نحو منهجية عمل لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية
من خلال التعدد الإقتصادي لمدنها الساحلية

رسالة مقدمة من

المهندسة/ عبير محمد جلال الدين

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الهندسة المعمارية

(تخصص التخطيط العمراني)

كلية الهندسة – جامعة القاهرة

الجيزة – جمهورية مصر العربية

يونيو ٢٠١٢

نحو منهجية عمل لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية
من خلال التعدد الإقتصادي لمدنها الساحلية

رسالة مقدمة من

المهندسة/ عبير محمد جلال الدين

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الهندسة المعمارية

(تخصص التخطيط العمراني)

تحت إشراف

أ.د. طارق عبد اللطيف أبو العطا
أستاذ التخطيط الاقليمي والعمراني
ورئيس قسم العمارة
بكلية الهندسة جامعة القاهرة

د.م. سلوى توفيق رمضان
أستاذ مساعد بالمركز
القومي لبحوث الإسكان والبناء

كلية الهندسة – جامعة القاهرة
الجيزة – جمهورية مصر العربية
يونيو ٢٠١٢

الإهداء

كلفنا الله بالسعي والتعلم لنفع أنفسنا وعمارة الأرض

أهدي هذا البحث إلى..

المدن الساحلية المصرية...

لعله خطوة في طريق التنمية

شكر

اتقدم بخالص الشكر والتقدير لكل من ساهم في إخراج البحث على هذا النحو وأخص بالذكر منهم استاذيّا المشرفيين على البحث

أ.د. طارق عبد اللطيف

أ.د. سلوى توفيق

لما قدموه لي من وقت ومجهود وعناية واهتمام مما أسهم في اتمام هذا العمل على أتم وأكمل وجه.

كما أخص بالذكر أيضا:

أ.د. ماجدة متولي لما قدمته لي من توجيهات ومساعدات ومراجع ساهمت في نجاح هذا العمل،

أ.د. محمد محمد البرملجي على توجيهاته التي جاءت لتكمل البحث وتجعله على أتم وأكمل وجه.

كما أتقدم بكل الشكر لكل من:

د. أسماء عبد العاطي المدرس بكلية الهندسة جامعة القاهرة، على مساعدتها لي في تحليلات البحث الخاصة ببرنامج SPSS.

م. صفاء محمد أبو بكر المهندسة بمركز بحوث الاسكان والبناء، على مساعدتها لي في امدادي بقواعد البيانات واخراج الخرائط ببرنامج GIS.

أ. امين أحمد أبو العلا موجه أول لغة عربية مركزي، على مراجعته الرسالة وضبطها لغويا.

أما شكري الخاص فأوجهه إلى أسرتي التي لم تدخر جهدا في مساعدتي لإنجاز هذا البحث.

جزاهم الله عني خير الجزاء وجعله الله في ميزان حسناتهم،،،

الباحثة..

TOWARDS A METHODOLOGY FOR EGYPTIAN COASTAL REGIONS DEVELOPMENT THROUGH ECONOMIC DIVERSITY FOR ITS COASTAL CITIES

By

Eng. Abeer Mohammed Galal El-Deen

A Thesis Submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
in Partial Fulfillment of the
Requirement for the Degree of
PHD OF SCIENCE
in
(URBAN PLANNING)

FACULTY OF ENGINEERING, CAIRO UNIVERSITY

GIZA, EGYPT

JUNE 2012

TOWARDS A METHODOLOGY FOR EGYPTIAN COASTAL REGIONS DEVELOPMENT THROUGH ECONOMIC DIVERSITY FOR ITS COASTAL CITIES

By

Eng. Abeer Mohammed Galal-El-Deen

A Thesis Submitted to the
Faculty of Engineering at Cairo University
in Partial Fulfillment of the
Requirement for the Degree of
PHD OF SCIENCE
in
(URBAN PLANNING)

Supervised by

Prof. Dr. Tarek Abdel- Latif
Professor and Head of the Department of Architecture, Faculty of Engineering
Cairo University

Prof. Dr. Salwa T. Ramadan
Associate professor in Housing and Building National Research Center

FACULTY OF ENGINEERING, CAIRO UNIVERSITY
GIZA, EGYPT
JUNE 2012

مقدمة البحث :

- تمهيد
- اشكالية البحث
- أهداف البحث
- فرضية البحث
- منهج البحث
- هيكل البحث

- تمهيد:

تتسم سواحل البحر بالتنوع الشديد من حيث الإختلاف والتشابه في الخصائص الطبيعية، وتتميز المدن الساحلية المصرية بإمكانيات جاذبة للسياحة والترفيه طوال العام نظرا للظروف المناخية المعتدلة التي تتمتع بها هذه المدن صيفا وشتاءً، كما أنها تتميز بتنوع البيئة والتكوينات الأرضية والطبيعية والتي يسهل استغلالها. كما أن بعضا منها يتميز بإمكانية إقامة بعض الصناعات التحويلية والتعدينية نظرا لما يتمتع به الظهير الصحراوي لهذه المدن من ثروات تعدينية، هذا فضلا عن إمكانية استغلالها في التجارة والنقل البحري.

تتميز المدن الساحلية المصرية عن مدن الوادي والدلتا بظهيرها الصحراوي وإمكانياتها التي تساعد على النمو العمراني وتوطن أنشطة اقتصادية متعددة، فالنمو العمراني للمدن الساحلية يعتبر هو السبيل الوحيد للخروج من الشريط الضيق للوادي والدلتا، كما أن تنميتها من الناحية الاقتصادية سوف يساعد بالتأكيد في رفع مستوى الدخل على المستويين المحلي والقومي للبلاد.

حيث تساهم السواحل في مصر في الحركة السياحية المصرية وجزء من انتاج البترول والإنتاج الصناعي المصري، بالإضافة إلى أهميتها من الناحية الأمنية باعتبارها مناطق حدودية يلزم تنميتها.

إن الإهتمام بالمناطق الساحلية المصرية جاء في الآونة الأخيرة بعد فترة من الاهتمام بالوادي والدلتا وذلك من خلال التنمية والنمو العمراني وتركيز الإستثمارات في كل منهما. حيث اعتمدت الدولة في الفترة السابقة على إنشاء مجتمعات عمرانية جديدة لاستقبال الزيادة السكانية المستمرة والتوسع في إنشاء تجمعات سكنية حول المدن الكبرى على الرغم من وجود المدن الساحلية والتي لها أساس اقتصادي وعمراني، ويمكن بتطبيق بعض سياسات التنمية المناسبة أن نرفع من قدرتها على الإستيعاب العمراني وخلخلة العمران داخل الوادي والدلتا. ومؤخرا تم الإنتباه إلى المحافظات الصحراوية والساحلية وتم وضع سياسات لزيادة التنمية بها وتوفير متطلباتها من المرافق العامة والخدمات الإجتماعية[1].

ولكن أثبتت بعض الدراسات[2] خصوصا على الساحل الشمالي الغربي وكذلك ساحل البحر الأحمر أن السياسات التي اتبعت فيها أدت إلى إعمال تنمية غير مخططة (أغلبها قرى سياحية) بالإضافة إلى أن غياب التنسيق بين الأجهزة المعنية بتنمية هذه المناطق ساعد على ظهور العديد من المشاكل التخطيطية والبيئية مثل النحر والعوامل البيئية المهدِّدة للسواحل. إن أعمال التنمية القائمة حاليا في هذه المناطق الساحلية المصرية والمنصَّبة فقط على التنمية السياحية تقف عائقا أمام تنمية الأقاليم الساحلية تنمية متكاملة كما أنها لم تحقق الأهداف المرجوة بيئيا.

---

[1] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨

[2] www.mwri.gov.eg _موقع وزارة الموارد المائية والري – مشروعات الوزارة – البيان في ٥-٢٠٠٩

إن تجربة الساحل الشمالي الغربي خير دليل على ذلك، حيث اعتمدت على إنشاء قرى سياحية على طول خط الشاطئ (فهي ذات إمكانيات طبيعية واقتصادية عالية جذبت الاستثمار إليها نظرا لما لها من إمكانيات تعيد رؤوس الأموال إلى أصحابها سريعا)، ولكن هذه القرى أصبحت قرى مغلقة على نفسها ذات اكتفاء ذاتي من العمالة والخدمات وقد أدى ذلك إلى عدم قيام هذه القرى بأي دور لتنمية الإقليم أو حتى تنفيذ استراتيجيات التنمية الموضوعة للإقليم من تنمية لجميع القطاعات سواء صناعية أو اجتماعية (جذب سكان).

فالدول الأجنبية حققت استراتيجياتها نجاحا لأنها قامت بتوفير فرص عمل وجذب لرؤوس الأموال والإستثمارات وفي نفس الوقت اعتمدت على أنشطة أخرى تساعد وتدعم نشاط السياحة مثل الصناعة والخدمات المختلفة وأسست من أجلها هيئات من مختلف الوزارات لمتابعتها وتداركها في حال عدم تلبيتها للحاجة المستهدفة منها.

- **مشكلة البحث:**

تكمن المشكلة البحثية في:

تركيز الإستثمارات في معظم المدن الساحلية والسواحل المصرية لتنمية قطاع واحد وهو السياحة واستخدام نفس الأسلوب في التخطيط (الاهتمام بالشاطئ تخطيطيا دون النظر إلى الاستفادة من امكانيات المدينة وتنميتها في الإتجاه الأفضل) مما يعتبر إهدارا لإمكانيات هذه المناطق وتقليل لمعدلات التنمية الإجتماعية والإقتصادية في هذه المدن وأقاليمها.

ولهذه المشكلة أسباب عديدة نذكر منها:

١- عدم كفاية التنسيق بين مختلف مستويات وقطاعات الإدارات المعنية وسياساتها، والذي أدى إلى تداخل الأدوار والوظائف للجهات والهيئات والمؤسسات المختصة لتحديد الأنشطة الاقتصادية المناسبة للإقليم الساحلي أو المدن الواقعة فيه، مثل وزارة السياحة والجهات التابعة لها كهيئة تنشيط السياحة وهيئة حماية الشواطئ من جهة، ووزارة الإسكان والجهات التابعة لها كالهيئة العامة للتخطيط العمراني والهيئات المسئولة عن تخطيط المناطق الصناعية من جهة أخرى.

٢- تضارب بعض المواد بالقوانين الحاكمة لتخطيط المناطق الساحلية مثل قانون البيئة وقانون البناء الموحد.

٣- عدم كفاية المعلومات وعدم ربطها بالخطط الموضوعة سواء عن حالة المدن الساحلية أو عن إمكانية توفير الأنشطة الاقتصادية المختلفة.

٤- عدم الوعي والإحاطة بالظروف الخاصة والعامة لكل مدينة ساحلية داخل اقليمها مع متابعة الأهداف العامة لاستراتيجيات التنمية الإقليمية لهذه للمدن.

- **أهداف البحث:**

تتمثل أهداف البحث في هدف رئيسي وأهداف فرعية:

هدف البحث الرئيسي:

صياغة منهجية عمل لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية من خلال التعدد الاقتصادي لمدنها الساحلية، فالتعدد والتنوع الإقتصادي لها يساعد في تعظيم الإستفادة من امكانيات هذه المدن.

أهداف البحث الفرعية:

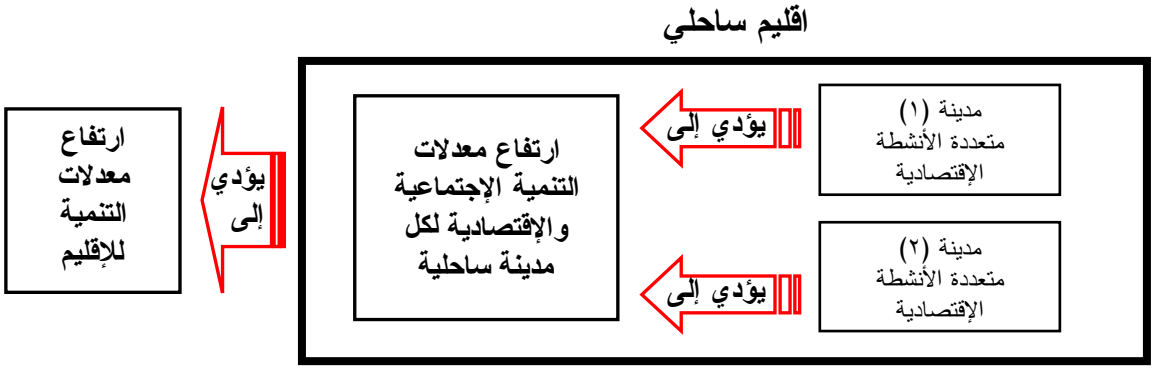
١- تحديد المدن الساحلية المصرية ودراستها دراسة تفصيلية ومعرفة مقوماتها الإقتصادية المختلفة.

٢- تحديد أساليب الإدارة والتخطيط التي يمكن أن تساهم في حل المشاكل الناجمة عن استخدام الأسلوب الحالي للتخطيط والتنمية في المدن الساحلية المصرية.

- **الفرضية البحثية:**

يعتمد البحث على فرضية أساسية هي أن:

تنمية مجموعة قطاعات اقتصادية (التعدد الإقتصادي) داخل المدينة الساحلية يؤثر في ارتفاع معدلات التنمية الإجتماعية والإقتصادية لهذه المدن وبالتالي ارتفاع معدلات التنمية داخل الإقليم الساحلي النى تقع فيه هذه المدن. شكل (١)



شكل (١) فرضية البحث

- **منهج البحث:**

يعتمد البحث على أربعة مناهج أساسية:

١- المنهج الاستقرائي: لقراءة التجارب والسياسات المختلفة التي تم تطبيقها والعمل بها في الدول المختلفة سواء عالميا أو محليا واستنتاج الدروس المستفادة منها.

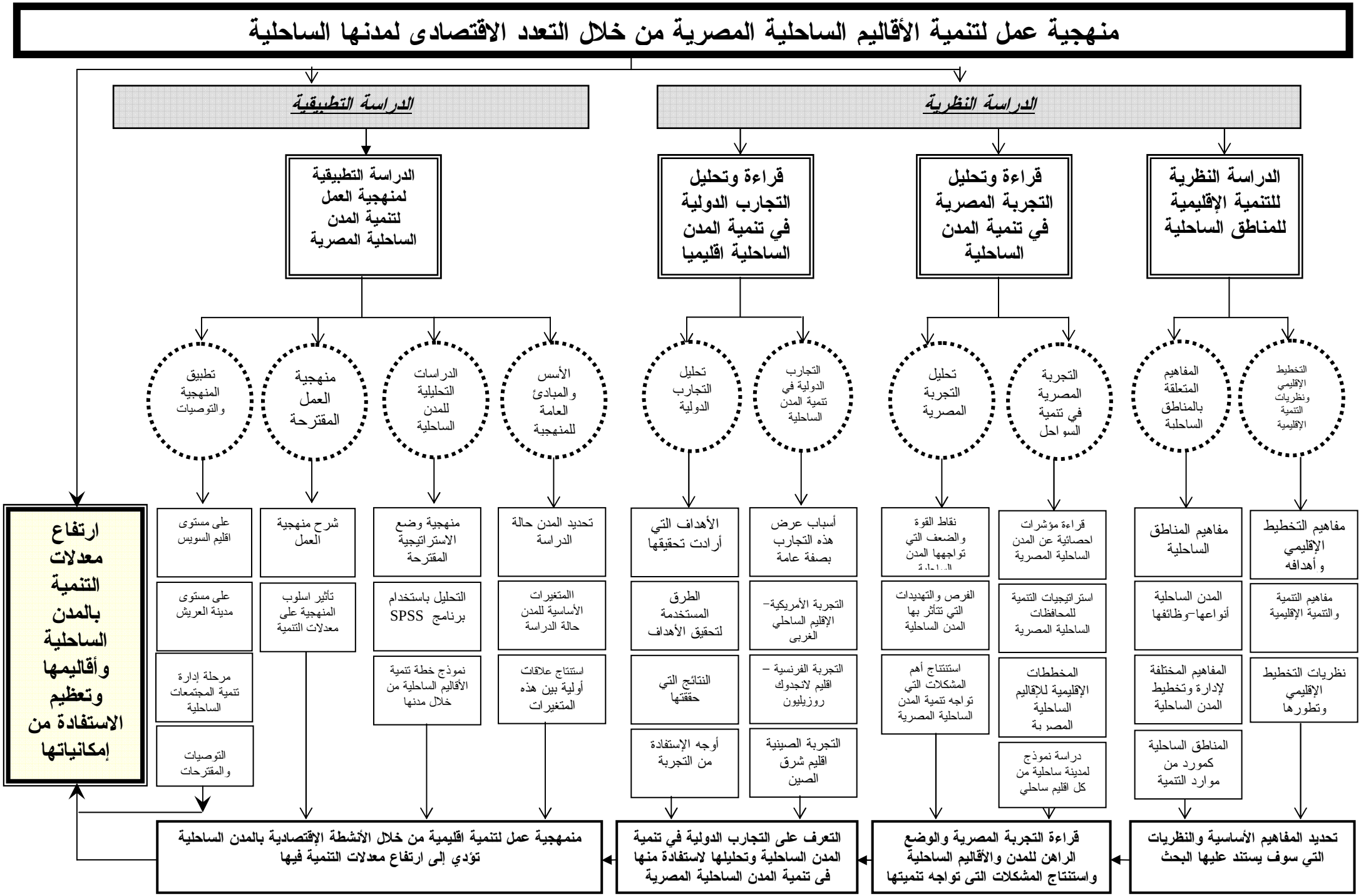
٢- المنهج التحليلي الإحصائي: لتحليل الأوضاع الراهنة لموقف المدن الساحلية المصرية، وتحليل المؤشرات والعوامل المختلفة الحالية لتحديد أدوار هذه المدن.

٣- المنهج التطبيقي: ويستخدم البحث هذا المنهج في الجزء الثاني منه في عمل المنهجية المقترحة.

- **هيكل البحث:**

تقوم الدراسة بمحاولة صياغة منهجية عمل لتنمية للإقاليم الساحلية المصرية في محاولة لرفع معدلات التنمية الإجتماعية والإقتصادية للمدن الساحلية المصرية واقاليمها من خلال التعدد الاقتصادي لها، ولتحقيق ذلك لابد من دراسة نظرية متعمقة للمناطق الساحلية والتعرف على التجارب الدولية المشابهة للاستفادة منها وكذلك دراسة تطبيقية مفصلة وواضحة للوصول إلى استراتيجية محددة الأهداف وواضحة الآليات ويوضح الشكل (٢) هيكل البحث بالتفصيل.

شكل (٢) هيكل البحث



وقد قسمت الرسالة إلى أربعة أبواب نعرضها بالتفصيل فيما يلي:

١- الباب الأول:

وفيه تتم الدراسة النظرية للتنمية الإقليمية للمناطق الساحلية حيث ينقسم إلى فصلين:

١-١ الفصل الأول:

يتعرض هذا الفصل للتعريفات المختلفة ووجهات نظر المخططين لوضع تعريف واضح للتخطيط والتخطيط الإقليمي والتنمية والتنمية الإقليمية وكذلك تطور نظريات التنمية الإقليمية المختلفة.

١-٢ الفصل الثاني

يتعرض هذا الفصل للمفاهيم المختلفة للمناطق الساحلية محليا وعالميا سواء المناطق الساحلية (Coastal zone , Coastal area) أو المدن الساحلية (Coastal Cities)، كما يتعرض البحث في هذا الفصل للنظريات التي تخص تخطيط وإدارة المناطق الساحلية بشكل خاص والمفاهيم الأساسية لعلم الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (Integrated Coastal Zone Management – **ICZM**).

ينتهي الفصل بتحديد المعايير الأساسية التي سوف يستند عليها البحث في تحديد المدن الساحلية في دراسة التجارب الدولية وفي الدراسة التطبيقية في البحث.

٢- الباب الثاني:

قراءة وتحليل للتجربة المصرية في تنمية الأقاليم والمدن الساحلية ويضم هذا الباب فصلين.

٢-١ الفصل الأول:

دراسة التجربة المصرية واستراتيجيات التنمية لأقاليم السواحل المصرية التي وضعتها الهيئة العامة للتخطيط العمراني مثل استراتيجية التنمية للجمهورية للأقاليم الساحلية الأربعة، وقراءة في مخطط التنمية للساحل الشمالي الغربي للهيئة العامة للتخطيط العمراني والمعتمد عام (١٩٩٨) والمخطط الإقليمي لتنمية الساحل الشمالي للدلتا للهيئة العامة للتخطيط العمراني والمعتمد عام (٢٠٠٢). المخطط الإقليمي لمحافظة البحر الأحمر، وتقييم للوضع الراهن في هذه الأقاليم اجتماعيا واقتصاديا وعمرانيا، ويتبع دراسة كل إقليم دراسة مدينة ساحلية كنموذج للمدن الساحلية به.

٢-١ الفصل الثاني:

وهو تحليل للتجربة المصرية وذلك من خلال استخدام أساليب علمية في التحليل مما يساهم ذلك في تحليل علمي للتجربة المصرية في تنمية سواحلها اقليميا ومحليا، وينتهي الفصل باستخلاص الإيجابيات والسلبيات التي تواجه التنمية في مدن مصر الساحلية وأقاليمها.

٣- الباب الثالث:

هذا الباب يتم فيه قراءة وتحليل التجارب الدولية في تنمية الاقاليم والمدن الساحلية ويحتوي هذا الباب على فصلين.

٣-١ الفصل الأول:

قراءة عامة للتجارب الدولية، (التجربة الأمريكية – التجربة الفرنسية – التجربة الصينية). ومن خلال قراءة هذه التجارب يمكننا التعرف على النظم والأساليب المتبعة لتنمية وتخطيط الأقاليم والمدن الساحلية واستنتاج الدروس المستفادة منها، فهذه الدول تتعامل مع مدنها الساحلية على أساس أنها مجتمعات متكاملة لها القوام الاقتصادي الاجتماعي العمراني والبيئي.

٣-٢ الفصل الثاني:

عرض وتحليل التجارب الدولية عن طريق تحليل أساليب وضع الاستراتيجيات وآليات التنفيذ والمتابعة والتخطيط والإدارة وكذلك النظم السياسية القائمة وتأثيرها على عملية التخطيط والتنمية للمدن الساحلية مما يساهم في التعرف على هذه التجارب ومدى تطبيق الدروس المستفادة منها في التجربة المصرية.

٤- الباب الرابع:

الدراسة التطبيقية وفيها منهجية العمل المقترحة وينقسم الباب إلى أربعة فصول:

٤-١ الفصل الأول:

ويشرح الأسس والمبادئ العامة للمنهجية المقترحة. حيث يتم فيه تحديد المدن الساحلية حالة الدراسة وتحديد المقومات الأساسية التي يتم استنتاج المؤشرات منها (اجتماعية – اقتصادية – عمرانية – بيئية ...). ثم يتم عرض لأهم المؤشرات المستنتجة من التحليلات الإحصائية الأولية للمتغيرات الخاصة بالمدن الساحلية المصرية.

٤-٢ الفصل الثاني:

ويتم في هذا الفصل الدراسات التحليلة للدراسة التطبيقية، والدراسات التحليلية شملت تحليل المتغيرات المختلفة للمدن الساحلية المصرية من خلال البرنامج الاحصائي SPSS.

٤-٣ الفصل الثالث:

في هذا الفصل يتم شرح منهجية العمل المقترحة ومراحلها وعلاقة كل مرحلة بالأخرى، وتـــأثير اسلوب المنهجية على معدلات التنمية.

٤-٤ الفصل الرابع:

يطبق في هذا الفصل منهجية العمل المقترحة على اقليم السويس ومدينة العريش. وينتهي الفصل بالتوصيات والمقترحات.

فهرس المحتويات

الموضوع	رقم الصفحة
المقدمة	ي
الباب الأول: الدراسة النظرية لتمنية أقاليم المناطق الساحلية	
الفصل الأول: تعريفات التخطيط الإقليمي ونظريات التنمية الإقليمية	١
١-١-١ تمهيد	٢
١-١-٢ تعريفات التخطيط	٢
١-١-٣ تعريفات التخطيط الإقليمي	٤
١-١-٣-١ التعريفات وتطورها	٤
١-١-٣-٢ أهداف التخطيط الإقليمي	٥
١-١-٣-٣ دور المخطط في عملية التخطيط الإقليمي	٦
١-١-٤ تطور التعريفات التنمية والتنمية الإقليمية	٧
١-١-٥ نظريات التخطيط	٨
١-١-٦ خلاصة الفصل الأول	١٢
الفصل الثاني: المفاهيم المتعلقة بالمناطق الساحلية	١٣
١-٢-١ تمهيد	١٤
١-٢-٢ المناطق الساحلية	١٤
١-٢-٣ المدينة الساحلية	٢٠
١-٢-٤ وظائف وأدوار المدن الساحلية	٢٢
١-٢-٥ أنواع السواحل	٢٣
١-٢-٦ تخطيط وإدارة المناطق الساحلية والفرق بينهما	٢٤
١-٢-٦-١ تخطيط المناطق الساحلية	٢٥
١-٢-٦-٢ الإدارة المتكاملة المناطق الساحلية	٢٨
١-٢-٧ استعمالات الأراضي بالمدن الساحلية	٣٢
١-٢-٨ المناطق الساحلية مورد من موارد التنمية	٣٤
١-٢-٩ خلاصة الفصل الثاني	٣٥
الباب الثاني: قراءة وتحليل التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية	
الفصل الأول: التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية	٣٦
٢-١-١ تمهيد	٣٧
٢-١-٢ إقليم الإسكندرية	٤٠
٢-١-٢-١ الوضع الراهن للإقليم	٤٠
٢-١-٢-٢ دراسة مدينة مرسى مطروح	٥٠
٢-١-٣ اقليم الدلتا	٥٤
٢-١-٣-١ الوضع الراهن للإقليم	٥٤
٢-١-٣-٢ دراسة مدينة دمياط الجديدة	٦٣

٢-١-٤ اقليم السويس ٦٧
٢-١-٤-١ الوضع الراهن للإقليم ٦٧
٢-١-٤-٢ دراسة مدينة العريش ٧٥
٢-١-٥ اقليم جنوب الصعيد ٧٩
٢-١-٥-١ الوضع الراهن للإقليم ٧٩
٢-١-٥-٢ مدينة الغردقة ٨٧
٢-١-٦ تجربة القرى السياحية الساحلية المصرية ٩٠
٢-١-٧ التشريعات والقوانين المتعلقة بالمناطق الساحلية بيئيا وعمرانيا ٩٣
٢-١-٨ ملخص التجربة المصرية ٩٦

الفصل الثاني: تحليل التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية ٩٨
٢-٢-١ تمهيد ٩٩
٢-٢-٢ شرح طريقة SISPIO ٩٩
٢-٢-٣ شرح طريقة SWOT ١٠١
٢-٢-٤ تحليل التجربة المصرية ١٠٢
٢-٢-٥ الدروس المستفادة من التجربة المصرية ١٠٨
٢-٢-٦ ملخص تحليل التجربة المصرية ١٠٨

الباب الثالث: قراءة وتحليل التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية

الفصل الأول: قراءة التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية اقليميا ١١٠
٣-١-١ تمهيد ١١١
٣-١-٢ التجربة الأمريكية ١١٢
٣-١-٣ الإقليم الغربي الساحلي ١١٣
٣-١-٣-١ مدينة سياتل ١١٦
٣-١-٣-٢ مدينة بورتلاند ١٢٨
٣-١-٤ التجربة الفرنسية ١٣٦
٣-١-٤-١ إقليم لانجدوك روسيون ١٣٦
٣-١-٤-٢ مدينة مونبلييه ١٣٩
٣-١-٥ التجربة الصينية ١٥٤
٣-١-٥-١ إقليم شرق الصين ١٥٦
٣-١-٥-٢ مدينة شيامن ١٥٨

الفصل الثاني: تحليل التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية ١٧١
٣-٢-١ تمهيد ١٧٢
٣-٢-٢ الأهداف المراد تحقيقها من التجربة ١٧٢
٣-٢-٣ الأساليب المستخدمة لتحقيق هذه الأهداف ١٧٤
٣-٢-٤ النتائج التي حققتها التجربة ١٧٥
٣-٢-٥ المشكلات التي واجهت التجربة ١٧٧
٣-٢-٦ أوجه الإستفادة من التجارب ١٧٨

٣-٢-٧ معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تأثرت من عمليات التنمية ١٨٠
٣-٢-٨ ملخص التحليل ١٨٠

الباب الرابع: الدراسة التطبيقية – منهجية العمل لتنمية المدن الساحلية المصرية

الفصل الأول: الأسس والمبادئ للدراسة التطبيقية ١٨٢
٤-١-١ تمهيد ١٨٣
٤-١-٢ الخطوات الأساسية للدراسة التطبيقية ١٨٣
٤-١-٣ تحديد المدن الساحلية المصرية ١٨٤
٤-١-٤ المتغيرات الأساسية للمدن الساحلية المصرية ١٨٦
٤-١-٤-١ المتغيرات السكانية والإجتماعية ١٨٧
٤-١-٤-٢ المتغيرات الإقتصادية ١٩٨
٤-١-٤-٣ المتغيرات العمرانية ٢٠٤
٤-١-٤-٤ المتغيرات البيئية ٢٠٧
٤-١-٥ استنتاج علاقات أولية بين المتغيرات ٢٠٩

الفصل الثاني: الدراسة التحليلية للمنهجية المقترحة ٢١٠
٤-٢-١ تمهيد ٢١١
٤-٢-٢ التحليل باستخدام برنامج SPSS ٢١١
٤-٢-٣ أسس منهجية العمل لتنمية الأقاليم الساحلية من خلال مدنها ٢٢٥

الفصل الثالث: منهجية العمل ٢٢٦
٤-٣-١ تمهيد ٢٢٧
٤-٣-٢ شرح منهجية العمل ٢٢٧
٤-٣-٣ تأثير أسلوب منهجية العمل المقترحة على معدلات التنمية ٢٣٢

الفصل الرابع: تطبيق منهجية العمل والتوصيات ٢٣٥
٤-٤-١ تمهيد ٢٣٦
٤-٤-٢ تطبيق النموذج على مستوى إقليم السويس ٢٣٦
٤-٤-٣ مرحلة خطة التنمية على مستوى مدينة العريش ٢٣٦
٤-٤-٤ مرحلة الإدارة المتكاملة لخطة التنمية لمدينة العريش ٢٣٨
٤-٤-٥ تأثير منهجية العمل المقترحة على معدلات التنمية الإجتماعية والإقتصادية لمدينة العريش ٢٤٥
٤-٤-٦ التوصيات والمقترحات ٢٥٠

المراجع ٢٥٤

قائمة الجداول

رقم الجدول	اسم الجدول	رقم الصفحة
جدول (١-١)	مستويات التخطيط الساحلي	٢٧
جدول (٢-١)	توزيع المدن الساحلية المصرية على الأقاليم والمحافظات	٣٩
جدول (٢-٢)	ملخص التجربة المصرية	٩٦
جدول (٢-٣)	ملخص تحليل التجربة المصرية	٩٧
جدول (٣-١)	توزيع العمالة على الإنشطة الإقتصادية (١٦ سنة فأكثر) بمدينة سياتل	١١٩
جدول (٣-٢)	توزيع إجمالي الدخل الشهري على الأسر بمدينة سياتل (بالدولار)	١٢٠
جدول (٣-٣)	أهم مصادر التمويل بالمدينة والمقترحة خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠١٥) بالألف دولار	١٢٧
جدول (٣-٤)	توزيع العمالة على الإنشطة الإقتصادية (١٦ سنة فأكثر) بمدينة مونبلييه	١٤٣
جدول (٣-٥)	تطور السكان بمدينة مونبلييه خلال عامي (١٩٩٠-٢٠٠٩)	١٤٣
جدول (٣-٦)	تصنيف الدروس المستفادة من التجارب الدولية	١٧٩
جدول (٣-٧)	ملخص تحليل التجارب الدولية	١٨١
جدول (٤-١)	المدن الساحلية المصرية	١٨٥
جدول (٤-٢)	البيانات التفصيلية للعوامل السكانية والاجتماعية للمدن الساحلية المصرية	١٨٨
جدول (٤-٣)	التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب أسباب الهجرة إليها	١٩٥
جدول (٤-٤)	التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب اتجاهات الهجرة الوافدة إليها	١٩٧
جدول (٤-٥)	البيانات التفصيلية للمتغيرات الاقتصادية للمدن الساحلية المصرية	١٩٩
جدول (٤-٦)	البيانات التفصيلية للعوامل العمرانية للمدن الساحلية المصرية	٢٠٦
جدول (٤-٧)	البيانات التفصيلية للعوامل البيئية للمدن الساحلية المصرية	٢٠٨
جدول (٤- ٨)	نسب شرح التغير الناتج من التحليل العاملي الأول	٢١٣
جدول (٤- ٩)	مصفوفة المكونات الناتجة من التحليل العاملي الأول	٢١٥
جدول (٤- ١٠)	نسب شرح التغير الناتج من التحليل العاملي الثاني	٢١٦
جدول (٤- ١١)	مصفوفة المكونات الناتجة من التحليل العاملي الثاني	٢١٧
جدول (٤- ١٢)	الأثقال النسبية للمدن الساحلية بناءا على مصفوفة المكونات	٢١٨
جدول (٤- ١٣)	تقسيم المدن الساحلية حسب ثقلها النسبي	٢١٩
جدول (٤-١٤)	ملخص تطبيق منهجية العمل على اقليم السويس ومدينة العريش	٢٤٦

قائمة الأشكال

رقم الشكل	اسم الشكل	رقم الصفحة
شكل (١)	فرضية البحث	ل
شكل (٢)	هيكل البحث	و
شكل (١-١)	شكل بياني يوضح حدود المنطقة الساحلية ومكوناتها	١٥
شكل (١-٢)	أجزاء المنطقة الساحلية كما أوضحتها سيسين	١٦
شكل (١-٣)	أجزاء المنطقة الساحلية كما أوضحها تيموثي بيتلي	١٧
شكل (١-٤)	حدود المنطقة الساحلية كما وضحتها الخطة الزرقاء (Blue Plan)	١٩
شكل (١-٥)	توزيع المدن في حوض البحر الأبيض المتوسط التابعة للخطة الزرقاء	٢١
شكل (١-٦)	العوامل الرئيسية التي تحدد اطار عمل التخطيط الساحلي	٢٦
شكل (١-٧)	خطوات ومراحل الإدارة المتكاملة للسواحل (ICM)	٢٩
شكل (١-٨)	الدور التوازني للإدارة المتكاملة للسواحل (ICM)	٣١
شكل (١-٩)	التسلسل الهرمي المتبع لتطبيق التخطيط والإدارة الساحلية	٣٢
شكل (٢-١)	إقليم الإسكندرية	٤٠
شكل (٢-٢)	تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم الإسكندرية	٤١
شكل (٢-٣)	تطور متوسط حجم الأسرة خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم الإسكندرية	٤١
شكل (٢-٤)	توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم الإسكندرية	٤٢
شكل (٢-٥)	استراتيجية التنمية بإقليم الإسكندرية	٤٥
شكل (٢-٦)	حدود منطقة الدراسة للمخطط الإقليمي للساحل الشمالي الغربي	٤٦
شكل (٢-٧)	المخطط الإقليمي للساحل الشمالي الغربي	٤٨
شكل (٢-٨)	المخطط العام لمدينة مرسى مطروح	٥٢
شكل (٢-٩)	إقليم الدلتا	٥٤
شكل (٢-١٠)	تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم الدلتا	٥٥
شكل (٢-١١)	توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم الدلتا	٥٦
شكل (٢-١٢)	استراتيجية التنمية بإقليم الدلتا	٥٨
شكل (٢-١٣)	حدود منطقة الدراسة للمخطط الشامل للساحل الشمالي للدلتا	٥٩
شكل (٢-١٤)	الاستراتيجية العامة للساحل الشمالي للدلتا	٦١
شكل (٢-١٥)	المخطط العام لمدينة دمياط الجديدة	٦٥
شكل (٢-١٦)	مخطط مدينة دمياط الجديدة ومدينة دمياط الجديدة ٢٠١٠	٦٦
شكل (٢-١٧)	إقليم السويس	٦٧
شكل (٢-١٨)	تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم السويس	٦٨
شكل (٢-١٩)	توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم السويس	٦٩
شكل (٢-٢٠)	استراتيجية التنمية بإقليم السويس	٧٣
شكل (٢-٢١)	ميناء العريش البحري	٧٥
شكل (٢-٢٢)	المخطط العام لمدينة العريش	٧٧
شكل (٢-٢٣)	إقليم جنوب الصعيد	٧٩

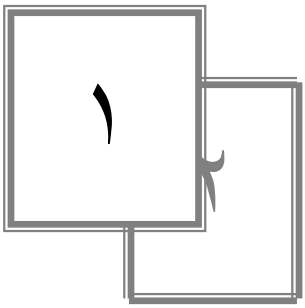
شكل (٢-٢٤)	تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم جنوب الصعيد	٨٠
شكل (٢-٢٥)	توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم جنوب الصعيد	٨١
شكل (٢-٢٦)	استراتيجية التنمية إقليم جنوب الصعيد	٨٤
شكل (٢-٢٧)	المخطط المقترح للقطاع الشمالي لمحافظة البحر الأحمر	٨٦
شكل (٢-٢٨)	المخطط المقترح للقطاع الأوسط لمحافظة البحر الأحمر	٨٦
شكل (٢-٢٩)	المخطط المقترح للقطاع الجنوبي لمحافظة البحر الأحمر	٨٧
شكل (٢-٣٠)	المخطط العام لمدينة الغردقة	٨٩
شكل (٢-٣١)	جزء من القرى السياحية الساحلية المحصورة بين مدينتي الحمام والعلمين	٩٠
شكل (٢-٣٢)	المخطط المقترح لمارينا العلمين	٩٢
شكل (٢-٣٣)	مراحل نظام SISPIO	١٠٠
شكل (٢-٣٤)	مكونات طريقة تحليل SWOT	١٠١
شكل (٢-٣٥)	أنواع العوامل التي يتم استخدامها في تحليل SWOT	١٠٢
شكل (٢-٣٦)	اقليما السويس والأسكندرية	١٠٣
شكل (٢-٣٧)	حجم السكان عام ٢٠٠٦ لمدن المحافظات الساحلية (مطروح – اسكندرية-شمال سيناء)	١٠٤
شكل (٢-٣٨)	تنوع الموارد الطبيعية في كل من أقاليم السويس والأسكندرية وجنوب الصعيد	١٠٤
شكل (٣-١)	موقع الإقليم الغربي الساحلي من الولايات المتحدة الأمريكية	١١٤
شكل (٣-٢)	مواقع المدن الساحلية وغير الساحلية بالإقليم الغربي الساحلي	١١٥
شكل (٣-٣)	موقع مدينة سياتل من ولاية واشنطن	١١٦
شكل (٣-٤)	مدينة سياتل	١١٧
شكل (٣-٥)	مصنع طائرات البوينج بسياتل	١١٨
شكل (٣-٦)	مقر شركة مايكروسوفت بسياتل	١١٨
شكل (٣-٧)	تطور السكان بمدينة سياتل خلال الفترة من (٢٠٠٠-٢٠٠٨)	١٢٠
شكل (٣-٨)	المخطط الشامل لمدينة سياتل عام ١٩٩٤	١٢٢
شكل (٣-٩)	المخطط الشامل لمدينة سياتل عام ٢٠٠٤	١٢٥
شكل (٣-١٠)	الهيكل الإداري لمدينة سياتل	١٢٦
شكل (٣-١١)	مدينتي سياتل وبورتلاند والطريق الذي يربط بينهما	١٢٨
شكل (٣-١٢)	موقع مدينة بورتلاند من ولاية اوريجون	١٢٩
شكل (٣-١٣)	تطور السكان بمدينة بورتلاند خلال الفترة من (١٩٩٠-٢٠٠٨)	١٣٠
شكل (٣-١٤)	فكرة المخطط الإقليمي لمدينة بورتلاند ٢٠٤٠	١٣١
شكل (٣-١٥)	نظام النقل الإقليمي بإقليم مدينة بورتلاند	١٣٢
شكل (٣-١٦)	المخطط الشامل لمدينة بورتلاند ٢٠٠٦	١٣٣
شكل (٣-١٧)	تطور أسعار المساكن على مستوى كل من مدينة بورتلاند والولايات المتحدة	١٣٥
شكل (٣-١٨)	موقع إقليم لانجدوك روسيون على الخريطة الفرنسية	١٣٧
شكل (٣-١٩)	مواقع أهم المدن بإقليم لانجدوك روسيون	١٣٨
شكل (٣-٢٠)	موقع إقليم مدينة مونبلييه من مقاطعة ايرول	١٤٠
شكل (٣-٢١)	إقليم مدينة مونبلييه	١٤٠
شكل (٣-٢٢)	مقر شركة DELL بمدينة مونبلييه	١٤١

شكل (٣-٢٣)	مقر شركة IBM بمدينة مونبلييه	١٤١
شكل (٣-٢٤)	مقارنة متوسط دخل الفرد بين المدينة والمقاطعة ايرول وإقليم لانجدوك وفرنسا كلها عام ٢٠٠٩	١٤٢
شكل (٣-٢٥)	تطور السكان بمدينة مونبلييه خلال عامي (١٩٩٠-٢٠٠٩)	١٤٤
شكل (٣-٢٦)	الجزء الشرقي من المخطط الإقليمي لإقليم لانجدوك روسيون	١٤٦
شكل (٣-٢٧)	التنمية البيئية لإقليم مدينة مونبلييه	١٤٨
شكل (٣-٢٨)	التنمية العمرانية لإقليم مدينة مونبلييه	١٤٩
شكل (٣-٢٩)	مساهمة خطوط الترام في دعم التنمية العمرانية داخل قلب مدينة مونبلييه	١٥٠
شكل (٣-٣٠)	مواقع الإستعمالات المختلطة بقلب مدينة مونبلييه	١٥١
شكل (٣-٣١)	الهيكل الإداري للتخطيط	١٥٢
شكل (٣-٣٢)	التنمية المتكاملة لمدينة مونبلييه	١٥٣
شكل (٣-٣٣)	المناطق الاقتصادية الخاصة والمدن الساحلية المفتوحة بالصين	١٥٥
شكل (٣-٣٤)	مقاطعات إقليم شرق الصين	١٥٦
شكل (٣-٣٥)	أهم المدن الساحلية بالصين	١٥٧
شكل (٣-٣٦)	موقع مدينة شيامن من مقاطعة فوجيان	١٥٨
شكل (٣-٣٧)	ميناء مدينة شيامن	١٥٩
شكل (٣-٣٨)	المعالم السياحية بمدينة شيامن	١٥٩
شكل (٣-٣٩)	الدخل القومي السنوي لمدينة شيامن خلال الفترة (٢٠٠١-٢٠٠٨) بالمليار يوان	١٦٠
شكل (٣-٤٠)	تطور عدد سكان مدينة شيامن بالمليون نسمة خلال الفترة من (٢٠٠١-٢٠٠٨)	١٦٠
شكل (٣-٤١)	نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي لمدينة شيامن خلال (٢٠٠١ - ٢٠٠٨)	١٦١
شكل (٣-٤٢)	فكرة مخطط مدينة شيامن	١٦٤
شكل (٣-٤٣)	المرحلة الأولى للمخطط الشامل لمدينة شيامن ١٩٩٥-٢٠٠٠	١٦٥
شكل (٣-٤٤)	المرحلة الثانية من مخطط مدينة شيامن (٢٠٠٠-٢٠١٠)	١٦٧
شكل (٣-٤٥)	الهيكل الإداري في مدينة شيامن	١٦٨
شكل (٤-١)	الخطوات الأساسية للدراسة التطبيقية	١٨٤
شكل (٤-٢)	خريطة الأساس للمدن الساحلية المصرية وتوزيعها على الأقاليم الساحلية	١٨٦
شكل (٤-٣)	تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية	١٨٩
شكل (٤-٤)	معدل النمو خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية	١٩٠
شكل (٤-٥)	تطور نسب الأمية بين عامي (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية	١٩١
شكل (٤-٦)	تطور متوسط حجم الأسر بين عامي (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية	١٩٢
شكل (٤-٧)	تطور متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي على مستوى المحافظات الساحلية المصرية	١٩٣
شكل (٤-٨)	التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب أسباب الهجرة إليها	١٩٤
شكل (٤-٩)	التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب اتجاهات الهجرة	١٩٦
شكل (٤-١٠)	التوزيع النسبي لسكان المدن الساحلية المصرية حسب النشاط الاقتصادي	٢٠٠
شكل (٤-١١)	معدلات الإعالة على مستوى المدن الساحلية المصرية	٢٠١
شكل (٤-١٢)	نسب البطالة لسكان المدن الساحلية المصرية	٢٠٢
شكل (٤-١٣)	التوزيع النسبي للاستثمارات الموجهة للمحافظات الساحلية خلال الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧)	٢٠٣

شكل (٤-١٤)	نصيب الفرد من الطرق الإقليمية على مستوى المدن الساحلية المصرية	٢٠٤
شكل (٤-١٥)	توزيع الكثافات على المدن الساحلية المصرية	٢٠٥
شكل (٤-١٦)	خطوات العمل ببرنامج SPSS	٢١٢
شكل (٤-١٧)	تقسيم المدن حسب ثقلها النسبي	٢٢٠
شكل (٤-١٨)	تطور أحجام السكان (١٩٩٦-٢٠٠٦) لمدن الأسكندرية وبورسعيد ودمياط	٢٢١
شكل (٤-١٩)	تطور متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي بمحافظات الأسكندرية وبورسعيد ودمياط خلال الفترة (١٩٩٢ -٢٠٠٨) بالجنيه سنويا	٢٢٢
شكل (٤-٢٠)	توزيع السكان في سن العمل على الأنشطة الإقتصادية في مدن الأسكندرية وبورسعيد ودمياط عام ٢٠٠٦	٢٢٢
شكل (٤-٢١)	تطور أحجام السكان (١٩٩٦-٢٠٠٦) لمدن الغردقة وشرم الشيخ	٢٢٣
شكل (٤-٢٢)	تطور متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي بمحافظاتي البحر الأحمر وجنوب سيناء خلال الفترة (٢٠٠١ -٢٠٠٨) بالجنيه سنويا	٢٢٤
شكل (٤-٢٣)	توزيع السكان في سن العمل على الأنشطة الإقتصادية في مدينتي شرم الشيخ والغردقة عام ٢٠٠٦	٢٢٤
شكل (٤-٢٤)	مرحلة المستوى الإقليمي	٢٢٧
شكل (٤-٢٥)	مرحلة مستوى المدينة الساحلية	٢٢٨
شكل (٤-٢٦)	مرحلة إدارة خطة تنمية الساحل	٢٣١
شكل (٤-٢٧)	خطة العمل المقترحة كاملة	٢٣٤
شكل (٤-٢٨)	الخريطة الإستثمارية لمحافظة شمال سيناء	٢٣٩
شكل (٤-٢٩)	الأنشطة المقترحة بمدينة العريش	٢٤٠
شكل (٤-٣٠)	شبكات الطرق التي تصل بين المدينة وبين المدن المجاورة	٢٤١
شكل (٤-٣١)	اقتراح توسعة ميناء العريش البحري	٢٤٣
شكل (٤-٣٢)	العلاقات التجارية المقترحة بين مدينة العريش وجزيرة قبرص	٢٤٣

الباب الأول

الدراسة النظرية لتنمية أقاليم المناطق الساحلية



الفصل الأول :

تعريفات التخطيط الإقليمي ونظريات التنمية الإقليمية

١-١ تمهيد

١-٢ تعريفات التخطيط

١-٣ تعريفات التخطيط الإقليمي

١-٣-١ التعريفات وتطورها

١-٣-٢ أهداف التخطيط الإقليمي

١-٣-٢ دور المخطط في عملية التخطيط الإقليمي

١-٤ تطور تعريفات التنمية والتنمية الإقليمية

١-٥ نظريات التخطيط

١-٦ خلاصة الفصل الأول

١-١ تمهيد:

إن متابعة تطور تعريفات التخطيط الإقليمي والتعريفات المتعلقة به، يساعد المخططين ومتخذي القرار في وضع تصورات منطقية وواقعية ومواكبة للعصر لحل المشكلات التي يواجهها المجتمع.
كما إن متابعة النظريات المختلفة للتخطيط وأساليب سياسات التنمية تعطي الخبرة للعاملين بمجال التخطيط، لأنه على الرغم من اختلاف النظريات وسياسات التنمية واختلاف المجتمعات إلا أنها تعطي أفكارا وخبرات متعددة تساعد في حل مشاكل مجتمعات أخرى.
ومن هذا المنطلق يعرض هذا الفصل تعريفات وتطور أدوات التخطيط الإقليمي من وجهات نظر مختلفة وتطورها معتمدا على المراجع الأجنبية والمحلية وأحدث المواقع الإلكترونية ذات الصلة بموضوع التخطيط الإقليمي للتعرف على التطور الحادث في علم التخطيط بشكل عام والتخطيط الإقليمي بشكل خاص، حيث إن ذلك يساعد في وضع مخطط إقليمي للمناطق الساحلية المصرية يضمن التنمية المتكاملة للمناطق الساحلية والحفاظ على البيئة المحيطة وفي نفس الوقت يساعد في تنمية الإقليم ككل.
كما يناقش الفصل بصورة مختصرة تطور النظريات المتبعة في التخطيط ومناقشة تأثيرها على تخطيط وتنمية المناطق الساحلية وخصوصا المصرية منها.

١-٢ تعريفات التخطيط:

يعرض الفصل تعريفات التخطيط بهدف تحديد الأهداف والأساليب التخطيطية ومدى تأثير هذه التعريفات والمبادئ على أساليب وضع المخططات بشكل عام، علما بأن التخطيط يعتبر أحد الأساليب العلمية التي تحقق هدف معين بأعلى كفاءة خلال فترة زمنية معينة. وفيما يخص التخطيط العمراني فهو يدور حول المراقبة والتحكم في استخدامات الأراضي، ولكن كثيرا من المراجع تؤكد أن التخطيط لا يقتصر دوره أو أهدافه على التحكم في استعمالات الأراضي فقط ولكنه يتحكم في العديد من القطاعات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.
وفيما يلي عرض لتطور تعريفات التخطيط المتعلقة بالتخطيط العمراني:
– ذكر جون جلاسون (John Glasson) تعريفا للتخطيط المكاني (Spatial Planning) بأنه " **الوسائل المستخدمة من جانب القطاع العام للتأثير على مستقبل توزيع الأنشطة في الفراغات.**" [1]
فالتخطيط في المقام الأول يركز على الرقابة وتوجيه وادارة استخدامات الأراضي، ولكن عند التخطيط للمستقبل لابد من وضع اطار شامل لفهم التغيرات المكانية المصاحبة للتغيرات في النواحي الاجتماعية والاقتصادية والبيئية. وهذا يعني أن التعريف الحالي محدود، فالتخطيط في العصر الحالي

[1] John Glasson & Others, Regional Planning, 2007, P.4

يتطلع للاندماج الفعلي بين القطاعات المختلفة وتنظيم الفراغات العمرانية في اطـــار شـــامل لخدمـــة النواحي الاجتماعية والاقتصادية والبيئية.

– أوضح ماريوس كامهيس (Marios Camhis) أن هناك اتجاهين لتعريف التخطيط[٢]، أولهما ما وضعه تشرتشمان (Churchman) عام ١٩٦٨ وهو أن "**التخطيط هو تحديد لاتجاه عمل معين نستطيع أن نتبعه فيأخذنا للأهداف المطلوبة والمرغوب فيها**".

والإتجاه الثاني وصاحبه بيتر هال (P. Hall) عام ١٩٧٤ وهو أن "**التخطيط يهتم بمجموعة من الأهداف المدروسة المراد تحقيقها، ويتم العمل لذلك من خلال تجميع خطوات داخل ترتيب متسلسل**".

وأشار ماريوس ان كلاً من الإتجاهين يستخدم كلمات (هدف – عمل – قرار – اهتمام) ولكن بدون ذكر لتفاصيل هذه الأهداف والأعمال والاهتمامات، فهي تكتسب جوهر لا تمتلكه.

وفي النهاية يستنتج ماريوس أن هذه التعاريف غير فعالة، حيث أن **المجتمع بالفعل يحاول تحقيق أهدافه، فهو يفكر فيها سلفا ويُقدم على تحقيقها بطريقته الخاصة متبعا قواعد إما اكتسبت من العادات أو نظم تم تنظيمها بشكل ما لتناسب ظروفه الخاصة.** وبذلك يعتبر ماريوس أن هذا هو مفهوم التخطيط في الوقت الحالي.

– يرى د. محسن المظفر أن النظرة الحديثة لعملية التخطيط "عملية مستمرة لا ترتبط بفترة زمنية على أساس أن أنماط التخطيط المختلفة يؤلف كل منها نوعا مميزا من النشاط البشري الذي ينظم أو يطور قطاعه الإنتاجي أو إقليمه الخاص حسب أنظمة وقواعد دقيقة بصورة مستمرة وشاملة".[٣]

– يراه آخرون أنه " الطريقة التي تنظم عملية نقل المجتمع من حال إلى حال و هـــو بهـــذا المعنـــى أسلوب عمل لتحقيق غاية في أقصر وقت وأوفر جهد وأقل كلفة. والتخطيط يقـــوم علـــى عنـــصرين أساسيين هما التنبؤ بالمستقبل والاستعداد لمواجهته عبر خطة تهدف إلى تحقيق أهداف المجتمـــع فـــي ميدان وظيفي معين لمنطقة جغرافية ما في مدى زمني محدد فيتم تحويل هذه الخطة إلى بـــرامج أو مشروعات مختلفة في فترة زمنية محددة". [٤]

يستنتج من التعاريف السابقة أن التخطيط يرتبط بكل العلوم المتعلقة بالموارد الطبيعية والبشرية بهدف معرفة مدى إمكانية استغلالها لتحقيق أكبر قدر من التنمية.

---

[2] Marios Camhis, Planning Theory & Philosophy, 1979, P.2

[3] محسن عبد الصاحب المظفر،التخطيط الإقليمي–تعريفات ونظريات وتحليلات مكانية، ٢٠٠٢، صـــ ٩

[4] م. فاتنة الوتار ، الملامح التخطيطية لتحقيق آفاق التنمية المستدامة ، المبادرات والأبداع التنموي فـــي المدينـــة العربيـــة، الأردن ٢٠٠٨

١-٣ تعريفات التخطيط الإقليمي:

إن دراسة تعريفات التخطيط الإقليمي تمثل جزءا رئيسيا في الوصول إلى هدف البحث، لأن تنمية المناطق الساحلية على المستوى الإقليمي لها تأثير في رفع كفاءة هذه الاقاليم ويعظم الإستفادة من مواردها، وبالتالي فمفهوم التخطيط الإقليمي يساعد في تحديد الأسلوب الأمثل للوصول للأهداف المرجوة.

فمجال التخطيط الإقليمي له أبعاد جغرافية وأخرى تخطيطية، ولكن بسبب تنوع النظم الاقتصادية السائدة في العالم ومنظورها التخطيطي لم يتم تحديد تعريف واحد للتخطيط الاقليمي.

وفيما يلي عرض لتعريفات التخطيط الإقليمي التي تناولتها بعض المراجع ودراسة تطورها في العصر الحديث، يتبعه تحليل لأهدافه، وكيف يؤثر على عمليات التنمية، وأيضا دوره في تنظيم العملية التخطيطية.

١-٣-١ التعريفات وتطورها:

يرجع استخدام مفهوم التخطيط الإقليمي إلى أوائل السبعينات، ومن التعريفات الأولى التي وضعت للتخطيط الإقليمي ما ذكرته د. عايدة بشارة أن التخطيط الإقليمي هو " **رسم الخطة للتوزيع الإقليمي لمشروعات الخطة الشاملة للدولة، تلك الخطة التي تشتمل على التخطيط الاقتصادي والاجتماعي والعمراني، ويعني ذلك تخصيص المكان المناسب داخل الاقاليم المختلفة لتنفيذ مشروعات الخطة الشاملة بصورة متناسقة** ".[٥]

كما وصف د. أحمد خالد علام التخطيط الإقليمي بأنه " **عمل شامل يتعامل مع الحياة نفسها حاضرها ومستقبلها، وهو أسلوب سليم لحل مشاكل الإقليم اقتصاديا وعمرانيا واجتماعيا، وهو فن يرتب وينظم استعمالات أراضي الإقليم ومراكز العمران على أساس الحقائق التي توصل إليها حتى تؤدي الوحدات التخطيطية وظيفتها على الوجه الأكمل**".[٦]

وعرف د. محمد خميس التخطيط الإقليمي بأنه " **دراسة الموارد الطبيعية والبشرية سواء المستغلة أم غير المستغلة في رقعة محددة من الأرض (إقليم) لمعرفة إمكانيات هذا الإقليم وموارده المتاحة واستغلالها خلال فترة زمنية محددة لتحقيق أهداف معينة للنهوض بالإقليم وإنعاشه**".[٧]

وتختلف كل من وجهة النظر الأمريكية والبريطانية في تعريف التخطيط الإقليمي[٨]، فوجهة النظر البريطانية أن التخطيط الإقليمي " **يشمل العمليات والأساليب التي يتم من خلالها اتخاذ مجموعة متكاملة**

[5] عايدة بشارة، مدخل إلى التخطيط الإقليمي،١٩٦٦، صـ ١٠
[6] أحمد خالد علام، التخطيط الإقليمي،١٩٨٢، صـ ١٤
[7] محمد خميس الزوكة، التخطيط الإقليمي وابعاده الجغرافية،١٩٨٤، صـ ٢٢
[8] أحمد خالد علام وآخرون، التخطيط الإقليمي،١٩٩٥، صـ ٥٥

من القرارات بهدف الإسراع بعجلة التنمية الإقليمية بطريقة سليمة بحيث تحقق الأهداف المرسومة في صورة برامج ومشروعات انتاجية واستثمارية في منطقة معينة ولفترات زمنية محددة ".

أما وجهة النظر الأمريكية فالتخطيط الإقليمي عبارة عن " **محاولة لتطوير الشكل العمراني والاجتماعي للأنظمة الإنتاجية في الأقاليم وذلك حتى يرتبطا بالنمو الحضري العام للدولة أي هي عملية تجهيز الخطط والبرامج للمناطق الغنية بمواردها الطبيعية وتلك التي تدهورت فيها الأحوال الاقتصادية والاجتماعية في محاولة للإصلاح العمراني عن طريق الإهتمام بالإقليم من النواحي الاقتصادية والإجتماعية والعمرانية".**

وبتحليل وجهات النظر المختلفة في تعريف التخطيط الإقليمي نجد أنه أسلوب يتخذه المخططون لإحداث تنمية على مستوى الأقاليم يتم فيه تحديد الموارد والإمكانيات المتاحة لهذه الأقاليم والاستفادة منها من خلال خطط وبرامج تطبق على المستقرات العمرانية داخل هذا الإقليم بشكل متكامل، ويعتبر التخطيط الإقليمي من هذا المنطلق أولى الخطوات الضرورية للتنمية المتكاملة والمتوازنة للمناطق الساحلية المصرية.

١-٣-٢ أهداف التخطيط الإقليمي:

أثر الفكر الحديث بالتأكيد على أهداف التخطيط الإقليمي فعلى سبيل المثال أشار د. محسن المظفر إلى أن من أهم أهداف التخطيط الإقليمي في الوقت الراهن إيجاد نوع من التوازن بين الإنتاج ونوعيته ومستوى الخدمات من ناحية وبين حجم الاستهلاك والزيادة السكانية وارتفاع مستوى المعيشة من ناحية أخرى. وأيضا توزيع المشروعات المختلفة التي تتضمنها أية خطة على أقاليم الدولة بما يتفق وظروف كل إقليم وإمكاناته وحاجاته مما يجنب النمو غير المتكافئ وما يتبع ذلك من العديد من المشكلات.[٩]

ومن أهم الأهداف المستحدثة التي يهدف إليها التخطيط الإقليمي أنه يدعم نظام اللامركزية ويساعد على تطور المدن والقرى وتوطين السكان بمدن محلية وتنفيذ الخطط الموضوعة دون الرجوع إلى السلطات المركزية.

فالتطور الذي طرأ على التخطيط الإقليمي يكمن في أهداف التخطيط نفسه، حيث زاد على أهدافه الأساسية التي اتفقت على أن يكون شاملا لجميع القطاعات، أن يكون **أولا:** ديمقراطيا وبمشاركة السكان، **ثانيا:**أن يكون عمليا وفعالا وأن تكون أهدافه طويلة المدى مع مراعاة الظروف البيئية والمحافظة عليها وحمايتها[١٠]، **ثالثا:** أن يتوقع الاحتياجات ويوفرها قبل الحاجة إليها.[١١]

---

[9] محسن عبد الصاحب المظفر،التخطيط الإقليمي-تعريفات ونظريات وتحليلات مكانية، ٢٠٠٢، صـ ٢٣، ٢٠٢

[10] Nicolas Momper, European Regional Planning Strategy, 1992, P.11

[11] www.Wisegeek.com 8/2009

كما أن هناك الآن قدرا أكبر من الاهتمام بمسائل الاستدامة البيئية والابتكارات التكنولوجية والآثار المترتبة على إعادة التشكيل المكاني على الاقتصاد.

ومما سبق يمكننا التأكيد على أن التخطيط الإقليمي هو أولى خطوات تنمية المناطق الساحلية المصرية تنمية متكاملة متوازنة، لأنه يستهدف ربط مشروعات التنمية الاقتصادية بالتنمية الاجتماعية والعمرانية وإعادة توزيع السكان المتوازن وفق الموارد المتاحة وإنشاء نقاط جذب سكاني من خلال تخصيص بعض الأنشطة الملائمة للمنطقة المرغوب تنميتها بهدف تحقيق التنسيق والتكامل بين الأنشطة الاقتصادية والخدمية والموارد الطبيعية والبشرية بين مختلف الأقاليم ومناطق الإقليم الواحد.

١-٣-٣ دور المخطِط في عمليات التخطيط الإقليمي:

إن من الأهمية بمكان أن نوضح دور المخطِط في عملية التخطيط الإقليمي لأن فهم الدور الذي يقوم به يساعد على انجاح عمليات التخطيط واستمرارها ومتابعة القصور فيها ومعالجته، وعن صفات المخطِط الإقليمي يقول د. أحمد خالد علام " إن المخطِط الإقليمي يجب أن يكون حاصلا على مهارات تشمل معرفته بالنواحي الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية والقدرة على العمل مع فريق وعلى رسم الخطوط العريضة في مجال تخصصه والتنبؤ بالتغيرات وإعطاء النصيحة السليمة للسلطات المختصة". [١٢]

وعموما فإن دور المخطط يعتمد على النظام السائد في البلد، ففي الدول الرأسمالية ينحصر دور المخطط في الفنيات فقط فهو لا يتخذ قرار ولكنه يصنع القرار ويمد من يمتلك سلطة اتخاذ القرار بالمعلومات التي تجعله يتخذ القرار السليم.

أما في الدول المركزية فالمخطط ليس صانعا للقرار ولا متخذ قرار لكنه ينفذ فنيا ما يمليه عليه من يمتلك سلطة اتخاذ القرار. وهي من أهم عيوب الدول المركزية.

ومن المفترض أن يكون دور المخطط هو أن يعرض على متخذ القرار المعلومات التي تجعله يأخذ القرار السليم، كما أنه يعطي للآخرين أفضلية اتخاذ القرار بحيث يكون في النهاية القرار السليم في صالح الإقليم.[١٣]

[12] أحمد خالد علام، التخطيط الإقليمي،١٩٨٢، صـ ١٩

[13] محاضرات د. طارق عبد اللطيف ،مادة التخطيط العمراني، كلية الهندسة – جامعة القاهرة.

١-٤ تطور تعريفات التنمية والتنمية الإقليمية:

بما أن تنمية المدن الساحلية هي هدف البحث وأن التنمية الصحيحة الناجحة تنبع من التنمية على مستوى الإقليم، فلابد من وضع تعريفات لهذه التنمية وذلك بهدف تحسين مخططات التنمية الإقليمية للإعتبارات التالية:

- شهدت المناطق الساحلية تنمية تعتمد على قطاع وحيد مما أثر على اقتصاديات الإقليم.
- إن المناطق الساحلية المصرية في بدايات عمليات التنمية الإقليمية وفي غيبة من التخطيط والوعي أثرت سلبيا على البيئة بشكل يصعب تداركه في المستقبل.
- إن عمليات التنمية الإقليمية الساحلية في مصر لا زالت تنهج الأسلوب التقليدي في التنمية والتخطيط وهو ما قد يؤثر على الاحتياجات والإمكانيات المتاحة للمجتمع.

كما ذكر أ.د. طارق عبد اللطيف أن التخطيط يهدف بالدرجة الأولى إلى التنمية والتطوير، والتنمية (Development) تختلف في مفهومها عن النمو (Growth) فالنمو رصد لظاهرة دون التطرق لأسباب هذه الظاهرة وهو إما يكون ايجابي أو سلبي، بينما التنمية هي التدخل لتوجيه النمو، وتقاس التنمية بالنمو.[١٤]

فالتنمية "**هي عملية تغيير مقصودة لأوضاع معينة من مرحلة إلى مرحلة أخرى أفضل منها**".

وقد استحدث على التنمية مفهوم التنمية المستدامة وهي التي تأخذ بعين الاعتبار حق الأجيال القادمة في بيئة غير مستنزفة، بحيث تحصل الأجيال الحالية على حقها في التنمية ورفع مستوى المعيشة من خلال الموارد المتاحة واستغلال الطاقات والإمكانات مع مراعاة الجوانب البيولوجية و الاجتماعية والثقافية والاقتصادية وحق الأجيال القادمة فيها.

بل إن التنمية المستدامة تمتد لأبعد من ذلك إذ تفترض أنه في الوقت الذي يتم استغلال الموارد الحالية فيه يتم أيضا تنميتها بحيث تصبح عملية التنمية تنمية مستمرة ممتدة تهدف إلى تعويض ما تفقده البيئة من عناصر بل ورفع كفاءة الموارد المتاحة أيضا.

أما عن التنمية الإقليمية فوردت لها تعريفات متعددة من وجهات نظر مختلفة منها:

تعريف بأنها " **التنمية الشاملة التي تغطي الجوانب الاقتصادية والإجتماعية والثقافية والعمرانية في نطاق إقليم محدد وفي إطار خطة قومية شاملة تحدد استراتيجية التنمية ومؤشراتها العامة وحجم استثماراتها**". [١٥]

والتنمية الإقليمية المتكاملة هي عملية توزيع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية في إقليم ما توزيعا متساويا بقدر الإمكان على كافة أجزاء هذا الإقليم من أجل تحقيق التنمية المتوازنة، أو أنها التغيرات

---

[14] محاضرات د. طارق عبد اللطيف ،مادة التخطيط الإقليمي، كلية الهندسة – جامعة القاهرة.

[15] سلوى توفيق رمضان، تأثير تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية على التنمية العمرانية، رسالة ماجستير، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، صـ ١٢

التي تطرأ على حالة الإقليم بطريقة مقصودة بهدف تحسين أوضاع حياة سكانه عن طريق الاستخدام الأمثل لموارده المادية وتحسين كفاءة موارده البشرية.

ومن أهداف التنمية الإقليمية تحديد الأهداف وتنفيذها في إطار واضح ومحدد (استراتيجية التنمية) وأن تشتمل على الوسيلة والأدوات التي تحقق الأهداف المرجوة.

١-٥ نظريات التخطيط:

ان نظريات التخطيط من أهم الموضوعات التي يجب أن يتعرض لها موضوع الدراسة لأنها تعتبر المنهجية التي يتبعها المخطط والمرجعية التي يفسر على أساسها الخطط الموضوعة، وبالتالي فدراسة النظريات شيء هام، ولكن متابعة التغيرات الحادثة والنظريات الحديثة يعتبر أكثر أهمية، حيث يساعد ذلك في تعديل الأساليب التقليدية المتبعة للتوصل إلى طرق ومنهجية أفضل في وضع برامج وخطط التنمية.

وفيما يلي عرض مختصر للنظريات التقليدية المتبعة في التخطيط خاصة التخطيط الإقليمي بهدف التأكيد على صعوبة توجه الدول في الوقت الحالي ومستقبلا لتطبيق أي من هذه النظريات تطبيقا مطلقا من أجل النهوض بعمليات التنمية، يتبعه عرض لأهم وأحدث ما توصل إليه العلم من نظريات تخص التخطيط عامة والتخطيط الإقليمي خاصة.

١-٥-١ نظريات التخطيط الكلاسيكية ونقدها:

إن التخطيط الإقليمي له نظريات عديدة قد أرسيت قواعدها منذ الخمسينات وهذه النظريات[16] تربط التنمية والأنشطة الاقتصادية بالنظم السياسية مثل نظرية أقطاب النمو لفرنسوا بيرو (F. Perroux) ثم قام بالتعديل فيها ميردال (Myrdal)، وكذلك نظرية التنمية الاقتصادية التي أعدها هيرشمان (Hirschman) ونظرية تركيز الأنشطة الاقتصادية لويليمسون (Williamson).

وهذه النظريات تعتبر أساليب تفسير مراحل التنمية فهي تحاول شرح جانب أو أكثر من جوانب عملية التنمية على الحيز المكاني فمنها من يهتم ببداية عملية النمو الإقليمي ومنها من يهتم بمراحل النمو مثل نظرية مراحل النمو الاقتصادي لروستو (Rostow).

هذا بالإضافة إلى بعض النظريات التي تشرح المراحل التي يمر بها الإقليم عند نموه والتغيرات الهيكلية التي تصاحب ذلك مثل نظرية الموقع لوالتر ايزارد (Walter Isard) ونظرية المحلات

[16] محاضرات تمهيدي ماجستير أ.د. طارق عبد اللطيف (مادة التخطيط الاقليمي) كلية الهندسة – جامعة القاهرة

المركزية لكريستالر (Christtaller) والتنمية المستقطبة لبيلنك (Paelink) ونظرية مناطق الأسواق لأوجست لوش (Losch)[١٧].

تعتبر محاولة (Healy) في عام ١٩٨٢ أحد أهم المحاولات لتفسير نظريات التخطيط بشكل تقليدي ومحدث في نفس الوقت، من خلال الأبعاد الأساسية للعملية التخطيطية وعلاقتها بنظرية التخطيط (Procedural Planning Theory)[١٨] أي العلاقة بين النظرية والتطبيق (من خلال نظم الإدارة والاجتماع والسياسة والاقتصاد والحيز المكاني). ومن خلال هذه المحاور يمكن تحديد طرق متعددة ومتنوعة للنظريات في مجال التخطيط.

النظريات الكلاسيكية رغم أهميتها والاعتماد عليها لفترات طويلة إلا أنها أصبحت محل للنقد والتطوير نظرا للتقدم الاقتصادي الذي أصبح يواجهه العالم في الفترة الأخيرة، ومن هذه الانتقادات ما أبرزه جون جلاسون (John Glasson) في كتابه التخطيط الاقليمي[١٩]، حيث أكد أن النظريات الإقليمية التقليدية تشرح التغيرات في النظام الإقليمي وكذلك مراحل نمو الاقليم وما هي المؤثرات التي تؤثر في تحديد شكله وحجمه، ولكن منذ ٤٠ عاما تقريبا فالأنظمة الإقليمية تغيرت وأصبحت أكثر ديناميكية، واتجه الاقتصاد الاقليمي نحو الاقتصاد العالمي.

قوة الاقتصاد العالمي أدت إلى تركيز العديد من الاقتصاد الإقليمي على أنشطة الخدمات وأصبح مفتاح نمو القطاعات يعتمد بشكل أساسي على المعرفة ونقل المعلومات. فأصبح الناس أكثر تحركا وتنقلا، كما أن سهولة الاتصالات بواسطة شبكة الانترنت أصبحت مكمل هام للطرق التقليدية في طرق الاتصال– وهذا لا يقلل من أهمية شبكات النقل كوسيلة من وسائل الاتصال– وقد أثر ذلك أيضا على الحدود بين الريف والحضر التي أصبحت أكثر مرونة سواء على المستوى الجغرافي أو خصائص كل منهما.

إذا النظريات التقليدية محدودة، والانظمة الاقليمية معقدة فهناك بعض التطورات لابد أن تؤخذ بعين الاعتبار، مثل المنافسات الاقليمية، تعدد المدن المركزية، والاتجاه العالمي نحو التنمية المستدامة.

لكن هناك أدلة على الاستمرارية والتكامل بين النظريات التقليدية والحديثة منها:

١– أن الأقاليم المتنافسة في حاجة للطلب على الصادرات لمنتجاتها وهو يعتبر قياس لنمو الاقليم.

٢– عوامل نجاح نمو الأقاليم يمكن أن يلاحظ إلى حد ما من خلال الإطار الصناعي الموجود بها، وهو ما وضحه (بيرو في نظريته عن علاقة الأنشطة الاقتصادية بنمو الاقليم).

---

[17] سلوى توفيق رمضان، تأثير تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية على التنمية العمرانية، رسالة ماجستير، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، صـ ٢١

[18] John Glasson & Others, Regional Planning, 2007, P.68

[19] John Glasson & others, Regional Planning, 2007, P.84

٣- امكانية تغير المناهج المتبعة في حالة تغير العوامل المكانية.
٤- حجم الاتصال ونوعه – التقليدي والحديث- وثيق الصلة بكل من مكان ونمو الإقليم.
٥- الابتكار له مظاهر اقتصادية وجغرافية والذي يظهر في أنظمة (التكتلات الاقتصادية) والذي هو تطور لفكرة أقطاب النمو.

الخلاصة أن هناك عوامل هامة لنمو الاقليم أكبر من العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والبيئية. وبالتالي فالمنهج الشامل في نظريات التخطيط الاقليمي أكثر وضوحا لتحقيق الادارة المستدامة.

١-٥-٢ نظريات التخطيط الحديثة:

ظهرت نظريات ووجهات نظر حديثة للتخطيط في العشر سنوات الأخيرة، مثل التي عرضها فرانكو (Franco) في كتابه الأخير (Planning Theory) والذي ذكر فيه أن الإتجاه الحديث هو الإنتقال من نظريات التخطيط (Planning Theory) إلى علوم التخطيط (Planning Science)[٢٠]، واطلق عليه (Planology) والذي يعالج فيه العلاقة بين النظرية والتطبيق، فقد أكد فرانكو على أن هذا التوجه قادر على توحيد العوامل المشتركة بين كل أنواع التخطيط (الاجتماعي والاقتصادي والعمراني والبيئي)، حيث أننا بحاجة إلى تخطيط قومي يجد له مكانا في اطار متعدد الأبعاد. فهو يحاول التعرف على الروابط الموضوعية بينهم كما يحاول وضع الجوانب الفنية للتحليل واتخاذ القرار وكل ذلك يتم في رؤية متكاملة للتخطيط.

كتاب قراءات في نظرية التخطيط للكاتب (Scott Campbell) يعرض مدخل آخر من وجهة نظره لنظرية التخطيط[٢١]، فهو يرى أن نظرية التخطيط لابد أن توضع في التقاطع بين السياسة الاقتصادية والتطور التاريخي للمجتمع، وعلم التخطيط مصمم في الأصل على أن يوازن بين هذه القوتين، والتحدي الذي يواجهه المهنيون والممارسون للتخطيط هو إيجاد مجال أو فرصة للتفاوض بين متطلبات هاتين القوتين وهيكل المجتمع للوصول إلى مدينة جيدة متكاملة.
نظرية التخطيط أيضا من وجهة نظر (Campbell) لابد أن توضع بين تقاطع آخر وهو المدينة واقليمها كظاهرة والتخطيط كنشاط انساني، فالتخطيط يتكيف ليغير في المدينة والاقليم وهو يعني التحول بين السياسة والتخطيط. هذا التقاطع ليس نظاما مغلقا، فالمخططون لا يخططون أماكن فقط بل هم يتفاوضون ويتنبئون ويبحثون ويقومون بالبحث الميداني كما أنهم ينظمون عمليات التمويل،

[20] Franco Archibugi, Planning Theory, 2008, P.74
[21] Scott Campbell & Others, Readings in Planning Theory, 2nd ED., 2003, P.4

وبالتالي فالمخططون لا يؤثرون وحدهم على الأرض ولكن معهم أيضا السياسيون ومتخذي القرار ورجال الأعمال والمطورون فكلهم يحددون شكل تنمية العمران للمدينة واقليمها.

وفقا لهذا المدخل لنظرية التحطيط فإن الدراسات التخطيطية تعتمد على الرجوع إلى مجالات السياسة والعلوم والقانون ونظرية اتخاذ القرار والسياسة العامة والإجتماع الحضري والجغرافيا والإقتصاد.

١-٥-٣ تأثير العوامل الحديثة على التخطيط الإقليمي:

من خلال استقراء التطور الفكري والعملي للتخطيط الإقليمي نلاحظ تأثير بعض العوامل الحديثة على مفهوم التخطيط الإقليمي، ويؤكد على ذلك جون جلاسون (John Glasson) حيث توقع أنه في خلال العقد القادم سوف تستحدث عوامل أو عناصر جديدة لتكوين مفهوم التخطيط الإقليمي مثل الحكومة الإقليمية والاقتصاد الإقليمي والسياسات الإقليمية، كل هذه العناصر لها تعريفها الخاص للإقليم، فهو يبدأ من المدن وما يحيط بها من تجمعات قريبة إلى القرى الصغيرة.[٢٢]

وهذه العوامل يمكن تفصيلها في ثورة المعلومات والاتصالات والتكنولوجيا ودورها في تعظيم ترابط العلاقات الدولية وأيضا دور المؤسسات الاقتصادية الدولية والشركات متعددة الجنسيات.

بالإضافة إلى التكتلات الاقتصادية الإقليمية التي تهدف إلى الارتقاء بمستويات التنمية من خلال إقامة المشروعات الإقليمية الدولية المشتركة وحرية انتقال رؤوس الأموال وانتقال وتبادل السلع والخدمات.

كما أن هناك نزعة قوية في سياسة الحكومات منذ عام ٢٠٠٠ لتكون المنافسة الاقتصادية هي القيمة المسيطرة في التخطيط، ولمواجهة هذا التركيز على الاقتصاد لابد من تحديد الأولويات لباقي القيم مثل البيئة المستدامة على المدى الطويل – العدالة الاجتماعية – صنع القرار...، فكل هذه القيم متنازع عليها، ويقترح جون جلاسون بعض النقاط التي يمكن من خلالها قياس أهمية هذه القيم لتدعم السياسات الحكومية وهذه النقاط للتخطيط الإقليمي دور كبير فيها ، ومنها ما يلي:[٢٣]

١- الإستفادة من الخبرات الإقليمية لرفع كفاءة المهارات الأساسية للعوامل سابقة الذكر ولكن لإعطاء نموذج لانتخاب أو اختيار مجموعة (في حالة غياب الحكومة الإقليمية المنتخبة) فهي تعتبر فرصة للمناقشة مع المؤسسات الإقليمية الأخرى.

٢- عمل مراجعة لجميع الاستراتيجيات الإقليمية وحتى الاستراتيجيات المتكاملة والاقتصادية ذات الأهمية، والتي وضعتها الحكومات أو أي جهات أخرى مهتمة (حيث إن المؤسسات التي تضع الاستراتيجيات الإقليمية الأحادية يمكن أن تدعم الوعي العام وتزيد من كفاءة وتأثير الإستراتيجيات).

[22] John Glasson & Others, Regional Planning, 2007, P.6
[23] John Glasson & Others, Regional Planning, 2007, P.287

ويقصد بالاستراتيجيات خطط العمل التي تهدف إلى تحقيق هدف معين وتحتوي على إجابات الأسئلة المتعلقة بـ (كيف، متى، أين)، ويتم الإجابة عن كيف من خلال جدول تنفيذي توزع فيه الأدوار التنفيذية، وعن سؤال متى من خلال جدول زمني.

وعموما فقد ساعد عصر العولمة في عمليات التنمية المستدامة التي كانت نتاج التكنولوجيات الحديثة والتي كانت سببا في ظهور المدن العالمية والتي لها أكبر الأثر في الاستراتيجيات الدولية بناءً على الاقتصاد العالمي والثقافة الحضارية والتي تعد من أهم العوامل والمكونات الأساسية لاستراتيجيات التنمية الحضرية بالمدن.[٢٤]

١-٦ خلاصة الفصل الأول:

- **التعريفات:**

من خلال الفصل الأول يمكن استنتاج التعريفات الأساسية والتي يستند إليها موضوع الدراسة والمتمثلة في:

١- **التخطيط:** يستنتج من التعاريف السابقة أن التخطيط يرتبط بكل العلوم المتعلقة بالموارد الطبيعية والبشرية بهدف معرفة مدى امكانية استغلالها لتحقيق أكبر قدر من التنمية.

٢- **التخطيط الإقليمي:** من التعاريف السابقة للتخطيط الإقليمي نجد أنه أسلوب يتخذه المخططون لإحداث تنمية على مستوى الأقاليم يتم فيه تحديد الموارد والإمكانيات المتاحة لهذه الأقاليم والإستفادة منها من خلال خطط وبرامج تطبق على المستقرات العمرانية داخل هذا الإقليم بشكل متكامل.

٣-**التنمية الإقليمية:** يتضح مما سبق أن من أهداف التنمية الإقليمية تحديد الأهداف وتنفيذها في إطار واضح ومحدد (استراتيجية التنمية) وأن تشتمل على الوسيلة والأدوات التي تحقق الأهداف المرجوة.

- **النظريات:** النظريات الحديثة للتخطيط عامة وللتخطيط الاقليمي أكدت على:

١-أهمية الربط بين النظرية والتطبيق، مع الأخذ في الاعتبار العوامل المشتركة بين كل أنواع التخطيط (الاجتماعي والاقتصادي والعمراني والبيئي).

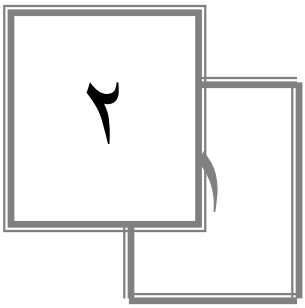
٢-أهمية تأثير عناصر الاتصال الحديثة-مثل شبكة الانترنت-على نمو المدن وأقاليمها.

٣- المنافسة الافتصادية بين المدن والاقاليم العالمية أحد أهم العناصر التي تؤثر على التخطيط الاقليمي.

[24] The state of the world's cities 2004/2005: globalization and urban culture, United Nations Human Settlements Program, Volumes 2006-2007, P.15

الباب الأول

الدراسة النظرية للتنمية الإقليمية للمناطق الساحلية



الفصل الثاني :

المفاهيم المتعلقة بالمناطق الساحلية

٢-١ تمهيد

٢-٢ مفاهيم المناطق الساحلية

٢-٣ المدينة الساحلية

٢-٤ وظائف وأدوار المدن الساحلية

٢-٥ أنواع السواحل

٢-٦ تخطيط المناطق الساحلية وإدارة المناطق الساحلية والفـــرق بينهما.

٢-٦-١ تخطيط المناطق الساحلية

٢-٦-٢ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية

٢-٧ استعمالات الأراضي بالمدن الساحلية

٢-٨ المناطق الساحلية المصرية مورد من موارد التنمية

٢-٩ المفاهيم المتبعة في البحث

٢-١ تمهيد:

إن التعرض للمفاهيم والتعاريف المختلفة للمناطق الساحلية بشكل عام باختلاف مسمياتها أو أشكالها سواء على المستوى العالمي أو المحلي يساعد في إدراك موضوع البحث ووضوح الرؤية والهدف منه، كما يساعد في تقييم أساليب تنمية المناطق الساحلية عالميا ومحليا بوعي وإدراك، حيث إن المفهوم الخاص بالمنطقة الساحلية لكل تجربة يؤثر تأثيرا مباشرا في أساليب التنمية والإدارة المتبعة فيها.

وقد يمكن من خلال تجميع المفاهيم المختلفة وتحليلها، وكذلك التجارب المختلفة التي استخدمت أكثر من مفهوم لتنمية المناطق الساحلية أن نخرج بمفهوم خاص للمناطق الساحلية المصرية حيث أنه سيساهم في تحديد أساليب التعامل مع المناطق الساحلية المصرية وأساليب الإدارة التي تتماشى مع هذا المفهوم.

والبحث يركز في عرضه على مفاهيم المناطق والمدن الساحلية التي تطل على ساحل بحر أو محيط (المناطق أو المدن التي تطل على بحيرات أو قنوات مائية حالات خاصة لها أسلوب مختلف في التعامل معها).

٢-٢ المناطق الساحلية:

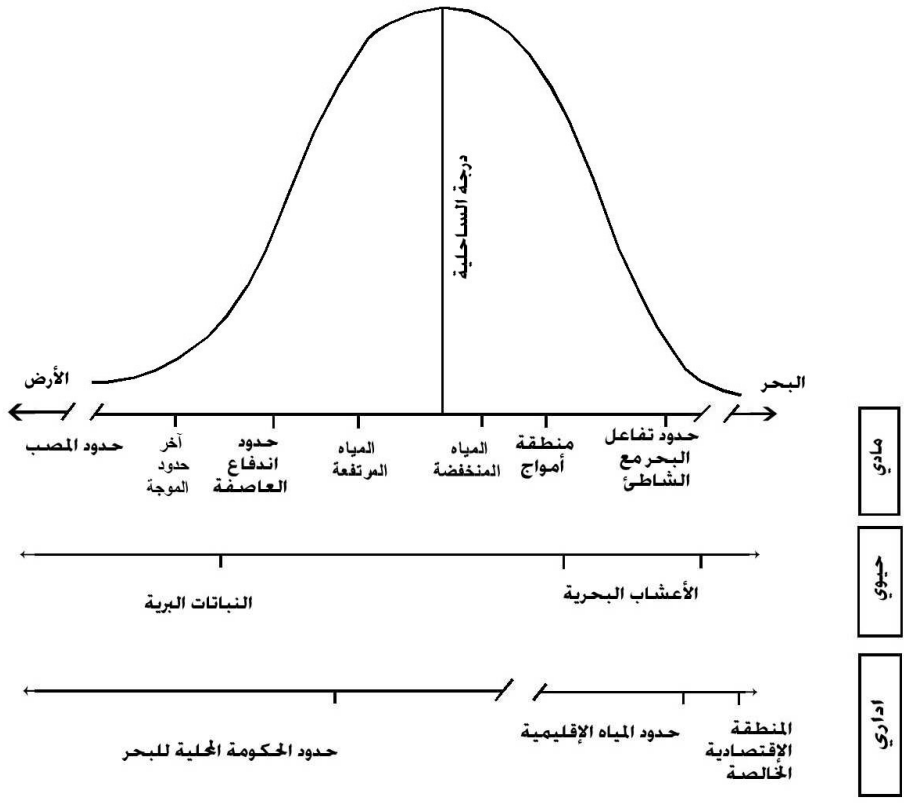
يتعرض البحث للمفاهيم والتعريفات الخاصة بالمنطقة الساحلية وتعرف بـــ (Coastal Zone) والمساحة الساحلية (Coastal Area).

اتخذت المراجع والدراسات أسلوبين أو طريقتين لتعريف المناطق الساحلية، فبعضهم وضع تعـــاريف جغرافية –تحديد لأبعاد المنطقة وحدودها الجغرافية– والبعض الآخر وضع تعاريف حسب الأنـــشطة التي تمارس فيها– تحدد على أساس حجم النشاط المقام عليها أو مدى التفاعل بين البحـــر والأرض، كما جاءت بعض التعاريف مستخدمة الأسلوبين معا، وهي أفضل الأساليب التي تقدم تعريفا للمنـــاطق الساحلية.

وفي هذا السياق وعلى المستوى العالمي فقد ذكر روبورت كاي "Robert Kay" في كتابه عن إدارة المناطق الساحلية أن هناك فرقا بسيطا بين تعبيـــر (Coastal Zone) وتعبيـــر (Coastal Area). حيث ذكر أن (Coastal Zone) يتضمن المفهوم الجغرافي أكثر من (Coastal Area) ولكن هـــذا الفرق تهتم به الدول المتقدمة عن الدول النامية حيث إن معظم البرامج والمشروعات الخاصة بـــإدارة المناطق الساحلية في الدول المتقدمة تستخدم تعبير (Coastal Zone) [1]، وقد فسر "كـــاي" اخـــتلاف التعاريف للمناطق الساحلية بأن كل تعريف يخدم الهـــدف الموضـــوع لـــه ويخـــدم صـــناع القـــرار والحكومات على اتخاذ القرار السليم. وبشكل عام فقد أعطى تعريفا علميا للـــساحل (Coast) بأنـــه "

[1] Robert Kay & others, Coastal Planning & management, 1999, P.1

المنطقة بين الأرض والبحر أو الخط الفاصل بين الأرض والبحر وتعتبر هذه المنطقة منطقة متحركة غير ثابتة المساحة نظرا لعوامل المد والجزر."[٢] كما عرف المنطقة الساحلية (Coastal Area) بأنها "**النطاق الذي يربط اليابس بالمحيط (ماء وأرض مغمورة بالمياه) وهذه المنطقة تقام فيها استعمالات الأراضي والتي تؤثر في منطقة المحيط والعكس ولهذا فهي غير محددة الطول والعرض والعمق.**"[٣] وقد أكد أن المنطقة الساحلية تشمل كل من حدود الأرض والبحر والتي تحدد حسب درجة تأثير الأرض على البحر وكذلك البحر على الأرض كما بالشكل (١-١)، وقد أكد كاي على أن هذا التعريف ينطبق أيضا على البيئات الساحلية المختلفة مثل سواحل الدلتا مع اختلاف درجة اختراق المياه المالحة للأرض ومساحة تحرك الرواسب الأرضية داخل البحر.



المصدر: Robert Kay & Others, Coastal Planning & Management, 1999, P.3 - ترجمة الباحثة.

شكل (١-١) شكل بياني يوضح حدود المنطقة الساحلية ومكوناتها

ومن التعاريف الجغرافية التي حددت المناطق الساحلية ما وضعته سيسين سان (Cicin-Sain) في كتابها عن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية ، فذكرت أن الساحل هو التقاء البحر باليابس، وقسمت المناطق الساحلية إلى خمسة أجزاء متتابعة وهي مرتبة من جهة اليابس كالتالي:

[2] المرجع السابق، صـ٢
[3] المرجع السابق، صـ ٢،٣

"**منطقة اليابس (Inland area)** وهي الأراضي التي تؤثر في البحار وتمتد مقابلة للأنهار وخلف الأراضي الساحلية وغالبا لا يوجد بها تلوث، **الأراضي الساحلية (Coastal Lands)** وهي الأراضي المتاخمة لمياه الساحل ويغلب على طبيعتها الخلط والتداخل بين اليابس والمياه وتوصف أحيانا بالأراضي الرطبة (Wetland) ويزيد تركيز الأنشطة الإنسانية التي تتأثر مباشرة بملاصقتها بالمياه الساحلية. **المياه الساحلية (Coastal water)** وهي مصب الأنهار والبحيرات والمياه الضحلة حيث يمتد إليها تأثيرات احتياجات الأنشطة الأساسية للأراضي، **المياه الإقليمية (Offshore water)** وهي تمتد بعمق ٢٠٠ ميل (حوالي ٣٢٢ كم) ومتاخمة لأراضي الدولة وتخضع لسيادة الدولة وفق القانون الدولي، **المياه الدولية (High seas)** وهي خارج حدود سيادة الدولة". [٤] كما هو موضح بالشكل (١-٢).

شكل (١-٢) أجزاء المنطقة الساحلية كما أوضحتها سيسين

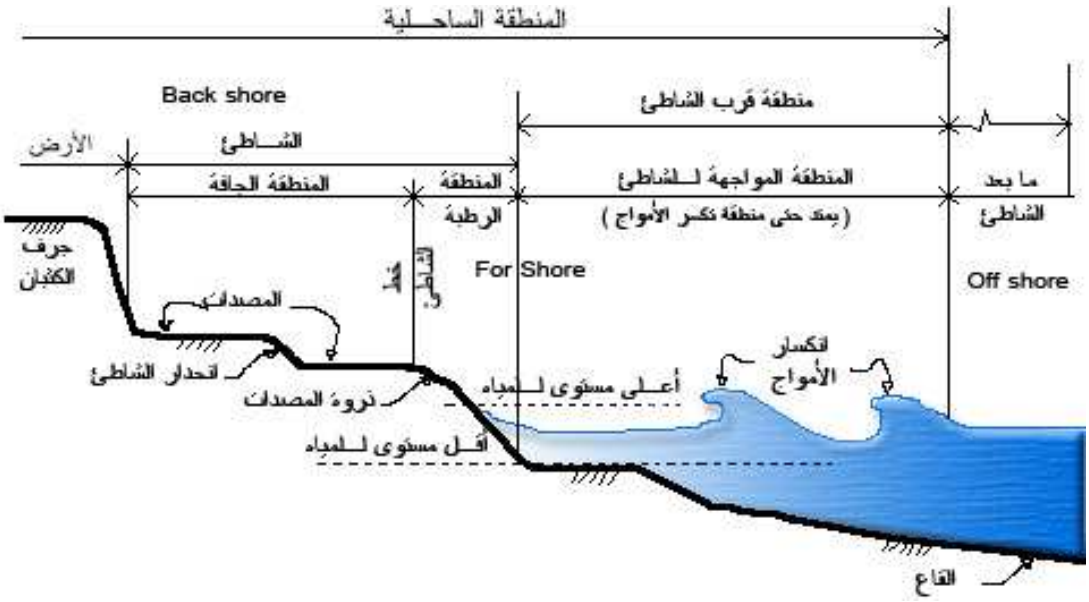
المصدر: Cicin-Sain & Knecht. Integrated Coastal and Ocean Management,1998, P.43 - رسم الباحثة

وفي كتاب "مقدمة في إدارة المناطق الساحلية" لتيموثي بيتلي (Timothy Beately) ذكر في الفصل الأول تعريفا للمناطق الساحلية فوصفها بأنها "**مناطق متحركة فهي منطقة تداخل بين الأرض والماء والغلاف الجوي أيضا وجميعها تتفاعل مع بعضها في نظام وتوازن، وهذا النظام يمكن أن يتغير بتأثير من الطبيعة أو من البشر**". ويضيف الكاتب أنه عند رسم حدود المنطقة الساحلية لابد من إدراك أن امتدادها من الممكن أن يتأثر بالأنشطة البشرية التي تقام على طول امتداد المنطقة الساحلية. كما أنها لابد أن تشمل المناطق الداخلية من جانب الماء، فمياه الساحل تتأثر بالأنشطة التي تحدث على الشاطئ فأحيانا تمتد لمئات الأميال داخل المياه.[٥]

وقد قسم الكاتب المنطقة الساحلية إلى قسمين، الأول المنطقة الجافة (Backshore) تتضمن التكوينات الأرضية مثل التلال والكثبان وحتى مصبات الأنهار والبحار. والجزء الثاني المنطقة الرطبة (Foreshore) وتشمل المنطقة الانتقالية بين الماء والأرض بما فيها صدر الشاطئ والمياه

[4] Cicin-Sain & Knecht. Integrated Coastal and Ocean Management, 1998 , P.43
[5] Timothy Beately & Others, An Introduction to Coastal Zone Management, 2nd Edition, 2002, P.13

الضحلة، كما يمكن أن يمتد إلى مياه المحيط العميقة (Offshore). إذن فمنطقة الشاطئ تحتوي على (الشواطئ – التلال – المنحدرات – مناطق المد والجزر) ومنطقة المياه تحتوي على (الشعاب المرجانية – الأرض المغمورة – المصبات والخلجان) كما هو موضح بالشكل (١-٣).



المصدر: Timothy Beately & Others, An Introduction to Coastal Zone Management, P.13- ترجمة الباحثة

شكل (١-٣) أجزاء المنطقة الساحلية كما أوضحها تيموثي بيتلي

هذا ويلاحظ أن الحدود الجغرافية للمناطق الساحلية بوجه عام والتي تُحدد سواء بالأميال أو بالكيلومترات داخل البحر أو الأرض في معظم الأحيان تتوقف على طبيعة الهدف من وضع هذه الحدود سواء مشروعات تنموية أو حدود قانونية دولية أو حتى للتبادل الاقتصادي. فعلى سبيل المثال فقد اتخذت بعض التجارب المتبعة في تنمية المناطق الساحلية في بعض البلاد تعريفا ومفهوما خاصا بها يطبق على هذه التجربة وذلك مثل تجربة مدينة "Cape Town" بجنوب افريقيا في وضع مخطط لتنمية المناطق الساحلية بها، ففي تقرير المخطط أدرج تعريفا للمناطق الساحلية مأخوذا عن الورقة البيضاء الوطنية للتطوير الساحلي المستمر في جنوب أفريقيا:

" National White Paper for Sustainable Coastal Development in South Africa "

والتي تعرف بـ" **المساحة البيئية البحرية التي تتفاعل وتتأثر وتؤثر بالبيئة الأرضية وتكون بامتداد حوالي من ٥٠-١٠ كم من الشاطئ**".[٦]

[6] Coastal Zone Strategy For The City Of Cap Town, Draft For Comment, October 2002, P.1 www.capetown.gov.za

ومن المفاهيم التي تعرضت للمناطق الساحلية حسب الأنشطة ومدى تأثير هذه الأنشطة على حجم ومكونات المنطقة الساحلية ما جاء في مقال كيربي (Kirby) عن التراث الساحلي الذي جاء في كتاب عن إدارة وتخطيط المناطق الساحلية أن المنطقة الساحلية " **نظام متحرك بين الإنسان والطبيعة والممتد من البحر حتى الأرض والإمتداد الجغرافي له يحدد حسب العوامل الطبيعية والأنشطة الإنسانية.**"[٧] وقال كيربي أن هذا التعريف قد قدمه في مؤتمر الحفاظ على السواحل عام ١٩٩١ وقد قبله المؤتمر فهو يرى أنه تعريف مرن ويراعي مجموعة واسعة من المجالات والاهتمامات وكذلك الضغوط التي تواجهها المناطق الساحلية.

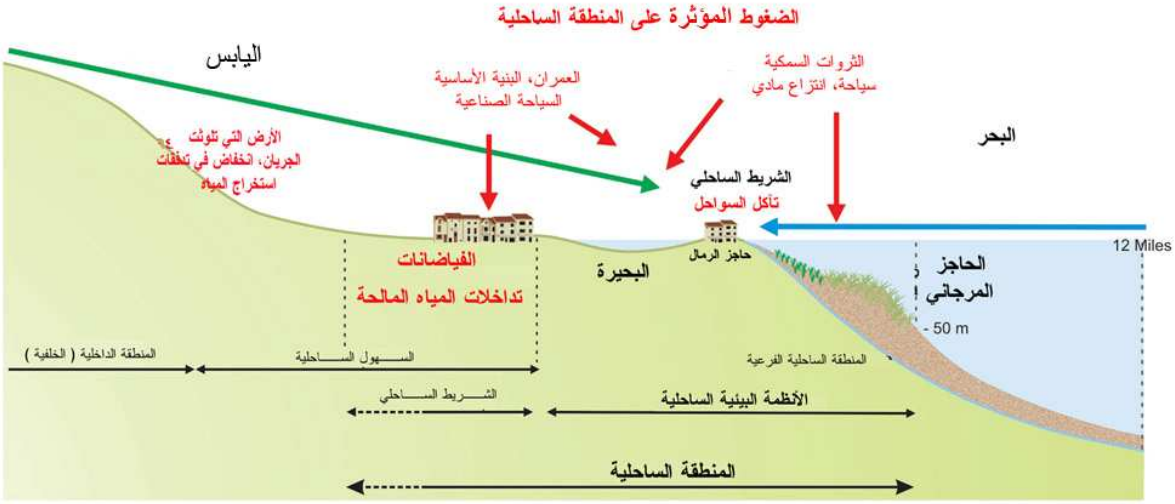
ومن التعاريف التي لابد أن نتعرض لها تعريف الخطة الزرقاء (Blue Plan)[٨] والذي ورد في التقرير السنوي لها والتي ذكرت أن المنطقة الساحلية ليست فقط الخط الذي يفصل البحر عن الأرض بل إن امتدادها يتحدد حسب طبيعة الساحل وتاريخ المجتمعات فهو يتفاوت من بضعة أمتار إلى بعض الكيلومترات. فالمناطق الساحلية تتأثر حدودها بالعوامل البيئية والاقتصادية والثقافية والاجتماعية، وهو بشكل عام تحدد من جانب البحر من المياه الضحلة (بعمق ٥٠ م) حيث تقل عمليات التمثيل الضوئي للحياة النباتية في البحار كلما بعدنا عن هذا العمق وحتى (١٢ ميلا بحريا في الغالب)، وعلى جانب اليابس تتضمن المنطقة الساحلية العناصر الطبيعية مثل الدلتا والكثبان والغابات والمناطق الزراعية والحضرية داخل المقاطعة.[٩] وعرضت الخطة الزرقاء بعض الضغوط التي تؤثر على المنطقة الساحلية وعلى تحديدها سواء من جهة البحر مثل تآكل الشواطئ أو من جهة اليابس مثل التلوث الناتج من الأنشطة البشرية ويوضح شكل (١-٤) هذه الضغوط وتأثيرها على تحديد المنطقة الساحلية.

---

[7] M. G. Barrett, Coastal Zone Planning & management,1992, P.65

[8] الخطة الزرقاء: هي خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وهي تضم ٢١ دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط (في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة) ومن مهام هذه الخطة هو إنتاج المعلومات من أجل مساعدة متخذي القرار للحد من المخاطر البيئية وإدراك قضايا التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط. www.planbleu.org - ٢٠٠٩/٧

[9] The Blue Plans's Environment and Development Outlook,2005, Chapter 6, Coastal area P.٣٠٥



The Blue Plane's Environment and Development Outlook, 2005, Chapter 6, Coastal area, P.309

ترجمة الباحثة

شكل (١-٤) حدود المنطقة الساحلية كما وضحتها الخطة الزرقاء (Blue Plan)

وقد ذكر التقرير أن الحدود الرسمية للمناطق الساحلية في بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط كثيرا ما تكون غير دقيقة بسبب اختلاف الأساليب المتبعة لتعريف هذه المناطق فمنها من يعرفها في القانون ومنها ما هو متعارف عليه، وذكر التقرير بعض الأمثلة لتعريف المنطقة الساحلية لعدد من دول البحر الأبيض المتوسط ومنها مصر حيث عرفت المنطقة الساحلية بأنها " **حلقة الوصل بين البحر والأرض ، بما فيها المياه الإقليمية والداخلية التي تتفاعل مع البيئة البحرية، وتمتد المناطق بعمق ٣٠ كم على الأقل في المناطق الصحراوية إلا في حالة وجود عوائق جغرافية.**"

وقد عرّف قانون (رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩) والصادر بتعديل بعض أحكام قانون البيئة المصري (رقم ٤ لسنة ١٩٩٤) تعريفا للمنطقة الساحلية بأنها " **المنطقة الممتدة من شواطىء جمهورية مصر العربية شاملة البحر الإقليمى والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارى وتمتد فى اليابسة من الشاطى إلى الداخل شاملة النطاق الذى يتأثر بالبيئة البحرية ويؤثر فيها بما لا يجاوز مسافة " ٣٠ كم " للداخل فى المناطق الصحراوية ما لم تعترض هذه المسافة أية عوائق طبوغرافية ، وفى الدلتا حتى خط كنتور +٣م.**
وتحدد المحافظات الساحلية المنطقة الساحلية لكل منها فى ضوء ظروفها الطبيعية ومواردها البيئية بما لا يقل عن "١٠كم" إلى الداخل من خط الشاطىء."[١٠]

وجاء في اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري (الصادر بالقانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤) تعريفا لخط الشاطئ بأنه " **أقصي حد تصل إليه مياه البحر علي اليابسة أثناء أعلي مد يحدث خلال فترة لا تقل عن أحد**

[10] قانون رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩ الصادر بتعديل بعض أحكام قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤، (بند ٣٩)

عشر عاما" كما جاء فيه تعريفا للبحر الإقليمي بأنه" **المساحات من البحر التي تلي شـواطئ جمهوريـة مصر العربية و تمتد في اتجاه البحر لمسافة ١٢ ميلا بحريا مقاسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طبقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر لعام ١٩٨٢.**"[١١]

ومن التعاريف التي استندت في تحديدها للمنطقة الساحلية على الأنشطة بين البحر والأرض ما نـص عليه في موقع "دليل التنمية المتكاملة للمناطق الساحلية " حيث ذكر أن المنطقة الساحلية "**هي المنطقـة الانتقالية بين الأرض والبحر وهي بعروض مختلفة حسب الأنشطة البشرية والمعتمدة على استخدام الموارد الساحلية والتي أحيانا يتعدى المياه الإقليمية وبعض الكيلو مترات داخل الأرض وقد حدد الـدليل متوسـط عرض المنطقة الساحلية في جميع دول العالم بحوالي ٦٠ كم داخل الأرض**".[١٢]

ويعتبر هذا التعريف من أكثر التعريفات وضوحا وشمولا حيث ذكر في التعريف العلاقة بين البحـر والأرض من خلال الأنشطة البشرية وأيضا أبعاد هذه العلاقة جغرافيا. وبشكل عام ومن خلال هـذه التعاريف والمفاهيم السابقة للمناطق الساحلية يمكننا استنتاج ما يلي:

١- معظم المفاهيم للمنطقة الساحلية أوضحت أنها منطقة التفاعل بين البحر والأرض مع اختلاف كل مفهوم على تقسيماته الداخلية.

٢- اتفقت بعض منها على أنها ليست محددة الأبعاد سواء من جهة البحر أو من جهة الأرض.

٣- اتفق بعض منها على أن نشاط الأنسان على الأرض هو المحدد الرئيسي لحـدود المنطقـة الساحلية.

٤- نلاحظ أن التعريفات كلها لم تتحدث عن حالة معينة يمكن أن تتخذ كنمـوذج أو أن تعريفـا يمكن أن يطبق على دول دون الأخرى، بحوض البحر المتوسط مع العلم بأن الخطة الزرقاء ذكرت (Blue Plan) أن بعض البلاد قد عرفت المنطقة الساحلية لها إما داخل قـانون أو خارجه.

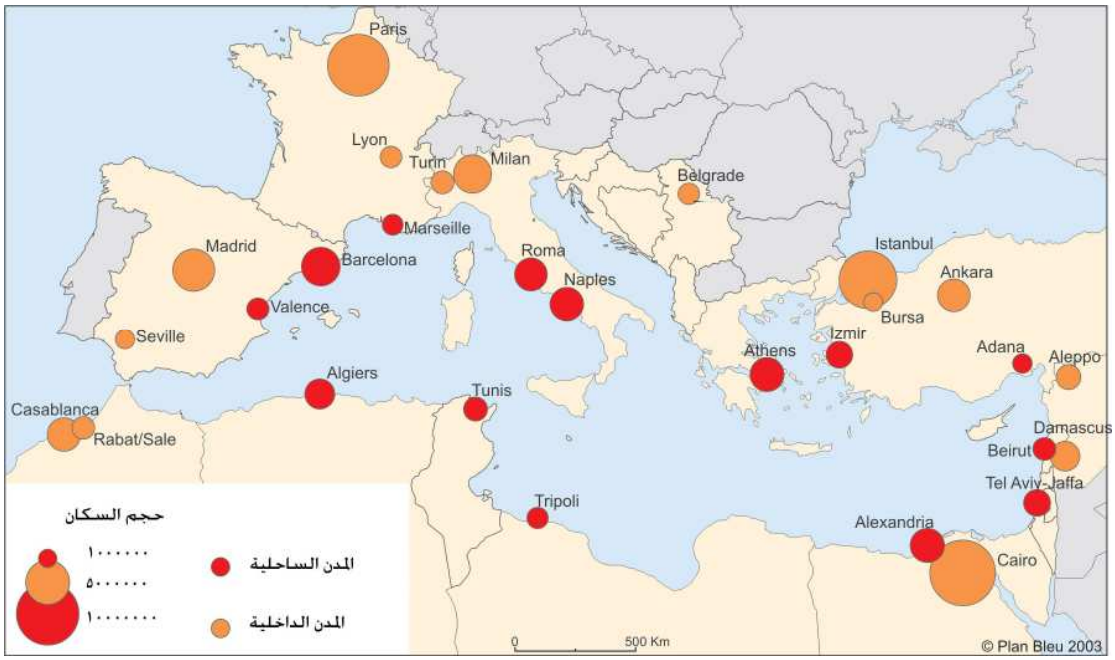
٢-٣ المدينة الساحلية (Coastal City):

يتعرض هذا الجزء إلى المفاهيم والمعايير المختلفة التي تحدد المدينة الساحلية بهـدف اسـتخدام هذه المفاهيم والمعايير وتطبيقها على المدن الساحلية (حالة الدراسة) في الجزء التطبيقي من البحث. أبرز المصادر التي اعتمدت في تحديدها للمدن الساحلية على حجم السكان الخطة الزرقـاء (Blue Plan)، حيث ذكرت أن كل المدن المطلة على حوض البحر المتوسط والتي يصل حجم سكانها إلى ١٠٠ ألف نسمة تعتبر مدنا ساحلية وتخضع لبروتوكول عام ٢٠٠٥ التابع للخطة الزرقـاء (Blue

[11] اللائحة التنفيذية لقانون البيئة، باب تمهيدي، الفصل الأول، أحكام عامة، (مادة ١)، صـ٤

[12] www.netcoast.nl/info/coast.htm. 7/2008

Plan) والخاص بمكافحة التلوث.[١٣] والشكل (١-٥) يوضح المدن الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط والخاضعة للخطة الزرقاء وأحجام سكانها.



شكل (١-٥) توزيع المدن في حوض البحر الأبيض المتوسط التابعة للخطة الزرقاء

المصدر: The Blue Plans's Environment and Development Outlook,٢٠٠٥, Chapter 4, Urban area P.203

وهناك أيضا بعض التجارب والتقارير التي تحدثت عن المدن الساحلية ولكن بشكل خاص مثل تقرير دليل تصميم السواحل الصادر عن حكومة (New South Weles) بسيدني في استراليا[١٤]. فلقد حدد حجم السكان الذي يتم على أساسه تحديد المدن الساحلية بـ ٢٠ ألف نسمة كما أعتبرها مدنا متكاملة بها سكان متنوعون في أنشطتهم الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، كما ذكرت الدراسة أن المدينة الساحلية مدينة مكتملة الخدمات والبنية الأساسية فهي تحتوي على مدارس ومستشفيات ومناطق تجارية هذا بالإضافة إلى المناطق السكنية، وقد أكدت الدراسة على أن وضع استخدامات ومشروعات سياحية داخل هذه المدن يجب ألا يخفي طابعها ولابد من عمل توازن في متطلبات نمو المدينة ككل.

وفي نفس التقرير عُرض تعريف للبلدة الساحلية (Coastal Town) والمستخدم في تعريف البلدات الساحلية في (New South Weles) وهو أنها مراكز صغيرة تختلف في الحجم عن المدن الساحلية فسكانها يتراوح بين ٣٠٠٠ إلى ٢٠ ألف نسمة. وهي مثل المدن الساحلية في تقديم مجموعة من

[13] The Blue Plan's Environment and Development Outlook,2005, Chapter 6, Coastal area P.352, point 20

[14] Report of Coastal Design Guidelines for NSW, Part 1, P.10

الخدمات مثل التجارية والترفيهية والتعليمية والدينية والصحية. ولكل بلدة ساحلية طابع يميزها وتتميز مبانيها بالإنخفاض وصغر الحجم. [١٥]

٢-٤ وظائف وأدوار المدن الساحلية:

وظيفة المدينة تعتبر من أهم عوامل استمرارها ونموها وهي تعتبر أحد أهم أسباب قيام هذه المدينة، ولهذه الأهمية فالبحث يعتمد على تحديد قوام اقتصادي متكامل للمدينة الساحلية المصرية والتي من خلالها يمكن رفع كفاءة استغلال الموارد التي تتمتع بها هذه المدن وبالتالي رفع كفاءة المدن الساحلية بشكل عام.

وتتعدد وظائف وأدوار المدينة الساحلية وقد ذكرت عدة مصادر بعض هذه الوظائف نذكر منها: [١٦]

١- مدن الموانى:

وهي المدن التي تعتمد على وجود ميناء، والموانى هي تلك الإنشاءات المقامة على السواحل بغرض إستقبال سفن الصيد أو ناقلات البترول أو المواد التعدينية أو اليخوت السياحية وكذلك الموانى ذات الطبيعة الخاصة، والمنصات البحرية والأرصفة التخصصية داخل حدود الموانى العامة، مثل موانى مدينة الاسكندرية والغردقة.

٢- الوظيفة التجارية:

تقوم بها المدن الساحلية خاصة التي تقوم على رؤوس خلجان عميقة أو مصبات نهرية ممتدة لمسافة كبيرة في اليابس حيث تلتقي في هذه المواقع طرق البر بالطرق البحرية وتنشط حركة النقل والتوزيع والتجميع، مثل مدينة بورسعيد.

٣- الوظيفة الصناعية:

تنقسم الصناعة في المدن الساحلية إلى قسمين رئيسيين الإستخراجية والتحويلية، فالقسم الأول: قسم الصناعات الاستخراجية وتوجد في مدن جيولوجية نشأت في مواقع الخامات الطبيعية ومن أمثلتها مدن البترول والفوسفات. القسم الثاني الصناعات التحويلية، وتتحكم في توطينها في المدن الساحلية عدة عوامل مثل (المواد الخام – توفير الطاقة – رأس المال)، وعموما فالمدن الصناعية لها مرونة وقدرة على الاستمرار والتحول من الإنتاج إلى الخدمات الصناعية، مثل مدينة دمياط.

٤- الوظيفة الترفيهية:

تعتمد على المقومات الطبيعية للموضع بشكل كبير وهي وظيفة موسمية في الغالب، ويترتب على طبيعة هذه المدن أن تواجه مشكلة الموسم القصيرمثل مدن العلمين والعريش.

---

[15] Report of Coastal Design Guidelines for NSW, Part 1, P.14

[16] سمير علي عبد الوهاب المنسي، تنمية مدن السواحل البحرية وتطبيق ذلك على السواحل المصرية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، ٢٠٠٢

٥- الوظيفة الدفاعية:

تعتبر من أقدم وظائف المدن وهي مسئولة عن نشأة وتخطيط المدن الساحلية حيث اتخذت مواضع يتوافر لها الحماية الطبيعية باعتبار السواحل حدود اكتسبت الموانى البحرية أهميتها وقد تطورت إلى مدن كبيرة بفضل إمكانات الموقع الذي ساعدها على تغيير وظائفها عكس المدن التي اعتمدت بشكل أساسي على الوظيفة الحربية وهي أقل الوظائف أهمية حاليا بسبب تطور وسائل الحرب وإن ظلت أحيانا تشكل خطا دفاعا أماميا لتأمين البلاد، مثل مدينة الأسكندرية.

٦- الوظيفة الخدمية:

وتتميز بها معظم المدن الساحلية حيث تمد فيها المدن ساكنيها وأيضا زوارها بجميع أنواع الخدمات التي قد يحتاجون إليها، وفي بعض الأحيان تتعدى هذه الخدمات السكان والزوار إلى المارّين بهذه المدن، حيث تتميز بخدماتها الخاصة (كالموتيلات والمؤسسات الحكومية المتخصصة....).

ومن ناحية أخرى فقد وجد هيلمان بوستشيكن (Herman Boschken) في دراسة له أن معظم المدن العالمية تكون مدنا ساحلية، وقال إن المدينة العالمية هي مدينة محورية في الاقتصاد العالمي كما أنها أيضا بمثابة مراكز القيادة لإدارة التجارة العالمية ، باعتبارها همزة وصل متعددة الامكانيات السياحية والثقافية، حيث يتوافر بها المطارات والموانى الأساسية. كما أنها مدن يتوافر بها عوامل الترفيه والفنون، بالإضافة إلى وجود فرص عمل تجذب السكان إليها. وهذه المواصفات تنطبق بشكل كبير على المدن الساحلية. [١٧]

ونستنتج من ذلك أنه في حالة الاهتمام بتنمية المدن الساحلية والاستفادة القصوى من الموارد والإمكانيات التي تتيحها لنا هذه المدن، فإننا نستطيع أن نصل بهذه المدن إلى أن تكون مدنا عالمية.

٢-٥ أنواع السواحل:

تقسم السواحل لأنواع عديدة بناءا على نوعية التصنيف، فالسواحل لها أنواع مختلفة بيئيا (حسب أي تغير مفاجئ في مستوى سطح البحر، وكمية الرواسب والحركة من تلك الرواسب عند وصولها على الساحل)[١٨] كما يمكن تصنيفها من حيث التركيب الجيولوجي ومن أنواعها: [١٩]

١- السواحل المرجانية مثل ساحل البحر الأحمر والبحر الكاريبي.

٢- سواحل حواجز البحيرات والحافات الكثبية مثل الساحل الشمالي الغربي المصري وساحل خليج المكسيك.

---

[17] Herman Boschken , When Global Cities are Coastal Cities too, A Paper Presented at the Annual Meeting of the American Political Science Association, Toronto, September 3 – 6, 2009

[18] http://itc.gsw.edu/faculty/bcarter/physgeol/ocean/coast.htm

[19] سمير علي عبد الوهاب المنسي، تنمية مدن السواحل البحرية وتطبيق ذلك على السواحل المصرية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، ٢٠٠٢

٣- السواحل الدلتاوية وهي سواحل منخفضة ترتبط بدلتاوات ضخمة مثل دلتا نهر النيل ونهر الميسيسبي.

٤- سواحل الخلجان الهضبية مثل بعض أجزاء ساحل البحر الأحمر وغرب الهند.

٥- سواحل ناتجة عن انحسار البحر عنها.

٦- سواحل الخلجان المرتفعة وتوجد على الساحل الغربي للولايات المتحدة وبعض سواحل البحر المتوسط في اليونان وتركيا.

بالإضافة إلى أنواع السواحل من الناحية التخطيطية، حيث تنقسم السواحل إلى ثلاثة أنواع:[٢٠]

١- سواحل يتم الحفاظ عليها: وذلك من أجل الحفاظ على قيمة المناظر الطبيعية والحفاظ على الطبيعة.

٢- سواحل يقام عليها أنشطة عمرانية و بعض التنمية الأخرى مثل المواني ومحطات البنية الأساسية.

٣- سواحل يتم صيانتها ومحاولة اصلاحها نتيجة لما تأثرت به من العمليات التعدينية والاستخدامات الصناعية والعمرانية والأنشطة التي أثرت عليها.

٢-٦ تخطيط المناطق الساحلية وإدارة المناطق الساحلية والفرق بينهما:

التخطيط هو اللغة التي نستخدمها في جدولة أنشطتنا المستقبلية، وأن يكون لدينا خطة تعني أننا في طريقنا لاتخاذ الخطوات في تحقيق هذه الخطة، والتخطيط في هذا السياق يحتوي على مكونين رئيسيين: أولهما التصميم أو العمل على هذه الأهداف التي سوف تحقق في المستقبل، وثانيهما وضوح الخطوات التي يتطلبها تحقيق هذه الأهداف.[٢١]

ويوجد أنواع مختلفة من التخطيط والمخططات التي يمكن أن تفسر هذين المكونين بطرق مختلفة حسب نوعية هذه المخططات سواء أكانت تجارية أو إدارية أو استراتيجية مشتركة.

وعن تنفيذ هذه الخطط فهناك بعض الحكومات يكون لها إدارات للتخطيط تقوم بتنفيذ الأنظمة الموضوعة من خلال تخطيط استعمالات الأراضي أو التخطيط الاقتصادي.

ومن أنواع التخطيط: التخطيط الاستراتيجي (Strategic Planning) والتخطيط العملي (Operational Planning). ويعتبر التخطيط الاستراتيجي من أعلى درجات التخطيط فهو يعطي مداخل وأطرا واسعة لتحقيق الأهداف المرجوة. وللتخطيط الاستراتيجي نوعان كلاهما مناسب للسواحل: الأول التركيز الجغرافي (مخططات المناطق المتكاملة)، والثاني الاستراتيجيات القطاعية (يركز على منطقة واحدة).

[20] http://www.communities.gov.uk/publications/planningandbuilding/planningpolicyguidance13
[21] Robert Kay & others, Coastal Planning & management, 1999, P.٤٨

يختلف التخطيط العملي عن التخطيط الاستراتيجي في أنه يحاول وضع الاتجاهات والخطوات لتحقيق الأعمال الإدارية فهو يجيب بالتفصيل عن أسئلة أين وكيف، وبالتالي فالتخطيط الاستراتيجي يسبق التخطيط العملي.

واذا تحدثنا بشيء من التفصيل عن التخطيط الإسترايجي (Strategic Planning) بشكل عام فيقدم كتاب روبورت كاي[٢٢] شرح للشروط التي يجب أن تتوافر في التخطيط الإستراتيجي، فيجب أن يكون حقيقي، محدد الإتجاه، وأن تستوعبه كل مجالات الإدراة. كما أنه لابد أن يكون أكثر من مجرد مجموعة أفكار لدى متخذي القرار بل يكون افكارا رئيسية مفهومة ومنشورة ومعلنة لكل الإداريين.

والتخطيط الساحلي الإستراتيجي (Strategic coastal Planning) يحاول وضع أهداف واسعة وطويلة المدى (من ٥ إلى ٢٥ عام) ويعرّف المداخل التي يمكن من خلالها تحقيق هذه الأهداف، وبالتالي فهو دليل التنمية للسياسات الحكومية ويعتبر جزء هام من الإدارة الساحلية.

أما عن الإدارة فهي مثل التخطيط لها أكثر من معنى، فيمكن أن تعني القدرة على التعامل مع المواقف أو تدبير الأمر بنجاح من خلال قوة.

وإدارة السواحل (Coastal Management) يمكن أن تعني توجيه الأنشطة اليومية التي تحدث في المناطق الساحلية سواء على الأرض أو في الماء، أو أنها التحكم العام للسلطات الحكومية (المنظمات المشرفة) على الأنشطة اليومية.

وكما هو الحال في التخطيط فكذلك الإدارة يمكن أن تقسم إلى استراتيجي وعملي، فالإدارة الاستراتيجية هي تحكم المنظمات أو السلطات في الأنشطة مع احترام الساحل، أما الإدارة العملية هي أنشطة التحكم على أرض الواقع.

٢-٦-١ تخطيط المناطق الساحلية :

يعرف التخطيط الساحلي (Coastal Planning) بأنه " **عملية لدراسة المصادر بطريقة شاملة سواء الأنشطة الاقتصادية والاحتياجات الاجتماعية بالإضافة إلى الفرص والمشاكل الموجودة بالمناطق الساحلية واقتراح أنشطة مستقبلية.**"[٢٣]

ويذكر كاي (Kay) أن التخطيط الساحلي هو وضع للاستراتيجيات والسياسات لتوفير إطار ثابت لاتخاذ القرارات. لذلك فعملية التخطيط يجب أن تسمح للمديرين لاتخاذ قرار بشأن الاتجاه المطلوب، مع الحفاظ على مجموعة من الخيارات للمستقبل. ويعتبر مفهوم التخطيط الساحلي أكثر حداثة من مفهوم إدارة المناطق الساحلية.

[22] Robert Kay & others, Coastal Planning & management, 1999, P.244
[23] John R. Clark, Coastal zone management Hand Book, 1996, P.59

ويتكون التخطيط الساحلي من محورين **الأول** يعبر عن أنواع التخطيط المختلفة مثل (تخطيط المدن – التخطيط الإقليمي – التخطيط الاستراتيجي – التخطيط البيئي – تخطيط الموارد – التخطيط البحري). **والثاني** يتم التنسيق فيه بين عنصرين رئيسين هما (المناطق الحضرية – حماية المناطق البيئية الحساسة).[٢٤]

ويعتبر دور التخطيط الساحلي بناءا على التصنيف السابق هو المحافظة على البيئة الطبيعية مع مراعاة المخاطر التي يمكن أن تواجه هذه السواحل مثل الفيضانات وتآكل الأراضي والتنمية العمرانية وتحسين البيئة الساحلية والتي تضررت من الاستخدامات العمرانية أو الاستعمالات الصناعية. وبشكل عام فإن الغرض الرئيسي والهام للتخطيط الساحلي هو دراسة الماضي والحاضر لاختيار أفضل الإمكانيات للمستقبل.

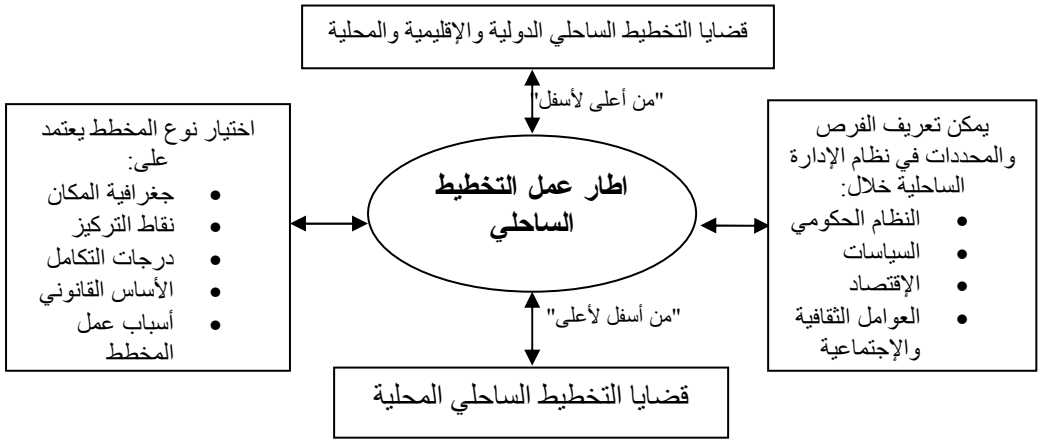
وللتخطيط الساحلي عوامل هامة تحدد إطار عمله وهي كالتالي– شكل (١–٦)

١– تحديد الفرص والمحددات التي تحدد برامج إدارة الساحل مثل حجم ونوعية المشاكل التي يواجهها الساحل سواء الإجتماعية أو الإقتصادية وكذلك السياسات والإستراتيجات العامة التي تضعها الحكومة.

٢– اختيار نوعية المخططات وشكل المنتج المراد الحصول عليه.

٣– مستويات المخططات سواء اقليمية أو محلية.

ويعتبر عامل تحديد حجم ونوعية المشاكل التي يواجهها الساحل وتحديد الهدف من عمل المخطط من أهم العوامل التي تؤثر في اطار عمل التخطيط الساحلي، لأن له صلة مباشرة بوضع المخططات التي تساعد في حل هذه المشكلات. وتعتبر هذه العوامل لها أيضا صلة غير مباشرة بطبيعة نظام الإدارة الساحلية لأنه يعكس شكل القضايا الإجتماعية والثقافية والسياسة في المجتمع الساحلي. فبرامج الإدارة الساحلية الجيدة تؤكد على الدور الرئيسي للتخطيط الساحلي.



شكل (١–٦) العوامل الرئيسية التي تحدد اطار عمل التخطيط الساحلي

Robert Kay & others, Coastal Planning & management, P.253 – ترجمة الباحثة

[24] Robert Kay & others, Coastal Planning & management, 1999, P.26

وللتخطيط الساحلي مستويات ولكل مستوى مهام تقوم بها جهة معينة – وذلك حسب الهيكل الحكومي للدولة – ويوضح جدول (١-١) مستويات التخطيط الساحلي:[٢٥]

جدول (١-١) مستويات التخطيط الساحلي

المستوى	المهام الأساسية
القومي	* اطار عمل – سياسات بيئية واقتصادية واجتماعية. * إجراءات قانونية ومالية – توفير البيئة القومية
الإقليمي	* استراتيجيات التنمية – المخططات الهيكلية للأقاليم (تشمل حماية البيئة – الحفاظ على المناطق الخاصة – البنية الأساسية الإقليمية – النقل والسياحة)
المحلي (منظمات عامة أو خاصة)	مخططات التنمية المحلية – التخصيص – توزيعات استعمالات الأراضي – الكثافات – شروط التنمية – التنسيق بين السياسات وتنفيذها
المشروعات	العروض المالية والتسويق – التنظيم الاستثماري – اختيار المواقع– تسهيلات التخطيط والبناء – التنسيق بين التنمية والاحتياجات التشغيلية

المصدر: Manuel Baud, Bovy, & Others, Tourism and recreation handbook of planning and design, 2002, P.162

ومما سبق يمكن استنتاج ما يلي:

١- أن دور تخطيط السواحل هو **التوفيق بين متطلبات التنمية وحماية وحفظ البيئة الطبيعية**، ويتحقق ذلك من خلال خطط التنمية والقرارات المتعلقة بالتخطيط ، والتي تنفذ سياسات الصيانة وتحسين البيئة الساحلية، وفي نفس الوقت الإهتمام بتنمية السواحل ووضع الاستخدمات المناسبة سواء الترفيهية أو الخدمية....

٢- لابد أن يكون للسلطات المحلية دور في تخطيط السواحل وأن يضعوا تعريفا واضحا يخص منطقتهم الساحلية.

٣- أن تنمية الساحل يمكن أن يكون لها تأثير في كثير من الأحيان على المنطقة التي تلي الساحل. مثل تأثير التنمية وخصوصا التنمية العمرانية على عمليات صيد الأسماك أو الموارد الاقتصادية أو المناطق الترفيهية، وبالتالي على وسائل معيشة المجتمعات الساحلية. ولذلك لابد أن تأخذ السلطات المحلية هذا في الاعتبار عند اتخاذ القرارات المتعلقة بتخطيط

[25] Manuel Baud, Bovy, Fred R. Lawson, Tourism and recreation handbook of planning and design, 2002, P.162

السواحل. وكذلك أيضا عند النظر في الآثار البيئية المترتبة على التنمية التي تحدث خارج المناطق الساحلية.

٤- تخطيط الساحل قضية استراتيجية تتم على نطاق واسع (لأنه في ظل غياب استراتيجية واضحة ، لا يمكن اتخاذ قرارات بشأن التنمية) . لذلك ينبغي أن تعمل جميع السلطات المحلية والوزرات المعنية معا بشكل متكامل ومتوافق عند إعداد خطط التنمية وعند تحديد القضايا الأساسية لتخطيط المناطق الساحلية، كما يجب تنسيق السياسات من أجل حفظ وحماية السواحل وفي نفس الوقت التنمية في المنطقة الساحلية.

٥- ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار إعداد ومراجعة خطط التنمية بشكل دوري ومتابعة التطورات، كما ينبغي إشراك المجتمع الساحلي في وضع خطط التنمية.

٢-٦-٢ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية

:Integrated Coastal Zone Management - ICZM

يمكن التعرف على إدارة المناطق الساحلية من خلال عرض وتحليل المفاهيم والتعاريف الواردة عنه سواء العالمية والمحلية، ومن التعاريف العالمية ما ذكره ديفيد جرين (David Green) [٢٦] نقلا عن تعريف الاتحاد الأوروبي للإدارة المتكاملة للمدن الساحلية بأنها " **عملية ديناميكية مستمرة متكررة صممت لتعزز الإدارة المستدامة للمناطق الساحلية. فالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية تحاول على المدى الطويل عمل اتزان بين: الإستفادة من التنمية الاقتصادية واستخدامات الإنسان في المناطق الساحلية، وكذلك بين حماية وحفاظ المناطق الساحلية واستمتاع هؤلاء الأفراد بالمناطق الساحلية، كل هذا داخل حدود الطبيعة الديناميكية**".

ومن هذا التعريف يمكن استخلاص أن مفاتيح الإدارة المتكاملة للمدن الساحلية تكمن في (التنمية الاقتصادية – الحفاظ على البيئة – القيم الاجتماعية والثقافية للأفراد – ديناميكية الأنظمة الطبيعية).

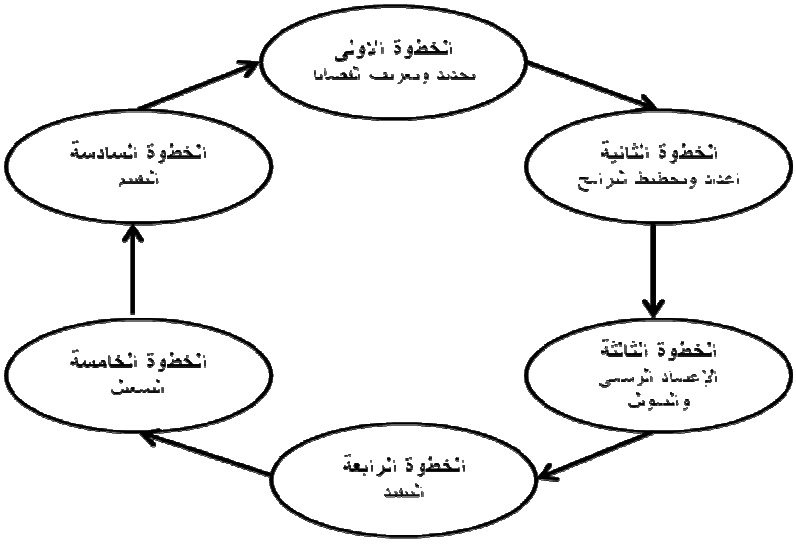
ويتفق التعريف الذي وضعته سيسين سان (Cicin-Sain) مع تعريف الاتحاد الأوروبي وأضافت أن عمليات الإدارة المتكاملة للسواحل صممت للتغلب على التقسيم الإداري بين السلطات القضائية للواجهة الساحلية، فهي قد صممت للتأكد من أن كل القرارت المتخذة لتلبية اهتمامات جميع فئات المجتمع (سواء من العمالة أو الأفراد أو حتى الحكومات) متماسكة ومتناسقة مع بعضها لتحقيق سياسات السواحل الموضوعة.[٢٧] فالهدف الرئيسي للإدارة المتكاملة للسواحل هو إنجاز هذا التناسق في حالة الموافقة السياسية.

أما عن التعاريف المحلية فقد ورد تعريفا للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في قانون (رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩) والصادر بتعديل بعض أحكام قانون البيئة المصري (رقم ٤ لسنة ١٩٩٤) بأنه " **أسلوب**

[26] David Green & Others, Integrated Coastal Zone Management,2008, P. 5
[27] Cicin-Sain & Knecht. Integrated Coastal and Ocean Management, 1998 , P.39

يقوم على مشاركة كافة الجهات ذات الصلة للتنسيق فيما بينها على نحو يكفل المحافظة على البيئة بالمناطق الساحلية"[٢٨]. ومن خلال هذا التعريف نجد أن القانون المصري حدد أن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية تتجه نحو تنمية العنصر البيئي فقط.

وتعتبر خطوات إدارة السواحل من العناصر التي تساعدنا في التعرف على هذا المفهوم، فقد عرضت (سيسين سان) خطوات الإدارة المتكاملة للسواحل شكل (١-٧)، وقسمتها إلى ستة خطوات أساسية، الخطوة الأولى هي تحديد وتعريف القضايا التي سوف يتم تناولها وتعتبر هي أهم خطوة لأن التعريف الصحيح والدقيق للقضايا يسهّل الوصول إلى حلول ايجابية، الخطوة الثانية هي إعداد وتخطيط البرامج ووضع الخطوط العريضة لبرامج الإدارة، الخطوة الثالثة هي الإعتماد المؤسسي والتمويل وهي تعتبر الخطوة التي يتم فيها تحويل البرامج الموضوعة إلى مشروعات حقيقية ملموسة، الخطوة الرابعة التنفيذ والخطوة الخامسة التشغيل والخطوة السادسة هي التقييم والذي يعتبر من أهم الخطوات لأنها خطة محورية تعتبر نهاية مرحلة وبداية مرحلة أخرى. وقد ذكرت أن هذه الخطوات وضعت بشكل عام، حيث إن لكل مجتمع ظروفه الخاصة التي تتحكم في عمليات (ICM) بناء على الظروف السياسة والاجتماعية والاقتصادية والثقافية.



شكل (١-٧) خطوات ومراحل الإدارة المتكاملة للسواحل (ICM)

المصدر: ترجمة الباحثة . Cicin-Sain & Knecht, Integrated Coastal and Ocean Management, 1998 , P58-

ومن وجهة نظر جون كلارك (John Clark) أن هناك خطوتين رئيسيتين في عملية الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (ICZM): [٢٩] **أولها** التخطيط الاستراتيجي (Strategy Planning) ودورها استكشاف الاختيارات وطرق التنمية القصوى لبرنامج الإدارة، فهو يدرس الحقائق ويفكر في القضايا ويقترح الحلول الممكنة ويقترح أيضا مؤسسات قانونية مختصة للعملية التنظيمية. فهذه

[28] قانون رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩ الصادر بتعديل بعض أحكام قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤، (بند ٤٠)
[29] John R. Clark, Coastal zone management Hand Book, 1996, P.29

الخطوة تعتبر خطوة مفتاحية في عملية تنظيم الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، ففيها يتم الإجابة عن أسئلة كيف ولماذا وأين ومتى ومن، كما يتم فيها وضع السياسات واختيار الأهداف وتصميم المناهج والنظم.

والخطوة الثانية هي التخطيط العام (Master Planning) [٣٠] ويعتبر المخطط العام هو إطار برنامج الإدارة المتكاملة وتحديد الخيارات المتاحة لتحقيق التقدم البشري في المنطقة الساحلية، ويجب أن يحتوي على الاجراءات الحكومية والخاصة لإنجاز التغيير المفيد والمستدام للمنطقة الساحلية، ويقصد بالتغيير " التغيير الاقتصادي والاجتماعي السليم الذي يحافظ على مصادر الموارد الطبيعية". ويتوقف هذا التغيير على درجة من الشمول والتكامل بين القطاعات المتعددة المشاركة في البرنامج. ومن أهم شروط المخطط العام الناجح أن يكون لكل بلد خطة رئيسية خاصة تعكس مجموعة خاصة من القضايا والمشكلات.

والمخطط العام لابد أن يتناول بعض الخطوات الأساسية مثل:

- **مقدمة**: وتشتمل على احتياجات الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية – أساسيات المخطط – تعريفات المناطق الساحلية الخاصة بالدراسة – إطار خطة الإدارة.
- **الأطر التنظيمية**: التصاريح – المعايير – المحظورات – الأنشطة – التأثيرات – طرق الرصد.
- **مشاكل السواحل**: التآكل – شرح أسباب المشاكل – احتياجات الإدارة – الأهداف – السياسات.
- **دراسة الأحياء الساحلية**: المشكلات – تقييم نوعيات الحياة – احتياجات الإدارة – وضع الأهداف والسياسات ويجب (التعرف على أنواع الحياة من الشعاب المرجانية والكائنات الشاطئية...وأيضا البرامج الخاصة بإدارة هذه النوعيات من الحياة).
- **المؤسسات**: مؤسسات قانونية – تمويل المشروعات – احتياجات وتحسين الوعي والمعلومات – التمكين من الأراضي.

أما عن العلاقة بين إدارة السواحل والتنمية المستدامة فقد ذكر روبورت كاي "Robert Kay" [٣١] أنه منذ أواخر الثمانينات وأوائل التسعينات رأى الباحثون أن إدارة السواحل تحقق التوازن بين قوى عمليتي الحفاظ والتنمية كما بالشكل (١-٨)، وأصبحت الآونة الأخيرة هي الوقت المناسب لتحقيق هذه الرؤية. فالإدارة المتكاملة للسواحل تراعي السلبيات التي قد تصيب الساحل تأثرا بالتغيرات الشاملة التي يمكن أن تحدث بناء على القرارت التي تؤخذ لصالح جهة واحدة من الميزان، حيث إن هذه

[30] John R. Clark, Coastal zone management Hand Book, 1996, P.53
[31] Robert Kay & others, Coastal Planning & management, 1999, P.61

القرارات أحيانا تكون غير معلومة التأثير على المدى الطويل. وهذا هو أحد الأسباب الذي جعل التنمية المستدامة هي المبدأ الأساسي في مشروعات وبرامج التنمية في السواحل عند استخدام مبدأ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، فالاستدامة تساهم بشكل فعال في إرساء مفهوم التوازن الواسع لتشمل أيضا مفهوم قيمة الوقت والجمع بين عناصر العدالة الاجتماعية.

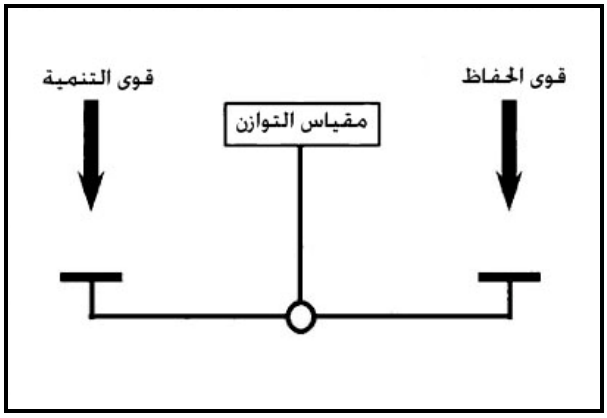
ولكن وبعد اتخاذ مبدأ التنمية المستدامة كأساس ومبدأ للتنمية وجد العاملون بالمجال الساحلي الخطوات العملية اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة. وفي النهاية يعرض "كاي" أربعة أفكار رئيسية لإدارة متكاملة مؤثرة في السواحل وهي:

١- أن تكون المراحل الموضوعة متوائمة مع عملية صنع القرار.

٢- تحديد وفهم المناطق ذات الطبيعة الخاصة وذات القيمة من المنطقة الساحلية.

٣- لابد أن تكون الاستراتيجية الموضوعة شاملة وتحقق التكامل بين أنشطة القطاعات.

٤- الإهتمام والتركيز على التنمية المستدامة.

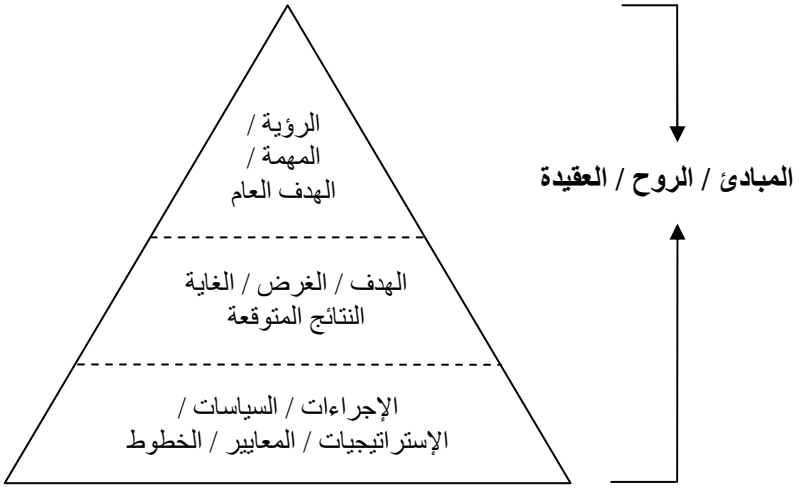


شكل (١-٨) الدور التوازني للإدارة المتكاملة للسواحل (ICM)

Robert Kay & others, Coastal Planning & management, 1999, P.62

من وجهات النظر العالمية السابقة نستنتج أن **التخطيط الساحلي والإدارة الساحلية جزءا لا يتجزأ وبالتالي فإن أهدافهم ومراحلهم تسعى إلى تحقيق مجتمع ساحلي متكامل ومترابط يحقق التوازن بين التنمية في جميع المجالات مع الحفاظ على البيئة والمصادر الطبيعية.**

ورغم الاختلاف حول الشروط الخاصة المتبعة لتطبيق التخطيط والإدارة الساحلية، إلا أن هناك اتفاقا عاما على أنه عند تطبيقهما يجب اتباع تسلسل هرمي عقلاني (Hierarchy) والموضح بشكل (١-٩).



شكل (١-٩) التسلسل الهرمي المتبع لتطبيق التخطيط والإدارة الساحلية

ترجمة الباحثة – Robert Kay & others, Coastal Planning & management, P.84

٢-٧ استعمالات الأراضي بالمدن الساحلية:

إن التعرف على أنواع استعمالات الأراضي التي تناسب المدن والمناطق الساحلية وتدقيق التناسب بينها داخل هذه المناطق هي الطريقة الأساسية لتخطيط سليم وتنفيذ الضوابط داخل هذه النوعية من الأراضي، فإستراتيجيات التخطيط الساحلية متصلة بمجموعة متنوعة من القضايا، مثل التنمية الحضرية وحماية البيئة، وسهولة الحركة، ومتطلبات الأنشطة الأخرى،... وهذه القضايا سوف تؤثر بالتأكيد على اختيار الاستعمالات المناسبة بالمناطق الساحلية. ويمكن حصر استعمالات الأراضي للمناطق الساحلية فيما يلي:

- **المناطق السكنية:** وهي المناطق المخصصة للمعيشة وتحتوي على منازل بجميع أشكالها وأنواعها، وهذه المناطق يمكن أن تتأثر بأية مخاطر تأتي من ناحية الشاطئ لذلك يجب فصلها عن منطقة الشاطئ بمنطقة عازلة، وهي مناطق دائمة التنمية العمرانية.
- **المناطق التجارية:** وهي المناطق التي تضم المكاتب والمحلات والأسواق، كما تضم بعض المشروعات التجارية الكبيرة مثل المولات (Malls). ويفضل وضع هذه الاستعمالات بعيدا عن المخاطر التي يمكن أن تواجهها من منطقة الشاطئ حيث إنها أنشطة مهمة وحيوية للمدينة الساحلية.
- **المناطق المفتوحة:** وهي المناطق الترفيهية ويشترك فيها القطاعان العام والخاص، وهذه المنطقة يمكن الاستفادة منها لأنها تعمل كمنطقة عازلة بين المناطق الساحلية المعرضة للتآكل، ومناطق التنمية الحضرية.

- **المناطق الخاصة بالسياحة:** وهي من أكثر الاستعمالات شيوعا في المناطق الساحلية، ولكن عند وضع هذا النوع من الاستعمالات لابد من عمل دراسات بيئية لتقييم تأثير المشروعات السياحية الكبرى على البيئة للحد من التأثير على المجتمع بشكل عام.

كما يوجد بعض الاستعمالات التي تتماشى مع الاستعمال السياحي مثل الإستعمال السكني ولكن عند وضعه يجب أن يكون متناسبا مع استراتيجية التنمية للمنطقة الساحلية.

- **المناطق الصناعية:** وهي كل الاستعمالات التي تتعلق بالمصانع والورش، وكثير من هذه الأنشطة تتصارع مع الاستعمالات الترفيهية، ولكن لابد أن تحدد ويوافق عليها قانونيا وبيئيا، كما يوجد بعض النوعيات من الصناعات التي يحظر وضعها في هذه المناطق ذات الحساسية البيئية.
- **مناطق الحماية البيئية (المحميات الطبيعية):** وهي المناطق ذات التعامل الخاص بيئيا، حيث يمكن أن تكون مناطق تراثية أو يتوافر بها أنواع نادرة من الغطاء النباتي أو حيوانات داخل المنطقة البحرية المواجهة للشاطئ، وهذه المناطق يتم التعامل معها بشكل خاص فيحظر البناء عليها أو ممارسة أي نشاط يضر بالنظام البيئي فيها.
- **المناطق الزراعية:** وهي المناطق التي يزرعها السكان ويقومون بتسويق منتجاتها، ويجب الحفاظ على هذا الاستعمال وعدم وضع أي أنشطة سكنية بجواره حتى لايتم التعدي عليه، كما يمكن أن تستغل هذه المناطق كمنطقة عازلة بين الشاطئ واستعمالات أخرى قد تضر به.
- **استعمالات خدمية:** كالمستشفيات والمدارس والمساجد والكنائس وأقسام الشرطة، بالإضافة إلى المرافق كمحطات الكهرباء والمياه والسنترالات، وبما أن كل هذه الاستعمالات ضرورية وحيوية فلابد أن توضع في مكان آمن يسهل الوصول إليه.

وفي هذا السياق ذكر جون كلارك (John Clark) في كتابه " ادراة المناطق الساحلية " [٣٢] إن الأراضي الساحلية نادرة وذات حساسية بيئية، ويمكن استغلالها بطرق عديدة ولكن بشرط حماية البيئة مع الاحتفاظ بحق الأجيال القادمة في الاستفادة من المصادر المتاحة للتنمية المستدامة.

فمثلا عند تخطيط المناطق الساحلية يجب مراعاة عدم وضع أي استعمالات ذات تأثير سلبي على البيئة في المنطقة المواجهة للساحل.

فتحكم التخطيط في استعمالات الأراضي يعتبر إطارا لعمل القرارات الخاصة بتنمية السواحل، بحيث لا يكون هناك تركيز للأنشطة البشرية المتعارضة في المناطق الساحلية، مثل الإسكان والزراعة

[32] John R. Clark, Coastal zone management Hand Book, 1996, P.59

والسياحة والتصنيع، وجميع هذه الأنشطة تتنافس على المصادر المحدودة في هذه المنطقة، علما بأن استمرار هذا التنافس قد يؤثر سلبا على البيئة.

وفي النهاية يمكن أن نستنتج أن تنمية المنطقة المواجهة للساحل شيء حيوي بالنسبة للمدن الساحلية، كما أنها في نفس الوقت تعتبر تهديدا للمصادر الساحلية خاصة (الصيد – سياحة الشواطئ).

لذلك لابد يتحكم فيه التخطيط السليم والواعي لاستعمالات الأراضي والمتوافق مع أهداف استراتيجيات التنمية الإقليمية الموضوعة.

٢-٨ المناطق الساحلية المصرية مورد من موارد التنمية:

تعرضنا فيما سبق لسبل التخطيط السليم والإدارة الواعية والمتكاملة للمناطق والمدن الساحلية، وسوف نتعرض هنا لشرح أهمية المناطق الساحلية في حد ذاتها خاصة المصرية، وكيف أنها تعتبر موردا من موارد التنمية بجميع أنواعها، كي نثبت أن السواحل ليست فقط موردا سياحيا هاما ولكنها مصدر لأنواع متعددة من موارد التنمية. فلابد أن يكون هناك توازن بين استغلاله استغلالا صحيحا وبين المحافظة عليه. ومن مميزات السواحل المصرية ما يلي:

١-الظهير الصحراوي وهو مورد هام يمكن استغلاله في الزراعة التي تتناسب معه وبالتالي يمكن استعلالها في التنمية العمرانية.

٢-السواحل السهلية والتي تكثر فيها البحيرات (مثل بحيرة المنزلة والبرلس والبردويل) على البحر الأبيض المتوسط، وهي تعتبر مراكز هامة للزراعة والصيد والتجارة أيضا.

٣- إمكانية وسهولة إقامة الموانى بكافة أنواعها على الشواطئ المصرية دون إعاقات بيئية أو شاطئية.

٤-تعتبر المناطق الساحلية المصرية مصدرا هاما لجميع أنواع المعادن والمواد الخام (من بترول وفوسفات ...) التي يمكن أن يقام عليها العديد من الصناعات وبالتالي توفر فرص عمل عديدة.

مما سبق نلاحظ أن السواحل المصرية تعتبر موردا ذات إمكانيات كثيرة وإذا تم استغلالها بأفضل الأساليب والطرق فسوف يساهم ذلك في دعم الاقتصاد القومي، من خلال خطط وعمليات تنمية مختلفة تختلف نوعيتها باختلاف الموارد.

٢-٩ خلاصة الفصل الثاني:

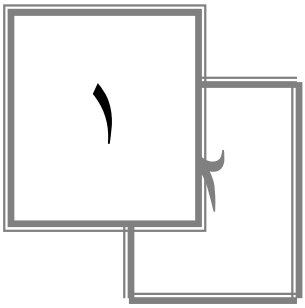
بناء على ما ورد من تعريفات أو تحديد لمعايير المدن والمناطق الساحلية فمن الممكن استنتاج **شروط المدينة الساحلية** والتي يعتمد البحث عليها في دراسته للمدن الساحلية وذلك بالتجارب الدولية والمصرية الدراسة التطبيقية، وهذه الشروط هي:

١- إن المدينة الساحلية جزء من المنطقة الساحلية (التي تم تعريفها سابقا)، فقد تقل أو تساوي مساحة المنطقة الساحلية، وتحددها الباحثة (بمسافة حتى ٣٠ كم من مركز المدينة حتى خط كنتور صفر-مستوى سطح البحر).

٢- يتوافر بالمدينة الساحلية خدمات (بكافة أنواعها) لخدمة السكان الموجودين فيها، فهي مدينة متكاملة وليست سياحية.

الباب الثاني

قراءة وتحليل التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية اقليميا



الفصل الأول :

التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية إقليميا

٢-١-١ تمهيد

٢-١-٢ إقليم الإسكندرية

٢-١-٢-١ الوضع الراهن للإقليم

٢-١-٢-٢ دراسة مدينة مرسى مطروح

٢-١-٣ إقليم الدلتا

٢-١-٣-١ الوضع الراهن للإقليم

٢-١-٣-٢ دراسة مدينة دمياط الجديدة

٢-١-٤ إقليم السويس

٢-١-٤-١ الوضع الراهن للإقليم

٢-١-٤-٢ دراسة مدينة العريش

٢-١-٥ إقليم جنوب الصعيد

٢-١-٥-١ الوضع الراهن للإقليم

٢-١-٥-٢ دراسة مدينة الغردقة

٢-١-٦ تجربة القرى السياحية الساحلية المصرية

٢-١-٧ التشريعات والقوانين المتعلقة بالمناطق الساحلية بيئيا وعمرانيا

٢-١-٨ ملخص التجربة المصرية

٢-١-١ تمهيد:

تعتبر دراسة التجربة المحلية لتنمية المدن والمناطق الساحلية هي محور البحث، حيث إن هدف الدراسة يركز على تعزيز التجربة المحلية بأدوات تمكنها من رفع كفاءة استغلال الموارد بهدف تنمية المناطق والمدن الساحلية تنمية شاملة متكاملة تجعلها تنافس المدن والمناطق الساحلية العالمية.

وتتميز مصر عن المناطق الساحلية العالمية بمقومات كثيرة تمكنها من المنافسة الفعلية ولكن ينقصها الاستغلال الأمثل لهذه الأمكانيات من ناحية، وحاجتها إلى إدارة متكاملة وواعية وليست متنافسة من ناحية أخرى.

ومن خلال الدراسات والمؤشرات اتضح أن معظم المدن الساحلية المصرية تعاني من بعض المشكلات أو السلبيات منها اعتماد المدن الساحلية على قاعدة اقتصادية واحدة مثل التنمية الشاطئية، دون النظر إلى أنه مجتمع متكامل، وقد أسفر ذلك عن فرص عمل موسمية فقط، والهجرة الفردية للعمل دون الإستقرار في هذه المدن، بالرغم من الإمكانيات التي توفرها لنا هذه المدن فهي تعتبر مفتاح التنمية الصحراوية في مصر نظرا لأن ٧٢% من المدن الساحلية المصرية ذات ظهير صحراوي.

ومن المشكلات التي تواجهها المدن الساحلية توجيه الاستثمارات إلى التنمية في العاصمة بنسب أكبر بكثير من الموجهة إلى تنمية هذه المدن، كما توجه الاستثمارات إلى القرى السياحية الساحلية الخاصة ذات العائد السريع لأصحاب هذه القرى دون الاستفادة منها في تنمية المدن المجاورة أو الأقاليم الواقعة فيها. وبالتالي فالمؤشرات تدل على أن مساهمة المدن الساحلية في جذب السكان أو زيادة الدخل القومي سواء على مستوى المدينة أو الإقليم الواقعة فيه مساهمة ضعيفة.

ويعرض البحث في هذا الفصل قراءة للوضع الراهن للأقاليم والمدن الساحلية المصرية من خلال دراسة الوضع الاجتماعي والاقتصادي والعمراني للأقاليم المصرية الساحلية بناء على الإحصائيات الواردة من الجهات المختصة مثل الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء وتقارير التنمية البشرية والتقارير الواردة من وزارات الاستثمار والتنمية الاقتصادية والبيئة، تقارير استراتيجيات التنمية لمحافظات الجمهورية الصادرة من الهيئة العامة للتخطيط العمراني. كذلك عرض المخططات الإقليمية التي وضعتها الهيئة العامة للتخطيط العمراني بهدف تنمية الأقاليم والمحافظات الساحلية ومطابقة هذه المخططات بما جاء في مخططات المدن الموضوعة وذلك لقراءة العلاقة بين استراتيجيات التنمية للدولة وطرق تطبيقها في مخططات المدن التي تضعها أو تشرف على وضعها وربطها بالنتائج الإحصائية التي تشرح الوضع الراهن لهذه المدن.

كما يعرض البحث في هذا الفصل القوانين والتشريعات المتعلقة بالمناطق الساحلية المصرية التي تتبعها الدولة تخطيطيا وبيئيا، لأن فهم القوانين والتشريعات يعد من أهم العوامل التي تساعد في وضع صورة متكاملة وصحيحة للتنمية المتكاملة المستهدفة في المناطق والمدن الساحلية المصرية.

ثم يختتم الفصل بدراسة تجربة القرى السياحية الساحلية المصرية والتي تعتبر في الحقيقة هي خلاصة التنمية المصرية للسواحل، فالبحث يقوّم هذه التجربة من خلال فكرة النشأة وأسبابها وكذلك ايجابياتها وسلبياتها.

لقد بلغت عدد الأقاليم المصرية ذات الظهير الساحلي أربعة أقاليم، اثنان منها على ساحل البحر المتوسط هما (إقليم مطروح – إقليم الدلتا) وإقليم على ساحل البحر الأحمر (إقليم جنوب الصعيد). أما الرابع فإقليم له ظهير ساحلي على كل من البحرين المتوسط والأحمر (إقليم السويس).

وبناء على حصر المدن الساحلية المصرية – حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦، فقد بلغ عدد هذه المدن ٣٦ مدينة ساحلية – بعد استبعاد المدن الواقعة على بحيرات أو قنوات مائية. والجدول (٢-١) يوضح توزيع هذه المدن الساحلية على مستوى الأقاليم والمحافظات.

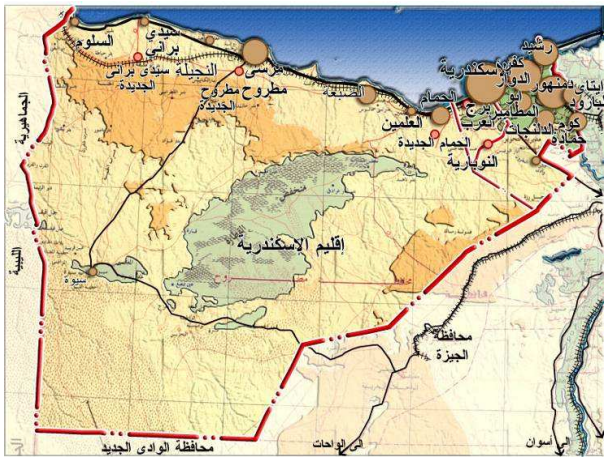
جدول (٢-١) توزيع المدن الساحلية المصرية على الأقاليم والمحافظات

الإقليم	المحافظة	العدد	أسماء المدن	صور من نماذج المدن
إقليم السويس	شمال سيناء	٤	العريش–بير عبد–رفح–الشيخ زويد	مدينة العريش – محافظة شمال سيناء
	بورسعيد	١	بورسعيد	
	السويس	١	السويس	
	جنوب سيناء	٧	نويبع–دهب–شرم الشيخ– أبو رديس–أبو زنيمة–رأس سدر–الطور	
إقليم البحر الأحمر	البحر الأحمر	٦	رأس غارب–الغردقة–سفاجا–القصير–مرسى علم–شلاتين	مدينة الغردقة– محافظة البحر الأحمر
إقليم الدلتا	دمياط	٤	دمياط–رأس البر– دمياط الجديدة–عزبة البرج	مدينة جمصة– محافظة الدقهلية
	الدقهلية	١	جمصة	
	كفر الشيخ	١	بلطيم	
إقليم الإسكندرية	البحيرة	٢	رشيد – ادكو	
	الإسكندرية	٢	مدينة الإسكندرية– (اعتبرت الدراسة مدينة برج العرب الجديدة مدينة ساحلية مستقلة)	مدينة الإسكندرية– محافظة الإسكندرية
	مطروح	٧	مرسى مطروح – الحمام – الضبعة – النجيلة – سيدي براني – السلوم – العلمين	مدينة مرسى مطروح– محافظة مطروح

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد النهائي ٢٠٠٦

٢-١-٢ إقليم الإسكندرية:

يعد إقليم الإسكندرية هو الإقليم الثانى من أقاليم مصر السبعة، ويضم بجانب محافظة الإسكندرية كلا من محافظتى مطروح والبحيرة شكل (٢-١) بمساحة إجمالية ٥٣٣٣٠ فدان (تمثل نحو ٢٢,٢% من جملة مساحة الجمهورية)، ويبلغ حجم سكان الإقليم حوالي ٩,١٩٤ مليون نسمة يمثلون نسبة ١٢,٦٣% من جملة سكان الجمهورية وفقا للتعداد النهائي للسكان لعام ٢٠٠٦.



شكل (٢-١) إقليم الإسكندرية

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الإسكندرية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثالث

٢-١-٢-١ الوضع الراهن بإقليم الإسكندرية:

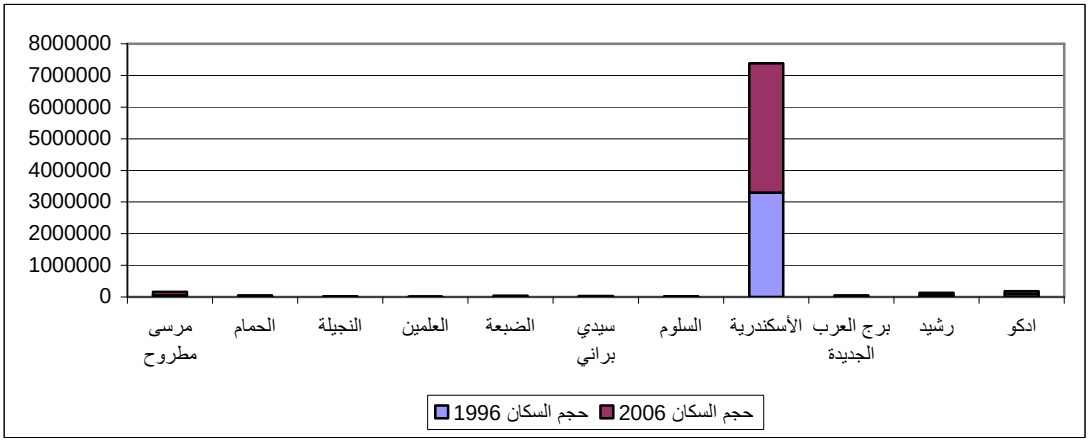
يقدم هذا الجزء دراسة اجتماعية واقتصادية وعمرانية لإقليم الإسكندرية من خلال الوضع الراهن، ثم يذكر دراسة لمدينة مرسى مطروح كإحدى المدن الساحلية للإقليم.

لقد بلغت عدد المدن الساحلية بإقليم الإسكندرية ١١ مدينة حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ توزعت كالتالي (مدينتين بمحافظة البحيرة – مدينة الإسكندرية ومدينة برج العرب الجديدة [1] – و٧ مدن بمحافظة مطروح).

– المؤشرات الاجتماعية:

١- مدينة الإسكندرية هي أكبر المدن الساحلية حجما للسكان مقارنة بباقي المدن بهذا الإقليم خاصة والجمهورية عامة، فقد بلغت (٤,٠٨ مليون نسمة) بمعدل نمو بلغ ٢,٢% خلال عشر سنوات، يليها مدينة مطروح (١٠٩,٨ ألف نسمة) بمعدل نمو بلغ ٧,٧% خلال عشر سنوات كما يوضحه شكل (٢-٢). ويعتبر معدل نمو مدينة مطروح من المعدلات العالية بالإقليم حيث التنمية الساحلية (القرى السياحية) التي تشهدها محافظة مطروح والتي جذبت عمالة مهاجرة من المحافظات المجاورة.

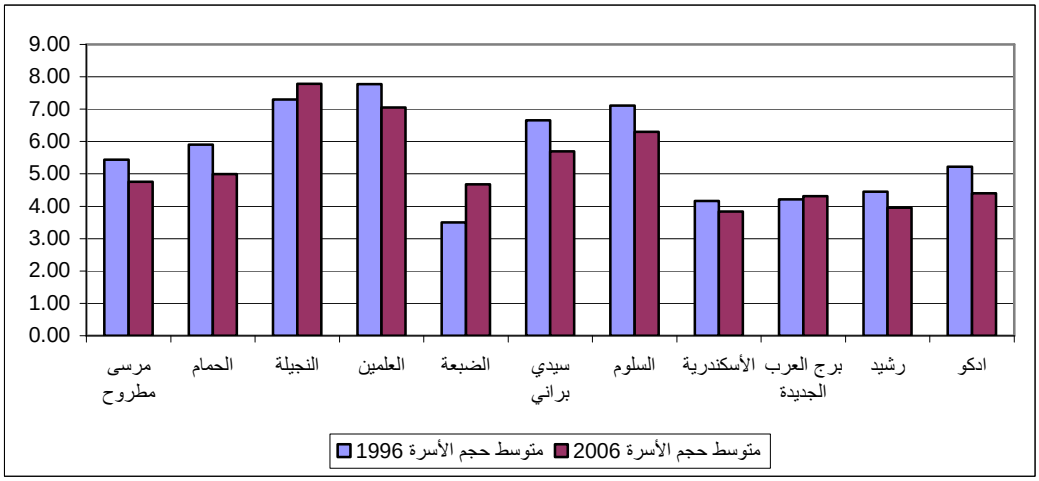
[1] اعتبرت الباحثة أن مدينة برج العرب الجديدة مدينة مستقلة، حيث خطط لها أن تكون مدينة ذات قوام اقتصادي مستقل



شكل (٢-٢) تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم الإسكندرية

المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظات إقليم الإسكندرية، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

٢- ترتفع متوسطات أحجام الأسر بمدن محافظة مطروح عن باقي محافظات إقليم الإسكندرية (شكل ٢-٣) فقد بلغ أقصاه بمدينة النجيلة (٧,٨ فرد/أسرة) وهو ما يعكس الحياة البدوية الموجودة بالمحافظة، بينما نجد أن مدينة الإسكندرية أقل متوسط لحجم الأسرة على مستوى الإقليم (٣,٨ فرد/أسرة) وهو ما يعكس الحياة الحضرية بمحافظة اسكندرية.



شكل (٢-٣) تطور متوسط حجم الأسرة خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم الإسكندرية

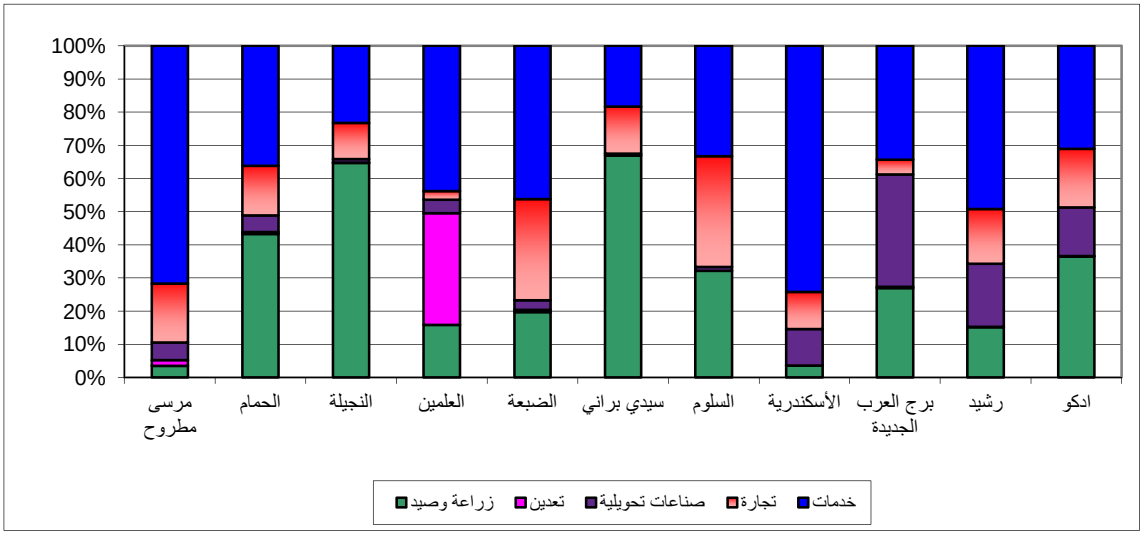
المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظات إقليم الإسكندرية، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

٣- بلغ نصيب الفرد من الدخل المحلي لمحافظة الإسكندرية حوالي ٥٨٤٠,٤ جنيها سنويا مقابل ٦٣٢٨,٦ جنيها بمحافظة مطروح، وقد سجل نصيب الفرد من الدخل المحلي أعلى معدلاته في محافظة البحيرة حيث بلغ ٨٣٩٥,٥ جنيها سنويا.[٢]

– المؤشرات الاقتصادية:

١- يحظى إقليم الإسكندرية بموارد متعددة صناعية وزراعية وثروات حيوانية وسمكية. فبالنسبة للموارد الصناعية، يضم الإقليم قاعدة صناعية ضخمة (تكتلات صناعية قائمة وجديدة) حيث تتنوع الصناعات بالإقليم وتعتمد بصفة رئيسية على مخرجات القطاع الزراعي، والصناعات الثقيلة والصناعات البتروكيماوية وخامات مواد البناء. كما أن بالإقليم العديد من الموارد الأثرية والسياحية متمثلة في آثار فرعونية ويونانية ورومانية وقبطية وإسلامية تنتشر بمختلف محافظات الإقليم، بجانب مناطق للسياحة الترويحية الشاطئية، وتعتبر السياحة الترويحية الشاطئية أهم الموارد السياحية بالإقليم خاصة محافظتى الإسكندرية ومطروح.

٢- على مستوى محافظات الإقليم نجد أن محافظة الإسكندرية أكثر المحافظات تنوعا في القطاعات الاقتصادية – وهذا يفسر أسباب زيادة حجم السكان في مدينة الإسكندرية عن باقي المدن الساحلية المصرية– فتتميز بتوافر القطاع الصناعي والتجاري والخدمي، بينما تتميز محافظة البحيرة بالنشاط الزراعي، وفي السنوات الأخيرة اشتهرت محافظة مطروح بالأنشطة الخدمية المتعلقة بالسياحة، بالإضافة إلى النشاط الزراعي الموجود بها، ويوضح شكل (٢-٤) العاملين بالأنشطة الاقتصادية بمدن إقليم الإسكندرية.



شكل (٢-٤) توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم الإسكندرية

المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظات إقليم الإسكندرية، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

[2] تقرير التنمية البشرية لمصر ٢٠٠٨، العقد الإجتماعي في مصر- دور المجتمع المدني في مصر، البنك الدولي

– البنية الأساسية بالإقليم:

١– يتميز إقليم الإسكندرية – خاصة في محافظتى الإسكندرية والبحيرة – بوجود شبكة جيدة ومتكاملة من الطرق والسكك الحديدية التي تربط بينه وبين العاصمة ومعظم العواصم والمدن الأساسية بالمحافظات المجاورة، وكذلك تمكن الشبكة المحلية من الوصول إلى جميع القرى والتوابع بمحافظات الإقليم.

٢– بالنسبة لشبكة الطرق القومية والإقليمية فتضم الطريق الدولي الساحلي – الذي يمتد من السلوم وحتى العريش حيث يسير موازيا للشريط الساحلي الشمالي للجمهورية الذى يعتبر في الوضع الراهن المحور البرى الذي يربط القرى السياحية المقامة حاليا أو المقترح إقامتها على امتداد الساحل الشمالي الغربي للجمهورية بباقي أجزاء الشبكة القومية للطرق.

٣– تضم شبكة السكك الحديدية القومية خط سكة حديد (القاهرة/ طنطا / الإسكندرية/ مرسى مطروح / السلوم) . وتمتد شبكات خطوط السكك الحديدية بصورة شبكية متميزة في محافظتى الإسكندرية والبحيرة و بنمط طولي شريطي بمحافظة مطروح.

٤– يوجد بالإقليم ميناءان الشرقي والغربي بمحافظة بالإسكندرية وميناء مرسى مطروح التجاري، أما عن المطارات فيتوافر بالإقليم مطاران للطيران الدولي والداخلي لخدمة التنمية السياحية بالإقليم وهما مطار النزهة ومطار برج العرب بمحافظة الإسكندرية ومطار العلمين بمحافظة مطروح.

– الدراسات الإقليمية والعمرانية:

تم دراسة الوضع الإقليمي والعمراني للأقاليم الساحلية في هذا الفصل من خلال:

١– تقارير استراتيجيات التنمية لمحافظات الجمهورية التي أصدرتها الهيئة العامة للتخطيط العمرانى عام ٢٠٠٨، وهي عبارة عن مجموعة تقارير متكاملة لاستراتيجيات تنمية محافظات مصر وأقاليمها التنموية الاقتصادية السبعة[3] (القاهرة – الإسكندرية– قناة السويس – الدلتا - شمال الصعيد – اسيوط - جنوب الصعيد)، ويتضمن كل تقرير بيانا بوضع ودور الإقليم الواقع به المحافظة بالنسبة لمنظومة وخطة التنمية المكانية القومية، بجانب عرض التقرير لإطار ومخرجات المخطط الاستراتيجى لتنمية المحافظة ذاتها في ضوء ملامحها الطبيعية والبشرية والعمرانية، وذلك وفقا للبيانات والإحصاءات الرسمية المعتمدة على مستوى الدولة.

[3] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الإسكندرية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الأول، صـ ١٨ www.gopp.gov.eg

يستهدف هذا التقرير أن يكون بمتناول كافة الجهات المركزية والمحلية ومؤسسات المجتمع المدنى، بغرض تحقيق اتفاق جماعي على قضايا العمران، توحيدا للجهود من أجل مواجهة متطلبات التنمية وتحقيقها بشكل تشاركي بمعرفة كافة الأطراف أصحاب المصلحة.

٢- المخططات الإقليمية التي تم وضعها واعتمادها للإقليم.

أولا: استراتيجيات التنمية لإقليم الإسكندرية:[4]

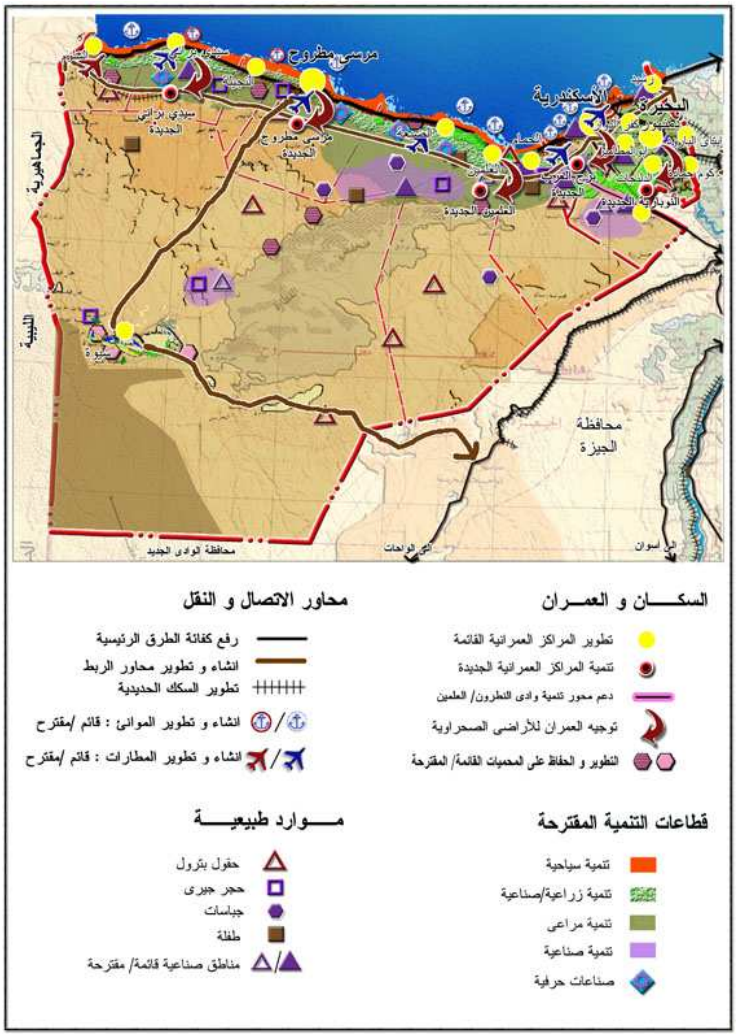
من خلال دراسة الاستراتيجيات العامة الموضوعة لإقليم الإسكندرية نلاحظ أنها ترتكز على ثلاثة أسس رئيسية:-

- **رفع الكفاءة الاقتصادية للأنشطة القائمة** من خلال تحسين مستويات الأداء ورفع الانتاجية وترشيد قرارات الاستثمار والإنتاج وتطوير شبكات البنية الأساسية الحالية والتركيز على عمليات الإحلال والتجديد للأصول القائمة.

- **تشجيع الحراك السكاني بالمحافظات المكتظة بالإقليم** صوب التجمعات بالمناطق الصحراوية والمدن والتجمعات الجديدة داخل الإقليم.

- **ترشيد الاستثمارات الجديدة** الموجهة لقطاعات الإنتاج والخدمات والعمران مما يخدم الأهداف الإقليمية والقومية. ويوضح شكل (٢-٥) استراتيجية التنمية بإقليم الإسكندرية.

[4] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الإسكندرية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثاني، صـ ٦٠ www.gopp.gov.eg



شكل (٢-٥) استراتيجية التنمية بإقليم الإسكندرية

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الإسكندرية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثالث

وبعد صياغة الاستراتيجية وضعت بعض المشروعات التي لها أهمية خاصة بالإقليم منها:

- **مشروع الطريق الدولي الشمالي:** وقد بدأ تنفيذ بعض أجزائه ويتوقع أن يكون له تأثير على الجزء الشمالي من إقليم الإسكندرية نتيجة لربط المناطق الشمالية الشرقية من البلاد بالمناطق الغربية، ممـــا يترتب عليه تنشيط لحركة النقل والتجارة وتهيئة المناخ لظهور أنشطة جديدة.
- **إنشاء مطار دولى في العلمين** لخدمة مناطق التنمية بالساحل الشمالى الغربي.
- **إنشاء مطار غرب الإسكندرية** (مطار دولي)على مسافة ٦ كم شرق مدينة برج العرب الجديدة.
- **تطوير مطار مرسى مطروح** لدفع عملية التنمية.
- **زيادة عروض شبكة الطرق الإقليمية** (القاهرة / الإسكندرية الزراعي والصحراوي) في المسافة بين القاهرة والإسكندرية إلى ٦ حارات.
- **مشروعات استصلاح الأراضي على مياه النيل** وتشمل المساحات المستهدفة في نطاق ترعة النصر.

– **التنمية السياحية للساحل الشمالى من الإسكندرية حتى السلوم** حيث يحتوى هذا الساحل على فرص للتنمية السياحية على المدى البعيد. وقد أسفرت دراسات التخطيط التفصيلي عن إمكانية تنمية المناطق الخلفية لقطاع الساحل الشمالي الغربي (من الحدود الشرقية لمطروح حتى السلوم) من خلال تنمية مراكز للخدمات المتكاملة مع الاستعمالات الشاطئية وذلك في نقاط محددة عند الشواطئ العامة والمناطق المفتوحة وكذلك بين القرى الشاطئية في المناطق التي لا يتوافر بها شاطئ عام.

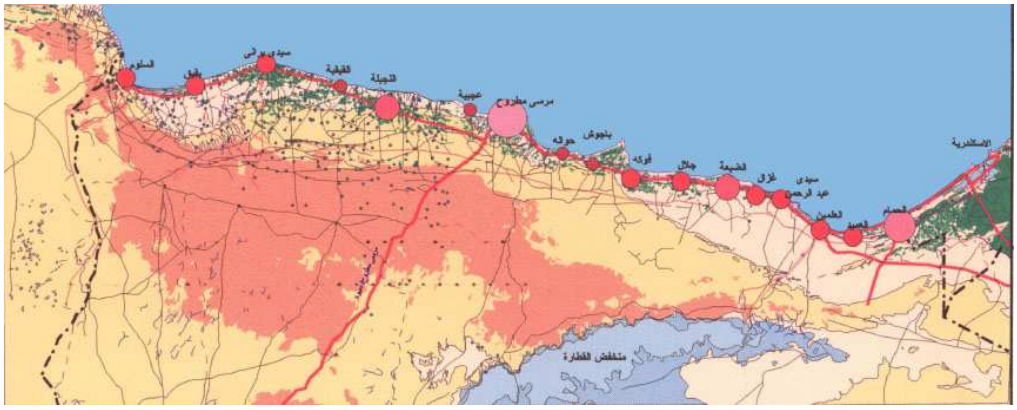
– **تطوير موانى الصيد ورفع كفاءة المزارع السمكية وتوسعتها.**

ثانيا: المخطط الإقليمي لتنمية الساحل الشمالى الغربي عام ٢٠١٧:[5]

حدد تقرير المخطط الإقليمي منطقة الساحل الشمالى الغربى في المنطقة المحصورة بين خطي طول ٢٥ درجة غربا و٢٩ درجة شرقا، وبين خطي عرض ٣٠ ٣٠ درجة جنوبا، ٣٠ ٣١ درجة شمالا، فهو يطل على البحر بمسافة تقدر بنحو ٥٠٠ كم وبعمق يتراوح بين (٣٠–٥٠ كم) وبمساحة تقدر بنحو ٢٠ ألف كم^{٢} أى نحو ٢ % من مساحة الجمهورية.

أي أن تقرير المخطط الإقليمي حدد الساحل الشمالي الغربي بمحافظة مطروح فقط دون محافظتي الإسكندرية والبحيرة المكونتين للإقليم .شكل (٢–٦)

ويزخر الساحل الشمالى الغربى بإمكانات طبيعية حيث البيئة الساحلية في كثير من أجزائها، والبيئة الصحراوية في الظهيرالخلفي للبيئة الساحلية من الكيلو ٦١ غرب محافظة الإسكندرية وحتى السلوم.



شكل (٢–٦) حدود منطقة الدراسة للمخطط الإقليمي للساحل الشمالي الغربي

المصدر: المخطط الإقليمي لتنمية الساحل الشمالى الغربي ٢٠١٧، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ١٩٩٨

– هدف المخطط الإقليمي:

يهدف المخطط الإقليمي لتنمية الساحل الشمالي الغربي إلى :

[5] المخطط الإقليمي لتنمية الساحل الشمالى الغربي ٢٠١٧، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ١٩٩٨.

- إعداد اطار عام لإستراتيجيات يتم في نطاقها تنمية شاملة لكافة المجالات الاقتصادية ولا تكون قاصرة على نشاط معين.
- استغلال الطاقات العمرانية الشاطئية التي هي بسبيل الاستخدام تفاديا لعشوائيات التنمية وآثارها السلبية على المستوى الإقليمي والقومي، حيث لا يوجد توازن اقتصادى واجتماعى واضح بين مدن محافظة مطروح وبين مدن الأقاليم الأخرى، كذلك بين الشريط الساحلى كأحد مكونات الإقليم وباقى مكوناته الإقليمية الأخرى.

وقد دعم الاهتمام الخاص بالساحل الشمالي كبر حجم الإنفاق الإستثمارى الذى تمثل في إسكان مصيفي يستخدم فترات زمنية محدودة من العام ويتركز على الشريط الساحلي.

ووفقا لهذه الأهداف فإن مفهوم التوازن المشار إليه يعني:

– تنمية القطاعات الاقتصادية والاجتماعية بما يتفق والطلب عليها وتأكيدا للتواجد المشترك بين المشروعات صغيرة الحجم والمشروعات كبيرة الحجم على أساس الارتباط المتبادل وعدم استنزاف أو إهدار الموارد ومقومات التنمية المتاحة.

– تخصيص بعض المواقع المتميزة في الساحل الشمالى الغربى للمشروعات الكبيرة القادرة على جذب الأنشطة والسكان بمعدلات عالية.

– تنمية الظهير العمرانى الخلفي للنطاق الساحلى مما يعطى الفرصة لمزيد من استقرار العمالة والسكان.

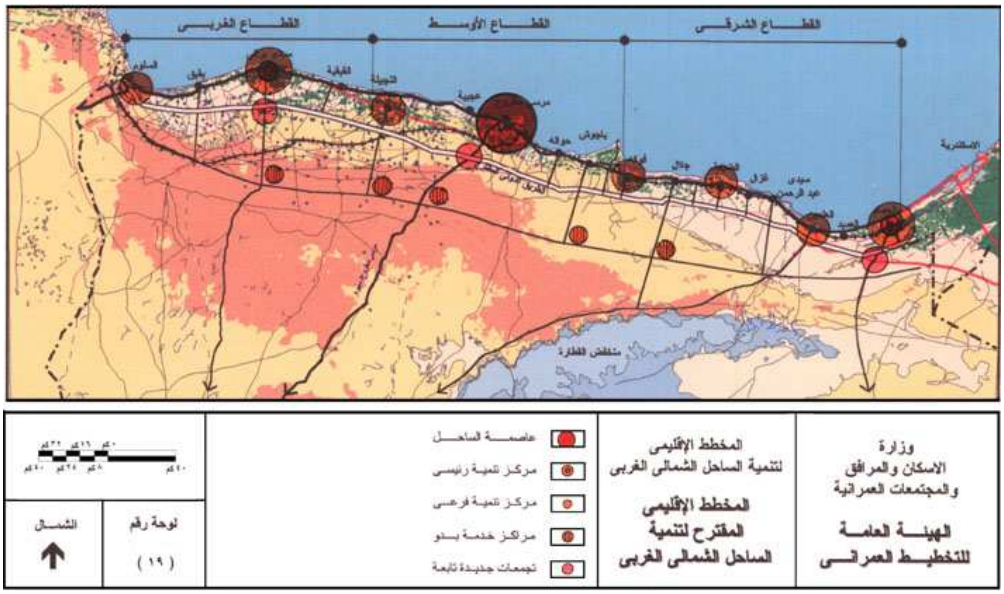
– فكرة المخطط الإقليمي:

تولدت فكرة المخطط لتؤكد استراتيجية التنمية العمرانية نحو تقسيم الساحل الشمالى الغربى إلى مناطق تنموية فرعية (قطاعات تخطيطية) طبقا لتجانس خصائصها ومشكلاتها ومقوماتها الاقتصادية، مما استدعى اتخاذ سياسات عمرانية تتواءم مع كل منطقة .

وعلى هذا فقد قسّم الساحل الشمالى الغربى إلى ثلاثة قطاعات تخطيطية هى:

– الحمام / رأس الحكمة. – رأس الحكمة / النجيلة. – النجيله / السلوم. شكل (٢-٧)

ومن ثم فإنه يمكن ترشيح ثلاثة مراكز عمرانية رئيسية لقيادة هذه المناطق الفرعية إداريًا وخدميا واقتصاديا على المستوى الإقليمى. وبطبيعة الحال فسوف تتباين الوظائف الإقليمية لهذه المراكز الأساسية طبقا لاختلاف الموارد والإمكانيات في كل قطاع من هذه القطاعات التخطيطية. وفيما يلي دراسة لأهم ملامح استراتيجيات التنمية بالقطاعات الثلاثة.



شكل (٢-٧) المخطط الإقليمي للساحل الشمالي الغربي

المصدر: المخطط الإقليمي لتنمية الساحل الشمالي الغربي ٢٠١٧، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ١٩٩٨

قطاع الحمام / رأس الحكمة (الشرقي) : وهو بطول ١٦٦ كم وبعمق حوالي ٥٠ كم ويبدأ من الحدود الغربية لمحافظة الإسكندرية وحتى رأس الحكمة، وهو امتداد طبيعى للأنشطة الساحلية بغرب الإسكندرية. وقد باتت التنمية الشاطئية في هذا القطاع واقعا ملموسا بغض النظر عن المشاكل الناجمة عن عشوائية التوطين.

ويضم هذا القطاع الساحلى مدينة الحمام ونشاطها الرئيسى الزراعة والخدمات إلى جانب بعض الأنشطة الصناعية والتعدينية ، كما يضم القطاع بعض المراكز العمرانية الأخرى مثل الضبعة وتعتمد على نشاطي الزراعة والخدمات، وتجمعات أخرى صغيرة مثل العميد، العلمين، سيدي عبد الرحمن، جلال، فوكة، باجوش، غزال.

وتتمثل سياسة التنمية في هذا القطاع في **تطوير التجمعات العمرانية ضمن الظهير الخلفي للإسكان كمراكز خدمات، بالإضافة إلى استحداث أنماط تنمية جديدة في إطار هذا الظهير مثل السياحة الريفية.**

قطاع رأس الحكمة / النجيلة (القطاع الأوسط) : وهو بطول ١٣٦ كم وبعمق حوالي ٣٠ كم ويبدأ من رأس الحكمة حيث تمثل الحدود الشرقية لهذا القطاع وحتى شرق النجيلة، ويشمل هذا القطاع مركز التنمية الرئيسي (مرسى مطروح) ويضم العديد من الأنشطة الترويحية والتجارية والخدمية والصناعية إلى جانب الزراعة.

كما يضم بعض التجمعات الصغيرة منها رأس الحكمة، عجيبة، النجيلة. ويحتوي هذا القطاع على معظم الجهود الحالية لتنمية النشاط الساحلي. كما يمتلك مقومات ساحلية فريدة لم يتم إستغلالها بالكامل بعد مما يتطلب وضع سياسة تلائم هذه الظروف.

ونظرا لعمليات التنمية الشاطئية في هذا القطاع فقد أولته الدراسة اهتماما خاصا بوضع سياسة تلائم الظروف الجارية بهذا القطاع، حيث **تضمن التخطيط:**

- وضع الأسس التخطيطية لتنظيم جهود التنمية والتعمير ومنح الفرصة للعمران القائم في المنطقة الخلفية للساحل للاستفادة بواجهة تطل على البحر كجزء لايتجزأ من التخطيط العمرانى لهذه التجمعات، مما يساهم في تنميتها كمراكز خدمة شاطئية.
- تخصيص بعض المواقع المتميزة لاستقبال السياحة الدولية كما في رأس الحكمة ومرسى مطروح بالإضافة إلى سياحة السفاري في عمق الصحراء.

قطاع النجيلة / السلوم (القطاع الغربي): وهو بطول ١٥٠ كم وبعمق حوالي ٣٠ كم يبدأ من النجيلة شرقًا وحتى حدود مصر الغربية (السلوم) ويحوي هذا القطاع فرصًا للتنمية الساحلية على المدى البعيد حيث لم تتطرق إليه حتى الآن جهود التنمية بشكل مكثف، ولا تضم هذه المنطقة حاليا مراكز عمرانية رئيسية مقارنة بالقطاعين السابقين، وتقترح الدراسة **تطوير مدينة سيدي براني كمركز عمراني رئيسي لموقعها الجغرافي المتميز وقربها من مناطق تجمعات البدو والمناطق الزراعية على مياه الأمطار**. والتنمية الشاطئية بهذا القطاع تجد فرصة نادرة لاستغلال الموارد الطبيعية والبيئية المتوفرة في صورة منتجعات ترويحية متميزة بمعدلات ومعايير بيئية عالمية، مع إعطاء الفرصة للأجيال القادمة في رسم وصياغة السياسة التنموية المناسبة لهذا القطاع الساحلي على المدى البعيد.

ثالثا: أساليب التنمية المتبعة حاليا بالإقليم:

١- تتم مشروعات البنية الأساسية بالمحافظات من خلال مشروعات الخطط الخمسية المقترحة من ميزانية الدولة والتي تختص بمشروعات البنية الأساسية بجميع أنواعها (طرق ومياه وصرف صحي وكهرباء واتصالات).

٢- حسب قانون ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ (البناء الموحد)[6] تلتزم الإدارات العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بالمحافظات بإعداد المخططات التفصيلية للمدن واعتمادها خلال عامين من صدور القانون، وفي حالة عدم وجود مخططات عامة أو قبل اعتماد المخططات الاستراتيجية العامة تقوم الإداراة العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بوضع قواعد واشتراطات مؤقتة لمخططات

[6] مادة ١٥ من القانون

تفصيلية لتنظيم العمران ويصدر بها قرار من المحافظ المختص بعد العرض على المجلس الشعبي المحلي، ويعمل بهذه القواعد حتى يتم إعداد واعتماد المخططات.

٣- بناء على ما سبق فقد تم اعتماد المخططات للمدن الساحلية بالإقليم مثل مدن (رشيد – الإسكندرية – برج العرب الجديدة) وهناك مدن لم يتم اعتماد المخطط الاستراتيجي والتفصيلي لها بعد.

٢-١-٢-١ مدينة مرسى مطروح:

تعتبر مدينة مرسى مطروح عاصمة المحافظة وتقع على ساحل البحر المتوسط مباشرة، غرب مدينة الإسكندرية وتبعد عنها بحوالي ٢٩٠ كم، يبلغ عدد سكانها حوالي ١٥٩,٣ ألف نسمة حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦. بمساحة تقدر بـ ٣٥ ألف كم^{٢}. أي بكثافة سكانية تقدر بـ ٤,٥٥ فرد/كم^{٢} وهي تعتبر من أقل الكثافات السكانية على مستوى الجمهورية.

– المؤشرات الاجتماعية للمدينة:

– ارتفع عدد سكان مدينة مطروح من ٥٢٣١٧ نسمة عام ١٩٩٦ إلى ١٠٩٨٥٢ نسمة عام ٢٠٠٦ بمعدل نمو بلغ ٧,٧% سنويا، وهو معدل جيد بالنسبة لمدينة صحراوية يستهدف تنميتها، إلا أنه يعتبر أقل مما تستوعبه المدينة قياسا بإمكانيات التنمية الموجودة بها.

– يمثل البدو الغالبية العظمى لسكان محافظة مطروح ، ولكن الطابع الحضري الذي تفرضه مدينة مطروح كان له أثره على ساكنيها حيث توفرت الخدمات بأنواعها، إلى جانب الوافدين الذين أتوا للعمل بالمدينة والإقامة فيها.

– أوضح تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٨ أن متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي الإجمالي بمحافظة مطروح حوالي ٦,٣ ألف جنية سنويا.

– المؤشرات الاقتصادية للمدينة:[٧]

– تتمتع مدينة مطروح بالعديد من الموارد الاقتصادية فهي تشتهر بزراعة التين على طول الشاطئ كما يتوافر بها خامات الحجر الجيرى والطفلة والجبس والدولميت غرب المدينة، وخامات أخرى مثل الرمال " السليكا " بشرق المدينة. وتعتمد السياحة في مطروح في المقام الأول على السياحة الشاطئية الترويحية في موسم الصيف وتكاد تكون قاصرة على المصريين والعرب ويتمثل ذلك في إسكان مصيفي يستغل لفترة محدودة، أما السياحة الدينية والتاريخية وسياحة الصحاري فهي محدودة للغاية على الرغم من توفر مقومات هذه النوعيات من السياحة.

[7] www.matrouh.gov.eg الموقع الرسمي لمدينة مطروح

– تشير البيانات المتاحة إلى تواضع مساهمة المحافظة في الناتج المحلي الإجمالي، حيث لا تتعدى في متوسطها العام نسبة ٠,٥% عام (٢٠٠٠/٢٠٠١)[٨]، الأمر الذي يعكس بوضوح الهدر الحالي لإمكانات التنمية بالمنطقة.

– يمثل العاملون بالنشاط الخدمي (خدمات المجتمع العامة والخدمات الاجتماعية) حوالي ١٥,٧% عام ٢٠٠٦ يليه النشاط الزراعي والذي يمثل العاملين فيه حوالي ١٩% وذلك من جملة عدد العاملين بالمدينة عام ٢٠٠٦.

– التخطيط العمراني لمدينة مرسى مطروح: [٩]

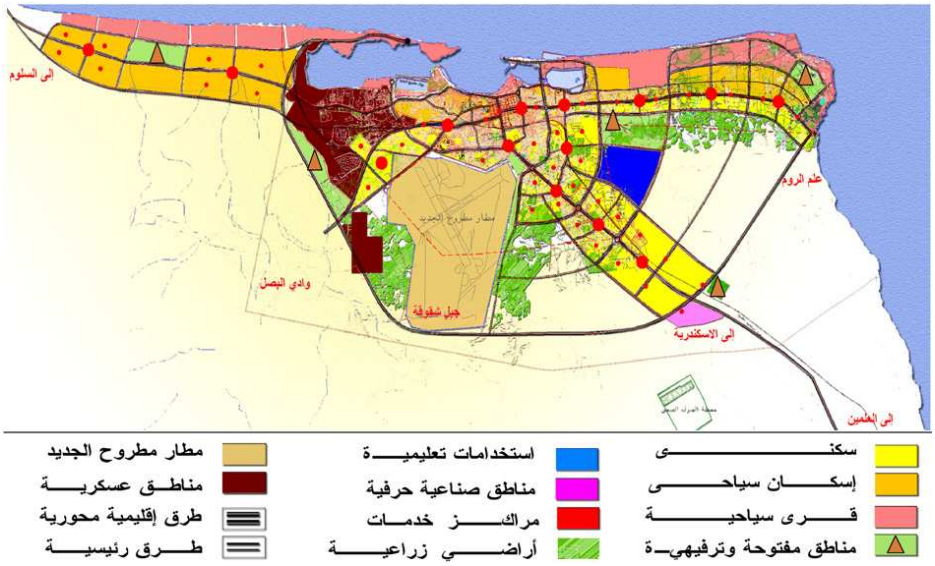
تعتبر مدينة مرسى مطروح مركز التنمية الرئيسي للمحافظة، وبالتالي لابد أن يراعي مخطط المدينة ذلك، ولمدينة مرسى مطروح مخطط عام حتى عام ٢٠٢٢ وتم اعتماده من الهيئة العامة للتخطيط العمراني عام ٢٠٠٣، ولكن لم يعتمد لها حتى الآن مخطط استراتيجي أو تفصيلي (ما يلزم القانون تنفيذه).

وتتلخص فكرة المخطط العام المقترح للمدينة على تقسيم المدينة إلى مناطق سكنية موازية لشاطئ البحر والتخديم عليها بطرق موازية للشاطئ ، مع خلق محاور عمودية على الشاطئ لسهولة الوصول إلى المنطقة السياحية لتأكيد التشكيل البصري للمدينة.

وتتوزع استعمالات الأراضي في المخطط كما هو موضح بشكل (٢-٨) على أساس إنشاء قرى سياحية على طول ساحل المدينة، يليها مناطق اسكان سياحي على طول الشاطئ يتوسطها مراكز تجارية ومناطق مفتوحة، أما إلى الجنوب من قلب المدينة بجوار المناطق الزراعية تكون المناطق السكنية الخاصة بسكان المدينة يتوسطها مراكز تجارية، وفي أقصى جنوب شرق المدينة وعلى الطريق المؤدي إلى مدينة الإسكندرية تقام منطقة صناعية حرفية.

[8] التنمية المستقبلية لمحافظة مطروح، خطة التنمية والمشروعات الإستثمارية حتى عام ٢٠٢٢، شركة مركز الأكاديمية للإستشارات الهندسية والتنمية م/ شريف ناصر، فبراير ٢٠٠٥

[9] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الإسكندرية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثالث، محافظة مطروح



شكل (٢-٨) المخطط العام لمدينة مرسى مطروح

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الإسكندرية، الهيئة العامة للتخطـيط العمرانـي، ٢٠٠٨، البـاب الثالـث، محافظة مطروح

– الهيكل الإداري وتمويل المشروعات بالمدينة:

الإدارة العامة للمحافظة تكون تحت قيادة المحافظ، بمعاونة السكرتير العـام والـسكرتير العـام المساعد. ويتحمل المحافظ المسئولية المباشرة لإدارة جميع شئون المحافظة.

وقد بلغ عدد المشروعات التي تم تنفيذها لمدن وقرى محافظة مطروح خلال خطـة ٢٠٠٨ – ٢٠٠٩ حوالي (١٢٠مشروع) بتكلفة إجمالية قدرها ٣٨٠ مليون جنيه – جميعها تمويل حكـومي، وتمثلـت هذه المشروعات في المشروعات الخدمية بأنواعها المختلفة وتوفير وتحسين البنيـة الأساسـية مـن شبكات مياه وصرف صحي وكهرباء.

٢-١-٢-٣ خلاصة دراسة إقليم الإسكندرية:

ووفقا للاستراتيجيات والمخططات المتعلقة بإقليم الإسكندرية وذلك على مستوى مخطط الساحل الشمالي الغربي، وعلى مستوى المخطط العام لمدينة مطروح يمكننا استنتاج ما يلي:

- مخطط الساحل الشمالي:

١- وضع المخطط تصوراته لتنمية الساحل الشمالي بناء على دراسات مستفيضة للوضع الراهن وامكانيات الإقليم، أسفرت عن تقسيم المنطقة إلى ثلاثة أجزاء لكل منها سياسات تعامل خاصة ومناسبة لظروفها، ولكن هذا المخطط لم يفعّل بسبب عدم تحديد الهيكل التنظيمي الذي سيقوم بإدارة التنمية وتنفيذ المخطط وكذلك الجدول الزمني المتوقع ، كما لم يتم مراجعته مرحليا لتعديل البيانات وكذلك تنفيذ توجهات المخطط.

- مخطط مدينة مطروح:

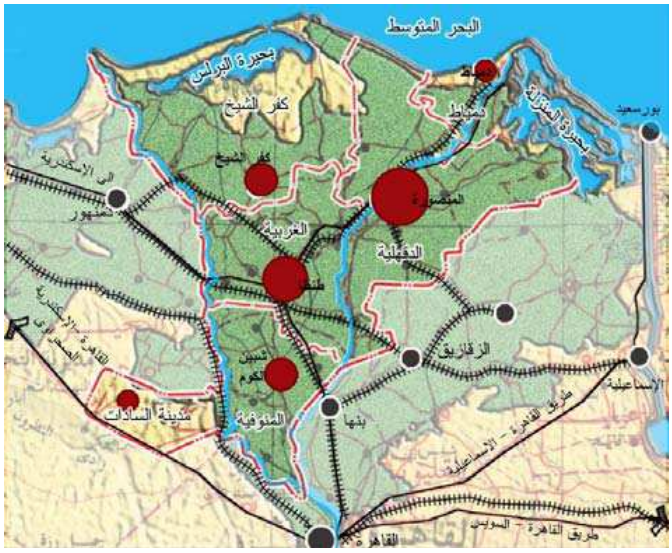
١- المخطط اعتمد على التنمية السياحية الشاطئية فقط، على الرغم من وجود امكانيات سياحية عديدة بالمدينة اوصى باستغلالها مخطط الساحل الشمالي.

٢- التنمية الشاطئية اعتمدت على انشاء قرى سياحية خاصة بطول الشاطئ بالمدينة على الرغم من توصية المخطط الإقليمي للساحل الشمالي الغربي بوضع الأسس التخطيطية لتنظيم جهود التنمية والتعمير، ومنح الفرصة للعمران القائم في المنطقة الخلفية للساحل للإستفادة بواجهة تطل على البحر كجزء لايتجزأ من التخطيط العمرانى لهذه التجمعات، مما يساهم في تنميتها كمراكز خدمة شاطئية.

٣- أوصى المخطط بإنشاء منطقة كبيرة غرب المدينة للإسكان السياحي، أي أنه سيكون موسمي يعمل ٣ شهور في السنة فقط، على الرغم من نجاح فكرة سياحة اصطياف اليوم الواحد في تجارب متعددة، حيث المنفعة الاقتصادية الكبيرة التي يمكن أن تعود على المدينة من خلال إقامة الأوتيلات والمتويلات، بالإضافة إلى أنها لن تكون موسمية أو مغلقة معظم شهور السنة.

٢-١-٣ إقليم الدلتا:

إقليم الدلتا هو الإقليم الرابع من أقاليم مصر السبعة، ويضم كلا من محافظات الغربية والدقهلية ودمياط وكفر الشيخ والمنوفية شكل (٢-٩) بمساحة إجمالية ٢,٩٤ مليون فدان تمثل نحو ١,٢٢% من جملة مساحة الجمهورية. ويبلغ حجم سكان الإقليم ١٥,٨ مليون نسمة يمثلون حوالي ٢١,٩٦% من سكان الجمهورية وفقا للتعداد النهائي لعام ٢٠٠٦.



شكل (٢-٩) إقليم الدلتا

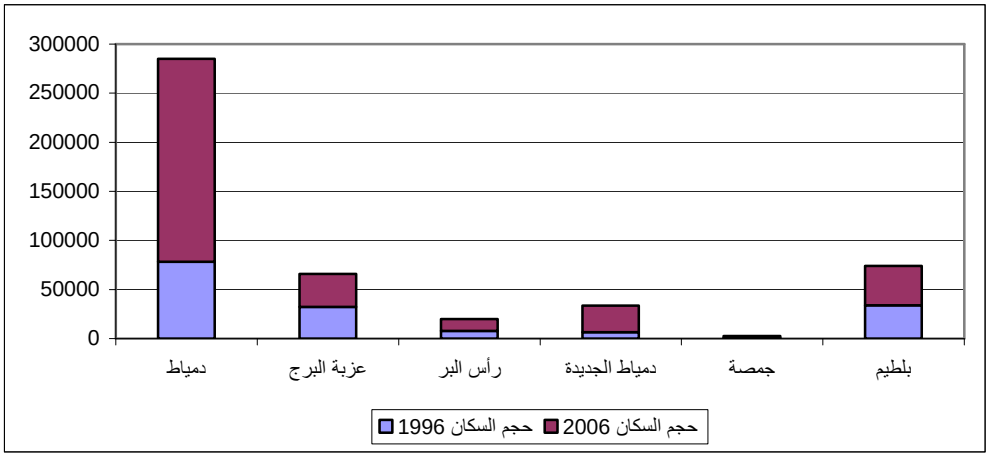
المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الدلتا، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨

وقد بلغ عدد المدن الساحلية بإقليم الدلتا ٦ مدن منها ٤ مدن بمحافظة دمياط ومدينة بمحافظة الدقهلية ومدينة بمحافظة كفر الشيخ، وفيما يلي عرض للوضع الراهن للإقليم ويليه دراسة لمدينة دمياط الجديدة.

٢-١-٣-١ الوضع الراهن لإقليم الدلتا

– المؤشرات الاجتماعية:

١- مدينة دمياط هي أعلى المدن الساحلية حجما للسكان مقارنة بباقي المدن الساحلية بإقليم الدلتا فقد بلغ حجم السكان بها (٢٠٦,٦ ألف نسمة) بمعدل نمو بلغ ١٠,٢% خلال عشر سنوات، وهو معدل مرتفع مما يعكس التنمية بالمدينة، يليها مدينة بلطيم بمحافظة كفر الشيخ (٤٠,٢ ألف نسمة) بمعدل نمو بلغ ١,٧% خلال عشر سنوات كما يوضحه شكل (٢-١٠).



شكل (٢-١٠) تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم الدلتا

المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ للمحافظات الساحلية بإقليم الدلتا، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

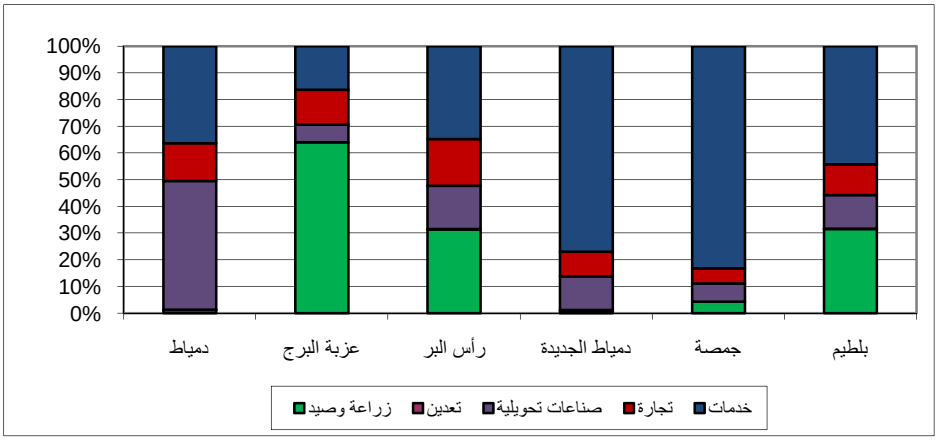
٢- يتقارب نصيب الفرد من الدخل المحلي للمحافظات الساحلية بإقليم الدلتا، فقد بلغ نصيب الفرد من الدخل المحلي لمحافظة دمياط حوالي ٦٦٥٢,١ جنيها سنويا مقابل ٦٧٦٩,١ جنيها بمحافظة الدقهلية، و ٦٢٦٩,٩ جنيها سنويا لمحافظة كفر الشيخ.[١٠]

- المؤشرات الاقتصادية:

١- يحظى إقليم الدلتا بموارد متعددة صناعية وزراعية وثروات حيوانية، وتعتبر الزراعة النشاط الرئيسى لنسبة كبيرة من السكان ويعد الإقليم مركز النشاط الزراعى الأول على المستوى القومى، حيث تشغل المساحات المنزرعة به عام ١٩٩٦ نحو ٢ مليون فدان تمثل نحو ٢٦ % من جملة المساحة المنزرعة بالجمهورية. أما عن الصناعة بالإقليم فتعتمد معظمها على التصنيع الزراعي فتشتهر محافظتا كفر الشيخ والدقهلية بصناعة السكر من بنجر السكر، ومحطات فرز وتعبئة الخضر والفاكهة بمحافظة المنوفية، ومضارب الأرز والمطاحن بمحافظة الدقهلية. كذلك يضم إقليم الدلتا كثيرا من المناطق الصناعية الجديدة مثل صناعة الغزل والنسيج والصناعات الغذائية والمشروبات والتبغ وصناعة الخشب ومنتجاته وصناعات كيماوية وبتروكيماوية بالإضافة إلى صناعة مواد البناء والصناعات المعدنية والهندسية والصناعات الورقية. وتبرز تكتلات صناعية على المستوى القومى في بعض المدن كما في المحلة الكبرى وطنطا وكفر الزيات ودمياط وطلخا. كما توجد صناعات حرفية تتمثل في صناعة السجاد الحريرى بمحافظة المنوفية، وصناعة الخشب بشكل خاص بمحافظة دمياط، وصناعة الجلود والصناعات المعدنية بشكل خاص في الدقهلية والغربية.

[10] تقرير التنمية البشرية لمصر ٢٠٠٨، العقد الإجتماعي في مصر- دور المجتمع المدني في مصر، البنك الدولي

٢- على مستوى محافظات الإقليم نجد أن محافظة دمياط أكثر المحافظات تنوعا في القطاعات الاقتصادية – وهذا يفسر زيادة حجم السكان في مدينة دمياط عن باقي المدن الساحلية بالإقليم. بينما يغلب الطابع الزراعي على باقي المحافظات فيه. ويوضح شكل (٢-١١) التوازن بين الأنشطة الاقتصادية التي يقوم بها السكان بمحافظة دمياط متمثلة في مدنها (رأس البر وعزبة البرج).



شكل (٢-١١) توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم الدلتا

المصدر: التعدادات النهائية لعام ٢٠٠٦ للمحافظات الساحلية بإقليم الدلتا، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

٣- لا شك أن ضعف الخدمة السياحية القائمة بالإقليم يؤدي إلي عدم ملاءمة المناخ العام لجذب رجال الأعمال والأنشطة السياحية الأخرى مثل المعارض والمؤتمرات والدورات الرياضية، ويرجع ذلك إلى أن الموارد السياحية الموجودة بالإقليم لم يتم استغلالها الاستغلال الأمثل حيث اقتصرت على السياحة الترفيهية الشاطئية في فصول الصيف لمناطق رأس البر وجمصة وبلطيم، ونشاط المزارات الدينية في المواسم والمناسبات والأعياد، وبالتالى يقتصر استغلالها على السياحة الداخلية دون أى ترويج يذكر للسياحة الدولية.

- البنية الأساسية بالإقليم:

١- يضم الإقليم شبكة من الطرق الإقليمية بطول حوالي ١٥٠٠ كم، وتضم الطرق الإقليمية الطريق الدولي الساحلي.

٢- يضم الإقليم مجموعة من الطرق النهرية الصالحة للملاحة تتمثل في فرع رشيد بكامله وهو خط ملاحي من الدرجة الثانية، وفرع دمياط فى المسافة من المنصورة حتى سد فارسكور وهو ملاحي من الدرجة الثالثة، وجاري دراسة إمكانية تحويل فرع دمياط إلي مجري ملاحي من الدرجة الاولى.

٣- يقوم ميناء دمياط علي البحر المتوسط - بما يحويه من أرصفة للبضائع العامة وأرصفة للحاويات - بخدمة مناطق محافظة دمياط والدقهلية وشرق كفر الشيخ وبعض مناطق من الغربية والمنوفية بصورة أساسية مما يساعد على توفير خدمة حركة النقل بصورة مباشرة بالإقليم، وبعض محافظات أخرى من أقاليم الجمهورية، بينما ترتبط بقية أجزاء الإقليم بصورة أكثر بميناء الإسكندرية.

– الدراسات الإقليمية والعمرانية:

الوضع الراهن العمراني للإقليم يتم من خلال دراسة استراتيجيات التنمية وكذلك المخططات الإقليمية التي تم وضعها للإقليم، ومقارنتها بالوضع الحالي في تنفيذ مشروعات التنمية.

أولا: استراتيجيات التنمية لإقليم للدلتا:[11]

من خلال دراسة استراتيجيات التنمية بالإقليم نجد أن هذه الاستراتيجيات تهدف إلى بعض النقاط الأساسية منها:

– العمل على التكامل بين الأنشطة المختلفة بالإقليم.

– توفير كيانات اقتصادية جديدة تسمح باستغلال الموارد الإنمائية المتاحة بإقليم الدلتا دون استنزاف للثروات الطبيعية، وفي مقدمتها مشروعات استصلاح واستزراع الأراضي، ومشروعات التوطين لبعض الصناعات ذات الجدوى في المناطق الصناعية والمدن الجديدة (مثل مدينة دمياط الجديدة ومدينة جمصة).

– خلق محور قومى للتنمية من خلال ربط جميع المحافظات الشمالية مباشرة فالطريق الدولي الساحلي الذى تم تنفيذ أجزاء منه بشمال سيناء عبر قناة السويس شرقا، والساحل الشمالي الغربي والإسكندرية والسلوم غربا) وعلى المستوى الإقليمي يربط موانى البحر المتوسط ومدنه (بورسعيد ودمياط والإسكندرية). كما هو موضح بشكل (٢-١٢).

– تدعيم الأنشطة الاقتصادية بالنطاق الساحلى باستغلال مقومات الموقع والمناخ في تدعيم اقتصاديات مصايف الإقليم وإنشاء تجمعات عمرانية في شمال الإقليم تمثل مراكز للاستقطاب السكاني.

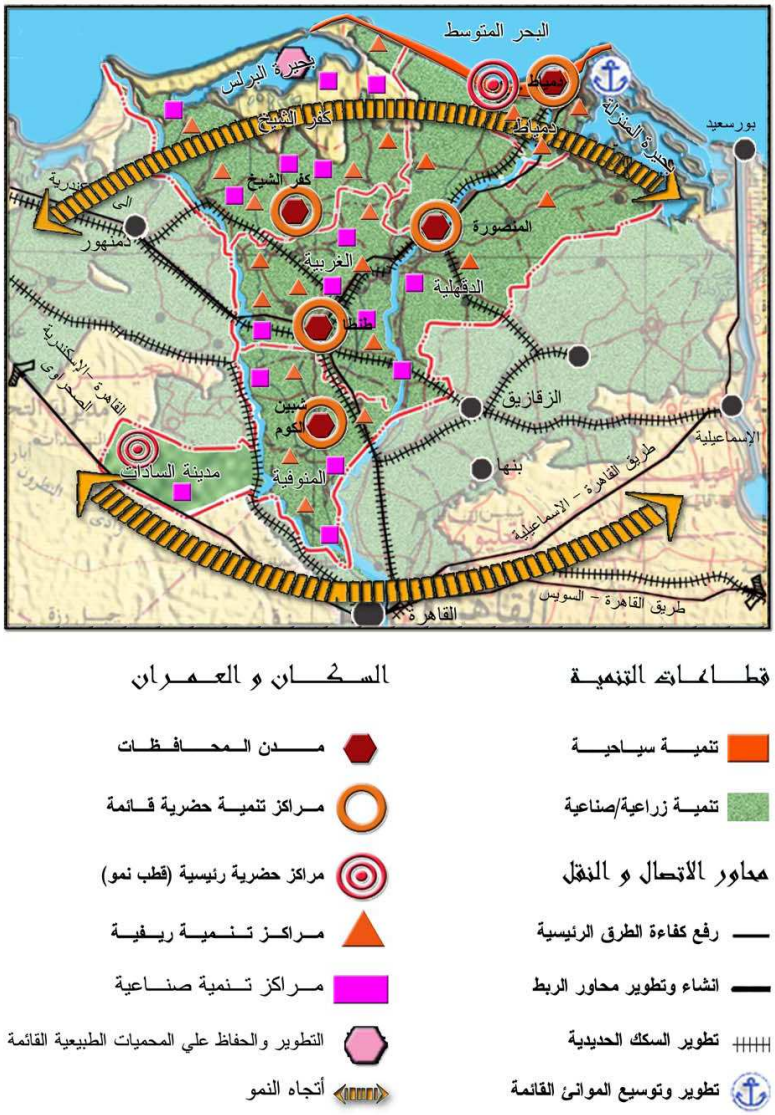
وترتكز إستراتيجية التنمية على ثلاث أسس رئيسية:

- التركيز على **رفع الكفاءة الاقتصادية** للأنشطة القائمة من خلال تحسين مستويات الآداء ورفع الإنتاجية وترشيد قرارات الاستثمار والإنتاج وتطوير شبكات البنية الأساسية الحالية والتركيز على عمليات الإحلال والتجديد للأصول القائمة

[11] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الدلتا، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثاني www.gopp.gov.eg

- **ترشيد الاستثمارات الجديدة** الموجهة لقطاعات الإنتاج والخدمات والعمران حفاظًا على الأراضي الزراعية عالية الجودة والتي يحظى بها الإقليم

- **توجيه الفائض السكانى للمحافظات المكتظة الواقعة في الإقليم تجاه** المحافظات الصحراوية، وبصفة خاصة محافظات مطروح وشمال سيناء وجنوب سيناء



شكل (٢-١٢) استراتيجية التنمية بإقليم الدلتا

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم الدلتا، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثاني

وبعد صياغة الاستراتيجية وأهدافها وضعت بعض المشروعات التي لها أهمية خاصة بالإقليم منها:

– **مشروع الطريق الدولى الساحلي:** بدأ تنفيذ بعض أجزائه و يتوقع ان يكون له تاثير على الجزء الشمالى من إقليم الدلتا سواء نتيجة لربط المناطق الشمالية الشرقية من البلاد بالمناطق الغربية، وما يترتب عليه من تنشيط لحركة النقل والتجارة و تهيئة المناخ لظهور أنشطة جديدة.

– **مشروع ترعة بحر الصعيدي** بزمام ٣١ ألف فدان، مشروع ترعة القهوجي بزمام ١٣ ألف فدان.

– **مشروعات النقل الملاحي** : دراسة تطوير فرع دمياط ليصبح ملاحيا من الدرجة الأولى.

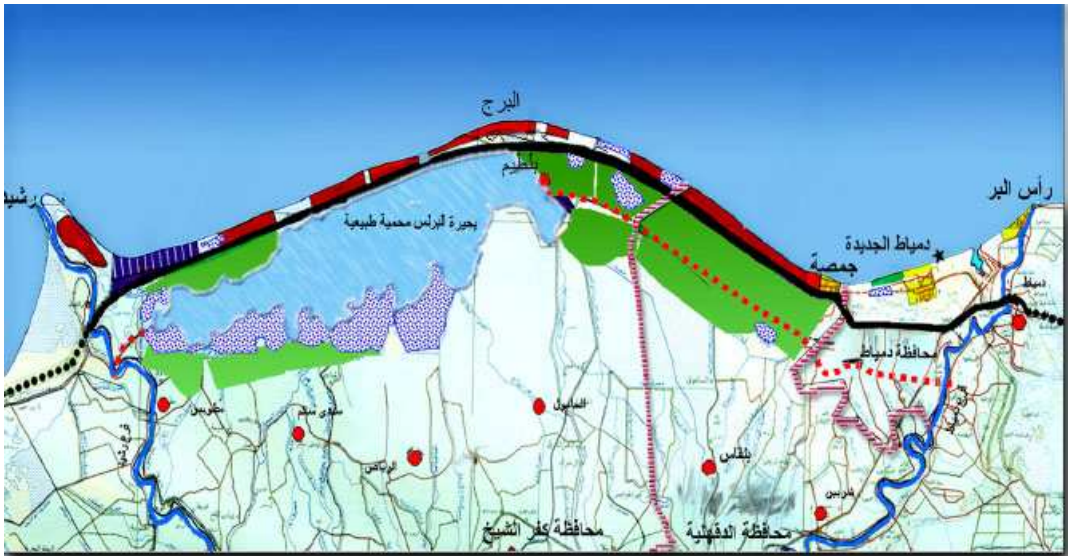
– **إستخراج الرمال السوداء:** في شمال الدلتا، وهناك فرصة كبيرة لتصديرها ويفضل أن تقوم عملية تركيز الخام وفصل المعادن في الموقع ثم يتم إعدادها للإستهلاك المحلى أو التصدير.

– **استخراج الملح ومشتقاته:** يوصى ان تتم العمليات الاستخراجية والتحويلية بالمنطقة.

ثانيا: مخطط التنمية الشامل للساحل الشمالى للدلتا:[١٢]

تمتد منطقة الدراسة في شكل شريط سهلى ضيق يمتد لنحو ١٦٠ كم في إطار القطاع الأوسط من قاعدة الدلتا فيما بين مصبى فرعي النيل دمياط ورشيد. وتتضمن بداخلها محافظات (دمياط – كفر الشيخ – الدقهلية). والشكل (٢–١٣) يوضح حدود منطقة الدراسة.

وهذه المنطقة لها من المميزات والخصائص الطبيعية التي تجعل العمران فيها محدودا، إلا أن الامتداد المكاني لمحافظات شمال الدلتا لا يقتصر على الشريط الساحلي المرتبط بشمال الدلتا وساحل البحر المتوسط، ولكنه يمتد إلى الجنوب من ذلك وهنا لابد من التفرقة بين النطاق الشمالي من الإقليم ذو التربة التي تسودها الملوحة بسبب وجود السبخات والملاحات والبحيرات الساحلية ويرتفع فيها منسوب الماء الجوفي، وهي كلها عوامل تؤدي إلى قلة السكان والمراكز العمرانية، وبين النطاق الجنوبي الذي تزداد فيه خصوبة التربة، ووفرة مياه الري وشبكة الترع والمصارف فتزداد فيه كثافة السكان.



شكل (٢–١٣) حدود منطقة الدراسة للمخطط الشامل للساحل الشمالي للدلتا

المصدر : مخطط التنمية الشامل للساحل الشمالى للدلتا كتجمع عمراني جديد، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٢، صـ ٢

[12] مخطط التنمية الشامل للساحل الشمالى للدلتا كتجمع عمراني جديد، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٢.

- هدف المخطط:

يتلخص الهدف من الدراسة في النقاط التالية:

١- وضع إستراتيجية تنمية للمنطقة، متضمنة البعد الزمنى والمكانى، وأن تتصف بالشمول يكون لها رؤية مستقبلية وفي نفس الوقت تكون واقعية تتسق مع الظروف الاقتصادية والإدارية الراهنة.

٢- وضع استراتيجية تتسق ولا تتعارض مع الاستراتيجيات القومية على نفس المدى الزمنى وربما يكون أهم هذه الاستراتيجيات القومية هو الانتشار التنموى والسكاني من الإطار الضيق لوادى النيل والدلتا إلى المناطق الصحراوية.

٣- أن يكون البعد العمرانى للاستراتيجية هو المحرك الحافز لجهود التنمية الشاملة.

- فكرة المخطط:

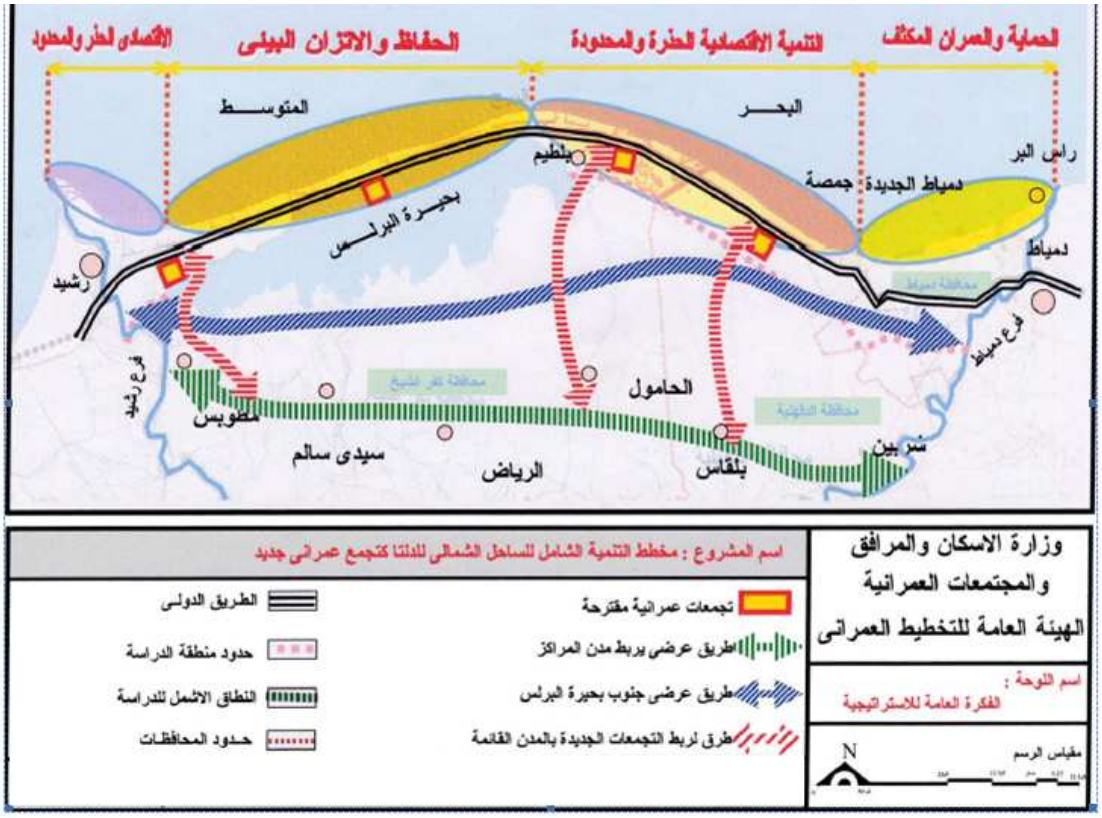
طرحت الدراسة ثلاثة بدائل للتنمية نعرضها فيما يلي:

البديل الأول: الحماية مع العمران المكثف وتعتمد فكرته على التعامل مع المخاطر التي تتعرض لها المنطقة واعتبار الطريق الدولي خط حماية رئيسيا للدلتا مع عمل خط حماية للساحل وتعليته بصفة دورية تتناسب مع معدل هبوط الدلتا وارتفاع منسوب البحر وبالتالي يمكن عمل مناطق تنموية بالمنطقة.

البديل الثانى: الحفاظ والاتزان البيئي وتعتمد فكرته على الحفاظ على البيئة الطبيعية للمنطقة وترك القوى الطبيعية تعمل دون تدخل للوصول إلى اتزان بيئي واعتبار المنطقة في ضوء ذلك منطقة مقيدة التنمية.

البديل الثالث: التنمية بشكل اقتصادى حذر ومحدود وتعتمد فكرته على إحداث تنمية اقتصادية بأكبر عائد اقتصادى خلال الـ ٢٥عاما القادمة بتوطين مشروعات ذات إنتاجية عالية ومدة تنفيذ قصيرة.

وقد قامت الدراسة بتحليل كل بديل من هذه البدائل وتقييمها وبناء على ذلك فقد أشارت الدراسة أنه من غير المنطقى أن يتم تطبيق أسلوب ومنهج واحد لتنمية المنطقة لكونها غير متجانسة، ومن ثم فقد تم اقتراح تقسيم المنطقة الى أربعة قطاعات تنموية رئيسية بحيث تتم تنمية كل قطاع بأسلوب يعكس طبيعته، والتي يمكن توضيحها بالشكل (٢-١٤).



شكل (٢-١٤) الاستراتيجية العامة للساحل الشمالي للدلتا

المصدر : مخطط التنمية الشامل للساحل الشمالى للدلتا كتجمع عمراني جديد، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٢، صـــ ٥٩

- **القطاع الأول (دمياط / جمصة)** ويشمل منطقة قديمة تم إحداث استثمارات ضخمة بها، وتتميز بارتفاع كثافتها السكانية. ولعل افضل أسلوب لتنمية هذا القطاع هو رفع الكفاءة الاقتصادية مـــن خلال رفع الكفاءة الإنتاجية للموارد المتاحة بأفضل أسلوب ممكن، أي زيادة الإنتاج بأقل تكلفة ممكنة من ناحية، وتركيز الاستثمار في أنشطة ومشروعات تتكامل مع المشروعات القائمة في سبيل رفع كفاءة استخدامها من ناحية أخرى.
- **القطاع الثانى (جمصة / بلطيم)** ويشمل هذا القطاع منطقة ذات كثافة سكانية منخفضة تعتمـــد على مشروعات استصلاح أراضى مع انخفاض قيمة الاستثمارات، وبها مناطق كثبان وهـــى تتميز بتوفير مواد خام ومصادر طاقة مثل الغاز الطبيعى. ومن ثم فإن أفضل أسلوب لتنميـــة هذا القطاع هو اتباع الأسلوب الحذر في التنمية أي تنميـــة المنطقـــة وفقـــا لمعيـــار الكفـــاءة الاقتصادية، وهو ما يعنى اختيار المشروعات ومجالات الاستثمار وفقا لمعيار العائد الـــسريع على رأس المال المستثمر بحيث لا تتعدى فترة تنفيذ المشروع مدة سنتين وأن تكـــون قـــادرة على استرداد رأس المال المستثمر في فترة لا تتجاوز ست سنوات مثل المشروعات الصناعية التى تعتمد على مواد خام محلية.

- **القطاع الثالث (البرلّس)** وهي محمية طبيعية هشة مع كثافة سكان محدودة للغاية ولا يوجد أي استثمارات فيها، ولهذا فإنه يجب التعامل مع المنطقة داخل هذا القطاع على أنها محمية طبيعية مع قصر الاستثمارات فيها على أنها أنشطة خدمية وسياحية لا تؤثر سلبا على البيئة بحيث يكون الهدف من هذه المشروعات الحفاظ على البيئة وليس تحقيق عائد مالي مرتفع وإلا فإنها ستتحول الى منطقة جذب سكانى، هذا مع العمل على خفض أحجام العمالة الموظفة ويجب في هذه الحالة وضع خطة متوازية لتنمية مناطق متاخمة تعمل على استيعاب عمالة وخلق دخول وإيرادات تحقق التوازن بين هذه المنطقة والمناطق المتاخمة مثل منطقة غرب البرلس.
- **القطاع الرابع (غرب البرلس – البرلس/ رشيد)** وتشمل منطقة مشروعات استصلاح أراضي ومن ثم فإن الاستثمارات في هذا القطاع تتركز على المشروعات والصناعات الزراعية فضلا عن المشروعات السياحية مع مراعاة أن بها مناطق كثبان على الشاطىء. ولعل الأسلوب الأمثل لاستغلال هذه المنطقة هو أسلوب الكفاءة الاقتصادية وهو نفس الأسلوب الذى يقترح اتباعه في القطاع الثانى (من جمصة الى بلطيم) مع اختلاف مجالات الاستثمار ومن ناحية أخرى فإنه يجب الاستفادة من البحيرة من حيث تشجيع تصنيع الأسماك وصناعة الأعلاف فضلا عن صناعة الشباك والقوارب. كما يمكن الاستفادة من توفر مصادر الطاقة وإقامة بعض المشروعات السياحية. وفي جميع الحالات لابد مراعاة أن يكون العائد على هذه المشروعات سريعا ومرتفعا بالقدر الذى يحقق لأصحاب رؤوس الأموال إسترداد الأموال المستثمرة في فترة قصيرة. وفي هذه الحالة لابد وأن يتحقق التكامل بين المشروعات الجديدة بما يضمن خفض تكلفة البنية الأساسية بحيث يتحقق للمشروعات عائد مقبول وسريع.

ثالثا: أساليب التنمية المتبعة حاليا بالإقليم:

١- لم يتم اعتماد المخططات الاستراتيجية والتفصيلية للمدن الساحلية بإقليم الدلتا حتى الوقت الراهن –باستثناء مدينة دمياط الجديدة حيث إنها من المدن الجديدة والتابعة لهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة. ومن ثم يطبق على هذه المدن مادة ١٥ من قانون ١١٩ لسنة ٢٠٠٨.

٢- في شأن تخطيط المناطق الساحلية بالذات تتولى العديد من الهيئات والوزارات المختلفة مهمة التخطيط والإدارة وحماية المناطق الشاطئية في مصر، وتعمل هذه الجهات وفقا لكثير من اللوائح والقوانين القومية المنظمة.

٣- معظم الأنشطة المقامة والمختصة بالتنمية الساحلية يشوبها سوء الإدارة والتخطيط، مما ترتب عليه عدم الاستخدام الرشيد لكل من المنطقة الساحلية والموارد الطبيعية ومن بينها

المناطق البحرية. ونتج عن ذلك مظاهر تدهور البيئة، حيث تعانى الشواطئ من النحر والترسيب إلى جانب زيادة نسبة الملوحة بمصادر المياه الساحلية.

٤- عدم تضمين قانون البيئة رقم ٤ لعام ١٩٩٤ أى فقرات تتعلق بالتخطيط الإقليمى والتسجيل العقارى الذى يهدف إلى التنمية المستدامة والمحافظة على البيئة ومنع التضارب بين مختلف استخدامات المناطق الساحلية. وحتى الوقت الحالي لا يوجد تخطيط واسع وشامل للمناطق الساحلية في مصر بشكل يأخذ في الاعتبار البيئة الموجودة في هذه المناطق والآثار المحتملة للتنمية الزراعية والصناعية والسياحية . ولا يمكن تحقيق ذلك بدون مراجعة قانون التخطيط العمراني وتنمية قدرات وحدات الإدارة المحلية الخاصة بالتخطيط لاستخدامات الأراضي.

وبناء على توجيهات مخطط ساحل الدلتا يتم دراسة مدينة دمياط الجديدة بهدف التعرف على توجهات الاستراتيجيات والمخططات الإقليمية وتأثيرها على مخطط المدينة وأثر ذلك على مجتمع المدينة ككل.

٢-١-٣-٢ مدينة دمياط الجديدة:

تم إنشاء المدينة بموجب قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٥٤٦ لسنه ١٩٨٠ و تعتبر المدينة واحدة من الإنجازات الضخمة التى قامت بفكر إنشاء مناطق للامتداد العمرانى في مراكز جديدة تصلح لتوطين المشروعات وجذب الاستثمارات دون التعدى على الرقعة الزراعية و من أهداف إنشاء المدينة خدمة منطقة وسط وشرق الدلتا والإسهام في مواجهة مشاكل الزيادة السكانية بمحافظة دمياط.

تقع مدينة دمياط الجديدة على ساحل البحر الأبيض المتوسط، و تبعد حوالى ٤,٥ كم غرب ميناء دمياط الجديدة وتمتد المدينة على ساحل البحر المتوسط بطول ٥ كم. بلغ عدد سكان المدينة حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ حوالي ٢٧٠٢٨ نسمة وتبلغ مساحتها حوالي ٦,٥ ألف فدان.[١٣]

وقد تم بالمدينة إنشاء فرع جامعة الأزهر والمستشفى العام التعليمي التابع لجامعة المنصورة وإستاد رياضي هذا بالإضافة إلى ميناء دمياط.

- المؤشرات الاجتماعية للمدينة:

بلغ حجم سكان المدينة عام ١٩٩٦ حوالي ٦٥٢٠ نسمة، ارتفع ليبلغ ٢٧٠٢٨ نسمة حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦، بمعدل نمو بلغ ١٥,٢% وهو معدل جيد بالنسبة لمدينة جديدة، وإن لم يزل بعيدا عن حجم السكان المستهدف للمدينة (٣٥٠ ألف نسمة) .

[13] موقع هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة www.urban-comm.gov.eg

توضح البيانات السكانية أن معظم العاملين في المدينة الجديدة لا يعيشون في المدينة، نظرا لارتفاع أسعار المساكن بها، ولقد نشأت مساكن عشوائية عديدة في مواقع متنوعة[14] (جنوب وغرب مدينة دمياط الجديدة، وجنوب المنطقة الصناعية، وشرق قناة الملاحة الخاصة بالميناء وجنوبه) وهذا يدل على أنه بدون تحسين فرص الحصول على مساكن منخفضة التكلفة، فمن غير المتوقع أن تجذب المدينة النمو السكانى الناتج عن أنشطة الميناء والأنشطة الصناعية.

– المؤشرات الاقتصادية للمدينة:

– تعتبر مدينة دمياط الجديدة من المدن الصناعية الكبيرة، حيث تبلغ مساحة النشاط الصناعي بها ٦٠٠ فدان، وتتمثل الأنشطة الصناعية بالمدينة في :

صناعات (هندسية وكهربائية – غذائية– خشبية – بلاستيكية– ورقية – غزل ونسيج – مواد بناء – معدنية وميكانيكية – كيماوية وأدوية – أثاث معدني).

كما أن قطاع السياحة من أهم الأنشطة الاقتصادية الموضوعة للمدينة والاستفادة من شاطئ البحر المتوسط وذلك بهدف تحقيق التكامل بين التجارة والسياحة.

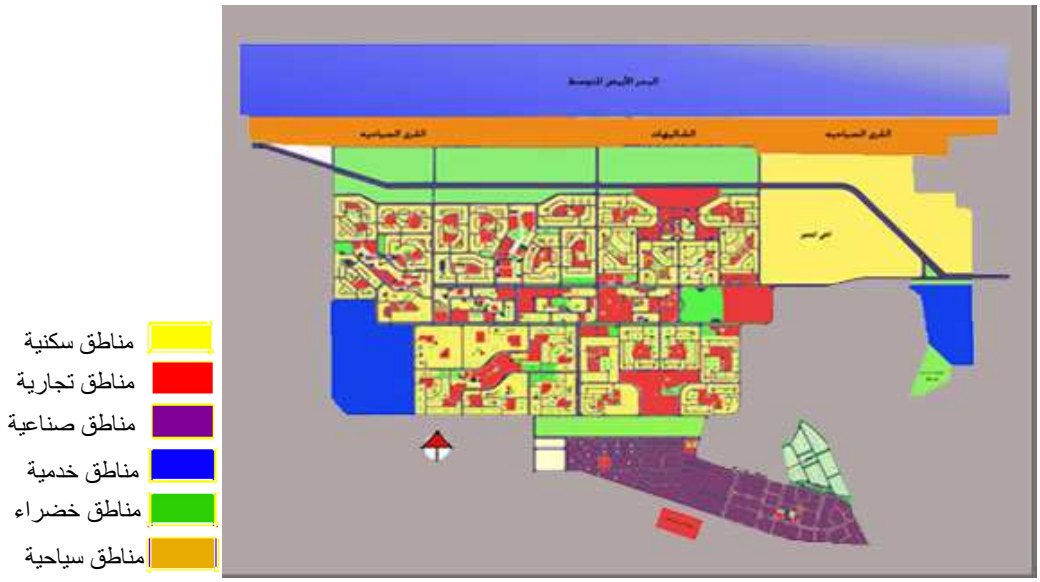
– مدينة دمياط الجديدة مدينة صناعية كما أنها مدينة تخدم ميناء دمياط، فينعكس ذلك على حجم العمالة ونوعيتها حيث بلغت نسبة العاملين بالنشاط الصناعي بالمدينة حوالي ٥,٣% مقابل ٣٢,٦% يعملون بقطاع الخدمات من إجمالي عدد العاملين بالمدينة.

المخطط العمراني المدينة:

تتكون مدينة دمياط الجديدة حسب المخطط العام من خمسة أحياء سكنية بطاقة استيعابية تبلغ ٣٥٠ ألف نسمة[15] ومراكز خدمات لهذه الأحياء، بالإضافة إلى المنطقة المركزية للمدينة ومنطقة الصناعات الحرفية، والمنطقة الصناعية، هذا بالإضافة إلى المنطقة السياحية التى تقع على شاطىء البحر المتوسط، ويوضح شكل (٢–١٥) المخطط العام للمدينة.

[14] دليل التوصيف البيئي لمحافظة دمياط، برنامج سيم، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع إدارة التنمية الدولية البريطانية، ٢٠٠٥

[15] www.urban-comm.gov.eg موقع هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة



شكل (٢-١٥) المخطط العام لمدينة دمياط الجديدة

الهيكل الإداري والتمويل لمشروعات المدينة:[١٦]

– مدينة دمياط الجديدة تخضع لاحكام القانون رقم ٥٩ لسنة ١٩٧٩ بشأن إنشاء هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة باعتبارها مجتمعا عمرانيا جديدا ومن ثم فإنها لا تتبع إداريا لإدارة الحكم المحلي فضلا عن عدم ارتباطها جغرافيا وإداريا بمركز دمياط، والمدينة بها مجلس أمناء صدر بشأنه قرارا وزاريا ويقوم بدور المجالس المحلية في الوقت الراهن.

– تتولى الحكومة المركزية جزءا كبيرا من تمويل المشروعات للمدينة ويتم توزيعه من خلال الديوان العام بالمحافظة كالآتي:

جزء مخصص من الاعتمادات المالية للموظفين الدائمين في المحافظة وجزء من الاعتمادات تخصص لمشروعات البنية الأساسية والخدمات وجزء يخصص للاستثمارات الرأسمالية.

[16] دليل التوصيف البيئي لمحافظة دمياط، برنامج سيم، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع إدارة التنمية الدولية البريطانية، ٢٠٠٥

٢-١-٣-٣ خلاصة دراسة إقليم الدلتا:

من خلال دراسة الاستراتيجيات والمخططات المتعلقة بإقليم الدلتا يمكننا استخلاص ما يلي:

– استراتيجيات الإقليم:

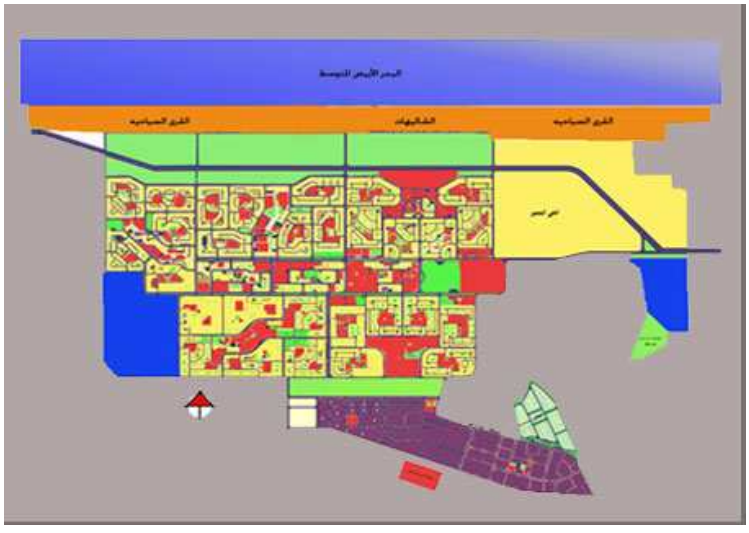
١- إن استراتيجية التنمية العمرانية المقترحة في استرايتيجية دمياط الإقليمية لم تكن ناجحة تماما في تحقيق توزيع أكثر توازنًا للسكان والأنشطة الاقتصادية على الأراضي الزراعية المحدودة. ولم ينجح المحور التنموى الجديد الشرقى – غربى في استيعاب النمو السكانى بالمحافظة أو تخفيف الضغط الناتج عن محور التنمية الحالى المتجه من الشمال إلى الجنوب على فرع دمياط . وقد يعود هذا إلى النمو السكانى البطيء في مدينة دمياط الجديدة.

– مخطط الساحل الشمالى للدلتا:

١- أوصى المخطط باتباع الأسلوب الحذر في التنمية وفقا لمعيار الكفاءة الاقتصادية، في القطاع الثاني والرابع من الدلتا وفي نفس الوقت ذكر أنه يجب اختيار المشروعات ومجالات الإستثمار وفقا لمعيار العائد السريع على رأس المال المستثمر بحيث لا تتعدى فترة تنفيذ المشروع مدة سنتين وأن تكون قادرة على استرداد رأس المال المستثمر في فترة لا تتجاوز ست سنوات.

ثالثا: على مستوى مخطط مدينة دمياط الجديدة:

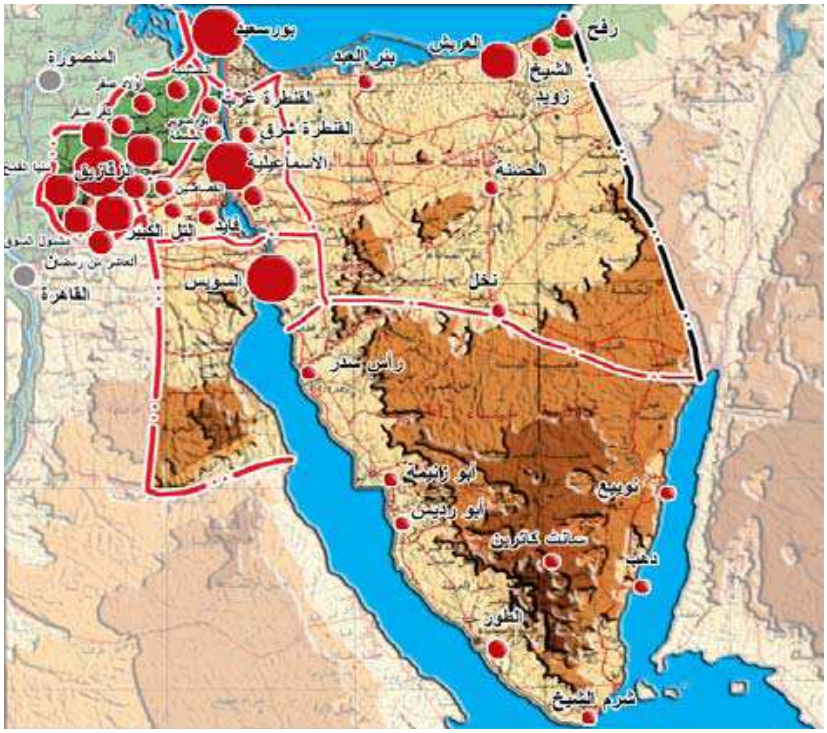
١- بناء على الصورة الحديثة لمدينة دمياط الجديدة شكل (٢-١٦) نستنتج أنه أوشك الإنتهاء من المنطقة الشرقية بالمدينة والمنطقة الصناعية، بينما لم يتم البناء في المنطقة الغربية بها حتى الآن، والتي تمثل جزءا كبيرا من مساحة المدينة بالرغم من مرور ثلاثين عاما على قرار إنشائها.



شكل (٢-١٦) مخطط مدينة دمياط الجديدة ومدينة دمياط الجديدة ٢٠١٠

٢-١-٤ إقليم قناة السويس:

إقليم قناة السويس هو الإقليم الثالث من أقاليم مصر السبعة ويضم كلا من محافظات بورسعيد والإسماعيلية والسويس وشمال سيناء وجنوب سيناء والشرقية شكل (٢-١٧) بمساحة إجمالية حوالي ١٩،١٨ مليون فدان تمثل نحو ٧،٩٨ % من جملة مساحة الجمهورية، ويبلغ حجم سكان الإقليم حوالي ٧,٨ مليون نسمة بما يعادل ١٠,٨% من سكان الجمهورية.



شكل (٢-١٧) إقليم السويس

٢-١-٤-١ الوضع الراهن بإقليم السويس

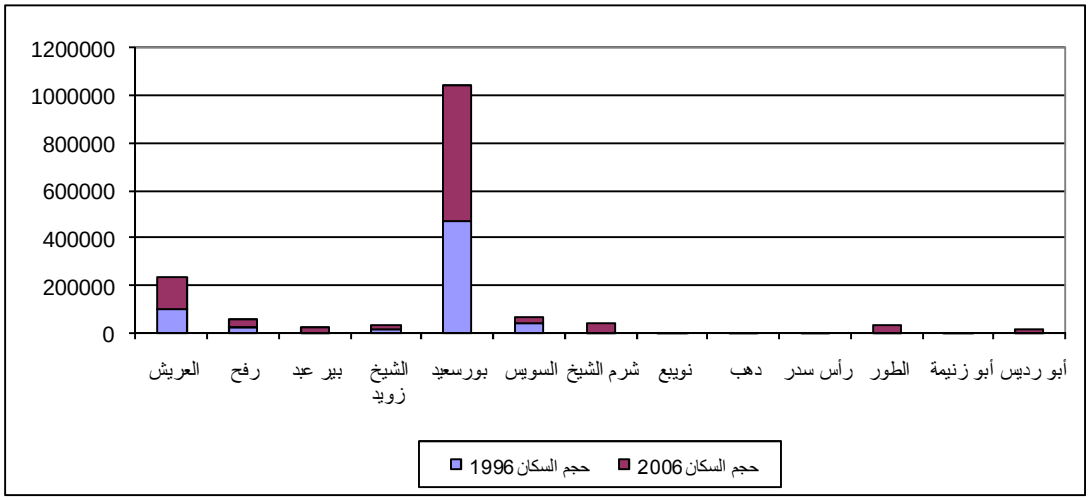
يتم دراسة الإقليم من خلال الوضع الراهن (اجتماعيا واقتصاديا وعمرانيا) تتبعه دراسة لمدينة العريش كمثال للمدن الساحلية بالإقليم.

بلغ عدد المدن الساحلية بإقليم السويس ١٣ مدينة ساحلية منها ٤ مدن بمحافظة شمال سيناء و٧ مدن بمحافظة جنوب سيناء وتعتبر محافظات بورسعيد والسويس من المحافظات ذات المدينة الواحدة ، وفيما يلي عرضا للوضع الراهن للإقليم.

– المؤشرات الاجتماعية:

١- تعتبر مدينة بورسعيد أكبر المدن الساحلية حجما للسكان مقارنة بباقي المدن الساحلية بإقليم السويس فقد بلغت (٥٧٠,٦ ألف نسمة) عام ٢٠٠٦ بمعدل نمو بلغ ١,٩% خلال عشر سنوات،

يليها مدينة العريش (١٣٧,٩ ألف نسمة) عام ٢٠٠٦ بمعدل نمو بلغ ٣,٢% خلال عشر سنوات كما يوضحه شكل (٢-١٨).



شكل (٢-١٨) تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم السويس

المصدر: التعدادات النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظات إقليم السويس، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

٣- يرتفع نصيب الفرد من الدخل المحلي لكل من محافظتي جنوب سيناء وبورسعيد حيث بلغ (٦٨٤٩,٨ ، ٦٨٢٢,٧ جنيها سنويا) على التوالي، بينما تعتبر محافظتا السويس وشمال سيناء من أقل المحافظات من حيث نصيب الفرد في الدخل المحلي حيث بلغ (٦٢٥٤,١ ، ٥٦٦٧,٨ جنيها سنويا) على التوالي[١٧]. ويمكن تفسير ذلك بالأهمية التي توليها الدولة لمحافظة جنوب سيناء وخاصة مدينة شرم الشيخ، حيث السياحة الدولية، كما تعتبر مدينة بورسعيد من أكبر المدن التجارية على مستوى الجمهورية.

- المؤشرات الاقتصادية:

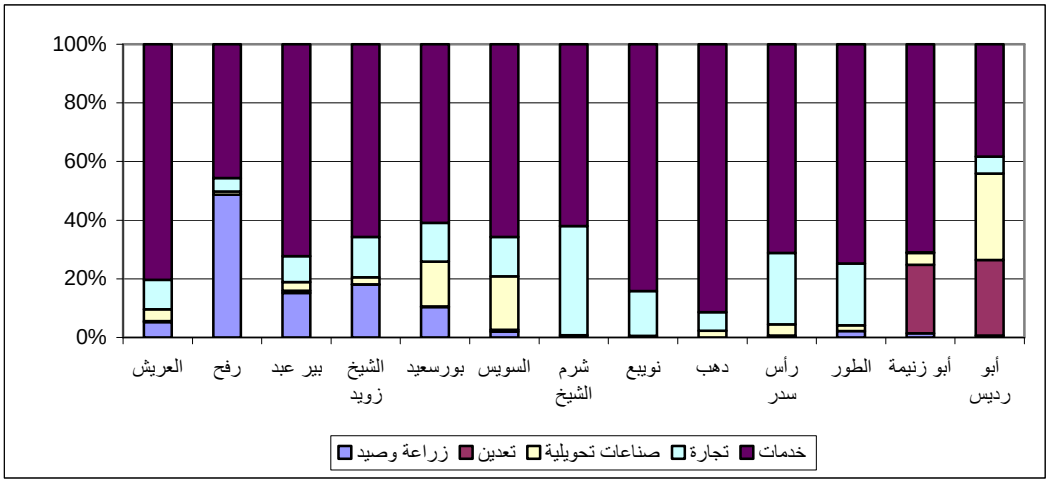
١- يشتهر إقليم السويس بموارد متعددة صناعية وزراعية وتعدينية بالاضافة إلى قناة السويس. حيث يعد قطاع الزراعة والري العصب الرئيسي داخل المشروع القومي لتنمية سيناء، فتتكون الزراعة في سيناء من قطاعين فرعيين- الأول وهو الزراعة التقليدية القائمة على الري المتنقل أو شبه المتنقل، بالإضافة إلى زراعة محدودة تروى بمياه الأمطار، والنوع الثاني هو الزراعة غير التقليدية أو إنتاج المحاصيل باستخدام نظم الري الحديثة. كما يمثل قطاع التعدين من أكبر القطاعات بالإقليم ففيه يتم تكرير نحو أكثر من ٣٠ % من طاقة تكرير البترول المتاحة لجميع معامل التكرير على مستوى الجمهورية، ويحتوى حوض خليج السويس على أكثر من ٩٠ % من إجمالي البترول المكتشف في مصر، وفرص وجود حقول

[17] تقرير التنمية البشرية لمصر ٢٠٠٨، العقد الإجتماعي في مصر- دور المجتمع المدني في مصر، البنك الدولي

على الساحل الشرقي لخليج السويس لازالت قوية، وعلى طول قناة السويس، وفي وسط سيناء، وفى شمال سيناء شرق بورسعيد. هذا بالإضافة إلى المعادن المستخرجة مثل حديد المنجنيز من أبو زنيمة والصناعات القائمة عليه.

٢- وعن السياحة بالإقليم فقد استحوذت محافظة جنوب سيناء – متمثلة في مدينة شرم الشيخ – على السياحة مقارنة بباقي محافظات الإقليم. وفى نفس الوقت فإن باقي محافظات الإقليم تعانى من ضعف الخدمة السياحية الدولية، لعدم ملاءمة المناخ العام لجذب رؤوس الأموال ورجال الأعمال والأنشطة السياحية، وتقتصر السياحة في باقي مدن الإقليم على السياحة الداخلية المتمثلة في السياحة الترفيهية الشاطئية في فصول الصيف لمناطق بورسعيد والإسماعيلية والسويس.

٣- على مستوى مدن محافظات الإقليم نجد أن مدينة بورسعيد من أكثر مدن إقليم السويس تنوعا وتوازنا في القطاعات الاقتصادية- وهذا يفسر زيادة حجم السكان في مدينة بورسعيد عن باقي المدن الساحلية بالإقليم- فتنوع الأنشطة الاقتصادية يساعد على زيادة فرص العمل، فكما يوضح شكل (٢-١٩) التوزان بين نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية في مدينة بورسعيد يوضح أيضا بعض المدن ذات الوظيفة الواحدة أو القطاع الواحد مثل مدينة شرم الشيخ ودهب والمعتمدتان على أنشطة الخدمات السياحية والتجارة.



شكل (٢-١٩) توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم السويس

المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظات إقليم السويس، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

- البنية الأساسية بالإقليم:

١- يتميز الإقليم بوجود شبكة جيدة ومتكاملة من الطرق التي تربط بينه وبين العواصم والمدن الأساسية بالمحافظات المجاورة مثل الطريق الدولي الساحلي الشمالي، وطرق الربط الإقليمية الشرقية مثل طريق الحدود الدولية من رفح المصرية إلى رأس النقب، وطرق الربط

الإقليمية الغربية مثل طريق القاهرة – الإسماعيلية الصحراوي، والربط بين سيناء وغرب القناة والدلتا من خلال نفق الشهيد أحمد حمدي وكوبري السلام.

٢- بالنسبة لشبكة السكك الحديدية القومية فلا يوجد حاليا خطوط للسكك الحديد في سيناء بعدما توقف خط الإسماعيلية– العريش – غزة بعد حرب ١٩٦٧.

٣- يوجد بمنطقة القناة وسيناء مجموعة من الموانى البحرية ذات أحجام واستخدامات مختلفة، وهى تضم موانى متعددة الأغراض تستقبل سفن بضائع وحاويات وركاب وحركة ترانزيت، مثل موانى بورسعيد وبورتوفيق والأدبية والعريش والسويس. وموانى متخصصة ومنها ميناء الزيتية (بالسويس) لنقل البترول، وميناءي نوبيع وشرم الشيخ لنقل الركاب والسياح. وموانى صيد وتضم موانى الطور والعريش والسويس وبورسعيد.

– الدراسات الإقليمية والعمرانية:

وفيما يلي عرضا لأهم ملامح استراتيجيات التنمية بالإقليم ويليه دراسة لمدينة العريش.

أولا: استراتيجيات التنمية لإقليم السويس:[١٨]

وضعت الهيئة العامة للتخطيط العمراني قي تقريرها عن استراتيجيات التنمية في إقليم السويس في صورة استراتيجيات عامة للإقليم مقسمة إلى أهداف ومرتكزات أتبعتها بمجموعة من المشروعات القطاعية التي يجب أن تطبق الاستراتيجيات الموضوعة، ويمكن تلخيص الاستراتيجيات الموضوعة لتنمية إقليم السويس في النقاط التالية:

– **تدعيم المكانة الدولية لمنطقة القناة وسيناء** وتعزيز دورها في مجالات الاستثمار والتجارة الدولية بما يتوفر بها من وسائل نقل واتصال.

– **تعزيز القدرات التصديرية للإقليم** – سواء في المجال السلعي أو الخدمي – للمساهمة في تدعيم ميزان المدفوعات وزيادة موارد الدولة من النقد الأجنبي.

– **دمج الإقليم – وخاصة سيناء – في الكيان الاجتماعى والاقتصادى للدولة** في إطار الاستراتيجية المكانية القومية لمصر وبما يحقق تكامل واتساق منظومة التنمية الشاملة.

– **فتح آفاق جديدة للتنمية تسمح باجتذاب وتوطين** ما يصل إلى خمسة ملايين نسمة (منهم حوالي ٣.٣ مليون نسمة بسيناء) كمعالجة للتكدس السكاني في الدلتا والوادي القديم.

[18] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم السويس، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثاني www.gopp.gov.eg

– المساهمة في امتصاص جانب من العمالة المتزايد في سوق العمل بإيجاد كيانات اقتصادية قادرة على توفير ما يصل إلى ١،٥ مليون فرصة عمل جديدة خلال الفترة التخطيطية الممتدة حتى عام ٢٠١٧ وبمتوسط سنوي ٧٥ ألف فرصة.

– تشجيع النمو على الأراضي الصحراوية.

– تشجيع الصناعات الحرفية واليدوية والتي يشتهر بها أهالي الإقليم وخاصة بدو سيناء.

– تحقيق الاستغلال الأمثل للموارد المائية وتخطيط برامج للتوسع الأفقي في الزراعة بما يتفق والعرض المتاح من هذه الموارد في أغراض الري، مع التوسع في استكشاف واستغلال المياه الجوفية والموارد المائية غير التقليدية. ويوضح شكل (٢-٢٠) استراتيجة التنمية بإقليم السويس.

وترتكز استراتيجية التنمية بالإقليم على ثلاثة أسس رئيسية:

• **رفع الكفاءة الاقتصادية للأنشطة** القائمة من خلال:

– التركيز على عمليات الإحلال والتجديد للمناطق القائمة بتعزيز سبل النقل والاتصالات لمنطقة القناة وسيناء من خلال مشروعات دولية / إقليمية عملاقة مثل مشروع الطريق الساحلي الدولي، ومشروعات المناطق الحرة وموانى تداول الحاويات بنظام الترانزيت لخدمة السفن العملاقة ببورسعيد والسويس.

– الاستغلال الاقتصادى المناسب لموارد الثروة بالإقليم مع الحفاظ عليها دون الاستنزاف السريع مثل مواقع مشروعات فحم المغارة، وتوفير التوعية البيئية السليمة والاستخدام الأمثل للثروات الطبيعية

• **توجيه الاستثمارات الجديدة الموجهة لقطاعات الإنتاج والخدمات والعمران** حفاظا على الأراضي الزراعية عالية الجودة من خلال:

– الارتكاز على مجهودات القطاع الخاص لدفع عجلة الاستثمار.

– تبنى مفهوم المشروعات القومية الكبرى كمراكز أو نقاط جذب رئيسية للاستثمار المحلى والأجنبي ومن أهمها مشروع مد ترعة السلام إلى سيناء لاستصلاح ٤٠٠ ألف فدان.

– إقامة عدد كبير من المناطق الصناعية والمناطق الحرة مجهزة بالخدمات والمرافق مثل المناطق الحرة برفح والعريش وشمال سيناء.

• **توجيه الفائض السكاني بالمحافظات المكتظة الواقعة في الإقليم والأقاليم المتاخمة صوب المناطق الصحراوية** بالإقليم من خلال:

– الأخذ بمفهوم الانتشار المركز في إطار مناطق تنمية متكاملة مثل الشريط الساحلي للبحر المتوسط من شرق بور فؤاد بمحافظة بورسعيد وحتى رفح بمحافظة شمال سيناء.

– دفع جهود التنمية في منطقة وسط سيناء لمنع تفريغها سكانيا، والاختيار الواعى السليم لمواقع وأحجام التجمعات العمرانية الجديدة مع مراعاة توافق النسيج الاجتماعى في عمليات التهجير والتوطين بالمناطق الجديدة بسيناء.

– تحقيق الربط بين سيناء وبقية أقاليم الجمهورية من خلال إنشاء شبكة خطوط سكة حديد بشمال ووسط سيناء ومجموعة من الكبارى(كوبرى الفردان – كوبرى القنطرة) ونفق جديد يربط شرق وغرب بورسعيد.

وفي إطار تلك الاستراتيجية يمكن استخلاص أهم المؤشرات المتعلقة بالقطاع الشمالي ومن أهمها الحد من التوسع في مناطق الصناعات القائمة مع دعم الصناعات الحرفية والثروة الحيوانية والسمكية والصناعات الغذائية والأنشطة السياحية.

شكل (٢-٢٠) استراتيجية التنمية بإقليم السويس

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم السويس، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثاني

وبعد صياغة الاستراتيجية وأهدافها وضعت بعض مشروعات التي لها أهمية خاصة بالإقليم منها:

– **مشروع الطريق الدولي الشمالي:** وقد بدأ تنفيذ بعض أجزائه و يتوقع أن يكون لـه تأثير على الجزء الشمالي من إقليم القناة سواء نتيجة لربط المناطق الشمالية الشرقية من البلاد بالمناطق الغربية، وما يترتب عليه من تنشيط لحركة النقل والتجارة و تهيئة المناخ لظهور أنشطة جديدة.

– **مشروع ترعة السلام (غرب وشرق) شمال سيناء:** ويهدف إلى استصلاح ٦٢٠ ألف فدان تعتمد على استخدام حوالي ٢,٣ مليار متر^{3} سنويا من مياه الصرف الزراعي، ويتوقع أن تنتج هذه المساحات الحاصلات الآتية : أرز– قطن– برسيم– فول– خضر– بنجر– ذرة، والمشروعات المكملة والمرتبطة بالمشروع هى مشروعات التصنيع الزراعي، ومشروعات الإنتاج الحيواني، ومشروعات إنتاج التقاوى عالية الإنتاج.

– **مشروع تنمية شرق بورسعيد:** وتبلغ مساحة المنطقة ٢٢٠ كم^{2}، وتقدر فرص العمالة المتوقعة بنحو ٢٨٠ ألف فرصة عمل يقابلها حجم سكان يقدر بنحو ٨٠٠ ألف نسمة.

– **مشروع وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية:** ويهدف إلى إقامة صناعات عالية التقنية في مجال الالكترونيات والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والتكنولوجيا الحيوية والمعدات الطبية وتكنولوجيا تصنيع الخامات الدوائية والكيماويات الوسيطة، ويقام المشروع على مساحة تقدر بحوالي ١٦ ألف فدان.

ثانيا: أساليب التنمية المتبعة حاليا بالإقليم:

١– لم يعتمد حتى الآن المخططات الاستراتيجية والتفصيلية للمدن الساحلية بإقليم السويس، ولقد قام المركز الإقليمي التابع للهيئة العامة للتخطيط العمراني في الإسماعيلية بإعداد خطط التنمية العمرانية لمعظم مدن جنوب سيناء . وقد تم التصديق على الخطط الأساسية أو الخطط الهيكلية الخاصة بمدينة شرم الشيخ الموضوعة عام ١٩٩٣، ومدينة الطور الموضوعة عام ١٩٩٧، ومدينة دهب الموضوعة عام ٢٠٠٠، ونويبع. وبالإضافة إلى ذلك قامت الهيئة بإعداد خطة فرعية لتنمية الساحل الممتد من الطور إلى رأس محمد – بعد دمج منطقة نبق إلى مدينة شرم الشيخ طبقا لقرار رئيس الوزراء رقم ١٤٢٤ لسنة ٢٠٠٠. وحتى الآن لم يتم إعداد خطط لأبو زنيمة و أبو رديس.

٢–المخططات العامة المعتمدة حاليا لا تزيد عن كونها خططا لاستخدامات الأراضي، حيث تصنف الأراضي إلى (مناطق سياحية، مناطق الإسكان العامة، مناطق الخدمات، المناطق الصناعية، المساحات المفتوحة والخضراء)، دون ذكر للخطوات المرحلية وجداولها الزمنية أو تحديد للجهات المنفذة.

٢-١-٤-٢ دراسة مدينة العريش:

تقع مدينة العريش على ساحل البحر الأبيض المتوسط في شبه جزيرة سيناء، وعلى بعد ٣٤٤ كم شمال شرق القاهرة، وهي عاصمة محافظة شمال سيناء، وتشتهر المدينة بوادي العريش (تقدر مساحته بحوالي ١١٠٠ كم^{٢}، ويكثر به العديد من العيون الطبيعية التي تستخدم للاستشفاء، كما تتميز أراضي هذا الوادي بنوعية من التربة تصلح لزراعة كثير من المحاصيل الزراعية)، وتتمتع المدينة بشواطئ النخيل التي تعتبر من أهم عوامل الجذب للسياحة الساحلية.

ويوجد بالمدينة مطار العريش الدولي (يقع جنوب المدينة على مسافة تقدر بحوالي ٦ كم ويخدم حركة الركاب الداخلية والخارجية). كما يمر بها الطريق الدولي الساحلي والذي يصل الشرق العربي بالمغرب العربي. كما يربط بين المدينة وبين مدن قناة السويس.

كذلك يوجد بالمدينة ميناء العريش البحري شكل (٢- ٢١) ويقع على بعد ٥٠٠ متر من الطريق الرئيسي (رفح / العريش) وقد كان يستخدم في الصيد ثم تم تحويله ليكون ميناء تجاريا لتصدير خامات المحافظة من (فحم – رمال – ملح ...).

شكل (٢- ٢١) ميناء العريش البحري

– المؤشرات الاجتماعية للمدينة:

– ارتفع عدد سكان مدينة العريش من ١٠٠,٤٨ ألف نسمة تعداد ١٩٩٦ إلى ١٣٧,٩٤ نسمة تعداد ٢٠٠٦ بمعدل نمو بلغ ٣,٢٢% وهو معدل جيد بالنسبة لمدينة صحراوية يستهدف العمل على نموها ولكن يجب مراعاة توفير البنية الأساسية اللازمة والخدمات وفرص العمل المناسبة لهذه الزيادة السكانية .

– ينقسم سكان مدينة العريش إلى ثلاثة أقسام، الأول العرايشية وهم سكان الحضر والثاني أبناء الوادي الذين جاءوا بعد عودة سيناء إلي السيادة المصرية وغالبيتهم من موظفي الحكومة. والثالث البدو وهم يتركزون على أطراف المدينة.

– حسب تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٨ فقد وصل متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي بالجنيه لمحافظة شمال سيناء إلى حوالي ٥٦٦٧,٨ جنيها سنويا وهو أقل معدل على مستوى محافظات الجمهورية.

– المؤشرات الاقتصادية للمدينة

– يقوم اقتصاد العريش على عدة أنشطة اقتصادية منها الزراعة وصيد الأسماك (حيث يشتهر وادي العريش بزراعة الزيتون وأشجار النخيل) ، بالإضافة إلى وجود بعض المناطق الصناعية ذات النشاط الكبير في مجال التصنيع (حيث تتركز حوالي ٦٤,٢% من إجمالي الصناعات على مستوى المحافظة في مدينة العريش وأغلبها صناعات غذائية لا ينتج عنها ملوثات بيئية).[١٩]

هذا إلى جانب الثروات التعدينية المتواجدة بساحل العريش مثل الرمال السوداء والتي تحتوي على العديد من العناصر الثقيلة والتي تستخدم في صناعات عديدة.

ويتصدر نشاط السياحة في السنوات الأخيرة قائمة الأنشطة الاقتصادية بالمدينة حيث السياحة الشاطئية وكذلك المحميات الطبيعية مثل محمية الأحراش الساحلية. فقد بلغ أعداد السائحين على مستوى محافظة شمال سيناء عام ٢٠٠٠ حوالي ٥٤,٤ ألف سائح، وارتفع عام ٢٠٠٥ إلى ٦٠,٢ ألف سائح[٢٠].

– مدينة العريش ذات قوام سياحي تجاري، والدليل على ذلك نسب العاملين بالأنشطة، حيث بلغت نسبة العاملين بالقطاع الخدمي حسب تعداد ٢٠٠٦ حوالي ٣٧,٨%، يليها نسبة العاملين بالتجارة حيث وصلت نسبتهم إلى ٤,٨%، يليها نسبة العاملين بقطاع الزراعة ٢,٥% وذلك من إجمالي عدد العاملين بالمدينة.

– التخطيط العمراني لمدينة العريش:[٢١]

اعتمدت الهيئة العامة للتخطيط العمراني (المخطط العام لمدينة العريش – يناير ١٩٩٧)، ولم يتم حتى الآن اعتماد المخطط الإستراتيجي أو التفصيلي لها.

تتلخص فكرة المخطط العام في الحفاظ على المناطق السياحية والسكنية المتميزة القائمة وتدعيمها بالخدمات، وارساء قواعد النشاط الصناعي بالمدينة من خلال إقامة بعض المناطق الصناعية بالمدينة.

وتتوزع استعمالات الأراضي في المخطط المقترح شكل (٢-٢٢) كالتالي:

١- مناطق سياحية قائمة على طول ساحل البحر في المدينة يتم الحفاظ عليها.

---

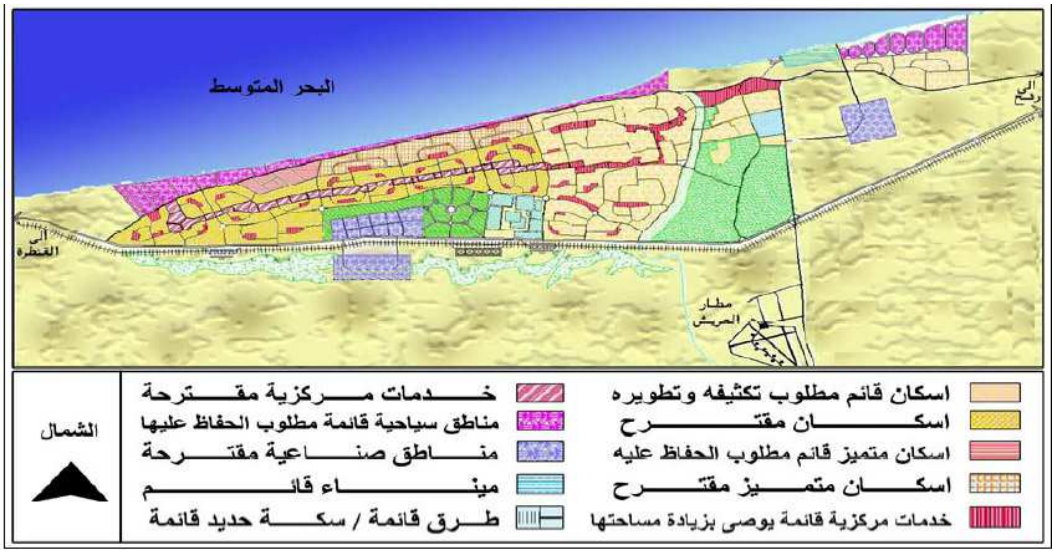
[19] دليل التوصيف البيئي لمحافظة شمال سيناء، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٧

[20] دليل التوصيف البيئي لمحافظة شمال سيناء، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٧

[21] استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم السويس، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثالث، محافظة شمال سيناء

٢- إلى الجنوب من المناطق السياحية مناطق إسكان قائم وإسكان متميز يتم الحفاظ عليها وتكثيفها.

٣- مناطق صناعية مقترحة جنوب وشرق المدينة لتدعيم دور الصناعة بالمدينة.



شكل (٢-٢٢) المخطط العام لمدينة العريش

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم السويس، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثالث، محافظة شمال سيناء

- الهيكل الإداري وتمويل المشروعات للمدينة:

- الإدارة العامة للمحافظة تكون تحت قيادة المحافظ، بمعاونة السكرتير العام والسكرتير العام المساعد. ويتحمل المحافظ المسئولية المباشرة لإدارة جميع شئون المحافظة.

- تنقسم عمليات تمويل المشروعات المدينة إلى قسمين :

الأول: يختص بالتنمية السياحية وخصوصا مشروعات القرى السياحية ويكون فيها التمويل خاصا.

والثاني: يختص بتطوير الخدمات وانشاء هياكل البنية الأساسية بالمدينة ويكون فيها التمويل من الحكومة المركزية.

٢-١-٤-٣ خلاصة دراسة إقليم السويس:

من خلال دراسة الاستراتيجيات والمخططات المتعلقة بإقليم السويس يمكننا ملاحظة ما يلي:

- استراتيجيات محافظة شمال سيناء:

١- لم تنل مناطق الأحراش الساحلية فعليا حظها من الاهتمام- كما هو مذكور في استراتيجية تنمية المحافظة - بالإضافة إلى الخلط بين مهام الإدارات المسئولة، فقد سُمح للمواطنين بإستصلاح الأراضي وزراعتها بمناطق المحمية، وتم إصدار حيازات زراعية لهؤلاء

المواطنين لذلك فقد تقلصت مساحة المحمية ولم يتبق منها حاليا سوى مساحة صغيرة شمال مدينة رفح مساحتها حوالي (٦ كم^{٢}).

٢- ذكرت الاستراتيجية تشجيع السياحة في المنطقة بكل أنواعها المتاحة بالمحافظة، وقد دلت المؤشرات إلى زيادة أعداد السائحين خلال خمس سنوات (٢٠٠٠-٢٠٠٥) بحوالي ٦ آلاف سائح فقط.

٣- اقترحت الاستراتيجية تجمعات عمرانية جديدة ولكن في حقيقة الأمر هناك معوقات كثيرة تقف أمام تحقيق هذا الأمر منها: ارتفاع تكاليف الانتقال بين المدن، وكذلك ارتفاع تكاليف شبكات المياه والصرف الصحي والطرق، بالإضافة إلى ندرة مصادر المياه بالمحافظة مما يجعل توفيرها لمجتمعات جديدة مقترح إنشاؤها أمرا صعبا. كما أن بعض المدن القائمة بالمحافظة يمكنها أن تستوعب أكثر من سكانها.

٤- اقترحت الاستراتيجية الخاصة بالمحافظة تعزيز فعالية السياحة من خلال تنويع المنتج السياحي واستغلال المقومات المتوفرة للمحافظة في تهيئة أنماط ومقاصد جديدة لاجتذاب شرائح متنوعة من السياح. ولكن لم يظهر ذلك في مخطط مدينة العريش حيث اقتصر النشاط السياحي على القرى السياحية الخاصة على طول شاطئ المدينة.

<u>- مخطط مدينة العريش:</u>

١- من المشاكل التي تعكس الإدارة غير المتكاملة للمناطق الساحلية على مستوى مدينة العريش، وجود نحر عبر الساحل بسبب إنشاء ميناء العريش والذي أدى إلى سقوط أعداد هائلة من النخيل، وتكوين دلتا رملية غرب الحاجز. وحدوث عكس ذلك في الناحية الشرقية وهو دخول البحر على اليابسة بفعل النحر. وهذا يؤثر سلبا على المناطق الزراعية والسياحية على شاطئ البحر.

٢- أوصت استراتيجية المحافظة بخصوص مدينة العريش بتحجيمها سكانيا مع تركها لمعدل نموها الطبيعى ومحاولة حل مشاكلها العمرانية والإسكانية والإدارية المختلفة. بينما نجد أن مخطط مدينة العريش يقترح تكثيف مناطق الإسكان القائمة وتطويرها.

٢-١-٥ إقليم جنوب الصعيد:

إقليم جنوب الصعيد هو الإقليم السابع من أقاليم مصر التخطيطية ويضم المحافظات التالية(سوهاج وقنا والأقصر وأسوان والبحر الأحمر) كما هو موضح بالشكل (٢-٢٣) وتبلغ مساحة الإقليم ٢٠٦٠٥٥ كم^{٢} يمثل ٢٠,٤% تقريبا من جملة مساحة الجمهورية، كما يقطن بالإقليم نحو ٨,٦٧ مليون نسمة يمثلون ١١,٩% من جملة سكان الجمهورية في عام ٢٠٠٦.

شكل (٢-٢٣) إقليم جنوب الصعيد

٢-١-٥-١ الوضع الراهن لإقليم جنوب الصعيد

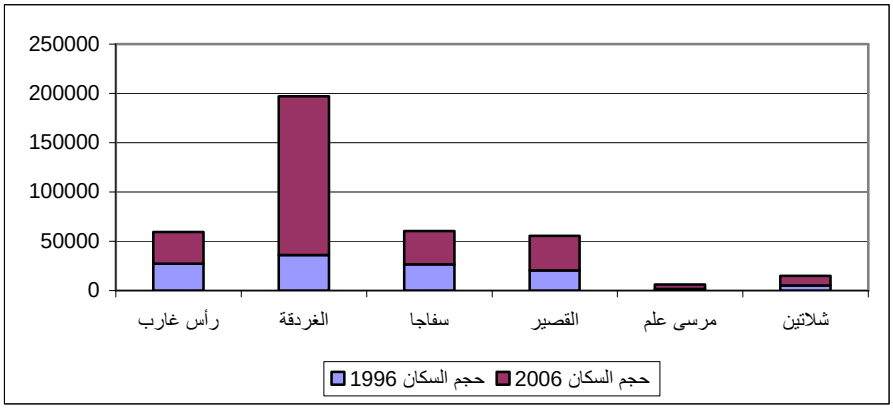
يتم دراسة الإقليم من خلال الوضع الراهن (اجتماعيا واقتصاديا وعمرانيا) تتبعه دراسة لمدينة الغردقة كمثال للمدن الساحلية للإقليم.

ولقد بلغت عدد المدن الساحلية بإقليم جنوب الصعيد ٦ مدن جميعهم بمحافظة البحر الأحمر.

- المؤشرات الاجتماعية:

١- تعتبر مدينة الغردقة أكبر المدن الساحلية بالإقليم بمحافظة البحر الأحمر حجما للسكان حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦، فقد بلغت (١٦٠,٩ ألف نسمة) بمعدل نمو بلغ ١٦,١% خلال عشر سنوات، وذلك حيث إنها عاصمة المحافظة والمدينة الأساسية لها على البحر الأحمر، كما يوضح شكل (٢-٢٤).

٢- بلغت نسبة الذكور بمحافظة البحر الأحمر حوالي ٦٠,٧% من إجمالي عدد السكان، كما يبلغ نسبة العاملين من الذكور في مدينة الغردقة حوالي ٧٦,٥% من إجمالي عدد العاملين بالمدينة، حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦.



شكل (٢-٢٤) تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) بالمدن الساحلية بإقليم جنوب الصعيد

المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظة البحر الأحمر، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

٣- بلغ نصيب الفرد من الدخل المحلي لمحافظة البحر الأحمر حوالي ٦٥٨٣,٣ جنيها سنويا وهو معدل متوسط بالنسبة لباقي المحافظات الساحلية بالجمهورية.[٢٢]

- المؤشرات الاقتصادية:

١- بلغت نسبة مساهمة محافظات جنوب الصعيد فى التنمية للموارد التعدينية بالإقليم نصيبا كبيرا على مستوى الجمهورية مثل خام (النحاس – النيكل – الرصاص – القصدير – الكبريت) وهي توجد في جبال البحر الأحمر.

٢- الصناعة بصفة عامة تنخفض مساهمتها عن المتوسط على مستوى الجمهورية، حيث بلغت نسبة هذه المساهمة حوالي ٥% من الإجمالي سواء من حيث عدد المشروعات التى تم توطينها، أو قيمة إنتاجها وتكاليفها الاستثمارية وعدد العمالة بها حتى عام ١٩٩٦.

٣- أما بالنسبة لسياحة الشواطئ فتوجد فى محافظة البحر الأحمر. كما تتوفر فرص للسياحة العلاجية في سفاجا والسفاري والسياحة الإيكولوجية في منطقة وادي العلاقي وجبال ووديان البحر الأحمر. وتشير البيانات إلي أن الأنماط السياحية بالإقليم منفصلة وغير متكاملة، بمعنى أن البرامج السياحية المقدمة تعتمد على سياحة النمط الواحد، فلا تزال مجالات السياحة الشاطئية في البحر الأحمر في معزل عن السياحة الثقافية والتاريخية في الأقصر وأسوان.

٤- ويتميز إقليم جنوب الصعيد بالعديد من المحميات الطبيعية القائمة بالفعل بالإضافة إلي عدد من المحميات المقترحة خاصة في محافظة البحر لاحمر.

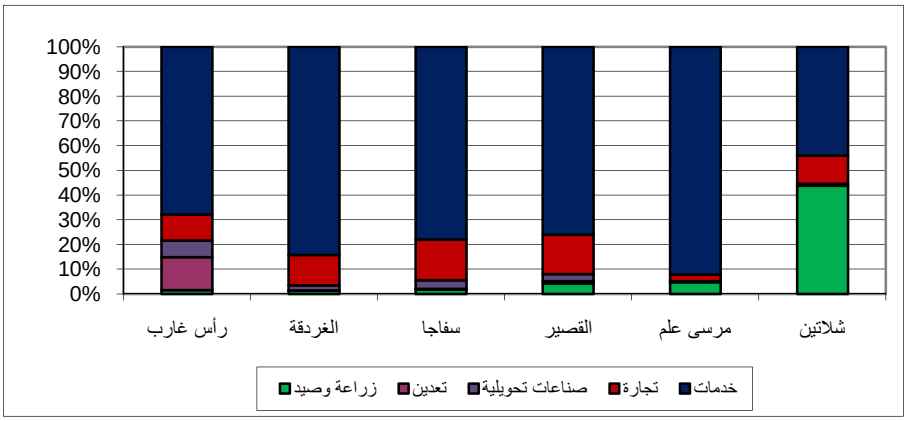
٥- على مستوى نسب العاملين بالنشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بالإقليم، نلاحظ ما يأتي:

[22] تقرير التنمية البشرية لمصر ٢٠٠٨، العقد الإجتماعي في مصر- دور المجتمع المدني في مصر، البنك الدولي

أ. ارتفاع نسب العاملين بالنشاط الخدمي في جميع المدن الساحلية بالإقليم فهو النشاط الأول بالمدينة خاصة مدن الغردقة ومرسى علم، وبخاصة الخدمات المتعلقة بالنشاط السياحي.

ب. النشاط الثاني بهذه المدن هو النشاط التجاري، حيث تتوافر الموانى التجارية بمعظم هذه المدن مثل موانى سفاجا والقصير.

ج. انخفاض نسب العاملين بالتعدين بالمدن التي يتوافر فيها موارد تعدينية كمدن سفاجا والقصير، حيث إن نسبة كبيرة من العاملين بهذا النشاط تكون من سكان محافظات جنوب الوادي. ويوضح شكل (٢-٢٥) نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية بالمدن الساحلية بإقليم جنوب الصعيد.



شكل (٢-٢٥) توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي بالمدن الساحلية بإقليم جنوب الصعيد

المصدر: التعدادت النهائية لعام ٢٠٠٦ لمحافظة البحر الأحمر، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

– البنية الأساسية بالإقليم:

١- يضم الإقليم شبكة من الطرق الطولية لربطه بشمال الجمهورية والطرق العرضية لربط وادى النيل بالصحراء الشرقية والبحر الأحمر مثل طرق (رأس غارب / الشيخ فضل) وطريق (سفاجا / قنا) وطريق (القصير/ قوص) وطريق (مرسى علم/ إدفو).

٢- يمر بالإقليم خط سكة حديد(القاهرة / أسوان)، وخط سكة حديد (قنا/ الخارجة / أبو طرطور).

٣- يوجد بالإقليم موانى على النيل كميناء أسوان النهري، بالإضافة للموانى البحرية كسفاجا والقصير. كما يوجد بالإقليم عدة مطارات دولية هي مطار الغردقة ومطار الأقصر ومطار أسوان ومطار مرسى علم، ويجري حاليا عمليات توسعة وتطوير لمطاري الغردقة والأقصر،

وقد تم إنشاء مطار مرسى علم بنظام BOT [٢٣] لأول مرة مما يفتح الباب لهذا المجال في مطارات أخرى كمطار أبو سمبل.

– الدراسات الإقليمية والعمرانية:

فيما يلي عرض لأهم ملامح استراتيجيات التنمية بالإقليم يتبعه عرض لمخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر عام ٢٠١٧، يليه دراسة للمخطط الموضوع لمدينة الغردقة.

أولا:استراتيجيات التنمية بإقليم جنوب الصعيد:

تتمثل استراتيجية التنمية العمرانية للإقليم شكل (٢-٢٦) في إمكانية إحداث تنمية معتمدة على تهيئة مجال الإنتاج من خلال معالجة ثلاثة مكونات رئيسية هي:

المكون الأول :استراتيجية السكان والعمران

لقد تم إعداد خطة تنمية جنوب الصعيد لتستوعب حوالي ٤,٤ مليون نسمة من الزيادة السكانية حتى عام ٢٠١٧، منها حوالي ٢,٢ مليون نسمة تتمثل في الزيادة الطبيعية بالمنطقة وحوالي ٢,٢ مليون نسمة زيادة سكانية نتيجة جذب الأنشطة الجديدة لأعداد من سكان شمال وجنوب الوادي، مما يعني عمليا ليس فقط وقف تيار الهجرة ولكن عكسه. فيستأثر إقليم جنوب الصعيد من الاستثمارات نحو ٣٤٥ مليار جنيه، وتوجه نسبة كبيرة منها لتنمية المناطق الصحراوية الواقعة في نطاق الإقليم، سواء في الوادي الجديد ومنطقة توشكى أو منطقة بحيرة ناصر أو منطقة البحر الأحمر. وتعطي الخطة أهمية قصوى للقطاعات والأنشطة الرائدة في مجالات الزراعة والصناعة والسياحة وتحديثها، وتدعيم عناصر التنمية البشرية وعلى رأسها التعليم والصحة وخدمات الشباب والتنمية التكنولوجية والمعلوماتية والبحث العلمي إضافة إلى خدمات الإسكان والتنمية العمرانية، وذلك لمواجهة متطلبات النمو السكاني والتجمعات العمرانية الجديدة في المناطق الصحراوية ومنطقة بحيرة ناصر.

المكون الثاني :استراتيجية البنية الأساسية والخدمات

ويحتاج قطاع البنية الأساسية إلى عملية تطوير لشبكة متكاملة للنقل والمواصلات العرضية والطولية لتربط (شرق وغرب النيل) مناطق المشروعات الجديدة وموانى البحر الأحمر (وتربط شمال البلاد وموانيه البحرية بجنوبه) عن طريق مجموعة محاور الحركة التالية:

- طريق القاهرة /أسوان غرب النيل من أسيوط حتى أسوان على بعد ٢٥ كم من نهر النيل
- طريق دولي ساحلي جديد للبحر الأحمر يربط مصر بالسودان
- طريق من سوهاج للداخلة ويتقاطع مع الطريقين اللذين يربطان أسيوط بكل من الخارجة والداخلة
- خط سكة حديد بين أبو سمبل /توشكى /شرق العوينات.

[23] يعتبر نظام (البناء–التشغيل-التحويل) والمعروف اختصارا باسم (B.O.T Build - Operate - Transfer ، أحد الأدوات المستخدمة في تنفيذ الاستثمارات في مجال البنية الأساسية، إذ يقوم القطاع الخاص بموجب هذا النظام بتصميم وتمويل وتشييد وتشغيل المشروع، ويتم بعد فترة امتياز معينة تحويل أصول المشروع للحكومة.

المكون الثالث: استراتيجية التنمية الاقتصادية

– تدعيم الدور الإقليمى للإقليم من خلال محاور الربط المختلفة (الطولية والعرضية) والأنشطة الأساسية (التصديرية) للإقليم سواء في مجال النشاط الاستخراجى أو الصناعى أو الزراعى.

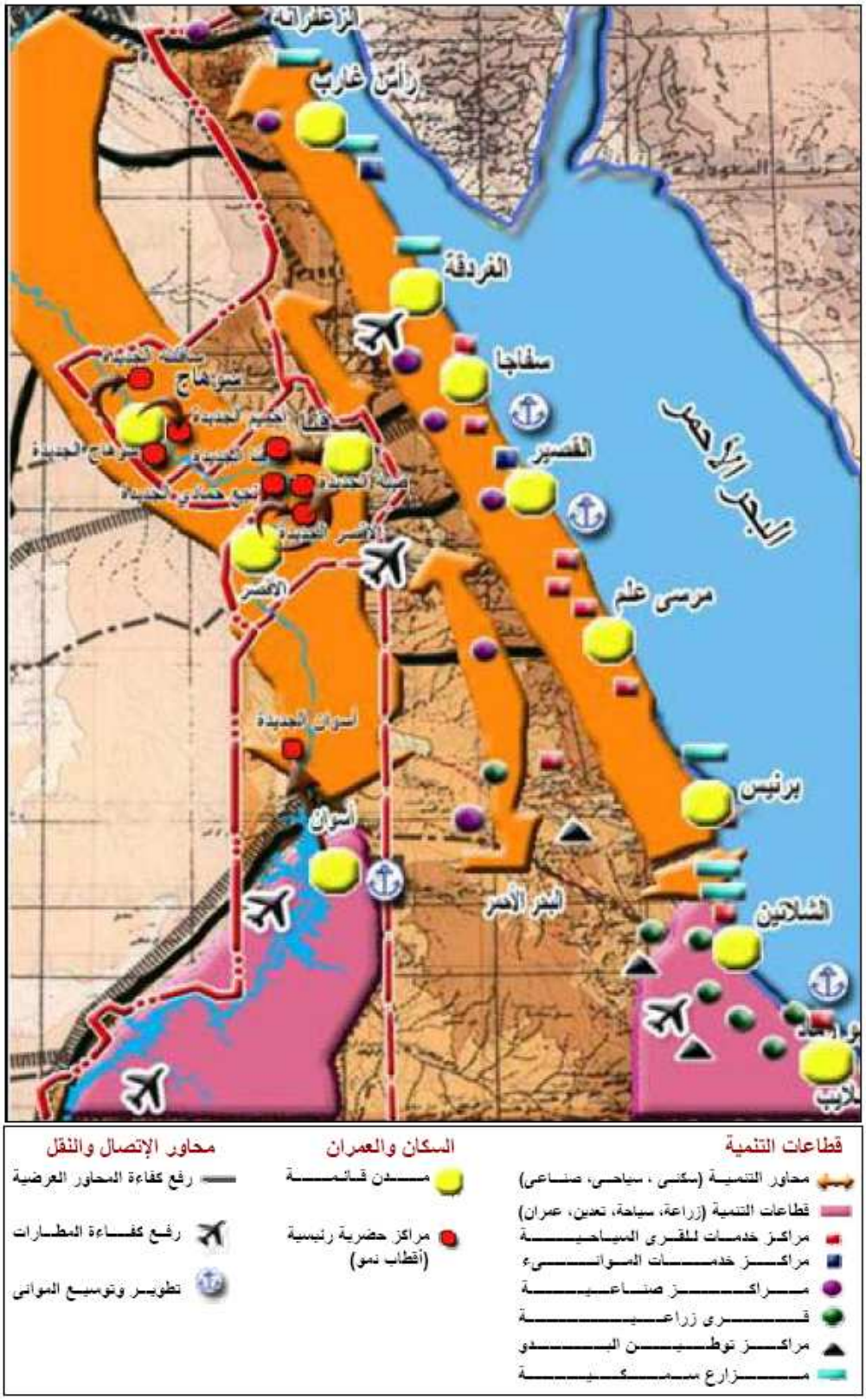
– الارتكاز على عدد من الأنشطة كأقطاب نمو مثل الصناعات والخدمات الإقليمية (مثل مؤسسات التعليم الجامعى).

– تدعيم الأنشطة الاقتصادية باستغلال مقومات الموقع والمناخ في تدعيم اقتصاديات الإقليم (البحر الأحمر – أسوان – الأقصر) وإنشاء تجمعات عمرانية تمثل مراكز للاستقطاب السكانى.

– إعطاء دفعة قوية للأنشطة الاقتصادية ذات المزايا النسبية للإقليم من الزراعات والصناعات والخدمات التي تزخر بها المنطقة.

– التدرج في تنمية المناطق الصناعية المستهدفة بحيث يتم استكمال مقومات المناطق الجاري إنشاؤها ومدها بكافة مرافقها وخدماتها قبل البدء في إقامة مناطق جديدة، مع مراعاة الاختيار الدقيق للصناعات المراد توطينها منعا للازدواجية وإهدار طاقات إنتاجية وأصول رأسمالية.

– التركيز على المشروعات كثيفة العمالة التى تتوفر لها إمكانات النمو لتعزيز قدرة الإقليم على توفير فرص عمل للقاطنين خلال السنوات القادمة وحتى نهاية الفترة التخطيطية في عام ٢٠٢٢.



شكل (٢-٢٦) استراتيجية التنمية إقليم جنوب الصعيد

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، إقليم جنوب الصعيد، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨، الباب الثاني

وفيما يلي عرض لأهم مبادئ وأفكار مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر لسنة ٢٠١٧ والموضوع من قِبَل الهيئة العامة للتخطيط العمراني عام ٢٠٠٠، وذلك بهدف دراسة العلاقة بين استراتيجيات التنمية الموضوعة للإقليم والمخطط المقترح ومدى تأثير كل منهما على الآخر.

ثانيا: مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر عام ٢٠١٧: [٢٤]

اعتمدت الأفكار الأساسية للمخطط المقترح بناء على دراسات مستفيضة للوضع الراهن بالمحافظة على مستوى جميع القطاعات، ومن خلال هذه الدراسات تم استنتاج النقاط التالية:

– يجب عدم الاعتماد على الثروة السمكية كأحد الأنشطة الأساسية نظرا لشبه الانغلاق للبحر الأحمر.

– محدودية فرص نمو النشاط الزراعي وذلك لندرة المياه الجوفية بالمحافظة.

– تزايد الإمكانيات الناتجة عن البعد الاقتصادي الدولي والتي بموجبها سوف تحتل التنمية السياحية واقتصاد الخدمات مكان الصدارة محل التنمية الصناعية، كما تلعب اقتصاديات الموانى الجوية والبحرية دورا في اقتصاد المنطقة.

وفي ضوء هذه النقاط فقد تم تقسيم المخطط المقترح لمحافظة البحر الأحمر إلى ثلاث قطاعات رئيسية:

– القطاع الشمالي (من طريق الزعفرانة/الكريمات حتى النطاق العمراني لمدينة سفاجا)

تعتبر أعمال السياحة وتقديم خدمات الموانى والصناعات التجميعية واستخراج البترول الخام والتنقيب عن الثروات الطبيعية والصناعات التحويلية وأنشطة صيد الأسماك أهم الأنشطة الاقتصادية في هذا القطاع، ومن المتوقع أن تبلغ القدرة الاستيعابية لهذا القطاع عام ٢٠١٧ نحو ١,٣٩ مليون نسمة، شكل (٢–٢٧).

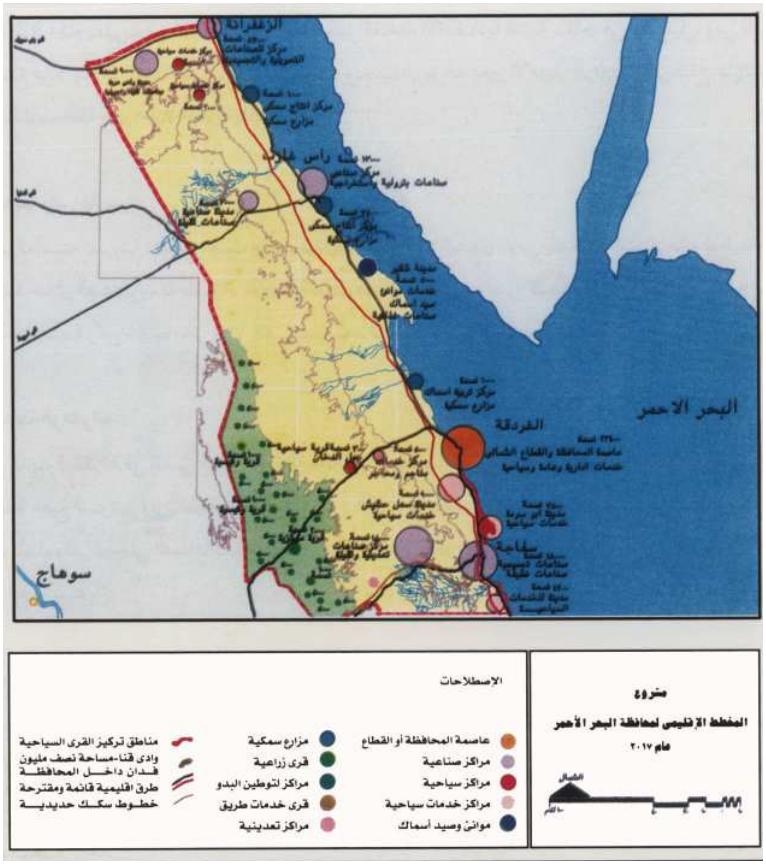
– القطاع الأوسط (من النطاق العمراني لمدينة سفاجا حتى الحد الجنوبي لمدينة برنيس)

تعتبر أعمال السياحة واستخراج الخامات الطبيعية والصناعات التحويلية أهم الأنشطة الاقتصادية الرائدة فيه، ومن المتوقع أن تبلغ القدرة الاستيعابية لهذا القطاع عام ٢٠١٧ نحو ١,١٩ مليون نسمة، شكل (٢–٢٨).

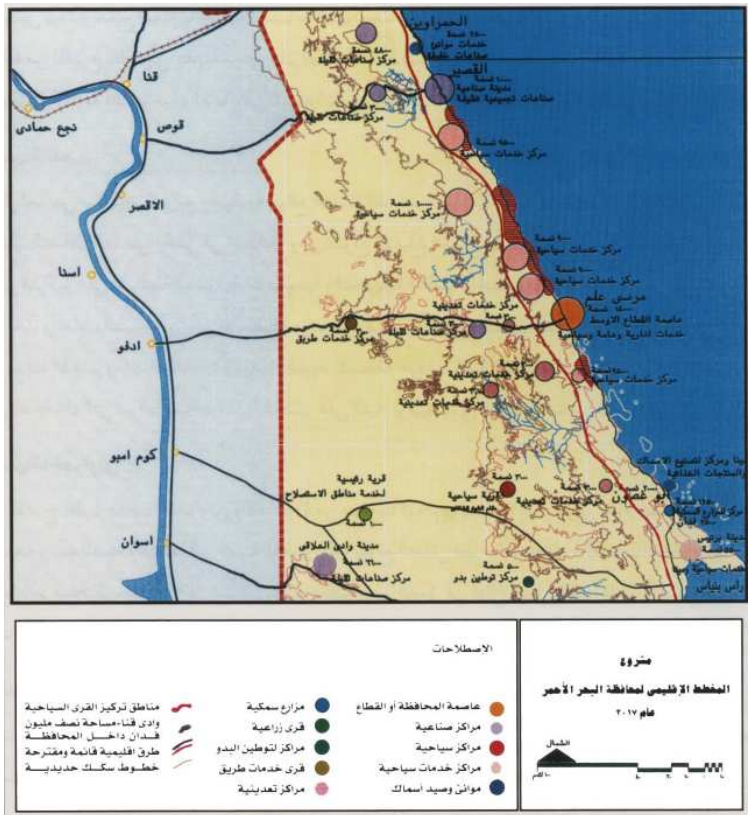
– القطاع الجنوبي (من الحد الجنوبي لمدينة برنيس حتى الحدود المصرية السودانية)

تعتبر أعمال الزراعة والري وصيد وتربية الأسماك أهم الأنشطة الاقتصادية الرائدة في هذا القطاع، كما يساهم كل من قطاع السياحة والمناجم والمحاجر والصناعات التحويلية والتجارة بنسب مختلفة، ومن المتوقع أن تبلغ القدرة الاستيعابية لهذا القطاع عام ٢٠١٧ نحو ٤٥٦ ألف نسمة، شكل (٢–٢٩).

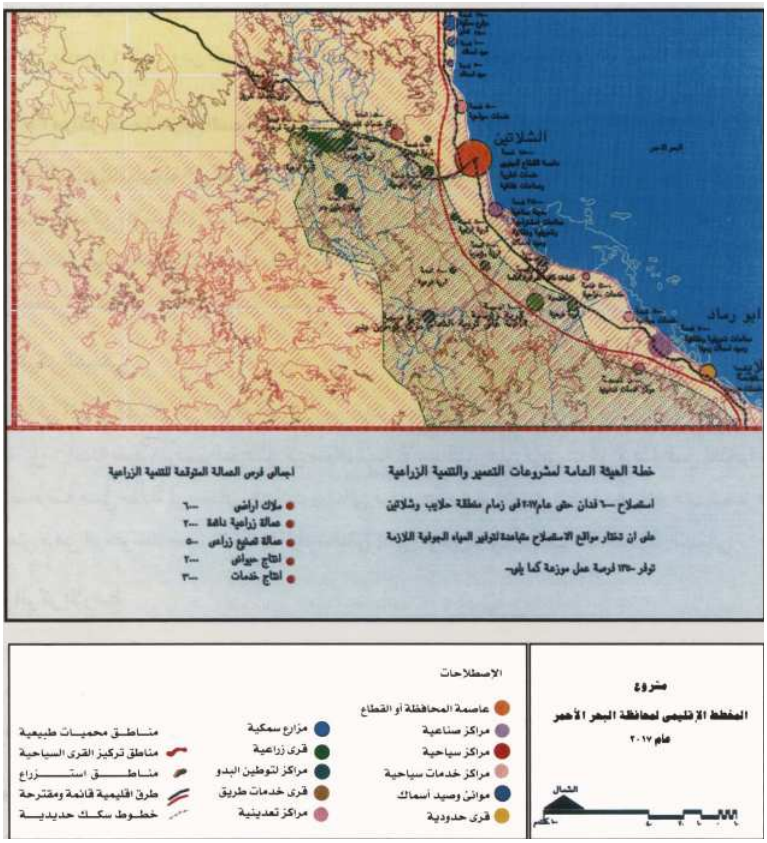
[24] مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر عام ٢٠١٧، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، مايو ٢٠٠٠



شكل (٢-٢٧) المخطط المقترح للقطاع الشمالي لمحافظة البحر الأحمر



شكل (٢-٢٨) المخطط المقترح للقطاع الأوسط لمحافظة البحر الأحمر



شكل (٢-٢٩) المخطط المقترح للقطاع الجنوبي لمحافظة البحر الأحمر

ثالثا: أساليب التنمية المتبعة حاليا بالإقليم:

تتم مشروعات التنمية بالمحافظة من خلال مشروعات الخطط الخمسية المقترحة من ميزانية الدولة والتي تختص بمشروعات البنية الأساسية بجميع أنواعها (طرق ومياه وصرف صحي وكهرباء واتصالات)، بالإضافة إلى المشروعات الإستثمارية المتنوعة خاصة السياحية والمتمثلة في القرى السياحية الساحلية التي يقوم بها القطاع الخاص.

وفيما يلي عرض لأهم الملامح لمدينة الغردقة كنموذج تطبيقي لدراسة الواقع ومدى تأثره بالمخططات والاستراتيجيات الموضوعة

٢-١-٥-٢ مدينة الغردقة:

مدينة الغردقة هي عاصمة محافظة البحر الأحمر، وتقع على بعد ٣٩٥ كم^{٢} جنوب السويس وعلى بعد ٤٥٠ كم^{٢} من القاهرة بالطريق البري، وتعتبر الغردقة من أول المدن الساحلية التي بدأت فيها مسيرة التنمية السياحية الشاملة حيث تعتبر بتخطيطها السياحي أول تجربة من نوعها في مصر .

نظرا لما تتميز به مدينة الغردقة من الثروات والمقومات السياحية التي تكوّن العناصر المتكاملة للتنمية السياحية. ويوجد بالمدينة مطار جوي دولي جار توسعته وتطويره، وميناء بحري.

المؤشرات الاجتماعية للمدينة:

- ارتفع عدد السكان بمدينة الغردقة من ٣٦١٥٨ نسمة عام ١٩٩٦ إلى ١٦٠٩٠١ عام ٢٠٠٦ بمعدل نمو بلغ ١٦,١% خلال عشر سنوات وهو من معدلات النمو العالية للمدن الساحلية المصرية خصوصا ذات الطابع السياحي منها، وذلك لما عليها من الطلب السياحي العالمي مما يخلق فرص عمل كثيرة والدليل على ذلك أن حوالي٧٠ % من العاملين بالمدينة من الذكور.
- حسب تقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٦ فقد وصل متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي بمحافظة البحر الأحمر حوالي ٦٥٨٣,٣ جنيها سنويا.
- بلغت نسبة البطالة في مدينة الغردقة حوالي ٣% حسب تعداد عام ٢٠٠٦، بينما بلغ معدل الإعالة حوالي ٢ فرد/أسرة.

المؤشرات الاقتصادية للمدينة:

– تتميز مدينة الغردقة بالنشاط السياحي بمختلف أنواعه من سياحة شاطئية وسياحة السفاري، بالإضافة إلى السياحة التاريخية.

– يعتبر النشاط الخدمي هو النشاط الغالب على العاملين بالمدينة حيث بلغت نسبة العاملين به حوالي (٥٤,٥%)، يليه النشاط التجاري (٨%) وذلك من إجمالي عدد العاملين بالمدينة، وهذه من سمات المدن الساحلية ذات الطابع السياحي.

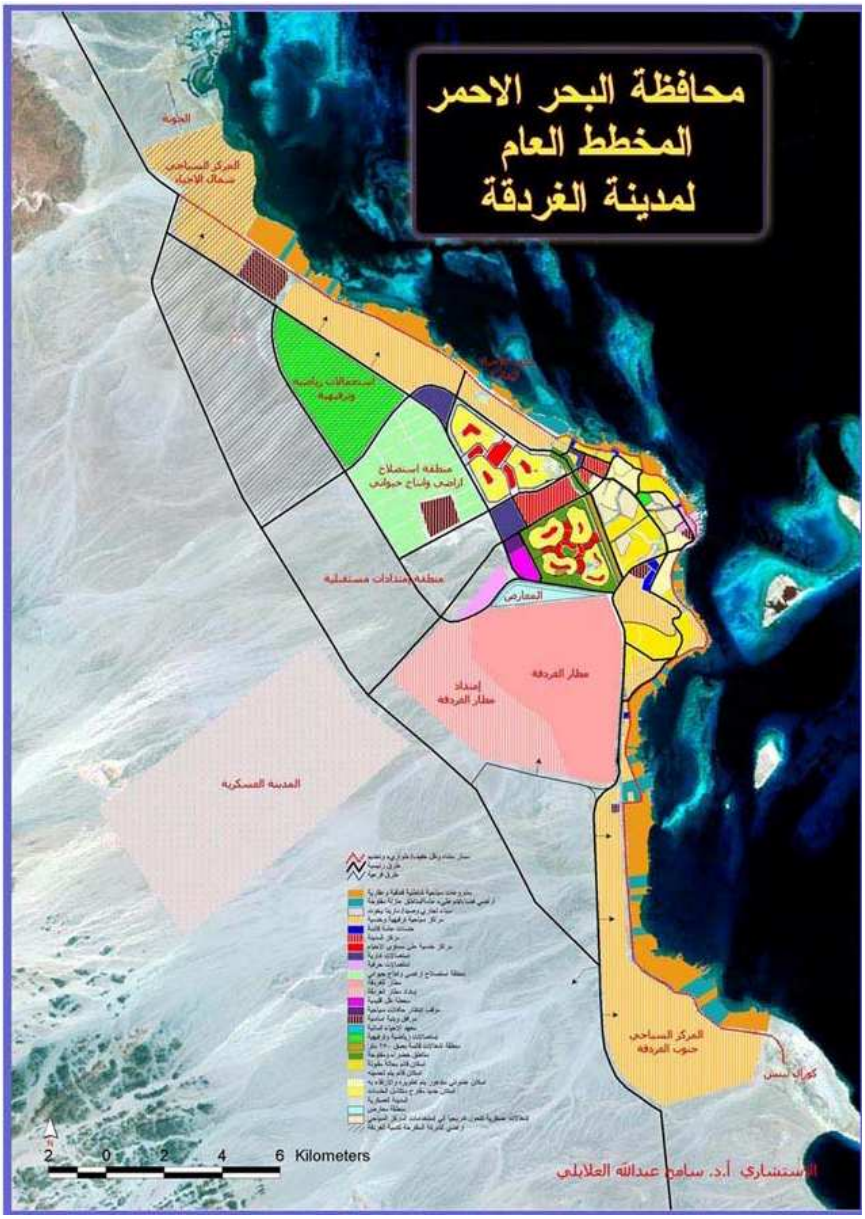
المخطط العمراني للمدينة:

اعتمدت الهيئة العامة للتخطيط العمراني عام ٢٠٠٠ (المخطط العام لمدينة الغردقة حتى عام ٢٠٢٢) ولم يصدر لها حتى الآن مخطط استراتيجي أو تفصيلي.

وقد اعتمدت فكرة مخطط العام للمدينة شكل (٢-٣٠) على:

– تطوير المناطق السكنية القائمة في منتصف بالقرب من منطقة الشاطئ (أصل المدينة) وتدعيمها بالخدمات والمراكز التجارية، والاستعمالات السياحية، يليها إلى الداخل مناطق استصلاح زراعي مقترحة.

– توزيع المراكز السياحية الكبيرة والمشروعات السياحية الشاطئية شمال وجنوب المدينة على طول الشاطئ.



شكل (٢-٣٠) المخطط العام لمدينة الغردقة

المصدر: دليل التوصيف البيئي لمحافظة البحر الأحمر، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٨

٢-١-٢-٣ خلاصة دراسة إقليم جنوب الصعيد:

وفقا للاستراتيجيات المتعلقة بإقليم جنوب الصعيد خصوصا ما يتعلق بالمناطق الساحلية منها، ومخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر يمكننا استنتاج ما يلي:

– مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر:

وضع المخطط لكل قطاع القدرة الاستيعابية له حتى عام ٢٠١٧، دون وضع خطط مرحلية وزمنية للمتابعة، فقد اقترح المخطط حجم سكان للمحافظة حتى عام ٢٠١٧ يقدر بـ ٣,٠٣٦ مليون نسمة، وقد بلغ حجم سكان محافظة البحر الأحمر حسب تعداد ٢٠٠٦ حوالي ٢٣١,٩ ألف نسمة.

٢-١-٦ تجربة القرى السياحية الساحلية المصرية:

بدأت الدولة في التفكير لتعمير الساحل الشمالي الغربي المصري منذ سبعينات القرن الماضي، حيث يعتبر الساحل الشمالي الغربي أحد أهم المناطق التي تضمنتها ورقة أكتوبر عام ١٩٧٤ والتي أصدرها الرئيس الراحل أنور السادات عقب حرب ١٩٧٣، وبدأت الدولة في تنفيذ فكرة القرى السياحية الساحلية منذ تسعينات القرن الماضي، وخصوصا في المنطقة التي تقع غرب مدينة الإسكندرية وحتى مدينة مطروح ويوضح شكل (٢-٣١) جزء من القرى السياحية الساحلية المحصورة بين مدينتي الحمام والعلمين، وهي عبارة عن منتجعات سياحية تتكون من عدد من الوحدات السكنية تتراوح بين الفيلات والشاليهات أو الشقق وبعض الخدمات الترفيهية.

شكل (٢-٣١) جزء من القرى السياحية الساحلية المحصورة بين مدينتي الحمام والعلمين

المصدر: Google Earth Programe - 7/2010

وترجع ملكية المساحة المحصورة فيما بين شاطئ البحر و طريق (الإسكندرية- مطروح) من الكم ٣٤ حتى الكم ٩٤ و بعمق ٦٠٠ م في المتوسط إلى كلا من : هيئة الأوقاف وتمتلك من(الكم ٣٤ حتى الكم ٤٧)، وهيئة التعمير والتنمية الزراعية: وتمتلك من(الكم ٤٧ حتى الكم ٩٤) وذلك بمساحة إجمالية تبلغ حوالي ٣٦ مليون متر٢، وقد باعت الهيئتان المذكورتان أراضيها للجمعيات التعاونية بمساحات متباينة وعروض متفاوتة.[٢٥]

٢-١-٦-١ بداية وأسباب ظهورها:

يمكن إيجاز أسباب ظهور القرى السياحية الساحلية في مصر في النقاط التالية:

١- إن ظهور القرى السياحية يرجع لجذور أوروبية، حيث بدأت فكرة إنشاء منتجعات سياحية في المدن الساحلية في انجلترا وفرنسا بهدف قضاء العطلة الأسبوعية على الساحل، وقد

[25] د.عبد الله عبد العزيز عطية، التنمية السياحية المتواصلة في إطار التخطيط الإقليمي والعمراني للساحل الشمالي الغربي، المؤتمر السنوي الرابع بكلية السياحة والفنادق، جامعة الإسكندرية، الساحل الشمالي الغربي المصري على خريطة السياحية الدولية، ابريل ٢٠٠٥

تضاعف الطلب على هذه المنتجعات في العقود الأربعة الماضية سواء من داخل البلاد أو خارجها، وقد ساعد إقامة منتجعات سياحية نجحت في جذب السياحية الدولية والملايين من السياح وتوسيع نطاق التسويق لهذه المنتجعات في العديد من الدول على البحر الأبيض المتوسط مثل فرنسا وايطاليا واسبانيا واليونان وقبرص وتونس.[٢٦]

٢- ظلت مدينة الإسكندرية في مصر تمثل عاصمة السياحة الشاطئية المحلية، ونظرا لتزايد الطلب على الاصطياف وعلى الخدمات الترفيهية في مدينة الإسكندرية تسبب ذلك في تدهور هذه الخدمات وبخاصة شواطؤها نتيجة للتكدس الشديد على هذه الشواطىء فكان التفكير في التنمية الساحلية خارج نطاق مدينة الإسكندرية.

٣- الزيادة السكانية في المناطق الحضرية مع ارتفاع مستوى المعيشة- كنتيجة للانفتاح الاقتصادي في فترة السبعينات – ازداد الطلب على الخدمات الترفيهية خارج هذه المناطق وبصفة خاصة الطلب على الشواطئ السياحسة، حيث تولدت الرغبة في امتلاك منزل ثان أو وحدة ترفيهية في المناطق الساحلية تمكن أفراد العائلة من الذهاب إليها في أي وقت من السنة، الأمر الذي تطلب وضع التخطيط العمراني للمنطقة المتاخمة لمدينة الإسكندرية من سيدي كرير إلى العلمين لاستيعاب حجم المصطافين المتزايد من خلال تنمية المنطقة تنمية شاملة مع تزويدها بالمرافق اللازمة لذلك فقد اتجه فكر المخطط العام إلى تحقيق الاستثمار الأمثل للبيئة الطبيعية.[٢٧]

٢-١-٦-٢ قراءة نقدية للقرى السياحية الساحلية في مصر:

من خلال الدراسات سواء السياحية أو التخطيطية التي أجريت على القرى السياحية الساحلية المصرية يمكننا استنتاج ايجابيات وسلبيات هذه القرى من خلال النقاط التالية:

- الإيجابيات:

١- نجحت القرى السياحية الساحلية المصرية إلى حد كبير في تلبية احتياجات شرائح الطبقة العليا، وبالتالي إقناعهم بقضاء عطلاتهم داخل البلاد بدلا من السفر إلى الخارج. وفي هذا الصدد يمكن اعتبارها خطة ذكية تنفذها السياسة المصرية للتغلب على التسرب الاقتصادي الناجم عن الرحلات المتجهة للخارج. ويوضح شكل (٢-٣٢) المخطط المقترح لمارينا العلمين كمثال للقرى السياحية الساحلية.

---

[26] Dr. Eman Mohamed Helmy, Tourism development in the Egyptian Northwest Coast: a sustainable development approach , International Conference Development and Tourism in Coastal Areas, Sharm EL_Sheikh, Egypt,9-12 March 2005

[27] د.عبد الله عبد العزيز عطية، التنمية السياحية المتواصلة في إطار التخطيط الإقليمي والعمراني للساحل الشمالي الغربي، المؤتمر السنوي الرابع بكلية السياحة والفنادق، جامعة الإسكندرية، الساحل الشمالي الغربي المصري على خريطة السياحية الدولية، ابريل ٢٠٠٥

شكل (٢-٣٢) المخطط المقترح لمارينا العلمين

المصدر: د.عبد الله عبد العزيز عطية، التنمية السياحية المتواصلة في إطار التخطيط الإقليمي والعمراني للساحل الشمالي الغربي

٢- تعتبر هذه القرى نواة جيدة للتنمية المتكاملة في هذه المنطقة وكذلك التوسع العمراني وزيادة حجم السكان وفرص العمل إذا ما طبق ما يهدف إليه المخطط الإقليمي الموضوع لهذه المنطقة فهو بالتالي يحقق فوائد اقتصادية وعمرانية تتنافس مع الأسواق السياحية الدولية.

- السلبيات:

١- استهدفت هذه القرى السياحية الطبقات الاجتماعية العليا والمتوسطة من السوق السياحية المحلية.

٢- على الرغم من أن مواقع هذه القرى تمتلك العديد من الثروات الطبيعية والترفيهية التي يمكنها ان تعود على الدولة بعائد اقتصادي مرتفع إلا أنها لم تستطع الدخول في السوق السياحية العالمية واعتمادها على السياحة المحلية (شرائح محددة من المجتمع المحلي).

٣- انفصال هذه القرى السياحية عن ما كان مستهدفا في المخطط الإقليمي لهذه المنطقة، حيث كان يستهدف تحقيق مقصد سياحي كامل يتضمن أكبر حجم ممكن من السياحة ويكون أكثر تكاملا اجتماعيا واقتصاديا.

٤- تستخدم هذه القرى الساحلية في مدة لا تزيد عن أربعة شهور في العام فقط وهذا يمثل مضيعة هائلة من الاستثمارات العامة في البنية التحتية والاستثمارات الخاصة.

٥- تواجه الفنادق والمنتجعات السياحية مشاكل من خلال انخفاض معدل الإشغال (حوالي ٣٠% فقط) فهي لا تولد معدلا كافيا من العائد على رأس المال المستثمر.[٢٨]

[28] Dr. Magda Metwally, An Approach to Sustainable Tourism Development in Coastal Area-Egypt , International Conferance Development and Tourism in Coastal Areas, Sharm EL_Sheikh, Egypt,9-12 March 2005

٦- فكرة القرى السياحية الساحلية والتي يرجع أصلها إلى الدول الأوروبية-كما سبق الذكر- لا تناسب المجتمع المصري نظرا لاختلاف ثقافة العطلات لدى المجتمعين، حيث إن العطلات الأسبوعية (Weekends) من سمات المجتمع الأوروبي، بينما تمثل عطلة فصل الصيف من سمات المجتمع المصري. لذلك يجب مراعاة ذلك وعمل برامج للتنمية السياحية المستقبلية.

٢-١-٧ التشريعات والقوانين المتعلقة بالمناطق الساحلية بيئيا وعمرانيا:

تتحكم عدة قوانين في تنظيم المناطق والمدن الساحلية المصرية سواء من الناحية البيئية أو العمرانية، وفيما يلي قراءة سريعة لبعض هذه القوانين وإلقاء الضوء على المواد التي تخص المناطق الساحلية فيها.

١- قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤:

القانون بشكل عام يتحكم في كل ما يتعلق بالمحافظة على البيئة المصرية والحد من تلويثها بأي شكل من أشكال التلوث، وفيما يخص المناطق الساحلية نذكر النقاط التالية:

- ذكرت اللائحة التنفيذية للقانون[٢٩] تعريفات تخص المناطق الساحلية – تم تناولها في الفصل الثاني من الباب الأول بالبحث – مثل (خط الشاطئ – البحر الإقليمي – المنطقة البحرية الخاصة....).

- وقد حدد القانون[٣٠] الجهات الإدارية المختصة بحماية البيئة المائية كل فيما يخصها وهي (جهاز شئون البيئة- مصلحة الموانى- هيئة قناة السويس-هيئات الموانى بجمهورية مصر العربية – الهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ-الهيئة المصرية العامة للبترول- الإدارة العامة لشرطة المسطحات المائية-الهيئة العامة للتنمية السياحية).

- أوضح القانون[٣١] أن جهاز شئون البيئة يقوم بالاشتراك في إعداد الخطة القومية المتكاملة لإدارة المناطق الساحلية بالبحر المتوسط والبحر الأحمر بالتنسيق مع الهيئات والوزارات المعنية.

- فيما يخص إقامة المنشآت على الساحل فقد حظر القانون[٣٢] إقامة أية منشآت على الشواطئ البحرية لجمهورية مصر العربية لمسافة ٢٠٠ متر إلى الداخل من خط الشاطئ، أو منع إقامة هذه المنشآت إلا بعد موافقة الهيئة المصرية العامة لحماية الشواطئ بالتنسيق مع جهاز شئون البيئة بعد تقديم دراسة متكاملة عن تقييم التأثير البيئي للمشروع.

---

[29] مادة (١) من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة
[30] مادة (١) بند ٣٨ لقانون البيئة
[31] مادة (٥) من قانون البيئة
[32] مادة (٥٩) من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة

– حدد القانون[٣٣] مسافة لاتقل عن ٣ كم من خط الساحل للتخلص من المخلفات الصلبة بالردم الصحي.

– حظر القانون[٣٤] من إجراء أي عمل يكون من شأنه المساس بخط المسار الطبيعي للشاطئ أو تعديله دخولا في مياه البحر أو انحسارا عنه إلا بعد موافقة الجهة الإدارية المختصة بالتنسيق مع جهاز شئون البيئة.

٢- قانون المحميات الطبيعية رقم ١٠٢ لسنة ١٩٨٣:

حدد هذا القانون في مادته الأولى تعريفا للمحميات الطبيعية، وقد اعتبر المياه الساحلية أو الداخلية التي تتميز بكائنات حية (نباتات أو حيوانات أو أسماك) أو بظواهر طبيعية من المحميات الطبيعية التي يطبق عليها بنود ومواد هذا القانون.

هذا بالإضافة إلى **البروتوكولات** التي تتبعها مصر مع الدول الأخرى وجميعها هدفها الحماية البيئية[٣٥] حيث تشارك مصر مجموعة من دول البحر المتوسط (٢١ دولة) في الاتفاق الخاص بحماية البحر المتوسط ضد خطر التلوث، ويعرف ذلك باتفاقية برشلونة (١٩٧٦) وهو الإطار القانوني الذي يلزم تلك الدول بخطة عمل بيئية بحوض البحر المتوسط ويصحب الاتفاق ٦ برتوكولات:

١- بروتوكول منع تلوث البحر المتوسط بنفايات البواخر والطائرات.

٢- بروتوكول التعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة.

٣- بروتوكول الحد من تلوث البحر من مصادر برية.

٤- برتوكول حماية أنواع الحياة الحيوانية والنباتية المهددة بالانقراض.

٥- برتوكول عن التلوث الناجم عن التنقيب والاستغلال في الرصيف القاري وقاع البحر.

٦- برتوكول المخلفات الخطرة.

بالإضافة إلى الخطة الزرقاء (Blue Plan) وهي خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وهي تضم ٢١ دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط (في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة) ومن مهام هذه الخطة إنتاج المعلومات من أجل مساعدة متخذي القرار للحد من المخاطر البيئية وإدراك قضايا التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

---

[33] ملحق (١١) من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة

34 مادة (٧٤) من قانون البيئة

[35] www.eeaa.gov.eg موقع جهاز شئون البيئة

أما عن القوانين التي تتحكم في التعامل مع المناطق الساحلية من الناحية التخطيطية، فيعتبر **قانون البناء الموحد رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨** هو القانون المسئول عن النواحي العمرانية والتخطيطية والبنائية بجميع المناطق والقرى والمدن بمصر، ومن قراءة القانون يمكننا ملاحظة ما يلي:

١- لم يذكر القانون تعريفا محددا للمناطق الساحلية ولم يضع لها حدودا سواء جغرافية أو تخطيطية في المادة (٢) ضمن التعريفات والمفاهيم الواردة بنص القانون.

٢- عن الجهات الإدارية التي اعتبرها القانون مسئولة عن التنمية فقد أشارت المادة (٣) أن الهيئة العامة للتنمية السياحية مسئولة عن المناطق السياحية ويتم تحديد هذه المناطق بناء على قرار من رئيس الجمهورية في نطاق المخطط الإستراتيجي. وفي المادة (٥) أشار أن الهيئة العامة للتخطيط العمراني هي جهاز الدولة المسئول عن رسم السياسة العامة للتخطيط والتنمية العمرانية المستدامة وإعداد مخططات وبرامج هذه التنمية. وفي المادة (٣٣) أشار أنه تحدد المناطق ذات القيمة المتميزة بناء على اقتراح جهاز التنسيق الحضاري ويصدر بها قرار من المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية العمرانية.

٣- ألزمت المادة (١٢) من اللائحة التنفيذية للقانون أنه عند اعداد مشروع المخطط الإستراتيجي العام للمدن أو القرى، يجب مراعاة أن يكون وفقا لدليل الأعمال الخاص بإعداد المخطط الإستراتيجي الموضوع، كما يجب مراعاة الضوابط وأسس التعامل مع المناطق ذات القيمة المتميزة. كما ألزمت اللائحة التنفيذية للقانون في المادة (١٣) أنه عند اقتراح مناطق سياحية أو صناعية أو تجارية في المخطط الموضوع لابد من مراجعة الجهات الإدارية المختصة بالنشاط. أما المادة (١٣) من القانون فقد أوجبت مراجعة وتحديث المخطط الإستراتيجي للمدينة كل خمس سنوات على الأكثر ويكون تحديث المخطط باتباع ذات القواعد والإجراءات المقررة في القانون.

٤- فصّلت المادة (٥٤) من اللائحة التنفيذية شروط تقسيم الأراضي على الواجهات المائية بحيث يجب مراعاة توفير ممرات وطرق وبنية أساسية بما لا يؤثر سلبيا على منطقة الشاطئ، وتحديد مواصفات إنشاء الرؤوس والسدود والجسور لمنع تآكل الشواطئ.

٥- حسب قانون البناء الموحد[٣٦] تلتزم الإدارات العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بالمحافظات بإعداد المخططات التفصيلية للمدن واعتمادها خلال عامين من صدور القانون، وفي حالة عدم وجود مخططات عامة أو قبل اعتماد المخططات الاستراتيجية العامة تقوم الإدارة العامة للتخطيط والتنمية العمرانية بوضع قواعد واشتراطات مؤقتة لمخططات تفصيلية لتنظيم العمران ويصدر بها قرار من المحافظ المختص بعد العرض على المجلس الشعبي المحلي، ويعمل بهذه القواعد حتى يتم إعداد واعتماد المخططات.

[36] مادة ١٥ من القانون

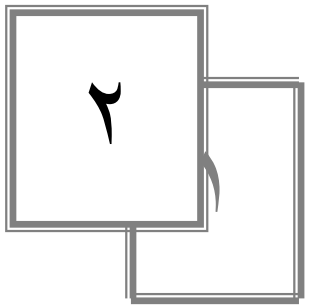
٦- ألزم القانون في المادة ١٠ منه اعتماد المخططات الاستراتيجية للتنمية العمرانية القومية والإقليمية ومخططات المحافظات من المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية العمرانية بناء على عرض الوزير المختص، وينشر قرار الإعتماد في الوقائع المصرية.

٢-١-٨ ملخص التجربة المصرية

الجدول (٢-٣) يلخص التجربة المصرية والتي تم فيها دراسة الأقاليم الساحلية المصرية الأربعة.

الباب الثاني

قراءة وتحليل التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية اقليميا



الفصل الثاني :

تحليل التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية اقليميا

٤-١ تمهيد

٤-٢ شرح طريقة تحليل SISPIO

٤-٣ شرح طريقة تحليل SWOT

٤-٤ تحليل التجربة المصرية

٤-٥ الدروس المستفادة من التجربة المصرية

٤-٦ ملخص تحليل التجربة المصرية

٢-٢-١ تمهيد:

إن تقييم أي تجربة يساعد من قياس مدى نجاح هذه التجربة، ويقوم هذا الفصل بتحليل وتقييم التجربة المحلية في تنمية السواحل وذلك بعد دراسة الوضع الراهن الاجتماعي والاقتصادي والعمراني للأقاليم المصرية الساحلية وبعض مدنها واستعراض الإستراتيجيات والمخططات التي وضعتها الدولة لتنمية الأقاليم والمدن الساحلية المصرية.

ويقوم هذا التحليل باستنتاج الإيجابيات والسلبيات التي مرت بها عمليات التنمية بالأقاليم والمدن الساحلية منذ بدأ هذه العمليات وحتى من وضع في حيز التنفيذ منها، بهدف تعظيم الإيجابيات والإستفادة منها، ومحاولة السيطرة على السلبيات وتفاديها عند وضع خطط التنمية المستقبلية حتى يمكننا من رفع معدلات التنمية المختلفة بالأقاليم والمدن الساحلية المصرية.

ويشترط في عمليات التقييم الصحيحة أن تكون من خلال طرق علمية ومحايدة بمعايير متفق عليها، ولهذا فسوف يتم عرض وشرح تفصيلي لطرق تحليل (SISPIO Analysis) ، (SWOT Analysis) [1]، من خلال مراحلهما والأسئلة التي يجب الإجابة عليها، يليه تطبيق هذه الطرق على التجربة المصرية في التنمية الساحلية لتحليلها واستنتاج مدى نجاحها.

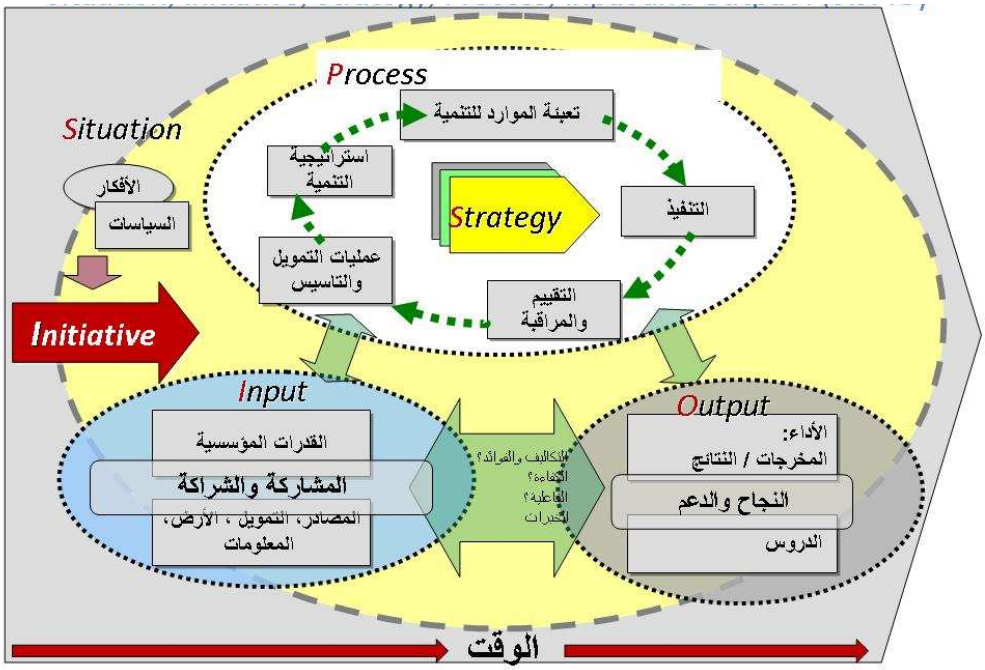
٢-٢-٢ شرح التحليل باستخدام (SISPIO):

يعتبر (SISPIO) نظاما (System) قبل أن يكون طريقة للتحليل، وبالتالي فإنه عبارة عن مراحل متعددة ومتتابعة بينها علاقات، وكلمة SISPIO هي ملخص للمراحل الستة الأساسية التي تشكل هذا النظام والمراحل هي:

١- الوضع المراد تنميته أو تحسينه.	**S**ituation
٢- الجهة المسئولة أو التي ستقود الاستراتيجية.	**I**nitiative
٣- الاستراتيجية.	**S**trategy
٤- العملية التي يتم من خلالها تنفيذ الاستراتيجية.	**P**rocess
٥- المدخلات التي يتم استخدامها في العملية.	**I**nputs
٦- المخرجات التي تمثل النتائج من عملية الاستراتيجية.	**O**utputs

ويشرح شكل (٢-٣٣) هذه المراحل والعلاقات بينها:

[1] نظم للتحليل تعلمتها الباحثة من دورة تدريبية اشتركت فيها بعنوان (استراتيجيات التنمية العمرانية القومية - National Urban Development Strategy) أقيمت في (أكتوبر ٢٠٠٩) بالمركز القومي لبحوث الإسكان والبناء – معهد التدريب والدراسات الحضرية – UTI بالتعاون مع معهد دراسات الإسكان والتنمية العمرانية بهولندا – IHS. المحاضر: Forbes Davidson خبير في سياسات العمران والتخطيط.



شكل (٢-٣٣) مراحل نظام SISPIO

المصدر: الدورة التدريبية (استراتيجيات التنمية العمرانية القومية – (National Urban Development Strategy – ترجمة الباحثة.

يعتمد هذا النظام على وجود وضع يراد تحسينه أو تطويره أو تنميته (Situation)، وبالتالي يكون هناك جهة مسئولة تقود عملية التنمية Initiative (وغالبا ما تكون الجهات الحكومية حتى تعطي للاستراتيجية صفة قانونية)، فتضع هذه الجهة أفكارا وسياسات محددة للتعامل مع هذا الوضع.

ثم تأتي مرحلة وضع الاستراتيجية Strategy وهي عبارة عن الخطوط الأساسية لتحقيق هذه السياسات، وهذه الاستراتيجية تكون عن طريق خطوات عمل Process بداية من (الإنشاء والتمويل– استراتيجية التنمية – تعبئة الموارد من أجل التنمية – التنفيذ – رصد التقييم) وهذه العملية هي عملية دائرية، فعند التقييم تبدأ عملية تمويل لاستراتيجية أخرى تنفذ السياسة العامة الموضوعة.

ومن شروط تنفيذ هذه العملية المدخلات الأساسية Inputs التي تساعد في تنفيذها مثل (المعلومات اللازمة – مصادر التمويل – الأرض – الجهات الممولة – الموارد البشرية – العلاقات بينها ...).

مخرجات هذا النظام Outputs يتمثل في النتيجة على أرض الواقع أي التغيير الذي حدث في الوضع الذي كان يراد تغييره قبل وضع الاستراتيجية واستنتاج الدروس المستفادة (ليس مجرد تقارير)، ويكون القياس من خلال مؤشرات تشرح الوضع قبل وبعد تنفيذ هذه الاستراتيجة، وهذا كله بالطبع يكون له وقت محدد.

ولا ينتهي النظام عند ذلك بل هي كما ذكرنا عملية دائرية فالدروس المستفادة تدخل مرة ثانية في عملية تنفيذ الاستراتيجية لتحسين جودة عملية التنفيذ وتلافي الأخطاء التي حدثت أثناءه.

إذن يعتمد هذا النظام في تحليله للاستراتيجيات على إجابة أسئلة متعلقة بهذه المراحل الستة لقياس مدى نجاح الاستراتيجيات الموضوعة في التأثير وتغيير الأوضاع المراد تحسينها وتطويرها.

٢-٢-٣ شرح التحليل باستخدام (SWOT):

تستخدم طريقة التحليل (SWOT) لتقييم الوضع الحالي لأي منطقة أو مساحة من خلال دراسة العوامل الخارجية المحيطة بها وكذلك العوامل الداخلية التي تؤثر عليها، وكلمة SWOT هي اختصار لأربع نقاط أساسية يتم التحليل من خلالها، اثنان منها على المستوى الخارجي واثنان منها على المستوى الداخلي للمنطقة المراد تحليلها، والأربع نقاط هي:

١- نقاط القوة. **S**trengths

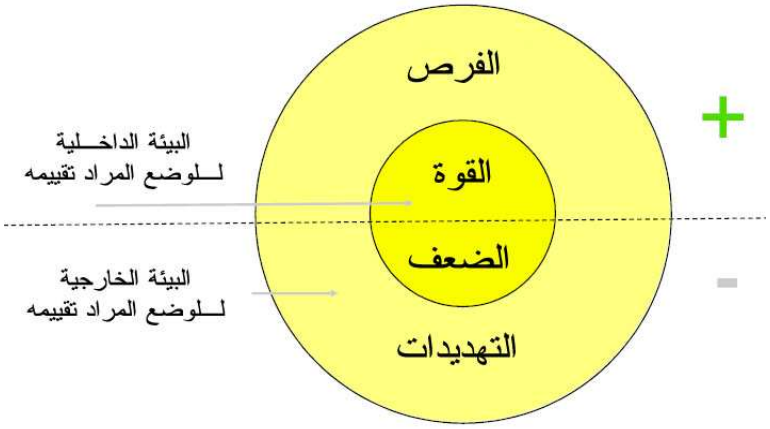
٢- نقاط الضعف. **W**eaknesses

وهما تختصان بالعوامل الداخلية

٣- الفرص. **O**pportunities

٤- التهديدات. **T**hreats

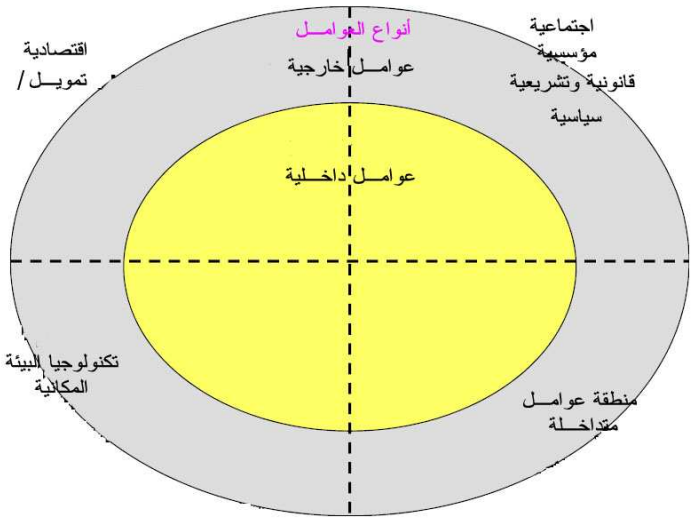
وهما تختصان بالعوامل الخارجية، كما يوضحها شكل (٢-٣٤)



شكل (٢-٣٤) مكونات طريقة تحليل SWOT

المصدر: الدورة التدريبية (استراتيجيات التنمية العمرانية القومية – National Urban Development Strategy) – ترجمة الباحثة

ويمكن تقسيم العوامل التي يتم من خلالها تحليل الوضع المراد تقييمه إلى ثلاثة عوامل رئيسية تنقسم فيما بينها إلى عوامل داخلية تخص المنطقة وعوامل خارجية محيطة بالمنطقة تؤثر عليها وهي (عوامل اقتصادية وتمويلية – عوامل اجتماعية ومؤسسية وسياسية وتشريعية – عوامل بيئية وعمرانية)، كما يجب الإشارة إلى أن هناك منطقة عوامل متداخلة تجمع بين الثلاثة عوامل معا كما يوضحها شكل (٢-٣٥).



شكل (٢-٣٥) أنواع العوامل التي يتم استخدامها في تحليل SWOT

المصدر: الدورة التدريبية (استراتيجيات التنمية العمرانية القومية – National Urban Development Strategy) – ترجمة الباحثة

ولضمان الحصول على نتيجة دقيقة وناجحة وفعالة من خلال تحليل (SWOT) يجب أن تتوافر فيه بعض الشروط منها:

١- أن يكون التحليل واضحا.

٢- أن يكون متوازنا ويستعرض الجوانب الأساسية للموضوع.

٣- أن يكون الفرق بين العوامل الداخلية والعوامل الخارجية واضحا.

٤- أن يكون مركزا على قضية واضحة.

٥- أن يساعد على التفكير في مجالات عمل رئيسية ومحددة.

٦- أن يكون له آثار إيجابية على أرض الواقع.

٢-٢-٤ تحليل التجربة المصرية:

عرض البحث في الفصل السابق تجربة مصر في تنمية سواحلها من خلال دراسة الأقاليم الساحلية المصرية من حيث : الإستراتيجيات التي وضعتها الهيئة العامة للتخطيط العمراني للتنمية المستقبلية الشاملة للأقاليم الساحلية المصرية. وكذلك المخططات الإقليمية التي اعتمدتها الهيئة العامة للتخطيط العمراني والتي تخص هذه الأقاليم. وانتهت بدراسة نموذج لمدينة ساحلية من كل إقليم شاملة لجميع النواحي العمرانية والاقتصادية والاجتماعية، ومقارنة هذه العناصر بالوضع الراهن لهذه الأقاليم الساحلية. بالإضافة إلى عرض مبسط لتجربة القرى السياحية الساحلية بالساحل الشمالي الغربي.

ونظرا لتعدد العناصر السابقة في التنمية الساحلية المصرية، ولأن طريقة (SISPIO) للتحليل تحتاج استراتيجية متكاملة منفذة تقوم بتحليلها واستخراج نقاط الضعف والقوة فيها، وهو الأمر الذي لا يتوافر في الاستراتيجيات والمخططات سابقة الدراسة، حيث إنها توقفت عند مرحلة وضع الاستراتيجيات. لذلك فإن طريقة (SWOT) تعتبر أنسب لتحليل الوضع الحالي المصري في تنمية السواحل على المستوى الإقليمي.

وسوف يبدأ التحليل من خلال دراسة نقاط القوة والضعف – عوامل داخلية – للتجربة المصرية في تنمية سواحلها.

أولا : نقاط القوة:

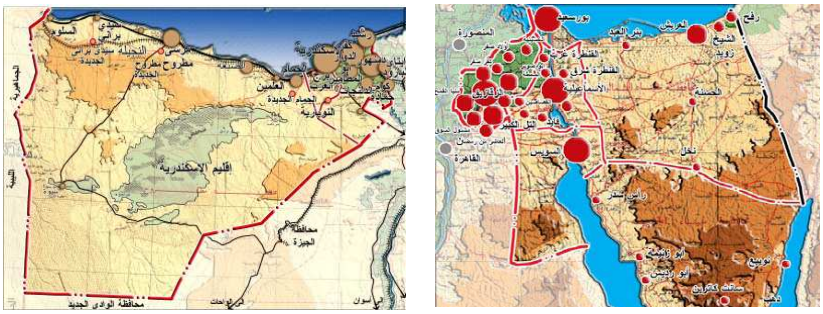
يتم دراسة نقاط القوة على كل من الاستراتيجيات والمخططات الإقليمية ثم المدن والأقاليم الساحلية.

– الإستراتيجيات والمخططات الإقليمية:

١– وجود استراتيجيات ومخططات اقليمية بالفعل لتنمية السواحل المصرية تنمية شاملة متكاملة بناء على دراسات علمية ومستفيضة، تقترح مشروعات واستراتيجيات فعالة ينقصها جدول زمني وآليات للتنفيذ.

– المدن والإقاليم الساحلية:

٢– تتميز الأقاليم الساحلية المصرية بوجود ظهير صحراوي صالح للتنمية مثل اقليم الأسكندرية وإقليم السويس شكل (٢– ٣٦) وبعض الأجزاء من اقليم جنوب الصعيد، كما يتميز بوجود أنوية من المدن بكل اقليم تصلح كمركز تنطلق منه عمليات التنمية العمرانية والاقتصادية.

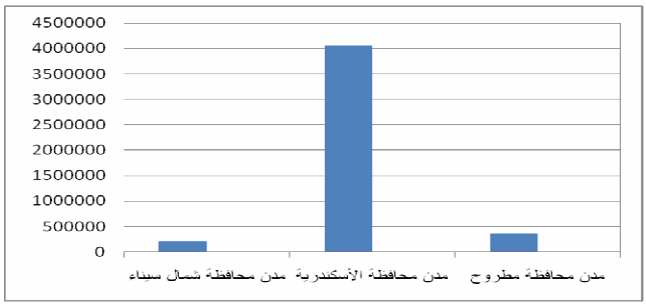


شكل (٢–٣٦) اقليما السويس والأسكندرية

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨.

٣– تتميز مدن الأقاليم الساحلية في مصر بتوافر أنوية من البنية الأساسية سواء لشبكات الطرق أو الكهرباء أو شبكات المياه التي تحتاج للتقوية والزيادة لاستيعاب التنمية المستهدفة لهذه المنطقة.

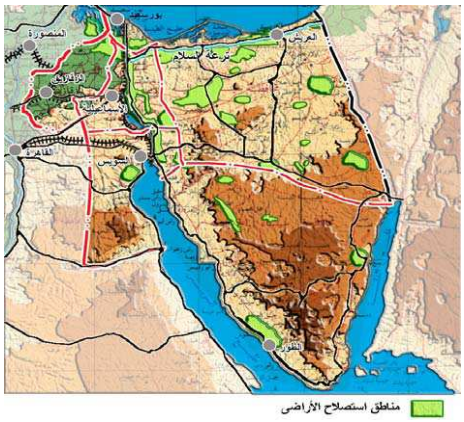
٤- قدرة المدن الساحلية المصرية على استيعاب الزيادة السكانية لخلخلة السكان من الوادي والدلتا شكل (٢-٣٧)، بشرط توفير فرص عمل وبنية أساسية مناسبة وتقوية شبكات الطرق وكلها عوامل يمكن توفيرها إذا ما تم تطبيق الاستراتيجيات الإقليمية المقترحة.



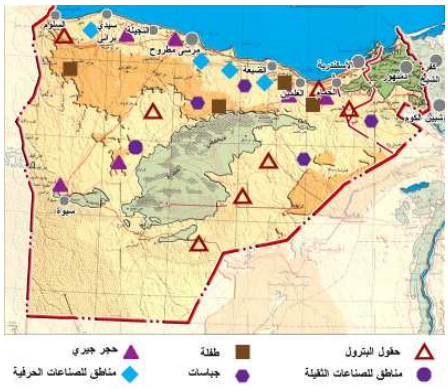
شكل (٢-٣٧) حجم السكان عام ٢٠٠٦ لمدن المحافظات الساحلية (مطروح – اسكندرية- شمال سيناء)

المصدر: التعداد النهائي ٢٠٠٦ – حساب الباحثة

٥- تنوع الموارد للسواحل المصرية بين (الزراعة والتعدين والسياحة والصناعة) والتي تعتبر من العوامل المحددة لأدوار المدن الساحلية داخل أقاليمها للاستفادة المتكاملة من السواحل المصرية. شكل (٢-٣٨)



إقليم السويس



اقليم الإسكندرية

اقليم جنوب الصعيد

شكل (٢-٣٨) تنوع الموارد الطبيعية في كل من أقاليم السويس والأسكندرية وجنوب الصعيد

المصدر: استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨.

٦- نجاح المدن الساحلية المصرية اقتصاديا واجتماعيا والتي تتعدد أنشطتها الاقتصادية، مثل مدن الإسكندرية ودمياط وبورسعيد، في حين أن هناك مدنا ساحلية أخرى موسمية مثل مدن الغردقة ومرسى مطروح والعريش نظرا لأنها تعتمد على نشاط واحد فقط وهو النشاط السياحي بالرغم من تعدد مواردها.

ثانيا : نقاط الضعف:

يتم دراسة نقاط الضعف على كل من الاستراتيجيات والمخططات الإقليمية ثم المدن والإقاليم الساحلية.

- الإستراتيجيات والمخططات الإقليمية:

١- الخلط بين مفهوم السياسات (Polices) والاستراتيجيات (Strategies)، عند وضع إستراتيجية التنمية الشاملة للجمهورية، حيث وضعت الإستراتيجيات المتعلقة بالأقاليم في صورة سياسات وهي (وضع مبادئ وقواعد لتوجيه القرارات وتحتوي على إجابات الأسئلة المتعلقة بـ 'ما' و "لماذا"). أما الاستراتيجيات فهي (وضع خطة عمل تهدف إلى تحقيق هدف معين وتحتوي على إجابات الأسئلة المتعلقة بـ 'كيف' ، و 'متى' ، و 'أين').

٢- على الرغم من وجود مجموعة من المشروعات المقترحة وضعت بعد وضع الاستراتيجيات إلا أنها وضعت دون تحديد لمدد تنفيذ، ودون تحديد المسئول عن تنفيذها ومتابعتها، حتى توضع هذه المشروعات في حيز التنفيذ، وبالتالي تعتبر الاستراتيجية غير مفعلة نظرا لعدم وجود أدوات وآليات تساعد في تنفيذ المشروعات التي اقترحتها الاستراتيجية.

٣- وضعت المخططات الإقليمية دون أن يتحدد لها جهاز يديرها على المستوى القومي ويواجه ما يطرأ عليها من متغيرات ويعمل على التنسيق بين مشروعات القطاعات المختلفة سواء قريبة المدى أو البعيدة (هيئة التخطيط العمراني أم المحليات أم الجهات المسئولة عن التخطيط القومي). الأمر الذي يجعل ربط مدة المخطط بفترة زمنية (وضع سنة الهدف) أمراً بعيداً عن الواقعية، فالعمران يتطور باستمرار فلابد من متابعة التطور وتسجيله في المخطط وبالتالي تعديل مساره إذا لزم الأمر.

٤- تنفيذ هذه المخططات وبخاصة الإقليمية منها يعتمد على القرار السياسي الذي يتخذ بشأنها قرار إما بالقبول المبدئي ثم تعديلها تبعاً للمتغيرات الاقتصادية والإجتماعية والسياسية أو تركها لإعداد المخططات التنفيذية لمشروعات عاجلة تصدر عن المجالس المحلية وغالبيتها تكون لحل المشاكل الآنية حتى يشعر بها المواطن العادي بعد فترة قصيرة من الزمن.

٥- عدم الربط بين الاستراتيجيات الموضوعة للإقليم أو حتى المحافظة وبين المخطط الموضوع للمدينة، على الرغم من أن المدينة التي تقع داخل إقليم لابد أن يكون لها دور اقتصادي واجتماعي وعمراني تؤديه على مستوى إقليمها.

٦- عند وضع مخططات المدن بشكل عام تنقسم المدن إلى جزأين، الأول ليس له مخططات وتكون هي المرة الأولى لوضع مخطط له، والثاني يكون لها مخطط سابق لا يتم التعديل عليه ومتابعته بل ينشأ لها مخطط جديد.

٧- أغفلت مخططات المدن الساحلية الدور الإعلامي الذي يجب أن تتبعه لتسويق هذه المدن صناعيا وسياحيا واجتماعيا أيضا، مثل شهرة مدينة شرم الشيخ والغردقة سياحيا على المستوى العالمي، وشهرة مدينة دمياط صناعيا على المستوى المحلي.

– المدن والإقاليم الساحلية:

٨- على الرغم من وجود اللجنة القومية لإدارة المناطق الساحلية والبحرية المتكاملة إلا أنها لم تؤد أي دور هام منذ إنشائها، كما أنها تركز على الجانب البيئي بالرغم من أنها إدارة متكاملة للمناطق الساحلية.

٩- ندرة مصادر المياه سواء للشرب أو الزراعة في بعض الأقاليم مما يقف حاجزا أمام التنمية العمرانية في الظهير الصحراوي لبعض الأقاليم الساحلية مثل مدن شمال وجنوب سيناء.

١٠- اقترحت بعض الاستراتيجيات إنشاء مدن جديدة مثل مدينة شرم الشيخ الجديدة والعريش الجديدة، على الرغم من مشكلة ندرة المياه التي تواجه المدن القائمة، بالإضافة إلى أن المدن الجديدة تنشأ لمواجهة مشكلة الكثافة السكانية العالية الموجودة بالمدن الكبرى وهذه المشكلة لا تواجه المدن الساحلية المصرية عدا مدينة الأسكندرية.

١١-تطبيق فكرة القرى السياحية دون مراعاة للظروف الاقتصادية والاجتماعية المحلية، واستهدافها لطبقات معينة من المجتمع، الأمر الذي أدى إلى عدم الاستفادة الكاملة من الاستثمارات التي أنفقت على هذه القرى.

وفيما يلي دراسة الفرص والتهديدات – عوامل خارجية – للتجربة المصرية في تنمية سواحلها.

ثالثا: الفرص

١- استعداد استقبال السوق العالمي للسياحة لأي تجربة سياحية متكاملة ناجحة.
٢- إمكانية الاستفادة من عوامل النجاح التي حققتها الدول الأخرى في تنمية سواحلها سواء على المستوى الإقليمي أو على مستوى المدن.
٣- إمكانية الاستفادة من الأبحاث والدراسات الجديدة التي تفيد في استحداث وسائل حديثة لتوفير مصادر للمياه في الأماكن التي تعاني من ندرة في مصادر المياه.
٤- الاستفادة من الإستثمارات الخاصة في المشروعات التنموية المتكاملة، بدلا من انفاقها على المشروعات ذات التنمية في اتجاه واحد.
٥- اتجاه الدولة لتنمية السواحل وتنمية الظهير الصحراوي لها.
٦- الموارد والإمكانيات التي تتوافر بالمناطق الساحلية المصرية والتي يمكن أن تؤدي إلى النمو الاقتصادي للأقاليم الساحلية.

رابعا: التهديدات

١- المنافسة الشديدة التي تواجهها البلاد من التنمية الساحلية العالمية.
٢- التغيرات المناخية التي قد تؤثر هندسيا على السواحل المصرية.
٣- تأثير التغيرات السياسية العالمية على التنمية الساحلية خصوصا في اقليم السويس.
٤- المركزية الشديدة في توزيع السكان والخدمات والاستثمارات.
٥- الانفصال بين الأبحاث والتقارير العلمية فيما يخص التنمية الساحلية وبين ما يحدث على أرض الواقع.
٦- عدم التكامل الفكري والواقعي بين أطراف عملية تنمية السواحل المخططين والسياسيين والمستثمرين.
٧- سوء الإدارة في بعض المناطق الساحلية المصرية لعدم وجود كفاءات وكوادر وأحيانا عدم إلمامها بشكل جيد لقضايا المنطقة.

٢-٢-٥ الدروس المستفادة من التجربة المصرية:

بعد قراءة التجربة المصرية وتحليلها يمكننا استنتاج الدروس المستفادة التالية:

١- الاستراتيجيات الموضوعة لابد أن يكون له صفة قانونية ملزمة، أو ينص القانون على الالتزام بها على كل المستويات وكافة الجهات المركزية والمحلية ومؤسسات المجتمع المدني.

٢- يفضل عند وضع هذه الاستراتيجيات أن يتشارك في وضعها ممثلون عن المجتمع المحلي والمحافظات وكل الجهات المعنية والمشاركة في تنمية الإقليم في اجتماع يعلن عنه، ويفضل أن يكون دوريا لمتابعة التغيرات الحادثة وما تم تنفيذه منها.

٣- لابد أن يكون للاستراتيجية جدول زمني معلن وملزم يتم متابعته لكل الجهات التي تقوم بتنفيذ الاستراتيجية وحتى المجتمع المدني.

٤- يفضل أن يكون هناك جهاز خاص للتنمية المتواصلة للسواحل يضم مجلسه ممثلون من القطاع الخاص بالإضافة الى ممثلى الجهات الحكومية المعنية مثل وزارات السياحة والزراعة والصناعة والتعدين وشئون البيئة والإسكان والسكان والمرافق العامة والدفاع والآثار.

٥- تنشيط دور اللجنة القومية لإدارة المناطق الساحلية المتكاملة.

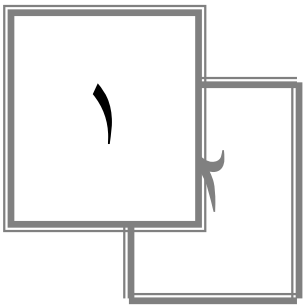
٦- يفضل أن يكون هناك قوانين خاصة بتنمية وادارة المناطق الساحلية بشكل خاص، حيث إن بمصر أربعة أقاليم ذات ظهير ساحلي من أصل سبعة أقاليم.

٢-٢-٦ ملخص تحليل التجربة المصرية:

يعرض الجدول (٢-٣) ملخصا مختصرا للتجربة المصرية من خلال نقاط الضعف والقوة والفرص والتهديدات والدروس المستفادة منها.

الباب الثالث

قراءة وتحليل التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية إقليميا



الفصل الأول :

قراءة التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية إقليميا

٣-١-١ تمهيد

٣-١-٢ التجربة الأمريكية

٣-١-٢-١ الإقليم الغربي الساحلي

٣-١-٢-٢ مدينة سياتل

٣-١-٢-٣ مدينة بورتلاند

٣-١-٢-٤ خلاصة التجربة الأمريكية

٣-١-٣ التجربة الفرنسية

٣-١-٣-١ إقليم لانجدوك روزيليون

٣-١-٣-٢ مدينة مونبلييه

٣-١-٣-٣ خلاصة التجربة الفرنسية

٣-١-٤ التجربة الصينية

٣-١-٤-١ إقليم شرق الصين

٣-١-٤-٢ مدينة شيامن

٣-١-٤-٣ خلاصة التجربة الصينية

٣-١-١ تمهيد:

إن قراءة تجارب دول العالم تمكن من التعرف على النظم التي تتبعها في تخطيط المدن الساحلية وبالتالي نستطيع استنتاج إذا كان الوضع الراهن في المدن الساحلية المصرية والمشاكل التي تواجهها عامة وتواجهها الدول المشابهة أم أن هذه المشاكل نابعة من أساليب تخطيطية غير ناجحة، فمن القراءة العامة لهذه التجارب وجد أن هذه الدول تتعامل مع مدنها الساحلية على أساس أنها مجتمعات متكاملة أي أنها تهتم بها اجتماعيا بالإضافة إلى وضع القاعدة الاقتصادية الأساسية لها بحيث تكون هذه المدن مجتمعات قائمة طوال العام متوافرا بها جميع الخدمات بالإضافة إلى وجود نشاط يساهم في الدخل القومي. كما وجد في بعض هذه التجارب أنها تستخدم في تنمية مدنها الساحلية اسلوب (التنمية في العمق) أي أن هناك أكثر من مدينة تساهم في تنمية المدينة الساحلية المستهدفة.
فهناك منظومة متكاملة تعمل على التنمية الإقليمية للمدن الساحلية بما فيها نظم الإدارة والدعاية والتسويق والترويج لما لديهم من إمكانيات مهما كانت بسيطة بهدف إنجاح عمليات التنمية بشكل عام، فهذه الأنظمة تتكامل مع بعضها فتساهم في تنمية متكاملة للمدن الساحلية، وذلك بالرغم من عدم توافر كثير من الإمكانيات والمقومات لدى هذه الدول مثل ما يوجد لدينا بمصر إلا أنها أمثلة ناجحة في التنمية عامة والتنمية الساحلية خاصة.

ويعرض هذا الفصل ثلاث تجارب دولية مختلفة الأهداف والاستراتيجيات، التجربة الأولى التجربة الأمريكية وتمثل التكامل الاقتصادي داخل المدينة الساحلية وتأثير المدن الداخلية أحيانا على المدن الساحلية، والتجربة الثانية التجربة الفرنسية وتمثل التكامل الداخلي للمدينة الساحلية واستخدام أسلوب تنمية قطاعات بهدف تنمية قطاع آخر فيؤدي في النهاية لتنمية متكاملة داخليا وإبراز إمكانيات المدينة الساحلية المختلفة. والتجربة الثالثة التجربة الصينية، والتي تظهر مبدأ التكامل الاقتصادي بين مدن الإقليم الساحلي وتبين أن المدن الساحلية هي مفتاح التنمية الاقتصادية للدول أحيانا. حيث إن التنوع في عرض التجارب يعطي خبرات وأفكارا مختلفة تعتبر دروسا يمكن الاستفادة منها في حل المشاكل المحلية المماثلة، حيث إن الهدف الأساسي من عرض هذه التجارب استنتاج بعض الدروس التي يمكن أن تطبق وتناسب تحسين وحل مشاكل الوضع المحلي.

وقد تم اختيار التجارب الخاصة بهذه الدول للأسباب الآتية:

١- إن هذه الدول لها تجارب رائدة في تنمية المدن الساحلية، وكل تجربة لها طريقة خاصة ومختلفة ولكنها في النهاية تجربة ناجحة، وأثبتت المؤشرات تأثيرها الإيجابي على المدن الساحلية وأيضا الأقاليم الواقعة فيها.

٢- كل تجربة من هذه التجارب فيها بعض العوامل التي تشبهها في مصر في نقاط محددة، فمثلا التجربة الأمريكية نجد فيها أن المدن الداخلية لها تأثير مباشر في تنمية المدن الساحلية من توفير تسهيلات وأنظمة تساعد المدينة الساحلية في أداء أدوارها، وفي مصر نجد أن المدن

الداخلية أحيانا يكون لديها الإمكانيات التي يمكن استغلالها بهدف تنمية المدن الساحلية. كما أن الدول الأوروبية – خصوصا ما يقع منها على البحر الأبيض المتوسط – تشابه الظروف البيئية والتاريخية في مصر حيث إنهم يتّبعون بعض البروتوكولات الدولية المشتركة. أما التجربة الصينية فهي تتشابه مع مصر في الظروف السياسية، حيث المركزية الإدارية.

وسوف يتم عرض هذه التجارب في صورة موضوعات وعناصر تغطي التجربة بشكل شامل بحيث يسهل تحليلها ومقارنتها بمثيلتها المحلية واستنتاج الدروس المستفادة منها، وهذه العناصر تشمل الجوانب المختلفة للمدن والأقاليم حالة الدراسة بدءا من التعريف بها وبموقعها ودورها مرورا بشرح للوضع الاقتصادي والاجتماعي والأنظمة المتبعة في التخطيط وسبل الإدارة والتشريعات التي تتبعها في التخطيط ، ثم استنتاج الدروس المستفادة من كل تجربة على حدة.

٣-١-٢ تجربة الولايات المتحدة الأمريكية:

تعتبر التجربة الأمريكية من أغنى التجارب وأكثرها خبرة خاصة فيما يخص تنمية المدن الساحلية، حيث إنها تطل على سواحل كل من المحيط الأطلنطي والهادي، كما أن لها خبرة طويلة في مجالات التنمية عموما ووضع استراتيجيات وتطبيقها ومتابعتها وهي المرحلة التي دائما ما تغيب عنا في التنمية المحلية. وتعتبر التجربة الأمريكية مرجعا في الدراسات والاستراتيجيات بشكل عام وذلك للأسباب الآتية:[1]

١- إن المدن الأمريكية لديها خبرة في مجالات التنمية تفوق الخمس وعشرين سنة من حيث نماذج التخطيط المتعددة ومتابعة ومراجعة الخطط الموضوعة وكذلك اتباع مداخل متعددة لحل العديد من المشاكل التي تواجهه هذه المدن.

٢- الأنظمة السياسية المختلفة التي تتبعها كل ولاية أثرَت بالتأكيد التجارب المتعددة لتخطيط المدن حيث إن النظم السياسية المتبعة تعتبر من أهم العناصر والعوامل التي تؤثر في عمليات التخطيط والتنمية.

٣- توفر مناخ النمو الاقتصادي السريع والحر والذي تتمتع به الولايات المتحدة جعل التجارب المتعلقة بتخطيط المدن أكثر واقعية.

٤- الإرتفاع الكبير الذي حققه الإقتصاد الساحلي في الولايات المتحدة الأمريكية، والذي يؤكده مؤتمر اقتصاد المناطق الساحلية بالولايات المتحدة عام ٢٠٠٣، حيث يعتمد ثلاثة أرباع الاقتصاد الأمريكي على الولايات الساحلية، وأن قرابة نصفه يأتي من ٢٥% من المناطق

[1] John Punter, Design Guidelines in American cities, 1999, P.4

الساحلية، وأكثر من ١١% من الاقتصاد يأتي من ٤% من الأراضي القريبة من الشواطئ. فالإقتصاد الساحلي ينمو أسرع من الإقتصاد القومي.[٢]

كذلك يدرس البحث ويحلل في التجربة الأمريكية التكامل الاقتصادي داخل المدينة الساحلية وتأثيره على تنميتها ومستقبلها، وأيضا تأثير المدن الداخلية أحيانا على تنمية المدن الساحلية من خلال دراسة تنمية بعض المدن للإقليم الميتروبوليتان[٣] الغربي الساحلي للولايات المتحدة الأمريكية (مدينتي سياتل بولاية واشنطن وبورتلاند بولاية أوريجن).

٣-١-٢-١ التعريف بالإقليم حالة الدراسة:

يدرس البحث في التجربة الأمريكية الإقليم الساحلي الغربي المطل على المحيط الهادي من حيث الموقع الجغرافي والأنشطة الاقتصادية الإقليمية، والمدن الأساسية بالإقليم.

أولا: الموقع الجغرافي وحجم السكان:[٤]

يقع الإقليم الغربي الساحلي في أقصى غرب الولايات المتحدة، ويعتبر هذا الإقليم من أكبر الأقاليم بالولايات المتحدة. يحده من الشمال دولة كندا ومن الجنوب المكسيك ومن الشرق إقليم الولايات الجبلية ومن الغرب المحيط الهادي. ويبلغ عدد سكان إقليم الساحل الغربي حوالي ٥٨,١٧٠ مليون نسمة عام ٢٠٠٨[٥]. ويتكون الإقليم من ٥ ولايات أساسية وهي (واشنطن – أوريجون – كاليفورنيا – أريزونا – نيفادا) وانضمت إليهم مؤخرا ولايتي (ألاسكا – هاواي) ليصبح اجمالي عدد الولايات بالإقليم ٧ ولايات. وتعتبر ولايات واشنطن وأوريجون وكاليفورنيا ولايات ساحلية، كما هو موضح بالشكل (٣-١).

---

[2] Charles S. Colgan, The Changing Ocean and Coastal Economy of the United States:, A Briefing Paper for Conference Participants, October 22, 2003

[3] يعرف الإقليم الميتروبوليتان بأنه الإقليم الكبير الذي يتراوح سكانه من ٢٠ إلى ٣٠ مليون نسمة.

[4] www.wikipedia.com ٢٠٠٩/٤

[5] American fact finder www.factfinder.census.gov ٢٠٠٩/١٠

شكل (٣-١) موقع الإقليم الغربي الساحلي من الولايات المتحدة الأمريكية

ثانيا: الأنشطة الاقتصادية بالإقليم:

يتنوع النشاط الاقتصادي في هذا الإقليم بين الزراعة والتعدين، حيث توجد به أهم وأكبر آبار البترول – خاصة في ولاية هاوي – ومناجم النحاس والحديد والذهب، كما أن للصناعة دورا هاما في هذا الإقليم حيث توجد به صناعة الآلات والصناعات الالكترونية والمعادن والمواد الغذائية، هذا بالإضافة إلى المراكز الترفيهية والسياحية على الساحل.

ثالثا: المدن الأساسية بالإقليم:

يوجد بالإقليم مدن أساسية ساحلية منها مدن (سان ديجو – لوس أنجلوس – سان فرانسسكو – سياتل – انشوراجو – هنولولو) وكذلك مدن رئيسية ولكنها غير ساحلية منها مدن (فونكس – لاس فيجاس – بورتلاند – ساكرمينتو – فريسنو) ويوضح الشكل (٣-٢) مواقع هذه المدن بالتفصيل.

شكل (٣-٢) مواقع المدن الساحلية وغير الساحلية بالإقليم الغربي الساحلي

المصدر: http://travel.yahoo.com/trip-map-1494387-us_west_coast_cities_trip

- نبذة عن المدن حالة الدراسة:

يتناول البحث في هذه التجربة نوعين من المدن في هذا الإقليم، فكما ذكر سابقا أن هناك نوعين من المدن داخل الإقليم الساحلي الغربي : المدن الساحلية الأساسية وهي التي تطل مباشرة على سواحل المحيط الهادي، والمدن غير الساحلية ومنها مدن لها تأثير مباشر على المدن الساحلية المجاورة لها فتنميتها تعتبر جزءا لا يتجزأ من عمليات التنمية داخل المدن الساحلية المستهدفة (أسلوب التنمية في العمق). وسوف يتم دراسة نموذج لكل نوع من هذه المدن. وقد تم تحديد مدينة (Seattle – سياتل، ولاية واشنطن) كنموذج للمدن الأساسية الساحلية ، ومدينة (Portland – بروتلاند، ولاية أوريجن) كنموذج للمدن الأساسية غير الساحلية. وتم اختيار هاتين المدينتين للأسباب الآتية:

١- مدينة سياتل مدينة ساحلية رئيسية يتم فيها تنمية مجموعة من القطاعات المتعددة منها صناعية وسياحية ...إلخ، ومدينة (بورتلاند) مدينة رئيسية ولكنها غير ساحلية وتعتبر مركزا لتنمية المدن الساحلية المجاورة (تطبيق لمبدأ تنمية المدن الساحلية في العمق).

٢- كل من المدينتين تتبع ولاية تختلف عن الأخرى في النظام السياسي المتبع، وهذا يعطي ثراء للتجربة، فاختلاف المدن سواء من حيث الأنظمة الحكومية أو المشاكل التي تواجهها أو حتى المداخل التي تحل هذه المشكلات تعطي أفكارا وخبرات متعددة حتى ولو كانت المشاكل نابعة من السياسات المطبقة.

٣- مدينة بورتلاند كمدينة داخلية وليست ساحلية أثرت بشكل كبير على مدينة سياتل الساحلية، وهذا يوجهنا لأهمية دور المدن الداخلية في تنمية وتقوية المدن الساحلية.

٣-١-٢-٢ مدينة Seattle – سياتل – ولاية واشنطن:

تعتبر سياتل مدينة ساحلية وميناء بحريا رئيسيا يقع في منطقة شمال غرب المحيط الهادي التابعة للولايات المتحدة[٦]. تقع في الجزء الغربي من ولاية واشنطن بين البرزخ (Puget Sound) بوجيه ساوند – ذراع من المحيط الهادي– وبحيرة واشنطن شكل (٣-٣)، على بعد حوالى ٩٦ ميلا (١٥٤ كيلومترا) إلى الجنوب من كندا، فهي مدينة مهمة في غرب أمريكا للتجارة مع الدول الأسيوية.

شكل (٣-٣) موقع مدينة سياتل من ولاية واشنطن

المصدر: http://travel.yahoo.com/trip-map

ويبلغ عدد السكان الإجمالي لمدينة سياتل عام ٢٠٠٩ حوالي ٦١٦،٦ ألف نسمة[٧]، وهي بذلك تصنف كواحدة من أكثر المدن ازدحاما في الولايات المتحدة ، وتشتهر مدينة سياتل بمناخها المعتدل والمساحات الخضراء الكبيرة، لذلك فهي معروفة باسم مدينة الزمرد "Emerald City" لأن حجر الزمرد يميل للون الأخضر.

[6] www.wikipedia.org ٢٠٠٩/٤

[7] American fact finder www.factfinder.census.gov Seattle, Washington ٢٠٠٩/١٠

وتوجد بالمدينة جامعة واشنطن إحدى أكبر الجامعات الأمريكية العامة. كما يوجد بها "جامعة سياتل" وهي جامعة كاثوليكية خاصة.

وتشتهر المدينة بالمهرجانات والمعارض والمتاحف هذا بالإضافة إلى المراكز الترفيهية والمناطق السياحية على الساحل. ويوضح الشكل (٣-٤) مدينة سياتل.

وبالمدينة خط سريع للسكة الحديد يصل بينها وبين المدن المجاورة وهو يعتبر الوسيلة الأساسية لنقل جزء كبير من السكان. كما يوجد بها ميناء بحريا ومطارا جويا.

شكل (٣-٤) مدينة سياتل

أولا: الوضع الاقتصادي للمدينة: Economic Situation:

مدينة سياتل لها دور اقتصادي مهم جدا في الولايات المتحدة، حيث يقع فيها مصنع الطائرات (البوينج) منذ ستينات القرن الماضي شكل (٣-٥). كما يوجد بالمدينة أيضا مقر شركة مايكروسوفت- شكل (٣-٦)، حيث تلعب الشركة دورا كبيرا في اقتصاد مدينة سياتل منذ السبعينات.

الصناعة في مدينة سياتل لها دور كبير في تكوين اقتصادها مثل الصناعات التحويلية والطباعة والزجاج والمنتجات الخرسانية ، وإنتاج الأغذية والمشروبات والبناء، هذا بالإضافة إلى الصناعات التي تتعلق بالمستقبل مثل برامج الكومبيوتر والبيوتكنولوجيا والاتصالات.

وبما أن موقع مدينة سياتل على ساحل المحيط فالصيد والصناعات المتعلقة به يمثل جزءا لا يستهان به في اقتصاد المدينة.

ومن أبرز المصادر الاقتصادية بمدينة سياتل السياحة، فمنذ منتصف التسعينات وسياتل تشهد نموا كبيرا في الصناعة السياحية، ليست فقط لأنها مدينة تطل على ذراع من المحيط الهادي ولكن لكونها تشتهر بالمهرجانات الخاصة بالفن مثل مهرجانات السينما والمسرح والموسيقى وكذلك معارض الفنون والمتاحف التراثية ومعارض الكتاب هذا بالإضافة إلى حديقة حيوان و بعض المراكز الترفيهية والتجارية.[٨]

[8] www.wikipedia.com ٢٠٠٩/٤

شكل (٣-٥) مصنع طائرات البوينج بسياتل

شكل (٣-٦) مقر شركة مايكروسوفت بسياتل

وبشكل عام فالمدينة تتبع سياسات تشجع على نمو اقتصاد متنوع ومزدهر محليا وعالميا، من خلال تعزيز نمو الأعمال التجارية، وتعزيزالقاعدة الضريبية وتشجيع التنوع الاقتصادي في سياتل.

- **الدخل القومي للمدينة:**[9]

أفاد التقرير المالي السنوي للمدينة أنه في نهاية السنة المالية ٢٠٠٨ تجاوزت أصول مدينة سياتل ٤ مليار دولار. وقد ارتفع صافي قيمة الأصول المستثمرة إلى ٦٩٦ مليون دولار يمكن استخدامها لتلبية التزامات المشاريع قيد التنفيذ في المدينة.

ويقدر صافي الدخل المحلي للمدينة بحوالي ٢٦٩,٤ مليون دولار خلال السنة المالية ٢٠٠٨. وارتفع صافي الاصول الحكومية إلى ١٢١,٤ مليون دولار.

وبلغ صافي الدخل من الإعمال التجارية ١٤٨ مليون دولار، ومن إضاءة المدينة ١٣١,٦ مليون دولار، ومن الصرف الصحي ١٢,٥ مليون دولار، و ٣,٤ ملايين دولار تمويل غير حكومي.

- **حجم العمالة ونوعيتها:**

تتميز مدينة سياتل بالعمالة المتعلمة ذات الدرجة العالية من المهارة، وهذا يجعل المدينة منطقة مزدهرة لتكنولوجيا المعلومات وشركات التكنولوجيا الموجودة بها، وغيرها من الصناعات الأساسية. وقد بلغت قوة العمل في إقليم المدينة (١٦ سنة فأكثر) حوالي ٣٤٧,٥ ألف عامل[10] عام ٢٠٠٩ أي حوالي ٥٦,٣% من إجمالي السكان.

وحسب احصاءات الإحصاء الأمريكي (Fact Finder) جدول (٣-١) توزع نسب العمالة في مدينة سياتل على الأنشطة الإقتصادية كما يلي:

[9] The city of Seattle, Washington comprehensive Annual Financial Report, for the Fiscal year Ended,12-2008, Department of Executive Administration, P. 7 www.Seattle.gov

[10] American fact finder www.factfinder.census.gov Seattle, Washington ٢٠٠٩/١٠

٢٢,٨% من العاملين يعملون في مجال الخدمات المختلفة الصحية والتعليمية وغيرها وهي أكبر نسبة من العاملين، يليها العاملون بالمهن المتخصصة والعلمية والإدارية بنسبة بلغت ١٧,٢%، ثم يأتي العاملون بالمهن الترفيهية والفنون في المرتبة الثالثة بنسبة ١٠,٩% من إجمالي العاملين. وجدير بالذكر أن حوالي ٦٢,١% من إجمالي العاملين يعملون بشركات خاصة غير حكومية.

جدول (٣–١) توزيع العمالة على الإنشطة الإقتصادية (١٦ سنة فأكثر) بمدينة سياتل

الأنشطة الإقتصادية	إجمالي العمالة	النسبة
العاملين من السكان (١٦ سنة فاكثر)	**٣٤٧٥٦٢**	**%١٠٠,٠**
الزراعة،الغابات والصيد والتعدين	١٢٤٢	%٠,٤
التشييد والبناء	١٥٩٢٨	%٤,٦
التصنيع	٢٦٥٢٩	%٧,٦
تجارة الجملة	٩٤٦٨	%٢,٧
النقل والتخزين والمرافق	١٣١٩٧	%٣,٨
المعلومات	١٥٣٨٨	%٤,٤
التمويل والتأمين والتمويل العقاري	٢٤٦٨٠	%٧,١
المهن المتخصصة والعلمية والإدارية	٦٠٠٧٨	%١٧,٣
الخدمات التعليمية والصحية والإجتماعية	٧٩٣٧٧	%٢٢,٨
الفنون والأنشطة الترفيهية والمطاعم	٣٧٩٣٤	%١٠,٩
خدمات أخرى	١٨١٠٦	%٥,٢
الإدارة العامة	١٢٠٧٠	%٣,٥
اخرى	٣٣٥٦٥	%٩,٧

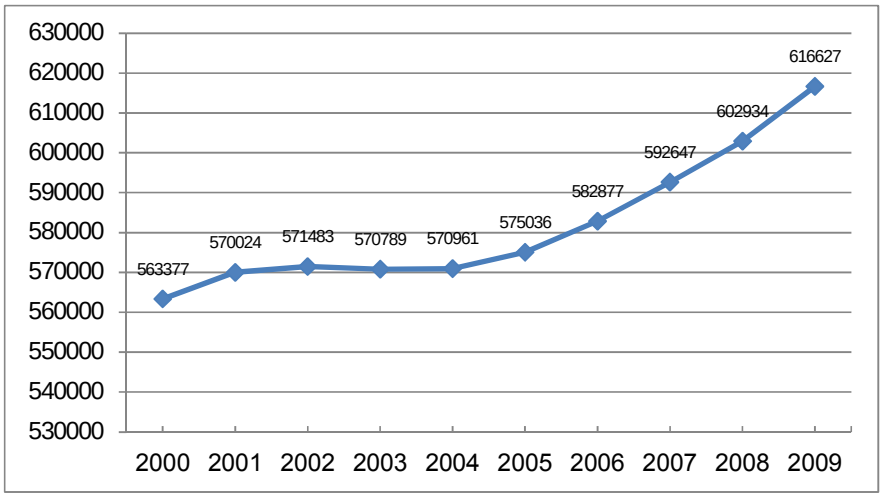
American fact finder www.factfinder.census.gov Seattle, Washington- ترجمة الباحثة

ثانيا: الوضع الاجتماعي:[11] **Demography Situation:**

بلغ عدد سكان إقليم مدينة سياتل عام ٢٠٠٠ حسب مركز الإحصاء الأمريكي ٥٦٣,٣ ألف نسمة ثم ارتفع حسب التقديرات السكانية عام ٢٠٠٩ إلى ٦١٦,٦ ألف نسمة بمعدل نمو بلغ ١% خلال الفترة من (٢٠٠٠–٢٠٠٩)، منهم حوالي ٥٠,١% ذكور و٤٩,٩% إناث ويوضح الشكل (٣–٧) تطور السكان بمدينة سياتل خلال هذه الفترة.

وقد بلغ متوسط العمر في المدينة ٣٨,١ سنة أي أنه مجتمع شاب وعامل. كما بلغ متوسط حجم الأسرة بمدينة سياتل عام ٢٠٠٨ حوالي ٢,٠٧ فرد/أسرة.

11 American fact finder www.factfinder.census.gov ٢٠٠٩/١٠



شكل (٣-٧) تطور السكان بمدينة سياتل خلال الفترة من (٢٠٠٠-٢٠٠٨)

American fact finder www.factfinder.census.gov ٢٠٠٩/١٠

- **متوسط دخل الأسرة:**

بلغ متوسط دخل الأسرة السنوي عام ٢٠٠٩ بمدينة سياتل حوالي ٥٨,٩ ألف دولار مقابل ٥١,٤ ألف دولار على مستوى الولايات المتحدة، كما بلغ متوسط نصيب الفرد من الدخل السنوي بمدينة سياتل حوالي ٤٠,٢ ألف دولار مقابل ٢٧,٠ ألف دولار على مستوى الولايات المتحدة، وذلك حسب احصاءات الإحصاء الأمريكي (Fact Finder).

ويتم تقسيم متوسط الدخل الشهري للأسرة بناء على متوسط حجم الأسرة[١٢]، حيث يعتمد توزيع دخل الأسرة على حوالي ٧٠% من متوسط دخل الولاية، ويتغير مع بداية كل عام. ويوضح جدول (٣-٢) هذا التقسيم كما وضعه الموقع الرسمي لمدينة سياتل.

جدول (٣-٢) توزيع إجمالي الدخل الشهري على الأسر بمدينة سياتل (بالدولار)

متوسط حجم الأسرة	اجمالي الدخل الشهري
١	٢٣٠٢
٢	٣٠١١
٣	٣٧١٩
٤	٤٤٢٧

www.Seattle.gov

[12] www.Seattle.gov

ثالثا: أنظمة التخطيط الإقليمي والعمراني بالمدينة: Urban Planning Systems

إن التخطيط بمدينة سياتل يعتمد على اشتراك المواطنين مع حكومة المدينة حول مستقبل المدينة وتوجيه التنمية بها على المدى القريب والبعيد. حيث تتألف لجنة المخطط الشامل من حوالي ٣٠ فردا يقيّمون النمو الاقتصادي بالمدينة ودورها الإقليمي، وكذلك متابعة السياسات الموضوعة وسبل إدارتها، كما انهم يقومون بتحديث المخطط الشامل للمدينة من حيث (السياسات المتبعة في استخدامات الأراضي وخطط التصميم العمراني).[١٣]

ويعتبر المخطط الشامل للمدينة هو المحور الأساسي لدراسة تجربة التخطيط المتكامل للمدينة حيث تحتل التجربة التخطيطية في مدينة سياتل موقعا هاما على مستوى الولايات المتحدة كلها، نظرا للنجاح الذي أظهره المخطط – وما زال – من خلال عنصرين مهمين، أولهما وعي ومشاركة المواطنين من جميع الفئات ووضع الخطط ومتابعتها وتنقيحها دوريا، وثانيهما الاهتمام بالعناصر البيئية وتنميتها.

وحسب قانون إدارة النمو[١٤]، فهو يعطي الحق لتعديل المخطط مرة واحدة سنويا، وهذا التغيير حق مكفول لأي فئة من الفئات الموجودة داخل المدينة سواء (مواطنين – أصحاب أعمال – أعضاء مجلس المدينة ...). وهذه التغيرات تشمل تغييرات في السياسات وتوزيع استخدامات الأراضي أو أي عناصر أخرى، وتقدم هذه الإقتراحات في صورة طلبات ينظر فيها مجمعة ثم يتم تحليلها وفرزها من قبل لجنة التخطيط والهيئة التنفيذية ثم يتم عرض التعديلات على الجمهور وعمدة مجلس المدينة لإعتمادها بعد إضافة التعديلات المقترحة.[١٥]

وقد وُضع أول مخطط للمدينة عام ١٩٩٤ بناء على الرؤية المتكاملة بين المخططين والسياسيين والعامة[١٦] " Toward Sustainable Seattle " شكل (٣– ٨) ويعتبر المخطط مثالا جيدا للتخطيط المعاصر ليس فقط لتوزيع استعمالات الأراضي ولكن أيضا في عمليات الإدارة والسياسات الموضوعة.

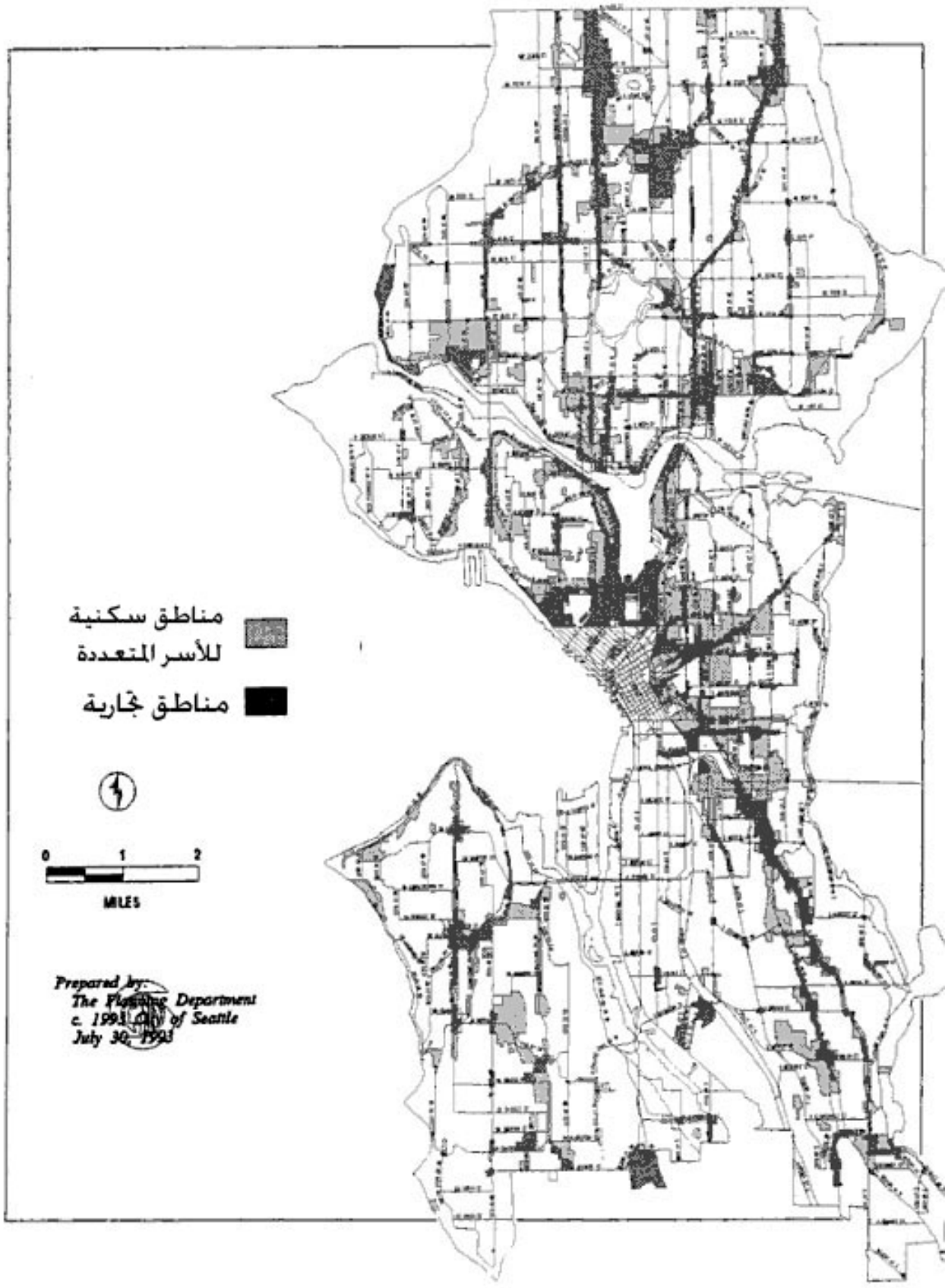
---

[13] www.Seattle.gov ٢٠٠٩/١٠

[14] أصدرت ولاية واشنطن عام ١٩٩٠ قانون إدارة النمو وذلك بهدف السيطرة على النمو العشوائي وإدارة العمالة ونمو السكان والتوقعات المقترحة للبنية الأساسية.

[15] www.Seattle.gov

[16] John Punter, Design Guidelines in American cities, P.31



شكل (٣–٨) المخطط الشامل لمدينة سياتل عام ١٩٩٤

John Punter, Design Guidelines in American cities, P.34

ويعرض المخطط الشامل لمدينة سياتل الرؤية العامة للتنمية وتتلخص في" تعزيز الشعور بالانتماء لكل ساكني المدينة من جميع الأعمار والفئات وكذلك المؤسسات الإقتصادية والإجتماعية بالمدينة والمنافسة على ذلك إقليميا من خلال الحصول على الخدمات المطلوبة وطرق التواصل مع الآخرين. وكذلك وضع طرق مبتكرة لتحقيق أهداف تنمية المدينة من خلال عمليات تخطيط الأحياء."[١٧]

أما عن رؤية التنمية الإقتصادية بالمدينة فتتلخص في:" أن وجود اقتصاد قوي للمدينة هو أمر أساسي للحفاظ على نوعية الحياة فيها للأفراد بهدف تلبية احتياجاتهم الأساسية من الغذاء والمأوى والرعاية الصحية والتعليم، وأن الحكومة مسئولة عن توليد الموارد اللازمة لدعم الاستثمارات العامة والمرافق ، ومساعدة الناس الذين يحتاجون إلى المساعدة."[١٨]

وفيما يلي سنعرض شرحا لنظام التخطيط وعناصره بمدينة سياتل وذلك من خلال:

- **تخطيط المدينة وأهداف المخططات الموضوعة: City Planning**

إن المخطط الشامل لمدينة سياتل يسعى لتحقيق بعض الأهداف الأساسية، فهو يقدم رؤية واضحة لكيفية استيعاب النمو المتوقع بالمدينة على مدى عشرين سنة، من خلال وضع الاستراتيجيات المتعلقة باستعمالات الأراضي والبنية الأساسية والحفاظ على البيئة بهدف رفع المستوى المعيشي للسكان واستيعاب معدلات النمو مع المحافظة على الموارد والعناصر البيئية المميزة للمدينة، فالمخطط مبني على أربعة عناصر رئيسية هي (المجتمع – الإشراف البيئي – الفرص الاقتصادية والأمن – العدالة الاجتماعية). والمخطط يشمل دراسة وتقييم ومتابعة: [١٩]

١- تشكيل رؤية بعيدة المدى للتنمية العمرانية للمدينة وتنمية التجمعات العمرانية المحيطة بالمدينة (رؤية إقليمية للمدينة).
٢- حماية وتحسين البيئة الطبيعية للمدينة وتطبيق نظام المباني الخضراء المستدامة (Green and Sustainable Building).
٣- أنظمة تحديد (Zoning) نوعية استخدام الأراضي للأغراض السكنية والتجارية أو الصناعية.
٤- الخطة الموحدة للإسكان والتنمية المجتمعية وهي خطة مدتها أربع سنوات يتم تحديثها سنويا.
٥- أنظمة النقل والمواصلات داخل المدينة ومن المدينة إلى خارجها.

[17] City of Seattle, Comprehensive Plan 2004-2024,"Toword a sustainable Seattle" ,www.Seattle.gov
[18] City of Seattle, Comprehensive Plan 2004-2024,"Toword a sustainable Seattle" ,www.Seattle.gov
[19] www.Seattle.gov

- **استعمالات الأراضي: Land Use:**

تهدف خطط استعمالات الأراضي لمدينة سياتل إلى التخطيط العمراني المناسب لحجم النمو السكاني المتوقع في المدينة والأحياء القائمة.

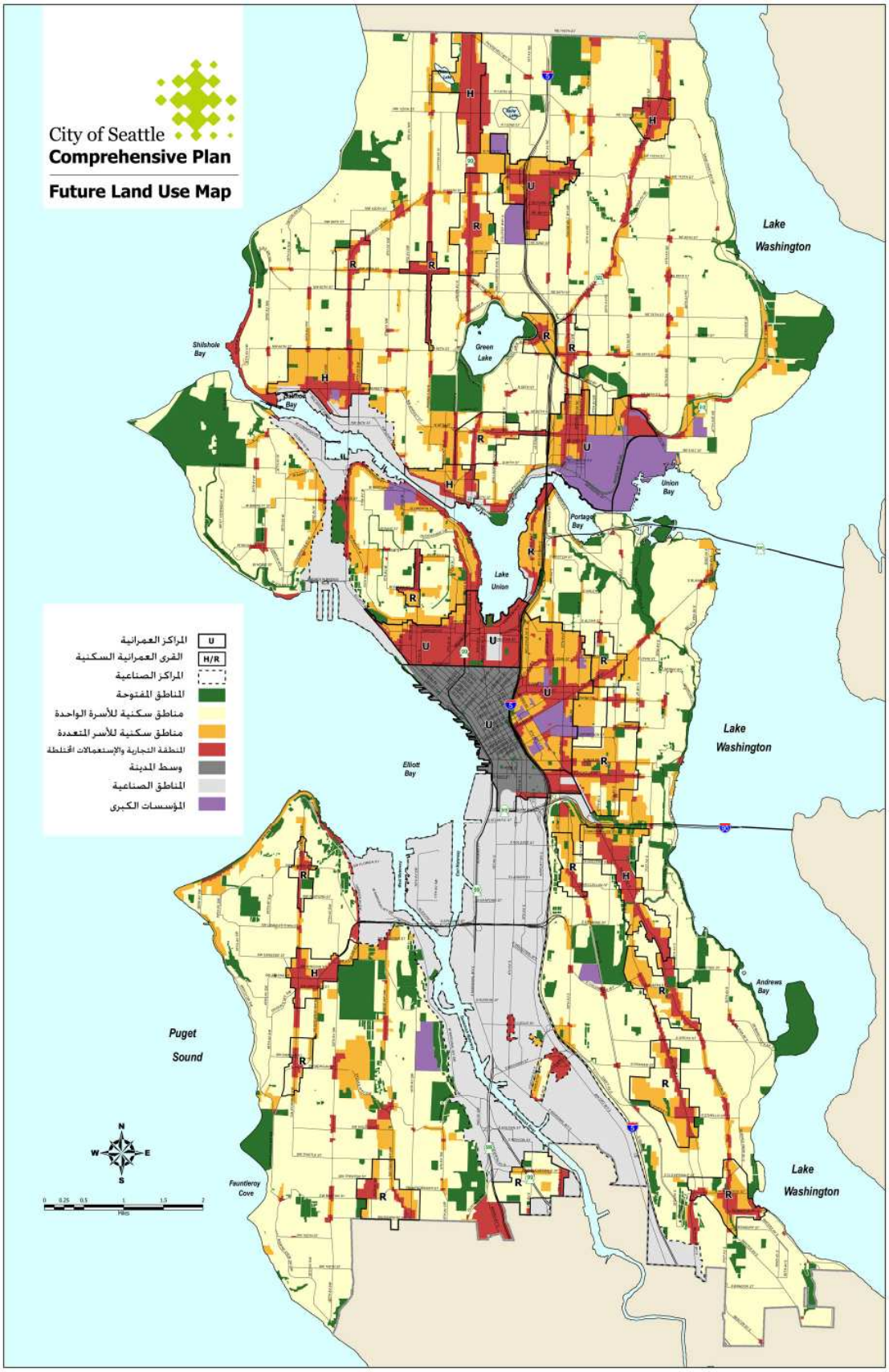
ومن خلال قراءة المخطط الشامل لمدينة سياتل والمعدل عام ٢٠٠٤ شكل (٣-٩)، نجد أن توزيع استعمالات الأراضي بالمخطط وُضع على أساس وَضع الأنشطة المناسبة والمستدامة والتي تراعي تعظيم منطقة الشاطئ والحفاظ عليها وعلى سبيل المثال:[٢٠]

- إقامة استخدامات ذات أهداف طويلة المدى وليست قصيرة المدى على خط الساحل.
- وضع الاستعمالات المتكاملة على خط الساحل.
- عدم وضع الاستخدامات التي تعتمد على المياه على الواجهة البحرية كالأنشطة التجارية والصناعات التحويلية والمنازل العائمة، ويمكن وضعها على الأراضي المرتفعة بهدف تعظيم منطقة الشاطئ.
- وضع نظام للإدارة يساهم في تحديد الإستخدامات المناسبة وفقا لأولويات التنفيذ.
- حماية المناطق ذات الطبيعة الخاصة من الشاطئ.

وقد وُضعت هذه الأسس لتتوافق مع أهداف قانون إدارة الدولة الساحلية بشكل عام والبرنامج الرئيسي الموضوع لمدينة سياتل الساحلية. وذلك حتى تستوعب المدينة مجموعة متنوعة من الأنشطة الفريدة من نوعها في المناطق الساحلية، وخصوصا الأنشطة الترفيهية الساحلية، وحماية وتسهيل طرق وصول العامة ، والمناطق الطبيعية ، ورؤية مياه البحر.

إن إدارة الشواطئ في سياتل تقتدي بالأهداف الموضوعة لمنطقة الشواطئ على النحو المحدد في سياسات الخطة الموضوعة، حيث إن البرنامج الرئيسي الذي يشكل مدينة سياتل يضم أهداف عديدة منها الحفاظ على البيئات الساحلية ونظم تنمية ووضع استعمالات الأراضي المحددة في قانون استخدام الأراضي.

[20] City of Seattle, Comprehensive Plan 2004-2024,"Toword a sustainable Seattle",P.74 ,www.Seattle.gov

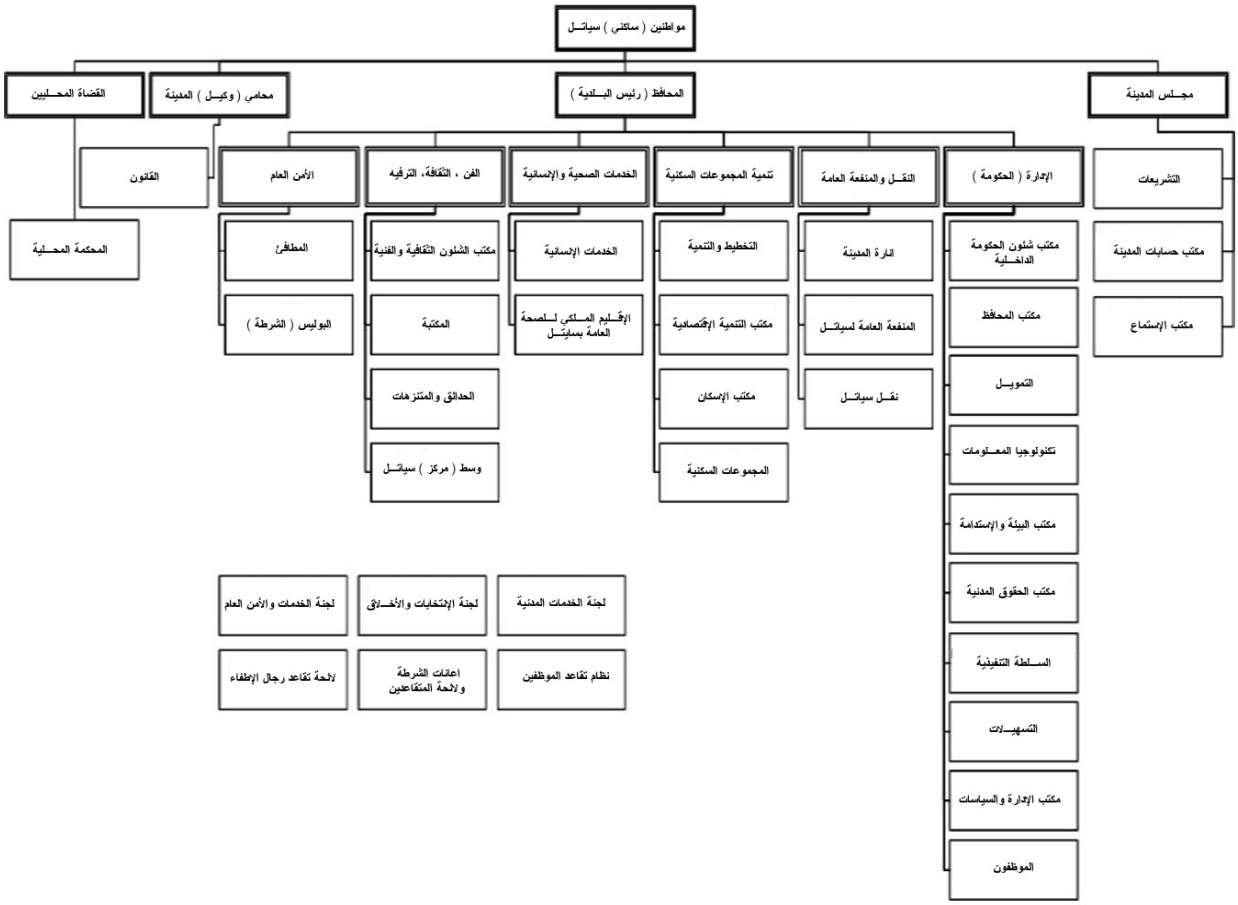


شكل (٣-٩) المخطط الشامل لمدينة سياتل عام ٢٠٠٤

City of Seattle, Comprehensive Plan 2004-2024,"Toword a sustainable Seattle" ,www.Seattle.gov

رابعا: أنظمة الإدارة والتشريعات: Management & Legislative Systems

يمكن الإلمام بأنظمة الإدارة والتشريعات بمدينة سياتل من خلال دراسة الهيكل الإداري والتنظيمي للمدينة ودور كل من هذه الإدارات في التحكم في المدينة اقتصاديا وعمرانيا واجتماعيا. ويوضح الشكل (٣-١٠) الهيكل الإداري لمدينة سياتل.[٢١]



شكل (٣-١٠) الهيكل الإداري لمدينة سياتل

www.seatle.gov ترجمة الباحثة

ينقسم الهيكل الإداري للمدينة إلى أربعة أقسام رئيسية:

القسم الأول (مجلس المدينة) : وهو مختص بالسلطة التشريعية للمدينة وحسابات المدينة.

القسم الثاني: (المحافظ – رئيس البلدية) : ويتفرع منه ٦ إدارات مختلفة لشئون الخدمات بأنواعها (الإدارية والصحية والتعليمية والثقافية والنقل والمرافق) بالإضافة إلى الأمن العام للمدينة.

القسم الثالث: (محامي المدينة): وهو يدافع عن مخطط المدينة عندما يرفع أي متضرر داخل المدينة الأمر إلى القضاء.

القسم الرابع (القضاة – المحكمة المحلية) : وهي التي تفصل بين رافعي القضايا ضد المخطط ومحامي المدينة.

[21] www.Seattle.gov

خامسا: أنظمة التمويل لمشروعات المدينة: Finance Systems

أعـدت مدينـة سـياتل ولمـدة سـتة سـنوات برنامجـا لتحـسين رأس المـال (Capital Improvement Program)، وهذا البرنامج يخصص الأموال الموجودة والإيـرادات المتوقعـة لإعادة تأهيل وترميم وتحسين وإضافة المرافق للمدينة.

والمشروعات في هذا البرنامج تغطي مجموعة واسعة من المجالات بما في ذلك إصلاح الـشوارع، والحدائق، وتحسين وتطوير المحطات الكهربائية.

وقائمة مشروعات هذا البرنامج أعدتها وزارة المالية على أساس البيانات المقدمة من إدارات المدينة ، ووافق عليها رئيس البلدية، ومن ثم يتم تقديمه إلى مجلس المدينة لاعتمادها جنبا إلى جنب مع ميزانية المدينة السنوية. إن برنامج تحسين رأس المال يتم تحديثه كل عام ليعكس التغيرات الجارية. ويتميـز هذا البرنامج بأنه يتماشى مع الخطة الشاملة للمدينة ،كما يشمل كل الأهداف التي تهدف إليها الدولـة في قانون إدارة النمو. والجدول (٣-٣) يوضح أهم مصادر التمويل بالمدينة والتي اقترحها برنـامج تحسين رأس المال خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠١٥).

جدول (٣-٣) أهم مصادر التمويل بالمدينة والمقترحة خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠١٥) بالألف دولار

مجموعة مصادر الإيرادات	الصافية ٢٠٠٩	المعتمدة ٢٠١٠	المجموع (٢٠١٠-٢٠١٥)
الإعتماد المالي الفيدرالي	٦٦,٣٢٥	٢٤,٢٧٨	٦٣,١٥٦
الإعتماد المالي من مقاطعة كينج	٦,٤٠٦	٨٣٥	٣٣,١١٨
اعتمادات المدينة	٢٦٥,٩٢٣	١٥١,٣٦١	٥٩٨,١١٣
الحكومة المحلية	١١,١١٠	٧,٥٧٠	١٣٦,٨٣٢
اعتمادات خاصة	٥٧,٠٩٧	٧,٦٦٩	٤٩,٠٥٧
اعتمادات الولاية	٦٦,٢٧١	٩,٢٣٣	٢١٢,٨٧٤
يحدد فيما بعد (مثل المنح أو التمويل من القطاع الخاص)	–	–	١٥١,٢٩٢
فوائد التمويل	٥٥٩,٦٠٢	٤٣٥,٩٩٢	٢,٧٢٧,٨١٩
إقبال الناخبين على صناديق الإعتمادات (سياتل ومقاطعة كينج)	١٧٤,١١١	٦٤,٦٥٧	٣١٤,٤٠٤
المجموع	١,٢٠٦,٨٤٥	٧٠١,٥٩٥	٤,٢٨٦,٦٦٥

Report City of Seattle, 2010-2015 proposed capital improvement program, Seattle city council, department of Finance.P.3 www.Seattle.gov – ترجمة الباحثة

٣-١-٢-٣ مدينة بورتلاند – Portland – ولاية أوريجون – Oregon:

دراسة مدينة بورتلاند كتجربة للتنمية يعتبر جزءا من تجربة مدينة سياتل الساحلية فعلى الرغم من أن مدينة بورتلاند مدينة غير ساحلية لكن دراسة التنمية فيها وعلاقتها بمدينة سياتل يمثل الدراسة الإقليمية وتأثيرها على المدن الساحلية فكلاهما داخل نطاق الإقليم الساحلي الغربي للولايات المتحدة الأمريكية ويربط المدينتين طريق إقليمي بمسافة تقدر بـ (١٠٠ ميل – أي ما يقرب من ١٧٠ كم) وهذا يؤثر بشكل قوي على العلاقة بين المدينتين كما هو موضح بالشكل (٣-١١).

شكل (٣-١١) مدينتي سياتل وبورتلاند والطريق الذي يربط بينهما

وتقع مدينة بورتلاند شمال غرب الولايات المتحدة بالقرب من التقاء نهري ويلاميت وكولومبيا في ولاية اوريجون[٢٢] كما هو موضح بالشكل (٣-١٢). وتعتبر بورتلاند ثالث أكبر مدينة من حيث عدد السكان في شمال غرب المحيط الهادي حيث يقدر عدد سكانها بنحو ٥٧٥,٩٣٠ ألف نسمة عام ٢٠٠٨.

[22] www.wikipedia.com ٢٠٠٩/٤

شكل (٣-١٢) موقع مدينة بورتلاند من ولاية اوريجون

أولا: الوضع الاقتصادي للمدينة:[٢٣] **Economic Situation**

تشتهر مدينة بورتلاند بالتصنيع خصوصا صناعة مكونات الكمبيوتر، كما أن لصناعة الصلب في المدينة شهرة كبيرة من الخمسينات، ولصناعة الألومونيوم أيضا شهرة كبيرة خلال النصف الأخير من القرن العشرين. بالإضافة إلى أن بها مقر أكبر الشركات الرياضية مثل أديداس وشركة كولومبيا للرياضة وشركة نايكي.

ويوجد بالمدينة ثاني أكبر ميناء للقمح في العالم، فميناء بورتلاند يعتبر ثالث أكبر الموانى الأمريكية على الساحل الغربي، على الرغم من أنه يقع على بعد حوالي ٨٠ ميلا (١٣٠ كيلومترا).

وقد انخفضت العائدات من الصناعات المعتمدة على الموارد الطبيعية وكذلك والسياحة لفترة. وبما أن النمو الاقتصادي لا يمكن أن يزيد عندما يستند على مورد اقتصادي واحد. فأنشأت المدينة مجموعة متنوعة من الأعمال التجارية الصغيرة لمساعدة النمو الإقتصادي بالمدينة. ويمثل هذا الاتجاه نحو التنويع الاقتصادي ترحيب من ساحل ولاية أوريجون.

حيث أصبح اليوم ساحل ولاية أوريجون هو أقل عرضة للتقلبات الكبيرة في معدلات البطالة بسبب دورة المشروعات الاقتصادية المحلية.[24]

- الدخل القومي للمدينة:

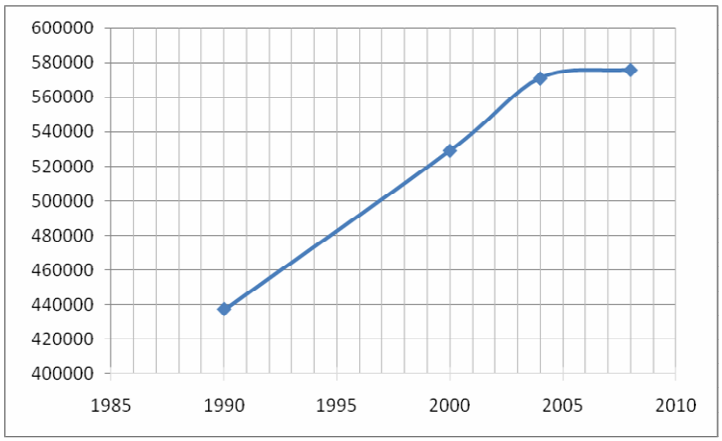
ارتفع الناتج المحلي الإجمالي لمدينة بورتلاند من ٣٨,٧ مليار دولار عام ١٩٩٢ إلى ٩٥,٦ مليار دولار عام ٢٠٠٥ ، أي بمتوسط معدل نمو سنوي قدره ٧,٢ % بعد فترة ركود. أما عن الناتج

[23] www.portland.com
[24] A Demographic & Economic Description of the Oregon Coast, 2006 (Entire Report)

المحلي الإجمالي للإقليم فقد ارتفع بنسبة ٨,٣% من ٢٠٠٣ إلى ٢٠٠٥. ويعتبر النمو الاقتصادي هوالقائد وفي نفس الوقت هو رد فعل لنمو السكان في المنطقة. وتعتبر الهجرة هي العامل الرئيسي للنمو السكاني بالمدينة منذ الثمانينات.

ثانيا: الوضع الاجتماعي للمدينة:[٢٥] Demography Situation

بلغ عدد سكان إقليم مدينة بورتلاند عام ١٩٩٠ حوالي ٤٣٧,٣ ألف نسمة ثم ارتفع عام ٢٠٠٨ إلى ٥٧٥,٩ ألف نسمة بمعدل نمو بلغ ١,٥٤% خلال الفترة من (١٩٩٠-٢٠٠٨)، ويوضح الشكل (٣-١٣) تطور عدد السكان بمدينة بورتلاند.



شكل (٣-١٣) تطور السكان بمدينة بورتلاند خلال الفترة من (١٩٩٠-٢٠٠٨)

المصدر: رسم الباحثة

وبحلول عام ٢٠٠٠ بلغ عدد الأسر بالمدينة حوالي ٢٢٣ ألف أسرة بمتوسط حجم ٢,٣ فرد/أسرة. ويبلغ متوسط دخل الأسرة حوالي ٤٠,١ ألف دولار سنويا، كما يبلغ نصيب الفرد من الدخل ٢٢,٦ ألف دولار، وتبلغ نسبة الأسر تحت خط الفقر حوالي ٨,٥% من إجمالي الأسر.

ثالثا: أنظمة التخطيط الإقليمي والعمراني بالمدينة: Urban Planning Systems

وضعت المؤسسات التخطيطة بإقليم مدينة بورتلاند من منتصف ستينات القرن الماضي رؤية جديدة لتحديد النمو العمراني المتوقع ، وبناء على الدراسات والإمكانيات التي وضعها المخططون فقد تم وضع بديلين للنمو العمراني بإقليم المدينة[٢٦].

البديل الأول: أن تكون المدينة خطية "Lineal city " وأن تكون التنمية من خلال محور طولي على نهر ويلاميت.

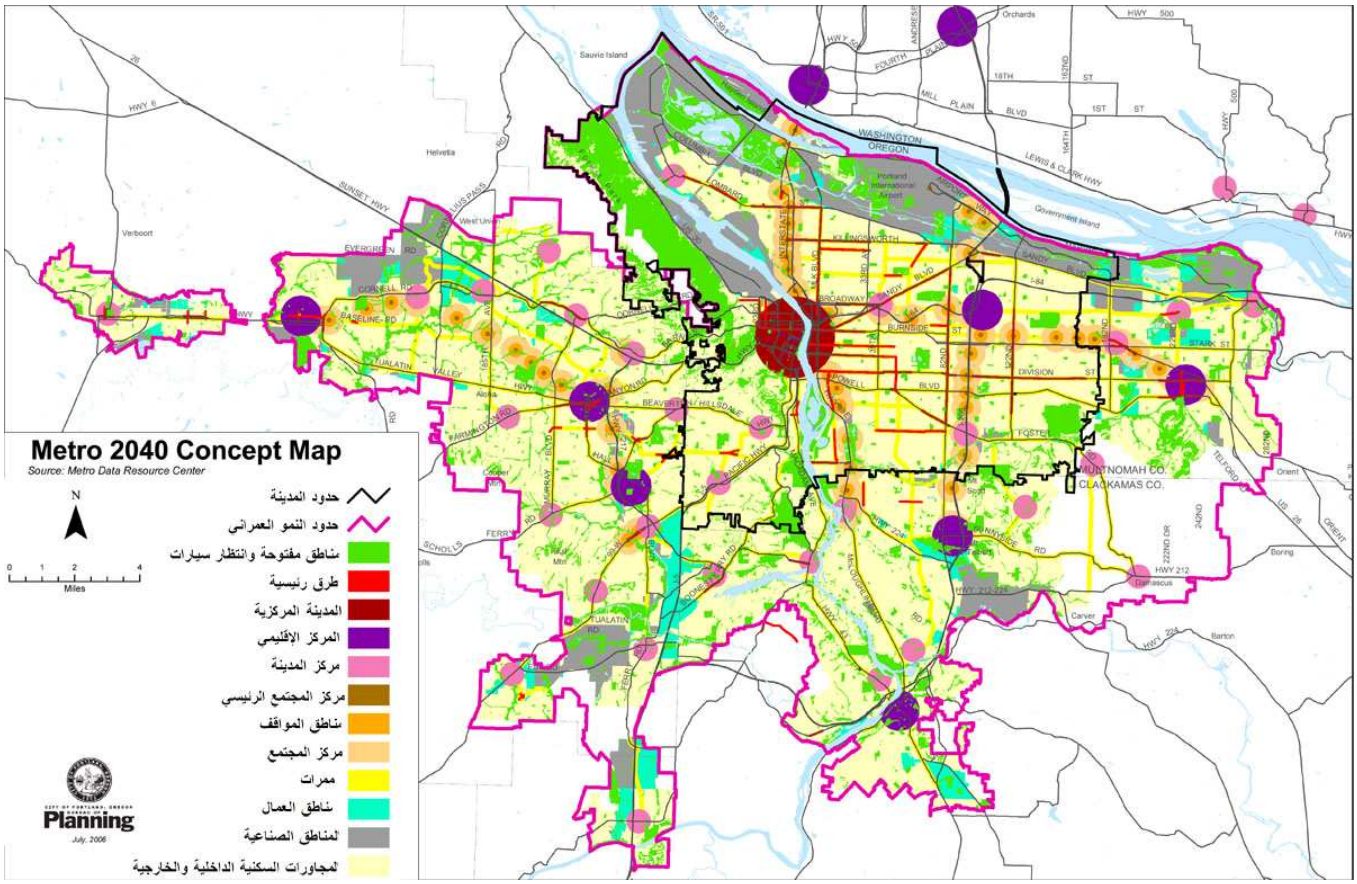
[25] www.portland.com , www.portlandonline.com
[26] Stephen Maxwell Wheeler, Planning for sustainability :creating livable, equitable, and ecological communities, P.145

البديل الثاني: أن تكون التنمية على محور اشعاعي " Radial corridor "، حيث تتجمع التنمية على مراكز النقل متصلة بصورة إشعاعية بمركز المدينة، مع الحفاظ على الأراضي المحيطة بها كمناطق مفتوحة.

وقد وافقت الحكومة التشريعية لإدارة النمو الخاص بالولاية على حدود النمو العمراني لإقليم المدينة في أواخر السبعينات، حيث أقرت الحدود حول المنطقة الميتروبوليتانية (عدا الجزء الذي امتد بالفعل حول نهر كولومبيا داخل ولاية واشنطن).

– تخطيط المدينة وأهداف المخططات الموضوعة:

منذ أوائل التسعينات وضع مجلس إقليم المدينة المخطط الإقليمي ٢٠٤٠ ، والذي يحدد اتجاهات النمو المتوقعة والتنمية في المناطق العمرانية القائمة وتحسين تصميم المجاورات السكنية الجديدة المحيطة بالمدينة، ووضع نظام إقليمي للمناطق المفتوحة على مستوى إقليم المدينة كما يوضحه الشكل (٣-١٤).



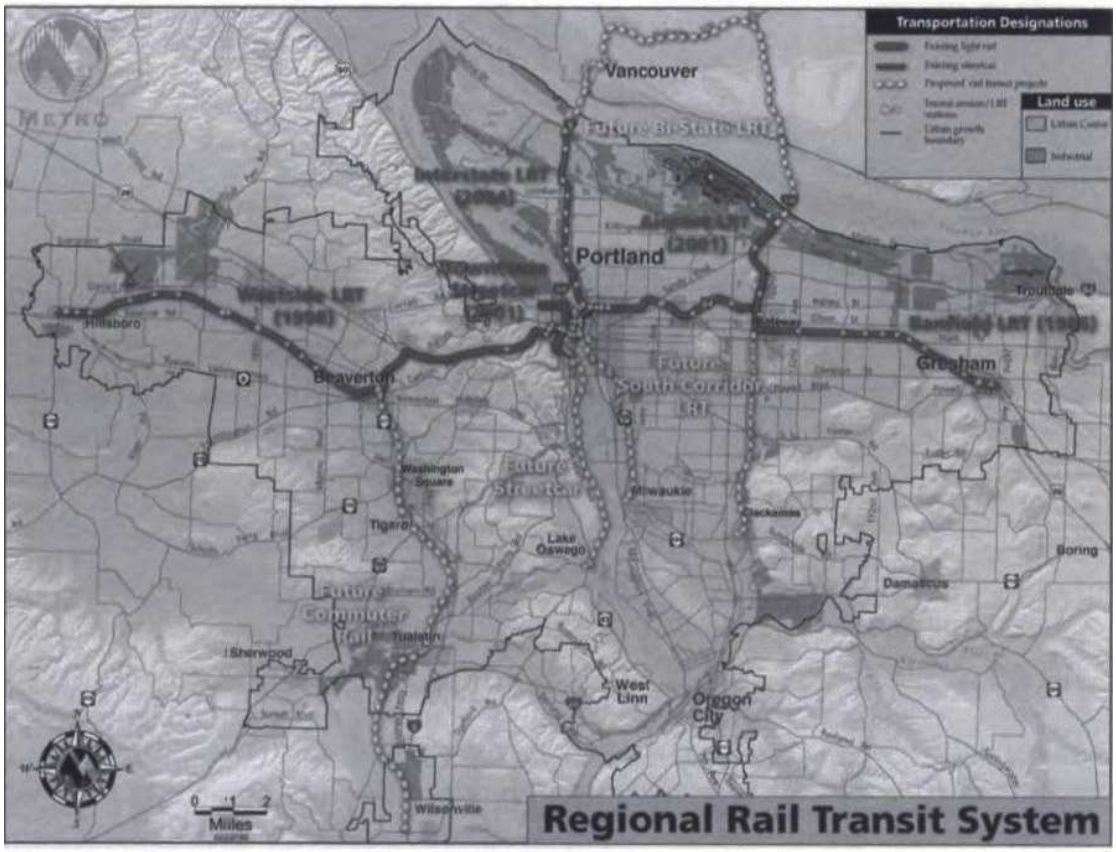
شكل (٣-١٤) فكرة المخطط الإقليمي لمدينة بورتلاند ٢٠٤٠

www.portlandonline.com

وقد بدأ المخططون الإقليميون في عملية طويلة مع الحكومات المحلية لتغيير توزيع الأكواد والمعايير التي تعكس الرؤية الإقليمية. وحول القضايا الأساسية التي تمس المخطط الإقليمي " Base case "

والمقدر مساحته (بمائة ألف فدان تقريبا) حيث وضع المخططون بدائل رئيسية لمخطط ٢٠٤٠ (UGB-Urban Boundary Growth)[٢٧].

كل بديل منها يحاول أن يحقق الأهداف الإقليمية في الحفاظ على الأرض والحد من الأزمات المرورية، حيث واجه إقليم المدينة تأثير السياسات المطبقة بمقاطعة واشنطن فيما يخص الحفاظ على البيئة وتحسين جودة الهواء. وقد دفعت هذه السياسات المخطط المقترح لوضع خطة لتنمية النقل الموجه (Transit Oriented Development) في جميع البدائل شكل (٣-١٥).



شكل (٣-١٥) نظام النقل الإقليمي بإقليم مدينة بورتلاند

Connie P. Ozawa ,The Portland edge challenges and successes in growing communities , P.48

وقد تم اعتماد المخطط في عام ١٩٩٦ ، وعلى الرغم من أن التنمية عملية بطيئة، إلا أن التنمية الجديدة أظهرت تغيرا كبيرا محسوسا. فقد بدأ الإقليم ينمو بطريقة متضامة دون ارتفاع في اسعار السكن. ونظام نقل الركاب فاق التوقعات ، وتنمية النقل الموجه وجد قبولا في أماكن الأسواق وإن لم يكن مثاليا.

إن نجاح الخطة في بداية مراحل تنفيذها يعتبر دليلا قويا على أن الرؤية الإقليمية الكبيرة التي تدرس وتتابع مرحليا يمكن أن تحقق تغييرا إيجابيا.

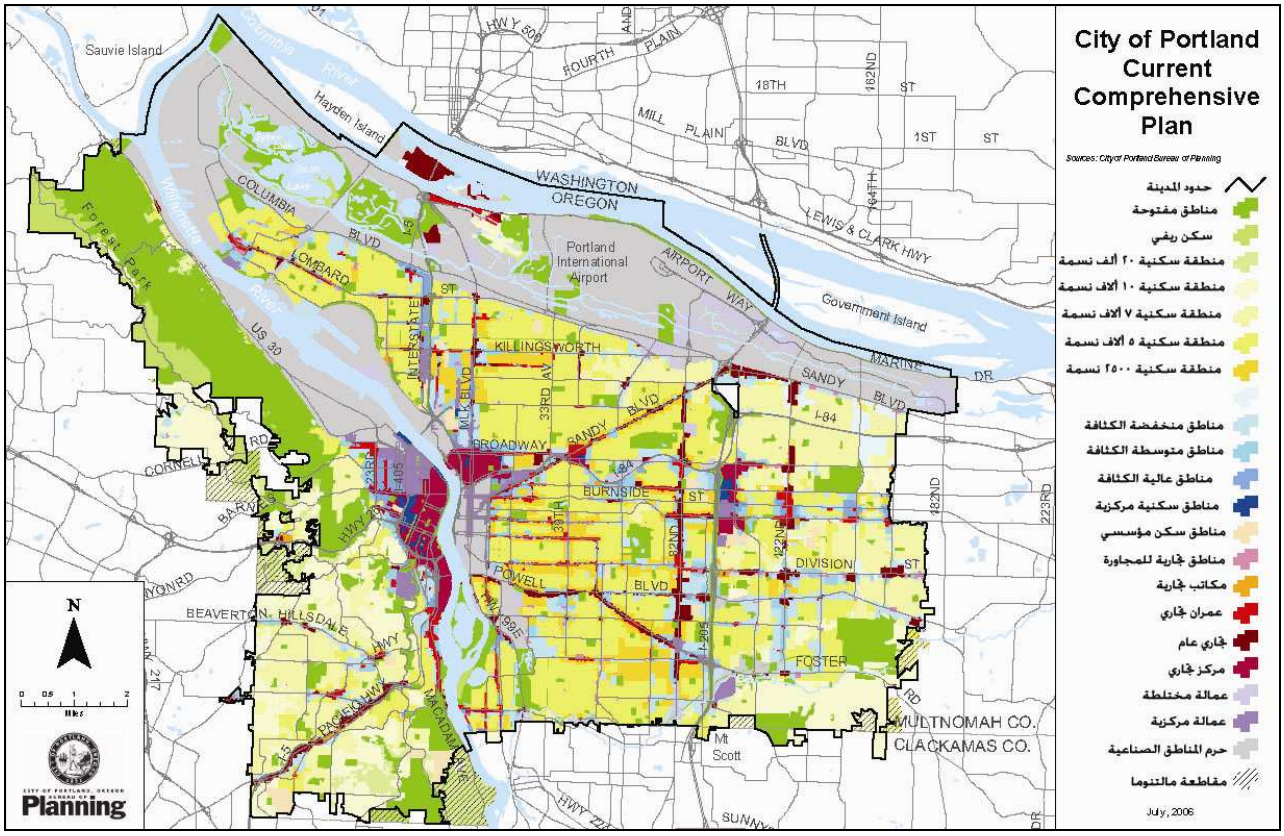
[27] Peter Calthorpe & others, The Regional City planning for the end of sprawl, P.116

- استعمالات الأراضي:

بدراسة المخطط الشامل لمدينة بورتلاند شكل (٣-١٦) نجد أنه :

١- يوزع المناطق السكنية بحيث يكون الأكثر كثافة على أطراف المدينة ثم الأقل فالأقل حتى الوصول إلى مركز المدينة فيكون أقل كثافة سكانية ممكنة.

٢- يوجد شمال المدينة مطار جوي على نهر كولومبيا وهو يخدم الانتقال من المدينة إلى كل المدن المجاورة.



شكل (٣-١٦) المخطط الشامل لمدينة بورتلاند ٢٠٠٦

www.portlandonline.com

رابعا: أنظمة الإدارة والتشريعات: Management & Legislative Systems

النظام التشريعي المتبع في مدينة بورتلاند يشبه ما هو متبع في مدينة سياتل، حيث إن قانون إدارة النمو قانون أمريكي ملزم غير أن تنفيذه يختلف من ولاية لأخرى، والنظام الإداري في بورتلاند يتمثل أيضا في مجلس المدينة والسلطة التشريعية والإدارات المختصة بشئون المدينة.

خامسا: أنظمة التمويل لمشروعات المدينة:[٢٨] **Finance Systems**

تتمثل المصادر العامة والأساسية لتمويل المشروعات بمدينة بورتلاند ما يلي:

– ضرائب تأجير السيارات والفنادق – رسوم الرخص التجارية. – صندوق المدينة العام.

– الضرائب على التجديدات العمرانية. – ضرائب الدخل – ضرائب الدخل من الولاية.

٣-٢-٥ خلاصة التجربة الأمريكية:-

يمكن استنتاج ما يلي من دراسة التجربة الأمريكية في تنمية المدن الساحلية:

١- ارتفاع معدلات التنمية الإقتصادية المحلية (كمتوسط الفرد من الدخل المحلي – ارتفاع أعداد العمالة وتنوعها- انخفاض نسب البطالة) وكذلك ارتفاع معدلات التنمية الإجتماعية (كارتفاع أعداد المواطنين بالمدينة – وارتفاع أعداد الأسر الساكنين بالمدينة) وارتباطهما بنوعية الأنشطة الإقتصادية الموجودة بالمدينة.

مدينة سياتل
الأنشطة الإقتصادية صناعات متنوعة (تحويلية و تكنولوجية وغذائية....) صيد – سياحة (شاطئية وترفيهية) – أعمال تجارية منافسة اقليميا
معدلات التنمية – نهاية السنة المالية ٢٠٠٨ تجاوزت أصول مدينة سياتل ٤ مليار دولار. – ارتفع صافي قيمة الأصول المستثمرة إلى ٦٩٦ مليون دولار. – بلغت قوة العمل في إقليم المدينة (١٦ سنة فأكثر) حوالي ٣٤٧,٥ ألف عامل عام ٢٠٠٩ أي حوالي ٥٦,٣% من إجمالي السكان. – ارتفع معدل نمو السكان في الفترة من (٢٠٠٤ إلى ٢٠٠٩) ليبلغ ١,٥٥% وهو أعلى معدل نمو للمدينة – عام ٢٠٠٤ وضع أول مخطط شامل للمدينة. – بلغ متوسط نصيب الفرد من الدخل السنوي بمدينة سياتل(٢٠٠٩) حوالي ٤٠,٢ ألف دولار مقابل ٢٧,٠ ألف دولار على مستوى الولايات المتحدة.

٢- الإسلوب الإداري المتبع بالمدينة والذي يتمثل في مجلس المدينة والسلطة التشريعية والإدارات المختصة وخصوصية الهيكل الإداري الذي يساهم في التحكم في المدينة اقتصاديا وعمرانيا واجتماعيا وكذلك قانون ادارة النمو والذي يعطي الحق لتعديل المخطط مرة واحدة سنويا وهذا التغيير من حق أي فئة من سكان المدينة (سواء مواطنين – أصحاب أعمال – أو مجلس المدينة).

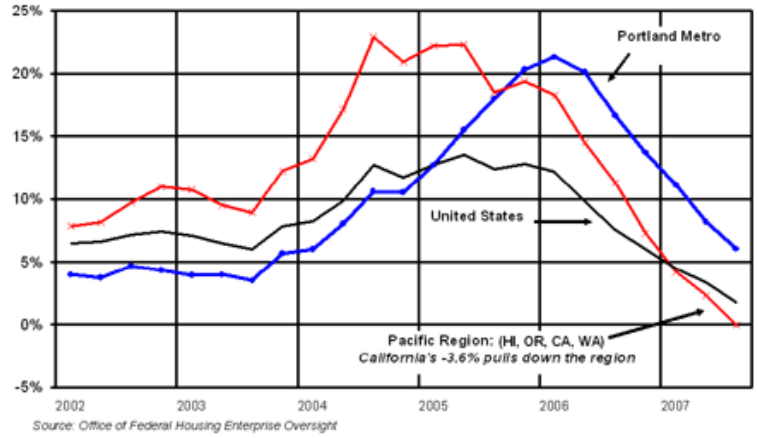
[28] Potential Project Funding Sources, Public Financial Management, www.portlandonline.com

٣- التنويع في استخدام الأراضي وأنظمة تحديد الأنشطة واستحداث الخطة المستخدمة للإسكان والتنمية الاجتماعية وهي خطة مدتها ٤ سنوات ويتم تحديثها سنويا.

٤- استخدام أساليب التمويل لمشروعات التنمية بالتنويع في مصادرها (سواء ضرائب الدخل أو التمويل الخاص أو التمويل العام) مما يؤدي إلى التنويع في الأنشطة بالمدينة.

٥- إن الأنظمة الضريبية المتبعة في ولاية واشنطن تسببت في عدم توزان توزيع استعمالات الأراضي بالمدن والمقاطعات، لأنه في حالة وضع الأنشطة التجارية والصناعية..إلخ توفر عوائد كثيرة للضرائب، ولكن في نفس الوقت يتطلب ذلك تكلفة عالية للخدمات العامة، وبالتالي يتم زيادة تكلفة المساكن على الرغم من أنها عادة لا تنتج ما يكفي من الإيرادات الضريبية لدفع التكاليف المرتفعة للخدمات العامة[٢٩]. وهذا يفسر ارتفاع تكاليف السكن بمدينة سياتل، فتعدد الأنشطة والخدمات داخل المدينة تسببت في ارتفاع تكلفة السكن بها، وفي نفس الوقت بسبب بعض السياسات التي اتخذها إقليم مدينة بورتلاند بالإضافة إلى عامل القرب ووجود طريق إقليمي قوي يربط بين المدينتين فقد توجه كثير من سكان مدينة سياتل إلى مدينة السكن ببورتلاند، ومن هذه السياسات:

- بناء مساكن جديدة وبشكل سريع داخل قلب المدينة دون ارتفاع في اسعار المساكن، شكل (٣-١٧)



شكل (٣-١٧) تطور أسعار المساكن على مستوى كل من مدينة بورتلاند والولايات المتحدة

www.portland.com

- خطة تنمية النقل الموجه والتي كانت سببا رئيسيا في سهولة الاتصال السريع بين إقليم مدينة بورتلاند والمدن والمقاطعات المجاورة لها.
- خلق بعض الأنشطة الاقتصادية لجذب السكان وفي نفس الوقت إقامة حدود للتنمية العمرانية حتى لا يمتد النمو العمراني على أطراف المدينة.

[29] Peter Calthorpe & others, The Regional City planning for the end of sprawl, P.٨٤،١٢٥

٣-١-٣ التجربة الفرنسية:

اختيرت تجربة دولة فرنسا في تنمية المدن الساحلية نظرا لأنها تشابه الظروف البيئية والتاريخية في مصر حيث إنهما يقعان في حوض البحر الأبيض المتوسط ويتّبعان بعض البروتوكولات الدولية المشتركة، وقد تم اختيار دراسة إقليم لانجدوك روسيون– Languedoc Roussillon جنوب فرنسا حيث قام الإقليم بوضع خطة استهدفت خلق قاعدة إقتصادية متنوعة تساهم في توافر الخدمات على مختلف المستويات وذلك لأن المستوى الإقليمي له أكبر الأثر على المدن القائمة بالإقليم عامة والمدن الساحلية على وجه الخصوص من حيث الدور الذي يقوم به لتوزيع استعمالات للأراضي بالمدن داخل الإقليم.

٣-١-٣-١ التعريف بالإقليم حال الدراسة (إقليم لانجدوك روسيون– فرنسا (Languedoc Roussillon):

يناقش البحث في التجربة الفرنسية إقليم لانجدوك روسيون بجنوب فرنسا المطل على البحر الأبيض المتوسط من حيث الموقع الجغرافي والأنشطة الاقتصادية الإقليمية، والمدن الأساسية بالإقليم.

أولا: الموقع الجغرافي وحجم السكان:[٣٠]

تضم فرنسا ٢٦ إقليما وهذا الإقليم أحد هذه الأقاليم حيث يقع بالمنطقة الوسطى من جنوب فرنسا ، ويمتد من وادي الرون في شرق البلاد، إلى الحدود الاسبانية في الجنوب الغربي ، وينقسم الإقليم إلى خمس مقاطعات (أقسام) كما هو موضح بالشكل (٣-١٨)، ثلاث منها ساحلية وهي (ايرول / Hérault – اود/ Aude – بيرينيه أورينتالي/ Pyrénées orientales). ومقاطعة تطل بجزء صغير منها على الساحل وهي (جار/ Gard) والمقاطعة الأخيرة (لوزير/ Lozer) لا تطل على الساحل ويبلغ حجم سكان إقليم لانجدوك عام ٢٠٠٦ حوالي ٢,٥٣٤ مليون نسمة.

[30] www.wikipedia.com

شكل (٣–١٨) موقع إقليم لانجدوك روسيون على الخريطة الفرنسية

ثانيا: الأنشطة الاقتصادية بالإقليم:

إن سر نجاح إقليم لانجدوك روسيون محليا وعالميا هو التنوع الاقتصادي الذي يتمتع به الإقليم من زراعة وصناعة وسياحة وصيد، والتكامل الاقتصادي والاجتماعي بين مقاطعات الإقليم ومدنه ، حيث تتميز كل مقاطعة بنشاط اقتصادي تفرضه طبيعة المقاطعة والمصادر الطبيعية الموجودة فيه وفيما يلي عرض لأهم الأنشطة الاقتصادية لمدن الإقليم:[٣١]

- **الزراعة :**

تتركز الزراعة والتصنيع الزراعي بشكل عام في كل من مقاطعات ايرول وجار، حيث تشتهران بزراعة العنب – تنتجان حوالي نصف إنتاج فرنسا منه لإنتاج النبيذ – كما تشتهر بزراعة الخضر والفاكهة، وفي شمال ايرول توجد أنشطة تربية الأغنام وما يترتب عليها من صناعات كالجبن. كما تشتهر مقاطعة بيرينيه أورينتالي بزراعة الفاكهة والخضراوات.

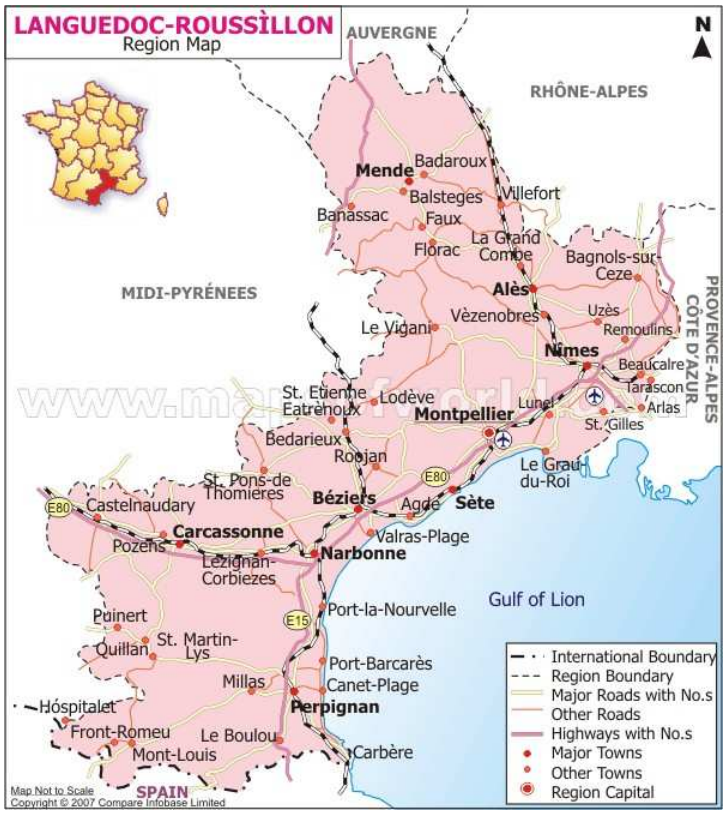
- **التجارة :**

تعد مدينة بربينيان – مقاطعة بيرينيه أورينتالي – ومدينة نيم – مقاطعة جار– مراكز هامة لتجارة الفاكهة والخضراوات، ومراكز لتصنيع الملابس والأغذية المصنعة ومواد البناء. كما تعتبر مدينة مونبلييه – عاصمة الإقليم وعاصمة مقاطعة ايرول – مركز تجاريا وصناعيا.

[31] http://www.french-at-a-touch.com/French_Regions/Languedoc-Roussillon/languedoc-roussillon_11.htm#The%20Economic 1/2010

- **السياحة :**

يتميز الإقليم بإطلاله الواسع على البحر الأبيض المتوسط، وبالتالي فهناك العديد من المدن والموانى ذات الطابع السياحي ويجري من خلالها تطوير النشاط السياحي بالإقليم. ومن أبرز المدن الساحلية بالإقليم مدينة (مونبلييه) – عاصمة الإقليم وعاصمة مقاطعة ايرول شكل (٣-١٩) – حيث تعتبر مركزا سياحيا كبيرا، وأيضا مدينة وميناء (سيت) – مقاطعة (ايرول) تعتبر من أبرز المنتجعات البحرية بالإقليم.



شكل (٣-١٩) مواقع أهم المدن بإقليم لانجدوك روسيون

- **الصيد :**

الصيد من أهم الأنشطة الموجودة بالإقليم ويعتبر من أهم مصادر الدخل، ومن أهم مراكز الصيد مدينة وميناء (إيجومورت).

- **الصناعة**

تعتبر مدينة (مونبلييه) – عاصمة الإقليم وعاصمة مقاطعة (ايرول) – مركزا للتصنيع. فهي تشتهر بصناعات الأغذية ، والمنسوجات والمعادن والالكترونيات والكيماويات والأدوية والنسيج. كما تتم معالجة مادة البلوتونيوم في مدينة (ماركول) – مقاطعة جار – أما مدينة (أردواز– Ardoise) في نفس المقاطعة تعتبر مركزا للصناعات المعدنية والكهربائية. ومن أهم مدن التعدين بالإقليم مدينة (ليوكات Leucate) حيث يستخرج الحديد، كما يستخرج الفحم من بعض المدن قي مقاطعة (جار).

ثالثا: المدن الأساسية بالإقليم:

تعتبر مدينة مونبلييه هي العاصمة الإقليمية للإقليم، ومن المدن الأساسية في الإقليم (نيم وهي عاصمة مقاطعة جار، كاركسون عاصمة مقاطعة أود، وبربينيان عاصمة مقاطعة بيرينيه أورينتالي، وتعتبر مدينة سيت من أشهر المدن الساحلية بالإقليم).

- **نبذة عن المدينة حال الدراسة وأسباب اختيارها:**

يتناول البحث في هذه التجربة مدينة مونبلييه (Montpellier) عاصمة الإقليم وعاصمة مقاطعة إيرول، وتم اختيار هذه المدينة لتكون حال الدراسة للأسباب الآتية:

١- مدينة مونبلييه مدينة متعددة الأنشطة الاقتصادية فهي تجارية صناعية سياحية (بشقيها التاريخي والساحلي) بالإضافة إلى أنها عاصمة الإقليم. وهذا التعدد الاقتصادي يجب دراسته ودراسة مدى نجاحه وتأثيره على المقاطعة والإقليم ككل.

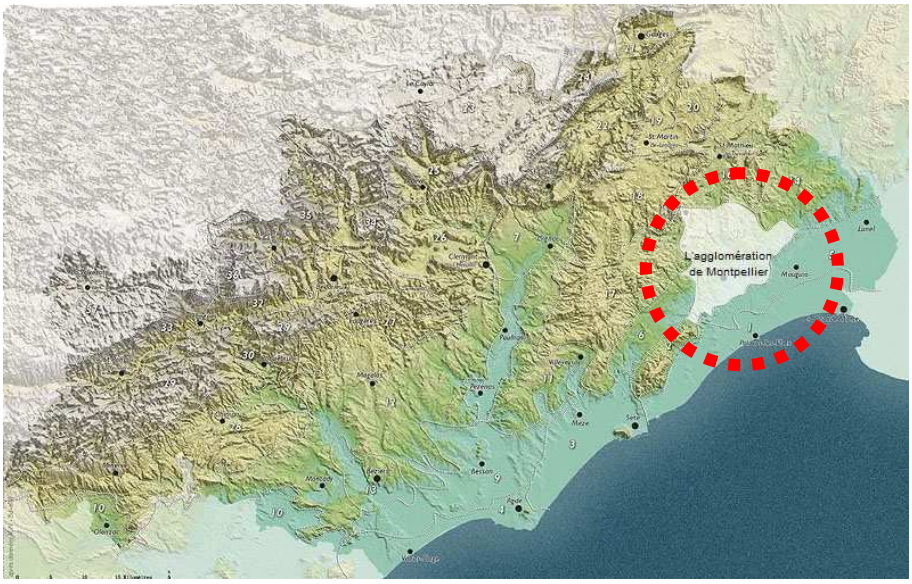
٢- مدينة مونبلييه من أكبر المدن الساحلية نموا في فرنسا يتبعها بعض التجمعات العمرانية الصغيرة كما أنها مدينة تاريخية وهي بذلك تشبه مدينة الإسكندرية المصرية.

٣- التنمية التي تمت بالمدينة تعتمد على فكرة التخطيط المتكامل، (Integrated Planning) فهناك تنمية صناعية سياحية خدمية من خلال تنمية البنية الأساسية للمدينة، كما أن توزيع الإستعمالات بالمدينة يقوم على مبدأ الاستعمالات المختلطة (Mixed Uses) وهو توجه جديد أثبت نجاحه في كثير من المدن بشكل عام.

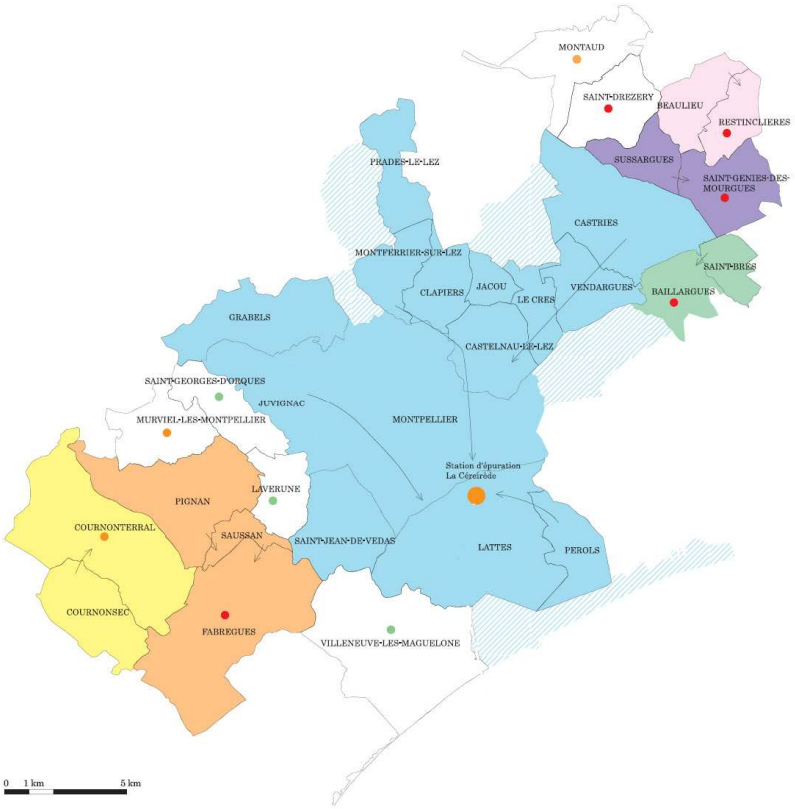
٣-١-٣-٢ مدينة Montpellier – مونبلييه – مقاطعة إيرول– Hérault:

يقع إقليم مدينة مونبلييه جنوب شرق مقاطعة إيرول كما بالشكل (٣-٢٠). ويبعد مركز المدينة عن الساحل حوالي (٦ ميل – ما يقرب من ١٠ كم) ويبلغ حجم سكان المدينة عام ٢٠٠٩ حوالي ٢٥٧,٠٩٢ ألف نسمة[٣٢] ويقترب حجم سكان إقليم المدينة من النصف المليون نسمة، فهي من أكبر ٨ مدن بفرنسا والأسرع في نمو السكان شكل (٣-٢١).

[32] www.montpellier.fr الموقع الرسمي لمدينة موبلييه ٢٠١٠/١



شكل (٣-٢٠) موقع إقليم مدينة مونبلييه من مقاطعة ايرول



شكل (٣-٢١) إقليم مدينة مونبلييه

و تعتبر مدينة مونبلييه من أقدم المدن الفرنسية، حيث الطراز المعماري الروماني، والمتاحف والحدائق القديمة، وبها إحدى الجامعات الكبيرة (جامعة مونبلييه)، وتعتبر المدينة المركز التجاري الرئيسي لإقليم لانجدوك، وهي أيضا مركز سياحي نظرا لإطلال المدينة على ساحل البحر الأبيض

المتوسط وبها العديد من الشواطئ السياحية. كما أنها مدينة صناعية وزراعيـــة فـــي نفـــس الوقـــت. وبالمدينة خط سريع للسكة الحديد افتتح عام ٢٠٠٠ ويعتبر من أكبر الإنجازات بالمدينة كجـــزء مـــن التخطيط العمراني فهو يخفض زمن الرحلة لمستخدمي وسائل النقل العام ، وليس له تأثير سلبي على البيئة.

أولا: الوضع الاقتصادي للمدينة[٣٣]: Economic situation

بما أن مدينة مونبلييه تعتبر عاصمة الإقليم وأيضا عاصمة المقاطعة فلابد أن تكون لها دور هام في اقتصاد المنطقة، فالسياحة لها دور هام في اقتصاد إقليم مدينة مونبلييه، حيـــث توجـــد المتـــاحف والمباني الرومانية القديمة والحدائق التاريخية، بالإضافة إلى المهرجانات الفنية المختلفة التي تقام بها. وإطلال مدينة مونبلييه على البحر المتوسط أثر بشكل مباشر على قطاع السياحة بهـــا فقـــد اســـتغلت المدينة ذلك في عمل منتجعات سياحية جاذبة للسكان.

ومن أهم وأكبر القطاعات التي تسهم في اقتصاد مدينة مونبلييـــه الـــشركات العالميـــة والـــصناعات التكنولوجية والبحث العلمي فقد تكونت بالمدينة مراكز التميز في تكنولوجيـــا المعلومـــات والـــصحة وعلوم البيئة (Biotechnology) والعلوم الزراعية المناسبة لمناخ البحر المتوسط.

وتمتاز المدينة بعدد من الشركات المتخصصة في التكنولوجيا، حيث يوجد قطاعان في البحث العلمي يعدان من أهم القطاعات التي تشتهر بها المدينة وهما قطاع المواد الكيميائية والأدوية الطبيـــة حيـــث يوجد بها معامل على أعلى المستويات في العالم، والقطـــاع الثـــاني قطـــاع تكنولوجيـــا المعلومـــات والكمبيوتر، حيث يوجد بالمدينة مقر مجموعة من الشركات العالمية منها (DELL) شكل (٣-٢٢) ومقر شركة (IBM) شكل (٣-٢٣).

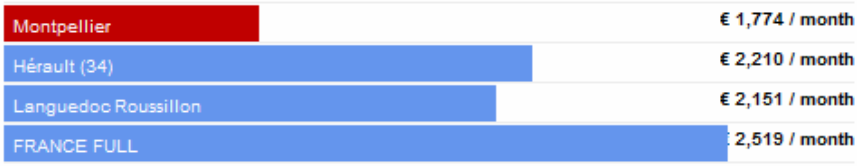
شكل (٣-٢٢) مقر شركة DELL بمدينة مونبلييه

شكل (٣-٢٣) مقر شركة IBM بمدينة مونبلييه

[33] www.montpellier.fr الموقع الرسمي لمدينة مونبلييه ٢٠١٠/١

– متوسط دخل الفرد:[٣٤]

طبقا تقديرات المعهد القومي للإحصاءات والدراسات الاقتصادية الفرنسي فقد ارتفع متوسط دخل الفرد السنوي بمدينة مونبلييه من ١٣,٥٢ ألف يورو سنويا عام ٢٠٠١ إلى حوالي ٢١,٣٨ يورو سنويا عام ٢٠٠٩، وتعتبر المدينة ذات أعلى متوسط دخل على مستوى إقليم لانجدوك، وذلك بسبب تنوع مجالات العمل في مدينة مونبلييه. ويوضح شكل (٣-٢٤) مقارنة متوسط دخل الأسرة بين المدينة والمقاطعة ايرول وإقليم لانجدوك وفرنسا كلها.



شكل (٣-٢٤) مقارنة متوسط دخل الأسرة بين المدينة والمقاطعة ايرول وإقليم لانجدوك وفرنسا كلها عام ٢٠٠٩

المصدر: www.salairemoyen.com/salaire-34172-Montpellier.html

– حجم العمالة ونوعيتها:

بلغت قوة العمل في إقليم المدينة (١٦ سنة فأكثر) حوالي ٢٦٥,١ ألف عامل[٣٥] عام ٢٠٠٩ أي حوالي ٦٤% من إجمالي سكان الإقليم.

وحسب الإحصاء الفرنسي يوضح جدول (٣-٤) توزع العمالة في مدينة اقليم مونبلييه على الأنشطة الإقتصادية كما يلي:

٤٩,٦% من العاملين يعملون في مجال الصناعة وهي أكبر نسبة من العاملين، يليها العاملون بالمهن الخدمية بنسبة بلغت ٣٦,٧%، ثم يأتي العاملون بالتجارة في المرتبة الثالثة بنسبة ٦,٥٦% من إجمالي العاملين.

[34] www.insee.fr الموقع الرسمي للمعهد القومي للإحصاءات والدراسات الاقتصادية الفرنسي

[35] www.insee.fr

جدول (٣-٤) توزيع العمالة على الإنشطة الإقتصادية (١٦ سنة فأكثر) بمدينة مونبلييه

النشاط الإقتصادي	أعداد العاملين	النسبة
الزراعة	١٥٣٠	%٠,٦٥
التجارة	١٥٥٤٠	%٦,٥٦
البناء والتشييد	١٥٠٦٠	%٦,٣٦
الصناعة	١١٧٥٦٠	%٤٩,٦٥
الخدمات	٨٧٠٧٠	%٣٦,٧٨
إجمالي الموظفين	**٢٣٦٧٥٠**	**%٨٩,٣**
غير الموظفين	٢٨٣٨٠	%١٠,٧
إجمالي العمالة	**٢٦٥١٣٠**	**%١٠٠,٠**

www.insee.fr

ثانيا: الوضع الاجتماعي للمدينة[٣٦]: Demography situation

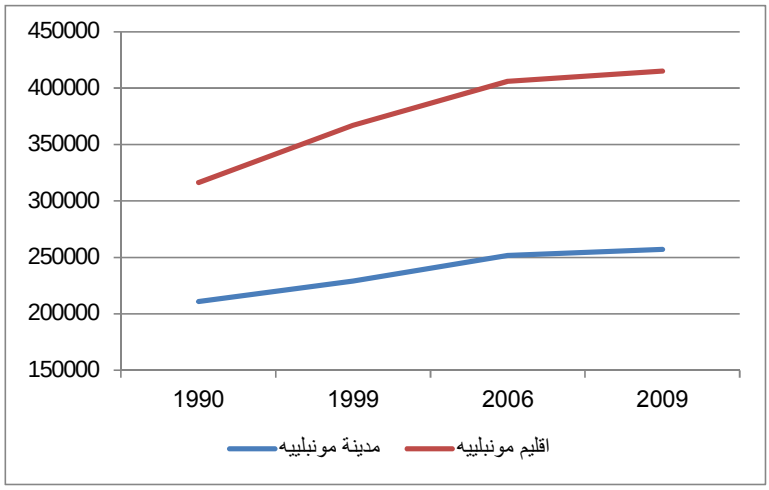
أدى تطور الحكومات الإقليمية والتطور الصناعي إلى ارتفاع حجم السكان بالمدينة منذ ستينات القرن الماضي حيث النمو العمراني على طول الساحل مع تطور وسائل النقل وسهولة الوصول والتنمية العمرانية بالمدينة، وحسب احصائيات المعهد القومي للإحصاءات بفرنسا فقد ارتفع معدل النمو السكاني بالمدينة إلى ٤% خلال الفترة من ١٩٦٢ إلى ١٩٧٥ وكان من أكبر معدلات الزيادة في فرنسا، ثم أصبح ١,١٦% خلال الفترة من (١٩٩٩-٢٠٠٩) ويعرض جدول (٣-٥) وشكل (٣-٢٥) تطور السكان بمدينة واقليم مونبلييه.

جدول (٣-٥) تطور السكان بمدينة مونبلييه خلال الفترة من (١٩٩٠-٢٠٠٩)

السنة	١٩٩٠	١٩٩٩	٢٠٠٦	٢٠٠٩
سكان مدينة مونبلييه	٢١٠٨٦٦	٢٢٩٠٥٥	٢٥١٦٣٠	٢٥٧٠٩٢
اجمالي سكان اقليم مونبلييه	٣١٦٢٦٠	٣٦٦٩٥٠	٤٠٦١٤٠	٤١٤٩٥٥

المصدر: www.insee.fr

[36] www.insee.fr



شكل (٣–٢٥) تطور السكان بمدينة مونبلييه خلال عامي (١٩٩٠–٢٠٠٩)

المصدر: رسم الباحثة

أثبتت الإحصائيات أن المدينة بها حوالي ٤٣% من السكان تقل أعمارهم عن ٣٠ عاما، حيث إن سكان المدينة معظمهم من الطلاب والباحثين لما تشتهر به المدينة من مجالات التعليم والتكنولوجيا.

بلغ عدد الأسر عام ٢٠٠٩ حوالي ١٢٩,٥ ألف أسرة كما بلغ متوسط حجم الأسرة بمدينة مونبلييه حوالي ١,٩ فرد/أسرة في نفس العام.

ثالثا: أنظمة التخطيط الإقليمي والعمراني: Urban Planning Systems

تغطي المساحة الساحلية لإقليم لانجدوك روسيون حوالي ٢٠٠ كيلومتر مربع بين (Cam argue و Pyrenees)، وبالإقليم مصادر ساحلية متعددة (مثل الشواطئ الرملية والصخرية..).

وقد بدأت التنمية بالإقليم منذ عام ١٩٦٣ من خلال لجنة مشتركة بين الوزارات هدفها الترويج للسياحة[٣٧]، وعلى الفور بدأت أعمال البناء الأساسية للبنية التحتية لتنشيط السياحة : طرق لسهولة الوصول، مارينا ، إعادة احياء الغابات ، تطهير البحيرات...إلخ

وكان تحسين التنمية الخطية الشاطئية ذات الطابع الخاص لمنطقة كوت ازور (Cote d'Azur) من أحد أهم أهداف التنمية، أي أن من ضمن أهداف التنمية الشاطئية تشجيع نمو المناطق العمرانية (Discontinuity of Urbanization) والذي تم تنفيذه بعد ذلك بعمل تقسيمات بالمخطط الإقليمي على أربعة مستويات.

وقد أقرت لجنة الوزارات مخطط الإدارة الإقليمية عام ١٩٦٤ كأول خطوة في عملية تنفيذ المخطط (Plan d'Urbanisme d'Interet Regional – PUIR)، فيما يخص الأربع مقاطعات الساحلية (ايرول – اود– بيرانيه أورينتالي - جار) بهدف توفير ست وحدات سياحية.

[37] Cormac Cullinan, Integrated coastal management law, P.129

كل وحدة كان من المقرر بناؤها في أعقاب خطط مختلفة ، مع إعطاء الأولوية للتنمية المتوازنة في المناطق الحضرية. وهذه الوحدات يتم فصلها بمناطق ذات قيمة طبيعية خاصة (المناطق الزراعية ومناطق الغابات أو المحميات).

وفي عام ١٩٧٢ تم تعديل (PUIR) بالخطة الأساسية الساحلية (Schema –SDAL Directeur d'Amenagement du Littoral) والتي أكدت على القرارات الأساسية التي اتخذت في PUIR وأوضحت بالتفصيل أماكن الوحدات وتوزيعات المناطق حولها كالتالي:

١ـ مجالات النمو لجميع المدن الساحلية.

٢– مناطق الغابات الطبيعية، القائمة والمخطط لها أن تكون غابات صناعية.

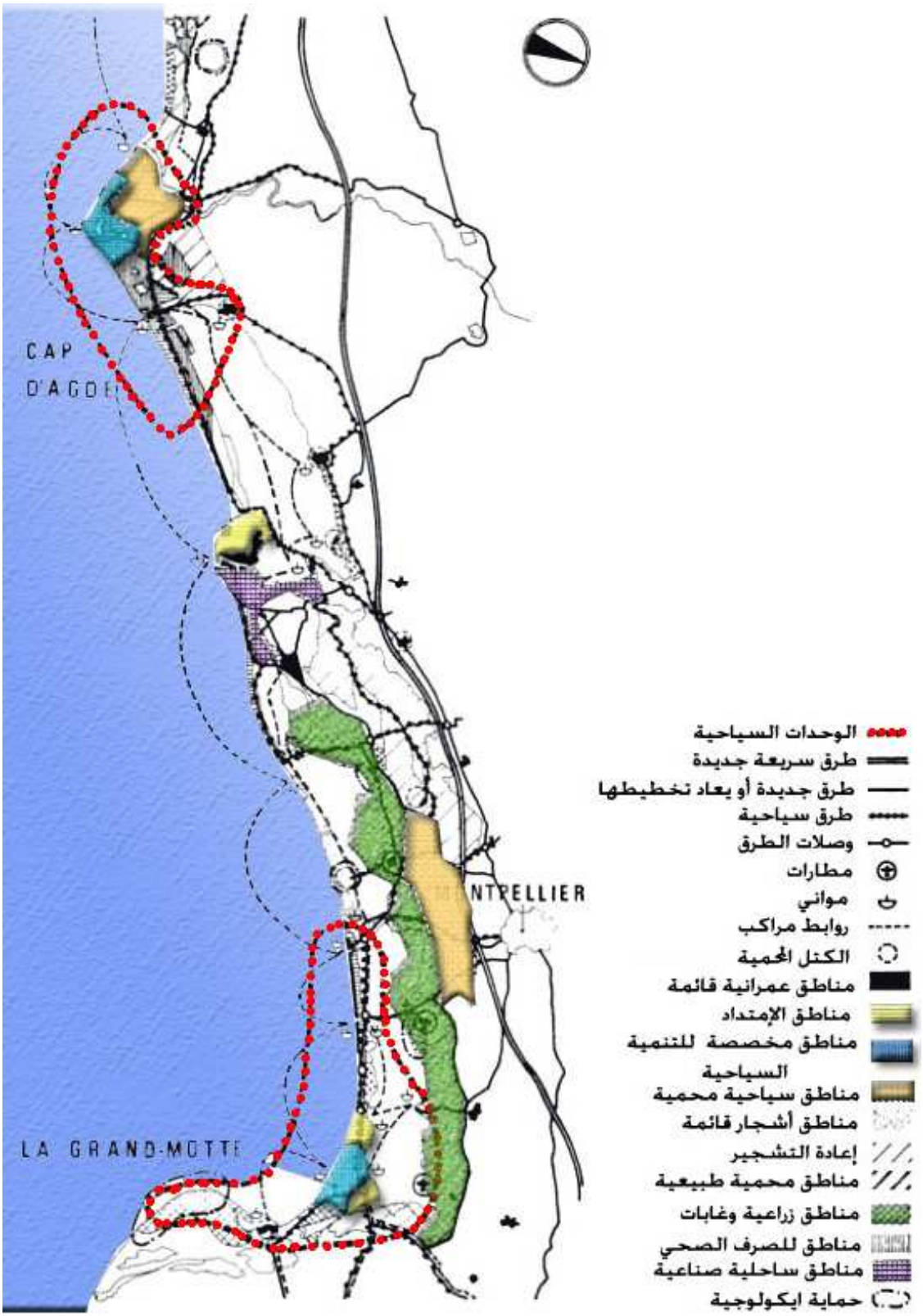
٣– مناطق المحميات الطبيعية – للحفاظ على الحد الأدنى من المناطق الطبيعية التي تعتبر ضرورية لتطوير السياحة دون إعاقة التنمية الإقليمية.

٤– مناطق الحماية السياحية – بصفة عامة تشكل من المناطق الزراعية والمهيأة لوضع البنية التحتية للسياحة وليست للتنمية السكنية.

٥– مناطق البنية الأساسية وتضم الطرق السريعة والبنية الأساسية والمرافق.

ويعرض الشكل (٣– ٢٦)[٣٨] الجزء الشرقي من المخطط الإقليمي والذي يحتوي على وحدتين من الوحدات الست السياحية:

[38] Manuel Baud-Bovy, Fred R. Lawson, Tourism and recreation handbook of planning and design, P.162



شكل (٣-٢٦) الجزء الشرقي من المخطط الإقليمي لإقليم لانجدوك روسيون

Manuel Baud-Bovy, Fred R. Lawson, Tourism and recreation handbook of planning and design, P.162

وقد وضعت ٤ مقاييس قانونية لحماية وإدارة هذه المناطق الساحلية[٣٩]:

أ- قوانين استعمالات الأراضي وتقسيماتها، والتي تصنف الأراضي حسب استخداماتها الأساسية (مناطق زراعية ، عمرانية ، محميات ....).

ب-قانون حماية المواقع والذي يطبق على المناطق ذات القيمة سواء تاريخيا أو بصريا أوبيئيا...

ت-قانون حماية البيئة.

ث-قانون تعيين المسئول عن المناطق ذات الحساسية البيئية بمقاطعة ايرول.

ومنذ عام ١٩٨٢ تعاونت مقاطعة ايرول مع حماية السواحل للحصول على الأراضي على طول سواحلها.

إن التطور في وضع مزيج من الآليات القانونية يكشف عن تقدم واضح للإدارة القطاعية من أجل التخطيط المتكامل، ومشيرٌ إلى أن التجارب الإقليمية في إقليم لانجدوك روزيلون كانت تمهيدا لتطوير التنمية القانونية الفرنسية فيما يتعلق بالإدارة المتكاملة للسواحل.

في الواقع إن الهدف الرئيسي للتشريع الفرنسي المبكر للمناطق الساحلية هو مراقبة النمو الحضري على المناطق الطبيعية، ووضع قيود على استخدام الشواطئ.

- تخطيط المدينة وأهداف المخططات الموضوعة:

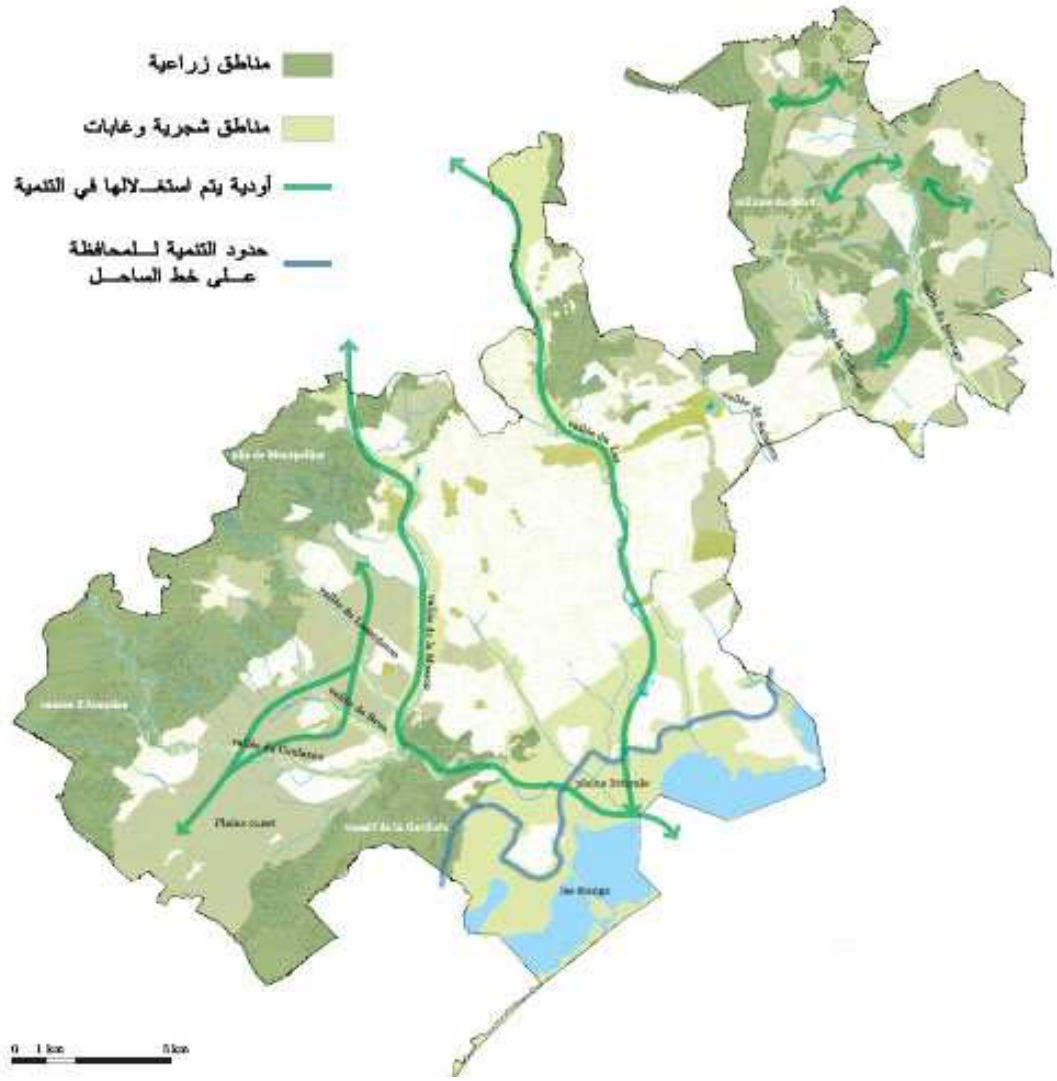
تعتمد الفكرة الأساسية لمخطط مدينة مونبلييه (كما أقرها التقرير الخاص " بالمخطط المحلي للتنمية العمرانية لمدينة مونبلييه – PLU " وتقرير "ادارة المشروعات والتنمية المستدامة – PADD) على التكامل بين ثلاثة محاور رئيسية تهدف في النهاية إلى التكامل في تنمية إقليم مدينة مونبلييه، وفي نفس الوقت تنمية مستدامة لجميع القطاعات، والمحاور الثلاثة هي:[٤٠]

١- **<u>التنمية البيئية: وتكون من خلال:</u>** شكل (٣ – ٢٧)

- حماية البيئة ذات الطبيعة الخاصة بالإقليم (كالمناطق الزراعية والغابات أو المناطق الساحلية ذات الحساسية البيئية) من خلال وضع رقابة للتنمية العمرانية على هذه المناطق بالإضافة إلى إدارة متوازنة لهذه المناطق.
- عمل أنظمة بيئية للتخلص من النفايات ومياه الصرف الصحي حتى لا تؤثر سلبا على هذه المناطق.
- الحفاظ على المناطق ذات التراث البيئي أو التراث المعماري بعمل صيانة دورية وترميمات.

[39] Cormac Cullinan, <u>Integrated coastal management law</u>, P.129

[40] Projet d'aménagement et de development durable - PADD, <u>PLAN LOCAL D'URBANISME</u> MONTPELLLIER, ville de Montpellier, 2010 www.Montpellier.fr



شكل (٣-٢٧) التنمية البيئية لإقليم مدينة مونبلييه

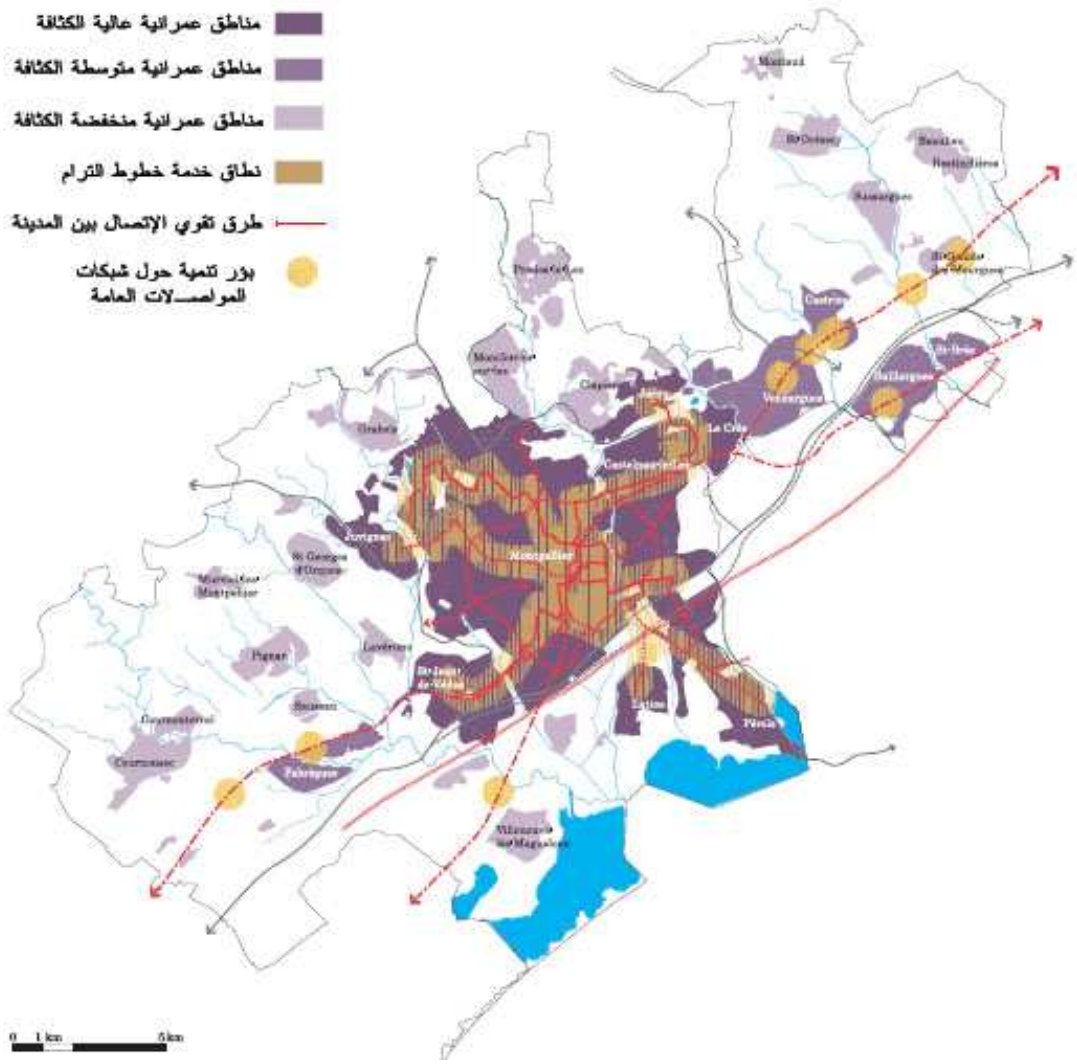
Le Schema de Coherence Territoriale - SCOT, 2006, www.montpellier-agglo.com

٢- **التنمية الاقتصادية: وتكون من خلال:**

- تنويع الأنشطة الاقتصادية بالإقليم من خلال توفير فـــرص عمـــل متنوعـــة خـــصوصا للشركات التي ترغب في الاستقرار بالمدينة.
- تعزيز جاذبية الأنشطة الاقتصادية مثل إقامة الحفلات والمؤتمرات الكبرى سواء كانت (ثقافية أو رياضية أو تسويقية).
- ومن أجل تعزيز التنمية المستدامة يجب تنمية المنـــاطق الـــصناعية القديمـــة وربطهـــا بالاستراتيجيات الاقتصادية الحديثة.

٣- **التنمية العمرانية: وتكون من خلال:**

* الحد من الزحف العمراني وإيجاد حلول لاستيعاب النمو السكاني المتوقع للمدينة مثل الأراضي الفضاء المتاحة والأراضي الصالحة للتنمية وتشجيع النمو في المناطق منخفضة الكثافة. شكل (٣ – ٢٨)



شكل (٣–٢٨) التنمية العمرانية لإقليم مدينة مونبلييه

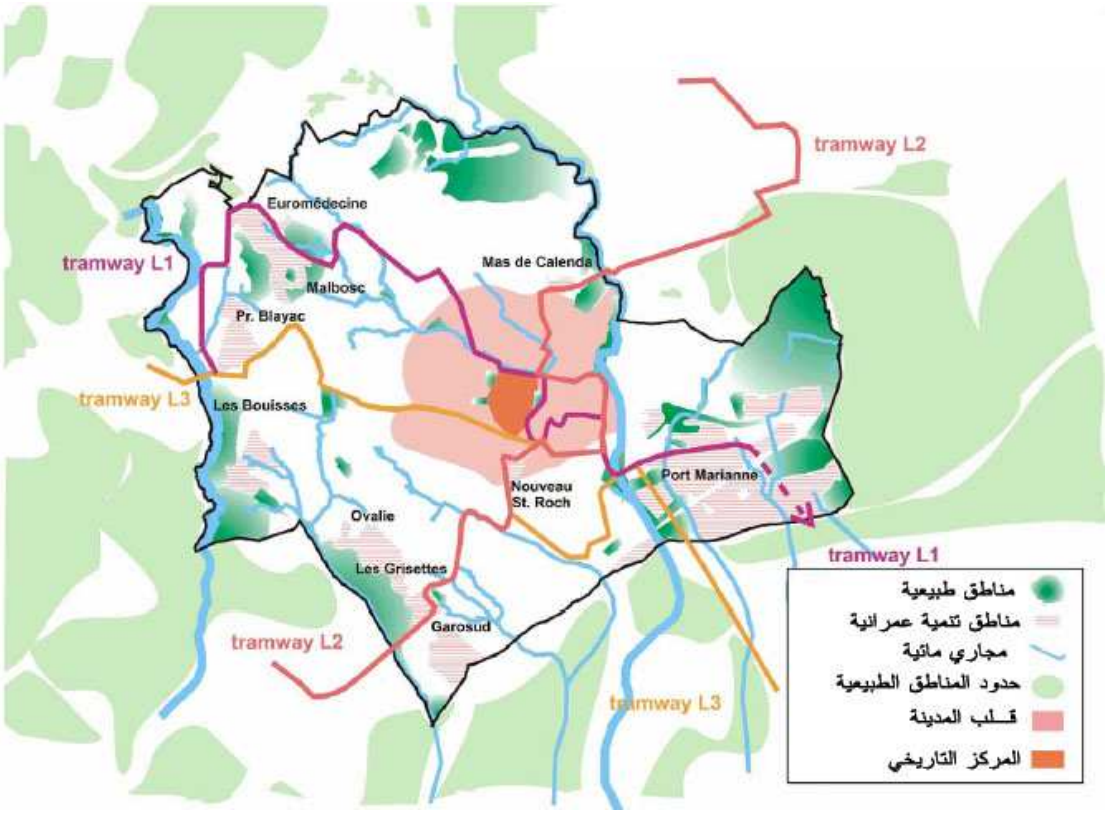
Le Schema de Coherence Territoriale - SCOT, 2006, www.montpellier-agglo.com

* عمل مشروعات إسكان متنوعة اجتماعيا (احترام مبدأ المزج الاجتماعي وتفادي مناطق العزل للإسكان المتوسط والشعبي).

* العمل بمبدأ الاستعمالات المختلطة (Mixed uses) وهو تنوع الاستعمالات في المنطقة الواحدة بين (الأنشطة التجارية والاقتصادية والإسكان).

* تقوية الإتصال بين أحياء المدينة الواحدة وكذلك بين مدن الإقليم بينها وبين بعض من خلال عمل طرق سريعة وممهدة وكذلك عمل خطوط الترام الداخلي والذي ساهم بشكل كبير جدا في تقوية

الاتصال بين أنحاء الإقليم كاملا، وكذلك سهولة الوصول من أي جزء في الإقليم إلى مناطق الشاطئ. شكل (٣-٢٩).



شكل (٣-٢٩) مساهمة خطوط الترام في دعم التنمية العمرانية داخل قلب مدينة مونبلييه

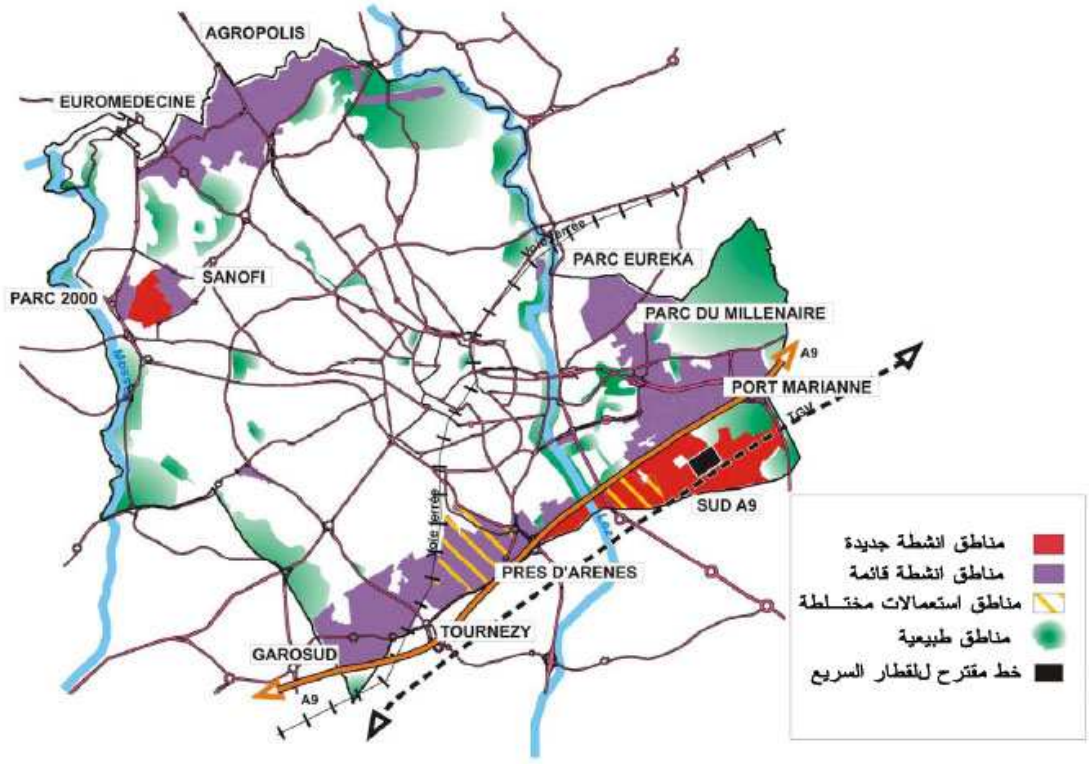
Projet d'aménagement et de development durable - PADD, PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLLIER, ville de Montpellier, 2010,P.9

* الحد من استخدام السيارات داخل المدينة وتوفير وسائل سهلة وغير ملوثة للبيئة كالعجلات.

- **استعمالات الأراضي:**

تتبنى المدينة في تخطيط استعمالات الأراضي لبعض المناطق فكر الاستعمالات المختلطة (Mixed Uses)، وذلك في إطار التنمية العمرانية المستدامة ويهدف هذا الفكر إلى:

١- التنوع في المناطق العمرانية من خلال التقريب بين القطاعات ذات الطبيعة الموجهة (كالأنشطة التجارية والاقتصادية والخدمات) وبين قطاع الإسكان، وقد وجد أن هناك بعض المناطق التي تناسب وضع هذا النوع من الاستعمالات مثل منطقة (Port Marine) كما هو موضح بالشكل (٣-٣٠).



شكل (٣-٣٠) مواقع الإستعمالات المختلطة بقلب مدينة مونبلييه

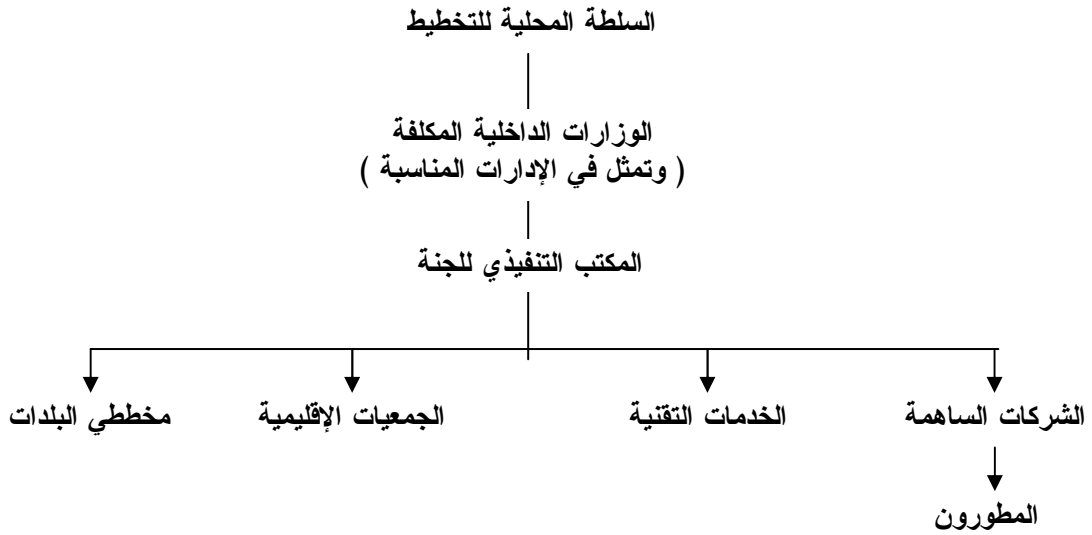
Projet d'aménagement et de development durable - PADD, PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLLIER, ville de Montpellier, 2010,P.9

٢- عمل مزج بين أنواع الإسكان المختلفة سواء الاجتماعي أو المتميز (احترام مبدأ المزج الاجتماعي وتفادي مناطق العزل للإسكان المتوسط والشعبي) وبين مناطق الخدمات والأنشطة الاقتصادية مما يساعد على بناء شبكة مرافق قوية للمدينة.

٣- التنمية الاقتصادية، حيث تقوم على خلق فرص عمل قادرة على الإنتاج قريبة من مواقع السكن، خصوصا أن الأنشطة الاقتصادية الموجودة عبارة عن مجالات تكنولوجية وعلمية. أو شركات توفر خدمات دائمة للسوق المحلية.

رابعا: أنظمة الإدارة والتشريعات: Management & Legislative Systems

إن إدارة التخطيط بفرنسا مسئولة عنها السلطات القومية للبلاد، بحيث إنها تضع الاستراتيجيات والمخططات المحلية، ويقوم بتنفيذ هذه المخططات لجنة من مسئولي الوزارات الداخلية المختلفة والموجود منها ممثلون في الإدارات المحلية المختلفة، بحيث يكون هناك مكتب تنفيذي لهذه اللجنة يوزع المهام على الجمعيات الإقليمية ومخططي المدن والقرى والشركات المساهمة في التطوير والتنمية، ويوضح الشكل (٣-٣١) الهيكل الإداري للتخطيط.



شكل (٣-٣١) الهيكل الإداري للتخطيط

-Manuel Baud-Bovy, Fred R. Lawson, Tourism and recreation handbook of planning and design, P.162
ترجمة الباحثة

أما فيما يخص التشريعات في مجال التخطيط فينص قانون تخطيط المدن الفرنسي على أربعة إجراءات رئيسية لابد أن تؤخذ في الاعتبار عند وضع خطط التنمية المحلية وهي كالتالي:[٤١]

- يتم تحديث الخطة المحلية دوريا مع توضيح التعديلات في مستندات التخطيط.
- يتم الموافقة على التعديل المقترح شريطة ألا يؤثر على الاقتصاد العام للتنمية المقترحة والتنمية المستدامة، أيضا لا يؤثر على المنطقة الزراعية او المنطقة الطبيعية والغابات.
- يتم الاعتراض على التعديل في حالة أن يكون غير قابل للتطبيق من خلال "القانون العام".
- إجراء مراجعة مبسطة إذا كان الغرض من التنمية المقترحة بناء أو تشغيل القطاع العام أو الخاص أو عند تصحيح خطأ كتابي.

ويتم الموافقة على هذا التعديل وتنفيذ خطة التنمية المحلية المنقحة، أو تعديل واحدة أو أكثر من التنقيحات والتغييرات.

خامسا: أنظمة التمويل لمشروعات المدينة: Finance Systems

تعتمد المدينة على المصادر التالية في تمويل المشروعات والخدمات بها:

- المساعدات المالية من الدولة لشئون المجتمعات المحلية.
- ضرائب السكن. – غرامات المرور. – صندوق دعم النقل.
- صندوق التعويض عن ضريبة القيمة.

[41] Projet d'aménagement et de development durable - PADD, PLAN LOCAL D'URBANISME MONTPELLLIER, ville de Montpellier, 2010 www.Montpellier.fr

٣-١-٣-٣ خلاصة التجربة الفرنسية:

من خلال قراءة التجربة الفرنسية يمكن استنتاج ما يلي:

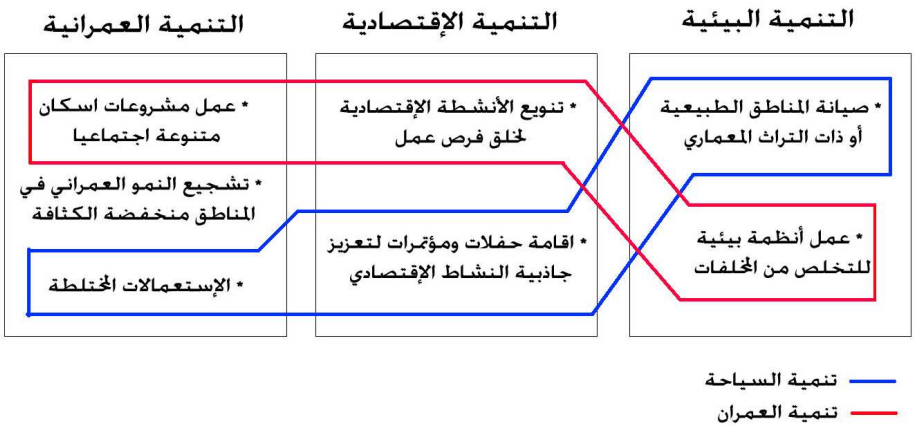
١- تنوع مجالات العمل في المدينة يساهم في رفع معدلات التنمية الإقتصادية والإجتماعية.

٢- نوعية الأنشطة الاقتصادية يمكن أن تتحكم في تحديد فئات السن الموجودة بالمدينة.

٣- عند تنمية (إقليم لانجدوك روسيون) كان الهدف الموضوع تنشيط وترويج السياحة، فكانت التنمية العمرانية وسيلة من وسائل تحقيق هذا الهدف.

٤- استخدام القوانين والتشريعات في المساعدة في تنفيذ المخططات الموضوعة، بحيث توفر آليات يلتزم بها لضمان تنفيذ المخطط الموضوع.

٥- التكامل في تنمية المدينة، فيكون هناك سياسات لتنمية كل قطاع على حدة ثم يتم الدمج بين هذه السياسات لتحقيق تنمية متكاملة بالمدينة كما يوضحها شكل (٣-٣٢).



شكل (٣-٣٢) التنمية المتكاملة لمدينة مونبلييه

المصدر: رسم الباحثة

٦- تطوير الطرق والمواصلات العامة السهلة والسريعة من أهم أسباب التنمية العمرانية في المدينة وعامل مساعد في ربط كل أجزاء المدينة.

٧- الأسلوب الإداري المتبع للمدينة يجعل مسئولية تنفيذ المخطط على لجان من ممثلي وزارات الدولة المعنية لضمان التنفيذ المتكامل للخطة الموضوعة ومشاركة القطاع الخاص أيضا في تنفيذ الخطط المقررة.

٨- القانون لم يلزم المدن بطرق معينة في عمل المخططات بل هو عامل مساعد يضع آليات تنفذ هذه الخطط.

٣-٤-١ التجربة الصينية:

يتناول البحث التجربة الصينية نظرا للتقدم الكبير الذي وصلت إليه الصين في هذا المجال، وذلك لأنها اعتمدت على المناطق الساحلية في النهضة الصناعية الهائلة والتي نقلتها من دولة من الدول النامية إلى واحدة من أكبر دول العالم المتقدم فقط خلال ثلاثين عاما، فقد وضعت الصين منذ أواخر السبعينات سياسات تهدف إلى تطوير السواحل، وتم الإنتباه إلى سرعة نمو هذه المناطق – كانت الاستثمارات توجه إلى وسط وغرب الصين قبل هذه الفترة – ونتيجة لهذه السياسات تم إنشاء ١٤ مدينة ساحلية جديدة بالصين وأصبحت الأحزمة الساحلية[٤٢] الصينية الآن من أكثر المناطق المتحركة بالاستثمارات الأجنبية وأصبحت المدن الصينية الساحلية أكبر وأقوى المدن التي يضخ إليها الاستثمارات والخبرات والتقنيات، الأمر الذي أثر بالتأكيد على الناتج المحلي الإجمالي للصين[٤٣]. مما يدل على أهمية الاهتمام بتنمية السواحل لرفع المستوى الاقتصادي والاجتماعي للإقليم.

منذ عام ١٩٧٨، قامت الصين بسياسات الإصلاح والانفتاح، مع تحول التركيز من التنمية العمرانية من المناطق الداخلية إلى المناطق الساحلية. وكان هدف هذا التحول التركيز الاقتصادي وربط اقتصاد الصين مع السوق العالمية ، من خلال العديد من المدن الساحلية. وفي أواخر السبعينات، أسست الحكومة أربعة مناطق اقتصادية خاصة هي (شنتشن وشانتو وتشوهاى وشيامن) وفي أوائل الثمانينات ، أنشأت الحكومة ١٤ مدينة ساحلية بحيث تكون مراكز ساحلية مفتوحة يوجد بينها تكامل داخلي بكفاءة عالية بهدف رفع منافستهم الخارجية. وتعتبر المدن كبيرة الحجم على طول الساحل الصيني مراكز لنمو المناطق المجاورة وأقطاب مهيمنة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية. شكل (٣-٣٣).

[42] يقصد بالحزام الساحلي : مدن متجاورة تتكامل اقتصاديا مع بعضها البعض

[43] Song Ding, Three Major Trends in Coastal City Development, China Development Institute, www.cdi.com.cn P.1

شكل (٣-٣٣) المناطق الاقتصادية الخاصة والمدن الساحلية المفتوحة بالصين

Sun Sheng Han & others, China's Coastal Cities: Development Planning and Challenges, HABITAT INTL,. Vol. 23, No. 2

وقد تم اختيار دراسة التجربة الصينية للأسباب الآتية: [٤٤]

١- إن تجربة الصين تثبت أن تطوير المدن الساحلية يصاحبه نمو اقتصادي عالمي، أي أن مستوى التنمية بالمدن الساحلية يعتبر مرآة دقيقة للوضع الاقتصادي للدولة.

٢- إن تنمية المدن الساحلية في التجربة الصينية تعتبر جزءا لا يتجزأ في استراتيجيات التنمية المحلية.

٣- تم التركيز على التنمية في مدن الصين الساحلية، فقد تم وضع نظام متكامل اداريا لتعديل الهيكل الاقتصادي وتحقيق العمالة الكاملة وتحسين الظروف السكنية للعمال.

ويناقش البحث جزء من إقليم شرق الصين، حيث يشتمل على مدن ساحلية رئيسية وكبيرة وهامة في تكوين الإقتصاد الصيني.

[44] Sun Sheng Han & others, China's Coastal Cities: Development Planning and Challenges, HABITAT INTL,. Vol. 23, No. 2

٣-١-٤-١ التعريف بالإقليم حال الدراسة (إقليم شرق الصين– Huádōng):

يركز البحث في التجربة الصينية على إقليم شرق الصين Huádōng – تقسيم الأقاليم تحـــددها المكاتب الحكومية بالصين– وذلك من حيث الموقع الجغرافي والأنشطة الاقتصادية الإقليمية، والمـــدن الأساسية بالإقليم.

أولا: الموقع الجغرافي وحجم السكان:[٤٥]

يطل إقليم شرق الصين على بحر الصين الشرقي ، ويضم ست مقاطعات كما هو موضح بالشكل (٣- ٣٤) بالإضافة إلى منطقة شانغهاي. ويبلغ إجمالي عدد سكان المقطاعـــات الـــست ومنطقـــة شانغهاي ٢٠٠٩ حوالي ٣٤٣ مليون نسمة.

شكل (٣-٣٤) مقاطعات إقليم شرق الصين

www.chinatouristmaps.com

ثانيا: الأنشطة الاقتصادية بالإقليم:

الإقليم يشتهر بزراعة العديد من المنتجات الزراعية الهامة كالأرز والقمح والذرة. كما أن الإقليم يتميز بالمصادر الطبيعية كالحديد والفحم والنفط والغاز الطبيعي.

أما عن الصناعة بالإقليم فهي بين الصناعات الخفيفة كالصناعات الغذائية والكهربائية، والـــصناعات الثقيلة كالصناعات الكيماوية ومواد البناء.

[45] www.wikipedia.com

ثالثا: المدن الأساسية:

تعتبر المدن الساحلية الأربعة عشر والمنشأة منذ أواخر السبعينات من أهم المدن وإحدى العناصر الهامة في تكوين الإقتصاد الصيني. ويوضح الشكل (٣-٣٥) مواقع المدن الساحلية الكبيرة ذات التأثير الواضح على الاقتصاد الصيني فمثلا مدينة Shenzhen تعتبر المركز المالي الإقليمي وقاعدة مهمة في الصين في التقنية المتطورة.

ومدينة Xiamen تعتبر من أهم المراكز التجارية بالصين، بينما تعتبر مدينة Ningbo من أكبر مدن الموانى بالصين، أما مدينة Qingdao أحد المراكز الصناعية الهامة بالصين.

شكل (٣-٣٥) أهم المدن الساحلية بالصين

- **نبذة عن المدينة حال الدراسة وأسباب اختيارها:**

يتناول البحث دراسة مدينة شيامن – Xiamen – التابعة لمقاطعة فوجيان – Fujian – وتم اختيار هذه المدينة لتكون حال الدراسة للأسباب الآتية:[٤٦]

١- الموقع الساحلي الجغرافي الذي تتمتع به المدينة، فهي ذات موقع استراتيجي محوري بالمقاطعة فهي حلقة وصل بين تايوان من ناحية ومدن الصين الهامة مثل هونج كونج من ناحية أخرى، حيث يعتبر ذلك ميزة نسبية لها على المدن الداخلية في مجال التجارة وجذب الاستثمار الأجنبي المباشر.

٢- موقع المدينة جعلها هدفا للهجرة إلى الخارج، مما ساعد على عمل شبكة علاقات اجتماعية من الخارج سهلت من قدرتها على الاستفادة من سياسة الانفتاح الصينية.

[46] Jae Ho Chung, Cities in China: recipes for economic development in the reform era, 1999, P.141

٣- البعد عن دراسة عاصمة البلاد والمدينة الثانية حتى يكون هناك توازن في الحكم عليها، خصوصا وأن الصين تتبع السياسة المركزية مثل مصر.

٣-١-٤-٢ مدينة شيامن – Xiamen – مقاطعة فوجيان – Fujian:[٤٧]

تقع مدينة شيامن جنوب شرق مقاطعة فوجيان، شكل (٣-٣٦)، وهي تعتبر ميناء تجاريا، وواحدة من أهم مراكز التجارة الخارجية فى الساحل الشرقي للصين، كما تعتبر المنطقة الأولى من المناطق الأربعة الاقتصادية الخاصة بالصين (Special Economic zones – SEZs)، الآن تعتبر من أكبر مدن الموانى التجارية العالمية جذبا للاستثمار . حيث بلغ عدد سكانها في عام ٢٠٠٧ حوالي ٢,٤٣ مليون نسمة.

شكل (٣-٣٦) موقع مدينة شيامن من مقاطعة فوجيان

أولا: الوضع الاقتصادي للمدينة: Economic situation

اقتصاد مدينة شيامن يعتمد على عدة قطاعات مثل الصناعات عالية التقنية (High-tech Industry)، النقل، التجارة والتبادل التجاري، الصناعات المصرفية والائتمان والسياحة والتسويق العقاري، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.[٤٨]

ويعتبر قطاع التجارة والتبادل التجاري من أكثر القطاعات تأثيرا على اقتصاد مدينة شيامن حيث يوجد بالمدينة ميناء تجاري يعد المنفذ التجاري الحيوي خصوصا مع تايوان شكل (٣-٣٧). فمنذ بدأت مدينة شيامن تتحول الى منطقة اقتصادية خاصة (SEZs)، حققت تقدما ملحوظا في جذب الإستثمار الأجنبي. فقد أقامت حوالي ستة وثلاثون شركة عالمية مشروعات فى شيامن مثل شركة (

[47] www.wikipedia.com
[48] Graham Earnshaw, China Business Guide 2006, 2006, P.455

Dell) وشركة (Kodak). وقد ساهم الاستثمار الأجنبي بما ما يقرب من ٧٠ % من اقتصاد المدينة. اقامت شيامن أيضا التعاون الاقتصادي مع أكثر من ١٨٠ دولة ومنطقة في جميع أنحاء العالم.[٤٩]

أما عن السياحة فمدينة شيامن واحدة من أكثر الوجهات الساحلية في مقاطعة فوجيان جذبا للسياحة من خلال المنتجعات الشاطئية، بالإضافة إلى الحدائق داخل المدينة وحول الواجهة البحرية. وأيضا المعابد والمتاحف والمباني التاريخية. شكل (٣–٣٨).

شكل (٣–٣٧) ميناء مدينة شيامن

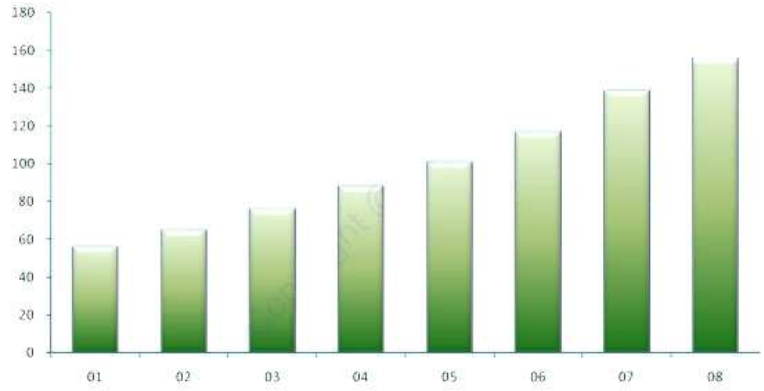
شكل (٣–٣٨) المعالم السياحية بمدينة شيامن

- **الدخل القومي للمدينة:**[٥٠]

ارتفع الناتج المحلي الإجمالي لمدينة شيامن من ٥٥,٨ مليار يوان فى عام ٢٠٠١ الى ١٣٨,٨ مليار يوان في عام ٢٠٠٧ كما يوضحه شكل (٣–٣٩). وتساهم الصناعات بشكل كبير في دخل المدينة حيث صناعة الالكترونيات ، والآلات والمنسوجات والصناعات الغذائية والكيماوية والأدوية ، ولذلك فإن نسبة المساهمة الاقتصادية للصناعات الأولية إلى الناتج المحلي الإجمالي هي ١,٣% ، والصناعات الثانوية ٥٣,٥%، في حين تساهم الصناعة الثالثة بنسبة ٤٥,٢% من مجموع الناتج المحلي الإجمالي. كما أن للتطوير العقاري والتجارة الخارجية جانبا مهما في النمو الاقتصادي للمدينة.

49 www.xiamenguide.com

50 www.starmass.com/china_review/city_overview/xiamen.htm
موقع شركة استشارية تقوم بخدمات متكاملة للشركات لإجراء أبحاث عن السوق الصينية وتدعمها الحكومة الصينية

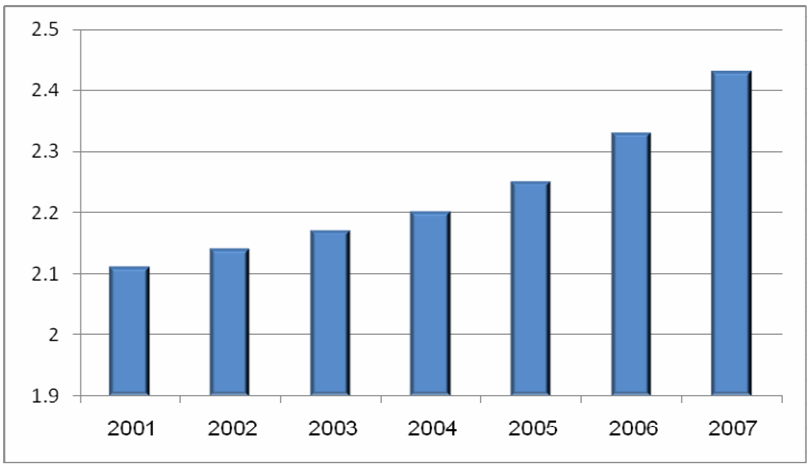


شكل (٣-٣٩) الدخل القومي السنوي لمدينة شيامن خلال الفترة (٢٠٠١-٢٠٠٨) بالمليار يوان

www.starmass.com/china_review/city_overview/xiamen.htm

ثانيا: الوضع الاجتماعي للمدينة: Demography situation

بلغ عدد السكان بالمدينة في عام ٢٠٠٧ ، حوالي ٢,٤٣ مليون نسمة ، بزيادة قدرها ٣٢٠ ألف نسمة عن عام ٢٠٠١ . كما بلغ معدل المواليد ١٠,٨ في الألف ، ومعدل الوفيات ٤,١٠ في الألف؛ كما بلغت نسبة الزيادة الطبيعية للسكان ٦,٧ في الألف. ويوضح الشكل (٣-٤٠) تطور عدد سكان المدينة خلال الفترة من ٢٠٠١-٢٠٠٨.

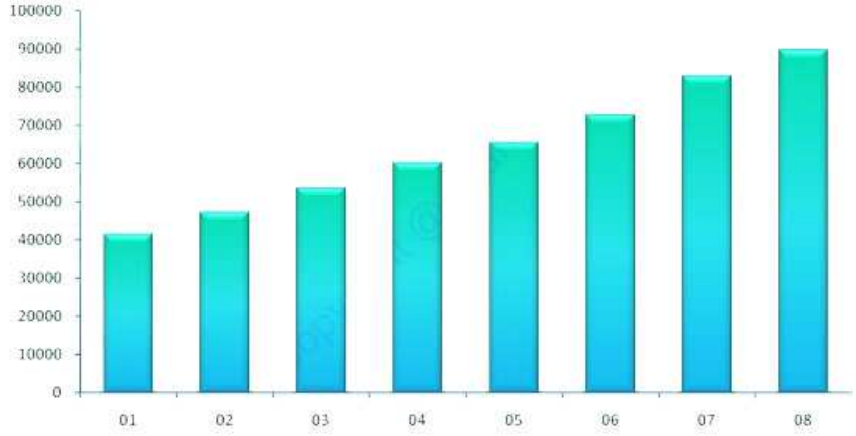


شكل (٣-٤٠) تطور عدد سكان مدينة شيامن بالمليون نسمة خلال الفترة من (٢٠٠١-٢٠٠٨)

http://english.xm.gov.cn/

وبسبب النمو الاقتصادي الهائل الذي حققته مدينة شيامن فقد تضاعف نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي للمدينة من ٥٥٥,٤١ مليار يوان في عام ٢٠٠١ إلى ٩٨٦,٨٢ مليار يوان في عام ٢٠٠٧ كما يوضحه شكل (٣-٤١). كما بلغ الدخل القابل للصرف للسكان بالمدينة حوالي ٥٠٣ مليار

يوان في عام ٢٠٠٧ بالمقارنة مع ٤٥٠ يوان في عام ١٩٨٠، في حين تم رفع الدخل القابل للصرف لسكان الريف من ٢١٠ يوان في عام ١٩٨٠ إلى ٦٣٧,٧ يوان في عام ٢٠٠٧.



شكل (٣-٤١) نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي لمدينة شيامن خلال (٢٠٠١ – ٢٠٠٨)

www.starmass.com/china_review/city_overview/xiamen.htm

ثالثا: أنظمة التخطيط الإقليمي والعمراني:[٥١] **Urban Planning Systems**

سياسة الإصلاح والإنفتاح التي اتبعتها الصين أثرت بشكل مباشر على أساليب وقضايا التخطيط العمراني والإقليمي فيها، حيث تم التركيز على السياسات المتحركة والعمليات الموجهة، وخصوصا في تخطيط المدن الساحلية (مراكز التنمية الاقتصادية بالصين). ويمكن تلخيص قضايا التخطيط الإقليمي والعمراني للمدن الساحلية الصينية في النقاط التالية:

– بدأ المخططون في توسيع نطاق التخطيط للمدينة ليشمل الإقليم، بهدف تحديد أهداف التنمية للمدينة الساحلية، حيث إن التعريف الجيد لأهداف التنمية لابد أن يتماشى ويتناسب مع استراتيجيات التنمية المحلية، لاستخدام المدن الساحلية في تعزيز الروابط الاقتصادية مع البلاد الأخرى وتحفيز تنمية المناطق الداخلية.

ومع ذلك فقدرة الحكومة المركزية على تحديد أهداف التنمية لكل مدينة ساحلية قدرة محدودة، ولكن كان لابد للتخطيط المحلي أن يدرس المدينة في سياق إقليمي، وهذا البعد الإقليمي يمكن إضافته للمدن الساحلية بطريقتين:

١- أن يكون التخطيط الإقليمي جزءا أساسيا (تشريعيا) من تخطيط المدينة، خاصة في التخطيط العمراني (كما أقره قانون التخطيط العمراني الذي أقره مجلس الدولة الصيني عام

[51] Sun Sheng Han & others, China's Coastal Cities: Development Planning and Challenges, HABITAT INTL,. Vol. 23, No. 2

١٩٨٩) والذي يلزم الحكومات المحلية بوضع خطط تنموية إقليمية للمدن الخاضعة لولايتها.

وقد قامت بعض المناطق بعمل مخططات (منطقة شانغهاي – دلتا نهر بيرل – المنطقة حول بحر بوهاي) تعتبر مثالا لسياسات التكامل لكل مدينة لصياغة استراتيجيات التنمية والمخططات الخاصة بها، كما أن هذه المخططات لعبت دورا هاما في التنسيق بين برامج البنية الأساسية الإقليمية.

٢- بناء شبكة طرق قوية وسريعة، فبناء هذه الطرق ساعد بالفعل على نجاح أمثلة عديدة لتخطيط واستراتيجيات التنمية مثل طريق (داليان – شينيانج) السريع والذي يعتبر المشروع المفتاحي لتنمية المدينة، وأصبحت مدينة داليان الآن من أهم المدن الساحلية في شمال الصين، كما أن للسكك الحديدية دورا هاما في نجاح استراتيجيات التنمية والمخططات الموضوعة وكذلك تحقيق النمو الاقتصادي.

– اتجه المخططون لتنويع الأنشطة الاقتصادية داخل المدينة الساحلية وفيما بينها أيضا، ففي ظل التخطيط الاقتصادي أصبحت المدن الساحلية الصينية مدنا منتجة ليست مستهلكة، ولذلك تم استغلال الساحل الصيني لبناء الموانى وتم تجاهل الاستخدامات السياحية والترفيهية مؤقتا. الآن وبعد التقدم الاقتصادي الذي حققته هذه المدن. أصبحت استعمالات الأراضي في هذه المدن متنوعة حيث تم تحديد المناطق التي تصلح للاستخدامات الترفيهية بالإضافة إلى المناطق المخصصة لأرصفة الموانى. ومن أشهر هذه المدن مدينة سوانج مقاطعة هاينان.

– قام المخططون بتعديل هيكل استخدامات الأراضي لتحسين نوعية الحياة العمرانية، بحيث لا يكون الهدف منها فقط هو زيادة أعداد التجمعات العمرانية. ففي ظل الاقتصاد الموجه أصبح حجم المدينة يعبر عن مهارة المخططين بينما تقدم العمران يستخدم كمؤشر للنمو الاقتصادي.

وبالتالي فقد استخدم تخطيط المدن أحيانا كأداة لعرض طموحات التنمية. فالآن التخطيط العمراني للمدن الساحلية الصينية لم يعد يستخدم فقط لقياس أحجام السكان والمساحات المبنية او الصناعات الموجودة، بل إنه يوظف لتحسين الهياكل الصناعية واستعمالات الأراضي.

فمنذ إدخال آليات السوق لإدارة المناطق العمرانية أظهرت الأراضي في المناطق العمرانية في مواقع مختلفة قيما مختلفة، وقد استخدم هذا التمايز كوسيلة لإعادة تشكيل هيكل استخدامات الأراضي فمثلا المصانع التي تسبب تلوثا للبيئة يتم نقلها إلى الضواحي ويستغل أرض هذا المصنع في وسط المدينة لإعادة تطوير هذه المنطقة، وقد ساعدت أسواق الأراضي والإسكان على توليد الدخل الذي يمكن

استخدامه لمزيد من التنمية العمرانية. ومن أمثلة المدن الساحلية الناجحة في هذا المجال مدينة جواجتشو ومدينة فيتشو.

– الإهتمام بحماية البيئة (وخاصة البيئة البحرية) ، فوجود بيئة أيكولوجية مقبولة كشرط مسبق لوجود وتنمية المدن الساحلية، وقد أصدرت الدولة عدة لوائح للسيطرة على التلوث منها إلزام المشروعات الكبرى بتقديم تحليل للأثر البيئي لهذه المشروعات واختبار إن كانت تتوافق مع المعايير البيئية أم لا.

– **تخطيط المدينة وأهداف المخططات الموضوعة:**[٥٢]

أدت التنمية الاقتصادية السريعة في مدينة شيامن إلى سرعة البناء والتنمية من ناحية، وظهور العديد من المباني غير الرسمية من ناحية أخرى، وبالتالي أصبح هناك قلة اهتمام ببناء مرافق الخدمات العامة مما أدى إلى التأثير على التنمية في المدينة.

وقد وضع المخطط الشامل للمدينة عام ١٩٩٣ لحل هذه المشكلات والأخذ في الاعتبار المتطلبات الجديدة للتنمية المستقبلية للمدينة. وقد تم اعتماد المخطط عام ١٩٩٥. وتدور فكرة المخطط الشامل للمدينة حول الأفكار الآتية:

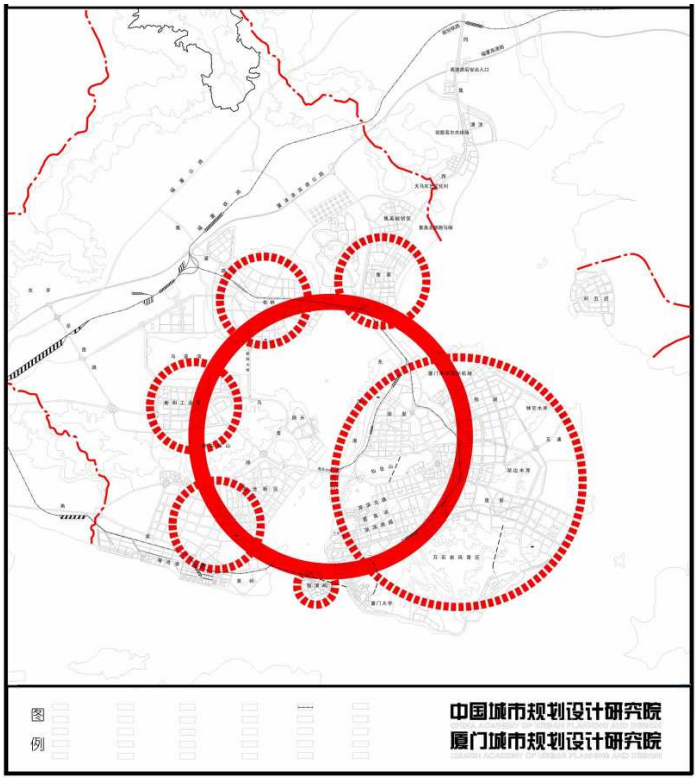
١– يخصص مركز المدينة للأنشطة الوظيفية والتي من شأنها تعطي الأولوية للمباني كبيرة الحجم للخدمات العامة والحفاظ على ايكولوجيا الأرض اللازمة للتنمية الاستراتيجية.

٢– هيكل المخطط عبارة عن مركز واحد وهو المواجه للساحل وأربعة مناطق ايكولوجية ممتدة من هذا المركز حتى الحدود الجبلية للمدينة، شكل (٣–٤٢).

٣– شبكات الطرق تم تشكيلها لتقوي العلاقة بين مركز المدينة والأربعة مناطق الأيكولوجية.

٤– يهدف التخطيط إلى إعطاء أهمية كبيرة للحفاظ على الأربع قطع من الأراضي ايكلوجيا واستخدام الأرض بشكل سليم والسيطرة المناسبة على المناطق السكنية وإعطاء الأولوية لمنطقة (Qianpu) الشبه مركزية لتكون منطقة وظيفية. مع الاهتمام بأن يهيأ مركز مدينة شيامن للمؤتمرات والمعارض.

[52] http://english.xm.gov.cn/
الموقع الرسمي لمدينة شيامن الصينية

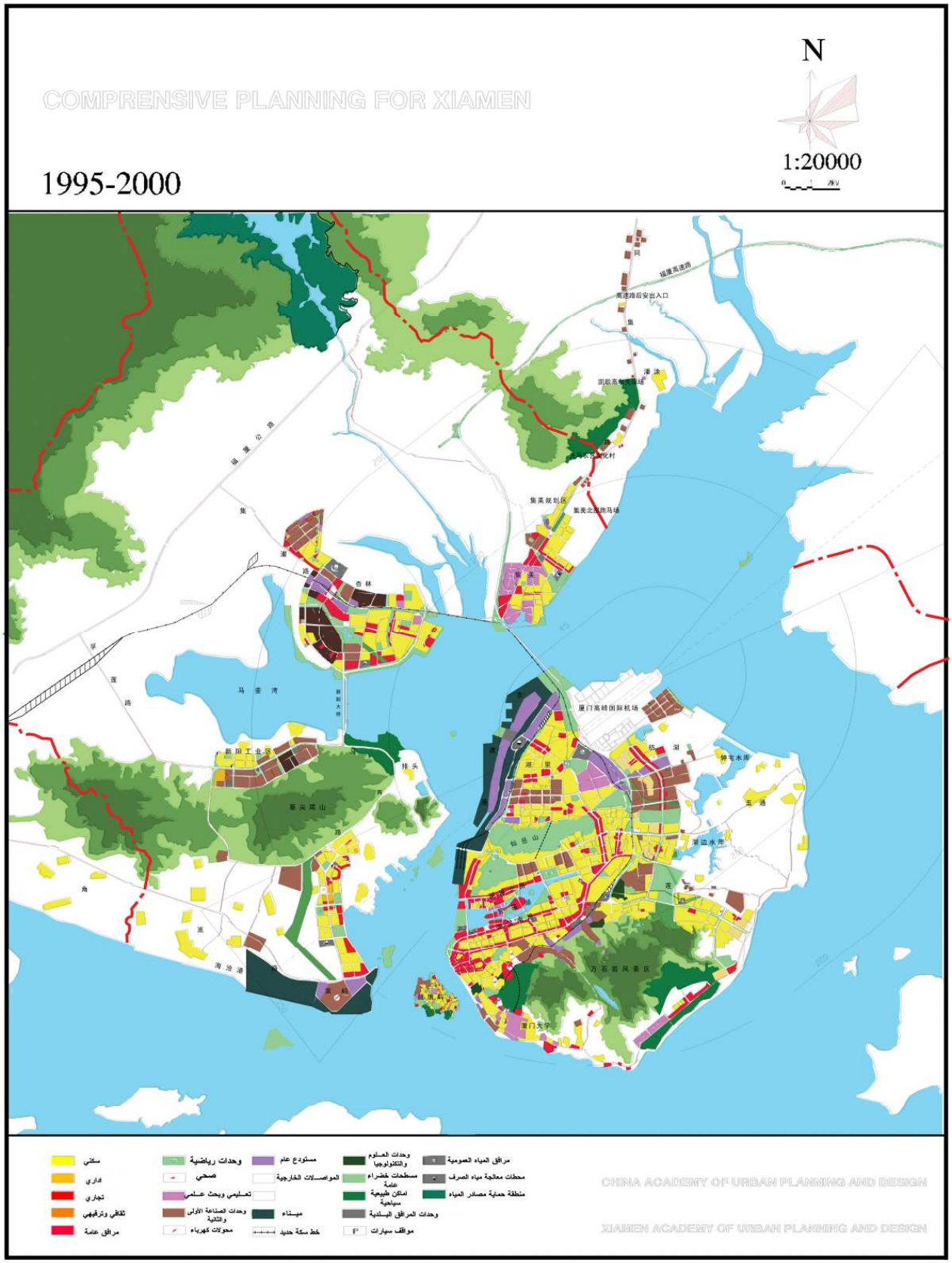


شكل (٣-٤٢) فكرة مخطط مدينة شيامن

- **استعمالات الأراضي:**

تم تقسيم المخطط الشامل إلى ثلاثة مراحل تحقق الأهداف الموضوعة للتنمية العمرانية للمدينة، حيث يهدف إلى تغيير المدينة لتكون مدينة حديثة دولية. ومراحل المخطط نفصلها كما يلي:

المرحلة الأولى: قصيرة المدى وهي تركز على تحفيز التنمية بالمدينة حتى عام ٢٠٠٠ من خلال تركيز الاستعمالات الصناعية والتجارية والتجارية السكنية المختلطة في المناطق المواجهة بالساحل شكل (٣-٤٣). كما تتم التنمية خارج منطقة الجزيرة للحفاظ عليها وحمايتها. ويستهدف أن يكون عدد السكان المتوقع حتى عام ٢٠٠٠ حوالي ١,٥ مليون نسمة.



شكل (٣-٤٣) المرحلة الأولى للمخطط الشامل لمدينة شيامن ١٩٩٥-٢٠٠٠

ترجمة قسم اللغة الصينية بكلية الاداب جامعة القاهرة http://english.xm.gov.cn

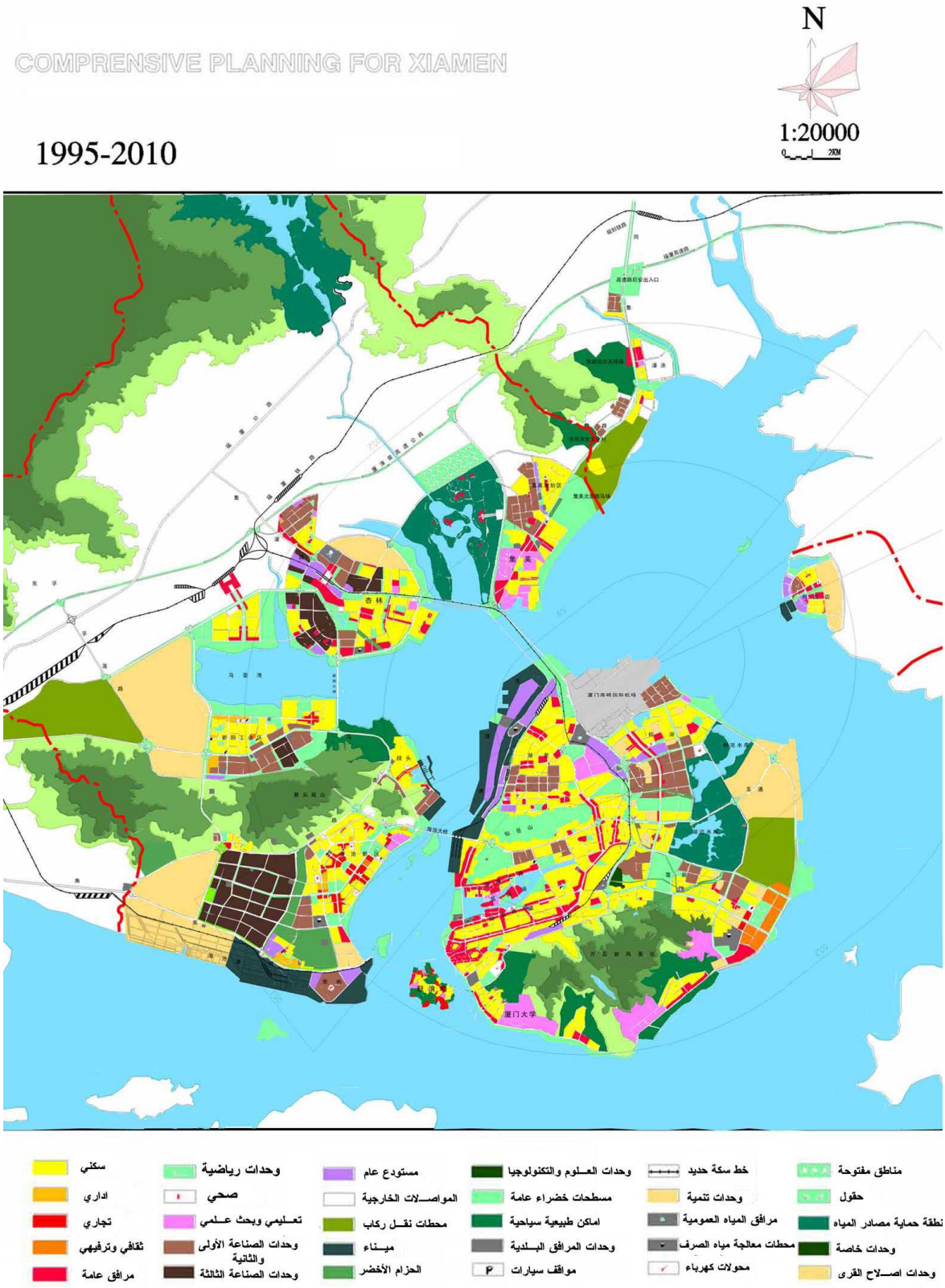
المرحلة الثانية: (من عام ٢٠٠٠ وحتى عام ٢٠١٠) شكل (٣-٤٤). وهي تعتبر مرحلة انتقالية في سبيل تحقيق الأهداف الموضوعة للتنمية العمرانية للمدينة، ويتم فيها استكمال استعمالات الأراضي بالمدينة بناء على تشغيل المدينة بالاستعمالات المقترحة في المرحلة السابقة وذلك من خلال:

١- وضع وحدات للتنمية منتشرة في المدينة بحيث يكون هناك وحدة تنمية في كل من المركز والآربع مناطق الإيكولوجية.

٢- انشاء مناطق حماية لمياه البحر في المنطة الشرقية لمركز المدينة.

٣- انشاء مناطق سكنية مقترحة على الطرف الشرقي لمركز المدينة ملحقا بها مناطق تجارية ومنطقة صناعية من الدرجات الأولى والثانية، وأخرى في المنطقة المواجهة لمركز المدينة لخدمة المنطقة الصناعية المقترحة من الدرحة الثالثة.

٤- تزويد المناطق السكنية القائمة بالمرافق وبالأنشطة الثقافية والترفيهية.



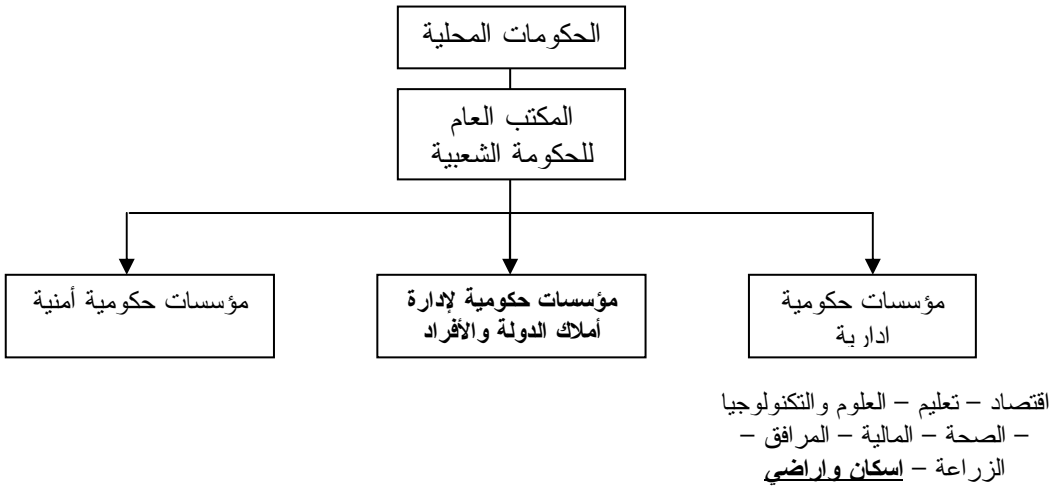
شكل (٣-٤٤) المرحلة الثانية من مخطط مدينة شيامن (٢٠٠٠-٢٠١٠)

ترجمة قسم اللغة الصينية بكلية الاداب جامعة القاهرة http://english.xm.gov.cn

المرحلة الثالثة: طويلة المدى (من بعد عام ٢٠١٠) وهدفها الوصول بالمدينة إلى أن تكون (مدينة دولية حديثة) من خلال الموانى الحديثة وتوافر مراكز المعلومات. ويأخذ شكل المخطط مركز (جزيرة شيامن) تحيط بها المناطق الأربعة في الجهات الغربية والشرقية والشمالية المواجهة للساحل، بحيث يكون هناك حماية للبيئة العمرانية بالجزيرة مع مراعاة التنمية في إطار الحفاظ على البيئة، مع زيادة الاستثمارات وبعض الأنشطة السياحية في المناطق الأخرى.

رابعا: أنظمة الإدارة والتشريعات: Management & Legislative Systems

تتبع الحكومة الصينية الإدارة المركزية عامة، وبالتالي فالقرارات تتدفق من المستوى الأعلى إلى المستوى المتوسط من المقاطعات والمدن، وأخيرا إلى المستوى المحلي من المناطق. ومن ثم فإن أمين عام الحزب في الإقليم له الأولوية على حاكم الإقليم. ولكل مستوى مجلسه الشعبي المحلي الذي ينتخب حكومته المحلية الخاصة لفترة ثلاث أو خمس سنوات. وتمنح هذه الحكومات المحلية حرية محدودة لتعديل التشريعات المحلية بما يتماشى مع موقف كل منها. وفيما يلي المؤسسات الحكومية وأدوارها بشكل عام ويوضحها شكل (٣-٤٥).[٥٣]



شكل (٣-٤٥) الهيكل الإداري في مدينة شيامن

http://english.xm.gov.cn

[53] http://english.xm.gov.cn/ الموقع الرسمي لمدينة شيامن الصينية

أما على مستوى المدينة فمدينة شيامن واحدة من المناطق الأربعة الأولى الاقتصادية الخاصة في الصين. وهي واحدة من البلديات القليلة التي تتمتع بمركز مستقل في تخطيط الدولة الاقتصادية، وتتمتع شيامن بالحكم الذاتي على مستوى السلطة التشريعية والمحلية في مجال الإدارة الاقتصادية.

خامسا: أنظمة التمويل لمشروعات المدينة: Finance Systems

تتمثل المصادر العامة والأساسية لتمويل المشروعات بمدينة شيامن ما يلي:

– الرسوم المستحقة من استخدام البنية الأساسية المحلية (كالمياه – الكهرباء – التليفونات – مصادر الطاقة كالبترول والغاز).

– رسوم العقارات والأراضي.

٣-١-٤-٣ خلاصة التجربة الصينية:

من خلال قراءة التجربة الصينية يمكن استنتاج ما يلي:

١- الانتباه إلى أهمية الساحل وإمكانياته التي تساعد في رفع المستوى الاقتصادي والاجتماعي للبلاد، واعتبار المدن الساحلية مراكز التنمية الاقتصادية بالصين بعد ما كانت توجه الاستثمارات إلى الأجزاء الداخلية من البلاد.

٢- اهتمام السياسات والخطط الموضوعة بربط تنمية المدن الساحلية في اطارها الإقليمي واعتبار تنميتها جزءا لا يتجزأ من استراتيجيات التنمية المحلية أو إيجاد طرق وأساليب لدراسة المدن الساحلية إقليميا.

٣- الاهتمام بالمدن الساحلية وجعلها مراكز للتنمية الاقتصادية جعلها مدنا منتجة وليست مستهلكة.

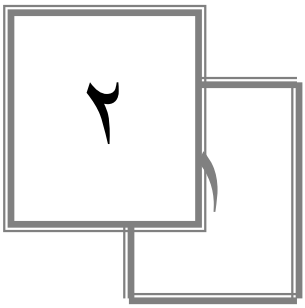
٤- إظهار أهمية الموانى حيث يمكن أن تكون سببا من أسباب الربط التجاري والثقافي ويساعد ذلك على زيادة النشاط التجاري بالمدن الساحلية وبالتالي زيادة النمو الاقتصادي للمدينة.

٥- تنويع استخدمات الأراضي داخل المدينة الساحلية حسب المرحلة التنموية التي تمر بها المدينة، فاستخدامات الأراضي تلعب دورا كبيرا في مراحل نمو المدينة الساحلية.

٦- السياسات المركزية لا تكون عائقا في طريق تنمية المدينة، بل يمكن من خلالها منح الحكومات المحلية بعض الحريات المحدودة التي تمكنها من التمويل الذاتي الذي يساعد في دفع عمليات التنمية بها.

الباب الثالث

قراءة وتحليل التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية اقليميا



الفصل الثاني :

تحليل التجارب الدولية في تنمية المدن الساحلية اقليميا

٣-٢-١ تمهيد

٣-٢-٢ الأهداف المراد تحقيقها في التجربة

٣-٢-٣ الأساليب المستخدمة لتحقيق هذه الأهداف

٣-٢-٤ النتائج التي حققتها التجربة

٣-٢-٥ المشكلات التي واجهت التجربة

٣-٢-٦ أوجه الإستفادة من التجارب

٣-٢-٧ معدلات التنمية الإقتصادية والإجتماعية التي تأثرت علـــى عمليات التنمية

٣-٢-٨ ملخص تحليل التجارب العالمية

٣-٢-١ تمهيد:

يناقش هذا الفصل تحليل التجارب الدولية الثلاثة في تنمية المدن الساحلية التي تم عرضها في الفصل السابق، بحيث يمكن الاستفادة منها في التجربة المحلية، لأن كلا من هذه التجارب تشبه الظروف المحلية في نقطة معينة وقد يمكن الاستفادة من هذا التشابه في التنمية الإقليمية المستهدفة للمدن الساحلية المصرية.

كما يمكن من خلال تحليل هذه التجارب استنتاج معدلات التنمية التي تؤثر على تنمية المدن الساحلية كما يفترض البحث والتي يمكن الاسترشاد بها في الجزء التطبيقي من البحث.

ونظرا لتعدد التجارب المراد تحليلها، وأن كل تجربة لها فكرة خاصة بها، فقد تم التحليل من خلال عناصر رئيسية اتفقت عليها كل التجارب في جميع مراحلها، من خلال عرض الأهداف التي أرادت أن تحققها كل تجربة والطرق المستخدمة لتحقيق هذه الأهداف، ثم النتائج التي وصلت لها هذه التجربة، ثم تحليل المشكلات التي واجهتها كل تجربة، وأخيرا أوجه الاستفادة التي يمكن بعدها تحديد مدى إمكانية تطبيقها في تنمية المدن الساحلية المصرية على المستوى الإقليمي.

وينتهي الفصل بعرض جدول مختصر وشامل لأهم النتائج التي تم التوصل إليها بعد تحليل هذه التجارب.

٣-٢-٢ الأهداف المراد تحقيقها في التجربة:

دراسة الأهداف الموضوعة لتنمية المدن الساحلية بالتجارب تشير إلى أهمية وضوح الفكر التخطيطي وأهمية تكامل جميع الإدارات لتحقيق هذا الفكر وتطبيقه على أرض الواقع، من خلال خطط قومية واضحة الأهداف ومتكاملة فيما بينها. وتشمل الأهداف التي وضعتها التجارب أهداف التنمية المستقبلية بجميع قطاعاتها سواء على المدى القصير أو المدى الطويل، والتي تبنتها المخططات الموضوعة لكل مدينة، وقامت الإدارات المعنية المختلفة بمتابعة تنفيذ الخطط لتحقيق هذه الأهداف.

وتقسم هذه الأهداف في كل تجربة على مستويين : المستوى الإقليمي وفيه الأهداف الإقليمية الموضوعة لتنمية الإقليم عامة والمدينة الساحلية المقصودة بشكل خاص، ومستوى المدينة وفيه أهداف تنمية المدينة المستقبلية.

التجربة الأمريكية:
على مستوى مدينة سياتل ١– رفع المستوى المعيشي للسكان واستيعاب معدلات النمو مع المحافظة على الموارد والعناصر الطبيعية. تنمية متكاملة (اقتصادي–عمراني–بيئي) ٢– تشجيع التنوع الاقتصادي محليا وعالميا.
على مستوى مدينة بورتلاند ١– خلخلة السكان في مدينة سياتل الساحلية من خلال مدن داخلية مجاورة (مدينة بورتلاند).

التجربة الفرنسية:
على المستوى الإقليمي تنمية الإقليم سياحيا عن طريق تشجيع نمو المناطق العمرانية مع الحفاظ على البيئة التنمية العمرانية يؤدي إلى تنمية سياحية
على مستوى المدينة التكامل بين محاور الاقتصاد والعمران والبيئة بهدف التكامل في تنمية المدينة وعمل تنمية مستدامة لجميع القطاعات.

التجربة الصينية:
على المستوى القومي التركيز الاقتصادي وربط اقتصاد الصين مع السوق العالمية (المدن الساحلية مراكز التنمية الإقتصادية)
على مستوى المدينة التنمية المرحلية المتكاملة والتي تهدف إلى التنمية العمرانية والاقتصادية والسياحية وفي نفس الوقت الحفاظ على الأرض والسيطرة على النمو.

٣-٢-٣ الأساليب المستخدمة لتحقيق هذه الأهداف:

تشرح هذه الجزئية الطرق والخطوات التنفيذية التي اتخذتها الإدارات المعنية لتحقيق الأهداف التي وضعتها لتنمية المدينة، منها ما هو خطوات آنية التنفيذ، ومنها ماهو على مراحل متتالية ومتتابعة، وهذه الخطوات أيضا مقسمة إلى مستويين: خطوات تنفذ على المستوى الإقليمي وخطوات تنفذ على مستوى المدينة.

التجربة الأمريكية:
على مستوى مدينة سياتل
١- تشكيل رؤية بعيدة المدى للتنمية العمرانية بخطط تحدث كل ٤ سنوات.
٢- حماية وتحسين البيئة الطبيعية وتطبيق نظام المباني الخضراء (Green Building).
٣- إقامة مجموعة من الأنشطة كالتجارة والصناعة والسياحة مع مراعاة تعظيم منطقة الشاطئ.
٤- تعزيز الأعمال التجارية وتعزيز القاعدة الضريبية وتشجيع التنوع الاقتصادي بالمدينة.
٥- أسلوب إداري يساهم في التحكم في المدينة وكذلك العمل بقانون إدارة النمو.
على مستوى مدينة بورتلاند
١- بناء مساكن جديدة وبشكل سريع داخل قلب المدينة دون ارتفاع في أسعار المساكن.
٢- خطة تنمية النقل الموجه كان سببا في سهولة الاتصال السريع بين المدينة والمدن المجاورة.

التجربة الفرنسية:
على المستوى الإقليمي
تقسيم الإقليم إلى وحدات تقسم داخليا إلى مناطق عمرانية ذات بنية أساسية متكاملة ومناطق سياحية ومناطق محميات طبيعية، والتنفيذ مدعم بقوانين الإدارة وحماية المناطق الساحلية.
على مستوى المدينة
١- تنويع الأنشطة الاقتصادية لخلق فرص عمل مع عمل مشروعات إسكان متنوعة اجتماعيا، مع مراعاة الحفاظ على البيئة وعدم التعدي على المحميات الطبيعية واستخدامها كفاصل بين المناطق العمرانية والسياحية.
٢- قانون تخطيط المدن والذي يضع آليات تنفذ الخطط الموضوعة.

التجربة الصينية:
على المستوى القومي
انشاء ١٤ مدينة ساحلية تعتبر مراكز للتنمية الاقتصادية و٤ مناطق اقتصادية خاصة تعتبر أقطاب مهيمنة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية.
على مستوى المدينة
اعادة تشكيل هيكل استخدامات الأراضي مرحليا، واتخاذ قرار استخدامات المرحلة التالية بعد التأكد من تحقيق الأهداف المرجوة من المرحلة السابقة.

٣-٢-٤ النتائج التي حققتها التجربة:

النتائج التي يمكن من خلالها قياس نجاح العمليات التخطيطة للمدن الساحلية تتمثل في معدلات الدخل المحلي للمدينة والإقليم الذي تتبعه المدينة وارتفاع مستوى معيشة سكان المدينة والدور الإقتصادي الذي تلعبه هذه المدينة في اقليمها، وأيضا نجاح المخططات الموضوعة يمكن قياسها من خلال أحجام السكان الموجودة فعلا ومقارنتها بما كان مستهدف.

وهذه المؤشرات هي ما تم استخدامه لتقييم مدى نجاح مخططات وسياسات التنمية بالتجارب الدولية التي تم دراستها.

التجربة الأمريكية:
على مستوى مدينة سياتل
١- سياتل لها دور اقتصادي هام بالولايات المتحدة.
٢- ارتفاع صافي الأصول المستثمرة في عام ٢٠٠٨ إلى ٦٩٦ مليون دولار يمكن استخدامها لتلبية التزامات المشاريع بالمدينة.
٣- ارتفاع صافي الدخل المحلي للمدينة إلى ١٢١,٤ مليون دولار بنسبة (٤,٨%).
٤- حوالي ٥٨,٧% من إجمالي السكان (١٦ سنة فأكثر) أي أنه مجتمع شاب وعامل.
٥- تحتل التجربة التخطيطية بسياتل موقعا هاما بالولايات المتحدة للنجاح الذي أظهره المخطط من خلال وعي ومشاركة المواطنين والاهتمام بالعناصر البيئية وتنميتها.
على مستوى مدينة بورتلاند
١- نمو إقليم المدينة دون ارتفاع في أسعار السكن.
٢- نجاح نظام نقل الركاب وتنمية النقل الموجه.
٣- وتعتبر الهجرة هي العامل الرئيسي للنمو السكاني بالمدينة منذ الثمانينات.

التجربة الفرنسية:

على المستوى الإقليمي

سر نجاح اقليم لانجدوك روزيليون محليا وعالميا هو التنوع الاقتصادي الذي يتمتع به الإقليم من زراعة وصناعة وسياحة وصيد، والتكامل الاقتصادي والاجتماعي بين مقاطعات ومدن الإقليم.

على مستوى المدينة

١- تعتبر المدينة ذات أعلى متوسط دخل على مستوى الإقليم، وذلك بسبب تنوع مجالات العمل.

٢- التطور الصناعي أدى إلى الارتفاع في حجم السكان.

٣- ٤٣% من السكان تقل أعمارهم عن ٣٠ عاما (معظمهم من الطلاب والباحثين).

التجربة الصينية:

على المستوى القومي

أصبحت السواحل الصينية من أكثر المناطق المتحركة بالاستثمارات الأجنبية وأصبحت المدن الصينية الساحلية أكبر وأقوى المدن التي يضخ إليها الاستثمارات والخبرات والتقنيات.

على مستوى المدينة

١- المدينة تعتبر من أكبر الموانى التجارية العالمية جذبا للاستثمار.

٢- أكثر الوجهات الساحلية في مقاطعة فوجيان جذبا للسياحة من خلال المنتجعات الشاطئية والحدائق داخل المدينة وسياحة المؤتمرات والمهرجانات.

٣- ارتفع الناتج المحلي الإجمالي للمدينة بنسبة حوالي ٤٠,٢% خلال ٦ سنوات وتساهم الصناعة الثانوية فيه بنسبة ٥٣,٥%.

٤- بلغ عدد السكان عام ٢٠٠١ حوالي ٢,١١ مليون نسمة وهو عدد يقارب ما خطط له عام ٢٠٠٠ والذي حدد بـ١,٥ مليون نسمة.

٥- تضاعف نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي للمدينة من ٥٥٥,٤١ مليار يوان في عام ٢٠٠١ إلى ٩٨٦,٨٢ مليار يوان في عام ٢٠٠٧.

٣-٢-٥ المشاكل التي واجهت التجربة:

قد يواجه تحقيق الأهداف الموضوعة أو حتى عند تنفيذ المخططات بعض المشكلات، كما يمكن أن تظهر هذه المشكلات بعد تطبيق وتنفيذ المخططات وفيما يلي تحليل لأهم المشكلات التي واجهتها التجارب الدولية حالة الدراسة وكيف تم التعامل مع هذه المشكلات.

التجربة الأمريكية:
على مستوى مدينة سياتل
الأنظمة الضريبية المتبعة في ولاية واشنطن تسببت في عدم توزان توزيع استعمالات الأراضي بالمدن والمقاطعات، لأنه في حالة وضع الأنشطة المتنوعة توفرت عوائد كثيرة للضرائب، ولكن في نفس الوقت يتطلب ذلك تكلفة عالية للخدمات العامة، وبالتالي يتم زيادة تكلفة المساكن بالرغم من أنها عادة لا تنتج ما يكفي من الإيرادات الضريبية لدفع التكاليف المرتفعة للخدمات العامة.
على مستوى مدينة بورتلاند
محدودية الأراضي لاستيعاب النمو العمراني، والتخوف من ضرورة استخدام الأراضي الزراعية لإستيعاب معدلات النمو.

التجربة الفرنسية:
١- الحفاظ على مناطق الغابات والمحميات الطبيعية في ظل عمليات التنمية السياحية والتنمية بشكل عام.
٢- الاستفادة من المناطق الزراعية لبناء البنية الأساسية بدون تنمية سكنية عليها.
٣- تقنين التخطيط المتكامل والإدارة المتكاملة لعمليات النمو الحضري على الساحل وفي نفس الوقت حماية البيئة ومراعاة محددات استخدام الشاطئ.
٤- التخلص من النفايات ومياه الصرف الصحي بهدف الصيانة والحفاظ على المناطق ذات التراث البيئي والطبيعي.
٥- الحد من الزحف على الأراضي الفضاء الصالحة للتنمية داخل قلب المدينة.
٦- توفير الأنظمة المالية لتمويل المشروعات والخدمات بالمدينة.

التجربة الصينية:
١- أدت التنمية الاقتصادية السريعة في المدن الساحلية إلى سرعة البناء والتنمية من ناحية، وظهور العديد من المباني غير الرسمية، وبالتالي أصبح هناك قلة اهتمام ببناء مرافق الخدمات العامة مما أدى إلى التأثير على التنمية في المدينة.
٢- التكدس السكاني في المدن الأساسية والعمل على الاتزان السكاني في جميع المدن سواء داخلية أو ساحلية.
٣- محدودية الامتداد العمراني الأفقي نظرا لوعورة الأراضي في بعض المناطق.
٤- العمل بسياسات الإصلاح والإنفتاح مع تحويل تركيز الاستثمارات من المناطق الداخلية إلى المدن الساحلية.
٥- النظام المتكامل إداريا لتعديل القوام الاقتصادي وتوفير فرص العمالة اللازمة وتحسين الظروف البيئية والعمرانية.
٦- التوازن بين الطاقة الاستيعابية للأنشطة وتوزيع استعمالات الأراضي.
٧- استراتيجيات التنمية المحلية والحفاظ على ايكولوجية الأرض اللازمة للتنمية الاستراتيجية.
٨- توجيه الاستثمارات للأنشطة المختلفة.

٣-٢-٦ أوجه الإستفادة من التجارب:

تنقسم هذه الجزئية إلى قسمين القسم الأول يعرض فيه إمكانية تطبيق الدروس المستفادة من كل تجربة من التجارب الدولية سابقة العرض والتحليل في المجتمع المحلي، بعد مراجعة القوانين والتشريعات المصرية وكذلك الأنظمة السياسية المتبعة في مصر ووسائل التمويل للمشروعات والمدن، والأساليب المتبعة حاليا في وضع الخطط التنموية لجميع القطاعات.

القسم الثاني يعرض الدروس المستفادة والنقاط ذات الأهمية من هذه التجارب مجتمعة ومقارنتها بالوضع المحلي.

٣-٢-٦-١ إمكانية تطبيق الدروس المستفادة:

تم تصنيف الدروس المستفادة من كل تجربة على حدة إلى ثلاثة فئات من حيث امكانية التطبيق في مصر جدول (٣-٦):

● – يصلح للتطبيق. ◐ – يصلح نسبيا للتطبيق. ◯ – لا يصلح للتطبيق.

جدول (٣-٦) تصنيف الدروس المستفادة من التجارب الدولية

عناصر التطبيق	التجربة الأمريكية	التجربة الفرنسية	التجربة الصينية
النظم السياسية والتشريعية	○	○	◐
أساليب التمويل وبناء قاعدة اقتصادية	○	○	
الإدارة المتكاملة للمدن الساحلية	◐	◐	
الخطط الموضوعة وتحديثها ومشاركة فئات المجتمع	●	●	●
البنية الأساسية والتنمية العمرانية وأنظمة النقل والمواصلات		◐	◐
المدن الساحلية مراكز للتنمية الإقتصادية			●
القوانين التي تساعد في تنفيذ المخطط	○	◐	◐

٣-٢-٦-٢ الدروس المستفادة من التجارب مجتمعة:

بعد قراءة التجارب الثلاثة مجتمعة تم ملاحظة بعد النقاط التي تميزت بها هذه التجارب ومن هذه النقاط:

١- اختلاف الفكرة الأساسية لمخططات التنمية بمدن التجارب ومع ذلك دلت المؤشرات على نجاح هذه المخططات، فمثلا مخطط مدينة سياتل بالولايات المتحدة حدد استعمالات أراضٍ تقوم على خط الشاطئ ومنع الإستخدمات التي قد تضر بالساحل، في حين أن مخطط مدينة شيامن نوّع استعمالات الأراضي على خط الساحل بين الصناعي والسكني والتجاري، وفي النهاية نجحت كل من المدينتين في النهوض بالمدينة. فالشاهد هنا أن نجاح مخططات المدن الساحلية لا يعتمد على فكر محدد يمكن تطبيقه ولكن نجاح المدينة يعتمد على وضوح أهداف التنمية والفكرة الأساسية للتخطيط وتطبيقها ومتابعتها.

٢- الاهتمام بمتابعة تحقيق الأهداف الموضوعة، فعلى سبيل المثال بلغ عدد السكان بمدينة شيامن بالصين عام ٢٠٠١ حوالي ٢,١١ مليون نسمة وهو عدد يقارب ما خطط له عام ٢٠٠٠ والذي حدد بـ١,٥ مليون نسمة. وهذا يدل على أن متابعة تنفيذ الخطط والأهداف الموضوعة تساعد في الوصول إلى أهداف المخططات المحلية والإقليمية أيضا.

٣- من أهم النقاط التي برزت في هذه التجارب دور القوانين والتشريعات في التنمية المحلية والإقليمية خاصة لمدن السواحل، فالدول الثلاثة لديها قوانين تخص تنمية المناطق الساحلية (تتناول هذه القوانين آليات تنمية المناطق الساحلية بيئيا وعمرانيا واقتصاديا) بالإضافة إلى

قوانين تخطيط المدن وإدارة النمو، وجميعها متكاملة تهدف إلى الإدارة والتنمية المتكاملة للمناطق الساحلية، مع ملاحظة أنها لم تتدخل في طرق وأفكار التنمية الموضوعة ولكنها تضع آليات تساعد في تحقيق التنمية المستهدفة، كمراجعة المخططات سنويا ومن هم المشاركون في وضع المخططات ومتابعتها، والأساليب المختلفة لحماية المناطق الساحلية وتنميتها في نفس الوقت لتتناسب مع ظروف المناطق الساحلية المختلفة.

٤- اعتبرت التجارب الثلاثة أن من أهم أسباب نجاح المدن الساحلية توفير شبكة مواصلات قوية لربطها اقليميا بالمدن المجاورة لتحقيق النمو العمراني والإقتصادي والسياحي المطلوب، وقد اشتركت التجارب الثلاثة (وقد يكون مصادفة) في وجود شبكة سكة حديد أو ترام قوية أكدت على ربط هذه المدن بالمدن والأقاليم المجاورة مما أكد على أهمية دور هذه المدن على المستوى الإقليمي.

٥- تم ملاحظة أن المدن الثلاثة بها صناعات متعلقة بعلوم التكنولوجيا والمستقبل، وترى الباحثة أن هذه الصناعات ليست بالضرورة أن تكون سببا لنجاح المدينة اقتصاديا، ولكن يمكن أن يكون دليلا على أن التنمية بالمدن عامة والساحلية خاصة بعد الألفية الثالثة يجب بل من الضروري أن تكون في حالة تحديث دائم، كما لابد أن يتوفر للمدن الساحلية قاعدة بيانات كاملة ودائمة التحديث حتى تتواكب تنميتها مع المدن المماثلة.

٣-٢-٧ معدلات التنمية الإقتصادية والإجتماعية التي أثرت على عمليات التنمية:

أثرت عمليات التنمية في المدن الساحلية التي تمت دراستها في معدلات التنمية بالمدينة خصوصا الإقتصادية والإجتماعية كما تبين من خلال عرض وتحليل هذه المدن، ويمكن تلخيص هاه المعدلات فيما يلي:

١- مؤشرات اقتصادية:

تتلخص في المستوى المعيشي للسكان – الفرص الاقتصادية – ميزانية المدينة – الإستثمار والاستثمار الأجنبي – الدخل المحلي – متوسط دخل الفرد – حجم العمالة ونوعيتها (قوة العمل).

٢- مؤشرات اجتماعية:

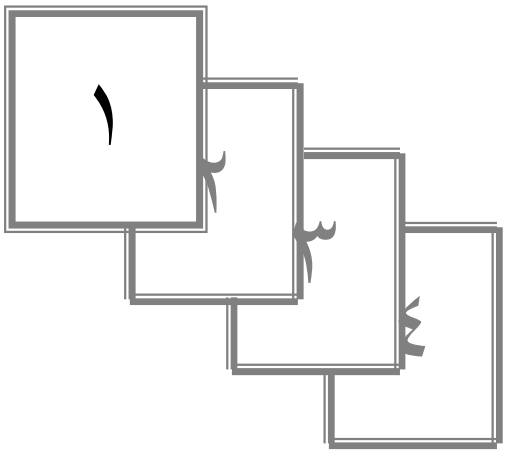
تشمل حجم السكان – معدلات النمو –الهجرة.

٣-٢-٨ ملخص تحليل التجارب العالمية:

يعرض الجدول (٣-٧) ملخصا مختصرا للتجارب الدولية سابقة الدراسة من خلال الأهداف الموضوعة وأساليب تحقيقها والنتائج التي وصلت إليها والدروس المستفادة لإمكانية التطبيق المحلي.

الباب الرابع

الدراسة التطبيقية – منهجية العمل المقترحة لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية



الفصل الأول :

الأسس والمبادئ العامة للدراسة التطبيقية

٤-١-١ تمهيد

٤-١-٢ الخطوات الأساسية للدراسة التطبيقية

٤-١-٣ تحديد المدن الساحلية المصرية

٤-١-٤ المتغيرات الأساسية للمدن الساحلية المصرية

٤-١-٤-١ المتغيرات السكانية والاجتماعية

٤-١-٤-٢ المتغيرات الاقتصادية

٤-١-٤-٣ المتغيرات العمرانية

٤-١-٤-٤ المتغيرات البيئية

٤-١-٥ استنتاج علاقات أولية بين المتغيرات

٤-١-١ تمهيد:

يختص الباب الرابع بالدراسة التطبيقية، فالفصل الأول والثاني من هذا الباب يقوم بدراسة وتحليل المدن الساحلية المصرية، أما الفصل الثالث والرابع فيتم فيه شرح منهجية العمل المقترحة وتطبيقها.

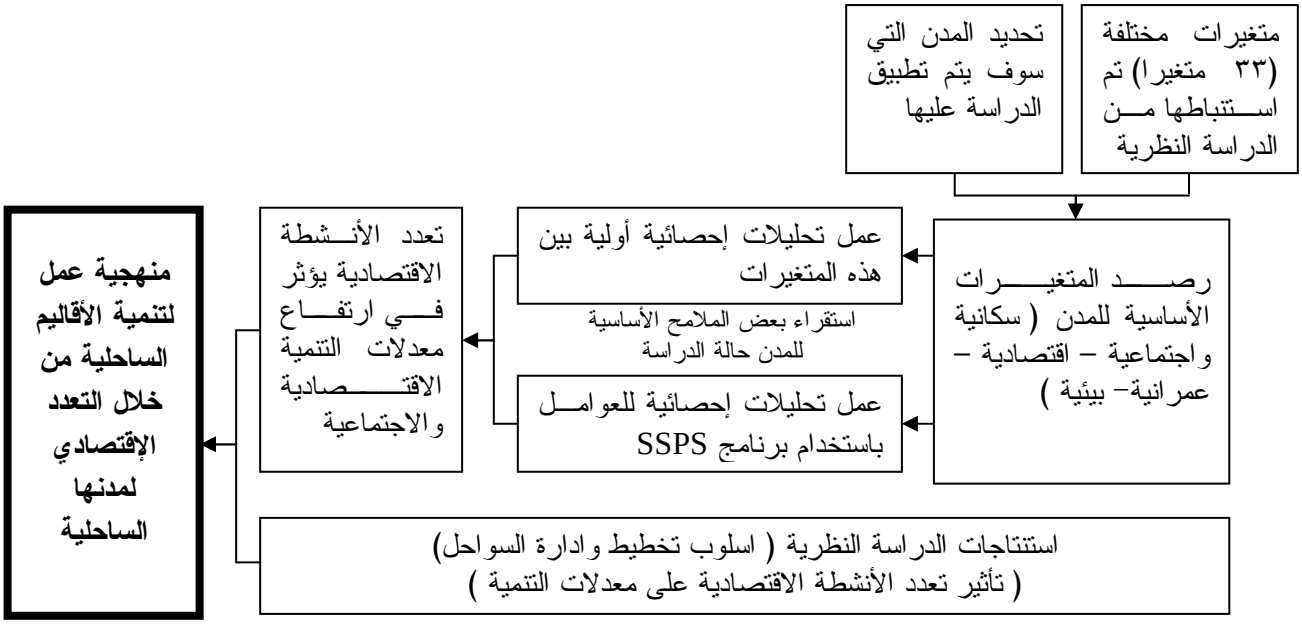
يتناول هذا الفصل شرح الخطوات الأساسية المتبعة في الدراسة التطبيقية، ثم تحديد للمدن الساحلية المصرية، وتحديد المتغيرات الخاصة بهذه المدن، حيث أسفرت الدراسة النظرية للبحث عن عدة متغيرات تؤثر في التنمية بالمدن الساحلية، وقد تم تصنيف هذه المتغيرات إلى متغيرات (سكانية واجتماعية – اقتصادية – عمرانية – بيئية)، وبناءً على ذلك فقد تم عمل قاعدة بيانات للمدن الساحلية المصرية الخاصة بهذه المتغيرات وتحليلها تحليلات أولية.

وينتهي الفصل باستنتاج لأهم المؤشرات الأولية المستنتجة من العلاقات بين هذه المتغيرات، والتي ترسم ملامح وصفات المدن الساحلية وتلقي الضوء على أهم ما يميز هذه المدن عن بعضها من حيث تأثير تعدد الأنشطة الاقتصادية لهذه المدن على التنمية فيها.

٤-١-٢ الخطوات الأساسية للدراسة التطبيقية:

تعتمد الدراسة التطبيقية للبحث على دراسة المدن الساحلية المصرية من خلال بعض العوامل والمعايير الخاصة بها وتحليلها لمعرفة مدى تأثر عوامل التنمية الاجتماعية والاقتصادية بالأنشطة الاقتصادية بالمدينة الساحلية.

ويشرح شكل (٤-١) الخطوات الأساسية للدراسة التطبيقية، حيث تبدأ الدراسة بعمل قاعدة بيانات للمدن الساحلية المصرية يوضع فيها المتغيرات المختلفة (٣٣ متغيرا) التي تم استنباطها من الدراسة النظرية للبحث، ويتم تقسيم هذه المتغيرات إلى أربعة أقسام (سكانية واجتماعية – اقتصادية – عمرانية – بيئية)، تليها مرحلة عمل تحليلات إحصائية أولية وعلاقات مبدئية بين هذه المتغيرات تساعد في استقراء بعض الملامح الأساسية للمدن الساحلية المصرية، ثم تأتي مرحلة وضع قاعدة البيانات على برنامج التحليل الإحصائي (SPSS) لعمل علاقات ارتباطية بين المتغيرات وتحديد اتجاهاتها وتأثيرها، بحيث يمكن استنباط المتغيرات الأساسية التي تؤثر في تنمية المدن الساحلية داخل أقاليمها.



شكل (٤–١) الخطوات الأساسية للدراسة التطبيقية

المصدر:عمل الباحثة

٤–١–٣ تحديد المدن الساحلية المصرية:

بلغت المدن الساحلية المصرية ٣٦ مدينة مقسمة على ٤ أقاليم ذات ظهير ساحلي (بعد استبعاد المدن الواقعة على بحيرات أو قنوات مائية) كما هو موضح بجدول (٤–١) وشكل (٤–٢).
وتشتمل هذه المدن على ٩ مدن أساسية وعواصم للمحافظات وهي مدن (مرسى مطروح – الإسكندرية – دمياط – العريش– بورسعيد–السويس–الطور–شرم الشيخ–الغردقة). وتعتبر مدينة الإسكندرية أكبرهم حجما للسكان فقد بلغت حوالي (٤,٠٨٤ مليون نسمة)[1] حسب التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦، بينما تمثل مدينة شرم الشيخ أصغرهم حجما حيث بلغت (٣٨,٤ ألف نسمة).

[1] تم فصل مدينة برج العرب الجديدة عند حساب حجم سكان مدينة الأسكندرية

جدول (٤-١) المدن الساحلية المصرية

الإقليم	محافظة	المدينة	عدد المدن	ملاحظات
إقليم الإسكندرية	مطروح	**مرسى مطروح** –الحمام – النجيلة – العلمين – الضبعة – سيدي براني – السلوم	٧	مدينة النجيلة تتبع اداريا مركز مطروح تعداد ٢٠٠٦–مدينة العلمين تتبع اداريا مركز الحمام تعداد ٢٠٠٦
	الإسكندرية	**الإسكندرية** – برج العرب الجديدة	٢	الإسكندرية محافظة ذات المدينة الواحدة – تم فصل مدينة برج العرب الجديدة عند وضع البيانات
	البحيرة	رشيد– ادكو	٢	
إقليم الدلتا	دمياط	**دمياط**– عزبة البرج– رأس البر– دمياط الجديدة	٤	عزبة البرج تمثل حضر مركز دمياط
	الدقهلية	جمصة	١	
	كفر الشيخ	بلطيم	١	بلطيم تمثل حضر مركز البرلس
إقليم السويس	شمال سيناء	**العريش** – رفح – بئر عبد – الشيخ زويد	٤	
	بورسعيد	**بورسعيد**	١	بورسعيد محافظة ذات المدينة الواحدة
	السويس	**السويس**	١	السويس محافظة ذات المدينة الواحدة
	جنوب سيناء	**الطور**–**شرم الشيخ**–نويبع– دهب–رأس سدر– أبو زنيمة–أبو رديس	٧	مدينة الطور عاصمة المحافظة ولكن تعتبر مدينة شرم الشيخ مدينة أساسية بالمحافظة
إقليم جنوب الصعيد	البحر الأحمر	رأس غارب–**الغردقة**–سفاجا– القصير–مرسى علم–شلاتين	٦	

المصدر:عمل الباحثة

شكل (٤ - ٢) خريطة الأساس للمدن الساحلية المصرية وتوزيعها على الأقاليم الساحلية

المدن الساحلية
نهر النيل
اقاليم الجمهورية

المصدر: عمل الباحثة

٤-١-٤ المتغيرات الأساسية للمدن الساحلية المصرية:

اشتملت الدراسة التطبيقية في دراسة المدن الساحلية على عدة متغيرات مختلفة، وذلك بهدف عمل علاقات بينها لاختبار تأثير التنمية في المدينة.

وقد تنوعت هذه المتغيرات بين (سكانية واجتماعية –اقتصادية –عمرانية –بيئية) وفيما يلي شرح لهدف ومحتويات كل مجموعة.

٤-١-٤-١ المتغيرات السكانية والاجتماعية:

تقيس المتغيرات السكانية والاجتماعية انعكاسات التنمية على المدينة (من خلال الفرد والمجتمع) مدى نجاح سياسات التنمية المتبعة مثل (معدلات النمو السكاني – حجم السكان– متوسط حجم الأسر – الهجرة الداخلية – نسب الأمية– متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي للمحافظة).

وبشكل عام فقد تم دراسة المدن الساحلية من خلال دراسة تسعة متغيرات سكانية واجتماعية تم تقسيمها كالتالي:

١- دراسة ٤ متغيرات سكانية على مستوى المدن شملت قياس التغير في ٣ منها بين الفترتين (١٩٩٦-٢٠٠٦) وهي (حجم السكان – الأمية – متوسط حجم الأسرة).

٢- دراسة متغيرين اجتماعيين وهما (تطور متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي في الفترة من ١٩٩٢-٢٠٠٨) ويكون القياس فيه على مستوى المحافظة، والآخر (الهجرة الداخلية أسبابها واتجاهاتها) ويكون القياس فيه على مستوى المراكز. ويوضح الجدول (٤-٢) البيانات التفصيلية للمتغيرات السكانية والاجتماعية للمدن الساحلية المصرية.

جدول (٤-٢) البيانات التفصيلية للعوامل السكانية والاجتماعية للمدن الساحلية المصرية

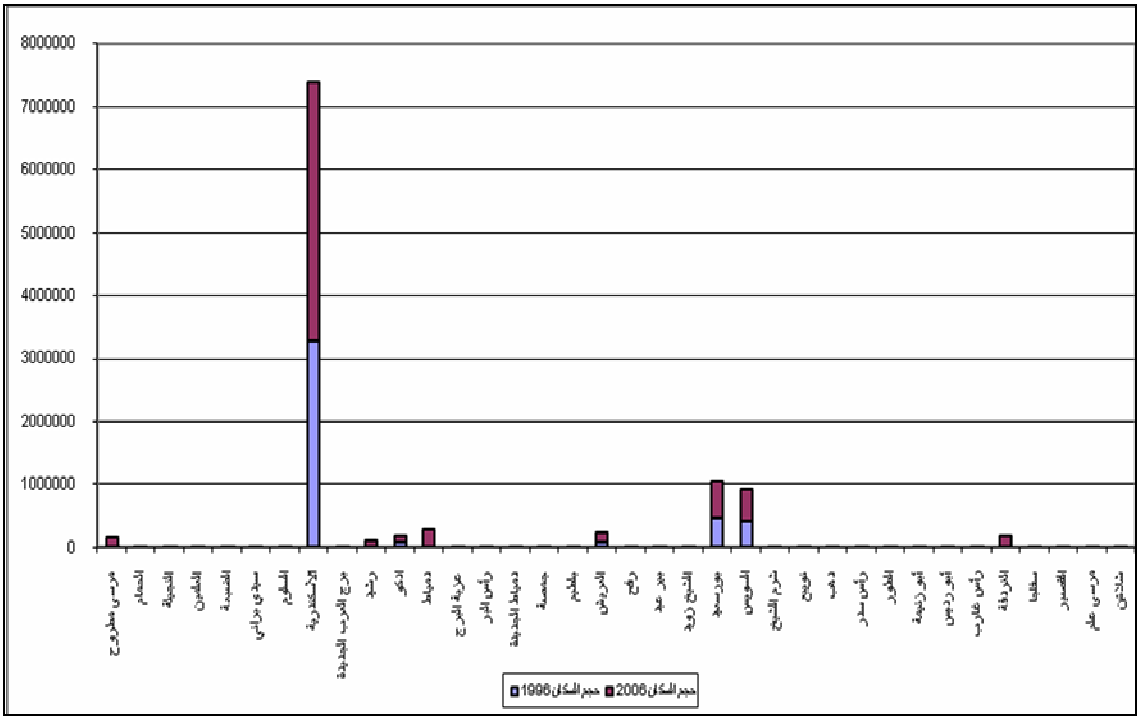
الإقليم	محافظة	المدينة	السكان								اجتماع		
			حجم السكان ١٩٩٦	حجم السكان ٢٠٠٦	معدل النمو ١٩٩٦/ ٢٠٠٦	نسبة الأمية ١٩٩٦	نسبة الأمية ٢٠٠٦	متوسط حجم الأسرة ١٩٩٦	عدد الأسر ١٩٩٦	متوسط حجم الأسرة ٢٠٠٦	عدد الأسر ٢٠٠٦	متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي (بالجنيه)		
												١٩٩٢	٢٠٠١	٢٠٠٨
إقليم الإسكندرية	مطروح	مرسى مطروح	٥٢٣١٧	١٠٩٨٥٢	٧,٧	%٢٨,٠	%٢١,٩	٥,٤٤	٩٦١٣	٤,٨	٢٣١٠٢			
		الحمام	١٤٤١٩	٣٧٢٦٩	١٠,٠	%٣٨,٨	%٣٦,٠	٥,٩١	٢٤٤١	٥,٠	٧٤٥٨			
		النجيلة	٦٦٦٧	١٠٦٧٨	٤,٨	%٥٤,١	%٣٦,١	٧,٢٩	٩١٤	٧,٨	١٣٧٢			
		العلمين	١٧٨٧	٤٤٢٧	٩,٥	%٢٣,٨	%٣٧,٥	٧,٧٧	٢٣٠	٧,٠	٦٢٨		٦٣٦٩	١٠٣٤٦
		الضبعة	٢١٢٥١	١٦٥٥٩	-٢,٥	%٤٣,٥	%٣٤,٥	٣,٥٠	٦٠٧٧	٤,٧	٣٥٤٠			
		سيدي برانى	٥٣٠٧	٢١٠٦٠	١٤,٨	%٤٩,٥	%١٣,٥	٦,٦٦	٧٩٧	٥,٧	٣٦٩٦			
		السلوم	٦٢٥٨	١١١٩٧	٦,٠	%٣٦,٠	%١٨,٩	٧,١١	٨٨٠	٦,٣	١٧٧٨			
	الإسكندرية	الإسكندرية	٣٢٩٧٩٥٩	٤٠٨٤٦٧٢	٢,٢	%٢٤,٧	%١٩,١	٤,١٧	٧٩١٧٤٨	٣,٨	١٠٦٣٣٩٦	٢٣١٠	٨٠٦٦	٨٩٧٨
		برج العرب الجديدة	٧٠٥١	٤١٦٦١	١٩,٤	%٩,٧	%٢٥,٥	٤,٢١	١٦٧٥	٤,٣	٩٦٦١			
	البحيرة	رشيد	٥٨٣٢٢	٦٨٩٤٧	١,٧	%٤٣,١	%٣٢,٧	٤,٤٥	١٣١١١	٤,٠	١٧٤٠٩	١٥٦٦	٤٦٧٣	٩٤٥٢
		ادكو	٨٧٨٤٨	٩٧١٦٨	١,٠	%٤٥,٣	%٣١,٥	٥,٢٢	١٦٨١٨	٤,٤	٢٢٠٩٩			
إقليم الدلتا	دمياط	دمياط	٧٨٢٦٥	٢٠٦٦٦٤	١٠,٢	%٢١,٩	%١٧,٨	٣,٩٤	١٩٨٦٥	٣,٨	٥٤٧١٧	٣٢٠١	٦٢٥٠	٧٨٨٣
		عزبة البرج	٣٢٢٤٧	٣٣٥٣٨	٠,٤	%٣٤,٣	%١٩,٥	٤,٢٤	٧٥٩٨	٣,٧	٨٩٩٧			
		رأس البر	٧٧٩١	١١٩٩١	٤,٤	%٢٩,٤	%٢٠,٢	٤,٢٢	١٨٤٧	٤,٠	٢٩٩٢			
		دمياط الجديدة	٦٥٢٠	٢٧٠٢٨	١٥,٣	%٤,٦	%٤,٥	٣,٧٤	١٧٤٢	٤,٢	٦٣٦٦			
	الدقهلية	جمصة	٦٤١	٢٠٧٤	١٢,٥	%٣٤,٤	%٢٩,٨	٣,٣٤	١٩٢	٣,٨	٥٤٢	٣٨٤٩	٤٣٧٣	٩١١٢
	كفر الشيخ	بلطيم	٣٣٨١٢	٤٠١٩٩	١,٧	%٤٣,٣	%٢٩,٦	٤,٧٢	٧١٧١	٤,١	٩٨٩٢	٢٦١٢	٥٠٣٧	٨٩٢٨
السويس	شمال سيناء	العريش	١٠٠٤٨٢	١٣٧٩٤٢	٣,٢	%١٨,٧	%١٨,٠	٤,٧٧	٢١٠٧٦	٤,٤	٣١٠٦١			
		رفح	٢٤٦٢١	٣١٥١٥	٢,٥	%٣٤,٠	%٢٦,٠	٥,٢٩	٤٦٥٠	٤,٨	٦٥٣٦		٦٢٥٩	٨٨٨٤
		بير عبد	٨١٧٧	١٤٤٦٨	٥,٩	%٢٤,٧	%١٧,٤	٥,٤٧	١٤٩٥	٥,٠	٢٨٩٠			
		الشيخ زويد	١٢٤٨٩	١٨٥٧٧	٤,١	%٢٥,٦	%١٨,٥	٦,٤٢	١٩٤٦	٤,٦	٤٠١٤			
	بورسعيد	بورسعيد	٤٧٢٣٣٥	٥٧٠٦٠٣	١,٩	%٢١,٤	%١٦,٤	٤,٢٠	١١٢٣٤٨	٤,٠	١٤١٩٨٢	٣٧١٥	١٢٠٩٩	١٠٥٠
	السويس	السويس	٤١٧٥٢٧	٥١٢١٣٥	٢,١	%٢٤,٠	%١٧,١	٤,٣٠	٩٧١٠١	٤,٢	١٢٢٤٣١	٢١٧٠	٩١٥٧	٨٧٤٦
	جنوب سيناء	شرم الشيخ	٤٣٠٦	٣٨٤٧٨	٢٤,٥	%٤,٠	%١,٠	٥,٦٧	٧٥٩	٨,٩	٤٣٣٨			
		نويبع	٢٤٤٣	٢٣١٠	-٠,٦	%١٢,٢	%٥,٨	٦,٥١	٣٧٥	٣,٨	٦٠٦			
		دهب	١٠٧٩	١٨١٧	٥,٣	%٣,٠	%٦,٢	٩,٧٢	١١١	٥,٥	٣٢٩			
		رأس سدر	١٤٢٣	٣١٢٣	٨,٢	%٢٢,٦	%٤,٩	٥,١٦	٢٧٦	٣,٩	٨٠٠		١١٥٥٨	١٢٤٥٥
		الطور	١٠٥٦٣	١٩٨٢٦	٦,٥	%١٢,٢	%٩,٥	٤,٧١	٢٢٤١	٤,٣	٤٥٩٧			
		أبو زنيمة	٢٦٨٠	٣٢٣٣	١,٩	%١٥,٦	%١٠,٩	٤,٢١	٦٣٧	٣,٩	٨٢٩			
		أبو رديس	٤١٥٢	٦٢٣٩	٤,٢	%١٦,٠	%١٣,٦	٦,٨٣	٦٠٨	٣,٣	١٩١٣			
جنوب الصعيد	البحر الأحمر	رأس غارب	٢٧٤٣٣	٣١٨٦٠	١,٥	%١٦,٤	%١١,٢	٥,٣٩	٥٠٩٣	٤,٧	٦٨٤٩			
		الغردقة	٣٦١٥٨	١٦٠٩٠١	١٦,١	%١٣,٣	%١١,٧	٥,٤٣	٦٦٥٣	٥,٠	٣٢٤١٣			
		سفاجا	٢٦٧١٢	٣٣٧١٥	٢,٤	%٢٠,٥	%١٢,٩	٥,٣٩	٤٩٥٣	٤,٣	٧٧٥١		٨٠١٢	٨٤٦١
		القصير	٢٠٤٧٢	٣٥٠٤٥	٥,٥	%٢٤,٩	%١٥,١	٤,٨٥	٤٢٢٥	٤,٣	٨١٨٠			
		مرسى علم	١٦٤٦	٤٤٦٢	١٠,٥	%٢٥,٩	%١٠,٨	٤,٣٨	٣٧٦	٧,٥	٥٩٦			
		شلاتين	٥٠٧٨	٩٧٨١	٦,٨	%٧٧,٨	%٥٦,١	٣,٩٤	١٢٩٠	٤,٢	٢٣٠٢			

المصدر: البيانات السكانية من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء تعداد ٢٠٠٦، والبيانات الاجتماعية من تقرير التنمية البشرية ١٩٩٥-٢٠٠٣-٢٠١٠. النسب من حساب الباحثة- الأمية = الأميين / عدد السكان (١٠ سنوات فأكثر).

أولا: العوامل السكانية:

- تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦):

يلاحظ من قراءة الجدول أن مدينة الإسكندرية هي أكبر المدن الساحلية المصرية حجما للسكان كما يوضحه شكل (٤-٣)، يليها مدينة بورسعيد والسويس ثم مدينة دمياط، وقد يفسر ذلك بارتفاع نسب فرص العمل في هذه المدن بالإضافة إلى أنها مدن أساسية داخل محافظاتها.



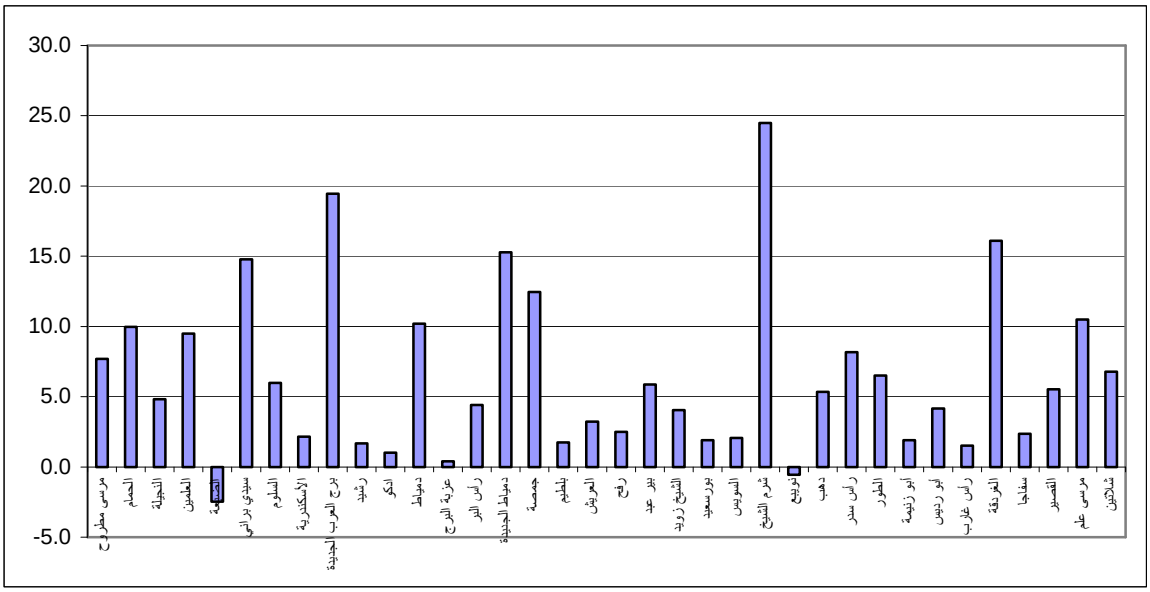
شكل (٤-٣) تطور حجم السكان خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء تعداد ٢٠٠٦

- معدل النمو خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦):

تباينت معدلات النمو خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية بين الانخفاض والارتفاع كما هو موضح بالشكل (٤-٤)، حيث نجد أن هناك مدنا ارتفعت بها معدلات النمو بصور عالية وصلت إلى ٢٤,٥% مثل مدينة شرم الشيخ، وقد يفسر ذلك بتيار الهجرة الداخلية الشديد الموجه لها بغرض العمل – كما سيتضح من تحليلات الهجرة فيما بعد – كما بلغت معدلات النمو ١٩,٥% ، ١٥,٣% في كل من مدينتي برج العرب الجديدة بمحافظة الإسكندرية ومدينة دمياط الجديدة بمحافظة دمياط على التوالي، وهذا مؤشر جيد يدل على نمو المدن الجديدة، بالإضافة إلى مدينة جمصة (١٢,٥%)، وهذا يدل على أن التنمية السياحية بالمدينة قد جذبت فرصا أكبر للعمالة. كما نجد أيضا ارتفاع معدلات النمو بمدن محافظة مطروح، ويمكن أن يفسر ذلك بالهجرة إلى مدن المحافظة للعمل بقرى الساحل الشمالي خصوصا مدن (مطروح – الحمام – العلمين).

بينما نجد أن مدينة الضبعة بنفس المحافظة كانت معدلات النمو فيها سالبة، ويمكن تفسير ذلك إما بالهجرة من المدينة لظروف العمل بعاصمة المحافظة أو المدن القريبة من القرى السياحية بالساحل الشمالي. أو هروب سكان المدينة منها قبل بناء المحطة النووية المقترح إنشائها بالمنطقة.



شكل (٤-٤) معدل النمو خلال الفترة من (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية

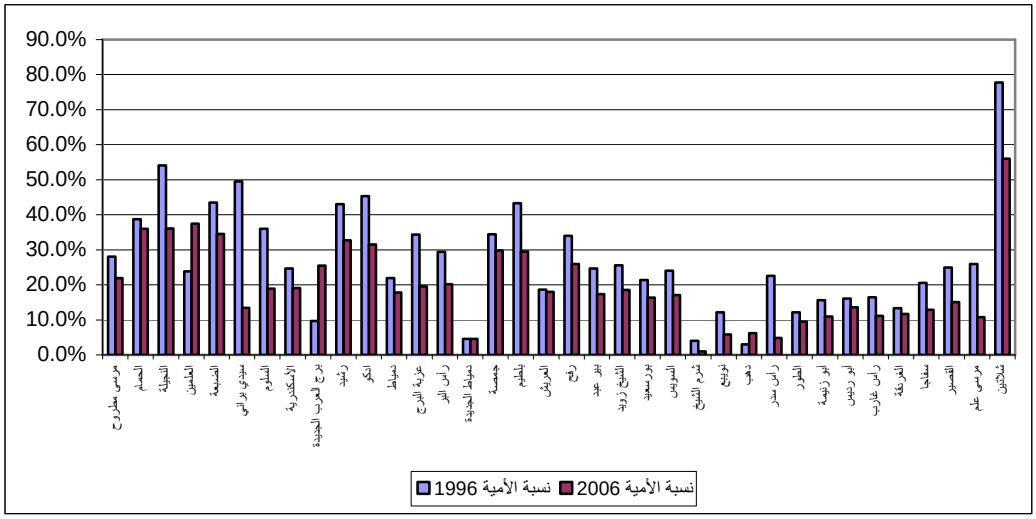
المصدر: من حساب الباحثة بناءً على بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء تعداد ٢٠٠٦

- تطور نسب الأمية بين عامى (١٩٩٦-٢٠٠٦):

من قراءة الجدول يمكن ملاحظة تفاوت نسب الأمية على مستوى المدن الساحلية المصرية كما يوضحه شكل (٤-٥) ولكن يمكن معرفة أن الاتجاه العام لنسب الأمية يتجه نحو الانخفاض.

ولكن هناك بعض المدن التي ارتفعت فيها نسب الأمية خلال الفترة من ١٩٩٦-٢٠٠٦، مثل مدينة العلمين بمحافظة مطروح، ومدينة برج العرب الجديدة بمحافظة الإسكندرية، كما نجدها ارتفعت أيضا بمدينة دهب بمحافظة جنوب سيناء.

كما يمكن ملاحظة أن مدينة شلاتين بمحافظة البحر الأحمر هي أعلى نسبة أمية عام ٢٠٠٦ حيث بلغت حوالي ٥٦,١% ، بينما مدينة شرم الشيخ هي أقل نسبة أمية عام ٢٠٠٦ في المدن الساحلية المصرية حيث بلغت حوالي ١% من جملة السكان (١٠ سنوات فأكثر).



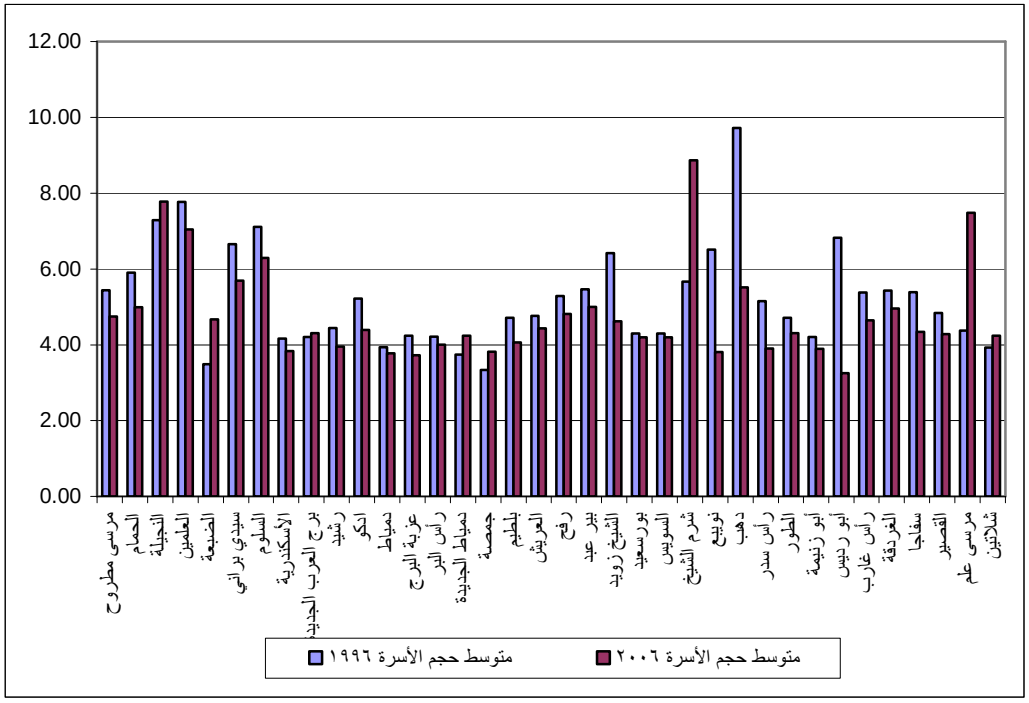
شكل (٤–٥) تطور نسب الأمية بين عامي (١٩٩٦–٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية

المصدر: من حساب الباحثة بناء على الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء تعداد ٢٠٠٦

- تطور متوسط حجم الأسرة خلال الفترة (١٩٩٦–٢٠٠٦):

يقيس متوسط حجم الأسرة تقدم المجتمع ومستوى ثقافته الاجتماعية، ومن دراسة تطور متوسط حجم الأسرة للمدن الساحلية على البحر المتوسط نجد أن الاتجاه العام لمتوسطات حجم الأسر يتجه نحو الانخفاض، كما نلاحظ أن أكبر متوسطات لأحجام الأسر نجدها في المحافظات الصحراوية كما هو موضح بالشكل (٤–٦)، والذي يتصف سكانها بالبدوية مثل محافظات شمال وجنوب سيناء ومطروح والبحر الأحمر، حيث يتراوح متوسط حجم الأسرة فيهم بين ٤,٤– ٧,٨ فرد/أسرة.

نلاحظ أيضا الارتفاع الشديد في متوسط حجم الأسرة في كل من مدينتي شرم الشيخ ومرسى علم خلال الفترة (١٩٩٦–٢٠٠٦)، حيث ارتفعت من ٥,٦ إلى ٨,٩ فرد /اسرة بمدينة شرم الشيخ، ومن ٤,٣ إلى ٧,٥ فرد/أسرة بمدينة مرسى علم، ويمكن تفسير ذلك بأن فترة ازدهار النشاط السياحي في كل من المدينتين بدأت بعد عام ٢٠٠٠، وعلى الرغم من أن العمالة السياحية هي هجرة مؤقتة، إلا أن بدو سيناء ساهموا بشكل أساسي في النشاط السياحي بالمدينة، لذلك استقر منهم الكثير في المدينة، ومن المعروف أن البدو بشكل عام يتميزون بارتفاع متوسطات أحجام الأسرة.



شكل (٤-٦) تطور متوسط حجم الأسر بين عامي (١٩٩٦-٢٠٠٦) للمدن الساحلية المصرية

المصدر: من حساب الباحثة بناءً على الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء تعداد ٢٠٠٦

ثانيا: العوامل الاجتماعية:

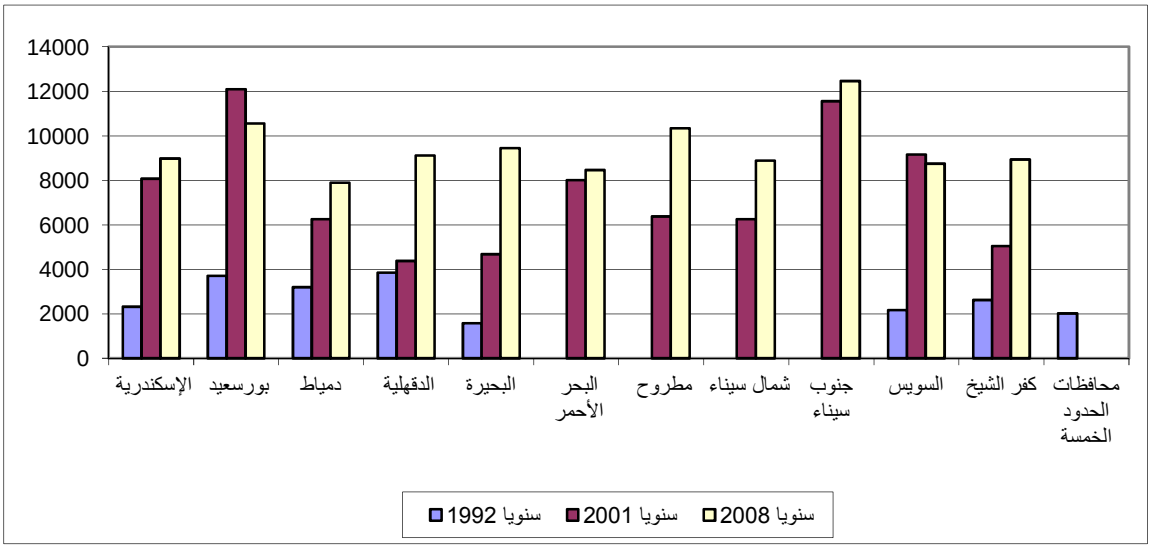
– تطور متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي (١٩٩٢-٢٠٠٨) بالجنيه سنويا:

معدل نصيب الفرد من الناتج المحلي يقيس زيادة النمو الاقتصادي والاجتماعي والعمراني في المجتمع. ومن دراسة تطور متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي على مستوى المحافظات الساحلية نلاحظ ارتفاع متوسط نصيب الفرد بشكل عام في كل المحافظات الساحلية (٤-٧)[٢].

كما نلاحظ تأثير نشاط السياحة الشاطئية على متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي في معظم المحافظات الساحلية الحدودية، فحسب تقرير التنمية البشرية عام ١٩٩٥ بلغ متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي في كل من المحافظات الحدودية مجتمعة حوالي ٢٠٠٥ جنيه سنويا، وقد قفز هذا العدد في عام ٢٠٠١ ليكون متوسط نصيب الفرد من الدخل في كل من محافظات مطروح، البحر الأحمر، شمال سيناء، جنوب سيناء هي (٦٣٦٩ – ٨٠١١ – ٦٢٥٩ – ١١٥٥٨) جنيه سنويا على التوالي.

وقد يفسر ذلك بتأثر متوسط نصيب الفرد من الدخل بمحافظة مطروح على سبيل المثال بعد انشاء القرى الساحلية السياحية على طول الساحل الشمالي للمحافظة. كما تأثر المعدل بعد التنمية السياحية العالمية التي شهدتها مدينة شرم الشيخ بمحافظة جنوب سيناء، وكذلك مدينة الغردقة بمحافظة البحر الأحمر.

[2] تقارير التنمية البشرية لمصر لأعوام ١٩٩٥ – ٢٠٠٣ - ٢٠١٠



شكل (٤-٧) تطور متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي على مستوى المحافظات الساحلية المصرية

المصدر: تقارير التنمية البشرية لمصر لأعوام ١٩٩٥ – ٢٠٠٣ – ٢٠١٠

– الهجرة الداخلية على مستوى مراكز المحافظات الساحلية: خلال عام ٢٠٠٦

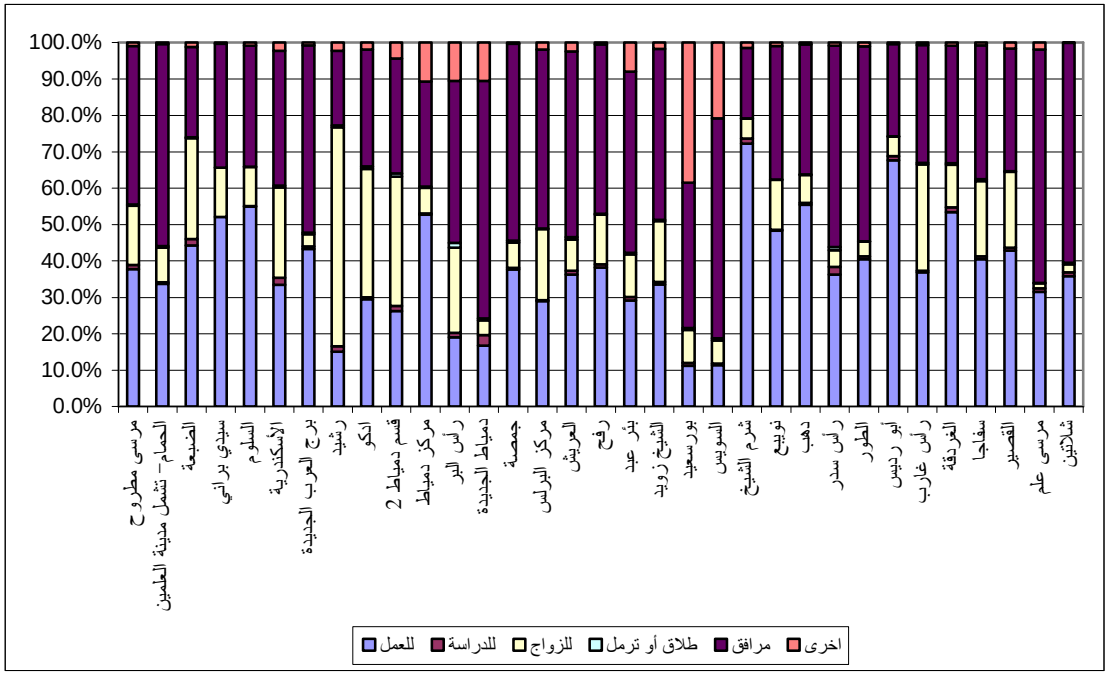
من خلال دراسة الهجرة الداخلية يمكن قياس مدى جذب أو طرد المدن الساحلية للسكان وهذا يدل على مقدار التنمية ومردودها على السكان من خلال (فرص العمل – الخدمات – أماكن السكن...). ومن خلال جدول (٤-٣) والذي يعرض أسباب الهجرة إلى المراكز الساحلية بالمحافظات الساحلية نجد أن من أكثر الأسباب للهجرة إلى المحافظات الساحلية عموما تكون بسبب العمل والمرافقة.

وتعد محافظتا مطروح ودمياط أكبر المحافظات في الساحل الشمالي المصري حيث تتجه إليهم الهجرة بسبب العمل، أما محافظة شمال سيناء ومدينة (دمياط الجديدة وجمصة وبلطيم) فكانت الهجرة إليها بسبب المرافقة. كما هو موضح بشكل (٤-٨).

وقد يفسر ارتفاع نسبة الهجرة لمدن محافظة مطروح بسبب العمل هو الرغبة في العمل بالقرى السياحية المنشأة على طول الساحل الشمالي بالقرب من مدن المحافظة، ويدل على ذلك معدل النمو المرتفع الذي حققته مدن المحافظة والذي سبق التعرض له حيث بلغ ذروته في مدينة سيدي براني ليبلغ (١٤,٨%) خلال عشر سنوات فقط.

كما يمكن تفسير الهجرة بسبب المرافقة لمحافظة شمال سيناء هو محاولة تشجيع فكرة الاستيطان وزيادة التنمية العمرانية في المحافظة.

كما نجد أن أكثر أسباب الهجرة لمراكز محافظات البحر الأحمر وجنوب سيناء الرغبة في العمل حيث تشتهر هذه المحافظات بالعمل في مجالي التعدين والسياحة، وقد بلغت ذروتها في شرم الشيخ والغردقة وأبو رديس.



شكل (٤-٨) التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب أسباب الهجرة إليها

المصدر: من حساب الباحثة بناء على التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ الصادر من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

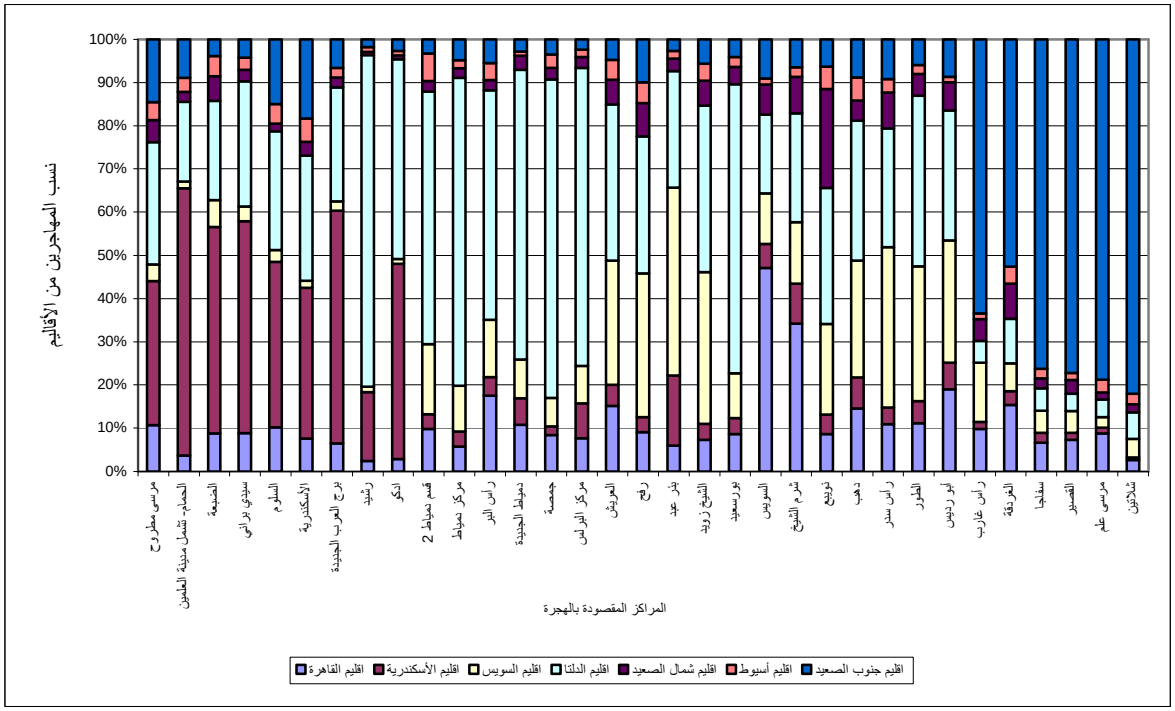
جدول (٤-٣) التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب أسباب الهجرة إليها

المحافظة	المركز	للعمل	للدراسة	للزواج	طلاق أو ترمل	مرافق	اخرى	اجمالي
مطروح	مركز مرسى مطروح-ويشمل مدينة النجيلة	%٣٧,٨	%١,١	%١٦,٣	%٠,٤	%٤٣,٤	%١,٠	%١٠٠
	مركز الحمام ويشمل مدينة العلمين	%٣٣,٧	%٠,٤	%٩,٥	%٠,٤	%٥٥,٥	%٠,٥	%١٠٠
	مركز الضبعة	%٤٤,٣	%١,٨	%٢٧,٦	%٠,٣	%٢٤,٧	%١,٣	%١٠٠
	مركز سيدي براني	%٥٢,١	%٠	%١٣,٤	%٠	%٣٤,١	%٠,٣	%١٠٠
	مركز السلوم	%٥٤,٩	%٠,٢	%١٠,٦	%٠,١	%٣٣,٢	%٠,٩	%١٠٠
الإسكندرية	الإسكندرية	%٣٣,٤	%١,٩	%٢٤,٨	%٠,٥	%٣٧,٠	%٢,٣	%١٠٠
	م برج العرب الجديدة	%٤٣,٣	%٠,٧	%٣,٤	%٠,٤	%٥١,٤	%٠,٨	%١٠٠
البحيرة	مركز رشيد	%١٥,٠	%١,٥	%٦٠,١	%٠,٥	%٢٠,٥	%٢,٣	%١٠٠
	مركز ادكو	%٢٩,٥	%٠,٥	%٣٥,٣	%٠,٧	%٣٢,١	%٢,٠	%١٠٠
دمياط	٢ قسم دمياط	%٢٦,٢	%١,٥	%٣٥,٥	%٠,٨	%٣١,٦	%٤,٣	%١٠٠
	مركز دمياط	%٥٢,٧	%٠,٣	%٧,٠	%٠,٣	%٢٨,٨	%١٠,٨	%١٠٠
	قسم رأس البر	%١٩,٠	%١,٢	%٢٣,٤	%١,٤	%٤٤,٤	%١٠,٦	%١٠٠
	م دمياط الجديدة	%١٦,٧	%٢,٩	%٤,٠	%٠,٥	%٦٥,٣	%١٠,٦	%١٠٠
الدقهلية	قسم جمصة	%٣٧,٧	%٠,٥	%٧,٠	%٠,٥	%٥٤,١	%٠,٣	%١٠٠
كفر الشيخ	مركز البرلس	%٢٩,٠	%٠,٣	%١٩,٤	%٠,٢	%٤٩,١	%٢,٠	%١٠٠
شمال سيناء	مركز العريش	%٣٦,٣	%١,٠	%٨,٥	%٠,٧	%٥٠,٩	%٢,٥	%١٠٠
	مركز رفح	%٣٨,٢	%٠,٩	%١٣,٦	%٠,٢	%٤٦,٢	%٠,٥	%١٠٠
	مركز بير عبد	%٢٩,٢	%٠,٩	%١١,٦	%٠,٥	%٤٩,٧	%٨,٠	%١٠٠
	مركز الشيخ زويد	%٣٣,٦	%٠,٧	%١٩,٧	%٠,٤	%٤٦,٩	%١,٨	%١٠٠
بورسعيد	بورسعيد	%١١,٢	%٠,٨	%٩,٠	%٠,٥	%٣٩,٩	%٣٨,٥	%١٠٠
السويس	السويس	%١١,٤	%٠,٥	%٦,٣	%٠,٦	%٦٠,٥	%٢٠,٨	%١٠٠,٠
جنوب سيناء	شرم الشيخ	%٧٢,٣	%١,٣	%٥,٤	%٠,٢	%١٩,٣	%١,٥	%١٠٠,٠
	نويبع	%٤٨,٢	%٠,٣	%١٣,٨	%٠,١	%٣٦,٦	%١,٠	%١٠٠,٠
	دهب	%٥٥,٥	%٠,٥	%٧,٧	%٠,٢	%٣٥,٦	%٠,٦	%١٠٠,٠
	رأس سدر	%٣٦,٣	%٢,١	%٤,٥	%٠,٩	%٥٥,٣	%٠,٩	%١٠٠,٠
	الطور	%٤٠,٥	%٠,٨	%٤,١	%٠,١	%٥٣,٥	%١,١	%١٠٠,٠
	أبو رديس	%٦٧,٦	%١,٢	%٥,٣	%٠,١	%٢٥,٤	%٠,٤	%١٠٠,٠
البحر الأحمر	رأس غارب	%٣٦,٩	%٠,٤	%٢٩,٢	%٠,٤	%٣٢,٤	%٠,٧	%١٠٠,٠
	الغردقة	%٥٣,٤	%١,٣	%١١,٧	%٠,٤	%٣٢,٣	%٠,٩	%١٠٠,٠
	سفاجا	%٤٠,٥	%٠,٨	%٢٠,٧	%٠,٥	%٣٦,٧	%٠,٨	%١٠٠,٠
	القصير	%٤٢,٩	%٠,٨	%٢٠,٨	%٠,٢	%٣٣,٧	%١,٧	%١٠٠,٠
	مرسى علم	%٣١,٤	%١,٠	%١,٤	%٠,٢	%٦٤,١	%١,٩	%١٠٠,٠
	شلاتين	%٣٥,٨	%١,٠	%٢,٢	%٠,٤	%٦٠,٤	%٠,١	%١٠٠,٠

المصدر: التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء-النسب من حساب الباحثة

أما عن اتجاهات الهجرة فنلاحظ اختلاف اتجاهات الهجرة حسب الجهة المقصودة كما هو موضح بالشكل (٤-٩)، وهذا يعني أن معظم مدن ومراكز محافظات (مطروح – الإسكندرية – البحيرة) يأتيها تيار الهجرة من محافظات الإقليم الواقعة فيها (إقليم الإسكندرية)، كما نلاحظ أن المحافظات الساحلية بالدلتا يأتيها تيار الهجرة من محافظات الإقليم الواقعة فيها (إقليم الدلتا)، وهذا ينطبق على مدن ومراكز محافظة البحر الأحمر وجنوب سيناء.

وتشذ عن هذه القاعدة كل من مدينتي السويس وشرم الشيخ حيث تأتي تيارات الهجرة لهما من القاهرة بنسبة أكبر من باقي الأقاليم. ويوضح جدول (٤-٤) التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب اتجاهات الهجرة الوافدة إليها.



شكل (٤-٩) التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب اتجاهات الهجرة

المصدر: من حساب الباحثة بناء على التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ الصادر من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

جدول (٤-٤) التوزيع النسبي لسكان مراكز المحافظات الساحلية حسب اتجاهات الهجرة الوافدة إليها

المحافظة	المركز	اقاليم الإقامة السابقة						
		إقليم القاهرة	إقليم الإسكندرية	إقليم السويس	إقليم الدلتا	إقليم شمال الصعيد	إقليم أسيوط	إقليم جنوب الصعيد
مطروح	مركز مرسى مطروح-ويشمل مدينة النجيلة	%١٠,٧	%٣٣,٤	%٣,٨	%٢٨,٣	%٥,١	%٤,٢	%١٤,٥
	مركز الحمام ويشمل مدينة العلمين	%٣,٧	%٦١,٨	%١,٦	%١٨,٥	%٢,٣	%٣,٣	%٨,٩
	مركز الضبعة	%٨,٧	%٤٧,٩	%٦,٢	%٢٣,٠	%٥,٧	%٤,٧	%٣,٨
	مركز سيدي براني	%٨,٨	%٤٩,١	%٣,٣	%٢٩,٠	%٢,٧	%٢,٩	%٤,٢
	مركز السلوم	%١٠,١	%٣٨,٤	%٢,٨	%٢٧,٥	%١,٨	%٤,٥	%١٥,٠
الإسكندرية	الإسكندرية	%٧,٦	%٣٤,٩	%١,٦	%٢٨,٩	%٣,٢	%٥,٤	%١٨,٤
	م برج العرب الجديدة	%٦,٥	%٥٣,٩	%٢,١	%٢٦,٤	%٢,٣	%٢,٢	%٦,٦
البحيرة	مركز رشيد	%٢,٤	%١٥,٩	%١,٣	%٧٦,٨	%٠,٧	%١,١	%١,٨
	مركز ادكو	%٢,٩	%٤٥,٢	%١,١	%٤٦,٢	%٠,٩	%١,٠	%٢,٧
دمياط	٢ قسم دمياط	%٩,٨	%٣,٤	%١٦,٢	%٥٨,٥	%٢,٤	%٦,٤	%٣,٣
	مركز دمياط	%٥,٧	%٣,٥	%١٠,٦	%٧١,٣	%٢,٢	%١,٩	%٤,٨
	قسم رأس البر	%١٧,٥	%٤,٣	%١٣,٣	%٥٣,١	%٢,٣	%٣,٩	%٥,٥
	م دمياط الجديدة	%١٠,٧	%٦,٢	%٨,٩	%٦٧,١	%٣,٣	%٠,٩	%٢,٨
الدقهلية	قسم جمصة	%٨,٤	%٢,٠	%٦,٦	%٧٣,٧	%٢,٧	%٣,١	%٣,٥
كفر الشيخ	مركز البرلس	%٧,٧	%٨,١	%٨,٧	%٦٩,٠	%٢,٥	%١,٨	%٢,٣
شمال سيناء	مركز العريش	%١٥,٢	%٤,٩	%٢٨,٨	%٣٦,١	%٥,٧	%٤,٦	%٤,٧
	مركز رفح	%٩,١	%٣,٥	%٣٣,٣	%٣١,٧	%٧,٧	%٤,٨	%٩,٩
	مركز بير عبد	%٦,٠	%١٦,٢	%٤٣,٥	%٢٧,١	%٢,٩	%١,٨	%٢,٧
	مركز الشيخ زويد	%٧,٣	%٣,٧	%٣٥,٢	%٣٨,٥	%٥,٨	%٣,٩	%٥,٦
بورسعيد	بورسعيد	%٨,٦	%٣,٧	%١٠,٤	%٦٦,٩	%٤,٠	%٢,٣	%٤,١
السويس	السويس	%٤٧,١	%٥,٥	%١١,٧	%١٨,٢	%٧,٠	%١,٤	%٩,٠
جنوب سيناء	شرم الشيخ	%٣٤,٢	%٩,٢	%١٤,٢	%٢٥,١	%٨,٥	%٢,٢	%٦,٥
	نويبع	%٨,٦	%٤,٦	%٢١,٠	%٣١,٤	%٢٢,٩	%٥,٢	%٦,٣
	دهب	%١٤,٥	%٧,٢	%٢٧,١	%٣٢,٣	%٤,٧	%٥,٣	%٨,٨
	رأس سدر	%١٠,٩	%٣,٨	%٣٧,٢	%٢٧,٥	%٨,٣	%٣,١	%٩,٢
	الطور	%١١,١	%٥,٢	%٣١,٢	%٣٩,٥	%٥,٠	%٢,١	%٥,٩
	أبو رديس	%١٩,٠	%٦,٢	%٢٨,٣	%٣٠,٠	%٦,٦	%١,٣	%٨,٧
البحر الأحمر	رأس غارب	%٩,٨	%١,٦	%١٣,٨	%٥,٠	%٥,٠	%١,٤	%٦٣,٤
	الغردقة	%١٥,٣	%٣,٢	%٦,٥	%١٠,٣	%٨,١	%٤,٠	%٥٢,٦
	سفاجا	%٦,٦	%٢,٣	%٥,١	%٥,٢	%٢,٣	%٢,٢	%٧٦,٣
	القصير	%٧,٣	%١,٦	%٥,٠	%٤,٠	%٣,٢	%١,٧	%٧٧,٢
	مرسى علم	%٨,٧	%١,٤	%٢,٥	%٤,١	%١,٦	%٣,٠	%٧٨,٧
	شلاتين	%٢,٧	%٠,٦	%٤,٢	%٦,٢	%١,٨	%٢,٥	%٨٢,٠

المصدر: التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء-النسب من حساب الباحثة

٤-١-٤-٢ المتغيرات الاقتصادية:

تعتبر دراسة المتغيرات الاقتصادية من أهم المتغيرات التي يجب دراستها في المدن الساحلية حيث إنها تعتبر في هذا البحث الغاية والوسيلة معا، فمن دراسة التجارب الدولية في الباب الثالث من البحث أستنتج أن التنوع الاقتصادي في المدن الساحلية هو أحد أهم أسباب نجاح التنمية فيها، وذلك بناء على دراسة إمكانيات المدينة- خاصة الاقتصادية منها- واستغلالها الاستغلال الأمثل.

وبناء على الدراسة النظرية فقد تم تحديد بعض المتغيرات الاقتصادية والتي تم حصرها للمدن الساحلية المصرية وهي: نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية والتي قسمت إلى خمسة أنشطة (الزراعة-تعدين ومحاجر – صناعات تحويلية – تجارة – خدمات بأنواعها).

وكذلك معدلات الإعالة ونسب البطالة وقد تمت دراسة التغير فيهما بين الفترتين (١٩٩٦-٢٠٠٦) على مستوى المدن الساحلية، بينما تمت دراسة الاستثمارات الموجهة خلال الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧) على مستوى المحافظات الساحلية.

وكذلك تم رصد الموارد الاقتصادية المختلفة للمدن الساحلية المصرية وتواجد المواني البحرية وأنواعها في هذه المدن.

ويوضح الجدول (٤-٥) البيانات التفصيلية للعوامل الاقتصادية للمدن الساحلية المصرية.

جدول (٤-٥) البيانات التفصيلية للمتغيرات الاقتصادية للمدن الساحلية المصرية

الإقليم	محافظة	المدينة	النشاط الاقتصادي الأول للسكان ٢٠٠٦						اقتصاد						
			زراعة وصيد	تعدين	صناعات تحويلية	تجارة	خدمات	غير ملتحق	معدل الإعالة ١٩٩٦	معدل الإعالة ٢٠٠٦ (فرد)	البطالة ١٩٩٦ (%)	البطالة ٢٠٠٦ (%)	الموارد الاقتصادية	الموانى البحرية وأنواعها	الاستثمارات الموجهة خ ٥ ٠٢-٠٧ (مليون ج)
إقليم الإسكندرية	مطروح	مرسى مطروح	%١,٤٩	%٠,٧٢	%٢,٢٦	%٧,٥١	٣٠,٣٧ %	%٥٧,٥١	٣,٩	٣,٦	%٥,٩	%٨,٥	صناعة وتعدين وسياحة	ميناء صيد	٨١٠٤٤٠
		الحمام	١٧,٩٩ %	%٠,٢٦	%٢,٠٨	%٦,٢٥	١٥,٠٤ %	%٥٧,٥٦	٤,٠	٣,٨	%٥,٣	%٦,٤	زراعة	لا يوجد	
		النجيلة	٢٢,٦٥ %	%٠,٠٣	%٠,٣٧	%٣,٨٣	%٨,١٢	%٦٢,٢٣	٤,٤	٤,٦	%٠,٤	%٧,٣	زراعة	لا يوجد	
		العلمين	١١,٤٢ %	%٢٤,٢٣	%٢,٨٧	%١,٩١	٣١,٤٨ %	%٢٧,٩٦	٤,٧	١,٩	%٠,٣	%٠,٥	سياحة	ميناء بترول وميناء سياحي	
		الضبعة	%٧,٧٢	%٠,٢٦	%١,١٥	١١,٩٦ %	١٨,١٢ %	%٦٠,١٨	٣,٠	٣,٩	%٠,٥	%٥,٨	سياحة	لا يوجد	
		سيدي برانى	٣٢,٢١ %	%٠,٠٠	%٠,٣٠	%٦,٨٣	%٨,٨٢	%٥١,٧١	٤,٤	٣,٦	%١,٦	%٣,٦	سياحة	لا يوجد	
		السلوم	١٥,١٤ %	%٠,٠٠	%٠,٥٣	١٥,٧٥ %	١٥,٦٤ %	%٥٢,٨٦	٣,٤	٣,٦	%٤,٣	%٤,٠	سياحة	لا يوجد	
	الإسكندرية	الإسكندرية	%١,٨٥	%٠,٠٢	%٥,٦٨	%٥,٧٦	٣٨,٣١ %	%٤٨,٠١	٣,٤	٣,٦	%٧,٣	%١٠,٤	صناعة وتعدين وسياحة	ميناء تجاري وميناء صيد وميناء سياحي	٣٥٣٥٧,٣
		برج العرب الجديدة	١٤,٥١ %	%٠,٢٤	١٨,٢٤ %	%٢,٣٧	١٨,٥٣ %	%٤٥,٨٠	١,٧	٢,٩	%٠,٨	%٢,٥	زراعة وصناعة	ميناء بري	
	البحيرة	رشيد	%٦,٧٣	%٠,٠١	%٨,٤١	%٧,٣٠	٢١,٧٦ %	%٥٥,٥٨	٣,٢	٣,١	%٨,١	%١٠,٧	صناعة وتعدين وزراعة	لا يوجد	١١٨٤٤,٧
		ادكو	١٥,٢٤ %	%٠,٠٠	%٦,١٣	%٧,٣٩	١٢,٩٤ %	%٥٨,٠٨	٣,٨	٣,٤	%٨,٧	%٥,٤	صناعة وتعدين وزراعة	لا يوجد	
إقليم الدلتا	دمياط	دمياط	%٠,٥٥	%٠,٠١	٢١,٢٤ %	%٦,٢١	١٦,٠٣ %	%٥٥,٨٦	٢,٩	٣,١	%٥,٣	%٨,٤	صناعة وتعدين وزراعة	ميناء تجاري	١٣٢٣٣,٤
		عزبة البرج	٢٩,٠٦ %	%٠,٠٠	%٢,٩٨	%٥,٩٣	%٧,٤٣	%٥٤,٤٥	٣,٣	٣,٠	%١,٨	%٩,٧	زراعة	مرسى صيد	
		رأس البر	١٠,١٧ %	%٠,٠١	%٥,٢٩	%٥,٦٦	١١,٢٩ %	%٦٧,٠٥	٣,١	٣,٢	%٣,٠	%١٤,٢	صناعة وتعدين وزراعة	لا يوجد	
		دمياط الجديدة	%٠,٤٢	%٠,١١	%٥,٣١	%٣,٩٤	٣٢,٦٨ %	%٥٧,٥١	٣,٧	٣,٤	%٢,٥	%١٢,١	صناعة وسياحة	لا يوجد	
	الدقهلية	جمصة	%٢,٠٩	%٠,٠٠	%٣,٣١	%٢,٧٤	٤٠,٥٣ %	%٥١,١٢	٣,٧	٣,١	%٧,٥	%٥,٧	سياحة وصناعة	مرسى صيد	١١١٦٨,٧
	كفر الشيخ	بلطيم	١٣,٧٨ %	%٠,٠٢	%٥,٥٤	%٥,٠٣	١٩,٣٩ %	%٥٦,٠٧	٣,٧	٣,٢	%١١,٨	%٧,٣	سياحة وزراعة وصناعة	ميناء صيد	٦٠٣٣٠
السويس	شمال سيناء	العريش	%٢,٥٠	%٠,١٣	%١,٩٥	%٤,٧٧	٣٨,٣٥ %	%٥٢,٢٢	٣,٢	٣,٤	%٨,٧	%٨,١	سياحة وزراعة	ميناء تجاري	١٣٦٤١,٥
		رفح	١٩,٩٠ %	%٠,٠١	%٠,٤٥	%١,٨٨	١٨,٦٦ %	%٥٩,٠٩	٤,٢	٤,٠	%٣,٤	%٤,١	زراعة	لا يوجد	
		بير عبد	%٧,٤٢	%٠,٣٢	%١,٤٨	%٤,٢٨	٣٥,٢٣ %	%٥١,٢٤	٣,٧	٣,٥	%٣,١	%٦,٥	زراعة	لا يوجد	
		الشيخ زويد	%٧,٩٦	%٠,٠٢	%١,٠٩	%٦,٠٧	٢٨,٩٧ %	%٥٥,٨٣	٣,٧	٣,٧	%٣,٨	%٨,١	سياحة	لا يوجد	
	بورسعيد	بورسعيد	%٤,٣١	%٠,٠٦	%٦,٣٦	%٥,٤٨	٢٥,٢٤ %	%٥٨,٤٦	٣,١	٣,٣	%٩,٤	%١١,٠	صناعة وتعدين وسياحة	ميناء تجاري وميناء صيد وميناء سياحي	١١٩٤٢,٩
	السويس	السويس	%٢,١	%٠,٢	%٨,٩	%٥,٠	%٢٣,٣	%٦٠,٣	٣,٥	٤,٣	%٨,٨	%١٣,٥	صناعة وتعدين وسياحة	ميناء تجاري وميناء صيد وميناء سياحي	١٢٩٨٣,٣
	جنوب سيناء	شرم الشيخ	%٠,٠٣	%٠,٠٠	%٠,٥٤	٢٧,٩٦ %	٤٦,٥٤ %	%٢٤,٤٠	١,٤	١,٤	%٠,٢	%٠,٤	سياحة	ميناء تجاري	٩٢٨٧
		نويبع	%٠,١٩	%٠,٠٠	%٠,٢٥	١١,٦٣ %	٦٤,٠٧ %	%٢٣,٨٧	١,٥	١,٩	%٠,٤	%٥,٢	صناعة، سياحة	ميناء تجاري	
		دهب	%٠,٠٠	%٠,٠٠	%٢,١٨	%٥,٩١	٨٦,٠١ %	%٥,٩١	١,٣	١,٢	%٠,٥	%٠,٨	سياحة	نقطة سروح	
		رأس سدر	%٠,١٤	%٠,٢٨	%٢,٧٠	١٧,٠٨ %	٤٩,٩٥ %	%٢٩,٨٠	٢,٣	٢,١	%٥,٦	%٨,٣	سياحة- صناعة-تعدين	ميناء بترولي	
		الطور	%١,٥٢	%٠,٠٢	%١,٣٤	١٤,٦٧ %	٥١,٩٢ %	%٢٩,٩٢	٢,٤	٢,٣	%٢,٨	%١١,٠	خدمات سياحية، صناعة، صيد	ميناء تجاري	
		أبو زنيمة	%٠,٨٩	%١٤,٨٥	%٢,٦٢	%٠,١٤	٤٥,١٢ %	%٣٦,٢٤	٢,٥	٢,٤	%٤,٥	%١٢,٧	تعدين ومحاجر	ميناء تعديني	
		أبو رديس	%٠,٥٤	%٢١,٠٣	٢٤,٠٣ %	%٤,٧٦	٣١,٢٨ %	%١٧,٩٦	١,٦	١,٥	%٠,٨	%٤,٨	تعدين ومحاجر	ميناء تعديني	
جنوب الصعيد	البحر الأحمر	رأس غارب	%٠,٦٩	%٥,٨٢	%٢,٩٥	%٤,٦٠	٢٩,٨٥ %	%٥٥,٤٨	٣,٠	٣,٢	%٨,٥	%١٢,٤	تعدين ومحاجر	ميناء بترولي	١٩٧٧٥
		الغردقة	%٠,٨٦	%٠,٠٢	%١,٣٥	%٧,٩٨	٥٤,٤٨ %	%٣٤,٥٤	٢,٦	٢,٠	%٣,٦	%٣,٠	سياحة	ميناء تجاري وميناء سياحي	
		سفاجا	%٠,٨٥	%٠,١٦	%١,٧٠	%٨,٠٠	٣٨,٢٦ %	%٥٠,٤٢	٣,٧	٣,٠	%٦,٢	%٨,٩	تعدين ومحاجر- سياحة	ميناء تجاري وميناء تعدين	
		القصير	%١,٧٧	%٠,٣٥	%١,٢٠	%٦,٥٣	٣١,٤١ %	%٥٨,٠٥	٤,٠	٣,٤	%٩,١	%١٦,٤	تعدين ومحاجر- سياحة	ميناء تعديني	
		مرسى علم	%٢,٣٨	%٠,٠٥	%٠,١٦	%١,٣٦	٤٦,١٩ %	%٤٩,٤٠	٣,١	٢,٤	%٣,٩	%٨,٢	سياحة	ميناء سياحي	
		شلاتين	٢١,١٠ %	%٠,٠٠	%٠,٣٧	%٥,٤٨	٢١,٢٣ %	%٥١,٤٤	٣,٢	٣,٤	%٠,١	%٥,٣	زراعة	مرسى صيد	

المصدر: – نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية من حساب الباحثة بناء على التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦.
– الموارد الاقتصادية : عمرو صلاح الدين حجازي، التميز التنموى للمدن وقابليتها للأستثمار كأساس لاستراتيجيات التنمية الحضرية دور تكنولوجيا المعلومات فى التقييم واتخاذ القرار، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤
– الموانى البحرية وأنواعها: الموقع الرسمي لقطاع النقل البحري المصري، وزارة النقل، www.mts.gov.eg
– الإستثمارات الموجهة للمحافظات: الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧) الموقع الرسمي لوزارة التنمية الاقتصادية، www.mop.gov.eg

– العاملون بالأنشطة الاقتصادية– تعداد ٢٠٠٦

تعتبر دراسة نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية بالمدن الساحلية من أهم العوامل التي يجب التعرض لها، حيث تعد مؤشرا للقواعد الاقتصادية للمدن، ومع دراسة الموارد الطبيعية والاقتصادية للمدن يمكننا قياس مدى الاستفادة من إمكانيات هذه المدن، وبالتالي اتخاذ القرار فيما يخص القاعدة الاقتصادية المقترحة لها.

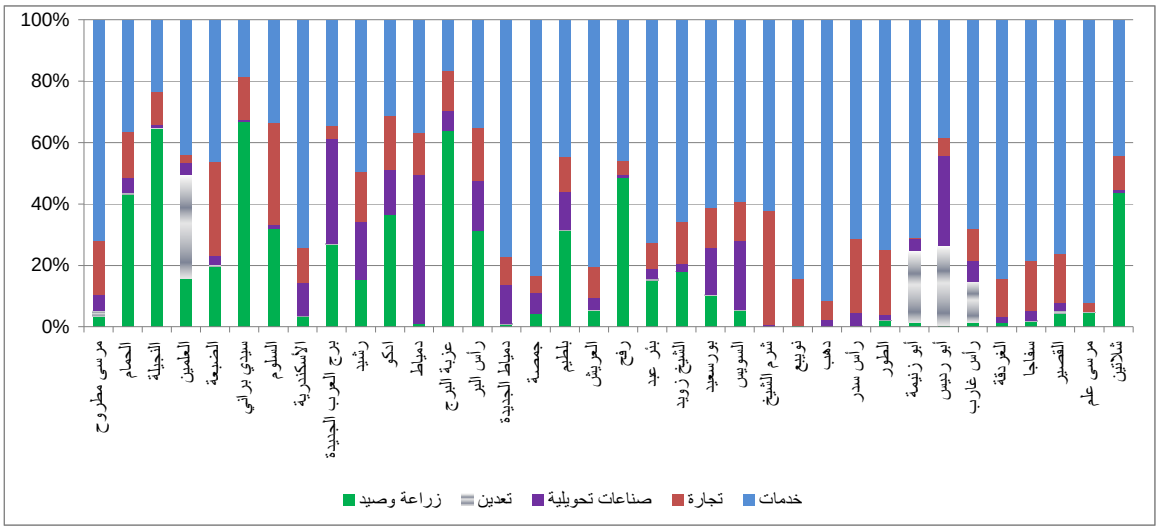
ومن دراسة هذا العنصر بالمدن الساحلية المصرية نلاحظ مايلي:

– هناك بعض المحافظات التي تتسم مدنها بالتوازن في أنشطتها الاقتصادية كما يوضح شكل (٤-١٠) مثل مدن محافظة دمياط والتي تعتبر من أكثر المدن تنوعا في القطاعات الاقتصادية – وهو يفسر تكامل المدينة اقتصاديا وزيادة حجم السكان – عن باقي المدن الساحلية بالإقليم.

– مدينة بورسعيد من أكثر مدن إقليم السويس تنوعا وتوازنا في القطاعات الاقتصادية– وتعتبر مدينة بورسعيد من المدن الساحلية المصرية المثالية اقتصاديا واجتماعيا– فتنوع الأنشطة الاقتصادية يساعد على زيادة فرص العمل وبالتالي زيادة حجم السكان ولكن بشرط توجيه الاستثمارات لتشجيع نمو هذه الأنشطة وتوفير بنية أساسية مناسبة تساعد في جذب السكان.

– هناك بعض المدن تتنوع فيها الأنشطة الاقتصادية ولكنها غير ناجحة اقتصاديا واجتماعيا مثل مدن الحمام والعلمين بمحافظة مطروح وهذا يؤكد وجهة النظر السابقة.

– بعض المدن الساحلية ذات وظيفة واحدة أو قطاع واحد مثل مدن شرم الشيخ ودهب وبعض مدن محافظة البحر الأحمر والتي تعتمد بشكل أساسي على أنشطة الخدمات السياحية وبعض من هذه المدن يزيد عليها النشاط التجاري لأن بها ميناء بحريا تجاريا مثل مدن شرم الشيخ والغردقة.



شكل (٤-١٠) التوزيع النسبي لسكان المدن الساحلية المصرية حسب النشاط الاقتصادي

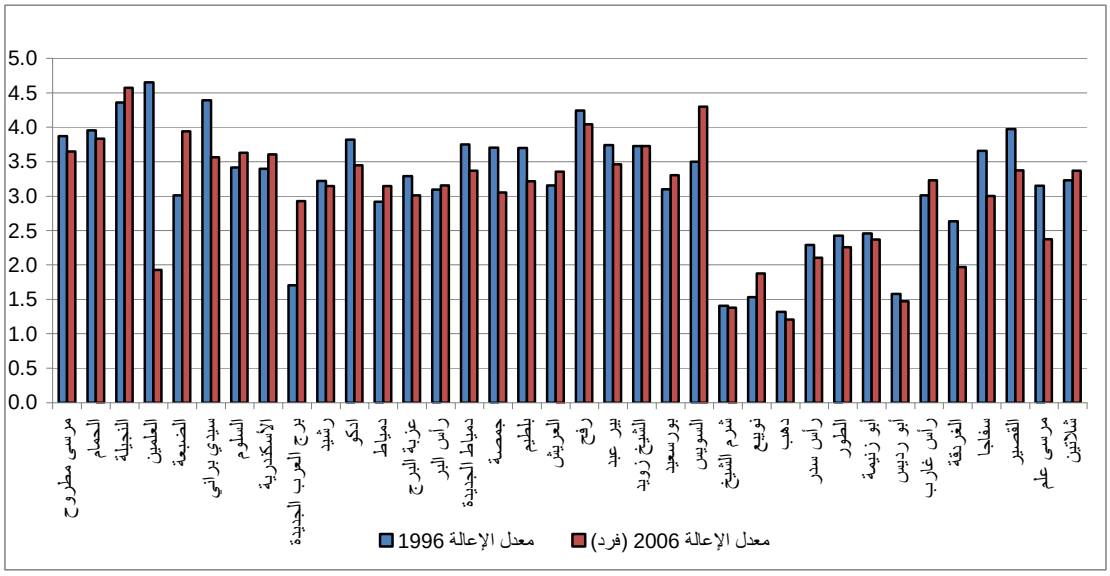
المصدر: من حساب الباحثة بناء على التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ الصادر من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

– تطور معدلات الإعالة ونسب البطالة بين الفترتين (١٩٩٦– ٢٠٠٦):[3]

تعكس معدلات الإعالة حجم من يعولهم الفرد اقتصاديا، فكلما قل معدل الإعالة كلما دل على النمو الاقتصادي وارتفاع مستوى المعيشة بالمجتمع، وفي المدن الساحلية المصرية اختلفت معدلات الإعالة بين الإرتفاع والإنخفاض خلال الفترة من (١٩٩٦ –٢٠٠٦) كما يوضحه شكل (٤– ١١)، فعلى سبيل المثال نجد أن معدل الإعالة ينخفض في مدن محافظة مطروح عدا مدينتي النجيلة والضبعة، ونجده أكثر انخفاضا في مدينة العلمين ليصل إلى ١,٩ فرد عام ٢٠٠٦، وفي محافظات الدلتا نجد أن معدل الإعالة قد انخفض بصورة واضحة في كل من مدن جمصة وبلطيم، كما نلاحظ انخفاضه بصورة كبيرة في مدينة السويس حيث بلغ ١,٦ فرد عام ٢٠٠٦ بعد أن كان ٣,١ فرد عام ١٩٩٦.

ويمكن ملاحظة ثبات معدل الإعالة بمدينة شرم الشيخ رغم معدلات النمو العالية التي حققتها المدينة خلال العشر سنوات الأخيرة، وذلك يؤكد على أن هذا النمو بالمدينة سببه الهجرة الداخلية الفردية – بدون أسر – بسبب العمل.

اما عن مدن محافظة البحر الأحمر فنجد أن معدل الإعالة قد انخفض في كل مدن المحافظة عدا مدينتي رأس غارب وشلاتين.



شكل (٤–١١) معدلات الإعالة على مستوى المدن الساحلية المصرية

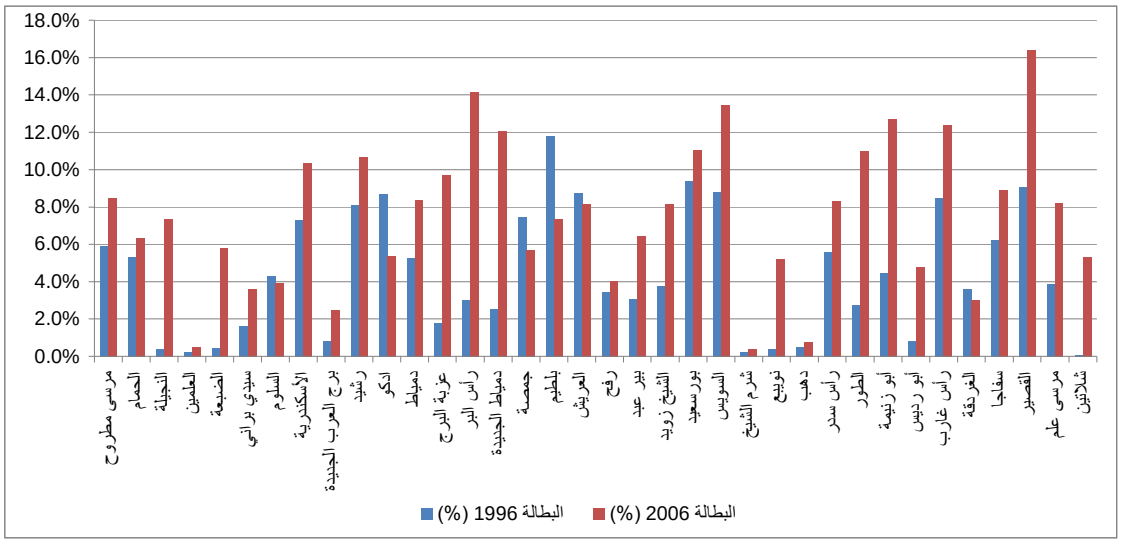
المصدر: من حساب الباحثة بناء على التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ الصادر من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

أما عن نسب البطالة في المدن الساحلية المصرية، فالاتجاه العام لها يتجه نحو الارتفاع خلال الفترة (١٩٩٦–٢٠٠٦) كما يوضحه شكل (٤–١٢)، ونجدها أكثر ارتفاعا في مدن القصير بمحافظة البحر الأحمر (١٦,٤%) ثم مدن الطور وأبو رديس وأبو زنيمة ونويبع في محافظة جنوب سيناء

[3] معدل الإعالة = عدد السكان/ جملة المشتغلين فعلا
نسبة البطالة = (المتعطلين/ جملة قوة العمل) × ١٠٠

ويمكن أن يفسر ذلك بأن هذه المدن ذات قاعدة اقتصادية واحدة أو نشاط رئيسي واحد وهو التعدين. كما نجد أن نسبة البطالة قد ارتفعت بصورة واضحة في كل من مدينتي رأس البر وعزبة البرج بمحافظة دمياط (١٤,٢% ، ٩,٧% على التوالي).

بينما نجد أن بعضا من المدن الساحلية قد انخفضت فيها نسبة البطالة مثل مدن ادكو وجمصة وبلطيم بمحافظات الدلتا ومدينة العريش بشمال سيناء.



شكل (٤-١٢) نسب البطالة لسكان المدن الساحلية المصرية

المصدر: من حساب الباحثة بناء على التعداد النهائي لعام ٢٠٠٦ الصادر من الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

– الموارد الاقتصادية والموانى البحرية بالمدن الساحلية المصرية:

الموارد الاقتصادية للمدن الساحلية المصرية وكذلك الموانى البحرية المقامة بها وبأنواعها تعد من العوامل الأساسية في اتخاذ القرار بشأن الأدوار الاقتصادية للمدن الساحلية، وذلك لأن توظيف هذه الموارد بالشكل المناسب والأمثل لكل مدينة ساحلية والوعي بذلك وتوجيه كل الجهود المادية والمعنوية للاستفادة منها، يساعد في تكامل المدينة اقتصاديا واجتماعيا مثل مدن الإسكندرية ودمياط وبورسعيد.

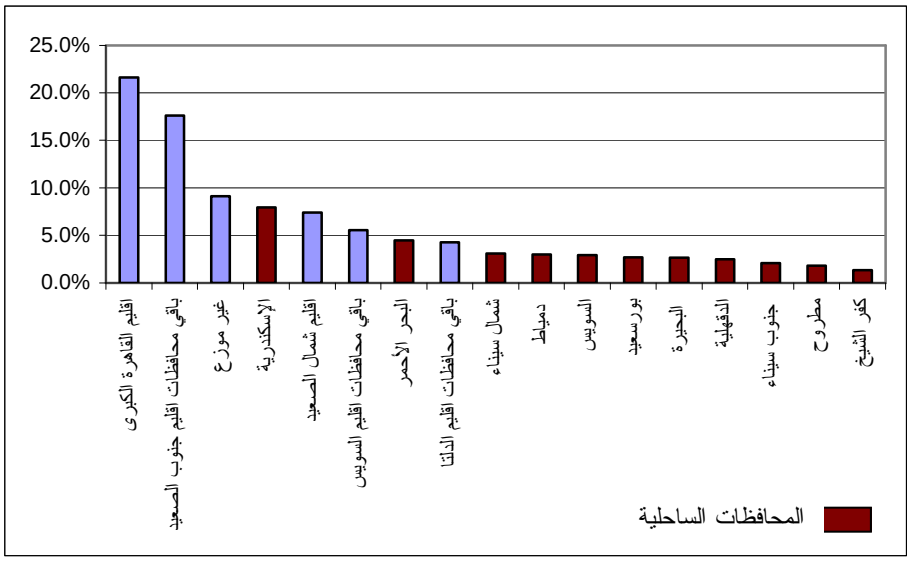
وتتميز المدن الساحلية المصرية بتعدد الموارد الاقتصادية؛ حيث إن معظم هذه المدن لها ظهير صحراوي متعدد الموارد الطبيعية، يتم استغلالها للاستخدامات السياحية فقط في كثير منها. وبناء على خريطة التنمية والتعمير الصادرة عن الهيئة العامة للتخطيط العمراني[٤]، كان توزيع الموارد الاقتصادية على المدن الساحلية كما هو موضح بجدول (٤-٥) حيث نجد الموارد الاقتصادية للمدن الساحلية قد تنوعت بين السياحة والزراعة والصيد والصناعة والتعدين، فهناك مدن يتوفر فيها مورد واحد وهناك مدن يتوفر فيها ثلاثة أو أربعة موارد.

[4] عمرو صلاح الدين حجازي، التميز التنموى للمدن وقابليتها للأستثمار كأساس لاستراتيجيات التنمية الحضرية دور تكنولوجيا المعلومات فى التقييم واتخاذ القرار، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤

أما عن الموانى البحرية المتواجدة بالمدن الساحلية فهي تعتبر ميزة تميز المدن الساحلية عن مثيلاتها فهي توفر لها موردا اقتصاديا جديدا متعدد الأنواع بخلاف الموارد الطبيعية لهذه المدن. والموانى البحرية قسمان أساسيان موانى تجارية وموانى تخصصية وهي الموانى التعدينية والبترولية والسياحية وموانى الصيد وتسمى موانى ذات طبيعة خاصة.[5] ويوضح جدول (٤-٥) توزيع الموانى البحرية بأنواعها على المدن الساحلية المصرية.

- الاستثمارات الموجهة للمحافظات الساحلية خلال الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧):

تعتبر الإستثمارات الموجهة للمدن الساحلية العامل المحرك والأساسي لعمليات التنمية بها، فإذا اتخذت كل الخطوات في سبيل تنمية المدن من دراسة للمجتمعات والموارد الاقتصادية ووضع المخططات، فإنها لا تجدي إلا بتوفير استثمارات تحقق وتنفذ ما يستهدف إليه من عمليات التنمية، لذلك كان لدراسة الاستثمارات الموجهة للمحافظات الساحلية أهمية كبيرة في هذا البحث، حيث إنه لا يمكن اتخاذ القرار بشأن أدوار المدن الساحلية وقواعدها الاقتصادية إلا بعد دراسة التوزيع النسبي للاستثمارات التي توجهها الدولة للمحافظات الساحلية، ومن خلال شكل (٤-١٣) نلاحظ سيطرة إقليم القاهرة الكبرى على الاستثمارات الموجهة لمحافظات الجمهورية خلال الخطة الخمسية الخامسة، وضعف الاستثمارات الموجهة إلى المحافظات الساحلية، حيث إن أكبرها نسبة كانت لمحافظة الإسكندرية فلقد وصلت النسبة إلى ٨% من الاستثمارات الموجهة لمحافظات الجمهورية وأقلها كان بمحافظتي مطروح وكفر الشيخ بنسبة بلغت ١,٨%، ١,٤% على التوالي.



شكل (٤-١٣) التوزيع النسبي للاستثمارات الموجهة للمحافظات الساحلية خلال الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧)

المصدر: الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧) الموقع الرسمي لوزارة التنمية الاقتصادية، www.mop.gov.eg

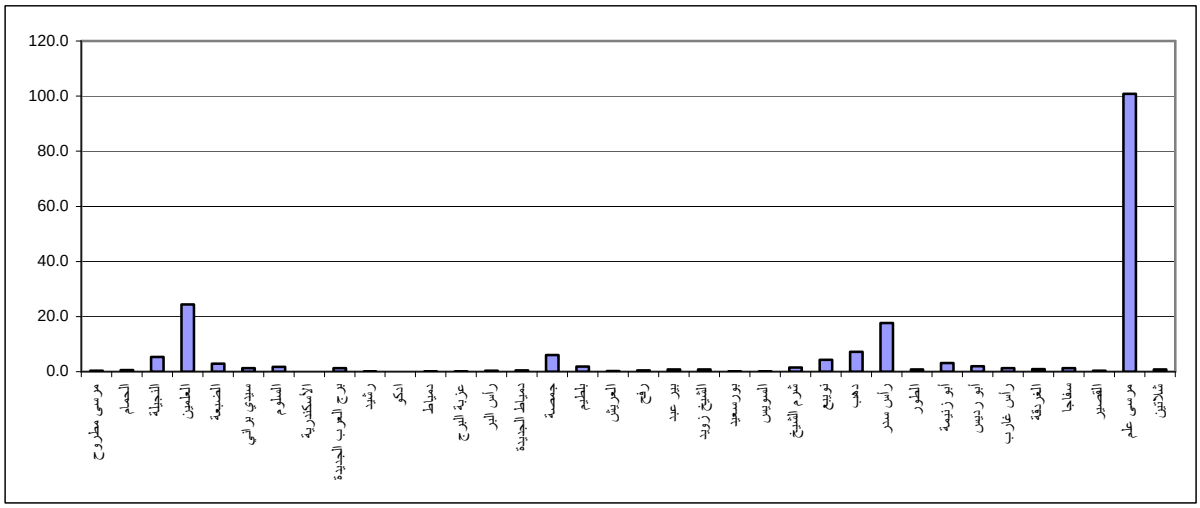
[5] www.mts.gov.eg الموقع الرسمي لقطاع النقل البحري المصري، وزارة النقل

٤-١-٤-٣ المتغيرات العمرانية:

العمران هو هدف التنمية وخصوصا في المدن الساحلية المصرية لأن التنمية العمرانية في هذه المناطق قد يكون عاملا مهما لخلخلة السكان من الوادي المصري الضيق، وبالتالي فالبحث يدرس المتغيرات العمرانية التي على أساسها يمكن تشجيع النمو السكاني والاقتصادي في المدن الساحلية. وتشتمل المتغيرات العمرانية على أربعة متغيرات أساسية، تم استنباطها من الدراسة النظرية للبحث. ويوضح الجدول (٤-٦) البيانات التفصيلية للعوامل العمرانية للمدن الساحلية المصرية.

– أطوال الطرق الإقليمية ومحطات السكك الحديدية

تعد البنية الأساسية وخصوصا شبكات النقل والمواصلات من أهم العوامل التي تجذب العمران، ومن خلال دراسة التجارب الدولية في تنمية المناطق الساحلية، والتجربة المحلية اتضح أن ربط المدن الساحلية بشبكة من الطرق الإقليمية تصل بينها وبين التجمعات المحيطة، وكذلك توافر وسيلة مواصلات لهذه المدن، هي أحد عوامل التكامل الاجتماعي والاقتصادي في هذه المدن. ومن خلال شكل (٤-١٤) الذي يوضح نصيب الفرد من الطرق الإقليمية في المدن الساحلية نلاحظ ارتفاع نصيب الفرد في المدن الساحلية التي تعتمد على كل من النشاط السياحي مثل مدن العلمين وجمصة ومرسى علم و النشاط التعديني مثل مدن رأس سدر وأبو زنيمة.



شكل (٤-١٤) نصيب الفرد من الطرق الإقليمية على مستوى المدن الساحلية المصرية

– البعد عن الساحل

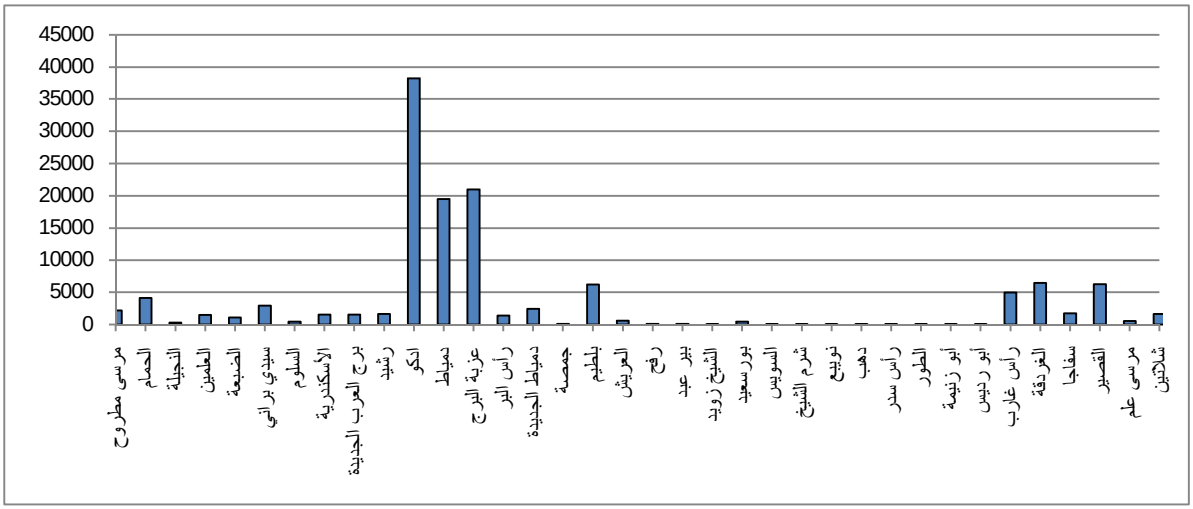
إن البعد عن الساحل متغير تشريعي أكثر منه متغير تنموي فقد نص القانون على اعتبار المناطق الساحلية حتى ٣٠ كم داخل الأرض، وبالتالي فدراسته تؤكد على أن جميع المدن الساحلية حال الدراسة تصنف ساحلية طبقا لهذا القانون، ونجد أن أكثر المدن بعدا عن الساحل هي مدينة برج العرب الجديدة حيث تبعد الكتلة العمرانية حوالي ١١ كم عن البحر (قياسا من مركز المدينة).

– المساحة:

المساحة المأهولة للمدن الساحلية من المتغيرات المحددة التي تساعدنا في اتخاذ القرار بشأن الدور الاقتصادي للمدن الساحلية، فمساحة التجمع العمراني مؤشر للقاعدة الاقتصادية المقترحة، فعلى قدر المساحة المأهولة يمكننا استنتاج الدور الاقتصادي الذي يمكن أن تقوم به هذه المدينة، وكذلك دورها داخل الإقليم الواقعة فيه.

– الكثافة:

متغير الكثافة من المتغيرات القياسية التي تقيس مدى تكامل التنمية داخل المدن الساحلية، فكلما ارتفعت الكثافة كلما دل ذلك على وجود أنشطة اقتصادية يعمل بها سكان هذه المدينة مما جعلهم يستوطنون فيها. ومن خلال الدراسة نجد ارتفاع الكثافة في المدن الساحلية بالدلتا مثل مدن دمياط وإدكو وعزبة البرج، بينما تنخفض الكثافة بشكل ملحوظ في المدن الساحلية ذات الظهير الصحراوي مثل مدن محافظات شمال وجنوب سيناء ومطروح كما هو موضح بالشكل (٤–١٥).



شكل (٤–١٥) توزيع الكثافات على المدن الساحلية المصرية

جدول (٤-٦) البيانات التفصيلية للعوامل العمرانية للمدن الساحلية المصرية

الإقليم	محافظة	المدينة	عمران				
			أطوال الطرق الإقليمية كم	محطات السكك الحديدية	البعد عن الساحل كم	المساحة كم٢	الكثافة ش/كم٢
إقليم الإسكندرية	مطروح	مرسى مطروح	٣٨	١	١-٠,٥	٥٠	٢١٩٧
		الحمام	٢٣	١	٦	٩	٤١٤١
		النجيلة	٥٧	٠	١٤	٣٦	٢٩٧
		العلمين	١٠٨	١	٣-٣,٥	٣	١٤٧٦
		الضبعة	٤٨	١	٦	١٥	١١٠٤
		سيدي براني	٢٦,٥	٠	٢-١,٥	٧,١٣	٢٩٥٤
		السلوم	٢٠	١	٠,٥	٢٥	٤٤٨
	الإسكندرية	الإسكندرية	١٢٠	١	٢-١,٥	٢٦٥٢	١٥٤٠
		برج العرب الجديدة	٥٥	٠	١١-١٠,٥	٢٧	١٥٤٣
	البحيرة	رشيد	٤,٥	١	٧-٧,٥	٤٢,٢٦	١٦٣١
		ادكو	٤	٠	٢-٢,٥	٢,٥٤	٣٨٢٥٥
إقليم الدلتا	دمياط	دمياط	٢٥	١	١٠	١٠,٦	١٩٤٩٧
		عزبة البرج	٣,٧	٠	١-٠,٥	١,٦	٢٠٩٦١
		رأس البر	٤,٥	٠	٠,٥	٨,٥	١٤١١
		دمياط الجديدة	١١,٥	٠	٢,٥	١١	٢٤٥٧
	الدقهلية	جمصة	١٢,٥	٠	١	٢٢,٥	٩٢,١٨
	كفر الشيخ	بلطيم	٧٤,٢	٠	٥	٦,٥	٦١٨٤,٤٦
السويس	شمال سيناء	العريش	٣٥	٠	٢-١,٥	٢٣٦,١	٥٨٤
		رفح	١٣,٥	٠	٧	٣٠٩,١	١٠١,٩٦
		بير عبد	١١	١	١٧	١٣٥,٦	١٠٦,٧٠
		الشيخ زويد	١٦	٠	٤	٣٥٦,٢	٥٢,١٥
	بورسعيد	بورسعيد	٤٠	١	١-١,٥	١٣٢٠,٦٨	٤٣٢
	السويس	السويس	٨٥	١	من٢-٣	٩٠٠١	٥٧
	جنوب سيناء	شرم الشيخ	٦٠	٠	١-٠,٥	٥٢٨	٧٣
		نويبع	١٠	٠	١-٠,٥	٥٠١٦	٠
		دهب	١٣	٠	١-٠,٥	٢٥٠٠	١
		رأس سدر	٥٥	٠	من٢-٣	٢٩٦٣	١
		الطور	١٧	٠	من١ -٢	٣٦٨٥	٥
		أبو زنيمة	١٠	٠	١-٠,٥	٤٦٣	٧
		أبو رديس	١٢	٠	١-٠,٥	١٦٩٠	٤
جنوب الصعيد	البحر الأحمر	رأس غارب	٤٠	١	١-١,٥	٦,٤٢	٤٩٦٣
		الغردقة	١٥٥	١	٢-١,٥	٢٤,٩	٦٤٦٢
		سفاجا	٤٥	١	١-٠,٥	١٩,٣	١٧٤٧
		القصير	١٣	٠	١-٠,٥	٥,٦	٦٢٥٨
		مرسى علم	١١٠	٠	من١ -٢	٧,٩	٥٦٥
		شلاتين	٨	٠	٧,٥	٥,٩	١٦٥٨

المصدر: – أطوال الطرق الإقليمية: من مراكز المعلومات بالمحافظات بالإضافة إلى القياس من برنامج (Google Earth)
– البعد عن الساحل: قياسا من برنامج (Google Earth)
– المساحة: المواقع الرسمية للمحافظات على شبكة الإنترنت – مركز معلومات المحافظة – الكثافة : من حساب الباحثة

٤-١-٤-٤ المتغيرات البيئية:

تشتمل العوامل البيئية على عاملين أساسيين، المحميات الطبيعية الموجودة بالمدن الساحلية ومصادر المياه الطبيعية سواء للشرب أو للزراعة. ويوضح الجدول (٤-٧) البيانات التفصيلية للعوامل البيئية للمدن الساحلية المصرية.

المحميات الطبيعية:

تعرف المحمية الطبيعية بأنها مساحة من الأرض أو المياه الساحلية أو الداخلية، وتتميز بما تضمه من كائنات حية نباتات أو حيوانات أو أسماك أو ظواهر طبيعية ذات قيمة ثقافية أو علمية.

ويعتبر دراسة المحميات الطبيعية من الدراسات الهامة في البحث، حيث إن معرفتها والوعي بها وبأنواعها، يساعدنا في اتخاذ القرار بشأن الأنشطة الاقتصادية المقترحة للمدن الساحلية، لأنها تعتبر موردا من الموارد الطبيعية التي يفضل استغلالها أنسب استغلال بهدف تنمية المدينة الساحلية تنمية متكاملة وشاملة، فمن خلال قاعدة البيانات نلاحظ أن ٣٦% من المدن الساحلية المصرية بها محميات طبيعية.

مصادر المياه الطبيعية:

تعتبر مصادر المياه الطبيعية من العوامل المحددة والمؤثرة في اتخاذ القرار عند وضع القواعد الاقتصادية المقترحة للمدن الساحلية، خصوصا وأن معظم المدن الساحلية المصرية لها ظهير صحراوي الأمر الذي يجعل الحصول على كميات متاحة من المياه لعمليات التنمية أمرا صعبا أو محدودا مما يؤثر على نوعية حياة المقيمين والعمالة الوافدة وكذلك نوعية التنمية والأنشطة الاقتصادية المقترحة. ويلاحظ من جدول (٤-٧) والذي يوضح البيانات التفصيلية للعوامل البيئية أن المدن الساحلية بمحافظات مطروح وشمال وجنوب سيناء والبحر الأحمر تمثل مصادر المياه الطبيعية فيها مياه جوفية وأمطار، وقليل من هذه المدن يعتمد في مياه الشرب على خطوط ممتدة من أقرب محافظة فيها نهر النيل.

جدول (٤-٧) البيانات التفصيلية للعوامل البيئية للمدن الساحلية المصرية

محافظة	المدينة	بيئة		
		المحميات الطبيعية	مصادر المياه الطبيعية	
			الشرب	الزراعة
مطروح	مرسى مطروح	٠	مياه النيل ومياه جوفية	مياه جوفية وأمطار
	الحمام	العميد		
	النجيلة	٠		
	العلمين	٠		
	الضبعة	٠		
	سيدي براني	٠		
	السلوم	٠	خط مياه الشرب إسكندرية/مطروح	
الإسكندرية	الإسكندرية	٠	مياه النيل	مياه النيل
	برج العرب الجديدة	٠	مياه النيل	مياه النيل
البحيرة	رشيد	٠	مياه النيل	مياه النيل
	ادكو	٠	مياه النيل	مياه النيل
دمياط	دمياط	٠	مياه النيل	مياه النيل
	عزبة البرج	٠	مياه النيل	مياه النيل
	رأس البر	٠	مياه النيل	مياه النيل
	دمياط الجديدة	٠	مياه النيل	مياه النيل
الدقهلية	جمصة	٠	مياه النيل	مياه النيل
كفر الشيخ	بلطيم	محمية البرلس	مياه النيل	مياه النيل
شمال سيناء	العريش	الزرانيق	مياه نيل منقولة	مياه جوفية وأمطار
	رفح	الأحراش	مياه جوفية	أمطار ومياه صرف معالجة
	بير عبد	٠	مياه جوفية	آبار وأمطار
	الشيخ زويد	٠	مياه جوفية	مياه جوفية وأمطار
بورسعيد	بورسعيد	اشتوم الجميل	مياه النيل	مياه النيل
السويس	السويس	٠	مياه النيل	ترع
جنوب سيناء	شرم الشيخ	رأس محمد-نبق	خط مياه من السويس	٠
	نويبع	٠	مياه محلاه	٠
	دهب	أبو جالوم	مياه محلاه	٠
	رأس سدر	٠	مياه نيل	مياه جوفية
	الطور	٠	مياه نيل	٠
	أبو زنيمة	٠	شبكة مياه النيل	٠
	أبو رديس	٠	مياه نيل	٠
البحر الأحمر	رأس غارب	جزر البحر الأحمر – جبل علبة – وادي الجمال حماطة – الجزر الشمالية	محطة الكريمات	مياه الصرف الصحي المعالج
	الغردقة		محطة الكريمات-محطة البحر الأحمر-محطات تحلية	مياه الصرف الصحي المعالج
	سفاجا		محطة البحر الأحمر	مياه الصرف الصحي المعالج
	القصير		محطة البحر الأحمر- محطات تحلية	مياه الصرف الصحي المعالج
	مرسى علم		محطات تحلية	مياه الصرف الصحي المعالج
	شلاتين		محطات تحلية	

المصدر: دليل التوصيف البيئي للمحافظات الساحلية، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، الموقع الرسمي لوزارة البيئة www.eeaa.gov.eg

٤-١-٥ استنتاج علاقات أولية بين المتغيرات:

من العرض السابق للمتغيرات الخاصة بالمدن الساحلية وأنواعها (سكانية واجتماعية – اقتصادية – عمرانية – بيئية) يمكننا استقراء بعض الملاحظات التالية:

١- المدن الساحلية ذات أحجام سكانية كبيرة تتميز بتعدد الأنشطة الاقتصادية (بناء على التوازن في نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية).

٢- ارتفاع معدل النمو بالمدن الساحلية ليس دليلا جيدا –أحيانا– على التنمية المتكاملة بالمدينة، فمن الممكن أن يكون للهجرة الداخلية وأن سبب العمل له دور كبير في ارتفاع معدلات النمو، خصوصا مع مراجعة متوسطات أحجام الأسر لهذه المدن.

٣- يمكن بسهولة توقع اتجاهات تيار الهجرة للمدن أو المناطق الساحلية المراد تنميتها، حيث أوضحت البيانات أن أكثر تيارات الهجرة الموجهة للمدن الساحلية المصرية تأتي من الأقاليم التابعة لها هذه المدن.

٤- ترتفع معدلات البطالة في المدن الساحلية ذات القاعدة الاقتصادية الواحدة، مثل مدن الضبعة وأبو زنيمة ورأس البر والقصير.

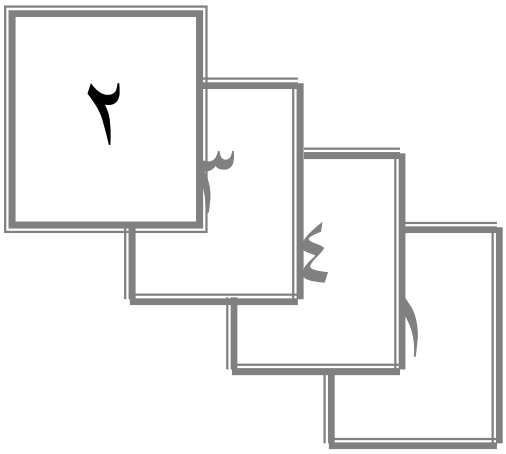
٥- لا يوجد توازن بين الاستثمارات الموجهة للمحافظات الساحلية ونصيب الفرد من الدخل المحلي، وقد يدل ذلك على أن الاستثمارات الموجهة لهذه المحافظات قد تكون استثمارات خاصة ذات عائد اقتصادي خاص مثل القرى السياحية الساحلية، أو أنها استثمارات موجهة لتحسين البنية الأساسية بهذه المدن دون وجود عوامل لجذب السكان إليها.

٦- بعض المدن الساحلية يتوافر فيها موارد اقتصادية وطبيعية متعددة ولم يستغل منها سوى مورد واحد أو اثنين.

٧- نلاحظ أن ندرة المياه الطبيعية في المدن الساحلية – خصوصا ما يقع منها في الظهير الصحراوي – قد تكون سببا في اعاقة التنمية بهذه المدن، حيث نلاحظ أن المدن التي تعتمد على الأنشطة السياحية تستخدم تحلية مياه البحر حيث يمكن تغطية ارتفاع تكاليف التحلية من العائد من المشروعات السياحية، وذلك مثل مدن محافظات جنوب سيناء والبحر الأحمر.

الباب الرابع

الدراسة التطبيقية – منهجية العمل المقترحة لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية



الفصل الثاني :

الدراسات التحليلية المتقدمة

٤-٢-١ تمهيد

٤-٢-٢ التحليل باستخدام برنامج SPSS

٤-٢-٣ أسس منهجية العمل

٤-٢-١ تمهيد

يتابع هذا الفصل الدراسات التحليلية للمتغيرات المختلفة للمدن الساحلية المصرية، وذلك من خلال إدخال قاعدة البيانات في البرنامج الإحصائي (SPSS) لعمل علاقات ارتباطية بين المتغيرات وتحديد تأثيرها على المدن الساحلية، ومن ثم يمكن تصنيف المدن الساحلية حسب أوزانها النسبية الناتجة من التحليل، والتي تعبر عن مدى توافر المتغيرات قوية التأثير في هذه المدن. ومن خلال هذا التصنيف يمكن الوصول إلى:

- التأكيد على صحة فرضية البحث.
- وضع **منهجية عمل لتنمية الأقاليم الساحلية.**

وينتهي الفصل بعرض الأسس التي سوف يبنى عليها وضع المنهجية المقترحة في الفصل الثالث من هذا الباب.

٤-٢-٢ التحليل باستخدام برنامج (SPSS):

إن اختيار الأساليب التكنولوجية الحديثة في التعامل مع الدراسة وكذلك نوع التحليل المناسب يعتمد على مستوى وهدف الدراسة ويختلف باختلافهما. فالوسائل التكنولوجية التي تستخدم في تحليل الظواهر أدوات فعالة للمخطط ومتخذ القرار، الأمر الذي يقتضي فهما جيدا من المخطط لأسس ومناهج وأساليب العمل لكل منها وكلما زادت كفاءة المخطط في تطويع تلك القدرات والإمكانيات لنفع الدراسات كلما توصل إلى نتائج أدق وأكثر واقعية في وقت ومجهود أقل.

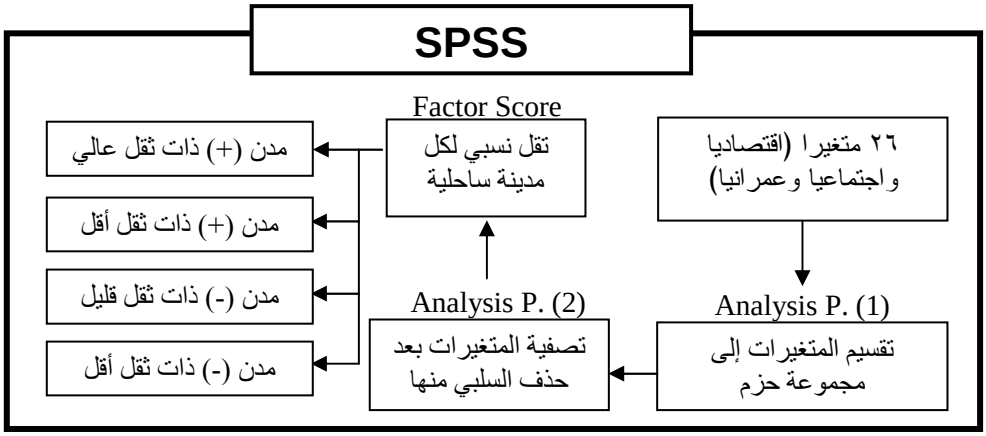
٤-٢-٢-١ Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)

برنامج **SPSS** هو أحد الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية، ويستخدم في حالة قواعد البيانات الكبيرة (سواء من حيث المتغيرات أو حالات الدراسة)، والتي يصعب تحليلها والتعرف على العلاقات بين المتغيرات والاتجاهات الأساسية التي تؤثر على بعض الظواهر، ومن أهم الأساليب الإحصائية بالبرنامج: التحليل العاملي (Factor Analysis) والتحليل التجميعي (Cluster Analysis) وتحليل التباين (Discriminate Analysis) والتي يعتمد كل منها على نماذج إحصائية متقدمة مختلفة، وكل نوع يستخدم لأغراض مختلفة حسب الهدف من الدراسة.[1]

[1] عمرو صلاح الدين حجازي، التميز التنموى للمدن وقابليتها للأستثمار كأساس لاستراتيجيات التنمية الحضرية دور تكنولوجيا المعلومات فى التقييم واتخاذ القرار، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤، صـ ١٠٩

وهذه المرحلة تعتمد على تحليل المتغيرات باستخدام برنامج (SPSS) ، لتحديد قوة تأثير العوامل والمتغيرات على المدن الساحلية وكذلك قياس أفضلية المدن الساحلية رقميا.

ومن خلال البرنامج يتم استعمال خطة المكونات الأساسية (Principle Component Analysis) بأسلوب التحليل العاملي (Factor Analysis)، ثم إجراء عدة دورات تحليلية (Analysis Periods) لتصفية المتغيرات، بعد استبعاد المتغيرات عديمة التأثير ذات الإشارة السالبة (–) وكذلك المتغيرات ذات التأثير الضعيف، ثم يقوم بتحديد المتغيرات التي لها تأثيرات متشابهة وتجميعها في حزم بحيث يقوم بتبسيط العدد الكبير من المتغيرات التحليلية إلى عوامل أقل عددا يمكن من خلالها استقراء القوى الأساسية المسيطرة على تفسير التغيير في البيانات للمدن، كما أنه يقيس قوة تأثير كل متغير ويحدد قيمته عدديا واتجاهه من خلال إشاراتي (+ ، –)، كما سيتم تقييم كل مدينة من خلال إعطائها ثقلا نسبيا بين باقي المدن الساحلية وذلك بأسلوب (Factor Score)، والذي يعطي كل مدينة ساحلية ثقلا نسبيا بناءً على امتلاكها للمتغيرات القوية ذات التأثير الإيجابي، ويزيد ثقل المدينة كلما زاد عدد هذه المتغيرات ودرجة تأثيرها، كما يوضحه شكل (٤-١٦). وفيما يلي الشرح التفصيلي لهذه الخطوة.



المصدر: عمل الباحثة

شكل (٤-١٦) خطوات العمل ببرنامج SPSS

٤-٢-٤-٢ الدورة الأولى:

بلغ عدد المتغيرات كما تم رصدها بالفصل السابق ٣٣ متغيرا تم اختيار المتغيرات الرقمية فقط لتحليلها بالبرنامج (٢٦ متغيرا بين اجتماعي واقتصادي وعمراني)، وباستخدام أسلوب التحليل العاملي (Factor Analysis) فقد أنتج ٢٦ مكونا رئيسيا يشرح التغير في المتغيرات الحادث في المدن الساحلية وهي تساوي عدد المتغيرات (جدول ٤- ٨)، ويوضح الجدول نسبة شرح التغير (Total variance Explained) لكل مكون، تم اختزالهم إلى ٨ مكونات تحمل القوى الأساسية

المسيطرة على تفسير التغيير في البيانات للمدن. ويتضح أن أكبر نسب لشرح التغير كانت في أول ثلاثة مكونات حيث بلغت نسب التغير فيهم (٢٥,٤% ، ٢١,٨% ، ١٠,٣%) على التوالي.

جدول (٤– ٨) نسب شرح التغير الناتج من التحليل العاملي الأول

Total Variance Explained

Component	Initial Eigen values			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6.599	25.379	25.379	6.599	25.379	25.379
2	5.668	21.799	47.179	5.668	21.799	47.179
3	2.669	10.266	57.445	2.669	10.266	57.445
4	1.905	7.327	64.772	1.905	7.327	64.772
5	1.594	6.130	70.901	1.594	6.130	70.901
6	1.423	5.471	76.372	1.423	5.471	76.372
7	1.140	4.384	80.756	1.140	4.384	80.756
8	1.112	4.277	85.033	1.112	4.277	85.033
9	0.850	3.270	88.303			
10	0.706	2.714	91.017			
11	0.503	1.935	92.953			
12	0.499	1.919	94.872			
13	0.386	1.484	96.356			
14	0.265	1.018	97.374			
15	0.249	0.960	98.334			
16	0.170	0.653	98.987			
17	0.121	0.464	99.451			
18	0.069	0.266	99.716			
19	0.043	0.165	99.881			
20	0.029	0.111	99.992			
21	0.002	0.006	99.998			
22	0.000	0.001	99.999			
23	0.000	0.001	100.000			
24	0.000	0.000	100.000			
25	0.000	0.000	100.000			
26	0.000	0.000	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

المصدر: تحليلات الباحثة على برنامج (SPSS)

وبناءً على المكونات الأساسية الثمانية المستنتجة من الجدول السابق، يقوم البرنامج بعمل مصفوفة توضح الدرجة التي يؤثر بها كل متغير في كل مكون من هذه المكونات (Component Matrix)، وبالرجوع إلى نسب شرح التغير للمكونات بجدول (٤–٨) فسوف يتم الاستناد في التحليل إلى المتغيرات الواردة بالمكون الأول ضمانا للحصول على أفضل قيم للمتغيرات في إحداث التغير حيث إنه كانت له نسبة شرح للتغير بلغت ٢٥,٤%.

وتشرح مصفوفة المكونات جدول (٤–٩) قوة تأثير المتغيرات في احداث التغير في المدن الساحلية (حيث القيم أكبر من ٠,٥ تعني أنها مؤثرة بنسبة ٥٠%). وهذه المتغيرات شملت:

١– تسعة –٩– متغيرات سكانية واجتماعية (أحجام السكان لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، معدلات النمو خلال عشر سنوات ١٩٩٦–٢٠٠٦، نسب الأمية لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، متوسطات أحجام الأسر لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، أعداد الأسر لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦).

٢- اثنا عشر-١٢- متغيرا اقتصاديا (نسب العاملين بأنشطة الزراعة والصيد – نسب العاملين بأنشطة التعدين – نسب العاملين بأنشطة الصناعة – نسب العاملين بأنشطة التجارة – نسب العاملين بأنشطة الخدمات – غير الملتحقين بأعمال، نسب البطالة لعامي ١٩٩٦-٢٠٠٦، معدلات الإعالة لعامي ١٩٩٦-٢٠٠٦، العمالة الفعلية لعامي ١٩٩٦-٢٠٠٦).

٣- خمسة –٥– متغيرات عمرانية (البعد عن الساحل – أطوال الطرق الإقليمية – محطات السكك الحديدية – الكثافة – المساحة المأهولة كم^{٢})

ومن خلال جدول (٤-٩) نلاحظ ما يلي:

– أن احجام السكان وبعض المتغيرات الاقتصادية مثل اعداد العاملين ومعدلات الإعالة حصلت على قيم ٠,٥ فأكثر بمعنى أنها لها أكبر التأثير في احداث التغير.

– أن هناك بعض القيم السالبة والتي تعني أنها ليست لها تأثير في احداث التغير مثل معدلات النمو والعاملين بالأنشطة الاقتصادية ومساحات المدن.

– المتغيرات العمرانية حصلت على قيم أقل من ٠,٥ وهذا يعني أنها ذات تأثير ضعيف في احداث التغير.

جدول (٤– ٩) مصفوفة المكونات الناتجة من التحليل العاملي الأول

Component Matrix(a)

	Component							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Population_1996	0.911	-0.364	0.173	0.026	-0.060	0.008	-0.037	-0.017
Population_2006	0.910	-0.368	0.177	0.027	-0.046	-0.012	-0.032	-0.019
Growth_Rate_1996/2007	-0.274	-0.138	0.439	-0.157	0.333	-0.551	-0.192	-0.054
Illiteracy_1996	0.207	0.754	0.263	0.018	-0.285	0.104	-0.056	0.087
Illiteracy_2006	0.207	0.694	0.280	0.296	-0.101	0.114	-0.001	-0.066
Average_family_size_1996	-0.375	-0.223	0.517	0.139	-0.159	0.413	0.205	0.139
Family_Number_1996	0.910	-0.365	0.174	0.028	-0.060	0.006	-0.038	-0.021
Avarage_Family_size_2006	-0.263	0.022	0.766	-0.363	0.243	0.006	-0.012	0.057
Family_Number_2006	0.910	-0.368	0.174	0.032	-0.048	-0.010	-0.033	-0.020
Agriculture and fishing	0.029	0.696	0.443	0.119	-0.314	-0.035	-0.177	0.198
Mining	-0.183	-0.181	0.090	0.623	0.312	0.444	-0.115	0.107
industry	0.073	-0.108	-0.285	0.747	0.200	-0.432	-0.037	-0.035
Trade	-0.221	-0.349	0.172	-0.392	-0.343	-0.393	0.402	0.168
Services	-0.258	-0.825	-0.017	-0.193	-0.001	0.219	-0.017	-0.127
Not enrolled	0.414	0.786	-0.252	-0.243	0.118	-0.104	0.047	-0.056
Dependency_ratio_1996	0.332	0.718	0.131	-0.169	0.180	0.334	0.039	0.092
Dependency_ratio_2006	0.453	0.751	0.041	-0.211	-0.129	0.016	0.010	-0.223
Actually_employed_1996	0.911	-0.367	0.169	0.027	-0.058	0.005	-0.034	-0.020
Actually_employed_2006	0.905	-0.379	0.177	0.023	-0.035	-0.024	-0.023	-0.013
Unemployment_1996 (%)	0.428	0.131	-0.604	-0.232	0.179	0.110	0.172	0.211
Unemployment_2006 (%)	0.324	0.125	-0.595	-0.316	-0.030	0.155	-0.310	-0.197
Far from the coast KM	0.032	0.448	0.265	0.280	-0.007	-0.247	0.153	-0.578
Regional Roads	0.095	-0.192	0.263	-0.276	0.635	0.048	-0.238	0.107
Railway	0.347	0.035	-0.004	0.084	0.366	0.109	0.796	-0.081
Area_KM2	-0.295	-0.628	-0.103	0.009	-0.541	0.130	-0.020	-0.135
Density	0.343	0.195	-0.165	0.195	-0.098	-0.292	0.029	0.680

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 8 components extracted.

المصدر: تحليلات الباحثة على برنامج (SPSS)

٤–٢–٤–٣ الدورة الثانية:

في هذه المرحلة يتم استبعاد المتغيرات ذات القيمة السالبة (ليس لها أثر في إحداث التغير) وعددها ٧ متغيرات وهي (معدل النمو خلال عامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، متوسطات أحجام الأسر لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، نسب العاملين بأنشطة التعدين والتجارة والخدمات، المساحات المأهولة).

والمتغيرات ذات التأثير الضعيف (أقل من ٠,١) وعددها ٣ متغيرات وهي (نسب العاملين بأنشطة الزراعة والصيد، نسب العاملين بالصناعة، البعد عن الساحل). وذلك بهدف الحصول على القوى الأساسية المسيطرة على تفسير التغيير في البيانات للمدن وقياس قوة تأثير كل متغير وتحديد قيمة هذا التأثير، ويوضح جدول (٤–١٠) أن التحليل العاملي أنتج ١٦ مكونا أساسيا تم اختذالهم إلى ٤ مكونات أساسي، ويمثل المكون الأول والثاني أعلى نسبة شرح للتغير فقد بلغا (٣٩,٥% ، ٢٣,٠%) على التوالي.

جدول (٤– ١٠) نسب شرح التغير الناتج من التحليل العاملي الثاني

Total Variance Explained

Component	Initial Eigen values			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6.314	39.460	39.460	6.314	39.460	39.460
2	3.690	23.060	62.521	3.690	23.060	62.521
3	1.579	9.870	72.391	1.579	9.870	72.391
4	1.132	7.075	79.466	1.132	7.075	79.466
5	0.990	6.190	85.656			
6	0.897	5.609	91.265			
7	0.501	3.131	94.396			
8	0.372	2.322	96.719			
9	0.267	1.670	98.389			
10	0.155	0.967	99.356			
11	0.099	0.621	99.977			
12	0.003	0.019	99.996			
13	0.000	0.003	99.999			
14	0.000	0.000	100.000			
15	0.000	0.000	100.000			
16	0.000	0.000	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

المصدر: تحليلات الباحثة على برنامج (SPSS)

وبالرجوع إلى نسب شرح التغير للمكونات بجدول (٤–١٠) فسوف يتم الاستناد في التحليل إلى المتغيرات الواردة بالمكون الأول ضمانا للحصول على أفضل قيم للمتغيرات في إحداث التغير حيث إنه كانت له نسبة شرح للتغير بلغت ٣٩,٥%.

وتشرح مصفوفة المكونات جدول (٤–١١) قوة تأثير المتغيرات في احداث التغير في المدن الساحلية. وهذه المتغيرات شملت:

١– ستة –٦– متغيرات سكانية واجتماعية (أحجام السكان لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، نسب الأمية لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، أعداد الأسر لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦).

٢– سبعة –٧– متغيرات اقتصادية (غير الملتحقين بأعمال، نسب البطالة لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، معدلات الإعالة لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦، العمالة الفعلية لعامي ١٩٩٦–٢٠٠٦).

٣– ثلاثة – ٣– متغيرات عمرانية (أطوال الطرق الإقليمية – محطات السكك الحديدية – الكثافة).

ومن المصفوفة (٤–١١) نلاحظ ما يلي:

١– أن أعلى المتغيرات والتي تؤثر بشدة في احداث التغير في البيانات (ذات قيمة ٠,٥ فأكثر) هي (أحجام السكان – أعداد الأسر – قوة العمل الفعلية)، وهو يتفق مع الدراسة النظرية حيث أثبتت الدراسة النظرية أن هذه المتغيرات تعتبر محدِدة لوضع القواعد الاقتصادية للمدن الساحلية.

٢- أن أقل المتغيرات والتي لها تأثير ضعيف في احداث التغير في البيانات (ذات قيمة أقل من ٠,٥) هي (الأمية – أعداد معدلات الإعالة ونسب البطالة – المتغيرات العمرانية)، وهو ما يتفق بنسبة كبيرة أيضا مع الدراسة النظرية حيث إن هذه المتغيرات من المتغيرات القياسية التي تقيس مدى نجاح المدينة وتأثير التكامل الاقتصادي على تنميتها.

جدول (٤- ١١) مصفوفة المكونات الناتجة من التحليل العاملي الثاني

Component Matrix(a)

	Component			
	1	2	3	4
Population_1996	0.986	-0.137	-0.066	-0.059
Population_2006	0.986	-0.143	-0.066	-0.051
Illiteracy_1996	0.042	0.782	-0.455	-0.129
Illiteracy_2006	0.055	0.707	-0.558	-0.059
Family_Number_1996	0.985	-0.139	-0.068	-0.059
Family_Number_2006	0.986	-0.143	-0.067	-0.052
Not enrolled	0.176	0.858	0.248	0.118
Dependency_ratio_1996	0.167	0.809	-0.025	0.219
Dependency_ratio_2006	0.265	0.859	0.028	-0.124
Actually_employed_1996	0.986	-0.140	-0.063	-0.056
Actually_employed_2006	0.984	-0.155	-0.063	-0.038
Unemployment_1996 (%)	0.322	0.336	0.659	0.211
Unemployment_2006 (%)	0.228	0.302	0.725	-0.298
Regional Roads	0.155	-0.202	-0.076	0.634
Railway	0.324	0.142	0.002	0.688
Density	0.266	0.250	0.085	-0.096

Extraction Method: Principal Component Analysis.
a. 4 components extracted.

المصدر: تحليلات الباحثة على برنامج (SPSS)

٤-٢-٤-٤ الأوزان النسبية للمدن الساحلية:

وهي المرحلة الأخيرة في مرحلة التحليل وفيها يتم إعطاء المدن الساحلية ثقلا نسبيا (Factor Score) يوضح مدى امتلاك المدن الساحلية للمتغيرات ذات التأثير القوي في احداث التغير، وذلك بناءً على مصفوفة المكونات (Component Matrix) جدول (٤-١١)، بمعنى أن البرنامج يعطي لكل مدينة ساحلية ثقلا نسبيا حسب أعداد المكونات الناتجة من مصفوفة المكونات ، جدول (٤-١٢)، وبناءً عليه فسوف تقسم المدن حسب هذه الأثقال النسبية إلى خمسة أقسام:

الأول مدن متميزة إيجابية ذات ثقل نسبي (أعلى من ١). **الثاني** مدن إيجابية ذات ثقل نسبي (٠,٥ فأكثر). **الثالث** مدن إيجابية ذات ثقل نسبي (أقل من٠,٥). **الرابع** مدن سلبية ذات ثقل نسبي (أقل من ٠,٥). **الخامس** مدن سلبية ذات ثقل نسبي (٠,٥ فأكثر).

ونظرا لأن المكون الأول هو الذي يشرح أكبر نسبة تغير (٣٩,٥%) فسوف يتم الاعتماد عليه لتحديد الأثقال النسبية للمدن الساحلية.

جدول (٤– ١٢) الأثقال النسبية للمدن الساحلية بناءً على مصفوفة المكونات

الإقليم	المدن الساحلية	ثقل نسبي_١	ثقل نسبي_٢	ثقل نسبي_٣	ثقل نسبي_٤
اقليم الأسكندرية	مرسى مطروح	٠,٠٥	٠,٧١	٠,٣٦	٠,٨٧
	الحمام	٠,٠٢–	١,١٥	٠,٥٢–	٠,٧١
	النجيلة	٠,١٦–	١,٤٩	١,٣١–	٠,٦٥–
	العلمين	٠,٣١–	٠,٢٠–	٢,٠٢–	١,٧٤
	الضبعة	٠,١٣–	٠,٨٣	١,٢٣–	٠,٤٥
	سيدي براني	٠,٢٥–	٠,٦٢	٠,٩٠–	٠,٤٠–
	السلوم	٠,١٥–	٠,٤٧	٠,٤١–	٠,٨١
	الأسكندرية	٥,٦٤	٠,٩٢–	٠,٦٥–	٠,٤٧–
	برج العرب الجديدة	٠,٣٩–	٠,٧٥–	٠,٨٢–	٠,٤٨–
	رشيد	٠,٠٤	٠,٨٨	٠,٢٨	٠,٣٧
	ادكو	٠,١٧	١,٣٢	٠,٠٤	٠,٨١–
اقليم الدلتا	دمياط	٠,١٨	٠,٢٧	٠,٦٠	٠,٤٢
	عزبة البرج	٠,١٣–	٠,٤٢	٠,٠٦	١,٢٢–
	رأس البر	٠,١٩–	٠,٥٢	٠,٧٩	١,١٣–
	دمياط الجديدة	٠,٢١–	٠,٠٥–	١,٣١	٠,٦٩–
	جمصة	٠,٢٢–	٠,٥٥	٠,١٥–	٠,٣١–
	بلطيم	٠,٠١–	٠,٩٤	٠,٤٧	٠,١٤
اقليم السويس	العريش	٠,٠٥	٠,٢٧	١,٥٨	٠,٦٧–
	رفح	٠,١٨–	٠,٨٧	٠,٦٤–	٠,٣٨–
	بير عبد	٠,١٦–	٠,٣١	٠,٠٧–	٠,٦٨
	الشيخ زويد	٠,٢١–	٠,٤٦	٠,٢١	٠,٥٩–
	بورسعيد	٠,٧٧	٠,٢١	١,١٩	٠,٦٨
	السويس	٠,١٤–	٠,٥٦–	٠,٣٢	٢,٠٧
	شرم الشيخ	٠,٥٧–	٢,١٦–	٠,٥٦–	٠,١٩–
	نويبع	٠,٥٤–	١,٦٧–	٠,٢٧–	٠,٩٦–
	دهب	٠,٦٦–	٢,٤٠–	٠,٧٩–	٠,٦٨–
	رأس سدر	٠,٣٧–	١,٠٢–	٠,٦١	٠,٤٣–
	الطور	٠,٣٧–	١,٠١–	٠,٦٢	٠,٩٧–
	أبو زنيمة	٠,٣٣–	٠,٧٠–	٠,٩٩	١,٠٢–
	أبو رديس	٠,٥٥–	١,٦٨–	٠,٦٤–	٠,٩٤–
	رأس غارب	٠,٠١	٠,٢٠	١,٦٨	٠,٧٥
اقليم جنوب الصعيد	الغردقة	٠,١٠–	١,٠٤–	٠,٢٧–	١,٨٠
	سفاجا	٠,٠٧–	٠,١٤	٠,٧٨	١,٠١
	القصير	٠,٠١–	٠,٧٦	١,٩٦	٠,٧٧–
	مرسى علم	٠,١٨–	٠,٥٩–	٠,١٠	٢,٥٨
	شلاتين	٠,٢٨–	١,٣٤	٢,٦٨–	١,٣٤–

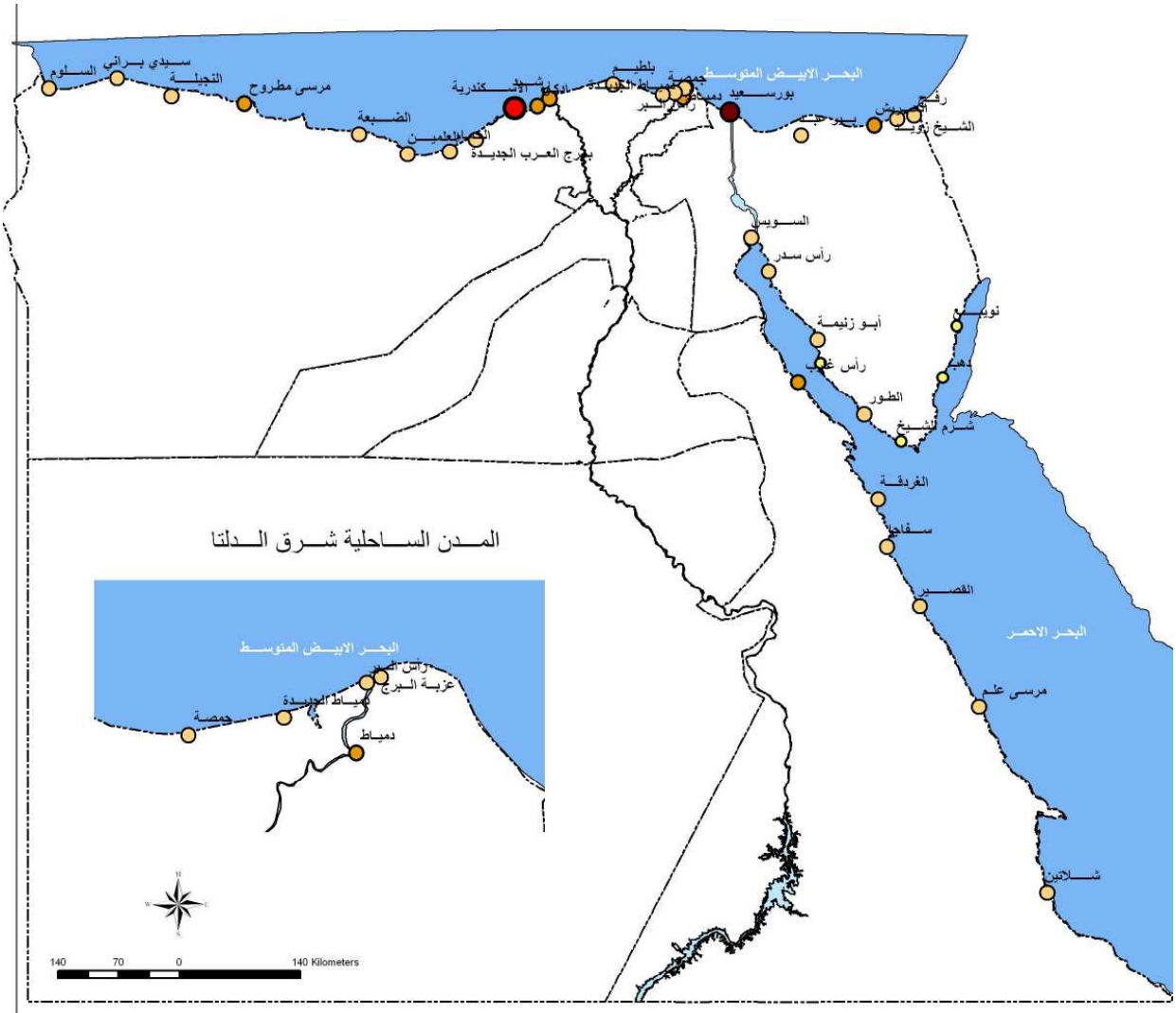
المصدر: تحليلات الباحثة على برنامج (SPSS)

من خلال النتائج الواردة بجدول (٤–١٢) يمكننا تقسيم المدن الساحلية بناءً على ثقلها النسبي إلى أربعة أقسام –كما سبق الشرح– كالتالي:

جدول (٤– ١٣) تقسيم المدن الساحلية حسب ثقلها النسبي

تصنيف المدن	عدد المدن	المدينة الساحلية	ثقلها النسبي	الإقليم التابع لها المدينة
مدن متميزة ايجابية ذات ثقل نسبي (أعلى من ١)	١	الأسكندرية	٥,٦٤	اقليم الأسكندرية
مدن ايجابية (+) ذات ثقل نسبي (٠,٥ فأكثر)	١	بورسعيد	٠,٧٧	اقليم السويس
مدن ايجابية (+) ذات ثقل نسبي (أقل من٠,٥)	٦	دمياط	٠,١٨	اقليم الدلتا
		ادكو	٠,١٧	اقليم الدلتا
		مطروح	٠,٠٥	اقليم الأسكندرية
		العريش	٠,٠٥	اقليم السويس
		رشيد	٠,٠٤	اقليم الدلتا
		رأس غارب	٠,٠١	اقليم جنوب الصعيد
مدن سلبية (–) ذات ثقل نسبي (أقل من ٠,٥)	٢٤	بلطيم	-٠,٠١	اقليم الدلتا
		القصير	-٠,٠١	اقليم جنوب الصعيد
		الحمام	-٠,٠٢	اقليم الأسكندرية
		سفاجا	-٠,٠٧	اقليم جنوب الصعيد
		الغردقة	-٠,١	اقليم جنوب الصعيد
		الضبعة	-٠,١٣	اقليم الأسكندرية
		عزبة البرج	-٠,١٣	اقليم الدلتا
		السويس	-٠,١٤	اقليم السويس
		السلوم	-٠,١٥	اقليم الأسكندرية
		النجيلة	-٠,١٦	اقليم الأسكندرية
		بير عبد	-٠,١٦	اقليم السويس
		رفح	-٠,١٨	اقليم السويس
		مرسى علم	-٠,١٨	اقليم جنوب الصعيد
		رأس البر	-٠,١٩	اقليم الدلتا
		دمياط الجديدة	-٠,٢١	اقليم الدلتا
		الشيخ زويد	-٠,٢١	اقليم السويس
		جمصة	-٠,٢٢	اقليم الدلتا
		سيدي براني	-٠,٢٥	اقليم الأسكندرية
		شلاتين	-٠,٢٨	اقليم جنوب الصعيد
		العلمين	-٠,٣١	اقليم الأسكندرية
		أبو زنيمة	-٠,٣٣	اقليم السويس
		رأس سدر	-٠,٣٧	اقليم السويس
		الطور	-٠,٣٧	اقليم السويس
		برج العرب الجديدة	-٠,٣٩	اقليم الأسكندرية
مدن سلبية (–) ذات ثقل نسبي (٠,٥ فأكثر)	٤	نويبع	- ٠,٥٤	اقليم السويس
		أبو رديس	- ٠,٥٥	اقليم السويس
		شرم الشيخ	- ٠,٥٧	اقليم السويس
		دهب	- ٠,٦٦	اقليم السويس

المصدر: تحليلات الباحثة على برنامج (SPSS)



شكل (٤ - ١٧) تقسيم المدن حسب ثقلها النسبي

- مدن متميزة ايجابية ذات ثقل >1
- مدن ايجابية ذات ثقل 0.5 فاكثر
- مدن ايجابية ذات ثقل <0.5
- مدن سلبية ذات ثقل <0.5
- مدن سلبية ذات ثقل نسبي 0.5 فأكثر
- اقاليم الجمهورية

المصدر: عمل الباحثة

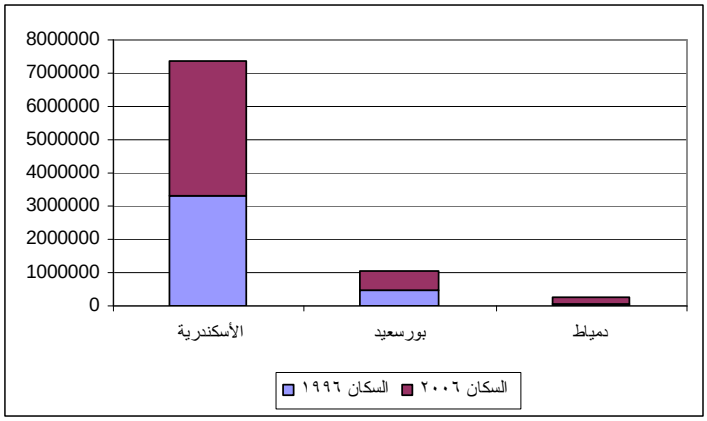
من جدول (٤-١٣) وشكل (٤-١٧) يمكننا استنتاج ما يلي:

١- جميع المدن الساحلية ذات قيم نسبية منخفضة عدا مدينتي الأسكندرية وبورسعيد، وهذا يدل على التنمية بالمدن الساحلية تحتاج لمراجعة، حيث إن المتغيرات التي تم على أساسها قياس هذه القيم هي متغيرات أساسية لتنمية المدن الساحلية عالميا ومحليا كما تم استنتاجها من الدراسة النظرية للبحث.

٢- مدينة الأسكندرية حصلت على أعلى ثقل نسبي (٥,٦٤) وتعتبر من المدن المتميزة، وبينها وبين ثاني المدن بورسعيد فرق نسبي عالٍ (٠,٧٧).

٣- أعلى ثلاث قيم حصلت عليها مدن (الأسكندرية – بورسعيد – دمياط)، فقد كانت من المدن الإيجابية وحصلت على ثقل نسبي (٥,٦٤ – ٠,٧٧ – ٠,١٨) على التوالي وهي المدن ذات أعلى توزان اقتصادي كما أوضحت التحليلات الأولية في الفصل السابق، كما أوضحت التحليلات ارتفاع معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية بهذه المدن كما يلي:

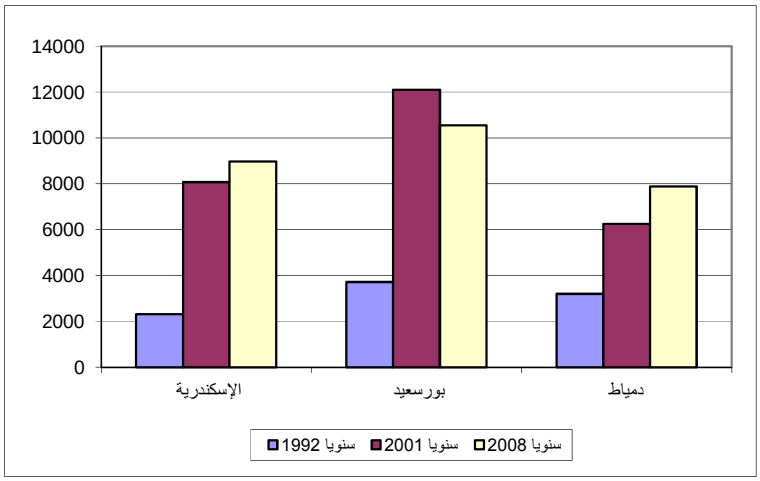
- ارتفاع أحجام السكان بالمدن الثلاثة بشكل متوازن خلال الفترة (١٩٩٦ – ٢٠٠٦)[٢] شكل (٤-١٨) حيث اقتصرت هذه الزيادة على الزيادة الطبيعية **فهي لا تتعدى نسبة المهاجرين في كل من مدينتي الأسكندرية ودمياط (٦%،٢%) على التوالي.**



شكل (٤-١٨) تطور أحجام السكان (١٩٩٦-٢٠٠٦) لمدن الأسكندرية وبورسعيد ودمياط

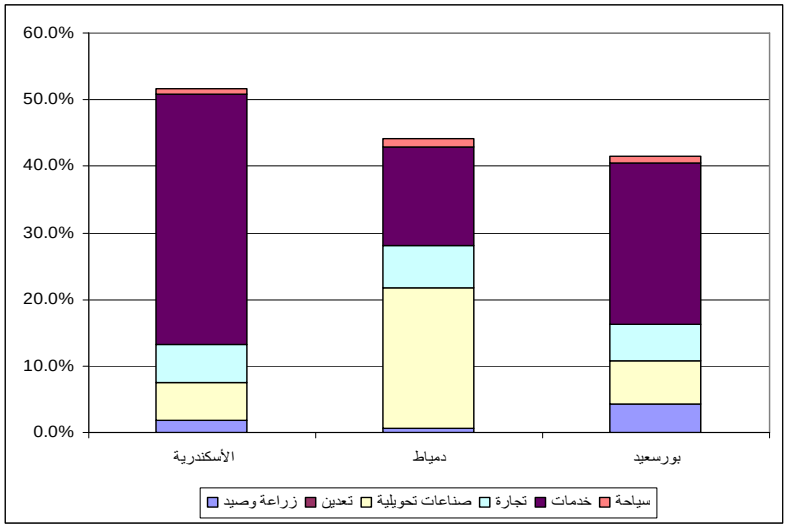
- ارتفاع متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي في المحافظات الثلاثة خلال الفترة (١٩٩٢ إلى ٢٠٠٨)[٣] خصوصا خلال الفترة من ١٩٩٢ وحتى ٢٠٠١ شكل (٤-١٩)، حيث شهدت هذه الفترة نموا للأنشطة الاقتصادية المختلفة في هذه المحافظات من أنشطة صناعية وتجارية.

[2] الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصا، التعداد المهائي لعامي ١٩٩٦ – ٢٠٠٦
[3] تقارير التنمية البشرية الخاصة بمصر لأعوام ١٩٩٢ – ٢٠٠٣ – ٢٠١٠



شكل (٤-١٩) تطور متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي بمحافظات الأسكندرية وبورسعيد ودمياط خلال الفترة (١٩٩٢ -٢٠٠٨) بالجنيه سنويا

- تتوازن نسب العاملين بالأنشطة الاقتصادية بالمدن الثلاثة، حيث نجد على سبيل المثال **بمدينة الأسكندرية أن حوالي ٥٠% من السكان في سن العمل يعملون بين أنشطة الزراعة والصناعة والتجارة والخدمات**. وفي مدينة **دمياط يعمل حوالي ٥٧% من السكان في سن العمل بين أنشطة الزراعة والصناعة والتجارة والخدمات**، ويوضح شكل (٤-٢٠) توزيع السكان في سن العمل على الأنشطة الاقتصادية في مدن الأسكندرية وبورسعيد ودمياط عام ٢٠٠٦.

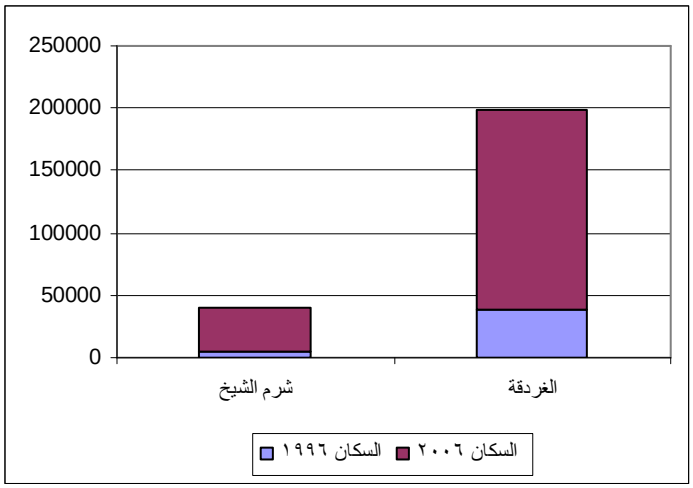


شكل (٤-٢٠) توزيع السكان في سن العمل على الأنشطة الاقتصادية في مدن الأسكندرية وبورسعيد ودمياط عام ٢٠٠٦

٤- ثلاث من المدن الساحلية غير أساسية كانت ايجابية (أدكو – رشيد – رأس غارب) حيث حصلت على قيم (٠,١٧، ٠,٠٤، ٠,٠١) على التوالي، وبالرغم من ضعف قيمها النسبية إلا أن هذا المؤشر يدل على أنه ليس بالضروري أن تكون المدينة أساسية أو عاصمة محافظة حتى تكون ذات تنمية متكاملة وناجحة.

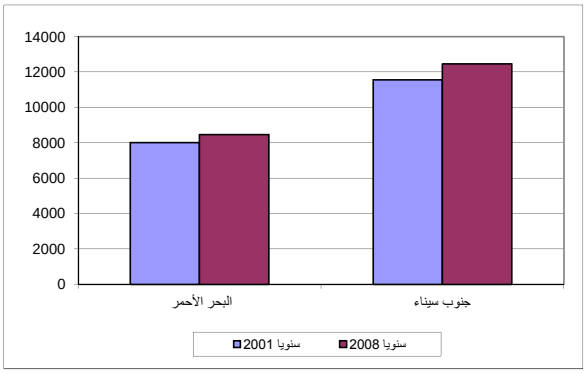
٥- مدينتا شرم الشيخ والغردقة من المدن ذات القيم السلبية فقد حصلتا على قيم قدرت بـ (– ٠,٥٧، –٠,١) على التوالي، وهذا يؤكد على أنه بالرغم من شهرتهما السياحية العالمية إلا أن معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية بها ضعيفة بسبب ما يلي:

- تطور حجم السكان في هذه المدن بشكل مبالغ فيه خلال عشر سنوات فقط شكل (٤-٢١)، وحسب بيانات التعداد العام لعام ٢٠٠٦ يظهر أن **أكثر من ٣٠% من سكان مدينة شرم الشيخ وحوالي ٣٧% من سكان مدينة الغردقة من الهجرة المؤقتة** (العمالة الموسمية لقطاع السياحة) التي أرسيت قواعدها من منتصف التسعينات.



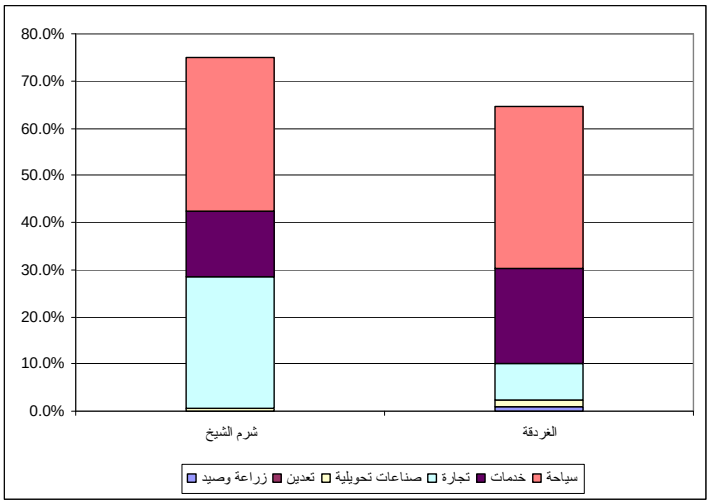
شكل (٤-٢١) تطور أحجام السكان (١٩٩٦-٢٠٠٦) لمدن الغردقة وشرم الشيخ

- تأثير نشاط السياحة الشاطئية على متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي في محافظتي البحر الأحمر وجنوب سيناء، فحسب تقرير التنمية البشرية **عام ١٩٩٥ بلغ متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي في كل من المحافظات الحدودية مجتمعة حوالي ٢٠٠٥ جنيه سنويا، وقد قفز هذا العدد في عام ٢٠٠١ ليكون متوسط نصيب الفرد من الدخل في كل من محافظتي البحر الأحمر، جنوب سيناء هي (٦٢٥٩ – ١١٥٥٨) جنيه سنويا** على التوالي شكل (٤-٢٢). وقد يفسر ذلك بالتنمية السياحية العالمية التي شهدتها مدينة شرم الشيخ بمحافظة جنوب سيناء، وكذلك مدينة الغردقة بمحافظة البحر الأحمر.



شكل (٤-٢٢) تطور متوسط نصيب الفرد من الدخل المحلي بمحافظتي البحر الأحمر وجنوب سيناء خلال الفترة (٢٠٠١ -٢٠٠٨) بالجنيه سنويا

- تعتمد المدينتين بشكل رئيسي على قطاع السياحة وكذلك القطاعات المساندة لها كالتجارة والخدمات حيث نجد **أن حوالي ٦٠% من السكان في سن العمل بمدينة شرم الشيخ يعملون بقطاعي السياحة والتجارة.** وفي مدينة **الغردقة يعمل حوالي ٥٥% من السكان في سن العمل بقطاعي السياحة والتجارة،** ويوضح شكل (٤-٢٣) توزيع السكان في سن العمل على الأنشطة الاقتصادية في مدينتي شرم الشيخ والغردقة عام ٢٠٠٦.



شكل (٤-٢٣) توزيع السكان في سن العمل على الأنشطة الاقتصادية في مدينتي شرم الشيخ والغردقة عام ٢٠٠٦

ويجب الإشارة أن نشاط السياحة شديد الحساسية وأكثرالأنشطة الاقتصادية تأثرا بالأحداث السياسية والصحية على سبيل المثال، وعند تعرض المدن التي تعتمد عليه كنشاط وحيد وأساسي لأي من هذه الأحداث فهذا يؤدي إلى هروب السياح من المدينة وبالتالي العمالة المؤقتة.

٦- معظم المدن الساحلية الأعلى سلبية من المدن التي تعتمد على نشاط واحد فقط سواء كان سياحيا مثل مدن مرسى علم والضبعة والحمام أو تعدينا مثل مدن أبو زنيمة وسفاجا والقصير.

٧- على مستوى الأقاليم الساحلية نلاحظ أن في كل اقليم من الإقاليم الأربعة الساحلية توجد مدينة من كل تصنيف، كما يلاحظ أن كلا منها يتوفر فيها أنشطة اقتصادية يمكنها التكامل مع بعضها، ويمكن الاستفادة من ذلك عند وضع المنهجية المقترحة.

٨- اقليم الدلتا من أكثر الأقاليم الساحلية التي تحتوي على مدن ايجابية مثل مدن (دمياط، ادكو، رشيد) فقد حصلت على قيم (٠,١٨، ٠,١٧، ٠,٠٤) على التوالي ومن قاعدة البيانات لهذه المدن نجد أن بينهم تكاملا اقتصاديا، بينما إقليم السويس كان من أكثر الأقاليم التي حصلت على مدن ذات قيم سلبية، حيث أن نسبة كبيرة من مدن هذا الإقليم تقوم على نشاط واحد فقط (بين السياحة والتعدين) أي أنه لا يمكن عمل تكامل بين هذه المدن.

اذن من خلال الدراسة النظرية المتعلقة بتحليل التجارب العالمية وكذلك الدراسة التحليلية للمدن الساحلية المصرية لمعدلات التنمية الاجتماعية والاقتصادية ودورها في التأثير على تنمية المدن الساحلية يمكن التأكيد على صحة **فرضية البحث وهي أن " تنمية مجموعة قطاعات اقتصادية (التعدد الإقتصادي) داخل المدينة الساحلية يؤثر في ارتفاع معدلات التنمية الاجتماعية والاقتصادية لهذه المدن وبالتالي ارتفاع معدلات التنمية داخل الإقليم الساحلي"**.

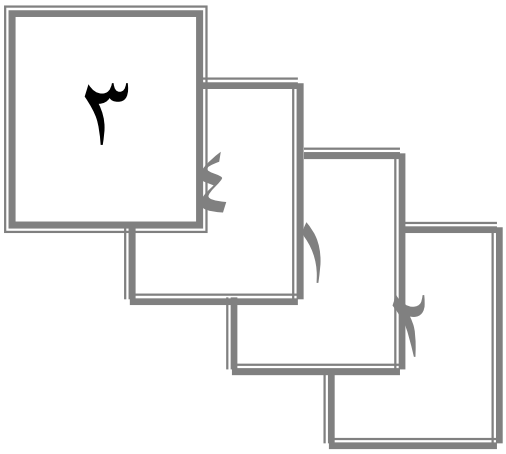
٤-٢-٣ أسس منهجية العمل لتنمية الأقاليم الساحلية من خلال مدنها:

تهدف الرسالة كما سبق الإشارة إلى وضع **منهجية عمل لتنمية** الأقاليم الساحلية من خلال استثمار التأثير الإيجابي لتعدد الأنشطة الاقتصادية في مدنها الساحلية على معدلات التنمية الاجتماعية والاقتصادية والتي تعتبر مؤشرات لنجاح عمليات التنمية بشكل عام وهي الفرضية التي أثبتها البحث من خلال دراسته النظرية والتطبيقية. وبالتالي فهذه المنهجية تقوم على أساس:

- الدراسة النظرية الخاصة بأساليب وخطوات التخطيط الساحلي (Coastal Planning) وكذلك خطوات الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (Integrated Coastal Zone Management-ICZM)
- الدروس المستفادة من التجارب العالمية سابقة الدراسة.
- استغلال نقاط القوة والفرص الناتجة من تحليل التجربة المحلية في تنمية السواحل.

الباب الرابع

الدراسة التطبيقية – منهجية العمل المقترحة لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية



الفصل الثالث :

منهجية العمل

٤-٣-١ تمهيد

٤-٣-٢ شرح منهجية العمل

٤-٣-٣ تأثير أسلوب المنهجية المقترحة على معدلات التنمية

٤-٣-١ تمهيد

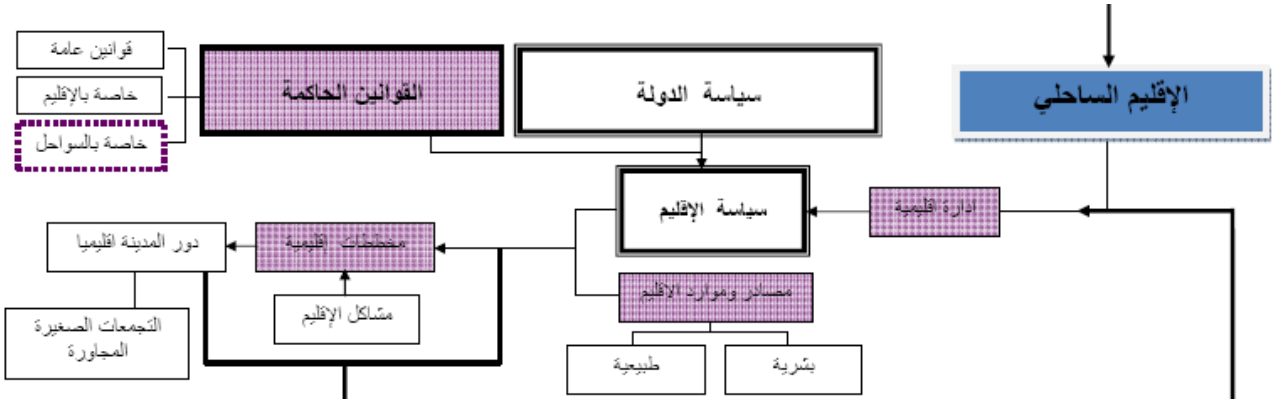
يقدم هذا الفصل منهجية عمل مقترحة لتنمية الأقاليم الساحلية تعتمد على الاستفادة من التأثير الإيجابي لتعدد الأنشطة الاقتصادية في مدنها الساحلية على معدلات التنمية الاجتماعية والاقتصادية، وهذه المنهجية تعتمد على الأسس النظرية للتخطيط الساحلي والإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية من الدراسة النظرية للبحث ، كما تعتمد أيضا على الدروس المستفادة من التجارب الدولية والتجربة المحلية.

هذه المنهجية تشتمل على ثلاث مراحل متكاملة: المرحلة الأولى على مستوى الإقليم، المرحلة الثانية على مستوى المدينة الساحلية، المرحلة الثالثة إدارة تنمية المجتمعات الساحلية سواء على مستوى الإقليم أو المدينة الساحلية.

٤-٣-٢ شرح منهجية العمل

المرحلة الأولى: المستوى الإقليمي

تبدأ هذه المرحلة من خلال التعرف على السياسة العامة الموضوعة للدولة والتي على أساسها تتحدد سياسات التنمية بمختلف قطاعاتها، وبالتالي تتحدد سياسات التنمية الإقليمية ومنها سياسات التنمية للأقاليم الساحلية. وعلى نفس المستوى لابد من التعرف على القوانين الحاكمة للتنمية بشكل عام خصوصا المتعلقة بالسواحل، وتقترح المنهجية وجود قانون أو لوائح خاصة بالسواحل تحدد فيها كيفية التعامل مع السواحل بيئيا وعمرانيا واداريا. شكل (٤-٢٤)



شكل (٤-٢٤) مرحلة المستوى الإقليمي

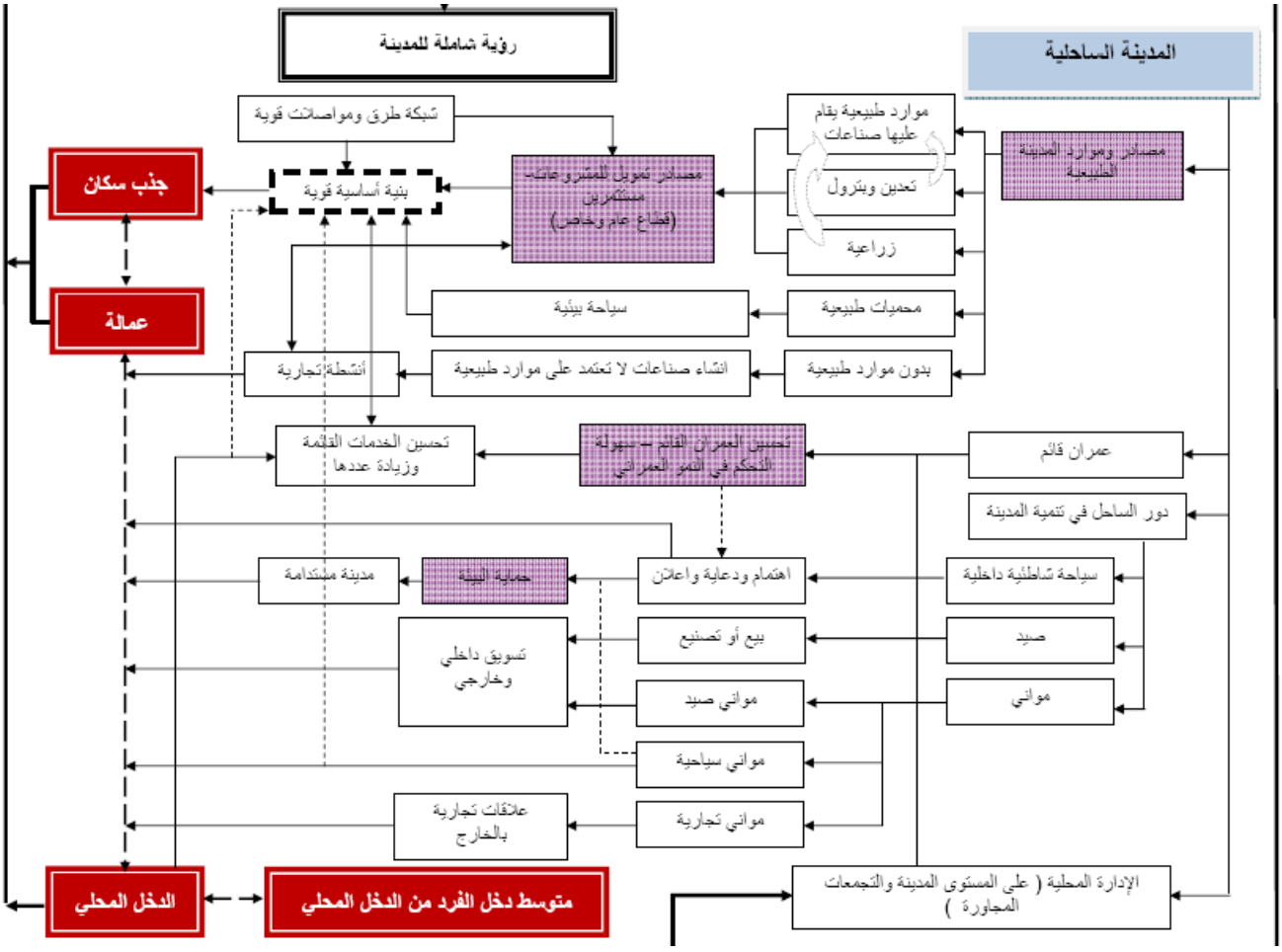
يأتي تحديد سياسة الإقليم الساحلي في المرحلة التالية وفيها تحدد إدارة الإقليم الرؤية المستقبلية له وأساليب التنمية المقترحة فيه وكيفية تحقيق هذه الرؤية على ضوء السياسات العامة الموضوعة، ويتم تحديد هذه الرؤية على أساس الإلمام بمصادر وموارد الإقليم المختلفة سواء مادية (موارد تعدينية – أراضي صالحة للزراعة والإستصلاح – موارد سياحية مختلفة....) أو بشرية (نسبة عالية من

السكان في سن العمل – عمالة ماهرة ومدربة....). من خلال هذه الرؤية يتم وضع المخططات الإقليمية للأقاليم الساحلية وفيها تتحدد مشاكل الإقليم وامكانياته، وبناءً عليها يتم وضع استراتيجيات التنمية المقترحة بكل قطاعاتها وتحديد طرق التنفيذ بجداول زمنية محددة تراجع من إدارة الإقليم للتأكد من توافق المخطط مع القوانين واللوائح الموضوعة وكذلك مراجعة خطوات التنفيذ حسب الخطة الزمنية الموضوعة.

يحدد مخطط الإقليم الساحلي دور المدن الواقعة فيه خصوصا دور المدن الساحلية والتكامل بينها وبين التجمعات العمرانية الصغيرة المجاورة لها، والتي على أساسها توضع رؤية تنمية المدينة الساحلية – بداية المرحلة الثانية من المنهجية.

المرحلة الثانية: مستوى المدينة الساحلية

تبدأ المرحلة الثانية من منهجية العمل المقترحة بوضع الرؤية التنموية للمدينة الساحلية بناءً على المخطط الإقليمي الموضوع والدور المحدد للمدينة الساحلية فيه. شكل (٤-٢٥)



شكل (٤-٢٥) مرحلة مستوى المدينة الساحلية

لتحقيق الرؤية المستهدفة للمدينة يتطلب على أربعة محاور داخل المدينة الساحلية:

المحور الأول يتعلق بمصادر وموارد المدينة الطبيعية، فيجب دراسة جميع المصادر والموارد المتنوعة بالمدينة الساحلية ودراسة كيف يمكن الاستفادة منها وتحويلها إلى نشاط اقتصادي، كما يجب دراسة كيف يمكن لكل نشاط أن يفيد ويتكامل مع الأنشطة الأخرى، فعلى سبيل المثال إذا كان بالمدينة الساحلية أراضٍ مزروعة أو صالحة للاستزراع فيجب دراسة طرق الاستفادة منها في سد احتياج المدينة من حاصلات زراعية معينة من جهة واستخدام هذه الحاصلات في بعض الصناعات الزراعية من جهة أخرى. أو إن توافر بالمدينة الساحلية موارد تعدينية فيجب دراسة كيف يمكن تحويلها إلى صناعات بحيث يتم تصدير المنتجات مصنعة والاستفادة من مشتقاتها وهذا أفضل من تصدير المواد الخام التي يعاد توريدها إلينا مصنعة. وحتى في حالة عدم وجود موارد طبيعية بالمدينة يمكن ان يقام عليها صناعات، فيمكن اقتراح أنشطة صناعية مما لا تعتمد على موارد طبيعية تساهم في زيادة الأنشطة الاقتصادية بالمدينة.

المدن الساحلية لها ميزة تميزها عن باقي المدن حيث إطلالها على ساحل البحر مما يجعلها أحيانا تتمتع بوجود محميات طبيعية تزيد من فرص السياحة بها، فتلزم المنهجية الاستفادة منها بحيث تزيد من فرص التنمية بالمدينة مع مراعاة عدم تأثرها بيئيا بباقي الأنشطة الاقتصادية والعمرانية بالمدينة.

هذه القطاعات الاقتصادية لابد لها من مصادر تمويلية كي تنميها وتجعلها قادرة على المساهمة في تنمية المدينة، لذلك تقترح المنهجية أن يكون تمويل هذه المشروعات من خلال الجهتين العامة والخاصة بحيث تمول الدولة المشروعات قليلة التكلفة بينما يتم تمويل المشروعات عالية التكلفة من خلال مستثمرين، يمكن تشجيعهم من خلال تشريعات تساعد في تخفيض الضرائب في السنوات الأولى من المشروع أو إعفائهم منها مقابل المساهمة في تطوير الخدمات بالمدينة أو توفير البنية الأساسية اللازمة للمشروع وهكذا.

المحور الثاني يتعلق بالعمران القائم بالفعل في هذه المدينة، فهو ميزة كبيرة في المدينة الساحلية يجب استغلالها وفي نفس الوقت يجب العمل على تطويرها وتحسينها، فهي نواة للبنية الأساسية من طرق وشبكات بنية تحتية والخدمات للاستعمالات والأنشطة المراد توطينها وتطويرها بالمدينة. كما أن سكان المدينة هم من سيقوم على عاتقهم في بداية الأمر تطوير المدينة وإثبات نجاح المشروعات المذكورة بالمحور الأول، وبالتالي فهم سيكونون بمثابة أجهزة الدعاية والإعلان عن مدينتهم الجديدة المتطورة مما يجذب إليها سكان وعمالة من المناطق المجاورة.

أنظمة الإدارة المحلية المتطورة وعلاقتها القوية بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية – المرحلة الثالثة من منهجية العمل – تساعد في تنمية المناطق العمرانية القائمة وزيادة الخدمات بها مع التحكم في نمو هذه المناطق.

المحور الثالث وهو المحور الذي يميز المدن الساحلية عن غيرها من المدن ويعتبر شريكا أساسيا في أسلوب التنمية بها وهو دور الساحل في تنمية المدينة، فكما ورد بالباب الأول من البحث أن الساحل له أدوار عديدة يقوم بها داخل المدينة، فهو أساس للسياحة الشاطئية كما أنه تقوم عليه المواني بجميع انواعها (صيد – تجارية – سياحية – تعدينية)، وللصيد البحري أهمية خاصة في المناطق الساحلية. وتقترح المنهجية طرق الاستفادة من كل دور يقوم به الساحل وتأثير الاستفادة منه على معدلات التنمية بالمدينة.

* تقترح المنهجية تهيئة الساحل للسياحة خصوصا الداخلية حيث الشواطئ العامة وفنادق مختلفة المستويات وخدمات شاطئية بحيث يجذب الساحل السائحين من داخل المدينة وخارجها فيساهم العائد المادي في تطوير المدينة وزيادة خدماتها وصيانتها، وللوصول لذلك لابد من الاهتمام الدوري بالشواطئ وتقديم أعلى مستوى من الخدمات الترفيهية والشاطئية بحيث تكون دعاية جيدة لشواطئ المدينة مع العمل على زيادة الوعي البيئي للسكان داخل المدينة والزائرين من خارج المدينة.

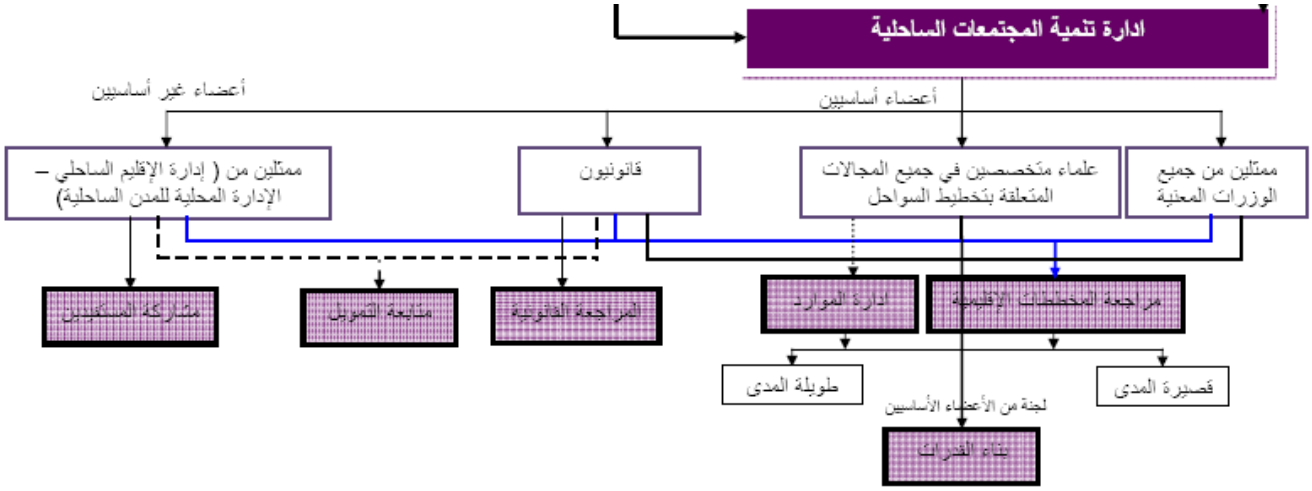
* إذا كانت المدينة تشتهر بنشاط الصيد البحري وتقوم بإنتاج الأسماك فيجب العمل على الاستفادة من ذلك بطريقتين، إما بالبيع المباشر أو تصنيع الأسماك المعلبة أو خلافه، وكلاهما سيفتح أسواقا كبيرة للمدينة تساهم في رفع الدخل المحلي لها.

* المواني وأنواعها: في حالة إمكانية عمل مواني على سواحل المدينة، فيجب دراسة أي نوع من المواني يمكن اقامته والاستفادة من طبيعته سواء كانت مواني تجارية أو تعدينية أو صيد أو سياحية.

المحور الرابع وهو يخص الإدارة المحلية للمدينة الساحلية، وهذا المحور متكامل ومترابط مع الإدارة الإقليمية وكذلك مع الإدارة المتكاملة لتنمية المناطق الساحلية، فلابد أن تعمل كلها بطريقة مترابطة لكل منها دوره الذي يكمل دور الأخرى وهدفها واحد وهو استقرار المنطقة الساحلية لتؤدي دورها في تنمية الإقليم.

المرحلة الثالثة: مرحلة إدارة تنمية المجتمعات الساحلية

هذه المرحلة لها علاقة وثيقة بالإدارة الإقليمية بالمرحلة الأولى وأيضا بالإدارة المحلية بالمرحلة الثانية، ودورها هو التأكد من أن كل القرارت المتخذة في جميع القطاعات متماسكة ومتناسقة مع بعضها لتحقيق سياسات التنمية الموضوعة وأنها جميعا تلبي احتياجات جميع فئات المجتمع الساحلي. شكل (٤-٢٦)



شكل (٤-٢٦) مرحلة إدارة تنمية المجتمعات الساحلية

يقترح الآتي عند إدارة خطط التنمية الساحلية:

أولا: أن يكون هناك جهة مستقلة " الإدارة المتكاملة لتنمية المناطق والمدن الساحلية " ويكون أعضاؤها الأساسيون:

- ممثلون من جميع الوزارات المعنية.
- علماء متخصصين في جميع المجالات المتعلقة بالسواحل (علوم هندسة السواحل – التخطيط – علوم البيئة....).
- قانونيين ويكون دورهم المتابعة القانونية لخطط التنمية المقترحة ومتابعة تنفيذ بنود القوانين الحاكمة للتنمية سواء العامة منها أو الخاصة بالسواحل.

أما أعضاؤها غير الأساسيين:

- ممثلون من إدارة الإقليم المراد تنميته وكذلك من الإدارة المحلية وذلك حتى يكون هناك اتصال بالمجتمع المحلي وكذلك متابعة تنفيذ الخطط على أرض الواقع.

ثانيا: مهام الإدارة المتكاملة – طبقا للمنهجية المقترحة – تنقسم إلى ست مهام أساسية يتم توزيعها كالتالي:

- **مراجعة المخططات الإقليمية** : يشترك فيها كل من ممثل الإدارة الإقليمية ومسئولي الوزارات المعنية والمتخصصين. وتكون المتابعة على مرحلتين قصيرة المدى وطويلة المدى.
- **ادارة الموارد:** يكون للمتخصصين والعلماء الدور الأكبر في هذه المهمة، حيث متابعة الموارد الإقليمية والمحلية وتأثير خطط التنمية عليها بالزيادة أو النقصان، وتكون المتابعة على مرحلتين. الأولى: قصيرة المدى من ١ إلى ٣ سنوات وتكون للموارد غير المتجددة مثل الموارد التعدينية والبترولية، والثانية طويلة المدى (أكثر من ٥ سنوات) للموارد شبه المتجددة والمتجددة كالموارد الطبيعية.

- **متابعة التمويل:** يشترك في هذه المهمة ممثلو الإدارة المحلية مع القانونيين لمتابعة الإتفاقيات المبرمة مع المستثمرين والإدارة المحلية.
- **بناء القدرات:** يكون المسئول عن هذه المهمة هي لجنة من الأعضاء الأساسيين بحيث تقيم على فترات (طويلة وقصيرة المدى) دورات تدريبية نظرية وعملية لكل من أعضاء الإدارات المحلية والإقليمية على مستوى الجمهورية، واختيار متدربين ليقوموا بدور المدربين في مواقعهم.
- **مشاركة المستفيدين:** يقوم بهذه المهمة ممثلو الإدارة المحلية، بحيث يكونون صوت المجتمع المحلي الذي يعبر عن احتياجاتهم ومشاكلهم ويقوموا بتوصيلها لصانعي ومتخذي القرار.
- **المراجعة القانونية:** هذه المهمة يكون القانونيون هم المسئولون الأساسيون عنها حيث متابعة تنفيذ جميع بنود القوانين العامة والخاصة بالسواحل في كل مراحل خطط التنمية سواء عند وضعها أو تنفيذها.

٤-٣-٣ تأثير منهجية العمل المقترحة على معدلات التنمية

تنقسم معدلات التنمية –حسب ما تم استنتاجه من الدراسة النظرية والتطبيقية للبحث– لعوامل اقتصادية واجتماعية، معدلات التنمية الاجتماعية تتمثل في معدلات نمو السكان وأعداد الأسر وارتفاع نسب العمالة. كما تشمل المعدلات الاقتصادية الدخل المحلي للمدينة –أو الإقليم– ومتوسط دخل الفرد منه ونسبة مساهمة المدينة في الدخل المحلي للدولة.

وقد تم وضع المنهجية المقترحة على أساس تعدد الأنشطة الاقتصادية في المدينة الساحلية، ومن خلال تتبعها نلاحظ ما يلي:

١- أن كل نشاط اقتصادي تم اقتراحه يعتمد بشكل رئيسي على شبكة بنية أساسية قوية وكذلك شبكة طرق ومواصلات تربط المدينة بما حولها من تجمعات عمرانية، وهذان العاملان يؤديان بدورهما لجذب السكان وبالتالي جذب عمالة للعمل بهذه الأنشطة المقترحة.

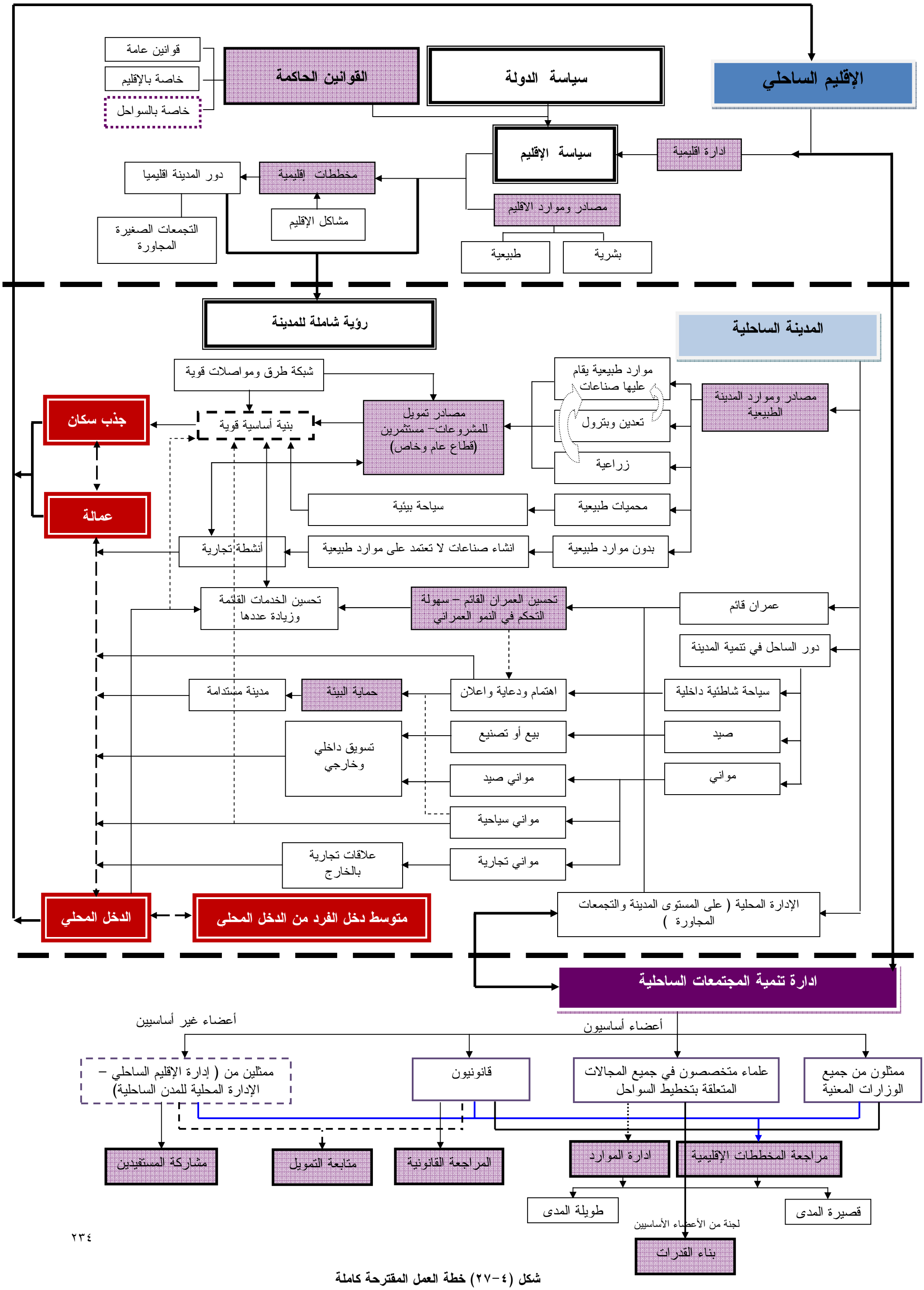
٢- تعدد الأنشطة الاقتصادية طبقا للمنهجية المقترحة يساعد على رفع كفاءة المناطق العمرانية القائمة وزيادة الخدمات وكفاءتها مما يؤدي إلى رفع معدلات التنمية الاجتماعية.

٣- تعدد الأنشطة الاقتصادية داخل المدينة يؤدي إلى زيادة الدخل المحلي لها، ففي حالة وجود نشاط اقتصادي واحد تقوم عليه المدينة–مهما كانت قوة تأثير هذا النشاط على الدخل المحلي– فإنه في حالة تأثر هذا القطاع بأي أحداث تضعفه فإن دخل المدينة المحلي يتناقص بل أحيانا تموت المدينة ويهجرها سكانها.

٤- الدور القوي والمتكامل الذي تلعبة الإدارة في مراحل المنهجية المختلفة، فالإدارة المتكاملة والواعية بالدور الذي تقوم به والأهداف المراد الوصول إليها تساعد في تدارك أي أخطاء وبالتالي فهي تساهم فعليا في رفع معدلات التنمية.

٥- معدلات التنمية تتأثر جميعا ببعضها البعض، فمعدلات النمو السكاني تؤثر في أعداد الأسر وبالتالي زيادة أعداد العمالة، وكذلك عندما يزيد الدخل المحلي للمدينة يؤثر في ارتفاع متوسط نصيب الفرد منه.

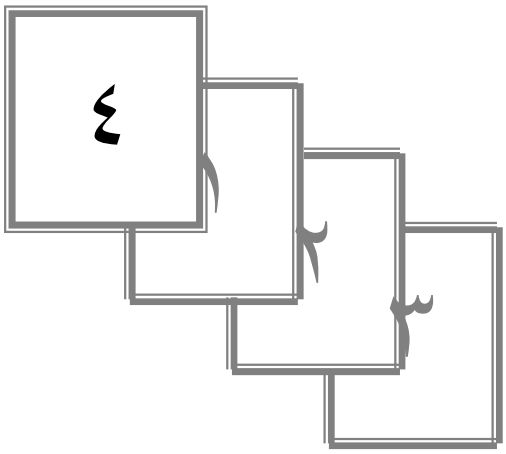
ويعرض الشكل (٤-٢٧) منهجية العمل المقترحة كاملة.



شكل (٤-٢٧) خطة العمل المقترحة كاملة

الباب الرابع

الدراسة التطبيقية – منهجية العمل المقترحة لتنمية الأقاليم الساحلية المصرية



الفصل الرابع :

تطبيق المنهجية العمل والتوصيات

٤-٤-١ تمهيد

٤-٤-٢ مرحلة مستوى إقليم السويس

٤-٤-٣ مرحلة مستوى مدينة العريش

٤-٤-٤ مرحلة الإدارة المتكاملة للمجتمع الساحلي لمدينة العريش

٤-٤-٥ تأثير المنهجية المقترحة على معدلات التنمية الإجتماعية والإقتصادية لمدينة العريش

٤-٤-٦ التوصيات والمقترحات

٤-٤-١ تمهيد

إن نجاح منهجية العمل المقترحة يتةقف على مدى امكانيتها للتطبيق، ولذلك فهذا الفصل يقدم تطبيق المنهجية المقترحة على أحد القاليم الساحلية المصرية ومدينة واحدة من مدنها كمثال وذلك للتأكد من مدى تأثير التعدد الاقتصادي فيها على معدلات التنمية الاجتماعية والاقتصادية بالمدينة وإقليمها.

وقع اختيار تطبيق المنهجية على اقليم السويس (الإقليم الثالث) كنموذج لتطبيق خطة العمل المقترحة للأسباب الآتية:

- تحظى تنمية شبه جزيرة سيناء حاليا باهتمام كبير من الدولة.
- يشتهر إقليم السويس بموارد متعددة صناعية وزراعية وتعدينية وملاحية.
- يتميز الإقليم بوجود شبكة جيدة ومتكاملة من الطرق التي تربط بينه وبين العواصم والمدن الأساسية بالمحافظات المجاورة.
- المخططات العامة المعتمدة حاليا للمدن الساحلية بالإقليم لا تزيد عن كونها خططا لاستخدامات الأراضي، دون ذكر للخطوات التنفيذية المرحلية وجداولها الزمنية أو تحديد للجهات المنفذة ومصادر التمويل.

كما وقع اختيار تطبيق المنهجية على مدينة العريش (عاصمة محافظة شمال سيناء) للأسباب التالية:

- مدينة العريش يتوافر بها مصادر طبيعية وبشرية مختلفة يمكن استغلالها لاقتراح أنشطة اقتصادية متعددة.
- اقترحت الاستراتيجية الخاصة بمحافظة شمال سيناء تعزيز فعالية السياحة من خلال تنويع المنتج السياحي واستغلال المقومات المتوفرة للمحافظة في تهيئة أنماط ومقاصد جديدة لاجتذاب شرائح متنوعة من السياح. ولكن لم يظهر ذلك في مخطط مدينة العريش حيث اقتصر النشاط السياحي على القرى السياحية الخاصة على طول شاطئ المدينة.
- أوصت استراتيجية المحافظة بخصوص مدينة العريش بتحجيمها سكانيا مع تركها لمعدل نموها الطبيعى ومحاولة حل مشاكلها العمرانية والإسكانية والإدارية المختلفة بينما بدراسة المدينة نجد أن مشاكل المدينة ليست عمرانية ولا سكانية وانما هي مشاكل في عدم استغلال المصادر الطبيعية المختلفة بالمدينة.

٤-٤-٢ تطبيق النموذج على مستوى إقليم السويس

تبدأ خطة التنمية الإقليمية من خلال وضع سياسة الدولة العامة وهي " **الاتجاه نحو تعمير وتنمية سيناء**". وذلك في ظل وجود ثلاثة تشريعات أساسية (قانون للتنمية العمرانية والبيئية – قانون خاص

لتنمية المناطق الساحلية ينظم وضع استعمالات الأراضي ويضمن الحماية البيئية للمنظومة البحرية ويضع نظام إدارة تنمية السواحل – التشريعات والقرارات الخاصة بالإقليم).

يأتي بعد ذلك تحديد سياسة الإقليم وهي:

- **جذب الاستثمارات الداخلية والخارجية لزيادة مشروعات التنمية بالإقليم.**
- **جذب السكان من الأقاليم المجاورة لتعمير سيناء.**

اعداد المخطط الإقليمي لإقليم السويس واتخاذ القرارت بشأن استراتيجيات التنمية يتطلب تحديد:

أولا: مصادر وموارد اقليم السويس الطبيعية والبشرية التي يمكن استغلالها في التنمية وهي كما يلي:

- مناطق تصلح للزراعة الصحراوية على مياه الأمطار والسيول.
- موارد تعدينية وبترولية متنوعة.
- محميات طبيعية.
- شواطئ تصلح للتنمية متعددة القطاعات.
- أقاليم مجاورة طاردة للسكان مثل إقليمي الدلتا والقاهرة الكبرى.

ثانيا: المشاكل التي تواجه التنمية في الإقليم وهي كما يلي:

- حيازات وملكيات الأراضي غير المقننة وارتفاع نسب واضعي اليد على الأراضي.
- ضعف البنية الأساسية بكافة أنواعها وكذلك ضعف مستوى وأعداد الخدمات.
- ندرة الموارد المائية خصوصا في محافظتي شمال وجنوب سيناء.

وبناءً على ما سبق فقد تم اتخاذ القرارت التالية في المخطط الإقليمي لإقليم السويس:

١- تمليك المواطنين الأراضي وتقنين أوضاعهم.

٢- تقوية شبكة الطرق والمواصلات القائمة بالإقليم واقتراح شق طرق جديدة بين التجمعات الرئيسة بالإقليم والتجمعات الصغيرة المجاورة لها.

٣- إعادة فتح سكة حديد (الإسماعيلية / رفح).

٤- تنمية الإقليم ستكون من خلال الاعتماد على وجود تجمعات عمرانية كبيرة متفرقة بالإقليم، ونواة هذه التجمعات هي المدن القائمة.

٥- وضع خطة لاستغلال الترع الموجودة بالإقليم في التنمية (ترعة السلام أو ترعة الشيخ جابر) واستكمالها حتى وادي العريش.

٦- التنمية الاقتصادية بالإقليم هدفها أن يكون الإقليم متكاملا اقتصاديا مكتفيا ذاتيا ومصدرا لفائض الاستهلاك.

ومن خلال هذه القرارت يتم تحديد دور المدن الموجودة بالإقليم، وقد تم تحديد **دور مدينة العريش إقليميا** بأنها:

- المدينة الأولى في شبه جزيرة سيناء (العاصمة الثانية للإقليم بعد مدينة السويس).

- مركز صناعي زراعي تجاري بالإقليم.
- عدد السكان المستهدف عام ٢٠٢٢ هو ٥٠٠ ألف نسمة.
- تخصيص حوالي **من (٣٠% إلى ٤٠%) من الدخل المحلي لمدينة العريش** للتنمية المحلية – تدخل في ميزانية المدينة المحلية.

٤-٤-٣ مرحلة خطة التنمية على مستوى مدينة العريش

تبدأ مرحلة خطة التنمية على مستوى المدينة بوضع الرؤية التنموية الشاملة للمدينة بناء على دورها الإقليمي المحدد بالمخطط، وبناءً على الدور الذي حدده مخطط اقليم السويس –كما سبق– لمدينة العريش فرؤية التنمية بالمدينة هي أن تكون "**مدينة اقليمية متكاملة اقتصاديا جاذبة للسكان والاستثمار**". والتجمعات العمرانية المجاورة لها مراكز امداد الموارد الصناعية والزراعية بالمدينة.
ولتحقيق هذه الرؤية يتم العمل على الأربعة محاور التي ذكرتها الخطة:

٤-٤-٣-١ المحور الأول مصادر وموارد المدينة وطرق استغلالها:

مدينة العريش تتميز بمصادر وموارد متعددة ومتنوعة يمكن استغلالها في عمل أنشطة اقتصادية متعددة. وتوضح الخريطة (٤-٢٨) مصادر وموارد محافظة شمال سيناء بكل أنواعها وكذلك مجالات الاستثمارات الصناعية والسياحية بالمحافظة.
ويتضح من الخريطة أن مدينة العريش والتجمعات العمرانية المجاورة لها يتوافر بها:

أولا: في مجال الصناعات والموارد التعدينية:

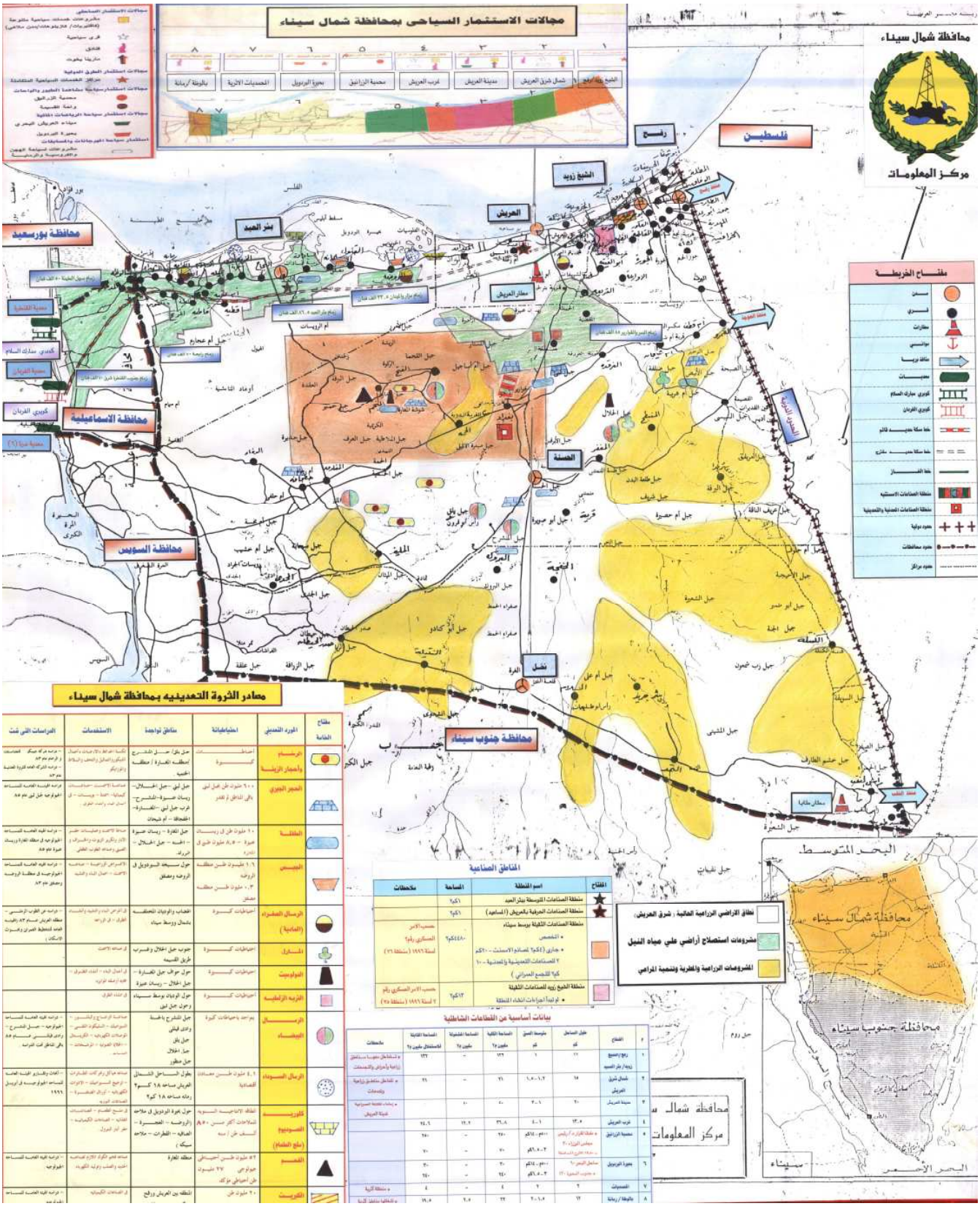
- الرمال الصفراء وتستخدم في (أغراض البناء والتشييد وشق الطرق).
- الرمال السوداء وتقوم عليها صناعات مثل (صناعة هياكل ومحركات الطائرات – الأدوات الكهربائية – الصناعات النووية).
- منطقة الصناعات الحرفية بالمساعيد شرق العريش بمساحة ١ كم^{٢}.

ثانيا: في مجال الزراعة والأراضي الصالحة للزراعة:

- اراضي استصلاح زراعي جنوب العريش.
- اراضٍ مزروعة حاليا شرق العريش بالنخيل والزيتون والفاكهة.

ثالثا: المحميات الطبيعية:

محمية الأحراش الساحلية: وهى الغرود الرملية الممتدة على طول ساحل البحر المتوسط من العريش حتى رفح، وتضم مساحات كثيفة من أشجار الاكاسيا والشجيرات والأعشاب وكذلك بعض الحيوانات النادرة، تتميز المحمية بوجود العديد من الآبار الأرتوازية وهي آبار خالية من التلوث.



المصدر: www.northsinai.gov.eg الموقع الرسمي لمحافظة شمال سيناء

شكل (٤–٢٨) الخريطة الاستثمارية لمحافظة شمال سيناء

وبناءً على هذه المصادر والموارد فيقترح الأنشطة التالية شكل (٤-٢٩):

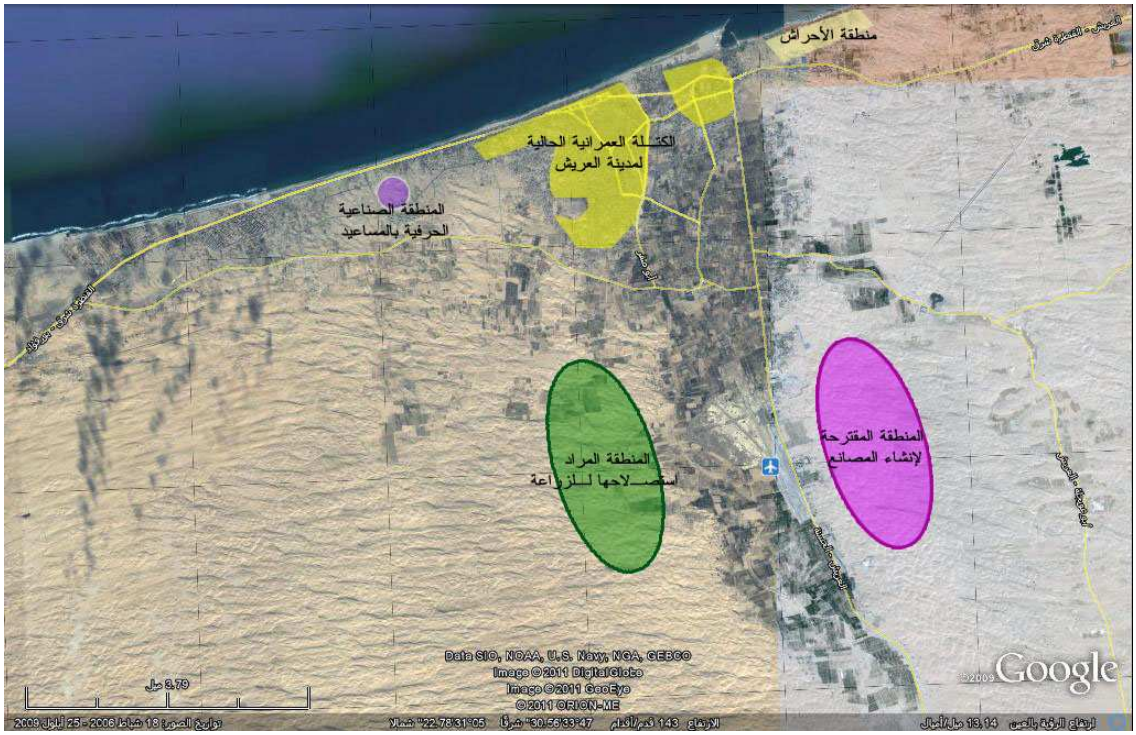
١- إنشاء مصنع لتصنيع هياكل الطائرات بمساحة ٣,٥ كم^{٢} شرق مطار العريش.

٢- إنشاء مصنع للالكترونيات والصناعات الدقيقة بمساحة ٢ كم^{٢} شرق مطار العريش

٣- زيادة مساحة منطقة الصناعات الحرفية بالمساعيد من ١كم^{٢} إلى ٢كم^{٢} غربا، وتقام عليها صناعات بسيطة (تصنيع غذائي ومصانع للطوب والبلاط).

٤- استصلاح حوالي ٢ ك م^{٢} (حوالي ٤٩٤ فدان) جنوب غرب العريش وزراعته بالنخيل والزيتون.

٥- تطوير منطقة الأحراش الساحلية (محمية طبيعية) وتهيئتها للسياحة البيئية.



شكل (٤-٢٩) الأنشطة المقترحة بمدينة العريش

ولضمان تنفيذ هذه المقترحات يجب مراعاة الشروط التالية:

١- المشروعات الصناعية الكبرى يقوم بها مستثمرون قطاع خاص على أن:

- يتم التيسير على المستثمرين ماليا واداريا في الشئون المحلية مقابل المساهمة في تطوير المناطق السكنية بالمدينة، على أن تقوم الحكومة بتوفير البنية الأساسية اللازمة للمشروع مثل تمهيد أو شق الطرق وتوفير الكهرباء.
- أن يتم البناء من خلال مواد البناء المتوفرة بالمدينة (مثل الرمال الصفراء والزلط ..).

٢- المشروعات الحرفية الخفيفة ومشروعات الاستصلاح الزراعي تقوم به الحكومة.

٣- يشترط أن تكون العمالة في كل الأنشطة المقترحة مقيمة إقامة دائمة داخل مدينة العريش.

٤-٤-٣-٢ المحور الثاني العمران القائم بالمدينة:

تتميز الكتلة العمرانية بمدينة العريش بعدة ميزات تجعلها نواة جيدة للتنمية من هذه المميزات:

١- بلغت مساحتها ٢٣٦,١ كم٢ بكثافة بلغت ٥٨٤ شخص/كم٢، وهي تعتبر كثافة قليلة جدا، يمكن أن تستوعب حتى مليون نسمة.

٢- للمدينة ظهير صحراوي شرقا وغربا قابل للامتداد العمراني.

٣- تمر بالكتلة العمرانية شبكات طرق قوية تصل بين المدينة وبين المدن المجاورة كما بالشكل (٤-٣٠).

٤- يقترح من المخطط الإقليمي تشغيل خط السكة الحديد (الإسماعيلية – رفح) والذي يمر بالمدينة.

٥- يمر بالمدينة الطريق الساحلي الشمالي والذي يتميز بامتداد عناصر البنية الأساسية على طوله (الكهرباء – خطوط الغاز – خطوط المياه).

شكل (٤-٣٠) شبكات الطرق التي تصل بين المدينة وبين المدن المجاورة

واستغلالا لهذه المميزات فيقترح الآتي:

١- عمل مخططات عمرانية وتفصيلية لمناطق الامتداد العمراني شرق وغرب الكتلة الحالية على أن ينتهي التنفيذ عام ٢٠١٧، ويتم التمويل مناصفة بين الدولة والدخل المحلي للمدينة من قطاع السياحة، شريطة أن يكون البناء من مواد البناء المحلية.

٢- إعادة تشغيل ٥ محطات التحلية لمياه البحر بالمدينة.

٤-٤-٣-٣ المحور الثالث دور الساحل في تنمية مدينة العريش:

الساحل في مدينة العريش له أدوار متعددة، فهو في المقام الأول تقام عليه أنشطة سياحية وفي هذا الصدد يتم اقتراح مايلي:

١- تقام على مسافات متساوية من الساحل داخل نطاق المدينة شواطئ عامة (مثل مدينة الاسكندرية) يتم الاهتمام بها وتهيئتها للسياحة الداخلية وإنشاء فنادق مناسبة للسياحة الداخلية، وعمل الإعلانات والدعاية اللازمة لجذب السياح من المناطق والأقاليم المجاورة مثل برامج الرحلات في الشركات والمؤسسات والنقابات متضمنة السياحة التاريخية والبيئية بالمدينة.

٢- تقديم هذه الشواطئ في برامج المنافسة في الحفاظ على البيئة لجذب السياحة العالمية مثل برنامج العلم الأزرق (Blue Flag)[1].

<u>ميناء العريش البحري</u>: يقع على بعد ٥٠٠ متر من الطريق الرئيسي (رفح / العريش)، وكان يستخدم في الصيد ثم تم تحويله ليكون ميناء تجاريا لتصدير المواد الخام.

واستغلالا لهذه الميزة التي تتمتع بها مدينة العريش، وتحقيقا للرؤية التنموية الموضوعة للمدينة في أن تكون " **مدينة اقليمية متكاملة اقتصاديا جاذبة للسكان والإستثمار** " فيقترح ما يلي:

١- تقوية دور هذا الميناء بالمدينة بحيث يكون أهم مراكز التجارة الخارجية بالإقليم، فيتم توسعته شرقا بمسافة كم واحد شكل (٤-٣١).

[1] برنامج تديره مؤسسة غير هادفة للربح من أهدافها تحسين فهم البيئة الساحلية وتعليم صانعي القرار والسياح والمديرين والموظفين والمجتمعات المحلية كل ما يتعلق بالممارسات البيئية ونظم الإدارة والسلامة، يمنح هذا البرنامج العلم الأزرق للشاطئ بناء على معايير بيئية محددة لموسم واحد، يمكن سحبه عند الإخلال بأحد هذه المعايير خلال هذا الموسم.

شكل (٤-٣١) اقتراح توسعة ميناء العريش البحري

٢- وقف تصدير المواد الخام من الميناء وتصدير منتجات ومواد مصنعة من المناطق الصناعية المقترح انشاؤها بالمدينة.

٣- تقوية العلاقات التجارية والتعاون الإقتصادي بين ميناء العريش البحري ومواني جزيرة قبرص والتي تبعد عنها ما يقل عن ٤٠٠ كم شكل (٣-٣٢). وبالتالي فيكون ميناء العريش البحري منفذا تجاريا حيويا وجاذبا للاستثمار الأجنبي، وبالتالي فيكون للتجارة الخارجية مساهمة في الدخل المحلي للمدينة.

شكل (٤-٣٢) العلاقات التجارية المقترحة بين مدينة العريش وجزيرة قبرص

٤-٤-٣-٤ المحور الرابع الإدارة المحلية:

الإدارة المحلية جزء لا يتجزأ من الإدارة العامة والمتكاملة للمناطق الساحلية – المرحلة الثالثة من نموذج خطة التنمية المقترحة– لذلك سيتضح دور الإدارة المحلية في إدارة التنمية بمدينة العريش في شرح المرحلة الثالثة من الخطة.

٤-٤-٤ مرحلة الإدارة المتكاملة لخطة التنمية لمدينة العريش

نجاح الإدارة المتكاملة لتخطيط السواحل يعتبر الدليل على نجاح خطط التنمية في السواحل، فدورها الأساسي هو متابعة سير عمليات التنمية كما خُطط لها، ومتابعة عدم التأثير السلبي لتنمية أي قطاع على قطاع آخر، ولذلك عند إدارة خطة التنمية في مدينة العريش وإقليمها من خلال الجهة المستقلة المقترحة " الإدارة المتكاملة لتنمية المناطق والمدن الساحلية " بحيث:
تقسم إدارة خطة التنمية إلى ستة أقسام تعمل متكاملة ومتوازية.

القسم الأول: وهو خاص بمتابعة تنفيذ المخططات الإقليمية والمحلية وهي بالتالي تشارك الإدارة الإقليمية في ذلك، فهي تراجع تنفيذها وتأثيرها على جميع القطاعات على المدى القصير (من سنة إلى ٣ سنوات) وعلى المدى الطويل أيضا (من ٥ سنوات).
القسم الثاني: ادارة الموارد وهو من أهم أقسام إدارة خطة تنمية الساحل، حيث انها تراجع التطور الحادث لموارد المنطقة الساحلية سواء زيادة أو نقصان وبالتالي تستطيع اتخاذ القرارات المناسبة عند متابعة تنفيذ المخططات الموضوعة بشأن الأنشطة المتعلقة بهذه الموارد. وادارة الموارد تكون أيضا على المستويين (قصير المدى وبعيد المدى).
القسم الثالث: متابعة طرق تمويل المشروعات ومتابعة الاتفاقيات بين المستثمرين والقطاع الحكومي التي ما زالت قيد التنفيذ.
القسم الرابع: بناء القدرات وفيه يتم عمل دورات تدريبية دوريا لكل العاملين في قطاع الإدارة لمتابعة أحدث الأساليب المتبعة في الإدارة وكذلك تدريبهم على طرق التعامل مع شركاء التنمية وكيفية التنسيق بين تحقيق أهدافهم جميعا.
القسم الخامس: وهو القسم المتعلق بمشاركة المستفيدين في تنمية المدينة، فهم أساس التنمية في المدينة، لذلك هذا القسم يكون مسئولا عن متابعة أهداف شركاء التنمية من مختلف القطاعات والفئات ومراجعتها حتى لا تكون لها تأثير سلبي على أي من القطاعات ومحاولة التنسيق بينها وكذلك متابعة تحقيقها.
القسم السادس: وهو الخاص بالمراجعة القانونية، وتقترح الخطة أن يكون هذا القسم هو المسئول عن متابعة وتنفيذ القانون أو اللائحة الخاصة بالسواحل.

٤-٤-٥ تأثير خطة التنمية المقترحة على معدلات التنمية الاجتماعية والاقتصادية لمدينة العريش:

يمكن استنتاج تأثير تطبيق المنهجية المقترحة على إقليم السويس ومدينة العريش على معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال:

١- كل نشاط اقتصادي تم اقتراحه بمدينة العريش يعتمد بشكل رئيسي على شبكة بنية أساسية قوية وكذلك شبكة طرق ومواصلات تربط المدينة بما حولها من تجمعات عمرانية، وتتميز مدينة العريش بتواجد نواة من البنية الأساسية وشبكات الطرق يمكن أن يبنى عليها بنية أساسية قوية، وهذان العاملان يؤديان بدورهما لجذب السكان، خصوصا أن إقليم السويس مجاور لأقاليم طاردة للسكان مثل إقليمي الدلتا والقاهرة الكبرى، وبالتالي جذب عمالة للعمل بهذه الأنشطة المقترحة.

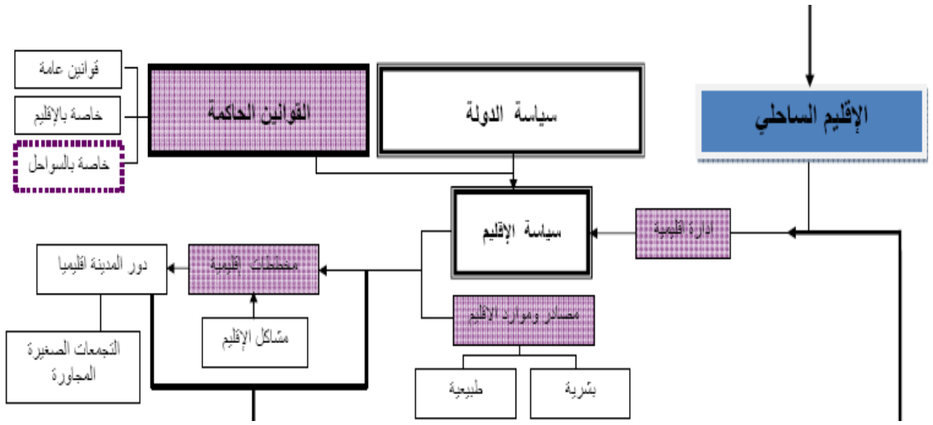
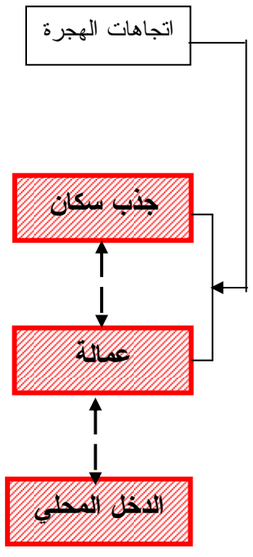
٢- الأنشطة الاقتصادية المقترحة بمدينة العريش وكذلك الشروط التي تم وضعها للمستثمرين عند التنفيذ سيساعد في رفع كفاءة المناطق العمرانية القائمة وزيادة الخدمات وكفاءتها، وبالتالي هذا يشجع العمالة الموجودة بالمدينة على الاستقرار بها.

٣- تفعيل دور الإدارة المتكاملة لتخطيط المجتمعات الساحلية يساعد في تدارك أي سلبيات تتم في أي مرحلة من مراحل التخطيط على كل المستويات وفي كل التخصصات وبالتالي فهي تساهم فعليا في رفع معدلات التنمية.

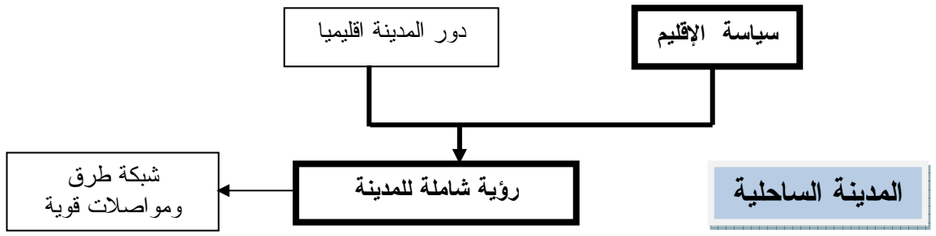
٤- معدلات التنمية تتأثر جميعا ببعضها البعض، فمعدلات النمو السكاني تؤثر في أعداد الأسر وبالتالي فتزيد أعداد العمالة، وكذلك عندما يزيد الدخل المحلي للمدينة سيؤثر ذلك في ارتفاع متوسط نصيب الفرد منه.

ويوضح جدول (٤-١٤) ملخص تطبيق منهجية العمل على إقليم السويس ومدينة العريش

جدول (٤-١٤) ملخص تطبيق منهجية العمل على اقليم السويس ومدينة العريش

مراحل منهجية العمل	التطبيق على اقليم السويس ومدينة العريش	التأثير على معدلات التنمية
مرحلة مستوى الإقليم الساحلي  	**<u>سياسة الدولة والقوانين الحاكمة</u>** سياسة الدولة العامة وهي " **الاتجاه نحو تعمير وتنمية سيناء**". وذلك في ظل وجود ثلاثة تشريعات أساسية (قانون للتنمية العمرانية والبيئية – قانون خاص لتنمية المناطق الساحلية ينظم وضع استعمالات الأراضي ويضمن الحماية البيئية للمنظومة البحرية ويضع نظام إدارة السواحل – التشريعات والقرارات الخاصة بالإقليم). **<u>سياسة الإقليم</u>** يأتي بعد ذلك تحديد سياسة الإقليم وهي: – جذب الإستثمارات الداخلية والخارجية لزيادة مشروعات التنمية بالإقليم. – جذب السكان من الأقاليم المجاورة لتعمير سيناء. **<u>تحديد مصادر ومشاكل الإقليم</u>** ولوضع المخطط الإقليمي لإقليم السويس واتخاذ القرارت بشأن استراتيجيات التنمية فيه فقد تم تحديد **<u>أولا:</u>** مصادر وموارد اقليم السويس التي يمكن استغلالها في التنمية وهي كما يلي: – مناطق تصلح للزراعة الصحراوية على مياه الأمطار والسيول. – موارد تعدينية وبترولية متنوعة. – محميات طبيعية. – شواطئ تصلح للتنمية متعددة القطاعات. – أقاليم مجاورة طاردة للسكان مثل إقليمي الدلتا والقاهرة الكبرى. **<u>ثانيا:</u>** المشاكل التي تواجه التنمية في الإقليم وهي كما يلي: – حيازات وملكيات الأراضي غير المقننة وارتفاع نسب واضعي اليد على الأراضي. – ضعف البنية الأساسية بكافة أنواعها وكذلك ضعف مستوى وأعداد الخدمات. ندرة الموارد المائية خصوصا في محافظتي شمال وجنوب سيناء. **<u>المخطط الإقليمي</u>** وبناءً على ما سبق فقد تم اتخاذ القرارت التالية في المخطط الإقليمي لإقليم السويس: ١– تمليك المواطنين الأراضي وتقنين أوضاعهم. ٢– تقوية شبكة الطرق والمواصلات القائمة بالإقليم واقتراح شق طرق جديدة بين التجمعات الرئيسة بالإقليم والتجمعات الصغيرة المجاورة لها. ٣– إعادة فتح سكة حديد (الإسماعيلية / رفح). ٤– تنمية الإقليم ستكون من خلال الإعتماد على وجود تجمعات عمرانية كبيرة متفرقة بالإقليم، ونواة هذه التجمعات هي المدن القائمة. ٥– وضع خطة لإستغلال الترع الموجودة بالإقليم في التنمية (ترعة السلام أو ترعة الشيخ جابر) واستكمالها حتى وادي العريش. ٦– التنمية الاقتصادية بالإقليم هدفها أن يكون الإقليم متكاملا اقتصاديا مكتفيا ذاتيا ومصدرا لفائض الإستهلاك. **<u>دور المدينة اقليميا</u>** ومن خلال هذه القرارت يتم تحديد دور المدن الموجودة بالإقليم، وقد تم تحديد دور مدينة العريش إقليميا بأنها: – المدينة الأولى في شبه جزيرة سيناء (العاصمة الثانية للإقليم بعد مدينة السويس). – مركز صناعي زراعي تجاري بالإقليم. – عدد السكان المستهدف عام ٢٠٢٢ هو ٥٠٠ ألف نسمة. – يخصص حوالي من (٣٠% إلى ٤٠%) من صافي الدخل المحلي لمدينة العريش لتطوير المدينة والخدمات والبنية الأساسية بها.	١– من دراسة اتجاهات الهجرة المتجهة الإقليم عند دراسة مصادر وموارد للإقليم نجد أن اقليم السويس مجاور لأقاليم طاردة للسكان مثل إقليمي الدلتا والقاهرة الكبرى ومع زيادة الأنشطة الاقتصادية بمدن الإقليم يتم جذب عمالة للعمل بهذه الأنشطة المقترحة. ٢– كل نشاط اقتصادي تم اقتراحه بمدينة العريش يعتمد بشكل رئيسي على شبكة بنية أساسية قوية وكذلك شبكة طرق ومواصلات تربط المدينة بما حولها من تجمعات عمرانية، وتتميز مدينة العريش بتواجد نواة من البنية الأساسية وشبكات الطرق يمكن أن يبنى عليها بنية أساسية قوية، وهذان العاملان يؤديان بدورهما لجذب السكان. 

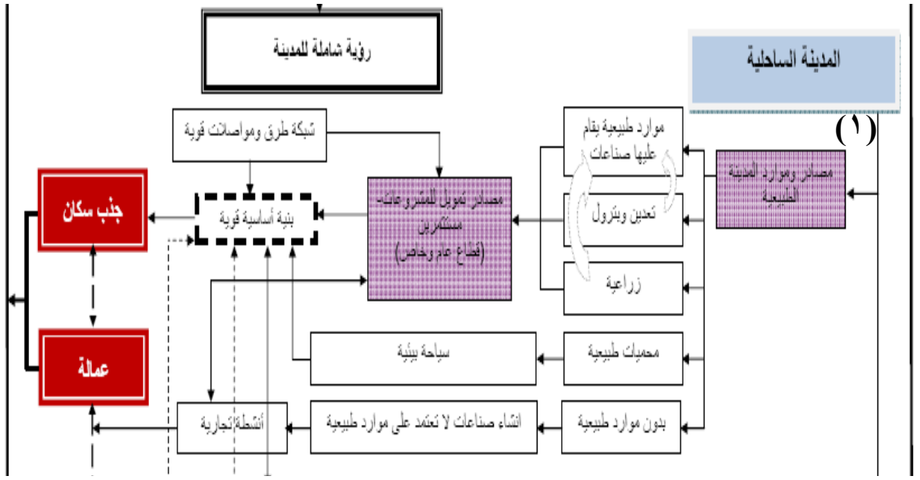
مرحلة التخطيط على مستوى المدينة



رؤية التنمية بالمدينة

بناء على دورها الإقليمي المحدد بالمخطط، وبناءً على الدور الذي حدده مخطط اقليم السويس –كما سبق– لمدينة العريش فرؤية التنمية بالمدينة هي أن تكون "**مدينة إقليمية متكاملة اقتصاديا جاذبة للسكان والاستثمار**". والتجمعات العمرانية المجاورة لها مراكز إمداد الموارد الصناعية والزراعية بالمدينة.

– **المحور الأول**



مصادر وموارد المدينة وطرق استغلالها

مدينة العريش تتميز بمصادر وموارد متعددة ومتنوعة يمكن استغلالها في عمل أنشطة اقتصادية متعددة.

أولا: في مجال الصناعات والموارد التعدينية:

- الرمال الصفراء وتستخدم في (أغراض البناء والتشييد وشق الطرق).
- الرمال السوداء وتقوم عليها صناعات مثل (صناعة هياكل ومحركات الطائرات – الأدوات الكهربائية – الصناعات النووية).
- منطقة الصناعات الحرفية بالمساعيد شرق العريش بمساحة ١ كم^{2}.

ثانيا: في مجال الزراعة والأراضي الصالحة للزراعة:

- اراضي استصلاح زراعي جنوب العريش.
- اراض مزروعة حاليا شرق العريش بالنخيل والزيتون والفاكهة.

ثالثا: المحميات الطبيعية:

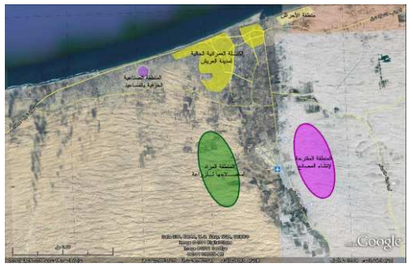
محمية الأحراش الساحلية: وهى الغرود الرملية الممتدة على طول ساحل البحر المتوسط من العريش حتى رفح.

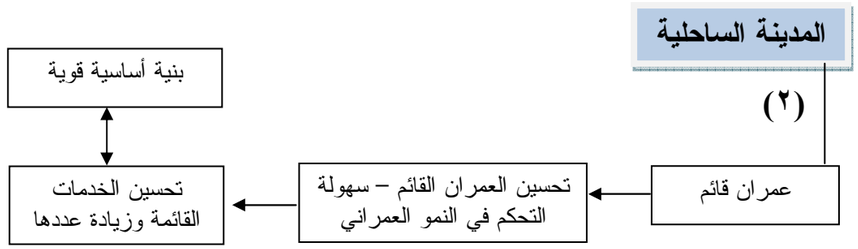
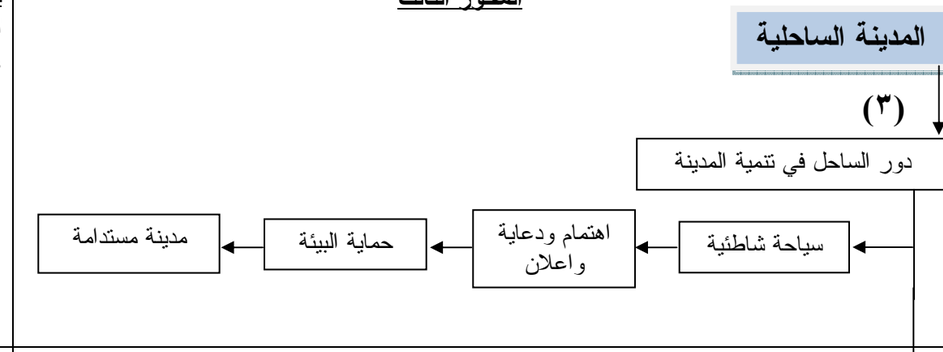
وبناءً على هذه المصادر والموارد فيقترح الأنشطة التالية:

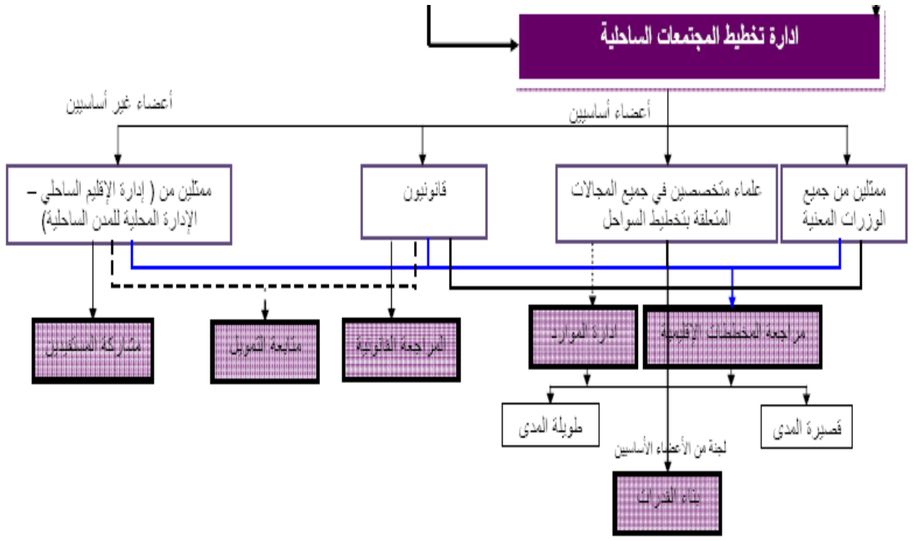
١- إنشاء مصنع لتصنيع هياكل الطائرات بمساحة ٣,٥ كم^{2} شرق مطار العريش.
٢- إنشاء مصنع للإلكترونيات والصناعات الدقيقة بمساحة ٢ كم^{2} شرق مطار العريش.
٣- زيادة مساحة منطقة الصناعات الحرفية بالمساعيد من ١كم^{2} إلى ٢كم^{2} غربا، وتقام عليها صناعات بسيطة (تصنيع غذائي ومصانع للطوب والبلاط).
٤- استصلاح حوالي ٢ كم^{2} (حوالي ٤٩٤ فدان) جنوب غرب العريش وزراعته بالنخيل والزيتون.
٥- تطوير منطقة الأحراش الساحلية (محمية طبيعية) وتهيئتها للسياحة البيئية.

ولضمان تنفيذ هذه المقترحات يجب مراعاة الشروط التالية:

١- المشروعات الصناعية الكبرى يقوم بها مستثمرون قطاع خاص على أن:
   - يتم التيسير على المستثمرين ماليا واداريا في الشئون المحلية مقابل المساهمة في تطوير المناطق السكنية بالمدينة، على أن تقوم الحكومة بتوفير البنية الأساسية اللازمة للمشروع مثل تمهيد أو شق الطرق وتوفير الكهرباء
   - أن يتم البناء من خلال مواد البناء المتوفرة بالمدينة (مثل الرمال الصفراء والزلط ..).
٢- المشروعات الحرفية الخفيفة ومشروعات الاستصلاح الزراعي تقوم به الحكومة.
٣- يشترط أن تكون العمالة في كل الأنشطة المقترحة مقيمة إقامة دائمة داخل مدينة العريش.



- **المحور الثاني** 	**العمران القائم** تتميز الكتلة العمرانية بمدينة العريش بعدة ميزات تجعلها نواة جيدة للتنمية من هذه المميزات: ١- بلغت مساحة ٢٣٦,١ كم٢ بكثافة بلغت ٥٨٤ شخص/كم٢، وهي تعتبر كثافة قليلة جدا، يمكن أن تستوعب حتى مليون نسمة. ٢- للمدينة ظهير صحراوي شرقا وغربا قابل لإمتداد العمراني. ٣- تمر بالكتلة العمرانية شبكات طرق قوية تصل بين المدينة وبين المدن المجاورة كما بالشكل (٣٢). ٤- يقترح من المخطط الإقليمي تشغيل خط السكة الحديد (الإسماعيلية – رفح) والذي يمر بالمدينة. ٥- يمر بالمدينة الطريق الساحلي الشمالي والذي يتميز بامتداد عناصر البنية الأساسية على طوله (الكهرباء – خطوط الغاز – خطوط المياه). واستغلالا لهذه المميزات فيقترح الآتي: ١- عمل مخططات عمرانية وتفصيلية لمناطق الإمتداد العمراني شرق وغرب الكتلة الحالية على أن ينتهي التنفيذ عام ٢٠١٧، ويتم التمويل مناصفة بين الدولة والدخل المحلي للمدينة من قطاع السياحة، شريطة أن يكون البناء من المواد البناء المحلية. ٢- إعادة تشغيل ٥ محطات التحلية لمياه البحر بالمدينة.	١- تعدد الأنشطة الاقتصادية حسب الخطة المقترحة يساعد في رفع كفاءة المناطق العمرانية القائمة وزيادة الخدمات وكفاءتها مما يساعد في رفع معدلات التنمية الاجتماعية.
- **المحور الثالث** 	**دور الساحل في تنمية مدينة العريش** الساحل في مدينة العريش له أدوار متعددة، فهو في المقام الأول تقام عليه أنشطة سياحية وفي هذا الصدد يتم اقتراح مايلي: ١- تقام على مسافات متساوية من الساحل داخل نطاق المدينة شواطئ عامة (مثل مدينة الأسكندرية) يتم الإهتمام بها وتهيئتها للسياحة الداخلية وانشاء فنادق مناسبة للسياحة الداخلية، وعمل الإعلانات والدعاية اللازمة لجذب السياح من المناطق والأقاليم المجاورة مثل برامج الرحلات في الشركات والمؤسسات والنقابات متضمنة السياحة التاريخية والبيئية بالمدينة. ٢- تقديم هذه الشواطئ في برامج المنافسة في الحفاظ على البيئة لجذب السياحة العالمية مثل برنامج العلم الأزرق (Blue Flag).	
	ميناء العريش البحري: يقع على بعد ٥٠٠ متر من الطريق الرئيسي (رفح / العريش)، وكان يستخدم في الصيد ثم تم تحويله ليكون ميناء تجاريا لتصدير المواد الخام. واستغلالا لهذه الميزة التي تتمتع بها مدينة العريش، وتحقيقا للرؤية التنموية الموضوعة للمدينة في أن تكون " **مدينة اقليمية متكاملة اقتصاديا جاذبة للسكان والاستثمار** " فيقترح ما يلي: ١- تقوية دور هذا الميناء بالمدينة بحيث تكون أهم مراكز التجارة الخارجية بالإقليم، فيتم توسعته شرقا بمسافة كم واحد. ١- وقف تصدير المواد الخام من الميناء وتصدير منتجات ومواد مصنعة من المناطق الصناعية المقترح انشاؤها بالمدينة. ٢- تقوية العلاقات التجارية والتعاون الإقتصادي بين ميناء العريش البحري وموانى جزيرة قبرص والتي تبعد عنها ما يقل عن ٤٠٠ كم. وبالتالي فيكون ميناء العريش البحري منفذا تجاريا حيويا وجاذبا للإستثمار الأجنبي، وبالتالي فيساهم في الدخل المحلي لمدينة العريش.	

مرحلة إدارة تخطيط المجتمعات الساحلية  	عند إدارة خطط التنمية الساحلية يقترح الآتي: ١- أن يكون هناك جهة مستقلة " الإدارة المتكاملة لتنمية المناطق والمدن الساحلية " ويكون أعضاؤها الأساسيون: – ممثلين من جميع الوزرات المعنية. – علماء متخصصين في جميع المجالات المتعلقة بالسواحل (علوم هندسة السواحل – التخطيط – علوم البيئة....). – قانونيين ويكون دورهم المتابعة القانونية لخطط التنمية المقترحة ومتابعة تنفيذ بنود القوانين الحاكمة للتنمية سواء العامة منها أو الخاصة بالسواحل. أما أعضاؤها غير الأساسيين: – ممثلون من إدارة الإقليم المراد تنميته وكذلك من الإدارة المحلية وذلك حتى يكون هناك اتصال بالمجتمع المحلي وكذلك متابعة تنفيذ الخطط على أرض الواقع. ٢- تنقسم مهام الإدارة المتكاملة – حسب خطة التنمية المقترحة – إلى ست مهام رئيسية يتم توزيعها كالتالي: – مراجعة المخططات الإقليمية : ويشترك فيها كل من ممثل الإدارة الإقليمية ومسئولي الوزارات المعنية والمتخصصين. وتكون المتابعة على مرحلتين قصيرة المدى وطويلة المدى. – ادارة الموارد: ويكون للمتخصصين والعلماء الدور الأكبر في هذه المهمة، حيث متابعة الموارد الإقليمية والمحلية وتأثير خطط التنمية عليها بالزيادة أو النقصان، وتكون المتابعة على مرحلتين. الأولى: قصيرة المدى من ١ إلى ٣ سنوات وتكون للموارد غير المتجددة مثل الموارد التعدينية والبترولية، والثانية طويلة المدى (أكثر من ٥ سنوات) للموارد شبه المتجددة والمتجددة كالموارد الطبيعية. – متابعة التمويل: ويشترك في هذه المهمة ممثلو الإدارة المحلية مع القانونيين لمتابعة الاتفاقيات المبرمة مع المستثمرين والإدارة المحلية. – بناء القدرات: ويكون المسئول عن هذه المهمة هي لجنة من الأعضاء الأساسيين بحيث تقيم على فترات (طويلة وقصيرة المدى) دورات تدريبية نظرية وعملية لكل من أعضاء الإدارات المحلية والإقليمية على مستوى الجمهورية، واختيار متدربين ليقوموا بدور المدربين في مواقعهم. – مشاركة المستفيدين: ويقوم بهذه المهمة ممثلو الإدارة المحلية، بحيث يكونون صوت المجتمع المحلي الذي يعبر عن احتياجاتهم ومشاكلهم ويقومون بتوصيلها لصانعي ومتخذي القرار. – المراجعة القانونية: وهذه المهمة يكون القانونيون هم المسئولون الأساسيون عنها حيث متابعة تنفيذ جميع بنود القوانين العامة والخاصة بالسواحل في كل مراحل خطط التنمية سواء عند وضعها أو تنفيذها.	١- تفعيل دور الإدارة المتكاملة لتخطيط المجتمعات الساحلية يساعد في تدارك أي سلبيات تتم في أي مرحلة من مراحل التخطيط على كل المستويات وفي كل التخصصات وبالتالي فهي تساهم فعليا في رفع معدلات التنمية. ٢- معدلات التنمية تتأثر جميعا ببعضها البعض، فمعدلات النمو السكاني تؤثر في أعداد الأسر وبالتالي فتزيد أعداد العمالة، وكذلك عندما يزيد الدخل المحلي للمدينة سيؤثر ذلك في ارتفاع متوسط نصيب الفرد منه.

٤-٤-٦ التوصيات والمقترحات:

توصيات ومقترحات البحث تنبع من الدراسات النظرية والتطبيقية، وهي تهدف لاستخلاص الدروس المستفادة والمتعلقة بالتنمية في المدن الساحلية وأقاليمها من خلال التكامل الاقتصادي، والوقوف على الطرق المقترحة لتطبيق ما توصل إليه البحث.

تنقسم التوصيات والمقترحات إلى مجالات متعددة مثل (الإدارة والتخطيط – البنية الأساسية – الاقتصاد – القوانين والتشريعات – الأبحاث والدراسات) وجميعها مجالات في غاية الأهمية إذا ما أردنا تنمية المناطق والمدن الساحلية بشكل عام، كما يجب الاشارة إلى أنها لابد أن تتكامل فيما بينها وأن يتم الاهتمام بها جميعا، فالاهتمام بمجال واحد منها وإهمال المجالات الأخرى لا يؤدي إلى التنمية المرجوة. إن تنمية المناطق الساحلية بشكل متكامل يعتبر هو مستقبل التنمية القادم في مصر. وفيما يلي عرض لمقترحات البحث لتنمية هذه المجالات.

- الإدارة والتخطيط الإقليمي:

استنتجت الدراسة النظرية للبحث المفاهيم العالمية والمتفق عليها للإدارة المتكاملة للمدن الساحلية وكذلك خطواتها ومراحل تطبيقها، وقد أشارت الدراسة أنه لكل محافظة ساحلية في مصر لجنة عليا للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية طبقا لقانون البيئة الصادر عام ١٩٩٤، ولكن هذه الإدارة غير مفعلة وليس لها نشاط مؤثر في تنمية المناطق الساحلية بالمحافظات، كما أن المهمة الأساسية لهذه اللجنة هي حماية البيئة في المناطق الساحلية فقط كما نص عليه قانون البيئة المصري، وهو ما يخالف المفهوم العالمي للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية – كما أوضحه البحث بالدراسة النظرية– فالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية تساهم في تنمية السواحل في جميع المجالات وتقوم بالتنسيق بين هذه المجالات بحيث تنجح جميعها وبما لا يؤثر سلبا على البيئة.

لذلك يقترح البحث أن تشكل الإدارة المتكاملة للمجتمعات الساحلية على النحو التالي:

١- تضم ممثلين من جميع الوزارات المعنية (الصناعة والزراعة والإسكان والبيئة والسياحة والمالية والتعليم والصحة.....) ويشترط أن يكونوا على وعي ودراية بالمناطق الساحلية وطرق تنميتها – ويمكن ذلك من خلال عمل دورات تدريبية وورش عمل.

٢- تكون المهمة الأساسية لهذه الإدارة، اشتراكها في وضع خطط واستراتيجيات التنمية سواء على المستوى الإقليمي أو المحلي، بهدف تنمية المناطق الساحلية تنمية متكاملة تتكامل فيها الانشطة الاقتصادية مع بعضها دون أن يؤثر ذلك على البيئة وبما يتماشى مع طبيعة المنطقة الساحلية، وكذلك متابعة ما ينفذ من هذه الخطط.

٣- أن يكون لهذه اللجنة لائحة قانونية ملزمة وشاملة تهدف إلى تنمية المناطق الساحلية، دون تغليب قطاع اقتصادي على الآخر.

- التخطيط العمراني للمناطق الساحلية:

أوضحت الدراسة الفرق بين المخططات الموضوعة للمدن الساحلية الدولية، والمخططات الموضوعة للمدن الساحلية المصرية، وكانت أهم الفروق الواضحة بينهما هو وضوح الرؤية للأهداف الرئيسة لتنمية هذه المدن وكيف أن المخطط أداة مساعدة وفعالة في تحقيق هذه الفكرة، حيث أن كل عناصر المخطط من توزيع لاستعمالات الأراضي وتوزيع البنية الأساسية ومراحل التنفيذ تساعد في تحقيق هدف التنمية المنشود لهذه المدينة، كما يلاحظ متابعة تنفيذ هذه الخطط بصورة دورية، وتعديل ما يجب تعديله للوصول لمسار التنمية المستهدف. بينما نجد أن مخططات المدن الساحلية المصرية جميعها تهدف لتنمية شواطئ المدينة وتهيئتها للسياحة دون الاهتمام بتنمية الموارد الأخرى لهذه المدن. ويتم التنفيذ عشوائيا ويكون تحت سيطرة المستثمرين الذين يبحثون عن العائد السريع لرأس المال دون النظر إلى التنمية الحقيقية للمدينة.

لذلك يقترح البحث عند إعداد مخططات استراتيجية للمدن الساحلية يشترط الآتي:

١- وحدة أهداف تنمية المجتمع الساحلي والاتفاق عليها على المستوى الاقليمي والمحلي بحيث يحقق سياسات التنمية العامة والخاصة بالإقليم، وبالتالي لابد من وضوح إنعكاس هذه الأهداف على قرارات المخطط الموضوع للمدينة الساحلية.

٢- الاعتماد على مصدر واحد للدراسات التفصيلية وقواعد البيانات للمدن الساحلية – التي تشمل الموارد الطبيعية والاقتصادية والعمرانية والبشرية- التي يعدها العلماء المتخصصون في هذه المجالات بإدارة التنمية للمجتمعات الساحلية، حيث ان هذه البيانات دائما محدثة ومراجعة.

٣- في حالة اتفاق أهداف التنمية على استخدام الساحل في أنشطة قد تؤثر عليه بيئيا، فلابد من عمل كافة الدراسات الدورية التي تضمن حمايته بحيث يتم تحقيق هدف التنمية المتفق عليه دون التأثير السلبي على منطقة الساحل بيئيا.

٤- التشديد على وضع جدول زمني ملزم يُحدَّد فيه مراحل التنفيذ والجهات المنفذة، وكذلك تحديد المراحل التي يراجع فيها المخطط ويحدَّث – **قررها قانون ١١٩ لسنة ٢٠٠٨(البناء الموحد) بخمس سنوات على الأكثر– وتقترح الباحثة أن تكون المدة أقل من ذلك ولتكن ٣ سنوات نظرا للمتغيرات السريعة التي يمر بها العالم من أحداث ومتغيرات.**

- **البنية الأساسية:**

البنية الأساسية بكل فروعها هي أساس التنمية، فهي أهم عوامل جذب السكان، ويؤكد على ذلك مؤشرات التنمية بالمدن الساحلية الدولية حيث أن شبكات الطرق والسكك الحديدية من أهم العوامل التي يجب مراعاتها في التخطيط للمدن والمناطق الساحلية، وفي هذا الصدد **يقترح البحث** ما يلي:

١- تقوية شبكات الطرق القائمة بالمدن الساحلية وإمداد المدن التي لا تصلها طرق اقليمية قوية وسكك حديد تربط بينها وبين الإقليم الواقعة فيه والأقاليم المجاورة، وانشاء محطات للسكك الحديدية في كل مدينة ساحلية خاصة المدن ذات الظهير الصحراوي لأنها من أهم الوسائل التي تجذب السكان والعمالة.

٢- وضع الدراسات المتخصصة عن موارد المياه ومصادر المياه البديلة قليلة التكلفة في حيز التنفيذ واقتراح طرق لتمويل تنفيذها، وذلك لرفع معدلات نمو وتوطين السكان، خاصة في المدن الساحلية ذات الظهير الصحراوي.

- **التمويل والاستثمارات:**

هناك اختلاف في أساليب التمويل للمشروعات والاستثمارات بالمدن الساحلية بين التجارب الدولية والتجربة المحلية، وقد يرجع هذا إلى اختلاف النظم السياسية والمالية المتبعة، على الرغم من أنه في التجربة الصينية المركزية لم تكن عائقا أمام التنمية الاقتصادية بالمدن الساحلية. لذلك **يقترح البحث** ما يلي:

١- تخصيص نسبة – قد تكون ثابتة أو متغيرة – من الدخل المحلي للمدن الساحلية تمكن الإدارة المحلية من التمويل الذاتي على مشروعات التنمية فيها.

٢- تشجيع المستثمرين على الاستثمار داخل المدن الساحلية القائمة من خلال عمل قوانين لتشجيع المستثمرين مثل تخفيض الضرائب في السنوات الأولى من المشروع أو إعفائهم منها مقابل المساهمة في تطوير الخدمات بالمدينة او توفير البنية الأساسية اللازمة للمشروع.

- **القوانين والتشريعات:**

استنتجت الدراسة النظرية من التجارب الدولية أهمية دور التشريعات والقوانين في تنمية المناطق الساحلية، فيلاحظ في كل تجربة أن هناك قوانين تخص تنمية المناطق الساحلية، تتناول هذه القوانين آليات تنمية المناطق الساحلية بيئيا وعمرانيا واقتصاديا، بالإضافة إلى قوانين تخطيط المدن، وجميعها متكاملة تهدف إلى الإدارة والتنمية المتكاملة للمناطق الساحلية، مع ملاحظة أنها لم تتدخل في طرق وأفكار التنمية الموضوعة ولكنها تضع آليات تساعد في تحقيق التنمية المستهدفة.

كما أوضحت الدراسة بالنسبة للتجربة المحلية أن هناك عدة اتفاقيات وبروتوكولات دولية تلتزم بها الدولة بخلاف القوانين المحلية التي تتحكم في البيئة والعمران للمناطق الساحلية. ومن خلال ذلك كله **يقترح البحث:**

١- اصدار مشروع قانون يحكم التعامل مع المناطق الساحلية اقتصاديا وعمرانيا وبيئيا، بحيث يتلافى تضارب بعض المواد في القوانين المختلفة، ويقترح أن تكون لجان الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية هي المسئولة عن تنفيذ هذا القانون.

- الدراسات والأبحاث:

هناك قصور في الأبحاث والدراسات العربية الخاصة بالمناطق الساحلية، خصوصا ما يتعلق بالنواحي التخطيطية والاقتصادية على الرغم من امتداد الوطن العربي على سواحل كثيرة، معظم الدراسات العربية تناولت المناطق الساحلية من خلال المداخل البيئية والسياحية والتاريخية. بينما نجد وفرة من الدراسات والأبحاث العالمية في الدول الغربية عن السواحل والمناطق الساحلية، تتناول زوايا مختلفة مثل التخطيط والتنمية والإدارة، وكذلك المفاهيم والنظريات والقوانين والتشريعات الحاكمة للتنمية الساحلية، وسياسات التنمية الإقليمية. ومن خلال ذلك **يقترح البحث:**

١- اهتمام الجامعات والمراكز البحثية بجميع تخصصاتها بالدراسات الخاصة بالتنمية المتكاملة بالمناطق الساحلية، وكذلك اقامة ندوات أو مؤتمرات تناقش الأبحاث الخاصة بهذا المجال، حتى يمكن نشرها وتداولها، كما توصي الدراسة بعمل ورش عمل ودورات تدريبية للمخططين حتى يكون لدينا كوادر تستطيع التعامل مع هذه المناطق المميزة اقتصاديا وبيئيا.

٢- دراسة أساليب اقتصادية جديدة لجذب الاستثمارات إلى التنمية داخل المناطق والمدن الساحلية القائمة لتوفير فرص عمل وتوطين للسكان بهذه المدن وخاصة المدن الساحلية بسيناء.

٣- الاهتمام الإعلامي بالتوعية للتنمية في المدن الساحلية القائمة وفرص العمل الاستقرار في هذه المدن.

المراجـــــع

الكتب العربية:

١- أحمد خالد علام، التخطيط الإقليمي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٢.

٢- أحمد خالد علام وآخرون، التخطيط الإقليمي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٥.

٣- أحمد على اسماعيل، جغرافية المدن، دار الثقافة والنشر والتوزيع، ١٩٩٦.

٤- صلاح الدين البحيري، قراءات فى التخطيط الإقليمي – وجهة نظر جغرافية، ١٩٩٤

٥- عايدة بشارة، مدخل إلى التخطيط الإقليمي، دار الكتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٦.

٦- فاتنة الوتار، الملامح التخطيطية لتحقيق آفاق التنمية المستدامة-المبادرات والإبداع التنموي في المدينة العربية، الأردن، ٢٠٠٨

٧- فؤاد محمد الصقار، التخطيط الإقليمي، منشأة المعارف بالأسكندرية، ١٩٧٠

٨- قانون البيئة رقم ٤ لعام ١٩٩٤

٩- قانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٨٣ فى شأن المحميات الطبيعية.

١٠-قانون ٤٨ لسنة ١٩٨٢ لحماية نهر النيل والمجاري المائية من التلوث.

١١-قانون رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ – البناء الموحد

١٢-كارستين مانجور، أحمد حسن، ارشادات ادارة خط الشاطئ-مدخل الى التنمية المستدامة في المناطق الساحلية، ٢٠٠٣

١٣-محسن عبد الصاحب المظفر، التخطيط الإقليمي: مفاهيم ونظريات وتحليلات مكانية، دار شموع الثقافة، ٢٠٠٢.

١٤-محمد خميس الزوكة، التخطيط الإقليمي وأبعاده الجغرافية، دار الجامعات المصرية، القاهرة، ١٩٨٤.

الرسائل العلمية:

١- باسم مصطفى عباس، مدخل لإعادة تأهيل المناطق المتدهورة عمرانيا بالمدن السياحية الساحلية ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، ٢٠٠١

٢- تامر عبد الله البسطويسي، إدارة التنمية السياحية بالمناطق الساحلية – دراسة حالة نطاق الغردقة، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، ٢٠٠١

٣- تامر محمد عبد العزيز، التكامل العمراني الإقليمي والدولي كأداة لدفع عجلة التنمية الشاملة-دراسة حالة التكامل العربي وإمكانية التطبيق، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨.

٤- حسن حسن بهجت، منهج للتنمية فى المناطق السياحية الساحلية – حالة الدراسة ساحل البحر الأحمر / مصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، ١٩٩٦

٥- سلوى توفيق رمضان، تأثير تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية على التنمية العمرانية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، ١٩٩٥

٦- سمير على عبد الوهاب رجب المنسي، تنمية مدن السواحل البحرية وتطبيق ذلك على السواحل المصرية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة- جامعة الأزهر،٢٠٠٢.

٧- عمرو صلاح الدين حجازي، التميز التنموى للمدن وقابليتها للأستثمار كأساس لاستراتيجيات التنمية الحضرية دور تكنولوجيا المعلومات فى التقييم واتخاذ القرار، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٤.

٨- محمد خطاب، اعتبارات تخطيط المناطق السياحية الساحلية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة،

٩- محمد عبد ربه أحمد عميرة، تكامل إدارة المناطق الساحلية-مدخل في التنمية وحماية البيئة الساحلية في جمهورية مصر العربية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة،٢٠٠٣.

١٠-هشام محمد البرملجي، منهج تقييمى للسياحة المستدامة والتنمية بالدول النامية-دراسة تطبيقية على منطقة الساحل الشمالي الغربى لجمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التخطيط الإقليمي والعمراني، جامعة القاهرة، ٢٠٠٢

١١-وليد عدنان صيداوي، تخطيط وتنمية المناطق الساحلية-دراسة حالة المناطق الساحلية المصرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة،

مؤتمرات :

١- مؤتمر العمارة والعمران، كلية الهندسة – جامعة القاهرة، القاهرة، ٢٠٠٤

٢- المؤتمر العربي الإقليمي "الترابط بين الريف والحضر"، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، جمهورية مصر العربية، ديسمبر ٢٠٠٥.

٣- المؤتمر السنوي الرابع بكلية السياحة والفنادق، جامعة الإسكندرية، الساحل الشمالي الغربي المصري على خريطة السياحية الدولية، ابريل ٢٠٠٥

4- International Conference - Development and Tourism in Coastal Areas Sharm EL_Sheikh, Egypt, ١٢-٩ , March ٢٠٠٥

٥- ندوة "تنمية المدن العربية فى ظل الظروف العالمية الراهنة" ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني وجامعة الدول العربية، جمهورية مصر العربية، ديسمبر ٢٠٠٦.

تقارير :

١- تقارير التنمية البشرية ، البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة، لأعوام : ١٩٩٥-٢٠٠١-٢٠٠٣-٢٠٠٥- ٢٠٠٨

٢- مخطط التنمية الشامل للساحل الشمالي للدلتا كتجمع عمراني جديد، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، جمهورية مصر العربية، التقرير الأول: المخطط الإستراتيجي، ابريل ٢٠٠٤.

٣- دليل التوصيف البيئي لمحافظة دمياط، برنامج سيم، وزارة الدولة لشئون البيئة، ٢٠٠٤

٤- دليل التوصيف البيئي لمحافظة شمال سيناء، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٧.

٥- دليل التوصيف البيئي لمحافظات (الإسكندرية- البحيرة – كفر الشيخ – بورسعيد – البحر الاحمر)، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٥.

٦- دليل التوصيف البيئي لمحافظة مطروح، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٨.

٧- دليل التوصيف البيئي لمحافظة الدقهلية، برنامج سيم، وزارة الدولة لشئون البيئة، ١٩٩٨

٨- دليل التوصيف البيئي لمحافظة السويس، جهاز شئون البيئة، وزارة الدولة لشئون البيئة، بالتعاون مع الوكالة الدنماركية للتعاون الدولي، ٢٠٠٤.

٩- دليل التوصيف البيئي لمحافظة جنوب سيناء، برنامج سيم، وزارة الدولة لشئون البيئة، ٢٠٠٣

١٠-استراتيجية التنمية لمحافظات الجمهورية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، ٢٠٠٨ – تقرير إقليم الأسكندرية – تقرير إقليم الدلتا – تقرير إقليم السويس – تقرير إقليم جنوب الصعيد.

١١-خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، التقرير العام ١٩٩٨.

١٢-تقارير معلوماتية، تطور الناتج المحلي الإجمالي خلال السنوات الخمس الماضية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار- مجلس الوزراء، السنة الأولى، العدد (٧)، يوليو ٢٠٠٧

١٣-تقارير معلوماتية، السياحة في مصر، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار- مجلس الوزراء، السنة الأولى، العدد (١٢)، ديسمبر ٢٠٠٧

١٤-وزارة الإستثمار في عام، تقرير أداء وزارة الإستثمار والجهات التابعة لها عن العام المالي (٢٠٠٧/٢٠٠٨)، وزارة الإستثمار، ٢٠٠٨

١٥-التعداد النهائي للسكان عام ٢٠٠٦ لمحافظات (شمال سيناء-بورسعيد-السويس-جنوب سيناء-البحر الأحمر-دمياط الدقهلية-كفر الشيخ-البحيرة-الأسكندرية-مطروح)، الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

١٦- التنمية المستقبلية لمحافظة مطروح، خطة التنمية والمشروعات الإستثمارية حتى عام ٢٠٢٢، شركة مركز الأكاديمية للإستشارات الهندسية والتنمية م/ شريف ناصر، فبراير ٢٠٠٥.

١٧-مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر عام ٢٠١٧، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، مايو ٢٠٠٠

١٨- الخطة الخمسية الخامسة (٢٠٠٢-٢٠٠٧)، وزارة التنمية الاقتصادية.

الكتب الأجنبية:

1. Allan M. Williams, Tourism and Economic Development Western European Experiences, France, London & New York, Belhaven Press, 1991
2. Berry Cullingworth & Others, Planning in The USA, Routledge, 2009
3. Biliana Cicin & Others, Integrated Coastal and Ocean Management, Island Press, London, 1998
4. Brian Hoyle, Cityports, Coastal Zones and Regional Change, Wiley, 1996.
5. Connie P. Ozawa ,The Portland edge: challenges and successes in growing communities, Island Press, USA, 2004.
6. Cormac Cullinan, Integrated coastal management law: establishing and strengthening national legal frameworks for integrated coastal management, Food & Agriculture Org (FAO), 2006.
7. Darius J. Bartlett & Others, GIS for Coastal Zone Management, CRC Press, 2004.
8. David Green & Others, Integrated Coastal Zone Management, Research Publishing Services, Singapore, 2008.
9. Franco Archibugi, Planning Theory, Springer, Italy, 2008.
10. Graham Earnshaw, China Business Guide 2006, China Economic Review Publishing, Hong Kong, 2006.
11. J. William Kamphuis, An Introduction to Coastal Engineering & Management, volume 16. World Scientific, USA, 2000.
12. Jae Ho Chung, Cities in China, Routledge, London & New York, 1999.
13. John Glasson & Others, Regional Planning, Rutledge, 2007.
14. John R. Clark, Coastal Zone Management _ Hand Book, CRC Press, USA, 1996.
15. John Punter, Design Guidelines in American Cities, Liverpool University Press,
16. M. G. Barrett, Coastal Zone Planning & Management, Thomas Telford, 1992.
17. Manuel Baud, Bovy, Fred R. Lawson, Tourism and recreation handbook of planning and design, Architectural Press Elsevier Science Ltd., UK, 2002
18. Marios Camhis, Planning Theory & Philosophy, Tavistock Publications, London, 1979.
19. Nicolas Momper, European Regional Planning Strategy, European Conference of Ministers Responsible for Regional Planning, Strasbourg, Council of Europe, Publishing & Documentation Services, Germany, 1992.

20. Peter Calthorpe & others, The Regional City: planning for the end of sprawl, Island Press, USA, 2001.
21. Peter Hall, Urban & Regional Planning, Rutledge, 2002.
22. Robert Kay & Others, Coastal Planning & Management, Taylor & Francis, 1999.
23. Scott Campbell & Others, Readings in Planning Theory, 2nd ED., Blackwell Publishing, 2003
24. Susan L. Shirk, How China Opened its Door, Brookings Institution Press, 1994
25. Stephen Maxwell Wheeler, Planning for sustainability: creating livable, equitable, and ecological communities, Routledge, 2004.
26. Timothy Beately & Others, An Introduction to Coastal Zone Management, 2nd Edition, Island Press, London, 2002.

أبحاث منشورة:

1. Abdel-Gelil, Ibrahim & others, Integrated Coastal Zone Management in Egypt: The Fuka-Matrouh project, Journal of Coastal Conservation 9: 5-12, 2003.
2. Biliana Cicin-Sain & Stefano Belfiore, Linking Marine Protected Areas to Integrated Coastal and Ocean Management: A Review of Theory and Practice. National Oceanic and Atmospheric Administration, National Ocean Service, 2003.
3. Herman Boschken , When Global Cities are Coastal Cities too, A Paper Presented at the Annual Meeting of the American Political Science Association, Toronto, September 3 – 6, 2009
4. Song Ding, Three Major Trends in Coastal City Development, China Development Institute, WWW.cdi.com.cn
5. Sun Sheng Han & others, China's Coastal Cities: Development Planning and Challenges, HABITAT INTL٫. Vol. 23, No. 2

التقارير الأجنبية:

1. Guillaume Benoit & Others, A Sustainable Future for the Mediterranean, The Blue Plan’s Environment and Development Outlook Report, Earth scan in the UK and USA, 2005
2. A Reference Guide on the Use of Indicators for Integrated Coastal Management, Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO, 2003

3. Tourism Sector Developments In Egypt, American Chamber Of Commerce In Egypt, BSAC, 2005.
4. Economic Developments and Prospects, Middle East and North Africa Region, The World Bank, 2008.
5. A Hand Book for measuring the progress and outcomes of integrated coastal and ocean management, Sherry Heileman & Others, Graph2000, UNESCO 2006.
6. Costal Design Guid lines For New South Wales, Crown ,2003.
7. United Nations Centre for Human Settlements, Regional development planning and management of urbanization: experiences from developing countries, United Nations center for Human Settlements (HAPITAT), 1997.
8. The state of the world's cities 2004/2005: globalization and urban culture, United Nations Human Settlements Program, Volumes 2006-2007
9. Fareedali Kanji, A Global Perspective on Challenges of Coastal Tourism, Coastal Development Centre, Faculty of Fisheries, Kasetsart University Jatujak, Bangkok, Thailand, 2006
10. Martha Honey & others, Global Trends in Coastal Tourism, A Nonprofit Research Organization Stanford University and Washington, 2007
11. The city of Seattle, Washington comprehensive Annual Financial Report, for the Fiscal year Ended,12-2008, Department of Executive Administration

مواقع على شبكة الإنترنت

مواقع الجهات الحكومية المصرية

١- www.idsc.gov.eg
موقع مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مجلس الوزراء

٢- www.capmas.gov.eg
موقع الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

٣- www.emdb.gov.eg
موقع بنك معلومات النقل البحري المصري

٤- www.mts.gov.eg
الموقع الرسمي لقطاع النقل البحري المصري

٥- www.mwri.gov.eg
موقع وزارة الموارد المائية والري

٦- www.gopp.gov.eg

موقع الهيئة العامة للتخطيط العمراني

٧- www.urban-comm.gov.eg

موقع هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة

٨- www.eeaa.gov.eg

موقع جهاز شئون البيئة

٩- www.mop.gov.eg

الموقع الرسمي لوزارة التنمية الاقتصادية

مواقع المحافظات الساحلية المصرية

١٠- www.alexandria.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة الإسكندرية

١١- www.matrouh.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة مطروح

١٢- www.Suez.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة السويس

١٣- www.behera.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة البحيرة

١٤- www.dakahliya.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة الدقهلية

١٥- www.kafrelsheikh.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة كفر الشيخ

١٦- www.portsaid.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة بورسعيد

١٧- www.northsinai.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة شمال سيناء

١٨- www.southsinai.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة جنوب سيناء

١٩- www.domyat.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة دمياط

٢٠- www.redsea.gov.eg

الموقع الرسمي لمحافظة البحر الحمر

مواقع الجهات الحكومية الأجنبية

٢١- www.factfinder.census.gov

موقع الإحصاء الأمريكي (Fact Finder)

٢٢- www.insee.fr

الموقع الرسمي للمعهد القومي للإحصاءات والدراسات الاقتصادية الفرنسي

٢٣- www.starmass.com/china_review/city_overview/xiamen.htm

موقع شركة استشارية تقوم بخدمات متكاملة للشركات لإجراء أبحاث عن السوق الصيني وتدعمها الحكومة الصينية

مواقع المدن الساحلية الأجنبية

٢٤- www.seatle.gov

الموقع الرسمي لمدينة سياتل الأمريكية

٢٥- www.Portland.gov

الموقع الرسمي لمدينة بورتلاند الأمريكية

٢٦- www.montpellier.fr

الموقع الرسمي لمدينة مونبلييه الفرنسية

٢٧- http://english.xm.gov.cn/

الموقع الرسمي لمدينة شيامن الصينية الناطق باللغة الإنجليزية

مواقع بحث وعلمية متنوعة

٢٨- www.Wikipedia.com

موقع الموسوعة العلمية على شبكة الإنترنت

٢٩- www.google.com

موقع بحث

٣٠- www.netcoast.nl

موقع دليل الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية

٣١- www.planbleu.org

موقع الخطة الزرقاء للمدن الواقعة بحوض البحر الأبيض المتوسط

٣٢- www.worldbank.org

موقع البنك الدولي

٣٣- www.ozcoasts.org.au

واجهة معلومات شاملة عن شواطئ أستراليا

٣٤- www.wisegeek.com

موقع علمي يجاوب على أسئلة الباحثين في مجالات مختلفة

برامج الكمبيوتر المستخدمة في البحث

- برامج (Microsoft Office)
- برنامج (SPSS) الإحصائي
- برنامج (GIS) نظم المعلومات الجغرافية
- برنامج (Google Earth).
- برنامج (Photo Shop).