلي
- مكان السكن الحالي
- المؤهل التعليمي: أمي () يقرأ ويكتب ()
- مؤهل أقل من المتوسط () مؤهل متوسط ()
- مؤهل فوق المتوسط () مؤهل جامعي ()
- أكثر من جامعي ()
- الحالة الزوجية وحجم الأسرة:
- متزوج () غير متزوج () حجم الأسرة (فرد)
- المهنة: إدارية () فنية () عادية ()
- هل الرحلة إلى العمل تتم بمعرفتك () أم بمعرفة صاحب العمل ()
- وفي حالة الأخيرة هل تتم مجاناً () أو باشتراك () كم المبلغ ()
- طول الرحلة بين المسكن والعمل: (كم) (دقيقة)
- وهل هي شاقة () عادية () هينة () .
- وسيلة الانتقال إلى العمل:
- سيراً على الأقدام () دراجة بخارية () ميكروباص ()
- أتوبيس المنشأة () سيارة خاصة () قطار ()
- أخرى اذكرها (.....
- الوردية التي تعمل بها ثابتة () أم متغيرة ()

• هل تفضل الإقامة في مدينة بني سويف الجديدة نعم () لا () ولماذا؟

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

• من وجهة نظرك ما هي المشاكل التي تواجهك في الانتقال إلى العمل.

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

• من وجهة نظرك ما هي الحلول لهذه المشكلات.

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

شكراً لحسن تعاونكم،،،

(الباحث)

ملحق (٢) : تيارات وفود العمالة الصناعية بمدينة بني سويف الجديدة بالعينة عام ٢٠١٥م.

مكان الوفود	عدد	%	مكان الوفود	عدد	%
مدينة بني سويف	٥٤	١٩,٣	مدينة ببا	٧	٢,٥
مدينة بني سويف الجديدة	٢٨	١٠	طنسا بني مالو	١١	٣,٩
بني سليمان الشرقية	٢٦	٩,٣	قمبش الحمراء	٩	٣,٢
بني حمد	٢	٠,٧	ملاحية العكارتة	٢	٠,٧
بلفيا	٩	٣,٢	زاوية الناوية	١	٠,٤
الزرابي	٥	١,٨	طرشوب	٢	٠,٧
تزمنت الغربية	٢	٠,٧	ملاحية علي جمعة	٢	٠,٧
الدوية	٦	٢,١	جملة مركز ببا	٣٤	١٢,١
بني عفان	٢	٠,٧	مدينة ناصر	٤	١,٤
سنور	٥	١,٨	دنديل	٥	١,٨
بني هارون	٧	٢,٥	دلاص	٧	٢,٥
الحكامنة	٢	٠,٧	البرج	٢	٠,٧
بياض العرب	٢٠	٧,١	الزيتون	٢	٠,٧
تزمنت الشرقية	٢	٠,٧	طحابوش	٥	١,٨
منقرش	٣	١,١	بني عدي	١	٠,٤
الكوم الأحمر	١	٠,٤	جملة مركز ناصر	٢٦	٩,٣
تل ناروز	٢	٠,٧	مدينة الواسطي	٥	١,٨
الدوالة	٢	٠,٧	عطف أفوة	٣	١,١
إهوة	٣	١,١	جملة مركز الواسطي	٨	٢,٩
إهناسيا الخضراء	١	٠,٤	مدينة سمسطا	٤	١,٤
الحمرايا	٥	١,٨	نزلة الديب	٢	٠,٧
غياضة	٢	٠,٧	جملة مركز سمسطا	٦	٢,١
الحلابية	٣	١,١	قاي مركز إهناسيا	٣	١,١
إيشنا	٢	٠,٧	نزلة حنا مركز الفشن	١	٠,٤
نعيم	٢	٠,٧	محافظة القاهرة	٤	١,٤
جملة مركز بني سويف	١٩٦	٧٠	محافظة الإسماعيلية	٢	٠,٧
			الإجمالي	٢٨٠	١٠٠

المصدر: من واقع استمارة الاستبيان، والدراسة الميدانية للباحث عام ٢٠١٥م.

ملحق (٣) : ملحق الصور الفوتوغرافية.



صورة (٢) : شركة الحسين للصناعات البلاستيكية بمنطقة الصناعات الخفيفة.



صورة (١) : الشركة الفرنسية لإنتاج البورسلين بمنطقة الصناعات الخفيفة.



صورة (٤) : الشركة السويسرية للملابس القطنية بمنطقة الصناعات المتوسطة.



صورة (٣) : شركة كريستال لصناعة القميص بمنطقة الصناعات المتوسطة.



صورة (٦) : العمالة الصناعية بمصنع كاميجيت لصناعة الملابس الجاهزة بمنطقة الصناعات المتوسطة.



صورة (٥) : مصنع كاميجيت لصناعة الملابس الجاهزة بمنطقة الصناعات المتوسطة.



صورة (٧) : العمالة الصناعية بمصنع
البورسلين بمنطقة الصناعات الخفيفة.



صورة (٨-أ) : العمالة الصناعية
بالشركة السويسرية للملابس القطنية
بمنطقة الصناعات المتوسطة.



صورة (٨-ب) : العمالة الصناعية
بالشركة السويسرية.

المراجع والمصادر

١. أحمد عبد الرحمن سيد عبد القادر، جودة الحياة الحضرية في مدينة الجيزة : دراسة في جغرافية المدن، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بني سويف، ٢٠١٣.
٢. سمير إسماعيل السيناوي، الإقليم الاقتصادي لمدينة السادات باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، الطبعة الأولى، مطابع التوحيد الحديثة، شبين الكوم، ٢٠٠٤.
٣. شريف زيان زيدان خليل، التقييم التنموي للمدن المتوأمة الجديدة في مصر الوسطى : دراسة جغرافية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بني سويف، ٢٠١١.
٤. عبد العظيم أحمد عبد العظيم، رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية من منظور جغرافي، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد (٥٧)، ٢٠٠٧.
٥. عبد الفتاح إمام حزين، رحلة العمل اليومية : دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، دراسات خاصة، إبريل، ١٩٩٦.
٦. عبد المعطي شاهين عبد المعطي، جغرافية رحلة العمل اليومية : دراسة حالة تطبيقية على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٨)، السنة (٣٨)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٦.
٧. عزة عبد العزيز سليمان وآخرون، الفجوة النوعية لقوة العمل في محافظات مصر وتطورها خلال الفترة (١٩٨٦-١٩٩٦)، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، العدد (١٣٠)، معهد التخطيط القومي، القاهرة، يناير، ٢٠٠٠.
٨. فتحي الحسيني خليل، دراسة مقارنة لمستويات المعيشة في بعض الأقاليم التخطيطية، مذكرة خارجية رقم ١٤٣٠، معهد التخطيط القومي، القاهرة، نوفمبر ١٩٨٦.
٩. فتحي محمد مصيلحي خطاب، المنوفية طاقات بشرية متجددة وسقوف تنموية متغيرة، الطبعة الثانية، مطابع جامعة المنوفية، ٢٠٠٣.
١٠. المتولي السعيد أحمد، التغير في التركيب السكاني في محافظة أسيوط خلال الربع الأخير من القرن العشرين، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٨)، السنة (٣٨)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٦.
١١. المتولي السعيد أحمد، القوى العاملة بمصنع الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى : دراسة جغرافية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٥٢)، السنة (٤٠)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٨.

١٢. محمد صدقي علي الغماز، جغرافية رحلة العمل اليومية : دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان، مجلة مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط رقم (١٢٥)، ١٩٩٢.
١٣. محمد فراج حسانين، مجمع الألومنيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية : دراسة في الجغرافيا التطبيقية، المجلة الجغرافية العربية، العدد (٤٠)، السنة (٣٤)، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٢.
١٤. محمد محمد الغلبان، جغرافية رحلة العمل اليومية : دراسة تطبيقية على مصنع غزل طنطا، مجلة كلية الآداب، جامعة طنطا، العدد (٦)، ١٩٩٠.
١٥. مديرية القوى العاملة والهجرة ببني سويف، منطقة القوى العاملة ببني سويف، مكتب عمل شرق النيل، بيانات غير منشورة، ٢٠١٥.
١٦. وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية الجديدة، المدن الجديدة علامات مضيئة على خريطة مصر، مطابع الأهرام التجارية، قليب، ١٩٨٩.
١٧. وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية، جهاز مدينة بني سويف الجديدة، إدارة التراخيص، بيانات غير منشورة، ٢٠١٥.
18. Liepman, K., The journey to work, Its significance for industrial and community life, London, Kegan Paul, 1963.

The Region of Industrial Employment Coming To The New City of Beni-Suef

ABSTRACT

The industrial employment is considered one of the most important basis of industry. But it also represents the main basis in any industrial activity. So this study deals with the region of the industrial employment coming to the two areas of the light and the medium industries in the new city of Beni-suef in the east of Nile. This through following the historical development of the industry in the two areas of the study and identifying the ranges of providing it with industrial employment.

The study also is concerned with the factors that affect the daily work trip and its effect on the industrial employment coming to the city which are represented in the factor of the distance. Besides the effect of the means of transport. Rather than the effect of the urban market on the industrial employment in addition to the accidents. The factor of family relations is considered one of the strongest factors that affect the daily work trip. Besides non stability sometimes.

The study shows the characteristics of the industrial employment through the specific and age structure and the educational and the marital status for these employees. Besides analyzing the characteristics of the daily work trip itself to know the points of its strength and weakness. Thus through the study of the means of transport used in the daily work trip coming to the region of the study. Rather than studying the place and the time sides and the psychological state for the industrial employment coming to this trip.

The study ends with showing the problems which the industrial employment coming to the light and the medium industries suffering form in the new city of Beni-suef and the possibility to solve them. The research ended with showing a number of results which this study had reached.