



**التنمية الاقليمية في مصر بين التخطيط والتطبيق  
”دراسة تطبيقية على مشروع العاصمة الادارية الجديدة“**

**The Regional Development in Egypt  
Between Planning and Implementation  
"Applied Study on The Project of The New  
Administrative Capital"**

**د/ أحمد عيد إبراهيم محمد  
مدرس الاقتصاد والمالية العامة  
كلية التجارة- جامعة كفر الشيخ  
drahmeidaboелеla@gmail.com**

**مجلة الدراسات التجارية المعاصرة**

**كلية التجارة – جامعة كفر الشيخ  
المجلد السابع . العدد الثاني عشر- الجزء الثاني  
يوليو ٢٠٢٢م**

**رابط المجلة : <https://csj.journals.ekb.eg>**

**ملخص البحث:**

يهدف هذا البحث إلى توضيح أهمية وأبعاد التنمية الإقليمية وتطبيقاتها في مصر والتي تتمثل في توجيه النمو العمراني والزيادة السكانية والعمالة الفائضة نحو المناطق غير المزدحمة بالسكان والقابلة للاستغلال أو نحو المناطق التي لم تستغل بعد بما يتلاءم مع إمكانياتها ومواردها، ويعتبر مشروع العاصمة الإدارية الجديدة فرصة لرفع المستوى الكلي لمعدل النمو الاقتصادي في مصر من أجل تقليص الفقر من خلال خلق مئات الآلاف من فرص العمل ذات الإنتاجية المستدامة لتوظيف مستويات أعلى من القوة العاملة ويتحقق ذلك من خلال وضع خطة تنمية اقتصادية تتطلب جذب استثمارات تقدر بالمليارات، ولذلك تسعى الدولة ليكون هذا المشروع قاطرة لتنمية الاقتصاد المصري وربطه بالاقتصاد العالمي، وقد دخل مشروع العاصمة الإدارية الجديدة بالفعل حيز التنفيذ ويهدف البحث إلى إجراء تحليل تفصيلي لأبعاد التنمية الإقليمية في مصر اعتماداً على كافة البيانات المحلية والدولية المتوفرة، ومن ثم استغلال كافة المقومات والتغلب على ما يواجه التنمية الإقليمية من تحديات داخلية وخارجية، ومن خلال دراسة التجارب السابقة والدروس المستفادة منها.

**الكلمات المفتاحية:** التنمية الإقليمية ، التخطيط الاقتصادي للتنمية، مشروع العاصمة الإدارية الجديدة

**Abstract:**

This research aims to clarify the importance and dimensions of regional development and its applications in Egypt, which is represented in directing urban growth, population increase and surplus labor towards areas that are not overcrowded and exploitable, or towards areas that have not yet been exploited in a way that is compatible with their capabilities and resources. The new administrative capital project is an opportunity to raise the overall level of The economic growth rate in Egypt in order to reduce poverty by creating hundreds of thousands of job opportunities with sustainable productivity to employ higher levels of the workforce. This is achieved by Making an economic development plan that requires attracting billions of investments, and therefore the state seeks to make this project a locomotive for the development of the Egyptian economy and linking it with the global economy. The project of the new administrative capital has already entered into force, and the research aims to conduct a detailed analysis of the dimensions of regional development in Egypt based on all available local and international data, then exploit all the ingredients and overcoming the internal and external challenges that facing regional development, and by studying the previous experiences and lessons learned from them.

**Keywords:** Regional Development, Economic Development Planning, The New Administrative Capital Project

## ١- الإطار العام للبحث:

### ١-١ مقدمة البحث:

تحظى المشروعات القومية بصفة عامة ومشروع العاصمة الادارية الجديدة بصفة خاصة باهتمام بالغ سواء على المستوى الأكاديمي أو التطبيقي نظراً لدورها المتزايد في محاولات التنمية الاقتصادية التي تسعى الدولة لتحقيقها، وتتسم قضايا التنمية والتخطيط في كثير من الأحيان بأنها سريعة النمو وذات أهمية كبيرة، كما لم يعد التخطيط الاقتصادي قاصراً على مجموعة من الدول دون غيرها، بل يستخدم كأسلوب للتنمية الاقتصادية في معظم الدول مع الاختلاف في درجة شموله ودرجة الزامه، وتتسم الدول النامية عموماً بحاجتها إلى التخطيط أكثر من الدول المتقدمة لأن مواردها المتاحة ضئيلة والفارق الاقتصادي والحضاري واسع بينها وبين الدول المتقدمة.

وكما كان التخطيط الاقتصادي في الدولة محققاً للأهداف المرجوة منه وموجهاً بما يتلاءم مع سياسة الدولة التخطيطية كلما زاد ذلك من دفع عجلة الاقتصاد القومي في كافة قطاعاته (زراعة - تجارة- صناعة - خدمات... الخ )

وتجدر الإشارة إلى أن الاهتمام بالبعد المكاني في خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية السابقة لم يحظ بنفس الاهتمام الذي حظي به البعد الزمني والبعد القطاعي للخطة، وقد أثر ذلك في ظهور مشكلة على درجة كبيرة من الخطورة متمثلة في مشكلة الفوارق الإقليمية أو الفوارق بين المحافظات، حيث نجد بعض الأقاليم أو بعض المحافظات أكثر تقدماً من الناحية الاقتصادية والاجتماعية من سائر الأقاليم والمحافظات الأخرى.

ويشير تقرير للبنك الدولي إلى ظاهرة الفوارق الإقليمية في معدلات النمو في مصر، ففي الفترة الممتدة من ١٩٩٥ إلى ٢٠٠٠ حققت محافظات القاهرة والإسكندرية و بورسعيد والسويس أعلى معدلات نمو، بينما حققت محافظات الدلتا معدلات نمو متوسطة، فاقت بكثير معدلات النمو في محافظات الصعيد، كما بلغ معدل النمو في نصيب الفرد من الدخل القومي الإجمالي ٨,٩٪ سنوياً في المدن والمناطق المجاورة لها، أي في المناطق الحضرية، ولم تتعد هذه النسبة ٠,٥٪ سنوياً في صعيد مصر، بينما بلغت نسبة النمو في الوجه البحري حوالي ٥٪ في السنة .

ولقد ترتب على وجود هذه الفوارق تحول الأقاليم أو المحافظات المتقدمة إلى مناطق جذب تنجذب إليها رؤوس الأموال والأيدي العاملة والسكان نظراً لتوافر الخدمات الرئيسية المختلفة وارتفاع مستوى الأجور وتوافر فرص العمل والأسواق وغيرها من العوامل التي تساعد على جذب الأنشطة الاقتصادية، ذلك في الوقت الذي تحولت فيه الأقاليم الأقل تطوراً إلى مناطق طرد، تنزح منها رؤوس الأموال والأيدي العاملة إلى الأقاليم الأكثر تقدماً.

كما ترتب على استمرار تركيز الأنشطة في المحافظات والمدن الرئيسية مثل القاهرة والإسكندرية تزايد حدة المشاكل والفوارق الاقتصادية والاجتماعية بين المحافظات من جهة، وبينها وبين المناطق الحضرية والمناطق الريفية من جهة أخرى، وكان من نتيجة ذلك أن اتجه سكان المناطق الريفية والمدن الصغيرة إلى الهجرة بحثاً عن مستوى معيشي أفضل.

ومما زاد من تفاقم هذه المشكلة أن حركة الهجرة قد اتجهت إلى عدد قليل من المدن مثل العاصمة والموانئ وبعض المدن الرئيسية، محدثةً بذلك مشاكل جمة لتلك المدن، مثل مشاكل الازدحام وزيادة الكثافة السكانية و تلوث البيئة وتكدس وسائل النقل والمواصلات، ومشاكل الإسكان والعشوائيات، والتعدي على الأراضي الزراعية وتآكل المساحات الخضراء، وارتفاع معدلات البطالة، هذا فضلاً عن انخفاض مستوى الخدمات التعليمية والصحية المقدمة، وتدهور البنية الأساسية لذلك اتجه التفكير إلى ضرورة الأخذ في الاعتبار البعد المكاني لتوطين الأنشطة، مع البعد القطاعي لخطط التنمية لتكوين بعد أكثر شمولية وهو البعد الإقليمي، ويهدف هذا البعد الإقليمي إلى تحقيق عدد من الأهداف منها: تحقيق النمو المتوازن بين المحافظات المختلفة داخل الجمهورية، والنهوض بالأقاليم المختلفة وتخصيص مزيد من الاستثمارات لها، والسيطرة على عملية نمو المدن، ووقف الهجرة من الريف إلى الحضر، عن طريق زيادة العناية بهذه المناطق وتقليل الفوارق بينها وبين الحضر.

وعلى الجانب الآخر تتفرد العاصمة المصرية القاهرة عن كثير من عواصم العالم بجمعها لكل الاختصاصات السياسية والإدارية والاقتصادية والثقافية في قبضتها، فواشنطن على سبيل المثال هي العاصمة السياسية للولايات المتحدة، أما مدينة نيويورك فهي العاصمة الاقتصادية، وفي دولة كالهندي، العاصمة السياسية هي نيودلهي في حين أن العاصمة الاقتصادية هي مومباي.

ومن هنا جاء الدافع وراء إنشاء مدينة جديدة تمثل عاصمة إدارية جديدة لجمهورية مصر العربية، والقضية هنا ليست بناء عاصمة أخرى غير القاهرة أو تطوير القاهرة لمجرد التطوير، ولكن القضية هي إيجاد حلول لمشاكل القاهرة أولاً ثم تعزيز تنافسيتها ثانياً للتحويل بعد ذلك إلى مفهوم المدن الكونية، وفي هذا الإطار ينقسم هذا البحث إلى ثلاثة أجزاء على النحو التالي:

أولاً: أهمية التنمية الإقليمية في مصر وأبعادها المكانية وتقييم وضعها الحالي.

ثانياً: دراسة تطبيقية على مشروع العاصمة الإدارية الجديدة.

ثالثاً: توصيات بالإجراءات والسياسات المقترحة التي من شأنها أن تعزز من فرص نجاح مشروع العاصمة الإدارية الجديدة في ضوء التحديات الحالية والدروس المستفادة من التجارب السابقة.

## ١ - ٢ المشكلة البحثية:

تتمثل المشكلة البحثية في عدد من الاستفسارات الخاصة بالمشاكل التي تعاني منها القاهرة بحيث يمكن القول أن هناك بعض القوى المحركة التي تدفع إلى التفكير في إنشاء عاصمة إدارية جديدة والتفكير كذلك في مستقبل القاهرة وتتمثل أهم هذه القوى في:

-الكثافة السكانية: حيث تعد القاهرة الكبرى واحدة من أكبر مدن العالم كثافة، حيث بلغ نصيب الفرد من المساحة ٢٣٣ مقارنة بـ ٢٢٠٠ في مدينة لندن والتي تعد أشد مدن أوروبا ازدحاماً ومن المتوقع أن يزيد عدد سكان القاهرة ليتضاعف في المستقبل لأن القاهرة مازالت نقطة جذب هائلة لمزيد من السكان حيث يتركز بها نصف خدمات مصر تقريباً .

-التدهور العمراني والعشوائيات نتيجة الزيادة السكانية ارتفع الطلب على السكن والنشاط الاقتصادي في القاهرة وتزايد الطلب على أراضي البناء مما أدى إلى ارتفاع أسعارها، ونظراً لعدم وجود سياسة عمرانية واضحة وبعيدة المدى للقاهرة لتوفير الاسكان فيها للمهاجرين الجدد أو النمو الطبيعي للسكان، فكانت النتيجة ظهور العشوائيات ، حيث يبلغ عدد المناطق العشوائية في القاهرة ٧٥ منطقة وفي الجيزة ٣٦ منطقة وفي محافظة القليوبية ٧٦ منطقة، ويعاني سكان العشوائيات من تدهور شديد في خدمات المياه والصرف الصحي مما أثر سلبياً على الصحة العامة وزيادة التلوث، ذلك إلى جانب تدهور حالة المساكن واستعدادها للسقوط، ويتوقع أن يتضاعف عدد العشوائيات مع زيادة نسبة الفقر وزيادة معدلات الهجرة الداخلية إلى القاهرة بما تمثله هذه العشوائيات من مشاكل صحية واقتصادية وأمنية .

-التلوث البيئي: تشهد القاهرة حالة من التدهور الحضري والتلوث البيئي حيث يتوطن فيها منطقتين صناعيتين هما شبرا الخيمة وحلوان وتزايد التلوث الصناعي، كذلك التلوث الناتج عن التكدس العمراني وحركة المرور وزيادة انبعاثات الملوثات من عادم السيارات، وإذا ما أضيف لما سبق قلة المساحات الخضراء وارتفاع معدلات تساقط الأتربة، ومشكلة الضوضاء والسلوكيات الخاطئة تجاه نهر النيل يتضح معه حجم مشكلة التلوث في القاهرة.

-النقل والمواصلات: يوجد بالقاهرة شبكة هائلة للطرق والسكة الحديد وجميع أنواع النقل مثل مترو الأنفاق، والترام، والحافلات الكبيرة وسيارات الأجرة، وأدت الكثافة السكانية إلى نقص شديد في مساحة الطرق وزيادة الازدحام وبالتالي زيادة الكثافة المرورية والنتيجة هي اختناق متزايد للقاهرة

-الخدمات: مع الزيادة السكانية العالية تضاعف الطلب على الخدمات كالتعليم والرعاية الصحية، الأمر الذي يتطلب زيادة في عدد المدارس والجامعات وزيادة الرعاية الصحية من أطباء وممرضات وأسرّة ومستشفيات ومستلزمات العلاج، وهو ما يعني زيادة في الموارد المالية المخصصة. وبالتالي فإن عدم التدخل لإيقاف الزيادة غير المخططة في عدد سكان الاقليم سيؤدي إلى آثار سلبية تفرض ضرورة وضع ضوابط للحد من النمو العمراني للإقليم لضمان عدم زيادة سكانه عن المخطط واستيعابه داخل حدوده وتوجيهه إلى المناطق الصحراوية شرقاً وغرباً، والمخططة لاستيعاب هذا النمو مع خلخلة الكتلة العمرانية القائمة التي تضغط على المرافق وتسبب تدهور بيئي كبير وارتفاع نسب التلوث والمشكلات المرورية ، فضلاً عن التأثيرات السلبية على التنمية الاقتصادية بالإقليم وبقية الأقاليم الاقتصادية بالجمهورية. ومن ثم لم يكن غريباً أن تتصاعد الأصوات المنادية منذ الخمسينات بضرورة إنشاء عاصمة جديدة بديلة عن القاهرة، بل إن الدولة قد حاولت تطبيقه بشكل جزئي في السبعينات بعد إنشاء مدينة السادات وبناء العديد من الأبنية بها لتكون مقرّاً للوزارات المصرية، ولكن الفكرة قد أهملت تماماً، وتحولت تلك الأبنية إلى مبان تعليمية وإدارية لخدمة مدينة السادات ذاتها

-صعوبة توفير الأمن للمواطنين ورجال الدولة وزوارها يتسبب الازدحام المروري والكثافة السكانية والتداخل بين الأجهزة السياسية وبين سكان المدينة والأنشطة الاقتصادية، وهو ما يشكل صعوبة على رجال الأمن للقيام بمهامهم، فبات من السهل عقد المؤتمرات واللقاءات الدولية بمدن شرم الشيخ والغردقة وغيرها تقادياً لمصاعب التأمين، وهكذا نجد أن بعض المدن المصرية تقوم

بدور العاصمة السياسية نيابة عن القاهرة بشكل مؤقت، كما أن المشاكل الأمنية لا تمس الدولة ورجالها فقط، بل تمس أمن المواطن العادي أيضاً من حيث تزايد معدلات الجريمة وفقدان المواطن الشعور بالأمان ، ويزداد الأمر سوءاً في العشوائيات التي تعد ملاذ أمن للمجرمين والبلطجية.

-صعوبة حماية المدينة عسكرياً؛ حيث تعد القاهرة هدفاً لأي ضربات عسكرية لأنها تمثل أكبر تجمع سكاني واقتصادي وسياسي في مصر، ومن الصعب إخلائها في حالات الخطر بسبب الكثافة السكانية وضعف شبكة الطرق .

وفي هذا الاطار يمكن طرح عدد من التساؤلات:

- إلى أي مدى تنطبق أبعاد التنمية الإقليمية على مشروع العاصمة الادارية الجديدة ؟
- كيف تستفيد مصر من التجارب السابقة في إنشاء عاصمة ادارية جديدة؟
- هل مشروع العاصمة الادارية الجديدة يعزز من نمو الاقتصاد المصري؟
- ما هي الاجراءات والآليات والسياسات المقترحة التي يمكن أن تعزز من فرص نجاح مشروع العاصمة الادارية الجديدة ؟

### ٣-١ فرضية البحث:

يسعى هذا البحث إلى اختبار مدى صحة أو خطأ الفرضية التالية " يساهم مشروع العاصمة الادارية الجديدة في القضاء على الكثير من مشاكل العاصمة القديمة وتعزيز تنافسيتها "

### ٤-١ أهمية البحث:

تأتي أهمية البحث كونه يسלט الضوء على مشروع العاصمة الادارية الجديدة وما يمثله من أهمية في الاقتصاد المصري كأحد أكبر المشروعات القومية، حيث تبقى المدن الكبرى هي الأكثر توفيراً للفرص واستقطاباً للكفاءات، وحينما يتوافر ذلك فإنه يصب في اتجاه تعزيز التنافسية خاصة في ظل التحديات التي تواجهها العاصمة القديمة القاهرة من متغيرات العولمة وتحرير التجارة والثورة الرقمية التي تجتاح العالم، بالإضافة إلى إن هذا البحث يوضح أن بإمكان العاصمة الادارية الجديدة والعاصمة القديمة القاهرة إذا ما تم تعزيز تنافسيتهما أن تتبوأ مكانة اقتصادية مرموقة في المستقبل، خاصة وأن لهما بعض الخصائص والمعطيات المكانية فرضها موقعهما الجغرافي، بالإضافة إلى بعض الفرص المتاحة في ظل العولمة .

ويصاحب تلك الفرص بعض المخاطر والتحديات التي تعد من أهم القضايا المطروحة في الوقت الراهن والتي يثار العديد من التساؤلات حول مدى تأثير مشروع العاصمة الادارية الجديدة علي الاقتصاد المصري على المستوى القومي ومدى إسهامه في التشغيل والانتاج وتحقيق مستهدفات التنمية لما يولده من مكاسب للاقتصاد المصري من حيث القضاء على الكثير من مشاكل العاصمة القديمة وتعزيز تنافسيتها، وتوفير فرص العمل ومساهمتها بشكل فعال في رفع مستويات المعيشة ، بالإضافة إلى الأفكار المطروحة حول إنشاء أقطاب للنمو وتجمعات حضرية جديدة "مدن جديدة أو محاور للتنمية" لخدمة مجالات اقتصادية محددة في ضوء التجارب السابقة. ١-٥

**الهدف من البحث:**

- يهدف هذا البحث إلي إثبات صحة أو خطأ الفرضية السابقة من خلال دراستها وتحليلها للوصول إلي الحقائق والنتائج بهدف :
- تقييم الوضع الحالي للتنمية الإقليمية في مصر وأبعادها المكانية وأهم التحديات التي تواجهها.
  - التعرف على تطبيقات التنمية الإقليمية في مصر من خلال المشروعات القومية.
  - التعرف على التجارب السابقة والدروس المستفادة منها.
  - التعرف علي والنتائج والآثار المترتبة على مشروع العاصمة الإدارية الجديدة وتأثيره على الاقتصاد المصري والمكاسب المحتملة وشروط تحقق هذه المكاسب.
  - التعرف على الاجراءات والآليات والسياسات المقترحة التي يمكن أن تعزز من فرص نجاح مشروع العاصمة الإدارية الجديدة .

**٦-١ منهجية البحث**

استخدم الباحث المنهج الوصفي في جمع المعلومات لكتابة الإطار النظري وتحديد خصائص الظاهرة، ووصف طبيعتها ونوعية العلاقة بين متغيراتها، وأسبابها، واتجاهاتها، كما استخدم الباحث المنهج الاستقرائي وذلك لاستقراء العلاقات والاتجاهات ودراسة وتحليل العلاقة والمقارنة بين البيانات والمعلومات؛ بهدف الوصول إلى نتائج تحقق الهدف من البحث وسوف يأتي استخدام منهج دراسة الحالة نظراً لاعتماده علي أسلوب المقارنة كأحد أكثر الأساليب استخداماً في ضوء هذا المنهج لذا فإن الباحث سوف يركز علي دراسة التجارب السابقة والدروس المستفادة منها كحالة مقارنة ينبغي الاستفادة منها ومقارنتها بالنتائج التي تحدث في الحالة المصرية.

**٧-١ الدراسات السابقة:**

المسار الذي اتخذه البحث لعرض الدراسات السابقة هو عرض زمني للدراسات المتخصصة التي تناولت التنمية الإقليمية و وعلاقة المدن بالنمو الاقتصادي وظاهرة إنشاء عاصمة جديدة، سواء في صورة تقارير أو دراسات متخصصة، ولقد تعددت الدراسات في هذا السياق على النحو الآتي:

- دراسة: محمد عباس الزعفراني، عباس محمد الزعفراني(٢٠٠٧)، القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر: رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادي والعشرين: وتناولت تلك الدراسة الوضع الراهن للقاهرة الكبرى والمشاكل التي تعاني منها وكذلك الرؤية المستقبلية لإقامة عاصمة جديدة لمصر.

- دراسة (Gilles Duranton (2008

بعنوان "Cities:Engines of Growth and Prosperity for Developing Countries" تناولت الدراسة الأدلة والحجج حول آثار التحضر والمدن على الإنتاجية والنمو الاقتصادي في الدول النامية، وتوصلت إلى نتيجة مهمة مفادها أنه كما هو الحال في الاقتصاديات المتقدمة ، فإن

هناك أدلة قوية على أن المدن في الدول النامية تؤدي إلى تعزيز الكفاءة الإنتاجية. ولقد أشارت الدراسة إلى أسباب التركيز الجغرافي للنشاط الاقتصادي للدول في المدن، والكيفية التي تتفاعل بها أنواع مختلفة من المدن مع بعضها البعض من حيث التجارة والهجرة .

- دراسة (Michael Spence, Patricia Clarke and Robert M.Buckley (2008) بعنوان "Urbanization and Growth"

تناولت الدراسة تقييم للعلاقة بين التحضر والنمو الاقتصادي وتوصلت إلى ارتفاع الإنتاجية في المدن مقارنة بباقي المناطق، وأنه لا بد من تبني رؤى وأدوات السياسات اللازمة لمساعدة البلدان على تحقيق التحضر كجزء من استراتيجية النمو الوطني، وأنه لا ينبغي إهمال المناطق الريفية عند دعم التوسع الحضري.

- دراسة (UN-Habitat (2012) بعنوان

Cairo vision 2050: The Strategic Urban Development Plan of Greater Cairo Region

تناولت تلك الدراسة المخطط الاستراتيجي للقاهرة الكبرى ٢٠٥٠ والمشاريع المقترحة على مستوى كل قطاع خاصة النقل والبيئة.

- دراسة (أحمد عيد, ٢٠١٥) بعنوان " تحويل المدن المصرية إلى مدن كونية تنافسية وأثره على النمو الاقتصادي والتجارة الدولية" ركزت الدراسة على اقتصاديات المدن وظاهرة المدن الكونية، ومفاهيم الاقتصاد الحضري والاقتصاد الاقليمي، والاتجاهات النظرية للاقتصاد الحضري، وعرض الوضع الراهن للإطار الاقتصادي والحضري للمدن المصرية وتطورها عبر الزمن وتحليل خصائصها ومقوماتها الاقتصادية، و مفهوم تنافسية المدن، ومؤشرات قياسها والموقف التنافسي للمدن المصرية بين مدن العالم، والتقارير العالمية للتنافسية، وتحليل تنافسية المدن وفق التحليل الرباعي SWOT، والمدن وعلاقتها بتعزيز النمو الاقتصادي.

## ٨-١ الخطة البحثية:

- تشمل الخطة البحثية عدة نقاط حيث يتناول البحث العناصر التالية بالإضافة للملخص:
- الإطار العام للبحث: المقدمة، المشكلة البحثية، الفرضية، الهدف من البحث، أهمية ومنهجية البحث والدراسات السابقة والخطة البحثية.
  - الإطار النظري للبحث: مفهوم الاقتصادي الحضري والتنمية الإقليمية وأبعادها المكانية والوضع الحالي للتنمية الإقليمية في مصر وأهم التحديات التي تواجهها وتطبيقات التنمية الإقليمية في مصر
  - الدراسة التطبيقية: مشروع العاصمة الإدارية الجديدة والمكاسب المحتملة وشروط تحقق هذه المكاسب والاجراءات والآليات والسياسات المقترحة التي يمكن أن تعزز من فرص نجاح المشروع ومظاهر وأسباب تهديدات المشروع في ضوء المشكلات الحالية والتجارب السابقة والدروس المستفادة منها.
  - النتائج والتوصيات
  - المراجع



## ٢- الأطار النظري للبحث:

## ١-٢ الاقتصاد الحضري واقتصاديات المدن

الاقتصاد الحضري هو ذلك الفرع من علوم الاقتصاد الذي يهتم وعلى نطاق واسع بدراسة المناطق الحضرية، وهو على هذا النحو ينطوي على استخدام أدوات التحليل الاقتصادي لتحليل القضايا الحضرية، ويركز الاقتصاد الحضري أو اقتصاديات المدن على العلاقات والأنشطة الاقتصادية التي تتأثر بخصائص المكان للمدن والمناطق الحضرية كما تؤثر فيها مثل حجم المدينة وكثافة سكانها والتركيبية العمرانية واستعمالات الأراضي ، ومن بين أهم الموضوعات التي يتناولها علم الاقتصاد الحضري هو موضوع الحجم الأمثل للمدينة وأسباب تركيز السكان والأنشطة الاقتصادية في المدن وفي مناطق حضرية بعينها دون الأخرى وكذلك عوامل النمو والانكماش للمدن والمناطق الحضرية .

ولقد تزايد الاهتمام بعلم الاقتصاد الحضري من قبل علماء الاقتصاد وذلك لبحث الموضوعات الحضرية حيث أصبح الاقتصاد الحضري جزءاً أساسياً للعديد من الدراسات الأكاديمية خاصة فيما يتعلق بتخطيط المدن والتنمية المستدامة، ورغم هذا الاهتمام والانتشار السريع لموضوعات الاقتصاد الحضري إلا أنه لا يوجد اتفاق حول حدود نطاق الاقتصاد الحضري أو اقتصاديات المدن وذلك لعدة اعتبارات منها - إن معظم المناطق الحضرية ما هي إلا جزء من نظام اقتصادي كبير تمثل فيه المدينة اللاعب الأكبر بمعنى أن المدن الكبرى تؤثر على الاقتصاد القومي ككل وبالتالي يصعب تناول الموضوعات الحضرية بمعزل عن محيطها الأوسع.

- صعوبة تناول الاقتصاد الحضري وفق المفهوم الاقتصادي البحث نظراً لتعدد وتشابك العلوم المرتبطة به ، أي أنه يصعب دراسة الأوجه الاقتصادية فقط للمدن والمناطق الحضرية دون الأخذ في الاعتبار الأبعاد التاريخية والأبعاد السياسية والاجتماعية للأنشطة الحضرية.  
- ارتفاع درجة الترابط بين الاقتصاد الحضري والإقليمي.

## ٢-٢ الاقتصاد الحضري والاقتصاد الإقليمي

مما سبق يتضح التداخل الكبير بين الاقتصاد الحضري والاقتصاد الإقليمي مما يدفع البعض أحياناً إلى استخدام أحدهما للتعبير عن الآخر ، وذلك نظراً للاشتراك الاثنان في عدد من الأمور مثل:  
- تخصيص الموارد الاقتصادية من الناحية المكانية وتوجيهها للاستخدام الأمثل بهدف الوصول لمستويات الكفاءة أو التكلفة المتدنية.  
- نطاق التأثير المباشر وغير المباشر لكافة الأنشطة الاقتصادية سواء على المستوى الإقليمي أو الحضري أو انعكاساتهما ، حيث يتداخل المفهومين عند معالجة التأثيرات الاقتصادية لمدينة معينة في حالة امتداد هذه التأثيرات لنطاق أوسع من النطاق الحضري لتلك المدينة.  
- بعض التعريفات الاقتصادية التي تستخدم بعض المصطلحات والمفاهيم المشتركة بين الاقتصاد الحضري والإقليمي.

وهناك من ينظر إلى الاقتصاد الحضري أو اقتصاديات المدن على أنهم المرادف للاقتصاد الإقليمي أو امتداد له ويرى إمكانية معالجة قضايا المدن عن طريق أدوات علم الاقتصاد الإقليمي على

اعتبار أن المدن والمناطق الحضرية ما هي إلا أقاليم أو مناطق إدارية ضمن القطر أو الدولة الواحدة ، إلا أن وجهة النظر هذه غير صحيحة حيث أن القضايا والموضوعات المتعلقة بالمدن والمناطق الحضرية تتميز بالخصوصية مما نتج عنه انفصال علم الاقتصاد الحضري عن علم الاقتصاد الإقليمي .

## ٢-٣ ماهية التنمية المكانية الإقليمية و النسق الحضري في مصر

تسعى التنمية الإقليمية إلى أحداث توازن نسبي بين المناطق المتباينة تنموياً، على النحو الذي يساهم في تقريب الفجوات التنموية الاقتصادية والاجتماعية بين الأقاليم وداخل المناطق المختلفة في الأقليم الواحد فضلاً عن تحسين مستوى المعيشة وجودة الخدمات العامة المقدمة للسكان. وفيما يتعلق بالنسق الحضري في مصر نلاحظ سيطرة المركزين الحضريين الأولين (القاهرة الكبرى والإسكندرية) على هذا النسق، وهذا التمرکز ليس فقط في السكان ولكن أيضاً في الاستثمارات والأنشطة الاقتصادية والخدمات ولذلك فإن الدول النامية التي تهتم بتحقيق العدالة الإقليمية والأهداف المكانية سوف تكون مضطرة لدفع الاستقطاب العكسي قداماً وذلك بالاهتمام بالمدن الثانوية والمتوسطة.

وفي مصر كانت القاهرة هي المدينة المليونيه الوحيدة بين مدن مصر حتى عام ١٩٤٧، ثم انضمت إليها مدينة الإسكندرية عام ١٩٦٠، ونجد انه من الواضح سيطرة هاتين المدينتين على الحضر المصري، والمؤشر الهام على عدم وجود التوازن في توزيع الأحجام للمراكز الحضرية أنه لا توجد مدن تحتل مكانة متوسطة بين هاتين المدينتين والمدن التي تتراوح أحجامها بين ١٥٠ و ٣٠٠ ألف نسمة وهي ما يطلق عليها المدن الكبرى أو عواصم المحافظات في بعض التصنيفات، وكذلك الفرق الواضح بين هذه المدن والمدن الصغرى، وقد بدأت بعض المدن في العقود الأخيرة تأخذ أهمية نسبية بعد تضخم المدن الكبرى، ويتضح ذلك من معدلات النمو السنوية لكل مدينة في الفترة الأخيرة، وبصفة عامة يمكن تقسيم المدن في مصر إلى: مدن إقليمية (عواصم الأقاليم) ومدن تابعة و مدن ثانوية.

- **المدن الإقليمية :** وهي من أكثر المدن معاناة من النمو العمراني غير المحكوم حيث يجذب إليها عدد كبير من المهاجرين من المدن الأصغر ومن ريفها التابع بحثاً عن فرص العمل والتمتع بظروف حياة أفضل مما يؤدي إلى تضخم هذه المدن، ومما يزيد من حجم مشكلات هذه المدن هو تركيز كل الخدمات الإقليمية ومحطات المواصلات الرئيسية وكذلك تمركز الصناعات فيها مما يجعلها مركزاً جاذباً لما حولها من سكان (فيما يعرف بسياسة الحجم يولد الحجم) ، وعلى الرغم مما يتمتع به قاطني هذه المدن من إيجابيات ومزايا كزيادة الدخل وتوافر الكماليات فإن نصيبه من السلبيات قد يكون أكثر حيث يعاني من الازدحام السكاني والتكدس المروري ومشاكل الإسكان والتلوث ، حتى أنه عادة ما يلجأ إلى الإقامة في الضواحي حتى يبتعد عن هذه المشكلات ، وعادة ما تكون هذه الضواحي عبارة عن امتدادات عمرانية لم يسبق تخطيطها تنمو عشوائياً مما يضاعف من مشكلات هذه المدن . وسوف تركز الدراسة على نوعية هذه المدن نظراً لأنها المدن التي يتم توطن العناصر الإقليمية فيها وبالتالي تؤثر على التكوين والنمو العمراني بها .

- **المدن التابعة:** قد يطلق اسم المدينة الصغرى على كل المدن عدا المدن عواصم الأقاليم، وبذلك فإن كل مدن المحافظات عدا العاصمة تدخل تحت بند المدينة التابعة حتى لو لم تكن ذات حجم سكاني صغير، والمقصود بذلك هو أنه تتبع دائماً لمدينة أخرى في نفس الإقليم إدارياً وخدمياً، فلا يمكن لسكان المدينة

الصغرى الاستقلال عن المدينة الكبرى في حياتهم اليومية عند طلب خدمة معينة سواء في التعليم أو الصحة أو الخدمات الإدارية أو حتى عند طلب الترفيه والتسوق ،

- المدن المتوسطة أو الثانوية: المدن المتوسطة هي التي تتمتع بمكانة مركزية بالنسبة للأنشطة الاقتصادية الثانوية وشبه الثانوية وتعمل كحلقات اتصال بين المناطق الريفية المختلفة بالأقاليم وكحلقة اتصال اقتصادية مع الاقتصاد القومي، وأي تبادل تجارى فعال يحتاج إلى مدن أسواق مثلما يحتاج توفير الخدمات إلى خطوط المواصلات. و يكون من المتوقع للمدينة المتوسطة أن تقوم بوظيفة مركزية سواء اقتصاديا أو اجتماعيا لخدمة سكان المدن الأصغر سواء في نطاقها الإقليمي أو في الأقاليم الأخرى.

## ٢-٤ التحضر والنمو الحضري والتنمية الحضرية :

قد يعتقد البعض أن التحضر والنمو الحضري والتنمية الحضرية كلها مصطلحات لظاهرة واحدة أو لنفس التعريف، والحقيقة غير ذلك فكل منهم يعبر عن مفهوم مختلف.

٢-٤-١ مفهوم التحضر : يرتبط مفهوم التحضر (Urbanization) بالانتقال من البيئة التقليدية إلى البيئة العصرية وبالتحول من النظم الاقتصادية الريفية القائمة على الزراعة إلى النظم الاقتصادية الأكثر حداثة كالصناعية والخدمية والتجارية والسياحية، وهو عملية من عمليات التغيير الاجتماعي، تتم عن طريق انتقال أهل الريف أو البادية إلى المدينة، وإقامتهم بمجتمعها المحلي، أي إعادة توزيع سكان الريف على المدن. ويمكن تحديد مفهوم التحضر من خلال النقاط التالية:

أولاً) حجم السكان في رقعة معينة: وهو المؤشر الناجح للتمييز بين المجتمعات الريفية والحضرية، لذلك يعرف التحضر، بأنه تركيز السكان والأنشطة غير الزراعية في بيئة حضرية بأحجام وأشكال مختلفة. أي أن التحضر هو عملية تركيز سكاني يتم إما بزيادة عدد أماكن التجمعات السكانية أو نمو حجم التجمعات السكانية.

ثانياً) التحضر هو مستوى العلوم والفنون ودرجة التقدم التكنولوجي وأشكال التصنيع السائد ، وهو الأنماط والروابط الاجتماعية، وأشكال التفاعلات الإنسانية والبيئية مع بعضهم البعض.

ثالثاً) التحضر يعني التمييز بين نمط الحياة البسيطة والمعقدة، أي انه انتشار القيم، والسلوك، والتنظيمات الحضرية في مجال جغرافي معين،

ويقصد بمستوى التحضر (Level of Urbanization) النسبة المئوية للسكان المقيمين في المدن من جملة سكان الدولة وعند نقطة زمنية معينة ، فالتحضر بمعناه الديموغرافي هو عملية التزايد في نسبة السكان المقيمين في المناطق الحضرية من جملة سكان الدولة، أما التحضر بمعناه الشامل: بالإضافة إلى التعريف السابق هو حالة ملازمة للنمو الاقتصادي والتغير الاجتماعي.

٢-٤-٢ مفهوم النمو الحضري: من الأخطاء الشائعة اعتبار أن التحضر هو مجرد نمو المدن، حيث يمكن أن تنمو المدن دون أن ينتج ذلك أي ارتفاع في درجة التحضر، ويحدث ذلك عندما ينمو عدد سكان الريف بمعدل مساو أو أكبر من معدل نمو سكان الحضر في فترة ما. فالنمو الحضري بمعناه الديموغرافي: يعبر عنه النمو السكاني للقطاع الحضري دون الأخذ بعين الاعتبار النمو السكاني للقطاع الريفي أو النمو العام للسكان، أما النمو الحضري بمعناه العمراني: فيعني التوسع أو الامتداد العمراني

للقطاعات الحضرية بصفة عامة والمدن بصفة خاصة. "ويمكن القول بأنه : إذا تساوى أو قل معدل نمو سكان الحضر عن معدل النمو الإجمالي لسكان الدولة فإن هذه الدولة تعرف نمواً حضرياً بالمعنى الديموغرافي، أما إذا ارتفع نمو سكان الحضر عن المعدل الإجمالي لسكان الدولة فإن الدولة تشهد ارتفاعاً في معدلات حضرها.

٢-٤-٣ مفهوم التنمية الحضرية: ظهر مصطلح التنمية الحضرية في أوائل الخمسينات من القرن العشرين مع ظهور العديد من التغيرات في العالم في ذلك الوقت بعد الثورة الصناعية والنمو السكاني وكذلك انتقال السكان من الريف إلى المدن للدرجة التي أصبح فيها أكثر من نصف سكان المعمورة في الحضر، ومن هذا المنطلق وكنتيجة لمحاولة إيجاد حلول مناسبة وكفيلة لمواجهة هذه التحديات ظهر مصطلح التنمية الحضرية من أجل تكامل و تناسق حضري أفضل تتويجا لهذه الحلول.

ولقد أدى النزوح الريفي للمدن والنمو المتسارع لها إلى اتساع رقعة التنمية الحضرية والاقتصادية فيها وكثرة الطلب على متطلبات الحياة الحضرية وهو ما يتطلب توفير بنية أساسية كاملة ومرافق عامة وخدمات مختلفة وبالتالي أصبح محاولة تجسيد التنمية الحضرية واقعياً أمراً صعباً بالنظر إلى أبعاد التنمية البيئية والاجتماعية والاقتصادية والعمرانية، ويمكن صياغة مفهوم التنمية الحضرية بأكثر من صورة فيمكننا القول بأن التنمية الحضرية:

- هي تحقيق تنمية اجتماعية لكافة فئات المجتمع بما يضمن تحقيق نمو اقتصادي وتوزيع عادل للثروات والمحافظة على البيئة واحترام التنوع الثقافي للمجتمع، مما يتطلب تلبية متطلبات الأجيال الحالية دون الإضرار بتلبية متطلبات الأجيال القادمة.

- هي الرؤية المستقبلية للتطوير العمراني، فالتنمية العمرانية نسق أساسي من التنمية الحضرية التي يقصد بها تنمية المناطق غير الريفية، وتشمل التنمية العمرانية الإسكان والبيئة الاجتماعية وتطوير المواصلات والمرافق ومواجهة التحديات الاقتصادية والسكانية.

- تشير التنمية الحضرية إلى عملية نشأة المجتمعات الحضرية ونموها، وترتبط التنمية الحضرية بنمو وتطور الدولة في ميادين إنشاء واستحداث المساكن في المدن التي تقع ضمن إقليمها، وبناء العمارات الشاهقة وإنشاء الشوارع والأحياء، وهو ما يعني أن التنمية الحضرية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بعملية التخطيط.

٢-٤-٤ أهداف استراتيجية التنمية الحضرية: هناك عدد من أهداف استراتيجية التنمية الحضرية تركز حول النقاط التالية:

- إتباع سياسة التحكم في النمو الحضري للمدن بمختلف مستوياتها وإيقاف أو الحد من النزوح الريفي للمدن.

- الاتجاه نحو بناء المدن والتجمعات الحضرية الجديدة بأسلوب ملائم من أجل فك الخناق عن المدن المزدهمة وترشيد استخدامات الأرض الحضرية.

- تنمية المناطق الحضرية من خلال تحديث وسائل النقل والمواصلات واصلاح وصيانة الطرق داخل المدن والأحياء ومختلف الشبكات من مياه وكهرباء... الخ

- توظيف الصناعات في المدن الصغيرة لخلق مراكز جذب محلية.

٢-٤-٥ الاتجاهات الدولية للتنمية الحضرية: تبدو عملية التنمية الحضرية وكأنها عملية لتحويل المدن إلى مراكز جذب حضرية وهو ما يظهر معه إشكالية الريف والحضر والتي تمثل نزعتين متقابلتين ولكنهما متكاملتين لا متعارضتين ، إذ أن الريف في السياق التنموي هو حضري ولكن بدرجات مختلفة ، ويمكن القول بأن هناك ثلاثة اتجاهات أساسية في مختلف التجارب الدولية في العلاقات الريفية الحضرية:

#### أ-الاتجاه الأول:

يعطي للحضر والمدن الأولوية في التنمية حيث يعتبر أن المجتمعات مآلها الطبيعي لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية أن تتحول إلى مجتمعات حضرية مدنية . وهذا النموذج يعبر عن التجربة التاريخية في أوروبا الغربية والولايات المتحدة وخاصة خلال فترة ما قبل الحرب العالمية الثانية، كما أن هذا النموذج يعبر عن التجربة الخاصة بالمستعمرات من خلال تشييد مدينة مركزية كبرى في كل مستعمرة بحيث تمثل هذه المدينة المركزية همزة الوصل الاقتصادية والسياسية والثقافية مع الدول الاستعمارية. ومن المفارقات في هذا النمط أنه يعبر أيضاً عن تجارب التصنيع ذات الطابع الحضري المدني الخالص والتي قامت على فكرة الإحلال محل الواردات في الدول المستقلة حديثاً في إفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية خلال الخمسينات والستينات وأوائل السبعينات من القرن العشرين وذلك قبل أن يتم التخلي عنه وفقاً لتغيرات الظروف الدولية والمحلية المعقدة التي حدثت بعد ذلك.

#### ب- الاتجاه الثاني:

ينظر إلى التنمية على أنها ترتبط بنمط معين من النمو الحضري من خلال تكون المدن خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية ووفقاً لمسار التجارب التنموية في دول آسيا وإفريقيا وأمريكا اللاتينية رغم اختلاف تجارب هذه الدول من حيث الوتيرة التي يحدث بها النمو. ويمكن القول بأن النمو الحضري اتجه في البداية إلى تقليل الكثافة السكانية والتصنيع في المدن الكبرى وذلك من خلال التوسع الحضري في هامش المدن و محيطها ثم في مرحلة تالية تنمو المدن الصغيرة على حساب المدن الكبيرة، ويتحقق نمو المدن الصغيرة من خلال تحول الأنشطة الصناعية القائمة على الإنتاج النمطي- ذات الكثافة العالية في استخدام العمالة غير الماهرة ومتوسطة المهارة - من المراكز الحضرية الكبيرة وتمركزها في المدن الصغيرة، بينما تتجه الأنشطة عالية التكنولوجيا -المهاي تك- إلى التوظف في المدن الكبرى الكبيرة، أي أن التنمية الحضرية اتجهت بعيداً عن المدن الكبيرة والكبرى للاستفادة من ميزة العمل الرخيص خارج هذه المدن وهروباً من مشكلاتها المتفاقمة خاصة التلوث البيئي وصعوبات التنقل الداخلي وارتفاع الأجور والإيجارات

#### ج- الاتجاه الثالث:

هذا النمط يبنى استراتيجياً تنموية تراعي تحقيق التوازن بين المدن والريف فهو لا ينظر إلى التوسع الحضري الذي يتم على حساب الريف على أنه أمر حتمي وضروري في الدول الساعية للنمو، وهي استراتيجية ممكنة وفعالة في ظل تجربة مثل تجربة اليابان خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين، وكذلك تجربة تايوان خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، حيث وضعت استراتيجية للتصنيع الموجه نحو الريف Rural- Oriented Industrialization

## ٢-٥ علاقة المدن بالنمو الاقتصادي والتنمية :

فيما يتعلق بعلاقة المدن بالنمو الاقتصادي ودور المدن في دفع النمو الاقتصادي فنجد أن تأثير التحضر يختلف من منطقة إلى أخرى ومن بلد إلى بلد آخر ومن مدينة إلى مدينة أخرى. وقد اتسم نمو الاقتصاد في القرنين الماضيين بازدياد تركيز الناس والإنتاج في المدن، ويجب على صانعي السياسات التعامل بحكمة مع تلك الاختلافات. فالتنمية الناجحة هي التي اتسمت بانخفاض الفروق والتباينات في مستوى المعيشة فيما بين المدن والمناطق ، فالتنمية الاقتصادية في المدينة تعني تقدم المجتمع الحضري وهو ما يشمل استنباط أساليب إنتاجية جديدة أفضل ورفع مستويات الإنتاج من خلال إنماء المهارات والطاقات البشرية من أجل تحسين مهارة وكفاءة وقدرة العامل في الحصول على الدخل وتنظيم الإنتاج بطريقة أفضل.

وبالإضافة إلى هذه التغييرات تشمل التنمية الاقتصادية كذلك تطوير وسائل النقل والمواصلات وتقدم المؤسسات المالية وزيادة معدل التحضر في المجتمع وتحسين مستويات الصحة والتعليم، كما تنطوي كذلك على تغييرات هامة في المجالات الاجتماعية والهيكلية التنظيمية، فهي تضمن زيادات في الدخل القومي الحقيقي، وكذلك في نصيب الفرد منه، وهذا يساعد على زيادة الادخار مما يدعم التراكم الرأسمالي والتقدم التكنولوجي في المجتمع، وهو يساعد بدوره على دعم الإنتاج وزيادة الدخل.

ويعتبر نمو المدن وقدرة الناس على الانتقال والتخصص في أنواع من المنتجات جزءاً هاماً من صميم عملية التنمية، حيث أن ازدياد كثافة المدن والمستوطنات البشرية وهجرة العاملين وأصحاب المشروعات إلى المدن لتقصير المسافة التي تفصلهم عن الأسواق وتخفيض الاختلافات الناتجة عن الأدواق والتقاليد فيما بين المناطق .

وعلى الرغم من أن تكاليف النقل والاتصالات قد شهدت هبوطاً سريعاً منذ سبعينات القرن العشرين حيث هبطت تكاليف الشحن بالقطارات بواقع النصف، وانخفضت تكاليف النقل البري حوالي ٤٠٪، وهبطت أسعار النقل الجوي في مختلف مناطق العالم إلى حوالي ٦٪ مما كانت ليه عام ١٩٥٥، وعلى الرغم أيضاً من انخفاض أسعار خدمات الشحن بالسفن، وانخفاض تكاليف النقل المحلي والانخفاض الكبير في أسعار المكالمات والاتصالات، إلا أنه على الرغم من كل هذا استمر تركيز الإنتاج في المدن ولم ينتشر جغرافياً داخل البلدان ، حيث أنه كان من المفترض مع كل هذه الانخفاضات في تكاليف النقل والاتصالات أن تقوم التجارة بين شركاء على مسافات بعيدة وأن لا يسعى المنتجين إلى الاقتراب من أسواقهم، لكن ما حدث هو العكس حيث تزامن هبوط تكاليف النقل مع تزايد التركيز الاقتصادي في المدن للاستفادة من وفورات الحجم في الإنتاج والنقل، فهبوط تكاليف النقل سهل من عمليات التخصص، وبالتالي أصبحت المدن أكثر حجماً وأكثر اكتظاظاً. كما أن ارتفاع تكلفة النقل وصغر حجم الأسواق في بعض مدن الدول النامية مقارنة بمدن الدول المتقدمة لم يدعم التخصص بها وبالتالي لم يدعم عمليات التنمية ، رأس المال البشري ينتقل إلى حيث يكون وفيراً وليس نادراً فالمهاجرون المؤهلون علمياً يسعون للعثور على الأماكن التي فيها آخرون كثيرون لديهم مهارات مماثلة. فالمدن في أمريكا تتمتع بأعلى النسب من خريجي الجامعات وتجذب إليها خريجين جامعيين من مختلف دول العالم، والسبب أن العاملون المؤهلون علمياً يستفيدون من القرب من الآخرين وبالتالي يجب أن لا نغفل نقاط قوة السوق التي تجذب وتجمع بين أصحاب المهارات.

## ٢-٦ دور المدن في التنمية الإقليمية :

يمكن القول بأن كل مظهر من مظاهر التغير في الاقتصاد القومي ينعكس في شكل تغير حضري يختلف باختلاف كل من النظام الحضري والاقتصاد القومي ، وهو الاختلاف الذي ينعكس على حجم المدينة ووظيفتها وعلاقتها بمناطق نفوذها وتأثيرها على المدن الأخرى أو تأثرها بها.

ومن ناحية أخرى فإن هناك ارتباط كبير بين عملية التحضر من ناحية، والتغير الثقافي والاجتماعي من ناحية أخرى، لأن الأخير هو الذي يهيئ المجتمع للانتقال الى مرحلة تراكم رأس المال والتطور التقني ومن ثم التقدم الاقتصادي ، حيث أن نمو المراكز الحضرية دائماً ما يكون له تأثير "مؤلد" على التنمية الإقليمية والتنمية القومية ، فالمدينة تعتبر مركز إقليمها وقلبه النابض.

وتقوم المدن بدور مهم في عمليتي النمو الإقليمي والتنمية الإقليمية ، وذلك لأن وجود هذه المدن يعتبر شرطاً أساسياً وإن لم يكن وحيداً للانتقال بالمجتمع من مرحلة الاقتصاد الأحادي الى مرحلة الاقتصاد المتنوع كلما تعددت وظائفها، كما أن هذه المدن تعتبر مركز إشعاع للتحوّل الإقليمي باعتبارها مواقع رئيسة للمدخلات الحيوية اللازمة لعمليتي الإنتاج والتنمية ، فوجودها في هذه المواقع وقيامها بوظائفها لخدمة المناطق الإقليمية يجعلها قادرة على نشر التنمية الى المدن الأصغر، وإلى المراكز العمرانية الريفية، خاصة في دول العالم النامي، كما أن هناك علاقة أخرى واضحة بين المناطق الحضرية من ناحية، والتنمية الإقليمية من ناحية أخرى، وذلك لأن الأخيرة تتركز في معظمها على التصنيع الذي يمثل هو والتحضر جانبان لعملة واحدة، كما أن كبر حجم المركز العمراني سكانياً ووظائياً يعنى المزيد من التخصص الانتاجي من ناحية، والمزيد من الكفاءة الانتاجية من ناحية أخرى، ومن ثم المزيد من النمو الصناعي، كما يؤدي هذا الكبر الى إيجاد نظم وفورات خارجية مكانية وغير مكانية ذات تأثير تجميعي يؤدي إلى المزيد من التنمية.

## ٢-٧ استراتيجيات التنمية الإقليمية :

تتنوع الاستراتيجيات المتبعة لتصحيح اختلالات التوازن في النمو والتي هي عبارة عن الفوارق الإقليمية بتعدد الأهداف التي يسعى التخطيط القومي الى تحقيقها ، فإذا كانت هذه الأهداف هي تحقيق العدالة والمساواة بين أقاليم الدولة ، فإن الاستراتيجية الواجب إتباعها هي استراتيجية الانتشار spread التي تعمل على نشر الموارد والاستثمارات على معظم مساحة الدولة من أجل تجنب التفاوت الناتج عن التجميع والتركيز، أما إذا كان الهدف المنشود هو تحقيق الفعالية الاقتصادية لموارد الدولة فإن الاستراتيجية التي تفيد هي استراتيجية التركيز concentration التي تحقق الوفورات في الإنتاج ، أما إذا كان الهدف هو الوصول الى كل من العدالة والفعالية ، فإن الاستراتيجية الواجبة هنا هي استراتيجية الانتشار بطريقة مركزة، أو استراتيجية أقطاب النمو ، وتفضل بعض الدول النامية استراتيجية التركيز حيث تراها مناسبة للتطبيق لأنها تقوم بتركيز الموارد والجهود البشرية التي هي عناصر التنمية في أكبر مدن الدولة، ولكن يؤخذ على هذه الاستراتيجية تركيزها للتنمية في مدن ومناطق معينة وإهمالها لها في مناطق أخرى، أما فيما يتعلق باستراتيجية الانتشار فمن الصعب تطبيقها في هذه الدول نظراً لمحدودية مواردها، وهو الأمر الذي لا يضمن تحقيق تلقائية النمو، ولا يساعد على جذب أنشطة جديدة، كذلك يؤخذ على هذه الاستراتيجية زيادتها للنمو في المناطق والمدن النامية أصلاً، والتدهور النسبي في المناطق

والمدن غير النامية المتخلفة مما يوسع الفجوة بين الأقاليم ذات النمو والأقاليم المتخلفة ومن ثم يعمق حدة الفوارق الإقليمية، أما استراتيجية أقطاب النمو فيتم وفقاً لها اختيار عدد محدود من المناطق والمدن التي تتوافر بها إمكانات النمو الاقتصادي والاجتماعي من أجل تكثيف عناصر التنمية، بحيث تتحول هذه المناطق إلى أقطاب نمو بالنسبة للمناطق المحيطة بها، حيث تنمو هي ذاتها أولاً ثم تقوم عن طريق ما يتوافر بها من أنشطة قائمة بنشر التنمية خلال هذه المناطق وهذه الاستراتيجية تتطلب وجود لامركزية سياسية وإدارية، وتوافر بنية أساسية كافية.

## ٢-٨ التنمية الإقليمية في مصر

أدى الانتشار الواسع لمبدأ التخطيط الإقليمي فكراً وتطبيقاً إلى تزايد اهتمام الجغرافيين بموضوع Regionalization "الأقلمة" أي تقسيم الدولة إلى أقاليم من أجل التنمية من أجل تحقيق حالة من التنمية على مستوى هذه الأقاليم باتباع أسلوب التخطيط الإقليمي، ومن ثم انتقل التخطيط من التركيز على القطاعات القومية في الخمسينيات والستينيات إلى الاهتمام بعملية تقسيم الدولة إلى أقاليم اقتصادية توضع على أساسها الخطط الإقليمية للتنمية، حيث كان التوزيع الجغرافي لمشروعات خطط التنمية قبل الخطة الخمسية ٨٢ / ١٩٨٣ - ٨٦ / ١٩٨٧ هو مجرد التوزيع المكاني لكل من الاستثمارات والخدمات، أما بعد الإقليمي لعملية تنفيذ خطط التنمية فقد تبلور في مصر مع ظهور خريطة الأقاليم الاقتصادية المصرية وذلك بعد فترة طويلة من الجدل حول كيفية تقسيم الدولة إلى أقاليم تخطيطية انتهت إلى وضع خريطة قسمت بمقتضاها مصر وفقاً لقرار رئيس الجمهورية رقم ٤٧٥ لسنة ١٩٧٧ وقانون الإدارة المحلية ٤٣ لسنة ١٩٧٩ إلى ثمانية أقاليم اقتصادية، ثم أدمج المشرع إقليم مطروح في إقليم الإسكندرية، وبذلك أصبح عدد الأقاليم الاقتصادية سبعة تضم ٢٧ محافظة علي النحو التالي:

- إقليم القاهرة الكبرى وعاصمته القاهرة: ويشمل محافظات القاهرة والجيزة والقليوبية
- إقليم الإسكندرية وعاصمته الإسكندرية: ويشمل محافظات الإسكندرية والبحيرة ومنطقة النوبارية ومطروح.
- إقليم الدلتا وعاصمته طنطا: ويشمل محافظات المنوفية والغربية وكفر الشيخ ودمياط والدقهلية
- إقليم قناة السويس وعاصمته الإسماعيلية: ويشمل محافظات شمال وجنوب سيناء وبورسعيد والإسماعيلية والشرقية، والجزء الشمالي من محافظة البحر الأحمر حتى نهاية خليج السويس.
- إقليم شمال الصعيد وعاصمته المنيا: ويشمل محافظات بني سويف والمنيا والفيوم وجزء من شمال البحر الأحمر.
- إقليم أسيوط وعاصمته أسيوط: ويشمل محافظتي أسيوط والوادي الجديد.
- إقليم جنوب الصعيد وعاصمته أسوان: ويشمل محافظات سوهاج وقنا وأسوان والجزء الجنوبي من محافظة البحر الأحمر.

إلا أن التقسيم السابق للأقاليم يتعرض لكثير من الانتقادات من بينها:

- أن الأقاليم الحالية في مصر يتم التعامل معها كمستوى تنسيقي بين المحافظات بدون صلاحيات حقيقية لإدارة التنمية، مما يشير إلى وجود مركزية في اتخاذ القرارات المتعلقة بالتنمية على مستوى هذه الأقاليم،
- التركيز على التنمية القطاعية في المناطق الجديدة خارج المعمور القائم، بجانب غياب التنسيق بين الجهات المسؤولة عن التنمية على المستوى الإقليمي،



- ضعف الهياكل التنظيمية المسؤولة عن تفعيل الأقاليم والممثلة في مكاتب التخطيط الإقليمي،
- ضعف كفاءة التقسيم الجغرافي للأقاليم الحالية، حيث الإبقاء على الحدود الإدارية للمحافظات مع استمرار سوء توزيع الموارد والثروات الطبيعية، علاوة على عدم إتاحة ظهير صحراوي قابل للتنمية لبعض المحافظات وانفراد محافظة البحر الأحمر بكامل واجهة البحر والجزء الأكبر من خليج السويس، مما أدى إلى تباطؤ نمو هذه المنطقة الواعدة،
- انعدام التوازن في المساحات، وتوزيع السكان، وخاصة في محافظات البحر الأحمر والوادي الجديد ومطروح، بالإضافة إلى عدم وجود منافذ بحرية لأقاليم القاهرة الكبرى وشمال الصعيد وأسيوط، مع عدم وجود مراكز أو أقطاب نمو في عدد من الأقاليم أهمها أسيوط ومطروح.

كل هذه الانتقادات دفعت الهيئة العامة للتخطيط العمراني إلى التفكير بإعادة تقسيم الأقاليم التنموية بمصر إلى ١٠ أقاليم جديدة كبديلاً عن الثمانية الحاليين وهذه الأقاليم هي: القاهرة الكبرى، والدلتا، وسيناء، والإسكندرية، وشمال الصعيد، ووسط الصعيد، وجنوب الصعيد، ومطروح، والقناة، والوادي الجديد وذلك وفقاً لأسس ومعايير جديدة تعتمد على تحديد أنشطة واضحة لكل إقليم في التنمية وتحقيق له الميزة التنافسية، فضلاً عن تنوع الموارد الاقتصادية بكل إقليم، وإتاحة امتداد عرضي في المناطق الصحراوية، وإيجاد منفذ مباشر للإقليم على واجهة بحرية بقدر الإمكان، وتوفير عناصر الاتصال على المستويين القومي والدولي كالمطارات والموانئ، بالإضافة إلى إيجاد مشروعات قومية ورئيسية كبرى بكل إقليم"، مع تحديد إطار مؤسسي وتنظيمي لتفعيل الأقاليم التنموية بعد التقسيم الجديد لها، بحيث تم التأكيد على وجود لا مركزية في التنمية على المستوى الإقليمي، وذلك بنقل صلاحيات اعتماد الخطط وإدارة ومتابعة المشروعات التنموية الرئيسية من الحكومة المركزية إلى الإقليم، وأن يرأس مجلس الإقليم رئيس بدرجة نائب رئيس مجلس وزراء، ويضم في عضويته المحافظات وممثلي الوزارات والهيئات القطاعية المعنية بالتنمية، وأن يكون لكل إقليم موازنة خاصة لتمويل بعض المشروعات الرئيسية وضمان توفير هذا التمويل.

## ٢-٩ الأبعاد المكانية للتنمية في مصر

يعد التركيز على البعد المكاني لخطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية الأداة الأساسية لتحقيق تنمية إقليمية متوازنة، حيث يتم توجيه الاستثمارات العامة على النحو الذي يؤدي إلى سد الفجوات المكانية، وذلك من خلال سياسات للتنمية المكانية تكملها خطياً قطاعية تركز على استغلال الموارد الطبيعية وتنمية رأس المال البشري وتوفير بيئة أعمال جاذبة وذلك استناداً إلى مبادئ أساسيين هما:

- تحقيق التوازن الاقتصادي بين الأقاليم من خلال إعطاء الأولوية لدفع عملية التنمية في الأقاليم الأقل نمواً.

- إرساء مبادئ العدالة وتكافؤ الفرص في مستويات الخدمات العامة وإتاحتها بقدر متساوي للجميع وتوسيع التنمية الإقليمية إلى أحداث توازن نسبي بين المناطق المتباينة تنموياً، على النحو الذي يساهم في تقريب الفجوات التنموية الاقتصادية والاجتماعية بين الأقاليم وداخل المناطق المختلفة في الإقليم الواحد فضلاً عن تحسين مستوى المعيشة وجودة الخدمات العامة المقدمة للسكان.

وتمثل الأبعاد المكانية للتنمية بالنسبة لمصر في توجيه النمو العمراني والزيادة السكانية والعمالة الفائضة نحو المناطق غير المزدهمة بالسكان والقابلة للاستغلال، أو نحو المناطق التي لم تستغل بعد استغلالاً يتلاءم مع إمكاناتها ومواردها، ويخضع التوجيه المكاني للتنمية لعدة عوامل جغرافية أهمها:

- توافر موارد الثروة المعدنية
- توافر الموارد المائية الصالحة للاستغلال البشري
- توافر إمكانات التوسع الزراعي الأفقي
- توافر الامكانيات السياحية
- توافر الرغبة في التغيير وإدخال التجديدات من أجل الاستغلال الأمثل للبيئة ، ولتحقيق التوازن بينها وبين السكان
- توافر إمكانية إنشاء أقطاب النمو أو مراكز النمو تتولى عملية توجيه التنمية في المناطق التي تقام فيها مثل هذه الأقطاب

وفي هذا السياق وفي ضوء نمط العمران ومدى توافر مقومات التنمية نجد ما يعرف بـ"محاور التنمية" والتي كان من أشهرها محور قناة السويس، وبالإضافة إلى ذلك المحور تقع باقي المحاور ضمن ثلاثة نطاقات تضم مجتمعة عشر محاور هي:

#### أولاً : محور شمال الدلتا ، ويضم أربعة محاور هي:

- محور ساحل الدلتا الشمالي ويمتد ما بين فرعى النيل الى الجنوب من بحيرة البرلس ، حيث تتوفر إمكانات الموارد البحرية والترويحية
- محور شمال الدلتا، ويمتد ما بين فرعى النيل الى الجنوب من بحيرة البرلس حيث تتوفر إمكانات الاستغلال الزراعي ومنطقة البراري ومصائد بحرية ومزارع سمكية.
- محور غرب الدلتا ، وهو مناظر لمشروع استصلاح الأرض بمنطقة النوبارية ، حيث تتوفر إمكانات انشاء المجتمعات العمرانية الجديدة مثل مدن : السادات ، النوبارية ، وبرج العرب الجديدة العامرية الجديدة سابقاً.

- محور شرق الدلتا ، وهو المحور المناظر لمحور غرب الدلتا ، وهو مثله من حيث توافر الامكانيات الزراعية مشروع الصالحية ، والمدن الجديدة وأهمها مدينة العاشر من رمضان بالإضافة الى مدينة الصالحية الجديدة ، فضلاً عن إمكانات بحيرة المنزلة السمكية والزراعية في حالة تجفيف بعض أجزائها

#### ثانياً : نطاق الصحراء الغربية ، ويضم محوران هما :

- محور الساحل الشمالي الغربي ، حيث توافر الامكانيات الاقتصادية المطلوبة لقيام التنمية الشاملة ، كإمكانات الثروة الحيوانية ، الثروة السمكية ، فضلاً عن الامكانيات السياحية والبتروولية، وامكانيات النقل والمواصلات.

- محور منخفض القطارة جنوب الصحراء الغربية، حيث توافر إمكانات الطاقة الكهربائية في حالة تنفيذ مشروع منخفض القطارة أو مشروع محطة الضبعة النووية في جزئه الشمالي واستزراع نحو ١,٣ مليون فدان في حالة إتمام عملية إنشاء قناة توشكي في جزئه الجنوبي

#### ثالثاً : نطاق الصحراء الشرقية وسيناء ، ويتألف من أربعة محاور هي :

- محور شبه جزيرة سيناء ، الذي يتميز بإمكاناته الزراعية ، والسمكية ، والتعدينية والسياحية ، وإلى الآن لم تستغل موارد هذه المنطقة استغلالاً يتلاءم مع إمكاناتها

- محور البحر الأحمر ، حيث تتوافر إمكانات التنمية الاقتصادية: السياحية، والتعدينية، والبحرية، وكذلك إمكانات التنمية العمرانية
- المحور الأوسط ، حيث الامكانات التعدينية
- المحور الغربي حيث إمكانات التنمية الزراعية والعمرانية في مناطق الأودية الجافة المتجهة الى النيل بالإضافة الى إمكانات شواطئ بحيرة ناصر السمكية والزراعية والسياحية

## ٢-١٠ دراسة التجارب السابقة والدروس المستفادة منها

في هذا الجزء من البحث يتم استعراض عدداً من التجارب السابقة لفكرة نقل العاصمة، وتعد فكرة نقل العاصمة فكرة تاريخية تكررت كثيراً في التاريخ وخاصة الإسلامي منه، فقد نقل على بن أبي طالب العاصمة من المدينة إلى الكوفة، ثم نقلها الأمويون من الكوفة إلى دمشق، ثم أعادها العباسيون إلى العراق، وحين أتى الدور على الأتراك نقلوا عاصمة الخلافة إلى بورصة ثم إلى القسطنطينية (اسطنبول فيما بعد) . أما في العصر الحديث، فنقل السعوديون عاصمتهم من الدرعية إلى الرياض في أواخر القرن ١٩، كما نقل الإيرانيون عاصمتهم من أصفهان إلى طهران ١٨٩٦، وكذلك الماليزيون من ملاقا إلى كوالالمبور بعد الاستقلال، وبعد انفصال باكستان عن الهند عام ١٩٤٧ قررت الحكومة نقل العاصمة السياسية من كراتشي إلى منطقة بعيدة عن ضوضاء العاصمة التجارية فتم عام ١٩٥٩ اختيار منطقة السهول المجاورة لجبال مارجالا لتؤسس كمدينة عصرية حديثة، أطلق عليها "إسلام آباد". وفي نيجيريا انتقلت العاصمة من لاجوس إلى أبوجا وسط نيجيريا، في منتصف السبعينات، نظراً لصغر مساحة لاجوس وتمركز أبوجا في وسط نيجيريا، وبدأ تشييد العاصمة الجديدة في عام ١٩٨٠ ولتصبح أبوجا عاصمة نيجيريا في عام ١٩٩١.

وعلى الجانب الآخر، مازالت هناك العديد من العواصم لم يعد أمامها غير خيار واحد، إما الانتقال أو الموت اختناقاً. ففضية بناء أو نقل العاصمة أمر مطروح بقوة حالياً في العديد من دول العالم، كيران التي تفكر جدياً في العودة إلى أصفهان، وذلك بسبب الاكتظاظ الكبير لطهران ووجودها على صدع زلزالي خطير. وفي يونيو ٢٠٠٤، رشحت الحكومة الكورية الجنوبية أربع مناطق في الجزء الأوسط من البلاد كمواقع بديلة للعاصمة المزدهمة سيول من المقترح أن ينتهي العمل فيها عام ٢٠٣٠، كذلك الحال في اليابان وأذربيجان والسودان، إذ ناقشت الحكومات المتوالية فكرة نقل العواصم من طوكيو إلى العاصمة القديمة كيوتو، ومن باكو إلى غنجة، ومن الخرطوم إلى بورسودان، على التوالي.

وفيما يتعلق بالعاصمة المصرية فقد تغيرت عاصمة مصر خلال تاريخها المديد ١٧ مرة متتفة بين أحد عشر موقعاً، منها طيبة (الأقصر) بضع مرات، و منف (شمال القاهرة)، وأون (عين شمس)، وبويسطة (الزقازيق)، وتانيس (صان الحجر)، و أخت آتون عاصمة اخناتون (المنيا)، والاسكندرية مرتين متتاليتين في العصر اليوناني والروماني، وتأسست العاصمة الحالية بالفسطاط في عام الفتح الإسلامي (حوالي ٦٧٠م) وبقيت عاصمة مصر متنقلة بين أحياء متتابعة في نفس الموقع (الفسطاط، العسكر، القطائع، ثم القاهرة) واستقرت في الموقع الحالي دون انتقال لمدة تزيد على الألف عام، وهي أطول فترة تقضيها عاصمة مصرية في موقع واحد دون انتقال.

وقد تعددت أسباب تغيير العاصمة فأحيانا كانت تتغير بسقوط مصر في يد قوى أجنبية أو تغير الأسرات الحاكمة، أو تغيير الديانة كما حدث عندما نقل اخناتون العاصمة من طيبة إلى المنيا للابتعاد عن تأثير كهنة آمون في العاصمة القديمة، أما عواصم مصر الإسلامية الأربع فقد كان الانتقال إليها مرتبطا بتغيير الحكام ومحاولة إنشاء مدينة للحكم، وكانت القاهرة الفاطمية هي أول مدينة مسورة يقيم بها الخليفة وجنوده وبعد انتهاء العصر الفاطمي تركها صلاح الدين الأيوبي للشعب وأسس مقراً للحكم بالقلعة، ومنذ ذلك الحين تتابع عليها العديد من العصور والحكام كل أضاف إليها من حيث التخطيط والبنية التحتية الأمر الذي أدى إلى اتساع رقعتها (المخططة والعشوائية) في كافة الاتجاهات في تخوم الكتلة العمرانية القائمة حالياً.

### ١-١٠-٢ مدينة برازيليا Brasília :

مدينة برازيليا هي عاصمة البرازيل وقد تأسست في ٢١ أبريل ١٩٦٠ لتكون العاصمة الوطنية جديدة، وتقدر مساحتها بحوالي ٥,٨٠٢ كم<sup>٢</sup> ويقدر عدد سكانها بحوالي ٢,٧٨٩,٧٦١ نسمة في عام ٢٠١٣ مما يجعلها رابع أكبر مدينة اكتظاظاً بالسكان في البرازيل، ويغلب على المدينة الطابع الإداري الحكومي، وذلك نظراً لتركز المصالح والهيئات الحكومية، وتمثل نسب اسهامات القطاعات المختلفة في الناتج المحلي الإجمالي للمدينة : الإدارة العامة ٥٤,٨ ٪، الخدمات ٢٨,٧ ٪، الصناعة ١٠,٢ ٪، التجارة ٦,١ ٪، الزراعة ٠,٢ ٪، وبالإضافة إلى كونها المركز السياسي فإن برازيليا هي مركز اقتصادي هام أيضاً فهي تمثل أعلى مدينة من حيث الناتج المحلي الإجمالي (GDP) يصل إلى ٩٩,٥ مليار ريال برازيلي تمثل ٣,٧٦ ٪ من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي البرازيلي . ويتم دراسة المشاريع الصناعية فيها بعناية من كونها مدينة مسجلة من قبل اليونسكو، حيث اختارت الحكومة في برازيليا تشجيع وتنمية الصناعات غير الملوثة مثل البرمجيات، والأفلام، والفيديو، والجواهر من بين من أجل الحفاظ على التوازن البيئي، والحفاظ على خصائص المدينة.

ووفقاً لمؤشر ميرسر تعد مدينة برازيليا المدينة رقم ٤٥ من بين أغلى المدن في العالم في عام ٢٠١٢ من حيث مستوى المعيشة، وبلغ مؤشر التنمية البشرية HDI بها ٠,٩١١ عام ٢٠٠٥ ويعد مطار برازيليا الدولي ثالث أكثر المطارات ازدحاما في البرازيل ويربط بين جميع المدن البرازيلية الكبرى والعديد من الوجهات الدولية من خلال العديد من الرحلات الداخلية والدولية، ويقع المطار على بعد حوالي ١١ كم من المنطقة الوسطى من برازيليا.

أما فيما يتعلق بموقف مدينة برازيليا من التنافسية الحضرية ومؤشرات قياسها فنلاحظ تراجع تنافسياتها بشكل ملحوظ، فهي غير متواجدة ضمن تصنيف مقياس تنافسية المدن عن وحدة معلومات الإيكونوميست Intelligence Unit وذلك على عكس مدن برازيلية أخرى مثل مدينة ساو باولو São Paulo التي جاء ترتيبها رقم ٣٦، ومدينة ريو دي جانيرو Rio de Janeiro التي جاء ترتيبها رقم ٧٦، ومدينة بورتو أليجري Porto Alegre التي جاء ترتيبها رقم ٩٧، وتحتل المرتبة ٣٠٨ بين مدن العالم طبقاً لمؤشر التنافسية العالمية للحضر Global urban competitiveness index وهي مرتبة متأخرة للغاية، وفيما يتعلق بترتيب مركز البحوث الأكاديمي GaWC للمدن عام ٢٠١٠ فلم تتواجد بالأساس ضمن تصنيفاته.

وكانت مدينة ريو دي جانيرو عاصمة البرازيل من ١٧٦٣-١٩٦٠ وخلال نفس الفترة اتجهت الموارد إلى التركيز بالقرب من العاصمة وهو ما أدى إلى تركيز التنمية في تركزت في إقليم جنوب شرق البرازيل مع اهمال باقي المناطق، ومن ثم تم التفكير في إنشاء مدينة جديدة باسم برازيليا تكون هي العاصمة الجديدة للبرازيل حين أمر الرئيس البرازيلي وقتها جوسيلينو كوبيتشيك Juscelino Kubitschek بنقل العاصمة من مدينة ريو دي جانيرو إلى مدينة برازيليا، فبعد تدهور عاصمة البرازيل تماما بدأ التفكير في إقامة عاصمة جديدة لتفي باحتياجات البرازيل للتقدم والتطور وذلك مع التطور الصناعي وتطور العلاقات الإقليمية ، وقد لاقت فكرة نقل العاصمة الترحيب من كل فئات البرازيل سواء السياسيين أو العسكريين أو الأفراد في عام ١٩٥٥ وذلك لنقل العاصمة من ريو دي جانيرو إلى مكان آخر في وسط الإقليم الغربي للبرازيل وذلك وفق مخططات محكمة ومدروسة. وتعد برازيليا من المدن التي تم تخطيطها بصورة شاملة قبل إنشائها، وقد تم إجراء مسابقة دولية لاختيار أحسن إقتراح لتخطيط المدينة وتقدم العديد من المتسابقين، وقد أسند التخطيط لها إلى لوسيو كوستا Lúcio Costa و أوسكار نيماير Oscar Niemeyer عام ١٩٥٦ كأفضل تصميم للمدينة وهو على شكل طائر ضخم يبسط جناحيه محتضنا بحيرة صناعية رائعة مساحتها ألف فدان، كما يلفت النظر في تصميم مدينة برازيليا روعة فن المعمار الذي يبدو واضحا بشكل لافت للنظر في قصر الرئاسة ومقر الحكومة. وقد جاء تصميم المدينة ليقسمها إلى كتل مرقمة وإلى قطاعات لأنشطة محددة، مثل قطاع للفنادق، قطاع للبنوك والمصارف وقطاع للسفارات حيث منحت الحكومة البرازيلية البعثات الدبلوماسية آنذاك أراض بالمجان لتقيم عليها مبانيها دون شروط، على أن يتم هذا العمل خلال ٣ سنوات وإلا تعود الأرض إلى ملكية الدولة، واستغرق إنشاء المدينة ثلاث سنوات من خلال عمل متواصل ومكثف، وبدأت المدينة تقوم بمهامها في أبريل ١٩٦٠ وقد حققت رقم قياسي سواء في زمن إنشائها أو في نمط تطورها.

وهذه التجربة من حيث إنشاء عاصمة جديدة وتطبيق نظريات التخطيط على المدينة قد كانت بالفعل علامة مميزة في تاريخ تخطيط المدن والتطور العمراني، وكانت هناك عوامل أخرى تجعل مدينة برازيليا ذات حالة منفردة وهو أن الحكومة تمتلك ٦٠% من الأرض مما يضمن لها السيطرة على استعمالات الأراضي وذلك لتلافى أي نمط من وضع اليد والتقسيمات غير المعتمدة، وكان لذلك أكبر الأثر في تطور المدينة.

وعلى المستوى القومي فإن مدينة برازيليا بدون شك هي من أكثر الأمثلة تعبيراً عن التصميم العمراني الذي روعي فيه الأسس والمبادئ النظرية وقد تم اختيار برازيليا كموقع للتراث العالمي لليونسكو بسبب هندستها المعمارية الحديثة.

ومن أهم العوامل التي ساندت نقل العاصمة أن عملية نقل العاصمة سوف تفيد في التنمية على المستوى الإقليمي وتخلق إمكانيات للتنمية للمناطق المحيطة بالمدينة الجديدة وذلك كنتيجة لشبكة الاتصالات سواء الجوية أو البرية ( طرق - سكك حديدية ) والتي تربط المدينة بالأقاليم المحيطة وتسهل كل من حركة البضائع والأشخاص، وكذلك نتيجة لزيادة الإنتاجية في الأراضي الزراعية في الإقليم الغربي المتوسط ، وكان للكثير انطباع أن المدينة قد حققت الغرض من التنمية الإقليمية ، ولكن في الواقع فإن العكس هو الصحيح حيث أن غالبية المدن الواقعة حول مدينة برازيليا أو في نطاق تأثيرها الاقتصادي قد واجهت مشاكل حقيقية ، فقد قلت معدلات النمو العمراني في المدن الصغيرة وذلك بسبب المحددات

الكثيرة للمباني والإسكان في المدينة فقد أصبحت المدن القريبة منها عبارة عن سكن لأصحاب الدخل المنخفض الذين لا يستطيعون إيجاد سكن في العاصمة ، وبذلك زاد تعداد السكان في هذه المدن زيادة كبيرة وصلت في بعض الأحيان إلى ٦٠٠ % في خلال ١٠ سنوات فقط، ومن ناحية أخرى لم تستطع هذه المدن أن تم هذه الأعداد المتزايدة من السكان بالمرافق الضرورية وبالبنية الأساسية والوظائف ، ولذلك فشلت هذه المدن في تحقيق النمو المطلوب أو المستهدف ، وكذلك لم تستطع وقف تيارات الهجرة الشديدة للذين جذبتهم العاصمة وخدماتها والفرص المتاحة فيها.

وطبقاً للمخطط الذي صممه "كوستا" كان من المتوقع أن يصل تعداد المدينة إلى ٥٠٠ ألف نسمة خلال ٢٥ عاماً، ولكن ديناميكية التطور قد تسببت في وضع مختلف تماماً، فقد وصل تعداد المدينة إلى ١,٥٧٩ مليون نسمة في عام ١٩٨٥ أي بعد ٢٥ عاماً من بدء إنشاء المدينة، أي زيادة عن الخطة المستهدفة ٣ أضعاف وهذا العدد الزائد من السكان لم يقبلوا بالعودة إلى مواطنهم الأصلية بالرغم من المحاولات التي بذلتها الحكومة في سبيل ذلك، وعلى الأقل ثلث هذا العدد من السكان كان لابد من تركهم للمدينة، والثلث الآخر عملوا بالوظائف الخدمية، وأخيراً الثلث الأخير يعملون في وظائف زراعية نظراً لنزوحهم من مناطق ريفية أصلاً ولكن ليس فقط الموجودين في المدينة قد بقوا فيها ولكن قد لحقت برازيليا بظفرة التحضر التي حدثت في الدولة ككل وقد فاق النمو السكاني في العاصمة أعلى المعدلات في الدولة، وقد قفز عدد السكان من ١٤٠,١٦٥ نسمة عام ١٩٦٠ إلى ٥٣٧,٥٩٢ نسمة عام ١٩٧٠ ثم وصل إلى ١.١٩٨ مليون نسمة عام ١٩٨٠ حتى أصبحت رابع أكبر مدينة في البرازيل من حيث السكان بحوالي ٢,٧٨٩ مليون نسمة في عام ٢٠١٣ .

هذا النمو الملحوظ ساعدت عدة عوامل اجتماعية واقتصادية وسياسية في الوصول إليه ومن أهم تلك العوامل عدم وجود قوانين خاصة بالمناطق الريفية وتمليك الأراضي فيها وهذا كان سيحد من معدلات الهجرة للمدن في الدولة ككل. ومن وجهة نظر التخطيط الأولى للمدينة فإن المدينة كانت معدة لأن تكون مثالية التخطيط من حيث توزيع الأراضي والموارد الاقتصادية مع هيكل إداري وهيئات عامة . أما من وجهة نظر الإسكان فكان لابد من أن تقوم الحكومة بدور في حل مشكلة نقص السكن ، فالبرازيل هي نموذج نمطى للعالم الثالث بالرغم من كل الجهود التي تقوم بها حكومتها لتخطى ذلك ، وقد كانت كل مجهودات الحكومة غير كافية للتعامل مع زيادة الطلب على المساكن ، هذا الطلب لم يقتصر فقط على الطبقات محدودة ومنخفضة الدخل والتي تسكن عادة المدن الصغيرة والأحياء الهامشية ، ولكن تعدت ذلك إلى الطبقات الأعلى التي كانت تواجه مشكلة حقيقية في الحصول على المسكن اللائم . وعلى الرغم من أن مدينة برازيليا قد خططت بمخطط عام مدروس ومتفق عليه نجد أن هناك العديد من المشكلات التي أثمرت في المخطط هي:

- زيادة الكثافات في المناطق السكنية عن المستهدف سواء في العاصمة أو في الأحياء الهامشية .
- ارتفاع تكلفة السكن وارتفاع أسعار الأراضي ونمو سوق الإسكان غير الرسمي
- نمو المناطق العشوائية واستعمال المناطق التجارية بغرض السكن .
- مشكلة وضع اليد على الأراضي الفضاء . - الضغط السياسي من أجل الإسكان .
- نمو القطاع الخاص في مجال الإسكان ولكن في مناطق متطرفة عن المدينة مما كان يترتب عليه طول رحلة العمل اليومية مما يكلف الدولة الكثير من الوقت والمواصلات.

وبذلك نجد أن إهمال دراسة المخطط من وجهة نظر جهة معينة وهي قطاع الإسكان قد تسبب على ذلك العديد من المشاكل التخطيطية التي قد لا ينفع معها الحلول. وقد ينظر البعض إلى برازيليا على أنها مدينة ناجحة باعتبارها مدينة حديثة نسبيًا ولكنها في واقع الأمر تعكس حالة فاشلة، وقد كان الهدف من إنشاء المدينة هو أن تكون مختلفة عن باقي مدن البرازيل، إلا أن المدينة تحولت إلى نموذج نمطي من مدن العالم الثالث من حيث الفقر والظواهر الخاصة بالعمران والمناطق العشوائية المنتشرة في المدينة. وعند تنمية الأحياء الهامشية والعشوائيات حول المدينة لمتص الزيادة السكانية اعتمدت أساسا على تجهيز هذه المناطق بأقل بنية أساسية ممكنة، وكان الهدف من المخطط أن تصبح برازيليا مركزا للتنمية الإقليمية، ولكن في واقع الأمر قد تحولت إلى النقيض حيث أصبحت مركز للجذب ومركز ثقل جغرافي حيث تمتص كل موارد إقليمها وقد واجهتها مشاكل التغيير في النمط العمراني وكذلك زيادة معدلات الفقر، وانتشار ظاهرة وضع اليد وزيادة معدلات النمو العمراني والتحول من الأراضي الريفية إلى الحضرية

وهناك أيضا جزئية أخرى وهي الاعتقاد السائد بأن الملكية العامة للأراضي أو امتلاك الحكومة للأرض هو الذي يضمن نجاح إدارة الأراضي وتنميتها وهو الذي يضمن تلبية احتياجات الطبقات الفقيرة وضبط النمو العمراني، ولكن ذلك كله افتراضات نظرية ولكن الواقع الفعلي يختلف بسبب:

- عملية اتخاذ القرار تخضع لضغوط سياسية من أصحاب النفوذ والتي نادرا ما تأخذ في اعتبارها احتياجات الطبقة الفقيرة.
- أركان الحكومة المختلفة عادة ما يكون لهم وجهات نظر مختلفة مما يجعل العملية التخطيطية أكثر تعقيدا.
- التوازن العمراني للطبقات المختلفة لا يمكن الوصول إليه إلا من خلال الضغط السياسي

وعلى الرغم من السلبيات ومظاهر الفشل التي أحاطت بتجربة برازيليا من حيث أن غالبية المدن الواقعة حول مدينة برازيليا أو في نطاق تأثيرها الاقتصادي قد واجهت مشاكل حقيقية تمثلت في انخفاض معدلات النمو العمراني في المدن الصغيرة وذلك بسبب المحددات الكثيرة للمباني والإسكان في المدينة، فقد أصبحت المدن القريبة منها عبارة عن سكن لأصحاب الدخل المنخفض الذين لا يستطيعون إيجاد سكن في العاصمة، وبذلك زاد تعداد السكان في هذه المدن زيادة كبيرة وصلت في بعض الأحيان إلى ٦٠٠% في خلال ١٠ سنوات فقط، ومن ناحية أخرى لم تستطع هذه المدن أن تمتد هذه الأعداد المتزايدة من السكان بالمرافق الضرورية وبالبنية الأساسية والوظائف، ولذلك فشلت هذه المدن في تحقيق النمو المطلوب أو المستهدف، وكذلك لم تستطع وقف تيارات الهجرة الشديدة للذين جذبهم العاصمة وخدماتها والفرص المتاحة فيها. وكان ينقص تجربة برازيليا أن تقوم الحكومة بدور في حل مشكلة نقص السكن، فقد كانت مجهودات الحكومة غير كافية للتعامل مع زيادة الطلب على المساكن، هذا الطلب لم يقتصر فقط على الطبقات محدودة ومنخفضة الدخل والتي تسكن عادة المدن الصغيرة والأحياء الهامشية، ولكن تعدت ذلك إلى الطبقات الأعلى التي كانت تواجه مشكلة حقيقية في الحصول على المسكن الملائم. ومن بين المشكلات التي أثرت في مخطط مدينة برازيليا ارتفاع تكلفة السكن، ونمو المناطق العشوائية، وارتفاع أسعار الأراضي، وزيادة الكثافات في المناطق السكنية عن المستهدف سواء في العاصمة أو في الأحياء الهامشية، واستعمال المناطق التجارية بغرض السكن، ومشكلة وضع اليد على الأراضي

الفضاء، والضغط السياسي من أجل الإسكان، ونمو سوق الإسكان غير الرسمي، فضلا عن نمو القطاع الخاص في مجال الإسكان ولكن في مناطق متفرقة عن المدينة مما كان يترتب عليه طول رحلة العمل اليومية مما يكلف الدولة الكثير من الوقت والمواصلات. وعلى الرغم من أن مدينة برازيليا كانت قد خططت بمخطط عام مدروس ومتفق عليه إلا أن إهمال دراسة قطاعات معينة في المخطط خاصة قطاع الإسكان قد تسبب في العديد من المشاكل التخطيطية التي قد لا ينفع معها الحلول. وتحولت برازيليا إلى نموذج نمطى من مدن العالم الثالث من حيث الفقر والظواهر الخاصة بالعمران والمناطق العشوائية المنتشرة في المدينة. إلا أن التجربة البرازيلية في بناء عاصمة جديدة خلال بضع سنوات فقط، يمكن أن تقدم إطاراً أو نموذجاً جيداً للاستفادة منه باستثمار الإيجابيات وتلافي السلبيات في محاولة بناء عاصمة جديدة لمصر، بديلة عن مدينة القاهرة التي أصبحت واحدة من ضمن أكثر عواصم العالم معاناة من مشاكل يصعب حصرها، كالتلوث الشديد والازدحام المرورى، وأزمة الإسكان، والمركزية السياسية والاقتصادية والثقافية المطلقة.

وبشكل عام فإن بناء عاصمة جديدة للبرازيل، يقدم نموذجاً جيداً لفكرة توزيع الاختصاصات بين مدنها الكبرى، رغبة منها في تحقيق اللامركزية التي أصبحت إحدى وسائل التنمية في العديد من دول العالم، والتي أخذت بها البرازيل، حيث نجحت في توزيع الاختصاصات على ثلاث مدن كبرى، وهي:

- ريو دي جانيرو هي العاصمة التقليدية الثقافية والتاريخية للبرازيل، وسكان المدينة هم في واقع الأمر صورة معبرة عن جميع البرازيليين بمختلف أعراقهم، لذلك فهي دائما أكبر إنتاج ثقافي فهي نموذج مصغر للدولة.

- برازيليا: ليست لها لا جاذبية ريو دي جانيرو، ولا حيوية ساوباولو، ومع ذلك فإنها عاصمة البلاد السياسية، ومركز صناعة القرار فيها،

- ساوباولو: وهي نيويورك أميركا الجنوبية، حيث تضعها بعض الإحصائيات في المرتبة الثالثة أو الرابعة بين مدن العالم من حيث عدد السكان بعد طوكيو ومكسيكو سيتي، لكن المؤكد هو أنها أكبر مدن أميركا الجنوبية. وتعد العاصمة الاقتصادية والصناعية للبرازيل،

### ٣- مشروع العاصمة الادارية الجديدة:

تنبور فكرة نقل العاصمة حول إنشاء عاصمة جديدة لمصر تمثل موقع جديد للقيادة السياسية والإدارية في الدولة وتساهم في جذب السكان والاستثمارات الجديدة بهدف الحد من المشاكل التي تواجه القاهرة حالياً والتي من المتوقع أن تتفاقم بشكل كبير في المستقبل مع الابقاء على مدينة القاهرة كعاصمة ثقافية وتاريخية وحضارية، والحقيقة أن هذا الطرح ليس مستحيلاً على الرغم من المقاومة التقليدية للحلول الجذرية والتحديات التي تواجه نقل العاصمة مثل:

- الارتباط الوجداني والعاطفي بين أبناء الشعب المصري والقاهرة كعاصمة لأكثر من ألف سنة منذ إنشاء الفسطاط، فالقاهرة لدى الكثيرين تعتبر "مصر" أو المحروسة، ولا يتعلق الأمر بالمصريين فقط ولكن هذا الارتباط العاطفي موجود لدى العرب وسكان الشرق الأوسط أيضاً.

- التحديات المادية الناجمة عن بناء عاصمة جديدة والتي تتكلف أموالاً طائلة ربما تكون المعضلة الأكبر التي تواجه المشروع، فحجم الاستثمارات اللازمة لبناء العاصمة الجديدة بالمواصفات الحديثة من حيث



عمليات البناء وشبكة الطرق والخدمات كبيرة جداً، مع صعوبة إيجاد الأموال اللازمة لتلك العمليات خاصة أنه قد سبق انفاق أموال ضخمة على إنشاء مدن جديدة لكنها لم تخفف الضغط على القاهرة.

- التحدي الخاص بنقل كافة الموظفين العاملين بالدوائر الحكومية من القاهرة إلى العاصمة الجديدة، نظراً لارتباطهم بأسرهم وإقامتهم مع ذويهم في القاهرة، مع صعوبة إرضاء جميع العاملين في مختلف الوزارات والهيئات والمؤسسات العامة والخاصة، لما في القاهرة من أشكال حياة وترفيه ومراكز للعلاج والتعليم.... الخ.

لذا وفي ضوء التحديات السابقة كان أنصار هذا الرأي ينادون بضرورة بقاء العاصمة في القاهرة لكن بعد تطويرها لتكون مناسبة وملائمة لأن تكون عاصمة مصر الحديثة، كما أن وجهة نظرهم كانت أن تطوير القاهرة مسألة ملحة ووفقاً لهذا السيناريو فإن بيت الداء هو الزيادة السكانية، وبالتالي فإن نقل الوظيفتين السياسية والإدارية من قلب العاصمة إلى إحدى المدن الجديدة طبقاً لوجهة نظرهم من شأنه أن يقلل الكثافة السكانية في القاهرة الكبرى بإعادة توزيع السكان من خلال نقل الموظفين والسياسيين إلى العاصمة الجديدة مما يساعد على حل مشكلات العاصمة مثل:

- يؤدي انخفاض الكثافة السكانية في القاهرة إلى تقليل أسعار الوحدات السكنية الأمر الذي من شأنه التقليل من ظهور المناطق العشوائية التي تكاد تخنق القاهرة.

- تقليل الضغط على وسائل المواصلات الأمر الذي يقلل من الاختناق المروري في وسط العاصمة

- تقليل نسب تلوث السيارات وبالتالي المحافظة على الصحة العامة للمواطنين، وتقليل فترات الوصول إلى العمل الأمر الذي من شأنه زيادة الانتاجية وكذلك سهولة تحقيق الأمن للمواطن ولرجال الدولة وزوارها.

- تقليل الضغط على البنية التحتية للمرافق من خلال توزيع الوظائف القيادية على المدن الجديدة وهو ما يؤدي إلى التوسع في الخدمات التعليمية والصحية.

ورغم تلك التحديات والصعوبات هناك العديد من الإيجابيات يمكن أن تحصدتها الحكومة من تنفيذ مشروع نقل العاصمة إلى العاصمة الإدارية الجديدة، ويتمثل أهمها فيما يلي:

- ضخ الاستثمارات الجديدة في شريان الاقتصاد المصري، وهو ما يسهم في دفع النمو الاقتصادي، خاصة في ظل التراجع الكبير في حجم الاستثمارات الأجنبية،

- تخفيف حدة المركزية الشديدة التي تعاني منها مصر، والتركز العمراني في الدولة النهرية التي تحكم مصر، بإيجاد عاصمة سياسية ربما يؤدي إلى الإسهام في علاج تلك المعضلة.

- الإسهام في القضاء أو تخفيف حدة مشاكل مدينة القاهرة التي أوشكت على الانفجار، وخاصة وأنها من أكثر مدن العالم تلوثاً، بالإضافة إلى ذلك الأثر السلبي للعشوائيات التي تتمدد بصورة سرطانية في جسد العاصمة، بما يهدد بوقوع كارثة حقيقية.

- تخفيف مشاكل القاهرة مع نقل المصانع والصناعات الملوثة منها يمكن أن يخلق من القاهرة مدينة للثقافة والفنون والمهرجانات والمؤتمرات العالمية في ظل ما تملكه من إرث حضاري وتاريخي ضخم، بما يعود في النهاية بالنفع العام. بحيث تكون القاهرة مثل ريو دي جانيرو العاصمة التقليدية الثقافية والتاريخية للبرازيل

- وعلى الرغم من أن إنشاء عاصمة جديدة يتطلب استثمارات كبيرة للبناء والخدمات قد لا تتوافر لدى الدولة، إلا أنه من الممكن التغلب على تلك الصعوبة من خلال طرح مخطط العاصمة الإدارية الجديدة على المستثمرين مع دعوة رجال الأعمال في الداخل والخارج للمشاركة في البناء مع تقديم تسهيلات أكبر بالنسبة للمستثمرين كما تفعل مدينة دبي عند طرحها المشروعات الضخمة والتي تقدر بمليارات الدولارات.

- ويمكن التغلب على المشكلة الخاصة بالارتباط العاطفي للموظفين بمنح هؤلاء الموظفين تسهيلات حقيقية في العاصمة الإدارية الجديدة في مجالات الصحة والإسكان والتعليم.

- من الممكن مع مرور الوقت أن يتحول مشروع العاصمة الإدارية الجديدة إلى مشروع قومي يلتفت حوله الشعب بما يساهم في تقليل المعارضة لفكرة المشروع، خاصة إذا تم التركيز على أن المشروع سوف يساهم في تقليل الاختناق المروري والتلوث البيئي وعدم الشعور بالأمان وغيرها من العوامل التي تساهم في السخط الشعبي.

وتعد عملية نقل العاصمة وإنشاء عاصمة إدارية جديدة أداة استثنائية في عملية تطوير الدولة وتلجأ إليها كحل جذري للمشاكل التي تواجه العاصمة الأصلية، والمطلوب من الحكومة المصرية أن تفكر بجدية في ذلك الخيار، مع الأخذ في الاعتبار الآثار السلبية التي مرت بها التجارب السابقة وفي مقدمتها برازيليا، فبالنظر إلى التجارب الناجحة لدول العالم المختلفة في نقل العواصم يتبين أن هذه التجارب تشمل نقل العواصم السياسية فقط، وهو المطروح في الحالة المصرية.

وتوجد العديد من العوامل التي أثرت في عملية اختيار موقع مشروع العاصمة الإدارية الجديدة لمصر حيث تظهر أهمية الموقع في تفادي الأخطاء التي قامت بها الحكومة في الماضي عند اختيار مدينة السادات، وفي هذا الصدد هناك عدد من الاعتبارات تم أخذها في الاعتبار :

- العلاقة بالقاهرة: يجب أن تكون العاصمة الجديدة بعيدة بعداً كافياً عن القاهرة والاسكندرية لكي لا يتلاحم العمران كما حدث في العديد من المدن القريبة من القاهرة والتي تحولت إلى ضواحي سكنية لها.

- التوسط الجغرافي: عدم حتمية التوسط الجغرافي الكلاسيكي للعاصمة الجديدة من حيث المكان، حيث أن الاتصالات الحديثة والانترنت حلت محل التوسط المكاني لمركز الحكم.

- العلاقة بوادي النيل: بحيث لا تكون العاصمة الجديدة داخل أراض زراعية أو أراض توسع زراعي مستقبلي، بسبب الضيق الحالي للرقعة الزراعية في مصر، وأن تقع العاصمة الجديدة على أحد محاور التنمية المستقبلية واستبعاد وادي النيل كلياً.

- العمق الاستراتيجي: يجب أن تقع العاصمة الجديدة في العمق الاستراتيجي لأسباب أمنية وعسكرية، كما لا يفضل أن يكون موقع العاصمة الجديدة على ساحل البحر المتوسط أو الأحمر لنفس الأسباب الأمنية، ومع ذلك يجب أن يكون للعاصمة الجديدة ميناء بحري قريب منها يضمن لها سهولة الوصول والنقل مع العالم الخارجي.

- مركز الثقل الديموغرافي: يجب ألا تبتعد العاصمة الجديدة كثيراً عن القاهرة والتي تمثل مركز الثقل الديموغرافي حالياً، مما قد يجعل معظم سكان مصر بعيدين عن العاصمة الجديدة.

- العلاقة بالتجمعات القائمة: من الممكن أن تقترب العاصمة الجديدة من مدن متوسطة أو صغيرة ذات ظهور صحراوي يسمح بنموها نتيجة النشاط المتبادل خاصة مع احتياج العاصمة إلى خدمات في البداية.

- الأبعاد الجمالية : يجب أن يراعى في اختيار الموقع أن يكون له جمال طبيعي لا يقل عن جمال القاهرة ونيلها.

وقد تم البدء في إنشاء العاصمة الإدارية الجديدة شرق مدينة القاهرة وذلك لموقعها المتميز وقربها من منطقة قناة السويس والطرق الإقليمية والمحاور الرئيسية، ويبلغ عدد السكان المستهدف خلال المرحلة الأولى حوالي ٥,٥ مليون نسمة بالإضافة إلى عدد ٤٠ إلى ٥٠ ألف موظف حكومي يتم نقلهم بالمقرات الجديدة، مع التخطيط لزيادة الطاقة الاستيعابية إلى ١٠٠ ألف موظف بعد الثلاثة أعوام الأولى.

وتبلغ المساحة الإجمالية للمدينة ١٧٠ ألف فدان، عدد السكان عند اكتمال نمو المدينة ٦,٥ مليون نسمة، فرص العمل المتولدة تقدر بحوالي ٢ مليون فرصة عمل، ويمثل موقع العاصمة الإدارية الجديدة المنطقة المحصورة بين طريقي القاهرة- السويس، والقاهرة- العين السخنة، شرق الطريق الدائري الإقليمي مباشرة، أي بعد القاهرة الجديدة ومشروع مدينتي ومدينة المستقبل، وتبعد العاصمة الإدارية الجديدة نحو ٦٠ كم عن مدن السويس، والعين السخنة، وبذلك ستخدم هذه العاصمة الإدارية وتتكامل مع التنمية التي ستنشأ مع تنمية محور قناة السويس "الجزء الجنوبي لمشروع محور قناة السويس".

وقد تم التخطيط لهذه المدينة على مساحة إجمالية ٧٠٠ كم ومساحة صافية تصل إلى ٤٩٠ كم تمتد بالفعل من القاهرة حتى مدينة السويس لتصبح قريبة من مساحة دول مثل سنغافورة، كما أن حجمها ٣ أضعاف مدينة واشنطن، وأكبر من العاصمة الفرنسية ٧ مرات، و ١٢ مرة ضعف مناهن، وتشتمل على ٢٥٠ كم من شبكات الطرق بحيث يتم ربط العاصمة الإدارية الجديدة بشبكة مواصلات على أعلى مستوى، ضمن خطة الدولة لتطوير وسائل النقل الجماعي، وخدمة التجمعات العمرانية الجديدة الموجودة شرق القاهرة، حيث سيتم ربطها بالمترو مروراً بطريق القاهرة - السويس، وبالقطار المكهرب الذي سيخدم مدن شرق القاهرة، مروراً بطريق القاهرة- الإسماعيلية، وقد بدأ العمل بالفعل في شرق الطريق الدائري الإقليمي، وبدأت القوات المسلحة في إنشاء طريق محمد بن زايد الذي يربط القاهرة الجديدة بالمشروع.

وتوفر العاصمة الجديدة المتسع لتواجد الوزارات المختلفة، ومجلس الوزراء، ومبنى للرئاسة والبرلمان بالإضافة إلى حي دبلوماسي للسفارات، ومقار للشركات والمؤسسات الدولية الكبرى، ومراكز للمال والأعمال، ومناطق للمعارض، ومنطقة سكنية، ومجمعات تكنولوجية، وعدد من الجامعات والفنادق الكبرى، ومن المخطط إنشاء حديقة هي الأكبر على مستوى العالم داخل العاصمة الإدارية الجديدة بحيث تبلغ ٨ كم أكبر مرتين ونصف من الحديقة المركزية في نيويورك و ٦ مرات حديقة هايد بارك في لندن. وكذلك إنشاء مطار عالمي في المشروع على مساحة ١٦ كم تعادل ١,٣ مرة مساحة مطار هيثرو بلندن، كما تبلغ مساحة المدينة الترفيهية في المشروع ٤ أضعاف ديزني لاند وأكبر ٣,٥ مرة من يونيفيرسال ستوديويز، كما أن مساحة منطقة الأعمال المركزية أكبر ١,٥ من منطقة الأعمال في شيكاغو، كما يضم المشروع مساحة تقدر بـ ٩٠ كم من حقول الطاقة الشمسية، وقراءة ٢٠٠٠ مدرسة و ١٨ مستشفى. ومن المخطط أيضاً أن يكون بها أعلى برج في إفريقيا وأطول من برج إيفل، كما أن الوزارات المصرية سيتم نقلها إلى المدينة الجديدة لتقليل الإحتقان المزمن في القاهرة التي يقطنها ١٨ مليون نسمة ومن المخطط أن تبلغ مساحة المنطقة الحكومية أكبر ٣ مرات من مساحة حي السفارات في برلين. كما يضم المشروع ١٠٠ حتى ٢١ منطقة سكنية و ١,١ مليون وحدة سكنية، ومن المتوقع أن يجذب المشروع ٧ مليون نسمة

خلال مرحلته الأولى، ويوفر ما يقرب من ١,٧ مليون فرصه عمل بعد استكماله، وأن يسهم بنحو ٥٪ من الناتج المحلي للقاهرة، ومن المتوقع أن يستغرق تنفيذ العاصمة الإدارية الجديدة ما بين ٥ إلى ٧ سنوات.

هذا المشروع الضخم يتوقع أن يتكلف ٤٥ مليار دولار لينتقل من طور الخطط إلى الواقع، كما أنه يمثل تحدياً جديداً أمام الحكومة لمواكبة الركب العالمي في تقديم الخدمات الإدارية الجديدة من ناحية، والابتعاد عن فكرة المركزية من ناحية أخرى .

### ٣-١ الحجم الأمثل للعاصمة الجديدة:

فيما يتعلق بالحجم الأمثل للعاصمة الجديدة فهو مرتبط بقوام المدينة ككل من حيث حجم البنية الأساسية وحجم وأنماط الاسكان المخطط تنفيذه في المدينة، وتأتي أهمية تحديد الحجم الأمثل للمدينة للاسترشاد به في تخطيط العناصر الأساسية المكونة للعاصمة الجديدة مثل تحديد المساحة التي يتعين تعميمها، وتحديد الوضع الأمثل للخدمات، وتخطيط برنامج إسكاني للوفاء باحتياجات السكان والسكن، وتحقيق التوازن بين العمالة والإسكان، ووضع الاحتمالات وتوقع المشكلات والأزمات وهو ما يتطلب دراسة حدود حجم المدينة الجديدة والعلاقة بين حجم المدينة الجديدة وحجم سكانها، حيث أن تقدير حجم سكان المدينة الجديدة يتم على أساس تقدير حجم العمالة الأساسية والتي سوف تستقدم أسرها معها أو تكون أسراً جديدة للتوطن بالمدينة، ويمثل مجموع هذا الأمر حجم السكان الأساسي للمدينة، وبعد ذلك يتم تحديد مقدار طلب هؤلاء السكان على الخدمات بهدف تحديد حجم العمالة المقدمة لهذه الخدمات ويمثل مجموع هذا الأمر حجم السكان المشتق، ومجموع حجم السكان الأساسي والمشتق يمثل حجم السكان الاجمالي للمدينة الجديدة.

### ٣-٢ الرؤية المستقبلية للعاصمة:

إن القضية ليست بناء عاصمة أخرى غير القاهرة أو تطوير القاهرة لمجرد التطوير، ولكن القضية هي إيجاد حلول لمشاكل القاهرة أولاً ثم تعزيز تنافسياتها ثانياً للتحويل بعد ذلك إلى مدينة كونية، كما أن التعداد السكاني الكبير ليس عائقاً أمام القاهرة صاحبة الـ ١٦ مليون نسمة لكي تتحول إلى مدينة كونية، فالمشكلة ليست في كبر حجم السكان أو مساحة اقليم القاهرة الكبرى ولكن المشكلة في توزيع هؤلاء السكان، حيث أن ٧٥٪ من سكان القاهرة الكبرى متركزين داخل دائرة قطر ٢٠ كم، وبالمقارنة بالمدن الكونية ذات التعداد السكاني الكبير نجد على سبيل المثال باريس بتعداد سكاني ١١ مليون، ونيويورك بتعداد سكاني ١٣ مليون، ومكسيكو سيتي بتعداد سكاني ١٦ مليون، واقليم سيول الكبرى بتعداد سكاني ٢٢,٥ مليون، وطوكيو بتعداد سكاني ٣٣ مليون، وكل هذه المدن هي مدن كونية تنافسية وفي نفس الوقت ذات تعداد سكاني كبير، حيث إن ما يهم مواطنين تلك المدن الكونية أن تكون مدينتهم نظيفة مليئة بالحدائق والمنتزهات، توفر أحياء سكنية راقية، عادلة تجاه كل فئات المجتمع وتوفر فرص عمل جيدة، وبالتالي فإن العنصر الرئيسي في الرؤية المستقبلية لتحويل القاهرة إلى مدينة كونية هو إعادة توزيع سكان القاهرة الكبرى في كل أنحاء الاقليم من خلال مجموعة من الاستراتيجيات المختلفة تجاه عدد من أحياء القاهرة، بحيث يتم تقليل الكثافة السكانية بالمناطق ذات الكثافة العالية مثل عين شمس وشبرا و بولاق الدكرور وغيرها، والمناطق العشوائية غير المخططة، والمناطق غير الآمنة من الناحية الصحية

والهيكلية مثل الدويقة والمناطق ذات التلوث العالي حيث يتضمن إقليم القاهرة الكبرى ما يقرب من ١١٦ منطقة غير آمنة

وعلى الجانب الآخر جذب السكان إلى المدن الجديدة مثل القاهرة الجديدة و٦ أكتوبر والعاصمة الجديدة بصفة خاصة ذات الكثافة المنخفضة خارج القاهرة والحيزة من خلال توفير السكن والوظائف وزيادة خطوط المواصلات والربط. كذلك من المقترح أن يتم نقل مراكز تجارة الجملة من الأماكن المكتظة بالقاهرة مثل شارع الأزهر، التوفيقية، شارع عبد العزيز، شارع بورسعيد، الفجالة، شارع الموسكى، حارة اليهود، شارع محمد علي، الرويعي، المناصرة. تلك الاجراءات السابقة وغيرها من الممكن أن تساهم في تحويل العاصمة إلى مدينة كونية خضراء مترابطة وذكية:

**أولاً: كونية:** فتصبح بوابة أفريقيا وأفضل عاصمة في الشرق الأوسط، وحلقة الوصل الإقليمية والعالمية في السياسة والاقتصاد والسياحة والثقافة، وعاصمة التراث العالمي، لمختلف جوانب التراث التاريخي والعالمي.

**ثانياً: خضراء:** فيتم تحسين البيئة وزيادة المساحات الخضراء (استغلال مربع الوزارات في قلب المدينة، ومناطق المقابر بغد نقلهم)، وإنشاء نظام متكامل للنظافة وإنشاء مجموعة من الحدائق العامة وتوفير حديقة محلية لكل منطقة، مع نقل الأنشطة الملوثة (مصانع الأسمنت والمسابك) خارج القاهرة، مع استيفاء المعايير الدولية فيما يتعلق بنصيب الفرد من المساحات الخضراء المفتوحة، وتوفير مسارات ومناطق مفتوحة للمشاة وساحات وميادين عامة (استخدام جراجات متعددة الطوابق تحت الأرض) وتطوير كورنيش النيل وإنشاء منتزه للمشاة على طول نهر النيل وإزالة التعديات، والاستفادة من الأراضي المملوكة للدولة على جزر النيل من خلال تحويلها إلى حدائق عامة تدار بشكل جيد وتقنين اوضاع سكان جزر النيل وتزويدهم بالخدمات الضرورية، وتكفيهم لخدمة الأنشطة الترفيهية والسياحية الجديدة، واستعادة روعة المعمار والتخطيط في المدينة، والقضاء على الأحياء الفقيرة

**ثالثاً: مترابطة وذكية:** بحيث تكون مترابطة اجتماعياً ومتصلة من خلال شبكات طرق ذات كفاءة عالية ومواصلات نقل عام، وأن تكون مترابطة تقنياً كأن يتم إنشاء أقطاب تكنولوجية خارج الدائرة المكتظة بالسكان في القاهرة بحيث تكون متماسة مع ممرات التنمية الرئيسية كذلك إنشاء جامعات تكنولوجية ومراكز بحثية وطبية دولية

ويعد مشروع العاصمة الإدارية الجديدة مشروعاً تنموياً جديداً يهدف إلى خلق بيئة عمل متكاملة وحديثة وذات بنية أساسية عالية الجودة، وقد تم تقديم هذا المشروع رسمياً ضمن مؤتمر دعم وتنمية الاقتصاد المصري بشرم الشيخ في ١٣ مارس ٢٠١٥ بحضور مجموعة كبيرة من المستثمرين، حيث كشفت الحكومة المصرية عن خطة بناء المدينة الجديدة لعرض الفرص على المستثمرين، ويعتمد تمويل العاصمة الإدارية الجديدة على المستثمرين الخليجيين والأموال التي سيتم ضخها لتحفيز الاقتصاد المصري الذي يعاني منذ أربع سنوات، وقد تم مناقشة هذا المشروع في العديد من المناسبات كان من بينها ما تم الإعلان عنه من قبل وزير الإسكان والمرافق في يوليو عام ٢٠١٤ محدداً أبرز معالم المدينة الإدارية الجديدة والتي ستعمل على جذب رؤوس الأموال والشركات العالمية للتواجد بالمكان، كما تعمل على إتاحة الفرصة لتفريغ القاهرة من التكدس الناتج عن حركة العاملين بالوزارات والجهات الحكومية، وستصبح القاهرة العاصمة التراثية والثقافية والتاريخية مقصداً سياحياً.

### ٣-٣ الاجراءات والآليات والسياسات المقترحة

- من الممكن اتخاذ بعض الخطوات لضمان نجاح مشروع انشاء العاصمة الجديدة والتي تتضمن:
- القيام بدراسة جدوى إقليمية لتحديد الامكانيات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لضمان نجاح مشروع انشاء العاصمة الجديدة والقيام بالاستثمارات اللازمة، حيث يجب أن تتوفر لدى المدينة الجديدة المقومات التي تؤهلها للتنافس اقتصادياً مع المدن الاخرى، والتي تشمل شبكة نقل لتسهيل انتقال العاملين من وإلى العاصمة الجديدة.
  - إنشاء جهاز تطوير المدينة الجديدة يكون المسئول الأول عن إنشاء المدينة من خلال التخطيط للأراضي وتفعيل وتوفير الخدمات الاجتماعية اللازمة حتى يتم إنشاء الحكومة فيها، وإدارة الموارد المالية .
  - تأمين الموارد المالية اللازمة للمشروع من الاعتمادات المالية الخاصة والعامة بهدف اقتناء الأراضي اللازمة ودعم إنشاء الخدمات والتسهيلات العامة من شبكات صرف صحي وخزانات مياه وشبكات اتصال ومدارس... الخ، مع دعوة رجال الأعمال في الداخل والخارج للمشاركة في البناء مع تقديم تسهيلات أكبر بالنسبة للمستثمرين كما تفعل دبي عند طرحها المشروعات والضخمة والتي تقدر بمليارات الدولارات.

### ٤- النتائج والتوصيات:

- تتمثل الأبعاد المكانية للتنمية في مصر في توجيه النمو العمراني والزيادة السكانية والعمالة الفائضة نحو المناطق غير المزدهمة بالسكان والقابلة للاستغلال، أو نحو المناطق التي لم تستغل بعد استغلالاً يتلاءم مع إمكانياتها ومواردها، ويخضع التوجيه المكاني للتنمية لعدة عوامل أهمها توافر موارد الثروة المعدنية، توافر الموارد المائية الصالحة للاستغلال البشري، توافر إمكانات التوسع الزراعي الأفقي، توافر الامكانيات السياحية، توافر الرغبة في التغيير وإدخال التجديدات من أجل الاستغلال الأمثل للبيئة ولتحقيق التوازن بينها وبين السكان، توافر إمكانيات إنشاء أقطاب النمو أو مراكز النمو تتولى عملية توجيه التنمية في المناطق التي تقام فيها مثل هذه الأقطاب،
- وفي ضوء استعراض مشروع العاصمة الادارية الجديدة والتجارب السابقة والدروس المستفادة منها يمكننا تقييم التجربة المصرية والوصول إلى النتائج التالية:
- تواجه التنمية الإقليمية المصرية مجموعة من التحديات والسلبيات، ويمكن تلخيص أهم ملامح تلك التحديات والسلبيات في تضخم المشاكل الصحية والاجتماعية والاقتصادية، ومشاكل في العمران وعدم التوازن وتزايد التركيز السكاني في الوادي الضيق وصعوبة إيجاد بدائل ، والزيادة السكانية حيث تبلغ الزيادة السكانية في مصر ما يزيد على مليون نسمة سنوياً،
  - عدم الاستغلال الأمثل للموقع الجغرافي وعدم توفر مقومات الجذب الكافية بالمدن المصرية الجديدة
  - غياب الفكر التنموي المتكامل والمخطط الشامل، وعدم تنفيذ مخططات المدن-وفي بعض الأحيان عدم وجودها بالأساس- وحدوث تغيرات كبيرة على تلك المخططات أدى للتوسع في اتجاه نمو غير مخطط، وعشوائية في اختيار المواقع والمشروعات بالمدن، وكذلك قصور في التمويل و في نظام إدارة المدن

وبالإضافة إلى التحديات السابقة فمن المنتظر أن تواجه التنمية الإقليمية المصرية تحديات أكبر فسي المستقبل خاصة أخرى في ظل العولمة التي تتبلور ملامحها في غير صالح الدول النامية، ويجب مواجهة هذه التحديات باستخدام كل الإمكانيات والأدوات التي تساعد في مواجهة المنافسة العالمية باستخدام رؤية مستقبلية جيدة في مجال التنافسية والتنمية الإقليمية المصرية، ويمكن أن تركز هذه الرؤية المستقبلية على وضع رؤية مستقبلية للقاهرة سواء من خلال تطوير العاصمة الحالية أو من خلال مشروع العاصمة الإدارية الجديدة وإقامة أقطاب نمو بالنسبة للمناطق المحيطة بها بحيث تنمو هي ذاتها أولاً ثم تقوم بنشر التنمية خلال هذه المناطق، وبالتالي تثبت صحة الفرضية الرئيسية للبحث في جانب كبير منها حيث أنه " يساهم مشروع العاصمة الإدارية الجديدة في القضاء على الكثير من مشاكل العاصمة القديمة وتعزيز تنافسياتها "

وإذا ما استعرضنا التجربة المصرية والتجارب السابقة والدروس المستفادة منها يمكننا استخلاص التوصيات الآتية:

- لا بد من التخطيط الجيد بحيث تتم التنمية وفقاً لمخطط عام متكامل،
- لا بد أن تكون الاستراتيجيات الموضوعية للتنمية لها صفة قانونية ملزمة أو ان ينص القانون على الالتزام بها على كافة المستويات والجهات المركزية والمحلية ومؤسسات المجتمع المدني.
- لا بد أن يكون للاستراتيجية جدول زمني معنن وملزم يتم متابعته لكل الجهات التي تقوم بتنفيذ الاستراتيجية حتى المجتمع المدني. ويفضل مشاركة ممثلون عن المجتمع المحلي والمحافظات وكل الجهات المعنية عند وضع الاستراتيجية
- من اهم العوامل المؤثرة في نجاح العاصمة الجديدة هو الادارة الجيدة للمدينة الجديدة ، والأساليب المتبعة في تمويل المدينة،
- يفضل أن يكون هناك جهاز خاص بتنمية العاصمة الجديدة يضم في عضويته ممثلون عن القطاع الخاص والجهات الحكومية مثل وزارات السياحة والآثار والزراعة والدفاع والصناعة والتعدين والبيئة والإسكان
- لا بد من توافر البنية التحتية والمواصلات العامة وطرق النقل المناسبة لكافة شرائح المجتمع وتقليل الاعتماد على وسائل النقل الخاصة وخفض معدلات التلوث.
- الاعتماد على مصادر الطاقة البديلة وخاصة المصادر ذات الميزات النسبية التي تحقق استدامة المدن من الناحية الاقتصادية والبيئية.

ويمكن القول انه إذا ما أحسنت العاصمة الإدارية الجديدة استغلال الامكانيات المتوفرة واتخذت الإجراءات اللازمة لاستقطاب الاستثمارات الأجنبية، فإن تغيراً نوعياً يمكن ان يطال الاقتصاد المصري ويفتح المجال امام مرحلة جديدة من التنمية تساهم في حل العديد من المعضلات التنموية التي تواجه المجتمعات المصرية في الوقت الراهن.

## المراجع

### المراجع العربية:

١. ابتهاج احمد عبد المعطي، "استراتيجيات التنمية الإقليمية"، كلية التخطيط الاقليمي و العمراني، جامعة القاهرة ، الجيزة ، مصر.
٢. أحمد محمد عبدالعال ، "المدن الجديدة والتنمية الإقليمية في مصر" ، مجلة الآداب والعلوم الانسانية، كلية الآداب ، جامعة المنيا، المجلد العاشر ، يونيو ١٩٩٢
٣. أحمد عيد إبراهيم، "تحويل المدن المصرية إلى مدن كونية تنافسية وأثره على النمو الاقتصادي والتجارة الدولية" رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية التجارة ، جامعة حلوان ، ٢٠١٥
٤. صقر احمد صقر ، " عشرون عاما من التخطيط الاقليمي فى مصر [١٩٥٧- ١٩٧٧]" ، مصر المعاصرة ، العدد ٣٧١ ، يناير ١٩٨٧
٥. علا سليمان الحكيم ، "أقطاب النمو كاستراتيجية للتنمية الإقليمية في مصر" ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٨٥.
٦. محمد عباس الزعفراني، عباس محمد الزعفراني،" القاهرة ٢٠٥٠ وعاصمة جديدة لمصر: رؤية مستقبلية لعمران مصر وعاصمتها في منتصف القرن الحادي والعشرين"، سلسلة قضايا مستقبلية، العدد رقم (٥)، مركز الدراسات المستقبلية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ، سبتمبر ٢٠٠٧
٧. محمد رياض، " القاهرة نسيج الناس في المكان والزمان ومشكلاتها في الحاضر والمستقبل" ، القاهرة، دار الشروق ، ٢٠٠١
٨. البنك الدولي، "استراتيجية البنك الدولي للتنمية الحضرية والحكم المحلي"، إبريل ٢٠٠٩
٩. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء ، مصر
١٠. الهيئة العامة للتخطيط العمراني، وزارة الاسكان والمرافق والتنمية العمرانية، "مشروع إعداد المخطط القومي للتنمية المكانية الشاملة لمصر ٢٠٥٠" ، دراسة غير منشورة ، ٢٠٠٩
١١. الهيئة العامة للمجتمعات العمرانية، وزارة الاسكان، "مشروع العاصمة الادارية الجديدة.

### المراجع الأجنبية:

- 1.Gilles Duranton , "Cities: Engines of. Growth and Prosperity for. Developing Countries? , **World Bank** ,WORKING PAPER NO.12. 2008.
2. L.Costa,"Considerations in Urban Planning in Brasilia",Senado Federal",Brasilia, 1984.
- 3.Michael Spence, Patricia Clarke Annez and Robert M. Buckley , "Urbanization and Growth:Commission on Growth and Development", **World Bank**, Publications November ,2008.



4.UN-Habitat and **GOPP**, "Cairo vision 2050: The Strategic Urban Development Plan of Greater Cairo Region", 2012.

[www.gopp.gov.eg](http://www.gopp.gov.eg)

[www.newcities.gov.eg](http://www.newcities.gov.eg)

[www.wikipedia.org/wiki/City](http://www.wikipedia.org/wiki/City)