



محاوآ التئمية العمرانية

" الاستفاده من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجيه قومية للمحاوآ التئمية "

إعداد

محمد رضا رمضان عبد الواحد

رسالة مقدمة إلى كلية الهندسة - جامعة القاهرة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة ماجستير العلوم

في الهندسة المعمارية (التئمية العمرانية وتصميم المجتمعات)

كلية الهندسة - جامعة القاهرة

الجيزة - جمهورية مصر العربية

محاوآ التتمفة العمرانفة

" الاسآفافة من الآارب السابقة فف صفاغة مشروع اسآراآففة قومفة للمحاوآ التتموفة "

إعداد

محمآ رضا رمضان عبآ الواآ

رسالة مقآمة إلى كلفة الهندسة - جامعة القاهرة

كآزء من مآآلباآ الآصول على آرآة ماجسآفر العلوم

فف الهندسة المعمارفة (الآتمفة العمرانفة وآصمفم المآآمعاآ)

آآآ إشراف

أ.آ/ عباس مآمآ عباس الزعفرانف

أسآاذ الآآطفب والآصمفم البفئف

وكفل كلفة الآآطفب الإقلفمف والعمرانف

لشئون الآعلفم والآلاب

جامعة القاهرة

أ.آ/ طارق عبآ اللطف أبو العطا

أسآاذ الآآطفب الإقلفمف والعمرانف

رففس قسم الهندسة المعمارفة السابق

كلفة الهندسة

جامعة القاهرة

كلفة الهندسة - جامعة القاهرة

الآفزة - آمهورفة مصر العربفة

محاوآ التتمفة العمرانفة

" الاسآفاة من الآارب السابقة فف صفاة مشروع اسآراآففة قومفة للمحاوآ التتموفة "

إعءاء

محمء رضا رمضان عبء الواء

رسالة مقءمة إلى كلفة الهندسة - ءامعة القاهرة

كءء من مآآلباب الحصول على ءرءة مآءسآفر العلوم

فف الهندسة المعمارفة (الآتمفة العمرانفة وآصمفم المآآمعاء)

فعمء من لءنة المآآآفن:

 المشرف الرئفسف

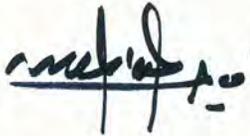
الأسآاذ الءكآور: طارق عبء اللطف أبو العطا

 عءو

الأسآاذ الءكآور: عباس مآءم عباس الزعفرانف

 المآآآن الءاآلف

الأسآاذ الءكآور: مآءم مآءم البراملءف

 المآآآن الآارف

الأسآاذ الءكآور: ففصل عبء المقصوء عبء السلام

كلفة الهندسة - ءامعة القاهرة

الءفزة - ءمهورفة مصر العربفة



مهندس: محمد رضا رمضان عبد الواحد
تاريخ الميلاد: ١٩٨٢/١١/٣٠
الجنسية: مصري
تاريخ التسجيل: ٢٠٠٦ / ١٠ / ١
تاريخ المنح: ٢٠١٤ / ١١ /
القسم: الهندسة المعمارية
الدرجة: ماجستير العلوم
المشرفون:

الأستاذ الدكتور: طارق عبد اللطيف أبو العطا

الأستاذ الدكتور: عباس محمد عباس الزعفراني

(أستاذ التخطيط والتصميم البيئي، وكيل كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة)

الممتحنون:

الأستاذ الدكتور: فيصل عبد المقصود عبد السلام (الممتحن الخارجي)

(أستاذ التخطيط الإقليمي والعمراني، كلية الهندسة - جامعة المنوفية)

الأستاذ الدكتور: محمد محمد البراملجي (الممتحن الداخلي)

الأستاذ الدكتور: طارق عبد اللطيف أبو العطا (المشرف الرئيسي)

الأستاذ الدكتور: عباس محمد عباس الزعفراني (عضو)

(أستاذ التخطيط والتصميم البيئي، وكيل كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة)

عنوان الرسالة:

محاور التنمية العمرانية

" الاستفادة من التجارب السابقة في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية "

الكلمات الدالة:

التنمية، العمران، محاور التنمية، ممرات التنمية، التخطيط القومي، التنمية الإقليمية

ملخص الرسالة:

يحاول هذا البحث الإجابة على تساؤلين هما: ما هي عوامل نجاح مشروعات إنشاء وتطوير محاور التنمية العمرانية؟ وكيف نطبق هذه العوامل على الحالة المصرية؟ وذلك عن طريق دراسة وتحليل بعض التجارب السابقة التي حاولت إنشاء وتشغيل محاور تنموية على مستوى العالم، ومن ثم استخلاص الدروس المستفادة مع التركيز على التجارب القريبة من الحالة المصرية. وبناءً على نتائج تحليل التجارب السابقة والدراسات التي عنيت بمحاور التنمية بمصر، وكذلك المبادرات التنموية المطروحة، يحاول الباحث تطبيق نتائج البحث على محاور الحركة القومية لتحديد المحاور التنموية التي تصلح كمقترح لمشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية بمصر.

الإهداء

إلى أُمي الحبيبة وأبي الغالي
إلى أخي وأختي

إلى زوجتي ... وأولادي
خديجة ومحمود

إلى روح المربي الفاضل الأستاذ/ محمد عبد الله رحمه الله
مدير مدرستي الابتدائية الذي نصحني بالسير في طريق الدراسات العليا

إلى أرواح الشهداء الذين قضوا نحبتهم
وتركونا ... ننتظر

شكر وتقدير

الحمد لله الذي هدانا لهذا، وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله

بعد شكر الله عز وجل أتوجه بشكري وتقديري لأستاذي ووالدي الأستاذ الدكتور/

طارق عبد اللطيف أبو العطا

أستاذ التخطيط الإقليمي والعمراني ورئيس قسم الهندسة المعمارية السابق والمشرف الرئيسي

على ما بذله من الوقت والجهد والصبر حتى تخرج هذه الرسالة إلى حيز النور

كما أخص بالشكر أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور/

عباس محمد عباس الزعفراني

أستاذ التخطيط والتصميم البيئي، ووكيل كلية التخطيط الإقليمي والعمراني لشئون التعليم والطلاب

الذي تربيته على يديه أثناء المرحلة الجامعية وكان لي الشرف أن يقبل الإشراف على هذه الرسالة

وكذلك أتقدم بالشكر إلى هيئة التدريس بكلية التخطيط الإقليمي والعمراني

وبقسم الهندسة المعمارية بكلية الهندسة جامعة القاهرة وأخص بالشكر

د/طارق يسري - د/عماد حمدان

والشكر موصول لكل زملائي وأحبائي الذين ساعدوني في هذه الرسالة

م. مصطفى الشرييني - م. محمد سالم سيد - م. محمد عبد الرحمن صديق

م. أحمد نصر المسيري - م. كريم عادل - م. عبد المجيد فؤاد

م. حنفي عواد - م. حسن عبد الفتاح - أ. جمال إبراهيم سيد - أ. أحمد حسن عبد الفتاح

جزاكم الله جميعا عني خيرا

بسم الله الرحمن الرحيم

فهرس المحتويات

أ	فهرس المحتويات
ج	فهرس الجداول
د	فهرس الأشكال
و	ملخص البحث
١-١	١. الفصل الأول: المقدمة
١-١	١-١ الإطار المنهجي للبحث
١-١	١-١-١ إشكالية البحث
١-١	٢-١-١ المشكلة البحثية
١-١	٣-١-١ أهداف البحث
٢-١	٤-١-١ أهمية البحث
٢-١	٥-١-١ التساؤلات البحثية
٢-١	٦-١-١ المناهج البحثية
٢-١	٧-١-١ منهجية البحث
٣-١	٨-١-١ مكونات البحث
٥-١	٢-١ الأدبيات السابقة
	١-٢-١ العوامل المحلية المؤثرة في رسم الخريطة الطبيعية القومية لجمهورية
٥-١	مصر العربية سنة ٢٠٠٠
٧-١	٢-٢-١ مشروع مصر ٢٠٢٠
٩-١	٣-٢-١ تقرير التنمية البشرية لمصر عام ٢٠٠٥
١١-١	٤-٢-١ رؤية مستقبلية لمصر عام ٢٠٣٠
١٢-١	٥-٢-١ الخروج من الوادي والقاهرة
١٦-١	٦-٢-١ خلاصة مراجعة الأدبيات السابقة
١٧-١	٣-١ المفاهيم الأساسية المتعلقة بمحاور التنمية العمرانية
١٧-١	١-٣-١ مفهوم التنمية
١٨-١	٢-٣-١ مفهوم محور التنمية
٢١-١	٤-١ تصنيف محاور التنمية
٢١-١	١-٤-١ محاور التنمية الطبيعية
٢١-١	٢-٤-١ محاور تنمية من صنع البشر
٢٢-١	٣-٤-١ مستويات محاور التنمية
٢٢-١	٤-٤-١ أنماط محاور التنمية بمصر
	٥-١ الإطار المرجعي لعرض وتحليل التجارب السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية
٢٢-١	العمرانية

١-٢	٢. الفصل الثاني: تجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً
٢-٢	١-٢ محور ناسكو بوسط قارة أمريكا الشمالية " كندا-الولايات المتحدة الأمريكية-المكسيك "
٤-٢	٢-٢ محور كاناميكس بقارة أمريكا الشمالية " كندا-الولايات المتحدة الأمريكية-المكسيك "
٦-٢	٣-٢ محور وبوابة آسيا والمحيط الهادئ بكندا
١٠-٢	٤-٢ محور سيدني - ملبورن بأستراليا
١٣-٢	٥-٢ محور ترانس أمازون بالبرازيل
١٦-٢	٦-٢ محور مابوتو بجنوب أفريقيا " موزامبيق - جنوب أفريقيا "
١٩-٢	٧-٢ تقييم محاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً
٢٠-٢	٨-٢ التحليل الإحصائي لمحاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً
١-٣	٣. الفصل الثالث: تجارب الدول النامية
١-٣	١-٣ محور جيبوتي - إثيوبيا
١-٣	٢-٣ المحور الشمالي بـ "كينيا - أوغندا - رواندا - بوروندي - الكونغو الديمقراطية - تنزانيا - جنوب السودان "
٥-٣	٣-٣ المحور الأوسط " تنزانيا - أوغندا - رواندا - بوروندي - الكونغو الديمقراطية "
١٢-٣	٤-٣ محور دار السلام " تنزانيا - مالاوي - زامبيا - الكونغو الديمقراطية "
١٥-٣	٥-٣ محور بيرا " موزامبيق - مالاوي - زيمبابوي - زامبيا "
١٩-٣	٦-٣ محور خليج ولفيس "ترانس كالاهاري" " ناميبيا - بوتسوانا - جنوب أفريقيا "
٢٤-٣	٧-٣ تقييم محاور التنمية بالدول النامية
٢٧-٣	٨-٣ التحليل الإحصائي لمحاور التنمية بالدول النامية
٢٩-٣	خلاصة دراسة وتحليل التجارب السابقة بالفصلين الثاني والثالث
٣١-٣	مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية
٣١-٣	٤. الفصل الرابع: محاور التنمية العمرانية في مصر
١-٤	١-٤ محاور الحركة القومية في الدراسات الرسمية السابقة
١-٤	١-٤-١ السياسة القومية للتنمية الحضرية National Urban Policy Study
١-٤	(NUPS)
١-٤	١-٤-٢ خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية عام ٢٠١٧
٣-٤	٣-٤-١ الاستراتيجية المكانية لجمهورية مصر العربية (١٩٩٦-٢٠٠٦)
٥-٤	٤-١-٤ المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية - مصر ٢٠٥٢
٧-٤	٢-٤ المبادرات المطروحة لإنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية بمصر
٧-٤	١-٢-٤ مشروع تنمية محور قناة السويس
١٠-٤	٢-٢-٤ مشروع ممر التنمية والتعمير
١٤-٤	٣-٤ حالة نجاح محور القاهرة الإسكندرية
١٧-٤	خلاصة الفصل الرابع

١-٥	٥. الفصل الخامس: نحو استراتيجية قومية لمحاور التنمية العمرانية
٢-٥	١-٥ محاور الحركة القومية
٢-٥	١-١-٥ المحاور الطولية
٢-٥	٢-١-٥ المحاور العرضية
٣-٥	٢-٥ الوضع الراهن للتنمية وعلاقته بمحاور الحركة القومية
٣-٥	١-٢-٥ المظاهر الطبيعية
٤-٥	٢-٢-٥ العمران
٦-٥	٣-٢-٥ الزراعة
٧-٥	٤-٢-٥ الصناعة والتعدين والثروة المعدنية
٨-٥	٥-٢-٥ السياحة
٩-٥	٣-٥ تقييم محاور الحركة القومية
١٠-٥	١-٣-٥ عناصر التقييم
١٢-٥	٢-٣-٥ نتائج التقييم
١٤-٥	النتائج والتوصيات والدراسات المستقبلية

فهرس الجداول

١٨-٢	جدول (١-٢) تطور أداء ميناء مابوتو في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩
٢٠-٢	جدول (٢-٢) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً
٢١-٢	جدول (٣-٢) التحليل الإحصائي لتجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً
٨-٣	جدول (١-٣) شبكة الطرق في المحور الشمالي (بالكيلو متر)
١١-٣	جدول (٢-٣) نسبة الزيادة السنوية في إنتاجية ميناء مومبسا في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩
١٤-٣	جدول (٣-٣) نسبة الزيادة السنوية في إنتاجية ميناء دار السلام في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩
٢٣-٣	جدول (٤-٣) نسبة الزيادة السنوية في إنتاجية ميناء بيرا في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠١٠
٢٩-٣	جدول (٥-٣) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول النامية
٣٠-٣	جدول (٦-٣) التحليل الإحصائي لتجارب الدول النامية
١١-٥	جدول (١-٥) مدلولات درجات التقييم
١٣-٥	جدول (٢-٥) نتائج تقييم محاور الحركة القومية

فهرس الأشكال

٤-١	شكل رقم (١-١) منهجية البحث
٦-١	شكل رقم (٢-١) العلاقة بين وادي النيل والمحاور المقترحة للخروج من وادي النيل
٨-١	شكل رقم (٣-١) محاور التنمية الطولية ومحاور الانتشار العرضية المقترحة-مشروع مصر ٢٠٢٠
١٦-١	شكل رقم (٤-١) اقتراح وزارة الإسكان للمحاور الطولية والعرضية
٢-٢	شكل رقم (١-٢) موقع محور ناسكو
٤-٢	شكل رقم (٢-٢) موقع محور كاناميكس

- شكل رقم (٣-٢) تأثير محور كاناميكس على حركة التجارة والوظائف على المناطق المحيطة ٦-٢
- شكل رقم (٤-٢) موقع محور ويوابة آسيا والمحيط الهادئ بكندا ومسارات السكك الحديدية عليه ٧-٢
- شكل رقم (٥-٢) تطور حجم الصادرات بين كندا والصين خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٣ ٩-٢
- شكل رقم (٦-٢) تطور حجم الواردات بين كندا والصين خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٣ ٩-٢
- شكل رقم (٧-٢) موقع محور سيدني - ملبورن بأستراليا ١٠-٢
- شكل رقم (٨-٢) مسارات الطرق والسكك الحديدية بمحور سيدني - ملبورن بأستراليا ١١-٢
- شكل رقم (٩-٢) مشروعات تطوير محور سيدني - ملبورن بأستراليا ١٣-٢
- شكل رقم (١٠-٢) تطور حجم نقل البضائع بالطن على محور سيدني ملبورن ١٣-٢
- شكل رقم (١١-٢) موقع محور ترانس أمازون بالبرازيل ١٥-٢
- شكل رقم (١٢-٢) موقع محور مابوتو ١٧-٢
- شكل رقم (١٣-٢) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء مابوتو في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩ ١٨-٢
- شكل رقم (١٤-٢) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً ١٩-٢
- شكل رقم (١-٣) محاور التنمية بشرق وجنوب أفريقيا ١-٣
- شكل رقم (٢-٣) صورة فضائية توضح موقعي ميناء جيبوتي وميناء دورالي ٢-٣
- شكل رقم (٣-٣) المسارات الرئيسية لمحور جيبوتي - إثيوبيا ٣-٣
- شكل رقم (٤-٣) تطور حجم بضائع الصب السائل بميناء جيبوتي بالمليون طن ٤-٣
- شكل رقم (٥-٣) موقع المحور الشمالي ومكوناته ٦-٣
- شكل رقم (٦-٣) ميناء مومبسا والموانئ البرية على المحور الشمالي ٧-٣
- شكل رقم (٧-٣) شبكة الطرق بالمحور الشمالي ٧-٣
- شكل رقم (٨-٣) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء مومبسا في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩ ١١-٣
- شكل رقم (٩-٣) موقع المحور الأوسط وأهم مكوناته ١٣-٣
- شكل رقم (١٠-٣) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء دار السلام في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩ ١٥-٣
- شكل رقم (١١-٣) موقع محور دار السلام ١٧-٣
- شكل رقم (١٢-٣) موقع ومكونات محور بيرا ٢٠-٣
- شكل رقم (١٣-٣) حركة الحاويات بميناء بيرا بالألف حاوية قياسية في الفترة من ٢٠٠٢ إلى ٢٠١٠ "تقرير نصف سنوي" ٢٢-٣
- شكل رقم (١٤-٣) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء بيرا في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠ ٢٣-٣
- شكل رقم (١٥-٣) موقع محور ترانس كالاهاري ٢٤-٣
- شكل رقم (١٦-٣) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء خليج والفيس في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩ ٢٧-٣
- شكل رقم (١٧-٣) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول النامية ٢٨-٣
- شكل رقم (١-٤) البنية الأساسية الداعمة للتنمية حتى عام ٢٠١٧ ٣-٤
- شكل رقم (٢-٤) الأراضي الصالحة للتنمية - مصر ٢٠٥٢ ٦-٤
- شكل رقم (٣-٤) المحاور الطولية المراد تقويتها والمقترحة ومحاور الانتشار العرضية المقترحة تنميتها ٧-٤
- مصر ٢٠٥٢ ٧-٤

- شكل رقم (٤-٤) مقترح تطوير ميناء شرق بورسعيد ٨-٤
- شكل رقم (٥-٤) المشروعات الجاري تنفيذها بمشروع وادي التكنولوجيا ٩-٤
- شكل رقم (٦-٤) مخطط مشروع تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس ١٠-٤
- شكل رقم (٧-٤) مسار ممر التنمية والتعمير ١١-٤
- شكل رقم (٨-٤) موقع ومسارات محور القاهرة - الإسكندرية ١٤-٤
- شكل رقم (١-٥) موقع مصر العبقري كما وصفه كتاب شخصية مصر ١-٥
- شكل رقم (٢-٥) محاور الحركة القومية محل الدراسة ٣-٥
- شكل رقم (٣-٥) علاقة محاور الحركة القومية بالمظاهر الطبيعية والمخاطر الطبيعية ٤-٥
- شكل رقم (٤-٥) علاقة محاور الحركة القومية بالمناطق الصالحة للتنمية العمرانية ٥-٥
- شكل رقم (٥-٥) علاقة محاور الحركة القومية بمواقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة ٦-٥
- شكل رقم (٦-٥) علاقة محاور الحركة القومية بمواقع مشروعات الاستصلاح القائمة والمقترحة ٧-٥
- شكل رقم (٧-٥) علاقة محاور الحركة القومية بالمواقع الصناعية والتعدينية ٨-٥
- شكل رقم (٨-٥) علاقة محاور الحركة القومية بالمواقع السياحية ٩-٥
- شكل رقم (٩-٥) نتائج تقييم محاور الحركة القومية ١٢-٥

ملخص البحث

تعتبر سياسة إنشاء وتطوير محاور التنمية العمرانية اليوم من أهم سياسات التنمية التي تركز في تطوير البنية التحتية وتهيئة الأماكن الصالحة للتنمية لاستقبال التجمعات العمرانية الجديدة والأنشطة الاقتصادية، بهدف خلخلة التكديس السكاني وتحفيز السكان للخروج من الوادي والدلتا. ويحاول هذا البحث الإجابة على تساؤلين هما: ما هي عوامل نجاح مشروعات إنشاء وتطوير محاور التنمية العمرانية؟ وكيف نطبق هذه العوامل على الحالة المصرية؟ وذلك عن طريق دراسة وتحليل بعض التجارب السابقة التي حاولت إنشاء وتشغيل محاور تنمية على مستوى العالم، ومن ثم استخلاص الدروس المستفادة مع التركيز على التجارب القريبة من الحالة المصرية. وبناءً على نتائج تحليل التجارب السابقة والدراسات التي عنيت بمحاور التنمية بمصر، وكذلك المبادرات التنموية المطروحة، يحاول الباحث تطبيق نتائج البحث على محاور الحركة القومية لتحديد المحاور التنموية التي تصلح كمقترح لمشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية بمصر.

الفصل الأول

المقدمة

١. الفصل الأول: المقدمة

يتضمن هذا الفصل استعراض إشكالية البحث والمشكلة البحثية والإطار المنهجي للبحث وكذلك استعراض الأدبيات السابقة بالإضافة إلى التعرف على المفاهيم المختلفة المتعلقة بمحاور التنمية العمرانية، وتصنيف محاور التنمية ويختتم الفصل بوضع إطار مرجعي لعرض وتحليل التجارب السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية.

١-١ الإطار المنهجي للبحث

١-١-١ إشكالية البحث

إن الخروج من الوادي والدلتا أصبح أمراً حتمياً فقد ضاق الوادي بساكنيه مما أدى إلى استنزاف وإهدار الموارد الثمينة في غير موضعها، حيث تستخدم الأراضي الزراعية - على سبيل المثال - في الإسكان فضلاً عن تردي حالة البنية الأساسية، بالإضافة إلى المشكلات الاجتماعية الناتجة عن التكدس العمراني حول المدن والعشوائيات وما تحمله من خطر على مستقبل البلاد. لذلك يأتي هذا البحث كمحاولة لتقديم الأفكار العلمية بناءً على دراسة تتحرى الدقة حول التجارب التنموية السابقة واستنباط أهم الدروس المستفادة منها.

١-١-٢ المشكلة البحثية

إن سياسة محاور التنمية العمرانية من أهم سياسات التنمية الحديثة والتي حققت بعض النجاحات بعد تجربتها في عدد من الدول المتقدمة والنامية، واتجهت الدراسات المستقبلية بمصر مؤخراً لهذه السياسة ويظهر ذلك في دراسة المخطط الاستراتيجي لإقليم شمال الصعيد على سبيل المثال. وبالرغم من أهمية هذه السياسة في تحقيق التنمية الشاملة والمتوازنة إلا أنه لا توجد استراتيجية قومية واضحة لمحاور التنمية في مصر.

لذلك تحاول هذه الدراسة الاستفادة من التجارب السابقة والدراسات المتعلقة بمحاور التنمية لوضع مجموعة من الضوابط والمعايير تساعد على نجاح هذه التجربة كما تقترح الدراسة عدداً من محاور التنمية في مصر كنموذج تمهيدا لصياغة استراتيجية قومية للمحاور التنموية.

١-١-٣ أهداف البحث

الهدف الرئيسي للبحث هو محاولة صياغة استراتيجية قومية للمحاور التنموية تحقق الخروج من الوادي والدلتا إلى كامل الحيز المكاني المصري.

ولتحقيق هذا الهدف هناك عدد من الأهداف الفرعية وهي:

- تحديد مفهوم واضح لمحور التنمية العمرانية.
- استنباط مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية في الدول المتقدمة والدول

- الأسرع نمواً من خلال دراسة وتحليل التجارب السابقة بهذه الدول.
- استنباط مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية في الدول النامية من خلال دراسة وتحليل التجارب السابقة بهذه الدول.
- تطبيق هذه المقومات على الحالة المصرية واقتراح عدداً من المحاور كمشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية وتحديد أولويات التنمية بها.

١-١-٤ أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في تعلقه بمستقبل التنمية بمصر فهو يساعد المهتمين بالعملية التنموية ومتخذي القرار وكذلك الباحثين لأنه يهتم بموضوع محاور التنمية العمرانية وهو موضوع على قدر كبير من الأهمية في تحقيق التنمية الشاملة المرجوة على المستوى القومي، فبالنسبة للمهتمين بالعملية التنموية يقدم إطاراً شاملاً لدور محاور التنمية في هذه التنمية الشاملة المستهدفة، وبالنسبة لمتخذي القرار تتمثل أهمية هذا البحث في اقتراحه لمنهجية واضحة لتحديد أولويات محاور التنمية، كما يقدم البحث للباحثين إطاراً نظرياً منهجياً لدراسة محاور التنمية العمرانية.

١-١-٥ التساؤلات البحثية

- ما هو مفهوم محاور التنمية العمرانية؟
- ماهي مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية؟
- كيف نطبق هذه المقومات في صياغة مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية؟

١-١-٦ المناهج البحثية

يستخدم الباحث عدداً من المناهج:

- المنهج الاستقرائي في عرض الأدبيات السابقة والخلفية النظرية.
- المنهج التحليلي المقارن في دراسة التجارب السابقة.
- المنهج الاستنباطي في استخلاص مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية.
- المنهج التطبيقي في تطبيق هذه المقومات على الحالة المصرية واقتراح عدداً من المحاور كمشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية.

١-١-٧ منهجية البحث

لتحقيق أهداف البحث يقترح الباحث عدد من الخطوات المنهجية تبدأ بدراسة الخلفية النظرية باستخدام المنهج الاستقرائي، ويشمل هذا الجزء استعراض الأدبيات السابقة بالإضافة إلى التعرف على المفاهيم المختلفة المتعلقة بمحاور التنمية العمرانية، وتصنيف محاور التنمية وبناءً على ذلك يتم تحديد إطاراً مرجعياً لعرض وتحليل التجارب السابقة.

الجزء الثاني من البحث هو دراسة وتحليل التجارب السابقة بالاستعانة بالإطار المرجعي المقترح وينقسم هذا الجزء إلى قسمين:

- دراسة وتحليل تجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً.
- دراسة وتحليل تجارب الدول النامية.

ويتم تقييم هذه المحاور لتحديد محاور التنمية الناجحة، والمنهج المستخدم في هذا الجزء هو المنهج التحليلي المقارن.

وبعد تحديد المحاور الناجحة يتم عمل تحليل إحصائي لاستنباط أهم مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية باستخدام المنهج الاستنباطي.

والجزء الأخير من البحث يستخدم الباحث المنهج التطبيقي في محاولة تطبيق نتائج دراسة وتحليل التجارب السابقة على الحالة المصرية وذلك بالتعرف على محاور التنمية في مصر من خلال الدراسات الرسمية السابقة وأهم الأفكار المستقبلية المتعلقة بمحاور التنمية العمرانية واستعراض حالة نجاح محور القاهرة الإسكندرية، ثم اقتراح عدد من محاور التنمية من خلال تقييم أهم محاور الاتصال الرئيسية واختيار منها ما يمكن تحويله إلى محاور للتنمية العمرانية، ويختتم البحث بأهم النتائج والتوصيات والدراسات المستقبلية، ويوضح الشكل (١-١) منهجية البحث والمناهج البحثية المستخدمة في كل جزء من أجزاء الدراسة.

١-١-٨ مكونات البحث

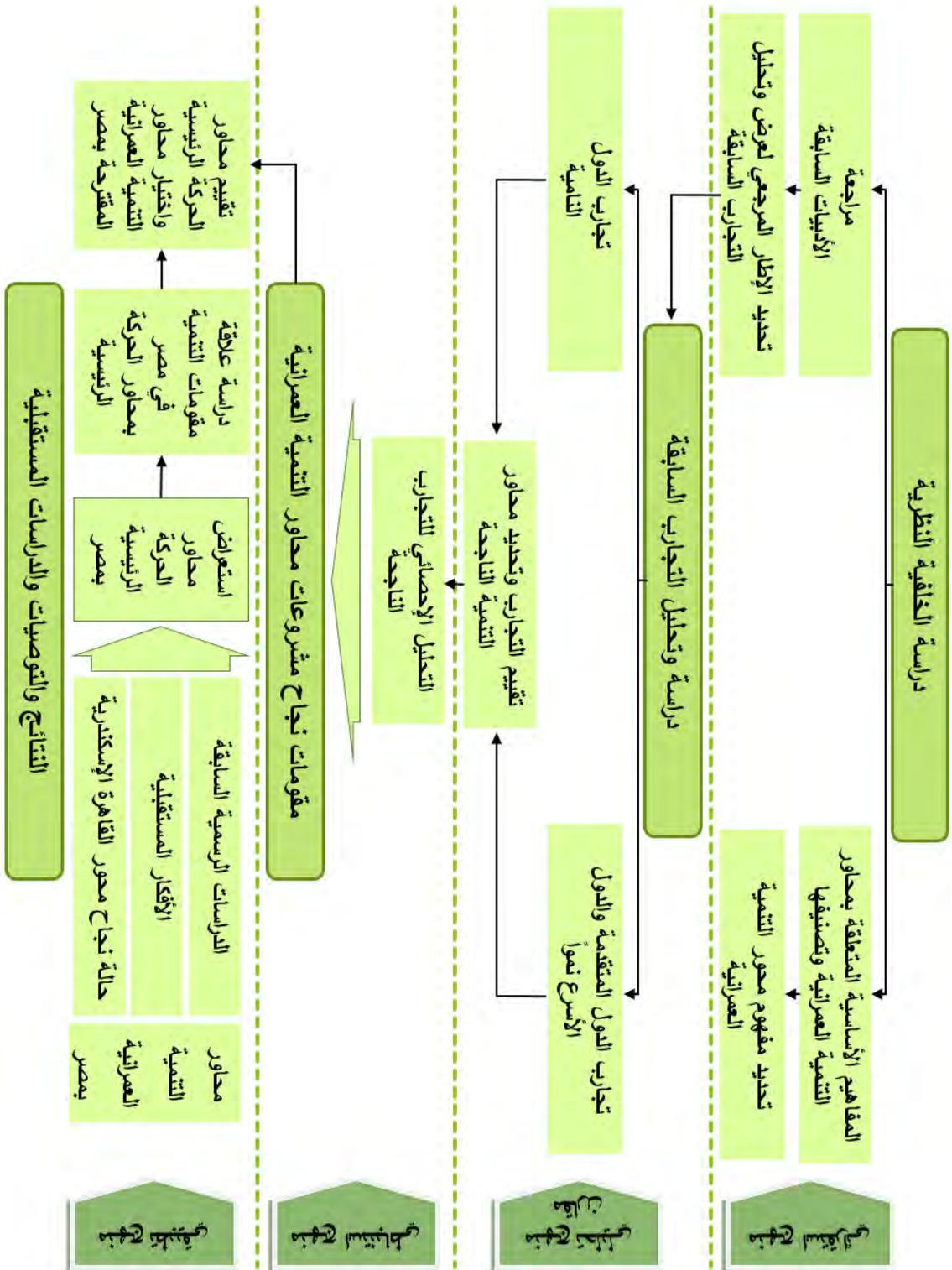
ينقسم البحث إلى خمسة فصول:

الفصل الأول: المقدمة

ويتم في هذا الفصل استعراض إشكالية البحث والمشكلة البحثية والإطار المنهجي للبحث وكذلك استعراض الأدبيات السابقة بالإضافة إلى التعرف على المفاهيم المختلفة المتعلقة بمحاور التنمية العمرانية، وتصنيف محاور التنمية ويختتم الفصل بوضع إطار مرجعي لعرض وتحليل التجارب السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية.

الفصل الثاني: تجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية

ويتم فيه دراسة وتحليل ستة محاور في مناطق مختلفة من الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً، وتقييم هذه المحاور لاختيار المحاور الناجحة ثم استعراض تحليل إحصائي لنتائج دراسة محاور التنمية العمرانية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً وذلك طبقاً للإطار المرجعي الذي تم تحديده في الفصل الأول.



شكل رقم (1-1) منهجية البحث

المصدر: الباحث

الفصل الثالث: تجارب الدول النامية في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية

وبه يتم دراسة ستة محاور بشرق وجنوب قارة أفريقيا، وتقييم هذه المحاور لاختيار المحاور الناجحة واستخلاص مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية من المحاور الناجحة باستخدام تحليل إحصائي كما في الفصل الثاني ثم يختتم الفصل بخلاصة دراسة وتحليل التجارب السابقة بالفصلين الثاني والثالث وهو مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية.

الفصل الرابع: محاور التنمية العمرانية في مصر

ويستعرض دراسات استراتيجية التنمية الرسمية التي تطرقت لموضوع البحث وكذلك بعض المبادرات المطروحة لإنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية بمصر مع ذكر خاص لمحور القاهرة الإسكندرية باعتباره أحد حالات النجاح القومية المهمة.

الفصل الخامس: نحو استراتيجية قومية لمحاور التنمية العمرانية

وبه محاولة لتطبيق نتائج البحث على محاور الحركة القومية في مصر ودراسة الوضع الراهن للتنمية وعلاقته بهذه المحاور ثم تقييم هذه المحاور لتحديد المحاور التنموية التي تصلح أن تكون مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية بجمهورية مصر العربية ويختتم الفصل بنتائج البحث والتوصيات والدراسات المستقبلية المقترحة.

١-٢ الأدبيات السابقة

ويستعرض هذا الجزء عددا من الأبحاث والتقارير والكتب المنشورة التي اعتنت بفكرة محاور التنمية والتي اقترحت عدداً من المحاور التنموية بجمهورية مصر العربية وعلاقة هذه الأدبيات بموضوع الرسالة وماذا يضيف هذا البحث إلى ما سبق من أدبيات.

١-٢-١ العوامل المحلية المؤثرة في رسم الخريطة الطبيعية القومية لجمهورية مصر العربية

سنة ٢٠٠٠

وهي رسالة دكتوراه غير منشورة للباحث عصمت عاشور بكلية الهندسة جامعة الأزهر عام ١٩٨١ وتعتبر من أوائل الأبحاث التي تناولت فكرة محاور التنمية العمرانية حيث جاء في الفصل الثامن عشر تحت عنوان حتمية الخروج إلى خارج وادي النيل اقترح الباحث عدد من المحاور وهي:^٢
أ- محور وادي منخفضات الصحراء الغربية وهي سوف تماثل وادي النيل.

^١ عصمت عاشور أحمد أبو العلا-العوامل المحلية المؤثرة في رسم الخريطة الطبيعية القومية لجمهورية مصر العربية سنة ٢٠٠٠- رسالة ماجستير غير منشورة - كلية الهندسة-جامعة الأزهر-١٩٨١

^٢ المصدر السابق ص ٢٦٠

٢-٢-١ مشروع مصر ٢٠٢٠

انطلقت هذه المبادرة من منتدى العالم الثالث - مكتب الشرق الأوسط بالقاهرة من خلال دعوة وجهها د. إسماعيل صبري عبد الله إلى مجموعة صغيرة من المفكرين المصريين من مختلف التخصصات والتوجهات السياسية للالتقاء في شهر سبتمبر ١٩٩٥ حول مائدة مستديرة للتداول في مدى حاجة مصر إلى دراسة مستقبلية تستطلع آفاق التنمية الشاملة فيها حتى عام ٢٠٢٠. أهداف المشروع

ليس من أهداف هذا مشروع مصر ٢٠٢٠ رسم مستقبل بذاته، ولا وضع استراتيجية أو خطة بعينها للمجتمع المصري وإنما يهدف المشروع إلى تقديم قاعدة معرفية تساعد الناس وتساعد متخذي القرارات على اختيار المستقبل الأفضل لمصر، وذلك في ضوء موازنتهم بين منافع وتكاليف الصور المستقبلية المتعددة التي يمكن أن يأخذها مستقبل مصر على امتداد العقدين الأول والثاني من القرن الواحد والعشرين.

وبشكل أكثر تحديداً يسعى مشروع مصر ٢٠٢٠ إلى تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية:

أ- صياغة عدد من السيناريوهات، المستقبلية البديلة لحركة المجتمع المصري في مختلف المجالات، وبيان حالة الإنسان والمجتمع المصري في عام ٢٠٢٠، مع تحديد ما ينطوي عليه كل مسار مستقبلي من مزايا وأعباء.

ب- بلورة منهج جديد في إدارة شؤون المجتمع والدولة، وذلك بتوفير أدوات علمية لمتخذ القرار تمكنه من تأسيس عمليات اتخاذ القرار على ركائز متينة من المعرفة بالواقع واستشراف المستقبل.

ج- تنمية رأى عام مهتم بالمستقبل، شغوف بالتعرف على ما قد تحمله المستقبلات البديلة من فرص ومخاطر، ومتحفز لمواجهة التحديات المستقبلية مواجهة مستنيرة.

وأوصت الدراسة في الجزء الخاص بالعمران المصري بالخروج من الحيز المأهول الحالي في الدلتا والوادي إلى المجتمعات الجديدة بمحاوير التنمية المقترحة في الشكل (١-٣) وهي كالتالي:

أولاً: محاور التنمية الطولية؛

أ- محور يمتد بمحاذاة مجرى النيل في الاراضي الصحراوية المشرفة على الوادي الاخضر على حافة الهضبة الشرقية وعند بدايات الاودية الجافة التي تخترق هذه الهضبة متجهة شرقاً نحو البحر الاحمر وهو محور تنمية زراعية.

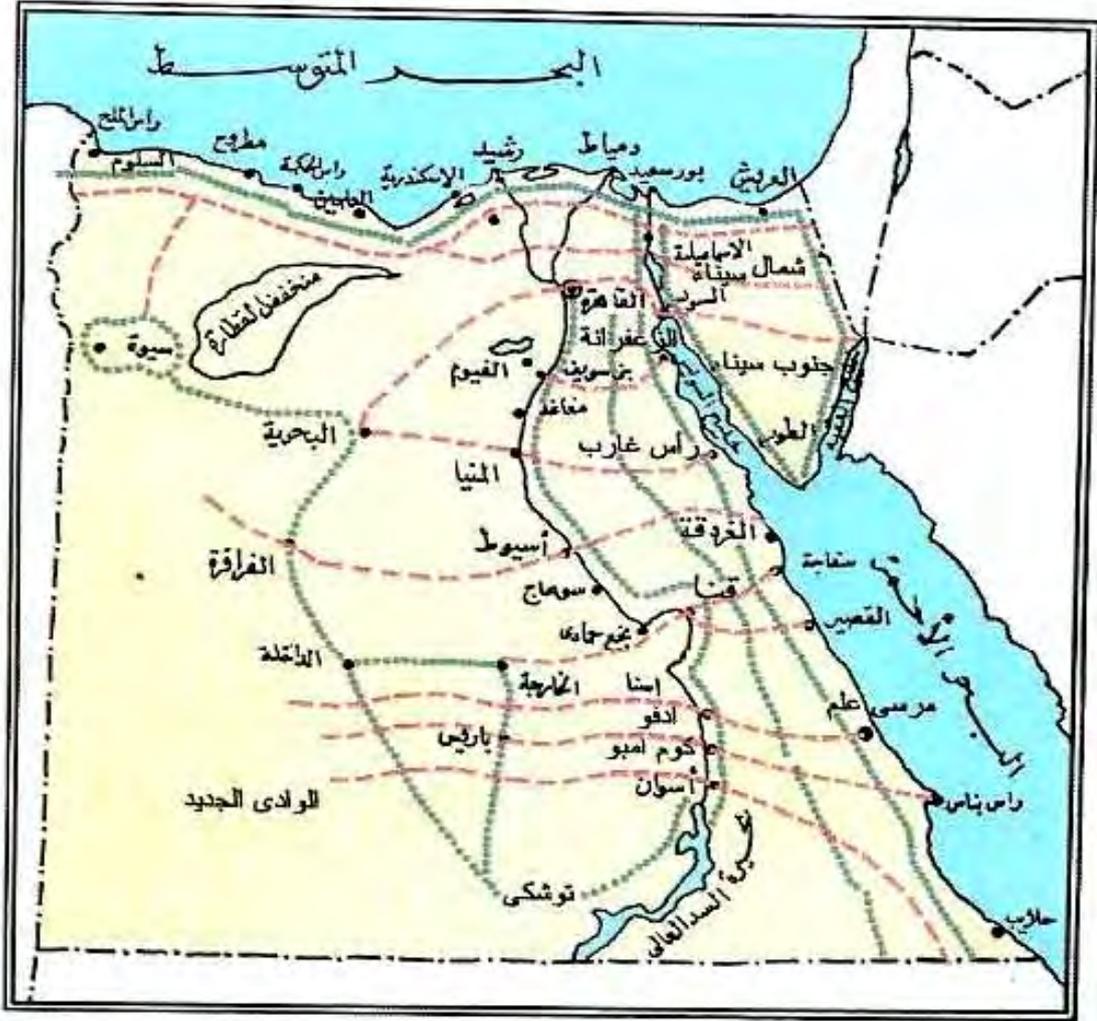
^٣ أبوزيد راجح، مجدي ربيع-العمران المصري ٢٠٢٠، رصد التطورات في عمران أرض مصر في أواخر القرن العشرين واستطلاع

مساراته المستقبلية حتى عام ٢٠٢٠ -الجزء الأول-المكتبة الأكاديمية-٢٠٠٧

^٤المصدر السابق ص١٢٣

ب- محور الساحل الشرقي بطول شواطئ البحر الاحمر وخليج السويس، وهو محور تنمية سياحية في المقام الاول.

ج- محور وسطي يقع بالهضبة الشرقية بين البحر الاحمر والوادي ويختص أساسا بتنمية الخامات التعدينية المتوفرة بهذه المنطقة.



محاور التنمية الطولية ومحاور الانتشار العرضية

محاور التنمية

محاور الانتشار العمراني

شكل رقم (١-٣) محاور التنمية الطولية ومحاور الانتشار العرضية المقترحة - مشروع مصر ٢٠٢٠

المصدر: أبوزيد راجح، مجدي ربيع-العمران المصري ٢٠٢٠، رصد التطورات في عمران أرض مصر في أواخر القرن العشرين

واستطلاع مساراته المستقبلية حتى عام ٢٠٢٠ - الجزء الأول-المكتبة الأكاديمية-٢٠٠٧- ص ١٢٣

د- منطقة شبه جزيرة سيناء بسواحلها على خليج السويس وخليج العقبة والبحر المتوسط وهضبتها الوسطى وكذلك منطقة قناة السويس وهذه المحور يحتوي على امكانات كبيرة في التنمية الزراعية والتعدينية والصناعية والسياحية.

هـ- محور طولي يشتمل على منخفضات الصحراء الغربية بالوادي الجديد، ويبدأ من وادي توشكى جنوبا مارا بواحات الخارجة والداخلة والفرافرة والبحرية، ثم يتصل بمنطقة سيوة شمالا. ويشار الى هذا المحور عادة " بالحزام الاخضر الغربي " Western Green Belt، وهو محور تعديني وتنمية

و- زراعية وصناعية.

ز- المحور الساحلي الشمالي الذي يمتد بين السلوم وشمال الدلتا، ويخ تص أساسا بالتنمية السياحية والزراعية.

ح- منطقة بحيرة السد العالي ولها امكاناتها الكبيرة، وتختص بالتنمية السياحية والزراعية وصيد الأسماك.

ومن الملاحظ ان اغلب هذه المحاور التنموية تمتد طوليا بين الجنوب والشمال في نفس اتجاه المحور المأهول الحالي والذي يتمثل في الوادي والدلتا.

اي ان شرائح التنمية في مصر القديمة منها والجديدة هي في مجملها شرائح راسية تسير متوازية ومتتالية من شمال البلاد الى جنوبها.

ثانيا: محاور الانتشار العمراني العرضية أو المحاور الحاملة للمرافق الرئيسية^٥
أ- المحاور في جنوب مصر:

تتبع هذه المحاور في مصر العليا الأودية الجافة في الصحراء الشرقية، وتسير في الاتجاه العرضي متعامدة تقريبا مع محاور التنمية الطولية، وتربطها بالوادي شبكة طرق رئيسية وتمدها بالمرافق وعلى الاخص المياه والطاقة الكهربائية، وهذه المحاور هي:

١- محور الكريمات - الزعفرانة.

٢- محور الشيخ فضل (المنيا) - راس غارب.

٣- محور اسيوط - الغردقة.

٤- محور قنا - سفاجة.

٥- محور قفط - القصير.

٦- محور ادفو - راس بناس.

^٥ المصدر السابق ص ١٢٤

٧- محور كوم امبو - راس بناس.

٨- محور أسوان - بير شلاتين ويمتد جنوبا الى حلايب.

ب- المحاور العرضية في شمال مصر:

وهي التي تربط الحيز الحالي بمناطق التنمية الجديدة وتمدها ايضا بالمياه والطاقة وهي:

١- المحور الساحلي الشمالي الذي يربط السواحل الشمالية للصحراء الغربية والدلتا وشبه جزيرة سيناء.

٢- المحور الاوسط ويمتد من جنوب منخفض القطارة ووادي النطرون الى مديرية التحرير ووسط الدلتا وصحراء شرق الدلتا بمحاذاة ترعة الاسماعيلية مارا بمدينة الاسماعيلية، وينتهي بمحور وسط سيناء.

٣- المحور الجنوبي ويمر بمدينة ٦ أكتوبر والجيزة والسويس ويتصل بمحور جنوب سيناء. وتمثل هذه المحاور العرضية شرايين المواصلات الرئيسية التي يمكنها نقل المرافق والسكان والخامات والمنتجات الى محاور التنمية الطولية المتوازية.

١-٢-٣ تقرير التنمية البشرية لمصر عام ٢٠٠٥^٦

(اختيار مستقبلنا - نحو عقد اجتماعي جديد) جاء في الفصل الثامن من التقرير (نحو تحقيق التوازن بين السكان والأرض) تحت عنوان التنمية المكانية:

إن وضع رؤية جديدة للتنمية المكانية يقتضي أن يكون استعادة التوازن بين النمو السكاني والحيز المكاني والموارد المتاحة للنمو الاقتصادي والعمراني هي الغاية التي يجب أن تسعى إليها الدولة عند وضع أولوياتها وتخصيص استثماراتها.

وحتى تصبح هذه الرؤية حقيقة واقعة هناك منهجان يمكن الأخذ بهما:

أ- الخروج من الحيز المعمور الحالي وإيجاد أقطاب نمو جديدة.

ويمكن تنفيذ هذا المنهج بثلاثة طرق أساسية:

أولاً: تحويل القاهرة لمدينة مغلقة وذلك عن طريق:

- الحد من التراخيص الممنوحة لإقامة استثمارات جديدة في المحاللات الصناعية والخدمية.
- حظر الهجرة إلى القاهرة الكبرى باتخاذ إجراءات خاصة.
- إعادة تخطيط محاور المرور وتوجيه وسائل الانتقال بعيدا عن القاهرة الكبرى.
- تطوير الأساليب التي تساهم في الارتقاء بنوعية الحياة.

ثانياً: إنشاء عاصمة جديدة لمصر

ويقترح التقرير أن تكون الملامح الأساسية للعاصمة الجديدة كما يلي:

^٦ البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة UNDP- تقرير التنمية البشرية لمصر (اختيار مستقبلنا-نحو عقد اجتماعي جديد) - ٢٠٠٥

- أن تبعد عن القاهرة والوادي القديم بحوالي ٤٠٠ كم ولكنها تقع في قلب الحيز الجديد المستهدف تنميته (مثل منطقة توشكى أو منطقة أبو طرطور)
 - أن يكون لها قاعدة اقتصادية (زراعية أو صناعية أو خدمية).
 - أن تكون قادرة على استيعاب الأجهزة الحكومية والهيئات القومية والبعثات الدبلوماسية.
- ثالثا: إنشاء أقطاب نمو بعيدة

وتوقع التقرير ظهور هذه الأقطاب في المناطق التالية:

- حول العاصمة الجديدة.
- على ساحل البحر الأحمر الجنوبي
- حول العلمين والساحل الشمالي الغربي
- في سيوة والواحات المختلفة الواقعة بالصحراء الغربية
- حول الأنشطة التعدينية على طول خط السكة الحديد الذي يربط العاصمة الجديدة بالبحر الأحمر

ب-التوسع العمراني طويلا وعرضيا متاخما للأنشطة القائمة:

وأوضح التقرير أنه يمكن تقسيم المسطح المصري طويلا من الشمال إلى الجنوب إلى محاور تنموية متتالية ويقع في وسطها المحور الحالي، كما يمكن تقسيم هذا المسطح عرضيا من الشرق إلى الغرب إلى شرايين متعامدة على محاور التنمية الطولية وتقوم هذه الشرايين بنقل الطاقة والمرافق والمواد الخام والمنتجات الزراعية والصناعية بين أقطاب التنمية كما تساعد على الانتشار السكاني من المناطق المأهولة حاليا في الوادي والدلتا إلى مناطق التنمية الجديدة، معتمدا في ذلك على المحاور المقترحة بدراسة مشروع مصر ٢٠٢٠ التي تم عرضها في هذا البحث.

١-٢-٤ رؤية مستقبلية لمصر عام ٢٠٣٠^٧

قام مركز الدراسات المستقبلية بمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء بتنظيم مؤتمر علمي موسع تحت عنوان "تحو صياغة رؤية مستقبلية لمصر" خلال الفترة ٢٧-٢٨ يونيو ٢٠٠٥ كخطوة على طريق تحقيق الهدف العام لمركز الدراسات المستقبلية وهو إعداد رؤية مستقبلية لمصر في عام ٢٠٣٠.

وبعد تحليل نتائج الدراسات المقدمة بالمؤتمر تم صياغة تقرير يمثل إطار عام للرؤية المستقبلية لمصر عام ٢٠٣٠ وذلك في ديسمبر ٢٠٠٦

وكان من توصيات هذا التقرير في مجال العمران المصري إعادة توزيع السكان على المعمور

^٧ مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠ (الإطار العام) -

المصري بعد توسعته لذلك تتجه الرؤية المستقبلية لمصر إلى الاستفادة من الموارد المتاحة في الصحراء المصرية، وإقامة مراكز عمرانية يتخصص ويتميز كل منها في مجال بعينه قائم على الاستفادة من مقومات الموقع وما يتوافر به من عناصر تنمية.

كما يوصي التقرير أنه عند النظر إلى محور تنمية بعينه بنظرة شاملة يجب أن يكون محورا متجانسا تتكامل النقاط التنموية المقامة عليه وبعضها البعض كسلسلة من المدن التنموية المستدامة.

كما تطرق التقرير إلى فكرة إنشاء محور جديد للتنمية في الظهير الصحراوي الغربي لمصر مثل:

- ممر التنمية المقترح من الأستاذ الدكتور فاروق الباز
- محور الواحات من مرسى مطروح مارا بسيوة وواحات الصحراء الغربية وصولا لتوشكي والعوينات.
- محور العلمين - سوهاج غرب النيل.

ويقترح التقرير البدء بتنمية المحور الأخير لقربه من المحور القائم بالوادي والدلتا بحيث يكون مرتكزا للمحاور التنموية الأخرى، وذلك عن طريق إنشاء مراكز عمرانية جديدة على محور العلمين سوهاج وتوسيعه في خطوط عرضية تمهد السبيل لانتشار التنمية واستكمال المحور والبداية في تنمية محاور جديدة.

كما يوصي التقرير بتنمية الاقتصاد الصحراوي عن طريق:

أولاً: استغلال مصادر الطاقة المتجددة

ثانياً: زراعة الصحراء باستخدام التكنولوجيا الحيوية، وإدخال محاصيل جديدة في التركيب المحصولي.

ثالثاً: مشروعات مستقبلية جديدة لتنمية الصحراء من أهمها:

- ممر التعمير في الصحراء الغربية ومشروع تنمية وسط سيناء ومشروع تنمية حلايب وشلاتين وأبو رماد في أقصى الجنوب الشرقي في مصر.
- عاصمة جديدة لمصر تقع على مسافة لا تقل عن ٢٥٠ إلى ٣٠٠ كيلو متر من القاهرة والوادي القديم وتقع في قلب الحيز العمراني الجديد المستهدف تنميته، وتصبح العاصمة الجديدة مركزاً إدارياً وسياسياً بينما تظل القاهرة القديمة العاصمة الثقافية والسياحية والتجارية.

١-٢-٥ الخروج من الوادي والقاهرة^١

صدر عن دار نهضة مصر عام ٢٠٠٤ كتابا بعنوان الخروج من الوادي والدلتا من تأليف الدكتور

^١ أحمد خالد علام ، عصمت عاشور، عبد الغني شعبان عبد العظيم- الخروج من الوادي والقاهرة-دار نهضة مصر-٢٠٠٤-ص٢٢٣

أحمد خالد علام والدكتور عصمت عاشور والدكتور عبد الغني شعبان عبد العظيم ناقش فيه المؤلفون بعض مشكلات التنمية في مصر وتم استعراض بعض الأفكار للخروج من أسر الوادي والدلتا.

وجاء الفصل التاسع بعنوان محاور التنمية الرئيسية والمشروعات الكبرى اشتمل على أفكار واقتراحات لمحاور التنمية العمرانية بمصر كان منها اقتراح منسوب لوزارة الإسكان للمحاور الطولية والعرضية تفصيلها كالتالي:

- المحاور الطولية: وتتكون من خمسة محاور رئيسية وهي:

محور (١-١): ويمتد من شرق بحيرة ناصر، ويمر بحواف الهضبة الشرقية قريبا من مناطق التعدين ودالات الودية الجافة التي تخترق الصحراء الشرقية الى البحر الاحمر، ويخترق الدلتا موازيا لنهر النيل - فرع دمياط - وينتهي عند مدينة دمياط الجديدة.

محور (٢-٢): ويمتد محاذاة مجرى النيل جهة الغرب عند نهاية الوادي وحدود الاراضي الصالحة للزراعة، ويربط بين مناطق التعدين بالصحراء الغربية ووادي النيل، بالإضافة الى تحقيق الاتزان في توزيع المناطق العمرانية على جانبي الوادي والدلتا شمالا وجنوبا، وينتهي هذا المحور بمدينة الاسكندرية على ساحل البحر المتوسط، وتتوافر به جميع مقومات التنمية.

محور (٣-٣): ويمتد من مفيض توشكي غرب بحيرة ناصر متجها نحو الشمال مرورا بالوحدات الداخلة والخارجة والبحرية الى شرق منخفض القطارة، وتقدر الاراضي الزراعية المرتبطة به بحوالي ٥ ملايين فدان، ويربط المناطق الموجودة بغرب بحيرة ناصر بالوادي الجديد، وينتهي عند مدينة العلمين في الشمال، وتقوم الدولة حاليا بإنشاء البنية الأساسية الكاملة لهذا المحور من مجار مائية وطرق وتجمعات عمرانية.

محور (٤-٤): ويمتد جهة الشرق من جبل العوينات في الجنوب ماراً بمنخفضات الصحراء الغربية مرورا بمدن موط والفرافرة والباويطي ثم الى الجنوب من منخفض القطارة وواحة سيوة الى الساحل الشمالي، وينتهي عند مدينة مرسى مطروح على ساحل البحر المتوسط، ويربط هذه المحور بين مناطق الاستصلاح بشرق العوينات والمناطق المحتملة للتعدين جنوبا ومناطق التعدين واستصلاح الاراضي والرعي شمالا والمناطق السياحية على الساحل الشمالي الغربي.

محور (٥-٥): المحور الممتد من بورسعيد شمالا بمحاذاة قناة السويس ثم بطول البحر الاحمر الى حلايب جنوبا، وتتوافر بالساحل جميع مقومات التنمية حيث الاراضي الزراعية المستصلحة في الشمال على ترعتي السلام والاسماعيلية، ومناطق التصنيع البتروكيمياوية بمناطق استخراج البترول بطول خليج السويس والبحر الاحمر وانشطة الموانئ، حيث يقع على هذه المحور ٣ موانئ دولية، بالإضافة الى أنشطة الصيد والانشطة السياحية بطول الساحل، كما يقع على هذه المحور عدد من

التجمعات العمرانية التي تتوافر بها نويات للخدمات، يمكنها ان تساعد في دفع التنمية بهذه المناطق .

- أما المحاور الفرعية فيمثلها:

محور (٦-٦): ويمتد من بور فؤاد شمالا الى القنطرة شرق والشط شرق القناة، مارا بمدن سواحل جنوب سيناء والى نوبيع وطابا - ثم يمتد شمالا بمحاذاة الحدود الشرقية لمصر - وينتهي عند منفذ رفح على ساحل البحر المتوسط، يربط هذه المحور بين مناطق الزراعة واستصلاح الاراضي بمنطقة سهل الطينة وشرق قناة السويس ومناطق التعدين والبتترول على خليج السويس والمناطق السياحية على خليج العقبة بالإضافة الى وجود ميناء نوبيع الذي يعمل على ربط مصر ببلاد المشرق العربي.

- المحاور العرضية الرئيسية؛ وتتكون من ١٠ محاور وهي:

محور (أ-أ): وهو المحور الساحلي للبحر المتوسط، ويبدأ من السلوم غربا حتى رفح شرقا، ويربط بين مناطق السياحة الترفيهية بالساحل الشمالي الغربي ومناطق استصلاح الاراضي شمال الدلتا والشريط الساحلي لسيناء، ومدن الموانئ في الاسكندرية، ودمياط الجديدة، وبورسعيد، ويمكن لهذا المحور القيام بدور كبير في استيعاب جزء من السكان والانشطة من منطقة الدلتا، التي تعاني من ارتفاع الكثافات والامتداد على الاراضي الزراعية.

محور (ب-ب): يمتد من جنوب مرسى مطروح، وشمال منخفض القطارة، ووادي النطرون، ومديرية التحرير الى وسط وشرق الدلتا، مروراً بمدينة الاسماعيلية، والمحور الاوسط لسيناء، وينتهي عند الحدود الشرقية لمصر، وتتوافر بالمحور امكانات التعدين، واستصلاح الاراضي في الصحراء الغربية، والمناطق العمرانية والزراعية القائمة بوسط الدلتا الى مناطق الاستصلاح والتعدين في منطقة القناة وسيناء.

محور (ج-ج): ويبدأ من منطقة سيوة في الغرب، ثم الواحات البحرية الى الجيزة والقاهرة، ومرورا بالسويس الى وسط سيناء عند نخل، وينتهي عند الحدود الشرقية، وتتوافر بالمحور امكانات استصلاح الاراضي والتعدين والصناعة.

محور (د-د): ويبدأ من الواحات البحرية في الغرب الى المنيا، مخترقا اودية الصحراء الغربية، وينتهي عند رأس غارب على ساحل البحر الاحمر، ويربط بين مناطق استصلاح الاراضي في الوادي الجديد، ومناطق وادي النيل. ومناطق التعدين بالصحراء الشرقية والمناطق السياحية على ساحل البحر الاحمر.

محور (ه-ه): ويمتد من الفرافرة الى اسيوط الى جب الزيت على ساحل البحر الاحمر، ويربط بين مناطق الاستصلاح في الواحات، ومناطق وادي النيل، ومناطق استخراج البترول

والسياحة على ساحل البحر الاحمر.

محور (و-و): ويبدأ من الواحات الداخلة عند موط الى سوهاج، حيث يربط بين الاراضي المستصلحة بين قناة توشكي الى سوهاج بالوادي والى الغردقة على ساحل البحر الاحمر حيث تتركز الانشطة السياحية والصناعية.

محور (ز-ز): ويبدأ من الواحات الداخلة والخارجة الى قنا في وادي النيل، ويمتد عبر الصحراء الشرقية الى سفاجا على البحر الاحمر، ويربط بين مناطق استصلاح الاراضي بامتداد مشروع توشكي، ومناطق الفوسفات في الصحراء الغربية، ومناطق التعدين بالصحراء الشرقية، بالإضافة الى أنشطة السياحة والموانئ بميناء سفاجا الدولي.

محور (ح-ح): ويمتد من شمال العوينات الى الواحات الخارجة، مخترقا اودية الصحراء الغربية الى الاقصر حيث المناطق السياحية الى فقط بالوادي الى مناطق التعدين والصناعة والبتترول بالصحراء الشرقية، وينتهي عند القصير على ساحل البحر الاحمر.

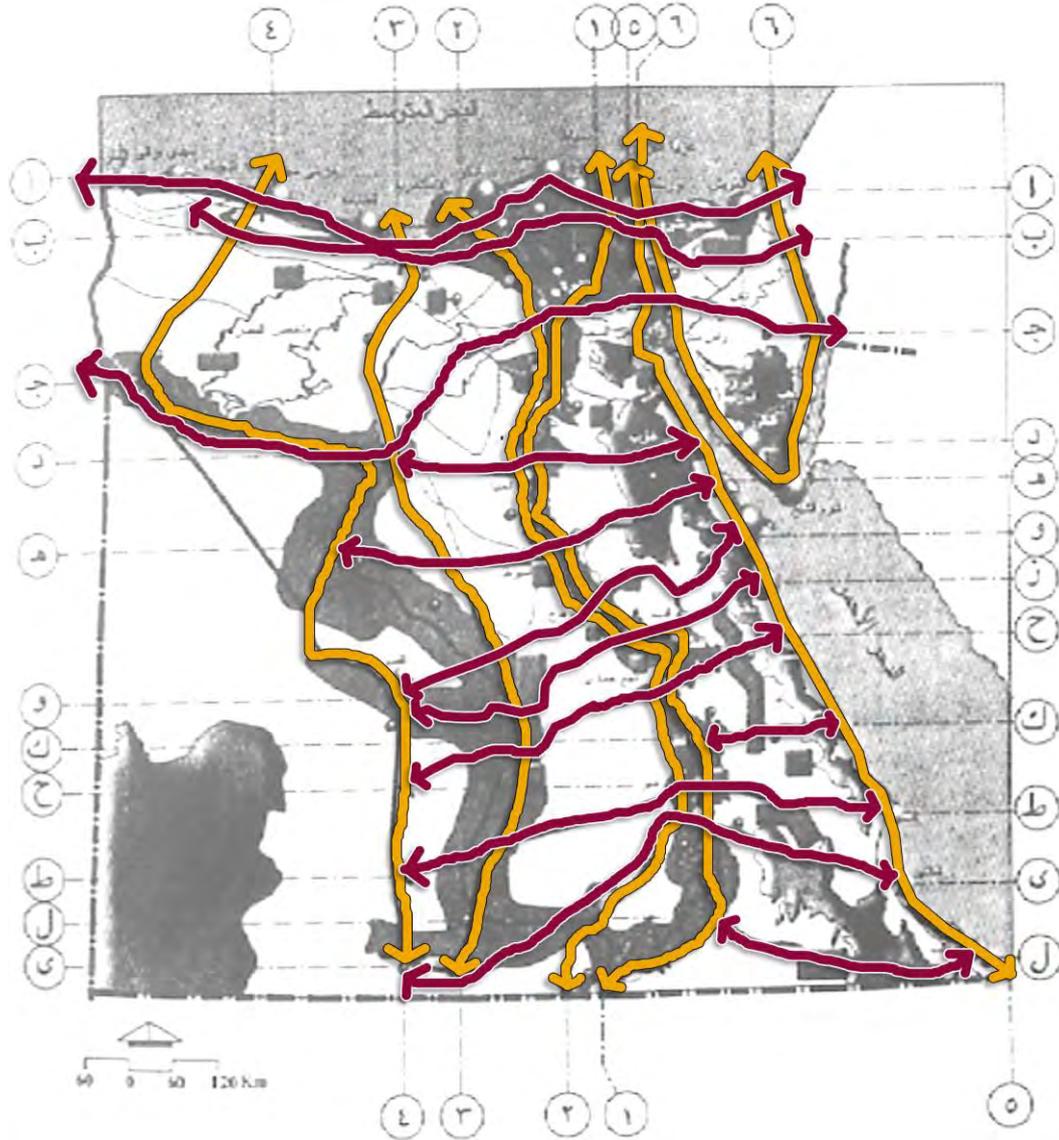
محور (ط-ط): ويمتد من مناطق الاستصلاح شرق العوينات، ومشروع توشكي الى كوم امبو بالوادي، الى الاودية الممتدة في الصحراء الشرقية، وينتهي عند برنيس على ساحل البحر الاحمر، وتتوافر فيه امكانات الزراعة في الاودية شرق النيل، بالإضافة الى المناطق السياحية على ساحل البحر الاحمر.

محور (ي-ي): يمتد من شرق العوينات في الصحراء الغربية الى اسوان بالوادي، مخترقا اودية الصحراء الشرقية، وينتهي عند شلاتين على البحر الاحمر وتتوافر فيه امكانات استصلاح الاراضي على جانبي بحيرة ناصر، وشرق العوينات الى مناطق الرعي في الصحراء الشرقية الى المناطق السياحية على ساحل البحر الاحمر.

- أما المحاور الفرعية فتتكون من محورين هما:

محور (ك-ك): ويمتد من ادفو بالوادي الى مرسى علم على ساحل البحر الاحمر، وتتوافر فيه امكانات استصلاح الاراضي شرق وادي النيل، بالإضافة الى المناطق السياحية على ساحل البحر الاحمر، وسيعمل مطار مرسى علم الدولي الجديد على زيادة اعداد التدفق السياحي وربط المنطقة بباقي البلاد.

محور (ل-ل): ويمتد من شرق بحيرة ناصر بمحاذاة الحدود الدولية الجنوبية إلى حلايب على ساحل البحر الاحمر، وتتوافر فيه إمكانيات استصلاح الاراضي شرق بحيرة ناصر، والرعي في أودية الصحراء الشرقية، بالإضافة الى أنشطة الصيد والسياحة على ساحل البحر الأحمر، ويوضح شكل (١-٤) اقتراح وزارة الإسكان للمحاور الطولية والعرضية كما ورد بالكتاب.



شكل رقم (١-٤) اقتراح وزارة الإسكان للمحاور الطولية والعرضية

المصدر: أحمد خالد علام ، عصمت عاشور، عبد الغني شعبان عبد العظيم- الخروج من الوادي والقاهرة- دار نهضة مصر- ٢٠٠٤-٢٢٣ - بعد توضيح الباحث لمسارات المحاور .

١-٢-٦ خلاصة مراجعة الأدبيات السابقة

اتفقت الأدبيات السابقة على حتمية الخروج من الوادي إلى المناطق الصالحة للتنمية واقترحت كل دراسة عددا من محاور الحركة كمحاور للتنمية ولكن أياً من هذه الأدبيات لم تتطرق إلى كيفية تحويل محور الحركة إلى محور تنمية كما لم تذكر الدراسات مقومات نجاح مشروعات محور التنمية العمرانية، بالإضافة إلى أن جميع هذه الدراسات لم تستعرض التجارب السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية لاستخلاص الدروس المستفادة، لذلك يحاول هذا البحث دراسة ما لم تتطرق إليه الدراسات السابقة تمهيدا لصياغة استراتيجية قومية للمحاور التنموية.

٣-١ المفاهيم الأساسية المتعلقة بمحاور التنمية العمرانية

١-٣-١ مفهوم التنمية Development

١-١-٣-١ تعريفات مختلفة للتنمية

يعرفها بعض الباحثين على أنها:

- "عملية تغيير مقصود وواعي للهياكل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية القائمة في المجتمع المتخلف بلوغا لمستويات أعلى من حيث الكم والنوع لإشباع الحاجات الأساسية لغالبية أفراد المجتمع".^٩

- "العملية التي ينتج عنها زيادة في فرص حياة بعض الناس في مجتمع ما دون نقصان فرص حياة بعض آخر في نفس المجتمع".^{١٠}

أما ماركس فيعرفها على أنها:

- "عملية ثورية أي أنها تتضمن تحولات شاملة في البناءات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والقانونية فضلا عن أساليب الحياة والقيم الثقافية".^{١١}

٢-١-٣-١ تعريف الأمم المتحدة للتنمية

جاء في تعريف الأمم المتحدة في العام ١٩٥٥ أن التنمية هي:

- "العملية المرسومة لتقدم المجتمع جميعه اقتصاديا واجتماعيا اعتمادا على اشتراك المجتمع المحلي ومبادئه" ثم عرفت في عام ١٩٦٥ تعريفا آخر باعتبارها "العمليات التي يمكن بها توحيد جهود المواطنين والحكومة لتحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في المجتمعات المحلية ولمساعدتها في الاندماج في حياة الأمة والمساهمة في تقدمها بأقصى قدر مستطاع".^{١٢}

وتطورت تعريفات الأمم المتحدة حتى ظهر مفهوم التنمية المستدامة في ثمانينات القرن العشرين حيث عرفت التنمية المستدامة أنها:

- "تمط من أنماط استخدام الموارد، والتي تهدف إلى تلبية احتياجات الإنسان مع الحفاظ على البيئة بحيث هذه الاحتياجات يمكن تليبيتها، ليس فقط في الحاضر، ولكن أيضا للأجيال القادمة"^{١٣}

^٩ إسماعيل عبد الرحمن وحري عريقات - مفاهيم أساسية في علم الاقتصاد - دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع - عمان - ١٩٩٩ - ص ٣٣١

^{١٠} عبد الهادي الجوهري و آخرون - دراسات في التنمية الاجتماعية مدخل إسلامي - المكتب الجامعي الحديث - الإسكندرية - ١٩٩٩ - ص ١٠

^{١١} محمد شفيق-التنمية الاجتماعية دراسات في قضايا التنمية ومشكلات المجتمع- المكتب الجامعي الحديث- الإسكندرية - ١٩٩٤ - ص ١٣

^{١٢} المصدر السابق ص ١٣

^{١٣} United Nations - "Report of the World Commission on Environment and Development." General Assembly Resolution 42/187- 11 December 1987.

وقد استخدم هذا المصطلح من قبل لجنة برونتلاند Brundtland Commission عام ١٩٨٧ التي صاغت تعريف التنمية المستدامة أنها:

– "أن تلبى احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها الخاصة"^{١٤}

٣-١-٣-١ النمو والتنمية Growth & Development

يجب توخي الدقة في المصطلحات التي تصف عملية التنمية بذاتها إذ يختلف مصطلح النمو والتنمية للدلالة على نفس الشيء وهذا خطأ علمي حيث توجد العديد من الاختلافات الجوهرية بين معنى ومغزى المصطلحين، حيث يشتق لفظ "النمو" من نما ينمو نماء، فإنه يعنى الزيادة ومنه ينمو نمواً، فالنماء يعنى أن الشيء يزيد حالاً بعد حال من نفسه دون تدخل.

أما التنمية فإنها تحتاج إلى تدخل بشري بالتخطيط واستخدام العمليات الفكرية المنظمة لإحداث تغيير بشكل منهجي وليست زيادة تلقائياً غير موجهة.

١-٣-٢ مفهوم محور التنمية

كثيراً ما يحدث الخلط بين قطب النمو ومركز النمو ونقطة النمو ومحور التنمية ويستخدم كثير من الباحثين هذه الكلمات المختلفة بطرق متباينة للدلالة على نفس الظاهرة ويستخدمها الكثيرون كمترادفات والتفسير الجغرافي البسيط لهذه الأفكار يجعلها تتطابق في المعنى، وهذه التفرقة نسبية وغير مطلقة ولكنها ضرورية في الدراسات المتعلقة بالتنمية العمرانية والاقتصادية هناك الكثير من المفاهيم المتصلة بمحاور التنمية العمرانية أهمها:

١-٣-٢-١ قطب النمو Growth pole

هو "توطن لمجموعة من الأنشطة المرتبطة بعلاقات فنية واقتصادية في حيز متجانس وتمتد آثاره التنموية إلى المناطق المحيطة به حيث ينمو وينمى هذه المناطق ويساهم في تحقيق أهداف على المستوى القومي"^{١٥}.

١-٣-٢-٢ مركز النمو Growth Center

هو "توطن لمجموعة من الأنشطة في حيز محدد وآثاره محلية فقط ويقتصر على النطاق الذي يوجد به أي إن له طابع محلي فقط وأهدافه محلية وأحياناً ثانوية"^{١٦}.

^{١٤} المصدر السابق.

^{١٥} ممدوح محمد مصطفى- استراتيجية توطين المشروعات الصناعية في مصر، دراسة حالة إقليم جنوب الصعيد-رسالة دكتوراه غير منشورة- كلية الهندسة -قسم التخطيط العمراني-جامعة عين شمس - ٢٠٠٤- ص ٢٥ نقلا عن :

V.Gokham & N.Karpov : " Growth poles and growth Centers in regional planning " paris,1972 .p. 70

^{١٦} المصدر السابق.

١-٣-٢-٣ نقطة النمو Growth Point

هي "توطن لمجموعة من الأنشطة في حيز محدود متجانس وآثارها محدودة ولا تتعدى المنطقة التي تقع بها".^{١٧}

وينحصر الفرق بين قطب النمو ومركز النمو ونقطة النمو في مجال تأثير كل منهم وفي الأهداف التي حققها وفي اختلاف الوظيفة التي يؤديها كل منهم.

١-٣-٢-٤ محور التنمية Development Axis

هناك عدد قليل من المحاولات لتعريف محور التنمية حيث يعرفه بعض الباحثين على أنه "سلسلة من النقط أو أقطاب النمو تربطها علاقات تكاملية نتيجة لوجودها على محور نقل رئيسي"^{١٨}

وذكر الإنجليزي جون ياروود John Yarwood ثلاثة تعريفات لمحور التنمية طبقاً للمجال:^{١٩}

- ففي مجال البنية الأساسية هو "مجموعة من عناصر البنية التحتية التي تربط اثنين أو أكثر من المناطق العمرانية".

- وفي مجال التنمية العمرانية هو "توظيف لمجموعة من عناصر البنية الأساسية لتوفير أساس التوسع العمراني في المستقبل للأنشطة السكنية والاقتصادية".

- وفي مجال الاقتصاد هو "علاقة مفترضة بين وسائل النقل الرئيسية ومحاور البنية التحتية وفرص التنمية الاقتصادية".

كما عرفه الباحثان عماد حمد المصري، هبة محمد مرهف السقا تعريفاً شاملاً يمكن الاعتماد عليه في هذا البحث حيث توصل الباحثان أن محور التنمية العمرانية هو:^{٢٠}

"شكل خطي من أشكال التركيب الجغرافي؛ يقوم بربط العديد من المراكز العمرانية والعقد مع بعضها بوساطة وسائل نقل مختلفة فيوفر خيارات متعددة من الحركة، فيتشكل نظام تكاملي متعدد المراكز، يرتبط ويعمل مع بعضه، ويقوم بنشر التنمية إلى المواقع المحيطة به معتمداً في ذلك على الوظيفة المهمة لوسائل النقل".

^{١٧} المصدر السابق.

^{١٨} المصدر السابق ص ٢٥

^{١٩} John R. Yarwood - The Dublin-Belfast Development Corridor: Ireland's Mega city Region? - Ashgate Publishing, Ltd.- United Kingdom -London- 2006

^{٢٠} عماد حمد المصري، هبة محمد مرهف السقا-محور التنمية الرئيسي في سورية(دمشق- حلب) وامتدادهما دراسة تحليلية نقدية بين واقع التخطيط الإقليمي وأموله-بحث غير منشور-كلية الهندسة المعمارية-جامعة دمشق-٢٠١٢

١-٣-٢-٥ محور التنمية أم ممر التنمية Development Axis or Corridor

إن الترجمة الحرفية لكلمة Development Corridor هي ممر التنمية ولكن المعنى المقصود لمحور التنمية Development Axis في هذا البحث أشمل من مجرد ممر ففي اللغة نجد أن مفهوم كلمة ممر هو:^{٢١}

اسم مكان من مَرَّ مصدر مر يمر أي مكان المرور، وجمعه ممرات ولكلمة مَمَرَّ معانٍ أخرى مثل دِهْلِيز، رُوَاق، رِوَاق، زُقَاق، مَعْبَر، مَمَشَى وكما نرى كلها تدل على مكان المرور الذي يقتصر فقط على كونه أحد عناصر النقل مثل الطرق أو السكك الحديدية أو الممرات المائية.

لذلك كان من المهم البحث عن كلمة أوقع تكون أقرب للمعنى المراد في هذه الدراسة وكانت كلمة محور هي الأدق في الوصول للمعنى المراد فبالبحث عن كلمة محور في المعاجم تبين أنها تعني:^{٢٢}

" مِحْوَرُ البَكْرَةِ ": الحَدِيدَةُ الَّتِي تَدُورُ عَلَيْهَا البَكْرَةُ "

" المِحْوَرُ فِي الهِنْدَسَةِ ": الخَطُّ المُسْتَقِيمُ المُوصِلُ بَيْنَ قُطْبَيْ الكُرَةِ.

" مِحْوَرُ الأَرْضِ ": خَطُّ مُسْتَقِيمٍ تَدُورُ الأَرْضُ حَوْلَهُ.

مِحْوَرُ المَوْضُوعِ ": فِكْرَتُهُ الرَّئِيسَةُ أَوْ الرَّئِيسِيَّةُ، مَدَارُهُ.

إذن فالمحور تركيب خطي تتمركز حوله عناصر أخرى وهذا هو الأقرب لمفهوم محور التنمية حيث المراد منه هو تركيز التنمية حول تركيب خطي يمثل أحد عناصر النقل وليس مجرد مرور التنمية من خلال هذا التركيب الخطي.

١-٤-٤ تصنيف محاور التنمية

١-٤-٤-١ محاور التنمية الطبيعية Natural Development Axes

هي تلك التي نشأت دون تدخل الإنسان ونشأت حولها التجمعات البشرية وتفاعلت معها وانتشرت حولها مثل:

سواحل البحار والمحيطات، سلاسل الجزر، سلاسل المنخفضات، سلاسل البحيرات، والأنهار.

١-٤-٤-٢ محاور تنمية من صنع البشر Man-Made Development Axes

والمقصود بها ما ينشئه الإنسان من طرق وسكك حديدية ومقومات النقل الأخرى وعناصر البنية الأساسية التي أنشأت في أماكن توافر المقومات الاقتصادية بهدف إنشاء تجمعات عمرانية جديدة للخروج من التركيز الشديد في المدن الكبرى.

^{٢١} معجم المعاني الجامع <http://www.almaany.com>

^{٢٢} المصدر السابق

١-٤-٣ مستويات محاور التنمية Development Axes Levels

تتدرج محاور التنمية في إطار شبكة متدرجة متكاملة وهي:

أ- المحاور القومية National Axes

تقع في نطاق أكثر من إقليم تخطيطي تتضمن مناطق التنمية الجديدة مثل: محور البحر الاحمر، محور الساحل الشمالي.

ب- المحاور الإقليمية Regional Axes

تقع في نطاق إقليم واحد، تحقق الربط بين المحاور القومية وبعضها ومن أمثلتها " محاور الصحراء الشرقية "

١-٤-٤ أنماط محاور التنمية بمصر Egyptian Development Axes Types

محاور التنمية ماهي إلا وسيلة لتحقيق الانتشار العمراني وهي تنقسم الى:

أ- محاور التنمية الطولية Longitudinal Development Axes

وهذه المحاور التنموية تمتد طوليا بين الجنوب والشمال في نفس اتجاه المحور المأهول الحالي والذي يتمثل في الوادي والدلتا.

ب- محاور التنمية العرضية Widely Development Axes

هي محاور الانتشار العمراني وتقوم بحمل العمران من الوادي الى التجمعات الجديدة ومناطق التنمية الجديدة وتحقق التكامل بين الوادي والمحاور الطولية وهي التي تربط الحيز الحالي بمناطق التنمية الجديدة وتمدها أيضا بالمياه والطاقة.

١-٥ الإطار المرجعي لعرض وتحليل التجارب السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية

تعتبر فكرة إنشاء محاور التنمية اليوم من أهم سياسات التنمية التي تركز في تطوير البنية التحتية وتهيئة الأماكن الصالحة للتنمية لاستقبال التجمعات العمرانية الجديدة والأنشطة الاقتصادية.

وسوف يستعرض البحث بعض التجارب العالمية والمحلية التي حاولت إنشاء وتشغيل محاور تنموية في مناطق مختلفة من العالم سواء كان الهدف من إنشاء هذه المحاور هو تحقيق تنمية عمرانية أو اقتصادية أو مجرد تنمية للبنية الأساسية والمنهج في هذه البحث هو عرض وتحليل التجارب واستخلاص الدروس المستفادة مع التركيز على التجارب القريبة من الحالة المصرية سواء في تشابه الطبيعة الجغرافية أو الظروف الاقتصادية والاجتماعية.

ونظرا لاختلاف طبيعة التجارب من حيث الموقع والظروف والهدف من الإنشاء وغيرها من العوامل كان على الباحث طرح إطارا مرجعيا موحدا لتحليل تلك التجارب لتيسير الوصول إلى الدروس المستفادة وتمثل عناصر هذا الإطار المرجعي في الآتي:

- الهدف من الإنشاء.
- الموقع والمكونات.
- الموقف من التنفيذ.
- الإطار المؤسسي.
- مؤشرات التنمية على المحور.

وسيتم عرض التجارب بشكل مجمل تبعا للتصنيف التنموي للدول المشاركة في التجربة في فصلين:

الفصل الثاني: تجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً

الفصل الثالث: تجارب الدول النامية

وبعد استعراض التجارب سيتم عمل تقييم لنجاح المحاور طبقا للمعايير التالية:

- اكتمال الإنشاء.
- تنوع المسارات.
- حالة مكونات المحور الأساسية.
- القرب من أقطاب النمو.
- استغلال الموارد الطبيعية، والمقومات التنموية.
- توافر الأنشطة الاقتصادية بالنطاق المحيط بالمحور.
- مؤشرات نجاح المحور.

وبناءً على نتائج التقييم السابق يتم اختيار أهم التجارب التي ظهر بها مؤشرات تدل على نجاح المحور واستبعاد التجارب التي لم تحظ بنفس النجاح وتحديد النتائج المستخلصة والدروس المستفادة من دراسة وتحليل التجارب الناجحة وأهم عوامل نجاح محاور التنمية العمرانية وذلك من خلال تحليل إحصائي للتجارب الناجحة.

الفصل الثاني

تجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نموا
في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية

٢. الفصل الثاني: تجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً

العالم المتقدم أو الدول المتقدمة هي مجموعة دول حققت تقدماً في المجال الاقتصادي (خاصةً الصناعة) وتتميز هذه الدول بارتفاع مستوى المعيشة بها وارتفاع الناتج القومي الإجمالي على عكس الدول النامية.^١

أما الدول الأسرع نمواً المعروفة اختصاراً بالبريكس "BRICS" وهي الحروف الأولى المكونة لأسماء هذه الدول وهي: البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب أفريقيا.

بدأت المفاوضات لتشكيل هذا الكيان عام ٢٠٠٦ وعقد أول مؤتمر قمة لها عام ٢٠٠٩، وكان أعضاؤها هم الدول ذات الاقتصادات الصاعدة وهي البرازيل وروسيا والهند والصين تحت اسم "بريك" أولاً ثم انضمت جنوب إفريقيا إلى المنظمة عام ٢٠١٠ ليصبح اسمها "بريكس"، وتتميز دول المنظمة بأنها من الدول النامية الصناعية ذات الاقتصادات الكبيرة والصاعدة، ويعيش في الدول الخمس نصف سكان العالم ويوازي الناتج الإجمالي المحلي للدول مجتمعة ناتج الولايات المتحدة (١٣,٦ تريليون دولار) ويبلغ مجموع احتياطي النقد الأجنبي لدول المنظمة ٤ تريليون دولار.^٢

وسوف يستعرض هذا الفصل محاور التنمية في الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً لاختلاف مبادرات محاور التنمية العمرانية بين هذه الدول وبين الدول النامية خاصة فيما يتعلق بآليات التمويل وأسلوب التنمية.

وبعد مراجعة مختلف المشروعات من الناحية التاريخية والتجريبية تم اختيار:

- ثلاثة محاور بقارة أمريكا الشمالية وهما محور ناسكو، ومحور كاناميكس، ومحور وبوابة آسيا والمحيط الهادئ بكندا.
- محور من قارة أستراليا وهو محور سيدني - ملبورن.
- محور من قارة أمريكا الجنوبية وهو محور ترانس أمازون.
- محور من قارة أفريقيا وهو محور مابوتو بجنوب أفريقيا.

¹ Investopedia (2010-04-16). Retrieved on 2013-07-12.

² <http://www.bbc.co.uk/arabic/brics-6-2014>

١-٢ محور ناسكو بوسط قارة أمريكا الشمالية (كندا - الولايات المتحدة الأمريكية - المكسيك)

The North America's Corridor Coalition (NASCO)

١-١-٢ الهدف من الإنشاء

تم إنشاء هذا المحور في عام ١٩٩٤ لثلاثة أهداف استراتيجية:^٣

- تعزيز كفاءة النقل والأمن.
- تعزيز كفاءة الطاقة ونوعية البيئة.
- تنمية القوى العاملة اللوجستية.

٢-١-٢ الموقع والمكونات

يبدأ محور التنمية ناسكو من أكبر معبر حدودي في أمريكا الشمالية، ديترويت / ويندسور، والمقاطعة الكندية الوسطى مانيتوبا، إلى موانئ مانزانيلو وازارو كارديناس بالمكسيك كما موضح بالشكل (١-٢).^٤



شكل رقم (١-٢) موقع محور ناسكو

المصدر: Society for American Sovereignty <http://www.americansov.org>

³ Urszula Kowalczyk- Sustainable Transport and Green Corridors- Maritime Institute in Gdańsk- Gdańsk, Poland 2010-p76

⁴ www.nascocorridor.com

ويشمل نطاق محور التنمية ناسكو الطرق السريعة بين الولايات I-35، I-29، I-94 بالإضافة إلى وصلات هامة بين الشرق والغرب لتلك الطرق السريعة في الولايات المتحدة وكندا، والمكسيك، فضلاً عن السكك الحديدية، والموانئ الداخلية والموانئ في المياه العميقة التي تؤثر على تدفق التجارة في الولايات المتحدة وكندا والمكسيك.^٥

٢-١-٣ الموقف من التنفيذ

تم البدء ببناء بعض المقاطع في عام ١٩٥٣، قبل تم إنشاء نظام الطرق السريعة ولكنه الآن مكتمل وتتولى NASCO إدارته وتحسينه وتطويره وتسهيل الإجراءات به.

٢-١-٤ الإطار المؤسسي

ناسكو هي منظمة غير ربحية تأسست في عام ١٩٩٤ نظمتها أعضاء من القطاع الخاص والعام، وتسعى إلى تطوير نظام النقل الدولي متعدد الوسائط على طول ممر التجارة الدولية بمنصف قارة أمريكا الشمالية، وتأسست ناسكو بعد التوقيع على اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) بين كندا والمكسيك والولايات المتحدة.^٦

شجع هذا التحالف على إقامة حوار بين المتخصصين في النقل وبين الكيانات التجارية من القطاعين العام والخاص، كما سهل تطوير البنية التحتية القائمة.

٢-١-٥ مؤشرات التنمية على المحور

تضاعفت حركة التجارة أكثر من خمس مرات بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا والمكسيك منذ نشأة محور ناسكو عام ١٩٩٤ فعلى مستوى الولايات المتحدة فقد زادت الصادرات الأمريكية من السلع والخدمات في عام ٢٠١١ بنسبة ١٤,٥% في حين زادت الواردات بنسبة ١٣,٨%.^٧ بالنسبة لكل ١ دولار استثمرت في محور ناسكو، تم إرجاع ٥,٧ دولار كفوائد الاقتصادية، وكل ١ بليون دولار من الاستثمار السريع أنتج ٤٧٥٠٠ فرصة عمل، كما شهد ميناء لايريدو زيادة ٦٢١% في عدد الشاحنات المحملة عبر الحدود وزيادة ٣٦٣% في عربات السكك الحديدية منذ نشأة محور ناسكو عام ١٩٩٤ وحتى الآن.^٨

٥ لمص درل سربيق

٦ Urszula Kowalczyk- Sustainable Transport and Green Corridors- Maritime Institute in Gdańsk- Gdańsk, Poland 2010-p76

٧ The NASCO Report- Vol. IV, Issue 4 Feb. 15, 2012

٨ NASCO - Inbound Logistics from www.inboundlogistics.com/digital/nasco_digital06.pdf -at July-2014

٢-٢ محور كاناميكس بقارة أمريكا الشمالية (كندا - الولايات المتحدة الأمريكية - المكسيك)

CANAMEX Corridor (CANada, AMerica , MEXico)

محور CANAMEX يربط بين دول اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) الثلاث كندا والولايات المتحدة والمكسيك واسمه مشتق من الأحرف الأولى للدول التي يمر بها وهي CANada, AMerica , MEXico⁹.

١-٢-٢ الهدف من الإنشاء

منذ إنشائه في عام ١٩٩٥، يتم تنمية محور CANAMEX ليصبح حجر الزاوية لنقل سلس وفعال للسلع والخدمات والأشخاص والمعلومات بين كندا والمكسيك والولايات المتحدة.^{١٠}

٢-٢-٢ الموقع والمكونات

حاليا يخدم المحور سلسلة من الطرق السريعة كما يقترح تطوير استخدام السكك الحديدية وخطوط الأنابيب، ويبلغ طول محور التنمية كاناميكس حوالي ٨٠٠٠ كم ويشمل عدد من الطرق

المرصوفة وبحالة جيدة كما يشمل المحور بعض خطوط السكك الحديدية ويخدمه موانئ الساحل الغربي للمكسيك ويوضح الشكل (٢-٢) موقع محور كاناميكس.

أ- الطرق^{١١}

- كندا: ألبرتا - الطريق السريع ٤٣ ، الطريق السريع ١٦ ، الطريق السريع ٢١٦ ، الطريق السريع ٢ ، ٣ الطريق السريع ، الطريق السريع ٤.
- الولايات المتحدة: مونتانا - الطريق السريع ١٥ ، ايداهو - الطريق السريع ١٥ ، يوتا - الطريق السريع ١٥.



شكل رقم (٢-٢) موقع محور كاناميكس

المصدر: الموقع الرسمي لمحور كاناميكس على الانترنت
<http://www.canamex.org/canamex-highway-map>

⁹ <http://www.canamex.org/>

¹⁰ المصدر لسرياق

¹¹ <http://www.canamex.org/canamex/federal-definition>

نيفادا - الطريق السريع ١٥ ، الطريق السريع ٥١٥ ، طريق ٩٣ ، أريزونا - طريق ٩٣ ،
الطريق السريع ١٠ ، الطريق السريع ١٩ .

▪ المكسيك: سونورا - المكسيك الطريق السريع ١٥ .

ب- السكك الحديدية

ناقتا أنشأت أيضا محور CANAMEX للسكك الحديدية بين لاس فيغاس، نيفادا وكندا ومن المتوقع استكماله للمكسيك.^{١٢}

٢-٢-٣ الموقف من التنفيذ^{١٣}

في عام ٢٠٠٨، كان ٨٤٪ من الطريق السريع في الولايات المتحدة مكتمل، وكان ٨٦٪ من الطريق السريع في المكسيك مكتمل. وقد تم الانتهاء من الجزء الكندي في عام ٢٠٠٧.

٢-٢-٤ الإطار المؤسسي

محور التنمية كاناميكس هو أحد المشروعات الناتجة عن اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية North American Free Trade Agreement (NAFTA) وهو الاتفاق الذي وقعته كندا والمكسيك والولايات المتحدة، وخلق تكتل تجاري ثلاثي في أمريكا الشمالية، ودخل الاتفاق حيز التنفيذ في أول يناير ١٩٩٤.

٢-٢-٥ مؤشرات التنمية على المحور^{١٤}

بلغت صادرات السلع للولايات المتحدة من خلال محور كاناميكس في عام ٢٠٠٨ حوالي ٤١٢٤ بليون دولار بزيادة ٧,٢% عن عام ٢٠٠٧ و ١٤٩% عن بداية تشغيل المحور عام ١٩٩٤.

بلغ الاستثمار الأجنبي المباشر في الولايات المتحدة لبلدان الكاناميكس حوالي ٢١٩,٢ بليون دولار في عام ٢٠٠٧ بزيادة ٢١,٤% عن عام ٢٠٠٦.

ويوضح الشكل رقم (٢-٣) تأثير محور كاناميكس على حركة التجارة والوظائف على المناطق المحيطة.

¹² <http://www.canamex.org>

¹³ <http://www.canamex.org/statistics>

¹⁴ CANAMEX Economic Profile, North American Center for Transborder Studies, Arizona State University

CANAMEX at-a-Glance

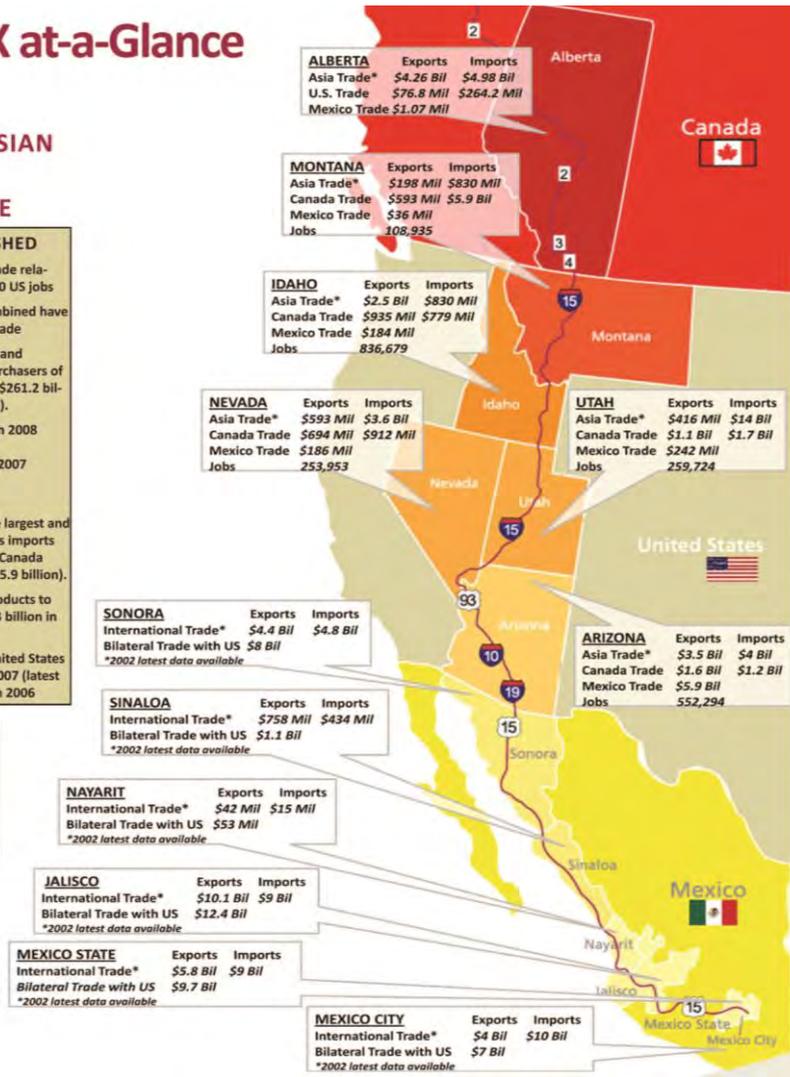
NAFTA TRADE, ASIAN TRADE, & JOBS LINKED TO TRADE

CANAMEX TRADE-SHED

- The Canada and CANAMEX trade relationship supports over 309,000 US jobs
- The U.S. CANAMEX states combined have over 2 million jobs linked to trade
- The NAFTA countries (Canada and Mexico), were the top two purchasers of U.S. exports in 2008. (Canada \$261.2 billion and Mexico \$151.2 billion).
- U.S. goods exports to NAFTA in 2008 were \$412.4 billion
 - up 7.2% (\$27.6 billion) from 2007
 - up 149% from 1994
 - up 190% from 1993
- The NAFTA countries were the largest and third largest suppliers of goods imports to the United States in 2008. (Canada \$339.5 billion, and Mexico \$215.9 billion).
- U.S. exports of agricultural products to NAFTA countries totaled \$32.3 billion in 2008
- NAFTA Countries FDI in the United States (stock) was \$219.2 billion in 2007 (latest data available), up 21.4% from 2006

CANAMEX CORRIDOR

* Note: Asian exports entering through the ports of Los Angeles and/or Long Beach



شكل رقم (٣-٢) تأثير محور كاناميكس على حركة التجارة والوظائف على المناطق المحيطة

المصدر: CANAMEX Economic Profile, North American Center for Transborder Studies, Arizona State University

٣-٢ محور وبوابة آسيا والمحيط الهادئ بكندا

١-٣-٢ الهدف من الإنشاء

إن النمو المطرد لاقتصاد الدول الآسيوية أصبح ينافس اقتصاد دول أمريكا الشمالية وأوروبا لذلك أدركت كندا أن موقع الأقاليم الغربية الكندية وخصوصا الساحل الغربي مميز لقربه من السواحل الآسيوية وبالتالي تقرر أن تطوير البنية التحتية هو السبيل لاستغلال مزايا الموقع المتميز على خريطة التجارة العالمية، وحيث أن النظم الفعالة للنقل تعمل على الحفاظ على فرص العمل الحالية بالإضافة إلى توليد وظائف وفرص عمل جديدة فالاستثمار الحالي لمحاور التنمية أصبح ضروريا للحفاظ على اقتصاد حيوي وفعال بكندا تأسس هذا المحور عام ١٩٨٤ للأهداف التالية:^{١٥}

^{١٥}مبادرة محور وبوابة لآسيا والمحيط الهادئ <http://www.asiapacific.ca/gateway>

- تطوير أفضل شبكة نقل لتسهيل حركة التجارة بين أمريكا الشمالية وآسيا.
- توليد فرص عمل جديدة للكنديين.
- الحد من الازدحام وتحسين تدفق حركة المرور.
- تعزيز كفاءة وسلامة نظام النقل.
- المساهمة في رفع القدرة التنافسية لكندا.

٢-٣-٢ الموقع والمكونات

يقع محور بوابة آسيا والمحيط الهادي جنوب كندا كما موضح بالشكل (٢-٤) ويشمل عدد من الموانئ، الطرق والسكك الحديدية والاتصالات التي تصل إلى غرب كندا حيث المعامل الاقتصادية من أمريكا الشمالية.



شكل رقم (٢-٤) موقع محور وبوابة آسيا والمحيط الهادئ بكندا ومسارات السكك الحديدية عليه

المصدر: الموقع الرسمي لمبادرة محور وبوابة آسيا والمحيط الهادئ <http://www.asiapacificgateway.gc.ca>

• الطرق^{١٦}

طريق ترانس كندا السريع بين شواطئ المحيط الهادي والمحيط الأطلسي، وهو واحد من أطول الطرق السريعة الوطنية في العالم، تمت الموافقة على قانون الطريق السريع ترانس كندا لعام ١٩٤٩، ابتداءً البناء عام ١٩٥٠ وافتتح رسمياً في عام ١٩٦٢، واكتمل في عام ١٩٧١.

• السكك الحديدية^{١٧}

سكة حديد المحيط الهادئ الكندية (Canadian Pacific Railway) CPR، تأسست في عام ١٨٨١

^{١٦} موقع وزارة النقل الكندي على الإنترنت <http://www.tc.gc.ca> بتاريخ 9-2014
^{١٧} المصدر لسريليق

وتعمل الآن من قبل سكك حديد الباسيفيك الكندية المحدودة وتمتد من مونتريال إلى فانكوفر، وشمالاً حتى ادمونتون، وتصل شبكة السكك الحديدية أيضاً في المدن الكبرى في الولايات المتحدة، مثل مينيابوليس، ديترويت، شيكاغو، ومدينة نيويورك.

• الموانئ^{١٨}

الموانئ التابعة لشركة كولومبيا البريطانية وهي برنس روبرت، كيتيمات، ستوارت، وفانكوفر وتعد هذه الموانئ أقرب الموانئ إلى آسيا من على الساحل الغربي لأمريكا الشمالية، وتصل إلى ٥٨ ساعة أقرب من موانئ لوس انجليس ولونج بيتش.

٢-٣-٣ الموقف من التنفيذ

معظم مكونات المحور مكتملة وبحالة جيدة ولكن هناك عدداً من المشروعات القائمة لتطوير شبكة البنية الأساسية على المحور أهمها مضاعفة قدرة الحاويات بالموانئ.

٢-٣-٤ الإطار المؤسسي

مؤسسة آسيا والمحيط الهادئ بكندا أنشئت بموجب قانون صادر عن البرلمان في عام ١٩٨٤، هي منظمة مستقلة، غير هادفة للربح تهدف إلى تنمية علاقات كندا مع آسيا، مقرها في فانكوفر، ولها مكتب في تورونتو، وجنباً معاً الناس والمعرفة لتقديم البحوث الحالية وشامل، وتحليل ومعلومات عن العلاقات الهادي في كندا. تقود هذه المبادرة وزارة النقل الكندية ويتم تسويقها دولياً من قبل وزارة الشؤون الخارجية والتجارة الدولية، وتشارك وكالات حكومية أخرى أيضاً في تطوير وتحقيق أهداف المبادرة.^{١٩}

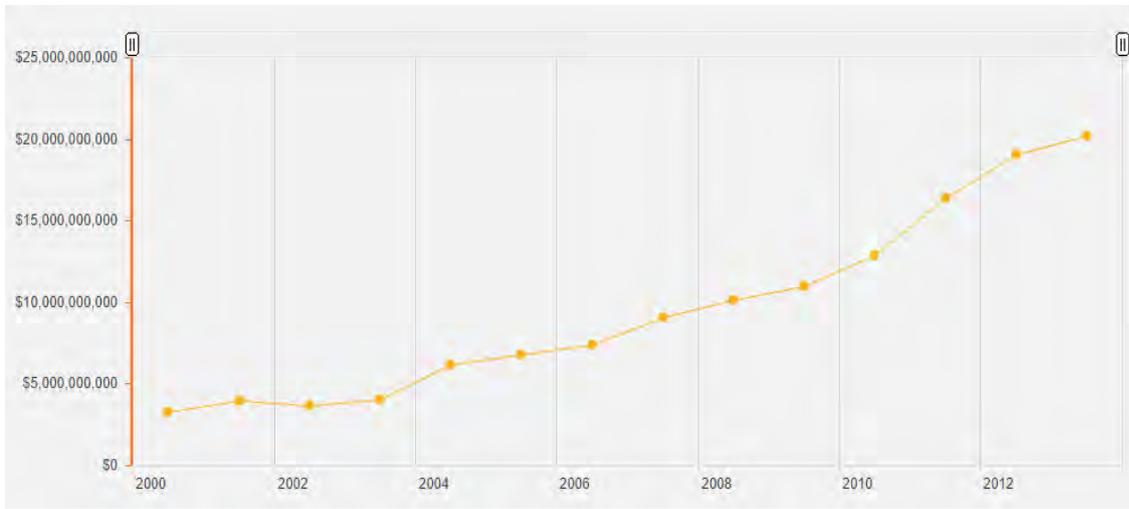
ومن الجدير بالذكر أنه تم إنشاء مؤسسة بحثية متخصصة في تطوير التجارة والعلاقات مع آسيا كجزء من اهتمام الحكومة الكندية المتنامي في العلاقات مع آسيا وهي مؤسسة آسيا والمحيط الهادئ Asia Pacific Foundation of Canada وقد تم تأسيسها في عام ١٩٨٤ من قبل وزارة الشؤون الخارجية، وتدافع هذه المؤسسة منذ فترة طويلة عن فكرة اتباع نهج منسق وشامل لتطوير بوابة آسيا والمحيط الهادئ، وتعمل مع كل من الحكومة الاتحادية وحكومات المقاطعات من قبل المناقشات العامة الرائدة وعن طريق نشر المعلومات عن الأنشطة البحثية، والهدف منها هو توفير التوجيه بشأن الموضوعات المرتبطة بآسيا والمحيط الهادئ والتي تهتم رجال الأعمال والحكومات، وتعزيز الروابط بين المجتمعات السياسية، والبحث في المجالات المتصلة بعلاقات كندا وآسيا.

^{١٨}المصدر لسليق

^{١٩}موقع محاور هادفة للربح والتمويل على الإنترنت <http://www.asiapacific.ca> بتاريخ 6-2014

٥-٣-٢ مؤشرات التنمية على المحور

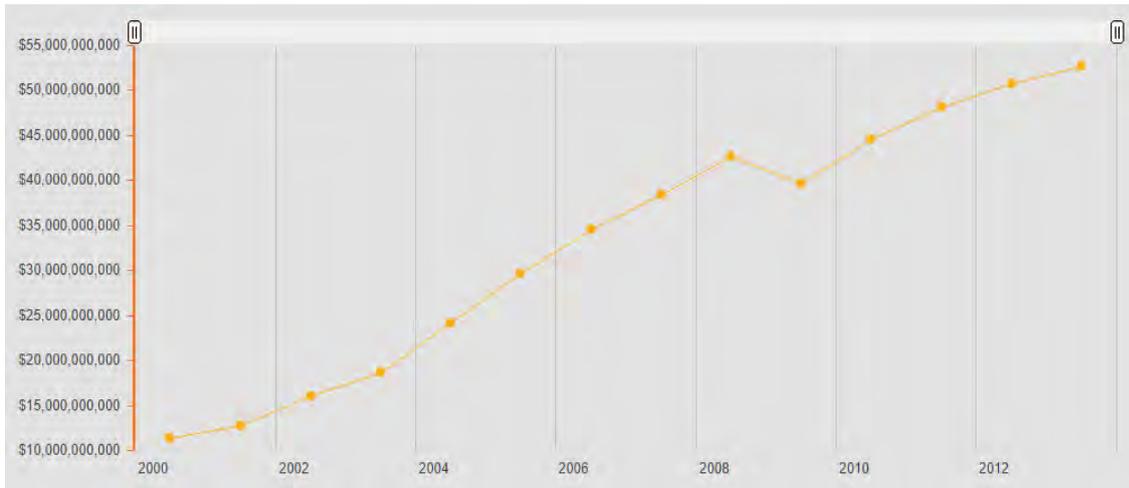
أدى تطوير البنية الأساسية على المحور منذ نشأته في عام ١٩٨٤ إلى زيادة حركة التبادل التجاري بين كندا وغالب الدول الآسيوية وخاصة الصين التي بلغ حجم الصادرات إليها عام ٢٠١٣ حوالي ٢٠ بليون دولار بزيادة نحو ٤٠٠% عن عام ٢٠٠٠ الذي بلغ فيه حجم الصادرات حوالي ٥ بلايين دولار فقط كما بلغ حجم الواردات من الصين إلى كندا عام ٢٠١٣ حوالي ٥٢ بليون دولار وهو حوالي أربعة أضعاف حجم الواردات عام ٢٠٠٠، ويوضح الشكل (٥-٢) والشكل (٦-٢) تطور حجم الصادرات والواردات بين كندا والصين خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٣.



شكل رقم (٥-٢) تطور حجم الصادرات بين كندا والصين خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٣

المصدر: الموقع الرسمي للبيانات والمؤشرات لمؤسسة آسيا والمحيط الهادئ بكندا في يوليو-٢٠١٤

<http://www.theasiafactor.ca>



شكل رقم (٦-٢) تطور حجم الواردات بين كندا والصين خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠١٣

المصدر: الموقع الرسمي للبيانات والمؤشرات لمؤسسة آسيا والمحيط الهادئ بكندا في يوليو-٢٠١٤

<http://www.theasiafactor.ca>

٢-٤ محور سيدني - ملبورن بأستراليا Sydney-Melbourne Corridor

يعتبر سيدني - ملبورن محور حيوي للاقتصاد الأسترالي، ذلك لأنه أكثر المحاور ازدحاماً في أستراليا حيث تمر به حوالي ٤٠ في المائة من حركات الشحن على الأقل بجزء من رحلاتهم، بل هو أيضاً في المراكز الثلاثة الأولى من في حركة النقل عبر شبكة السكك الحديدية بأستراليا.^{٢٠}

٢-٤-١ الهدف من الإنشاء

تم إنشاء المحور عام ٢٠٠٣ للأهداف التالية:^{٢١}

- أ- دعم النمو الاقتصادي الوطني من خلال تطوير حلول النقل المستدامة.
- ب- تحقيق أفضل تخطيط وطني للنقل البري والتمويل واتخاذ القرارات الاستثمارية.
- ج- زيادة في كفاءة وقدرة البنية التحتية.
- د- تحسين السلامة والأمن على الطرق السريعة.
- هـ- تحسين إنتاجية النقل في ضوء الاستراتيجية الوطنية الموجهة للتصدير عبر المحاور التنموية.

٢-٤-٢ الموقع والمكونات

يقع محور سيدني - ملبورن كما موضح بالشكل (٢-٧) في الجزء الجنوبي الشرقي من أستراليا وهي المنطقة التي يتواجد بها أكثر السكان والأنشطة بالدولة، ويتكون من عدد من الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ.



شكل رقم (٢-٧) موقع محور سيدني - ملبورن بأستراليا

المصدر: وزارة البنية الأساسية والتنمية الإقليمية بأستراليا <http://www.infrastructure.gov.au>

²⁰ Department of Transport and Regional Services - Sydney-Melbourne Corridor Strategy - Department of Transport and Regional Services - June 2007 - p ii

¹ ملصق در لسريق

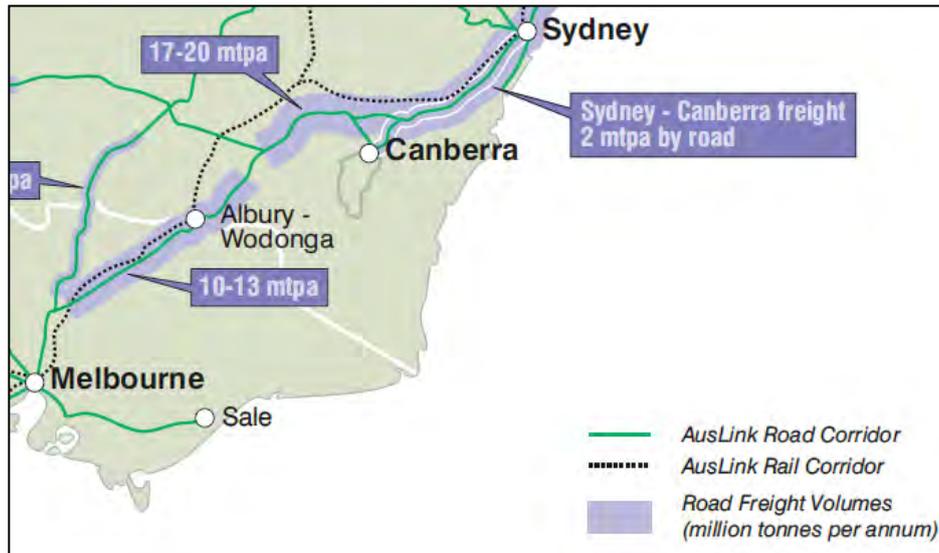
أ- الطرق

طريق هيوم Hume Highway وهو واحد من أكبر وأهم الطرق السريعة بأستراليا ويبلغ طوله حوالي ٨٠٧ كلم بين سيدني وملبورن، وهو جزء من الشبكة الوطنية Auslink وحلقة وصل حيوية على الطرق لنقل البضائع من وإلى المدينتين، وكذلك يخدم مدينة ألبوري وودونجا والعاصمة كانبيرا.^{٢٢}

طريق Princes Highway ويسمى المقطع بين سيدني وملبورن A1، M1 وهو طريق رئيسي في أستراليا، وتمتد من سيدني إلى ملبورن عبر الساحل من خلال ولايتي نيو ساوث ويلز وفيكتوريا ويبلغ طوله المقطع بين سيدني وملبورن حوالي ٩٠٠ كم.

ب- السكك الحديدية

يبلغ طول خط السكك الحديدية سيدني ملبورن حوالي ٩٦٠ كم ويتكون من خط السكك الحديدية الجنوبية الرئيسية بمقاطعة نيو ساوث ويلز من سيدني المحطة المركزية إلى محطة ألبوري ٦٤٦ كم بالإضافة إلى خط للسكك الحديدية شمال شرق مقاطعة فيكتوريا ٣١٦ كلم من محطة ألبوري إلى محطة ملبورن عبر توتنهام^{٢٣}، ويوضح الشكل رقم (٢-٨) مسارات الطرق والسكك الحديدية بمحور سيدني - ملبورن بأستراليا.



شكل رقم (٢-٨) مسارات الطرق والسكك الحديدية بمحور سيدني - ملبورن بأستراليا

المصدر: وزارة البنية الأساسية والتنمية الإقليمية بأستراليا <http://www.infrastructure.gov.au>

²² [http://www.rms.nsw.gov.au/projects/Hume Highway](http://www.rms.nsw.gov.au/projects/Hume%20Highway)

²³ Department of Transport and Regional Services - Sydney-Melbourne Corridor Strategy - Department of Transport and Regional Services - June 2007 - p 7

ج- الموانئ 24

• ميناء بوتاني

يقع ميناء بوتاني على بعد ١٢ كيلومترا إلى الجنوب الشرقي من المنطقة التجارية المركزية في سيدني، في منطقة الحكومة المحلية لمدينة راندويك على الشاطئ الشمالي من خليج بوتاني. وميناء بوتاني هو منطقة تجارية رئيسية تخدمها شبكات الطرق والسكك الحديدية، بالإضافة إلى المطارات الدولية والمحلية القريبة سيدني.

ويحتوي الميناء على ثلاث محطات للحاويات ومحطة للصب السائل ومكان للتخزين. يعتبر ميناء بوتاني ثاني أكبر ميناء للحاويات في أستراليا، ويدار من قبل مؤسسة موانئ سيدني، وهي شركة مملوكة من قبل حكومة نيو ساوث ويلز.

• ميناء ملبورن

ميناء ملبورن هي الميناء الأكثر ازدحاما في أستراليا لنقل الحاويات والبضائع، ويقع في ملبورن بمقاطعة فيكتوريا، ويشمل مساحة عند مصب نهر يارا، فضلا عن العديد من الأرصفة على الخليج نفسه، ومنذ ١ يوليو ٢٠٠٣ يدار ميناء ملبورن من قبل شركة ميناء ملبورن، وهي شركة قانونية أنشأتها مقاطعة فيكتوريا.

ويوجد بالميناء محطة للركاب ويسمح باستقبال السفن السياحية والعبارات على رصيف المحطة. ميناء ملبورن يتكون من العديد من كبرى الاحواض من صنع الإنسان على نهر يارا وميناء ملبورن مثل حوض فيكتوريا، حوض أبلتون، حوض سوانسون، حوض ويب، حوض النفط هولدن، رصيف يارافيل، رصيف مايبيرنونج، أرصفة الميناء الجنوبية.

٢-٤-٣ الموقف من التنفيذ

جميع عناصر محور التنمية سيدني - ملبورن تعمل بحالة جيدة مع وجود عدد من المشروعات على طريق هيوم وخط السكك الحديدية وكذلك بعض التوسعات بميناء ملبورن تنتهي في عام ٢٠١٥، ومن المخطط أن تؤدي التحسينات على الطريق السريع هيوم وخط السكك الحديدية بين سيدني وملبورن زيادة الكفاءة والقدرة التنافسية، ويوضح الشكل (٢-٩) مشروعات تطوير المحور.

٢-٤-٤ الإطار المؤسسي

مبادرة الحكومة الأسترالية الكبرى AusLink Australian Government initiative الرامية إلى تحقيق أفضل تخطيط وطني للنقل البري والتمويل بقيادة وزارة البنية الأساسية والتنمية الإقليمية.

²⁴ <http://www.nswportsbotany.com.au>

٢-٥ محور ترانس أمازون بالبرازيل Trans Amazonian corridor

تم اختيار هذا المحور لدراسته في هذا البحث بالرغم من عدم تحقيقه النجاح المنشود للتعرف على أسباب عدم النجاح وذلك لتجنبها عند التخطيط لإنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية.

تم افتتاح الطريق السريع عبر الأمازون في ٢٧ سبتمبر ١٩٧٢ وكان من المخطط أن يكون بطول ٤٠٠٠ كم مما يجعله ثالث أطول طريق سريع في البرازيل، وكان من المقرر أصلاً أن يكون الطريق معبد بكامل ٥٢٠٠ كيلومترا ولكن تم تعديل هذه الخطط بعد افتتاحه.

٢-٥-١ الهدف من الإنشاء

الربط بين مدينة Recife في الشرق ومدينة Peruvian Andes غربا وذلك بطول ٥٣٠٠ كيلو متر مروراً بغابات الأمازون، كان المشروع يهدف إلى تسيير عملية التنمية في مجال الموارد المعدنية والخشبية وذلك من أجل الحفاظ على المستوى المبهر للنمو الاقتصادي في الدولة مما يجعل عملية نقل المنتجات من المنطقة أرخص وأسهل، ويعد الهدف من هذا المشروع هدفاً اجتماعياً أكثر منه هدفاً اقتصادياً عن طريق فتح غابات الأمطار لتوطين الفلاحين في هذه المنطقة بدلاً من منطقة الشمال المزدهمة.

التخفيف من آثار الجفاف التي تؤثر على المنطقة الشمالية الشرقية من البلاد من خلال توفير طريقاً إلى أرض فارغة إلى حد كبير في وسط الغابات المطيرة، التي يمكن تسويتها.

٢-٥-٢ الموقع والمكونات

يمر ترانس أمازون عبر الولايات البرازيلية بارايبا، سيارا، بياوي، مارانهاو، توكانتييس، بارا وأمازوناس، وحتى بلدة لابريرا، وكان القصد من هذا الطريق السريع دمج هذه المناطق مع بقية البلاد، ومع كولومبيا وبيرو والإكوادور، ويوضح الشكل (٢-٩) موقع محور ترانس أمازون بالبرازيل.

٢-٥-٣ الموقف من التنفيذ

بسبب ارتفاع تكاليف البناء والأزمة المالية البرازيل في أواخر سبعينيات القرن العشرين، لم يتم رصف سوى جزء صغير من الطريق من بدايته إلى ٢٠٠ كم فقط.

ما يقرب من ٨٠٠ كم من الطريق السريع من المقرر أن تكون مرصوفة خلال الأربع سنوات القادمة، وتخطط الحكومة البرازيلية الآن لتمهيد الطريق كله واعتباراً من ديسمبر ٢٠٠٩ ابتداءً رصف بين بلدة Ruropolis و Itaituba.



شكل رقم (٢-١١) موقع محور ترانس أمازون بالبرازيل

المصدر: وزارة النقل بالبرازيل Retrieved 2014-02-05 transportes.gov.br.

وتعد الأرض التي تمت إقامة المشروع عليها مليئة برواسب نهر الأمازون وغير صالحة لبناء طريق بدون استثمارات هائلة وهذا ما لم يحدث ولذلك كانت النتيجة هيكل طريق سريع غير مستقر يتطلب نفقات باهظة خاصة بالصيانة ولكنه لم يحصل على هذه النفقات بالإضافة إلى ذلك فإن قرب الممر من النهر نفسه جعل الممر عرضة لفيضانات حادة في فترات الأمطار الغزيرة.

في موسم الأمطار غالباً ما تتعثر السيارات في الطريق لأنه بني بطريقة سيئة وفي موسم الجفاف غالباً ما تكون هناك ثقب في الطرق الطينية الجافة التي تؤدي إلى تلف المركبات.

٢-٥-٤ الإطار المؤسسي

واجه المشروع منذ بدايته العديد من المشاكل، معظمها نتيجة التخطيط غير الملائم وعدم وجود إطار مؤسسي واضح لمثل هذا المشروع القومي والفسل في إدراك النتائج التنموية لهذا التغيير في الكبير في تلك البيئة ذات الطبيعة الخاصة جداً.

مشروع واسع النطاق كهذا يحتاج إلى تخطيط أكثر قبل البدء فيه ويجب تقدير النتائج البيئية والتكاليف المقدرة لتخفيفها أو الحد منها، وذلك قبل اتخاذ أية قرارات بتنفيذ المشروع.

٢-٥-٥ مؤشرات التنمية على المحور

لم تظهر مؤشرات تنموية تذكر نتيجة عدم اكتمال الطريق والصعوبات الطبيعية في منطقة غابات الأمازون والتي حالت دون حدوث التنمية المرجوة على المحور.

٢-٦ محور مابوتو بجنوب أفريقيا (جنوب أفريقيا - موزامبيق) Maputo Corridor

محور مابوتو من أهم محاور التنمية في قارة أفريقيا وذلك لأنه يصل بين ميناء مابوتو بالمحيط الهندي وبين واحدة من أكبر القلاع الصناعية وأكثرها فعالية في مجال الاستثمار في جنوب أفريقيا بمدينة جوهانسبرغ وبريتوريا وهي من المناطق الصناعية المزدهرة وتوجد بها صناعة صهر المعادن.

٢-٦-١ الهدف من الإنشاء^{٢٥}

الهدف الرئيسي هو تسهيل حركة التصدير والاستيراد من قلعة الصناعة بجنوب أفريقيا جوهانسبرغ وبريتوريا عبر أقصر مسارات النقل إلى أقرب ميناء على الساحل وهو ميناء مابوتو، وذلك عن طريق إعادة تأسيس موانئ مابوتو وماتولا كمراكز أساسية للتنمية الاقتصادية في موزامبيق وقد كانت الأهداف التنموية لمحور التنمية مابوتو عند انشاءه في علي النحو التالي:

- إعادة تأهيل شبكة البنية التحتية الأساسية الموجودة على طول المحور بالتعاون مع القطاع الخاص، بما في ذلك الطرق وخطوط السكك الحديدية بين جنوب أفريقيا وميناء مابوتو.
- تعظيم دور الاستثمار في المنطقة باستخدام محاور إضافية وتوفير فرص إعادة التأهيل بالنسبة للبنية التحتية والتي من شأنها أن تحقق التنمية.
- تعظيم دور التنمية الاجتماعية وفرص العمل، بما في ذلك زيادة مشاركة المجتمعات المحرومة تاريخياً.

٢-٦-٢ الموقع والمكونات

أ- ميناء مابوتو^{٢٦}

دخل هذا الميناء إلى العمل في ٢٠٠٣، وقامت شركة تنمية ميناء مابوتو (MPDC)

Maputo Port Development Company بالتوقيع علي عقد الامتياز وذلك لمدة ١٥ عاما مع التمديد لمدة ١٠ سنوات، وذلك بموجب اتفاق منح حقوق تمويل وتأهيل وتشغيل وإدارة وصيانة بما في ذلك تطوير وتحسين منطقة الميناء والتي تشمل مينائي مابوتو وماتولا.

²⁵ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 40

ب- الطرق^{٢٧}

الطريق السريع N4 هو أول مشروع خاص ببناء البنية التحتية الرئيسية وقد تم إكمال العمل فيه منذ تنفيذ مشروع محور التنمية مابوتو.

ويعتبر الطريق N4 أقصر الطرق وأكثرها سهولة ولكي يتجنب الازدحام في مناطق وسط المدينة في مابوتو تم تطوير الطريق الذي كان يحمل الاسم N4 ليصبح EN4 وهو الطريق الذي يربط مباشرة موانئ مابوتو وماتولا، وهو يعمل علي تجنب الازدحام المروري في منطقة وسط المدينة وهناك عدد من الطرق TRAC N4 تربط مدينة بريتوريا بميناء مابوتو، ويوضح الشكل (٢-١٠) موقع محور مابوتو.



شكل رقم (٢-١٢) موقع محور مابوتو

المصدر: الموقع الإلكتروني لمحرور مابوتو على الإنترنت <http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/mdc.html> بتاريخ 2014-6-6

ج- السكك الحديدية^{٢٨}

خط يمتد من مابوتو إلى جوهانسبرغ وبريتوريا بطول إجمالي ٥٨٠ كم ويتبع المسار أقصر الطرق من جوهانسبرغ إلى موانئ مابوتو وماتولا في المحيط الهندي وهو بحالة جيدة.

٢-٦-٣ الموقف من التنفيذ

تم اكتمال العمل في الطريق السريع N4 هو أول مشروع خاص ببناء البنية التحتية الرئيسية وكذلك خطوط السكك الحديدية، وقد تم مؤخرا إنشاء خط أنابيب^{٢٩}.

٢-٦-٤ الإطار المؤسسي^{٣٠}

تم تدشين محور التنمية مابوتو (MDC) في العام ١٩٩٦ وقد تم تأسيس شركة محور مابوتو

^{٢٧} المصدر لسليق ص- 33

^{٢٨} المصدر لسليق ص- 34

^{٢٩} الموقع الإلكتروني لمحرور مابوتو على الإنترنت <http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/mdc.html> بتاريخ 2014-6-6

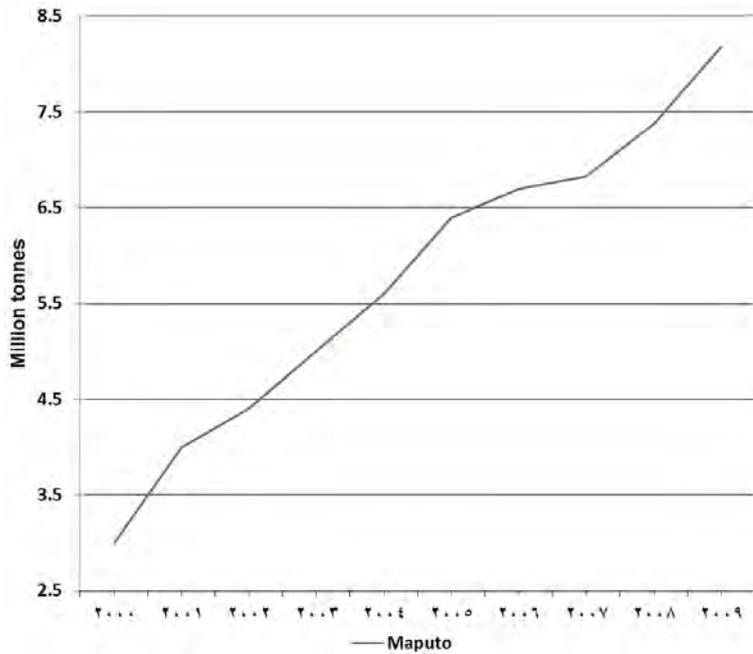
^{٣٠} Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 40

(MCC) ككيان عامل في مجال إدارة المحور وخاصة كشركة تعني بالمسائل القانونية، لاتخاذ الإجراءات التي تعمل على موائمة بينها وبين القطاع الخاص في جنوب أفريقيا.

وفي اوائل العام ٢٠٠٤، أطلقت إدارة محور مابوتو اللوجستية (MCLI) كشراكة بين القطاعين العام والخاص وكذلك تم توقيع مذكرة تفاهم بين وزارة النقل بجنوب أفريقيا (DOT) وإدارة محور مابوتو اللوجستية وذلك لاستمرار تقديم الفوائد الناتجة عن وزارة النقل والمواصلات.

٢-٦-٥ مؤشرات التنمية على المحور

يعتبر محور مابوتو أحد المحاور التي من الممكن أن تلعب دوراً رئيسياً في عملية النقل اللوجستي وعمليات الشحن وغيرها من النظم التي تحقق التكامل التجاري والاستثمار وتحفيز التعاون الإقليمي والتنمية العمرانية.



وبالرغم من ذلك فإن الكفاءة التشغيلية للمحور ليست فعالة بشكل جيد خاصة فيما يتعلق بعمليات التنسيق مع الجهات المعنية وشركات الشحن^{٣١}، ولكنه قد حقق بعض النجاحات انعكست على أداء ميناء مابوتو حيث تضاعف إجمالي إنتاجية الميناء حوالي ثلاث مرات في الفترة من عام ٢٠٠٠ إلى عام ٢٠٠٩ كما يبين الشكل (٢-١١) والجدول

شكل رقم (٢-١٣) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء مابوتو في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩
المصدر: البنك الإفريقي للتنمية www.afdb.org/en African Development Bank Group

(٢-١).

جدول (٢-١) تطور أداء ميناء مابوتو في الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٩

٠٢٢٢	٠٢٢٢	٠٢٢٢	٠٢٢٢	٠٢٢٢	٠٢٢٢	٠٢٢٢	٠٢٢٠	٠٢٢٢	٠٢٢٢	البيانات التي يوزن طرأ العام
—	—	—	2.2	2.2	2.2	0.2	0.2	0.2	2.2	إجمالي الصادرات
—	—	—	0.2	0.2	0.2	0.0	2.2	2.2	2.2	إجمالي الواردات
2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2	2.2	2	2	إجمالي

المصدر: USAID Maputo Corridor - Transport Logistics Diagnostic Tool Study- March 2007 - p 27
البنك الإفريقي للتنمية <http://www.afdb.org/en> African Development Bank Group

٧-٢ تقييم محاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً

١-٧-٢ عناصر التقييم

- اكتمال الإنشاء.
- تنوع المسارات.
- حالة مكونات المحور الأساسية.
- القرب من أقطاب النمو.
- استغلال الموارد الطبيعية، والمقومات التنموية.
- توافر الأنشطة الاقتصادية بالنطاق المحيط بالمحور.
- مؤشرات نجاح المحور.

ويستعرض الجدول (٢-٢) والشكل (٢-٤) نتائج التقييم حيث تم استبعاد محور ترانس أمازون لعدم اكتماله وتم ترتيب المحاور الناجحة طبقاً لمعايير التقييم لاستخلاص أهم عناصر النجاح فيها على النحو التالي:

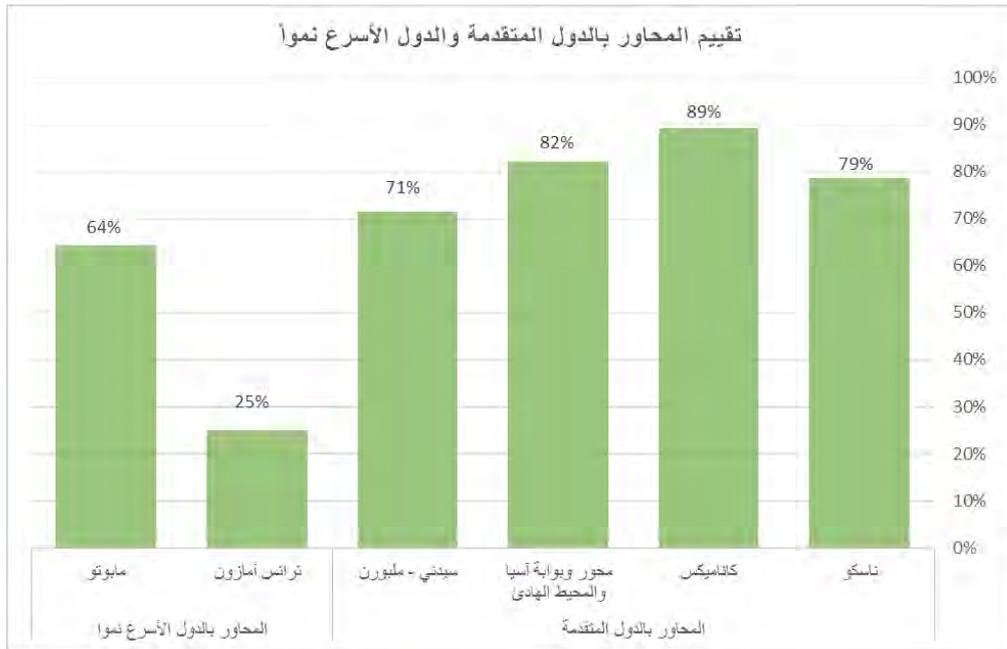
١. محور كاناميكس

٢. محور وبوابة آسيا والمحيط الهادئ

٣. محور ناسكو

٤. محور سيدني ملبورن

٥. محور مابوتو



شكل رقم (٢-٤) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً
المصدر: درن لباحث

جدول (٢-٢) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً

مستل	المحور/عناصر التقييم	المحاور بالدول المتقدمة				المحاور بالدول الأسرع نمواً	
		ناسكو	كاتاميكس	محور ووزارة آسيا والمحيط الهادئ	سيوني - مطورون	ترايس أمازون	هايتو
١	اكتمال الإنشاء	٣	٤	٤	٢	٠	٣
٢	تنوع المسارات	٣	٣	٤	٢	١	٢
٣	حالة مكونات المحور الأساسية	٤	٤	٤	٢	١	٢
٤	القرب من أقطاب النمو	٤	٣	٣	٤	٢	٤
٥	استغلال الموارد الطبيعية، والمقومات التنموية	٢	٤	٢	٣	١	٢
٦	توافر الأنشطة الاقتصادية بالنطاق المحيط بالمحور	٣	٣	٣	٢	٢	٣
٧	مؤشرات نجاح المحور	٣	٤	٣	٢	٠	٢
الإجمالي		٢٢	٢٥	٢٣	٢٠	٧	١٨
النسبة المئوية		%٧٩	%٨٩	%٨٢	%٧١	%٢٥	%٦٤
ترتيب المحاور الناجحة		٣	١	٢	٤	٦	٥

المصدر: الباحث

٢-٨ التحليل الإحصائي لمحاور التنمية بالدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً

بعد استعراض ودراسة الملامح الرئيسية لتجارب الدول المتقدمة والدول الأسرع نمواً في إنشاء وتشغيل محاور تنموية في مناطق مختلفة من العالم سواء كان الهدف من إنشاء هذه المحاور هو تحقيق تنمية عمرانية أو اقتصادية أو مجرد تنمية للبنية الأساسية وفي ضوء الإطار المرجعي المتبع في عرض وتحليل هذه التجارب، يستعرض الجدول رقم (٢-٣) تحليلاً إحصائياً مجعماً لما تم استخلاصه من دراسة هذه المحاور من حيث:

الموقع والمكونات - الهدف من الإنشاء - الموقف من التنفيذ - الإطار المؤسسي - مؤشرات التنمية على المحور.

الفصل الثالث

تجارب الدول النامية

في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية

٣. الفصل الثالث: تجارب الدول النامية

الدول النامية تتسم بمستوي معيشي منخفض مقارنة بالدول المتقدمة وبانخفاض الناتج القومي الإجمالي، ولا يستقيم فيها التوازن بين سرعة نمو السكان ودرجة التقدم الاقتصادي.

وقد لوحظ أن هناك تنوع في الأساليب الخاصة بتنمية المحاور ومؤسساتها في عدد من البلدان النامية خاصة في منطقة شرق وجنوب أفريقيا خاصة في المسائل اللوجستية سواء كانت تلك الخاصة بالنقل أو التنمية الاقتصادية والعمرانية على طول المحاور.

وقد أعطت الأمم المتحدة واللجنة الاقتصادية لأفريقيا والتي تعرف اختصاراً بـ (ECA) أولوية لعملية تعزيز التواصل وتسهيل التجارة من خلال تمويل مشروعات المحاور التنموية، ويوضح الشكل (٣-١) محاور التنمية بشرق وجنوب القارة الأفريقية.



شكل رقم (٣-١) محاور التنمية بشرق وجنوب أفريقيا

المصدر: خريطة محاور النقل والاتصالات في أفريقيا <http://www.transportworldafrica.co.za>

٣-١ محور جيبوتي - إثيوبيا

٣-١-١ الهدف من الإنشاء

تم التفكير في إنشاء وتطوير هذا المحور للتعامل مع تنامي الحاجة إلى سبل المواصلات ومن ثم تحقيق التنمية الاقتصادية والعمرانية، وتسهيل حركة التجارة من وإلى دولة إثيوبيا الحبيسة، وتم إنشائه واكتمال أغلب مشروعات تطوير مكوناته عام ٢٠١١.

٣-١-٢ الموقع والمكونات

محور جيبوتي - إثيوبيا هو عبارة عن شبكة من المسارات التي تربط بين ميناء جيبوتي على المحيط الهندي وبين أديس أبابا عاصمة إثيوبيا الدولة غير الساحلية، وميناء جيبوتي هو نقطة الدخول الرئيسية التي تتمتع بالعديد من المزايا في ظل زيادة الملاحة البحرية بسبب الطلب الأثيوبي المتزايد.

٣-١-٢-١ الموانئ

أ- ميناء جيبوتي

يقع على مفترق الطرق البحرية بين أوروبا وآسيا وأفريقيا، وهو في تطور مستمر حيث تسعى الدولة إلى أن تصبح الطريق الأكثر سهولة واستخداما فيما يتعلق بالتجارة الدولية وهو بمثابة مفتاح للتزود بالوقود أية سفينة تمر عبر قناة السويس والبحر الأحمر والمحيط الهندي تمر على مقربة من ميناء جيبوتي وهو الميناء الرئيسي للبلاد، ويقوم بتقديم الخدمات الملاحية المنتظمة العادية مع أوروبا وآسيا والشرق الأقصى والخليج العربي والمحيط الهندي.

ب- ميناء دورالي

أدت الزيادة في حركة الملاحة البحرية إلى بناء ميناء جديد في المياه العميقة، وهي قادرة على استيعاب الجيل الجديد من سفن الحاويات، سوبر بوست باناماكس ويقع الميناء الجديد على بعد ١٢ كيلومتر من الميناء القديم في دورالي.



شكل رقم (٣-٢) صورة فضائية توضح موقعي ميناء جيبوتي وميناء دورالي
المصدر: الباحث بالتحرياق من Google Earth 2013

٣-٢-١-٣ الطرق 1

- أ- الطريق الذي يمر عبر جلافي، ويبلغ طوله ٩١٠ كم وهو الآن بحالة جيدة.
 ب- الطريق الذي يمر عبر علي صباح، ويبلغ ٨٤٠ كم وهو نادرا ما يستخدم وذلك لحالته السيئة، ويوضح الشكل رقم (٣-٣) المسارات الرئيسية لمحور جيبوتي - إثيوبيا.



شكل رقم (٣-٣) المسارات الرئيسية لمحور جيبوتي - إثيوبيا
 المصدر: رباح شمال سغانة بيونامج Google Earth 2014

٣-٢-١-٣ السكك الحديدية 2

خطوط السكك الحديدية تبدأ من جيبوتي حتى أديس أبابا ويبلغ طولها ٧٨١ كم، وترتبط هذه الخطوط العديد من المناطق ويتم استخدامها في نقل كميات محدودة من البضائع.

٣-١-٣ الموقف من التنفيذ

تطوير محور جيبوتي - إثيوبيا جزء من البرنامج الثلاثي COMESA-EAC-SADC لتطوير المحاور ويعتبر عام ٢٠١١ هو بداية اكمال محور حيث أتمت منظمة الكوميسا أغلب المشروعات على المحور.^٣

¹ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 10

² previous reference p 10

³ TradeMark Southern Africa internet site - <http://www.trademarksa.org/>

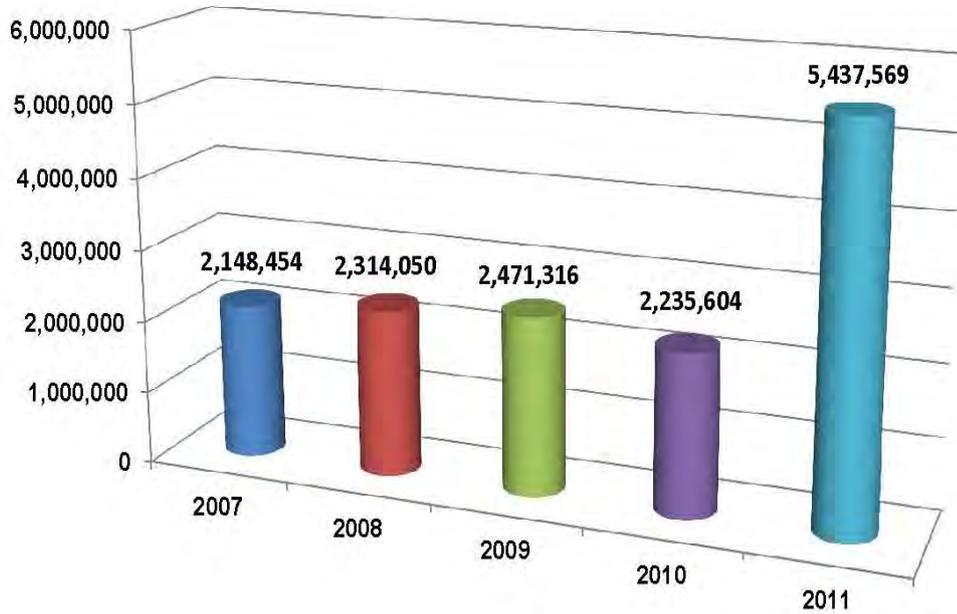
٣-١-٤ الإطار المؤسسي

هناك العديد من الاتفاقات المشتركة التي تم توقيعها بين حكومة كلا من جيبوتي وإثيوبيا وذلك فيما يتعلق بإنشاء وسائل المواصلات التي تعمل على زيادة حركة التجارة، وتتم إدارة المحور عن طريق حكومتي الدولتين.^٤

٣-١-٥ مؤشرات التنمية على المحور

يعتبر محور جيبوتي - إثيوبيا المنفذ الوحيد لتسهيل حركة التجارة من وإلى دولة إثيوبيا الحبيسة، ومن ثم تحقيق التنمية الاقتصادية والعمرانية، وقد حققت جيبوتي نموا متسارعا واعتمدت عليها إثيوبيا التي لا تتوفر لديها شواطئ، فمنذ بدء الصراع بين إثيوبيا وإريتريا استفادت جيبوتي من إثيوبيا عن طريق توفير بديل للموانئ الإريترية.^٥

ومنذ اكتمال مشروعات تطوير محور جيبوتي إثيوبيا عام ٢٠١١ حدثت نقلة نوعية في نشاط ميناء جيبوتي حيث تصاعف حجم بضائع الصب السائل عام ٢٠١١ بالنسبة للأعوام السابقة كما يوضح الشكل (٣-٤).



شكل رقم (٣-٤) تطور حجم بضائع الصب السائل بميناء جيبوتي بالمليون طن
المصدر: الموقع الإلكتروني لوزارة التجارة على الإنترنت <http://www.portdedjibouti.com>

⁴ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 12

⁵ Previous reference – p 12

٢-٣ المحور الشمالي (Northern Corridor (NCTA

" كينيا - أوغندا - رواندا - بوروندي - الكونغو الديمقراطية - تنزانيا - جنوب السودان "

١-٢-٣ الهدف من الإنشاء^٦

- ترقية وتطوير التجارة بين الدول الأعضاء.
- تنمية وتطوير وترقية وسائل النقل الإقليمية والخدمية.
- ضمان مجانية النقل بين الدول الأعضاء.
- حماية حقوق المستثمرين وضمان سهولة دخول البضائع من وإلى الدول التي لا تتوفر فيها موانئ بحرية.
- تقديم خدمات تتماشى مع النظم العالمية، توفير سبل الحماية عند عملية نقل البضائع وتقديم الخدمات.
- تقديم فرص للقطاع الخاص للاستثمار في قطاع المعابر والمحاور التنموية.

ومنذ إنشائه عام ١٩٨٠ والمهمة التي تطلع بها السلطة التنسيق الخاصة بالمحور الشمالي هي تحويله إلى محور تنموي يقدم خدمات مختلفة تتماشى مع المواصفات والمعايير الدولية وذلك من أجل زيادة الحدة التنافسية في هذه العمليات، وبالإضافة إلى ذلك توفير أنشطة النقل والمواصلات بصورة أكثر أماناً، تنمية وتطوير وترقية التجارة الإقليمية والتجارة المدمجة، بالإضافة إلى ذلك تقدم فرصة من خلالها يمكن لمستثمري القطاع الخاص أن يقوموا بالاستثمار في هذا المحور.

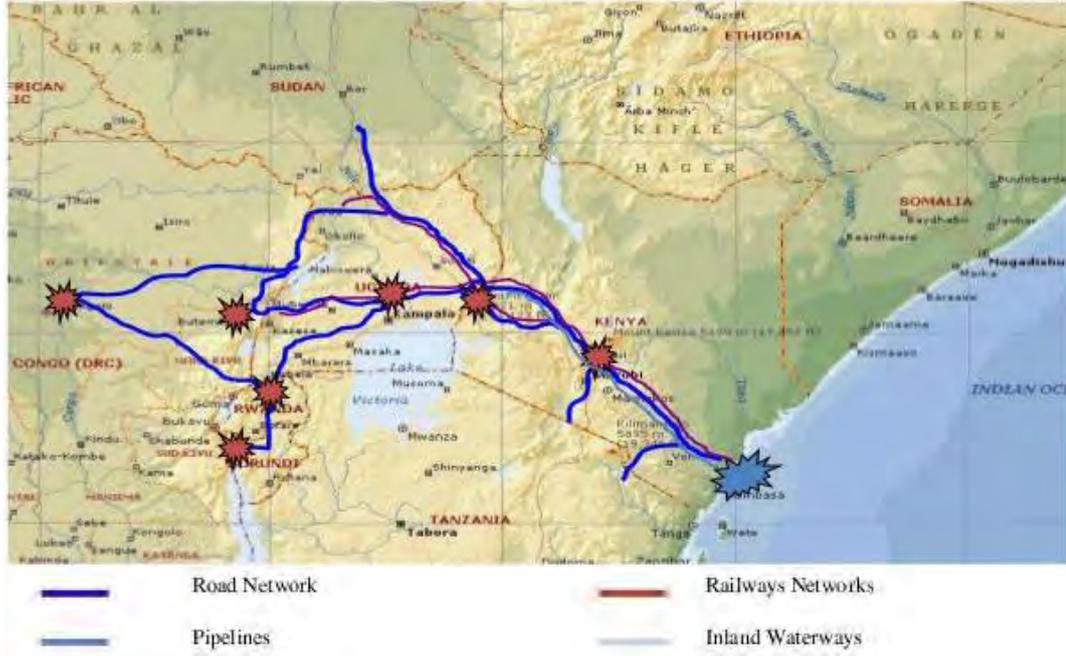
٢-٢-٣ الموقع والمكونات

المحور الشمالي يغطي عملية النقل والمواصلات من وإلى ميناء مومبسا بما في ذلك عمليات الشحن إلى أوغندا، رواندا، بوروندي، وغرب جمهورية الكونغو الديمقراطية وكذلك تشمل خدمة المحور الشمالي كلا من تنزانيا وجنوب السودان، كما يوضح الشكل (٣-٥).

وقد أدركت هذه الدول أن هناك حاجة ماسة للتعاون فيما بينها وذلك من أجل تسهيل الخدمات وتفعيل عمليات النقل والمواصلات والتجارة، وتشمل عضوية هذه الدول التي قامت بإجراء التعاون فيما بينها كلا من بوروندي، كينيا، رندا وأوغندا، عام ١٩٨٠، وفي عام ١٩٨٧ قبلت جمهورية الكونغو الديمقراطية بالانضمام إلى لجنة المحور الشمالي وبالتالي دخلت ضمن الدول الموقعة على هذه الاتفاقية.^٧

⁶ previous reference p 12

⁷ TTCA Secretariat –Investment Opportunities in The Northern Corridor with Emphasis in Transport infrastructure - a Paper Prepared For Presentation At The Comesa Business Summit - Kampala, Uganda - June 2004 – p 2



شكل رقم (٣-٥) موقع المحور الشمالي ومكوناته

المصدر: لوقع الارس مي للبعثات في أفريقيا قبل والحدود لعلبر لبح والشمالي <http://www.ttcanc.org>

٣-٢-٢-١ الموانئ

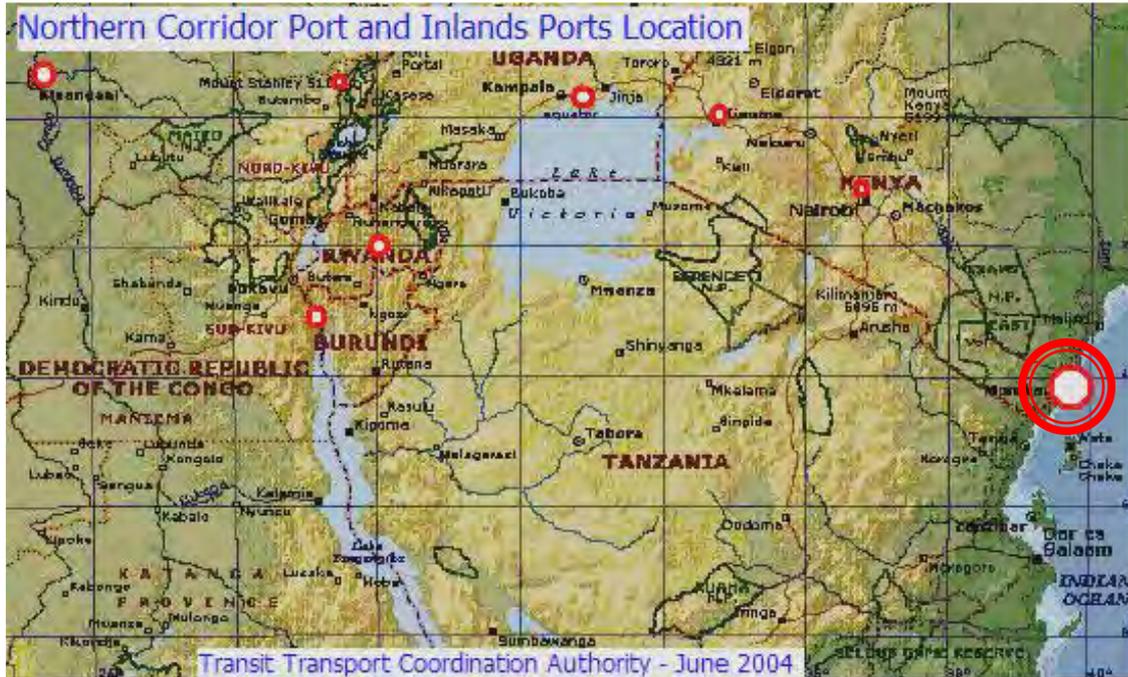
أ- ميناء مومبسا

يعتبر هو المدخل إلى المحور الشمالي، ويتعامل هذا الميناء مع الرحلات العابرة التي تحمل البضائع التجارية إلى كلا من بوروندي، جمهورية الكونغو الديمقراطية، رواندا، أوغندا، إثيوبيا، السودان، تنزانيا، ويتم إدارة هذا الميناء بواسطة شركات داخل الدولة، والهيئة العامة لموانئ كينيا. ويعتبر ميناء مومبسا من أكبر الموانئ في الساحل الشرقي بأفريقيا حيث يبلغ عمق المياه به حوالي ١٦ متر، ويعتبر الميناء الثاني في أفريقيا من حيث السعة ومن حيث الكفاءة ويأتي بعد ميناء دوربان بجنوب أفريقيا، ويوضح الشكل (٣-٦) ميناء مومبسا والموانئ البرية على المحور الشمالي.

٣-٢-٢-٢ طرق ومسارات المحور الشمالي

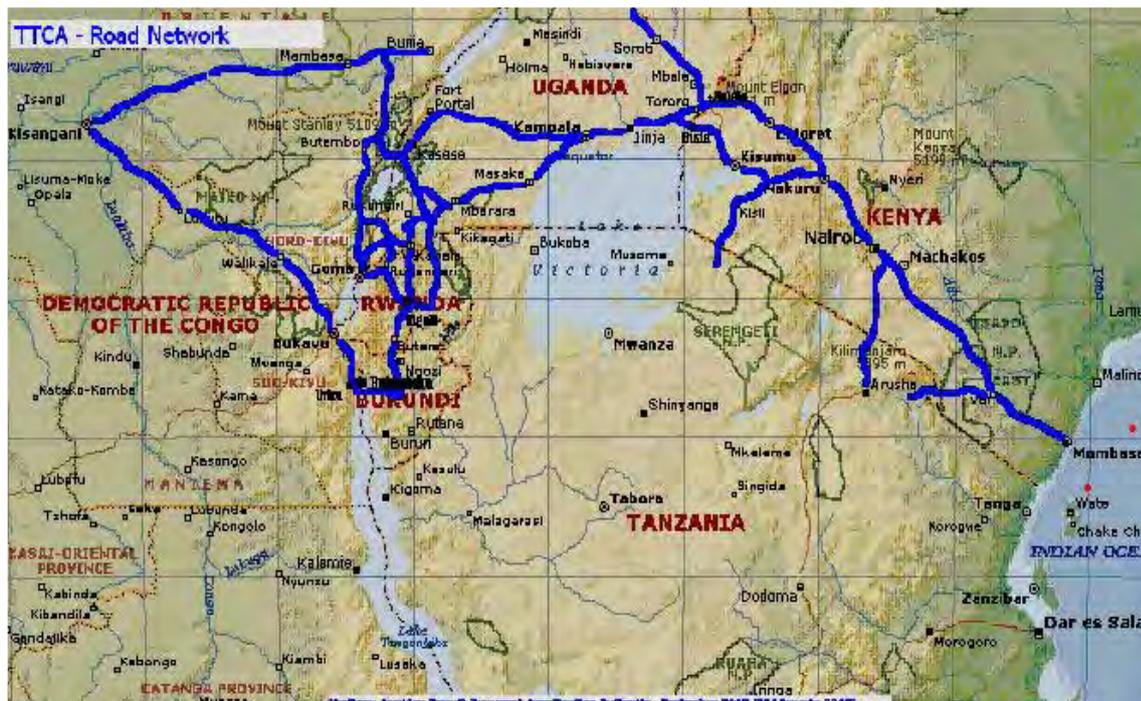
أ- الطرق

الشبكة الرئيسية الخاصة بالطرق المؤدية إلى المحور الشمالي يبلغ طولها الإجمالي ما يقارب ٧,٠٠٠ كم أي ما يعادل نسبة ٦٠% توزيعها كما هو مبين في الجدول (٣-١) والشكل (٣-٧).



شكل رقم (٦-٣) ميناء مومبسا والموانئ البرية على المحور الشمالي

المصدر: TTCA Secretariat –Investment Opportunities in The Northern Corridor with Emphasis in Transport infrastructure - a Paper Prepared For Presentation At The Comesa Business Summit - Kampala, Uganda - June 2004 – p 13



شكل رقم (٧-٣) شبكة الطرق بالمحور الشمالي

المصدر: TTCA Secretariat –Investment Opportunities in The Northern Corridor with Emphasis in Transport infrastructure - a Paper Prepared For Presentation At The Comesa Business Summit - Kampala, Uganda - June 2004 – p 2

جدول (٣-١) شبكة الطرق في المحور الشمالي (بالكيلو متر)

الدولة	مرصوف	غير مرصوف	الإجمالي
بور ندي	٣٢٠	٣٦	٣٥٦
جمهورية الكونغو	٧٢١	١٩٦٠	٢٦٤١
كينيا	١١٩٦	٠	١١٩٦
رواندا	٨١٤	٠	٨١٤
أوغندا	١٠٤٢	٦٥٧	١٦٦٩
الإجمالي	٤٠٩٣	٢٦١٣	٦٧٠٦
النسبة المئوية	%٦١	%٣٩	%١٠٠

المصدر: Transit Transport Coordination Authority of the Northern Corridor (TTCANC) – Northern Corridor Transit and Transport agreement - Nairobi, Kenya 6 October, 2007 – p 42

ب- السكك الحديدية

خطوط السكك الحديدية (مكونة من أربعة خطوط: مومبسا - نيروبي، نيروبي - كمبالا، كمبالا - كاسياس، تروروجولو-باكواشي)، وهي من خطوط المواصلات التي تعتبر حالتها غير جيدة، المؤسسة الرئيسية العاملة في شرق أفريقيا والمتخصصة في مجال السكك الحديدية قد وضعت خطط لإنشاء خط رئيسي يبلغ طوله ١٣٠٠ كم ويربط مومبسا - نيروبي - مالابا - كمبالا وصولاً إلى شبكة السكك الحديدية الموجودة في كينيا، وقد تم توقيع اتفاقية في عام ٢٠٠٣ مع مؤسسة وادي ريفت العاملة في مجال خطوط السكك الحديدية وذلك لتقديم الخدمات الإنشائية في مجال خطوط السكك الحديدية في كينيا.^٨

خطوط السكك الحديدية تقدم العديد من الفرص التجارية وانسياب البضائع داخل كينيا وكذلك تربط بين العديد من الدول في شرق أفريقيا. البضائع الرئيسية التي يتم تصديرها وتوريدها بين هذه الدول هي الأسمنت، البن، الحاويات، الصودا، السكر، الملح، المنتجات البترولية كما أن خطوط السكك الحديدية تسهم بنسبة تتراوح ١٥ - ٢٠% من النقل على طول المحور الشمالي.^٩

ج- خطوط الأنابيب

كان النقل بواسطة خطوط الأنابيب مقتصرًا في البداية بين نيروبي ومومبسا، الآن تم تمديد خط أنابيب إلى كيسومو والدوريت حتى تتمكن البلدان النامية غير الساحلية مثل أوغندا ورواندا

^٨ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 16

^٩ previous reference p 17

وبوروندي وشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية من توصيل الوقود ومع ذلك فإن خط الأنابيب سيتطلب توسيع وتمديد إلى كمبالا على الأقل من أجل التصدي بفعالية للطلب على الوقود في هذه البلدان.¹⁰

د- الممرات المائية الداخلية

بحيرات فيكتوريا، تنجانيقا، ألبرت وإدوارد ويتم استخدامها لنقل البضائع الداخلية والخارجية بين الدول الأعضاء في محور النقل الشمالي.

نهر الكونجو أيضا يلعب دورا هاما في نقل البضائع وكذلك نهر كينيا يساهم في عملية نقل البضائع إلى أنه يحتاج إلى توسعة.

هذه المحاور المائية الداخلية لها أهمية خاصة لأنها تستخدم نماذج متعددة في عملية نقل وترحيل البضائع منذ أن دخلت هذه الوسائل ضمن نظم النقل والمواصلات في شبه الإقليم.

٣-٢-٣ الموقف من التنفيذ

منذ نشأتها عام ١٩٨٠ التزمت السلطة الخاصة بإدارة محور النقل الشمالي باتخاذ العديد من التدابير المختلفة التي تقيس الأهداف المختلفة وذلك من خلال تقديم خدمات من شأنها أن تسهل عملية انسياب البضائع وحركة البضائع بالإضافة إلى سهولة دخول المركبات إلى المحور، لذلك أغلب مكونات المحور مكتملة ولكن بعضها بحالة جيدة وبعضها يحتاج إلى تطوير.¹¹

٣-٢-٤ الإطار المؤسسي¹²

المحور الشمالي يقدم العديد من الخدمات وفقا لنظم ولوائح وقوانين النقل والمواصلات والتي تحكم الدول الأعضاء الموقعة على هذه الاتفاقية وتنظم أعمالها وذلك من أجل تسهيل دخول البضائع من وإلى البحر. ومن أجل ضمان تطبيق هذه الاتفاقيات بصورة فعالة فقد قامت إدارة المحور الشمالي بتكوين سلطة تنسيقية خاصة بإدارة المحور الشمالي والتي تعرف اختصارا بـ (NCTTA) Northern Corridor Transit Transport Authority وقد تم تأسيسها من قبل ٣ أعضاء أساسيين:

¹⁰ TTCA Secretariat –Investment Opportunities in The Northern Corridor with Emphasis in Transport infrastructure - a Paper Prepared For Presentation At The Comesa Business Summit - Kampala, Uganda - June 2004 – p 6

¹¹ المجلس القطري في كينيا لخدمة إدارة المحور الشمالي (NCTTA) - http://www.ttcanc.org/ Achievements - يونيو 2014.

¹² Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 13

- السلطة، قد تم تأسيسها من قبل اللجنة الوزارية وهي مسؤولة من القضايا التي تتعلق بالنقل والمواصلات في كل من الدول الموقعة على هذه الاتفاقية وكذلك تقع على عاتقها مسئولية مراجعة السياسات الرئيسية بين الدول الأعضاء.
 - اللجنة التنفيذية، تقع على عاتقها المهام السكرتارية التي تتعلق بعملية النقل والمواصلات وهي تعنى بالشأن الإداري والتنفيذي.
 - السكرتارية الدائمة، وتتخذ من مومبسا في كينيا مقرا لها وهي مسؤولة عن كل العمليات التي تقوم بها الدول الأعضاء في إدارة لجنة المحاور الشمالية.
- وقد تم تأسيس ٢ من اللجان المتخصصة وهي على النحو التالي: تنمية وتطوير البنى التحتية واللجنة الإدارية ولجنة الجمارك، لجنة الخدمات التجارية وخدمات المواصلات.
- بالإضافة إلى اللجنة الاستشارية الخاصة بالمساهمين في المحور الشمالي، وهذه اللجان مع بعضها البعض تقوم بتقديم الخدمات (الخاصة والعامة) داخل هذا المحور وهذه اللجان موجودة منذ عام ١٩٩٩.

الشركات العاملة في مجال شبكة السكك الحديدية في المحور الشمالي تتبع لقطاع الأعمال في كلا من كينيا وأوغندا، وهي تعمل على إدارة المشروعات الخاصة بخطوط السكك الحديدية التي تبدأ من مومبسا إلى نيروبي، كاكورو، ألدوريت، ملابا، جينجا، ومن كمبالا حتى كاسياس في غرب أوغندا (المسافة حوالي ١٦٦٠ كم والخطوط الفرعية يتم تشغيلها من ناكورو إلى كيسومو على بحيرة فيكتوريا)، وكنتيجة لذلك، رواندا، بوروندي، غرب جمهورية الكونغو الديمقراطية وجنوب السودان كلها تعتمد على ميناء مومبسا في تجارتها الدولية حيث أنها ليست لها أي روابط في شبكة خطوط السكك الحديدية التي تدخل في نظام شبكة خطوط السكك الحديدية لمنطقة شرق أفريقيا.

٣-٢-٥ مؤشرات التنمية على المحور

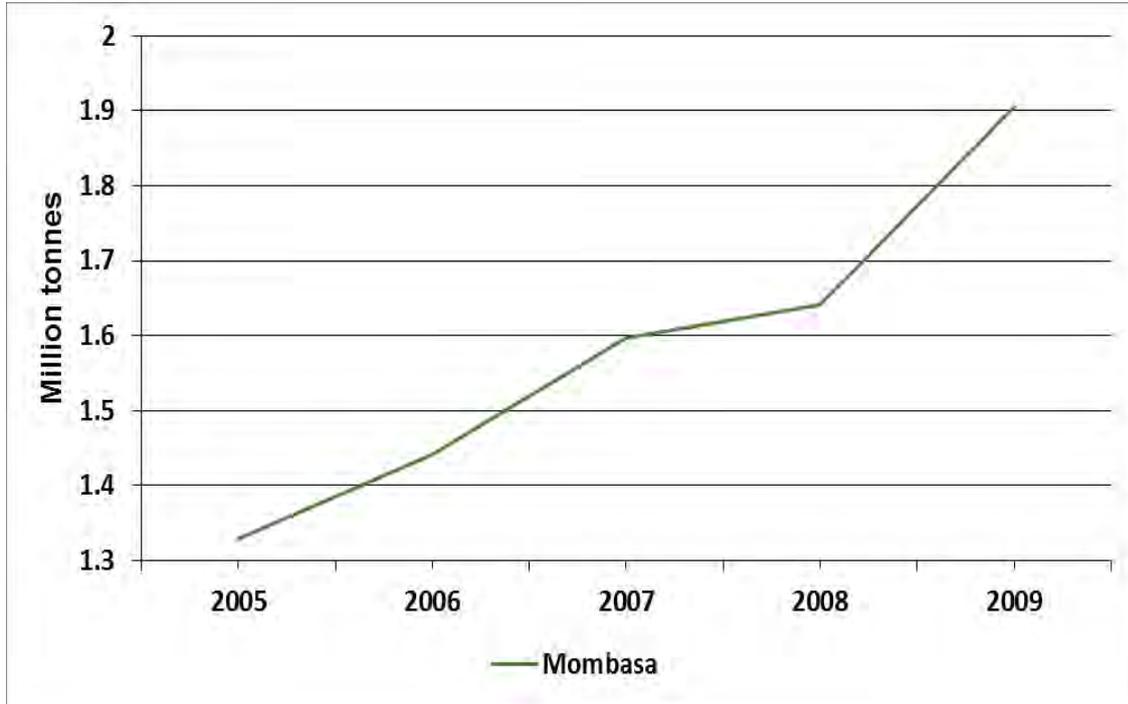
يعتبر هذا المحور منذ إنشائه عام ١٩٨٠ هو الأكثر ازدهاما في منطقة الكومبسا وذلك النشاط يفتح آفاقا حقيقية للنمو الاقتصادي والتنمية المستدامة، مما أدى إلى تحسين مستويات المعيشة لنسبة كبيرة من سكان البلدان التي يمر بها، وكذلك هو أكثر المحاور تأثيرا حيث يتم من خلاله

نقل البضائع بين مختلف الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية عبر البحر، بالإضافة إلى ذلك فهو يعتبر المحور الأكثر أماناً والأكثر حفاظاً على حقوق المستخدمين التابعين للدول الأعضاء.¹³ هذا النشاط انعكس على أداء ميناء مومبسا حيث زاد حجم الصادرات والواردات المارة عبر الميناء بشكل ملحوظ خاصة في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩، ويوضح الجدول (٣-٢) والشكل (٣-٨) تطور أداء ميناء مومبسا في هذه الفترة.

جدول (٣-٢) نسبة الزيادة السنوية في إنتاجية ميناء مومبسا في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩

البيان/العام	٢٠٠٥ - ٢٠٠٦	٢٠٠٦ - ٢٠٠٧	٢٠٠٧ - ٢٠٠٨	٢٠٠٨ - ٢٠٠٩
إجمالي الواردات	%١١	%١٠	%٢	%٢٤
إجمالي الصادرات	%١-	%١٠	%٩	%٩-
إجمالي الواردات والصادرات	%٩	%١٠	%٣	%١٩

المصدر: Callixte Ntamutumba- Presentation on study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 27



شكل رقم (٣-٨) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء مومبسا في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩

المصدر: البنك الإفريقي للتنمية في يونيو ٢٠١٤ <http://www.afdb.org/en> African Development Bank Group

¹³ TTCA Secretariat –Investment Opportunities in The Northern Corridor with Emphasis in Transport infrastructure - a Paper Prepared For Presentation At The Comesa Business Summit - Kampala, Uganda - June 2004 – p 18

٣-٣ المحور الأوسط Central Corridor

" تنزانيا - أوغندا - رواندا - بوروندي - الكونغو الديمقراطية "

٣-٣-١ الهدف من الإنشاء

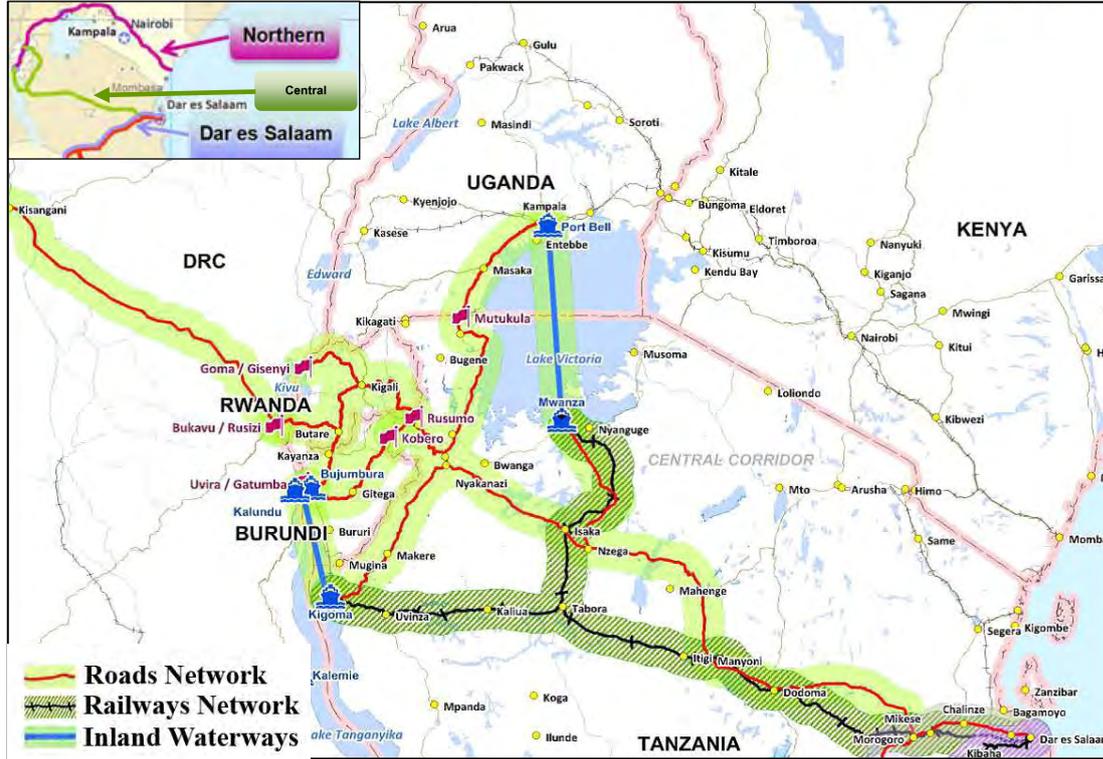
تم إنشاء المحور عام ٢٠٠٦ بهدف العمل على تسهيل حركة التصدير والاستيراد من الدول غير الساحلية في بوروندي، رواندا، أوغندا والكونغو الديمقراطية كإضافة اقتصادية فعالة لطرق التجارة الأخرى ويتم ذلك من خلال:^{١٤}

- رصد أداء الطريق من خلال جمع استباقية، وتجهيز ونشر البيانات النقل من أجل دعم التخطيط والعمليات للدول الأعضاء.
- العمل مع الجهات المعنية لتقليل تكاليف النقل وتعزيز بيئة الأعمال داخل الدول الشريكة.
- التأكد من أن المحور يتميز بكفاءة وفعالية عالية من حيث التكلفة.
- تخطيط البنى التحتية ودعم العمليات على المحور من خلال جمع المعلومات الاستباقية، بالإضافة إلى ذلك تجهيز ونشر البيانات المرورية، وتحليل المنافسة وتقديم المعلومات عن المحاور التجارية.
- تعزيز عملية الصيانة المستدامة للبنية التحتية.
- تشجيع عملية تنفيذ وتحسين إجراءات العبور الجمركي، وكذلك تنفيذ الضوابط الجمركية المشتركة، بما في ذلك توفير مكاتب الجمارك على الحدود البرية والموانئ البحرية.
- التعاون، مع الهيئات الإقليمية ذات الأهداف المماثلة.

٣-٣-٢ الموقع والمكونات

المحور المركزي يتكون من ميناء دار السلام والذي يتصل بعدد من خطوط السكك الحديدية يبلغ طولها حوالي ١,٢٥٤ كيلومتر تتفرع عند تابورا Tabora إلى فرعين الأول يتجه نحو كيجوما على بحيرة تنجانيقا ومنها يتصل المحور ببوجومبورا وجمهورية الكونغو الديمقراطية والآخر يتجه نحو موانزا Mwanza على بحيرة فيكتوريا ومنها يتصل المحور بأوغندا بالإضافة إلى الطريق الذي يربط بين دار السلام عن طريق دودوما، سينجيدا ولوساهونجا إلى نازينجا في رواندا وبوروندي، ويوضح الشكل رقم (٣-٩) موقع المحور الأوسط وأهم مكوناته.

¹⁴ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 24



شكل رقم (٣-٩) موقع المحور الأوسط وأهم مكوناته

المصدر: TTFA - Railway Sector and its contribution for development in Eastern Africa - 2nd African Logistics Conference - Serena Hotel, Dar es Salaam, Tanzania - 4th-5th October 2012

٣-٣-٣ الموقف من التنفيذ

جميع الطرق على المحور مرصوفة وبحالة جيدة مع انخفاض عدد الحواجز عليها كما أن هناك خطوط جديدة للسكك الحديدية تحت الدراسة، وفي ميناء دار السلام تم إنشاء مستودعات التخليص الداخلي (عن طريق القطاع الخاص) لتخفيف الازدحام إجمالي الطاقة ١٠٠٠٠ حاوية قياسية.^{١٥}

٣-٣-٤ الإطار المؤسسي

حتى العام ٢٠٠٦ كان يتم التعامل مع عمليات تيسير التجارة على طول المحور المركزي من خلال اتفاقيات ثنائية بين تنزانيا والدول غير الساحلية، وفي عام ٢٠٠٦ إدراكاً لأهمية وجود نظم فعالة للنقل العابر لأوغندا، ورواندا، وبوروندي، وجمهورية الكونغو الديمقراطية وتنزانيا أنشأت البلدان الخمسة المشتركة وكالة تيسير النقل العابر Transit Transport Facilitation Agency (TTFA) والتي تعمل على تسهيل عملية النقل في المحور الأوسط وأهم اختصاصاتها:^{١٦}

¹⁵ Rukia D. Shante-Transport and logistics innovation towards the review of the Almaty Program of Action in 2014 - a expert paper - United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) - Dar es Salaam, Tanzania - 22-24 October 2013-p14.

¹⁶ TTFA - 2nd African Logistics Conference -Serena Hotel, Dar es Salaam, Tanzania October 2012-p9

- التأكد من أن المحور يتميز بكفاءة وفعالية عالية من حيث التكلفة.
- تخطيط البنية التحتية ودعم العمليات على المحور من خلال جمع المعلومات الاستباقية، بالإضافة إلى ذلك تجهيز ونشر البيانات المرورية، وتحليل المنافسة وتقديم المعلومات عن المحاور التجارية.
- تعزيز عملية الصيانة المستدامة للبنية التحتية.
- تشجيع عملية تنفيذ وتحسين إجراءات العبور الجمركي، وكذلك تنفيذ الضوابط الجمركية المشتركة، بما في ذلك توفير مكاتب الجمارك على الحدود البرية والموانئ البحرية.
- التعاون، مع الهيئات الإقليمية ذات الأهداف المماثلة.
- الحد من تكاليف النقل والخدمات اللوجستية المرتبطة بنقل البضائع على طول الممر.
- تسويق الخدمات التي يوفرها المحور الأوسط لزيادة استخدامه.

٣-٣-٥ مؤشرات التنمية على المحور

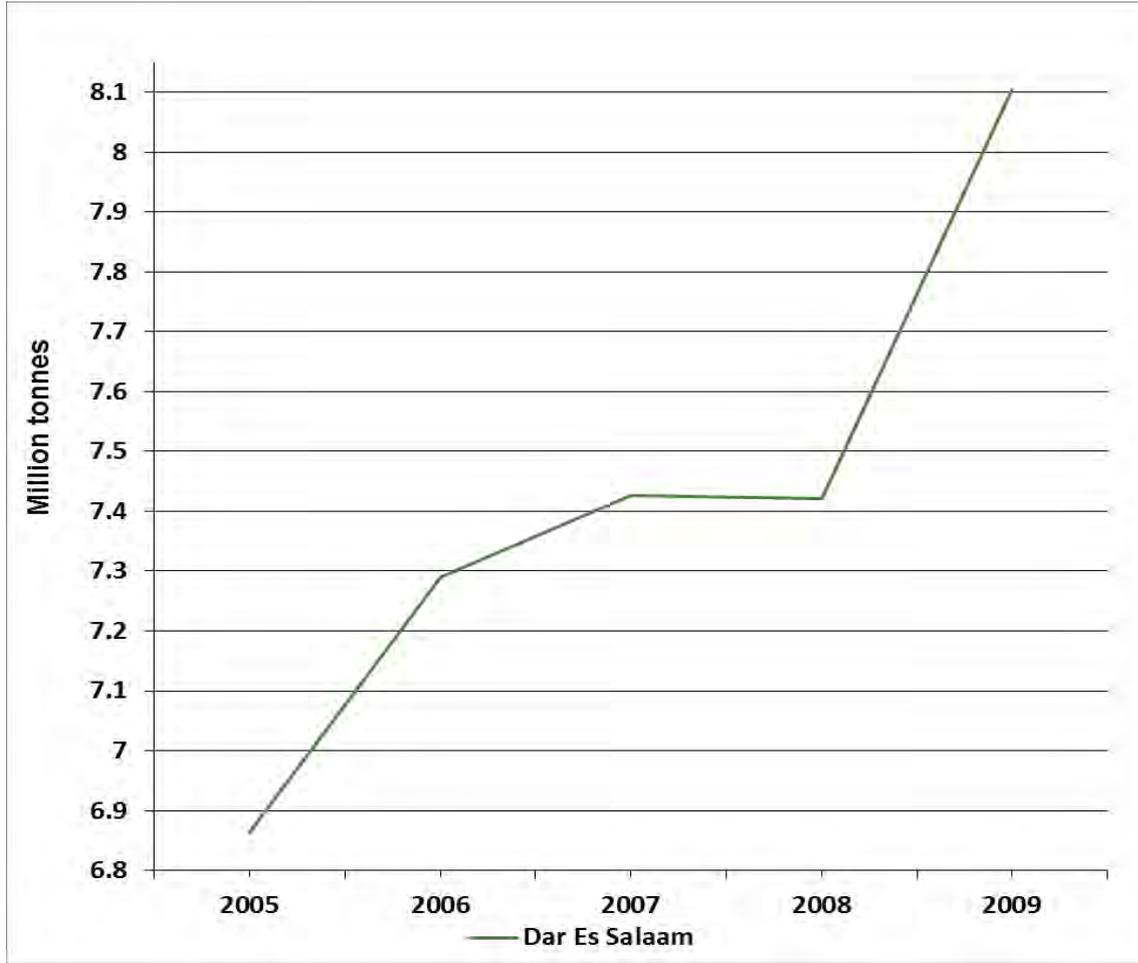
انخفض وقت الانتظار في ميناء دار السلام إلى متوسط ٩ أيام في سبتمبر عام ٢٠١٣ من ٢٣ يوماً في عام ٢٠٠٨.^{١٧}

ويبين الجدول (٣-٣) والشكل (٣-١٠) تطور أداء ميناء دار السلام في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩.

جدول (٣-٣) نسبة الزيادة السنوية في إنتاجية ميناء دار السلام في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٩

البيان/العام	٢٠٠٥-٢٠٠٦	٢٠٠٦-٢٠٠٧	٢٠٠٧-٢٠٠٨	٢٠٠٨-٢٠٠٩
إجمالي الواردات	٨%	٩%	٢%	١٤%
إجمالي الصادرات	-٤%	٣١%	-٦%	١%
إجمالي الواردات والصادرات	٦%	١٢%	١%	١٢%

لنathan Associates Inc - Central Corridors of East Africa-Action Plan-volume 1 Main Report :
- USAID- April 15, 2011-p32.



شكل رقم (٣-١٠) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء دار السلام في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩

المصدر: البنك الإفريقي للتنمية في يونيو ٢٠١٤ <http://www.afdb.org/en> African Development Bank Group

٣-٤ محور دار السلام Dar Es Salaam Corridor

" تنزانيا - مالاوي - زامبيا - الكونغو الديمقراطية "

٣-٤-١ الهدف من الإنشاء

الهدف الأولي من عمليات التنمية في محور دار السلام منذ نشأته عام ١٩٨٢ هو تنفيذ مشروعات البنية التحتية وتقديم خدمات مستدامة طويلة الأجل وعمليات التنمية في ميناء دار السلام بالإضافة إلى تسهيل حركة التصدير والاستيراد خاصة في الدول التي لا تتوفر فيها موانئ بحرية مثل مالاوي وزامبيا.

٣-٤-٢ الموقع والمكونات

أ- ميناء دار السلام

ميناء دار السلام، هو الميناء الرئيسي في تنزانيا ٩٠% من صادرات وواردات تنزانيا تتم من خلاله

وهو من الموانئ التي تعتمد عليها الدول التي لا تتوفر فيها موانئ شاطئية وفي البلدان غير الساحلية المجاورة مثل ملاوي، زامبيا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، بوروندي ورواندا وأوغندا، ويبلغ طول رصيفه ٢٠٠٠ متر في حين أن عمق المياه يصل إلى ١١ متر وهو عمق الرصيف، محطة الحاويات ومحطة البضائع العامة هي أيضا جزء من الميناء بما في ذلك محطة الركاب، وكذلك محطات ضخ النفط الخام، وكذلك محطة لتكرير النفط ومراكز الشحن التي تشغلها ملاوي وزامبيا كما يرتبط الميناء بشبكة من الطرق الرئيسية مثل طريق تانزام وخطوط السكك الحديدية تازارا بالإضافة خط أنابيب نفط تازاما.^{١٨}

ب- طريق تانزام

طريق تانزام يربط تنزانيا بزامبيا، وهو يمتد من دار السلام إلى كابييري وقد بدأ العمل في هذا الطريق على الجانب التنزاني في منتصف الخمسينات وبدأ العمل على الجانب الزامبي في منتصف الستينات والهدف من تقسيم هذه الأعمال بين الدول هو الايفاء بالالتزامات الحكومية المتفق عليها ضمن الميزانية.^{١٩}

ج- سكك حديد تازارا

يبلغ طول خط السكك الحديدية هذا ١٨٦٠ كيلومتر تبدأ من دار السلام إلى كابييري في زامبيا وهو مشروع تملكه مناصفة الحكومة الزامبية والحكومة التنزانية ويتم تشغيله بواسطة سلطة السكك الحديدية في كلا من تنزانيا وزامبيا.^{٢٠}

د- خط أنابيب نفط تازاما

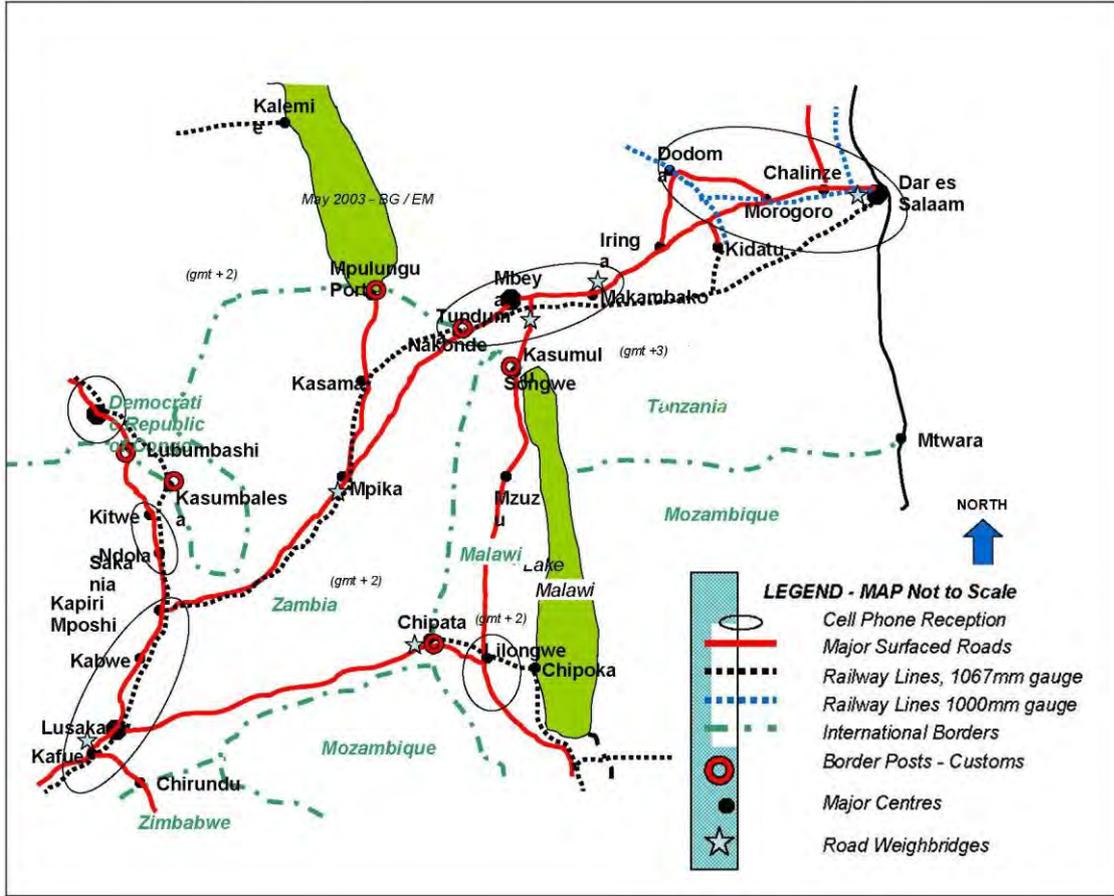
تبلغ خطوط أنابيب النفط في تازاما حوالي ١٧١٠ كيلومتر وهي من الخطوط التي تم إنشاءها في العام ١٩٦٨ وذلك لنقل خام النفط إلى مصفاة الوقود انديني في ندولا بزامبيا وبالتالي تعمل على تصدير المنتجات المكررة وهي مملوكة بشكل مشترك من قبل الحكومات على النحو التالي: تنزانيا (٣٣,٣%)، زامبيا (٦٦,٧%)^{٢١}، ويوضح الشكل رقم (٣-١١) موقع ومكونات محور دار السلام.

¹⁸ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 29.

¹⁹ previous reference p 31.

²⁰ previous reference p 31.

²¹ previous reference p 32.



شكل رقم (١٣-١) موقع محور دار السلام

المصدر: Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Permanent Regional Corridor: development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 26.

٣-٤-٣ الموقف من التنفيذ

بالرغم من اكتمال جميع مكونات المحور إلا أن كثير منها يحتاج إلى تطوير وتتركز الجهود في الوقت الحاضر على إعادة تأهيل ورفع مستوى الطرق والسكك الحديدية والبنية التحتية التي من شأنها التأثير في تعزيز الربط بين جنوب وشرق أفريقيا.

٣-٤-٤ الإطار المؤسسي

أ- لجنة محور دار السلام (DCC) (The Dar Es Salaam Corridor Committee)²²

الأهداف المؤسسية للجنة محور دار السلام هي:

- توسيع عضوية لجنة تنسيق المواصلات لجعلها شراكة كاملة في القطاعين العام والخاص.

²² previous reference p 27

- التأكيد على الجوانب التشغيلية والتسويقية للمحور، ودعم لجنة المحور مع المنظمات الوطنية في كل بلد لتأثير السياسات الوطنية التي تدعم كفاءة المحور والتشجيع على استخدام المحور وتشجيع عمليات التنمية المكانية على طول المحور.

وقد كانت غالبية الأهداف علي وجه التحديد تهدف إلى تحويل محور دار السلام ليكون من أكثر المحاور كفاءة وموثوق به بالإضافة إلى فعاليته من حيث التكلفة الخاصة بالنقل في هذه المحاور الإقليمية.

ب- لجنة المحاور الإقليمية ٢٣

هناك لجنة خاصة بالمحاور الوطنية في كل الدول الأعضاء والغرض من إنشاء هذه اللجان هو ضمان الدعم الوطني وتفعيل أنشطة المحور، وتتضمن عضوية هذه اللجنة ممثلين من الدول الأعضاء في لجنة تنسيق المحور، وفي زامبيا، يفترض أن وزارة الاتصالات والنقل تعمل على توفير القيادة في حين انه في تنزانيا تلعب اللجنة دور تنسيقي بين وزارة النقل واللجنة.

٣-٤-٥ مؤشرات التنمية على المحور^{٢٤}

- تخفيض مدة البقاء في الميناء من ٢٥ إلى ١٣ يوم (ديسمبر ٢٠٠٩).
- خفض أوقات عبور السكك الحديدية في زامبيا من ١٧ يوماً إلى ٥ أيام.
- الحد من عبور نقاط التفتيش وخفض الوقت من ٤٣ - ٣٠ يوماً وان كانت هذه الفترة تبدو طويلة أيضاً.
- ربط الهيئات المشتركة مع بعضها البعض وتسريع عمليات الحدود والمحاور.

بالإضافة إلى المؤشرات المتعلقة بتطور نشاط ميناء دار السلام والتي تم ذكرها بالمحور الأوسط.

٣-٥ محور بيرا Beira Corridor

" موزامبيق - مالاوي - زيمبابوي - زامبيا "

٣-٥-١ الهدف من الإنشاء

نشأ محور بيرا عام ١٩٩٧ وكان الهدف الرئيسي هو تنمية وتطوير زيمبابوي، زامبيا، مالاوي،

²³ previous reference p 28

²⁴ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 32

اقتصاديا من خلال ربطها بالساحل عن طريق ميناء بيرا في موزمبيق وذلك بواسطة إعادة إنشاء وترقية وتطوير البنى التحتية والطرق التي تربط المناطق الغنية بالمصادر في كلا من مالواي، زامبيا، زيمبابوي ليتم ربطها بميناء بيرا، وكذلك استغلال الموارد الزراعية غير المستغلة بشكل كبير في موزمبيق خاصة التي تنتج على محور التنمية بيرا. وتعزيز الإنتاجية الزراعية والقدرة التنافسية في المنطقة من خلال:²⁵

أ- تطوير مشاريع البنية التحتية الجديدة التي تدفع النمو وتستفيد منها المجتمعات المحلية وتوفر فرص عمل جديدة.

ب- دعم تنمية الزراعة المستدامة مع التركيز بشكل خاص على مدخلات الإنتاج والخدمات المالية وخدمات الإرشاد الزراعي.

ج- دعم الاستثمار والمساعدة على توفير بيئة عمل مناسبة للمستثمرين الزراعيين الذين يدعمون المشروعات الزراعية الصغيرة والمتوسطة الحجم على المحور.

٣-٥-٢ الموقع والمكونات

محور بيرا يربط زيمبابوي، زامبيا ومالواي غير الساحليتين بميناء بيرا في موزمبيق الساحلية كما بالشكل (٣-١٢)، وتأتي أهميته لأنه يقع في مناطق الإنتاج الزراعي في موزمبيق على البحر وهناك إمكانات هائلة من الأراضي الزراعية مع مناخ مناسبة لمجموعة متنوعة من المحاصيل للاستهلاك المحلي والتصدير كما أن هناك موارد مياه الصالحة للشرب على طول المحور، على الرغم من عدم وجود البنية التحتية يعني أن أغلب الإنتاج الزراعي معتمد على مياه الأمطار، أكثر من ١٠ مليون هكتار متاحة على محور بيرا يتم حاليا استغلال أقل من ٣٪ فقط منها تجاريا.²⁶

أ- ميناء بيرا

يقع ميناء بيرا في موزمبيق عند مصب نهر بونغ وهو من الموانئ التنموية التي أنشئت بغرض تصدير المواد الزراعية ويتم إدارة هذا المحور بواسطة شركة بيرا لتنمية وتطوير المحاور والمعابر، وفي منتصف إلى أواخر ١٩٢٠م تم بناء أرصفة المياه العميقة وتحسين المرسى، وقد بدأت تحت سيطرة شركة اسمها Companhia، التي استمرت في إدارة الميناء حتى عام ١٩٤٩م عندما وقعت موانئ موزمبيق وشركة السكك الحديدية (CFM) عقد تحكم في الإدارة، وفي عام ١٩٩٨ تم تشكيل مشروع مشترك بين Cornelder القابضة، ومقرها في روتردام وبين CFM لإدارة ميناء بيرا.²⁷

²⁵ لمصالح سابق

²⁶ لمارك غلارس في لم حوربي راعل الاليتون بيفيونيو 21 14 www.beiracorridor.com/About the BAGC Initiative

²⁷ <http://ports.co.za/beira.php> - as June 2014



شكل رقم (٣-١٢) موقع ومكونات محور بيرا

المصدر: لبحق عالسلي لبحر بيرا على الإنترنت في يونيو 2014 Initiative www.beiracorridor.com

ب- الطرق

- طريق بيرا - موتاري - هراري - تشيرونندو - لوساكا الذي يتداخل مع المحور الشمالي الجنوبي في الوصلة بين هراري-تشيرونندو-لوساكا.
- طريق بيرا - تيتي - بلانتير والذي يسمى طريق تيتي.
- طريق بيرا - ناميلابو - نسانجي - بلانتير والذي يسمى طريق سينا وهو أقصر طريق يصل الدول غير الساحلية ملاوي، زامبيا، وزيمبابوي للبحر.

حالة العديد من قطاعات الطرق على طريق تيتي وطريق سينا ليست جيدة بما في ذلك بعض المقاطع حيث النقل البري من المستحيل خلال موسم الأمطار، وبالإضافة إلى ذلك، لا يوجد أي مصدر تمويل لتطوير العديد من هذه المقاطع.²⁸

²⁸ Japan International Cooperation Agency (JICA) - Preparatory Survey for Southern Africa Integrated Regional Transport Program - PADECO Co., Ltd. Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. - Final Report March 2010 - Appendix D - p D-8.

ج- السكك الحديدية

يتكون نظام السكك الحديدية بمحور التنمية بيرا من خطين رئيسيين:

- خط ماشيباندا Machipanda بطول ٣١٧ كم ويربط ميناء بيرا بشبكة السكك الحديدية في زيمبابوي.
- خط سينا Sena بطول ٦٠٠ كم ويربط ميناء بيرا بمناجم الفحم في موتيز على طول محور سينا.^{٢٩}

٣-٥-٣ الموقف من التنفيذ

بدأ العمل منذ عام ١٩٩٧ على ترقية وتطوير البنية التحتية في هذه المناطق ومن خلال هذه المبادرات يتضح لنا أن أكثر الأعمال التنموية تعتمد بدرجة كبيرة على مناطق الإنتاج وهذا هو الهدف الرئيسي لمشروعات البنية التحتية.^{٣٠}

والمشروعات الحالية التي يجري العمل فيها تركز على:^{٣١}

- تطوير شبكة خطوط السكك الحديدية في سينا لتسهيل عملية نقل الفحم وكذلك لتسهيل عملية تصدير نبات الكولا عبر ميناء بيرا.
- تنمية وتطوير العديد من المشروعات السياحية التنموية بما فيها حدائق الحيوان والمناطق الترفيهية في دندو (والتي تقع شمال بيرا) هراري، بيرا، سافان، موتارا هي أيضا يجري العمل فيها كواحدة من المناطق السياحية.
- تنمية وتطوير محطات الطاقة ونظم إمداد الطاقة الكهربائية (والتي تعتبر من المعايير الهامة في عملية التنمية حيث يتم توفير مصانع الحديد).
- ترقية وتطوير ميناء بيرا وذلك للسماح بتصدير وشحن المعادن التي يتم انتاجها ليتم تركيبها في الميناء.

٣-٥-٤ الإطار المؤسسي

هيئة محور التنمية الزراعي بيرا (BAGC) Beira Agricultural Growth Corridor ٣٢

بدأ العمل في هذه المشروعات في عام ٢٠٠٩ وهي مبادرة تم تبنيها في "المنتدى الاقتصادي

العالمي" في دافوس، وهو مثال للشراكة بين حكومة موزامبيق، والقطاع الخاص والمجتمع الدولي

²⁹ Previous reference p D-10.

³⁰ GRM de Beer - Regional Development Corridors And Spatial Development Initiatives – Some Current Perspectives On Potentials And Progress - Conference Paper - 20th South African Transport Conference - South Africa, 16 – 20 July 2001- p 13

³¹ ظهير السابق ص- 14

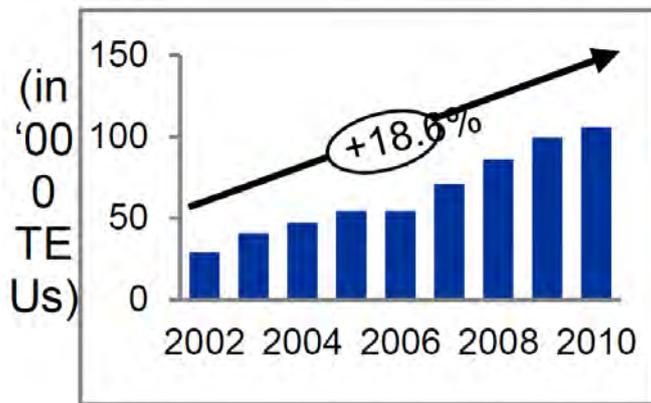
³² Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Ermanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 46

تهدف الي زيادة الانتاج الزراعي بشكل كبير وذلك في محور بيرا ومن ثم تحسين الانتاجية بالنسبة للمزارعين الصغار.

وقد كان الدافع وراء هذا النهج الخاص بـ SDI العديد من الاسباب المرتبطة بالتنمية في محور بيرا ومنها:

- هناك اهتمام دولي بمجالات الاستثمار الزراعي في هذه الجزء من إفريقيا وذلك استجابة للقلق العالمي المتعاظم حول الأمن الغذائي.
- هناك عدد كبير من الاستثمارات في مجال التعدين يتم العمل فيها على طول المحور وهي مشروعات مرتبطة بالبنية التحتية مثل الطاقة والمياه والنقل وكذلك تعزيز الطلب المحلي على المحاصيل والطعام.
- المشاريع الكبرى الأخرى في إطار تفعيل الوسائل الانتاجية والتي تهدف الي تحسين البنية التحتية بما في ذلك وسائل النقل مثل السكك الحديدية وانشاء الموانئ مثل ميناء بيرا.
- أظهرت التقارير الحديثة إمكانية قيام المشروعات الزراعية في عدة دول في وسط وشرق إفريقيا حيث تتوفر مصادر المياه والأراضي الزراعية الصالحة ويمكن أن تكون هذه المناطق هي سلة غذاء العالم فيما لو تم استغلالها ويمكنها كذلك أن تقلل من عملية استيراد المواد الغذائية.

٣-٥-٥ مؤشرات التنمية على المحور



شكل رقم (٣-١٣) حركة الحاويات بميناء بيرا بالألف حاوية قياسية في

الفترة من ٢٠٠٢ إلى ٢٠١٠ "تقرير نصف سنوي"

المصدر: Antony Murithi - Logistics Review of the Beira and Nacala Corridors - Technical Report – USAID/ South Africa - August 2012 – p 52

منذ نشأة محور بيرا عام ١٩٩٧ ارتفع معدل حركة الحاويات بالميناء خاصة بين عامي ٢٠٠٢ و ٢٠١٠ كما موضح بالشكل (٣-١٣) وارتفع إجمالي إنتاجية الميناء في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠١٠ خاصة في عام ٢٠١٠ كما يبين الجدول (٣-٤)

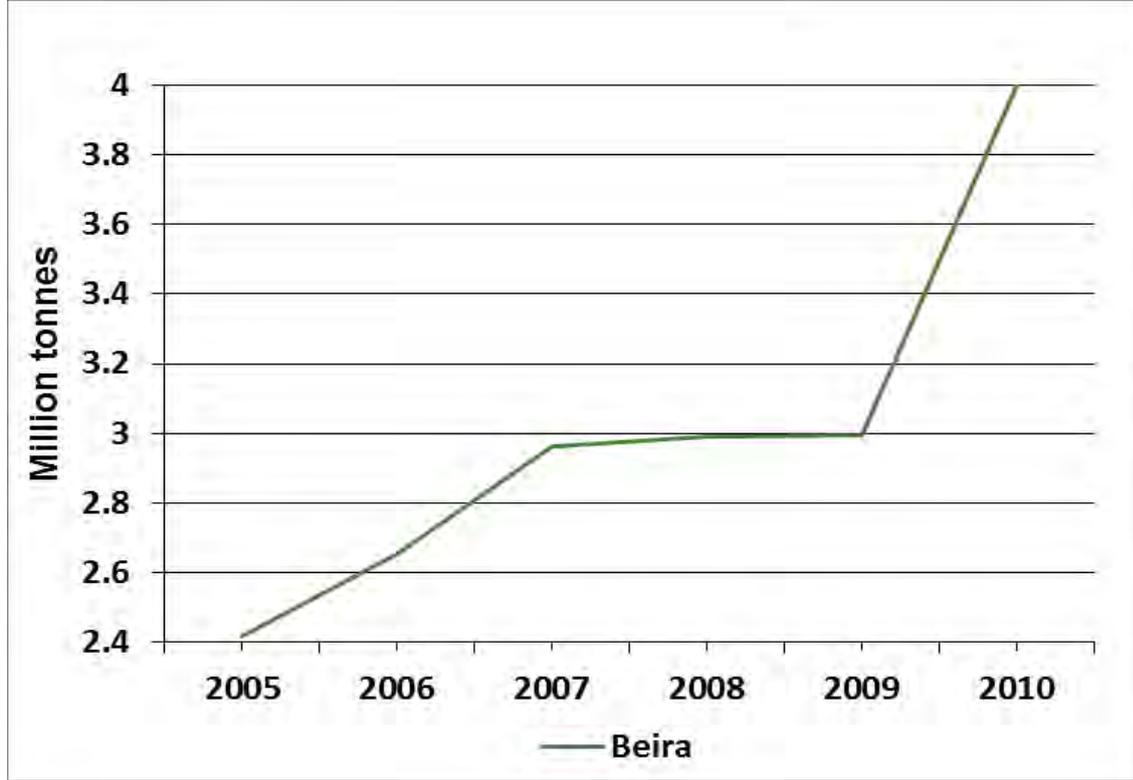
والشكل (٣-١٤).

جدول (٣-٤) نسبة الزيادة السنوية في إنتاجية ميناء بيرا في الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠١٠

2111-2119	2119-2118	2117-2118	2117-2116	2116-2115	
%68.5	%5.1	%11-	—	—	لإصدرات
%21.7	%1.8-	%6.7	—	—	الواردات
%32.5	%1.3-	%2.6	%11.6	%9.7	إجمالي

المصدر: Antony Murithi - Logistics Review of the Beira and Nacala Corridors - Technical Report –

USAID/South Africa - March 2013 – p 24



شكل رقم (٣-١٤) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء بيرا في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٠

المصدر: البنك الإفريقي للتنمية في يونيو ٢٠١٤ African Development Bank Group <http://www.afdb.org/en>

٣-٦ محور خليج ولفيس "ترانس كالاهاري" Trans-Kalahari Corridor

"ناميبيا - بوتسوانا - جنوب أفريقيا"

٣-٦-١ الهدف من الإنشاء

تم إنشاء محور ترانس كالاهاري عام ١٩٩٨ للأهداف التالية:^{٣٣}

- تسهيل عمليات النقل والتجارة الإقليمية وضمان الاستفادة الكاملة من مرافق البنية التحتية.
- تنمية وتطوير العمل في ميناء خليج ولفيس كبوابة غربية.
- دعم التكامل الإقليمي.

³³ Callixte Ntamutumba - study for the Establishment of a Permanent Regional Corridor development working group in PMAESA Region – UN & ECA - June, 2010 – p 47

٣-٦-٢ الموقع والمكونات

أ- ميناء خليج ولفيس^{٣٤}

يحتوي ميناء خليج ولفيس على ثمانية أرصفة للحاويات والبضائع السائبة وقد تم تجهيز الميناء بالعديد من الرافعات الشوكية، والجرارات، المقطورات، والرافعات البرجية، ولا يوجد بالميناء أي تأخير في الجدول الزمني ومناولة البضائع على عكس الموانئ الأخرى في جنوب وغرب أفريقيا وذلك بسبب تسهيل الرسو والتحميل وتفريغ البضائع من السفن.

ب- طريق ترانس - كالاهايري TKC

من أهم الطرق التنافسية للتصدير والاستيراد، ويبلغ طول الطريق السريع المعبد ١٨٠٠ كيلومتر يتم تمويله من البنك الدولي وهو يمر عبر ويند هوك- جوهانسبرغ - بريتوريا ويعتبر طريق ترانس كالاهايري الامتداد الغربي لمحور مابوتو بحيث يكونا معا محور من الشرق عند ميناء مابوتو حتى أقصى الغرب عند ميناء خليج ولفيس.^{٣٥}



شكل رقم (٣-١٥) موقع محور ترانس كالاهايري

المصدر: لوجستك ريس في لمجورتنس كالاهايري على الـتوتون تفزيون يو 2114
<http://www.wbcg.com.na/corridors/trans-kalahari-corridor.html>

ومن الملاحظ أن طريق ترانس كالاهايري يمر في أغلب أجزاءه بصحراء كالاهايري حيث تقل فرص إحداث تنمية حقيقية بالنطاق المحيط بالمحور مما يضعف فرص نجاحه كمحور تنمية عمرانية وإن كان ناجحا كمر للنقل يربط بين الساحل الشرقي والغربي لجنوب قارة أفريقيا، ويوضح الشكل رقم (٣-١٥) موقع محور خليج ولفيس.

⁴ ظهير السابق ص- 51

⁵ ظهير السابق ص- 51

٣-٦-٣ الموقف من التنفيذ^{٣٦}

تم تقسيم الأعمال التنموية في محور خليج ولفيس إلى مرحلتين وقد بدأت المرحلة الأولى في (١٩٩٠-٢٠٠٠) وهي مخصصة للاستثمارات الحكومية التي تتعلق بالبنية التحتية للميناء والمحور، عند الانتهاء من مكونات البنية التحتية الأساسية تم استكمال الطرق.

المرحلة الثانية تركز على عملية إزالة العقبات التي تحول دون الاستفادة الكاملة من البنية التحتية الإقليمية وتفعيل المنفعة الاقتصادية المشتركة للمستفيدين والمساهمين في الاستثمار.

أ- تطوير ميناء خليج ولفيس

تم تطبيق المقترحات التنموية والبرامج الاستثمارية وفقا للخطة التي تم وضعها لتطبيق الأعمال بين العام ١٩٩٦ - ٢٠٠٠، مع زيادة عمق الميناء ليصل إلى ١٢,٨ متر وذلك لتسمح للسفن الكبيرة بالرسو.

خطة العمل الشاملة الثانية الخاصة بالميناء (٢٠٠٧) تؤكد مجددا على أهمية مواصلة الاستراتيجيات الإقليمية بعد أن تم دعم المحور بواسطة البنك الدولي ليصبح مركزا إقليميا.

ب- تطوير الطرق

• الطريق السريع العابر لصحراء كالاهاري

تم بناء الطريق السريع العابر لصحراء كالاهاري بالاشتراك مع بوتسوانا وناميبيا وذلك في العام ١٩٩٠ وقد تم افتتاحه بصورة رسمية في العام ١٩٩٨.

• طريق باكوين بلاتين السريع

تم اكتمال العمل بخطوط الطرق الواصل بجنوب أفريقيا بما في ذلك الطريق الذي يربط جوهانسبرج وبريتوريا والذي تم افتتاحه في العام ٢٠٠٥.

• أهم الإنجازات:

▪ ١٩٩٨ - الافتتاح الرئيسي لطريق TKC

▪ ٢٠٠٠ - زيادة عمق ميناء خليج ولفيس

³⁶ المصدر السابق ص- 47

- ٢٠٠١ - إنشاء لجنة خاصة لإدارة TKC
- ٢٠٠١ - تمديد ساعات العمل في حدود كل من (بوتسوانا وناميبيا)
- ٢٠٠٢ - إطلاق تجربة SAD ٥٠٠ على TKC
- ٢٠٠٢ - لجنة خاصة بقطاع التفتيش TKC
- ٢٠٠٣ - توقيع مذكرة تفاهم حول TKCMC
- ٢٠٠٥ - افتتاح الطريق السريع في باكوينا
- ٢٠٠٧ - تمديد ساعات العمل على الحدود (بوتسوانا وناميبيا)
- ٢٠٠٨ - افتتاح مكتب WBCG
- ٢٠١٠ - افتتاح الأمانة العامة الرئيسية TKC

٣-٦-٤ الإطار المؤسسي^{٣٧}

يتميز محور خليج ولفيس بوجود شراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص في تنمية المحور حيث أن الترتيب المؤسسي لمحور خليج ولفيس WBC، يتكون من اثنين من الهياكل الرئيسية، وهي تلك التي تتعامل مع المحور ككل بما في ذلك الاجراءات الخاصة بالحماية والامان في المحور.

أ- أولاً: مجموعة تنمية محور خليج ولفيس WBCG – Walvis Bay Corridor Group

أعضاء مجموعة محور التنمية خليج ولفيس هم:

- القطاع الخاص: الجمعيات الوطنية للشحن والصناعات الأخرى التي تؤثر في التنمية الاقتصادية، بما في ذلك صناعة النقل وقطاع الشاحنات ومجال إدارة الممرات.
- القطاعات شبه الحكومية: هيئة مواني ناميبيا وشركة السكك الحديدية المحدودة.
- الحكومة: قطاعات الجمارك النقل، التجارة، والصناعة.

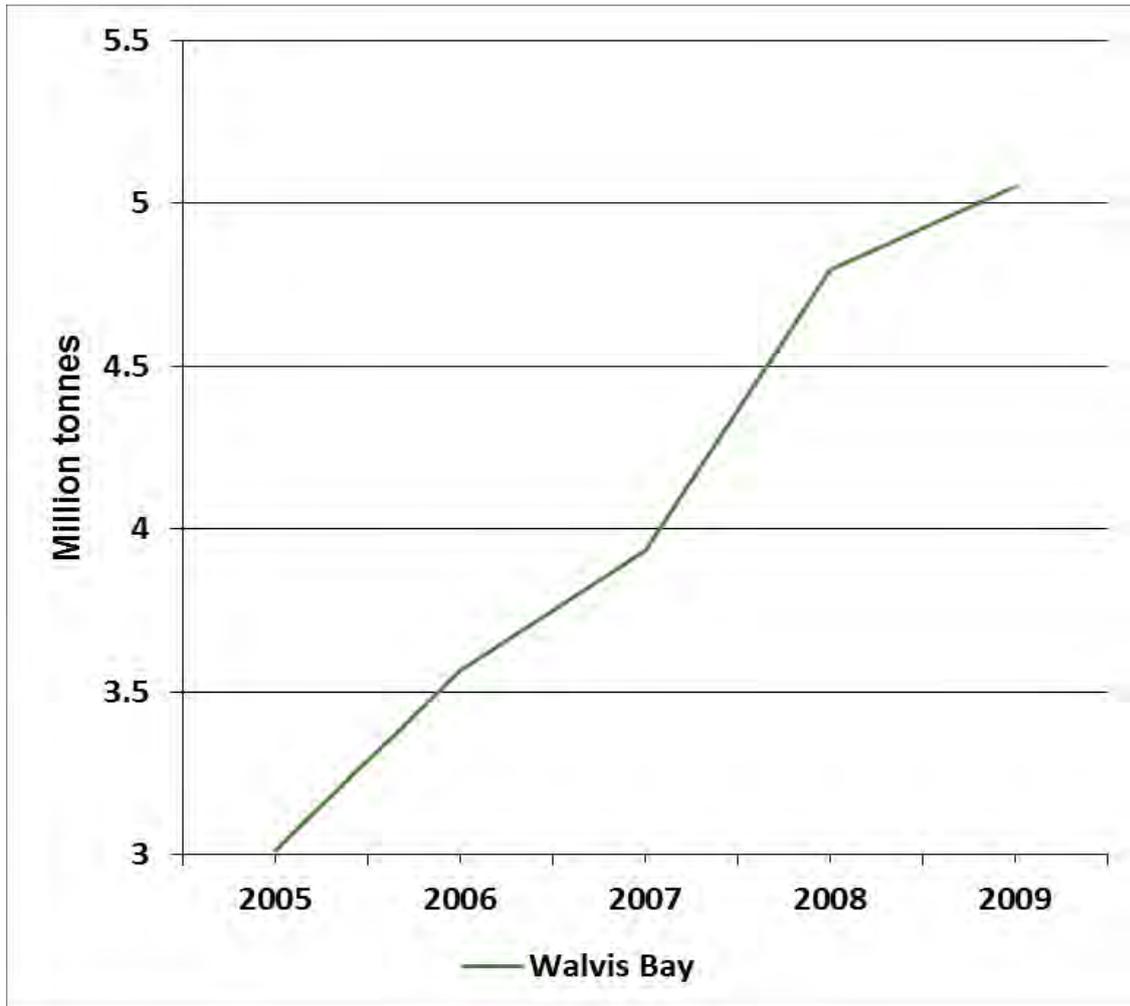
ب- ثانياً: لجنة إدارة محور ترانس كالاهاري Trans-Kalahari Corridor Management

Committee (TKCMC)

لقد تم التوقيع على مذكرة التفاهم الخاصة بلجنة إدارة محور ترانس كالاهاري - (TKCMC) وذلك في العام ٢٠٠٣ وقد وقعت عليه بوتسوانا ، ناميبيا ، وجنوب إفريقيا، ومجموعة إدارة ممر خليج والفيس هي لجنة تعمل كأمانة عامة بالنسبة للجنة إدارة ممر ترانس كالاهاري - (TKCMC) .

٣-٦-٥ مؤشرات التنمية على المحور

استفادت ناميبيا من المميزات التي تتميز بها كدولة ساحلية تعتمد العديد من الدول علي موانئها في عمليات التصدير والاستيراد وخاصة الدول التي لا تتوفر فيها شواطئ ساحلية. ولكن نطاق محور ترانس كالاهاري الصحراوي قلل من العوائد التنموية على المدى الطويل فبالرغم من نشاط ميناء خليج والفيس المتزايد إلا أن مؤشرات التنمية بالميناء الموضحة في شكل (٣-١٦) لم تظهر في نطاق المحور مما يصعب تحويله من ممر نقل إلى محور تنمية حقيقي.



شكل رقم (٣-١٦) تطور حجم البضائع بالمليون طن بميناء خليج والفيس في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠٠٩

المصدر: البنك الإفريقي للتنمية في يونيو ٢٠١٤ <http://www.afdb.org/en> African Development Bank Group

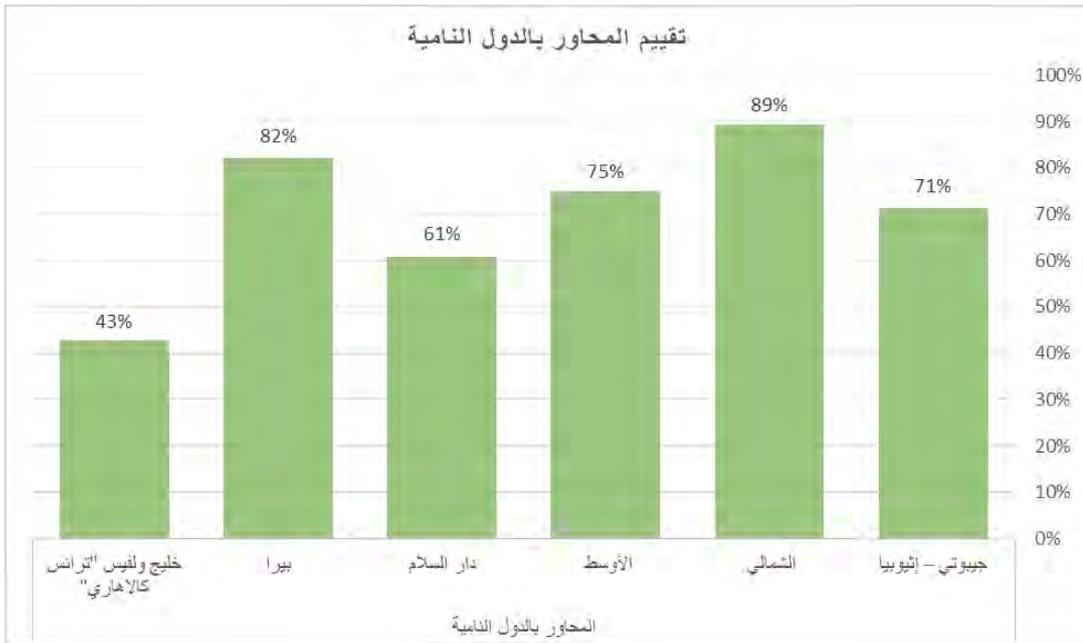
٣-٧ تقييم محاور التنمية بالدول النامية

٣-٧-١ عناصر التقييم

- اكتمال الإنشاء.
- تنوع المسارات.
- حالة مكونات المحور الأساسية.
- القرب من أقطاب النمو.
- استغلال الموارد الطبيعية، والمقومات التنموية.
- توافر الأنشطة الاقتصادية بالنطاق المحيط بالمحور.
- مؤشرات نجاح المحور.

ويستعرض الجدول (٣-٥) والشكل (٣-١٧) نتائج التقييم حيث تم استبعاد محور خليج ولفيس نظراً لصعوبة تنمية نطاقه الصحراوي وتم ترتيب المحاور الناجحة طبقاً لمعايير التقييم لاستخلاص أهم عناصر النجاح فيها على النحو التالي:

١. المحور الشمالي
٢. محور بيرا
٣. المحور الأوسط
٤. محور جيبوتي - إثيوبيا
٥. محور دار السلام



شكل رقم (٣-١٧) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول النامية
للمصدر: درن لباحث

جدول (٣-٥) نتائج تقييم محاور التنمية بالدول النامية

مستل	المحور/عناصر التقييم	المحاور بالدول النامية				
		جنوبي - إثيوبيا	الشمالي	الأوسط	دار السلام	بيرا
١	اكتمال الإنشاء	٣	٤	٤	٢	٤
٢	تنوع المسارات	٣	٤	٣	٣	٢
٣	حالة مكونات المحور الأساسية	٣	٤	٤	٣	٣
٤	القرب من أقطاب النمو	٤	٣	٣	٣	٢
٥	استغلال الموارد الطبيعية، والمقومات التنموية	٢	٤	٢	٣	٤
٦	توافر الأنشطة الاقتصادية بالنطاق المحيط بالمحور	٢	٣	٣	٢	٤
٧	مؤشرات نجاح المحور	٣	٣	٢	١	٣
	الإجمالي	٢٠	٢٥	٢١	١٧	٢٣
	النسبة المئوية	%٧١	%٨٩	%٧٥	%٦١	%٨٢
	ترتيب المحاور الناجحة	٤	١	٣	٥	٢

المصدر: الباحث

٣-٨ التحليل الإحصائي لمحاور التنمية بالدول النامية

بعد استعراض ودراسة الملامح الرئيسية لتجارب الدول النامية في إنشاء وتشغيل محاور تنموية في مناطق مختلفة سواء كان الهدف من إنشاء هذه المحاور هو تحقيق تنمية عمرانية أو اقتصادية أو مجرد تنمية للبنية الأساسية وفي ضوء الإطار المرجعي المتبع في عرض وتحليل هذه التجارب ويستعرض جدول (٣-٦) تحليلاً إحصائياً يمثل تجميع لما تم استخلاصه من دراسة هذه المحاور من حيث:

الموقع والمكونات - الهدف من الإنشاء - الموقف من التنفيذ - الإطار المؤسسي - مؤشرات التنمية على المحور.

خلاصة دراسة وتحليل التجارب السابقة بالفصلين الثاني والثالث

مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية العمرانية

بعد دراسة وتحليل التجارب السابقة في الفصلين الثاني والثالث يمكن صياغة أهم مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية كالتالي:

١. الاتصال بالمحاور الدولية

أشارت التجارب السابقة أن من أهم أسباب نجاح تجربة إنشاء محاور التنمية اقتصاديا وعمرانيا هو موقعه كرابط بين دولتين أو عدة دول مما يساهم على استغلاله في حركة التبادل التجاري وكذلك في فتح المجال أمام المسافرين والسائحين للتنقل بسهولة وحرية بين الدول باستخدام وسائل نقل قليلة التكلفة بالمقارنة بالنقل الجوي.

٢. كفاءة شبكة الطرق

لا يخلو أي محور تنموي من طريق أو أكثر حيث تعتبر الطرق من أهم عناصر المحاور التنموية ووجود أكثر من طريق بحالة جيد هو عنصر يقوي القيمة الاقتصادية والتنموية للمحور ومرور مسار المحور بطرق حالية حتى وإن كانت تحتاج لتطوير أفضل اقتصاديا من إنشاء طريق من البداية ولكن ذلك لا يمنع من تدعيم المحاور التنموية ببعض الوصلات الجديدة تؤدي لتعظيم الفائدة العمرانية من المحور.

٣. الاتصال بالموانئ

أوضحت الدراسة التحليلية أن أغلب التجارب السابقة يتصل فيها المحور التنموي بميناء أو أكثر حيث يعتبر الميناء نقطة الاتصال بين المحور والعالم الخارجة ويعطي الميناء للمحور قيمة مضافة بالإضافة إلى المكونات الأخرى.

٤. توافر شبكة السكك الحديدية

تمثل السكك الحديدية أحد أهم مكونات المحاور التنموية وتأتي أهميتها في المرتبة الثالثة بعد الطريق والميناء حيث تبين أن جميع التجارب يحتوي المحور فيها على خط للسكك الحديدية أو أكثر في جزء من المحور أو بكامل مسار المحور بالإضافة إلى الطريق.

٥. المرور بأقطاب تنموية

إن الهدف من إنشاء المحاور هو انتشار العمران البشري على طول المحور وتحفيز السكان للانتقال إلى مواطن عمرانية جديدة ووجود أقطاب تنموية كمصدر للسكان على المحور الجاذب للحركة يساعد على الانتشار العمراني.

٦. توافر مصادر المياه والطاقة

أهم عناصر التنمية العمرانية هما المياه والطاقة ولأن الإنسان والكائنات الحية جميعا لا تستطيع الحياة بدون المياه تواجدت المستقرات البشرية منذ القدم بجوار مصادر المياه الصالحة للشرب لذلك من أهم عوامل نجاح المحور توافر مصادر المياه بمساره أو إيجاد طريقة لتوصيله بالمياه.

وكذلك اتصال المحور بشبكات الكهرباء والطاقة والاتصالات يزيد من قدرته على إحداث التنمية المستهدفة.

٧. القرب من المناطق الصالحة للزراعة

إن مرور المحور بالمناطق الصالحة للزراعة ومناطق الاستصلاح الحالية والمقترحة يعد من أهم عناصر قوة المحور لأن هذه المناطق تم تخطيطها وتمهيدها واتصالها بالمحور يساعد على تعميرها والاستقرار بها.

٨. المرور بالمناطق الصناعية

تعتبر الصناعة من أهم ركائز الاقتصاد ووجود المناطق الصناعية بالقرب من مسار محور التنمية يحفز على استقرار العاملين بها وكذلك يزيد من القيمة الاقتصادية للمحور.

٩. توافر الموارد التعدينية

إن مرور مسار المحور بمناطق استخراج المعادن أو البترول أو الغاز الطبيعي يمثل أحد أهم عوامل نجاح محور التنمية في جذب السكان والاستثمارات.

١٠. القرب من المناطق السياحية والأثرية

السياحة أحد أهم وأكبر القطاعات الاقتصادية ولكي تستغل المناطق ذات المقومات السياحية الاستغلال الأمثل لابد من وجود بنية أساسية قوية وفكرة المحاور التنموية مثالية بالنسبة لتنمية قطاع السياحة إذا مر المحور بمنطقة سياحية أو منطقة آثار.

١١. القرب من التجمعات العمرانية الجديدة الحالية والمقترحة

تمثل التجمعات العمرانية أحد أهم مكونات محور التنمية النجاح بل إن قدرة المحور على جذب السكان هي العنصر الأهم في تقييم نجاح لمحور لذلك لابد قبل تحديد مواقع التجمعات الجديدة دراسة المحور التنموي التي سوف تقام عليه.

١٢. التوافق مع العوامل الطبيعية

إن وعورة الطبوغرافيا من أكبر العوائق أمام التنمية العمرانية فعندما قررت البرازيل التخطيط لمحور ترانس أمازون في وسط غابات الأمازون فشلت الفكرة تماما وكانت آثارها الاقتصادية سيئة جدا، وكذلك ينبغي البعد عن المناطق ذات المناخ القاسي فمن الملاحظ أن أكثر السكان يسكنون بالمناطق ذات المناخ المعتدل.

١٣. البعد عن المخاطر البيئية

يعتبر المحور جاذبا للعمران وصالحة للتنمية كلما ابتعد مساره عن مناطق المخاطر البيئية مثل حزام الزلازل، البراكين، الكثبان الرملية، والسبخات.

١٤. وجود استراتيجية قومية

عندما يكون المحور جزء من استراتيجية قومية تنموية لا يتعارض مع مشروعات أخرى وتتكامل المشروعات لتحقيق التنمية المنشودة ولكن إن كان الهدف تنمية المحور فقط دون النظر للخطط التنموية الأخرى ربما يكون ذلك سببا في فشل التجربة.

١٥. تعزيز الجوانب العملية بالأبحاث والدراسات

وذلك لتجنب المحور خطر الإخفاقات فالاهتمام بالمراكز البحثية يقوي من فرص نجاح المحور في تحقيق التنمية المرجوة، مثل تجربة كندا حيث خصص مركزا بحثيا يهدف إلى تحسين وتطوير التنمية على المحور.

١٦ . كفاءة الإطار المؤسسي لإدارة المحاور

يمثل الإطار المؤسسي والترتيبات الإدارية أحد أهم عناصر نجاح المحور التنموي وقد تبين وجود هيئة مستقلة تتولى إدارة وتشغيل المحور هو أنجح أسلوب لإدارة المحاور خاصة حينما تتشارك في هذه الهيئة الحكومة والقطاع الخاص.

ومن خلال استعراض العديد من المحاور اتضح أن بعض المحاور لم تحقق الأداء الأمثل في إدارة المحاور، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب من بينها عدم تطبيق نظم فعالة في إدارة المحور، ولذلك فهناك حاجة لإقامة وتفعيل آليات تنسيق وتشاور وتبادل الخبرات للوصول إلى أفضل الممارسات التي يمكن أن تصل إليها إدارة المحور.

ومن أفضل الممارسات التي يقوم بها ذوي الخبرة في مجال إدارة المحور:

أ- إشراك القطاع الخاص في إدارة المؤسسة العاملة في مجال المحاور علي أساس زيادة القوة الشرائية.

ب- إلغاء الحواجز المادية غير الضرورية على طول محاور التنمية.

ج- تحويل محاور النقل إلى محاور تنموية.

د- استدامة التمويل .

هـ- مقارنة الإجراءات مع المعايير الدولية.

الفصل الرابع
محاوَر التّتمية العمرانية في مصر

٤. الفصل الرابع: محاور التنمية العمرانية في مصر

قبل التطرق لتطبيق نتائج دراسة وتحليل التجارب السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية على محاور الحركة القومية في مصر تمهيدا لاقتراح مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية بجمهورية مصر العربية، يتعين استعراض الدراسات الرسمية السابقة التي أوصت بتطوير شبكة محاور الحركة القومية وكذلك استعراض بعض المبادرات المطروحة لإنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية بمصر.

كما يتضمن هذا الفصل ذكر خاص لحالة نجاح مصرية لمحور تنموي وهو محور القاهرة الإسكندرية لاستخلاص أهم العوامل التي أدت إلى نجاحه بالرغم من عدم وجود خطة قومية لتطويره كمحور تنموي.

٤-١ محاور الحركة القومية في الدراسات الرسمية السابقة

٤-١-١ السياسة القومية للتنمية الحضرية (NUPS) National Urban Policy Study¹

وهي أول دراسة اهتمت بوضع توصيات للتنمية الشاملة على المستوى القومي بمصر ولكنها اتجهت إلى تركيز جهودات التنمية العمرانية في مواقع محددة، وهي المواقع الأشد جذباً لسكان الحضر للاستفادة من مقوماتها الاقتصادية ومزايا التجمع، ولم تنطلق إلى فكرة إنشاء محاور تنموية للمساعدة على الانتشار العمراني وإعادة توزيع السكان على المناطق غير المأهولة. ومن الواضح أن هذه الدراسة تركز على التجمعات الحضرية القائمة بالقاهرة والإسكندرية، وعلى تنمية امتداداتها ومدنها التابعة، كما تركز على تنمية الوجه البحري أكثر من الوجه القبلي، وبالتالي تؤكد استمرارية تيارات الهجرة السائدة من الجنوب إلى الشمال، كما يتضح أيضاً عدم اهتمام هذه الاستراتيجية بتنمية المحافظات خفيفة السكان، لضعف جاذبيتها، وكذلك عدم تحييدها للمدن الجديدة المستقلة لارتفاع تكلفتها الاستثمارية.

٤-١-٢ خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية عام ٢٠١٧^٢

قامت الهيئة العامة للتخطيط العمراني التابعة لوزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية (والمجتمعات العمرانية سابقاً) بإعداد هذا المشروع والذي نشر في يونيو ١٩٩٨ بهدف الاستغلال المثل للموارد البشرية والاقتصادية والطبيعية من خلال:

¹ PADCO, INC With Engineering Consultants Group Associates & Sherif El-Hakim and Associates - Working Paper on Second Round Alternatives For The National Urban Policy Study - Ministry of Development Egypt - September, 1981

² وزارة الإسكان والمرافق والتعمير والهيئة العامة للتخطيط العمراني - الخطة القومية للتنمية العمرانية لجمهورية مصر العربية عام ١٩٩٨
12 يونيو 1991

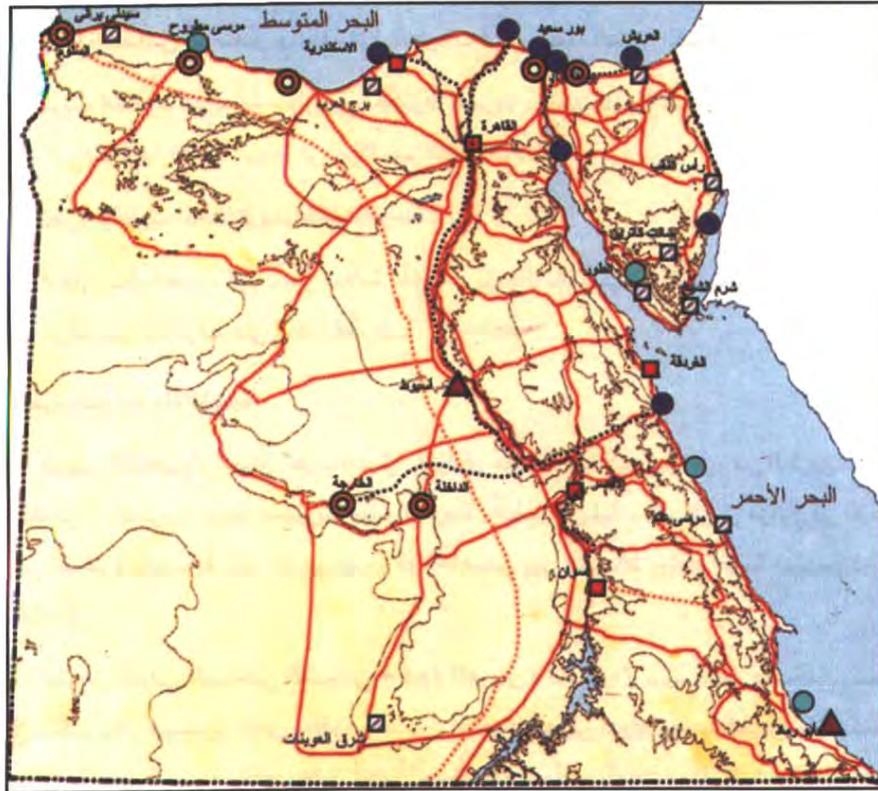
- نشر وتهيئة المجال العمراني بجذب السكان في اتجاه مواقع ذات إمكانات وموارد اقتصادية وخصائص بيئية آمنة
 - إعادة توزيع السكان والخروج من أسر الوادي الضيق والدلتا لحماية الأرض الزراعية الخصبة ولتعظيم الاستفادة من الوحدات الاقتصادية القائمة بجانب الموارد الطبيعية التي لم يتم توظيفها بعد لتحقيق الأهداف القومية.
- وأوصى المشروع في مجال العمران والبنية الأساسية بالآتي:³
- أ- الاستفادة القصوى من محاور الحركة الحالية مع إيجاد محاور جديدة وفقا لتوزيع الموارد والإمكانات المتاحة التي تسمح بالاستثمار والتنمية بالمحافظات التي لها ظهير صحراوي.
- ب- تنمية بعض مناطق الجمهورية التي لم تحظ بقدر كاف من العناية رغم كونها ذات إمكانات سياحية واقتصادية علاوة على أنها ذات أهمية سياسية واستراتيجية خاصة مثل:
- ج- الساحل الشمالي - قناة السويس - ساحل البحر الأحمر - شبه جزيرة سيناء - بحيرة السد العالي - الوادي الجديد.
- د- تقوية محاور الحركة التي تربط جمهورية مصر العربية بالأقطار المجاورة مثل:
- محور القاهرة - الإسكندرية - مطروح - السلوم.
 - محور القاهرة - الإسماعيلية - القنطرة - العريش - رفح.
 - محور القاهرة - السويس - الشط - نخل - التمد - رأس القب - نويبع.
 - محور القاهرة - السويس - الزعفرانة - رأس غارب - الغردقة - سفاجة - القصير - مرسى علم - شلاتين - حلايب.
 - محور القاهرة - أسوان - وادي حلفا (غرب النيل).
 - محور الساحل الشمالي رفح - السلوم.
 - إنشاء محور جديد جنوب محور الساحل الشمالي الغربي الحالي (الإسكندرية- السلوم).
 - إنشاء محور طولي لربط منطقة الساحل الشمالي الغربي بجنوب مصر موازي للنيل وعلى بعد يتراوح من ٨٠ إلى ١٥٠ كم غربا.
- ولتقوية هذه المحاور اقترحت الدراسة تدعيم شبكة خطوط السكك الحديدية بإنشاء الخطوط الآتية:
- خط القنطرة رفح لربط شمال سيناء بقناة السويس تمهيدا للربط مع دول المشرق العربي.
 - خط القنطرة شرق - الطور - شرم الشيخ لخدمة مناطق التنمية السياحية.
 - خط بوسط سيناء حتى الحسنه لخدمة مشروعات التنمية مع مده شمالا حتى العريش.
 - خط الإسماعيلية - الجفافة - العريش خط أسوان وادي حلفا لتحقيق الربط مع سكك

حديد السودان وأفريقيا.

- خط أبو سمبل لربط منطقة التنمية المقترحة بها بوادي النيل.
- إنشاء نفق عند الإسماعيلية لمرور السيارات والسكك الحديدية لربط سكك حديد سيناء بسكك حديد باقي الجمهورية.

ويوضح الشكل رقم (٤-١) البنية الأساسية الداعمة للتنمية حتى عام ٢٠١٧.

ومن الجدير بالذكر أن المحاور التي أوصت بها الدراسة هي محاور حركة ولم تحدد الدراسة كيفية تحويل محاور الحركة والنقل إلى محاور تنمية.



اسم اللوحة : البنية الأساسية الداعمة للتنمية

طرق قائمة	طرق مقترحة	سكك حديدية	موانئ بحرية قائمة	موانئ بحرية مقترحة
مطارات دولية قائمة	مطارات جاري تطويرها لتصبح دولية	مطارات مقترحة دولية	مطارات محلية	

المصدر: دراسات النقل على المستوى القومي - المرحلة الرابعة - الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل
خريطة رقم ١٠-٧

شكل رقم (٤-١) البنية الأساسية الداعمة للتنمية حتى عام ٢٠١٧

المصدر: وارة الإسكان والمرفق والمباني عمومية للمدينة المنورة - الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل
المنشور في ١٢٣٠١٩٩١ ص ١٢٣

٤-١-٣ الاستراتيجية المكانية لجمهورية مصر العربية (١٩٩٦-٢٠٠٦) ^٤

تعتبر الاستراتيجية المكانية إطاراً عاماً للتطور الاقتصادي والاجتماعي على المستوى القومي يكفل تناسق الأبعاد القطاعية والأبعاد المكانية لمجهودات التنمية. وتعد الاستراتيجية بمثابة عملية اختيار الوسائل وتحديد البدائل لتحقيق الأهداف القومية على المستويات القطاعية والمكانية خلال فترة زمنية معينة.

وتغطي العناصر الأساسية للاستراتيجية المكانية بعدين أساسيين، هما البعد الديموغرافي والبعد الاستثماري، وذلك على النحو التالي:

أولاً: الاتجاهات السكانية المستهدفة

- تقليل الاستثمارات العامة الموجهة للمناطق المكتظة سكانياً، والتوجه الاستثماري نحو المناطق الجديدة ذات المقومات الاقتصادية.
 - تحديد المناطق الواعدة خارج الوادي المأهول التي يمكن تكثيف عمليات التنمية بها لتشكل مناطق جذب واستقرار سكاني.
 - الربط بين هذه المناطق الواعدة والوادي بأسلوب يحقق التكامل بين أجزاء الحيز المصري، ويدعم العلاقات التشابكية بين هذه المناطق الجديدة وبين الأجزاء المأهولة.
 - تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في المناطق "الواعدة" بتوفير المزايا والحوافز الاستثمارية وهياكل البنية الأساسية والاجتماعية الداعمة للنشاط.
 - تحفيز التحركات السكانية من قلب الدلتا إلى الظهر الصحراوي شرقاً وغرباً صوب المدن الجديدة ومناطق استصلاح الأراضي شرق وغرب الدلتا والتجمعات الريفية الواقعة بهذه المناطق، وذلك بالإسراع في استكمال إنشاءات هذه المدن وتجهيزها بالمرافق واستكمال مشروعات استصلاح الأراضي في المواقع المختارة.
 - التركيز على تنمية منطقة القناة (بورسعيد/ الإسماعيلية/ السويس) وسيناء شمالاً وجنوباً كمراكز جاذبة لسكان الدلتا والقاهرة الكبرى أساساً لاعتبارات الموقع ولتوفر قدر مناسب من المقومات الاقتصادية والبنية الأساسية.
- ثانياً: الحد من اتجاهات الهجرة من الجنوب إلى الشمال من خلال:
- تكثيف عمليات التنمية في وسط وجنوب الصعيد (إنشاء عدد كبير من المناطق الصناعية، إقامة وتحسين شبكات البنية الأساسية، ضم أراضي جديدة قابلة للاستصلاح شرق وغرب وادي النيل لمحافظة الجنوب).
 - تحقيق التنمية المتكاملة لمحافظة أسوان والبحر الأحمر والوادي الجديد والربط بينهم

⁴ وزارات علي الطم، مميّة وهنّادية لبلق لبقري لاس تنقوي جيّال مكناري تلج مهورية مصر العربية (1991-2111) (نوفمبر 1991)

وبين بقية محافظات الجنوب من خلال محاور اتصال طولية وعرضية على نحو يسمح بتوجيه الفائض السكاني من الوادي القديم جنوباً إلى أسوان، وشرقاً إلى البحر الأحمر، وغرباً إلى الوادي الجديد.

إلا أن هذه الدراسة أيضاً لم توصي باستراتيجية واضحة لتحويل محاور الاتصال المذكورة إلى محاور تنموية، ولم تذكر كيفية توجيه الفائض السكاني من الوادي والدلتا إلى باقي أنحاء الجمهورية.

٤-١-٤ المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية - مصر ٢٠٥٢ °

تم الانتهاء من المرحلة الأولى للمخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية، في فبراير ٢٠١٣ كما تم عرض المخطط للحوار المجتمعي في العديد من الجامعات المصرية، ومكتبة الإسكندرية، ونقابة المهندسين، والمجلس الأعلى للثقافة، وبعض الجمعيات الأهلية المتخصصة. ويهدف المخطط إلى استيعاب الزيادة السكانية المتوقعة خلال الـ ٤٠ عاماً القادمة، ومواجهة التحديات الأساسية الحالية للتنمية (الاقتصادية، ندرة المياه والطاقة)، وزيادة الرقعة المعمورة من خلال إعادة انتشار السكان على المسطح القابل للتنمية، ووضع أولويات للتنمية على المدى القريب والمتوسط وتحديد المناطق ذات الأولوية بما يحقق الكفاءة الاقتصادية والعدالة الاجتماعية.

٤-١-٤-١ نطاقات التنمية المقترحة بالمخطط والمراحل الزمنية للتنفيذ

تم تقسيم المخطط إلى ثلاثة مراحل زمنية للتنفيذ، الأولى حتى عام ٢٠١٧ والثانية من عام ٢٠١٧ وحتى عام ٢٠٢٧ والثالثة حتى عام ٢٠٥٢. كما تم تحديد نطاقات التنمية ذات الأولوية على النحو التالي:

أ- المخطط المبدئي لمحور قناة السويس ويشمل:

- منطقة بورسعيد وميناء شرق التفريعة
- منطقة الإسماعيلية ووادي التكنولوجيا
- منطقة شمال غرب خليج السويس

ب- شمال ووسط سيناء والمنطقة المطلة على خليج السويس بجنوب سيناء.

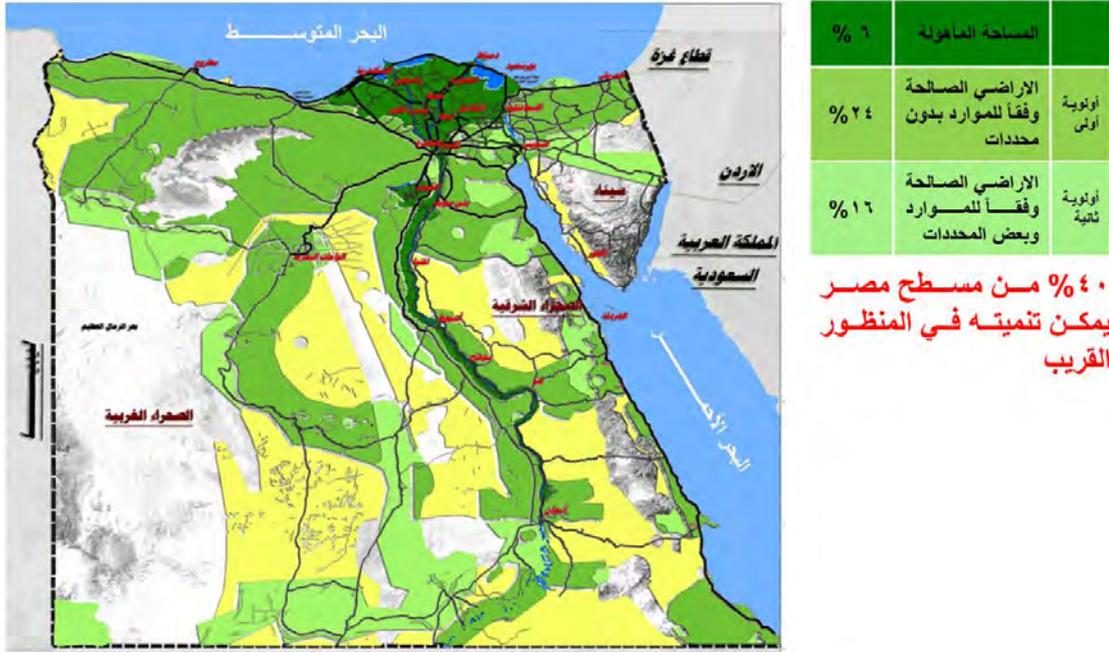
ج- مناطق جنوب السد العالي وحلايب وشاتين وتوشكي والعيونات بجنوب مصر.

د- المنطقة الواقعة بين جنوب الساحل الشمالي الغربي حتى منخفض القطارة.

هـ- المناطق المحيطة بالمحاور العرضية الرئيسية في شمال ووسط الصعيد لربط الصحراء الغربية بالبحر الأحمر.

٤-١-٤-٢ المساحات المطلوبة للأنشطة وفقاً للمخطط المقترح

كما يوضح الشكل رقم (٤-٢) فإن إجمالي المساحات المطلوبة لاستيعاب الزيادة السكانية وأنشطتها خلال ٤٠ عاماً تقدر بنحو ١٢ مليون فدان.



شكل رقم (٤-٢) الأراضي الصالحة للتنمية - مصر ٢٠٥٢
المصممة من قبل فريق المخططين المعماريين في جمهورية مصر العربية بالتعاون مع فريق المخططين المعماريين في مصر - 2113-ص-11

٤-١-٤-٣ محاور الحركة المقترحة تنميتها بالدراسة

اقترحت الدراسة تنمية بعض المحاور الطولية وهي:

- أ- محور ساحل البحر الأحمر من بورسعيد شمالاً وحتى نهاية حدودنا مع السودان.
- ب- محور شرق النيل بوسط الصحراء الشرقية من أسوان حتى القاهرة.
- ج- محور غرب النيل من أسوان حتى القاهرة.
- د- محور وسط الصحراء الغربية من شرق العوينات إلى القاهرة مروراً بواحات الداخلة والفرافرة والبحرية.

هـ- محور طولي جديد من مدينة ملوي بالمنيا حتى طريق القاهرة الواحات.

وبالنسبة للمحاور العرضية اقترحت الدراسة تسعة محاور عرضية وهي:

١. الطريق الساحلي الدولي (رفح / السلوم)
٢. محور العوجا / الإسماعيلية / طنطا / وادي النطرون / طريق الجيش / السلوم.
٣. محور طابا / السويس / القاهرة / طريق الجيش.

٤. الزعفرانة / بني سويف (الكريمات) - العلمين.
 ٥. رأس غارب/ (بني مزار) / (الواحات البحرية - سيوة)، و (بني مزار) / رأس الحكمة.
 ٦. ملوي / الفرافرة.
 ٧. طريق الصعيد / البحر الاحمر (سفاجا / اسيوط) - الداخلة - (الخارجة) / أرقيين جنوبا.
 ٨. مرسي علم - أدفو.
 ٩. رأس بناس / وادي أسوان/ حلفا.
- ويوضح الشكل رقم (٤-٣) المحاور الطولية المراد تقويتها والمقترحة بالإضافة إلى محاور الانتشار العرضية المقترح تنميتها - بالمخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية - مصر ٢٠٥٢.



شكل رقم (٤-٣) المحاور الطولية المراد تقويتها والمقترحة ومحاور الانتشار العرضية المقترح تنميتها - مصر ٢٠٥٢
المدى الزمني للمخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية في مصر ٢٠٥٢ - ص 113 - 51

٤-٢ المبادرات المطروحة لإنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية بمصر

٤-٢-١ مشروع تنمية محور قناة السويس^٦

الرؤية الكاملة لمحور قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي تتحدد في كونه محور متكامل اقتصادياً، وعمرانياً متنزناً بيئياً، ومكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات اللوجستية و

^٦ وزارة الإسكان والمرافق والمخاطبات - عرض بدوي يمينية - محور قناة السويس - 2113

الصناعية، كما يسعى المشروع إلي كونه محوراً مستداماً يتنافس عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية والصناعات المتطورة والتجارة والسياحة، حيث يتوافر به امكانيات جذب أربعة من المجالات والأنشطة والأكثر نمواً في العالم، وهي النقل واللوجستيات، والطاقة، والسياحة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والمشروعات التنموية الرئيسية تتمثل في:

أ- تنمية ميناء شرق بورسعيد

ب- وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية

ج- تنمية ضاحية الأمل ومدينة الإسماعيلية الجديدة

د- تنمية شمال غرب خليج السويس وتطوير مينائي السخنة والأديبة

هـ- إنشاء نفق بورسعيد ونفق الإسماعيلية.

أ- مشروع تنمية ميناء شرق بورسعيد

تعد المرحلة الأولى من مشروع ميناء شرق بورسعيد عبارة رصيف بطول ١٢٠٠ م وعرض ٥٠٠ م وتقوم شركة قناة السويس لتداول الحاويات بتشغيل المحطة وتوريد الأوناش الجسرية ومعدات التداول ونظم المعلومات والتشغيل، ويوضح الشكل (٤-٤) مقترح تطوير ميناء شرق بورسعيد.



شكل رقم (٤-٤) مقترح تطوير ميناء شرق بورسعيد

المصدر: وزارة الإسكان والمرافق والمخاطر - عرض مبدئي لتشييد ميناء شرق بورسعيد - 2113

ب- مشروع وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية

يقع في منطقة الإسماعيلية وتضم ثلاثة مشروعات، تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، وتشمل منطقة لوجستية صناعية ومراكز خدمية وإدارية وجامعة تكنولوجيا وأنشطة سياحية وأنشطة طبية، بحيث يعتبر مشروع وادي التكنولوجيا أحد ركائز التنمية الرئيسية لمركز القنطرة شرق ومحافظة الإسماعيلية حيث سيعمل هذا المشروع على جذب أعداد من الفائض السكاني، ويوضح الشكل رقم (٤-٥) المشروعات الجاري تنفيذها بمشروع وادي التكنولوجيا.



شكل رقم (٤-٥) المشروعات الجاري تنفيذها بمشروع وادي التكنولوجيا
المصدر: وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - عرض جبهتي للتنمية محور القنطرة شرق - 2113

ج- مشروع تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس

والمخطط لهذا المشروع هو التركيز على الأنشطة الصناعية ذات الوزن النسبي المرتفع والمقترح توطينها بمنطقة شمال غرب خليج السويس وتشمل تلك الأنشطة نوعين الأول و الأنشطة الصناعية الفرعية والذي يضم مشاريع مصانع معدات وآلات صيد وبناء سفن صغيرة ولنشات، وآلات ومعدات وهياكل ومستلزمات إنتاج سيارات وجرارات، وأجهزة كهربائية معمرة وآلات صناعية، ويوضح الشكل رقم (٤-٦) مخطط مشروع تنمية منطقة شمال غرب خليج السويس.



شكل رقم (٤-٧) مسار ممر التنمية والتعمير
 المصممة من قبل فريق العمل - مركز الدراسات والبحوث في مصر - دار الدراسات والبحوث - القاهرة - 2012

- د- محور الفيوم.
- هـ- محور البحرية.
- و- محور المنيا.
- ز- محور أسيوط.
- ح- محور قنا.
- ط- محور الأقصر.

ي- محور كوم أمبو - اسوان.

ك- محور توشكي.

ل- محور ابو سمبل.

٤-٢-٢-٢ مزايا المشروع^١

- أ- الحد من التعدي على الأراضي الزراعية في الوادي والدلتا.
- ب- إعداد مناطق جديدة لاستصلاح الأراضي غرب الدلتا ووادي النيل.
- ج- فتح مجالات جديدة للعمران بعيداً عن مراكز التكديس السكاني الحالية.
- د- توفير المزيد من وسائل النقل المتطورة وتوسيع شبكة الطرق الحالية.
- هـ- توفير فرص عمل جديدة في مجالات الزراعة والصناعة والتجارة.
- و- تنمية مواقع جديدة للسياحة في الشريط المتاخم للنيل.
- ز- ربط منطقتي توشكي وشرق العوينات وواحات الوادي الجديد بباقي مناطق الدولة.
- ح- توفير فرص جديدة لصغار المستثمرين للكسب من المشاريع المختلفة.
- ط- فتح آفاق جديدة للعمل والتمتع بثمار الانجاز في مشروع وطني من الطراز الأول.
- ي- تأهيل حياة هادئة ومريحة في بيئة نظيفة تسمح بالإبداع في العمل.
- ك- مشاركة الشعب في مشاريع التنمية مما ينمي الشعور بالولاء والانتماء.
- ل- دعم الأمل لدى شباب مصر بتأمين مستقبل أفضل لهم.
- م- اتخاذ خطوات إيجابية للتغلب على مشكلة الألغام المنتشرة في الصحراء الغربية.

٤-٢-٢-٣ عيوب المشروع

- أ- عدم الاهتمام بدراسة تجارب ممرات التنمية العالمية قبل طرح الفكرة فمشروعات محاور التنمية من أصعب المشروعات، وهناك عدد من المحاور الناجحة وكذلك غير الناجحة لم يتم الوقوف على عوامل النجاح وعوامل الفشل بها قبل عرض المشروع ولم يتم الاستفادة من هذه المشروعات في تحديد مسار هذا الممر وانعكس ذلك على نتائج الدراسة التي قامت بها وزارة التخطيط على مشروع ممر التنمية.
- ب- عدم وضوح أسلوب التمويل المستدام فمشروع بهذا الحجم ينبغي قبل الشروع في تنفيذه عدم تجاهل آليات تمويله التي يتوقف عليها نجاحه أو فشله، فهو سوف يحتاج إلى مشاركة أطرافاً عديدة مالياً ومؤسسياً، ولذلك يجب تحديد ما ستقوم به مؤسسات الدولة، وما ستموله من ميزانيتها وما ستموله القروض، وما سيقوم به القطاع الخاص، لتجنب ظهور الاحتكارات.

^١ أحمد محمد عبد اللعال - ممول تعدي فيجالص حوال غربية مال ه وم العي ه بحث غير منشور لعلية الالداب - جامعة الهريا - 2112

ج- عدم الاهتمام بدراسات الجدوى قبل اقتراح الفكرة

فمشروع يمثل هذا الحجم والأهمية يجب تقويمه بعناية فائقة من حيث حساب التكلفة والفوائد، واعتبار تكلفة الفرص البديلة (أي فرص الاستثمار الأخرى التي سترك 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 الاقتصادية بالإضافة الجدوى العمرانية وقياس مدى قدرة الممر المقترح على استقطاب السكان.

د- لا يوجد تقدير لحجم المياه الجوفية ومدى إمكانية نشأة تجمعات حول مناطق تواجدها.

٤-٢-٢-٤ دراسة وزارة التخطيط على مشروع ممر التنمية^٩

أعدت وزارة التخطيط (التنمية الاقتصادية سابقاً) دراسة مفصلة عن مشروع ممر التنمية شارك فيها عدد كبير من العلماء في جميع المجالات المتعلقة بالتنمية وتوسعت الدراسة لتشمل التنمية في الصحراء الغربية بأسرها وتم صياغة التقرير المبدئي في مايو ٢٠٠٩ بعنوان "المخطط لاستراتيجي للصحراء الغربية في إطار مفهوم محاور التنمية". وكان من أبرز نتائج الدراسة هو تحديد أولوية التنمية بين عدد من محاور التنمية بالصحراء الغربية وهي:

١. طريق القاهرة أسيوط الغربي.

٢. الممر الوسيط (مقترح من الدراسة بديل عن مسار ممر التنمية).

٣. ممر التنمية والتعمير.

٤. طريق الجيش (جنوب الساحل الشمالي الغربي).

٥. طريق الواحات

واتضح من تقييم هذه المحاور أنه في المدى القصير تكون الأولوية لتطوير طريق أسيوط الغربي ورفع كفاءته وحيث أن الممر الوسيط المقترح وطريق القوات المسلحة تتقارب أهميتها النسبية، ورغبة في ترشيد التكاليف، يمكن الاستغناء عنهما اكتفاءً بطريق أسيوط الغربي، على أن تبدأ الدراسات التخطيطية لإقامة ممر التنمية والتعمير من المنظور الاستراتيجي طويل المدى.

أما محور الواحات فيجري تطويره حسب المراحل ومتطلبات التنمية مع ربطه بالمحاور العرضية وبممر التنمية والتعمير في المدى الطويل.

^٩ وزارات التخطيط والتنمية الاقتصادية (علم خطط الاستراتيجي للصحراء الغربية في إطار مفهوم محاور التنمية في مايو 2009- ص 211

كما اقترحت الدراسة عدد من التعديلات على المسار الطولي الرئيسي لممر التنمية والتعمير وكذلك على أغلب المحاور العرضية واقترحت أيضا عددا من المحاور العرضية غرب الممر. الخلاصة أن هذا المشروع - وغيره من المشروعات القومية العملاقة - يتطلب تحليل كافة المعطيات ودراسة جدواها دراسة متأنية قبل البدء في تنفيذه، خاصة ومنطقة مشروع توشكي غير بعيدة عن منطقتة، وهو المشروع الذي لا تزال الاتهامات توجهه الى الحكومة بسبب ما أهدر فيه من أموال قبل دراسة العائد منه، والذي يقول البعض أن دراسات الجدوى الخاصة به أعدت بعد مرور ١٧ شهرا من بدء تنفيذه كما أن مساره قريبا من مشروع عملاق آخر تحوم الشكوك حول جدواه وهو مشروع فوسفات أبو طرطور.

٣-٤ حالة نجاح محور القاهرة الإسكندرية

بالرغم من عدم وجود استراتيجية قومية للمحاور التنموية في مصر إلا أنه نشأت محاور التنمية بصورة تلقائية على جانبي بعض عناصر النقل الواصلة بين أقطاب النمو الكبرى مثل القاهرة



والإسكندرية أو حول الممرات المائية مثل نهر النيل وترعة الإسماعيلية ويستعرض هذا الجزء محور القاهرة - الإسكندرية الذي صار محورا تنمويا بامتياز من أهم المحاور التنموية في أفريقيا والشرق الأوسط بالرغم أنه لم يكن مخططا كمحور تنموي.

ويتكون محور القاهرة - الإسكندرية كما يوضح الشكل رقم (٤-٨) من عدد من الطرق والسكك الحديدية والموانئ أهمها:

شكل رقم (٤-٨) موقع ومسارات محور القاهرة - الإسكندرية

المصدر: الباحث

طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعي ، طريق

القاهرة - الإسكندرية الصحراوي، خط السكك الحديدية القاهرة - الإسكندرية ، ميناء الإسكندرية ، ميناء الدخيلة ، بالإضافة إلى خط النقل النهري عبر فرع رشيد وترعة المحمودية وترعة النوبارية.

٣-٤-١ الطرق

أ- طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعي

هو الطريق السريع الرابط بين العاصمة المصرية القاهرة ومدينة الإسكندرية في شمال البلاد والمدينتان تعدان أكبر وأهم مدن مصر.

يبدأ من وسط القاهرة مارا بمحافظات القليوبية والمنوفية والغربية والبحيرة وحتى وسط الإسكندرية مارا على كثير من المدن بهذه المحافظات، ويصل طول هذا المسار إلى حوالي ٢٢٠ كيلومتر.

ب- طريق القاهرة - الإسكندرية الصحراوي

يمتد هذا الطريق ليربط مدينتي القاهرة والإسكندرية مارا بمحافظات الجيزة والمنوفية والبحيرة وبطول حوالي ٢٢٠ كيلومتر، وقد نشأت في السنوات الأخيرة عدد من المشاريع الزراعية والصناعية قرب الطريق، وقد وضعت الحكومة المصرية في ٢٠٠٧ خطة لتطوير الطريق وتحويله إلى طريق حر. ويتميز هذا الطريق بانسيابية الحركة عليه حيث لا يوجد تقاطعات صريحة حيث يحدث اندماج وانسلاخ للحركة منه وإليه وتغير اتجاهها من خلال الدوران للخلف، وهذا الطريق هو أول طريق يتم تحصيل رسوم مقابل استخدامه.

يقطع الطريق أربعة مدن، من اتجاه الجنوب هي على الترتيب: مدينة الشيخ زايد، مدينة السادات، مدينة وادي النطرون، مدينة النوبارية الجديدة.

٤-٣-٢ السكك الحديدية

افتتح الخط الحديدي بين القاهرة والإسكندرية سنة ١٨٥٦م بطول ٢٠٧,٩ كم في عهد الوالي سعيد كأول خط حديدي على مستوى الدولة، وأصبح طريق السفر الأساسي والمفضل بين المدينتين لتمييزه بالسرعة والأمن، وكان خطأ مفرداً في بداية الأمر، وقد تم ازدواجه في عام ١٨٦١م. ثم أنشئت فيما بعد خطوط حديدية تعد بدائل جزئية لهو هذه الخطوط تعاني ضمن منظومة النقل بالسكك الحديدية المصرية تراجعاً أمام الطرق البرية في نقل البضائع لتعدد عمليات الشحن والتفريغ التي تؤدي إلى زيادة التكلفة.

ويمر على مدن قليوب وبنها وطنطا وكفر الزيات وإيتاي البارود ودمنهو وأبو حمص وكفر الدوار حتى سيدي جابر ومحطة مصر بالإسكندرية.

٤-٣-٣ طرق النقل المائي

كان النيل بفروعه وقنواته قبل ان تبنى عليه القناطر للتحكم في توزيع مياهه يشكل طرق النقل الأساسية بين المراكز العمرانية القديمة في الدلتا والوادي وقد تكون الوحيدة في موسم الفيضان، وقد شجع على هذا الاستخدام المركز للنهر ملاحيا طبيعة اتجاه المجرى من الجنوب إلى الشمال

^١ محمد خميس لوزك، جغرافيا النقل - دار العرفة الجامعية - للكتاب 1992 - ص 291 .

واتجاه الرياح السائدة من الشمال إلى الجنوب حيث تساعد المراكب الشراعية في حركتها الصاعدة في النهر ضد التيار.^{١١}

وتتعدد الطرق المائية الحالية بين القاهرة والإسكندرية، وهي طرق أفضلها كفاءة يعد دون المستوى، حيث تعترض الملاحة بمعظمها عقبات كثيرة، منها تذبذب مناسيب المياه، وارتفاع قيمة مؤشر الانعطاف، وعدم ملائمة المنشآت المقامة عليها كالأهوسة والكباري لتوفير حركة ملاحية نشيطة، كما أن الموانئ قليلة، وتجهيزاتها متخلفة، وهي طرق لا تستخدم في نقل الركاب، وقد تراجعت مساهمتها في نقل البضائع في العقود الأخيرة بدرجة كبيرة أمام منافسة النقل البري، وبدرجة محدودة نسبياً أمام النقل بالسكك الحديدية، وأهم هذه الطرق ما يلي:^{١٢}

أ- الطريق عبر الرياح البحيري، فترعة الخندق الشرقي، ثم ترعة المحمودية، ويبلغ إجمالي طوله حوالي ٢٠٠ كم.

ب- الطريق عبر الرياح البحيري، ثم ترعة النوبارية التي حفرت عام ١٩٧٤ لخدمة صناعة الحديد والصلب، ويبلغ إجمالي طوله حوالي ٢٠٥ كم.

ج- الطريق عبر الرياح المنوفى الى قرية تلوانه بمركز الباجور حيث تبدأ ترعة الباجورية، ثم من الباجورية الى فرع رشيد عبر ترعة القضاية، ثم يأخذ الطريق مساره عبر فرع رشيد حتى فم ترعة المحمودية، ويبلغ إجمالي طوله حوالي ٢٤٠ كم.

د- الطريق عبر الرياح المتوفى، فبحر شبين الكوم، ففناة طنطا الملاحية المعروفة بترعة القاصد، فترعة الباجورية، فرع رشيد، ثم ترعة المحمودية، ويبلغ إجمالي طوله حوالي ٢٣٠ كم.

٤-٣-٤ الموانئ

يعتبر ميناء الإسكندرية من أقدم موانئ البحر المتوسط، ويقع في الجزء الشمالي الغربي من مدينة الإسكندرية، أما ميناء الدخيلة فيعتبر امتداد لميناء الإسكندرية وتم إنشاؤه عام ١٩٨٦ بهدف خدمة المشروعات الصناعية والتعدينية، وعلي وجه الخصوص مشروع الشركة الوطنية للحديد والصلب بالدخيلة، هذا وقد تم ضمه إدارياً إلى ميناء الإسكندرية.

^{١١} مجدي عبد الحاميد والبروسى والبنق لللافرى في الوج البحري (سراة في جغواي طارق ل - لمجلة الجغوية للوبية، ال جمعية الجغوية لمصر، العدد 31، 1992، م، ج 2 - ص 359 .
^{١٢} مجدي عبد الحميد السرسى - المرجع السابق - ص ٣٦٩ .

خلاصة الفصل الرابع

- اهتمت الدراسات السابقة بتوصيات لتنمية محاور الحركة القومية دون التركيز على وضع استراتيجية قومية شاملة للمحاور التنموية، ولم تحدد الدراسات كيفية تحويل محاور الحركة والنقل إلى محاور تنموية.
- تمثل دراسة المخطط الاستراتيجي القومي للتنمية العمرانية - مصر ٢٠٥٢ بادرة طيبة في الاهتمام بدراسة مسارات محاور الحركة المقترح تنميتها وعلاقتها بالوضع الراهن والمستقبلي للتنمية الشاملة في مصر.
- هناك عددا من المبادرات المطروحة لتخطيط محاور التنمية العمرانية بمصر بعضها يبتعد عن الواقع الاقتصادي المصري وبعضها تنقصه الكثير من التفاصيل والدراسة ليصبح قابلا للتنفيذ.
- محور قناة السويس أحد أهم المشروعات القومية الكبرى التي من المتوقع أن تحدث نقلة نوعية في مؤشرات التنمية بمصر إذا تم تنفيذه بطريقة علمية جيدة.
- إن نشأة محاور التنمية بصورة تلقائية غير مخططة على جانبي بعض عناصر النقل الواصلة بين أقطاب النمو الكبرى مثل القاهرة والإسكندرية أو حول الممرات المائية مثل نهر النيل وترعة الإسماعيلية يدل على إمكانية نجاح مشروعات محاور التنمية المخططة إذا تم مراعاة الضوابط والمعايير المتعلقة بنجاح مشروعات محاور التنمية والتي حاول هذا البحث استنباط بعضها في نهاية الفصل الثالث، كما سوف يحاول الباحث في الفصل الخامس تطبيق هذه الضوابط والمعايير على عدد من محاور الحركة القومية وتقييمها لتحديد المحاور التنموية منها.

الفصل الخامس

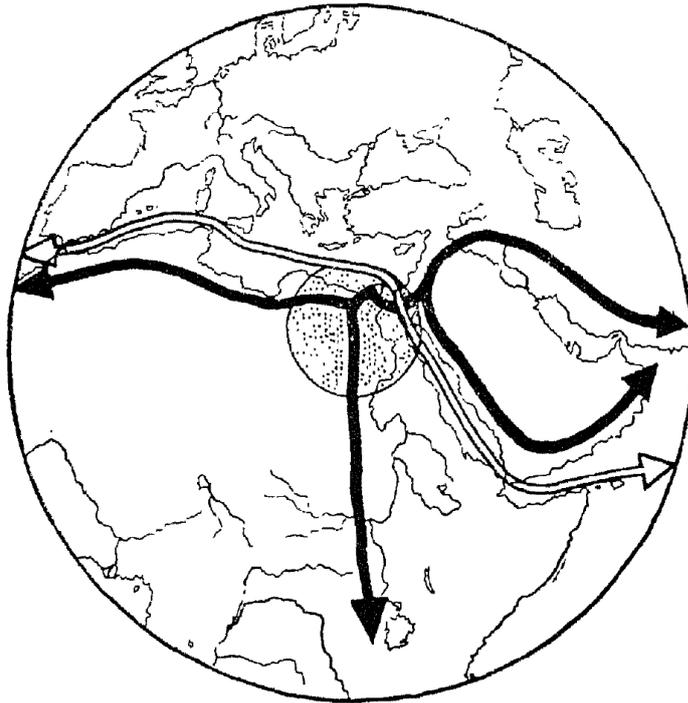
نحو استراتيجية قومية لمحاور التنمية العمرانية

٥. الفصل الخامس: نحو استراتيجية قومية لمحاور التنمية العمرانية

بعد استعراض الدراسات الرسمية السابقة التي أوصت بتطوير شبكة محاور الحركة القومية وكذلك استعراض بعض المبادرات المطروحة لإنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية بمصر بجانب الاستفادة من التجارب العملية السابقة والتي تم دراستها، يأتي هذا الفصل لتطبيق نتائج البحث على محاور الحركة القومية في مصر لتحديد المحاور التنموية التي تصلح أن تكون مشروع استراتيجية قومية للمحاور التنموية بجمهورية مصر العربية.

وجدير بالذكر في مطلع هذا الفصل أن مصر تحتل موقعاً منفرداً ومتميزاً بل وعبقرياً كما وصفه العالم الكبير الدكتور جمال حمدان في كتابه شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان بقوله:

مصر هي حجر الزاوية والأرض الركن في الثلاثية القارية التي يتألف منها العالم القديم، فمصر هي حجر الزاوية التي تلتقي فيها قارتان وتقترب منها ثلاثة أكثر ما تقترب لاسيما وأنها تقع عند التقاء أربعة ضلوع من هاتين القارتين، وبهذه الصفة فإنها لا تمتاز فقط بالموقع المركزي المتوسط في قلب الدنيا القديمة، ولا بالموقع المدخلي أو موقع البوابة فحسب، ولكن أيضا بالموقع البؤري^١.



شكل رقم (٥-١) موقع مصر العبقري كما وصفه كتاب شخصية مصر

المصدر: جمال حمدان - شخصية مصر - دريلق في عبقرية المكان - الـ جزلعتان ي - دا الـ الـ الـ 1114 - ص- 486

كما وصف موقعها بالنسبة لتوسط موقعها بالنسبة للمسطحات المائية فقال:

أما في الماء فإن مصر كذلك هي الوحيدة التي يقترب عندها بل فيها أهم وأطول بحرين داخليين وأكثرهما تعمقا في العالم القديم، وهما المتوسط والأحمر الذي يفضي كل منهما إلى محيط أعظم

^١ جمال حمدان - شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان - الـ جزلعتان ي - دار الـ الـ الـ 1114 - ص- 484

خلفه، ولهذا فإذا كانت منطقة الشرق الأوسط أو منطقة "البحار الخمسة" (المتوسط، الأحمر، الخليج، قزوين، الأسود) هي العقدة التي تلحم القارات الثلاث مثلما هي في الوقت نفسه "خاصرة العالم القديم" التي يضيق فيها اليباس أكثر ما يضيق ويتقارب الماء أكثر ما يتقارب، فإن مصر هي بلا تردد "صرة" هذه الخاصة.^٢

١-٥ محاور الحركة القومية

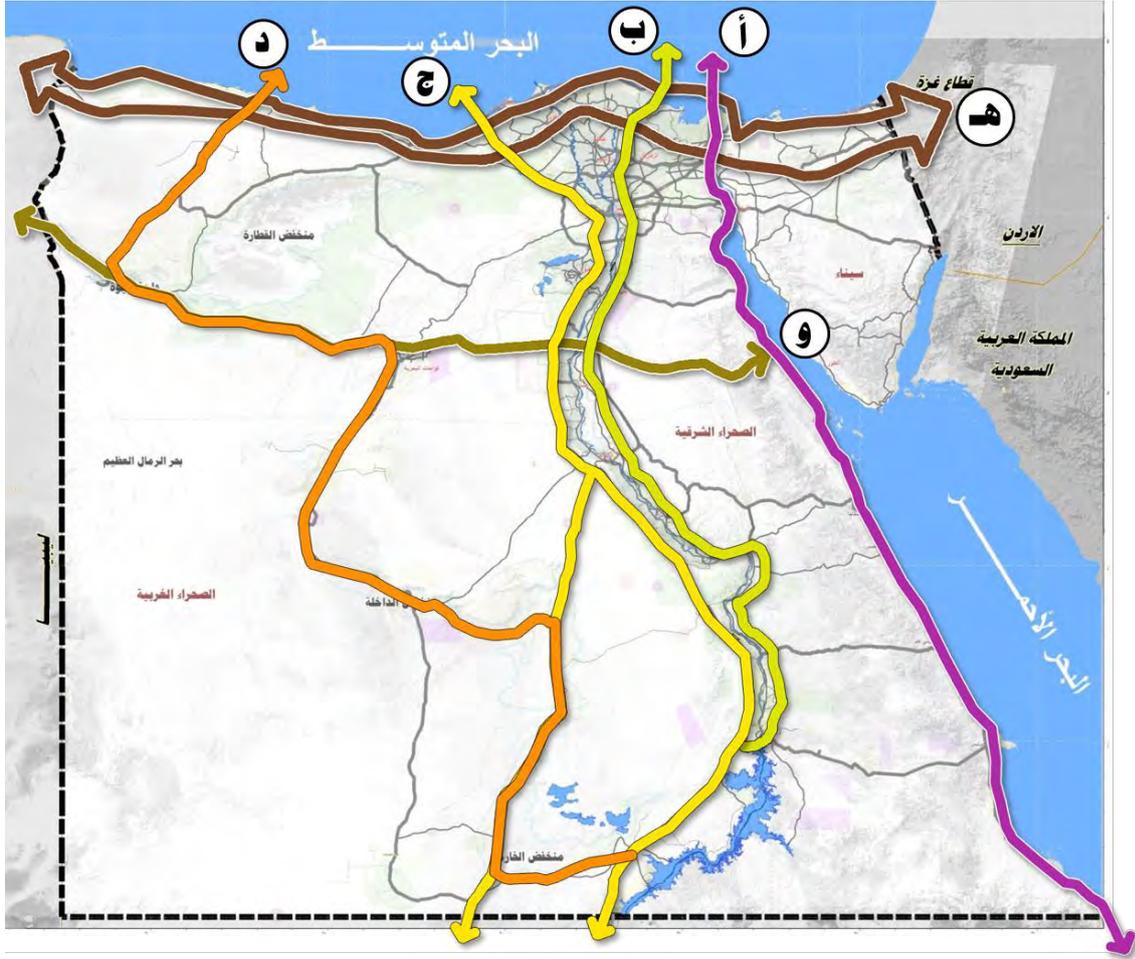
يمكن القول بأن هناك شبكات نقل متنوعة ومتكاملة في مصر وإن كان ذلك لا يعني وصولها لدرجة الكمال أو للدرجة التي تتناسب مع متطلبات خطط التنمية الطموحة في مصر، وعليه فإنه يلزم دائما إدخال التحسينات عليها وتطويرها بما يتناسب مع الطلب عليها. وتغطي شبكة الحركة جميع أنحاء مصر حيث تتميز بامتدادها طوليا وعرضيا تربط العاصمة القاهرة والمدن الكبرى بعضها ببعض وكذلك بالموانئ والمنافذ الحدودية من خلال أهم محاور الحركة القومية المبينة بالشكل (٥-٢) وهي كالتالي:

١-١-٥ المحاور الطولية

- أ- محور ساحل البحر الأحمر: بورسعيد - الغردقة - شلاتين - أبو رماد - حلايب - رأس حدربة - بورتسودان.
- ب- محور شرق النيل: دمياط - القاهرة - أسوان .
- ج- محور غرب النيل: العلمين، الإسكندرية - القاهرة - (أسيوط - أسوان - توشكي - أبو سمبل - أرقين - دنقلا - أم درمان - الخرطوم) ، (الخارجة - باريس - بني مر - درب الأربعين - واحة سليمة - الفاشر بدارفور).
- د- محور الواحات: مطروح - سيوة - البحرية - الفرافرة - الداخلة - الخارجة - توشكي.

٢-١-٥ المحاور العرضية

- هـ- محور الساحل الشمالي: (رفح - السلوم - بنغازي) ، (العوجا - الإسماعيلية - الزقازيق - طنطا - وادي النطرون - النوبارية الجديدة - طريق الجيش - السلوم - بنغازي).
- و- محور شمال الصعيد: رأس غارب - بني مزار - الواحات البحرية - سيوة - عين قبقب - جغبوب - الكفرة - إجدابيا.



شكل رقم (٥-٢) محاور الحركة القومية محل الدراسة

المصدر: الباحث شبل ست عليّة خرايط قدير لمخطط الاستراتيجية لوطيل ست في ال علم نية - الهيئة العامة للبحر المتوسطي طلال عم راني - 2113

ولمعرفة ما هي المحاور التي يمكن أن تصبح أحد عناصر الاستراتيجية القومية للمحاور التنموية لا بد من التعرف على علاقة هذه المحاور بالوضع الراهن للتنمية بمصر ثم تقييمها طبقاً للمعايير التي تم التوصل إليها في هذا البحث.

٥-٢ الوضع الراهن للتنمية وعلاقته بمحاور الحركة القومية

٥-٢-١ المظاهر الطبيعية

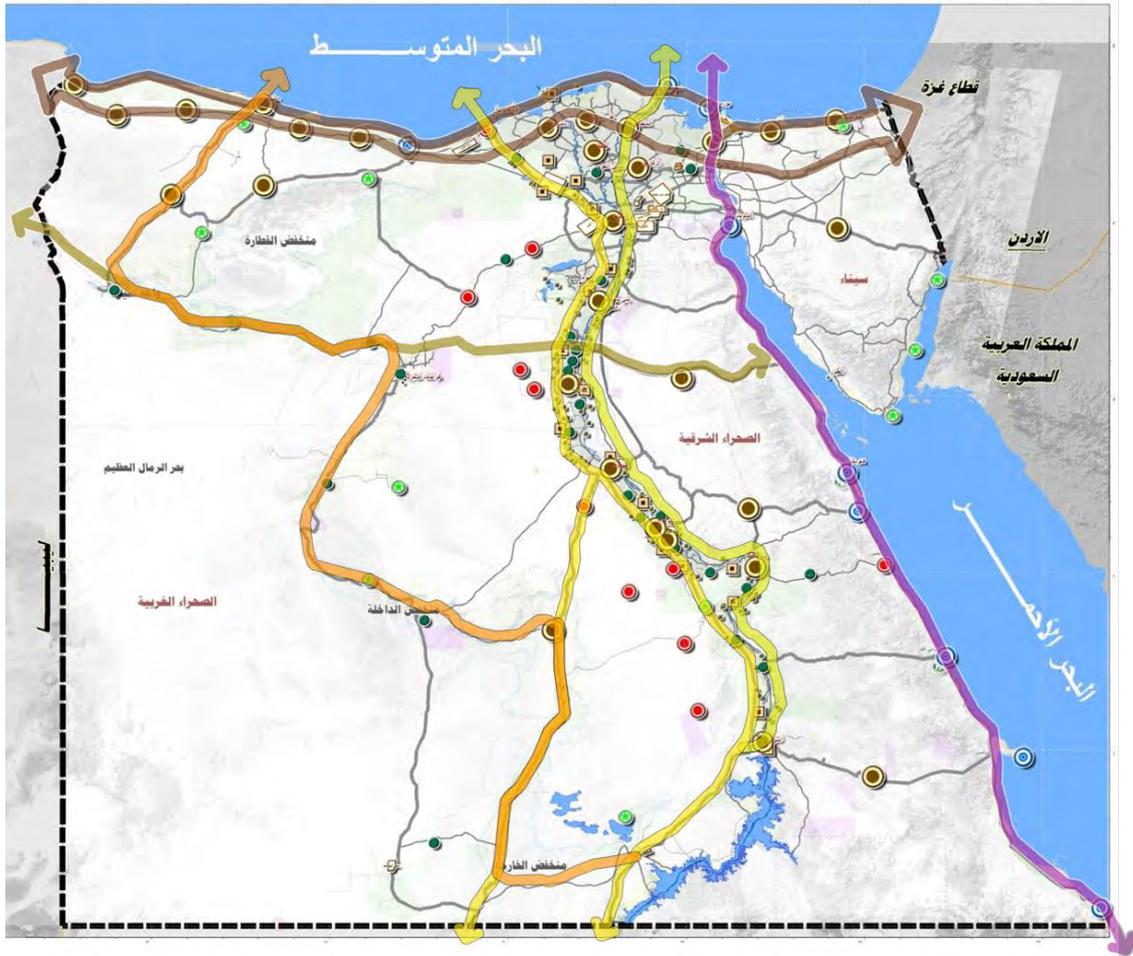
تنقسم جمهورية مصر العربية من الناحية الجغرافية إلى أربعة أقسام رئيسية هي:

- وادي النيل والدلتا: مساحته حوالي (٣٣ ألف كم^٢) تقريباً، من وادي حلفا حتى البحر المتوسط.
- الصحراء الغربية: تشغل حوالي (٦٨٠ ألف كم^٢) تقريباً، وهي الجزء الواقع داخل حدود مصر من الصحراء الأفريقية الكبرى، ممتداً ما بين وادي النيل في الشرق حتى الحدود الغربية، ومن البحر المتوسط شمالاً إلى الحدود الجنوبية.
- الصحراء الشرقية: مساحتها حوالي (٢٢٥ ألف كم^٢) تمتد ما بين وادي النيل غرباً والبحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء شرقاً، ومن حدود الدلتا شمالاً حتى حدود مصر الجنوبية. تمتد

٥-٢-٢ العمران

إن التوجه القومي للتنمية العمرانية في مصر هو بوجه عام الخروج من أسر الوادي الضيق والدلتا إلى الآفاق الرحبة للمعمور المصري وذلك في المناطق الواعدة للتنمية في سيناء، البحر الأحمر الساحل الشمالي والوادي الجديد.

ويوضح شكل رقم (٥-٥) علاقة محاور الحركة القومية بمواقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة.



- التجمعات العمرانية**
- مراكز تنمية إقليمية ٢٠٥٢
 - مراكز Gate ٢٠٥٠
 - مراكز بينية منطورة
 - مراكز تنمية سياحية
 - مراكز تنمية ريفية
 - مدن وأقطاب صناعية

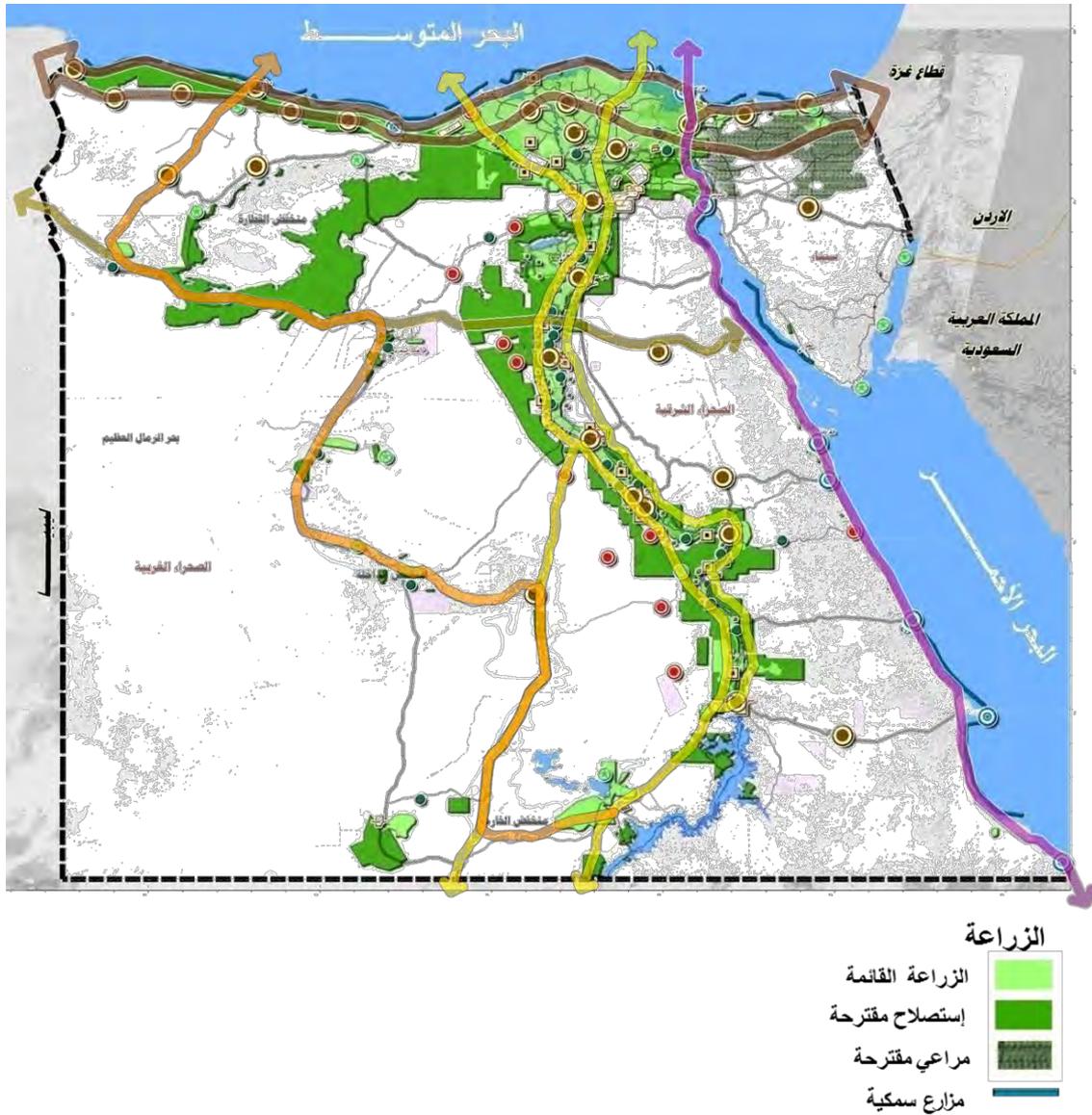
شكل رقم (٥-٥) علاقة محاور الحركة القومية بمواقع المدن الجديدة القائمة والمقترحة
 المحصر: الباحث بشمال سيناء عزية خراطة قريير لمخطط الاستراتيجي على قوائم المدن الجديدة في مصر انية لهيئة اللاع الموقنحطي طلال عمرانى - 2113

٣-٢-٥ الزراعة

تعتمد الزراعة المصرية بصفة أساسية على الموارد الأرضية والمائية والبشرية وفي نفس الوقت تعتبر هذه المصادر هي المحددات الأساسية للنمو الزراعي في المستقبل.

والموارد الأرضية والمائية من الموارد المحدودة نسبياً، كما يتحكم في استخدامها العديد من المحددات الفنية، ولذلك فإنه من الضروري إدراك الوضع الحالي والنظرة المستقبلية للموارد الطبيعية المتاحة من أجل وضع الأهداف الواقعية التي تتناسب مع هذه الموارد وتقرير الأسلوب المناسب لتحقيق هذه الأهداف.

ويوضح شكل رقم (٥-٦) علاقة محاور الحركة القومية بمواقع مشروعات الاستصلاح القائمة والمقترحة.



شكل رقم (٥-٦) علاقة محاور الحركة القومية بمواقع مشروعات الاستصلاح القائمة والمقترحة

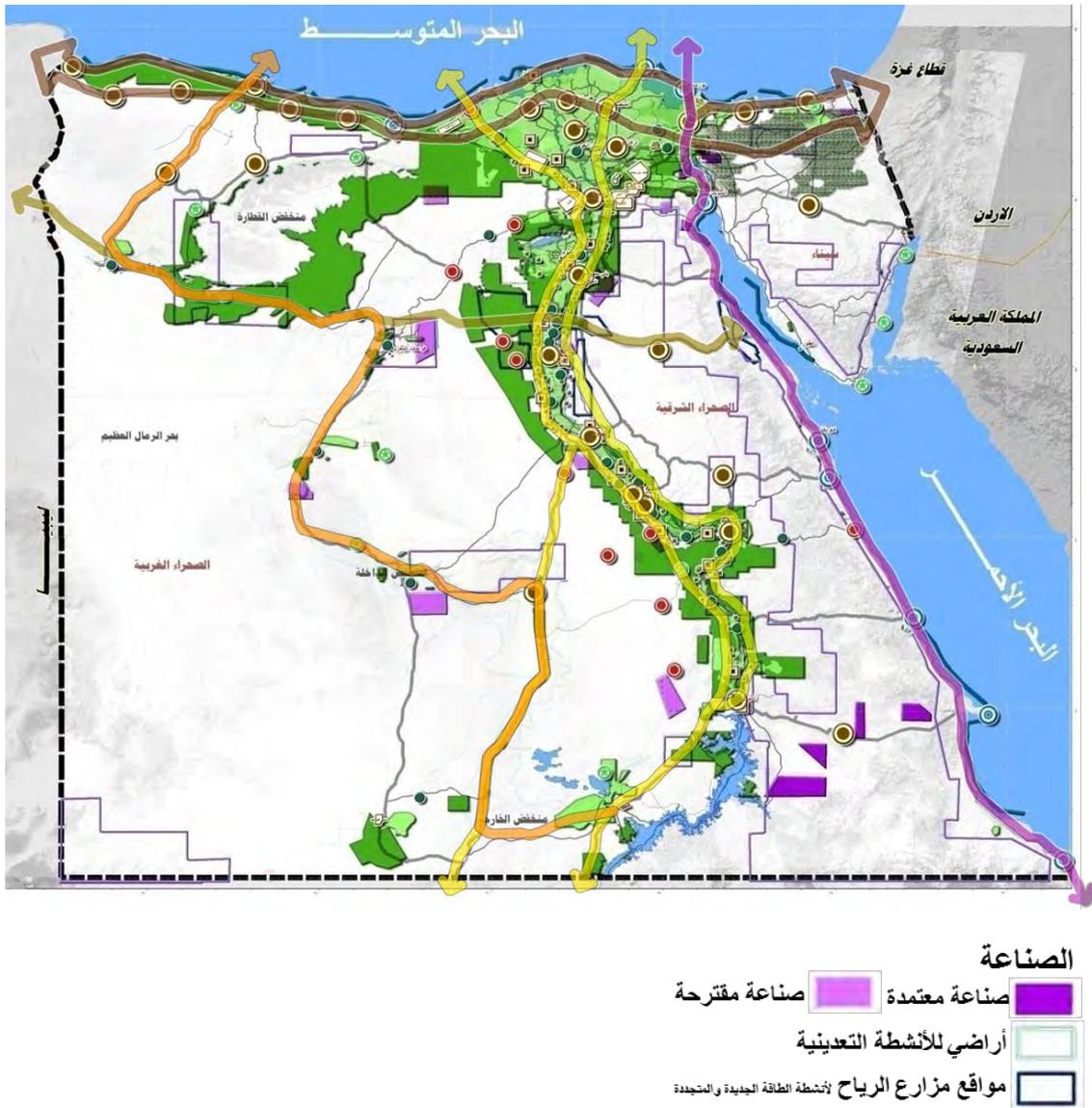
المصن: الباحث بالسنج على خراط قنيري لمخطط الاستراتيجية الجليل ولطيف سن في تلج ان ية - الهيئة العامة للتخطيط العمراني - 2113

٥-٢-٤ الصناعة والتعدين والثروة المعدنية

تمثل الصناعة في مصر أحد المحاور التي تعتمد عليها التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع المصري، وقد أنشأت من خلال الستين عاما الماضية قاعدة صناعية شملت جميع فروع الصناعة التي تخدم الأنشطة الاقتصادية الأخرى من زراعة وتموين وتجارة ونقل ومواصلات وبتترول وثروة معدنية ... إلخ.

كما يتوافر بمصر عدد من خامات الثروة المعدنية ذات الميزة النسبية العالمية أو الإقليمية من حيث وفرة كمياتها ويسر مواقعها وأهمية إنتاجها للوفاء باحتياجات محلية أو خارجية في منطقة أو أخرى من مناطق العالم.

ويوضح شكل رقم (٥-٧) علاقة محاور الحركة القومية بالمواقع الصناعية والتعدينية.



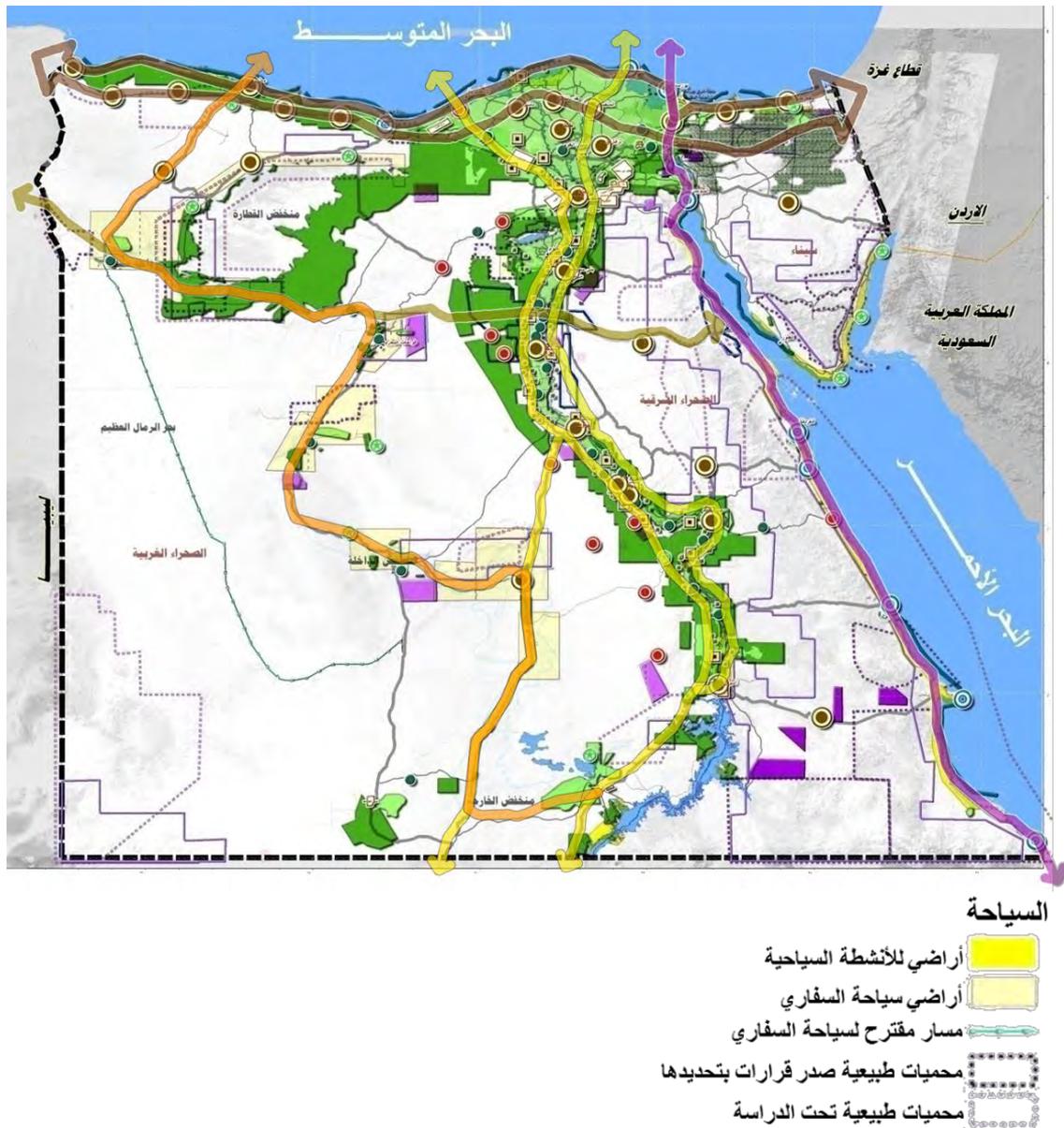
شكل رقم (٥-٧) علاقة محاور الحركة القومية بالمواقع الصناعية والتعدينية

المصدر: الباحث بسبل استعانة خراطة قريير لمخطط الاستراتيجية وإلحاقها بملفات في كل من انية لهيئة الأبحاث والدراسات - 2113

٥-٢-٥ السياحة

تعتبر السياحة نشاطا أساسيا من الأنشطة الاقتصادية التي لا يمكن تجاهلها ضمن مكونات السياسة الاقتصادية للدولة، وتعطى لها الكثير من الدول أولوية في هذه المكونات وخاصة الدول النامية باعتبارها مصدرا أساسيا من مصادر النقد الأجنبي. والتنمية السياحية مجال مفتوح تتداخل فيه عوامل اقتصادية وثقافية واجتماعية متشابكة.

ويتبين من ذلك أهمية النظر الى السياحة في مصر بمنظار تنموي جديد لتحقيق الاستفادة القصوى من الامكانيات والمقومات السياحية المتوفرة بها والتي لم يتم استغلالها الاستغلال الامثل حتى تتحقق التنمية الشاملة، ويوضح شكل رقم (٥-٨) علاقة محاور الحركة القومية بالمواقع السياحية.



شكل رقم (٥-٨) علاقة محاور الحركة القومية بالمواقع السياحية

المصدر: الباحثين عن علاقة خريطة طريق لمخطط الاستراتيجية القومية للمحاور الحركية القومية للمواقع السياحية - 2113

٣-٥ تقييم محاور الحركة القومية

يتناول هذا الجزء من البحث تقييم محاور الحركة القومية بهدف تحديد المحاور التنموية منها كجزء من مشروع الاستراتيجية القومية للمحاور التنموية بجمهورية مصر العربية.

١-٣-٥ عناصر التقييم

يتم تحديد عناصر التقييم على أساس الدروس المستفادة من التجارب العملية السابقة في إنشاء وتشغيل محاور التنمية وهي كالتالي:

- أ- الاتصال بالمحاور الدولية.
- ب- كفاءة شبكة الطرق.
- ج- الاتصال بالموانئ.
- د- توافر شبكة السكك الحديدية.
- هـ- المرور بأقطاب تنموية.
- و- توافر مصادر المياه.
- ز- توافر شبكة الطاقة.
- ح- القرب من المناطق الصالحة للزراعة ومناطق الاستصلاح.
- ط- المرور بالمناطق الصناعية.
- ي- توافر الموارد التعدينية.
- ك- القرب من المناطق السياحية والأثرية.
- ل- القرب من التجمعات العمرانية الجديدة الحالية والمقترحة.
- م- التوافق مع العوامل الطبيعية والبعد عن المخاطر البيئية.

وبعد تحديد عناصر التقييم سيتم عرض كل محور على جميع العناصر وإعطاءه درجة من ٤

ويبين الجدول (١-٥) مدلولات درجات التقييم.

٥-٣-٢ نتائج التقييم

بعد تحديد عناصر التقييم وتجميع جميع الدرجات كانت النتيجة على النحو التالي:

أ- محور الساحل الشمالي ٩٢%

ب- محور غرب النيل ٩٠%

ج- محور ساحل البحر الأحمر ٦٩%

د- محور شرق النيل ٦٧%

هـ- محور الواحات ٦٣%

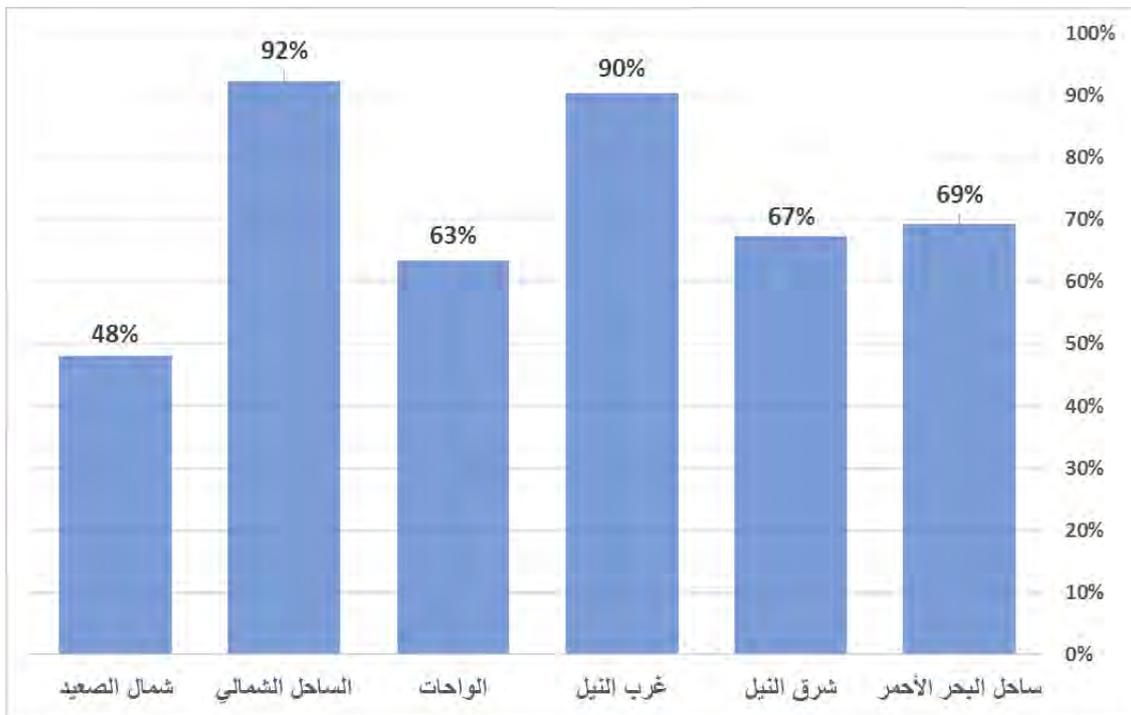
و- محور شمال الصعيد ٤٨%

وباعتبار محاور الحركة القومية التي حصلت على أكثر من ٧٥% في التقييم هي المحاور التي تصلح أن تكون أحد عناصر الاستراتيجية القومية للمحاور التنموية تكون مقترحات هذه الدراسة للمحاور التنموية هي :

أ- محور الساحل الشمالي.

ب- محور غرب النيل.

ويوضح الشكل رقم (٥-٨) والجدول رقم (٥-١) نتائج تقييم محاور الحركة القومية.



شكل رقم (٥-٩) نتائج تقييم محاور الحركة القومية
المصطفى إدريس

جدول (٥-٢) نتائج تقييم محاور الحركة القومية

مستل	المحور/عناصر التقييم	المحاور الطولية				المحاور العرضية	
		ساحل البحر الأحمر	شرق النيل	غرب النيل	الواحات	الساحل الشمالي	شمال الصعيد
١	الاصول محاور لدولية	٤	١	٤	١	٤	٢
٢	لفداء شبكة ل طرق	٢	٣	٣	١	٢	١
٣	الاصول بل موني	٤	٢	٤	٢	٤	٢
٤	توفر شبكة لبرك لحيوية	١	٢	٢	١	٣	٠
٥	لمرور بل طابتن موية	٢	٤	٤	٣	٤	١
٦	توفر ص ادر ل مياه	٢	٤	٤	٢	٤	١
٧	توفر شبكة ل طقة	٤	٤	٤	٣	٤	١
٨	لقرب من ل مناطق لصلحة للزراعة و مناطق الادي لصلاح	٢	٣	٤	٤	٤	٣
٩	لمرور بل مناطق لصلاحية	٣	٢	٣	٣	٣	١
١٠	توفر ل موارد لتعويبية	٣	٣	٤	٤	٣	٤
١١	لقرب من ل مناطق لبراحة والثرية	٤	٣	٤	٤	٤	٣
١٢	لقرب من لتجمعات لعمريية لحيوية لحيوية ولتبرحة	٣	٢	٤	٣	٤	٣
١٣	لتوافق مع لعوامل لطبيعية ولبعد عن لمخاطر لبيوية	٢	٢	٣	٢	٤	٢
	الإجمالي	٣٦	٣٥	٤٧	٣٣	٤٨	٢٥
	النسبة المئوية	٦٩%	٦٧%	٩٠%	٦٣%	٩٢%	٤٨%
	ترتيب أولوية التنمية	٣	٤	٢	٥	١	٦

المصدر: الباحث

النتائج والتوصيات والدراسات المستقبلية

يتناول هذا الجزء عرضاً لنتائج البحث، كما يعرض بعض التوصيات المقترحة بناءً على الدروس المستفادة من الدراسة ويُختتم باقتراحات للدراسات المستقبلية المتعلقة بموضوع البحث.

النتائج

• من دراسة التجارب العالمية تبين أن أهم مقومات نجاح مشروعات محاور التنمية هي:

١. الاتصال بالمحاور الدولية.
٢. كفاءة شبكة الطرق.
٣. الاتصال بالموانئ.
٤. توافر شبكة السكك الحديدية.
٥. المرور بأقطاب تنموية.
٦. توافر مصادر المياه والطاقة.
٧. القرب من المناطق الصالحة للزراعة.
٨. المرور بالمناطق الصناعية.
٩. توافر الموارد التعدينية.
١٠. القرب من المناطق السياحية والأثرية.
١١. القرب من التجمعات العمرانية الجديدة الحالية والمقترحة.
١٢. التوافق مع العوامل الطبيعية.
١٣. البعد عن المخاطر البيئية.
١٤. وجود استراتيجية قومية للمحاور التنموية.
١٥. تعزيز الجوانب العملية بالأبحاث والدراسات.
١٦. كفاءة الإطار المؤسسي لإدارة المحاور.

• بعد تقييم محاور الحركة القومية تبين أن المحاور التنموية بمصر هي:

١. محور الساحل الشمالي
٢. محور غرب النيل.

• من خلال استعراض العديد من المحاور اتضح أن بعض المحاور لم تحقق الأداء الأمثل في إدارة المحاور، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب من بينها عدم تطبيق نظم فعالة في إدارة المحور، ولذلك فهناك حاجة لإقامة وتفعيل آليات تنسيق وتساو وتبادل الخبرات للوصول إلى أفضل الممارسات التي يمكن أن تصل إليها إدارة المحور في مجال تطوير المحور.

- من أفضل الممارسات التي يقوم بها ذوي الخبرة في مجال إدارة المحور:
 - أ- إشراك القطاع الخاص في إدارة المؤسسة العاملة في مجال المحاور علي أساس زيادة القوة الشرائية.
 - ب- الغاء الحواجز المادية غير الضرورية على طول محاور التنمية.
 - ج- تحويل محاور النقل إلى محاور اقتصادية.
 - د- استدامة التمويل.
- محور التنمية العمرانية هو شكل خطي من أشكال التركيب الجغرافي يقوم بربط العديد من المراكز العمرانية (أقطاب النمو) التي تربطها علاقات تكاملية بوساطة وسائل نقل مختلفة توفر خيارات متعددة من الحركة، فيتشكل نظام تكاملي متعدد المراكز، يرتبط ويعمل مع بعضه، ويقوم بنشر التنمية إلى المواقع المحيطة به، مع ملاحظة أن كلمة محور أفضل من كلمة ممر في المفهوم التنموي وأقرب إلى المعنى المقصود في الدراسة.
- إن نشأة محاور التنمية بصورة تلقائية غير مخططة على جانبي بعض عناصر النقل الواسلة بين أقطاب النمو الكبرى مثل القاهرة والإسكندرية أو حول الممرات المائية مثل نهر النيل وترعة الإسماعيلية يدل على إمكانية نجاح مشروعات محاور التنمية المخططة إذا تم مراعاة الضوابط والمعايير المتعلقة بنجاح مشروعات إنشاء وتشغيل محاور التنمية العمرانية.

التوصيات

- أهمية التوجه نحو وضع وجود خطة قومية تنموية من خلال إنشاء مجلس أعلى للتنمية والدراسات المستقبلية للبدء في صياغة استراتيجية تنموية شاملة تشمل تحديد أهم محاور التنمية العمرانية على المستوى القومي وكيفية تفعيلها وإدارتها وتشارك فيها جميع الوزارات والهيئات الحكومية والمؤسسات والجمعيات ومنظمات المجتمع المدني وفتح حوار مجتمعي حول صناعة المستقبل.
- تشكيل هيئة لإدارة وصيانة وتشغيل كل محور يشارك فيها القطاع الخاص بجوار الهيئات الحكومية ويفضل أن تكون هيئة دولية مشتركة بين الدول التي يمر بها المحور.
- إنشاء مركز بحثي للدراسات التي من شأنها تطوير العمل بالمحور وتعظيم العائد الاقتصادي والتنموي منه.
- تطوير البنية الأساسية الحالية بالمحاور التنموية بما يجعل منها محاور عالمية بالموصفات الدولية.

- تعديل بعض عناصر الاستراتيجية القومية للمدن الجديدة والبدء بتنمية المدن الواقعة في نطاق المحاور ذات الأولوية.
- اتخاذ اللازم اتجاه تسهيل ربط المحاور ذات الأولوية بالدول الشقيقة وتسهيل إجراءات المرور.
- تطوير الموانئ الواقعة في نطاق المحاور ذات الأولوية بما يعزز من قيمة المحور ودوره الدولي.
- مراعاة اقتصاديات التجمعات العمرانية الجديدة من حيث توفر الركائز الاقتصادية والقرب النسبي من الخدمات المركزية الرئيسية - خاصة في مراحل التكوين الأولى - وكذا مراعاة إمكانات توفير الخدمات الأساسية لاجتذاب الأعداد السكانية المرتقبة.

▪ توصيات خاصة بالمحاور التنموية بمصر

أولاً: محور الساحل الشمالي

- الإسراع بتنفيذ مشروع نفق بورسعيد لتعزيز الارتباط بين قطاع شمال سيناء وباقي المحور.
- الاهتمام بتنمية التجمعات السكانية الريفية الواقعة على مسار ترعة السلام، وإنشاء مجموعة من القرى المركزية والتابعة على طول هذا المسار.
- تحديد مناطق للاستثمار السياحي، خصوصاً بالمنطقة الساحلية لرمانة وبالوطة شرق بورفؤاد بالإضافة إلى المنطقة الساحلية الممتدة من العريش إلى المصيدة، مع وضع اشتراطات خاصة للتنمية بكل المنطقة.
- تطوير شبكة الطرق في الجزء الغربي من محافظة الاسكندرية من خلال ربط محور وادي النطرون - العلمين بمجموعة من المحاور العرضية مع مدة شرقاً حتى الالتقاء مع طريق القاهرة - الاسكندرية الزراعي لربط المحافظة بمناطق وسط وجنوب الدلتا.
- التوسع في إقامة المناطق الصناعية وتطوير واستكمال القائم منها، مثل المناطق الصناعية بالعامرية وبرج العرب، وغرب مدينة وادي النطرون، وغرب مدينة رشيد، والمناطق الصناعية الأخرى بدمنهو وكفر الدوار وادكو، ومنطقة الصناعات الثقيلة شمال منخفض القطارة وجنوب العلمين والتي تشمل مصانع للإسمنت وتكرير البترول والصناعات الكيماوية والبتروكيماوية.
- عدم التوسع في إنشاء مدن جديدة بإقليم الدلتا، والاكتفاء بالمدن الجاري استكمال مقوماتها (السادات، دمياط الجديدة، النوبارية الجديدة، جمصة، كفر الشيخ الجديدة على بحيرة البرلس).
- تطوير خط السكك الحديدية الحالي بين الإسكندرية ومطروح وازدواجه ومدته حتى السلوم.

ثانياً: محور غرب النيل

- إنشاء ميناء بمواصفات عالمية بجوار مينائي الإسكندرية والدخيلة ويفضل في منطقة العلمين.
- توجيه الجهود التنموية نحو قرى الظهير الصحراوي على قطاع القاهرة أسيوط.
- تطوير منفذ أرقين الحدودي ليتناسب مع حجم التجارة بين مصر وأفريقيا عبر السودان.
- إنشاء منفذ بري على درب الأربعين على الحدود بين مصر والسودان.
- الارتكاز على عدد من المواقع كأقطاب نمو، وعلى رأسها مدينة السادات كموطن للصناعات الرئيسية والخدمات الإقليمية (مثل مؤسسات التعليم الجامعي).
- مد خط السكك الحديدية من أسوان حتى وادي حلفا ليرتبط بشبكة السكك الحديدية بالسودان.

الدراسات المستقبلية

- دور القطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني في إدارة وتشغيل وصيانة محاور التنمية العمرانية.
- تأثير العوامل الجغرافية والطبيعية على صياغة الاستراتيجية القومية لمحاور التنمية.
- المشاركة الشعبية لسكان المجتمع المحلي ودورها في صياغة الدراسات المستقبلية.
- دور نظم المعلومات الجغرافية (GIS) في تدقيق مواقع التجمعات الجديدة على محاور التنمية بمصر.
- تأثير ربط محاور التنمية العمرانية بشبكات الطرق والسكك الحديدية بدول الجوار على مستقبل التنمية بمصر.
- واقع ومستقبل المشروعات القومية الكبرى والاستفادة من الأفكار الإبداعية في التنمية على المستوى القومي.
- منهج لقياس التنمية على محاور الحركة كمؤشر لتحديد المحاور التنموية ذات الأولوية بالتطبيق على محاور الحركة القومية في مصر.

المراجع

مراجع باللغة العربية

الكتب العلمية

١. إبراهيم العيسوي - التنمية في عالم متغير دراسة في مفهوم التنمية ومؤشراتها - مشروع مصر ٢٠٢٠- دار الشروق - ٢٠٠١
٢. إبراهيم العيسوي - التنمية في مصر الواقع المتعثر والبديل الأفضل - مشروع مصر ٢٠٢٠ الكتاب رقم ٢٤ - المكتبة الأكاديمية - ٢٠٠٩
٣. إبراهيم عبد الباري بدر - التنمية والبيئة في الأراضي الصحراوية والجافة - الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة- ٢٠٠٨
٤. أبوزيد راجح، مجدي ربيع-ال عمران المصري ٢٠٢٠، رصد التطورات في عمران أرض مصر في أواخر القرن العشرين واستطلاع مساراته المستقبلية حتى عام ٢٠٢٠ - مشروع مصر ٢٠٢٠ - المكتبة الأكاديمية - ٢٠٠٧
٥. أحمد خالد علام ، عصمت عاشور، عبد الغني شعبان عبد العظيم- الخروج من الوادي والقاهرة-دار نهضة مصر-٢٠٠٤
٦. إسماعيل عبد الرحمن و حربي عريقات - مفاهيم أساسية في علم الاقتصاد - دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع - عمان-الأردن- ١٩٩٩
٧. أمين سامي- تقويم النيل وأسماء من تولوا أمر مصر ومدة حكمهم عليها وملاحظات تاريخية عن أحوال الخلافة العامة وشئون مصر الخاصة-الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية-القاهرة-٢٠٠٣
٨. توفيق علي منصور-منخفضات الصحراء ومياه النيل- الهيئة المصرية العامة للكتاب- القاهرة-٢٠١٣
٩. جمال حمدان-شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان - دار الهلال-١٩٩٤
١٠. رشدي سعيد-نهر النيل نشأته واستخدام مياهه في الماضي والمستقبل-دار الهلال-القاهرة- ٢٠٠١
١١. سعد الدين الحنفي-معالم الطريق لتنمية مصر حتى سنة ٢٠٠٠-سلسلة العلم والحياة ١٥- الهيئة المصرية العامة للكتاب -القاهرة-١٩٨٩

١٢. صلاح أحمد طاحون-التصحر واستعمالات الأراضي في مصر الجديدة-المكتبة الأكاديمية-القاهرة-٢٠١٠
١٣. صلاح الدين علي الشامي-التتمية الجغرافية دعامة التخطيط-منشأة المعارف-الإسكندرية-٢٠٠٠
١٤. صلاح الدين علي الشامي-الجغرافية دعامة التخطيط-منشأة المعارف-الإسكندرية-١٩٧٦
١٥. صلاح الدين علي الشامي-بحوث جغرافية-منشأة المعارف-الإسكندرية-٢٠٠١
١٦. عبد الهادي الجوهري وآخرون - دراسات في التتمية الاجتماعية مدخل إسلامي - الإسكندرية المكتب الجامعي الحديث - ١٩٩٩
١٧. عبده عبده بسيوني-منخفض القطارة-قصة ٧٠ عاما من الدراسات-المكتبة الأكاديمية-القاهرة-٢٠٠٧
١٨. عصمت عاشور أحمد - الخريطة القومية المقترحة لجمهورية مصر العربية لسنة ٢٠٢٠ - نهضة مصر - ١٩٩٦
١٩. علماء الحملة الفرنسية-وصف مصر-دراسات عن المدن والأقاليم المصرية-ترجمة زهير الشايب-مكتبة الأسرة-القاهرة-٢٠٠٢
٢٠. علي شافعي-واحة سيوة وعلاقتها بمنخفض القطارة واستخدامه للري وتوليد القوة-وزارة الأشغال العمومية تفتيش عام الصحاري (وزارة الموارد المائية والري حاليا) - مطابع المصري-القاهرة-١٩٥٤
٢١. عيسى علي إبراهيم-جغرافية مصر- دار المعرفة الجامعية-الإسكندرية-٢٠١٢
٢٢. فاروق الباز-ممر التتمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر-دار العين للنشر-القاهرة-٢٠٠٧
٢٣. فتحى محمد أبو عيانة-جغرافية العمران دراسة تحليلية للقرية والمدينة-دار المعرفة الجامعية-الإسكندرية-٢٠٠٣
٢٤. فريق من أساتذة الجغرافية بالجامعات المصرية-جغرافية مصر-الهيئة المصرية العامة للكتاب-القاهرة-١٩٩٤
٢٥. كمال الجنزوري-مصر والتتمية-دار الشروق-٢٠١٣
٢٦. محمد الفتحي بكير محمد-التخطيط الإقليمي- دار المعرفة الجامعية-الإسكندرية-٢٠١٢
٢٧. محمد خميس الزوكة - جغرافية النقل - دار المعرفة الجامعية - الإسكندرية ١٩٩٧
٢٨. محمد خميس الزوكة-التخطيط الإقليمي وأبعاده الجغرافية- دار المعرفة الجامعية-الإسكندرية-١٩٨٨

٢٩. محمد شفيق - التنمية الاجتماعية : دراسات في قضايا التنمية ومشكلات المجتمع - الاسكندرية المكتب الجامعي الحديث - ١٩٩٤
٣٠. محمد صفي الدين أبو العز - موروفولوجية الأراضي المصرية-دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع-القاهرة-١٩٩٩
٣١. محمد عبد الفتاح القصاص-النيل في خطر-دار المعارف-القاهرة-٢٠٠٦ صلاح الدين نامق-اقتصاديات السكان في ظل التضخم السكاني-دار المعارف القاهرة-١٩٨٠
٣٢. محمد عوض محمد-نهر النيل-مكتبة الأسرة-القاهرة-٢٠٠١
٣٣. محمد فتحي عوض الله-رحلات جيولوجية في صحراء مصر الشرقية-الهيئة المصرية العامة للكتاب-القاهرة-٢٠٠٨
٣٤. محمود الكردي-النمو الحضري-دراسة لظاهرة الاستقطاب الحضري في مصر-دار المعارف القاهرة-١٩٨٠
٣٥. منى قاسم-التلوث البيئي والتنمية الاقتصادية-مكتبة الأسرة-القاهرة-١٩٩٩

الرسائل والأبحاث العلمية

١. إبراهيم الشافعي إبراهيم - طريقا (القاهرة - الإسكندرية) الزراعي والصحراوي دراسة مقارنة في جغرافية النقل - رسالة دكتوراه غير منشورة-كلية الآداب -قسم الجغرافيا-جامعة القاهرة-٢٠١١
٢. أحمد محمد السيد مرزوق-دور الظهير الصحراوي في صياغة استراتيجيات التنمية العمرانية الإقليمية - رسالة ماجستير غير منشورة - كلية التخطيط الإقليمي والعمراني-جامعة القاهرة-٢٠١٠
٣. أحمد محمد عبد العال- ممر التعمير في الصحراء الغربية ماله وما عليه -بحث غير منشور-كلية الآداب-جامعة المنيا-٢٠٠٧
٤. أحمد محمد عبد العال-منطقة غرب فرع رشيد دراسة في جغرافية التنمية-رسالة دكتوراه غير منشورة-كلية الآداب-قسم الجغرافيا-جامعة المنيا-١٩٨٧
٥. أسماء عبد العاطي محمد إبراهيم - محاور الحركة الرئيسية وتأثيرها على التنمية الإقليمية - رسالة ماجستير غير منشورة - كلية الهندسة - جامعة القاهرة - ٢٠٠٤
٦. أنور عبدالسلام الشخي-استخدام التقنيات الحديثة في تنمية المناطق الصحراوية في الوطن العربي- رسالة ماجستير غير منشورة-كلية الهندسة-جامعة القاهرة-٢٠١١

٧. إيمان سيد محمد فرحات-تقييم سياسات التنمية الموجهة للخروج بالسكان من وادي النيل والدلتا في مصر - رسالة ماجستير غير منشورة- كلية الهندسة-جامعة القاهرة-٢٠١٢
٨. حاتم مصطفى راشد-تفعيل الأثر الإقليمي للفنوت الملاحية في ضوء المتغيرات العالمية المستجدة بالتطبيق على محور قناة السويس- رسالة دكتوراه غير منشورة- كلية التخطيط الإقليمي والعمراني -جامعة القاهرة-٢٠١١
٩. حسام فتحي أحمد-المحاور الخضراء في مصر كمدخل للحفاظ على الموارد والتراث الطبيعي والثقافي التاريخي-رسالة دكتوراه غير منشورة- كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة-٢٠٠٦
١٠. طارق الخيري عبدالقادر-المعايير التخطيطية لتطوير شبكة الطرق الاقليمية في إطار استراتيجيات التنمية العمرانية بالتطبيق على اقليم الدلتا- رسالة ماجستير غير منشورة- كلية التخطيط الإقليمي والعمراني-جامعة القاهرة-٢٠١٠
١١. طارق فاروق أبو عوف-مؤشرات التنمية العمرانية للساحل الشمالي الأوسط-رسالة ماجستير غير منشورة- كلية الهندسة-جامعة المنصورة-٢٠٠٠
١٢. عصمت عاشور أحمد أبو العلا-العوامل المحلية المؤثرة في رسم الخريطة الطبيعية القومية لجمهورية مصر العربية سنة ٢٠٠٠- رسالة دكتوراه غير منشورة - كلية الهندسة-جامعة الأزهر-١٩٨١
١٣. محمد أحمد رياض محمد-دور وتأثير الطرق على التنمية الإقليمية-رسالة ماجستير غير منشورة - كلية الهندسة-جامعة القاهرة-٢٠٠٤
١٤. محمد عباس مصطفى الزعفراني- العوامل الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية المؤثرة على تخطيط الإسكان بجمهورية مصر العربية-رسالة دكتوراه غير منشورة-كلية الهندسة-جامعة الأزهر-١٩٧٢
١٥. محمد مصطفى محمد عبد الحفيظ-ملاح التنمية العمرانية بإقليم قناة السويس-رسالة ماجستير غير منشورة - كلية الهندسة-جامعة بورسعيد-٢٠٠٤
١٦. مروة مصطفى أحمد-الجراحة البيئية كمدخل لتنمية المجتمعات العمرانية الجديدة- رسالة ماجستير غير منشورة- كلية الهندسة-جامعة أسيوط-١٩٩٥
١٧. مروة مصطفى أحمد-قياس القدرة الاستقطابية العمرانية للأقطاب التنموية كمؤشر لأولويات التنمية والاستثمار- رسالة دكتوراه غير منشورة- كلية الهندسة-جامعة القاهرة-٢٠٠٣

التقارير

١. البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة UNDP- تقرير التنمية البشرية لمصر (اختيار مستقبلنا-نحو

- عقد اجتماعي جديد) - ٢٠٠٥
٢. ضياء الدين القوصي - الماء ومشروع ممر التنمية بالصحراء الغربية التقرير الثاني تطور السياسات المائية في مصر (٢٠١٧-١٩٢٩) تحليل مقارن - وزارة التنمية الاقتصادية - القاهرة ٢٠٠٧
٣. مركز الدراسات المستقبلية - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء - الرؤية المستقبلية لمصر ٢٠٣٠ (الإطار العام) - ديسمبر ٢٠٠٦
٤. وزارة الإسكان والتنمية العمرانية "الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية سابقا" - الهيئة العامة للتخطيط العمراني - خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية عام ٢٠١٧ - يونية ١٩٩٨
٥. وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - عرض مبدئي لتنمية محور قناة السويس - ٢٠١٣
٦. وزارة التخطيط (التنمية الاقتصادية سابقا) - تقرير الاستراتيجية المكانية لجمهورية مصر العربية (١٩٩٦-٢٠٠٦) - نوفمبر ١٩٩٦
٧. وزارة التخطيط (التنمية الاقتصادية سابقا) - تساؤلات حول استراتيجية التنمية - الخطة الخمسية ١٩٧٦-١٩٨٠
٨. وزارة التخطيط (التنمية الاقتصادية سابقا) - المخطط الاستراتيجي للصحراء الغربية في إطار مفهوم محاور التنمية - مايو ٢٠٠٩
- الدوريات**
١. أحمد محمد عبد العال - أقطاب ومراكز النمو في التخطيط الإقليمي - مجلة الجمعية الجغرافية المصرية - ٢٠٠٣
٢. أحمد محمد عبد العال - المدن الجديدة والتنمية الإقليمية في مصر - مجلة العلوم والآداب - كلية الآداب - جامعة المنيا - المجلد العاشر - ١٩٩٢
٣. راوية محمد عجلان - مواطن التنمية على الخريطة المصرية والسياسات الملائمة لها - النشرة العلمية لبحوث العمران - كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة - العدد الثاني ٢٠٠٢
٤. سامي أمين عامر - التوازن المفقود في قضايا التنمية الإقليمية في جمهورية مصر العربية - النشرة العلمية لبحوث العمران - كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة - العدد الأول - أبريل ١٩٩٩
٥. فيصل عبد المقصود - اتجاهات الاستقطاب العكسي في مصر في القرن الجديد - النشرة العلمية لبحوث العمران - كلية التخطيط الإقليمي والعمراني - جامعة القاهرة - العدد الثاني ٢٠٠٢
٦. مجدي عبد الحميد السرسري - النقل النهري في الوجه البحري (دراسة في جغرافية النقل) - المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد ٣٠ - ١٩٩٧

مراجع باللغة الإنجليزية

1. Antony Murithi - Logistics Review of the Beira and Nacala Corridors - Technical Report – USAID/ South Africa - August 2012.
2. Callixte Ntamutumba - Study For The Establishment Of a Permanent Regional Corridor Development Working Group In Pmaesa Region - Transport Economist Consultant - UN _ ECA - June 2010.
3. Department of Transport and Regional Services - Sydney–Melbourne Corridor Strategy - Department of Transport and Regional Services - June 2007.
4. Japan International Cooperation Agency (JICA) - Preparatory Survey for Southern Africa Integrated Regional Transport Program - PADECO Co., Ltd.Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. - Appendix D - Final Report March 2010.
5. Nathan Associates Inc - Central Corridors of East Africa-Action Plan-volume 1 Main Report - USAID- April 15, 2011.
6. PADCO, INC With Engineering Consultants Group Associates & Sherif El-Hakim and Associates - Working Paper on Second Round Alternatives For The National Urban Policy Study (NUPS) - Ministry of Development Egypt - September, 1981.
7. The Ministry of Water Resources and Irrigation - Arab Republic of Egypt (2005) - Integrated Water Resources Management Plan - Retrieved on November 7 - 2009.
8. Transit Transport Coordination Authority of the Northern Corridor (TTCANC) - Northern Corridor Transit and Transport agreement - Nairobi, Kenya - October 2007.
9. TTCA Secretariat –Investment Opportunities in The Northern Corridor with Emphasis in Transport infrastructure - a Paper Prepared For Presentation At The COMESA Business Summit - Kampala, Uganda - June 2004.
10. TTFA - 2nd African Logistics Conference -Serena Hotel, Dar es Salaam, Tanzania October 2012.
11. United Nations - "Report of the World Commission on Environment and Development." General Assembly Resolution 42/187- 11 December 1987.

مواقع الانترنت

<http://data.albankaldawli.org>

<http://www.americansov.org>

<http://www.asiapacific.ca/gateway>

<http://www.asiapacificgateway.gc.ca>

<http://www.bbc.co.uk/arabic/ brics>

<http://www.beiracorridor.com/About the BAGC Initiative>

<http://www.canamex.org>
<http://www.ic.gc.ca/eic/site/tdo-dcd.nsf/eng/home>
<http://www.infrastructure.gov.au>
<http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/mdc.html>
<http://www.mia.org.my>
<http://www.nascocorridor.com>
<http://www.ports.co.za>
<http://data.worldbank.org>
<http://www.rms.nsw.gov.au/projects/Hume Highway>
<http://www.tc.gc.ca>
<http://www.trademarksa.org/>
<http://www.transportes.gov.br>
<http://www.transportworldafrica.co.za>
<http://www.transtats.bts.gov>
<http://www.ttcanc.org>
<http://www.wbcg.com.na/corridors/trans-kalahari-corridor.html>
<http://www.afdb.org/en>
<http://www.theasiafactor.ca>
<http://www.portdedjibouti.com>

Abstract

The Urban Development Corridors Policy today is one of the most important development policies that focus on infrastructure development and the creation of safe places to receive the new urban communities and economic activities, with the aim of disrupting population congestion and motivate people to get out of the valley and delta.

This research trying to answer the two questions: What are the success factors for the establishment and development projects of Urban development Corridors? and how to apply these factors at the Egyptian case? By studying and analyzing some previous experiments, which tried to create and run development corridors in different regions of the world and then draw lessons learned. With a focus on experiments near the Egyptian case.

Based on the results of previous experiments analysis and review of the official studies that have concerned with the development corridors policy in Egypt as well as the review of the proposed developmental Initiatives, The researcher will try to apply the research results on the National Transport Corridors in order to identify the developmental Corridors which serve as a National Strategy Project For Development Corridors in Egypt.

Engineer's Name: Mohamed Reda Ramadan Abdelwahed

Date of Birth: 30/11/1982

Nationality: Egyptian

Registration Date: 1/10/ 2006

Awarding Date: /11/2015

Degree: Master of Science

Department: Architecture (Urban Development and Communities Design)

Supervisors:

Prof. Dr. Tarek Abdellatef

Prof. Dr. Abbas Elza'farany

(Professor of Environmental Planning Faculty of Urban Planning Cairo University)

Examiners:

Prof. Dr. Fysal Abdelmaqsoud, External Examiner

(Professor of Regional & Urban Planning Faculty of Engineering El Monofia University)

Prof. Dr. Mohamed Elbaramelgy, Internal Examiner

Prof. Dr. Tarek Abdellatef, Thesis Main Advisor

Prof. Dr. Abbas Elza'farany, Member

(Professor of Environmental Planning Faculty of Urban and Regional Planning Cairo University)

Title of thesis:

**URBAN DEVELOPMENT CORRIDORS
FORMULATING A NATIONAL STRATEGY PROJECT
FOR DEVELOPMENT CORRIDORS
IN VIEW OF THE PREVIOUS EXPERIMENTS**

Key Words:

Development, Urban, Development Corridors, Development Axes, National Planning, Regional Development

Summary:

This research trying to answer the two questions: What are the success factors for the establishment and development projects of Urban development Corridors? and how to apply these factors at the Egyptian case? By studying and analyzing some previous experiments, which tried to create and run development corridors in different regions of the world and then draw lessons learned. With a focus on experiments near the Egyptian case.



URBAN DEVELOPMENT CORRIDORS
FORMULATING A NATIONAL STRATEGY PROJECT
FOR DEVELOPMENT CORRIDORS
IN VIEW OF THE PREVIOUS EXPERIMENTS

By
Mohamed Reda Ramadan Abdelwahed

A Thesis Submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of
MASTER OF SCIENCE
in
Architecture (URBAN DEVELOPMENT AND COMMUNITIES DESIGN)

Approved by the
Examining Committee

Prof. Dr. Tarek Abdellatif, Thesis Main Advisor

Prof. Dr. Abbas Elza'farany, Member

Prof. Dr. Mohamed Elbaramelgy, Internal Examiner

Prof. Dr. Faisal Abdelmaksoud, External Examiner

FACULTY OF ENGINEERING, CAIRO UNIVERSITY
GIZA, EGYPT

2014

URBAN DEVELOPMENT CORRIDORS
FORMULATING A NATIONAL STRATEGY PROJECT
FOR DEVELOPMENT CORRIDORS
IN VIEW OF THE PREVIOUS EXPERIMENTS

By
Mohamed Reda Ramadan Abdelwahed

A Thesis Submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of
MASTER OF SCIENCE
in
Architecture (URBAN DEVELOPMENT AND COMMUNITIES DESIGN)

Under Supervision of

Prof. Dr. Tarek Abdellatif
Professor of Urban
& Regional Planning
Head of Architecture
Department Previously
Faculty of Engineering
Cairo University

Prof. Dr. Abbas Elza'farany
Professor of Environmental
Planning & Design
Deputy Dean for Education and
Student Affairs of Faculty of
Urban and Regional Planning
Cairo University

FACULTY OF ENGINEERING, CAIRO UNIVERSITY

GIZA, EGYPT

2014



Cairo University

**URBAN DEVELOPMENT CORRIDORS
FORMULATING A NATIONAL STRATEGY PROJECT
FOR DEVELOPMENT CORRIDORS
IN VIEW OF THE PREVIOUS EXPERIMENTS**

By
Mohamed Reda Ramadan Abdelwahed

A Thesis Submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of

MASTER OF SCIENCE

in

Architecture (URBAN DEVELOPMENT AND COMMUNITIES DESIGN)

FACULTY OF ENGINEERING, CAIRO UNIVERSITY

GIZA, EGYPT

2014