

البحث : تحليل الفكر التنموي لممرات التنمية دراسة تحليلية لممرات التنمية العالمية المختلفة

مهندس/ محمد أحمد رياض محمد

مهندس تخطيط عمراني بالهيئة العامة للتخطيط العمراني – وزارة الإسكان.

الملخص :

تسارع الاهتمام بالتخطيط الإقليمي في الآونة الأخيرة في مصر؛ فظهرت مجموعة من المشاريع في هذا المجال؛ وقامت بعض هذه المشاريع بطرح فكرة "ممرات ومحاور التنمية" كأداة من أدوات التخطيط الإقليمي؛ لكن هناك هوة وإشكالية واضحة بين واقع الممرات والمحاور التنموية كتطبيق وبين فكرتها التنموية؛ وتفتقد مشاريعها بالرغم من أهميتها إلى التنظيم الهيكلي الدقيق المتعدد والشامل والمتكامل الأطراف، ومن هنا كان هدف البحث في دراسة "الفكر التنموي لممرات التنمية" بين مفهوم هذه السياسة وواقع تطبيقها؛ وبين المفهوم والتطبيق لتحصر المعالجة لمعرفة الخلل في التطبيق؛ من خلال إختيار عدة نماذج مختلفة في جميع أنحاء العالم لدراسة الفكر التنموي لها والإستراتيجية التي إتبعتها الدول في تطبيق ممرات التنمية ثم إستخلاص الدروس المستفادة للتوصل في النهاية إلى إستراتيجية هيكلية لتلافي هذا التناقض؛ عبر دراسة تحليلية مقارنة ونقدية واستقرائية، للتوصل إلى بعض النتائج والتي من أهمها إستنتاج بعض الأسس الواجب إتباعها عند طرح مبادرة ممر تنمية مكانية حيث أن هناك تباين واضح بين مفهوم الممر التنموي والواقع الفعلي في إمكانية التطبيق عامة والحصول على المستهدف من إنشائه في تحقيق سياسة وإستراتيجية التنمية المطلوبه منه.

الكلمات الدالة :

ممر التنمية ، محور التنمية ، التنمية المكانية ، مبادرة التنمية المكانية، محاور التنمية الإقليمية.

١. مقدمة :

تجدر الإشارة إلي أن تنمية بعض المواقع الصحراوية في مصر قد تناولها عدد من خبراء وأساتذة علوم الأرض المصريين علي فترات متفاوتة، أحدثها مشروع ممر ومحور التنمية الذي اقترحه الاستاذ العالم الدكتور/ فاروق الباز والتكلفته الحالية تقدر بنحو ٤٠ مليار جنيه، بعد أن كانت نحو ٦ مليارات جنيه في عام ١٩٨٢ عندما أقتراح المشروع لأول مرة، ومن هنا كانت الحاجة للبحث في هذا المجال بهدف الوصول لإستراتيجية عمرانية متكاملة ومشاركة لدفع عجلة التنمية الشاملة عند إقتراح فكرة أو مبادرة لمشروع ممر تنمية وحل المشكلات المتعلقة بالجوانب الإقتصادية وإستغلال كافة الموارد المتاحة بما لا يسبب ضرر بالحاضر مع الإحتفاظ بحق الأجيال القادمة، فمشروع ممرات التنمية تعتبر من المشروعات القومية الكبرى والهامة والتي ينبغي قبل الشروع في تنفيذها عدم تجاهل آليات تمويلها التي يتوقف عليها نجاحها أو فشلها، وهو سوف يحتاج الى مشاركة أطراف عديدة ماليا ومؤسسيا، بالإضافة الى أنه يجب تقويمه بعناية فائقة من حيث حساب التكلفة والفوائد، واعتبار تكلفة الفرص البديلة (أي فرص الاستثمار الأخرى التي ستترك من أجل تنفيذ هذا المشروع) وتقييم المخاطر المحيطة بالمشروع، كزيادة التكلفة عن التقدير الأولي، والتأخير في الجدول الزمني للتنفيذ وما يترتب عليه من زيادة في التكلفة، وغيرها من دراسات الجدوى الإقتصادية.

ومن هنا جاءت منهجية البحث حيث سيتم إستعراض التعريفات والمفاهيم الأساسية للممرات التنموية ثم إختيار عدة نماذج مختلفة في جميع أنحاء العالم لدراسة الفكر التنموي لها والإستراتيجية التي إتبعتها الدول في تطبيق ممرات التنمية وتم إستخلاص الدروس المستفادة من التجارب للوصول لما يجب أن يتبع من منهجية وسيناريوهات تنموية عند إقتراح إنشاء ممر تنمية حتى يتم وضعه في إطار التنفيذ.

٢. التعريفات والمفاهيم الأساسية لممرات التنمية :

عرف أحمد علام وآخرون الممر التنموي بأنه " سلسلة من النقط وأقطاب النمو تربطها علاقات تكاملية نتيجة وجودها على محور نقل رئيسي." (أحمد خالد علام، سمير سعد علي، مصطفى الديناري، 1995)

وعرفه الخضيرى بأنه "أسلوب تنموي يرمي إلى ضخ دفعة تنموية قوية إلى مناطق معينة لتحقيق نوع من التوازن التنموي يفضي في المدى البعيد إلى التقليل من حدة التباينات الإقليمية في مستويات التنمية، وتركز هذه الدفعة على استغلال مقومات وإمكانات المنطقة، والاستفادة منها في استحداث نشاطات إنتاجية، والتقليل ما أمكن من تأثير المعوقات الإنمائية." (عبد الله الخضيرى، 2005)

وتم توضيح الممر بأنه "محور وشكل خطي وشريطي للنمو المتعدد المراكز وتنشأ بين هذه المراكز علاقات وروابط بأنواع مختلفة نتيجة تواجدها على طريق للمواصلات." (Yarwood , J, 2006)

تصنف ممرات التنمية حسب المفهوم إلى ثلاثة أنواع واضحة ومترابطة وهي الممر كمحور للبنية التحتية، والممر كمحور عمراني، والممر كمحور للتنمية الاقتصادية. (Priemus ,H , and Zonneveld, 2003)

تصنف ممرات التنمية حسب أنواعها إلى أنواع كثيرة نذكر منها على سبيل المثال وليس الحصر :

- **الممر الفعال Activity Corridor** : "مساحة طويلة من الأرض تربط بين العقد الحضرية، تتألف من استعمالات أراضي، وتحيط بطرق خطية برية عالية السرعة وتحقق تنمية اقتصادية وتؤمن سهولة الحركة والاتصال" (Andersen , J, and Burnett ,L, 1998)
- **ممر النقل Transport Corridor** : "ممر نقل يقوم بربط المناطق والأقاليم مادياً" (Banomyong ,R, 2007)
- **الممر اللوجيستي Logistics corridor** : "ممر نقل متعدد النماذج، يهتم بالإطار المؤسساتي؛ ليسهل الحركة ومكان الخزن والسلع والرسوم الجمركية لكل من البضائع والناس والمعلومات"
- **الممر الاقتصادي Economic Corridor** : "ممر يجذب ويوظف رؤوس الأموال؛ ويولد الفعاليات والنشاطات الاقتصادية في المناطق القليلة التنمية في الإقليم، والشرط الأساسي لوجوده توافر التسهيلات والخدمات اللوجيستية."



شكل رقم (١) يوضح مفهوم الممر التجارى

- **ممر التجارة Trade corridor** : "هو موقع جغرافي هام له دوره في التجارة الدولية ونقل الناس والبضائع ويربط بين "Gateways" "Hubs" وتعاون قائم للربط بين دولتين بالدمج والتكامل (warnich ,S, and verster,B, 2007) وتوحيد الاقتصاديات بينهما، ثم تنظيم وإدارة الحركة التجارية لإقامة علاقات تجارية بينهما؛ وسيساعد هذا على إيجاد أسواق تجارية، وجذب الاستثمارات، وتوظيف رؤوس الأموال لكلا الدولتين، وتشجيع إنتاج فعال مؤثر، وتنافسية إنتاجية، وتسهيل الحركة التجارية وتيسيرها" (Van Pelt, M, 2003)

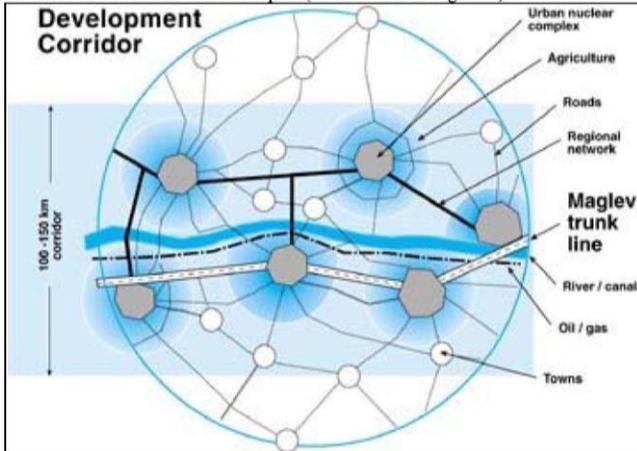
- **ممر النمو Growth corridor** : وهو منطقة جغرافية خطية تحيط بطريق رئيسي عالي السرعة، وتتضمن هذه الشريحة : وسائل النقل-كالسكك الحديدية وطرق النقل البرية العالية السرعة -واستخدامات الأراضي متنوعة تجارية واجتماعية واستثمارية وصناعية؛ فهو تطور عن الممر الفعال فمقياسه أكبر ونشاطاته الاقتصادية والتجارية تشمل مراكز تسوق إقليمية بينما في الممر الفعال النشاطات الاقتصادية هي محلات تجارية (Banomyong ,R, 2007) .

تتمتع بعض المواقع الجغرافية بأهمية تجارية، وقد تكون محلية أو دولية أو قومية وأحياناً عالمية، أطلق حديثاً على هذه المواقع : مصطلحينهما " Hub Transportation· Gateway & Transportation" (Gillen ,D, 2007) ويوضح الجدول التالي الفرق بينهما :

جدول رقم (١) يوضح الفرق بين Hub, Gateway Transportation

Hub Transportation	Gateway Transportation
	نقاط تتميز بأهميتها الجغرافية وسيطرتها التجارية؛ ومركز هام جغرافي يشكل نقطة تباين جغرافي بيئي طبيعي هام جداً، ويساعد على الوصول إلى المناطق الواقعة في خلفيته، ويتسم المرور عبره بوفرة الوقت وقصر المسافة، ويشكل منفذ هام للربط بين الداخل والخارج وتساعد على تحقيق اتصال مع الأسواق الخارجية لتحقيق معدلات اقتصادية تصديرية مرتفعة
تكون مدن الـ "Hub" داخلية.	توضع على الحواف الخارجية للإقليم وفي النهايات وأطراف الأقاليم الجغرافية، وبناءً عليه فإن الموانئ والمدن التي تفصل بين المناطق الصحراوية والمناطق الخضراء الطبيعية هي Gateway
تخدم المناطق التي تقع في خلفيتها بشكل دائري	تخدم المناطق التي تقع في خلفيتها والمحيط بها بشكل مخروطي؛ وهذا بسبب موقعها على منطقة تقاطع جغرافية أو بعض الحدود التجارية ومناطق الانتقال والتحول.
تقع على تقاطع أكثر من كوريدور تجاري.	تشكل نهاية طرف واحد من كوريدور تجاري تساعد على تغذية الإقليم بحركة مرورية من وإلى الخارج

٢-١ الفرق بين ممر التنمية ومحور التنمية وممر النقل :



شكل رقم (٢) يوضح المفهوم النظري لممر التنمية

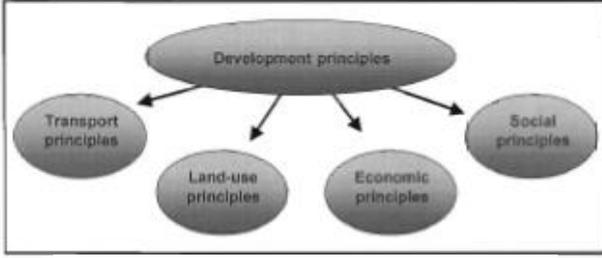
ممر التنمية : يمكن اعتبار مفهومه كمنطقة للارتقاء إلى مستوى معين من التنمية. هذه المنطقة لديها القدرة على التطوير ، شرط ان المنطقة بأكملها يجب أن تشارك في عملية تطوير الهياكل الأساسية في الممر (Infrastructure Development Corridor, 2004)

محور التنمية : محور التنمية يجب أن يستوفي الشروط التالية : اثنين من مراكز الاتصالات يرتبط بينهما وسائل الاتصال بمحور ، ويجب أن تكون هذه المراكز تعتمد على بعضها البعض ، التفاعل ويجب أن توفر إمكانات لمزيد من التطوير ، المحور يجب أن ينمو اقتصاديا وماديا. ووفقاً لمحور التنمية (إذا أنشأت التفاعل بين مركزين على طول محور الاتصالات يتيح إمكانية لمزيد من التنمية الاقتصادية) (Geyer, 1988) .

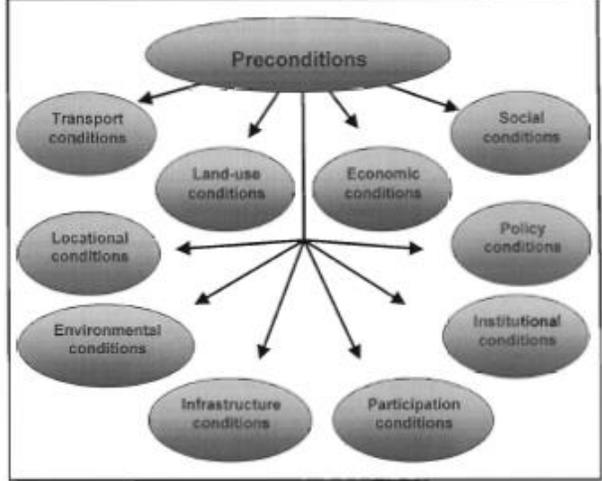
ممر النقل : يعرف ممر النقل بأنه ممر يربط بين نقطتين للنشاط الاقتصادي فيما بينها (Smith Zucula, 2004)، ويجب أن يكون الارتباط موثوق وفعال من حيث التكلفة قدر الإمكان (Hesse and Rodrigue 2006)، وتعتبر ممرات النقل حلقة وصل بين منطقة كبيرة تتيح الوصول إلى نظام تداول البضائع والركاب، وتشكل (الطرق والسكك الحديدية) في الظهور بين المراكز محورا رئيسيا لأنها تعبر عن هيكل الإقليم بالمنطقة. ويشير ذلك إلى ان ممر النقل مجال نقل البضائع بمثابة قوة دافعة للمنطقة (Stejn & Barnard, 1991). هذا التفاعل بين نقطتين يؤدي إلى مزيد من التنمية والنمو الاقتصاديين .

٢-٢ الفروض الهامة لتحديد البؤرة الأساسية لإنشاء ممرات التنمية :

- ممرات التنمية تحتاج لشبكة نقل داعمة
- ممرات التنمية كعامل لإعادة التركيب المكاني والاقتصادي
- ممرات التنمية خطية في طبيعتها
- ممرات التنمية تزيد من الأسواق لتحسين النمو (interim co-ordinating committee 1996) .



شكل رقم (٣) يوضح أسس تخطيط وإنشاء ممرات



شكل رقم (٤) يوضح العوامل المساعدة لتأسيس إنشاء ممرات التنمية

(Kleynhans, Gough and Van der Merwe, 1997)

٣-٢ الأسس المتبعة في تخطيط وإنشاء ممرات التنمية :

- ١- أسس إجتماعية
- ٢- أسس إقتصادية
- ٣- أسس إستخدام الأراضي
- ٤- أسس النقل.

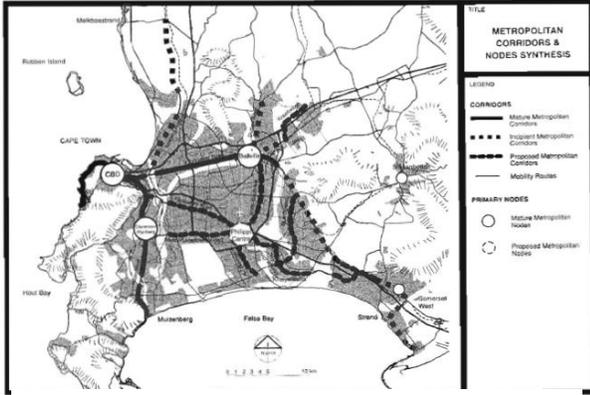
٤-٢ أهم العوامل المساعدة لتأسيس إنشاء ممرات التنمية:

- ممرات التنمية تتطلب مشاركة الحكومة: في جميع ممرات التنمية الحكومة لها دور معين وخصوصا في إدارة المشروع وتوجيهه وينبغي أيضا أن تعمل على تسيير وتقديم الميزانية واستثمارات القطاع الخاص وهذا يخلق بيئة تساعد على التنمية الاقتصادية الطبيعية والسيطرة والإشراف على خدمات البنية التحتية والخدمات.
- برامج التنمية ذات الهدف الموجه: عنصر آخر وهو برامج التنمية ذات الهدف الموجه وذلك لمخاطبة الاسس المبدئية مثل النقل العام والاسكان مرتفع الكثافة والاستثمارات في القطاع الخاص والانفاق في القطاع العام (MLH architecture & planner 1995) لابد من وجود إستراتيجية كعامل مساعد لبرامج التنمية لتطبيقها والتي يجب قبولها من المشاركين في المشروع.
- الابداع: الابداع هو عنصر أساسي في حل المشكلات لكل تجربة تنمية وعلي كل فإن هذه الرسالة تفيد أن الابداع يقودنا الي ابتكار متعدد الاهداف في إستثمار واحد (MLH architecture & planner 1995) ومن اجل هذا الهدف فإنه من الضروري أن يجتمع المخططين والمعماريين والقادة السياسيين وآخرون لعمل إجتماعات بعينها تشارك فيها هذه المجموعات على طاولة البحث من أجل حل المشكلات

٣. التجارب العالمية:

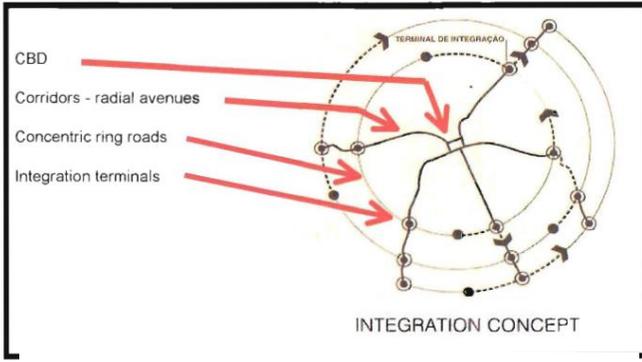
١-٣ ممرات التنمية الحضرية :

- ممر التنمية **Wetton - Landsdowne**: هذا النموذج في جمهورية جنوب أفريقيا وهو (واحدة من "المدن الأربع" المشاريع التي بدأت في كيب تاون)، وقد ركز المشروع على خط النقل القائم بين العقدة المتروبوليتانية بمركز المنطقة الصناعية (فيليببي)، وتركز التنمية على تطوير هذا الطريق لتحفيز النمو الاقتصادي والتي تعود بالفائدة على المجتمع المحلي وهيكل المدينة عموما من خلال جعل بنية المدينة عموما أكثر إحكاما، وتطوير (المنطقة الصناعية) بمركز (فيليببي) الى عقدة متروبوليتانية كبرى ذات الأهمية الاقتصادية التي شكلت استراتيجة تنموية أخرى لمفهوم ممر

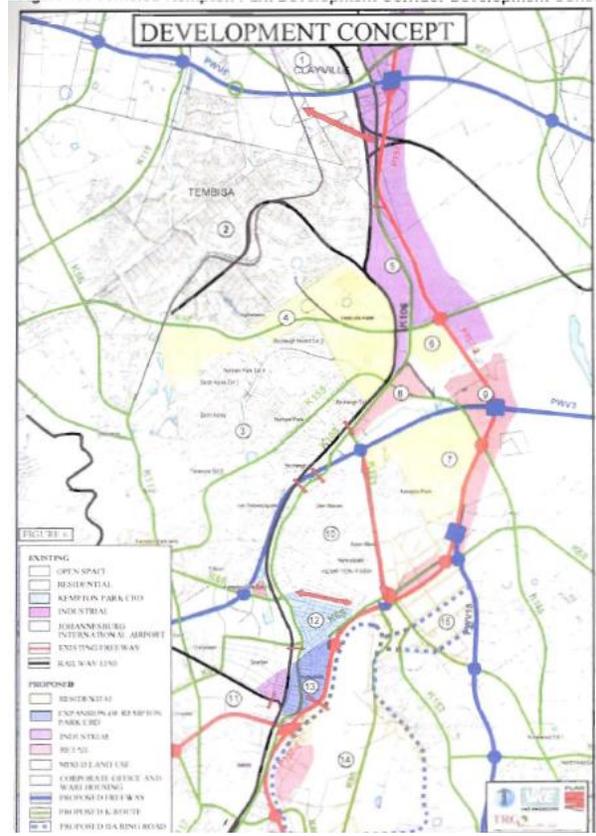


شكل رقم (٥) يوضح ممر التنمية ويتون لاندس داون
Wetton - Landsdowne

التنمية Corridorconcept Wetton - Landsdowne، واعتبر أن هذه العقدة يجب ان تجذب خدمات مؤسسية أعلى وخدمات ترفيهية وأنشطة تجارية، لن تتضمن سوى تطوير خط النقل المذكورة، إلا أنه يهدف إلى تعزيز التنمية في الضواحي المجاورة لضمان تكامل وتعاون منسق للتنمية في جميع أنحاء منطقة المشروع (وزارة النقل عام ١٩٩٦، وبلدية كيب تاون، ١٩٩٦b).



شكل رقم (٦) يوضح ممر التنمية كوريتيبيا Curitiba



شكل رقم (٨) يوضح ممر التنمية كمبتون بارك Kempton Park



شكل رقم (٧) يوضح ممر التنمية بورتو أليغري Porto Alegre

● **الممر كوريتيبيا Curitiba**: هذا النموذج في البرازيل : وهو نموذج ممر حضري ويستند مفهوم التصميم الحضري كوريتيبيا إلى توضيح العلاقة المترابطة بين تخطيط النقل واستخدامات الأراضي والتنمية، ويركز النهج المفاهيمي على توسيع المدينة على طول خمسة طرق للنقل الخطي (ممرات التنمية) متكاملة مع بقية المدينة عن طريق شبكة الطرق المناسبة، والتي بدورها تتكامل مع أنظمة النقل العام والمرافق وتنمية استخدامات الأراضي، ووفقا للمهندسين المعماريين والمخططين MLH تتمثل النجاحات فيما يتعلق بجوانب مثل استخدام الأراضي ونهج تكامل وسائل النقل والمفاهيم في أنظمة النقل العام المتعدد الوسائط التي أنشئت هيكلها المؤسسية لتنفيذ وإدارة مختلف عناصر خطة المدينة ونهج مبتكر لحل مشكلتها للتخفيف من احتياجات المجتمع المحلي والمطالب، وبالرغم أن البرازيل كانت تحت الدكتاتورية العسكرية عند بدأ تطبيق نموذج ممر التنمية كوريتيبيا وباعتبار ذلك واحد من الأركان الأساسية للنجاح، فان هذا لا يعني أنه لا يمكن أن تنشأ ممرات التنمية الا تحت قيادة عسكرية.

● **بورتو أليغري Porto Alegre**: هو أيضا في البرازيل: تتميز بالمناطق الصناعية المتدهورة بجانب الميناء والطرق الإشعاعية التي تمتد من المنطقة التجارية المركزية، مما ساعد على المشاكل الحضرية الموجودة مثل : الزحف العمراني غير المحكوم (العشوائيات) والازدحام الهائل للمركبات (وخصوصا في المنطقة التجارية المركزية) مما يؤدي إلى الخسائر في الوقت والإنتاجية وفي خدمات البنية التحتية المكلفة حيث حوالي (٩٠ ٪) من جميع رحلات الحافلات في المدينة تمر بالمنطقة التجارية المركزية، ولقد تأثرت بورتو أليغري بنهج تنمية جارتها كوريتيبيا مما أدى الى ان الحكومة المحلية في بورتو أليغري بدأت في تطبيق تخطيط التكامل لنظم النقل واستخدامات الأراضي، وإشراك المجتمعات المحلية في تخطيط وتنفيذ المشاريع بأنواعها، ونهج مفهوم الممر يركز على تعزيز شامل للتوجه في التنمية الاقتصادية المتكاملة، ونحو استخدام التكامل في تخطيط استخدامات الأراضي والنقل كآلية لإعادة الإعمار في المناطق الحضرية والنمو الحضري .

● **كمبتون بارك The Tembisa-Kempton Park**: ممر في مقاطعة غوتونغ في جمهورية جنوب أفريقيا : يمثل المشروع لجنة التنسيق (TCC) والتي تركز بقوة على التكامل بين المناطق السكنية وأماكن العمل، وتحسين إمكانية الوصول وتعزيز التكامل المشروط، وإعتبرت ممر التنمية الوسيلة الملائمة لتعزيز التكامل بين استخدام الأراضي وتخطيط النقل وكذلك أيضا التأثير المباشر للعلاقة بين التنمية والنقل العام "لدمج كل منهما الآخر"، وكذلك إعتبرت النقاط الأساسية للمشروع هي فهم وبحث إمكانات ممر التنمية على طول الممر لجذب المشاركين من أصحاب المصلحة من أجل التنفيذ، وتسهيل الاستثمار الخاص، والتنسيق للاستثمار العام، للتركيز على معالجة هذه المجالات، وإشراك جميع الدوائر الحكومية والقطاع الخاص في المؤسسات شبه الحكومية المقترحة.

٢-٣ ممرات التنمية العالمية :

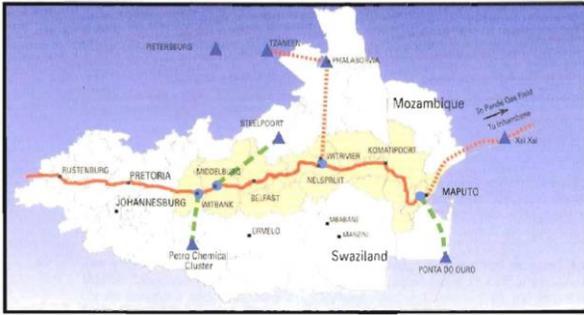
- **ممر تنمية لوزون الوسطى** : كما يشار إليه ممر النمو W – وهذا النموذج في الفلبين : الاعتبارات الرئيسية لإدراج هذا المشروع كممر تنمية تشمل طبيعتها الدولية، حيث يركز على شبكة الطرق الموجودة في منطقة الممر، وهذا يعني التوفير الكبير في الوقت والتكاليف بالمقارنة مع إنشاء شبكة طرق جديدة حيث (إنشاء طريق يستغرق وقتا كبيرا)، بالإضافة إلى وتحديد المواقع الاستراتيجية نتيجة لموقعها، وتعزيز قاعدتها الاقتصادية والإمكانات ذات الصلة لتعزيز النمو الاقتصادي، فضلا عن الإطار المؤسسي الذي أنشئ لتعزيز التنفيذ .



شكل رقم (٩) يوضح ممر تنمية لوزون الوسطى W



شكل رقم (١٠) يوضح ممر التجارة أريزونا Arizona



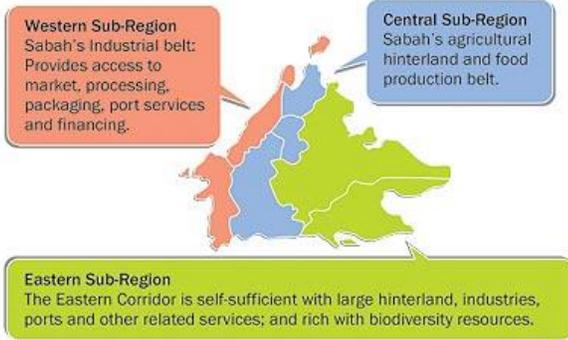
شكل رقم (١١) يوضح ممر التنمية مابوتو Maputo

- **تطوير ممر مابوتو International – The Maputo Development Corridor** : هذا المشروع في موزمبيق وإن كان ذلك على نطاق أوسع بكثير من مجرد ممر التنمية الحضرية، ويمثل أول مشروع لممر التنمية التي بدأتها الحكومة الوطنية لجمهورية جنوب أفريقيا بتكامل وتعاون بين (وزارات النقل والتجارة والصناعة)، خلق الربط والتنقل المستمر للبضائع والأفراد لجنوب أفريقيا من خلال ميناء مابوتو بموزمبيق، وركز المشروع على تحليل متعدد الأبعاد لإجراءات جذب الاستثمار، وخلق فرص عمل في الدولتين، والتعاون عبر الحدود.

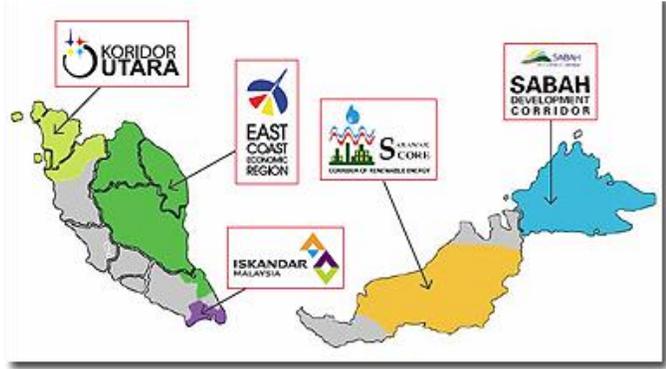
- **ممر التجارة أريزونا في أمريكا الشمالية International - The Arizona Trade Corridor** : يقدم هذا المشروع مثلا على الحاجة إلى خلق روابط التنقل المستمر من أجل تعزيز النمو الاقتصادي، وإنشاء مراكز لتنمية الأعمال لتسهيل تطوير الأعمال في الممر التجاري، فضلا عن الحاجة إلى تقييم الاستثمارات المحتملة / المشاريع من أجل تحديد وضمان أن تلك الاستثمارات / مشروعات ذات الآثار المضاعفة الأمثل، ويتم تنفيذها لأول مرة.

- **ممر تنمية الصباح بماليزيا The Sabah Development Corridor** : إتجاه السياسة العامة للدولة لتعزيز النمو الاقتصادي في المستقبل وممرات التنمية الإقليمية، تتركز بالخمس مشاريع القومية المقترحة بمناطق الساحل الشرقي الاقتصادية (ECER)، اسكندر ماليزيا (MSC)، الممر الاقتصادي بالمنطقة الشمالية (NCER)، ممر التنمية صباح (SDC)، ممر الطاقة المتجددة ساراواك (SCORE).

هذه التجربة فريدة من نوعها حيث تعتبر تنمية شاملة للمنطقة بأكملها حيث تبلغ مساحة ولاية صباح حوالي ٧٣٦٣١ كم ٢ أي (٢٨,٤٢٩.١ ميل مربع)، ويصل عدد سكانها عام ٢٠١٠ إلى ٣١٢٠٠٤٠ نسمة، بكثافة تقدر بحوالي ٤٢,٤ شخص/كم ٢. يبلغ مؤشر التنمية البشرية بولاية صباح عام (٢٠١٠) ٠,٦٤٣ (متوسط)



شكل رقم (١٣) يوضح إستراتيجية تنمية ممر التنمية الصباح



شكل رقم (١٢) يوضح الخمسة مشاريع القومية لماليزيا

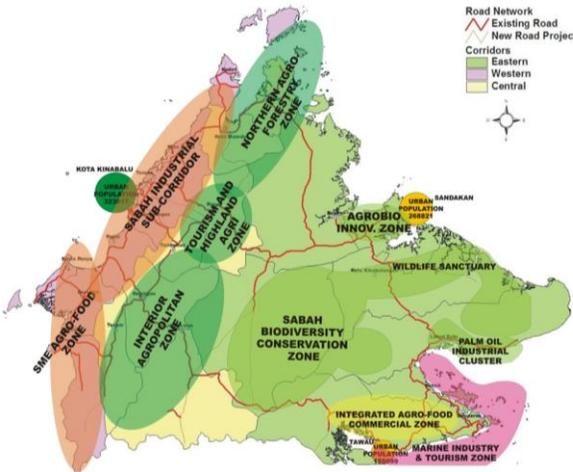
خلفية المشروع

تم إنشاء ممر التنمية الصباح (SDC) في يناير ٢٠٠٨ بهدف تحسين نوعية حياة الناس من خلال تسريع نمو الاقتصاد الصباح وتحويل الصباح الى منطقة اقتصادية رائدة، وتعزيز التوازن الإقليمي وردم الفجوة بين الريف والحضر مع ضمان الإدارة المستدامة لموارد الدولة، ويعتبر ممر تنمية على الصعيد القومي، ومركز التنمية الفريد من نوعه لأنها تشمل ولاية صباح بأكملها، هذا النهج هو التنمية الشاملة متشبا مع جدول أعمال حكومة ولاية صباح بهدف ضمان المنافع الاقتصادية لكافة الموارد والأنشطة لتحقيق التقدم في الدولة، بالاعتماد على القوة الرئيسية للتنمية وهي الموقع الاستراتيجي للدولة، والموارد الطبيعية الوفيرة، والتراث الثقافي الغني والحصول على موارد التنوع البيولوجي الضخمة.

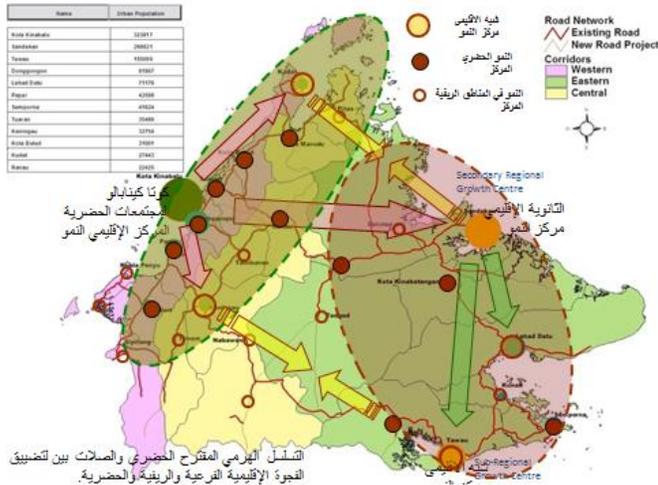
وسيتم تنفيذ الممر على ثلاث مراحل لتعكس أولوية البرنامج والتسلسل **المرحلة الأولى (٢٠٠٨ - ٢٠١٠)**: تركز بشكل رئيسي على بناء الأساس اللازم للنمو من خلال تطوير البنية التحتية فضلا عن الشروع في ارتفاع الأثر الاقتصادي والفقر، **المرحلة الثانية (٢٠١١ - ٢٠١٥)**: تركز على تسارع النمو الاقتصادي من خلال تكثيف قيمة مضافة أعلى لترتيب الأنشطة الاقتصادية مع وجود شركات عالمية وقاعدة قوية من المشاريع الصغيرة والمتوسطة المحلية، أما **المرحلة الثالثة (٢٠١٦ - ٢٠٢٥)**: هي فترة التوسع خلال هذه المرحلة، وقد ظهرت الصباح وكأنها وجهة جذابة للاستثمارات الأجنبية المباشرة القوية مع دعم الشركات، والبنية التحتية والقوى العاملة العالمية.

المبادئ الرئيسية لممر التنمية صباح:

ويرتكز تطوير الممر على ثلاثة مبادئ رئيسية: النقاط الأنشطة الاقتصادية ذات القيمة العالية، تعزيز النمو الاقتصادي المتوازن مع التوزيع، ضمان النمو المستدام عبر الحفاظ على البيئة متشبا مع خطة التنمية والقطاعات الأربعة التي خصصت والقوة المحركة للنمو في ممر تنمية صباح وهي (السياحة والتأمين والزراعة والصناعة التحويلية).



شكل رقم (١٤) يوضح قطاعات تنمية ممر التنمية الصباح



شكل رقم (١٥) يوضح الصلات الحضرية والريفية لتقليل الفجوة الإقليمية

يتم إنشاء أنشطة ذات قيمة أعلى من خلال التجهيز النهائي للسلعة الأولية الغنية بصباح، وأيضا استغلال الموارد الطبيعية الغنية جدا بما في ذلك النفط والغاز والزراعة والأراضي الخصبة والمعادن والغابات، والاستثمارات في المواد الكيماوية ومصانع معالجة الغاز، والصناعة الزراعية وتصنيع الأخشاب.

ممر تنمية صباح يسعى لتعزيز النمو الاقتصادي المتوازن بين المناطق الحضرية والريفية وكذلك بين المناطق الفرعية في الصباح. الهدف الرئيسي هو تخفيف وطأة الفقر في الدولة. كما يغطي التنمية SDC ولاية صباح بأكملها ، والتي سوف تتمتع بالفوائد الاقتصادية غير المباشرة في إطار المركز ليس فقط من قبل أولئك الذين يعيشون في المدينة، ولكن أيضا في القرى الصغيرة، يتم تكثيف هذه التطورات في ظل المركز من خلال توفير أفضل للبنية التحتية والمرافق العامة مثل المياه والطرق والكهرباء.

وتتميز بوجود مقومات السياحة العالمية واحد من أقدم الغابات المطيرة في العالم، والحياة البرية النادرة وعلى أوسع نطاق من أجناس الحياة البحرية، فقد بات لزاما الصباح للحفاظ على البيئة وتعزيز التنمية المستدامة .

في إطار مبادرة التنمية ، وسوف يتم التخطيط لمناطق فرعية ومراكز النمو بشكل منتظم لضمان تخصيص الموارد المثلى والمنسقة جيدا للجهود التنموية.

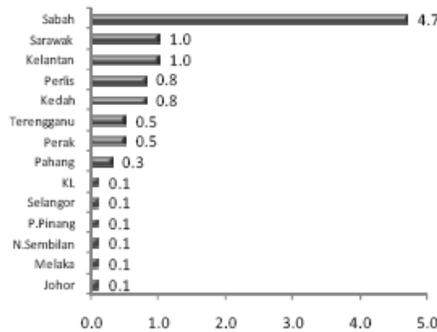
المؤشرات القياسية :

الهدف الرئيسي من الممر هو القضاء على الفقر تماما في الصباح بحلول عام ٢٠٢٥. في نهاية الخطة الماليزية التاسعة (MP٩) ونشير إلى تحقيق هذا الهدف بنجاح خلال المرحلة الأولى (٢٠٠٨ - ٢٠١٠) حيث بلغت نسبة الفقر في ولاية صباح ٤.٧ % نهاية ٢٠٠٩ عن المستهدف بالخطة تقليلها من ٢٣ % إلى النصف في عام ٢٠٠٤ إلى ١٢ % في عام ٢٠١٠.

تم إنشاء حوالي ٣٢٩٠٠ فرصة عمل جديدة في عام ٢٠٠٨ عقب إطلاق المركز، وأكثر من ٤٠٠٠٠ فرصة عمل جديدة في عام ٢٠٠٩

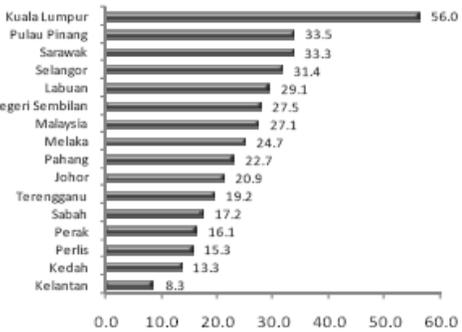
مع تنفيذ الممر من المتوقع لولاية صباح تجربة النمو الاقتصادي السريع تحقيق زيادة قدرها أربعة أضعاف في ناتجها المحلي الإجمالي (GDP) لRM63.2 مليار دولار في عام ٢٠٢٥.

Chart 7: Incidence of hardcore poverty in 2009 (%)



شكل رقم (١٧) يوضح نسبة الفقر بولايات ماليزيا

Chart 6: GDP per capita in 2010 (RM thousand)



شكل رقم (١٦) يوضح GDP عام ٢٠١٠ لولايات ماليزيا



شكل رقم (١٨) يوضح الممرات الإقليمية الدولية بأمريكا الشمالية

٤. ممرات التنمية الإقليمية الدولية :

هناك العديد من المبادرات لممرات التجارة التي أنشئت في أمريكا الشمالية، ومعظمها على أساس توافقي من أجل معالجة المشاكل المشتركة، مثل تحسين البنية التحتية، ومع ذلك، فإن العديد منها لا تعكس واقع وظيفي، ولكن توقعان في بعض النقاط على الممر للربط، هذا هو الحال بصفة خاصة لمعظم الممرات باتجاه الشمال / الجنوب. وبالتالي فإن هناك انقساما بين الواقع وممرات وظيفية رسمية.

٤-١ ممر ناافتا الدولي (المكسيك – أمريكا- كندا):

حكومات الولايات المتحدة وكندا والمكسيك كما تعاونت بشكل وثيق على كفاءة الأمن على الحدود، والسلامة ومكافحة الإرهاب وقضايا الدفاع الوطني كذلك، وبناءً عليه في عام ٢٠١١ زادت الصادرات الأميركية من السلع والخدمات بنسبة ١٤.٥٪ إلى ٢.١٠ تريليون دولار، في حين زادت الواردات بنسبة ١٣.٨٪ إلى ٢.٦٦ تريليون دولار، حسبما ذكرت وزارة التجارة الأمريكية في فبراير طبقاً لتقرير الحقائق السنوي عام ٢٠١١ الولايات المتحدة.



قد تضاعف تجارة البضائع ثلاث مرات للدول الثلاثة تقريباً منذ بدأ ممر ناافتا عام ١٩٩٤، حيث بلغت ١ تريليون دولار في عام ٢٠٠٨، التغيير في الصادرات الكندية بين ٢٠٠٨-٢٠٠٩ بلغ +5.7، وبلغ في الواردات +3.1، وبلغ الكندي الاستثمار الأجنبي المباشر في ناافتا زيادة 33.8+، وبلغ الاستثمار الأجنبي المباشر في كندا من ناافتا 0.3+ عن نفس الفترة .

منطقة ناافتا هي موطن ل ٤٤٤,١ مليون شخص، يتركز بمنطقة الممر ٣٣.٣ مليون في كندا، ٣٠٤,١ مليون في الولايات المتحدة، و ١٠٦,٧ مليون في المكسيك. ويرتبط واحد في خمس وظائف في كندا في التجارة الدولية .

شكل رقم (١٩) يوضح ممر ناافتا الإقليمي الدولي التجاري بأمريكا الشمالية

سجل إجمالي الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠١١ ارتفاعاً من ١٢.٧٪ من الناتج المحلي الإجمالي المسجلة في عام ٢٠١٠، بمستوى قياسي من قبل ١٢.٩٪ من الناتج المحلي الإجمالي عام ٢٠٠٨ - كما ساهمت الصادرات بنسبة تصل إلى ٠.٩ نقطة مئوية إلى زيادة ١.٧٪ في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في عام ٢٠١١، وذلك يرجع لأسوأ أزمة اقتصادية وتجارية منذ ٨٠ عاماً.

٤-٢ ممر الكانامكس CANAMEX Corridor

هو ممر يربط بين كندا و المكسيك من خلال الولايات المتحدة، أنشئ هذا الممر تحت اتفاق أمريكا الشمالية للتجارة الحرة، ومشروع ممر CANAMEX هو مشروع مشترك من ولاية أريزونا ونيفاذا و ايداهو ويوتا ومونتانا، بهدف خطة مجالات التعاون من قبل الدول التي لديها أهداف تحفيز الاستثمار والنمو الاقتصادي في المنطقة، وتعزيز السلامة والكفاءة داخل الممر، وهناك خطة شاملة ومنسقة لضمان كفاءة تخصيص الموارد على طول الممر اللازم لتحقيق أقصى قدر من الإمكانيات الاقتصادية للولايات المتحدة وكندا والمكسيك

المؤشرات الأساسية لنجاح التنمية

كندا والعلاقات التجارية لممر CANAMEX تدعم أكثر من ٣٠٩,٠٠٠ وظيفة في الولايات المتحدة الأمريكية

- الولايات المتحدة وعلاقتها بممر CANAMEX لديها أكثر من ٢ مليون وظيفة مرتبطة بالتجارة
- دول CANAMEX (كندا والمكسيك) اثنين من كبار المستوردين في الولايات المتحدة الأمريكية بلغت الصادرات في عام ٢٠٠٨ (لكندا ٢٦١.٢ بليون دولار، والمكسيك ١٥١.٢ بليون دولار).

• صادرات السلع للولايات المتحدة من خلال ممر CANAMEX في عام ٢٠٠٨ بلغت ٤١٢٤ بليون دولار

- بزيادة ٧.٢٪ (٢٧.٦ بليون دولار) عن عام ٢٠٠٧

- بزيادة ١٤٩٪ عن عام ١٩٩٤

- بزيادة ١٩٠٪ عن عام ١٩٩٣

• وكانت البلدان CANAMEX أكبر وأكبر الموردين لثلث واردات السلع إلى الولايات المتحدة في عام ٢٠٠٨. (كندا ٣٣٩،٥ بليون دولار ، والمكسيك ٢١٥٩ بليون دولار).

• الصادرات الأميركية من المنتجات الزراعية إلى مجموع مناطق CANAMEX حوالي ٣٢.٣ بليون دولار في عام ٢٠٠٨

• الاستثمار الأجنبي المباشر في الولايات المتحدة لبلدان CANAMEX (الأسهم) وكان ٢١٩.٢ بليون دولار في عام ٢٠٠٧ بزيادة ٢١.٤٪ عن عام ٢٠٠٦ .



Economic Profile of the CANAMEX Trade Corridor

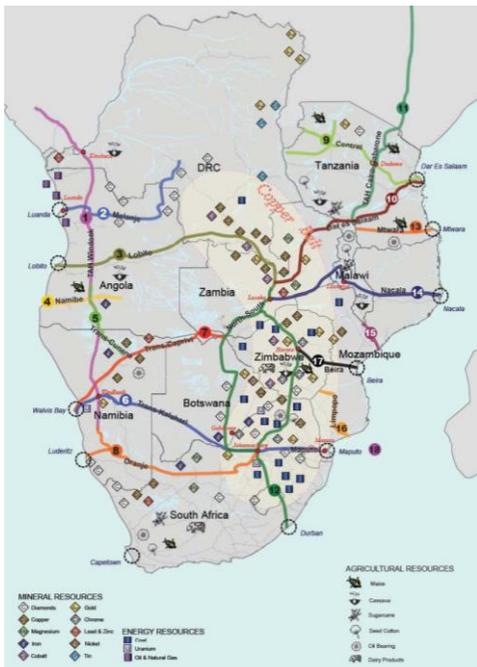
شكل رقم (٢٠) يوضح تحليل GDP ومتوسط دخل الفرد وعد السكان على المناطق المار بها ممر كانامكس (أمريكا-كندا-المكسيك)

NAFTA TRADE, ASIAN TRADE, & JOBS LINKED TO TRADE



Economic Profile of the CANAMEX Corridor

شكل رقم (١٩) يوضح تحليل فرص العمالة وحركة التجارة (الصادرات والواردات) المناطق المار بها ممر كانامكس (أمريكا-كندا-المكسيك)



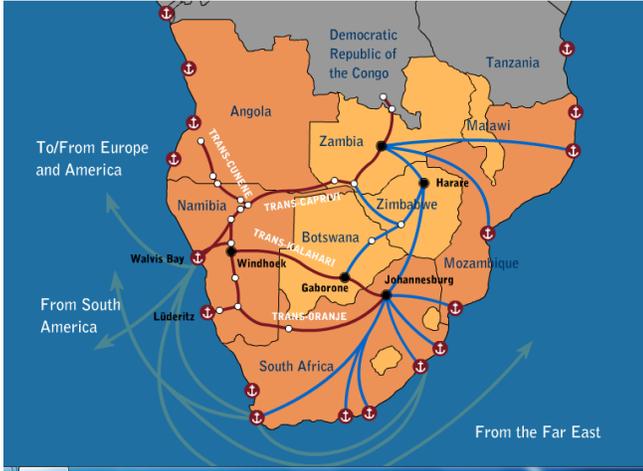
شكل رقم (٢١) يوضح الممرات ١٨ في دول جنوب أفريقيا

الممرات التنموية الإقليمية والدولية في منطقة جنوب

أفريقيا: حدد البحث هذه التنبه الصغيرة من خلال دراسة العناصر المحتملة للنمو بما في ذلك المعادن والموارد الطبيعية والمنتجات الزراعية على طول الممرات ١٨ في عشرة بلدان، هذه الممرات تربط الموارد المحلية المعدنية والزراعية مع الأسواق العالمية، ويلخص الشكل التالي التوزيع الجغرافي للموارد، والعلاقة بين هذه العناصر، والتي توفر إمكانات لتحقيق التنمية في كل ممر.

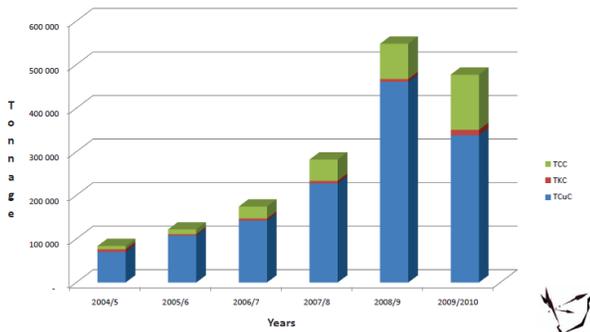
١-٥ ممر تنمية خليج والفييس باي :

إن ممر خليج والفييس يخدم المنطقة الوسطى والجنوبية : عبر ممر ترانس كالاهاري الذي يربط بوتسوانا وناميبيا وجنوب أفريقيا ، عبر ممر ترانس كابريفي يربط ناميبيا وزامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وزيمبابوي وعبر ممر ترانس كونين الذي يربط أنغولا وناميبيا، نظرا للموقع والكفاءة فإن ميناء خليج والفييس يوفر الوقت والجهد ويمكن الإعتماد عليه لنقل البضائع في وقت قصير من وإلى المنطقة، وقد ركزت المبادرات داخل ممر خليج والفييس في المقام الأول على تعزيز كفاءة نظم النقل على طول الممر عن



شكل رقم (٢٢) يوضح ممرات تنمية خليج و الفيس باى فى دول جنوب أفريقيا

WALVIS BAY CORRIDOR CARGO VOLUMES



شكل رقم (٢٣) يوضح تطور حركة البضائع والشحن على الممر من ٢٠٠٤ حتى

طريق تركيز الجهود الأولية على تطوير ممر ترانس كالاهاري حيث أبرمت بوتسوانا وناميبيا وجنوب أفريقيا بالفعل اتفاقاً يهدف إلى تعزيز الاستفادة من الممر، وتم الانتهاء من ممر ترانس كابريفي في عام ٢٠٠٤ مع افتتاح جسر جديد في كاتيمبا موليلو، ويقدم طريقاً بديلاً للإستيراد والتصدير النحاس والصناعات الزراعية والتصنيع الزراعي في جمهورية الكونغو الديمقراطية وزامبيا، وعبر ممر ترانس كونين في جنوب أنغولا الذي يحمل إمكانات كبيرة لتكون بمثابة طريق إمداد للبنية التحتية وإعادة التأهيل الاقتصادي لأنغولا الجنوبية.

في عام ٢٠٠٣ اختار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) ممر خليج و الفيس كمر نموذجي في القارة الأفريقية، وكأفضل سيناريو للحصول على البرنامج المشترك لبناء قدرات الممر الإقليمية، ونلاحظ التطور الإيجابي لتطور حركة البضائع والشحن على الممر من ٢٠٠٤ حتى ٢٠١٠.

٢-٥ ممر تنمية مابوتو الدولي (موزامبيق وجنوب أفريقيا)

أفريقيا): وقد ساهمت في منطقة الممر البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية والموانئ والعمليات في موزامبيق على مشاركة القطاع الخاص الذي يلعب دوراً هاماً في تنمية الممر بما في ذلك الاستثمارات في تطوير /بناء طريق يربط بين Witbank في جنوب أفريقيا إلى مابوتو (الطريق الرقم N4) وتحسين السكك الحديدية الرئيسية وعمليات الموانئ في موزامبيق.

وتشمل كذلك المبادرة استثمارات القطاع الخاص في إنشاء مشاريع قومية مثل مصهر الألومنيوم (موزال) بموزامبيق، ومصنع أهر للحديد والصلب في مابوتو، المجمع

الصناعي Beluluane، ومختلف مشاريع صناعة الغاز الطبيعي على طول الممر، وبذلك نلخص أنه تم إطلاق مبادرة ممر مابوتو اللوجستية (MCLI) كشراكة بين القطاعين العام والخاص لخلق المزيد من الوعي والاستفادة من الممر وأصبح الدوراً استراتيجياً في التركيز على التحديات التي قد تعوق ذلك للتطور المستمر لمنطقة الممر.

المؤشرات القياسية :

إن التطورات على طول الممر قد خلقت أكثر من ١٥,٠٠٠ وظيفة منذ إنشائها في أوائل عام ٢٠٠٤، وبالمقاييس الاقتصادية بمقاييس (GNA) فإن التحليل يوضح أن المناطق الأقرب ل N4 محور التنمية لديها معدلات نمو أعلى في مختلف القطاعات مقارنة بالمناطق الأبعد.

الزيادة بحركة المرور من ٢٠١٠- إلى ٢٠١١ حوالي 214413 مركبة بزيادة بنسبة ٥.١٥%، وكذلك شهدت الزيادة في حركة البضائع على الممر بنسبة ١٣٤% في الفترة بين ٢٠٠٠ - ٢٠١١.

في فبراير ٢٠١١- زاد عدد القطارات من ١٥ حتى ٣٨ قطار في الأسبوع.

بلغ نمو حجم الشحن باستخدام ميناء مابوتو من خلال السكة الحديد من حوالي 6 ملايين طن ٢٠٠٧ إلى نحو ٩ مليون طن عام 2009 وبلغ حوالي من ١١ - ١٢ مليون طن سنوياً بحلول ٢٠٠٩-٢٠١٠.

تحقق الهدف من أجل خدمة السكك الحديدية في ممر تنمية مابوتو لأكثر من 9 ملايين طن عام ٢٠٠٩ في حين ٢.٥ مليون طن من خلال الطريق N4.



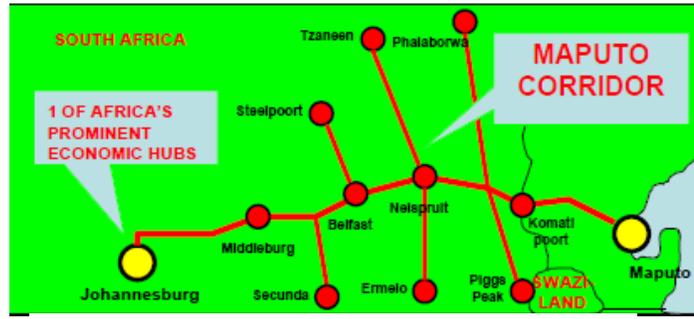
شكل رقم (٢٦) يوضح التباين قبل وبعد التطوير لطريق ممر تنمية مابوتو



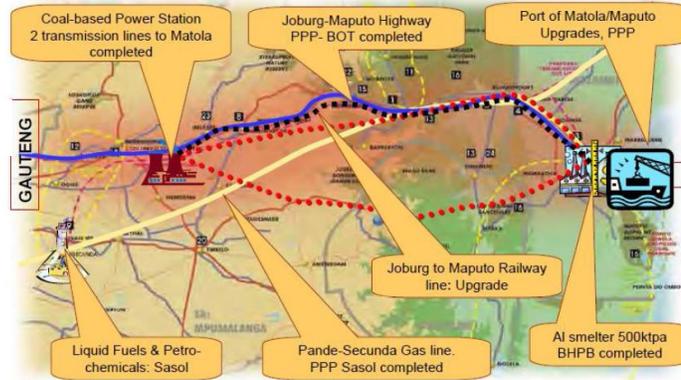
شكل رقم (٢٧) يوضح التباين قبل وبعد التطوير للسكة الحديد لممر تنمية مابوتو



شكل رقم (٢٨) يوضح التباين قبل وبعد التطوير لميناء ممر تنمية مابوتو



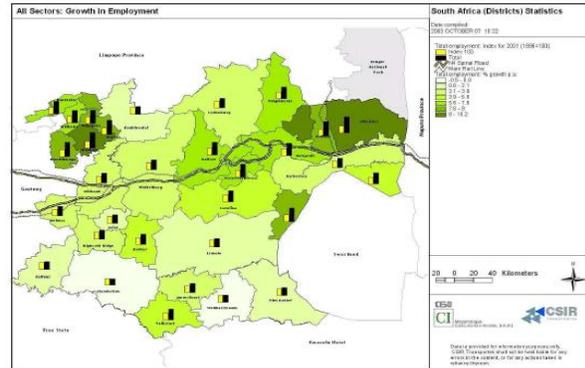
شكل رقم (٢٤) يوضح الأقطاب الرئيسية والثانوية لممر تنمية مابوتو



شكل رقم (٢٥) يوضح أماكن المقومات التي يعتمد عليها ممر تنمية مابوتو



شكل رقم (٣٠) يوضح تأثير الممر الإيجابي لحركة الصادرات والواردات عليه من عام ١٩٩٧ حتى ٢٠٠٩



شكل رقم (٢٩) يوضح تأثير الممر الإيجابي للمناطق القريبة منه عن المناطق البعيدة

الخلاصة: ومن دراسة الحالات السابقة لممرات التنمية العالمية في دول أفريقيا وآسيا (ماليزيا) وأمريكا إتضح أنها تختلف في فكرها التنموي ومنهجية تطبيقها من مكان لآخر كما سيتم تلخيصه فيما يلي:

أفريقيا:

تشير خطة التنمية العمرانية الوطنية إلى مختلف محاور التنمية القائمة والمستقبلية، تتلخص الفكرة للربط بين المناطق الحضرية الحالية والمستقبلية مع تحديد أقطاب النمو عن طريق تنمية محاور، وجدت أن بعض هذه المحاور لا تدعمها مراكز التنمية الثانوية أو تمتد لمسافات طويلة للغاية لتنمية واقعية قابلة للتطبيق (زيادة المسافات بين المراكز)، وتدعيم هذه المراكز الثانوية لأن تكون باعتبارها القوة الدافعة، وفي بعض الحالات ما تسمى بالمحاور ليست في جميع حالات المحاور وإنما مع وضع قطب في الطرف الآخر في وضع جيد لشبكة الطرق التي تنص على تحسين التفاعل مع العمق في كثير من الحالات، وتتخصص في (فهم القوى الاقتصادية أمر حيوي في التخطيط للممرات التنموية ولن تحدث التنمية الا بعد تحديد مواقع في المناطق التي هي قابلة للحياة اقتصاديا).

أمريكا الشمالية وكندا والمكسيك

وجود الممرات على أساس أسباب مختلفة يمكن دراستها في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا والمكسيك، حيث بدأ في عام ١٩٨٩ لتعزيز التنمية الاقتصادية المحتملة الى حد كبير في المناطق الريفية في جميع أنحاء ولاية فيرجينيا في الولايات المتحدة. وفي كندا شمال غرب ممر كندا والذي يعتبر واحدة من أهم المناطق الاقتصادية، لأنه يجمع بين أربعة أقاليم، وتتكون من شبكة اتصالات جيدة من الطرق السريعة والسكك الحديدية والمطارات والموانئ البحرية. ويقدم وصلات مهمة تربط أماكن الانتاج وأسواق الاستهلاك في جميع أنحاء العالم.

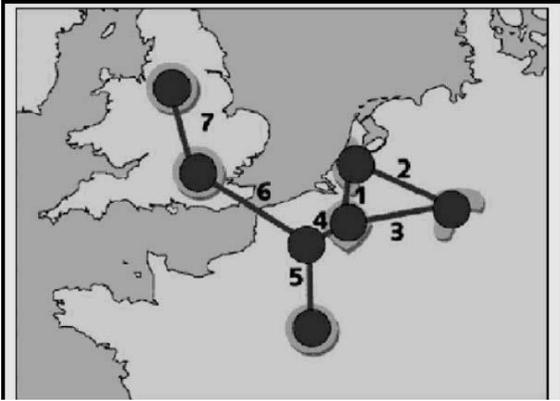
آسيا – ماليزيا :

تعتبر هذه التجربة من التجارب النادرة عالمياً والناجحة في تنمية منطقة منعزلة ذات طابع خاص، وتتلخص في محاولة لتنشيط اقتصاد المنطقة الشمالية الشرقية من ماليزيا (ممر تنمية الصباح)، أعلنت الحكومة تدعيم ممر التنمية بمنطقة الصباح الذي يربط المراكز التنموية الرئيسية الثلاثة بالمراكز التنموية الفرعية بالمنطقة (ربط المناطق الحضرية بالريفية)، يعتمد الممر عمراًياً على إستغلال الموقع الإستراتيجي للمنطقة وكذلك الموارد الطبيعية والمعدنية من خلال أقطاب التنمية الرئيسية بالمناطق الريفية ذات الميزة النسبية المتعددة، وتم فتح المجال للقوى الصناعية باستغلال المواهب الفنية البشرية القوية والموارد الارضية الغنية وقامت التنمية الصناعية باستغلال الممر بأنواعه حيث تم تدعيم الطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ أيضاً من خلال الشراكة مع القطاع الخاص تحت إشراف كامل من الحكومة لضمان نجاح عملية التنمية والاعتماد عليه، وتم تطوير وتجديد القاعدة الصناعية القديمة، وهذه مهمة هائلة تتطلب تطوير الصناعات القائمة وتحوله من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق وكذلك تعديل الهيكل الصناعي الذي لا يمكن إنجازه دون استكشاف مجالات جديدة للنمو .

أوروبا

يرتكز ممر التنمية في جميع أنحاء أوروبا على مجال أوسع بكثير ويشار إليه إلىه megacorridors، تمت دراسات كثيرة تجري على مختلف megacorridors الأوروبي من قبل مجموعة دراسة CORRIDESIGN وتركز تحديداً على الحكم المكاني.

تعمل هذه الممرات انقلابية وثنائية، على المستوى الوطني وكذلك على الصعيدين الإقليمي والمحلي وبإختصار فإن ممر التنمية يعتبر جرف المولد الخلفي لفكرة التنمية عند الدول الأوروبية، وفيما يلي أهم سبعة ممرات كبرى بأوروبا :



شكل رقم (٣١) يوضح أهم سبعة megacorridors في شمال غرب أوروبا

- 1.Randstad-Flemish Diamond, 2.Randstad-Rhein-Ruhr, 3.Rhein-Ruhr-Flemish Diamond,
- 4.Flemish Diamond – Lille, 5.Lille-Paris, 6.Lille-London, 7.London-West Midlands

٥. الخاتمة – متطلبات إنشاء ممر تنمية بمنطقة ما :

إن فهم القوى الاقتصادية أمر حيوي في التخطيط للممرات التنموية ولن تحدث التنمية الا بعد تحديد مواقع في المناطق التي هي قابلة للحياة اقتصادياً.

كل ممرات التنمية تعكس الحاجة الي تضمن كافة الادوار في عملية التخطيط والتنمية وعلى كل حال فإن هناك ضرورة كبيرة لوجود جميع تشكيلات الحكومة كشركاء من أجل زيادة ضمان التنمية لمنطقة الممر بالنسبة للمستثمرين وعمليات تطبيقه.

بحسب الموقع الجغرافي تصنف ممرات التنمية داخلية وممرات تنمية خارجية، ووفقاً لأهميتها الاقتصادية فهي ممرات تنمية وطنية وممرات تنمية ثانوية، نظراً لارتباط أهمية الطرق والمواصلات بالتنمية ومستوياتها؛ فإنه تتدرج مستويات التنمية تبعاً لتدرج الطرق والمواصلات؛ وبالتالي فهناك: ممرات تنمية عالمية، وممرات تنمية دولية، وممرات تنمية إقليمية، وممرات تنمية محلية.

إن ممرات التنمية علي المدى العمراني urban scale مثل Curitiba او علي المدى الدولي international مثل MDC (ممر تنمية مابوتو) يوضح أن نجاح ممرات التنمية يرتبط مباشرة بأسس ثلاثة والاعتماد عليها من كثافة الإستخدامات المختلطة للأراضي والنشاط الاقتصادي وقوة هيكل النقل المتطور ومتعدد الأشكال وكثافة مستويات النشاط علي طول ممرات التنمية، هذا يمكن أن يشكل أيضا قاعدة هيكليية نظرية وتطبيقية لممرات التنمية.

واكثر من ذلك فإن ممرات التنمية تشمل مدى واسع من السياسات المرتبطة بالممر والمتبناة لانشاء ممر التنمية، هذه السياسات ترتبط بأسس أخرى مثل مقاييس الموقع وحقوق إستخدامات الأراضي ومستوي أعلي من الكثافة المتعلقة بالتنمية علي طول الممر.

العوامل السياسية المساعدة المتعارف عليها كعوامل مؤثرة في التخطيط وتنمية ممر التنمية وأحد هذه العوامل الواضحة هو استخدام الضوابط السياسية لتأثير عملية الميزانية والمشاركين والمساهمين وخصوصا تلك الخاصة بالحكومة هذه الاخيرة تعمل يدا بيد في العمل على تكوين هيكل تنموي متكامل مع وجود برامج ومشاريع موضوعة لضبط عملية تنمية الممر.

إن تطبيق برامج تنمية الممر لابد وأن يتضمن تجربة مؤسسية كجزء من البيئة السياسية لممر التنمية في ظروف كثيرة من التعاون المدني او الشعبي المتكامل يجب أن ينشأ لادارة وتمويل إستخدام الأراضي وفرص التنمية بالنظر الى هنا الي القطاع القومي من النقل في جمهورية جنوب أفريقيا فقد وجد أن الاخيرة هي الاكثر ملائمة لتأسيس ممرات التنمية اكثر من تجربة الانفاق التعاوني علي مدى واسع والتي تضمن عددا كبيرا من المشاركين في العملية.

التناسب البيئي لمبادرات التنمية ومشاريعها يعتمد على التعاون بين القطاعين العام والخاص وصنع القرار السياسي والذي يجب ان يكون سريعا وشموليا ويسهل الترجمة السريعة للقرار الي الواقع والإستدامة.

٦. المراجع :

المراجع العربية :

١. الخضيرى، عبد العزيز بن عبد الله: "دور المدن الثانوية في دعم التنمية العمرانية في المملكة العربية السعودية"، مكتبة الملك فهد الوطنية، السعودية: الرياض، 2005 ، ص 25 ص39.
٢. علام، أحمد، علي، سمير .الديناري، مصطفى: "التخطيط الإقليمي" ، الطبعة الأولى، مكتبة الأنجلو، 48 ، المصرية-مصر: القاهرة، 1995 ، ص 47 ، 51 ، 52 .

المراجع الأجنبية :

3. Yarwood , J .The Dublin- Belfast Development Corridor : Ireland's Mega- City Region ? , Ashgate, London , 2006,p.4,150,3.
4. Priemus ,H , and Zonneveld, W: What are corridors and what are the issues ? introduction to spatial issue : the governance of corridors , Vol. 11 , No. 3, 167-177, journal of transport geography,London,2003.
5. Andersen , J, and Burnett ,L . Activity corridors, spines, streets & nodes and access management. Johannesburg: Gautrans. 1998.
6. Banomyong ,R. Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor , Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University,2007 .
7. warnich ,S, and verster,B.The answer is : corridor development , but what is the question ? , Department Town and Regional Planning , Faculty of Built Environment and Design , The Cap 7Peninsula University of Technology , District Six Campus , Tennant Street , Cape town ,2007,p.367.
8. Van Pelt, M.An Introduction to Trade Corridors, Work Research Foundation , May 26, 2003 ,p.3.
9. Banomyong ,R. Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor , Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University,2007 .
10. Gillen ,D ., Parsons ,G., Prentice, B, and Wallis , P . Pacific Crossroads: Canada's Gateways and Corridors , Centre for Transportation Studies, SAUDER School of Business ,University of British Columbia, Canada , 2007,p.4.
11. Cape Metropolitan Council. 1996. Metropolitan Spatial Development Framework: A guide for Spatial Development in the Cape Metropolitian Functional Region. Cape Town.
12. URBS. 1996. Curitiba Integrated Transportation Network. Curitiba.
13. Kleynhans, H A, Gough, D and Van der Merwe, B. 1997. Brazil: Report of the study team on corridor transport and business development. Pretoria.

14. Porto Alegre City Hall. Date unknown. Project Porto Alegre Technopolis. Porto Alegre City Department of Production, Industry and Commerce.
15. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Date unknown. The Cidade Constituinte Project. Porto Alegre.
16. VKE Engineers, Plan Associates, TRC Africa and Infratech Solutions. 2000. Status Quo for the Tembisa/Kempton Park Development Corridor. TCC Report: 5/00. Pretoria: Transport Co-ordination Committee.
17. Information Technology Support Centre. 1999b. W Growth Corridor: The logistical destination. Internet. <http://www.wcorridor.com/centralluzon.html>.
18. Microsoft Corporation. 1996. Microsoft® Encarta® 97 Encyclopedia 1993-1996.
19. Interim Co-ordinating Committee. 1996c. Investors conference 6 - 7 May 1996. Overview of investment opportunities. South Africa. Pretoria.
20. Interim Co-ordinating Committee. 1996a. Maputo Development Corridor: A Development Perspective. Pretoria.
21. Interim Co-ordinating Committee. 1996b. The Maputo Development Corridor: An analysis of opportunities and key issues. Pretoria.
22. Interim Co-ordinating Committee. 1996c. Investors conference 6 - 7 May 1996. Overview of investment opportunities. South Africa. Pretoria.
23. Interim Co-ordinating Committee. 1996d. Investors conference 6 - 7 May 1996. Sectoral overviews and projects. Mozambique. Pretoria.
24. Interim Co-ordinating Committee. 1996e. Investors conference 6 - 7 May 1996. Sectoral overviews and projects. South Africa. Pretoria.
25. MLH Architects and Planners. 1995. Curitiba: Lessons for South African Cities, Report of the Fact Finding Mission. Cape Town.
26. Kleynhans, H A, Gough, D and Van der Merwe, B. 1997. Brazil: Report of the study team on corridor transport and business development. Pretoria.

REFERENCES WEBSITE :

27. http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/nafta-alena/fast_facts-faits_saillants.aspx?lang=eng&view=d
28. <http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/2009/apr-leuven/papers/campbell.pdf>
29. http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/appl2en/NA_trade_corridors.html
30. <http://archive.constantcontact.com/fs063/1101528726358/archive/1109291198237.html>
31. http://en.wikipedia.org/wiki/CANAMEX_Corridor
32. <http://www.wbcg.com.na/>
33. [International Monetary Fund in April 2009](http://www.imf.org/external/press/pr090409.htm)
34. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/my.html>
35. <http://www.cdc-msia.com.my/about.htm>
36. <http://www.sabah.gov.my>
37. <http://www.sabah.gov.my/about.asp>
38. http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/appl2en/NA_trade_corridors.html
39. <http://www.gov.mb.ca/mit/tpsd/trade.html>
40. http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/nafta-alena/fast_facts-faits_saillants.aspx?lang=eng&view=d
41. http://en.wikipedia.org/wiki/CANAMEX_Corridor
42. <http://www.itsrm.org/downloads/2002%20Proceedings/John%20Taylor.pdf>
43. http://www.canamex.org/PDF/STC_Final_Report.pdf
44. <http://az.gov/>
45. <http://nv.gov/>
46. <http://nacts.asu.edu/sites/default/files/documents/projects/CANAMEX%20Economic%20Profile.pdf>
47. <http://nacts.asu.edu/partners/partner/canamex-trade-corridor>
48. <http://www.canamex.org/index.asp>
49. http://www.canamex.org/fed_def.asp
50. <http://www.canamex.org/presentations.asp>
51. <http://www.canamex.org/statistics.asp>
52. http://www.huffingtonpost.com/2011/05/12/nafta-job-loss-trade-deficit-epi_n_859983.html