

## الحركة النقلية للعمال بالمنطقة الاستثمارية الحرة بمدينة الإسماعيلية

د . محمد رشاد الدسوقي

### الملخص:

يهدف هذا البحث إلى دراسة الحركة النقلية لوفود العمال للمنطقة الاستثمارية بمحافظة الإسماعيلية بمشروعاتها المختلفة، وتناول العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية ومدى تأثيرها على العمال الوافدة للمنطقة الاستثمارية، والتي تمثلت في عامل المسافة، إلى جانب وسيلة النقل نفسها، فضلاً عن أثر السوق الحضري على العمال الصناعية، علاوة على الحوادث، ويعد عامل الارتباط الأسرى من أقوى العوامل تأثيراً على رحلة العمل اليومية، فضلاً عن ظروف عدم الاستقرار في بعض الأحيان، وتعرض الدراسة لخصائص العمال بالمنطقة الاستثمارية من حيث تركيبهم النوعي والعمري والحالة التعليمية والزواجية، إلى جانب تحليل خصائص رحلة العمل اليومية نفسها لمعرفة مواطن القوة والضعف لها، وذلك من حيث دراسة وسائل المواصلات المستخدمة في رحلة العمل اليومية الوافدة إلى منطقة الدراسة ودراسة أهم المشاكل التي يتعرض لها عمال المنطقة الحرة وخاصة المتعلقة بالنقل، وانتهى البحث بخاتمة تضمنت أهم النتائج والتوصيات

الكلمات الدالة (وفود العمال- المنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية- العوامل المؤثرة )

### Research summary:

This research aims to study the transportation movement of labor delegations for the investment zone in Ismailia Governorate with its various projects, and to address the factors affecting the daily work trip and the extent of its impact on the expatriate workforce of the investment area, which was represented in the distance factor, along with the means of transportation itself, as well as the impact The urban market for industrial employment, in addition to accidents, and the family link factor is one of the most powerful factors affecting the daily work trip, as well as circumstances of

instability in some cases, and the study presents the characteristics of employment in the investment area in terms of their qualitative and age composition, educational and marital status, In addition to analyzing the characteristics of the daily work trip itself to know the strengths and weaknesses of it, in terms of studying the means of transportation used in the daily business trip coming to the study area and studying the most important problems that the workers of the free zone are exposed to, especially those related to transportation, the research ended with a conclusion that included The most important findings and recommendations.

Keywords (labor delegations - Ismailia investment zone - influencing factors)

#### مقدمة:

تهتم الجغرافيا بخمسة موضوعات علمية هي: المواقع، والأمكنة (المواضع)، والتفاعلات البشرية البيئية، والأقاليم، والحركة (Buchanan& Tschida,2015,p.29)، ومن هذا المنطلق نعت فكرة هذا البحث التي تدور حول تحقيق العلاقة بين عنصرين منهم هما: الموقع والحركة، ولتحقيق العلاقة تم اختيار المنطقة الاستثمارية الحرة بمدينة الاسماعيلية لخصوصيتها الجغرافية موضعاً للتطبيق، إذ غالباً ما تهدف الدراسات الجغرافية إلى تحليل سمات الظواهر المكانية وتفسيرها عن طريق تحليل مواقعها (سعد الجمال، ١٩٨٥، ص ١٧١)، ويذكر أن الحركة تشتمل على ثلاثة مكونات رئيسية: الزمن كوحدة قياس، والسكان ككيانات تتحرك، والمكان كمجموعة من المواقع التي يمكن أن تشغلها الكيانات (Tenkanen,2013,p.8) وعلى الرغم من أن الرحلات اليومية إلى العمل تشكل جزءاً فقط من حركة التنقل اليومي للسكان، إلا أنه يتم التركيز عليها، لانتظامها وتكرارها اليومي، مقارنة برحلات التسوق والرحلات الاجتماعية وغيرها من الرحلات، زيادة على دورها في تنظيم باقي أنماط الرحلات اليومية، فمثلاً قد تتأثر مواقع التسوق بمواقع عمل الركاب (Sheamur R,2006,p331)، ولذلك يعد الفهم

الدقيق لرحلات العمل اليومية أمرا ضروريا في محاولة وصف سلوك النقل الإقليمي (Manaugh, et al., 2006, p.628) تسعى معظم الدول العالم إلى جلب الاستثمارات، باعتبارها محركا ديناميكيا لاقتصاداتها، فقيام المناطق الحرة يعد عاملا من العوامل التي تلجأ إليها الدول، وخاصة النامية؛ لجذب وتشجيع الاستثمارات الأجنبية والوطنية، وذلك لما تقدمه تلك المناطق من تسهيلات وامتيازات كالحوافز الضريبية والجمركية، وعمالة رخيصة نسبيا، الأمر الذي يمكن الشركات المستثمرة من زيادة قدرتها التنافسية، ومن ثم تحقيق عائد أكبر لها ( عبد القادر برهام و ابراهيم فتوح، ٢٠١٩، ص٣٣٨).

تعد رحلة العمل بين منطقتي السكن والعمل من أهم أنماط الحركة داخل المدن من حيث تأثيرها على حركة المرور، من منطلق أنها رحلة يومية منتظمة تتم في ساعات معينة تحكمها ظروف العمل، بما يخلق حالة من الذروة المرورية في بداية الدوام ونهايته (مراد الزمراي، ٢٠١٦، ص٥٧) ويهتم الباحثون في مجال النقل الحضري بدراسة الرحلات اليومية التي يقوم بها السكان داخل المدينة أو من المدينة إلى إقليمها أو بالعكس، للتعرف على طبيعة هذه الرحلات والدوافع التي تتولد من أجلها تلك الرحلات داخل الحيز الحضري ومعرفة أوقات بداية الرحلات اليومية ونهايتها . لمعرفة حجم المرور على شبكة النقل الحضري فيها ومدى كفاءتها ( عبد الرحمن الحويدار، ٢٠١٥، ص١٤٥). إن دراسة جغرافية رحلة العمل اليومية ترتبط بتحديد مواقع سكن العاملين والمسافة المقطوعة، والزمن المستغرق، والوسيلة المستخدمة، والتكلفة المصروفة، وإمكانية الوصول، والمشكلات التي تواجه العاملين خلال رحلة العمل اليومية (أحمد عبد السلام و أبو عبيدة حويل، ٢٠٠٩، ص١).

يرجع إنشاء المناطق الحرة في مصر إلى عام ١٩٠٢ عندما أبرمت الحكومة المصرية اتفاقا مع شركة قناة السويس، تم بمقتضاه إنشاء منطقة حرة ملحقة ببورسعيد لخدمة أغراض الشركة وتوسيع وصيانة الميناء، وبمقتضى الاتفاق منحت الشركة إعفاءات جمركية لكافة البضائع الواردة إلى المنطقة، وصدر قانون تنظيم إقامة المناطق الحرة رقم ٣٠٦ في مصر عام ١٩٥٢ وعام ١٩٦٣ صدر قانون الجمارك .

### ما هي المناطق الحرة:

هناك عديد من التعاريف للمناطق الحرة في مختلف الدول والاقتصادات مثل أنها "مناطق معفاة من الرسوم الجمركية، وقيود الاستيراد، توفر بيئة تفضي إلى اجتذاب الاستثمارات،

وترويج الصادرات ونقل التكنولوجيا وتوفير فرص العمل، وغير ذلك من الأنشطة بما في ذلك المرور العابر (تجارة الترانزيت والشحن والتخزين والتوزيع) (جاسر داترس، ٢٠٠٦، ص ٤).  
هي جزء من إقليم الدولة يدخل ضمن حدودها ويخضع لسלטها الإدارية، ويتم التعامل فيه وفقاً لأحكام ضريبية وجمركية ونقدية، خاصة الأنشطة المصرح بها في المناطق الحرة .  
تعد المناطق الحرة شكلاً من أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر، لذا تسعى معظم الدول لاسيما النامية منها إلى جلب هذا النوع من الاستثمار باعتباره المحرك الرئيسي لاقتصادها في وقت عجزت فيه الموارد المحلية، و ذلك لما تقدمه هذه المناطق من تسهيلات وامتيازات كالحوافز الضريبية و الجمركية، إضافة إلى العمالة الرخيصة نسبياً، مما يمكنها من تحقيق ميزة تنافسية ذاتية (مرزوق عاشور، ٢٠١٣، ص ٢).

وعرفها) أوسير، (٢٠٠٣) بأنها "المساحة المقفلة تحت الحراسة، حيث تخزن فيها البضائع سواء كانت تلك المساحة في ميناء بحري أم جوي أم كان داخلي أو على الساحل، حيث ترد إليها البضائع ذات الأصل الأجنبي بقصد إعادة التصدير أو العرض أو إدخال بعض العمليات الإضافية عليها (منور أوسير، ٢٠٠٣، ص ٤١).

كذلك عرفها سمور، (1995) بأنها منطقة محددة ومسورة بحاجز فاصل ، توضع فيها البضائع لغايات التخزين، أو التصنيع مع تعليق كافة أنواع الرخص والرسوم والضرائب المترتبة عليها، وكأها خارج البلاد (عاطف سمور، ١٩٩٥).

**الاسواق الحرة:** هي الأماكن التي تباع فيها السلع الاستهلاكية تامة الصنع للأفراد العابرين للمطارات والموانئ في الدول المختلفة سواء أكانت سلعاً محلية أم أجنبية، دون إجراء أية عمليات صناعية على هذه السلع في تلك الأسواق الحرة، ويتم البيع فيها في حدود الاستهلاك الشخصي للأفراد المسافرين، وذلك بهدف الحصول على العملات الأجنبية والترويج للسلع الوطنية.

وترجع الأهمية الاقتصادية للمناطق الحرة أنها خطوة يتم من خلالها الاستجابة للمتغيرات الإقليمية والعالمية من شأنها تحسين المناطق الاقتصادية، بعد ان أصبح من المسلم به أنه لا تستطيع دولة بمفردها أن تعيش بمعزل عما يجري من أحداث وتغيرات متلاحقة، ومن وحي فلسفة المناطق الحرة المتمثلة في زيادة الانفتاح الاقتصادي وتنشيط حركة التجارة وانتقال رؤوس الأموال بين الدول ( منى الحنيطي، ٢٠١١، ص ٦٢).

مناطق التجارة الحرة: هي نمط دولي مختلف عن المناطق الحرة، حيث تنشأ منطقة التجارة الحرة بين دولتين أو أكثر لتحرير تجارة السلع بينها، وذلك بهدف تنشيط التجارة البينية للدول الأعضاء في هذه المنطقة، وتحدد الاتفاقية الموقعة بين الدول الأعضاء ومنطقة التجارة الحرة نوعية السلع التي يتم تحريرها وحجم التخفيضات الجمركية .

### أنواع المناطق الحرة في مصر:

تنقسم المناطق الحرة إلى ثلاثة أنواع كالتالي:<sup>(\*)</sup>

#### الأولى: المناطق الحرة العامة:

وهي جزء من أراضي الدولة، تحاط بأسوار من جميع الجهات، وتخضع للرقابة من قبل الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، ومصصلحة الجمارك، وأمن الموانئ، ويقام بداخلها عددًا من المشروعات الاستثمارية متنوعة الأنشطة.

وتقع في أغلب الأحيان على أحد منافذ الدولة البحرية أو البرية أو الجوية، ويتم تحديدها بالأسوار لفصلها عن باقي إقليم الدولة، وتضم المنطقة العامة مجموعة من المشروعات الاستثمارية، التي تقام للاستفادة من حوافز الاستثمار في هذه المنطقة، وتقوم الدولة بتوفير البنية الأساسية اللازمة لممارسة النشاط داخل هذه المنطقة، ويوجد في مصر سبع مناطق حرة عامة في الإسكندرية (العامة) والقاهرة (مدينة نصر) وبورسعيد والسويس والإسماعيلية ودمياط والمنطقة الإعلامية بمدينة ٦ أكتوبر.

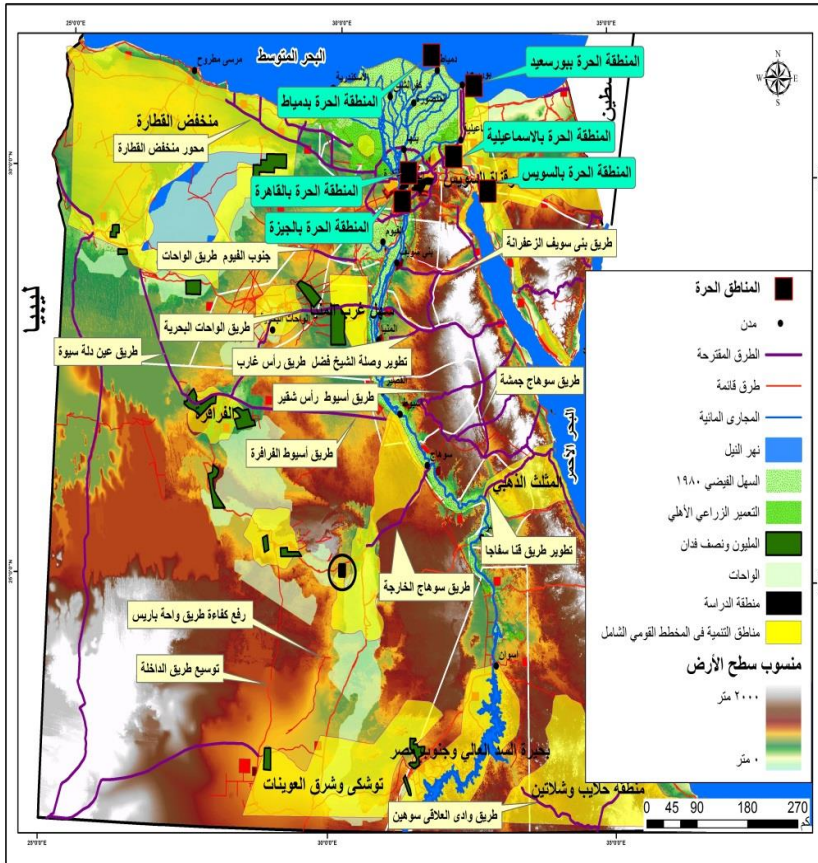
#### الثانية: المنطقة الحرة الخاصة:

وتقتصر على مشروع واحد فقط وذلك إذا كانت طبيعة المشروع تستلزم ذلك، كأن يكون موقع المشروع مؤثرا بالنسبة لاقتصادياته كالقرب من مصادر المواد الخام، أو يكون الموقع يتفق مع طبيعة النشاط كمشروعات النقل البحري أو صوامع الإسمنت، أو أن يكون المشروع يسهم في تنمية منطقة عمرانية جديدة طبقا لخطة الدولة، ويتمتع المشروع المقام بهذا النظام بنفس المزايا والحوافز والضمانات، التي تتمتع بها المشروعات المقامة في المناطق العامة، ويكون الإشراف عليها من أقرب منطقة حرة عامة. وتخضع لرقابة هيئة الاستثمار، وتواجد دائم لممثلي مصلحة الجمارك.

<sup>(\*)</sup> <https://www.almasryalyoum.com/news/details/1130252> ٢٠٢٠/٣/٤

### الثالثة : منطقة حرة تشمل مدينة بأكملها:

وهذا النوع ينشأ بقانون، لكن لا يوجد منطقة تعمل بهذا النظام حتى الآن. ومن المعروف أن المناطق الحرة هي تلك المواقع الجغرافية التي تتمتع بمزايا خاصة تشجعا لجذب الاستثمار، ومن هذه المزايا الإعفاءات الجمركية والضريبية بالإضافة إلى التحرر من القيود الإدارية. وتنقسم هذه المناطق الحرة من حيث النشاط إلى صناعي، خدمي وتخزيني.



شكل (١) التوزيع الجغرافي للمناطق الحرة على خريطة مناطق التنمية في المخطط القومي الشامل.

### المقومات الأساسية لإنشاء المناطق الحرة:

١- الاستقرار السياسي واقامة العلاقات الدبلوماسية تساعد في جذب الاستثمارات ورعوس الأموال بالإضافة إلى إيجاد أسواق لتسويق منتجات المناطق الحرة.

- ٢- البيئة الاقتصادية الملائمة عن طريق انتهاج الدولة لمبدأ حرية التجارة والاستثمار ومتابعتها للتطورات الاقتصادية الدولية يوفر المناخ المناسب للاستثمار.
- ٣- الأطر التشريعية، وجود منظومة تشريعية وقانونية تخص المناطق الحرة تتسم بالمرنة والديمومية والشفافية في التطبيق سيؤدي حتما إلى استقطاب المزيد من الاستثمارات.
- ٤- الإدارة والتنظيم الجيد ووفرة الموارد المالية والبشرية والموقع الجغرافي الجيد (نجيب بعباشة وآخرون، ٢٠١٦، ص ٥٥٢-٥٥٣).

#### مزايا المناطق الحرة للدولة:-

- ١- تخفيف القيود الجمركية على حركة التجارة.
  - ٢- تنشأ المناطق الحرة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية إلى مصر.
  - ٣- تشجيع التصدير.
  - ٤- توفير موارد العملة الأجنبية.
  - ٥- خلق فرص عمل وتخفيض البطالة.
  - ٦- جذب تكنولوجيا وصناعات جديدة يمكن أن يستفيد منها السوق المحلية.
- تهدف الدول من إنشاء المناطق الحرة لتحقيق أهداف مباشرة، تتمثل خصوصا في خلق مناصب شغل جديدة، وتنمية الصادرات من أجل إيجاد قاعدة تصديرية قوية وزيادة النقد الأجنبي والقيمة المضافة، وتحقيق أهداف غير مباشرة كتنقل التكنولوجيا والتنمية الإقليمية.

#### مزايا للمستثمرين والمشروعات:-

- ١- يحصل المستثمر والمشروعات العاملة على إعفاءات ضريبية وجمركية ومزايا أخرى تتمثل في أراضي بأسعار مخفضة وموصلة بالمرافق.
  - ٢- تسويق إنتاج المشروعات في مناطق الدول المجاورة.
  - ٣- الاستفادة من الأيدي العاملة او مستلزمات الإنتاج الرخيصة في بعض الدول ، بما يحقق خفضا لتكاليف المنتجات وأسعارها ورفع القدرة التنافسية لهذه المشروعات .
  - ٤- الاستفادة من البنية الأساسية التي تقوم الدولة بتوفيرها لهذه المشروعات في المناطق الحرة ، بما يساعد على تقليل تكاليف الإنتاج وزيادة الارباح.
  - ٥- يمنح المستثمرين الأجانب تسهيلات للإقامة داخل البلاد.
- أهمية العمالة المدربة للتنمية وخاصة في مشروعات المنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية ودور المنطقة الاستثمارية في توفير فرص العمل والتنمية بمدينة الإسماعيلية.





**مناهج الدراسة:**

**مناهج الدراسة وأساليبها:** لتحقيق أهداف الدراسة تم إتباع مجموعة من المناهج، كان أهمها:

**المنهج الموضوعي:** الذى تم من خلاله دراسة موضوع وفود العمالة بالمنطقة الاستثمارية بمدينة الإسماعلية.

**المنهج الإقليمي:** الذى تم من خلاله دراسة وفود العمالة بالمنطقة الاستثمارية بمدينة الإسماعلية. داخل إطار إقليمي - مدينة الإسماعلية.

**المنهج الوصفي التحليلي:** والذى تم من خلاله دراسة العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية ومدى تأثيرها على العمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية، ودراسة خصائص العمالة بالمنطقة الاستثمارية من حيث تركيبهم. النوعي والعمرى والحالة التعليمية والزواجية، إلى جانب تحليل خصائص رحلة العمل اليومية نفسها لمعرفة مواطن القوة والضعف لها.

**المنهج التاريخي:** وهو يقوم على تعقب وتتبع الظاهرة الجغرافية من خلال تتبع التطور التاريخي لنشأة المنطقة الاستثمارية ولوفود العمالة للمنطقة الاستثمارية وأكثر المناطق التي تأتي منها العمالة.

كما اعتمدت الدراسة على الأسلوبين الكمي والكارتوجرافي في معالجة البيانات.

**خامسا: أساليب الدراسة:-****(١) الأسلوب الكمي:**

يتم توظيفه في عمل قاعدة بيانات عن وفود العمالة للمنطقة الاستثمارية بمدينة الإسماعلية وخضوعها للتحليل الإحصائي، وسوف يتم استخدام ذلك الأسلوب من جانبيين: رياضي وذلك من خلال تطبيق المعادلات والصيغ الرياضية المناسبة، إحصائي: بتطبيق مقاييس التوسط و الارتباط.

**(٢) الأساليب الحديثة:**

كالتقنيات الحديثة في علم الجغرافيا منها: نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار من بعد، و استخدام قواعد البيانات، التي اعتمدت عليها الدراسة في معالجة واستخراج العلاقات المكانية، وعمل جداول باستخدام برنامج Excel، والخرائط الرقمية وغيرها من التقنيات الأخرى.

**(٣) الأسلوب الكارتوجرافي والبياني:**

يهدف هذا الأسلوب إلى بلورة نتائج التحليل، وخاصة التحليلات المكانية وإبراز الحقائق الجغرافية في صورة مرئية مثل: الأشكال البيانية والخرائط واللوحات.

**(٤) الأسلوب الوصفي:**

يركز على توضيح كيفية الأشياء سواء في أبعادها الشكلية الخارجية أم مكوناتها الداخلية، والتعبير عن الظاهرة ومشكلاتها والأسلوب التصويري والفوتوغرافي.

**سادسا: مصادر البيانات:-**

تعتمد الدراسة على عدد من المصادر، تمثل المادة العلمية للدراسة: الدراسات السابقة عن الموضوع: وتشمل المراجع المختصة بجغرافية النقل. سواء من المراجع الأصولية العربية والأجنبية والكتب والمراجع التي تناولت منطقة الدراسة وبخاصة من ناحية النقل، وبعض الدراسات غير الجغرافية المتصلة بموضوع الدراسة، هذا بالإضافة لبعض رسائل الماجستير والدكتوراه التي تناولت موضوعات جغرافية قريبة من موضوع الدراسة.

**الخرائط:**

ستعتمد الدراسة على الخرائط التفصيلية والطبوغرافية القديمة والحديثة والتاريخية، واستخراج بعض العلاقات المكانية، وبرنامج الجداول الآلية Excel لتحليل وجدولة البيانات، والصور الفوتوغرافية، والأشكال البيانية للعرض البياني لعناصر الدراسة.

**الدراسة الميدانية:**

للدراسة الميدانية دور كبير في الحصول على البيانات والمعلومات، وخاصة غير المتاحة أو المتوفرة في الهيئات المختلفة، وهي المصدر الرئيسي للكثير من البيانات بشبكة النقل البرى بسبب قلة الدراسات السابقة والملاحظة المباشرة والمقابلات الشخصية.

**الدراسات السابقة :**

١. دراسة أحمد عبد الرحمن سيد عبد القادر ٢٠١٢، إقليم وفود العمالة الصناعية بمدينة بنى سويف الجديدة، وتناول العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية ومدى تأثيرها على العمالة الصناعية الوافدة بمدينة بنى سويف الجديدة. ودراسة لخصائص العمالة من حيث تركيبهم النوعي والعمرى والحالة التعليمية والزواجية، إلى جانب تحليل خصائص رحلة العمل اليومية نفسها لمعرفة مواطن القوة والضعف لها.

٢. دراسة مرزوق عاشور ٢٠١٤، بعنوان: دور المناطق الحرة كشكل من أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر في تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، هدفت الدراسة إلى معرفة فاعلية دور المناطق الحرة في التنمية الاقتصادية وجذبها للاستثمار الأجنبي، حيث ركزت على دور المناطق الحرة في مصر والإمارات والجزائر.
٣. دراسة محمد محمد الغلبان ١٩٩٠، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على مصنع غزل طنطا، وتناول فيها رحلة العمال اليومية بالتطبيق على عمال مصنع الغزل بطنطا، وتناول رحلة العمال من قرى المركز إلى المصنع.
٤. دراسة محمد صدقي علي الغماز ١٩٩٥، وتناول رحلة العمل اليومية للعمال ببعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان، وقام بدراسة ست شركات.
٥. دراسة محمد فراج حسانين ٢٠٠٢، مجمع الألمنيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية: دراسة في الجغرافيا التطبيقية، وتناول رحلة العمل اليومية للعمال إلى مجمع مصانع الألمنيوم بنجع حمادي.
٦. دراسة عبد العظيم أحمد عبد العظيم، ٢٠٠٧، رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية من منظور جغرافي
٧. دراسة المتولي السعيد أحمد ٢٠٠٨، القوى العاملة بمصنع الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى دراسة جغرافية، وتناول بالدراسة القوى العاملة بمصنع الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى ورحلة العمل اليومية.
٨. دراسة عبد الفتاح أمين حزين ١٩٩٦، رحلة العمل اليومية دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات، وأثبت وجود علاقة بين بعد المسافة عن المدينة وحجم رحلة العمل اليومية، بدليل أن ٥٠% من العاملين يقيمون في مراكز عمرانية تقع على بعد ٥٠ كم فقط من مدينة السادات.
٩. دراسة محمد فراج حسانين ٢٠٠٢، مجمع الألمنيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية: دراسة في الجغرافيا التطبيقية، وأوضح فيها امتداد نفوذ المصنع إلى خارج إقليم الصعيد.
١٠. دراسة عبد المعطي شاهين عبد المعطي ٢٠٠٦، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على شركة مصر للغزل والنسيج بالمحلة الكبرى، مجلة الجمعية

- الجغرافية المصرية، العدد ٤٨، ج ٢، القاهرة، ٢٠٠٦. وأوضح فيها اقتصار نفوذ الشركة على مراكز محافظة الغربية وبخاصة المراكز الإدارية القريبة من مقر الشركة.
١١. دراسة Kenji Omi، ٢٠١٩: وتناولت آفاق التوسع في المناطق الحرة وفق استراتيجيات التنمية الاقتصادية الوطنية في البلدان الأعضاء في المنظمة العالمية للجمارك، وتنوع تبعيتها للإدارة الحكومية أو سلطات اعتمادا على الهيكل المؤسسي ونطاق ودرجة الرقابة الجمركية وأنواع العمليات الاقتصادية المشروعة وغير المشروعة التي تتم في المناطق الحرة حول العالم وطبيعة الضوابط والإجراءات المتبعة في المناطق الحرة.
١٢. دراسة Christopher Gunson، ٢٠١٠: وتناولت عوامل نجاح المناطق الحرة والشراكة الحكومية والخاصة وقطاع الأعمال المحلي والأجنبي في مجال التداول والتجارة وطبيعة الاعفاءات الضريبية وأنواعها وقيود الملكية وصلاحيات البنية التحتية وحدود عمل سلطة المناطق الحرة المستقلة وكيفية التخلص من البيروقراطية والحوافز المقدمة وشفافية المعلومات لضمان نجاح المناطق الحرة بالعراق أسوة بمجبل على بالإمارات العربية المتحدة.
١٣. دراسة Aboobakr Niavand، وآخرون ٢٠١٤: وتناولت الدور الاستراتيجي لمنطقة تشابهار الحرة في إيران وتأثيرها في تطوير صناعة السياحة، وهي دراسة استقصائية (كمية، وصفية وتحليلية) بتطبيق نموذج "سوات SWOT" حيث تمت دراسة البيئة الداخلية (نقاط القوة والضعف) والبيئة الخارجية (الفرص والتحديات) لصناعة السياحة في منطقة تشابهار الحرة. ثم تم الحصول على آراء الخبراء والمسؤولين المعنيين بالسياحة للتحقق من القيمة النسبية والأولوية لكل العوامل لغرض إعداد الاستراتيجيات اللازمة لإزالة نقاط الضعف والتحديات واستخدام نقاط القوة والفرص.
١٤. دراسة Madiha Sayani، وآخرون، ٢٠١٨م: وتناولت السمات البارزة للأسواق التنافسية وكيفية البحث باستمرار عن طرق جديدة لتحسين أدائها بالتطبيق على منطقة عجمان الحرة من أجل البقاء في السباق في كل من القطاعين الخاص والعام لضمان رضا الشركاء والعملاء، وذلك بوضع أطر لتمييز الخدمة من خلال اجتياز معايير التميز الحكومي، لأجل زيادة قدرة الكيان على فهم وتلبية الاحتياجات المتعلقة بالسوق الحرة.

١٥. دراسة Cécile Détang، ٢٠١٦م: وتناولت كيفية تخفيض البطالة في أسواق العمل المحلية الأوروبية عن طريق انتقال وهجرة القوة العاملة الى الاماكن النشطة اقتصاديا والتي تتوفر فيها فرص العمل. وتبين من دراسة فرنسا كحالة منذ الثمانينيات وحتى تاريخ الدراسة أن معظم الوظائف الجديدة يشغلها الوافدون الجدد، وليس من فقدوا وظائفهم من قبل وذلك في ظل انخفاض معدلات الهجرة الداخلية بين مناطق فرنسا وعدم مرونة سوق العمل في ظل الأداء السيئ للسوق.
١٦. دراسة Eva Gutiérrez وآخرون، 2010م: تناول البحث تأثير مسافة التنقل على أنماط عرض العمالة اليومية والأسبوعية في ألمانيا. وتبين أن لقصر المسافة تأثيرا إيجابيا طفيفا على عرض العمل اليومي والأسبوعي، ولكن ليس له تأثير على عدد أيام العمل، كذلك تبين تأثير قصر المسافة الايجابي على عرض عمالة الإناث أكثر من الذكور.
١٧. دراسة Sara Mc Lafferty، وآخرون، ١٩٩١م: تناولت ظاهرة التحاق الإناث بالعمل بالقرب من المنزل، وقصر زمن الانتقال للعمل، كما تناولت نفس الظاهرة بالنسبة للمجموعات العرقية الأفريقية واللاتينية الأصول في منطقة نيويورك، والتي تفوق بكثير أوقات الرجال والنساء البيض. وتوصلت الدراسة إلى العوامل المؤثرة في ذلك، ومنها مكان العمل، والدخل، المهنة وإمكانية الوصول.
١٨. دراسة Glenn Lyons، وآخرون، ٢٠٠٨م: وتناولت الجوانب الاجتماعية لرحلة العمل اليومية في بريطانيا من حيث التكلفة والعائد، وتبين أن العامل العادي في بريطانيا يستغرق في تاريخ الدراسة ١٣٩ ساعة في السنة - ما يعادل ١٩ يوم عمل قياسي. كما تبين أن متوسط المسافة والوقت المستغرق لرحلات العمل يتزايد بينما يتناقص متوسط عدد الرحلات المقطوعة. كذلك تبين من الدراسة أن ٤% من العينة يسافرون إلى العمل لمسافة تزيد عن ١٠٠ كيلومتر (في كلا الاتجاهين)، و أن ١٠% يستغرقون أكثر من ساعتين في اليوم من وإلى العمل. وتوصلت الدراسة للآثار المختلفة (الاقتصادية والصحية والاجتماعية) للتنقل على الأفراد الذين يقومون بها، كما توصلت إلى أن الرحلات ذات المسافات الأطول والمرات الأقل لها آثار إيجابية أفضل من القصيرة والمتكررة.

١٩. دراسة [Ajay Sharma](#)، ٢٠١٧م: تناولت التفاعل بين الريف والحضر من خلال استعراض الرحلات اليومية الريفية والحضرية وعلاقتها بنمط العمالة ومعدلات البطالة في المناطق القادمة منها على المستويات الادارية المختلفة في غرب البنغال. وعلاقة هذه الظاهرة بالعمالة المؤقتة غير الثابتة وطول المسافة التي يسافرها المسافرون وأمطاط النقل المستخدمة وعملية البحث عن عمل للمسافرين اليوميين.

#### ١ - . المحتويات:

أولاً: تطور ونشأة المنطقة الاستثمارية.  
ثانياً: نطاقات التزويد بالعمالة للمنطقة الاستثمارية  
ثالثاً: العوامل المؤثرة في رحلة العمل اليومية ومدى تأثيرها على العمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية.  
رابعاً: خصائص العمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية.  
خامساً: نوع العمالة والمشروعات التي تعمل بها بالمنطقة الاستثمارية.  
سادساً: أهم مشكلات التي تواجه العمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية وأنسب الحلول لحلها.

#### أولاً: تطور ونشأة المنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية.

تعد محافظة الإسماعيلية من المحافظات الواعدة الجاذبة للاستثمار بجميع قطاعاته التنموية والاستثمارية ، بما تتمتع به من مقومات وحوافز استثمارية متعددة ، وسهولة إجراءات تشجع علي الاستثمار في المجالات الاستثمارية المتعددة بالمحافظة عن باقي المحافظات ، فهي تتمتع بمقومات استثمارية تتمثل في الآتي :

١- الموقع والمناخ الفريد وقربها من المرفأء الجوية والبحرية مثل ميناء السويس ومينا بورسعيد وميناء دمياط وميناء الإسكندرية وميناء العريش ومطار القاهرة الدولي .  
٢- توافر أراضي مرفقة وغير مرفقه (حسب رغبة المستثمر) وبأسعار مميزة بالمناطق الصناعية بالمحافظة

٣- توافر منطقة حرة تتمتع بقانون ضمانات وحوافز الاستثمار .

٤- توافر بنية أساسية مثل كهرباء - مياه - صرف صحي - تليفونات - طرق .  
- شبكة طرق رئيسية ودولية وكباري علوية مثل: كوبري السلام الذي يربط سيناء بالدلتا، وكوبري الفردان علي قناه السويس .

تعد المناطق الحرة إحدى الدعائم المهمة التي يركز عليها الاقتصاد الوطني خصوصاً في البلدان النامية، وتكمن الفلسفة التنموية لها في تنازل الدولة عن بعض الضرائب المستحقة على أي نشاط بهدف تحقيق المنفعة الأكبر لعموم اقتصاد البلد، ولقد اعتمدت العديد من دول العالم لأسلوب إنشاء المناطق الحرة لما لها من أهمية في خلق مصادر تمويلية إضافية للتنمية وجذب الاستثمارات الأجنبية بطريقه انتقائية، وكذلك نقل التكنولوجيا الحديثة وتشغيل الأيدي العاملة المحلية للقضاء على البطالة وتحقيق التنمية الاقتصادية والعمرانية والاجتماعية (عابد جاد وآخرون، بدون تاريخ، ص ١).

ظهرت المناطق الحرة في صورة موانئ، حرة منذ ما يزيد عن ألفي عام ترجع فكرة المناطق الحرة إلى نحو ألفي عام مضت منذ عصر الامبراطورية الرومانية، وكانت أول منطقة حرة معروفة هي جزر بحر إيجة، حيث كانت تطبق فكرة إعادة الشحن والتخزين وإعادة التصدير للبضائع العابرة DELOS لحدود الامبراطورية، ومع ظهور المستعمرات قامت الدول الأوربية بإنشاء مناطق صغيرة لها في المدن ذات الموانئ لتسهيل انتقال التجارة بينها وبين مستعمراتها، ومن أمثلة المناطق الحرة التي أقيمت في تلك الفترة منطقة جبل طارق ١٧٠٤ ومنطقة سنغافورة ١٨١٩ ومنطقة هونج كونج ١٨٤٢

تأسست المنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية عام ١٩٨٠ م، وبدأ النشاط فيها عام ١٩٩٠ م، وهي تقع على طرق القاهرة بورسعيد الصحراوي على بعد ٣٠ كم من كوبرى مبارك للسلاط، الذى يعبر قناة السويس إلى شبة جزيرة سيناء يبعد عن ميناء بورسعيد بمسافة ٨٥ كم، ٨٥ من ميناء السويس ١٢٠ كم من ميناء القاهرة الجوى، ١٢٥ كم من ميناء دمياط (كاترين سامي عدلي، ٢٠١٦، ص ١٦٦).

وجاري توفيق ١٢٨ فدانا مرحلة ثانية، وتبين أن عدد الشركات والمصانع في المنطقة الحرة ٧٥ مصنع وشركة، وعدد الشركات التي تعمل ٥٠ شركة، وعدد التي لا تعمل وهي تحت الإنشاء ٢٥ شركة ومصنع، وعدد الأتوبيسات في المنطقة ١٣٠ أتوبيسا. وتعد المنطقة الحرة بالإسماعيلية إحدى المناطق الحرة العامة المقامة بجمهورية مصر العربية لجذب رؤوس الأحوال العربية والأجنبية إلى جانب رؤوس الأموال الوطنية، وتعتبر من المشروعات التي تتميز ببعض الخصائص مثل:

**ضمانات تحظى بها مشروعات بالمنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية مثل:**

١- عدم جواز إقامة الدعوى العمومية على المشروعات في المخالفات الخاصة بقوانين الجمارك والنقد والضرائب إلا بعد الرجوع للهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة.

٢- عدم جواز تأميم المشروعات والمنشآت أو مصادرتها أو فرض الحراسة عليها بالطريق الدائري.

حواضر أخرى مقابل الانتفاع بالأرض بالمنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية مثل: انخفاض القيمة الإيجارية للمنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية عن مثيلاتها في باقي المناطق الحرة العامة علي مستوى الجمهورية إلى النصف بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للاستثمار بنسبه ٥٠% (حسب طبيعة النشاط) وذلك لمدة خمس سنوات أخرى علي النحو التالي :

### دراسة المشروعات المختلفة بالمنطقة الحرة الاستثمارية بالإسماعيلية:

#### ١- المشروعات الصناعية:

يتضح من خلال الجدول (١) أن إجمالي مساحة المشروعات الصناعية ١٩٩٠٣٧,٨٩ متر مربع ، وبلغ عدد المشروعات عليها ٢٢ مشروعاً، وبلغ عدد فرص العمل الوطنية ٩٧٣٣ فرصة عمل، ٥٥٠ فرصة عمل للأجانب.

#### ٢- المشروعات التخزينية :

يتضح من خلال الجدول (٢) أن إجمالي مساحة المشروعات التخزينية ٥١٣٦,٣٩ متر مربع، وبلغ عدد المشروعات عليها ٣ مشروعات، وبلغ عدد فرص العمل الوطنية ٢٠ فرصة عمل، فرصة عمل وحدة للأجانب .

جدول (١) الموقف التنفيذي المعتمد للمشروعات الخدمية والصناعية التخزينية

بالمنطقة الحرة بالإسماعيلية حتى ٢٨/١١/٢٠١٨.

المشروع الصناعي	البيان	المشروع التخزيني	البيان
الموقف التنفيذي	تم بدأ النشاط	الموقف التنفيذي	تم بدأ النشاط
عدد المشروعات	٩	عدد المشروعات	٣
نوع المشروع	عام	نوع المشروع	عام
بداية الموافقات	١٩٩٤/٠٥/٠٧	بداية الموافقات	٢٠٠٠/١١/٠١
رأس المال بالألف دولار	٤٧٥٦٦٩,٨٩	رأس المال بالألف دولار	٢٢٠٠,٠٠
التكلفة الاستثمارية بالألف دولار	١٠٢٨٢٠٣,٣٠	التكلفة الاستثمارية بالألف دولار	٣٨٤٦,٣٥
فرص العمل الوطنية	٢١٣	فرص العمل الوطنية	٤٢
فرص العمل الأجنبية	١	فرص العمل الأجنبية	٠



الأجور الوطنية	٦٦٢,٣٣	الأجور الوطنية	١٩
الأجور الأجنبية	٩,٣٦	الأجور الأجنبية	٠
المساحة الإجمالية	١٢٧٨١,٠٠	المساحة الإجمالية	٦٩٧٥,٦٠

المصدر/ الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، قطاع شئون المناطق

الحرّة، ٢٠٢٠.

جدول (٢) الموقف التنفيذي المعتمد للمشروعات الخدمية والصناعية التخزينية

بالمنطقة الحرّة بالإسماعيلية حتى ٢٨/١١/٢٠١٨.

المشروع الصناعي	البيان	المشروع التخزيني	البيان
الموقف التنفيذي	تم بدأ النشاط	الموقف التنفيذي	تم بدأ النشاط
عدد المشروعات	٩	عدد المشروعات	٣
نوع المشروع	عام	نوع المشروع	عام
بداية الموافقات	١٩٩٤/٠٥/٠٧	بداية الموافقات	٢٠٠٠/١١/٠١
راس المال بالألف دولار	٤٧٥٦٦٩,٨٩	راس المال بالألف دولار	٢٢٠٠,٠٠
التكلفة الاستثمارية بالألف دولار	١٠٢٨٢٠٣,٣٠	التكلفة الاستثمارية بالألف دولار	٣٨٤٦,٣٥
فرص العمل الوطنية	٢١٣	فرص العمل الوطنية	٤٢
فرص العمل الأجنبية	١	فرص العمل الأجنبية	٠
الأجور الوطنية	٦٦٢,٣٣	الأجور الوطنية	١٩
الأجور الأجنبية	٩,٣٦	الأجور الأجنبية	٠
المساحة الإجمالية	١٢٧٨١,٠٠	المساحة الإجمالية	٦٩٧٥,٦٠

المصدر/ الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرّة ، قطاع شئون المناطق

الحرّة، ٢٠٢٠.

### المناطق الحرة الصناعية:

هي التي تخصص للاستثمار الصناعي والأعمال التجارية والخدمية المرتبطة به حصراً واستثناءً من إجراءات وقيود السياسة الصناعية المتبعة في الدولة، وقد غلبت الصناعات كثيفة العمالة كصناعة المنسوجات والملابس الجاهزة والصناعات الجلدية والصناعات الغذائية على المناطق الحرة الصناعية في البلدان النامية، ثم امتدت إلى الصناعات التجميعية في مجال صناعة المركبات والآلات الثقيلة والحاسبات الإلكترونية، ومن أهم مميزات هذه الصناعات هي اعتمادها بشكل كبير على أسواق تجارية واسعة تكون في العادة غير متاحة في الدول الأقل تقدماً، إضافة إلى أنها تستوعب نسبة كبيرة من الأيدي العاملة الفنية في أعمال تلك الصناعات والتي يمكن توطئتها في الدولة المضيفة بعد فترة من الزمن (عابد محمود جاد وآخرون، مرجع سابق، ص ١).

تتم مصر كغيرها من الدول النامية بقطاع التصنيع خاصة قطاع الصناعات التحويلية بهدف دعم نمو صادراتها ورفع معدل نموها، بما يسهم في خفض معدل البطالة وغيرها من المؤشرات الاقتصادية السلبية، لذلك اتخذت مصر العديد من التدابير والسياسات الصناعية والتجارية من خلال وضع استراتيجية تهدف إلى زيادة معدل النمو الصناعي، ليصل إلى 8% ورفع نسبة مساهمة الناتج الصناعي من 18% إلى 21% من الناتج المحلي الإجمالي، بالإضافة إلى زيادة معدل نمو الصادرات لـ 10% سنوياً (وزارة التجارة والصناعة، ٢٠١٩، ص ١٨-٢١).

تعد قطاع الصناعات التحويلية من أهم القطاعات كثيفة العمالة لما لديه من إمكانات أكبر لاستيعاب فائض العمالة مقارنة بقطاع الخدمات مثل صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة، والتي ساهمت صادراتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي ببعض الدول النامية مثل كوريا الجنوبية وتايوان والصين، وذلك نتيجة توافر الأيدي العاملة الرخيصة، التي منححتها ميزة نسبية في إنتاج وتصدير منتجات كثيفة العمالة (سامية أبوبكر صديق، ٢٠١٨، ص ١٧٣).

الشركات الصناعية التي تم التخصيص لها في المرحلة العاجلة:

١- شركة الأهلي للاتصالات:

## جدول (٣) الشركات الصناعية التي تم التخصيص لها في المرحلة العاجلة .

اسم الشركة	المساحة	عدد العمالة	النشاط
شركة الأهلي للاتصالات	٦٠٦٢١ م <sup>٢</sup> (١٤ فدان تقريبا )	١٠٨	تطبيقات الكروت الذكية والاتصالات عبر الاقمار الصناعية
		٧٠	تصنيع تليفونات العملاء
		٥٥	تصنيع مستلزمات الاقمار الصناعية من مسطحات هوائية ومكونات الاستقبال العادية والرقمية
مجموعه (شركات كليبواترا ) سيلكون .....	١٩٣٣٦٧ م <sup>٢</sup> (٤٦ فدان تقريبا )	٣٥٠	صنائه الكروت الذكية والتي تستخدم الكروت في مجال البنوك والفنادق والاتصالات والأمن
شركة أجيبب ميديكال	٢٨٨٠٠ م <sup>٢</sup> (٧ أفدنة تقريبا )	٨٠	تصنيع الأجهزة الطبية واجهزه رسم القلب والتخدير وقياس ضغط الدم بالكمبيوتر
شركة BIC	١٢٨٨٩ م <sup>٢</sup> (٣ أفدنة )	٨٠	انتاج الدوائر الإلكترونية والخلايا الضوئية

## المصدر/ المنطقة الاستثمارية بالإسماعلية، ٢٠١٩ .

\*منطقة الخدمات تضم مبني إداري مقر بنك ، نقطة إطفاء تدخل سريع ومكتب بريد ونقطة إسعاف ولوحة توزيع كهرباء

يمكن التعرف على التطور الصناعي بالمنطقة الحرة، وذلك من خلال الجدول (٤) الشكل (٣) واللذين يوضحان تطور المنشآت والعمالة الصناعية في المنطقة الحرة بالإسماعلية خلال الفترة من ١٩٩٥ إلى ٢٠٢٠، ويتضح من الشكل الجدولين السابقين ما يلي:

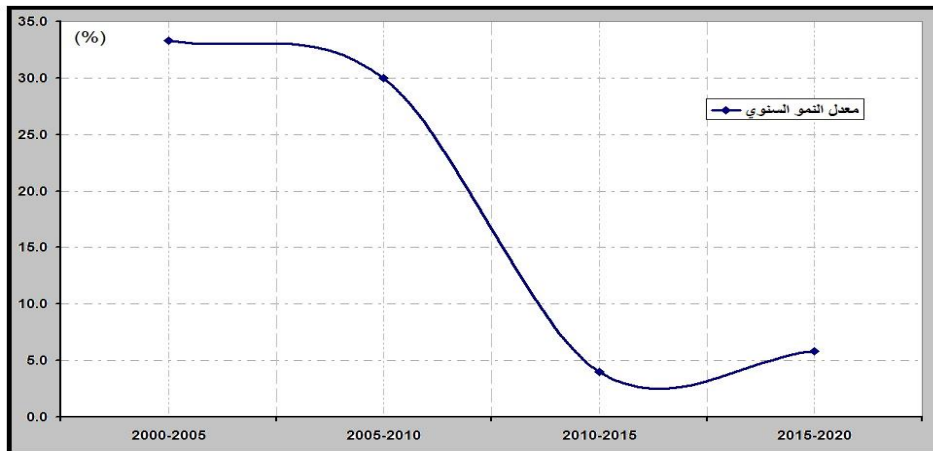
جدول (٤) تطور المنشآت الصناعية في المنطقة الحرة بالإسماعيلية خلال الفترة (١٩٩٥-٢٠٢٠).

الفترات	المنشآت الصناعية	%	معدل النمو %
١٩٩٥-٢٠٠٠	١٥	٣.٥	-
٢٠٠٠-٢٠٠٥	٤٠	٩.٣	٣٣.٣
٢٠٠٥-٢٠١٠	١٠٠	٢٣.٣	٣٠.٠
٢٠١٠-٢٠١٥	١٢٠	٢٧.٩	٤.٠
٢٠١٥-٢٠٢٠	١٥٥	٣٦	٥.٨
جملة	٤٣٠	١٠٠	٤٦.٧

المصدر/ وزارة الاسكان. وزارة الاستثمار، محافظة الاسماعيلية. مركز المعلومات.

مديرية القوى العاملة والهجرة

بلغ عدد المنشآت الصناعية بالمنطقة الحرة خلال الفترة من ١٩٩٥ - ٢٠٠٠ نحو ١٥ منشأة صناعية بنسبة ٣.٥%، وزادت خلال الفترة من ٢٠٠٠-٢٠٠٥ إلى ٤٠ منشأة صناعية بنسبة ٩.٣%، وبلغت خلال الفترة من ٢٠١٠-٢٠١٥ إلى ١٢٠ منشأة صناعية بنسبة ٢٧.٩% وحتي عام ٢٠٢٠ بلغ عدد المنشأة الصناعية ١٥٥ منشأة صناعية بنسبة ٣٦%.



شكل (٣) معدل النمو السنوي للمنشآت الصناعية في المنطقة الحرة بالإسماعيلية خلال الفترة (١٩٩٥-٢٠٢٠).

(١٩٩٥-٢٠٢٠).

## \*الأنشطة الصناعية المقامة بالمنطقة الحرة بالإسماعيلية:

- ١- صناعات مواد غذائية: طحن الدقيق - مكرونة - عصائر - حلاوة طحينية - بسكويت وحلويات - تعبئة اللحوم والأسماك - تعبئة ملح الطعام - مجزر آلي للدواجن.
- ٢- صناعات مواد بلاستيكية: صناعة المواسير البلاستيك - وصناعة الخراطيم للري بالتنقيط - صناعة العبوات البلاستيكية
- ٣- صناعات الملابس الجاهزة: مثل صناعة ملابس الأطفال والملابس الداخلية ومنتجات الجيز.
- ٣- صناعات أخرى مثل: صناعة الأثاث، صناعة الزيوت، مركز صيانة السيارات، درفلة الحديد، مركز صيانة إيديال، الكترونيات والتليفزيونات، صناعة المسامير وصناعة الكريستال صناعة العطور والشامبو، صناعة الرخام والجرانيت، صناعة لمبات الكهرباء، صناعة الأحذية والشباشب، المنتجات الجلدية مواد البناء والبويات، تلاجحات حفظها المواد الغذائية.





### ثانيا- نطاقات التزويد بالعمالة للمنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية:

تعرف رحلة العمل اليومية بالحركة أو التنقل المنتظم من مكان الإقامة إلى مكان العمل أو العكس ( Hagg,E. 2014 , p.5 ) وتهدف غالبا إلى فهم الاتجاهات، التي تؤثر على التنقل مثل: زيادة حجم الأسرة المكونة وظهور المرأة العاملة، والأبعاد المكانية بين مواقع الإقامة وأماكن العمل خاصة في مناطق الضواحي، وتزايد ملكية المركبات وزيادة استخدام المركبات الخاصة وزيادة زمن التنقل وغيرها ( Mcgukin,N.,&Srinivasan,N. 2005,p.2 ) وتمتع عملية الانتقال اليومي نحو العمل بميزة خاصة تتمثل في مراقبة التدفقات الدورية للسكان واتجاهاتها، تكمن أهميتها في اعتبارها الشكل الرئيسي للتنقلات السكانية عبر المكان (محمد صبحي، ٢٠١٩، ص ٢٠١).

يهتم الباحثون في مجال النقل الحضري بدراسية الرحلات اليومية، التي يقوم بها السكان داخل المدينة أو من المدينة إلى إقليمها أو العكس، للتعرف على طبيعة هذه الرحلات والدوافع التي تتولد من أجلها تلك الرحلات داخل الحيز الحضري ومعرفة أوقات بداية الرحلات اليومية ونهايتها لمعرفة حجم المرور على شبكة النقل الحضري فيها ومدى كفاءتها (عبدالرحمن جري مردان، ٢٠١٥، ص ٢٤٥).

تعد المواصلات وسيلة لنقل الناس والبضائع من مكان إلى آخر، كما أنها تربط الأقاليم بعضها ببعض، وبدونها يكون الترابط مستحيلاً، ليس ثمة شك أن وسائل النقل تعد عاملاً مهماً وحيوياً لأي مجتمع، يسعى إلى ربط أجزائه وتسهيل نشاطه الاقتصادي في مختلف المجالات، إذ تعد عاملاً مهماً وفعالاً في تنشيط حركة الاقتصاد الإنتاجي والخدمي (فاطمة حسين عبدالرازق، ٢٠٠٢، ص ١١٧-١١٨).

يتضح من خلال الجدول (٥) والشكل (٤) اللذين يوضحان تيارات وفود العمالة الصناعية بالمنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية ٢٠١٩ الآتي:

يضم إقليم وفود العمالة إلى المنطقة الحرة بالإسماعيلية محافظات الإسماعيلية والقاهرة والسويس وبورسعيد والشرقية. ويمكن تقسيم نطاقات تزويد العمالة إلى ثلاثة نطاقات كالتالي:

١- النطاق الأول (نطاق داخل مركز ومدينة الإسماعيلية) ارتفاع أعداد العاملين بالمنطقة الحرة الاستثمارية بالإسماعيلية من مركز ومدينة الإسماعيلية، وبلغت نسبتهم ما يقرب من النصف ٤٤.٦% في المركز الأول بالنسبة لعدد العاملين، ويرجع ذلك إلى قرب المسافة لمكان إقامتهم.

٢- النطاق الثاني (نطاق خارج مركز ومدينة الإسماعيلية وداخل محافظة الإسماعيلية) يأتي في المقدمة مركز أبو صوير بنسبة ١٢.٧% بسبب قرب المسافة أيضاً، ويأتي بعد ذلك مركز التل الكبير في المركز الثالث بنسبة ١٠.٥%، ثم مركز القصاصين بنسبة ٦.٧%، يأتي بعد ذلك مركز فايد بنسبة ٣.٥%، ثم القنطرة شرق وغرب.

٣- النطاق الثالث (نطاق خارج المحافظة) حيث بلغت نسبة العاملين من محافظة القاهرة ١.٧%، وهم يعملون في الوظائف القيادية، والعاملون من محافظة السويس ١٠.٨ عمال بنسبة ٣.٤%، ومن محافظة بورسعيد ٥٣٦ عاملاً بنسبة ١.٨%. ومن محافظة الشرقية.

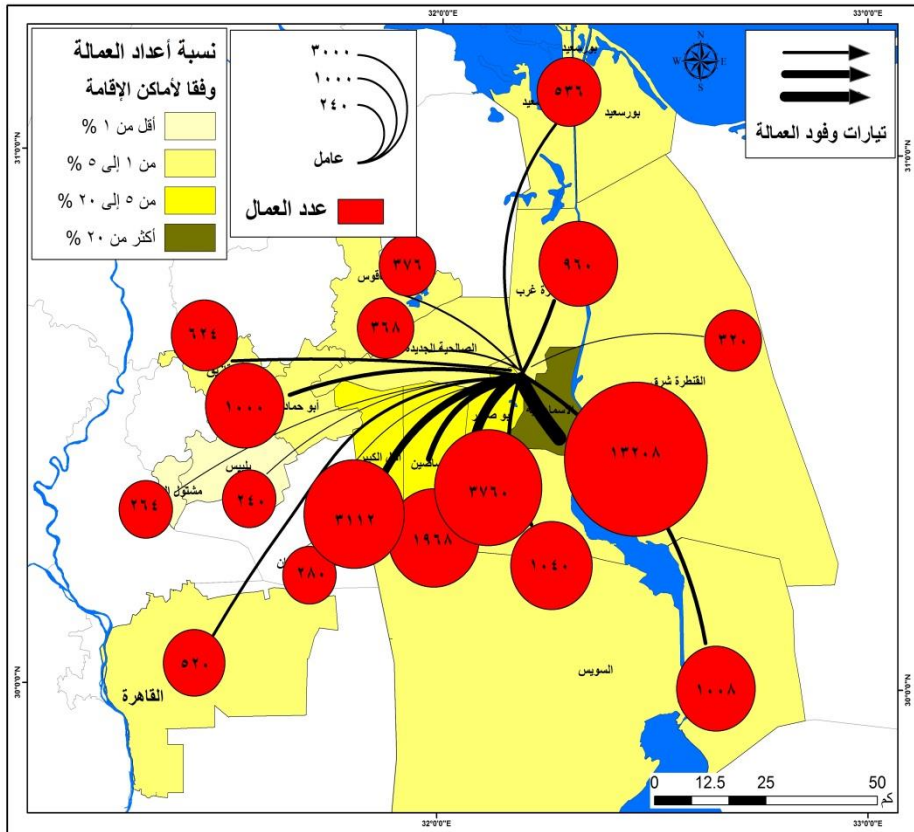
جدول (٥) تيارات وفود العمالة الصناعية بالمنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية ٢٠١٩

مكان الوفود	عدد	%
مركز ومدينة الإسماعيلية	13208	44.6
أبو صوير	3760	12.7
التل الكبير	3112	10.5
القصاصين	1968	6.7
فايد	1040	3.5
السويس	1008	3.4
أبو حماد	1000	3.4
القنطرة غرب	960	3.2
الزقازيق	624	2.1

1.8	536	بور سعيد
1.7	520	القاهرة
1.3	376	فاقوس
1.2	368	الصالحية
1.1	320	القنطرة شرق
0.9	264	مشتول السوق
0.9	280	العاشر من رمضان
0.8	240	بليس
100	29584	الإجمالي

المصدر/ مركز معلومات المنطقة الحرة بالإسماعيلية، ٢٠١٩.

تعد مراكز مشتول السوق والعاشر من رمضان وبليس أقل المراكز في عدد العمال بالمنطقة الحرة بالإسماعيلية بنسب ٠.٩%، ٠.٩%، ٠.٨% لكل منهما على التوالي.





يذكر "ناعس" أن عملية الانتقال اليومي للسكان عامة تتأثر بعدة عوامل منها، الموقع الجغرافي للمكان ، ودرجة التركز السكاني، وخصائص شبكات النقل بالإقليم، بالإضافة إلى الحالة المادية للسكان (ناعس، ٢٠٠٦، ص ٨١) ويضيف "عبد المعطي" وجود عوامل تساعد على قيام رحلة العمل اليومية إلى المدن ، ومنها عوامل تفضيل الإقامة بالمدن من عدمه، وعوامل إمكانية الوصول، والتي لا تعمل منفردة ، وإنما تشاركها عوامل أخرى في التأثير على رحلة العمل اليومية ( عبد المعطي، ٢٠٠٦، ص ٢٤٢-٢٢٣) ويمكن وصف الرحلات اليومية إلى العمل أو الدراسة بأنها رحلات مقيدة، أما الرحلات الأخرى- كالرحلة إلى التسوق أو الترويح وغيرها، فهي أقل تعقيدا ولطبيعة المكان وخصائصه تأثير مباشر على حجم حركة النقل، سواء للرحلات المقيدة أم غير المقيدة، حيث يمكن إلغاء الرحلات الأخيرة أو استبدالها إذا كانت الوجهة المعنية بعيدة أو مكلفة (Naess,P. 2002.p.125).

#### ١- الموقع المسافة:

يرى كيت ليمان أن رحلة العمل اليومية ما هي إلا صورة من حركات المد والجزر البشرية، إذ يغادر 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 أو على مستوى مدينة واحدة أو على مستوى إقليمي ( liepman,k.,1963,p.126 )  
تظهر أهمية الموقع الجغرافي بالنسبة للصناعة عند ارتباطه بمناطق فعالة لها قيمة حيوية كمناطق الإنتاج، أو الاستهلاك، أو ارتباطه كتل أو تجمعات عمرانية كبرى، أو أن يتصل بطرق رئيسية مهمة (حمدان، ص ٢٨٠).

يتوزع العاملون بالمنطقة الحرة من حيث مناطق الإقامة ووفودهم إلى المنطقة للعمل يوميا بين محافظات الإسماعلية والشرقية وبورسعيد والسويس والقاهرة.

تختلف المسافة بين كل منطقة وأخرى من مناطق وفود العمالة ومن خلال الجدول (٦) والشكل (٥) يتضح أن أبعد المناطق هي القاهرة ١١٧ كم ، وأقرب مسافة لمنطقة وفود العمالة مركز أبوصير ١٢ كم، وهو أحد مراكز محافظة الإسماعلية.

#### ٢- الحوادث:

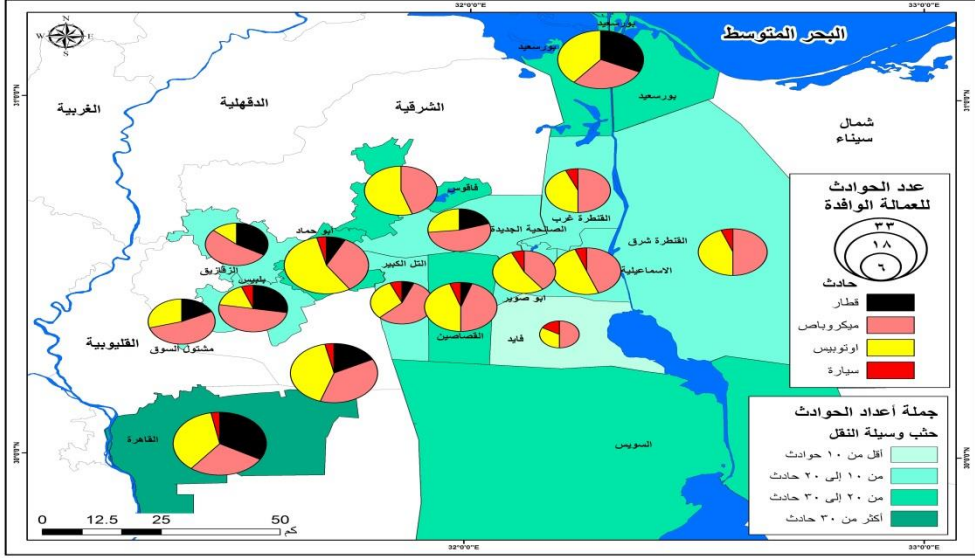
اللامركزية في ادارة المناطق الحرة قضية مهمة، حيث إنها تمثل عملية تفويض لسلطة صنع القرار الإداري من الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة إلى إدارة المنطقة الحرة، والتي ستقوم بتنفيذ

وأداء جميع المهام، التي يتم تكليفها بها دون مشاورة الهيئة المركزية (محمد أحمد ناجي، ٢٠١٩، ص ٥٨٢).

### جدول (٦) الحوادث للعمالة الوافدة إلى المنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية

٢٠١٩ حسب وسيلة النقل خلال الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٩.

مكان الوفود	القطار	الميكروباص	الاتوبيس	سيارة خاصة	الإجمالي
مركز ومدينة الإسماعيلية	٠	٨	٩	١	١٨
أبو صوير	٠	٦	٨	١	١٥
التل الكبير	١	٩	٥	١	١٦
القصاصين	١	٩	٩	١	٢٠
فايد	٠	٣	٢	١	٦
القططرة شرق	٠	٩	٨	١	١٨
القططرة غرب	0	٨	٧	١	١٦
السويس	٦	٨	١١	٠	٢٥
فاقوس	٠	٩	١١	٠	٢٠
الزقازيق	٥	٨	٢	٠	١٥
أبو حماد	٢	٩	١٥	١	٢٧
بور سعيد	٩	٨	١١	٠	٢٨
القاهرة	١١	٩	١٢	١	٣٣
العاشمرن رمضان	٥	١١	١٢	١	٢٩
بلبيس	٥	٩	٣	١	١٨
الصالحية	٣	٨	٤	٠	١٥
مشتول السوق	٣	٩	٥	٠	١٧
الجملة	٥١	١٤٠	١٣٤	١١	٣٣٦



شكل (٥) عدد الحوادث للعمالمة الوافدة إلى المنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية

٢٠١٩ حسب وسيلة النقل خلال الفترة من ٢٠١٥-٢٠١٩.

المصدر/ اعتمادا على بيانات الجدول (٦).

٣- الاعتبارات الشخصية ( الارتباط الاسرى ) وقرب المسافة أو بعدها.

رابعا: خصائص العمالمة الوافدة للمنطقة الاستثمارية:

سوف يتم تناول خصائص العمالمة الصناعية الوافدة للمنطقة الحرة بالإسماعيلية 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: تحظى دراسة التركيب العمري للسكان بأهمية كبيرة . كونها

تعد من العوامل المؤثرة في الرحلات اليومية داخل المدينة وخارجها .

بالنسبة للتركيب العمري: يلاحظ من خلال الجدول (٧) والشكل (٦) ارتفاع عدد

الشباب في سن العمل (٢١-٤٠) سنة بالمنطقة الاستثمارية الحرة بمدينة الاسماعيلية إلى ٥٣.٥%، والفئة (٤١-٦٠) جاءت في المركز الثاني بنسبة ٣٦.٨% بأجمالي ٩٠.٣% للفئة التي في سن العمل، أما صغار السن الفئة أقل من ٢٠ سنة فبلغت ٨.٥%، وكبار السن بلغت نسبتهم ١.٢%.

وبالنسبة للتركيب النوعي: أوضحت إحصائيات المنطقة الحرة أن ارتفاع أعداد العاملين من الذكور عن الإناث، حيث بلغ إجمالي أعداد العاملات من الإناث نحو ١٢٤٤٤ عاملة بنسبة ٤٢.٢% أعلاها خلال الفئة العمرية (أقل من ٢٠ سنة) بنسبة ٥٥.٨% تليها الفئة العمرية (٤١-٦٠ سنة) بنسبة ٤٥.٩%، ثم تليها الفئة العمرية (٢١-٤٠ سنة) بنسبة ٣٧.٩%. أما بالنسبة للذكور فبلغ إجمالي عددهم 17030.8 عاملا بنسبة ٥٧.٧% أعلاها خلال الفئة العمرية (٦٠ سنة فأكثر) بنسبة ٨٣.٨%، تليها الفئة العمرية (٢١-٤٠ سنة) بنسبة ٦٢.١%، ثم تليها الفئة العمرية (٤١-٦٠ سنة) بنسبة ٥١.١%. وأقل فئة عمرية أقل من ٢٠ سنة بنسبة ٤٤.٢%.

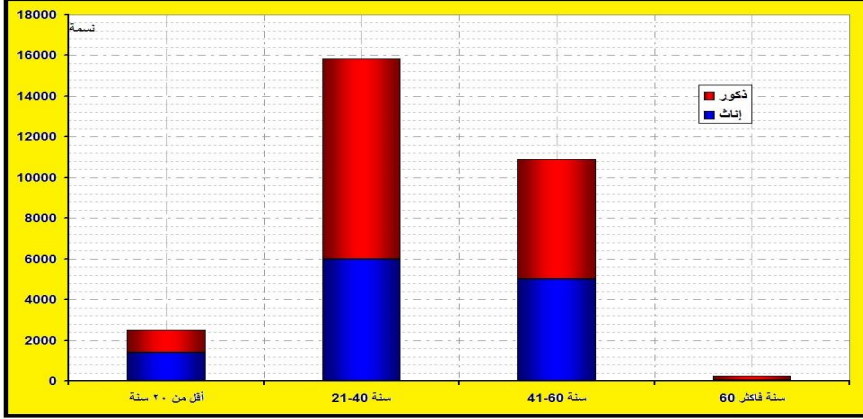
جدول (٧) التركيب النوعي والعمرى للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بمدينة

الاسماعيلية حسب الفئات العمرية بالعينة عام ٢٠١٩.

الفئات العمرية	إناث		ذكور		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
أقل من ٢٠ سنة	١٤٠٤	٥٥.٨	١١١٠	٤٤.٢	٢٥١٤	٨.٥
٢١-٤٠ سنة	٦٠٠٠	٣٧.٩	٩٨٢٧	٦٢.١	١٥٨٢٧	٥٣.٥
٤١-٦٠ سنة	٥٠٠٠	٤٥.٩	٥٨٨٧	٥٤.١	١٠٨٨٧	٣٦.٨
٦٠ سنة فأكثر	٤٠	١٦.٢	٢٠٧	٨٣.٨	٢٤٧	١.٢
الجملة	١٢٤٤٤	٤٢.٢	١٧٠٣١	٥٧.٧	٢٩٤٧٥	١٠٠

المصدر / المنطقة الاستثمارية بمدينة الاسماعيلية، ٢٠١٩.

شكل (٦) التركيب العمري والنوعي للعمالة الوافدة بالمنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية حسب الفئات العمرية عام ٢٠١٩.



#### المصدر/ اعتمادا على بيانات الجدول (٧)

#### ٢- الحالة التعليمية:

يعد 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 (فتحي مصيلحي، ٢٠٠٣، ص٤٧٧)، كما أن المستوى التعليمي يسهم بدور مهم في تحديد نوعية النشاط الذى يزاوله الفرد، هذا بالإضافة إلى أنه يفيد في التنبؤ بالاتجاهات التعليمية فى النشاط الذى يزاوله الفرد، هذا بالإضافة إلى أنه يفيد فى التنبؤ بالاتجاهات التعليمية فى المستقبل (أحمد عبدالقادر، ٢٠١٣، ص٣٤).

ويمكن التعرف على التوزيع العددي والنسبي للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية من خلال الجدول (٨) والشكل (٧) حيث يلاحظ الآتي:

١- بلغت نسبة غير الحاصلين على مؤهلات علمية ٨.٥%، وهم يقومون بالأعمال الخاصة بالتحميل وتنزيل البضاعة والنظافة والحراسة، وفى المصانع وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٥.٣% للذكور، ٤٩.٧% للإناث.

٢- بلغت نسبة الذين يجيدون القراءة والكتابة ٢٦% في المرتبة الثانية ، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٥٢% للذكور، ٤٨% للإناث. وهم يقومون بالأعمال الكتابية وفي المصانع.

٣- بلغت نسبة الحاصلين على مؤهل متوسط ٤٥% ، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٥٢.٦% للذكور، ٤٧.٤% للإناث، وهم يقومون بالأعمال الكتابية.

٤- جاءت فئة الحاصلين على المؤهلات الجامعية في المرتبة الثالثة ١٤% من جملة العاملين بالمنطقة الحرة عام ٢٠١٩ ، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٥٠.٧% للذكور، ٤٩.٣% للإناث .

مما سبق يتضح ان أكثر من ٦٥% من العاملين ذوي مؤهلات تعليمية ، تندرج تحت المؤهلات المتوسطة والجامعية فأكثر، أما النسبة المتبقية والبالغ ٣٥% من العمال الأميين أو من يجيدون القراءة والكتابة .

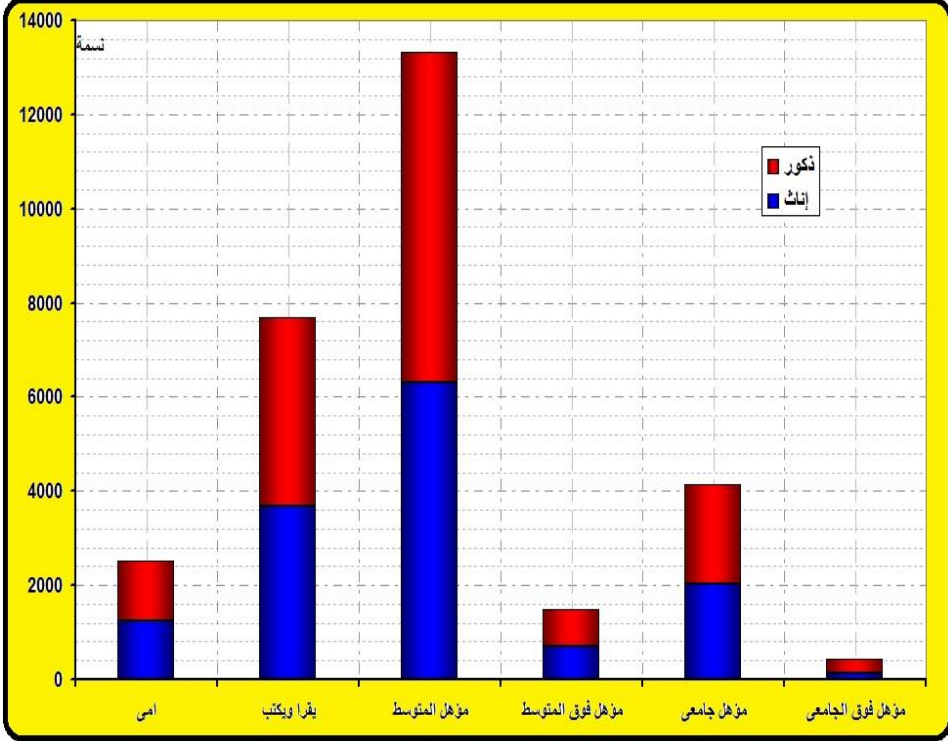
جدول (٨) التوزيع العددي والنسبي للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بمدينة

الإسماعيلية حسب الحالة التعليمية بالعينة عام ٢٠١٩ .

الحالة التعليمية	ذكور		إناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
أمي	١٢٦٦	٥٠.٣	١٢٥٠	٤٩.٧	٢٥١٥	٨.٥
يقرا ويكتب	٤٠٠٠	٥٢	٣٦٩٢	٤٨	٧٦٩٢	٢٦
مؤهل المتوسط	٧٠٠٠	٥٢.٦	٦٣١٣	٤٧.٤	١٣٣١٣	٤٥
مؤهل فوق المتوسط	٧٨٠	٥٢.٧	٧٠٠	٤٧.٣	١٤٧٩	٥
مؤهل جامعي	٢١٠٠	٥٠.٧	٢٠٤٢	٤٩.٣	٤١٤٢	١٤
مؤهل فوق الجامعي	٣٠٠	٦٧.٦	١٤٤	٣٢.٤	٤٤٤	١.٥

الإجمالي	١٥٤٤٦	١٤١٤١	٢٩٥٨٤	١٠٠
----------	-------	-------	-------	-----

المصدر/ مركز المعلومات بالمنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية عام ٢٠١٩.  
شكل (٧) التوزيع العددي للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بمدينة الإسماعيلية  
حسب الحالة التعليمية دراسة بالعينة عام ٢٠١٩.



المصدر/ من اعداد الباحث اعتمادا على بيانات الجدول (٨).

### ٣- الحالة الزوجية:

تعد الحالة الزوجية من الخصائص الأساسية للسكان، وهي 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 (المتولي سعيد، ٢٠٠٦، ص ٣٩٠). كما أن متوسط حجم الأسرة من المؤشرات المهمة، لكونه يرتبط في معظم الأحيان بالفوارق الاجتماعية والاقتصادية بين الأسر، إذ أن كثير من الأسر كبيرة الحجم تكون أكثر فقرا،

وبالتالي فإن حجم الأسرة يؤثر على الرفاهية العامة لأفرادها (فتحي الحسيني خليل، ١٩٨٦، ص٢٨).

يلاحظ أن العاملة غير المتزوجة لديها قدرة على العطاء وتحمل مشاق رحلة العمل اليومية أكثر من العاملة المتزوجة، وذلك يعود لعدم ارتباطها بمتطلبات الزوج والأولاد والعمل (حنان على الخلف، وآخرون، ٢٠١٧، ص٣٨).

ويتضح من خلال الجدول (٩) والشكل (٨) اللذين يوضحان التوزيع العددي والنسبي للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بمدينة الإسماعيلية حسب الحالة الزوجية بالعينة عام ٢٠١٩ الآتي:

- ٥- بلغت نسبة الذين لم يسبق لهم الزواج بالمنطقة الحرة بالإسماعيلية ٢٠.٨%، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٧٤% للذكور، ويعزى ذلك إلى أن أغلبهم يقوم بالعمل من أجل المساعدة في تجهيز الحياة الزوجية، ٢٦% للإناث.
- ٦- بلغت نسبة المتزوجين بالعمالة الصناعية الوافدة للمنطقة الحرة عام ٢٠١٩ م نحو ٧٩.٢%، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٧٣.٤% للذكور، ويعزى ذلك إلى أن أغلبهم يقوم بالعمل من أجل المساعدة في توفير نفقات الأسرة، ٢٦.٦% للإناث حيث إن أغلب الإناث تتفرغ إلى الأعمال المنزلية.

جدول (٩) التوزيع العددي والنسبي للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بمدينة

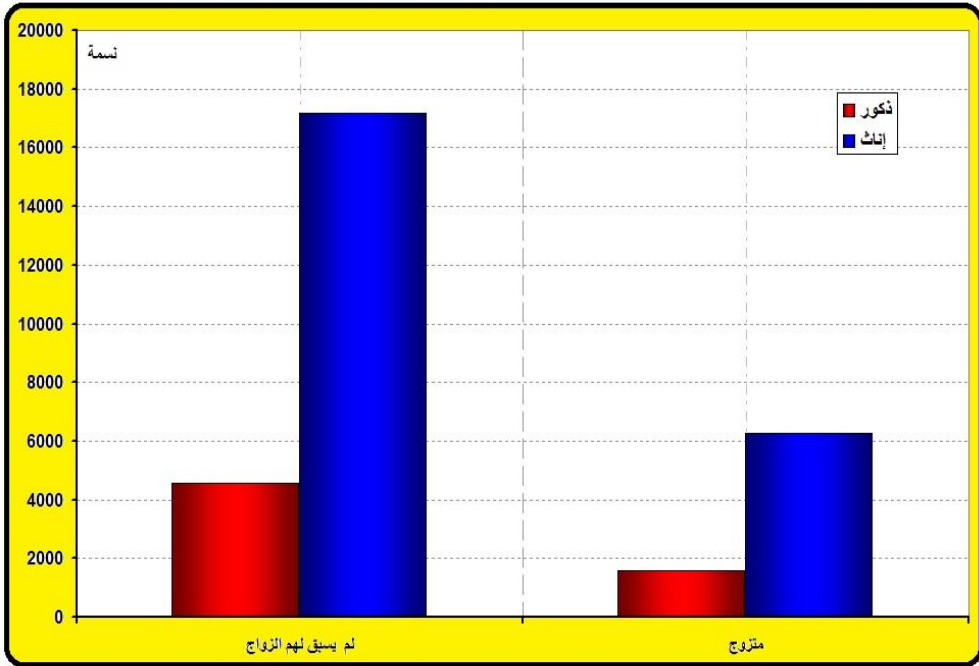
الإسماعيلية حسب الحالة الزوجية بالعينة عام ٢٠١٩.

الفئات العمرية	ذكور		إناث		جملة	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
لم يسبق لهم الزواج	٤٥٦١	٧٤	١٥٩٨	٢٦	٦١٥٩	٢٠.٨
متزوج	١٧١٧١	٧٣.٤	٦٢٥٤	٢٦.٦	٢٣٤٢٥	٧٩.٢
الإجمالي	٢١٧٣٢	٧٣.٤	٧٨٥٢	٢٦.٥	٢٩٥٨٤	١٠٠

المصدر/ مركز المعلومات بالمنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية عام ٢٠١٩.



شكل (٨) التوزيع العددي والنسبي للعمالة الوافدة للمنطقة الاستثمارية بمدينة الاسماعيلية حسب الحالة الزوجية بالعينة عام ٢٠١٩ .



والمنية والحالة النفسية لها وذلك على النحو التالي:

#### ١- وسيلة النقل المستخدمة في الرحلة:

ارتبطت الحياة البشرية بتلبية حاجات ومتطلبات العيش والاستمرار، ومن أجل هذا كان على الإنسان الانتقال من مكان إلى آخر بحثا عن ضروريات حياته، أي ارتباطه بالحركة الدائمة والمتمثلة في التنقل بحيث كانت أولى رحلاته من المسكن إلى منبع الطعام والشراب (عفاف بن نصر، ٢٠١٠، ص ٣).

ويحظى النقل العام في جميع دول العالم المتقدمة والنامية باهتمام خاص ومتميز ، كونه عصب الحياة ، التي يحتاج إليها كل فئات المجتمع ، ويمثل الوجه الحضاري للمواطن والزائر، فالنقل العام بمختلف وسائله هو شريان الحياة لأية مدينة، ومصدر حركتها ونشاطها الاقتصادي (عامر المطير و إبراهيم الضمري، ٢٠١٣، ص ٢).

تعد وسائل النقل عاملا مهما 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، وبناء على ذلك تتباين وسائل المواصلات المستخدمة للعمالة الوافدة للمنطقة الحرة بالإسماعيلية ، وإن كان جميعها يندرج تحت مسمى النقل البري فقط ، ويتضح من خلال الجدول (١٠) والشكل (٩) وسيلة الانتقال إلى العمل للعمالة عام ٢٠١٩.

١- جاءت وسيلة الانتقال إلى العمل بالقطار في الصدارة بين وسائل الانتقال المستخدمة في تنقل العمالة الصناعية من مقر إقامتهم إلى مكان عملهم بالمنطقة الحرة بالإسماعيلية حيث سجلت نسبتها ٦٨.٢% عام ٢٠١٩ م أكثر من النصف، ويرجع ذلك إلى أنها من أفضل وسائل النقل من ناحية الأمان وانتظام المواعيد، كما تأتي من محافظات خارج الإسماعيلية حيث المسافات الطويلة والسريعة.

جدول (١٠) وسيلة النقل المستخدمة للوصول إلى المنطقة الاستثمارية

بالإسماعيلية ٢٠١٩.

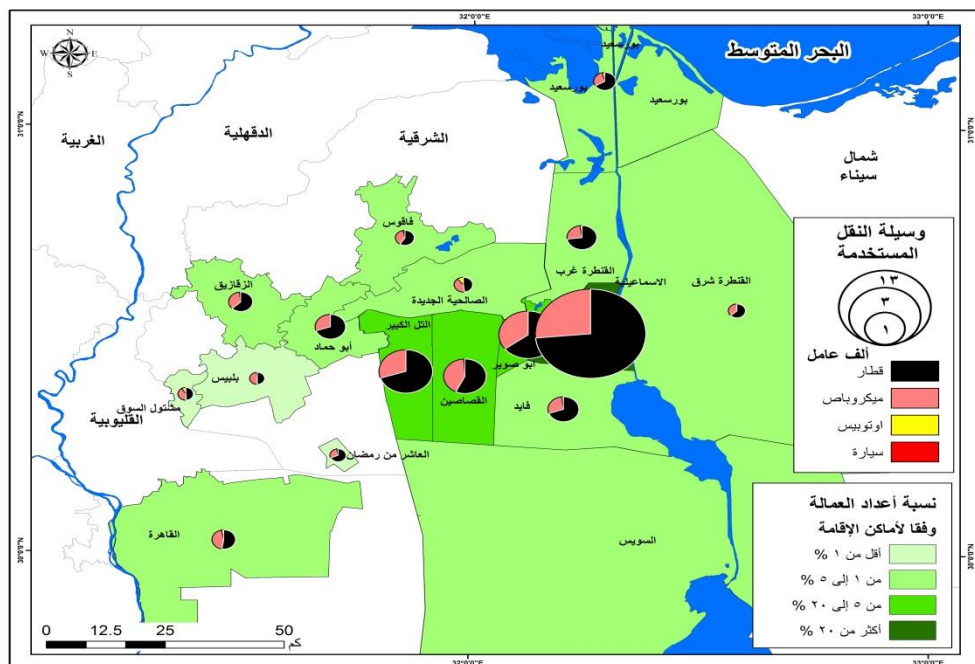
مكان الوفود	القطار	اتوبيس المنطقة	الميكروباص	سيارة خاصة	الإجمالي	%
مركز ومدينة الإسماعيلية	٩٦٠٨	٣٤٦٨	٩٠	٤٢	١٣٢٠٨	٤٤.٦
أبو صوير	٢٣٨٩	١٣٠٠	٦٠	١١	٣٧٦٠	١٢.٧
التل الكبير	٢١٥٤	٩٢٦	٣٠	٢	٣١١٢	١٠.٥
القصاصين	١١٢٠	٨٢٣	٢٠	٥	١٩٦٨	٦.٧
فايد	٧٢٠	٢٩٨	٢٠	٢	١٠٤٠	٣.٥

القنطرة شرق	٢٠٠	١١٨	١	١	٣٢٠	١.١
القنطرة غرب	٧٠٠	٢٣٩	٢٠	١	٩٦٠	٣.٢
السويس	٨٠٠	٢٠٥	٢	١	١٠٠٨	٣.٤
فاقوس	٢٢٢	١٤٠	١٠	٤	٣٧٦	١.٣
الزقازيق	٣٩٠	٢٢٢	١٠	٢	٦٢٤	٢.١
أبو حماد	٦٨٨	٣٠٠	٧	٥	١٠٠٠	٣.٤
بور سعيد	٣٥٥	١٦٠	٢٠	١	٥٣٦	١.٨
القاهرة	٢٣١	٢٦٨	٢٠	١	٥٢٠	١.٨
العاشرين رمضان	١٩٠	٨٠	٨	٢	٢٨٠	٠.٩
بلبيس	١١٩	١١٥	٥	١	٢٤٠	٠.٨
الصالحية	١٧٦	١٥٠	٤٠	٢	٣٦٨	١.٢
مشتول السوق	١٢٩	١١١	٢٣	١	٢٦٤	٠.٩
الجملة	٢٠١٩١	٨٩٢٣	٣٨٦	٨٤	٢٩٥٨٤	١٠٠
%	٦٨.٢	٣٠.٢	١.٣	٠.٣	١٠٠	-

المصدر/ مركز المعلومات بالمنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية عام ٢٠١٩.

٢- سجلت نسبة مستخدمي الميكروباص ٢٢.٦%، وهي ما يقرب من الربع، واحتلت هذه الوسيلة المرتبة الثانية بين وسائل المواصلات المستخدمة للانتقال إلى العمل، حيث تتميز بالسرعة والقيام من مناطق بعيدة عن المنطقة الحرة.

٣- جاءت نسبة العمال المستخدمة لأتوبيسات المنطقة الحرة في المركز الثالث بنسبة ٧.٥% وهم



شكل (٩) وسيلة النقل المستخدمة للوصول إلى المنطقة الاستثمارية بالإسماعيلية

٢٠١٩.

## ب- المسافة المكانية والزمنية:

يرتبط برحلة العمل اليومية للعمالة الوافدة للمنطقة الحرة بالإسماعيلية ثلاثة أنماط من المسافات: الأولى المسافة المكانية (الجغرافية)، ويعبر 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 (أحمد عبدالقادر، ٢٠١٢، ص ٦٥)، وسوف يتم تناول هذه المسافات بشيء من التفصيل كالتالي:

#### ١- المسافة المكانية:

وهي المسافة بين مناطق السكن والمنطقة الحرة، وتختلف طولاً أو قريباً بين محل الإقامة ومحل العمل في صورة امتداد الطرق التي تربط بين الموقعين وأطوالهما، ويمكن قياس هذه الخطوط بالكيلو مترات لتحديد أبعد وأقصر مسافة بين الموقعين (محمد الغماز، مرجع سابق، ص ٣١) وتجدر الإشارة أن طول أو قصر المسافة بين مكان العمل وسكني العمال له أثره على رحلة العمل اليومية، فسكن العمال بعيداً عن المصنع وتشتتهم، يختلف عن سكنهم في مستعمرة سكنية بجوار المصنع أو بالقرب منه، لما يمثله ذلك من انتظام أو عدم انتظام في مواعيد العمل وأثره على الإنتاج (محمد الغلبان، مرجع سابق، ص ٥٠٩).

ويتضح من خلال الجدول (١١) والشكل (١٠) اللذين يوضحان طول المسافة بين المسكن ومحل العمل بالمنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩ وعدد العمال الآتي:

جدول (١١) طول المسافة بين المسكن ومحل العمل بالمنطقة الاستثمارية الحرة

بالإسماعيلية ٢٠١٩.

مكان الوفود	المسافة إلى المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية /كم	عدد العمال	%
مركز ومدينة الإسماعيلية	١٦.٥	١٣٢٠.٨	٤٤.٦
أبو صوير	٢٢	٣٧٦.٠	١٢.٧
النل الكبير	٢٣	٣١١٢	١٠.٥
القصاصين	٣٥	١٩٦٨	٦.٧
فايد	٣٠	١٠٤٠	٣.٥
القطرة شرق	٤٢	٣٢٠	١.١
القطرة غرب	٣٨	٩٦٠	٣.٢
السويس	٨٦	١٠٠.٨	٣.٤

١.٣	٣٧٦	٥٨	فاقوس
٢.١	٦٢٤	٨٤	الزقازيق
٣.٤	١٠٠٠	٣٥	أبو حماد
١.٨	٥٣٦	٨١	بور سعيد
١.٨	٥٢٠	١٢٧	القاهرة
٠.٩	٢٨٠	٣٠	العاشر من رمضان
٠.٨	٢٤٠	٨١	بلبيس
١.٢	٣٦٨	٤٠	الصالحية
٠.٩	٢٦٤	٣٢	مشتول السوق
١٠٠	٢٩٥٨٤	-	أجمالي

#### المصدر/ مركز المعلومات، المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩.

١- وجود علاقة عكسية قوية بين أطوال المسافات وحجم رحلة العمل اليومية في بعض مناطق السكن الخاص بالعمال، حيث يتأثر حجم تلك الرحلة بعامل المسافة الجغرافية، ويتضح ذلك من خلال زيادة عدد العاملين بالمنطقة الحرة الاستثمارية العامة بالإسماعيلية، ويتضح ذلك بقوة في مركز ومدينة الإسماعيلية، حيث تبلغ المسافة بين المنطقة الحرة والمسكن ١٦.٥ كم، وعدد العاملين 13208 عاملا بنسبة ٤٤.٦% من إجمالي عدد العاملين، أبو صوير يبعد ٢٢ كم وعدد العاملين 3760 عاملا بنسبة ١٢.٥% من إجمالي عدد العاملين.



تتمثل في المسافة بين المدينة ومحل الإقامة، ونوعية الطرق ومدى اتساعها وكثافة الحركة عليها والظروف المناخية، إضافة إلى مدى تنوع وسائل النقل والمواصلات.

ويتضح من خلال الجدول (١٢) والشكل (١١) اللذين يوضحان زمن الوصول بين المسكن ومحل العمل للعمالة بالمنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩ وعدد العمال، يمكن تقسيم زمن الوصول إلى الفئات التالية:

### جدول (١٢) زمن الوصول بين المسكن ومحل العمل للعمالة بالمنطقة الاستثمارية

#### الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩<sup>(\*)</sup>

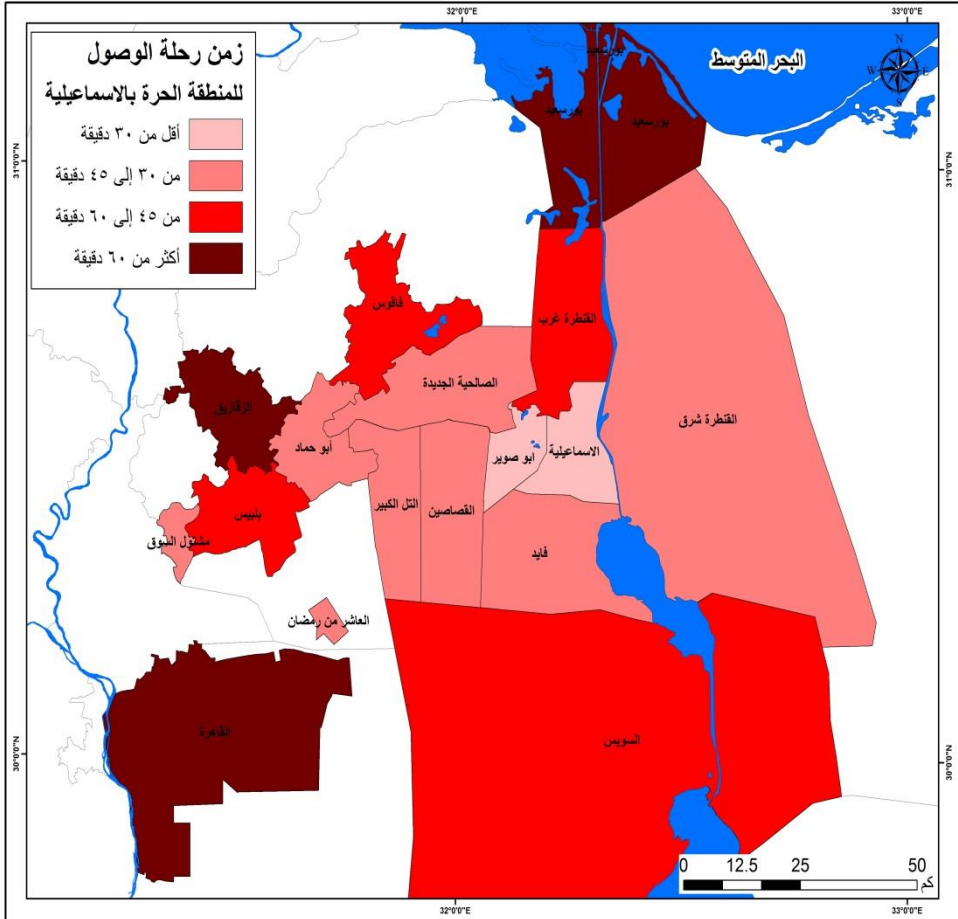
مكان الوفود	المسافة إلى المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية / كم	زمن الوصول (دقيقة)
مركز ومدينة الإسماعيلية	١٦.٥	١٥
أبو صوير	٢٢	٢٠
التل الكبير	٢٣	٣٠
القصاصين	٣٥	٤٥
فايد	٣٠	٣٠
القنطرة شرق	٤٢	٤٥
القنطرة غرب	٣٨	٤٨
السويس	٨٦	٦٠
فاقوس	٥٨	٦٠
الرزازيق	٨٤	٩٠
أبو حماد	٣٥	٤٠
بور سعيد	٨١	٨٠
القاهرة	١٢٧	٩٠
العاشر من رمضان	٣٠	٣٠
بلييس	٨١	٦٠
الصالحية	٤٠	٤٠

<sup>(\*)</sup> يتأثر زمن الوصول بعدة عوامل أخرى غير المسافة مثل نوع وسيلة النقل ونوع الطريق ومدى صلاحيته وجودته للسير عليه والازدحام ببعض المناطق والحوادث .



٣٥	٣٢	مشتول السوق
----	----	-------------

المصدر / مركز المعلومات، المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩  
 الفئة الاولى: ( أقل من ٣٠ دقيقة) وهم قريون من المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية  
 وتضم مركز ومدينة الاسماعيلية ومركز أبو صوير.  
 الفئة الثانية: (٣٠-٦٠) استحوذت هذه الفئة على النصيب الأكبر من مناطق وفود  
 العمالة إلى المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية تضم (تل الكبير، القصاصين، فايد، ابو حماد،  
 القنطرة شرق، القنطرة غرب، العاشر من رمضان، الصالحية، مشتول السوق)  
 الفئة الثالثة (أكثر من ٦٠ دقيقة) وتضم ست مدن وهى: بلبيس، القاهرة، الزقازيق،  
 بورسعيد، السويس، فاقوس.



ملحق ( ١ ) الموقف التنفيذي المعتمد للمشروعات الصناعية والتجزئية بالمنطقة  
الحرة بالإسماعيلية حتى ٢٨/١١/٢٠١٨.

المشروع الصناعي	البيان	المشروع التخزيني	البيان
الموقف التنفيذي	تم بدأ النشاط	الموقف التنفيذي	تم بدأ النشاط
عدد المشروعات	٢٢	عدد المشروعات	٣
نوع المشروع	عام	نوع المشروع	عام
بداية الموافقات	٢٠٠٠/٠١/٠١	بداية الموافقات	١٩٩٧/١٠/٠٤
راس المال بالآلف دولار	٣٤١١٠,٠٠	راس المال بالآلف دولار	١٧٥٠,٠٠
التكلفة الاستثمارية بالآلف دولار	١٠٩٩٩٠,٨٣	التكلفة الاستثمارية بالآلف دولار	٤٨٧٨,٧٨
فرص العمل الوطنية	٩٧٣٣	فرص العمل الوطنية	٢٠
فرص العمل الأجنبية	٥٥٠	فرص العمل الأجنبية	١
الأجور الوطنية	٨١٦٧,٢٤	الأجور الوطنية	٦٤,٩٣
الأجور الأجنبية	٧٤٣,٦٦	الأجور الأجنبية	٥,٠٠
المساحة الإجمالية	١٩٩٠٣٧,٨٩	المساحة الإجمالية	٥١٣٦,٣٩

المصدر/ الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، قطاع شئون المناطق

الحرة، ٢٠٢٠.

سادسا: أهم المشكلات التي تواجه رحلة العمال اليومية إلى المنطقة الاستثمارية

### الحرّة بالإسماعلية ٢٠١٩<sup>(١)</sup>

تعرض وسائل نقل الموظفين إلى المنطقة الاستثمارية الحرّة بالإسماعلية ذهابا وإيابا ٢٠١٩ لبعض المشاكل اليومية ومن خلال تطبيق استمارة الاستبيان اتضح أن أهم المشاكل كالتالي:-

#### ١- سائل النقل المستخدمة:

كل الأتوبيسات التي تنقل العمال من الموديلات القديمة من الثمانينات ، وتعطل كثيرا، وجاءت بنسبة ٧٥% من إجمالي العينة، كما أنّها غير مكيفة مما يسبب تعب للعمال خاصة خلال فصل الصيف مع ارتفاع درجة الحرارة، وجاءت بنسبة ١٠٠% من إجمالي العينة، كما تتعرض كثيرا للعطل والتوقف أثناء الذهاب للمسكن أو للمنطقة الحرّة ، وجاءت بنسبة ٥٠% من إجمالي العينة، وقطع الغيار الخاص بها غير متواجدة بالسوق في بعض الأحيان، وجاءت بنسبة ٣٣.٣% من إجمالي العينة، كما أن السيارات ضيقة وتسبب مشاكل نفسية وعدم الراحة للموظفين، وجاءت بنسبة ٤٦.٧% من إجمالي العينة.

جدول (١٣) التوزيع العددي والنسبي لأهم المشاكل التي تواجه سيارات نقل

#### العمال بالمنطقة الحرّة بالإسماعلية ٢٠١٩.

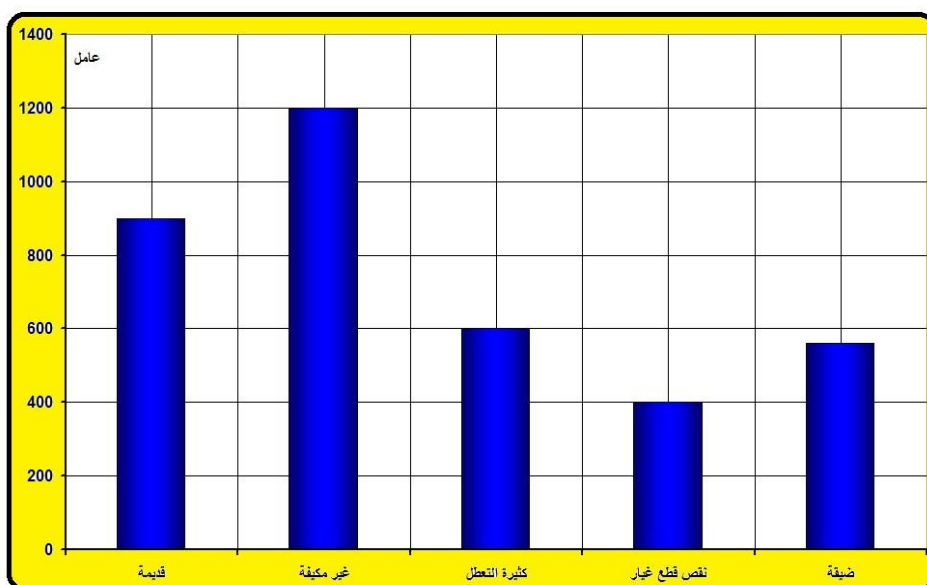
البيان	المشكلة	القيمة	%
وسيلة النقل	قديمة	٩٠٠	75.0
	غير مكيفة	١٢٠٠	100.0
	كثيرة التعطل	٦٠٠	50.0
	نقص قطع غيار	٤٠٠	33.3
	ضيقة	٥٦٠	46.7

المصدر/ من إعداد الباحث اعتمادا على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠-

٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

<sup>(١)</sup> تم تطبيق عدد ١٣٠٠ استمارة على اصحاب الورش والمسالك لصناعة الالمنيوم بمدينة ميت غمر خلال الفترة من ٢٠١٨/١/١ إلى ٢٠١٨/١٢/٢٠. جاءت الاستمارات الصحية والكاملة البيانات نحو ١٢٠٠ استمارة.

شكل (١٢) التوزيع العددي لأهم المشاكل التي تواجه سيارات نقل العمال بالمنطقة الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩.



المصدر/ اعتمادا على بيانات الجدول (١٣) .

## ٢- بعد المسافة بين المنطقة الحرة بالإسماعيلية ومسكن العمال:

هناك علاقة عكسية بين طول المسافة وراحة العمال وتكاليف وزمن الوصول بين المنطقة الحرة بالإسماعيلية ومسكن العمال، وجاء بالاستبيان أن ٨٢.٥% يشكون من طول المسافة، وبالتالي طول الرحلة وارتفاع تكاليف النقل للوصول إلى اقرب مكان لركوب اتوبيس المنطقة الحرة، ١٧.٥% تعتبر المسافة بالنسبة لهم متوسطة الطول، ٤١.٧% تعتبر المسافة قصيرة بالنسبة لهم.

جدول (١٤) التوزيع العددي لأهم المشاكل المتعلقة بالمسافة بين مسكن العمال

المنطقة الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩.

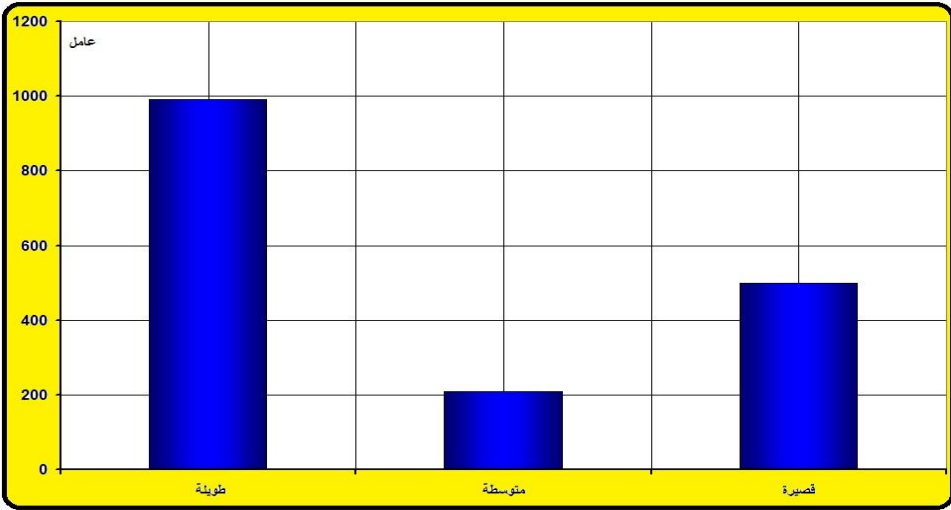
البيان	المشكلة	القيمة	%
بعد المسافة عن محل الإقامة	طويلة	٩٩٠	82.5
	متوسطة	٢١٠	17.5
	قصيرة	٥٠٠	41.7

المصدر/ من إعداد الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠ -

٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

شكل (١٣) التوزيع العددي لأهم المشاكل المتعلقة بالمسافة بين مسكن العمال

المنطقة الحرة بالإسماعيلية ٢٠١٩.



المصدر/ اعتماداً على بيانات الجدول (١٤) .

### ٣- صيانة السيارات :

من الأمور الضرورية للسيارات الصيانة الدورية والمستمرة، ولكن عملية الصيانة تواجهها بعض الصعاب، مثل عدم توفرها طول العام، وجاءت بنسبة ٣٣.٣% فقط، والصيانة تكون موسمية وجاءت بنسبة ١٠٠%، والصيانة الشهرية جاءت بنسبة ١٦.٧% فقط، أما عدم وجود صيانة فجاءت بنسبة ٨.٣% فقط.

جدول (١٥) التوزيع العددي والنسبي لمدى رضى عمال المنطقة الحرة

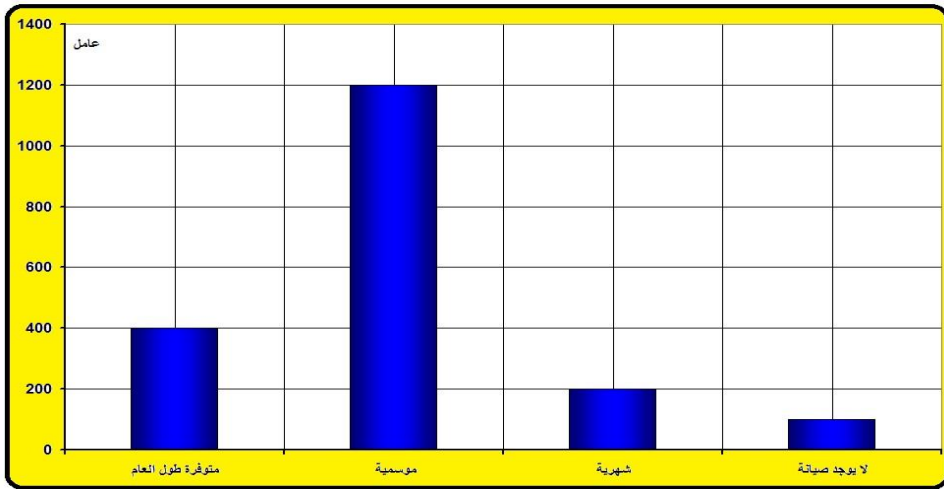
بالإسماعيلية عن صيانة السيارات ٢٠١٩.

البيان	المشكلة	القيمة	%
--------	---------	--------	---

33.3	٤٠٠	متوفرة طول العام	صيانة السيارات
100.0	١٢٠٠	موسمية	
16.7	٢٠٠	شهرية	
8.3	١٠٠	لا يوجد صيانة	

المصدر/ من إعداد الباحث اعتمادا على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠ - ٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

شكل (١٤) التوزيع العددي لمضى رضى عمال المنطقة الحرة بالإسماعيلية عن صيانة السيارات ٢٠١٩.



المصدر/ اعتمادا على بيانات الجدول (١٥).

#### ٤- ارتفاع رسوم الاشتراك السنوي للسيارات:

وبالنسبة للاشتراك السنوي يشكو ١٦.٧% من عينة الدراسة من ارتفاع رسوم الاشتراك السنوي، ٦٦.٧% متوسطة التكلفة بالنسبة لهم في حين أن هناك ٥٠% من العينة يعتبرون رسم الاشتراك السنوي مناسب تماما لهم.

جدول (١٦) التوزيع العددي والنسبي لمضى رضى عمال المنطقة الحرة

بالإسماعيلية عن رسوم اشتراك السيارات ٢٠١٩.

البيان	المشكلة	القيمة	%
أسعار الاشتراك السنوي في الاتوبيس	عالية السعر	٢٠٠	16.7
	متوسطة	٨٠٠	66.7

50.0	٦٠٠	مناسبة	
------	-----	--------	--

المصدر/ من إعداد الباحث اعتمادا على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠-٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

### ٥- الانتقال إلى مراكز التجمع:

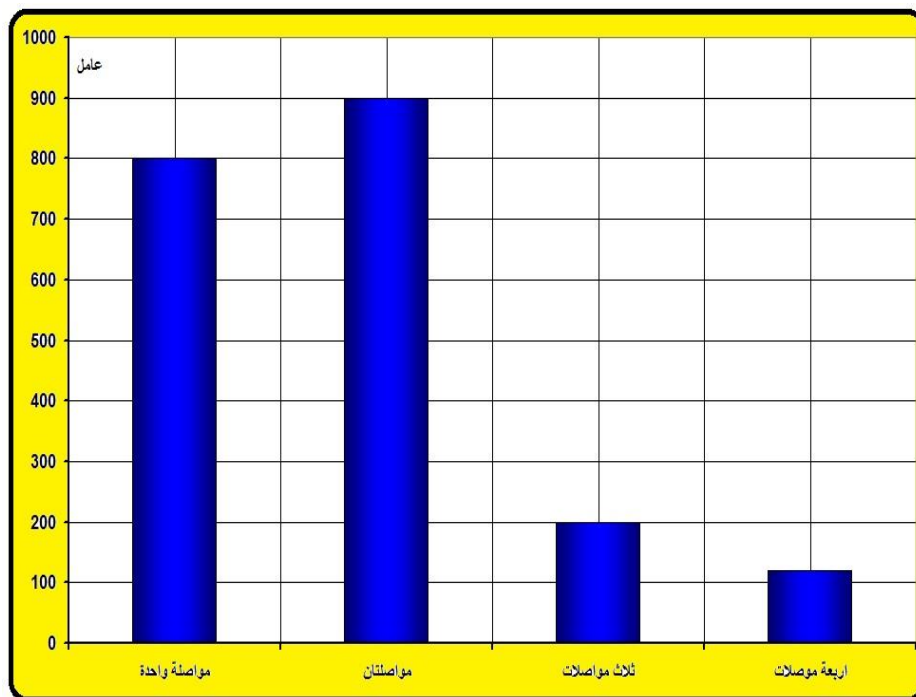
تعد وسيلة الانتقال من محل الإقامة إلى المنطقة الحرة بالإسماعيلية من مشكلات رحلة العمل اليومية، فبعضهم يستخدم الأتوبيسات العامة أو الميكروباص الخاص، ويستلزم ذلك النزول مبكرا قبل ميعاد الالتقاء مع أتوبيس المنطقة الحرة بأكثر من ساعة، فبعضهم يأتي من النجوع والشاخات والقرى، والطرق لمنطقة التجمع تكون غير معبدة، وبها مشاكل كثيرة، هذا بالنسبة للمقيم داخل محافظة الإسماعيلية أما القادم من محافظات خارج الإسماعيلية فيضطر للخروج من المنزل وركوب سيارة خاصة للوصول إلى موقف الميكروباص أو إلى محطة القطار للركوب والوصول إلى المنطقة الاستثمارية الحرة بالإسماعيلية في ميعاد الحضور، وتتفاوت المسافات وطبيعة الطرق بين أماكن إقامة العاملين ونقاط التجمع، مما ترتب عليه تعدد وسائل الوصول، وبذل جهد أكبر ووقت أطول وتكلفة أعلى (عبدالعظيم أحمد، مرجع سابق، ص ٤٥).

جدول (١٧) التوزيع العددي والنسبي لعدد مرات ركوب المواصلات في الرحلة الواحدة ذهابا أو عودة للوصول إلى منطقة التجمع لأنوبيس ٢٠١٩.

البيان	المشكلة	القيمة	%
عدد مرات ركوب المواصلات في الرحلة الواحدة ذهابا أو عودة فقط	مواصلة واحدة	800	66.7
	مواصلتان	900	75
	ثلاث مواصلات	200	16.7
	اربعة مواصلات	120	10

المصدر/ من إعداد الباحث اعتمادا على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠-٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

شكل (١٥) التوزيع العددي لعدد مرات ركوب المواصلات في الرحلة الواحدة ذهابا أو عودة للوصول إلى منطقة التجمع لأتوبيس ٢٠١٩.



المصدر/ اعتمادا على بيانات الجدول (١٧).

وأوضح ٦٦.٧% أنهم يستقلون مواصلات واحدة، ٧٥% يستقلون مواصلتان للوصول لمنطقة التجمع، ١٦.٧% يستقلون ثلاث مواصلات للوصول لمنطقة التجمع، ١٠% يستقلون أربع مواصلات للوصول لمنطقة التجمع لانتظار أتوبيس الشركة التابعة للمنطقة الحرة.

٦- ارتفاع نسبة أشغال الحافلات:



في أغلب المواسم والأيام خلال السنة ونتيجة لزيادة عدد العاملين بالمنطقة الحرة وانخفاض عدد الأتوبيسات فإن الازدحام هو السمة الغالبة يوميا. وأوضح ٨٣.٣% أن الازدحام يكون في أغلب الأيام بالأتوبيس، ٧٥% يكون الازدحام أحيانا في بعض الايام، ٤١.٧% يكون الازدحام في أيام قليلة.

جدول (١٨) التوزيع العددي والنسبي للازدحام خلال فترة الذهاب والعودة يوميا للوصول إلى منطقة التجمع لأتوبيس المنطقة الحرة ٢٠١٩.

البيان	المشكلة	القيمة	%
الازدحام خلال فترة الذهاب والعودة يوميا	غالبًا	١٠٠٠	83.3
	أحيانا	٩٠٠	75.0
	نادراً	٥٠٠	41.7

المصدر/ من إعداد الباحث اعتمادا على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠-

٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

#### ٧- تعطل أتوبيس المنطقة الحرة:

تعرض أتوبيسات المنطقة الحرة للتعطل خلال الرحلة ذهابا وعودة، وأوضح ٥٨.٣% من العينة أن السيارات تتعرض للتعطل الفني بصورة دائمة، ٥٠% أكدوا أن العطل يكون أحيانا وليس بصفة دائمة، ٤.٢% أكدوا أن السيارات نادراً ما تتعرض للتعطل الفني.

جدول (١٩) التوزيع العددي والنسبي لتعطل اتوبيس المنطقة الحرة المنطقة الحرة

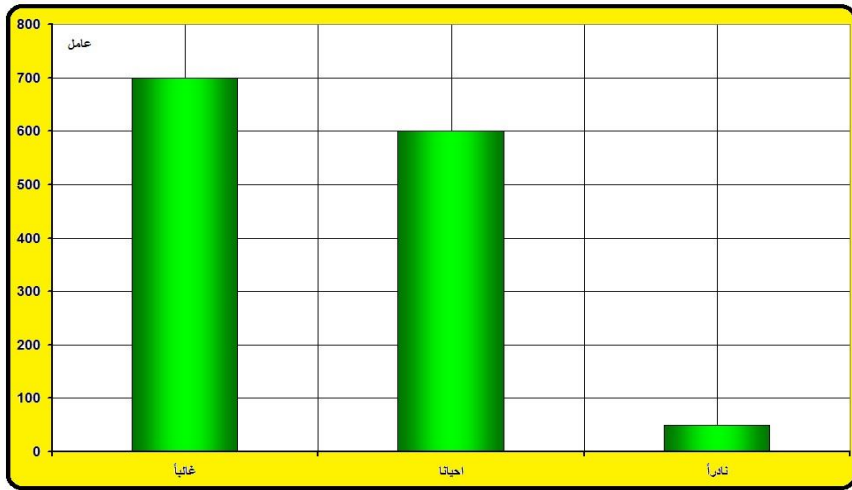
٢٠١٩ بالإسماعلية.

البيان	المشكلة	القيمة	%
تعطل اتوبيس المنطقة الحرة	غالبًا	٧٠٠	58.3

50.0	٦٠٠	احياناً	
4.2	50	نادراً	

المصدر/ من إعداد الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠-٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

شكل (١٧) التوزيع العددي لتعطل اتوبيس المنطقة الحرة بالمنطقة الحرة ٢٠١٩ بالاسماعيلية.



المصدر/ اعتماداً على بيانات الجدول (١٩).

#### ٨- تأخر الأتوبيسات عن مواعيد العمل:

يتعرض الموظفون للتأخير عن مواعيد العمل الرسمية بالمنطقة الحرة نتيجة تأخر بعض السائقين عن الوصول إلى منطقة التجمع، ويرجع ذلك إما بسبب التأخير في بداية التحرك أو مواجهة الازدحام في الطريق، وأوضح ٦٢.٥% أنه غالباً ما يتأخر الأتوبيس في الوصول إلى منطقة التجمع، وبالتالي التأخر عن مواعيد العمل الرسمية صباحاً، ٢٥% أكدوا أنه نادراً ما يتأخر عن مواعيد العمل.

جدول (٢٠) التوزيع العددي والنسبي لتعطل اتوبيس المنطقة الحرة بالمنطقة الحرة

٢٠١٩ بالاسماعيلية.

البيان	المشكلة	القيمة	%
--------	---------	--------	---

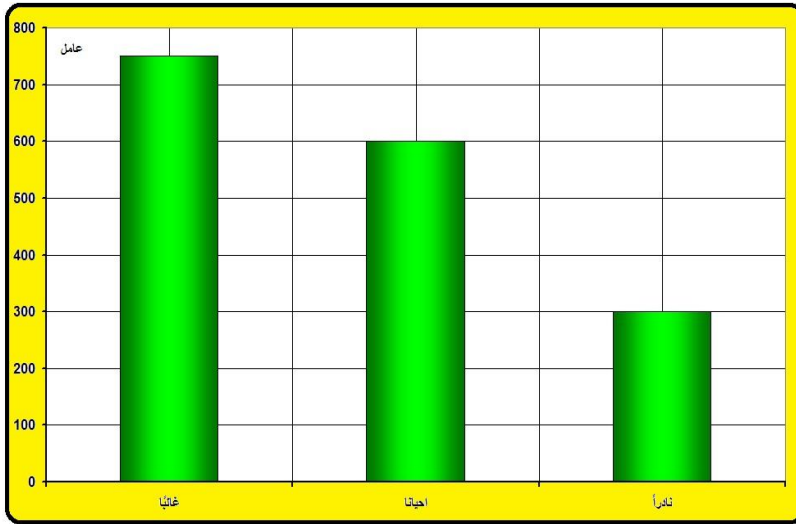
62.5	٧٥٠	غالباً	تأخر السيارات
50	٦٠٠	أحياناً	
25	٣٠٠	نادراً	

المصدر/ من إعداد الباحث اعتماداً على الدراسة الميدانية خلال الفترة من ١٠ -

٢٠١٨/١ إلى ٢٠١٩/١٢/٢٠.

شكل (١٨) التوزيع العددي والنسبي لتعطيل اتوبيس المنطقة الحرة المنطقة الحرة

٢٠١٩ بالإسماعيلية .



المصدر/ اعتماداً على بيانات الجدول (٢٠) .

### النتائج:

\* يرجع إنشاء المناطق الحرة في مصر إلى عام ١٩٠٢، عندما أبرمت الحكومة المصرية اتفاقاً مع شركة قناة السويس، تم بمقتضاه إنشاء منطقة حرة ملحقة ببورسعيد لخدمة أغراض الشركة وتوسيع وصيانة الميناء.

\* تنقسم المناطق الحرة في مصر إلى ثلاث أنواع: المناطق الحرة العامة، الخاصة، ومنطقة حرة تشمل مدينة بأكملها.

\* للمناطق الحرة العديد من المميزات مثل توفير رءوس الاموال الاجنبية وخلق فرص عمل.

\* تأسست المنطقة الحرة العامة بالإسماعيلية عام ١٩٨٠ م، وبدأ النشاط فيها عام ١٩٩٠

م. بها ٧٥ مصنعا.

\* إقليم وفود العمالة إلى المنطقة الحرة بالإسماعيلية يضم محافظات الإسماعيلية والقاهرة والسويس وبورسعيد والشرقية. ويضم ثلاثة نطاقات النطاق الأول ( نطاق داخل مركز ومدينة الإسماعيلية)، النطاق الثاني(نطاق خارج مركز ومدينة الإسماعيلية وداخل محافظة الإسماعيلية)، النطاق الثالث (نطاق خارج المحافظة).

\* ارتفاع أعداد العاملين من الذكور ٥٥.٨% عن الإناث ٤٢.٢%.

\* بلغت نسبة المتزوجين بالعمالة الصناعية الوافدة للمنطقة الحرة عام ٢٠١٩ م نحو ٧٩.٢%، وتباينت هذه النسبة بين الذكور والإناث لتسجل ٧٣.٤% للذكور، ويعزى ذلك إلى أن أغلبهم يقوم بالعمل من أجل المساعدة في توفير نفقات الأسرة، ٢٦.٦% للإناث حيث إن أغلب الإناث تتفرغ إلى الأعمال المنزلية.

### التوصيات:

- \* توفير وسائل نقل سهلة وسريعة واقتصادية تتوافر بها وسائل الراحة والأمان والسرعة.
- \* توفير وسائل نقل كبيرة الحجم بحيث تتسع لكل الركاب في كل الخطوط وتكون مكيّفة.
- \* زيادة الدورات التدريبية للسائقين وعمل اختبارات دورية لهم صحياً ومهنياً.
- \* زيادة المسافة لخطوط نقل الركاب حتى تقل المسافة التي يقطعها العمال بالمواصلات الخاصة، وبالتالي تقليل التكاليف المالية يومية ذهاباً ورجوعاً.
- \* وضع خطة مستقبلية على مراحل لتغيير أنواع المواصلات المستخدمة في ذهاب العمال وعودتهم يومياً بحيث تكون على مراحل قريبة.
- \* توفير استراحات مطورة لانتظار وسائل النقل العامة والخاصة بالمنطقة الصناعية.
- العمل على زيادة وتوفير الدعم المالي المخصص للنقل.
- \* يوصى الباحث باللامركزية في إدارة المنطقة الحرة حيث هناك بعض القرارات المتعلقة بوسائل النقل يستلزم الحصول على القرار من الهيئة العامة للمناطق الحرة.

## المراجع:

- ١- Buchanan,L,B.,& Tschida,C.M.(2015)Exploring the Five Themes of geography Using Technology The OhioSocial ,
- ٢- سعد محمد الجمال، رحلة العمل اليومية للعاملات في قطاع التعليم خارج مدينة الرياض، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥.
- ٣- Tenkanen,H.(2013) Geographic Knowledge discovery from sparse GPS –date – revealing spatio –temporal patterns of Amazonian river transports,Master ,s thesis In Geography, Faculty .ofScience, Universty of Helsinks
- ٤- Sheamur, R.G.(2006 ) economic geography of commuting distances in Montrel.journal Urban .Geography, Vol.27,n.4.online ISSN
- ٥- Manaugh,K.,etal.,2006,p.628 )
- ٦- عبد القادر أحمد حفيظ برهام، ابراهيم فتوح، دور المناطق الحرة في التنمية الاقتصادية في سلطنة عمان (دراسة ميدانية على المنطقة الحرة بصلالة، مجلة اقتصاد المال والاعمال، المجلد ٣، أكتوبر ٢٠١٩، الكويت.

- ٧- مراد سالم محمد الزمرائي، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على موظفي الجامعة المفتوحة بليبيا، مجلة كلية التربية، العدد الخامس، ٢٠١٦.
- ٨- عبد الرحمن جرى مردان الحويدار، تحليل جغرافي للرحلات اليومية في مدينة الناصرية، مجلة كلية الآداب، جامعة البصرة، العدد ٧٤، ٢٠١٥.
- ٩- أحمد عبد السلام عبد النبي وأبو عبيدة عبد القادر حويل، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على العاملين بمصنع أسمنت درنه- ليبيا، المؤتمر الدولي الثالث لقسم الجغرافيا: الصناعة ودورها في التنمية الافريقية، كلية الدراسات الأفريقية العليا، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩.
- ١٠- جاسر تادرس، دور المناطق الحرة الأردنية في التنمية الاقتصادية، مديرية الدراسة والمعرفة، مؤسسة المناطق الحرة الأردنية، ٢٠٠٦.
- ١١- مرزوق عاشور، الملتقى الوطني الأول آفاق التنمية الاقليمية والمكانية في الجزائر، دور المناطق الحرة كشكل من أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر في تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية -تجارب مختارة- جامعة حسينية بن بوعلي - الشلف، الجزائر، ٢٠١٣.
- ١٢- منور أوسرير، دراسة نظرية عن المناطق الحرة، مجلة الباحث، العدد ٢، ٢٠٠٣.
- ١٣- عاطف سمور إيناس اسماعيل، المناطق الحرة الأردنية دراسة في جغرافية التنمية، رسالة ماجستير، غير منشورة، غير منشورة، الجامعة الأردنية، الاردن، ١٩٩٥.
- ١٤- منى الحنيطى، فلسفة المناطق الحرة ودورها في تفعيل دور القطاع الخاص بإنشاء المناطق الحرة الخاصة والمشاركة، مؤتمر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، ٢٠١١.
- ١٥- ٢٠٢٠/٣/٤/

<https://www.almasryalyoum.com/news/details/1130>

252

- ١٦- نجيب بعابشة وآخرون ، المناطق الصناعية الحرة للتصدير ودورها في التنمية الاقتصادية ، مجلة مركز صالح عبد الله للاقتصاد الإسلامي ، جامعة الأزهر، المجلد ٢٠، العدد ٦٠، ٢٠١٦، ص ص ٥٥٢-٥٥٣
- ١٧- ١ - أحمد عبد الرحمن سيد عبد القادر ٢٠١٢، إقليم وفود العمالة الصناعية بمدينة بنى سويف الجديدة، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، جامعة القاهرة، العدد ٣، ٢٠١٢.
- ١٨- مرزوق عاشور (١) (2014) بعنوان: دور المناطق الحرة كشكل من أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر في تحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية، الملتقى الوطني الأول
- ١٩- محمد محمد الغلبان ١٩٩٠، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على مصنع غزل طنطا، مجلة كلية الآداب، جامعة طنطا، العدد ٦، ١٩٩٠.
- ٢٠- محمد صدقي على الغماز ١٩٩٥، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة العاشر من رمضان، مجلة مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، سلسلة دراسات الشرق الأوسط، العدد ١٢٥، ١٩٩٥.
- ٢١- محمد فراج حسانين، مجمع المنيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية: دراسة في الجغرافيا التطبيقية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٤٠، السنة ٣٤، الجزء الثاني، ٢٠٠٢.
- ٢٢- محمد زكى حامد السديمي، المناطق الحرة في مصر مع التطبيق على منطقة بورسعيد " دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، الندوة السادسة " الإنسان والبيئة إلى أين "، كلية الآداب، جامعة طنطا، ٢٠٠٤.
- ٢٣- عبد العظيم احمد عبد العظيم، رحلة العمل اليومية للعاملين بالشركة العربية للغزل والنسيج بالإسكندرية من منظور جغرافي، مجلة كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، العدد ٥٧، ٢٠٠٧.
- ٢٤- المتولي السعيد أحمد، القوى العاملة بمصنع الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى دراسة جغرافية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٥٢، السنة ٤٠، الجزء الثاني، ٢٠٠٨.



- ٢٥- عبد الفتاح امين حزين، رحلة العمل اليومية دراسة تطبيقية على بعض الشركات الصناعية بمدينة السادات، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، سلسلة دراسات خاصة، ابريل ١٩٩٦.
- ٢٦- محمد فراج حسنين، مجمع الألمنيوم بنجع حمادي ورحلة العمل اليومية: دراسة في الجغرافيا التطبيقية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٤٠، ج٢، القاهرة، ٢٠٠٢.
- ٢٧- عابد محمود جاد وآخرون، دراسة تحليلية للمناطق الحرة ودورها في تحقيق التنمية العمرانية، المركز القومي لبحوث الاسكان والبناء، مجلة جمعية المهندسين المصرية.
- ٢٨- كاترين سامى عدلي، نشأة وتطور المناطق الحرة في مصر، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مركز بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، ٢٠١٥.
- ٢٩- وزارة التجارة والصناعة، استراتيجية وزارة التجارة والصناعة لتعزيز التنمية الصناعية والتجارة الخارجية، ٢٠١٦.
- ٣٠- سامية أبو بكر صديق محمد، دور القطاع الصناعي كثيف العمالة في خفض معدل البطالة في مصر بالتطبيق على صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة (٢٠٠٣-٢٠١٦) المؤتمر الدولي الثاني ادارة المنظمات الصناعية والخدمية: الممارسات الحالية والتوجهات المستقبلية، كلية التجارة، جامعة جنوب الوادي، ٢٠١٨.
- ٣١- Hagg,E.(2014) What Individual characteristics influence commuting distance and mode transportation ? A quantitative case stdy of Malmö ,southern Sweden ,Master thesis in Human Geography ,Omya University, Sweden
- ٣٢- Mcgukin,N., &Srinivasan,N. (2005) The Journey –to–Work In The context of daily travel . In Census date for transportation ,vol.37 Issue 4. EBSCO Industries ,Inc

- ٣٣- محمد صبحي، رحلة العمل اليومية للعاملين بالتعليم قبل الجامعي في مركز الدلنجات (محافظة البحيرة) دراسة في جغرافية النقل، مجلة كلية الآداب، جامعة الزقازيق، العدد ٨٨، ٢٠١٩.
- ٣٤- عبد الرحمن جرى مردان، الحويدر، تحليل جغرافي للرحلات اليومية في مدينة الناصرية، مجلة كلية الآداب، جامعة الناصرية، عدد ٧٤، ٢٠١٥.
- ٣٥- فاطمة حسين العبد الرزاق، وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت " دراسة جغرافية تحليلية "مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ١٠٤، الكويت ٢٠٠٢.
- ٣٦- عبد المعطى شاهين عبد المعطى، جغرافية رحلة العمل اليومية: دراسة حالة تطبيقية، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٤٨، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، ٢٠٠٦.
- ٣٧- Naess,P. (2002) ,Residential Location Influences Travel : But How and Why ? In Residential Location Influences Travel Institut For samundsudvikling og planlaeging ,Aalborg .University
- ٣٨- liepman,k.,Thejourney to work ,its significance for industrial and community life ,London,Kegan paul,1963
- ٣٩- جمال حمدان، جغرافية المدن، الطبعة الثانية، عالم الكتاب، القاهرة.
- ٤٠- محمد أحمد محمد ناجي، اللامركزية الإدارية وانعكاساتها على إدارة المناطق الحرة في مصر - دراسة تطبيقية، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، كلية التجارة، جامعة قناة السويس، مجلد ١٠، العدد ٤، ٢٠١٩.
- ٤١- فتحي محمد مصيلحي خطاب، المنوفية طاقات بشرية متجددة وسقوف تنموية متغيرة، الطبعة الثانية، مطابع جامعة المنوفية، ٢٠٠٣.

- ٤٢- أحمد عبد الرحمن عبد القادر، جودة الحياة الحضرية في مدينة الجيزة: دراسة في جغرافية المدن، رسالة دكتوراه، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بنى سويف، ٢٠١٣.
- ٤٣- المتولي السعيد أحمد، التغير في التركيب السكاني في محافظة أسيوط خلال الربع الأخير من القرن العشرين، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٤٨، السنة ٣٨، الجزء الثاني، القاهرة، ٢٠٠٦.
- ٤٤- ١ - فتحى الحسينى خليل ، دراسة مقارنة لمستويات المعيشة في بعض الأقاليم التخطيطية، مذكرة خارجية رقم ١٤٣٠، معهد التخطيط القومى، القاهرة، نوفمبر، ١٩٨٦.
- ٤٥- حنان على الخلف وآخرون، رحلة العمل اليومية في قطاع التعليم من المدينة إلى إقليمها " منطقة حائل نموذجاً، دراسة في جغرافية السكان، رسالة ماجستير، كلية اللغة العربية والدراسات الاجتماعية، جامعة القصيم، ٢٠١٧.
- ٤٦- عفاف بن نصر، تخطيط النقل ودوره في المدينة تجرنتى دى واسطنبول نموذجاً، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التيسير، جامعة الحاج لخضر، ٢٠١٠.
- ٤٧- عامر بن ناصر المطير و إبراهيم محمد الضمرى، واقع النقل العام بالحافلات الأهلية في مدينة الرياض، المؤتمر الدولي جيو تونس (الدورة السابعة)، الجمعية التونسية للإعلام الجغرافي الرقمي، ٨ ابريل، تونس، ٢٠١٣.
- ٤٨- أحمد عبد الرحمن سيد عبد القادر ٢٠١٢، إقليم وفود العمالة الصناعية بمدينة بنى سويف الجديدة، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، جامعة القاهرة، العدد ٣، ٢٠١٢.
- ٤٩- Kenji Omi: Extraterritoriality' of Free Zones: The Necessity for Enhanced Customs Involvement. World Customs Organization. Research Paper No. 47. Sept. 2019.

Christopher Gunson: Second Meeting of the -٥٠  
Working Group on Investment Zones in Iraq.

.٢٠١٠ Pillsbury Winthrop Shaw Pittman LLP.

Aboobakr Niavand, Mohammad Nabi Shahiki -٥١

Tash and Habibollah Salarzahi: A Study of  
Strategic Role of Chabahar Free Zone on Tourism  
Industry Development Using SWOT Model in  
Iran. International Journal of Academic Research in  
Business and Social Sciences. February 2014, Vol.  
4, No. 2.

Madiha Sayani and Immanuel Azaad Moonesar: -٥٢

Ajman Free Zone Authority Services Case Study.  
Maktoum initiatives. Mohammed bin Rashid al  
December 2015.

Cécile Détang-Dessendre: Local labor market -٥٣

flexibility in a perceived low migration country:  
The case of French labor markets. Regional Science  
and Urban Economics. [Vol. 58](#), May 2016, Pages  
89-103.

Eva Gutiérrez-i-Puigarnau and Jos N.van -٥٤

Ommeren: Labor supply and commuting. [Journal  
of Urban Economics](#), [Volume 68](#), [Issue 1](#), July  
2010, Pages 82-89.

Sara Mc Lafferty & Valerie Preston: GENDER, -٥٥

RACE, AND COMMUTING AMONG  
SERVICE SECTOR WORKERS. [The](#)

---

[Professional Geographer](#) Journal. AAG. Volume  
43, 1991 - [Issue 1](#).

Glenn Lyons and Kiron Chatterjee: A Human -٥٦  
Perspective on the Daily Commute: Costs, Benefits  
and Trade-offs. *Transport Reviews* 28 (2):181-  
198 · March 2008.

Ajay Sharma: Subaltern Urbanisation in India, -٥٧  
an Introduction to the Dynamics of Ordinary  
Towns. Chapter: *Commuting Workers and the  
Integration of the Rural-Urban Economy*. Springer  
India. March 2017. (Pp.577-600).