



## دراسة تحليلية لمعايير نجاح سياسة محاور التنمية الإقليمية

إعداد

م. سالي بهاء الدين المراغي

رسالة مقدمة الى كلية الهندسة - جامعة القاهرة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير في

الهندسة المعمارية

كلية الهندسة - جامعة القاهرة

الجيزة - جمهورية مصر العربية

2014 م



**AN ANALYTICAL STUDY FOR THE CRITERIA OF  
SUCCESSFUL POLICIES FOR REGIONAL  
DEVELOPMENT CORRIDORS**

BY

**Sally Bahaa El Deen El Maraghy**

A Thesis Submitted to

the Faculty Of Engineering at Cairo University

in Partial Fulfillment of the

Requirements for the Degree of

**MASTER OF SCIENCE**

in Architecture Engineering

**Faculty of Engineering, Cairo University**

**Giza, Egypt**

**2014**

# دراسة تحليلية لمعايير نجاح سياسة محاور التنمية الإقليمية (دراسة تطبيقية مصر)

إعداد

المهندسة / سالي بهاء الدين محمد أحمد يوسف المراغي

رسالة مقدمة إلى كلية الهندسة، جامعة القاهرة

كجزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير

في تخطيط المدن

إشراف

د. طارق محمود يسري حسن

مدرس بقسم التخطيط البيئي والبنية الأساسية

كلية التخطيط العمراني والإقليمي

أ.د. طارق عبد اللطيف أبو العطا

أستاذ التخطيط الإقليمي والعمراني

كلية الهندسة - قسم الهندسة المعمارية

كلية الهندسة، جامعة القاهرة

الجيزة - جمهورية مصر العربية

٢٠١٤

## فهرس المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
ع	- الإهداء .....
١	- مقدمة البحث .....
٢	- المشكلة البحثية .....
٢	- فكرة البحث .....
٢	- مجال البحث.....
٢	- أهداف البحث.....
٣	-التساؤلات البحثية.....
٣	-المناهج المستخدمة في البحث.....
٣	-هيكل البحث.....
<b>الباب الأول - الإطار النظري لعناصر البحث (الخلفية النظرية والأدبيات)</b>	

### الفصل الأول: مفاهيم ومصطلحات البحث الأساسية

٥	.....مقدمة الفصل الأول.....
٥	.....١-١ قطاع النقل (مفهومه وأهميته).....
٥	.....١-١-١ التعريف بقطاع النقل وأهميته.....
٦	.....١-١-٢ التطور التاريخي للنقل.....
٦	.....١-١-٣ تصنيف النقل.....
٧	.....١-٣-١-١ تصنيف أنواع النقل طبقا لبعض المتغيرات.....
٨	.....١-٣-٢-١ تصنيف أنواع النقل طبقا لوسيلة النقل.....
٩	.....١-٤-١ النقل البري.....
٩	.....١-٢-٢ <b>الطرق</b> .....
١٠	.....١-٢-١ مفهوم الطرق.....
١٠	.....٢-٢-١ تصنيف الطرق.....
١١	.....١-٣-٣ <b>التخطيط</b> .....
١٢	.....١-٣-١ أنواع التخطيط.....
١٤	.....٢-٣-١ مستويات التخطيط.....

١٤	..... ١-٢-٣-١ المستوى الأعلى التخطيط الدولي
١٥	..... ٢-٢-٣-١ المستوى الأول : التخطيط القومي
١٥	..... ٣-٢-٣-١ المستوى الثاني: التخطيط الإقليمي
١٧	..... ٤-٢-٣-١ المستوى الثالث: التخطيط المحلي
١٧	..... ٣-٣-٣-١ تخطيط النقل
١٧	..... ١-٣-٣-١ أسس ومبادئ عملية تخطيط النقل
١٨	..... ٢-٣-٣-١ مراحل عملية تخطيط النقل
١٩	..... ٣-٣-٣-١ خصائص عملية النقل الناجحة
٢٠	..... ٤-٣-٣-١ اجراءات عملية تخطيط النقل
٢٢	..... ٥-٣-٣-١ الجهات المسند إليها مهام تخطيط النقل
٢٣	..... ملخص الفصل الأول

## الفصل الثاني: سياسة محاور التنمية الإقليمية

٢٤	..... مقدمة الفصل الثاني
٢٤	..... ١-٢ التنمية
٢٥	..... ٢-٢ أنواع التنمية
٢٥	..... ١-٢-٢ تنمية اقتصادية
٢٦	..... ٢-٢-٢ تنمية اجتماعية
٢٦	..... ٣-٢-٢ تنمية عمرانية
٢٦	..... ٤-٢-٢ التنمية الشاملة
٢٧	..... ٥-٢-٢ التنمية المستدامة
٢٨	..... ٣-٢ الأبعاد المختلفة للتنمية
٢٨	..... ٤-٢ نظريات التنمية
٢٩	..... ١-٤-٢ نظرية التحديث
٢٩	..... ٢-٤-٢ نظرية المراكز والأطراف
٢٩	..... ٣-٤-٢ نظرية التبعية
٣٠	..... ٥-٢ مستويات التنمية
٣٠	..... ١-٥-٢ تنمية إقليمية
٣١	..... ١-١-٥-٢ نظريات التنمية الإقليمية
٣٢	..... ٢-١-٥-٢ استراتيجيات التنمية الإقليمية

٣٤	٢-٥-١-٣ سياسات التنمية الإقليمية.....
٣٤	٢-٥-١-٤ سياسة محاور التنمية الإقليمية.....
٣٥	٢-٥-١-٤-١ مفهوم وفكر المحور (corridor) التنموي.....
٣٧	٢-٥-١-٤-٢ العوامل التي أدت إلى التوجه نحو فكر محاور التنمية..
٣٨	٢-٥-١-٤-٣ تصنيف محاور التنمية.....
٤٠	٢-٥-١-٤-٤ الجوانب النظرية لممرات التنمية.....
٤١	ملخص الفصل الثاني.....
٤٢	ملخص الباب الأول.....

## الباب الثاني : التحليل النظري والدراسة الميدانية واستعراض بعض

### النماذج التطبيقية لمحاور التنمية الإقليمية

#### الفصل الثالث: التجارب الأفريقية لمحاور التنمية الإقليمية

٤٤	مقدمة الفصل الثالث.....
٤٤	٣-١ الوضع الراهن لشبكات الطرق في جنوب أفريقيا.....
٤٥	٣-٢ شرح منهج الـ (SDI).....
٤٦	٣-٣ محاور موزمبيق التنموية.....
٤٨	٣-٣-١ محور مابوتو التنموي.....
٤٨	٣-٣-١-١ التعريف بالمحور.....
٥٠	٣-٣-١-٢ الأهمية الاقتصادية لمحور مابوتو التنموي.....
٥٠	٣-٣-١-٣ الأهداف الرئيسية من تنمية وتفعيل دور محور مابوتو.....
٥١	٣-٣-١-٤ ميناء مابوتو.....
٥٢	٣-٣-١-٥ المشروعات الرئيسية على محور مابوتو.....
٥٧	٣-٣-١-٦ مراحل تنفيذ المشروع.....
٥٨	٣-٣-١-٧ أوجه القصور في محور مابوتو.....
٥٩	٣-٣-١-٨ النتائج الإيجابية لمحور مابوتو.....
٦٠	٣-٣-١-٩ ملخص تحليل محور مابوتو.....
٦٢	٣-٣-٢ محور وادي زامبيزي التنموي.....
٦٢	٣-٣-٢-١ التعريف بالمحور وموقعه.....
٦٣	٣-٣-٢-٢ أهداف تنمية محور وادي زامبيزي.....
٦٤	٣-٣-٢-٣ مقومات المحور التنموية.....

٦٤	..... دور القطاع الخاص. ٤-٢-٣-٣
٦٤	..... المشروعات الرئيسية بالمحور. ٥-٢-٣-٣
٦٥	..... نتائج تحليل محور وادي زامبيزي. ٦-٢-٣-٣
٦٨	..... محاور تنزانيا التنموية. ٤-٣
٧٠	..... محور متوارا التنموي ١-٤-٣
٧٠	..... ١-١-٤-٣ التعريف بمحور متوارا
٧١	..... ٢-١-٤-٣ ميناء متوارا.
٧٢	..... ٣-١-٤-٣ الأهداف الرئيسية من تنمية محور متوارا.
٧٢	..... ٤-١-٤-٣ مقومات المحور التنموية (الموارد والإمكانات المتاحة).....
٧٣	..... ٥-١-٤-٣ المشروعات الرئيسية بمحور متوارا.
٧٤	..... ٦-١-٤-٣ أوجه القصور في محور متوارا
٧٥	..... ٧-١-٤-٣ ملخص التحليل النظري لمحور متوارا.
٧٦	..... ٨-١-٤-٣ نتائج تحليل محور متوارا.
٧٧	..... ٢-٤-٣ محور التنمية المركزي ( دار السلام)
٧٧	..... ١-٢-٤-٣ التعريف بالمحور
٧٨	..... ٢-٢-٤-٣ أهداف تنمية محور دار السلام
٧٩	..... ٣-٢-٤-٣ مقومات المحور التنموية
٨١	..... ٤-٢-٤-٣ ملخص التحليل النظري لمحور التنمية المركزي.....
٨٤	..... ٣-٤-٣ محور جمهورية كونغو الديمقراطية (لابيتو - كونغو - زامبيا)...
٨٤	..... ١-٣-٤-٣ التعريف بمحور الكونغو التنموي.....
٨٥	..... ٢-٣-٤-٣ مقومات المحور التنموية.....
٨٧	..... ٣-٣-٤-٣ المشروعات الرئيسية المقترحة لمحور الكونغو التنموي.....
٨٨	..... ٤-٣-٤-٣ معوقات التنمية في محور باس كونغو التنموي.....
٨٨	..... ٥-٣-٤-٣ ملخص التحليل النظري لمحور الكونغو التنموي.....
٩٠	..... ٥-٣ تحليل مقارن للخمس محاور واستنتاج الدروس المستفادة منها.....
٩٣	..... ملخص الفصل الثالث.....

#### الفصل الرابع : التجارب المصرية لمحاور التنمية الإقليمية

٩٤	..... مقدمة الفصل الرابع.....
٩٥	..... ١-٤ التعريف بمحافظة البحر الأحمر.....
١٠١	..... ٢-٤ محور الكريمات / الزعفرانة.....

١٠١	١-٢-٤ مقومات المحور التنموية.....
١٠٢	٢-٢-٤ التعريف بمنطقة الكريمات (القطب الغربي للمحور).....
١٠٤	٣-٢-٤ التعريف بمدينة الزعفرانة (القطب الشرقي للمحور).....
١٠٨	٤-٢-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور الكريمات/الزعفرانة...
١٠٩	٥-٢-٤ المشروعات الرئيسية بالمحور.....
١٠٩	٦-٢-٤ ملخص التحليل النظري لمحور الكريمات/الزعفرانة.....
١١٠	٣-٤ محور قنا/سفاجا.....
١١١	١-٣-٤ مقومات المحور التنموية.....
١١٢	٢-٣-٤ التعريف بمدينة قنا (القطب الغربي للمحور).....
١١٣	٣-٣-٤ التعريف بمدينة سفاجا (القطب الشرقي للمحور).....
١١٨	٤-٣-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع المحور.....
١١٨	٥-٣-٤ المشروعات الرئيسية بالمحور.....
١١٩	٦-٣-٤ ملخص التحليل النظري لمحور قنا/سفاجا.....
١٢٠	٤-٤ محور قفط/القصير.....
١٢٠	١-٤-٤ مقومات المحور التنموية.....
١٢٢	٢-٤-٤ التعريف بمدينة قفط (القطب الغربي للمحور).....
١٢٢	٣-٤-٤ التعريف بمدينة القصير (القطب الشرقي للمحور).....
١٢٦	٤-٤-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع المحور.....
١٢٦	٥-٤-٤ المشروعات الرئيسية بالمحور.....
١٢٧	٦-٤-٤ ملخص التحليل النظري لمحور قفط/القصير.....
١٢٨	٥-٤ محور إدفو/ مرسى علم.....
١٢٨	١-٥-٤ مقومات المحور التنموية.....
١٢٩	٢-٥-٤ التعريف بمدينة إدفو (القطب الغربي للمحور).....
١٢٩	٣-٥-٤ التعريف بمدينة مرسى علم (القطب الشرقي للمحور).....
١٣٣	٤-٥-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع المحور.....
١٣٣	٥-٥-٤ المشروعات الرئيسية بالمحور.....
١٣٤	٦-٥-٤ ملخص التحليل النظري لمحور إدفو/مرسى علم.....
١٣٥	٦-٤ تحليل مقارن للأربع محاور واستنتاج أوجه القصور فيها.....
١٣٨	ملخص الفصل الرابع.....
١٤٧	ملخص الباب الثاني.....



## الباب الثالث : معايير واشتراطات نجاح محاور التنمية الإقليمية

### الفصل الخامس : معايير نجاح محاور التنمية الإقليمية

١٤٨	.....مقدمة الفصل الخامس
١٤٨	.....١-٥ معايير نجاح التجارب الأفريقية
١٥٠	.....٢-٥ تقييم المحاور العرضية القائمة بالصحراء الشرقية
١٦٠	.....٣-٥ أوجه القصور في محاور التنمية القائمة
١٦١	.....٤-٥ معايير واشتراطات نجاح تطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية
١٦٤	.....ملخص الفصل الخامس

### الفصل السادس: تقييم محور الصعيد / البحر الأحمر

١٦٥	.....مقدمة الفصل السادس
١٦٥	.....١-٦ تقييم المحور العرضي (الصعيد/البحر الأحمر) طبقا لاستراتيجية التنمية العمرانية لاستخدامات الأراضي المقترحة له
١٧٧	.....٢-٦ النقد الموجه لمشروع الصعيد / البحر الأحمر (التقييم)
١٧٨	.....٣-٦ خطوات مقترحة لتخطيط محاور تنمية إقليمية ناجحة
١٧٩	.....٤-٦ استراتيجية تخطيط محاور التنمية الإقليمية
١٨١	.....ملخص الفصل السادس
١٨٢	.....ملخص الباب الثالث

### الفصل السابع: النتائج والتوصيات

١٨٣	.....١-٧ النتائج
١٨٥	.....٢-٧ التوصيات
١٨٦	.....ملخص الرسالة باللغة العربية
١٨٨	.....المراجع العربية
١٩٠	.....المراجع الإنجليزية
١٩٢	.....ملخص الرسالة باللغة الإنجليزية

## فهرس الأشكال

### أشكال الفصل الأول

- شكل رقم (١-١) التدرج الهرمي لمستويات التخطيط ١٤
- شكل رقم (٢-١) إجراءات التخطيط ٢٠

### أشكال الفصل الثاني

- شكل رقم (١-٢) العناصر الرئيسية لمفهوم التنمية المستدامة ٢٧
- شكل رقم (٢-٢) فكرة المحور التنموي ٣٦
- شكل رقم (٣-٢) مراحل تنمية محور التنمية ٤٠

### أشكال الفصل الثالث

- شكل رقم (١-٣) منهج الـ (SDI) ٤٥
- شكل رقم (٢-٣) خريطة جمهورية موزمبيق ٤٦
- شكل رقم (٣-٣) محاور موزمبيق التنموية ٤٧
- شكل رقم (٤-٣) مسار محور مابوتو ٤٨
- شكل رقم (٥-٣) التجمعات العمرانية على محور مابوتو ٤٩
- شكل رقم (٦-٣) المسافات بين التجمعات العمرانية على طول المحور ٤٩
- شكل رقم (٧-٣) صورة جوية لميناء مابوتو بورت ماستر ٥١
- شكل رقم (٨-٣) ميناء مابوتو ٥١
- شكل رقم (٩-٣) المشروعات الرئيسية على طول محور مابوتو ٥٢
- شكل رقم (١٠-٣) مسار طريق N٤ الذي يمر بمحاذاة محور مابوتو ٥٣
- شكل رقم (١١-٣) بوابة الرسوم على طريق N٤ ٥٣
- شكل رقم (١٢-٣) طريق N٤ من ويتبانك إلى مابوتو ٥٤
- شكل رقم (١٣-٣) تطور ميناء مابوتو ٥٤
- شكل رقم (١٤-٣) السكة الحديد قبل وبعد إعادة تأهيل محور مابوتو التنموي ٥٥
- شكل رقم (١٥-٣) مسار محور وادي زامبيزي التنموي ٦٢
- شكل رقم (١٦-٣) المشروعات الرئيسية على طول محور وادي زامبيزي ٦٥
- شكل رقم (١٧-٣) محاور تنزانيا التنموية ٦٨
- شكل رقم (١٨-٣) التوزيع المكاني للثروة التعدينية في تنزانيا ٧٠
- شكل رقم (١٩-٣) مسار محور متوارا التنموي ٧١
- شكل رقم (٢٠-٣) محور دار السلام (محور التنمية المركزي) ٧٧

٧٨	محور دار السلام (محور التنمية المركزي)	شكل رقم (٣-٢١)
٨٠	نطاقات تأثير مشروعات قطاع الزراعة	شكل رقم (٣-٢٢)
٨٢	أماكن تركيز المعادن على المحور	شكل رقم (٣-٢٣)
٨٤	مسار محور جمهورية الكونغو الديمقراطية	شكل رقم (٣-٢٤)
٨٦	محطات الطاقة الكهرومائية إنغا الثلاثة	شكل رقم (٣-٢٥)

#### أشكال الفصل الرابع

٩٨	مواقع المناجم في محافظة البحر الأحمر	شكل رقم (٤-١)
٩٩	مواقع المحاجر في محافظة البحر الأحمر	شكل رقم (٤-٢)
١٠٢	ملكيات الأراضي على محور الكريمات/الزعفرانة	شكل رقم (٤-٣)
١١٠	رصد لاستعمالات الأراضي بمحور قنا/سفاجا	شكل رقم (٤-٤)
١١١	رصد لمقومات التنمية بمحور قنا/سفاجا	شكل رقم (٤-٥)
١١٨	شبكة الطرق الإقليمية المتقاطعة مع محور قنا/سفاجا	شكل رقم (٤-٦)
١٢٠	مسار محور قفط/القصير وملكيات الأراضي عليه	شكل رقم (٤-٧)
١٢١	رصد لمقومات التنمية لمحور قفط/القصير	شكل رقم (٤-٨)
١٢٣	المنطقة الصناعية المقترحة بالقرب من مدينة القصير	شكل رقم (٤-٩)
١٢٦	شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور قفط/القصير	شكل رقم (٤-١٠)
١٢٨	رصد لمقومات التنمية بمحور إدفو/مرسى علم	شكل رقم (٤-١١)
١٣٠	منجم السكري للذهب	شكل رقم (٤-١٢)
١٣٣	شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور إدفو/مرسى علم	شكل رقم (٤-١٣)
١٤١	مقترحات التنمية المكانية لمنطقة المثلث الذهبي	شكل رقم (٤-١٤)
١٤٢	الفكرة التخطيطية لمنطقة المثلث الذهبي	شكل رقم (٤-١٥)
١٤٤	منطقة خشم الرقبة	شكل رقم (٤-١٦)
١٤٦	المخطط المقترح للقطاع الشمالي لمحافظة البحر الأحمر	شكل رقم (٤-١٧)
١٤٦	المخطط المقترح للقطاع الجنوبي لمحافظة البحر الأحمر	شكل رقم (٤-١٨)

#### أشكال الفصل الخامس

١٥٠	خطوات تقييم أي محور تنموي	شكل رقم (٥-١)
١٥٣	السلاسل الجبلية المحيطة بمحور الكريمات/الزعفرانة	شكل رقم (٥-٢)
١٥٤	ملكيات الأراضي المحيطة بمحور قنا/سفاجا	شكل رقم (٥-٣)
١٥٦	القمم الجبلية المحيطة بمحور قفط/القصير	شكل رقم (٥-٤)
١٥٨	القمم الجبلية المحيطة بمحور إدفو/مرسى علم	شكل رقم (٥-٥)

## أشكال الفصل السادس

- |     |   |               |
|-----|---|---------------|
| ١٦٦ | مسار محور الصعيد/البحر الأحمر وموقفه التنفيذي     | شكل رقم (١-٦) |
| ١٦٩ | المواقع المتاحة للتنمية بمحور الصعيد/البحر الأحمر | شكل رقم (٢-٦) |
| ١٦٩ | المناطق الجبلية المحيطة بالصعيد/البحر الأحمر      | شكل رقم (٣-٦) |
| ١٧٥ | المشروعات التنموية المقترحة لمحور الصعيد          | شكل رقم (٤-٦) |
| ١٧٧ | مناطق التنمية ذات الأولوية في مصر                 | شكل رقم (٥-٦) |

## فهرس الجداول

### جدول الفصل الأول

٧	تصنيفات النقل المختلفة	جدول رقم (١-١)
٨	تصنيف أنواع النقل طبقا لوسيلة النقل	جدول رقم (٢-١)
١٢	أنواع التخطيط	جدول رقم (٣-١)

### جدول الفصل الثاني

٣١	نظريات التنمية الإقليمية	جدول رقم (١-٢)
٣٨	تصنيف المحاور وفقا لنوعها	جدول رقم (٢-٢)
٣٩	الفرق بين الـ Gateway والـ Hub	جدول رقم (٣-٢)

### جدول الفصل الثالث

٥٧	مراحل تنفيذ مشروع محور مابوتو التنموي	جدول رقم (١-٣)
٦٠	ملخص التحليل النظري لمحور مابوتو التنموي	جدول رقم (٢-٣)
٦٦	ملخص التحليل النظري لمحور وادي زامبيزي	جدول رقم (٣-٣)
٦٩	البيانات الأساسية عن تنزانيا	جدول رقم (٤-٣)
٧٥	ملخص التحليل النظري لمحور متوارا التنموي	جدول رقم (٥-٣)
٨١	مواقع المعادن المحيطة بمحور دار السلام	جدول رقم (٦-٣)
٨١	الفرص الاستثمارية للمعادن المتاحة	جدول رقم (٧-٣)
٨٢	ملخص التحليل النظري لمحور التنمية المركزي	جدول رقم (٨-٣)
٨٨	ملخص التحليل النظري لمحور الكونغو التنموي	جدول رقم (٩-٣)
٩٠	المقارنة بين التجارب الأفريقية	جدول رقم (١٠-٣)

### جدول الفصل الرابع

٩٦	المسافات بين مدن المحافظة بالكم	جدول رقم (١-٤)
١٠٠	الثروات المعدنية بمحافظة البحر الأحمر	جدول رقم (٢-٤)
١٠٥	مقومات التنمية في مدينة الزعفرانة	جدول رقم (٣-٤)
١٠٧	التحليل العام للمدينة الزعفرانة	جدول رقم (٤-٤)
١٠٩	المشروعات المقترحة للمحور طبقا للموارد المتاحة	جدول رقم (٥-٤)
١١٥	التحليل العام لمدينة سفاجا	جدول رقم (٦-٤)
١١٩	المشروعات المقترحة لمحور قنا/سفاجا طبقا للموارد	جدول رقم (٧-٤)
١٢٤	الموارد المتاحة بالمدينة واستخداماتها	جدول رقم (٨-٤)
١٢٥	التحليل العام لمدينة القصير	جدول رقم (٩-٤)

١٢٧	المشروعات المقترحة لمحور قفط/القصير	جدول رقم (٤-١٠)
١٣١	التحليل العام لمدينة مرسى علم	جدول رقم (٤-١١)
١٣٤	المشروعات المقترحة لمحور إدفو/مرسى علم	جدول رقم (٤-١٢)
١٣٥	مقارنة بين التجارب المصرية	جدول رقم (٤-١٣)
١٣٩	مواقع الموارد التعدينية الموجودة على طريقي (قنا/سفاجا)	جدول رقم (٤-١٤)

### جداول الفصل الخامس

١٥٢	تقييم محور الكريمت/الزعفرانة	جدول رقم (٥-١)
١٥٤	تقييم محور قفط/القصير	جدول رقم (٥-٢)
١٥٦	تقييم محور قنا/سفاجا	جدول رقم (٥-٣)
١٥٨	تقييم محور إدفو/مرسى علم	جدول رقم (٥-٤)
١٦١	معايير نجاح تطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية	جدول رقم (٥-٥)

### جداول الفصل السادس

١٧١	النسق العمراني للتجمعات المقترحة بمحور الصعيد/البحر	جدول رقم (٦-١)
١٧٦	أطوال الوصلات الرئيسية لمحور الصعيد/البحر الأحمر	جدول رقم (٦-٢)

## إهداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات... سبحانك ربي رب العزة عما يصفون

وسلام على المرسلين

إهداء وشكر وتقدير إلى كل من ساهم في إنجاح هذا البحث

الذي أرجو من الله أن ينتفع الناس به في الدنيا لأنتفع به في الآخرة

إهداء وشكر وتقدير لأساتذتي الكرام/

أ.د. طارق عبد اللطيف أبو العطا لتوجيهاته المستمرة ونقده البناء

أ.د. شريف صبري سعد الدين الأب الروحي والقلب الحنون

د. طارق محمود يسري لمساندته ودعمه المتواصل

د. راندة جلال لاجتهادها في البذل والعطاء

إهداء وشكر وتقدير إلى أبي وأمي وأسرتي الكريمة

إلى من وهبني قلبه وروحه وعقله... إلى من شجعني بقلمه ووقته وعلمه  
وكيانه... إلى من منحني ثقتي بنفسي وأملني في الحياة... فوصلت بفضل الله ثم

دعائه إلى ما أنا فيه

إلى زوجي الحبيب وابني الغالي محمد

وإلى صديقة العمر/

م. داليا محمد فتحي

## مقدمة البحث

إن التفكير في مستقبل مصر يحتاج إلى بعد نظر، فلا يمكن أن يتغير الوضع الحالي بين عشية وضحاها، بل يجب أن يكون هناك مخطط يعمل على تحريك الشعور بالمواطنة في عقل وقلب كل مصري ومصرية، ينمو ذلك عندما يؤمن السواد الأعظم من الناس بأن قادتهم يعملون للصالح العام أولاً وأخيراً، ويؤهل هذا الشعور أن يؤدي كل فرد دوراً فعالاً في مخطط الإنماء، هكذا يجري إنماء الدول الغنية والفقيرة على حد سواء.

تتركز جميع التوجهات السياسية في الآونة الأخيرة على مطلب أساسي، ألا وهو الخروج من الوادي الضيق الذي أصبح مكتظاً بالسكان والدلتا التي في طريقها إلى التآكل والانقراض بفعل العنصر البشري واستغلاله السيء لكافة الموارد المتاحة، بالإضافة إلى المحافظة على الأراضي الزراعية ووقف التعدي عليها. ومن هنا جاءت الحاجة إلى الخروج إلى الصحراء شرقاً وغرباً حتى تتمكن من إعمار باقي المساحات الشاسعة والنائية التي تمثل حوالي ٩٥% من مساحة الجمهورية ككل وهي مساحة ليست بقليلة وغنية بموارد ليست بضيئلة بل تحتاج إلى قليل من المجهود والتفكير في كيفية إدارتها واستغلالها سواء على مستوى الدولة كحكومة أو على مستوى الفرد الذي بدوره يقوم بالتعمير. ولما كان الخروج إلى الصحراء هو الحل، ظهر فكر وتوجه محاور طرق شريانية رئيسية تساهم في نقل ونشر التنمية في مختلف الاتجاهات، فظهرت سياسة محاور التنمية الإقليمية التي تساهم في جذب العمران عليها. وثبت في أبحاث عديدة أن الطرق ليست العنصر الوحيد في زحف التنمية ولكنها عنصر رئيسي في كثير من الحالات. وسيتركز البحث إلى دراسة المحاور العرضية التي من المفترض استغلالها تنموياً، والتي نتجت بهذا الشكل نظراً لطبيعة الموقع الجغرافي لجمهورية مصر العربية ولأن تخطيط الطرق في الماضي كان يتم بنظرة سطحية للغاية حيث يقتصر دور الطريق في النقل سواء أفراد أو بضائع بغض النظر عن باقي الأدوار التي من الممكن أن تساهم بشكل فعال في نشر التنمية وهو ما كان يغفل عن ذهن متخذي القرارات بشأن مشاريع تخطيط وتنفيذ الطرق. ومازالت تعاني مصر حتى الآن من تبعات هذا الفكر القاصر. والغرض من هذا البحث هو اقتراح خطوات تخطيط محاور التنمية، ووضع واشتراطات ومعايير تفعيل دورها تنموياً ولفت النظر إلى الفجوة بين مفهوم سياسة محاور التنمية وكيفية تنفيذها وتطبيقها لتحقيق الأهداف المرجوة منها. وقد تكون تلك الاشتراطات مرتبطة بأقطاب هذه المحور أو استعمالات الأراضي القائمة عليها، أوحى تصميمه هندسياً وجميعها عناصر يجب مراعاتها حتى يكون الناتج محاور تنموية تساهم بالفعل في التنمية بوجه عام وفي النقل بشكل خاص ولا تكون مجرد طرق ناقلة للحركة من مصدر لهدف وتتجاهل كل ما حولها من أنشطة واستعمالات. وليتحقق هذا الهدف الأسمى وتكون القرارات بناءة وفعالة وتكون تلك المحور ذات



جدوى تنموية يجب أن يكون هناك تنسيق من نوع آخر واندماج في الرؤى والأفكار بين مصممي ومهندسي الطرق والمخططين ومتخذي القرار لأن الاستثمارات الموجهة لقطاع الطرق ليست بالقليلة حتى يتم العبث بها وتوجيهها بدون تخطيط ممنهج ومنظم وقابل للتنفيذ.

### المشكلة البحثية:

تتجلى مشكلة البحث في دراسة وتحليل الفجوة بين واقع "المحاور التنموية" كتطبيق ، ومأمولها كمفهوم وفكر ، ويتضح هذا في المحاور التنموية القائمة ، التي لم تحقق أي نوع من التنمية حتى الآن ولم يزحف عليها أي نوع من العمران ، مما أدى إلى انعدام الأمل في قيام هذه المحاور بأي أدوار تنموية، ولم يتوجه أي من الأطراف المعنية بالاستثمار بها أو استغلالها فأصبحت عبارة عن هياكل بنية تحتية مهمشة وغير مستغلة بل ويتم حالياً اقتراح أخرى جديدة من البداية بنفس الفكر والمنهج والأسلوب بدل من استغلال تلك القائمة، ومن هنا جاءت فكرة البحث لإلقاء الضوء على هذه القضية لأن كم الاستثمارات والميزانيات الموجهة لقطاع الطرق والنقل ليست بالقليلة لإدارها والعبث بها دون تخطيط وتفكير وتوجيه.

### فكرة البحث:

الفجوة بين مفهوم سياسة محاور التنمية الإقليمية وواقع تطبيقها ، وماهي المعايير والاشتراطات اللازمة لتفعيل المحاور القائمة تنموياً حتى يكون لها عائد تنموي ملموس.

### مجال البحث:

المحاور العرضية الرئيسية في الصحراء الشرقية التي تربط نهر النيل بالبحر الأحمر، وبعض المحاور التنموية القائمة في جنوب أفريقيا.

### أهداف البحث:

- دراسة تحليلية للمحاور العرضية الرابطة بين محور نهر النيل والبحر الأحمر في الصحراء الشرقية.
- دراسة " محاور التنمية الإقليمية " باعتبارها إحدى سياسات التنمية الإقليمية المستخدمة لتحقيق التنمية الإقليمية في مصر ، وتحليل الفجوة بين مفهوم هذه السياسة وواقع تطبيقها؛ للوقوف على أسباب الخلل في التطبيق.

- الخروج بالمعايير والاشتراطات الحاكمة لتخطيط وتطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية حتى يمكن تفعيلها تنمويا.

- اقتراح خطوات تنفيذ وتطبيق سياسة "محاور التنمية الإقليمية" لتلافي التناقض القائم.

### التساؤلات البحثية:

- متى يطلق على طريق محور تنموي ؟

- ما هي أوجه القصور في المحاور التنموية القائمة؟

- ماهي معايير نجاح تطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية ؟

- كيف يتم تفعيل المحاور الإقليمية القائمة تنمويا ؟

### المناهج المستخدمة في البحث:

اتبع الباحث مناهج متعددة ؛ المنهج النظرى الإستقرائى للخلفية النظرية والأدبيات ، وتحليلية وصفية في وصف واقع حالة الدراسة ، وتحليلية مقارنة بين المحاور المدروسة مع محاور التجارب الأفريقية الأخرى ، وتحليلية نقدية في نقد واقع المحاور التنموية الجديدة (الصعيد/البحر الأحمر) بناءً على معطياته، واستقرائية ، واستنتاجية لاستخلاص النتائج.

### هيكل البحث :



## مقدمة الفصل الأول:

إن مصر تمتلك في صحرائها الشرقية محاور طرق وشبكات وهياكل بنية تحتية قائمة وغير مستغلة ومهمشة، بالرغم من أنها غنية بالموارد الطبيعية القابلة للاستغلال وبالتالي يمكن تفعيل هذه المحاور تنمويا لأنها تعتبر همزات الوصل والشرابين التي تربط بين الشرق والغرب وشمال البلاد وجنوبها، وبالتالي يمكن الاعتماد عليها وتفعيلها لتكون العمود الفقري الذي تمتد عليه التنمية لتتسحب وتنزح في مختلف الاتجاهات (الاتصالية) الأمر الذي سيؤدي بدوره إلى دفع عجلة التنمية وسهولة نقلها إلى كافة الأقاليم حتى تتكامل وتتربط مع بعضها البعض وتحقق الأهداف المرجوة. وفي هذا الفصل يلقي الباحث الضوء على بعض المفاهيم النظرية التي قد تشرح وتفسر القصور في محاور التنمية القائمة، لتلافيه عند اقتراح أخرى جديدة . ومن أهم هذه المفاهيم على الترتيب: النقل ثم الطرق حيث أن هذه المحاور فكر تنموي يطبق في هيئة محاور نقل سواء طرق أو سكة حديد .. الخ . ومن ثم يأتي مفهوم التخطيط الذي بدوره يوجه هذا الفكر .

### ١-١ النقل

تطور قطاع النقل في القرن العشرين تطورا عظيما نتيجة التطور والنمو السريع في صناعة وحدات النقل على اختلاف أنواعها وأحجامها وأصبح النقل ضرورة من ضروريات الحياة في هذا العصر، بل وقد أصبح ضرورة لتحقيق التطور والانتعاش الاقتصادي والاجتماعي السريع في المجتمع ولا أدل على أهمية قطاع النقل من اعتماده كمؤشر لقياس تقدم الدول باعتباره أمرا أساسيا لعملية التنمية.

#### ١-١-١ التعريف بالنقل وأهميته:

- هو المنظومة الشاملة لتلك الطرق لذا وجب دراسة عملية تخطيط النقل لما لها من تأثير مباشر علي الطرق الإقليمية كمجال رئيسي للبحث.
- هو حمل الأشخاص والمنتجات من مكان الي آخر سواء بغرض التجارة أو السياحة أو غيرها ، وقد نال قطاع النقل موقعا بارزا في عملية البناء العمراني و الاقتصادي والاجتماعي والثقافي للمجتمع فهو يسهل استغلال الموارد الطبيعية والبشرية المتاحة أيا كانت وأينما وجدت، مما يعمل على زيادة الانتاج كما ونوعا، وبالتالي يساهم مساهمة فعالة في توسيع السوق المحلية والعالمية وتوثيق الصلة أو العلاقة بين الإنتاج والاستهلاك.

(١) عبد العاطي، أسماء ، رسالة ماجستير، ٢٠٠٤ ، تأثير محاور الحركة الرئيسية على التنمية الإقليمية، جامعة القاهرة

- يهيئ النقل للمشروعات فرصة للتوطن في المواقع المفضلة وبهذا تقوم عملية النقل بتقديم خدمة الربط والتكامل بين كل هذه العمليات. ويلعب النقل دورا هاما مباشرا في تحديد مواقع المراكز العمرانية وفي نشر التنمية العمرانية والاجتماعية والاقتصادية. والمطلع على خريطة لتوزيع السكان أو كثافتهم يلمس جليا الصلة الوثيقة بين مناطق تركيز السكان أو انتشارهم وبين تقدم النقل أو صعوبته في هذه المناطق، أي أن النقل هو المحرك الرئيسي للتنمية وآلية الدول والأقاليم لتنمية المناطق المتباعدة ذات الإمكانيات المحدودة.

### ٢-١-١ التطور التاريخي للنقل:

يُعتبر النقل من أساسيات التقدم والازدهار على مر العصور. اعتمدت الدولة المصرية القديمة منذ أكثر من خمسة آلاف عام اعتمد على النيل كطريق يربط شمالها بجنوبها، حيث كان ينتقل من خلاله الناس والأخبار والغذاء والمنتجات والبضائع ورجال الأمن وجامعو الضرائب وكل ما يمثل كيان الدولة وسر بقائها. كذلك اعتمد الإغريق والرومان والعرب على تسهيل وتأمين النقل في جميع أرجاء حضاراتهم. وفي العصر الحالي نمت أوروبا الحديثة بعد إنشاء شبكات الطرق السريعة فيها، وكذلك تفوقت أمريكا على باقي العالم الغربي باستخدام ثرواتها الطبيعية أحسن استخدام، مما استدعى إنشاء شبكة متميزة من السكك الحديدية والطرق الممتازة، الدائمة الصيانة في جميع أرجائها.

### ٣-١-١ تصنيف النقل:

يتم تصنيف النقل المختلفة لأنواع بواسطة المجال والوسائل والطرق النقل المختلفة وتشمل المسطحات المائية في الأنهار والقنوات الملاحية والبحار والمحيطات ويتم النقل بواسطة السفن، وهناك النقل البري ويضم النقل بواسطة الحافلات والشاحنات والسيارات والمدقات بواسطة القوافل والسكة الحديد بواسطة الترام والقطارات والمترو والقطار الطائر ويكون لها محطات الركاب الخاصة بها. وكذلك النقل بالأنابيب بواسطة أنابيب البترول أو أنابيب الغاز ويكون لها مخازن للتجميع، كما يضم النقل البري الذي يعد من أهم قطاعات النقل من حيث الاستثمارات والموجهة للقطاع ومن حيث حجم المنقولات وهو ما سيتم توضيحه بالتفصيل في نفس الفصل "بالإضافة الي النقل بالكابلات بواسطة كابلات الكهرباء أو التفريغ ويكون لها محطات ضغط عالي ومحطات للركاب. وهناك أيضا النقل الجوي عبر الممرات الملاحية بواسطة الطائرات وأخيرا النقل في مجال الفضاء عبر المدارات الفضائية بواسطة السفن الفضائية ويكون لها محطات أرضية وفضائية.

١-١-٣-١ تصنيف أنواع النقل طبقا للمتغيرات التالية:<sup>٢</sup>

جدول رقم (١-١) تصنيفات النقل المختلفة

أنواع النقل	أسس التصنيف
<ul style="list-style-type: none"> <li>- النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.</li> <li>- النقل الخارجي ( الدولي ) وهو النقل العابر بين الدول ( خارج نطاق الدولة الواحدة .</li> <li>- النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة ، وهو المقصود بهذه الدراسة.</li> </ul>	وفقا لمجال التشغيل
<ul style="list-style-type: none"> <li>- النقل المائي ( النهري والبحري ) .</li> <li>- النقل البري ( طرق ، سكة حديد ، خطوط أنفاق ، باصات ، مركبات ، أنابيب .</li> <li>- النقل الجوي والمشارك ( طائرات ، مطارات ، طائرات جوية مائية ) .</li> </ul>	وفقا للمسار
<ul style="list-style-type: none"> <li>- عضلي بشري ( دراجة ، عربة حمال ) أو حيواني ( العربة التي تجرها الحيوانات .</li> <li>- قوى طبيعية : كالرياح ( سفن شراعية ) والتيارات المائية في الأنهار</li> <li>- الطاقة ( وقود ، كهرباء ) .</li> </ul>	وفقا للقوة المحركة
<ul style="list-style-type: none"> <li>- متخصصة : لنقل الركاب فقط او البضائع فقط .</li> <li>- مشتركة : لنقل الركاب والبضائع معا ، أو للنقل الجوي والبري معا .</li> </ul>	وفقا لنوعية الخدمة

الباحثة

(٢) القاضي، عمر محمد رجائي، رسالة ماجستير، ١٩٩١، دور النقل و المواصلات في المدن الجديدة ، جامعة القاهرة

١-١-٣-٢ تصنيف أنواع النقل طبقاً لوسيلة النقل ٢:

جدول رقم (١-٢) تصنيف أنواع النقل طبقاً لوسيلة النقل

نوع النقل	أهميته
النقل البري	النقل بالسيارات أهم مميزات المرنة والاستجابة العالية في تلبية حاجات النقل سواء بالنسبة لنقل الأفراد أم البضائع. واتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.
	النقل بالسكك الحديدية تبرز أهمية النقل بالسكة الحديد في قدرتها الهائلة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى. بالإضافة إلى قدرتها على توزيع السكان وخلق التجمعات الحضرية الكبيرة . وتعتبر السكة الحديد في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية.
النقل المائي	يعتبر النقل المائي في مقدمة الوسائل التي استخدمها الإنسان في التنقل لأن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية مما ساعد على استغلالها في التنقل ولمسافات طول .
النقل الجوي	هو واسطة النقل بين القارات والبلدان وأيضاً بين المدن في البلد الواحد، إن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً .
النقل بالأنابيب	يستخدم عادة لنقل المواد السائلة ويشمل هذا النظام خطوط انابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق ، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل انابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها من نقطة المصدر إلى نقطة الوصول .

## ١-١-٤ النقل البري:

هو ذلك النوع من النقل الذي يستخدم سطح الارض اليابس في مصدر و هدف و مسار النقل، وهو من اهم وسائل النقل و اكثرها انتشارا حيث يؤثر بشكل مباشر في نمط استغلال الارض وتحديد قيمتها. وهناك نوعان من العوامل المؤثرة على النقل البري ويمكن تصنيفها إلى عوامل طبيعية وعوامل بشرية وفيما يلي شرح مختصر لكل منها:

### - العوامل الطبيعية:

وهي تشمل شكل سطح الأرض - الموقع الجغرافي - موارد المياه - التكوين الجيولوجي - الظروف المناخية - البيئة الحياتية (النبات والحيوان) - الموقع الجغرافي وأوضح مثال عليه الموقع الجغرافي المميز لمصر حيث أنها في ملتقى القارات الكبرى الثلاثة الأمر الذي جعلها همزة وصل لجميع وسائل النقل مما أدى إلى اجتذاب حركة المرور والتجارة العابرة بين الشرق والغرب على مر التاريخ.

### - العوامل البشرية:

وهي تمثل توزيع السكان وكثافتهم والأحوال الاقتصادية ومراكز العمران البشري والاقتصادي والعوامل السياسية المختلفة الخاصة بكل بلد على حدة. ومما لا شك فيه أن توفير وسائل النقل البري هو إحدى العوامل الرئيسية والفعالة في جذب السكان ونشأة الأنوية العمرانية ، هذا غير أن تصميم الطريق في البداية يعتمد أساسا على حجم السكان وكثافتهم والذي يتم بناءا عليه تحديد عدد الرحلات المتولدة من المصدر إلى الهدف وبالتالي تحديد سعة الطريق.

## ١-٢ الطرق

تعرف الطرق على أنها حاملات العمران وذلك لارتباط نمو ونشأة التجمعات في الماضي بوجود الطرق أيا كانت درجتها ولكن اختلف هذا التعريف في النصف الثاني من القرن الماضي فأصبحت الطرق عامل رئيسي ولكن ليس العامل الوحيد في التنمية . وتعتبر شبكة الطرق دعامة لخدمة مشروعات التنمية سواء في مراحل الإعداد الأولى لتلك المشروعات أو في مراحل الإنتاج والتسويق، أي لها دور فعال في تطور مشاريع التنمية المختلفة.

(٣) الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، قانون الطرق العامة والإعلانات طبقا لأحدث تعديلات، القاهرة ٢٠١٣



## ١-٢-١ مفهوم الطرق :

- هي الشرايين الرئيسي والفرعي الحامله لحركة النقل المختلفة سواء نقل أفراد أو نقل منتجات وبضائع وتستخدم أيضا في الربط الوظيفي بين أجزاء المدينة و مد شبكة المرافق و تمثل الطرق أحد المكونات الهامة للتشكيل العمراني كما يعد من الرواسم الأساسية في عملية التنمية العمرانية وأحد مكوناتها الهامة.
- هو شريط أرضي به مسارات معدة لحركة السيارات وغيرها من مركبات تتحرك على عجلات . والطرق تصل المناطق الحضرية بعضها ببعض، كما تصلها بالمناطق الريفية. وتعرف الطرق التي تخترق المدن باسم الشوارع. والطرق ذات أهمية حيوية، إذ يستخدمها المزارعون في نقل محاصيلهم إلى الأسواق، وتسير عليها الشاحنات الكبيرة لتوزيع الإنتاج الصناعي من منطقة إلى أخرى. كما تقطعها السيارات والحافلات والدراجات وغيرها من وسائل النقل للأغراض النفعية والترفيهية. ويمكن أن يستخدم الطريق في أكثر من استخدام :

- الربط الوظيفي بين أجزاء المدينة .
- مد شبكة المرافق سواء السطحية أو التحتية مثل شبكات الغاز والكهرباء والفضلات السائلة وشبكات التزويد بالمياه ، وشبكات التليفونات .توفير مكان فضاء يشغل في إنارة وتهوية المباني المقامة عليها.
- توفير مكان لعناصر أعمال تنسيق المواقع المختلفة والأعمال التنكارية.
- توفير مكان يتفاعل فيه الناس مع البيئة المحيطة.

## ١-٢-٢ تصنيف الطرق ٤:

تختلف التصنيفات تبعا للجهة مقترحة التصنيف ، فهناك تصنيفات تعتمد علي معايير هندسية من حيث عرض الطريق وسرعته التصميمية والرصف ، وأخرى تصنيفات وظيفية تعتمد على الدور والوظيفة التي تقوم بها الطرق وأحجام وأدوار التجمعات العمرانية التي تربط بينها .تنقسم الطرق العامة إلى الأنواع الآتية : ( طرق سريعة ، طرق رئيسية - طرق إقليمية) وتنشأ الطرق السريعة والرئيسية وتعدل أنواعها بقرار من وزير النقل ، وتشرف عليها الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري.

(٤) الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، قانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة ولائحته التنفيذية، ١٩٩٧

تعددت اهتمامات الناس تبعاً لاختلاف الزمان والمكان ، بل واستحدثت اهتمامات واحتياجات جديدة لتواكب التقدم والتطور التكنولوجي السريع ، وبالتالي زادت قضايا ومشكلات واحتياجات المجتمع الأمر الذي أدى إلى ظهور علم التخطيط الذي من شأنه استغلال المقومات والإمكانيات المتاحة لتلبية احتياجات المجتمع باختلافها وتنوعها وتعددتها. وفيما يلي شرح لمفهوم هذا العلم وأنواعه ومستوياته.

### ١-٣ التخطيط :°

أول من استعمل مصطلح تخطيط هم علماء الاقتصاد قبل مئتي عام من خلال معالجة النمو الاقتصادي ، وقد تعددت التعريفات لنفس الكلمة :

- هو أسلوب في التنظيم يهدف إلى استغلال الموارد والإمكانيات الاستغلال الأمثل لأهداف محددة وحل قضايا معينة لفترة زمنية معينة وذلك باتباع منهج وخطوات محددة.
- وهو وضع خطة لتحقيق أهداف المجتمع في ميدان وظيفي معين لمنطقة جغرافية ما وفي مدى زمني محدد ، أخذاً في الاعتبار الماضي والحاضر والمستقبل ، وهو أيضاً مبني على أسس علمية في كافة مراحلها ويجب أن يكون مرناً ليواكب التغيرات المستحدثة.
- جهد موجه ومقصود ومنظم لتحقيق أهداف معينة في فترة زمنية محددة وبمال وجهد محددين أي أنه طريقة تفكير وأسلوب منظم لتطبيق أفضل الوسائل المعرفية من أجل توجيه وضبط عملية التغيير الراهنة بقصد تحقيق أهداف واضحة ومحددة ومتفق عليها.

ويمكن الخروج من كل مما سبق بتعريف شامل لمفهوم التخطيط كالتالي :

التخطيط هو الأسلوب العلمي الذي يهدف إلى تقديم الحلول أو بدائل الحلول للمشكلات الحالية أو المتوقعة للمجتمع وذلك في إطار خطة منظمة ذات سياسة وأهداف واضحة ، خلال فترة زمنية محددة ، تأخذ في الاعتبار الإمكانيات والموارد كذلك المحددات الحالية أو المستقبلية سواء كانت بشرية أو طبيعية ، والتخطيط يجب أن يكون مرناً وشاملاً ومستمر بحيث يمكن تعديل مساره وفق الظروف المستحدثة.

---

( ٥ ) الوكيل، د. شفق العوضى، الجزء الأول ٢٠٠٦، " التخطيط العمراني مبادئ - أسس - تطبيقات"، القاهرة .

كما ذكرنا سابقا إن أهم صفات التخطيط أن يكون مرن وشامل ، مرن بمعنى أنه يتجاوب ويواكب متغيرات العصر وشاملا أي يشمل مجالات التنمية المختلفة في المجتمع التي تهدف إلى رفع مستوى المعيشة بكافة أبعادها الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والبيئية.وفيما يلي شرح مختصر لأنواع التخطيط المختلفة.

### ١-٣-١ أنواع التخطيط °:

تتمثل الأربعة أنواع الأساسية للتخطيط فيما يلي :

#### جدول رقم (١-٣) أنواع التخطيط

أنواع التخطيط	أهدافها	مجالاتها
التخطيط الاقتصادي	زيادة الإنتاج وزيادة دخل الفرد. توفير السلع والخدمات بشكل يحقق رفاهية المجتمع. التنسيق بين الموارد والثروات بوضع خطة للتنمية حسب الموارد المتاحة .	الصناعة - الزراعة - السياحة - التعدين - الصيد - النقل - التجارة.
التخطيط الاجتماعي	تلبية احتياجات المجتمع. النهوض بمستوى السكان اجتماعيا وثقافيا وذلك بتوفير الخدمات ورفع مستواها.	السكان (كفاءة توزيع السكان على مساحة الدولة بشكل يقلل الضغط على الخدمة) . - الخدمات (الصحة والتعليم... الخ) - الرعاية الاجتماعية
التخطيط العمراني	التطوير والارتقاء وإعادة التخطيط للتجمعات العمرانية القائمة تنظيم وتنسيق استعمالات الأراضي بحيث لا يحدث تعارض فيما بينها يؤدي إلى تأثيرات سلبية. تخطيط شبكات الطرق بغرض الوصول إلى شبكة اقتصادية سهلة وسريعة . تخطيط موقع الضواحي والمدن الجديدة . إعادة تخطيط وتجديد الأحياء المتخلفة	المباني والخدمات ، التجمعات السكنية والضواحي والمدن الجديدة ، الأراضي الفضاء وشبكات الطرق والبنية الأساسية.

	<p>عمرانيا. تحسين البيئة العمرانية بشكل عام.</p>	
<p>التقييم البيئي - تخطيط المرافق - تخطيط الصحة العامة - التصميم البيئي - مراقبة البيئة - مخطط التخلص من الفضلات.</p>	<p>ربط الأنشطة الإنسانية مع معطيات الطبيعة والبيئة العمرانية. المحافظة على عناصر الطبيعة بعد تصنيفها طبقا لنوعياتها وإمكانيات استخدامها. تحديد إمكانيات استعمالات الأراضي طبقا للأولويات . وضع برنامج شامل ومتكامل للتنمية في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وصياغتها ضمن حدود طاقات السياسة التنموية. العمل على تخفيف التباين في مستوى المعيشة والحد من عدم التوازن القائم في أوضاع سكان المدن والقرى. الحفاظ على المقومات البيئية والمواقع الطبيعية كالشواطئ والمناطق الأثرية والمناطق ذات الطابع الخاص.</p>	<p><b>التخطيط البيئي</b></p>

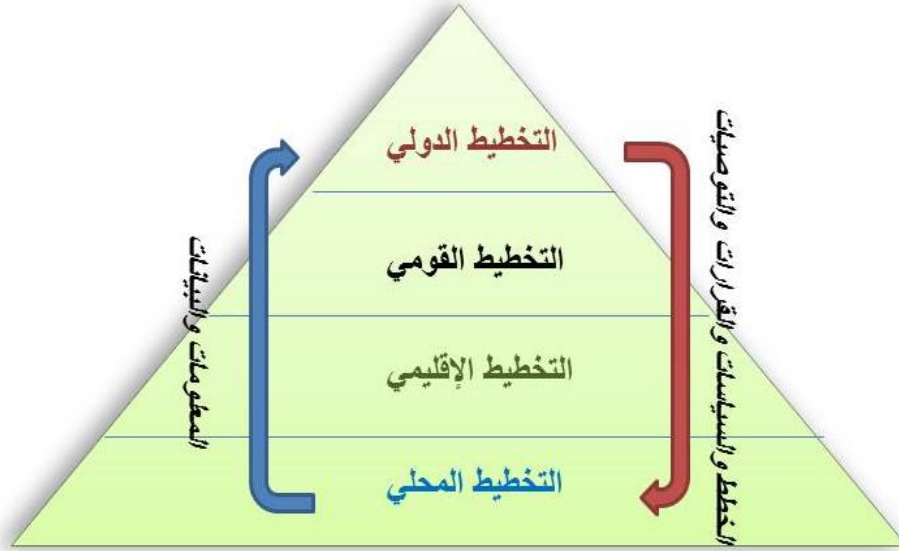
وكما ذكرنا سابقا أن من خصائص التخطيط أن يكون شاملا لكافة مجالات التنمية ، فبالتالي نجد أن له مستويات أيضا كمستويات التنمية تربط بينها علاقات مختلفة وفيما يلي شرح لمستويات التخطيط.

### ١-٣-٢ مستويات التخطيط °:

للتخطيط عدة مستويات تتدرج هرميا ويربطها نوعان من العلاقات كالتالي :

- علاقات تبدأ من القاعدة إلى القمة وتتمثل في المعلومات والبيانات بالمستويات المختلفة والتي هي بدورها تشكل القاعدة الأساسية التي يركز عليها التخطيط في تحقيق أهدافه.
- علاقات من القمة إلى القاعدة وتتمثل في الخطط والسياسات والقرارات والتوصيات التي تساعد في تنفيذ الخطة.

وتمثل قمة الهرم التخطيط الدولي وقاعدته التخطيط المحلي مارا بالتخطيط القومي والإقليمي كما هو موضح في الشكل رقم (١-١).



شكل رقم (١-١) التدرج الهرمي لمستويات التخطيط - المصدر/الباحثة

١-٣-٢-١ المستوى الأعلى هو التخطيط الدولي :

وهو التخطيط على مستوى مجموعة من الدول ذات المصالح المشتركة وغالبا ما يجمعها صفة الجوار ، ويغلب على التخطيط الدولي الطابع الاقتصادي والسياسي حيث يتعامل مع المصالح المشتركة للدول التي ترتبط باتفاقيات في المجالات المختلفة .

( ٥ ) الوكيل، د. شفق العوضى - مرجع سابق

## ومثال على التخطيط الدولي :

- السوق الأوروبية المشتركة التي أصبحت قوة اقتصادية مؤثرة عالميا .
- دول حوض النيل حيث توجد مصالح حيوية مشتركة بين مصر والسودان والحبشة.
- مجلس التعاون الخليجي الذي يجمع بين دول الخليج العربي في اتفاقيات اقتصادية وعسكرية.

وفي إطار التخطيط الدولي تقوم الدولة بوضع سياستها القومية في مختلف المجالات.

### ١-٣-٢-٢ المستوى الأول : التخطيط القومي

ويعتبر المستوى الأول في التخطيط على مستوى الدولة ويعمل في إطار التخطيط الدولي الذي يشمل الدولة كوحدة تخطيطية واحدة ، تشكل الإطار العام الشامل الذي يجمع المخططات الإقليمية ويوجهها لتحقيق التناسق والتكامل فيما بينها دون أية آثار سلبية .

وهو المستوى من التخطيط الذي يتعامل مع أهداف ومتطلبات الناس على المستوى القومي والذي يقوم على أساس دراسة كاملة شاملة لاحتياجات المجتمع المختلفة ووضع الخطط التي تكفل الاستغلال الأمثل لكافة الموارد والإمكانيات المتاحة لتلبية هذه الاحتياجات.

### ويهدف التخطيط القومي إلى :

١. تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة للسكان ، أي تنمية الموارد والثروات من جهة والتنمية البشرية من جهة أخرى، الأمر الذي يؤدي بدوره إلى زيادة الناتج القومي وزيادة دخل الفرد وبالتالي رفاهية المجتمع.
٢. وضع التصور العام لتوزيع التجمعات العمرانية الحضرية والريفية بأحجامها ووظائفها وعلاقتها ببعضها البعض في الإطار الشامل للدولة.

### ١-٣-٢-٣ المستوى الثاني : التخطيط الإقليمي

بدأ مفهوم التخطيط الإقليمي في الظهور خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر مواكبا للثورة الصناعية وما يتبعها من تغيير في الهياكل الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية وبالتالي العمرانية باعتبار العمران هو الوعاء الذي تصب فيه جميع الأنشطة الأنسانية. ويعتبر التخطيط الإقليمي همزة الوصل بين التخطيط القومي والتخطيط المحلي الشامل حيث يقوم بالتوزيع المكاني

لاستثمارات ومشروعات الخطة القومية في إطار المحددات والإمكانيات التي يملها التخطيط العمراني المحلي على نحو لا يتعارض مع القواعد التخطيطية السليمة .

### أهداف التخطيط الإقليمي فيما يلي<sup>٦</sup> :

- ١ . تحقيق اللامركزية الاقتصادية على المستوى القومي .
- ٢ . تقديم صورة واقعية عن الإمكانيات والموارد الطبيعية والبشرية المستغلة وغير المستغلة لكل إقليم وكيفية استخدامها وتوظيفها بشكل فعال وإيجابي .
- ٣ . تحقيق أهداف الخطط القومية ، وقد جاء التخطيط الإقليمي من خلال المطالبة باللامركزية في التخطيط ، وضرورة إيجاد هيئات ومؤسسات تخطط على المستوى الإقليمي والمحلي لكي تكون هذه المؤسسات قريبة من المشكلات الحقيقية على أرض الواقع .
- ٤ . تحقيق التوازن الإقليمي بين أقاليم الدولة، بهدف التوزيع العادل للموارد والثروات والمشاريع بين الأقاليم المختلفة .
- ٥ . الحد من تفاقم المشاكل السكانية مثل مشاكل الفقر والبطالة وهجرة السكان .
- ٦ . توفير الخدمات والمرافق العامة وتوزيعها في الأقاليم ، ثم مواقع المباني العامة كالبلديات والمحاكم والمدارس وأقسام الشرطة وفرق إطفاء الحريق وتوفير الطرق وشبكات الصرف الصحي المناسبة .
- ٧ . وضع الخطة العامة للتوزيع الحالي والمقترح في المستقبل لاستخدام الأرض land use بين الأغراض المختلفة ، بما في ذلك مواقع وامتداد المناطق السكنية والتجارية والصناعات التحويلية والمباني العامة وغيرها من الأغراض الخاصة والعامة .
- ٨ . التخطيط الإقليمي يعمل كوسيلة تنسيق بين هيئات التخطيط المختلفة ، حيث يعتبر بمثابة حلقة وصل بين هيئات التخطيط المحلية والإقليمية وهيئات التخطيط المركزية ، لتحقيق التنسيق بين هيئات التخطيط والنشاطات والبرامج والمشاريع التنموية على المستوى المحلي والإقليمي من جهة وعلى المستوى الوطني من جهة أخرى ، لخلق مرونة في تخطيط وتنفيذ المشاريع التنموية في الإقليم .
- ٩ . الاهتمام بشئون البيئة و تحقيق استخدام أمثل للموارد الطبيعية و البشرية الكامنة و المتاحة .

---

( ٦ ) علام، د. أحمد خالد، ١٩٨٦، التشريعات المنظمة للعمران، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة.

إن هذا المستوى من التخطيط يتعرض بصورة أكثر تفصيلاً من التخطيط القومي لتوزيع التجمعات العمرانية وكذلك استعمالات الأراضي القائمة والمقترحة كما يتعرض لشبكات الطرق والنقل والمرور أي كيفية الربط بين التجمعات العمرانية وبعضها البعض سواء داخل الإقليم الواحد أو بين الأقاليم المختلفة للدولة.

سيركز الباحث في هذا الفصل على أحد مستويات التخطيط وهو التخطيط الإقليمي لما له من دور بارز في تفعيل محاور التنمية الإقليمية (محل الدراسة).

### ١-٣-٢-٤ المستوى الثالث: التخطيط المحلي:

يختص بتخطيط التجمع العمراني ذاته سواء كان قرية أو مدينة وفيه يتم وضع المكونات المختلفة للمدينة من إسكان وخدمات ومناطق خضراء وشبكات طرق ومرافق في علاقات وظيفية متكاملة دون تعارض أو تناقض مما يحقق الراحة والرفاهية للسكان ويصل التخطيط المحلي إلى مراحل تفصيلية على مستوى المناطق والأحياء والمجاورات.

### ١-٣-٢-٥ تخطيط النقل<sup>٧</sup>:

هو عملية تعاونية تهدف إلى تشجيع المشاركة من جانب جميع المستخدمين لنظام النقل كالهياآت الحكومية المختصة المناط بها عملية التخطيط والمجالس المحلية والمنظمات البيئية ، ومجتمع رجال الأعمال والمسافرين وشركات الشحن والجمهور ، وذلك من خلال المشاركة العامة في عملية الاستبيان التي تقوم بها هياآت تخطيط المدن الكبرى والتنسيق مع وزارات النقل القومية ، ومتعهدي النقل العابر .

ولتخطيط النقل دور أساسي في تحقيق الرؤية المستقبلية لنظام النقل في الدولة والمجتمع الذي يتضمن دراسة شاملة للاستراتيجيات الممكنة وتقييم مختلف وجهات النظر الناتجة عن المشاركة التعاونية بين هياآت تخطيط النقل وبين الوكالات والمنظمات ذات الصلة من جهة والمشاركة العامة من جهة أخرى

### ١-٣-٢-١ أسس ومبادئ عملية تخطيط النقل:

يتم تخطيط النقل وفقاً لمراحل وخطوات منها خطط قصيرة المدى ومنها على المدى البعيد ضمن عملية التنمية الشاملة للدولة أو الإقليم وبالتالي يكون دائم المراجعة والتطوير والتعديل وفقاً لما يستجد من تطور حضري ضمن المدينة أو الإقليم .

(٧) عبد الواحد ، عبد الحميد ، ١٩٨٦ ، مقدمة في تخطيط النقل الحضري ، الدوحة



ويجب عند القيام بعملية تخطيط النقل الحضري الأخذ بعين الاعتبار مجموعة من الأسس والمبادئ الهامة والتي تشمل على الخطوات التالية :

- رصد الأوضاع القائمة لقطاع النقل وتقييمها .
- تحديد مشاكل النقل الحالية والمتوقعة في المستقبل وتحليل الاحتياجات اللازمة من دراسات التخطيط التفصيلي ومختلف وسائل النقل وتحسين الاستراتيجيات اللازمة لذلك .
- التوقعات المستقبلية للسكان وحجم العمالة ، بما في ذلك تقييم استعمالات الأراضي المقترحة في المنطقة وتحديد محاور النمو الرئيسية .
- اقتراح عدد من البدائل لبرامج وخطط طويلة المدى وقصيرة المدى وتحسين رأس المال والاستراتيجيات التنفيذية لنقل الناس والبضائع .
- تقدير الآثار البيئية المترتبة من جراء إدخال التحسينات المستقبلية على نظام النقل بما فيها جودة الهواء.
- وضع خطة مالية لتأمين ما يكفي من النفقات اللازمة لتغطية تكاليف تنفيذ الاستراتيجيات.

### ١-٣-٢-٢ مراحل عملية تخطيط النقل:

عملية تخطيط النقل كغيرها من العمليات التخطيطية، تبدأ باتخاذ قرار استخدام التخطيط، وأداة لتحقيق مجموعة من الأهداف المحددة ، وفي ضوء تحديد الأهداف ترسم الحلول من واقع المشاكل والعقبات والامكانيات التي يمكن التنبؤ بها .ثم تجرى عملية تقييم للبدائل المطروحة من خلال التحليل المقارن التي تكون نتيجتها اختيار أفضل البدائل للتنفيذ، وتقاس كفاءة نظام النقل خلال عملية التشغيل، وعند تواجد أي عقبات أمام كفاءة تشغيل أو حدوث ظواهر غير متوقعة، تعاود الدراسة مرة أخرى من البداية وتكرر مرحلة الدراسات وتطرح بدائل للحلول التي يتم تقييمها واختيار الأنسب حتى نصل الي الحل الأمثل. وذلك يعني أنه تمييز الخطوات التي تمر بها عمليات تخطيط النقل الي خمس مراحل يمكن تفصيلها كما يلي:

- جمع المعلومات عن الحالة الراهنة والتي تشمل استخدامات الأراضي والأنشطة الاقتصادية، وتركيبات السكان، وتركيبات مساكن الوحدة السكنية ونظام العمل والتوظيف والدخل كما يتم جمع معلومات عن خدمات النقل الحالية والتي تشمل دراسات زمن الرحلة والأتوبيسات والسكك الحديدية ومواقف الانتظار المتوفرة، ثم يتم جمع معلومات عن نظام الرحلات أيضا حيث يتم دراسة مصدر ونهاية الرحلة وحصر الأتوبيس والنترام والمركبات الأخرى، ويلخص من ذلك بعمل تحليلات عن ملكية السيارات ومولدات وحائيات الرحلة وتوزيع الرحلات.

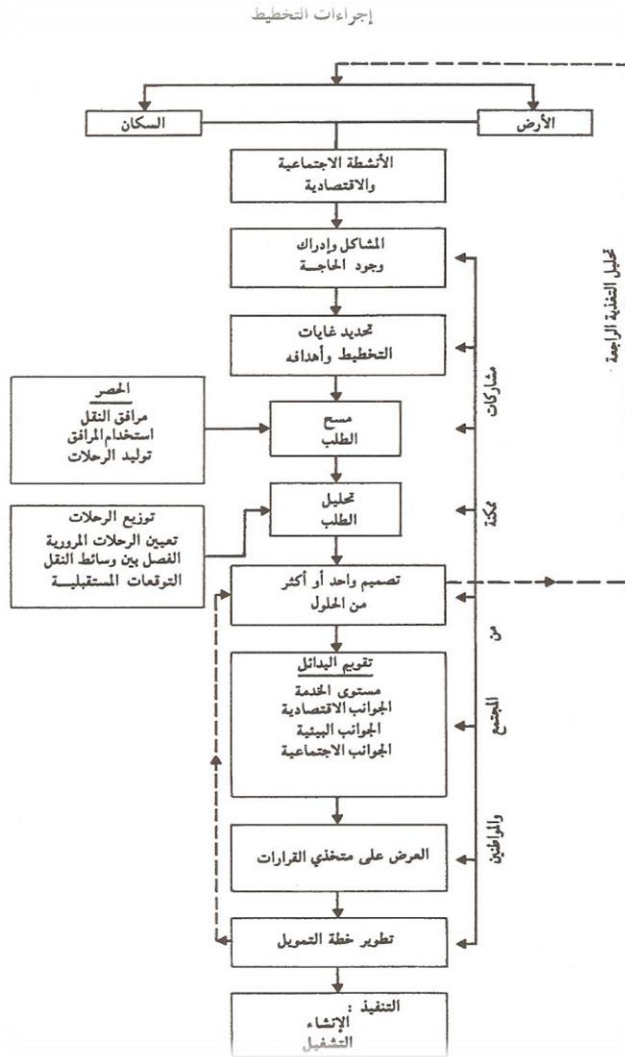
- التحليل والتنبؤ بالوضع في المستقبل، حيث يتم تخطيط شبكات النقل والتعرف على مولدات الرحلة بالمستقبل وذلك بناء على التنبؤات التخطيطية للسكان والمستخدمين واستعمالات الأراضي المتوقعة وبالتالي يتم التوصل الي مجموعة البدائل تحتوي على توزيع الرحلات ومساراتها واختيار وسيلة النقل.
- تقييم المقترحات البديلة : ويكون التقييم وفقا لمجموعة من المعايير مثل التكاليف والعائد ومدى توفير الأمن والراحة والايفاء بمتطلبات المستخدمين وغيرها.
- التنفيذ والتشغيل : ويتم تنفيذ كل مرحلة مع مراعاة المتابعة المستمرة لادخال أي تعديلات طارئة.
- استمرار الدراسة ومراجعتها لعمل أي تعديلات تطراً على الحلول لتفادي أي أوجه قصور بها.

### ١-٣-٢-٣ خصائص عملية النقل الناجحة

الضمان عملية النقل الناجحة هناك الكثير من الوسائل الواجب توافرها ، ويمكن عرضها كما يلي:

- الراحة يجب توفير جميع مقومات الراحة للركاب مثل المقاعد والتهوية الملائمة والخدمات المطلوبة (الحمامات - الوجبات الاستراحتات في حالة الانتقال لمسافات كبيرة)
- الأمان إن تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة والبضائع من الضياع والتلف من الأمور التي تساعد على تحقيق أهداف عملية النقل.
- السرعة ليس المقصود بالطبع أن تتطلق وسائل النقل بأقصى سرعة ممكنة بل يقصد بها مراعاة الحالة النفسية للركاب فمن الأفضل اختيار السرعة التي يطمئن إليه المستخدم ، أما بالنسبة للبضائع فيعتمد تحديد السرعة المطلوبة على نوع السلعة المنقولة ومدى تحملها أو تلفها.
- السعة : يجب أن تنتهياً طاقات النقل للأشخاص والبضائع مع ما يتلائم ومقدار الطلب، على أن يمتاز جهاز النقل بالمرونة بما يتناسب وساعات النهار خلال اليوم الواحد وكذلك بالنسبة لمقدار الطلب خلال فصول السنة والمواسم والأجازات.
- التردد : ان توفير أوقات مختلفة ومتعددة ومتكررة في اليوم الواحد أو الأسبوع الواحد في وسائل النقل المختلفة لانطلاقها بين أي مدينتين أو دولتين مستخدمة هذه الوسائل - يترك المجال أمام المستعملين لاختيار الوقت الذي يناسبهم ويقلل فترات الانتظار.
- الانتظام : ان الالتزام بمواعيد الرحلات يبعث الثقة في نفس المستعملين ويمكنهم من استغلال أوقاتهم بشكل أفضل ويوفر الاستغلال الأفضل للوقت بما يؤدي الي التخطيط لنقل المنتجات والموارد الخام أو الركاب بشكل أمثل.

- **الشمول** : قد تتضمن الرحلة الواحدة استخدام أكثر من سبيل من سبيل ووسائل النقل فقد تتكامل بعضها مثل تكامل النقل بالسيارات مع العبارات أو النقل المائي أو السيارات مع السكك الحديدية أو السيارات عند المطارات مع النقل الجوي.
- **التكلفة المناسبة** : تكلفة النقل تشكل نسبة غير قليلة من التكاليف المعيشية في حياة المواطنين اليومية، وبالتالي أي محاولة لتقليل تكلفة النقل يكون لها تأثير مشجع على اقبال الناس على الانتقال الي مساكن تبعد عن أعمالهم وتكون ذات تكلفة أقل، كما يؤثر ذلك على سعر السلع والبضائع مما يساعد على رواجها وقبال أعداد أكثر على اقتنائها.
- **المسئولية** : ينبغي أن يتحمل جهاز ووسائل نقل المسافرين والبضائع مسئولية هذا النقل بأمان وضمان وتعويض عن الأضرار في حالة الحوادث والكوارث والنكبات وفقدان الأمتعة والبضائع.



### ١-٣-٢-٤ إجراءات عملية

#### تخطيط النقل<sup>٧</sup>:

تمر عملية تخطيط النقل بعدة مراحل كما هو موضح في الشكل رقم (١-٢).

- **إدراك الحاجة للتخطيط** : وهي التي قد تكون قائمة وماسة كوجود اختناقات مرورية حادة أو عدم وجود طرق للوصول لحي سكني أو فعالية معينة ، أو وجود تقاطع طرق تقع فيه الحوادث بشكل كبير ، وقد تكون الحاجة غير قائمة يتم تحديدها ضمن الاحتياجات المستقبلية .

شكل رقم (١-٢) إجراءات التخطيط

- **غايات التخطيط** : حيث يجب تحديد الغاية والغرض من تخطيط النقل والتي تمثل قيم المجتمع والاتجاه الذي يرغب أن يتحرك فيه على مستوى المدينة أو الإقليم أو المستوى الوطني ، فالمجتمع الذي يسعى نحو التقدم الاقتصادي ستكون غايته جذب الصناعات والمنشآت التجارية وبالتالي سيصمم نظام النقل الذي يستوعب تلك الأنشطة .
- **الأهداف** : وهي الوسائل التي تحقق بها الغايات وتستخدم المعايير كمقاييس للأهداف ، فمثلا يكون تحديد سعة مواقف السيارات بحيث تزيد بنسبة ١٥% على الطلب كمياري للتطور المطلوب لسعة المواقف في حين يمثل تطوير المواقف في حد ذاته أحد أهداف التخطيط ويستخدم لتحقيق الغاية المتمثلة بالقضاء على الازدحام في منطقة وسط المدينة
- **مسوحات الطلب على النقل** : التي تعتبر قاعدة بيانات يقوم على أساسها تخطيط النقل ، والتي يمكن من خلالها معرفة أنماط النمو السابقة والحالية لكل من أعداد السكان واستعمالات الأراضي والصناعات والمنشآت التجارية وأنظمة النقل القائمة واستخدامها .
- **تحليل الطلب** : الذي بموجبه يتم توزيع الرحلات على الطرق والمسارات القائمة ووسائل النقل المتوفرة ، كما تتم مقارنة السعة القائمة بالطلب القائم وتحديد النقص او الزيادة في السعة مع الأخذ بالاعتبار اختيار وسيلة النقل المناسبة ، ومن ثم تعد التنبؤات المستقبلية للطلب على المرور وتوزيع الرحلات المتوقعة على الطرق .
- **اقتراح الحلول الممكنة** وإجراء الدراسات التفصيلية لأكثر الحلول قبولا ، حيث يتم اختيار وسيلة النقل الملائمة وتصمم المواقع والشبكات ومستوى الخدمة المطلوب الوصول إليه ، وذلك لكل بديل من بدائل الحلول المقترحة .
- **تقييم البدائل المقترحة** والقيام بتحليل تفصيلي لها وبيان منفعتها وفعاليتها في تحقيق الأهداف المرجوة منها مع بيان التكلفة الاقتصادية والآثار المهمة الاجتماعية والبيئية المترتبة لكل بديل والتركيز على البديل المفضل وعرضها على الجهة صاحبة القرار .

• **رفع التوصيات إلى الجهة صاحبة القرار** التي تكون في أغلب الأحيان ليست الجهة المنوط بها عملية تخطيط النقل عموماً، كمجلس المحافظة أو المجلس البلدي أو التشريعي وذلك لإقرار خطة النقل واعتمادها ، ويجب أن تشمل التوصيات على الطرائق المقترحة لتمويل تنفيذ خطة النقل العام .

• **التنفيذ** : فبعد مرحلة الاعتماد والمصادقة على خطة النقل وطريقة تمويل تنفيذها التي تتيح إعداد المخططات والتصاميم التفصيلية والنهائية يتم البدء في التنفيذ وفق خطة تنفيذية متسلسلة وتراتبية من الإنشاء إلى التشغيل .

### **١-٣-٢-٥ الجهات المسند إليها مهام تخطيط النقل :**

يتم تخطيط النقل على عدة مستويات وبواسطة هيئات مختلفة ، فعندما يكون التخطيط على مستوى صغير وخاص تقوم به شركات خاصة سواء من الشركات التي تقدم خدمات النقل أو التي تستخدمها بموجب بيانات وبدائل يقترحها أحد أقسام الشركة المختصة بإدارة الحركة أو الهندسة لديها أو عن طريق استشاريين متخصصين في مجال النقل تستعين بهم من أجل ذلك .

## ملخص الفصل الأول:

مما سبق نجد أن النقل هو العصب الحساس في الكيان العمراني والاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره همزة الوصل بين المناطق المختلفة، أي أنه المحرك الرئيسي للعملية الاقتصادية والإنتاجية. إن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل. ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة حديد والنقل البري والنقل المائي والنقل الجوي قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقه في التاريخ الإنساني.

ويأتي تأثير وسائل النقل في حياة المجتمع من زاويتين مهمتين هما: الأولى: تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسره للمكان الذي يقيمون فيه وكذلك مكان العمل.

الثانية: تؤثر وسائل النقل بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وكذلك تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية.

وأيضا نستنتج مما سبق أنه لكي يفعل دور تخطيط النقل تنمويا من البداية لابد من أخذ بعض الأهداف التنموية في الاعتبار كالتالي:

١. اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع.
٢. اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف.
٣. توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً.
٤. تحقيق التوازن في عملية العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية.
٥. تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي .

## مقدمة الفصل الثاني

برز مفهوم التنمية بصورة أساسية منذ الحرب العالمية الثانية في علم الاقتصاد حيث استخدم للدلالة على عملية إحداث مجموعة من التغييرات الجذرية في مجتمع معين ، بهدف إكساب ذلك المجتمع القدرة على التطور الذاتي المستمر بمعدل يضمن التحسن المتزايد في نوعية الحياة لكل أفراد ، وتطور مفهوم التنمية ليرتبط بالعديد من المجالات . ولكي تتجح التنمية يجب أن تتم في إطار خطة شاملة مبنية على أساس التكامل بين أشكال التنمية الثلاثة وهي التنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرائية وبالتالي للتنمية نظريات تفسر كيفية استغلال الموارد المتاحة في حل القضايا القائمة. وسياسات وآليات لتفعيل دورها وتطبيقها . وفي هذا الفصل يعرض الباحث بعض مفاهيم التنمية وسياساتها ويتم التركيز على إحداها وهي سياسة محاور التنمية الإقليمية.

### التنمية ومفاهيمها:

إن الإنسان هو هدف التنمية ووسيلتها في آن واحد، لذلك فإن التنمية في جوهرها، انعكاس لمدي الإشباع الذي يحصل عليه الإنسان في مجالات الحياة المختلفة الصحية والتعليمية والاقتصادية كما أنها ترجمة لمستوى رضا الناس عن حياتهم، حيث أصبحت نوعية الحياة التي يحتاجها الفرد هي المحور الرئيسي للتنمية. لذلك تتضمن أهداف التنمية محورين أساسيين متكاملين لا يمكن الفصل بينهما، وهما: الارتقاء بجودة حياة الناس ومشاركة الناس في هذا الارتقاء.

ويعرف سعد الدين إبراهيم **التنمية**<sup>٨</sup> بأنها: " انبثاق ونمو كل الإمكانيات والطاقات في كيان معين، بشكل كامل ومتوازن ، سواء كان هذا الكيان فرد أو جماعة أو مجتمع" وفيما يلي عرض لبعض مفاهيم التنمية:

- **التنمية** : هي إحداث نوع من التغيير في المجتمع الذي تتوجه إليه ، و بالطبع فهذا التغيير من الممكن أن يكون ماديا يسعى إلى رفع المستوى الاقتصادي والتكنولوجي لذات المجتمع ، وقد يكون معنويا يستهدف تغيير اتجاهات الناس و تقاليدهم و ميولهم ، فالأمر يتعلق إذن بعمليات هادفة محدودة في الزمان والمكان تراهن على التغيير الإيجابي طبعاً .
- **تعريف المجلس الاقتصادي والاجتماعي في هيئة الأمم المتحدة** :تنمية المجتمع من الإجراءات الشاملة التي تستخدم لرفع مستوى المعيشة وتركيز اهتمامها - أساساً على المناطق الريفية."

(٨) الشريف، دعاء محمود، ٢٠٠٣، رسالة دكتوراة، الادارة المستدامة للبيئة العمرانية في الدول النامية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.

- **تعريف إدارة التعاون الدولية التابعة للأمم المتحدة:** عملية للعمل الاجتماعي تساعد أفراد المجتمع على تنظيم أنفسهم للتخطيط والتنفيذ عن طريق تحديد مشاكلهم واحتياجاتهم الأساسية، والتكامل بين الخطط الفردية والجماعية لمقابلة احتياجاتهم، والقضاء على مشاكلهم، والعمل على تنفيذ هذه الخطط بالاعتماد على الموارد الذاتية للمجتمع، واستكمال هذه الموارد بالخدمات والمساعدات الفنية والمادية من جانب المؤسسات الحكومية والأهلية من خارج المجتمع المحلي.
- **التنمية:** هي عملية حضارية شاملة لمختلف أوجه النشاطات في المجتمع بما يحقق رفاهية الإنسان وكرامته، والتنمية أيضاً بناء للإنسان وتحرير له وتطوير لكفاءاته وإطلاق لقدراته للعمل والبناء. والتنمية كذلك اكتشاف لموارد المجتمع وتميئتها والاستخدام الأمثل لها من أجل بناء الطاقة الإنتاجية القادرة على العطاء المستمر.
- **الفرق بين التنمية والنمو:** التنمية والنمو مصطلحان غير مترادفين، فالتنمية تعنى النمو والتغير ويوجد أبعاد أساسية غير كمية فى عملية التنمية وهذه الأبعاد قد لا تكون متواجدة فى عملية التوسع الاقتصادي، ويعتبر الفرق كيمي وليس كمي يظهر بشكل أكبر فى عوامل وأساليب الإنتاج من خلال سيطرة الإنسان على الطبيعة، وتظهر أيضاً بشكل أكبر فى تغيير القيم وتنمية المؤسسات. **ويعرف النمو** بالزيادة المستمرة فى كمية السلع والخدمات المنتجة من طرف الفرد فى محيط اقتصادي معين؛ غير أنه هناك من يعرف النمو الاقتصادي بالزيادة الكمية لكل من الدخل القومي والنتائج القومي.

## ٢-٢ أنواع التنمية<sup>٩</sup>

هناك عدة أنواع للتنمية منه (التنمية البشرية - التنمية العمرانية- التنمية الاجتماعية - التنمية الاقتصادية - السياسية- الإدارية... الخ) وفيما يلي بعض أنواع التنمية :

### ٢-٢-١ تنمية اقتصادية :

وتشمل القطاعات الاقتصادية المختلفة لأي دولة أو إقليم، ويقصد بالتنمية الاقتصادية تحقيق الزيادة فى دخل الفرد الحقيقي وليس النقدي عبر فترة محددة من الزمن (هي فترة الخطة) خطة التنمية، وهذا شرط ألا يزيد عدد السكان بنفس النسبة التي يزيد بها متوسط دخل الفرد من الناتج القومي، وإلا لا تعتبر هناك تنمية ويستنتج عن التنمية الاقتصادية نمو اقتصادي وليس العكس.

(٩) الدرديري، داليا حسين، ٢٠٠٤، المدن الجديدة وإدارة التنمية فى مصر، كتاب الأهرام الإقتصادي، عدد ١٩٧، جريدة الأهرام، القاهرة



## ٢-٢-٢ تنمية اجتماعية :

وهي تختص بالعامل البشرى (السكان) وتحقيق أكبر فائدة اجتماعية له.

## ٣-٢-٢ تنمية عمرانية :

فالبعد العمراني هو الوعاء الذي يحتوى على المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية، وهو يغير ويتغير بالأبعاد الاقتصادية والاجتماعية.

## ٤-٢-٢ التنمية الشاملة<sup>٩</sup> :

والتي تعرف بأنها: " عملية ديناميكية ذات هدف عام وشامل تحدث في المجتمع ونجد مظاهرها في سلسلة من التغيرات البنائية والوظيفية التي تصيب مكونات المجتمع، وتعتمد هذه العملية على التحكم في حجم ونوعية الموارد المادية والبشرية المتاحة للوصول بها الى أقصى توظيف ممكن في أقل فترة ممكنة وذلك بهدف تحقيق الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية المنشودة للغالبية من أفراد المجتمع " وقد أوردت وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية التعريف التالي للتنمية الشاملة في أحد تقاريرها "هي العملية الملحة والواعية والموجهة لإيجاد تحولات بالهياكل الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية، تؤدي إلى تكوين قاعدة وأسس قوية تمكن من إطلاق الطاقات الإنتاجية وتوفير الموارد الذاتية، ويميز التنمية الشاملة العمل المتزامن للارتقاء بالهياكل الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية وتطويرها".

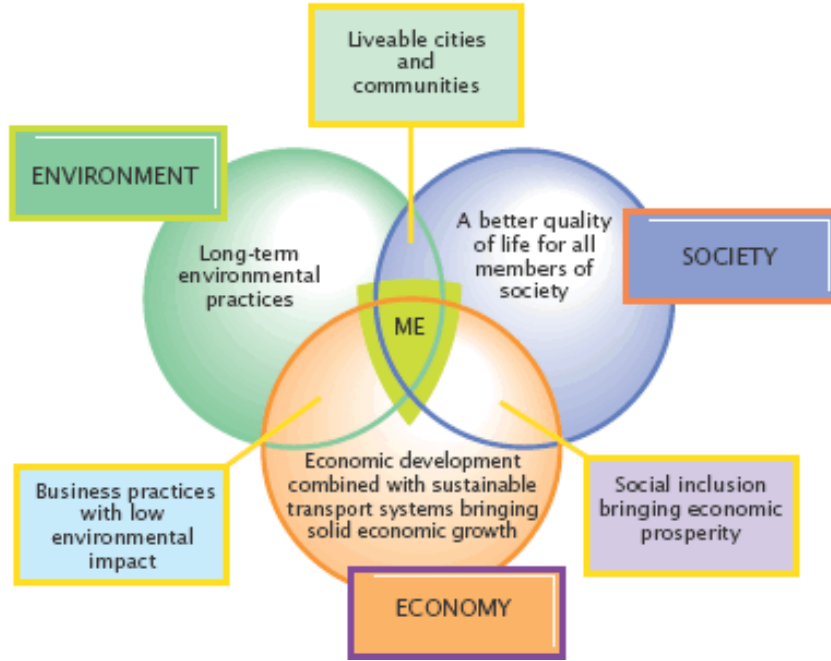
كذلك أورد د. التوني التعريف التالي لها: " إن التنمية الشاملة هي المنظومة أو الأداة التي يمكن من خلالها تحقيق التغيرات في البنيات الاجتماعية والثقافية والسياسية والاقتصادية والعمرانية للمجتمعات واستبدال كل ما هو قائم بما هو مستهدف دون التضحية بالهوية المحلية أو التصادم مع البيئة الطبيعية " .

---

(٩)الدرديري، داليا حسين - مرجع سابق

## ٥-٢-٢ التنمية المستدامة:

- هي التنمية التي تلبي احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها الخاصة وتحتوي داخلها على مفهومين رئيسيين:
  ١. مفهوم الاحتياجات، وخاصة الاحتياجات الأساسية للفقراء في العالم، والتي ينبغي أن تعطى الأولوية القصوى.
  ٢. وفكرة القيود التي تفرضها حالة التكنولوجيا والتنظيم الاجتماعي على قدرة البيئة على تلبية الاحتياجات الحالية والمستقبلية .
- ولها مفهوم حديث متطور يتبنى ضرورة أن تكون التنمية (أي نوع من التنمية) في صالح الأجيال القادمة كما في صالح الأجيال الحالية وأن تراعى الأبعاد البيئية مراعاة صارمة. ولها عناصر أساسية كما هو موضح في الشكل رقم (١-٢).



Source: Adapted from Ralph Hall, Introducing the Concept of Sustainable Transport to the U.S. DOT through the Reauthorization of TEA-٢١

### شكل رقم ( ١-٢ ) العناصر الرئيسية لمفهوم التنمية المستدامة

- هي نظام صناعي لتخطيط المواد وتبادل الطاقة والذي يندرج تحتها الطاقة والمواد الخام المستخدمة لتقليل المخلفات وبناء اقتصاد مستدام وعلاقة بين البيئة والمجتمع .

## ٢-٣ الأبعاد المختلفة لعملية التنمية والتي تشمل ما يلي :

- البعد الإقتصادي : والذي يهتم بتحديد الأهداف المادية لعملية التنمية ثم يسعى الى حصر الموارد المادية المتاحة للمجتمع حتى يمكن - في ضوء خطة واضحة الملامح - ان يضع قائمة بالأولويات محددا ذلك ببدائل مختلفة للوصول الى ذات الهدف، ومن أبرز المصطلحات عند الحديث عن البعد الإقتصادي مصطلح إقتصاديات التنمية والذي يهتم بدراسة الطاقات والموارد المادية للمجتمع من حيث كفايتها وفعاليتها في تحقيق الأهداف المادية للمجتمع، بحيث يظهر إنعكاس ذلك بوضوح في المتغيرات التقليدية كالدخل والإستهلاك والإدخار والإستثمار وما إلى ذلك.

- البعد الإجتماعي : والذي بدأ الإتجاه إليه بعد الإخفاق الذي أصاب البعد الإقتصادي البحث في دراسة التنمية، ويسعى البعد الإجتماعي للتنمية إلى الإهتمام بالعنصر البشرى بمكوناته المتعددة القيمة والنفسية والحضارية، ويتمثل ذلك في اعداد الفرد ككائن بشرى من حيث تعليمه وتدريبه واكسابه الخبرة ، فضلا عن تحديد المستهدف من القيم المجتمعية الجديدة سعيا وراء تلقينها للفرد المفترض إعداداه حتى يصبح عنصرا مشجعا وداعما لبرامج التنمية وليس معارضا لها، وقد ظهرت العديد من التعريفات التي تم طرحها للبعد الإجتماعي للتنمية مثل "التنمية الإجتماعية عبارة عن العملية أو مجموعة العمليات المحددة الهادفة إلى إحداث نوع من التغيير الإجتماعي الإيجابي في بناء المجتمع ووظائفه لتحقيق أهداف يحققها المجتمع ذاته " وتعريف آخر "إن التنمية الإجتماعية تعنى إنبثاق ونمو كل الامكانيات والطاقات الكامنة في كيان معين، بشكل كامل وشامل ومتوازن، سواء كان هذا الكيان هو فرد أو جماعة أو مجتمعا ."

- البعد السياسي : والذي يهتم بتحديد دور الجهاز السياسي في عملية التنمية من حيث إصداره للقرارات التنموية التي يفترض أن تتبع أصلا من فهم واقعي لإمكانات المجتمع الإقتصادية، وتحليل عميق لبنائه الاجتماعي لدى أبناء المجتمع ، الأمر الذي يؤدي الى الإستقرار السياسي من عدمه.

## ٢-٤ نظريات التنمية ° :

هي خليط من النظريات حول كيفية تحقيق تغيير مرغوب فيه في المجتمع بأفضل السبل. مثل هذه النظريات تعتمد على مجموعة متنوعة من التخصصات العلمية والمناهج الاجتماعية، وهناك عدة نظريات (نظرية التحديث- نظرية المراكز والأطراف- نظرية التبعية- نظرية النظم العالمية - نظرية التنمية غير المتوازنة والمشاركة) وفيما يلي شرح لثلاث من هذه النظريات في إيجاز:

## ٢-٤-١ نظرية التحديث:

ظهرت هذه النظرية على أيدي Boeke و Higgins وهي تحاول تحليل الخصائص الاجتماعية والثقافية والفنية والاقتصادية للبلاد الأقل نمواً، والافتراض الرئيسي هو أن كل المجتمعات تسير في درب التنمية باتجاه موحد من التقليدية الي الحداثة، ولا بد أن تعمل المجتمعات على تحديث هذه الهياكل التقليدية وفتح مجالات للتحول الاجتماعي والاقتصادي والسياسي. ومن الأسس العامة لنظرية التحديث أنها ميزت بين التقليد والحداثة وذلك من خلال التركيز على أن التحول من العلاقات الاقتصادية البسيطة والمحدودة للمجتمع التقليدي (البداي) إلى المؤسسات الاقتصادية التجديدية و المعقدة للمجتمع الحديث ، يعتمد أساسا على تغيير مسبق في قيم و مواقف وأعراف الناس.

## ٢-٤-٢ نظرية المراكز والأطراف:

وصاحب هذه النظرية John Friedmann وكان تركيزه الرئيسي على التحول المكاني الذي حدث في البلاد الأقل نمواً خلال عصر الصناعة. وقد ذكر أن بدء العملية التصنيعية يتطلب تركيز للموارد المالية في مجال اقتصادي واحد أو مجالين على الأكثر، فيؤدي هذا التركيز في الاستثمارات إلى وجود ما يسمى بالهيكل المزدوج أي مركز سريع النمو وطرف ضعيف، والعلاقة بين المركز والطرف هي علاقة استغلالية، حيث يفقد الطرف الضعيف الموارد والعمالة ورأس المال. وبالتالي فإن القوى الديناميكية للأسواق الاقتصادية تعمل على زيادة الفجوة بين المركز والطرف مع مرور الزمن، إلا أن هذا الهيكل المزدوج يؤدي إلى (زيادة التفاوتات الإقليمية ، عدم استغلال الموارد الطبيعية بالشكل المناسب ، نظام سياسي غير مستقر ، التحضر المتمركز السريع ، تضارب أسواق المستهلكين على المستوى القومي) مما يؤثر على العملية التنموية ككل.

## ٢-٤-٣ نظرية التبعية:

تعتبر من أحدث النظريات ، وروادها من علماء الاجتماع في أمريكا اللاتينية، و هذه النظرية ترى أن تخلف مجتمعات الدول النامية شرط ضروري ولازم لتصوير النظام الرأسمالي، إذ أن تبعية هذه البلدان أمرا ضروريا لتقدم الدول الرأسمالية. وتقسم هذه النظرية دول العالم إلى مجموعة أساسية من الدول الغنية التي تهيمن حول محيطها الخارجي الدول الفقيرة ودورها الرئيسي في هذا النظام هو توفير الأيدي العاملة الرخيصة والمواد الخام حتى النخاع.

ويمكن القول بأن العلاقة بين التخلف والتبعية هي علاقة تتسم بالجدلية فإذا كان التخلف يعود إلى التبعية فإن التبعية تزيد من التخلف ، كما أن العملية الإنتاجية في الدول النامية لها محددات معينة تتحكم في جوانبها ، فهي أولاً تتوقف على ما تقدمه الدول الصناعية الغنية للدول النامية من تكنولوجيا وآلات وخبرات بل وربما رؤوس أموال، وثانياً الدول المسيطرة غالباً ما تحجب عن النامية جوانب من أسرار العملية التبعية للإنتاج ، فضلاً عن أن معظم العمليات التنموية في الدول النامية تسيطر عليها الدول الصناعية ، كما أن اقتصاديات الدول النامية لا تقوم على خدمة المصالح القومية المحلية في الأساس الأول ، بل تعمل لخدمة مصالح القوى المسيطرة أساساً.

## ٢-٥ مستويات التنمية<sup>١</sup>

إن هناك ثلاثة مستويات للتنمية:

١. تنمية قومية : وهي على المستوى القومي، أي على مستوى الدولة ككل.
٢. تنمية إقليمية : وهي على مستوى الإقليم أو جزء من الإقليم.
٣. تنمية محلية : هي على مستوى المحليات الصغيرة أو البلديات

### ٢-٥-١ تنمية إقليمية :

- هي أحد أنواع التنمية وتشمل الأنواع الثلاثة السابقة إذ أنها تعمل على تنمية كل قطاع من القطاعات ثم توظيفه وإيجاد البعد المكاني له إما في محلات عمرانية مثل (توطين للزراعة - للصناعة - للسكان) فلا بد من إيجاد صيغة للنواحي المكافئة ما بين الموارد والقطاعات المشكلة للتنمية، ووحدة التنمية الإقليمية هي الإقليم.
- هي تلك العملية النظرية أو التطبيقية التي تؤدي إلى إحداث عدة مظاهر تدل على التغيير لإقليم ما ، بهدف تحقيق وضع أفضل لسكان هذا الإقليم ، ومن ثم يمكن تعريف التنمية الإقليمية بأنها : " تلك التغيرات — والتغيير من أهم اهتمامات علم الجغرافيا التي تطرأ على حالة إقليم ما بطريقة مقصودة بهدف تحسين ظروف حياة سكانه ، وتقليل التفاوتات المكانية البشرية بين أجزائه المختلفة ، وذلك عن طريق الاستخدام الأمثل لموارده ، وتحسين كفاءة إمكاناته البشرية بكافة تفصيلاتها ويمكن اعتبار تحقيق هذه الأهداف بغرض تقليل التفاوتات بين أقاليم الدولة الواحدة من أهم مفاهيم التنمية الإقليمية .

---

(١) عبد العاطي ، أسماء - مرجع سابق

وتستخدم كلمة التنمية الإقليمية حالياً كمصطلح بديل لكلمة التخطيط الإقليمي والتنمية الإقليمية عبارة عن تنمية شاملة تشمل كل القطاعات الإنتاجية على مستوى الإقليم أو جزء من الإقليم بحيث تصبح كنموذج للتنمية يطبق على باقي أجزاء الدولة، ومن أهم أهداف التنمية الإقليمية التقليل من الفوارق الإقليمية سواء بين الأقاليم بعضها البعض أو بداخل الإقليم الواحد الناتجة عن تركيز السكان والأنشطة في مناطق معينة دون الأخرى.

وعرفت أيضاً بأنها رسم خطة للتوزيع الإقليمي لمشروعات الإقليم التي تشتمل على التخطيط الاقتصادي والاجتماعي والعمراني، ويعنى ذلك تخصيص المكان المناسب داخل الأقاليم المختلفة لتنفيذ مشروعات الخطة الشاملة بطريقة متناسقة.

## ٢-٥-١-١ نظريات التنمية الإقليمية<sup>١</sup>

وتعني بتحقيق التكامل أولاً بين الدولة والأقاليم الرئيسية لها كت تحقيق التكامل بين الجمهورية وإقليم معين ثم تحقيقه بين الأقاليم الرئيسية وبين الأقاليم الفرعية التي ينقسم إليها كل إقليم رئيسى من أقاليم الجمهورية ( كالمحافظات المكونة لكل إقليم رئيسى ) وهذه الدراسات الإقليمية لم تلق جانب كبير من الاهتمام إلا منذ زمن قريب حيث كان كل الاهتمام ينصب على المستوى القومي والمحلي فقط.

ويمكن إيجاز بعض نظريات النمو والتنمية الإقليمية التي درست بهذا الصدد والتي تحقق التكامل على تلك المستويات المذكورة كالتالي:

### جدول رقم (٢-١) نظريات التنمية الإقليمية

النظرية	فرضية النظرية
نظرية بيرو وقطب التنمية	تتلخص هذه النظرية فى وجود اقليم يتمتع بمميزات معينة اقتصادية واجتماعية وإدارية الذى يؤثر فى نمو الأقاليم التى تقع فى نطاق نفوذه .
نظرية تنمية الاقليم من الداخل	تفترض هذه النظرية وجود قوى دافعة موجودة بداخل الإقليم المراد تنميتها فلا بد أن ذلك الإقليم الفقير الذى يحتاج الى تنمية أن يكون محتويًا بداخله على قوى كامنة لم تستغل بعد أوتخرج لحيز التأثير عليه وعند الاستغلال الأمثل لهذه القوى الكامنة التى تقع بداخل هذا الاقليم سوف تبدأ تأثيراتها عليه فى الظهور ومن ثم يبدأ بنمو .

<p>تتحدث هذه النظرية عن الأقاليم الضعيفة والتأثيرات العكسية بينها وبين الأقاليم القوية التي ينتج عنها أحداث تجارة بينهما لتوفر إمكانية الاهتمام بمشروعات البنية الأساسية بالأقاليم القوية وبالتالي سوف يظهر تأثير تبادل الحركة التجارية ويسمح بقدر كبير من الوفورات التي ستحقق إنتاجية عالية ينتج عنه ارتفاع الدخل العام للأقاليم الضعيفة ثم ارتفاع الدخل الفردي وبالتالي ستنشأ دورة تكوين مدخرات تؤدي لمزيد من الاستثمارات في الأقاليم الضعيفة ومن ثم تستطيع الاهتمام بالقيام بمشروعات البنية الأساسية والخدمات .</p>	<p>نظرية تنمية الاقليم من الخارج</p>
<p>تفترض هذه النظرية أن أساس نمو الاقليم يرجع الى ما يقوم به هذا الإقليم من أنشطة تصديرية ، حيث يصدر هذا النشاط خارج حدوده الاستهلاكية وفي نطاق نفوذه الخارجية . وهناك نوعان من الأنشطة بهذا الإقليم أنشطة غير أساسية وهي الأنشطة المكونة للإقليم وأنشطة أخرى أساسية أو تصديرية وهي الأنشطة التي تحقق فائض عن حاجة سكانية ويبدأ في تصديرها لأقاليم أخرى لتدر عليه تدفقات نقدية رأسمالية متوقفة على الطلب بالأقاليم التي يقوم هذا الإقليم بالتصدير لها .</p>	<p>نظرية القاعدة</p>
<p>صاحب هذه النظرية روزنشتين وتهدف للقضاء على ظاهرة التخلف في الأقاليم الضعيفة ومدتها بدفعات قوية تعمل على تنميتها في خطوط متوازية مع الأقاليم القوية للحاق بها ويعتمد ذلك على كميات كبيرة من رؤوس الأموال المستثمرة وعلى استغلال الموارد الأمثل .</p>	<p>نظرية الدفعة القوية والنمو المتوازن</p>

## ٢-١-٥-٢ استراتيجيات التنمية الإقليمية<sup>١</sup> :

يعرف دنهاردت الإستراتيجية بأنها تصميم مهام وأفعال اليوم التي تجعل المجتمع قادراً على مواجهة ما سوف يحدث في المستقبل بمفاهيمه هو وليس بمفاهيم أي قوة خارجية، ويقول جلويك أن الإستراتيجية هي مخطط موحد (يربط كل الخيوط بعضها ببعض)، وشامل (يغطي كل أفعال ومهام المجتمع ومسئوليته)، ومتكامل (أي أن كل أجزائه متوافقة وتتداخل مع بعضها البعض)، والإستراتيجية في مفهوم شيرلي هي التي تعرف وتحدد العلاقة بين المجتمع ومحيطه الخارجي أي بيئته وتشكل الدليل المنطقي لإدارته وتحقيق مهامه التنموية المتواصلة.

(١) عبد العاطي، أسماء - مرجع سابق

وتتنوع الاستراتيجيات المتبعة لتصحيح إختلالات التوازن فى النمو ، الفوارق الاقليمية بتعدد الأهداف التى يسعى التخطيط القومى الى تحقيقها ، فاذا كانت هذه الأهداف هى تحقيق العدالة أو المساواة بين أقاليم الدولة ، فان الاستراتيجية الواجب إتباعها هى استراتيجية الانتشار التى تعمل على نشر الموارد والاستثمارات على معظم مساحة الدولة من أجل تجنب الضياعات أو اللوفورات الخارجية الناتجة عن زيادة التجميع والتركيز ، واذا ما كان الهدف المنشود هو تحقيق الفعالية الاقتصادية لموارد الدولة فان الاستراتيجية المتبعة هى استراتيجية التركيز التى تعتمد على الوفورات الداخلية ، التجميع بالاضافة الى إفادتها من الوفورات الخارجية، أما اذا كان الهدف هو الوصول إلى كل من العدالة والفعالية ، فان الاستراتيجية الواجبة هنا هى استراتيجية الانتشار بطريقة مركزة ، أو استراتيجية أقطاب النمو .وفيما يلي شرح لكل نوع استراتيجية على حدة:

- إستراتيجية الانتشار هى انتشار النمو فى باقى مناطق الدولة على أساس تطبيق المساواة والعدالة وهى تعتمد على توزيع الاستثمارات والسكان والأنشطة على الأقاليم المختلفة، سواء تم هذا الانتشار والتوزيع بطريقة متعادلة أو غير متعادلة وذلك من أجل إحداث درجة من النمو فى مختلف الأقاليم، وتحقق هذه الإستراتيجية درجة من العدالة (الشكلية) من حيث توزيع المشروعات على الأقاليم المختلفة .
- إستراتيجية التركيز وهى عبارة عن التركيز على نمو المدن المتسلطة على أساس تحقيق الكفاءة الاقتصادية (تعاضم الإنتاج) ، وهدفها الرئيسي هو تحقيق الفعالية الاقتصادية (تعظيم الناتج) ، وهى تعمل على الاستفادة من وفورات التجمع ، ويرى بعض الاقتصاديين أن إستراتيجية التركيز هي أنسب الاستراتيجيات بالنسبة للدول النامية، وهى تقوم على أساس تركيز الموارد والجهود فى أكبر المدن لما لهذه المدن الكبرى من مزايا، والنقد الموجه لهذه الإستراتيجية أنها تركز التنمية فى مناطق وتهمل مناطق أخرى قد يكون بها طاقات وموارد يمكن عن طريق توجيه الاستثمارات إليها أن تحقق معدل نمو مرتفع بها.
- إستراتيجية الانتشار بطريقة مركزة (أقطاب النمو) تستند هذه الإستراتيجية إلى فكرة أقطاب النمو، أى يتم اختيار عدد محدود من المناطق التى تتمتع بإمكانيات النمو الاقتصادي، ويتم تكثيف مجهودات التنمية بها بحيث تصبح قطباً للنمو بالنسبة للمناطق المحيطة بها، وعليه ينمو ويشع النمو إلى هذه المناطق عن طريق مجموعة من الأنشطة القائدة المتوطنة فى القطب، والتي تربطها مجموعة من العلاقات الفنية، ولا بد من وجود مركز نمو قائم، أو محتمل لاستقطاب التنمية، وللتغلب على ظاهرة التسلط للمراكز الحضرية الكبرى، وبالتالي فهي تحقق كلاً من الهدفين السابقين : العدالة والفعالية، وهى إستراتيجية لحل مشاكل المدن الكبرى لأنها



تعتمد على فكرة النمو غير المتوازن وأول من استخدم مفهوم قطب النمو بيرو وذلك للدلالة على النمو غير المتوازن في الاقتصاد القومي، حيث لاحظ أن النمو لا يظهر في كل مكان وفي وقت واحد، ولكن يظهر في نقط أو في أقطاب نمو بكثافات متنوعة، وينتشر خلال قنوات متفرعة لها تأثير مختلف على الاقتصاد القومي ككل، وبذلك تكون عمليات النمو بين الأقاليم ودائماً غير متوازن بالمعنى الجغرافي، وهذه الاستراتيجية تتطلب وجود لامركزية سياسية وإدارية، وتوافر بنية أساسية كافية.

**قطب النمو:** عرف بيرو قطب النمو بأنه مجموعة من الأنشطة تولد نمواً ديناميكياً في الاقتصاد كنتيجة للعلاقات التبادلية - الأمامية والخلفية (معدلات المدخلات والمخرجات) - بينها الصناعة أو النشاط القائد، والصناعة أو النشاط القائد هو النشاط الذي ينمو أسرع من باقي الصناعات وله بعض الخصائص المميزة . وهو توطن لمجموعة من الأنشطة المرتبطة بعلاقات فنية واقتصادية في حيز متجانس وتمتد آثاره التنموية إلى المناطق المحيطة، بحيث ينمو وينمي هذه المناطق ويساهم في تحقيق أهداف تنمية قوية .

- **مركز النمو:** هو توطن لمجموعة من الأنشطة في حيز محدد ، وآثاره محلية فقط ، ويقتصر على الإقليم الذي يوجد به ، أي له طابع إقليمي فقط وأهدافه محلية ، وأحياناً ثانوية ينحصر الفرق بين قطب النمو ومركز النمو في تأثير كل منهما وفي الأهداف التي يحققها في اختلاف الوظيفة التي يؤديها كل منهما .
- **محاور النمو:** يتكون محور النمو من سلسلة من النقط أو أقطاب النمو تربطها علاقة تكاملية نتيجة وجودها على محور نقل رئيسي.

### ٢-٥-١-٣ سياسات التنمية الإقليمية

تتعدد الأساليب والآليات والسياسات التي يتم من خلالها تطبيق وتنفيذ التنمية وترجمتها إلى مشاريع تنموية وفق خطة وبرامج زمنية ومن أهم هذه السياسات : المدن الجديدة - أقطاب النمو - **محاور التنمية** - قرى الظهير الصحراوي وسيركز الباحث على أحد هذه السياسات وهي محاور التنمية الإقليمية وفيما يلي شرح وتوضيح لمفهوم وفكر وكيفية تفعيل هذه السياسة.

### ٢-٥-١-٤ سياسة محاور التنمية الإقليمية:

محاور التنمية الإقليمية هي إحدى سياسات التنمية الإقليمية وأداة من أدوات التخطيط العمراني .

## ٢-٥-١-٤-١ مفهوم وفكر المحور التنموي:

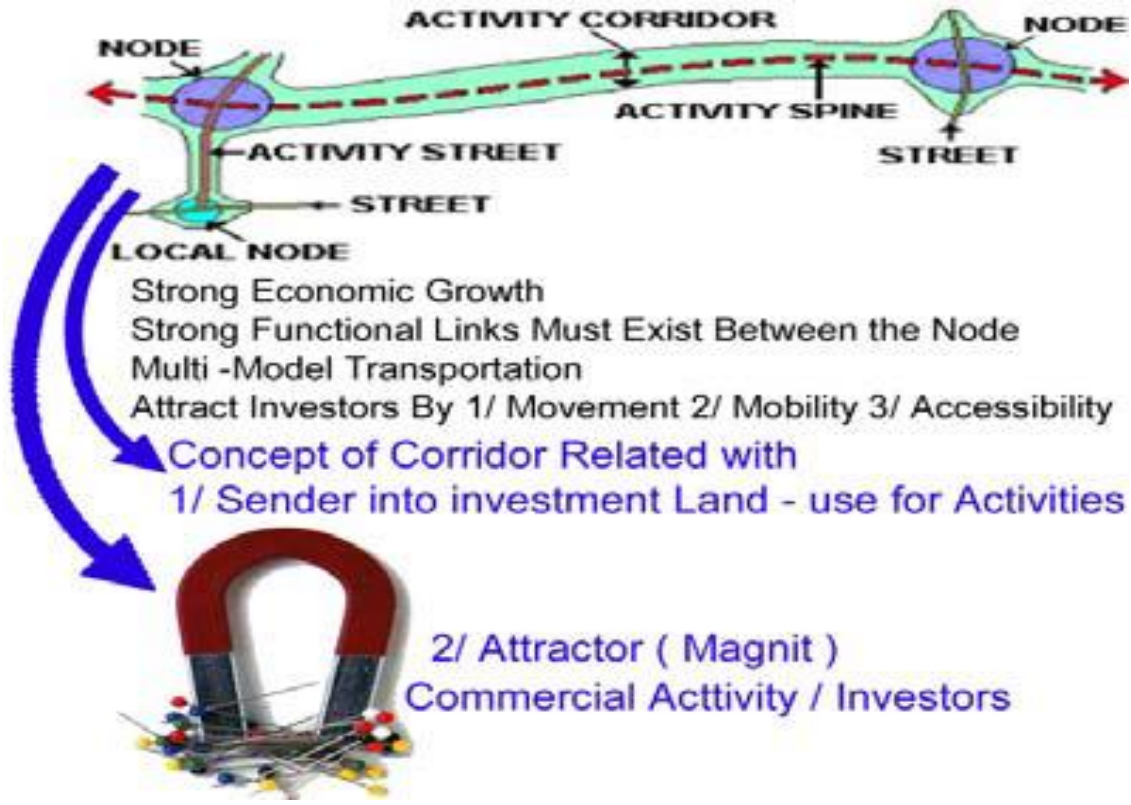
هناك تعريفات متعددة للمحور التنموي؛ ويعود هذا لعدة أسباب؛ وهي: مقياس المحور التنموي، وموقعه ضمن هذا المقياس المحدد لنوعه ووظيفته ومستواه ونموذج استعمالات الأراضي المرتبط به، ويمكن تعريفه كالتالي:

- نظام عمراني متكامل شبكي؛ يقوم على إنشاء تنمية متعددة المراكز، والربط بين العقد العمرانية؛ لإنشاء تجمعات على مستوى أكبر، كما يساهم في تفعيل الدور الاقتصادي، واحداث اقتصاد متنام.
- طرق نقل رئيسية طويلة تنظم إمكانياتها ومواردها ومقوماتها لتحقيق تنمية شاملة.
- إستراتيجية مكانية، ومفهوم هام للتنمية المكانية يعتمد على استثمارات البنى التحتية لتحقيق تنمية إقليمية شاملة ومتوازنة، وتستعمل لتحقيق اندماج للاقتصاديات الحضرية والإقليمية، وزيادة التنافسية الإنتاجية، وتفعيل وتقوية دور المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم في توليد تنمية إقليمية.
- محاور اتصال وربط وظيفية عملية، تتميز بإحداث تفاعل وتمازج بين العقد الحضرية.

ينطلق **مفهوم المحور التنموي**<sup>١٠</sup> من ال Polynet تعني دراسة أقاليم مدن العالم عبر شبكات أقاليمها المتخطية للحدود القومية على المستوى العالمي التي تعني: إنشاء مجموعة من المدن المترابطة والمتصلة مع بعضها البعض؛ بحيث يتم الحصول على مميزات أفضل ويستطاع التواصل مع حجوم مختلفة من الاقتصاديات وتسهيل الخدمة.

تقترح فكرة **المحور** وجود روابط وعلاقات وظيفية إنتاجية تبادلية بطرق وأساليب وأشكال مختلفة من وسائل الاتصالات والانتقال بين العقد والمراكز الحضرية الموجودة ضمن الشبكة العمرانية، ولن يتحقق مفهوم "ممرات التنمية" بدونها؛ ثم الاستفادة من المقومات والإمكانيات الاقتصادية التي توفرها المدن والأقاليم المتصلة والمترابطة ببعضها البعض، وبالتالي زيادة التنافسية عبر التعاون والتكامل بين المدن والأقاليم المترابطة، وتقوم البنية الأساسية الرابطة بإحداث تفاعلات جديدة وتطوير التفاعلات القائمة ثم تنميتها وتقويتها وتعزيزها مؤدية إلى زيادة الاستثمارات والتنافسية الإنتاجية وتكبير وتوسيع الأسواق الإقليمية. وتقوم المحاور بوظيفتين؛ هما: القيادة والإدارة المحكمة للمراكز العمرانية الواقعة عليها ولنشاطها الاقتصادي . والشكل رقم (٢-٢) يوضح فكر هذه المحاور التنموي.

(١٠) الباز ، فاروق ، ٢٠٠٨، ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر، الإمارات



## شكل رقم (٢-٢) فكرة المحور التنموي<sup>١١</sup>

- هو سلسلة من النقاط وأقطاب النمو تربطها علاقات تكاملية نتيجة وجودها على محور نقل رئيسي.
- أسلوب تنموي يرمي إلى ضخ دفعة تنموية قوية إلى مناطق معينة ، لتحقيق نوع من التوازن التنموي يفضي في المدى البعيد إلى التقليل من حدة التباينات والتفاوتات الإقليمية في مستويات التنمية ، وتركز هذه الدفعة على استغلال مقومات وإمكانيات المنطقة والاستفادة منها في استحداث نشاطات إنتاجية والتقليل ما أمكن من تأثير المعوقات الإنمائية .
- **Polycentric corridor** هو محور وشكل خطي وشريطي للنمو المتعدد المراكز وتتشأ بين هذه المراكز علاقات وروابط بأنواع مختلفة نتيجة تواجدها على طريق للمواصلات.

(١١) هبة السقا، عماد حمد المصري ، ٢٠٠٨، دراسة تحليلية نقدية بين واقع التخطيط الإقليمي ومأموله ، سوريا

**مما سبق نجد أن المحور التنموي** هو: شكل خطي من أشكال التركيب الجغرافي؛ يقوم بربط العديد من المراكز العمرانية والعقد مع بعضها بوساطة وسائل نقل مختلفة فيوفر خيارات متعددة من الحركة؛ فيتشكل نظام تكاملي متعدد المراكز، يرتبط ويعمل مع بعضه؛ ويقوم بنشر التنمية إلى المواقع المحيطة به معتمداً في ذلك على الوظيفة المهمة لوسائل النقل في كونها شرايين تغذي الهدف بالدم، وتقوم بدور مشابه لوظيفة العمود الفقري في جسم الإنسان المساعد على انتصاب الجسد؛ فيساعد على انتصاب المنطقة الجغرافية من خلال النمو والتنمية الإقليمية المساهمة في تفعيل الدور الاقتصادي الإقليمي وحتى العالمي بإحداث اقتصاد متنمٍ فيما بينها ويعمل كالمغناطيس؛ فيجذب رؤوس الاستثمارات العالمية والأجنبية للتوظيف ويقوم بدور المعطي فيعطي التسهيلات اللازمة من توفير في الوقت والمسافة.

## ٢-٦-١-٤-٢ العوامل التي أدت إلى التوجه نحو فكر محاور التنمية:

- أهمية الطرق ودورها التنموي حيث أنها تشكل عصباً رئيسياً للتنمية الإقليمية ودليلاً لتوجيه التنمية في المكان، إضافة إلى دورها في تأمين إمكانية الوصول. (فاروق الباز ٢٠٠٨)
- متطلبات الاستثمار المتضمنة نقل جيد يسمح بسهولة الوصول، ويحقق توأصلاً مع الموانئ والمطارات والأسواق الخارجية.
- أثر المسافة على العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم، والعلاقة الطردية بينهما، فكلما اقترب مركزان اقتصاديان من بعضهما زادت العلاقات الاقتصادية بينهما، والعكس الصحيح، الأمر الذي يستدعي تفعيل كافة المحاور والوصلات العرضية الإقليمية تنموياً.
- تختلف أسباب ظهور توجه "محاور التنمية" في الدول الغربية عنها في العربية؛ فالسبب الرئيسي لظهوره في الأولى التخلص من الحدود السياسية، وإيجاد سوق مشترك متين يحقق معدلات نمو مرتفعة؛ عن طريق ربط جغرافي مكاني مترجم إلى كتل اقتصادية ومراكز وأقطاب تنموية ووسائل نقل شبكية شريانية رابطة مثل المناطق الاقتصادية: المثلث الإنتاجي في لندن وباريس وروهر، والموزة الزرقاء المنطلقة من بيرمنغهام وعبر بروكسل وبيون وفرانكفورت ثم إلى شمال إيطاليا، نشأ بناءً على ما سبق المنظور الأوروبي للتنمية المكانية لتحقيق تعاون أفضل هادفاً إلى خلق إطار سياسي؛ بين السياسات الإقليمية والاجتماعية بتأثيرات مكانية تشجع ظهور شبكات من البنية الأساسية عبر قارة أوروبا.
- **أما السبب الأساسي في البلاد العربية** هو الموقع الجغرافي التجاري المهم للوطن العربي؛ ودوره كمر لمعظم التجارة الدولية، واحتوائه على أكبر خزين من المواد الأولية للطاقة، وظهور بعض المشاريع الهادفة إلى تحقيق اتصال وربط بين دول الاتحاد الأوروبي

ودول البحر الأبيض المتوسط؛ وبالتالي ظهور مفهوم الجسر البري القاري الأوراسيوي لتعزيز العلاقات التبادلية بين الدول العربية والغربية .

## ٢-٦-١-٤-٣ تصنيف محاور التنمية<sup>١١</sup>:

تصنف محاور التنمية حسب **المفهوم** إلى ثلاثة أنواع واضحة ومترابطة وهي: **كمحور للبنية الأساسية** ، **كمحور عمراني** أو **كمحور للتنمية الاقتصادية** بحسب **الموقع الجغرافي** فهي ممرات تنمية داخلية وممرات تنمية خارجية، ووفقاً **لأهميتها الاقتصادية** فهي ممرات تنمية قومية وممرات تنمية ثانوية ونظراً لارتباط أهمية الطرق والمواصلات بالتنمية ومستوياتها؛ فإنه تتدرج **مستويات التنمية** تبعاً لتدرج الطرق والمواصلات؛ وبالتالي فهناك: ممرات تنمية عالمية، وممرات تنمية دولية، وممرات تنمية إقليمية وممرات تنمية محلية.

أما وفقاً لنوعها :

### جدول رقم (٢-٢) تصنيف المحاور وفقاً لنوعها

نوع المحور	وصفه ووظيفته
المحور الفعال	مساحة طويلة من الأرض تربط بين العقد الحضرية؛ تتألف من استعمالات أراضي، وتحيط بطرق خطية برية عالية السرعة وتحقق تنمية اقتصادية وتؤمن سهولة الحركة والاتصال.
محور النقل	طريق نقل يقوم بربط المناطق والأقاليم مادياً .
محور نقل متعدد النماذج	يهتم بالإطار المؤسسي؛ ليسهل الحركة ومكان الخزن والسلع والرسوم الجمركية لكل من البضائع والناس والمعلومات.
المحور الاقتصادي	محور يجذب ويوظف رؤوس الأموال؛ ويولد الفعاليات والنشاطات الاقتصادية في المناطق القليلة التنمية في الإقليم، والشرط الأساسي لوجوده توافر التسهيلات والخدمات اللوجيستية.
محور النمو	منطقة جغرافية أما خطية؛ وتحيط بطريق رئيسي عالي السرعة، وتتضمن هذه الشريحة: وسائل النقل كالسكك الحديدية وطرق النقل البرية العالية السرعة واستخدامات الأراضي متنوعة تجارية واجتماعية واستثمارية وصناعية؛ فهو متطور عن المحور الفعال فمقياسه أكبر ونشاطاته الاقتصادية والتجارية تشمل مراكز تسوق إقليمية بينما في المحور الفعال النشاطات الاقتصادية هي محلات تجارية.

موقع جغرافي هام له دوره في التجارة الدولية ونقل الناس والخيرات ويربط بين ال Gateways وال "Hubs" تعاون قائم للربط بين دولتين فالدمج والتكامل وتوحيد الاقتصاديات بينهما، ثم تنظيم وإدارة الحركة التجارية لإقامة علاقات تجارية بينهما؛ وسيساعد هذا على إيجاد أسواق تجارية.	محور التجارة
---	--------------

تتمتع بعض المواقع الجغرافية بأهمية تجارية، وقد تكون محلية أو دولية أو قومية وأحياناً عالمية، أطلق حديثاً على هذه المواقع : "مصطلحين؛ هما مفهوم ال "hub و ال Gateway"

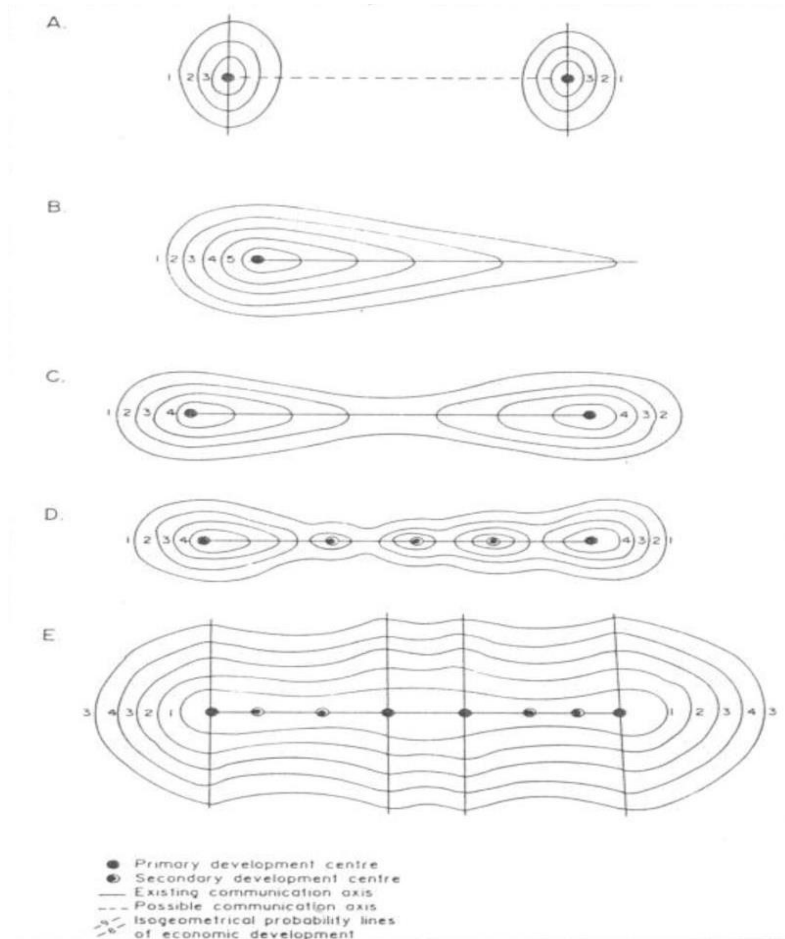
جدول رقم ( ٢-٣ ) الفرق بين ال Gateway وال Hub ( Gillen et al , ٢٠٠٧ , D )<sup>١١</sup>

<u>وجه المقارنة</u>	<u>Gateway Transportaion</u>	<u>Hub Transportaion</u>
<u>المفهوم</u>	نقاط تتميز بأهميتها الجغرافية وسيطرتها التجارية؛ مركز هام جغرافي يشكل نقطة تباين جغرافي بيئي طبيعي هام جداً، ويساعد على الوصول إلى المناطق الواقعة في خلفيته، يتسم المرور عبره بوفرة الوقت و قصر المسافة، ويشكل منفذ هام للربط بين الداخل والخارج وتساعد على تحقيق اتصال مع الأسواق الخارجية لتحقيق معدلات اقتصادية تصديرية مرتفعة.	
<u>الموقع</u>	تتوضع على الحواف الخارجية للإقليم وفي النهايات وأطراف الأقاليم الجغرافية، وبناءً عليه فإن الموانئ والمدن التي تفصل بين المناطق الصحراوية والمناطق الخضراء الطبيعية هي <b>Gateway</b>	تكون مدن ال <b>Hub</b> داخلية.
<u>الوظيفة</u>	تشكل نهاية طرف واحد لكوريدور تجاري، وتساعد على تغذية الإقليم بحركة مرورية من و إلى الخارج	تقع على تقاطع أكثر من كوريدور تجاري.
<u>الشكل</u>	تخدم المناطق التي تقع في خلفيتها والمحيطة بها بشكل مخروطي؛ وهذا بسبب موقعهم على منطقة الحدود التجارية ومناطق الانتقال والتحول.	تخدم المناطق التي تقع في خلفيتها بشكل دائري.

## ٢-٦-١-٤-٤ الجوانب النظرية لممرات التنمية ١:

يرى غير (١٩٨٨:١٢٣) ممر التنمية أو محور التنمية ظاهرة ديناميكية تتطور في مراحل مختلفة على مر الزمن، والتي يمكن أن ينظر إليه باعتباره مفهوم لرفع منطقة إلى مستوى معين من التنمية. ويتم تحديد أربع مراحل كما هو مبين في الشكل رقم (٢-٣)، وهما:

- محور المحتملة (A) أو إصبع التنمية مع المحتملة لإنشاء مركز التنمية في الطرف الآخر (B)
- المحور في مرحلة الرضع مع محور الاتصالات راسخة بين مركزين الابتدائي (C)؛
- مرحلة النضج مع الممر أو محور وجود واحد أو أكثر من المراكز الثانوية في بين (D)
- المحور في سن الشيخوخة أو مرحلة سبات حيث التركيز المفرط على المحور قد تؤدي إلى تطوير التكتل، فورات أو انعكاس الاستقطاب (E).



شكل رقم (٢-٣) مراحل تنمية محور التنمية

## ملخص الفصل الثاني :

مما سبق نجد أن للتنمية عدة مفاهيم وتعريف نستخلص منها ما يلي:

- هي العملية التي ينتج عنها زيادة فرص حياة بعض الناس في مجتمع ما دون نقصان فرص حياة البعض الآخر في نفس الوقت، ونفس المجتمع، وهي زيادة محسوسة في الإنتاج والخدمات شاملة ومتكاملة ومرتبطة بحركة المجتمع تأثيراً وتأثراً مستخدمة الأساليب العلمية الحديثة في التكنولوجيا والتنظيم والإدارة.
- عملية ارتقاء مخطط يقوم بها الإنسان للانتقال بالمجتمع من وضع أفضل وبما يتوافق مع احتياجاته وإمكانياته الاقتصادية والاجتماعية والفكرية...الخ.

وللتنمية أيضا نظريات واستراتيجيات وسياسات تفسر كيفية التعامل مع الموارد الطبيعية والبشرية والإمكانات المتاحة وكيفية استغلالها وتوظيفها لحل القضايا الراهنة في الوضع الحالي دون ضياع حق الأجيال القادمة في الاستفادة من هذه الإمكانيات والموارد المتاحة أيضا. ويركز الباحث في هذا البحث على مستوى التنمية الإقليمية تحديدا لما له من أثر فعال في اتخاذ وصنع القرارات.

وأحد سياسات التنمية الإقليمية كما ذكرنا سابقا هي سياسة المحاور التنموية التي ظهر الاهتمام بها في الآونة الأخير لما لها من دور فعال لأنها بمثابة شرايين تنتقل وتنتشر من خلالها التنمية في مختلف أنحاء الجمهورية، لأنها باختصار عبارة عن اتصال شريطي بين مراكز الأنشطة تتم من خلاله حركات التبادل التجاري والاقتصادي وبالتالي تنتقل التنمية من خلاله إلى مختلف المواقع فيؤثر ويتأثر تنمويا بكل ما هو قائم عليه من أنشطة.

وفي الفصل التالي عرض لبعض التجارب في جنوب أفريقيا طبقت سياسة محاور التنمية بمنهج وفكر مخطط ومنظم فحققت بعض الأهداف المرجوة منها .



## ملخص الباب الأول:

بعد عرض مفاهيم ومصطلحات البحث النظرية في الفصل الأول (الطرق - النقل - التخطيط) على الترتيب واستكمالها في الفصل الثاني بشرح مفاهيم التنمية ونظرياتها واستراتيجياتها وأحد أهم سياساتها (سياسة محاور التنمية الإقليمية) مجال البحث، تم إيجاز كل ما تم عرضه في الباب الأول كما يلي:

### ١. مفهوم الطرق وأهميتها:

**الطريق** هو شريط أرضي به مسارات معدة لحركة السيارات وغيرها من مركبات تتحرك على عجلات .والطرق تصل المناطق الحضرية بعضها ببعض، كما تصلها بالمناطق الريفية. وتعرف الطرق التي تخترق المدن باسم الشوارع.

والطرق ذات أهمية حيوية، إذ يستخدمها المزارعون في نقل محاصيلهم إلى الأسواق، وتسير عليها الشاحنات الكبيرة لتوزيع الإنتاج الصناعي من منطقة إلى أخرى. كما تقطعها السيارات والحافلات والدراجات وغيرها من وسائل النقل للأغراض النفعية والترفيهية.

### ٢. دور قطاع النقل في التنمية الإقليمية:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي ، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم ، ولا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل ، ويساهم أيضا قطاع النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال ربط الريف بالمدينة بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما. وبذلك فكلما توسعت شبكات وخطوط النقل بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي وعلى المستوى العمراني فتعتبر شبكة الطرق بمثابة الشرايين والأوردة التي بموجبها تتوغل وتنتشر التنمية اللازمة للنهوض بكافة القطاعات. يعتبر قطاع النقل من أهم قطاعات التنمية الشاملة، ويعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل والمواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل ونظم النقل فيها .

### ٣. التخطيط:

وهو الأسلوب العلمي الذي يهدف إلى تقديم الحلول أو بدائل الحلول للمشكلات الحالية أو المتوقعه للمجتمع وذلك في إطار خطه منظمة ذات سياسه وأهداف واضحه، خلال الفترة زمنيّه محددّه، تأخذ في الاعتبار الإمكانيات والموارد كذلك المحددات الحاليه أو المستقبليه سواء كانت بشريه أو طبيعیه. والتخطيط يجب أن يكون شاملا ومرنا ومستمرًا حيث يمكن تعديل مساره حسب ما يستجد من الظروف.

### ٤. مفهوم التنمية : مما سبق نستخلص تعريف شامل لمفهوم التنمية ألا وهو:

**التنمية:** هي عملية حضارية شاملة لمختلف أوجه النشاطات في المجتمع بما يحقق رفاهية الإنسان وكرامته، والتنمية أيضاً بناء للإنسان وتحرير له وتطوير لكفاءاته وإطلاق لقدراته للعمل والبناء. والتنمية كذلك اكتشاف لموارد المجتمع وتنميتها والاستخدام الأمثل لها من أجل بناء الطاقة الإنتاجية القادرة على العطاء المستمر.

### ٥. سياسة محاور التنمية الإقليمية: نستنتج مما سبق تعريفات المحور، يمكن تلخيص مفاهيمه كالتالي:

- أحد أشكال البنية الأساسية الذي يربط بين عدة مراكز عمرانية ، ومن الممكن أن يكون طريق حر ، أو خطوط سكة حديد.
- هو نوع من أنواع الاتصال يستخدم وسائل مواصلات مختلفة (قطارات ، طائرات، سيارات، سفن) لنقل أفراد أو بضائع، ومن الممكن أن يمر بهذه المحاور (خطوط كهرباء - كابلات - مواسير مياه الشرب - مواسير غاز طبيعي - مواسير مياه الصرف الصحي) .

إن محاور التنمية بصفة عامة عبارة عن تكنولوجيا متطورة ومتقدمة في عالم النقل

إن الهدف الرئيسي من محاور التنمية الإقليمية هو تعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد

الإقليمي من خلال الاستفادة المثلى من التكلفة التشغيلية التجارية على طول

المحور.

## مقدمة الفصل الثالث :

إن لفكر محاور التنمية جذور تاريخية منذ زمن بعيد ، فعلى سبيل المثال تسعى الدول الأوروبية منذ القدم إلى إزالة الحدود السياسية والإدارية فيما بينها ، وذلك لخلق وحدة أوروبية مشتركة تهدف إلى تنمية إقليمية في شتى المجالات وعلى كافة المستويات، ولذلك تسعى دائما إلى تحقيق التكامل بين كافة القطاعات (البنية الأساسية ، العمرانية ، الاقتصادية ، الاجتماعية)، ومن هنا ظهر فكر محاور التنمية الإقليمية بين الأقطاب المركزية والحاجة إلى تفعيلها تنمويا وتعظيم دورها بالاعتماد على هياكل البنية الأساسية القائمة. وهناك نماذج لمحاور تنمية إقليمية ناجحة في مختلف الدول الأوروبية والأمريكية ولكنها بمواصفات وإمكانيات عالمية تفوق مقومات وإمكانيات التنمية في مصر وبالتالي لجأ الباحث إلى نماذج من جنوب أفريقيا ليتم محاكاتها في مصر (أي قابلة للتنفيذ) لوجود بعض أوجه الشبه في نوعية الموارد المتاحة (الموارد التعدينية) وأيضا عناصر البنية الأساسية القائمة من موانئ وسكك حديدية بالإضافة إلى التقارب في المستوى الاجتماعي والاقتصادي والعمراني وبالتالي من الممكن أن نتخذ نفس الفكر والمنهج في تنمية المحاور الإقليمية في مصر. وفيما يلي عرض وتحليل لبعض تجارب محاور التنمية الإقليمية في أفريقيا (محورين في موزمبيق، وثلاثة محاور في تنزانيا)، التي حققت بالفعل بعض الأهداف المرجوة من تخطيطها وتنفيذها.

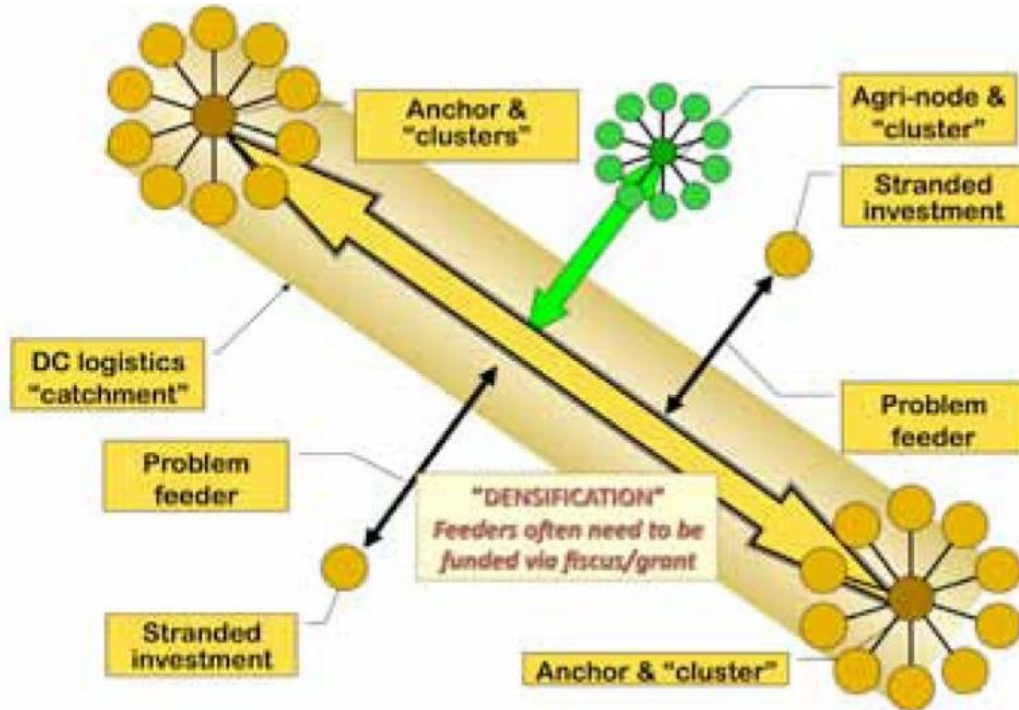
### ٣-١ الوضع الراهن لشبكات الطرق في جنوب أفريقيا ١٢:

يبلغ إجمالي أطوال شبكات الطرق في إقليم جنوب أفريقيا التتموي ٩٣٠ ألف كيلو متر ، وتزداد أطوال الطرق الممهدة بحوالي ٣% سنويا منذ عام ١٩٨٠ ، ويبلغ أطوال شبكات الطرق في جنوب أفريقيا ٥١٠ ألف كيلو متر أي مايزيد عن ٥٠% من إجمالي أطوال شبكات الطرق في المنطقة. وتختلف أوضاع شبكات الطرق في شمال المنطقة عن جنوبها ، فحول زيمبابواي بها شبكات طرق ، ولكن تحتاج إلى التوسعة والصيانة والإصلاح ولاسيما في المناطق الحضرية ، أما شبكات الطرق في باقي الدول الأخرى غير مكتملة وتعاني من قصور في أعمال التطوير والصيانة والإصلاحات كدول الشمال وموزمبيق . ويعتبر نهر زامبيزي الحد الفاصل بين الشمال والجنوب مما يؤدي إلى ضعف الاتصالية بين الشمال والجنوب على طول النهر.

استندت كافة التجارب الناجحة لمحاور التنمية الإقليمية في جنوب أفريقيا، إلى منهج موحد وهو منهج SDI وهو منهج مبادرات التنمية المكانية الذي يهدف إلى تفعيل مبدأ الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وفيما يلي شرح مختصر لهذا المنهج وأهدافه التتموية.

## ٢-٣ ما هو منهج الـ SDI (Spatial Development Initiative)؟؟

هو الآلية التي يتم من خلالها تحقيق مبادرات التنمية المكانية، وهي السياسة الصناعية الرئيسية المتبعة لتحقيق التنمية الصناعية المستدامة في المناطق التي تزداد فيها معدلات الفقر والبطالة تحديداً في جنوب أفريقيا. **ويهدف إلى دعم وتعزيز الاستثمار** من خلال تحديد الفرص الاستثمارية، وتوفير البنية التحتية، وإزالة العقبات والاختناقات التشريعية والمؤسسية، وخلق فرص العمل وتعزيز القدرة التنافسية للاقتصادات الأفريقية، ويركز منهج الـ SDI الدعم في المجالات التي تتطلب الدعم الحكومي مثل تحسين الظروف الاجتماعية والاقتصادية وذلك بالاعتماد على الإمكانيات الاقتصادية المتاحة وأهم ركائز هذه المبادرة هي المنافسة الدولية، والتعاون الإقليمي. وتعتمد هذه الآلية في المقام الأول على **الشراكة بين القطاعين العام والخاص** وانتهجته حكومة جنوب أفريقيا في عام ١٩٩٥. وتم تطبيق هذا المنهج على محور مابوتو التنموي الذي لعب دوراً فعالاً في التنمية الاقتصادية، وجذب الاستثمار الأجنبي، وحقق التكامل الاقتصادي الإقليمي وساهم في تشكيل قاعدة اقتصادية أكثر تنوعاً. وقد شمل هذا البرنامج بوتسوانا وزيمبابوي وناميبيا وملاوي وزامبيا و ثم توسعت إلى تنزانيا، رواندا، جمهورية الكونغو الديمقراطية وأنغولا.



شكل رقم (٣-١) فكر المحور التنموي طبقاً لمنهج الـ SDI

### ٣-٣ محاور موزمبيق التنموية:

تقع جمهورية موزمبيق في جنوب شرق أفريقيا، وتقع على حدود قناة موزامبيق مع مدغشقر في الشرق وتبلغ مساحتها الإجمالية حوالي ٧٩٩٣٨٠ كم<sup>٢</sup>، منها ٧٨٦٣٨٠ كم<sup>٢</sup> يابس بينما ١٣٠٠٠ كم<sup>٢</sup> مياه. في عام ٢٠١١، بلغ عدد السكان المقدر في البلاد حوالي ٢٢.٩ مليون .

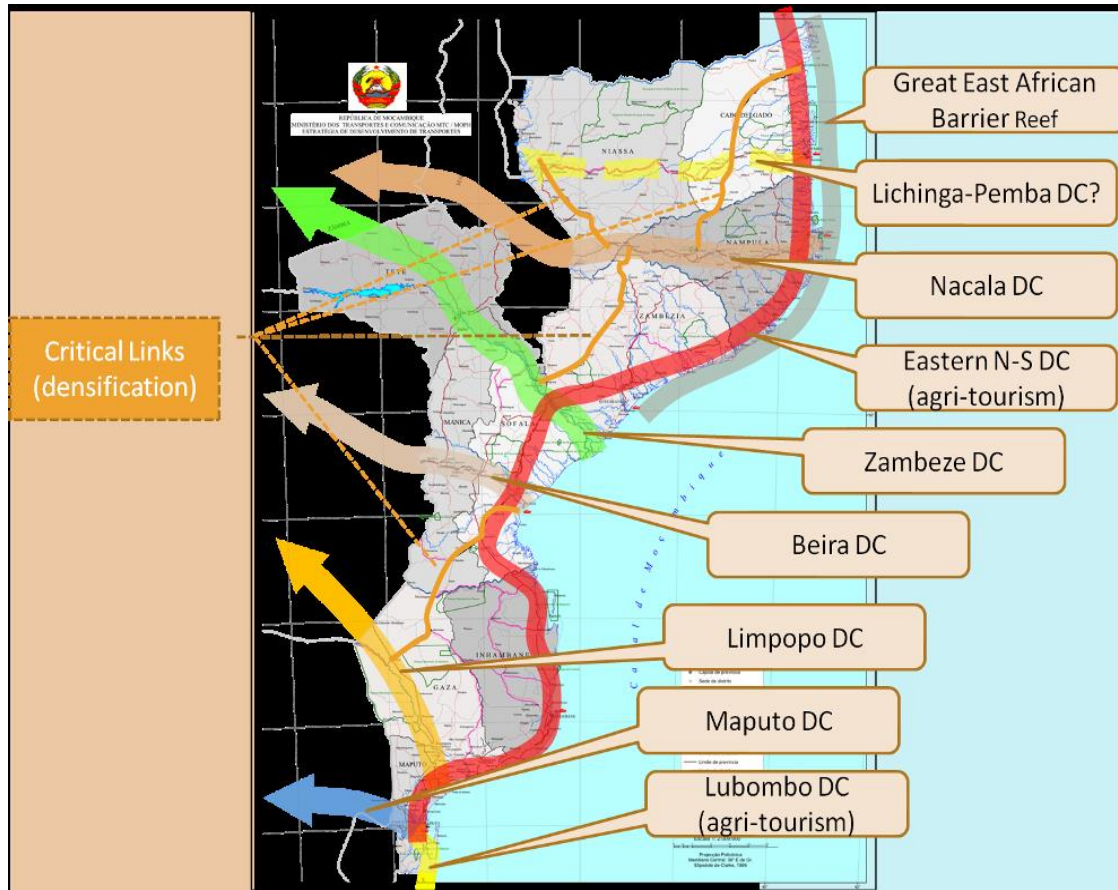


شكل رقم (٣-٢) خريطة جمهورية موزمبيق<sup>١٢</sup>

(١٢) <http://www.mapsofworld.com/mozambique/mozambique-political-map.html> accessed on ٢٠١١

شهدت موزمبيق سلسلة من الصراعات على مدى فترات طويلة، بدءا من حرب الاستقلال ضد المستعمرين البرتغاليين في أوائل ١٩٦٠ ، ومن ثم ستة عشر عاما من الحرب الأهلية التي بدأت بعد وقت قصير من الاستقلال في عام ١٩٧٥ ، مما أدى إلى تهالك الطرق وخطوط السكك الحديدية التي تربط المحافظات الداخلية وموانئ بيرا ونكالا. وكان لهذا تأثير مدمر على اقتصاد موزمبيق وملاوي. ويستند الاقتصاد في موزمبيق أساسا على الصناعات التحويلية والزراعة. ويوجد بموزمبيق عدة تجارب ناجحة لمحاوَر تنمية إقليمية كما هو موضح في الشكل رقم (٣-٣)، يعرض الباحث منها تجربتين :

١. محور مابوتو التنموي ويربط بين موزمبيق وجوهانسبرج في جنوب أفريقيا.
٢. محور وادي زامبيزي التنموي ويربط بين مقاطعة تيتي(موتايز - حوض الفحم) وميناء بيرا.



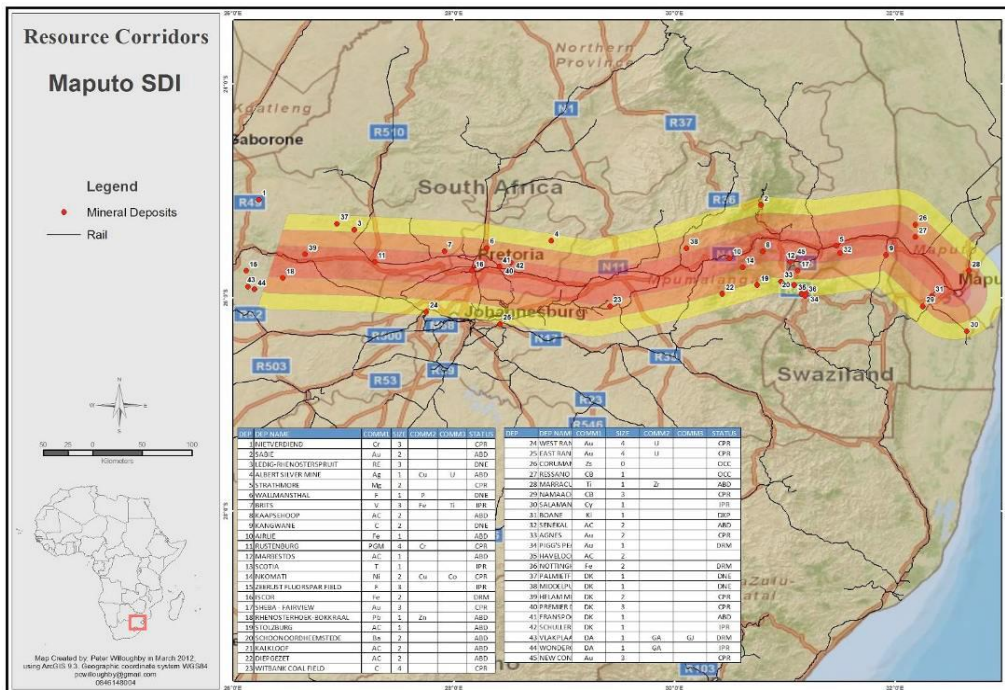
شكل رقم ( ٣-٣ ) محاور موزمبيق التنموية<sup>١٣</sup>

(١٣) Arkwright, Dave, de Beer, Geoff and Rekwele Mmatli 'Spatial Development Initiatives in South Africa — Progress Achieved and Future Objectives'. Paper presented at SAPES Trust Annualb. ١٩٩٨

### South Africa- (جنوب أفريقيا - موزمبيق) ١-٣-٣ محور مابوتو<sup>١٤</sup> الترموي (Mozambique)

#### ١-١-٣-٣ التعريف بمحور مابوتو الترموي: يربط جنوب شرق موزمبيق مع جنوب أفريقيا

يقع محور مابوتو الترموي في أكبر إقليم صناعي منتج في أقاليم جنوب أفريقيا. Johannesburg و Pretoria حيث يمثلان الطرف الغربي للمحور كما هو موضح في الشكل رقم (٣-٤)، وهما من أكبر الأقطاب الصناعية في جنوب أفريقيا ويتم فيهما عمليات التصنيع والتعدين وصهر المعادن، ومن ثم يتم شحنها ونقلها إلى موزمبيق ، ويمر المحور على مناطق صناعية رئيسية وإنتاجية ضخمة، تضم مصانع صلب ومواد بتروكيماوية ومحاجر وأهم النباتات مثل قصب السكر والموز وبعض أشجار الحمضيات. يعتبر محور مابوتو الترموي أقصر اتصال سواء بالطرق أو السكة الحديد بين Gauteng والشمال الغربي Mpumalanga, Limpopo ومحافظات جنوب أفريقيا و Gaborone في بوتسوانا، وميناء مابوتو ذو المياه العميق، ومن أهم الشرايين الرئيسية التي تخدم هذا المحور هو طريق N٤ الحر الجديد وخط السكة الحديد وهذه الشرايين قادرة على استيعاب حجم الحركة على المحور، وبالتالي تحقيق السيولة المرورية ، وتسهيل خدمات النقل والشحن.



شكل رقم (٣-٤) مسار محور مابوتو

(١٤) Fredrik Söderbaum Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor. April ٢٠٠١

بدأ الاهتمام بتنمية محور مابوتو في مايو ١٩٩٦ ، حيث كان ذلك تدعيما من كلا من حكومة جنوب أفريقيا وموزمبيق لإحياء وتنشيط المحور من جهة ، وإدارته بسياسات ثنائية تشمل تنسيق الشراكة بين القطاع العام والخاص من جهة أخرى ، ووضعت هذه السياسات خصيصا لتنمية المحور تنمية إقليمية مستدامة بالمشاركة الفعلية مع وزارات النقل والمستثمرين ورجال الأعمال في جنوب أفريقيا وموزمبيق. تم تنمية وتنشيط محور مابوتو من خلال منهج SDI، لتدعيم التنمية المستدامة في موزمبيق وجنوب أفريقيا ، وفي الوقت الحالي يلعب مشروع تنمية محور مابوتو دورا رئيسيا في قطاع النقل في المدينتين ، بل ويعتبر أهم مشروع في برنامج التنمية في جنوب أفريقيا، ودور القطاع الخاص الرئيسي حاليا هو ضمان تحسن محور مابوتو التنموي.



شكل رقم (٣-٥) التجمعات العمرانية على محور مابوتو

وأهم مرحلة في برنامج تنمية محور مابوتو، هو إنشاء وصلة طريق جديدة لنقل أحجام المرور المترددة على الميناء من وإلى طريق N٤ الحر بسهولة وسرعة وأمان بعيدا عن ازدحام واختناقات المرور وسط مدينة مابوتو. وبالتالي فإن المستثمرين والمصدرين يفضلون طريق N٤ الحر لكفاءته في نقل أحجام المرور بسرعة وسهولة وأمان بالإضافة إلى أنه يصل إلى الموانئ الدولية مابوتو وماتولا.

#### The Maputo Corridor Road Distances



شكل رقم (٣-٦) المسافات بين التجمعات العمرانية على محور مابوتو



### ٣-١-٣-٢ الأهمية الاقتصادية لمحور مابوتو التنموي:

تكمن الأهمية الاقتصادية لمحور مابوتو التنموي في أنه يعتبر أقصر طريق بين ميناء التصدير مابوتو وقلب جنوب أفريقيا الصناعية في Gauteng & Mpumalanga ، بالإضافة إلى أن بمحاذاته أقصر وصلات سكة حديد بين جنوب أفريقيا الصناعية ومركز التجارة في Gauteng ، والمناطق الشمالية وليمبوبو و Mpumalanga ومحافظات جنوب أفريقيا و Gaborone في بوتسوانا . يعتبر مشروع تنمية محور مابوتو من المشاريع الحيوية ، لأنه سيفعل مفهوم التعاون والتكامل وخاصة في الأقاليم الاقتصادية ، وبالتالي سيساهم في زيادة الناتج المحلي ، وخلق فرص العمل من جهة، وزيادة التصدير وفرص الاستثمار في كلا من جنوب أفريقيا وموزمبيق من جهة أخرى، الأمر الذي سيؤدي إلى فتح مجال للمستثمرين والاستثمارات الدولية وبالتالي زيادة القدرة التنافسية.

### ٣-١-٣-٣ الأهداف الرئيسية من تنمية وتفعيل دور محور مابوتو

- توطيد وترسيخ أسس التنمية والتعاون والربط بين ميناء مابوتو في موزمبيق ومحافظة Gauteng في جنوب أفريقيا ، وأيضا تطوير محاور النقل من خلال الأقاليم الصناعية الضخمة المنتجة في جنوب أفريقيا مثل Mpumalanga, Guteng ومحافظة ليمبوبو حتى موزمبيق، وتسريع الحركة بين موزمبيق وجنوب أفريقيا، الأمر الذي يستلزم إنشاء وتطوير وصيانة الطرق والسكك الحديدية بين Witbank ومابوتو .
- إعادة بناء وتنشيط العلاقات عبر الحدود بين موزمبيق وجنوب أفريقيا.
- إعادة تأهيل شبكة البنية التحتية الأولية على طول الممر، ولا سيما الطرق والسكك الحديدية والموانئ ، والمراكز الحدودية، بمشاركة من القطاع الخاص من أجل الحصول على الحد الأدنى من التأثير على الخزنة العامة.
- تشجيع القطاع الخاص على فتح مجالات مختلفة للاستثمار ، عن طريق استغلال قاعدة الموارد الغنية والإمكانيات الكامنة في المحور.
- النهوض بالتنمية الاجتماعية وخلق فرص العمل، بالإضافة إلى زيادة مشاركة المجتمعات الفقيرة المعدمة.
- تنشيط الحركة بين مركز الأنشطة الاقتصادية لجنوب أفريقيا في غوتنغ، محافظة مبومالانجا ومدينة وميناء مابوتو، بهدف زيادة الناتج المحلي الإجمالي (GDP) ، ونمو العمالة وزيادة الاستثمارات المحلية والأجنبية.

### ٣-١-٤ ميناء مابوتو:

هي أحد موانئ موزمبيق ذات المياه العميقة وتغطي مساحة قدرها حوالي ١٢٩ هكتار مع ٣٠٠٠ متر من الأرصفة تتراوح في عمق ٨-١٢ متر ، و ظهر الاهتمام بها في ١٤ أبريل ٢٠٠٣ ، حيث تأسست شركة MPDC لتنمية ميناء مابوتو في فترة حوالي ١٥ عاما مع إمكانية مد المدة عشر سنوات إضافية ، على أن يتم في هذه الفترة إعادة تأهيل وتشغيل وإدارة الميناء لتصبح منطقة امتياز.



شكل رقم (٣-٧) صورة جوية لميناء مابوتو ٢٠٠٩

كانت ميناء مابوتو قبل عام ١٩٧٥ تتعامل مع أكثر من ١٧ مليون طن من البضائع، وبالتكامل مع محور مابوتو التنموي والتحسينات المستمرة على السكك الحديدية والطرق الجانبية، قفز اليوم هذا المعدل لاستعادة دورها الاستراتيجي كميناء عبور لنقل البضائع من دول مثل سوازيلاند وجنوب أفريقيا وزيمبابوي وبوتسوانا .

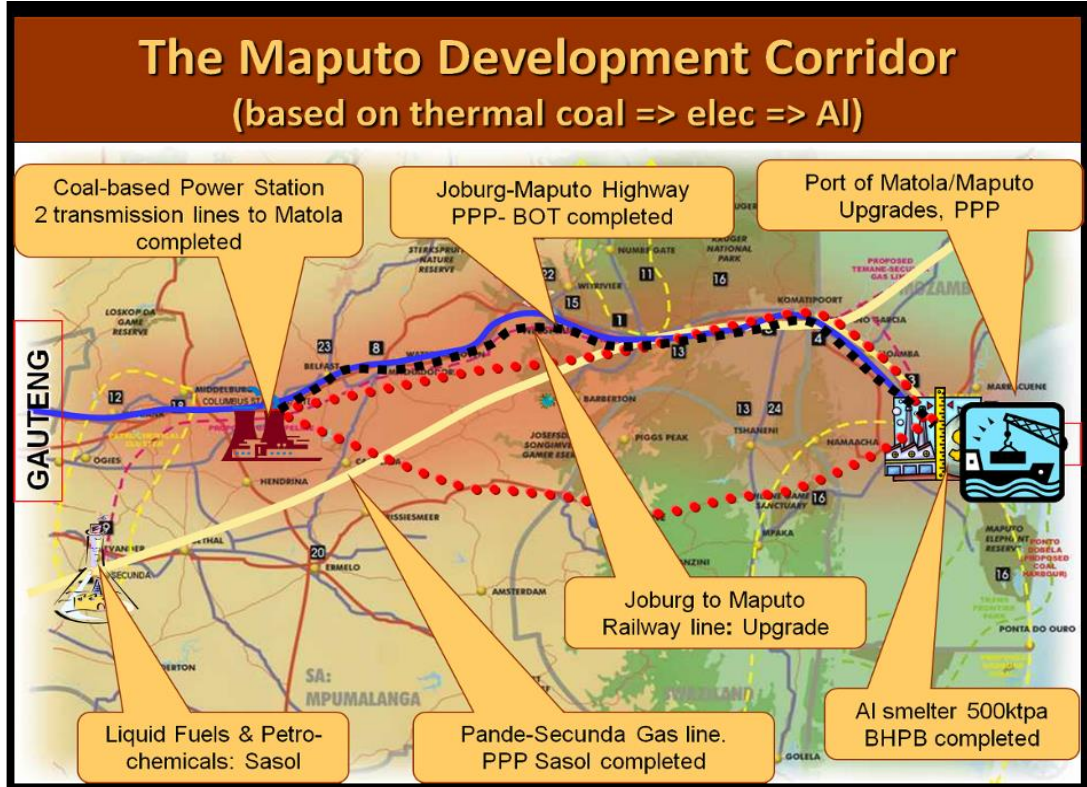


شكل رقم (٣-٨) ميناء مابوتو

يعتبر ميناء ومحور مابوتو منظومة متكاملة ناجحة لأن كل منهم يكمل الآخر، وساهمت هذه الطرق (N٤ - M٤)؛ بالإضافة إلى شبكة السكك الحديدية، في تدعيم عملية تنمية وإعادة تطوير الميناء بحيث أصبح أداء وتشغيل الميناء أفضل من ما كان متوقع في الأصل في بداية عملية منح امتيازات في عام ٢٠٠٣. واعتباراً من عام ٢٠٠٦ الميناء تحت إدارة MPDC، وبذلك أصبحت الميناء قادرة على التعامل مع أكثر من ٦.٥ مليون طن من البضائع، وهذا يعبر إنجاز بالمقارنة بالموانئ المماثلة لها في نفس الفترة.

### ٣-١-٥ المشروعات الرئيسية على محور مابوتو:

ظهر محور مابوتو التنموي كأحد التجارب الناجحة الملحوظة والبارزة في عام ٢٠٠٢، وبلغت مساهمة القطاع الخاص والمستثمرين في تشكيل هذا المحور، حوالي ٥ مليار دولار ووجهت إلى استغلال الموارد الطبيعية الاستغلال الأمثل، وتنمية البنية الأساسية الإقليمية والصناعية، هذا بالإضافة إلى أن المحور جذب استثمارات جديدة تقدر بحوالي ٦٠٠ مليون دولار خلقت ٨٠٠٠ مهنة جديدة ودائمة و ١٥٠٠٠ مهنة مؤقتة.



شكل رقم (٣-٩) المشروعات الرئيسية على طول محور مابوتو

ولا يقتصر دور محور مابوتو في تنمية قطاع النقل فقط بل في زيادة الاستيراد والتصدير، وأيضا يعتبر أداة من الأدوات التي ساعدت في تعزيز وتدعيم الأقاليم الاقتصادية المحلية، وفيما يلي

شرح لبعض مشاريع التنمية الاقتصادية وتنمية البنية الأساسية التي ساهم محور مابوتو التنموي في قيامها وتشغيلها والعكس صحيح ساهمت هي في تنشيطه وزيادة حجم الحركة عليه وبالتالي تعظيم دوره تنمويا:

أولا : مشروعات البنية الأساسية التي ساهمت في تفعيل وتعظيم دور محور مابوتو التنموي<sup>١٤</sup> :

مشروع طريق N٤ الحر هو طريق يمتد من Witbank إلى جنوب أفريقيا ويصل إلى ميناء مابوتو في موزمبيق عند المدخل الجديد لميناء مابوتو ويبلغ طوله حوالي ١٣٠٠ كم ، ومن خلاله يمكن الوصول لشبكة طرق جنوب أفريقيا ويربط بين مابوتو وغوتنج بوصلة طولها ٥٥٠ كم ، ويعتبر أول وأكبر مشروع بنية أساسية يتم تنفيذه منذ الاتفاق على مشروع تنمية محور مابوتو .



شكل رقم (٣-١٠) مسار طريق N٤ الذي يمر بمحاذاة محور مابوتو

والوظيفة الرئيسية لهذه الوصلة الجديدة بالميناء ( طريق N٤ ) هو أنه ينقل حركة المرور العابرة الثقيل بعيدا عن حركة المرور الداخلية في وسط مدينة مابوتو، بالإضافة إلى أنه يربط ميناء مابوتو مباشرة بالطريق السريع (M٤) الذي يصل إلى قلب المناطق الصناعية في جنوب أفريقيا.



شكل رقم (٣-١١) بوابة الرسوم على طريق N٤

(١٤) Fredrik Söderbaum Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor. April ٢٠٠١

## مشروع طريق مفرد برسوم مرور (طريق N٤ من ويتبانك إلى مابوتو)

أنشئ الطريق الحر N٤ بتكلفة ٢٥٠ مليون دولار وهو يربط بين جنوب موزمبيق وجنوب أفريقيا وتم تطويره حديثا ليصبح طريق برسوم مرور بنظام BOT الإنشاء والتشغيل ثم التحويل.



شكل رقم (٣-١٢) طريق N٤ من ويتبانك إلى مابوتو ميناء مابوتو

إعادة تأهيل وتنمية ميناء مابوتو بتكلفة قد تصل إلى ٧٠ مليون دولار كبدائية (Thomas)



شكل رقم (٣-١٣) تطور الميناء

## ثانيا : مشروع الكهرباء والاتصالات والمحطة الفرعية :

مد خطوط اتصالات بالإضافة إلى خطين كهرباء يصل قدرتهما إلى ٢٠٠ ك.ف ، تبدأ من دوفها بالقرب من جوهانسبرج ومن ثم إلى ميناء مابوتو مروراً بموزمبيق وجنوب أفريقيا ، وقد أجريت لها بعض أعمال الصيانة حديثاً وتستكمل أعمال صيانة خطوط الكهرباء والاتصالات ببناء محطة فرعية بالقرب من مشروع مصهر الألومنيوم في موزمبيق عند مابوتو ، وهذه الخطوط ساعدت على إنشاء صناعات في المنطقة مثل إنشاء مصهر الألومنيوم ، وخلق حديقة صناعية كأحد أنواع الاستثمار.

### ثالثا : مشروع السكة الحديد الذي يصل إلى ميناء مابوتو<sup>١٥</sup> :

تضم شبكة السكة الحديد الخطوط الرئيسية من ميناء مابوتو إلى كلا من : زيمبابوي ويسمى هذا المسار (خط ليمبوبو) ، وإلى سويسلاندا (خط جوبا) ، وإلى جنوب أفريقيا (خط ريسانو - جارسيا) ، وجاري حاليا إعادة تأهيل وصيانة خدمات السكة الحديد في جنوب أفريقيا وكل المسارات بين مابوتو وجنوب أفريقيا ، الأمر الذي سيساهم بدوره في تنشيط حركة الاستيراد والتصدير بالإقليم ، خاصة بعد توفير طرق النقل المختلفة والمرنة.



### شكل رقم (٣- ١٤) السكة الحديد قبل وبعد إعادة تأهيل محور مابوتو التنموي

ونجد أن إعادة تأهيل السكة الحديد بمحاذاة المحور يعتبر دعامة أساسية للمحور والعمود الفقري له ، لما له من دور فعال في تشغيل وتنشيط الحركة على المحور ، لأنه في الوقت الحالي حجم البضائع المشحونة والمنقولة من خلال المحور تتكون من الكثير من الفحم المنقول من جنوب أفريقيا إلى محطة الفحم في ميناء ماتولا ومن ثم إلى أكثر ميناء ازدحاما في جنوب أفريقيا وهو Durban حيث وصلت الاختناقات به إلى مرحلة حرجة ، الأمر الذي أدى إلى أن المستوردين والمصدرين بدأوا يتجهون إلى ميناء مابوتو كميناء مساعد لخلخلة الأحجام المرورية المتزايدة ، ولتسريع وتيسير نقل بضائعهم بأقل وقت وتكلفة .

(١٥) Taylor, Ian 'The Maputo Development Corridor: Whose Corridor? Whose Development', in Shaun Breslin and Glenn Hook (eds.) Micro-Regionalism and World Order, Macmillan: ١٩٩٩

رابعاً : مشروعات التنمية الاقتصادية التي ساهمت في تفعيل محور مابوتو<sup>١٦</sup> :

#### - مصنع الألومنيوم:

مصهر الألومنيوم موزمبيق (موزال) وهو ثالث اكبر مصنع في العالم ويقع بالقرب من ميناء مابوتو وهو مشروع مشترك بين جنوب افريقيا وساسول ، (تقدر قيمته ب ١.٣ مليار دولار أمريكي).

#### مشروع الغاز الطبيعي: (خط باندي / Temane)

وضعت ساسول خط نقل الغاز الطبيعي من موزمبيق وحتى جنوب أفريقيا، وتقدر تكلفة المشروع بحوالي (٢٥٠ مليون دولار أمريكي).

#### - مشروع الحدائق الصناعية:

تطوير وتنمية حديقة Beluluane الصناعية وتبلغ مساحتها ٦٠٠ هكتار، وقد أنشئت بالقرب من المنطقة الصناعية الحرة بجوار مصنع موزال ، وجذبت هذه الحديقة مجموعة مختلفة من المستثمرين الأجانب على المستوى المحلي والإقليمي المتخصصين في الصناعات الثقيلة.

#### - مجمع الحديد والصلب :

مصنع مابوتو للحديد والصلب القائم على استغلال خام اكسيد الحديد الاسود المتوافر في Phalaborwa في جنوب أفريقيا والغاز الطبيعي في حقول Pande التي تقع شمال مابوتو وتقدر تكلفة المشروع (١.٥ مليار دولار أمريكي).

بالإضافة إلى عدد كبير من المشاريع الاستثمارية الأخرى، في مختلف المجالات مثل التعدين (أكسيد الحديد الأسود، والفاناديوم والمعادن الثقيلة المشروع)، والطاقة، والمواد الكيميائية والصناعة التحويلية (الصناعات الزراعية)، والزراعة (مصنع للأسمدة) والغابات والسياحة (السياحة البيئية).

---

(١٦) Gajewski, G. (٢٠٠٦). A New Method to Improve the Use of the Spatial Development Initiative Method to Promote Pro-Poor Economic Growth in Africa. Conference paper: ٣rd IRF/SARF Regional Conference for Africa: ١١th -١٣th September ٢٠٠٦ Durban, South Africa.

٣-٣-١-٦ مراحل تنفيذ المشروع<sup>١٧</sup> :

جدول رقم (٣-١) مراحل تنفيذ مشروع محور مابوتو التنموي

المرحلة	المهام
التهيئة والاستعداد	تعيين مدير المشروع؛ جمع البيانات الاجتماعية والاقتصادية والمؤسسية على منطقة المحور وتعريفها بشكل عام.
ما قبل الجدوى	تقييم البيانات، وتنظيم ورشة عمل فنية، (بقيادة مدير المشروع).
المؤسسية	تأهيل الكوادر الفنية والإدارية، على سبيل المثال إنشاء فريق سياسي؛ فريق مشترك بين الإدارات؛ فريق فني؛ مجموعات العمل.
دراسات الجدوى	جنباً إلى جنب مع أصحاب المصلحة الرئيسيين، ومواصلة تطوير الإطار المفاهيمي للتنمية في اختصاصات لتقييم أكثر تفصيلاً. تحديد وتقييم المشاريع الرائدة وبرنامج التنموي للعمل.
التعبئة والتغليف	الصياغة النهائية لوثيقة منظور التنمية تفصيلاً، وهو ما يشير إلى قائمة من مشاريع قابلة للحياة وفرص الاستثمار.
البدء في التنفيذ	بدء تنفيذ محور مابوتو التنموي، في مؤتمر المستثمرين، لتقديم رؤية وأهداف ومنظور، ومشاريع رئيسية وفرص الاستثمار، وإنشاء آلية لتشجيع الاستثمار والقدرة على التنفيذ.
استراتيجية الخروج	ترجمة الرؤى والأهداف إلى قوائم مشروعات وفقاً لبرامج زمنية محددة وتسليمها إلى هيكل المحافظات، على سبيل المثال إنشاء شركة محور مابوتو والتعاقد والتنسيق مع وكالات ترويج الاستثمار، إنشاء التجمعات العمرانية لقطاعات مختارة في منطقة المحور.

(١٧) Jourdan, P. (٢٠١٠). 'Mining for Development: Towards a Resource-based African Development Strategy?' Presentation, RMG, Stockholm, February.



### ٣-١-٧ أوجه القصور في محور مابوتو:

تسير عمليات التنمية والتحسين والصيانة وإعادة تأهيل ميناء مابوتو لاستغلاله في عمليات الاستيراد والتصدير من وإلى جنوب أفريقيا ببطء شديد لقلة الكوادر الفنية المدربة والخبرات العلمية ، الأمر الذي ترتب عليه أن المستوردين والمصدرين مازالوا يفضلوا ميناء Durban العميق بغض النظر عن أنه أبعد في المسافة .

### أولاً: أوجه القصور من جانب موزمبيق :

#### - السكة الحديد الغير ملائمة:

تتطلب وصلة السكة الحديد القائمة من جنوب أفريقيا وحدود موزمبيق وحتى ميناء مابوتو العديد من التحسينات والصيانة وإعادة التأهيل، مثل ضرورة توسيع عربات نقل المسافرين والبضائع من طرف المحور عند موزمبيق حتى تستوعب حجم الحركة الناتج عن حجم الأنشطة المخطط له على طول المحور.

#### - النقص في حجم التمويل:

إن محور مابوتو التنموي غير قادر على خلق وتوليد الأنشطة والأنوية العمرانية من جانب موزمبيق، حيث أنه مازال يحتاج إلى حجم تمويل أكبر، ومجهودات تكميلية فائقة، ومحفزات استثمار وتعاون وشراكة دولية ، خاصة في منطقة Matola.

#### - إطار مؤسسي قانوني مناسب:

فشلت موزمبيق في أن تسن القانون المناسب ، أو تنشئ وتخطط هيكل مؤسسي متكامل وملائم لحجم المشروع أولاً ، وعلى قدر من الكفاءة والخبرة العلمية والعملية ثانياً قبل البدء في المشروع.

#### - التباطؤ في تنفيذ مراحل المشروع الأولى وضعف الترابط المجتمعي:

منذ أن بدأت جنوب أفريقيا في تنفيذ المشاريع بالمقارنة بموزمبيق فإن موزمبيق غير قادرة على مواكبة وتقييم المشاريع العملاقة ، وهذا الثنائي مشاركتها معا غير فعالة وغير مؤثرة في المجتمع المحلي هذا بالإضافة إلى أنهم أجلوا البدء في تنفيذ بعض المشاريع مثل مشروع الإسكان في منطقة ماتولا وأيضاً مشروع طريق N٤ برسوم مرور تم تأجيله بسبب عدم وجود لغة حوار ومشاركة مع الحكومة.

## ثانيا: أوجه القصور من جانب جنوب أفريقيا :

### - توفير خدمات السكة الحديد

هناك بعض المشاكل السياسية مع رئيس شركة سبورنت لخدمات السكة الحديد في جنوب أفريقيا ، التي أنشئت عام ١٩٩٦ ، مما ترتب عليه القصور الواضح في السكة الحديد الواصلة إلى ميناء مابوتو .

### - ضعف الترابط المجتمعي والاستثمار

عند البدء في تنمية المحور كان هناك حماس واضح وتوقعات طموحة ، في أن المحور سيساهم في خلق أنوية عمرانية جديدة ، وفتح مجالات ومشاريع استثمارية ضخمة، ولكن هذا لم يتحقق لأنه لم يحدث تنسيق وترابط وتكامل بين رؤى وأهداف وتوقعات كافة الأطراف، مما أدى إلى نقص حجم المستثمرين والاستثمارات التي كان من المتوقع أن تنشأ في المناطق المحيطة بالمحور، وبالتالي نقص حجم المشروعات القابلة للتمويل، مما أدى إلى ضعف الترابط والتكامل بين مجالات التنمية في المجتمعات العمرانية حول المحور .

### ٣-٣-١-٨ النتائج الإيجابية لتنمية محور مابوتو:

أثر تحسين البنية التحتية في محور مابوتو التنموي خلال السنوات الاثنتي عشرة الماضية يمكن تلخيصها على النحو التالي:

- زيادة السلامة على الطرق، بنسبة ٥٪ سنويا معدل نمو حركة المرور. يزيد الشحن بنسبة ١٠٪ سنويا.
- زيادة حركة المرور في ميناء مابوتو ومحطاتها (٣ مليون طن في عام ١٩٩٦، ٨.٣ مليون طن في عام ٢٠٠٩).
- زيادة في السياحة والتجارة (جنوب أفريقيا / موزامبيق).
- زيادة الاستثمار في الموانئ والمحطات والولايات المتحدة .
- استمرار الاستثمار والتجارة في موزمبيق ونمو اقتصادي كبير من المدن الواقعة على طول محور مابوتو التنموي.
- زيادة الاعتماد على قطاع النقل والبنية الأساسية تحديدا في عمليات نقل الركاب والبضائع وأيضا زيادة الاعتماد على النقل البحري.
- زيادة كفاءة عمليات النقل البري من حيث تقليل الوقت والتكلفة.

- تفعيل دور القطاع الخاص عن طريق استثمار رؤوس أمواله في قطاع النقل والبنية الأساسية على المستوى الإقليمي.
- تم توفير فرص عمل وتحقيق تنمية إقليمية شاملة في شتى المجالات وعلى كافة المستويات.

### ٣-١-٩ ملخص تحليل محور مابوتو:

يعتبر محور مابوتو التنموي المحور الأول في جنوب أفريقيا الذي وضع أسس واشتراطات التنمية الإقليمية عن غيره من المحاور، وهو أحد المحاور الأكثر نشاطا الذي لعب دورا رئيسيا في خلق محور نقلي ساهم بشكل فعال في شحن ونقل البضائع بمختلف أنواعها الأمر الذي أدى إلى تنشيط الحركة التجارية وفتح مجالات للاستثمار والتكامل الإقليمي . ونقطة ضعفه الرئيسية هي منهجية تنميته في مراحله الأولى حيث لم يأخذ في اعتباره الفترة الزمنية اللازمة لنشوء التجمعات العمرانية المحيطة به حتى تنشأ وتستوعب العمران الذي بدوره سيساهم في تنمية المحور عمرانيا.

### جدول رقم (٣-٢) ملخص التحليل النظري لمحور مابوتو التنموي

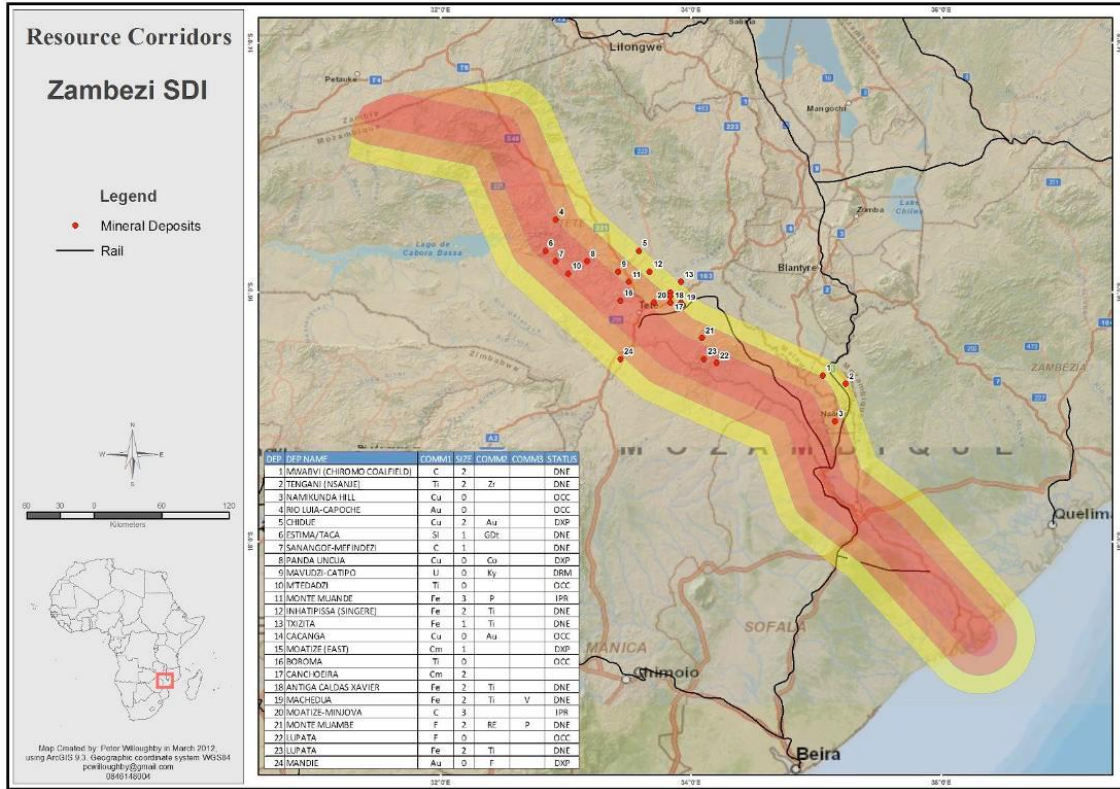
المعايير	تحليل محور مابوتو التنموي
الموارد الطبيعية	الكهرباء -الغاز
البنية الأساسية ووسائل الاتصال	<p>١ . الطريق الحر الذي يربط جنوب أفريقيا بجنوب موزمبيق وقد تم صيانته وتحديثه ليكون طريق برسوم مرور ووصلت تكلفته إلى ٢٥٠ مليون دولار</p> <p>٢ . إعادة تأهيل ميناء مابوتو .</p> <p>٣ . تم صيانة وتحديث شبكات الكهرباء والاتصالات السلكية واللاسلكية.</p> <p>٤ . تم صيانة وتحديث خطوط السكة الحديد في جنوب أفريقيا خاصة التي تربطها بميناء مابوتو .</p>
دور القطاع الخاص	<p>١ . نجح محور مابوتو وقام فعليا بدور تنموي في جنوب أفريقيا لمساهمة القطاع الخاص في تنميته باستثمارات تبلغ ٥ بليون دولار</p> <p>٢ . نظام ال PPP هو العامل الأساسي في نجاح تفعيل دور هذا</p>

المحور.	
محطة الكهرباء في Duvha ومصهر الألومنيوم Mozal وخط الغاز الذي يصل من ساسول إلى Pande	المشروعات الرئيسية العلاقة المحيطة بالمحور
نظام ال PPP شجع وسهل على الحكومة مهمة إدارة المحور بنجاح.	السلطة التنظيمية
الدعم كان من الجهتين جنوب أفريقيا وموزمبيق من خلال وزير النقل ورؤساء الولايات.	الدعم السياسي
١. هناك حماس لدفع عمليات تنفيذ المشروع. ٢. مديري مشاريع ذو خبرة ورؤية في مجالات التنمية.	الجهات المسؤولة عن إدارة وتشغيل المحور
لهم دور فعال في تحفيز القطاع الخاص لمشاركتهم في لتنشيط البنية الأساسية	مشاركة الأطراف المعنية
مشاريع ضخمة وعلاقة على الحدود	مدى الاتصالية عبر الحدود
١. هناك سهول في الاتصال ونقل الركاب والبضائع بين جنوب أفريقيا وموزمبيق حيث تم تطوير وصيانة الموقع الفاصل بينهما. ٢. جنوب أفريقيا ليست بالحجم الكبير كفاية حتى تتمكن من استصدار تأشيرات دخول موزمبيق	كيفية التعامل عبر الحدود
كلا من الحكومتين لديه حجم ولاية يسمح بامتلاك الشركات الضخمة مثل شركات الكهرباء والتمويل والنقل	الخبرات الفنية

### ٣-٢-٣ محور وادي زامبيزي التنموي ZVD<sup>١٨</sup>

#### ٣-٢-٣-١ التعريف بالمحور وموقعه:

محور وادي زامبيزي التنموي اسمه نسبة إلى وادي زامبيزي، ويبدأ من مقاطعة تيتي (Moatize) حوض الفحم) (تحديداً عند قناة موزمبيق) إلى أن يصل إلى ميناء بيرا ويقطع المحافظات المركزية في موزمبيق والأجزاء الجنوبية لمالاوي، ويمر أيضاً بالجزء الجنوبي الغربي من محافظة Manica وهذه الأقاليم المركزية تعتبر من أفقر أقاليم العالم لدرجة أن المجتمعات الريفية بها لا يصل إليها المياه أو الكهرباء أو التعليم. بالرغم من أن هذه الأقاليم غنية بمصادر المياه والموارد المعدنية وتعتبر أكبر مصدر رئيسي لخام الفحم في العالم ولكنه غير مستغل.



شكل رقم ( ٣-١٥ ) مسار محور وادي زامبيزي التنموي

(١٨) Columbia University,. Resource-Based Sustainable Development in the Lower Zambezi Basin. A draft for consultation. Vale Columbia Center on Sustainable International Investment. A Joint Center of The Earth Institute at Columbia University and Columbia Law School. ٢٠١١

يعتبر محور وادي زامبيزي التنموي أكثر محور عليه إقبال جماهيري من سكان موزمبيق ، من إجمالي الثلاث محاور التنموية في موزمبيق ، وهؤلاء الثلاث محاور على الترتيب محور مابوتو التنموي ، ومحور بريا التنموي ( يربط بين Harare و ميناء بيرا ) ، ومحور ناكالا التنموي ( يربط بين Mchinji في زامبيا ويمر بمالوي ومن ثم يصل إلى ميناء نكالا) .

### ٣-٢-٢ أهداف تنمية محور وادي زامبيزي:

شجع نجاح محور مابوتو التنموي حكومة موزمبيق على تبني فكرة تنمية باقي المحاور الإقليمية بنفس المنهج والفكر والأسلوب. ومن أهم أهداف تنمية محور وادي زامبيزي الاستراتيجية:

- تطوير المنطقة الاقتصادية التي تربط بين ملاوي وموزامبيق وزامبيا وزيمبابوي، بالاعتماد على ميناء بيرا.
- هدف حكومة موزامبيق تطوير نقل المعادن على المدى الطويل وإيجاد حلول لتحقيق التكامل الاستراتيجي مع التنمية الاقتصادية لبيرا ، و نكالا ومحور وادي زامبيزي التنموي
- وضع استراتيجية للتنمية المتكاملة لقطاع النقل تعتمد في أساسها على العلاقات المتبادلة والتفاعل والتكامل بين استثمار الموارد الطبيعية في موزمبيق وتعزيز وتطوير وتنمية البنية التحتية .
- فتح مجالات اقتصادية مختلفة في التعدين والزراعة في موزمبيق ومالوي وزيمبابوي ، عن طريق تنشيط وتسهيل الحركة التجارية بين المشروعات الرئيسية القائمة بطول المحور .
- تسهيل استغلال الموارد والإمكانات المتاحة في المواقع المحيطة بالمحور من فحم وموارد تعدينية .
- إعادة تأهيل وتحسين الطرق الرديئة وصيانة خط السكة الحديد سينا ليفعل كل منهم دور الآخر. حيث أن ٨٠% من السكان تقريبا الذين يقطنون في المناطق المحيطة بالمحور فقراء ويعملون بنشاط الزراعة على الرغم من أن محاصيلهم الزراعية قليلة جدا، ولا يتمكنون من تسويقها بشكل جيد ، بسبب ارتفاع تكاليف النقل وحالة الطرق السيئة وتدني مستوى خطوط السكة الحديد .
- تفعيل سياسة الشراكة بين القطاع العام والخاص بهدف توجيه استثمارات القطاع الخاص لتحقيق التنمية المكانية الشاملة.
- إعادة إنشاء وتطوير الروابط البنية التحتية الداخلية. وتشمل مشاريع تطوير البنية التحتية تطوير ميناء بيرا، وإمدادات الكهرباء والغاز وخطوط أنابيب وقود سائل.

### ٣-٢-٣-٣ مقومات محور وادي زامبيزي التنموية:

#### - الموارد التعدينية على طول المحور:

إن محور وادي زامبيزي التنموي يتميز بأنه غني بالمعادن وخاصة منطقة حوض نهر زامبيزي فهي أغنى مناطق العالم بالفحم الحراري بالإضافة إلى أن المحافظات المركزية في موزمبيق تمتلك العديد من الموارد التعدينية الغير مستغلة مثل الحديد، البوكسيت ، الصخر السواني والمعادن الثقيلة مثل الفلسبار ، وموارد الفحم بصفة خاصة تتركز في محافظة تيتي .

#### - خط السكة الحديد بين محافظة تيتي وميناء بيرا:

إن نجاح محور وادي زامبيزي التنموي يعتمد في الدرجة الأولى على الاتصال بالسكة الحديد من Motaize (حوض الفحم) وحتى يصل إلى ميناء Beira (يسمى هذا الخط سينا) ، ولكن بعد الحروب الأهلية في موزمبيق ساءت حالة الطرق والسكة الحديد وتدمرت مما أدى إلى تدني مستوى الخدمة من سرعة وسهولة وأمان ، الأمر الذي يستلزم إعادة تأهيل وصيانة وصلات هذه الطرق والسكة الحديد المحيطة بالمحور ، لتواكب وتستوعب الحركة المتوقعة من مشروع تصدير الفحم من وادي زامبيزي.

### ٣-٢-٣-٤ المشاركة بين القطاع العام والخاص:

من خلال تجربة محور مابوتو التنموي ، اكتسبت حكومة موزمبيق خبرة علمية وعملية في عمل نماذج ومشاريع تنموية بنظام الشراكة بين القطاع العام والخاص، وبدأت تأخذ هذا النظام في الاعتبار عند تنمية محور وادي زامبيزي التنموي ، حيث اختارت حكومة موزمبيق شركة ذات خبرات متعددة في مجال إدارة مشاريع تنمية السكة الحديد والموانئ لتكون شريكها في مشروع تنمية هذا المحور .

### ٣-٢-٣-٥ المشروعات الرئيسية بمحور وادي زامبيزي:

المشاريع التي يجري تنفيذها بالفعل وتشمل:

- خط السكك الحديدية سينا في عام ٢٠٠٤.
- تطوير الأنهار شاير وزامبيزي في المجاري المائية الصالحة للملاحة هو مشروع استراتيجي يهدف إلى زيادة خيارات وسائل النقل للوصول إلى البحر لملاوي غير الساحلية.

- تنفيذ عدد من المشاريع القائمة على الموارد الطبيعية وتشمل إعادة فتح مناجم الفحم الحجري Moatize
- تطوير محطة للطاقة الحرارية .
- التنمية الزراعية في دوندو وشيمويو، وكذلك السياحة في المرتفعات الشرقية من زيمبابوي وادي زامبيزي.



شكل رقم (٣-١٦) المشروعات الرئيسية على طول محور وادي زامبيزي<sup>١٩</sup>

### ٣-٢-٦ نتائج تحليل محور وادي زامبيزي:

نستنتج مما سبق أن من أسباب نجاح المحور:

- الالتزام القوي بتطبيق المعايير الخاصة بالمحاور التنموية سياسيا وإداريا وتنمويًا في إطار الدولة.
- تفعيل دور القطاع الخاص في تنمية المحور عن طريق قيامه بأدوار رئيسية في عملية التنمية.

(١٩) Babu, R. (٢٠١٠). Renewable Energy Development in Africa-Challenges, Opportunities, Way Forward. Chief Power Engineer, South Africa Regional Office, African Development Bank..pdf



- إلتزام الجهات المانحة بتقديم الدعم البناء، على سبيل المثال الدعم المالي والدعم الفني الذي يقدمه البنك الدولي لإدارة البرنامج.

### جدول رقم (٣-٣) ملخص التحليل النظري للمحور ٢٠

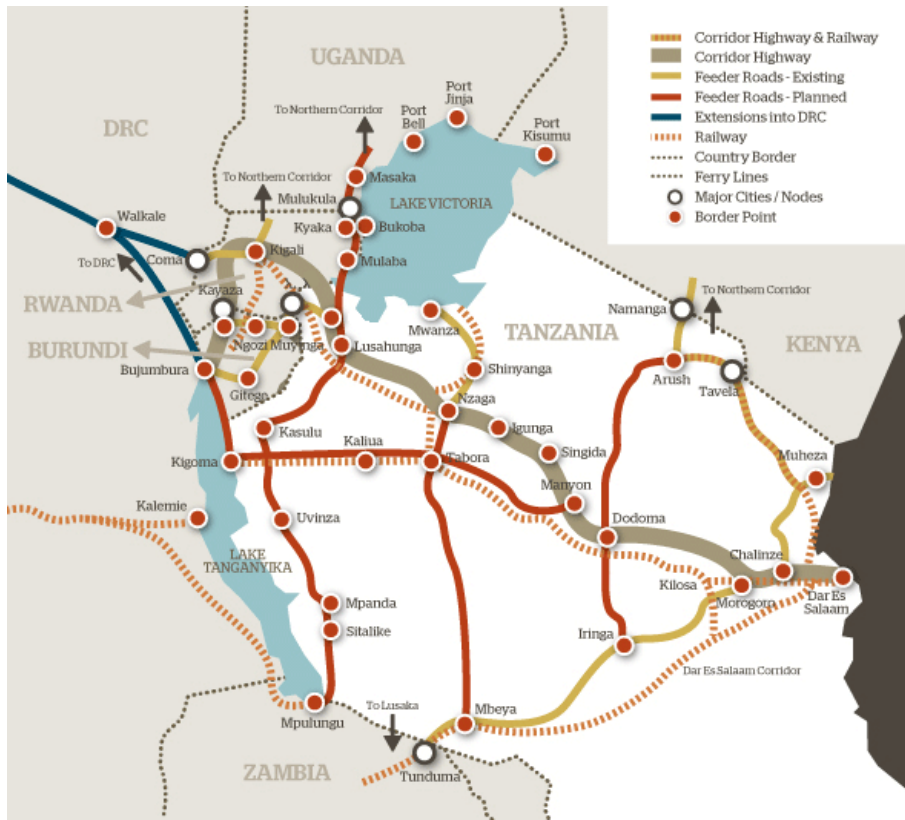
عناصر التحليل	محور وادي زامبيزي التنموي
الموارد الطبيعية	الفحم الحراري.
البنية الأساسية ووسائل الاتصال	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ضعيفة وخدمة سكة حديد محدودة.</li> <li>• جاري تطويرها حالياً.</li> </ul>
دور القطاع الخاص	<ul style="list-style-type: none"> <li>• مشاركة فعالة.</li> <li>• شركات تعدين متعددة الجنسيات ، هم قادة تنمية وتفعيل المشروع.</li> </ul>
المشروعات التجارية المحيطة بالمحور	<ul style="list-style-type: none"> <li>• جودة الموارد ومدى إمكانية استغلالها هي المسؤولة عن رواج وانتعاش الحركة التجارية.</li> <li>• إنتاج عالمي من فحم الكوك والفحم الحراري.</li> <li>• موارد غير معالجة من الحديد الخام ، نيفيلين سينيت والمعادن الثقيلة.</li> </ul>
السياسة التنظيمية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• مشروعات تحفيزية للاستثمار الأجنبي المباشر في الموارد الطبيعية.</li> <li>• اتفقت الأطراف المشاركة (القطاع الخاص مع الحكومة) أن يتم تطوير الموانئ والسكة الحديد من خلال مؤسسات الدولة بغرض تطوير خط سينا وذلك من خلال توقيع عقد امتياز.</li> <li>• الاستفادة من خبرات الشراكة بين القطاع العام والخاص في تجربة محور مابوتو التنموي.</li> <li>• أدمجت وزارة النقل نظم محلية للنقل لاستخدام منهجية الـ SDI لتعظيم دور محاور الطرق من مجرد محاور نقلية إلى محاور طرق تنموية.</li> </ul>

الدعم السياسي	نموذج هذا المحور يتبع التوجهات السياسية والاقتصادية للحكومة
الجهة المسؤولة عن تنمية المحور	<ul style="list-style-type: none"> <li>• لم يتم تأسيسها ولكن برنامج SDI يتم استخدامه من قبل وزارة النقل.</li> <li>• مساهمة الجهات المانحة في دعم البرنامج بحوالي ٢.١٥ مليون دولار أمريكي على مدار ٣ سنين ابتداء من يوليو ٢٠١٠.</li> </ul>
مشاركة الأطراف المعنية وأصحاب المصالح	لم يتم تطبيق البرنامج بالكامل.
الاتصالية عبر الحدود	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ليس هناك تركيز على خلق سوق مشتركة محلية (يتم الاعتماد على الخدمات والمنتجات القادمة من جنوب أفريقيا بشكل كبير).</li> <li>• على الرغم من أن برنامج مصهر الألومنيوم من المفترض تطبيقه على سياسة التعدين.</li> </ul>
ترتيبات كيفية التعامل عبر الحدود الإدارية	التعاملات عبر الحدود محدودة ، ومعظم الأنشطة تتم في موزمبيق لمرور المحور بها.
الخبرات والمهارات الفنية	كاملة الكوادر الفنية.

### ٣-٤ محاور تنزانيا التنموية :

تقع جمهورية تنزانيا المتحدة في شرق أفريقيا ، ويحدها من الشمال أوغندا وكينيا، ومن الغرب جمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي ورواندا ومن الجنوب موزمبيق وملاوي و زامبيا. ومن الشرق المحيط الهندي والساحل بطول حوالي ١٤٢٤ كم. تتكون تنزانيا وعاصمتها دار السلام من ٢٦ إقليم منها ٢١ على البر الرئيسي، ٣ في زنجبار و ٢ على بيما. تبلغ مساحة البلد الإجمالية حوالي ٩٤٧٣٠٠ كم<sup>٢</sup> منها ٨٨٥٨٠٠ كم<sup>٢</sup> يابس و ٦١٥٠٠ كم<sup>٢</sup> المياه ، وفي عام ٢٠١٠، بلغ عدد السكان المقدر في البلاد حوالي ٤٣١٠٠٠٠٠٠ نسمة.

تمتلك تنزانيا العديد من الموارد الطبيعية مثل النيكل والفحم والحديد والماس والغاز الطبيعي والفوسفات والذهب، والطاقة الكهرومائية، والقصدير، والأحجار الكريمة، ومنتجات الغابات والحياة البرية ومصائد الأسماك والنفط الخام. وعلى الرغم من ذلك يعتبر الاقتصاد في تنزانيا من أفقر الاقتصادات في العالم، الاقتصاد التنزاني يعتمد بشكل كبير على القطاع الزراعي الذي يساهم بما يزيد عن ربع الناتج المحلي الإجمالي وتوفر ٨٥٪ من الصادرات، وفرص العمل لحوالي ٨٠٪ من قوة العمل.



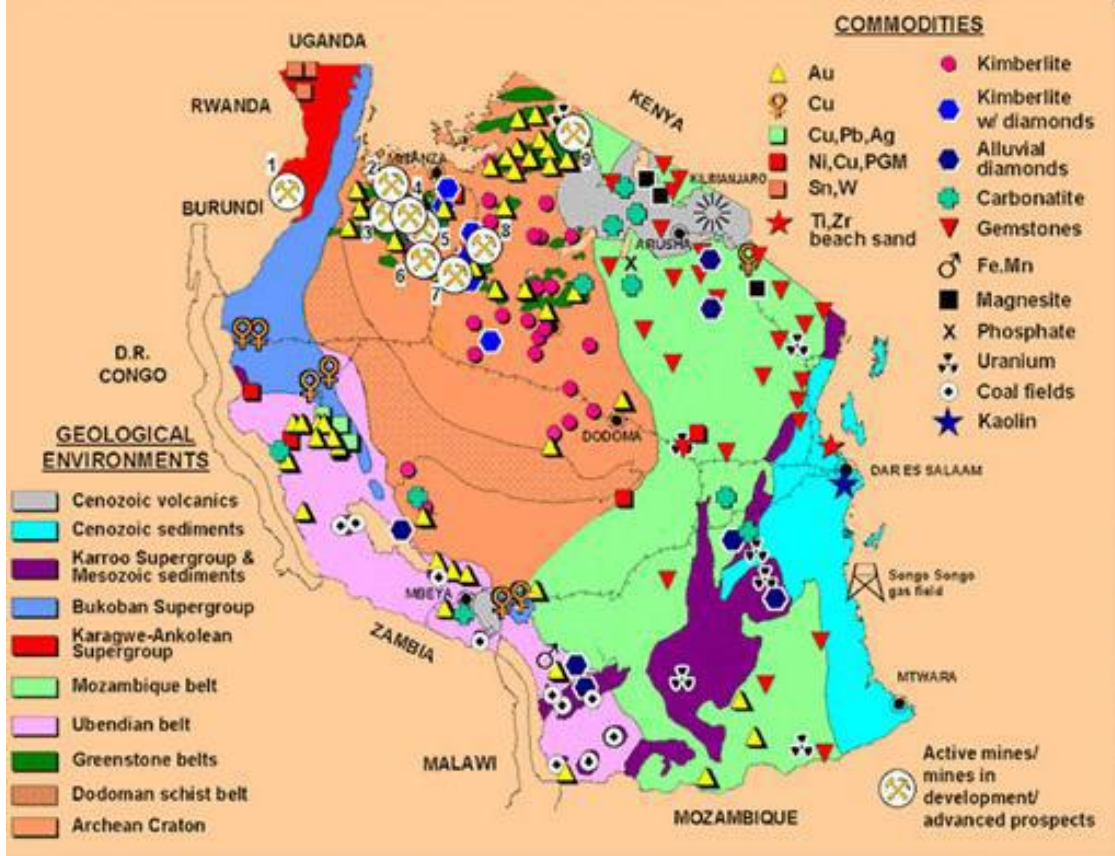
شكل رقم ( ٣-١٧ ) محاور تنزانيا التنموية

بعض البيانات الأساسية عن تنزانيا<sup>٢١</sup>:

جدول رقم (٣-٤) البيانات الأساسية عن تنزانيا

الموقع	الساحل الشرقي لأفريقيا
الدول المشتركة معها في الحدود الإدارية.	كينيا ، أوغندا ، شمال رواندا ، جمهورية الكونغو الديمقراطية من الغرب، بروندي، زامبيا ، مالاوي، وموزمبيق من الشمال
العاصمة	دار السلام ويبلغ عدد سكانها ٣ مليون نسمة
الموانئ	ثلاثة موانئ بحرية رئيسية تسمى DSM، متوارا، طانجا. وهناك موانئ أقل في الإمكانات في كيلوا، ليندي، مافيا، بنجاني، باجامويو. وهناك ثلاثة موانئ رئيسية أخرى تقع على مجاري مائية وهي موانزا، بوكوبا، موسوما، وكيجوما.
المطار الرئيسي	المطارات الرئيسية هي: جانيا، كيا، موانزا، أروشا
إجمالي أطوال شبكة الطرق	٨٥.٥٤١ كم
إجمالي أطوال شبكة السكة الحديد	٩٧٥ كم

(٢١) Msabaha, I, ٢٠٠٦. Tanzania Mineral Sector Performance, Fiscal Benefits and Challenges.. Dr. Ibrahim S. Msabaha (MP) Minister for Energy and Minerals, The United Republic of Tanzania to the World Bank Fiscal Issues Workshop. ٢٠٠٦, Washington D.C.



شكل رقم (٣-١٨) التوزيع المكاني للثروة المعدنية في تنزانيا<sup>٢٢</sup>

### ٣-٤-١ محور متوارا التنموي :

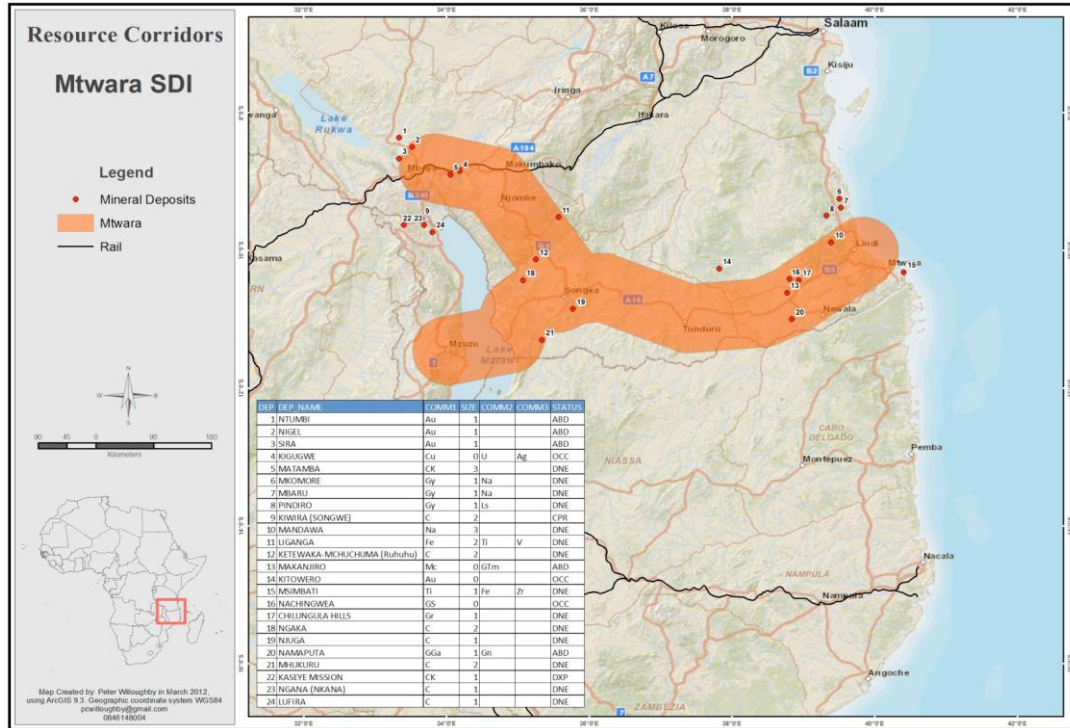
بدأت سلطة جنوب أفريقيا للنقل والاتصالات التي تعتبر جزء من منظمة تنمية جنوب أفريقيا بتنمية محور متوارا التنموي في عام ١٩٩٢، ولكن المبادرات الجدية بدأت فقط في ديسمبر ١٩٩٤ لتنمية محور متوارا حيث وضع رؤساء جمهوريات مالاوي وموزمبيق وتنزانيا وزامبيا عدة اتفاقيات برؤى مختلفة ومتنوعة لتتكامل وتدعم اتفاقيات قطاعي التجارة والصناعة في جنوب أفريقيا وتلبي احتياجاتهم.

### ٣-٤-١-١ التعريف بمحور متوارا التنموي وموقعه:

يتبع محور متوارا التنموي إداريا جمهورية تنزانيا المتحدة التي تقع في شرق أفريقيا ، ويحدها من الشمال كينيا وأوغندا ، ومن الغرب جمهورية كونغو الديمقراطية ورواندا ، ومن الجنوب موزمبيق وملاوي وزامبيا ، ويحدها من الشرق ساحل المحيط الهندي بطول ١٠٤٢٤ كم .

(٢٢)Aurecon. (٢٠١٢). Mtwara Development Corridor Project, Malawi. Available from <http://www.aurecongroup.com/Projects/Transport/Mtwara-Development-Corridor-Project.aspx> (Accessed ٢٦ April ٢٠١٢).

تواجه الأقاليم التي يمر بها محور متوارا التنموي عدة أزمات وعوائق في قطاع النقل والمواصلات ، وللقوف على الأسباب الرئيسية لهذه المشكلات لوضع الحل الأمثل لها، يجب البدء بتطوير وإعادة إحياء البنية التحتية مثل الطرق والكباري ، الموانئ البحرية والنهرية ، شبكات الاتصالات ، خدمات النقل الجوي والبحري.



شكل رقم (٣-١٩) مسار محور متوارا التنموي

### ٣-٤-١-٢ ميناء متوارا<sup>٢٣</sup>:

يقع ميناء متوارا في ٥٨٠ كم جنوبا دار السلام، وتم تطويره في البداية كقاعدة لتصدير الفول السوداني في ١٩٥٠. في مقياس حجم تداول البضائع، صنف ميناء متوارا حاليا في المركز الثالث بعد دار السلام ومنافذ طنجة. وله مزايا وإمكانيات أهمها الموقع الاستراتيجي داخل خليج Mikindani . وهو خليج تتركز عليه أنشطة استكشاف النفط والغاز في حقل خليج Mnazi .

(٢٣)Anonymous. Mtwara Development Corridor. Available from. [http://www.metier.co.mz/b/pr\\_Mtwara.pdf](http://www.metier.co.mz/b/pr_Mtwara.pdf)

### ٣-٤-١-٣ الأهداف الرئيسية من تنمية محور متوارا ٢٤ :

١. استغلال الموارد الطبيعية الغنية نسبيا في جنوب تنزانيا وكذلك شمال موزمبيق ، بحيرة نياسا، وملاوي، وشرق وشمال شرق زامبيا ، والموارد المعدنية والزراعية والغابات والغاز الطبيعي والأصول السياحية.
٢. تطوير وتيسير إمكانية الوصول إلى كافة الأقاليم الجنوبية المحيطة بالمحور وهم : تنزانيا ، ملاوي، زامبيا وموزمبيق وخاصة ميناء متوارا في تنزانيا هذا بالإضافة إلى التأكيد على دوره كمحور نقلي تنموي
٣. التشجيع على الاستثمار والتجارة والسياحة في الأقاليم الأربعة المحيطة بالمحور وأيضا تحسين التنمية من خلال التكامل بين قطاعات الكهرباء والطرق وباقي قطاعات البنية الأساسية .
٤. القضاء على الفقر من خلال تنشيط وتحفيز النمو الاقتصادي عن طريق جذب الاستثمارات واستغلال الموارد والخامات الاستغلال الأمثل لدفع عجلة الانتاج الصناعي وزيادة حجم الصادرات

### ٣-٤-١-٤ مقومات محور متوارا التنموية (الموارد والإمكانيات المتاحة):

- توافر معدن الفاناديوم والتيتانيوم وخام الحديد في Liganga؛ الفحم ؛ الجبس والملح الصخري في منطقة ليندي ، وكلها موارد تسمح بإقامة مشروعات تعدينية مختلفة بطول المحور .
- وجود حقول غاز في سونغو سونغو وخليج Mnazi.
- توافر فرص للتنمية السياحية على طول الساحل الشمالي من متوارا. وفي منتصف الطريق بين متوارا ودار السلام منطقة تتعدد بها مواقع التراث العالمي.
- خام الحديد في Liganga حيث قدرت الدراسات والأبحاث الجيولوجية احتياطي بحوالي من ٤٥ مليون إلى ١٢٠ مليون طن وهو يستخدم في معالجة التيتانيوم والفاناديوم وفي الصناعات التحويلية لمنتجات الحديد والصلب.

### ٣-٤-١-٥ المشروعات الرئيسية التي ستساهم بدورها في تفعيل محور متوارا تنمويا:

#### أولا : مشروعات البنية الأساسية :

تطوير عدد من المشاريع لتحسين البنية التحتية القائمة وإنشاء بنية تحتية جديدة كوسيلة لتسهيل الاستثمار الخاص والنمو الاقتصادي على سبيل المثال :

- تطوير حقل الفحم ومحطة الطاقة التي تعمل بالفحم في Mchuchuma في الجنوب الغربي في منطقة نائية تبعد حوالي ٩٥٠ كيلومترا من متوارا في تنزانيا.
- تنمية وتطوير مطار متوارا والمطارات في سونجيا ونجومبي.
- إعادة تأهيل وبناء الطرق التي تربط Mtwara بخليج Mbamba، وبالتالي سيمثل محور متوارا العمود الفقري في قطاع النقل.
- تطوير محطة الطاقة الحرارية لتوليد كهرباء في Mchuchuma بتكلفة ٣٦٠ مليون دولار.
- تطوير جسر الوحدة عبر نهر روفوما بين Negomano في موزامبيق و Mtambaswala على الجانب التنزاني .
- تطوير نظام نقل الطاقة وذلك بربط محطة جديدة لتوليد الكهرباء بالشبكة الوطنية. بالإضافة إلى أنه سيتم بناء خطوط إضافية لخدمة المناطق التي كانت غير مخدمومة سابقا من جنوب تنزانيا. وتقدر التكاليف التقديرية لهذا المشروع هي ١١٠ ملايين دولار .
- وضع خط أنابيب المنتجات البترولية بطول ٩٧٣ كم من متوارا إلى خليج Mbamba لنقل وتوريد المنتجات النفطية إلى المناطق الجنوبية من تنزانيا وملاوي وشمال موزامبيق ، مع العلم أنه تعتمد تنزانيا اعتمادا كليا على المنتجات النفطية المستوردة .
- تطوير مشاريع إمداد المياه الإقليمية إلى كافة المدن والقرى بغرض رفع المستوى الاجتماعي والاقتصادي للمجتمع.
- تطوير وتنمية ميناء متوارا وبعض الموانئ الداخلية لخليج ماندا Manda حتى تستوعب حجم الاستثمارات الكبيرة وما سيزترتب عليها من أحجام المرور العابر المتوقعة من ملاوي .
- تطوير الطرق المختلفة لتسهيل الوصول إلى ملاوي وزامبيا وميناء متوارا أي تحقيق أعلى مستوى من الاتصالية بين المشروعات الرئيسية لأن هذا هو الهدف الأساسي من تنمية المحور .
- تطوير خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية في المنطقة الجنوبية من تنزانيا حتى تواكب باقي الخدمات الموجودة في بقية أنحاء البلاد .



## ثانيا : مشروعات التنمية الاقتصادية ٢٥ :

وقد تم تحديد مجموعة واسعة من المشاريع والفرص الاستثمارية في البلدان المشاركة في تنمية محور متوارا:

- تنمية منجم الفحم الحجري ومحطة الكهرباء في Mchuchuma بتكلفة تصل إلى ١٠٠ مليون دولار.
- تطوير احتياطات الغاز في Songo Songo Island & Mandy Bay بتكلفة حوالي ٣٧٥ مليون دولار.
- تطوير صناعات مصائد الأسماك الساحلية والداخلية ، يتيح ممر متوارا فرص لتنمية كلا من مصايد الأسماك في كل من المياه الداخلية والساحلية (أعماق البحار والمياه العذبة)، تربية الأحياء المائية، وإنتاج الأعشاب البحرية .

## ٣-٤-١-٦ أوجه القصور في محور متوارا التنموي:

- عدم إحرار المشاريع المساهمة في تنمية محور متوارا تقدما جيدا منذ البدء فيها حتى عام ٢٠٠٩ تقريبا.
- عدم توفر البنية التحتية للنقل التي من الممكن الاعتماد عليها مثل السكك الحديدية والطرق.
- التباطؤ في تنفيذ مشروع بناء سكة حديد من Mchuchuma-Liganga - متوارا مكلف جدا وياهظ الثمن وعليه ذكرت الحكومة التنزانية أن هناك حاجة إلى مساهمة كبيرة من القطاع الخاص لبدء هذا المشروع لأن تكاليف المشاركة في المشروع كانت مرتفعة جدا .

---

(٢٥)Anonymous. Mtwara Development Corridor. Available from [http://www.metier.co.mz/b/pr\\_Mtwara.pdf](http://www.metier.co.mz/b/pr_Mtwara.pdf)

٣-٤-١-٧ ملخص تجربة تنمية محور متوارا التنموي:

جدول رقم (٣-٥) ملخص التحليل النظري للمحور

عناصر التحليل	محور متوارا التنموي
الموارد الطبيعية	الفحم - الغاز الطبيعي - خام الحديد - مصايد الأسماك
البنية الأساسية	ضعيفة جدا.
دور القطاع الخاص	محدود جدا.
المشروعات التجارية المحيطة بالمحور	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ضعيفة ومحدودة جدا.</li> <li>• لا توجد أي مشروعات رئيسية جاذبة للمستثمرين أو القطاع الخاص.</li> <li>• مشاريع خام الحديد والفحم لا تتحرك إلى الأمام ولا يوجد بها أي جدية في التنفيذ.</li> <li>• المشاريع المناسبة للحصول على الدعم محدودة جدا مما يقلل إقبال المستثمرين عليها.</li> </ul>
السياسة التنظيمية	إعداد استراتيجية صناعية متكاملة جديدة (IIDS ٢٠٢٥) تهدف إلى الربط ببرامج SDI لتنمية في البلاد.
الدعم السياسي	تبدو الإرادة السياسية ضعيفة بين البلدان الأربعة المشاركة.
التبعية الإدارية	تحت إشراف وزارة التجارة والصناعة والدور الرئيسي والبارز لوزارة النقل.
مشاركة الأطراف المعنية	محدودة جدا
الاتصالية عبر الحدود	مازالت في مرحلة الدراسة
كيفية التعامل عبر الحدود الإدارية	مازالت في مرحلة التطوير والتنمية
الكوادر والمهارات الفنية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• يوجد في موزمبيق الكوادر الفنية والخبرات والمهارات اللازمة ولكن البلدان الأخرى تفتقر إلى المهارات اللازمة والقدرة على إدارة برامج</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
| التنمية.   |  |
| • دعم الجهات المانحة أمر بالغ الأهمية من حيث المهارة والدعم المالي لدفع برامج التنمية. |  |

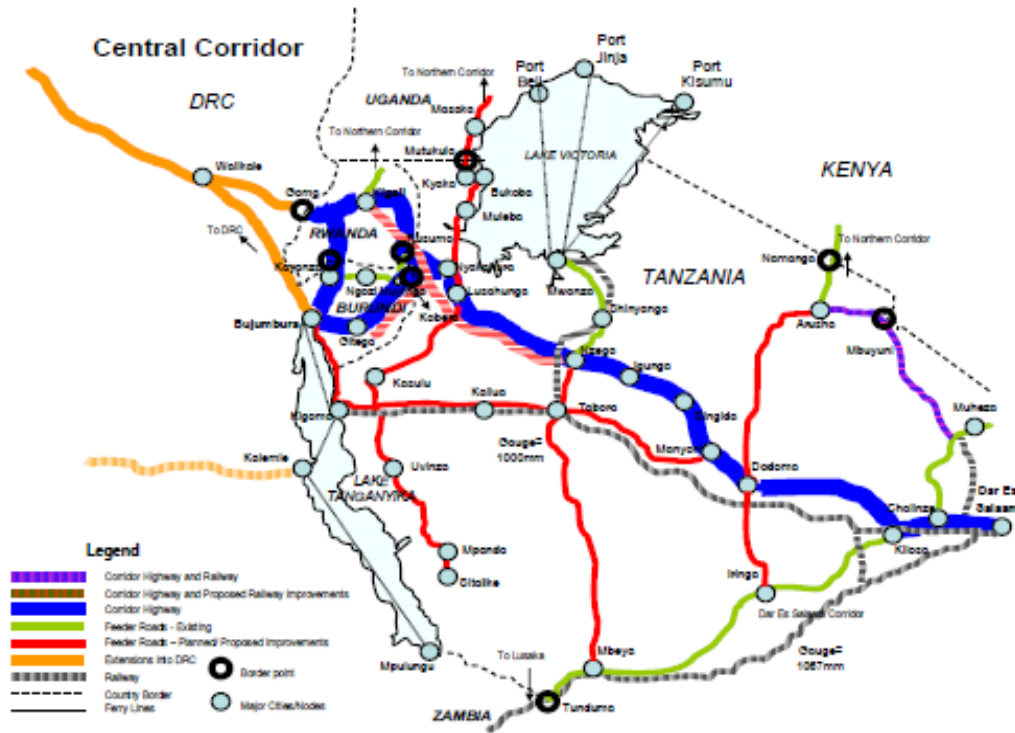
### ٣-٤-١-٨ نتائج تحليل محور متوارا:

يجد الباحث في هذا المحور العديد من الإمكانيات ومقومات التنمية المتنوعة والمختلفة التي من الممكن أن تنشأ عليها مختلف الصناعات والأنشطة وتتوطن عليها مختلف المشروعات الرئيسية العملاقة ، أي أن هذا المحور يمتلك قاعدة اقتصادية قوية مهمشة غير مستغلة في المناطق المحيطة به ، أي يحتاج إلى تمويل قوي مستدام وعناصر بنية تحتية يعتمد عليها ، وجهة سيادية لتكون قادرة على إدارة وتشغيل واستغلال وتنمية هذ الموارد لصالح تفعيل المحور تنمويا إقليميا، الأمر الذي سيؤدي إلى النهوض بالأقاليم الفقيرة المحيطة به.

### ٣-٤-٢ محور التنمية المركزي<sup>٢٦</sup> ( دار السلام ) ( تانزانيا - زامبيا ) - (Dar es Salam)

#### ٣-٤-٢-١ التعريف بمحور دار السلام:

يسمى أيضا (محور تازارا أو محور دار السلام) وهو الشريان الاستراتيجي الذي يربط جنوب أفريقيا مع شرق ووسط أفريقيا ، تأسس محور دار السلام طبقا لمبادرة التنمية المكانية (SDI) في اتفاق وقع في ١٤ يناير ٢٠٠٥ بين رواندا وتنزانيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وبوروندي، ويتم تنفيذه حاليا تحت رعاية الحكومات التنزانية والرواندية. يربط المحور بين الميناء البحرية التنزانية دار السلام والبحيرات الكبرى النائية، ويتم تحديد المحور المركزي من خلال ثلاثة عناصر نقل رئيسية وهي: الميناء والسكك الحديدية والطرق. ويمتد محور دار السلام إلى رواندا، وبوروندي، وجمهورية الكونغو الديمقراطية وأوغندا. وتقع الكتلة الإقليمية من مناجم الذهب في أقصى الشمال الغربي من الجزء التنزاني من محور دار السلام التنموي والتي لعبت دورا فعالا في نمو تنزانيا في الاستثمار الأجنبي المباشر .



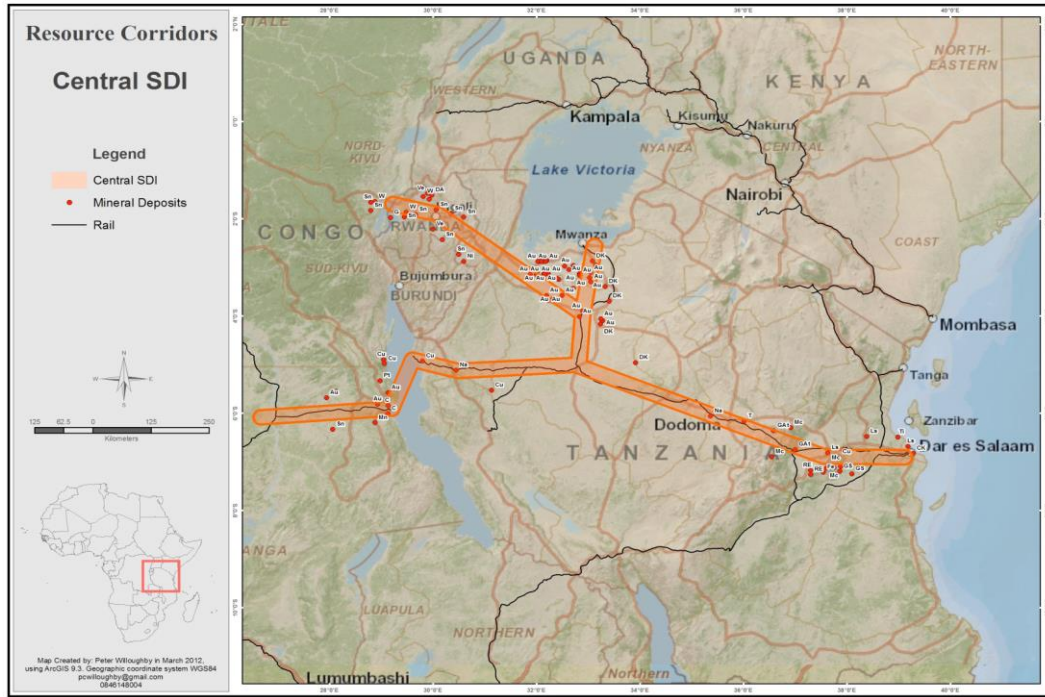
(Source: [www.eastafrican corridors.org](http://www.eastafrican corridors.org) (accessed on 7 October 2010))

شكل رقم ( ٣ - ٢٠ ) محور دار السلام (محور التنمية المركزي)

(٢٦) Blueprint Development Consulting (Pty) Ltd., Central Development Corridor: Agriculture Development & Investment Strategy (٣ Volumes), Commissioned by the Regional SDI Programme ٢٠٠٧

ويغطي محور دار السلام التنموي تنزانيا، بوروندي، رواندا ويمتد إلى شرق جمهورية الكونغو الديمقراطية ، ويربط المحور بين ميناء دار السلام والدول الحبيسة في رواندا وبوروندي وشرق جمهورية الكونغو الديمقراطية. ويخترق الممر بعض من أخصب الأراضي في جنوب تنزانيا وشمال زامبيا، ولديه القدرة على الزراعة والسياحة والتعدين والغابات وصيد الأسماك. حيث تنشط الحركة التجارية وتبادل سلع السكر والاسمنت والوقود والآلات عبر هذا المحور.

ويتكون الممر من شبكة خطوط السكك الحديدية ( دار السلام - كيغوما ) والتي يبلغ طولها ( ١٢٥٤ كم) كما أنه يرتبط بـ (بوجمبورا) بواسطة القوارب عبر بحيرة تنجانيقا وبـ (رواندا) بطريق بري . ومسار هذا الطريق يبدأ من دار السلام عبر دودوما، سينغيدا، Nzega إلى وساهونغا ومن ثم إلى رواندا وبوروندي.



شكل رقم ( ٣ - ٢١ ) مسار محور دار السلام

### ٣-٤-٢ أهداف تنمية محور دار السلام :

قامت دول تنزانيا وأوغندا وبوروندي ورواندا وكونغو الديمقراطية في عام ٢٠٠٦ بتوقيع اتفاقية متعددة الأطراف لإنشاء جهة مسؤولة عن تنمية وتطوير محور دار السلام التنموي لتحقيق الأهداف التالية:

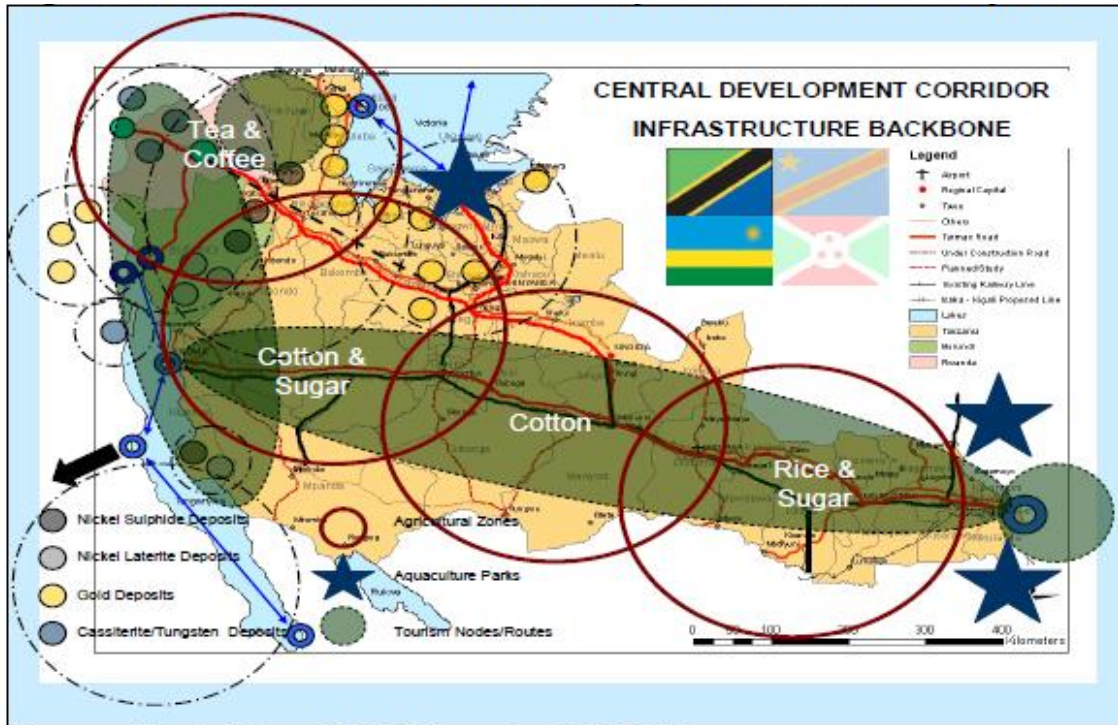
- خلق محور نقلي فعال بين دار السلام والمناطق النائية في تنزانيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية ورواندا وبوروندي وأوغندا لتشجيع وتسهيل عمليات التطوير والتحسين للبنية التحتية ، وإدارتها وفتح مجالات استثمار جديدة في المناطق التي يمر بها المحور .
- تشجيع و تحفيز سياسة الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتطوير الزراعة والصناعة والسياحة والتعدين و قطاعات الخدمات .
- تنشيط الاستثمار والحركة التجارية على المحور من خلال تعزيز الاستيطان البشري ، والحد من الهجرة من الريف إلى المناطق الحضرية ، وتخفيف حدة الفقر ووضع استراتيجيات الأنشطة الاقتصادية المعنية في صلب التجارة العالمية .
- تطوير نظم الطاقة وكافة الاتصالات السلكية واللاسلكية بشكل فعال من حيث التكلفة والكفاءة والنقل السلس بحيث يصبح المحور قادر على المنافسة .
- تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة والتكامل عن طريق استغلال الإمكانيات المتاحة في منطقة المحور .
- ضمان كفاءة أداء المحور وذلك بدعم عمليات تنفيذ وتخطيط وتنمية وإعادة إحياء البنية التحتية الخاصة بالمحور .

### ٣-٤-٢-٣ مقومات محور دار السلام التنموية (الموارد والإمكانيات المتاحة):

**السكة الحديد:** تعتبر السكة الحديد في تنزانيا محفز رئيسي في تنمية محور دار السلام لأنها إحدى شبكات السكك الحديدية الفعالة التي سيكون لها دور رئيسي في تشغيل وتفعيل دور المحور تنمويا، وهذه الشبكة تمتد من ميناء دار السلام على المحيط الهندي شرقا إلى وسط مدينة تابورا غربا حيث تتفرع إلى مسارين.

تمثل الطرق والسكك الحديدية التي تربط بين ميناء دار السلام ورواندا وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية وأوغندا العمود الفقري للمحور. وعليه فإنه من المتوقع أن ينمو حجم الإنتاجية في ميناء دار السلام من ٩٩٠.٠٠٠ إلى ١٦.٩ مليون طن خلال الفترة ١٩٩٧-٢٠٣٢، إذا تمت حركة النقل إلى بوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية ورواندا وأوغندا بدون أي عوائق.

**الإمكانات الزراعية:** الزراعة هي الأساس الاقتصادي لمختلف الأنشطة القائمة بطول المحور حيث يعمل بها أكثر من ٨٠٪ من السكان في رواندا وتنزانيا. وهي أيضا أكبر نشاط مساهم في إجمالي الناتج المحلي ، وتشمل المنتجات الزراعية البن والشاي والسكر والأرز ومزارع العنب والتبغ والذرة والفاول السوداني والقطن، والفاواكه، وزيت النخيل، كما يوفر المحور فرصة إضافية للاستثمار والنمو في قطاعات أخرى مثل السياحة.



(Source: Adapted from CDC SDI reports (2006-09))

### شكل رقم ( ٣-٢٢ ) نطاقات تأثير مشروعات قطاع الزراعة على محور التنمية المركزي

**البنية التحتية:** إن الإنتاج يتطلب شبكة نقل بكفاءة عالية عن طريق تحقيق التكامل بين المحور التنموي وميناء متكامل وطرق وشبكة السكك الحديدية ، وقد تم تحديد العديد من عوائق البنية التحتية لعملية تنمية المحور وشملت ما يلي :

- التوسع في ميناء في دار السلام لتخفيف التكدس السكاني عليها.
- إعادة تأهيل خطوط السكك الحديدية الرئيسية والربط بين البلدان الثلاثة (تنزانيا ورواندا وبوروندي).

**الموارد التعدينية:** إن هذا المحور يمتلك العديد من الموارد المعدنية التي من الممكن أن تتشأ عليها قاعدة اقتصادية قوية أساسها النشاط التعديني وبالتالي تفتح مجالات للاستثمار والتنمية على كافة مستوياتها ، ولكنها تحتاج إلى الاستكشاف واستغلالها الاستغلال الأمثل في خلق مشاريع عملاقة . وهذه المشاريع بدورها ستساهم في تطوير البنية التحتية والنقل والطاقة.

والجدول التالي يوضح أهم الخامات ومواقع تواجدها:

جدول رقم ( ٣-٦ ) مواقع تواجد المعادن في المناطق المحيطة بمحور دار السلام<sup>٢٧</sup>

المعدن	الموقع المتواجد به
الذهب	تنزانيا - جمهورية الكونغو الديمقراطية
النيكل	تنزانيا - بوروندي

**٣-٤-٢-٤ ملخص تحليل محور دار السلام:**

جدول رقم ( ٣-٧ ) الفرص الاستثمارية في القطاعات المختلفة

النشاط	الفرص الاستثمارية
التعدين	الذهب في كاهاما ، موانزا ، مارا ، نازيجا ، سيكنكي ، ماباندا ، دودوما ، تابورا. والكوبلت والنيكل في نجارا ، و الجبس والماس.
الزراعة	أهم المنتجات القهوة ، الأرز، الفواكه، القطن،
الصناعات الغذائية	المنسوجات ، الفاكهة ، القهوة
منتجات الغابات	الأثاث - الأخشاب - العسل - الشمع
السياحة	الفنادق السياحية في كيغوما، تابورا، سينغيدا ودودوما، والمطاعم بالمحور.





<p>لتدعيم تنمية البلاد.</p> <p>- التعامل مع قطاع التعدين محدود جدا حيث لم تستفد المجتمعات منه في الماضي</p> <p>- المكالمات الأخيرة للضرائب التعدين أعلى - له تأثير سلبي على معنويات المستثمرين.</p>	
<p>غير كافي لأن هناك دولتين فقط (تنزانيا ورواندا) الداعمين لمشروع تنمية المحور. أي يفتقر إلى الدعم السياسي.</p>	الدعم السياسي
<p>وزارة النقل ولكن هذا غير كاف لأنه يتطلب جهات محددة تدير برامج التنمية في كل من البلدان المشاركة.</p>	الجهة المسؤولة عن تنمية المحور
<p>جيدة داخل بلدين فقط ولكن يبدو أنها لن تسفر عن أي نتائج مثمرة لتطوير المحور.</p>	مشاركة الأطراف المعنية
<p>الحكومة وشركات التعدين تشدد وتحجم الاتصالية عبر الحدود</p>	الاتصالية
<p>محدودة في دولتين فقط.</p>	التعامل عبر الحدود الإدارية
<p>دعم المانحين أمر بالغ الأهمية من حيث المهارة والدعم المالي لدفع برنامج التنمية.</p>	الخبرات والمهارات الفنية

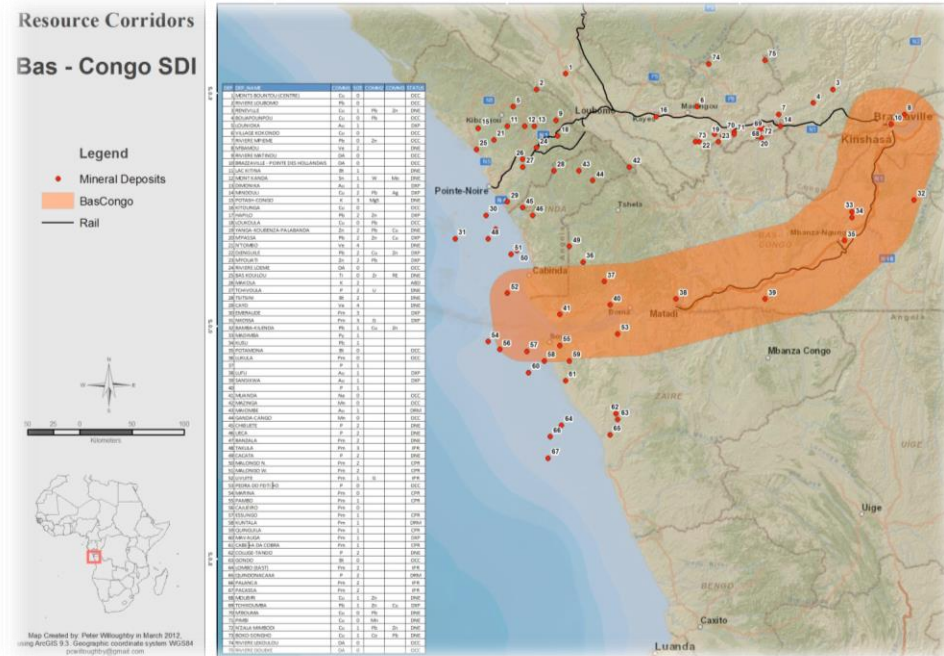
### ٣-٤-٣ محور جمهورية كونغو الديمقراطية<sup>٢٨</sup> (لابيتو - كونغو - زامبيا)

#### Labito Corridor ( Labito-Congo-Zambia)

جمهورية الكونغو الديمقراطية (زائير سابقا) هي ثاني أكبر بلد (من حيث المساحة) في أفريقيا. وتمتد حدود جمهورية الكونغو الديمقراطية مع المحيط الأطلسي إلى الغرب ، يحدها من الشمال جنوب السودان ؛ ومن الشرق أوغندا ورواندا وبوروندي وتنزانيا ؛ ومن الجنوب زامبيا وأنغولا . وتتميز جمهورية الكونغو الديمقراطية بوفرة الموارد المعدنية وأيضا مصادر المياه والغابات والأراضي الصالحة للزراعة .

#### ٣-٤-٣-١ التعريف بالمحور:

يمر محور الكونغو التنموي من خلال ثلاثة بلدان هي جمهورية الكونغو الديمقراطية والكونغو برازافيل وأنغولا. في جمهورية الكونغو الديمقراطية ، ويمتد المحور من المحيط الأطلسي في مواندا؛ ويمتد بمحاذاة نهر الكونغو من خلال ماتادي على طول الطرق القائمة والبنية التحتية والسكك الحديدية وينتهي في العاصمة كينشاسا. أي من المحيط الأطلسي إلى نهر صالح للملاحة على طول الطريق ومن ثم إلى ميناء ماتادي عبر ميناء بوما. في الكونغو برازافيل.



شكل رقم ( ٣-٢٤ ) مسار محور الكونغو التنموي

وكان يقدر عدد سكان جمهورية الكونغو الديمقراطية في عام ٢٠١٠ بحوالي ٦٧٨٠٠٠٠٠٠ ، وعلى الرغم من أن مساحة جمهورية الكونغو الديمقراطية ضخمة إلا أنها تعتبر واحدة من أفقر البلدان في العالم ، فهي أقل مؤشر للتنمية البشرية من بين البلدان حيث يبلغ ١٨٧ وهذا هو تقييمها من قبل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) في عام ٢٠١١ .

### ٣-٤-٢ مقومات محور جمهورية الكونغو الديمقراطية التنموية<sup>٢٩</sup>:

#### الغابات

تتميز جمهورية الكونغو الديمقراطية بالمناخات الاستوائية والمدارية التي تؤدي لنمو أنماط متنوعة من الغطاء النباتي، ولذلك ثلاثة أرباع البلاد تغطيها الغابات .

#### المعادن

تتميز جمهورية الكونغو الديمقراطية بوفرة العديد من المعادن مثل النحاس والكوبالت واليوكسيت والكولمبيت-تنتاليت (كولتان)، والماس والحديد والفضة ، قبل عام ١٩٩٠ ، كان التعدين قطاعا هاما في اقتصاد جمهورية الكونغو الديمقراطية، ويساهم بنسبة (من ٧٠٪ إلى ٨٠٪) من عائدات التصدير ويساهم بحوالي ٨٪ في الناتج المحلي الإجمالي. وعندما اندلعت الحرب الأهلية، انخفض الناتج من قطاع التعدين بشكل ملحوظ تسبب في انهيار المجتمعات التي تعتمد على التعدين.

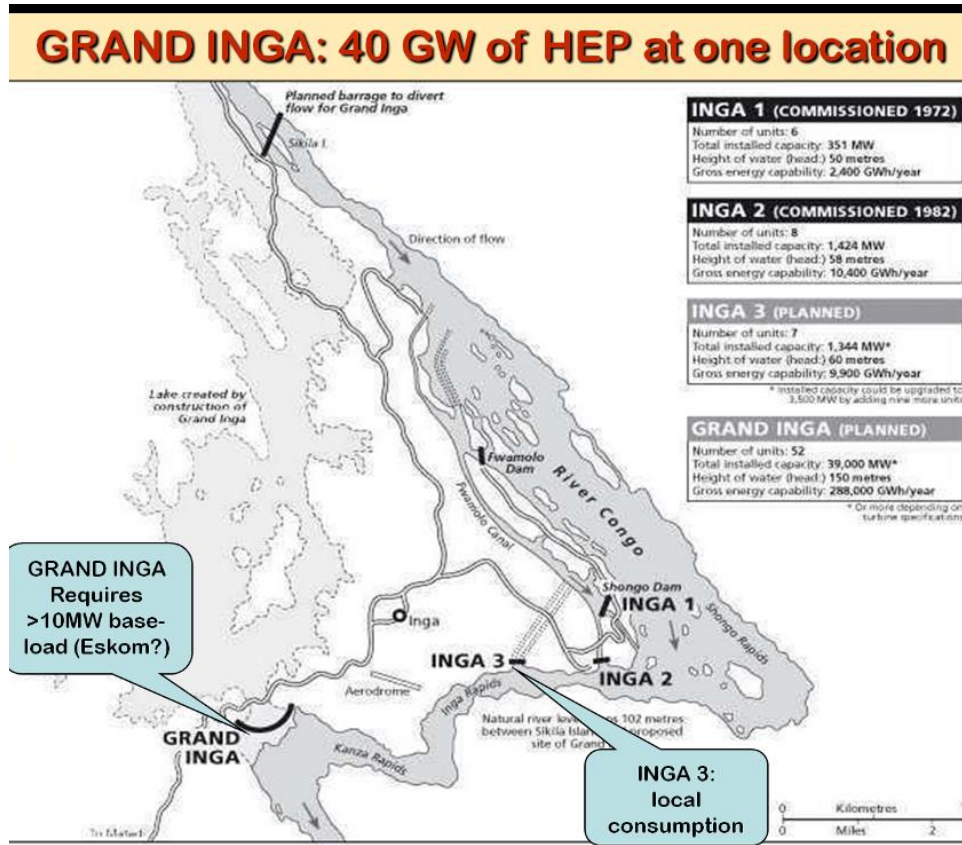
---

(٢٨) de Beer, G.R.M. (٢٠٠١). Regional Development Corridors and Spatial Development Initiatives- Some Current Perspectives on potentials and Progress.

(٢٩) Faubert, C. (٢٠٠٦). Case Study: Democratic Republic of the Congo. Evaluation of UNDP assistance to conflict-affected countries. United Nations Development

## المياه

جمهورية الكونغو الديمقراطية هي موطن نهر الكونغو، وهو ينبع من جنوب شرق الكونغو وهذا النهر يعد ثاني أطول نهر في أفريقيا بعد نهر النيل، وأولها من حيث مساحة الحوض، كما أنه يعد ثاني أكثر الأنهار تدفقا وغازة في العالم بعد نهر الأمازون. ويبلغ طول نهر الكونغو حوالي ٤٧٠٠ كم ويغطي مساحة تصل إلى ٣.٧ مليون كم<sup>٢</sup>. نهر الكونغو يتصل بالمحيط الأطلسي في الجزء الغربي من البلاد. ويتدفق النهر عبر وادي إنغا من كينشاسا إلى المحيط. ولذلك فإن النهر لديه إمكانات أكبر لتوليد الكهرباء. لهذا الغرض، تم بناء اثنين من محطات الطاقة الكهرومائية، إنغا ١ وإنغا ٢، وهناك محادثات مع مختلف الجهات المعنية والتي تشمل نيباد ومصروف التنمية الأفريقي، وحكومة جنوب أفريقيا وشركات التعدين لبناء إنغا ٣.



شكل رقم ( ٣-٢٥ ) محطات الطاقة الكهرومائية إنغا الثلاثة<sup>٣٠</sup>

(٣٠) A Study of Dam-Affected Communities resulting from the Inga Hydropower Project. A PhD thesis Research Proposal at the University of KwaZulu-Natal, School of Development Studies

### ٣-٤-٣-٣ المشروعات الرئيسية المقترحة لمحور الكونغو التنموي:

- تطوير وتنمية محطات الطاقة الكهرومائية إنغا وإنغا ٣ وإنغا الكبرى (يحتمل أن تكون أكبر مجمع الطاقة الكهرومائية في العالم):

بالرغم من أن هناك العديد من المعادن المتنوعة القابلة للتعدين في المناطق المحيطة بالمحور، إلا أن كافة الخطط والاستراتيجيات موجهة نحو الاهتمام بتنمية محطات الطاقة الكهرومائية إنغا وإنغا ٣ وإنغا الكبرى لأنه من المتوقع أن مشروع واحد من هذه المحطات كافي للنهوض بالإقليم تنمويًا وهو مصمم بهدف تزويد المناطق الشمالية والغربية وأقاليم جنوب أفريقيا بالكهرباء من خلال ثلاثة طرق سريعة. وهذه الطرق السريعة الرئيسية مهيأة لمرور مسار خطوط الكهرباء الرئيسية من إنغا إلى هذه المناطق .

إن الكهرباء المتولدة من محطات توليد الطاقة الكهرومائية في وادي إنغا ( إنغا ٣ وإنغا الكبرى ) هائلة وقادرة على تحفيز الأنشطة الصناعية في قطاعات البناء والزراعة والتعدين ، وذلك بالاعتماد على محور جمهورية الكونغو الديمقراطية التنموي، وبالتالي زيادة الصادرات المعدنية وذلك باستغلال القرب من الموانئ الثلاثة ماتادي وبوما وبوانت نوار .

- إعادة تأهيل وصيانة بعض الطرق الداخلية الرئيسية :

يعتمد نجاح المحور بشكل رئيسي على حالة البنية التحتية من طرق وسكك الحديدية ولذلك بدأت حكومة جمهورية الكونغو الديمقراطية أعمال إعادة تأهيل وصيانة بعض الطرق الداخلية الرئيسية. وبحلول عام ٢٠١٠، تم إعادة تأهيل ٢٢٩٠٠ كم من الطرق، بما في ذلك الطريق الرابط بين مدينتي كينجي وكيكوييت، مما أدى إلى تسهيل النقل البري الفعال بين المقاطعات الداخلية وكينشاسا والتي يمكن القول إن هذا بدوره نقطة البداية لمحور باس كونغو التنموي .

وبالإضافة إلى ذلك، جاري الآن أعمال صيانة لإعادة تأهيل ربط الطريق بين بلدتي كيكوييت وكاسونغو، بما في ذلك تشيكابا، كانانغا، مبوبجيمايي وكابيندا. وطريق (كينشاسا-كاسونغو) يتميز بأنه سيربط مقاطعة كاتانغا ومناطق التعدين الأخرى في الجزء الشرقي من البلاد بمحور باس كونغو التنموي في الجزء الغربي من البلاد .

### ٣-٤-٣-٤ معوقات التنمية في محور الكونغو التنموي:

- الحروب الأهلية التي أدت إلى هروب رؤوس الأموال، وتشريد السكان وتدمير البنية التحتية. واعتمد سكان المنطقة على الشركات الأجنبية في قطع الأشجار، وتركوا الأنشطة القائمة على التعدين ومصائد الأسماك بسبب انعدام الدخل. وبحلول عام ٢٠٠٦ كانت التقديرات تشير إلى أن ٨٠٪ من سكان جمهورية الكونغو الديمقراطية يعيشون تحت خط الفقر أي أن دخل الفرد منهم أقل من ١ دولار للشخص الواحد في اليوم الواحد .
- تدهور البنية التحتية وتهالكها في جمهورية الكونغو الديمقراطية بعد الحروب الأهلية ، مما أدى إلى إعاقة حركة الاستثمار والاقتصاد والتنمية .
- انعدام الإدارة السياسية وكفاءة التنسيق بين الدول المشاركة ( جمهورية الكونغو الديمقراطية وأنغولا) فيما يتعلق بالتنمية المحور مما أدى إلى قيام جمهورية الكونغو الديمقراطية بالدور الرئيسي بمفردها وهو تركيز الأنشطة على المحور .
- التباطؤ في إعادة تأهيل السكك الحديدية، مما أدى إلى الاعتماد بدرجة كبيرة على الطرق البرية والنقل النهري وهذا بدوره يعرقل ويحجم إنتاج المعادن مثل النحاس بكميات كبيرة في مناطق التعدين شرق وجنوب شرق أوروبا.

### ٣-٤-٣-٥ ملخص التحليل لمحور جمهورية كونغو الديمقراطية التنموي:

#### جدول رقم ( ٣-٩) ملخص التحليل النظري لمحور الكونغو التنموي

المعايير	محور جمهورية كونغو الديمقراطية التنموي
الموارد الطبيعية	مجمع الطاقة الكهرومائية إنغا
البنية الأساسية ووسائل الاتصال	متهالكة وتحتاج إلى الصيانة وإعادة التأهيل
دور القطاع الخاص	محدود جدا ، لا يذكر
المشروعات العملاقة المحيطة بالمحور	محدودة جدا ، لا يوجد سوى مشروع مجمع محطات الطاقة الكهرومائية
السياسة التنظيمية	محدودة

<p>- لا توجد أي اتفاقيات رسمية بين جمهورية الكونغو الديمقراطية وجمهورية الكونغو وأنغولا.</p> <p>- تتركز أنشطة المحور في جمهورية الكونغو الديمقراطية.</p>	الدعم السياسي
وزارة الصناعة.	الجهة المسؤولة عن تنمية المحور
محدودة	مشاركة الأطراف المعنية وأصحاب المصالح
ضعيفة جدا	الاتصالية عبر الحدود
محدودة	ترتيبات كيفية التعامل عبر الحدود الإدارية
ضعيفة	الخبرات والمهارات الفنية









## ملخص الفصل الثالث :

### الدروس المستفادة من كل تجربة على حدة :

- محور مابوتو التنموي أول محور في جنوب أفريقيا ينفذ طبقا لبرنامج الـ SDI الذي وضع اشتراطات تنمية وتطوير باقي المحاور التنموية في المنطقة. ونقطة الضعف الرئيسية في هذا المنهج هي التتابع السريع في خطوات عمليات التنمية ، لتخطي الأزمات دون أخذ تباطؤ نمو المجتمعات ، في الاعتبار ولذلك لم يكن هناك الوقت الكافي لبناء ونشوء مجتمعات محلية قادرة على المشاركة في تطوير وتنمية المحور. مما سبق فإنه يمكن القول بأن الخبرات والمهارات والكوادر الفنية لعبت دورا رئيسيا في تنمية محور مابوتو وعليه فإنه يمكن أن يكون النموذج الذي يحتذى به في تطوير وتنمية غيره من المحاور التنموية.
- تشير تجربة محور وادي زامبيزي التنموي إلى ضرورة الالتزام السياسي الذي بدوره قام بتطوير المحور التطوير الأمثل في إطار التنمية الاقتصادية للبلد. بالإضافة إلى دور القطاع الخاص الفعال في تهيئة المحور لتطويره وتنميته. وأيضا دور الجهات المانحة وهي (البنك الدولي ووزارة التنمية الدولية ووزارة التجارة والصناعة) في تقديم الدعم التقني والمالي لإدارة البرنامج. هذا بالإضافة لإمكانيات المحور ومقوماته القادرة على تفعيل دوره تنمويا.
- محور متوارا التنموي لا يمتلك المقومات والإمكانيات اللازمة لإنجاحه وتفعيله تنمويا. أهمها عدم وجود مشروع رئيسي جاذب للاستثمار والمستثمرين بالإضافة إلى أنه يحتاج إلى تطوير البنية التحتية الرئيسية، وأيضا يفتقر إلى الدعم السياسي.
- محور دار السلام لا يزال في مراحله الأولى (مرحلة تحديد النطاق). وهناك العديد من القضايا التي تحتاج إلى معالجة، ويؤخذ عليه أنه لا يوجد حتى الآن مشروع رئيسي عملاق جاذب للاستثمار والمستثمرين.
- محور الكونغو التنموي لا يزال في مراحله الأولى (الدراسة وتحديد النطاق) - ولكن تم تحديد بعض القضايا الرئيسية مثل نقص البنية التحتية والإرادة السياسية بالإضافة إلى أنه يمر بمناطق فقيرة جدا.

## الفصل الرابع - التجارب المصرية لمحاور التنمية الإقليمية

### مقدمة الفصل الرابع

تهدف كافة الإستراتيجيات القومية الحالية ، إلى تحقيق تنمية متكاملة للدولة عن طريق التركيز على استغلال الصحراء الغربية والشرقية للخروج من الدلتا والشريط الطولي الضيق (وادي النيل) إلى المساحات الشاسعة والمناطق الخالية يمينه ويساره ، حتى يحدث نوع من الخلخلة والتفريغ للسكان وإعادة توزيع للاستثمارات ، ولإستغلال الأراضي النائية والغير معمورة الإستغلال الأمثل لتحقيق التوازن في كافة المجالات وعلى جميع شرائح ومستويات المجتمع ، الأمر الذي يستلزم تعاون وتكامل جهود كافة الأطراف المعنية وشركاء التنمية ، مع وضوح تام لدور ومسؤوليات كل طرف .

ومن الملاحظ أن كافة التوجهات في الآونة الأخيرة نحو سياسة محاور التنمية الإقليمية كمحاولة لاستغلال هيكل البنية التحتية القائمة والمهمشة ، ومحاولة إعادة إحيائها من جديد لتفعيل دورها تنمويا ، وهذه السياسة تحتاج إلى محاور شريطية طولية وعرضية تساهم في نقل التنمية بأسرع وقت وأقل مسافة وجهد .

من أهم التوجهات الحالية هو تنمية الصحراء الشرقية التي تعتبر الكنز الاستراتيجي التعدينى لمصر ، فهناك مشروع مقترح تحت مسمى **مشروع المثلث الذهبي** (قنا- القصير - سفاجا) ، يهدف إلى إقامة عاصمة صناعية من خلال إنشاء مركز عالمي صناعي تجاري اقتصادي تعديني وسياحي ، يخدم مصر وأفريقيا اعتمادا على موقع مصر الجغرافي المميز ، وتعظيم القيمة المضافة للثروات المعدنية المتوفرة بمصر ، وإقامة مركز اقتصادي لوجستي شمال غرب سفاجا قائم على الأنشطة التعدينية ، هذا بالإضافة إلى تطوير ميناء سفاجا كميناء تجاري تعديني صناعي عالمي لتصدير هذه المنتجات للخارج ، وأيضا استغلال الموارد المتاحة بمنطقة سلاسل جبال البحر الأحمر حيث أنها منطقة واعدة في إنتاج الذهب والفسفات والحجر الجيري .

ويعرض الباحث فيما يلي دراسة تحليلية تفصيلية، لمحاور التنمية الإقليمية العرضية الرئيسية القائمة في الصحراء الشرقية ، التي تربط بين وادي النيل والبحر الأحمر ، أي تقطع الصحراء الشرقية عرضيا، وبما أن أقطاب المحاور الأربعة الشرقية تقع في محافظة واحدة وهي محافظة البحر الأحمر، لزم الأمر إلقاء الضوء على هذه المحافظة والتطرق إلى دراستها بشكل تفصيلي، للتعرف على دورها الإقليمي وإمكانياتها ومواردها، التي من شأنها المساهمة في حل القضايا الإقليمية الراهنة في هذه المنطقة.

#### ٤-١ محافظة البحر الأحمر<sup>٣١</sup>

تقع محافظة البحر الأحمر ضمن أقاليم جنوب الصعيد ، وتبلغ مساحتها حوالي ١١٩ ألف كم<sup>٢</sup> وتبلغ المساحة المأهولة ٧٧.٧٤٠ كم<sup>٢</sup> ، كما يبلغ طول ساحلها ١٠٨٠ كم بعرض ٢٤٠ كم . ونجد أن التجمعات السكانية كبيرة الحجم بالإقليم على امتداد النيل ، أما الصغيرة الحجم على شاطئ البحر الأحمر والاتصال الأساسي بينهما من خلال محاور عرضية أهمها (قنا /سفاجا) بالإضافة إلى الطرق الفرعية الواصلة من قفط إلى القصير ، ومن إدفو إلى مرسى علم ، ومن مغاغة إلى رأس غارب ، ومن بنى سويف إلى الزعفرانة ، وكلها تتبع مسارات الأودية الجافة في الصحراء الشرقية لمصر ، ويعتبر مطار الغردقة مدخلا رئيسا للمنطقة بالإضافة إلى وجود مجموعة من المطارات الصغيرة .

#### ٤-١-١ الأهمية الاستراتيجية للمحافظة

ترجع الأهمية الاستراتيجية للمحافظة لامتدادها على ساحل البحر الأحمر، ويعمق الصحراء الشرقية حتى وادي النيل ، مما يشكل أهمية استراتيجية لأمن مصر القومي بصفة خاصة ، وأمن المنطقة العربية بصفة عامة ، كما أنها تمثل منفذاً للصادرات والواردات لمحافظة الوجه القبلي وميناء بحري لحاجتها. هذا بالإضافة إلى وجود مقومات للتنمية الاقتصادية (السياحة والتعدين) والتي يمكن أن تشكل قاعدة اقتصادية لمحور سكاني عمراني يساهم في حل كثير من المشكلات السكانية ، التي يعاني منها الوداي والدلتا.

(٣١) الهيئة العامة للتخطيط العمراني، تقرير التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية إقليميا، الباب الثاني، الفصل الأول، ٢٠٠٠.

## ٤-١-٢ التقسيم الإداري للمحافظة

- الزعفرانة : منطقة سياحية تضم عددا من المراكز السياحية ، ويمكن الوصول إليها برا وهي نقطة التقاطع بين طريق (السويس/الكريمات) مع طريقين لأديرة تاريخية نادرة .
- الغردقة: عاصمة المحافظة وإقليم البحر الأحمر ، وتقع على مسافة ١٦٥ كم من رأس غارب ومعروفة بشواطئها وأنشطة الصيد والغطس ، وبها متحف أحياء مائية وعدد من الجزر ، وتمتد المنطقة السياحية بها شمالا وجنوبا ، والشاطئ الرملي يمتد في اتجاه الجنوب حيث تكثرت خدمات الإقامة والقرى السياحية .
- سفاجا: وتقع على مسافة ٦١ كم جنوب الغردقة ، ويعتبر الميناء الثاني بعد الإسكندرية في الأهمية ويستخدم في تصدير الفوسفات الخام والألمونيوم وفي استيراد القمح والأسمنت ، وهناك خط بحري يربط سفاجا بجده .
- القصير : وتقع على مسافة ٨٥ كم جنوب مدينة سفاجا ، وهي مدينة تاريخية ويرجع تاريخها لحضارة الفراعنة والبطالمة والعصر الإسلامي وعرفت منذ القدم بنشاطها في استخراج الفوسفات ، وتعتبر حاليا مركزا هاما للصيد بالبحر الأحمر .
- مرسى علم : وتقع على مسافة ٢٧٨ كم جنوب الغردقة ، وهي منطقة غنية بأنواع مختلفة من السمك والشعب المرجانية المتميزة وأحد أهم المنتجعات الشتوية .
- برنيس: ميناء قديم يرجع إلى العصر البطليموسى ، ويقع على مسافة ٧٥ كم من أبو غصون.
- حلايب : يتميز بأنه ميناء صغير ، يقع على مسافة ٢٥٠ كم من برنيس على الحدود المصرية السودانية.

### جدول رقم (٤-١) المسافات بين مدن محافظة البحر الأحمر بالكم<sup>٣١</sup>

المدن	القاهرة	الغردقة	رأس غارب	سفاجا	مرسى علم	الكريمات
الزعفرانة	٢٦٤	٢٦٥	١٠٠	٣٢٦	٥٤٣	١٦٤

## ٤-١-٣ مقومات التنمية الاقتصادية بمحافظة البحر الأحمر

### ٤-١-٤-١ الإمكانيات السياحية بمحافظة البحر الأحمر

تضم المحافظة مجموعة فريدة من الآثار الفرعونية والرومانية والمسيحية والاسلامية ، فضلا عن آثارها الحديثة مثل قلعة القصير ومحجرها العثماني القديم ومينائها البحري ، وكذلك أول ميناء فرعوني في مصر، وذلك كله يؤهلها لأن تكون مركزا للسياحة التاريخية والدينية ، كذلك نجد أن المحافظة أصبحت مركزا عالميا للسياحة الرياضية والترفيهية والعلاجية والعلمية ، اعتمادا على طبيعة البحر الأحمر ومياهه الدافئة وشعابه المرجانية الممتدة على مساحات شاسعة .

### المقومات الطبيعية للاستثمار السياحي بمحافظة البحر الأحمر

- تمتد على طول ساحل البحر الأحمر سلسلة من الجبال ذات صخور جميلة متعددة الألوان تغطي الشاطئ، وتنتشر مناجم الذهب والأحجار الكريمة والصخور ذات القيمة مثل حجر الشست والجرانيت الأبيض وحجر السيماق.
- الطقس المعتدل على مدار العام مما جعل من المراكز السياحية بالمحافظة مشتى ومصيف .
- المحميات الطبيعية بمختلف أنواعها بالإضافة إلى التنوع البيولوجي .
- الوديان والمناطق الأثرية والدينية والعلاجية .

### ٤-١-٤-٢ الزراعة والثروة السمكية بمحافظة البحر الأحمر

عتبر إحدى دعائم الاقتصاد بعد السياحة بالمحافظة ، فيعتبر البحر الأحمر مصدر غني بالثروة السمكية حيث قدر إنتاج مصايد البحر الأحمر السمكي عام ١٩٩٥ بحوالي ٤٧ الف طن يبلغ إنتاج محافظة البحر الأحمر منه ٤٧٥١ طن سنويا ، فيفيض عن حاجة المحافظة ويصدر إلى المحافظات الأخرى .

### ٤-١-٤-٣ الثروة البشرية بمحافظة البحر الأحمر

تعتبر الثروة البشرية هي المحرك الأساسي لإرساء دعائم التنمية الشاملة ، حيث تتمتع المحافظة بتوافر القوة البشرية ، وقد بلغ حجم ذوي النشاط بها ٢٥٢٨٣ عامل بنسبة ٢٨ % من حجم السكان وهي تزيد عن مثليتها بالمحافظات المجاورة (اسيوط-قنا) .



## ٤-١-٤-٤ الثروة

### التعدينية<sup>٣٢</sup>

تعتبر محافظة البحر الأحمر من أهم محافظات الجمهورية بالنسبة للثروة المعدنية التي تتوافر في مسطح يصل إلى ٢٥٠ ألف كم<sup>٢</sup>، وتزيد مصادر الخامات المعدنية بالإقليم عن أي إقليم آخر بالجمهورية، إلا أن استخراجها مازال محدودا حتى الآن فيما عدا استخراج الفوسفات والبتروكيمياويات نظرا لمحدودية كل منها، بالإضافة لضعف عناصر البنية الأساسية الحالية وبعد المسافات بين المحاجر ومراكز الاستهلاك.

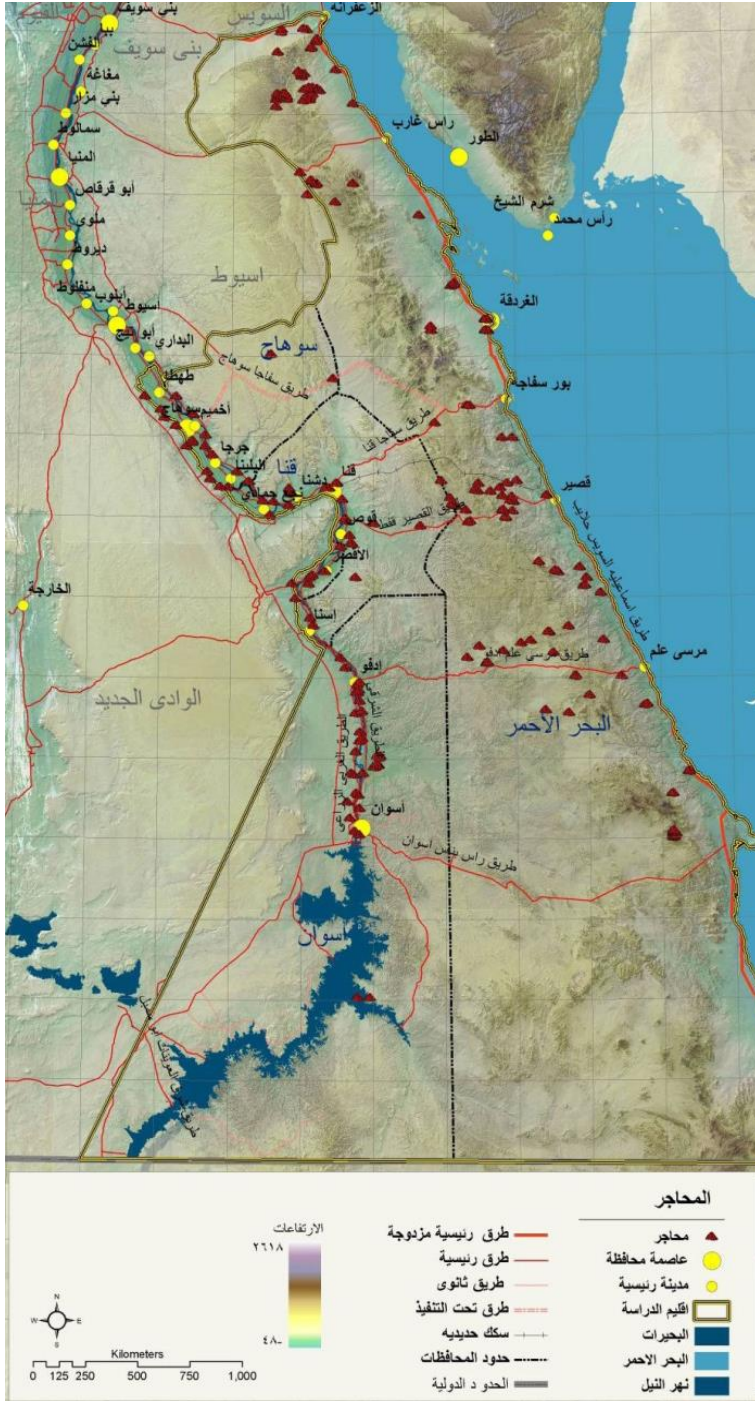
ويعتبر **الفوسفات** أهم الخامات من حيث الحجم الحالي للاستغلال والاحتياطي المتوقع الذي يصل إلى مئات الملايين من الأطنان، حيث يتركز بمناطق سفاجا والقصير والحراروين.



شكل رقم (٤-١) مواقع المناجم في محافظة البحر الأحمر

(٣٢) مصطفى، ممدوح محمد، ٢٠٠٤، رسالة دكتوراة، استراتيجية توطين المشروعات الصناعية في مصر - دراسة حالة إقليم جنوب الصعيد، كلية الهندسة، جامعة عين شمس

يليه في الأهمية خام البترول الذي اكتشف بمدينة الغردقة ويوجد بكميات هائلة حول خليج



السويس وفي منطقة رأس غارب وشقير وجبل الزيت ورأس جشمة وتنتج المحافظة ٧٥% من إنتاج البترول في مصر، كما تحتوى المنطقة على الخامات المعدنية النفيسة **كالذهب** الذي بدأ استغلال مناجمه في البرامية وأم الروس والسد بالإضافة لليورانيوم الذي اكتشف أخيرا ، كما تتوافر معادن النحاس والحديد والنيكل والمنجنيز وخامات الاسبستوس والسيكا والكوراتز وغيرها من الخامات التي يمكن أن تشكل قاعدة اقتصادية لتنمية المنطقة بالإضافة إلى محاجر الجرانيت والرخام التي تنافس الإنتاج الإيطالي وعددها حوالي ٨٥ محجرا منها ٤٢ برأس غارب و ٧ محاجر بسفاجا ، ٢٧ محجرا بالقصير واخيرا ٩ محاجر بالغردقة .

شكل رقم (٤-٢) مواقع المحاجر في محافظة البحر الأحمر<sup>٣٢</sup>

(٣٢) مصطفى، ممدوح محمد - مرجع سابق

جدول رقم (٤-٢) الثروات المعدنية بالمحافظة وأماكن تواجدها<sup>٣٢</sup>

الخام	أماكن إنتاجها
البترو	وتنتج المحافظة ٧٥% من إنتاج الجمهورية ويتركز في منطقة رأس غارب
الذهب	في منطقة أبو مروان / رأس غارب - زعتور وحمام / سفاجا - أم الروس وأم سمرة - البرامية والسكري - أم حجاب / مرسى علم - الامنيت / شلاتين
الحديد	في منطقة أبو مروان / رأس غارب - وادي كريم / القصير - أم خميس جبل الحديد - أم نار / مرسى علم
الرخام	في المنطقة طريق الشيخ فضل - وادي الدب / رأس غارب - وادي الدعيج - وادي المياه - أم الصفاق / مرسى علم
الفوسفات	في المنطقة رأس جمشة / الغردقة - أم الحويطات / سفاجا - الحمراوين / القصير - أم ريحة / مرسى علم

مما سبق نستنتج أن المؤشرات الاقتصادية لمحافظة البحر الأحمر

١. تتميز المحافظة بوجود العديد من المحميات الطبيعية القائمة بالفعل بالإضافة إلى عدد من المحميات المقترحة.
٢. ترتفع نسب العاملين في النشاط الخدمي في جميع المدن الساحلية بالمحافظة فهو النشاط الأول بمدن الغردقة ومرسى علم وخاصة الخدمات المتعلقة بالنشاط السياحي.
٣. النشاط الثاني بهذه المدن هو النشاط التجاري، حيث تتوفر الموانئ التجارية بمعظم هذه المدن مثل موانئ سفاجا والقصير.
٤. تتخفف نسب العاملين بالتعدين بالمدن التي يتوافر فيها موارد تعدينية كمدن سفاجا والقصير، لأن نسبة كبيرة من العاملين بهذا النشاط من سكان محافظات جنوب الوادي.

(٣٢) مصطفى، ممدوح محمد - مرجع سابق

يعرض الباحث فيما يلي دراسة تحليلية نظرية، لمحاور التنمية الإقليمية العرضية الرئيسية القائمة في الصحراء الشرقية ، بهدف استنتاج أوجه القصور فيها، والوصول إلى أسباب تهميشها وعدم تفعيلها تنمويا بالرغم من توافر بعض مقومات التنمية بها من موارد ومحاجر ومناجم بطول المحور، وبالتالي ممكن أن تنشأ عليها العديد من الصناعات والأنشطة التعدينية.وهي بالترتيب :

١. محور (الكريمات/الزعفرانة)

٢. محور (قنا/سفاجا)

٣. محور (قفط/القصير)

٤. محور (إدفو/ مرسى علم)

وتم اختيار هذه المحاور دون غيرها لأنها هياكل بنية تحتية قائمة بالفعل تحتاج فقط إلى بعض أعمال والتطوير والصيانة .

#### ٤-٢ محور الكريّمات - الزعفرانة<sup>٣٣</sup>:

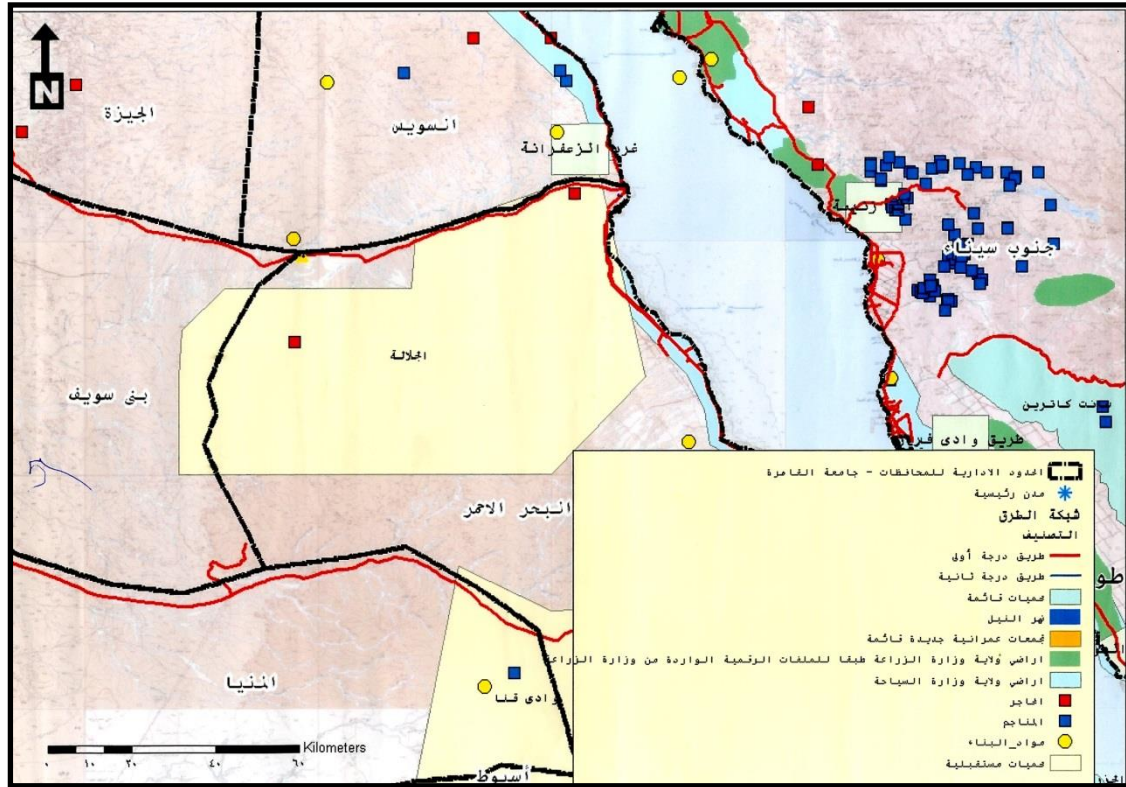
أنشئ هذا الطريق منذ ١٩٨٨ ويبلغ طوله حوالي ١٦٥ كم ، وعرضه ١٣.٥ م (مزدوج) ، ويبلغ حجم المرور عليه حوالي ١١٨٩ سيارة ا يوم ، ويربط بين الكريّمات بالقرب من بني سويف على وادي النيل ومنطقة الزعفرانة على ساحل خليج السويس .

#### ٤-٢-١ مقومات محور الكريّمات/الزعفرانة التنموية:

محور الكريّمات - الزعفرانة طريق أسفلتي ممتاز ويمكن أن نسميه محور مواد البناء ، أي يمكن إنشاء بعض المراكز التي تخدم إنتاج وتصنيع خامات مواد البناء ، مثل كسر الدولوميت والزلط والحجر الجيري ، ويمكن إنشاء مصنع للأسمنت ، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه ، مصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الرخام والألابستر ، وتجدر الإشارة إلى أن تلك الخامات توجد بكميات اقتصادية حول هذا المحور كما يمكن إقامة مصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم التي تدخل في استخدامات صناعية واسعة ولكنه طريق غير آمن حيث توجد عليه منحنيات خطيرة .

---

(٣٣) سالماني، عبد العاطي ، ٢٠١٠، مشروع العصر لتنمية مصر، الجيولوجيا والتنمية ، القاهرة



شكل رقم (٣-٤) ملكيات الأراضي ومقومات التنمية على محور الكريما/الزعفرانة<sup>٣٣</sup>

### ٤-٢-٢ منطقة الكريما (القطب الغربي للمحور)

قرية الكريما هي إحدى القرى التابعة لمركز أطفح في محافظة الجيزة ، وتقع على الضفة الشرقية من النيل في مواجهة مركز العياط أحد مراكز محافظة ٦ أكتوبر، وتبلغ مساحتها ١٠٠٠ فدان تقريباً ، ويبلغ عدد سكانها حسب إحصاءات سنة ٢٠٠٦، ٧٦٠٠ نسمة وبها محطة توليد كهرباء .

### ٤-٢-٢-١ مقومات وإمكانيات التنمية بمنطقة الكريما :

#### أولاً : الموارد المتاحة بالمنطقة :

المنطقة تعتبر منطقة تركب صناعي حيث يحيط بها أكثر من منطقة صناعية ،بالإضافة إلى تركب الموارد والخامات التالية بالمنطقة:

(٣٣) سالم، عبد العاطي - مرجع سابق

- الدولوميت : وهو من أنواع الحجر الجيري ويوجد في شرق التبين والكريمات ويمكن الاستثمار منه في التكاى ورفف الطرق والمباني.
- الطفلة السوداء : وتصلح للاستثمار في صناعة الطوب الطفلي وتتمثل في جبال الصف والعياط.
- الرمال الناعمة : وتصلح للاستثمار في صناعة الطوب الطفلي والزجاج ويتمثل في جبل الصف
- البازلت : ويتمثل في جبل الواحات ويصلح للاستثمار في أعمال الرصف وديكورات واجهات المباني.
- الرخام الألباستر: ويصلح في أعمال الرخام والتحف والزينة ويتمثل في جبل الواحات والصف والكريمات.

#### ثانيا : المناطق الصناعية المحيطة بمنطقة الكريمات :

١. المنطقة الصناعية بالكريمات وهي منطقه قريبة من مناطق المواد الخام التي تقوم عليها الصناعات في هذه المنطقة (رخام . طوب بأنواعه . تعليب خضر وفاكهه).
٢. المنطقة الصناعية بطهما مركز العياط وتصلح هذه المنطقة لإقامة جميع أنواع الصناعات المتوسطة والصغيرة.
٣. منطقة بياض العرب الصناعية وتقع على بعد ٢٣ كم من الكريمات ، وعلى مسافة ١٠ كم من كوبري النيل ببني سويف ، ومساحتها تقدر بحوالي ٧٥٠ فدان .
٤. المنطقة الصناعية بالصف لصناعه وإنتاج الحراريات بأنواعها.
٥. المنطقة الصناعية ببرقاش وسيتم تخصيصها للصناعات الغذائية.

#### ٤-٢-٢-٢ المشروعات الرئيسية بالكريمات:

- مشروع مد خط غاز السادات - دهشور المزدوج لرفع كفاءة محطة كهرباء الكريمات بتكلفة ٦١٢ مليون جنيه ، وهي أكبر محطة لتوليد الكهرباء في مصر ، حيث تنتج نحو ٢٥٠٠ ميغاوات، تمثل ١٠% من اجمالي إنتاج مصر من الكهرباء، وتستهلك نحو ٣٥٠ مليون متر كعب غاز في الساعة. وهذا الخط يصل طوله إلي ٧٤ كيلو متر وقطره ٤٢ بوصة. وهذا الخط سوف يحد بصورة كبيرة من عمليات انقطاع التيار الكهربائي لأنه سوف يساعد علي رفع

الضغوط لمحطة كهرباء الكريمات ومحطة كهرباء الكريمات الشمسية التي تعاني بصفة مستمرة من انخفاض الضغوط بها في فصل الصيف، بالإضافة إلي رفع الضغوط لمصانع الأسمدة الموجودة بحلوان والسادات.

## - مشروع إنتاج الكهرباء باستخدام الطاقة الشمسية :

### ١- أهداف المشروع :

- استغلال الطاقة المتجددة باعتبارها طاقات غير ناضبة صديقة للبيئة .
- توفير الضغط على شبكة الكهرباء الرئيسية .

### ٢- بيانات مشروع الطاقة الشمسية بالكريمات :

- مساحة المشروع : ( ٦٠٠ ) ألف م<sup>٢</sup>.
- التكلفة : (٢٥٠) مليون دولار .
- التمويل : منحة من جهاز البيئة العالمي - قروض بشروط ميسرة من بنك اليابان للتعاون الدولي
- الطاقة الإنتاجية : المحطة تضم ١٣٠ ألف مرآة متحركة بطاقة إنتاجية ٤٠ميغا وات يتم توصيلها بالشبكة القومية للكهرباء .
- يحقق المشروع وفراً سنوياً في استخدام البترول يقدر بـ ١٠ آلاف طن بترول سنوياً وتحد من انبعاث نحو ٢٠ ألف طن من غاز ثاني أكسيد الكربون .

### ٤-٢-٣ مدينة الزعفرانة<sup>٣٤</sup> (القطب الشرقي):

تقع مدينة الزعفرانة في أقصى شمال محافظة البحر الأحمر ، ويحدها من الشرق خليج السويس ومن الشمال العين السخنة على مسافة ٧٠ كم تقريبا ، ومن الجنوب رأس غارب على مسافة ١٠٠ كم تقريبا ، بداية نشأة المدينة عند تلاقي طريق الكريمات مع الطريق الساحلي للبحر الأحمر وهذه هي نقطة تركيز العمران والسياحة المحلية والخدمات. وترتبط مدينة الزعفرانة بمدن الجمهورية عن طريق (الزعفرانة / الكريمات) بطول ١٦٤ كم تقريبا ، والطريق الرئيسي المحاذي للساحل الغربي للبحر الأحمر وخليج السويس ، وتبلغ المسافة بين مدينة الزعفرانة ومدينة الغردقة حوالي ٢٦٥ كم ، والمسافة بينها وبين مدينة القاهرة ٢٤٦ كم تقريبا عن طريق (العين السخنة/السويس) .

(٣٤) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة الزعفرانة ،وزارة الإسكان ١٩٩٦

#### ٤-٢-٣-١ المؤشرات الاجتماعية والسكانية لمدينة الزعفرانة:

ينقسم سكان مدينة الزعفرانة إلى قسمين : سكان حضريين وهم الذين يجاورون البحر والقسم الآخر هم بدو عرب المعازة ويقطنون الصحراء وعليه تنقسم المساكن إما مسكن حضري مجاور للبحر أو خيام وبيوت من الصاج أو الحجارة ويقطنوه البدو.

#### ٤-٢-٣-٢ مقومات التنمية الاقتصادية بمدينة الزعفرانة:

وتشتهر هذه المنطقة باستخراج البترول خاصة رأس شقير ويأتي القسم في الترتيب الثاني على مستوى المحافظة من حيث العمالة .

#### جدول رقم (٤-٣) مقومات التنمية في مدينة الزعفرانة<sup>٢٤</sup>

القطاع	دور القطاع في تنمية مدينة الزعفرانة
الإمكانيات السياحية	تعتبر مدينة الزعفرانة مركزا سياحيا عالميا للسياحة الترفيهية ، حيث يبلغ طول الشاطئ حوالي ٣٢ كم في اتجاه مدينة رأس غارب إلى الجنوب بالإضافة إلى الحرارة المعتدلة طوال العام . تتركز السياحة الدينية في قرى الأديرة بمنطقة الزعفرانة والتي تضم دير الأنبا بولا جنوب الزعفرانة ، ودير الأنبا أنطونيوس غرب الزعفرانة .
إمكانيات التجارة المحلية والإقليمية	لعب موقع مدينة الزعفرانة دورا هاما في حركة التجارة المحلية والإقليمية والدولية لوقوعها على الساحل الغربي لخليج السويس مما جعل منها نقطة عبور وتراخيص لمختلف السلع المتبادلة بين قارات العالم ، وبوجه عام فإن منطقة قناة السويس وخليج السويس والموانئ المرتبطة بها أرضا بكرا للاستثمار في شتى المجالات التي من الممكن أن تكون أنوية لمراكز إقليمية ضخمة للتجارة والتراخيص ، وقد أشارت الدراسات التي قامت بها الخبرة اليابانية* أنه من الممكن تحويل خليج السويس إلى ميناء عملاق متعدد الأرصفة وأن تنفيذ هذا المشروع سيؤدي إلى انتعاش حركة التجارة العابرة في هذا الإقليم .
إمكانيات الصناعة والتعدين	يضم قسم رأس غارب التابع له منطقة الزعفرانة نحو ٤٣ محجرا وبنسبة ٥٠% من مجموع محاجر المحافظة البالغ عددها ٨٥ محجرا وتحتوي منطقة الزعفرانة وحدها على ١٠ محاجر بنسبة ١١.٧% من إجمالي عدد محاجر المحافظة وحوالي ٢٣% من عدد محاجر قسم رأس غارب وذلك في عام ١٩٩٢ وهي



<p>تعتبر مورد خصب يعتمد عليه كأساس للتنمية الصناعية بمجال صناعة مواد البناء والتشييد والصناعات المرتبطة به، كما يتوافر بها خام البترول بطاقة إنتاجية ٢٠ ألف برميل/يوم وأملاح البوتاسيوم والكبريت مما يشجع على قيام صناعات بترولية وبتروكيماوية .</p>	
<p>يوجد خط أنابيب غاز طبيعي من حلوان إلى السويس ويقترح توصيله إلى مدينة الزعفرانة الأمر الذي سيكون له الأثر الكبير على فرص التنمية الاقتصادية بمنطقة الدراسة، وبوجود المحور الطولي للتنمية القومية والإقليمية والمحلية بطول ٩٩٤ كم بادئ من مدينة الزعفرانة شمالا إلى حلايب في أقصى الجنوب بالإضافة إلى محاور التنمية العرضية عليه وهو (الكريبات/الزعفرانة) بطول ١٦٠ كم، (ورأس غارب/الشيخ فضل) بطول ٩٠ كم، ومن هنا يتضح توافر معظم مقومات البنية الأساسية لمدينة الزعفرانة من خلال وقوعها على عدة محاور حركة رئيسية حالية ومقترحة.</p>	<p><b>البنية الأساسية (الطاقة - المياه - الطرق)</b></p>
<p>لهذا القطاع دور فعال في دفع عجلة التنمية العمرانية بالمدينة ولكن يتطلب الأمر اشتراطات معينة لتفعيل دور هذا القطاع:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- السماح لشركات المقاولات الخاصة بالدخول في مناقصات جنبا إلى جنب مع شركات القطاع العام لتوفير التمويل والسيولة اللازمة.</li> <li>- توفير العمالة الماهرة المدربة من خلال مراكز التدريب المهني .</li> </ul>	<p><b>التشييد والبناء</b></p>

#### ٤-٢-٣-٣ التحليل العام لمدينة الزعفرانة:

تعتبر مدينة الزعفرانة من أهم المناطق النفطية في محافظة البحر الأحمر بجمهورية مصر العربية، لاحتوائها على آبار نفطية كثيرة، وأيضا وجود عدد كبير من القرى السياحية المطلة على البحر الأحمر مباشرة مما يجعلها من أهم المناطق السياحية بعد مدينة الغردقة التي تبعد عنها حوالي ٣٥٠ كم، ومما يميزها أيضا محطة الطواحين الهوائية التي تنتج ما يقارب على ٢٣٠ ألف ميجاوات .

(٣٤) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة الزعفرانة ، ١٩٩٦

جدول رقم (٤-٤) التحليل العام للمدينة

التحليل العام للمدينة	
<p>- شاطئ ممتد حول المدينة بطول حوالي ٢٣ كم قابل للتنمية السياحية من إجمالي شاطئ يمتد لأكثر من ٢٦ كم تنتهي جنوبا .</p> <p>- الظهير البدوي والزراعي المحتمل للمدينة من خلال وادي عربة الصالح للزراعة وباقي الوديان المحيطة والتي يمكن استزراعها اعتمادا على مياه السيول ليكون تخطيط مدينة الزعفرانة نواة لتوطين البدو حولها وتنشيط الزراعة المحلية وأنشطة الاستصلاح.</p>	<p>الإمكانيات الحالية بالمنطقة</p>
<p><u>المشاكل التي من الممكن أن تؤثر على التنمية السياحية والعمرانية:</u></p> <p>- المنطقة تحتاج للتطهير من الأغام التي خلفتها الحروب بكامل طول الشاطئ بدون خرائط محددة لها وبدون وسيلة للتعرف على أماكنها بدون تطهير كل متر مربع من الشاطئ بصورة مستقلة بما يرفع من تكلفة التنمية العمرانية بالمنطقة.</p> <p>- تخصيصات الأراضي الحالية تحدد التنمية الممكنة بطول الشاطئ وتقلل من الاستفادة بالموارد المتاحة.</p> <p>- الطريق الواصل بين العين السخنة والغردقة غير معبد بصورة جيدة ومتساوية في كل أجزائه ولايخدم السياحة المرتقبة للمنطقة سواء سياحة عالمية أو محلية.</p>	<p>المشاكل الراهنة بالمدينة</p>

<p>- <u>الطبوغرافيا ومظاهر السطح</u> تمثل الطبوغرافيا بمنطقة الزعفرانة محدد للتنمية العمرانية حيث يرتفع جبل الجلالة القبلية في اتجاه الغرب إلى أكثر من ١١٠٠ متر في مساحة تقل عن ١٣ كم من خط الشاطئ ولكن السهل الساحلي في مجمله قابل للتنمية العمرانية والسياحية إلا أنه يجب أخذ التربة الصخرية في الاعتبار عند مد شبكات الطرق والمرافق.</p> <p>- <u>الرياح</u> تمتد إلى شمال المدينة بطول حوالي ٢٥ كم وبعمق حوالي ٤ كم بما يجعل أي تنمية إلى الشمال من طريق الكريمات غير ممكنة خاصة وأن هذا الطريق هو الفاصل الإداري بين محافظة البحر الأحمر ومحافظة السويس.</p>	<p>الطريق الرئيسي</p>
--	-----------------------

#### ٤-٢-٣-٤ المشروعات الرئيسية بمدينة الزعفرانة:

تقع محطة إنتاج الطاقة من الرياح في الزعفرانة على بعد حوالي ١٢٠ كم جنوب مدينة السويس، وتعتبر أكبر محطة من نوعها في أفريقيا، حيث يصل حجم المشروع إلى ٧٠٠ محطة لتوليد الطاقة من الرياح في الزعفرانة إذ يبلغ إنتاجها من الكهرباء ١٤٠٠ غيغاواط /ساعة سنويا، وتقلل من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون حوالي ٨٠٠ ألف طن في العام. ويعد ساحل البحر الأحمر أحد أفضل المواقع لإنتاج طاقة الرياح، ومن بين الجهات الممولة لمشروع الزعفرانة، البنك الألماني للتنمية.

#### ٤-٢-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع المحور:

١. طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول ١٢٥ كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).
٢. طريق (القاهرة /أسوان) الزراعي بطول ١٢٢ كم (تم ازدواجه بالكامل).
٣. طريق (حلوان/الكريمات) الحر بطول ١٢٦ كم من القاهرة - طريق الجيش / التنمية (الصعيد الحر) شرق النيل وهو طريق حر يتكون من اتجاهين منفصلين وجزيرة وسطى ويتكون كل اتجاه من ٣ حارات والطريق خال تماما من التقاطعات السطحية حيث يمتد مساره بدءا من نهاية طريق الأوتوستراد (جنوب حلوان شرق النيل) حتى أسيوط عند تقاطعه مع طريق الصعيد /البحر الأحمر بطول ٣٠٨.٥٠٠ كيلو متر مزدوج حتى أسيوط .

#### ٤-٢-٥ المشروعات الرئيسية بمحور الكريمات/الزعفرانة:

- تطوير طريق الزعفرانة / الكريمات من ساحل البحر الأحمر إلى حلوان.
- مراكز الاستثمار التعديني المقترحة طبقا لتوافر البنية التحتية ونوعية المصادر الطبيعية القريبة من المحور (محور مواد البناء ورمل الزجاج والرخام).

جدول رقم (٤-٥) المشروعات المقترحة للمحور طبقا للموارد المتاحة<sup>٣٣</sup>

اسم المركز	نوع الاستثمار التعديني والمصادر الطبيعية المتاحة
١- شرق الكريمات	مصانع ووحدات إنتاج وتصنيع خامات مواد البناء ومجاير لإنتاج الجير بأنواعه ومصانع للأسمنت، ووحدة لتجهيز الألبستر، ومصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم المعجلة والنشطة ذات الاستخدامات الصناعية المتعددة. يوجد خامات الحجر الجيري، الزلط والألبستر والطفلة بكثرة.
٢- وادي إركس	مصانع لتجهيز أحجار الزينة (الرخام و الألبستر)، مصانع لتجهيز خامات مواد البناء مثل كسر الدولوميت. يوجد الرخام والحجر الجيري والزلط .
٣- الزعفرانة	مصانع للرخام والزجاج وتجهيز الخامات والسيراميك ومصانع للظوب الرملي والطفلي. يوجد رمل الزجاج والكاولين والرخام والطفلة.

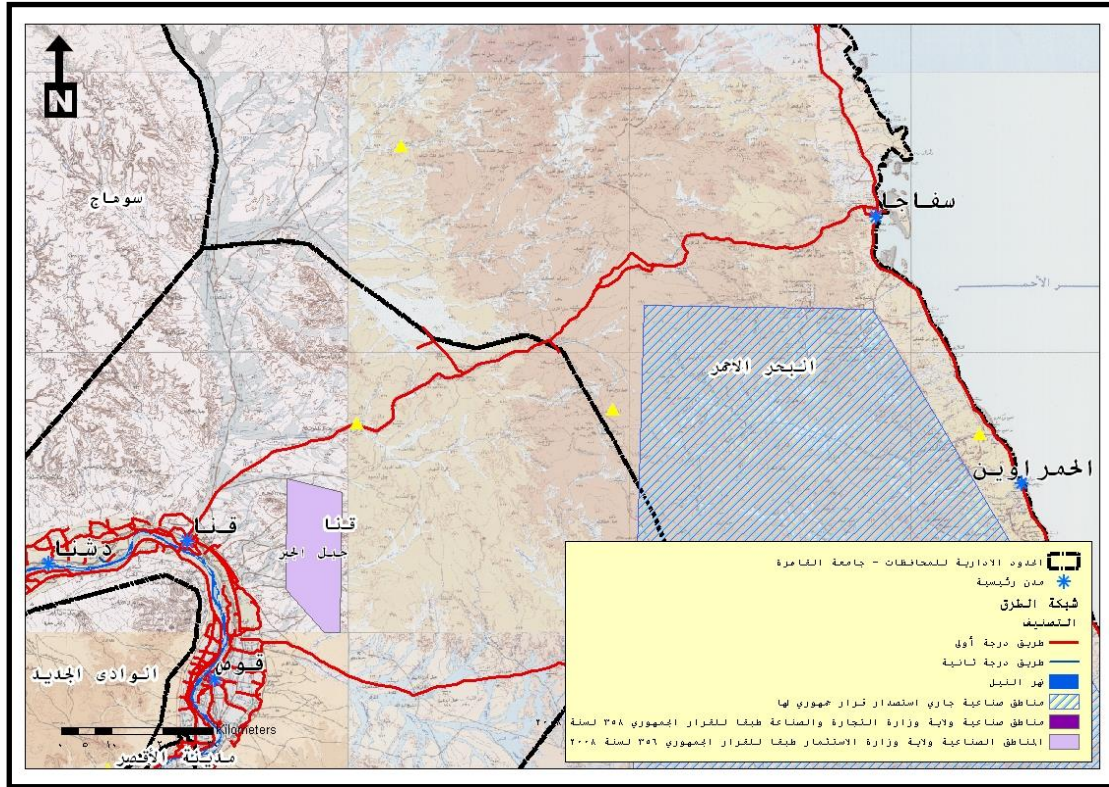
#### ٤-٢-٦ ملخص التحليل النظري لمحور الكريمات/الزعفرانة:

يربط هذا المحور بين مدينتي الكريمات علي وادي النيل ومنطقة الزعفرانة علي ساحل خليج السويس، وهو طريق أسفلتي ممتاز، ويمكن أن نسميه: محور مواد البناء. ويمكن إنشاء عليه بعض المراكز التي تخدم إنتاج وتصنيع خامات مواد البناء مثل مصنع للأسمنت، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه، مصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الرخام والألبستر، مصانع لتجهيز خامات مواد البناء مثل كسر الدولوميت، الزلط والحجر الجيري. وتجدر الإشارة إلي أن تلك الخامات توجد بكميات اقتصادية حول هذا المحور. كما يمكن إقامة مصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم ، وكل ما يحتاجه هذا المحور أن يتم تزويده بخط مياه من النيل للاستخدامات الصناعية والحاجات اليومية للعاملين في تلك المشروعات ، ويحتاج المزيد من أعمال تأمين وسلامة المرور.

(٣٣) سلمان ، عبد العاطي - مرجع سابق

### ٤-٣ محور قنا - سفاجا ٣٣:

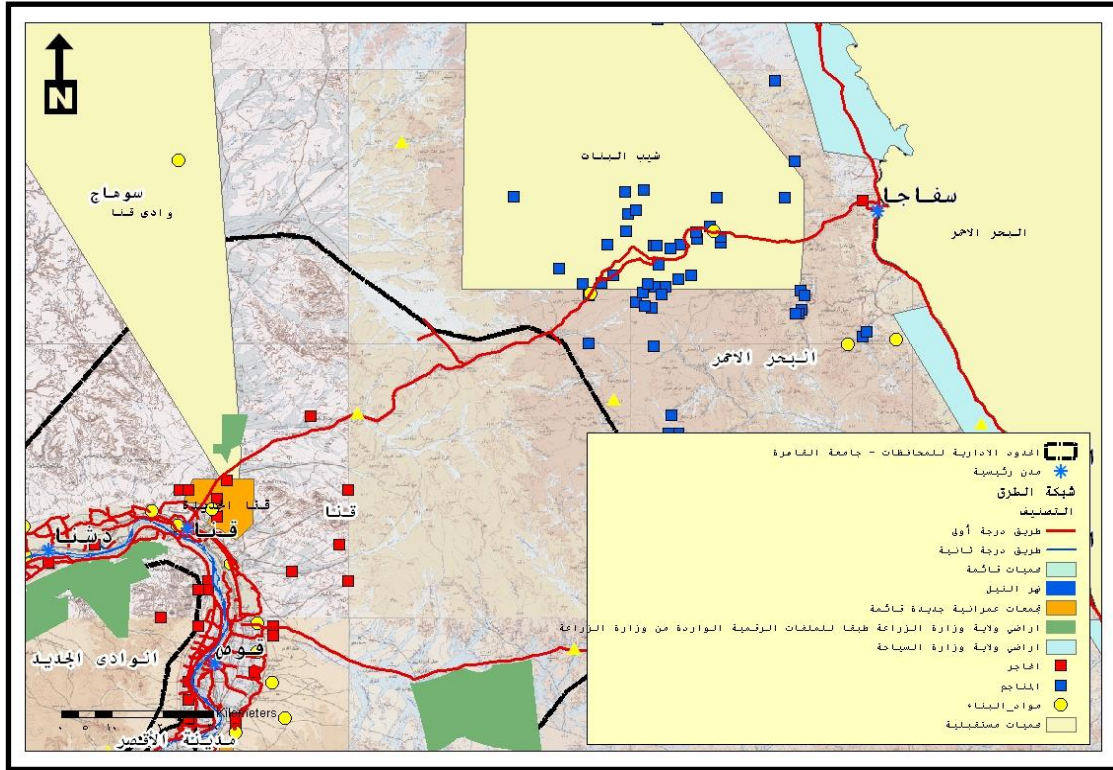
أنشئ هذا المحور منذ ١٩٤١ ويصل هذا المحور بين مدينة سفاجا علي ساحل البحر الأحمر ومدينة قنا علي نهر النيل في وسط الصعيد ويبلغ طوله ١٦٤ كم وعرض ١٠.٥ م ، ويصل حجم المرور عليه إلى حوالي ٣٥٠٠ سيارة / يوم . ويربط طريق (قنا - سفاجا) مدينة سفاجا بالوجه القبلي ، ويؤكد هذا الارتباط خط السكك الحديد (الواحات - قنا - سفاجا) .



شكل رقم (٤-٤) رصد لاستعمالات الأراضي بالمناطق المحيطة بمحور قنا/سفاجا

#### ٤-٣-١ مقومات محور قنا/سفاجا التنموية:

يربط هذا المحور بين مدينة سفاجا إحدى الموانئ الاستراتيجية على البحر الأحمر ، ومدينة قنا عاصمة محافظة قنا. وتشتمل على محطة متميزة للسكة الحديد وبها ميناء نهري وطريق بري جيد يربطها بشمال مصر وجنوبها. كل هذه الإمكانيات لمحافظة قنا وعاصمتها تجعلها مركزا مناسباً في وسط صعيد مصر ، تنطلق منه الخدمات المطلوبة لتفعيل مشروعات التنمية علي محور قنا - سفاجا. وهذا يجعلها أيضا مركزا مناسباً للنقل البري والنهري. ويمر هذا المحور في منطقة سهلة ومنتسعة لمسافة ٢ كم ، وهو مدعم بخط سكة حديد يربط بين قنا وسفاجا.



شكل رقم (٤-٥) رصد لمقومات التنمية في المناطق المحيطة بمحور قنا/سفاجا ٣٥

(٣٥) سلمان ، عبد العاطي ، ٢٠٠٩ ، دور الجيولوجيا في تنمية المجتمع المصري مع التركيز على محافظات الصعيد والبحر الأحمر ،الجيولوجيا والتنمية ، القاهرة

#### ٤-٣-٢ محافظة قنا (القطب الغربي للمحور):

بما أن المحوري (قنا/سفاجا) و(قفط/القصير) كلاهما يبدأ من محافظة قنا الأمر الذي أدى إلى ضرورة إلقاء الضوء على هذه المحافظة ومقوماتها التنموية التي من شأنها التأثير في تنمية المحور مستقبلاً.

تمثل المساحة المأهولة لمحافظة قنا نحو ١٤.٢% من مساحتها الكلية بما يعكس اتساع الظهير الصحراوي للمحافظة ووفقاً لتقديرات عام ٢٠٠٥ تتوزع المساحة المأهولة لمحافظة قنا بنسب متباينة حيث تشغل الاستعمالات الزراعية (داخل وخارج الزمام) المسطح الأكبر بنسبة ٨٥.٣% من إجمالي المساحة المأهولة بينما تسجل الأراضي البور نحو ١.٥% في مقابل نسبة ٦% للاستعمالات السكنية وتبلغ نسبة المنافع والجبانات ٧.٣% وقد خضع توزيع العمران في محافظة قنا لظروف مورفولوجية حيث شكل مسار نهر النيل العنصر المسيطر في هذا المجال تنتشر التجمعات السكانية التي تقوم أساساً على الزراعة إلا أن مسطحات الأرض الزراعية تتحدد بالتضاريس ذات الميول الشديدة التي تحصر الوادي فيتراوح عرض الوادي من ٣ كيلو متر في المنطقة الجنوبية من المحافظة و ١٨ كيلو متر في الجزء الشمالي منها.

تقع مدينة قنا على الجانب الشرقي لنهر النيل عند ثنية قنا ، حيث تبلغ المسافة بين مدينة قنا ومدينة القاهرة ٦٢٢ كم ، كما تبعد عن مدينة الإسكندرية بحوالي ٨٤٦ كم ، وتبعد عن مدينة سوهاج بحوالي ١٤٣ كم وعن مدينة أسوان جنوباً بحوالي ٢٨٢ كم ، كما تبلغ المسافة بين المدينة ومدينة سفاجا ١٦٤ كم ومدينة القصير ٢٠٣ كم.

ونظراً لأهمية موقع مدينة قنا بوادي النيل والمحور الذي يمتد منها إلى سفاجا والقصير بالبحر الأحمر منذ أقدم العصور ، فإنها تمثل نقطة التقاء طرق برية و صحراوية وسكك حديدية مع الطريق النهري.

#### ٤-٣-٢-١ إمكانات ومقومات محافظة قنا التنموية:

يتوفر بالمحافظة كافة المقومات الأساسية والضرورية اللازمة للتنمية الشاملة والمتواصلة، من ثروات تعدينية وأراضي زراعية وقابلة للإستصلاح والأستزراع، والعديد من الأماكن الأثرية والسياحية إلى جانب توفر القوى العاملة في مختلف التخصصات .

وتعتبر محافظة قنا من المحافظات الزراعية الصناعية ، ففي الزراعة تعتبر أولى المحافظات في إنتاج قصب السكر ومن أكثر المحافظات إنتاجاً للطماطم والموز والسمسم والكرديه ؛ وفي مجال

الصناعة يتوافر بها أربعة مصانع للسكر بالإضافة إلى أكبر مجمع لصناعة الألومونيوم في الشرق الأوسط وكذا مصنع الغزل والنسيج بقنا .

#### ٤-٣-٢-٢ المؤشرات الاقتصادية بمحافظة قنا

أقامت المحافظة عدد ( ٢ ) منطقة صناعية في كل من قفط ونجع حمادى تبلغ مساحة كل واحدة ( ٥٠٠ فدان) وتم تزويدهما بالخدمات الأساسية من مياه شرب والكهرباء والطرق الصرف الصحي وتم طرحها على المستثمرين إلى جانب التخطيط لإقامة مصانع عملاقة للأسمتنت وورق الصحف والأعلاف والعلطور والصلصلة تعتمد على ما هو متوفر من خامات وموارد كافية لهذه الصناعات كذا إقامة منطقة للصناعات الصغيرة تستوعب حوالي ٣٠٠ وحدة للصناعات الصغيرة الخاصة بشباب الخريجين.

#### ٤-٣-٣ مدينة سفاجا ٣٦

ارتبطت نشأة سفاجا كميناء على ساحل البحر الأحمر باكتشاف منجم الفوسفات بقرية أم الحويطات التي تقع جنوب غرب مدينة سفاجا على بعد ٢٨ كم منها، وهي إحدى قرى المدينة ويتبعها أيضا منطقة ومنجم جاسوس الذي تم عليه إنشاء ميناء ضخم لتصدير الفوسفات.

#### ٤-٣-٣-١ المؤشرات الاجتماعية والسكانية بمدينة سفاجا

يتكون غالبية سكان مدينة سفاجا من المهاجرين القادمين من الصعيد، وخاصة من محافظتي قنا وسوهاج ولذلك لاختلف عادات وتقاليد سكان مدينة سفاجا عن عادات وتقاليد أهالي الصعيد، وكانوا يهاجرون بغرض العمل بمناجم الفوسفات وتصديره وما يترتب على ذلك من قيام بعض الخدمات والأنشطة الأخرى خاصة أن النشاط التجاري حيث أن العامل الأساسي وفي نشأة المدينة هو اكتشاف مناجم الفوسفات في هذه المنطقة .

---

(٣٦) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة سفاجا ، ١٩٩٦



#### ٤-٣-٢ المؤشرات الاقتصادية بمدينة سفاجا

إن كافة التوجهات الاستراتيجية لتنمية مدينة سفاجا تؤكد على دورها كميناء رئيسي على البحر الأحمر ، سواء لنقل الركاب أو البضائع ، وتؤدي سفاجا دور فعال في المجال الاقتصادي منذ بدء نشاط الميناء لتصدير خام الفوسفات ، وهي تعتبر الميناء الرئيسي المعد لاستقبال خامات الفحم الأخضر، وخام ومنتجات الألومنيوم ، ويتم أيضا فيه تفريغ القمح ، أي أن دورها الوظيفي الأساسي هو الشحن والتفريغ ، الأمر الذي أدى إلى عمل نسبة كبيرة من سكان المدينة في النشاط التعديني ، مما يؤكد ضرورة الربط بين مدينة سفاجا وباقي مدن الجمهورية بشبكة طرق قومية ، وخطوط سكك حديدية مناسبة ، وهذا بدوره سيدفع عجلة تنمية الميناء واستغلالها الاستغلال الأمثل لتعظيم دورها إقليميا .

#### مركز صناعي

توجد المقومات الاقتصادية لقيام صناعات بالقرب من المدينة حيث يوجد الفوسفات الذي على أساسه تقوم صناعة الأسمدة ، كما يمكن أن تقوم صناعات تعتمد على المعادن الخام الموجود بالقرب من المنطقة مثل صناعة البتروكيماويات.

#### مركز سياحي

تتمتع المدينة بمقومات سياحية غاية في الأهمية مثل موقع المدينة على ساحل البحر الأحمر ووجود بعض الجزر أمام الساحل في هذه المنطقة بالإضافة إلى البيئة الطبيعية الجذابة وتتمثل في غابات المانجروف الساحلية والكائنات البحرية والشعاب المرجانية .

#### ٤-٣-٣ إمكانات ومقومات مدينة سفاجا التنموية:

تعد مدينة سفاجا اقرب مدن البحر الأحمر إلى محافظات وادي النيل حيث تبعد عن قنا بمسافة ٦٠ كم. تقع مدينة سفاجا عند التقاء طريق (قنا/سفاجا) مع طريق (الغردقة/حلايب) على ساحل البحر الأحمر .

وتعد مدينة سفاجا من المدن الهامة ليس فقط على مستوى محافظة البحر الأحمر بل على مستوى الجمهورية لما تتمتع به من إمكانات سياحية وتعدينية فضلا على أنها واحدة من أهم الموانئ التي تربط مصر بالعالم الخارجي. تقع مدينة ومنطقة سفاجا على الساحل الغربي للبحر الأحمر ويحدها غربا الصحراء الغربي وتبعد حوالي ٦٠ كم من مدينة الغردقة من جهة الجنوب وحوالي ٦٠ كم من مدينة قنا .

٤-٣-٣-٤ المؤشرات العمرانية /التحليل العام لمدينة سفاجا:

تمتلك مدينة سفاجا العديد من مقومات التنمية الاقتصادية والعمرانية إذا ما أحسن استغلالها يمكن أن يمكن أن تجعل من المدينة قطب جذب سكاني رئيسي بمحافظة البحر الأحمر وميناء الصعيد الرئيسي ومنطقة جذب سياحية ومدينة صناعية ومنطقة حرة .

جدول رقم (٤-٦) التحليل العام لمدينة سفاجا

التحليل العام	القطـاع	
الإمكانيات الحالية بالمدينة	السياحية	<ul style="list-style-type: none"> <li>- مياه سفاجا وشهرتها الواسعة في علاج الأمراض الجلدية.</li> <li>- سياحة الآثار حيث توجد موارد أثرية وتراثية مثل المناجم الرومانية بالصحراء كما أن هناك بعض الآثار والأديرة القبطية مثل دير سانت أنطونيوس</li> </ul>
	العمرانية	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سفاجا تقع على نهاية أقصر طريق بين ساحل البحر الأحمر وبين وادي النيل عند مدينة قنا مما يجعلها امتداد ممكن للتنمية الاقتصادية والعمرانية والسياحية على وادي النيل مما يستلزم تقوية محور (قنا/سفاجا).</li> </ul>
	الثروات المعدنية	<ul style="list-style-type: none"> <li>- يوجد بمدينة سفاجا كميات كبيرة من أنواع الرمال الفلسباري والرمال العادية والطفلة والزلط الجيد .</li> <li>- يتوافر بالمدينة خام الفوسفات وتقوم شركة فوسفات البحر الأحمر باستخراجه ومعالجته من باطن الأرض وتصديره للخارج.</li> <li>- يوجد بالمدينة سبعة محاجر للجرانيت والرخام.</li> <li>- سلسلة جبال البحر الأحمر الغنية بالمعادن والخامات الطبيعية التي يمكن أن تقوم عليها الصناعة خاصة على الطريق ما بين سفاجا والقصير في اتجاه مدينة قنا.</li> </ul>

<p>- ساحل البحر الأحمر مصدرا رئيسيا للثروة السمكية وهي أحد الدعائم الرئيسية التي يقوم عليها اقتصاد المحافظة، ولكن هناك بعض المشاكل التي تواجه نشاط الصيد منها انخفاض العائد المادي وارتفاع تكلفة استئجار مراكب الصيد بالإضافة إلى ضعف عملية التسويق وارتفاع تكاليف النقل مما يؤدي إلى عزوف العمالة عن هذا النشاط.</p>	<p>الثروات السمكية</p>	
<p>- تتسم الموارد البشرية في منطقة سفاجا بالنمو المتزايد إثر زيادة حركات الهجرة من المحافظات الأخرى وخاصة محافظة قنا. (فقد ازداد عدد سكانها من ٩.٢ ألف نسمة عام ٧٦ إلى ١٥.٥ ألف نسمة عام ٨٦ واخيرا وصل إلى ٢٢ ألف نسمة عام ٩٦.</p>	<p>المقومات البشرية</p>	
<p>- تقلص القاعدة الاقتصادية التقليدية للمدينة والتي تعتمد على نشاط التعدين والمناجم لانتقال نشاط تعدين الفوسفات إلى منطقة أبو طرطور.</p> <p>- التلوث البيئي الناتج عن تفريغ وشحن خام الألومنيوم والفحم والفوسفات والآثار الناجمة عنه على الأنشطة الاقتصادية المختلفة خاصة أنشطة السياحة.</p>	<p>المشاكل الراهنة بالمدينة</p>	
<p>- يحد المدينة شرقا ساحل البحر الأحمر وهو محدد طبيعي للنمو العمراني في هذا الاتجاه وتقع في مواجهتها جزيرة سفاجا التي تنمو الشعب المرجانية بكثافة في ساحلها الشرقي أكثر من الساحل الغربي لها ولذا يمكن استغلالها كموقع متميز في مجال السياحة خاصة وأنها يمكن أن تكون مركزا لصيد الأسماك.</p>	<p>الطبيعية</p>	<p>المحددات</p>
<p>- ميناء سفاجا يشغل مساحة كبيرة من واجهة المدينة وتمثل محددًا لاستغلال الشاطئ واحتمال قائم للتلوث البحري الناتج عن مخلفات السفن.</p>	<p>العمرانية</p>	

## ٤-٣-٣-٥ المشروعات الرئيسية بمدينة سفاجا

### أولاً : مشروع إنشاء ميناء جاف بمدينة سفاجا.

تطوير ميناء سفاجا للقضاء على التكدس وتوفير ساحات ومناطق للمصدرين والمستوردين وتسهيل الإجراءات الإدارية .

#### ١- أهداف المشروع :

- القضاء على التكدس بميناء سفاجا .
- خلق فرص عمل جديدة .
- توفير ساحات للحاويات ومخازن للمصدرين والمستوردين .
- تطوير ميناء سفاجا البحري .

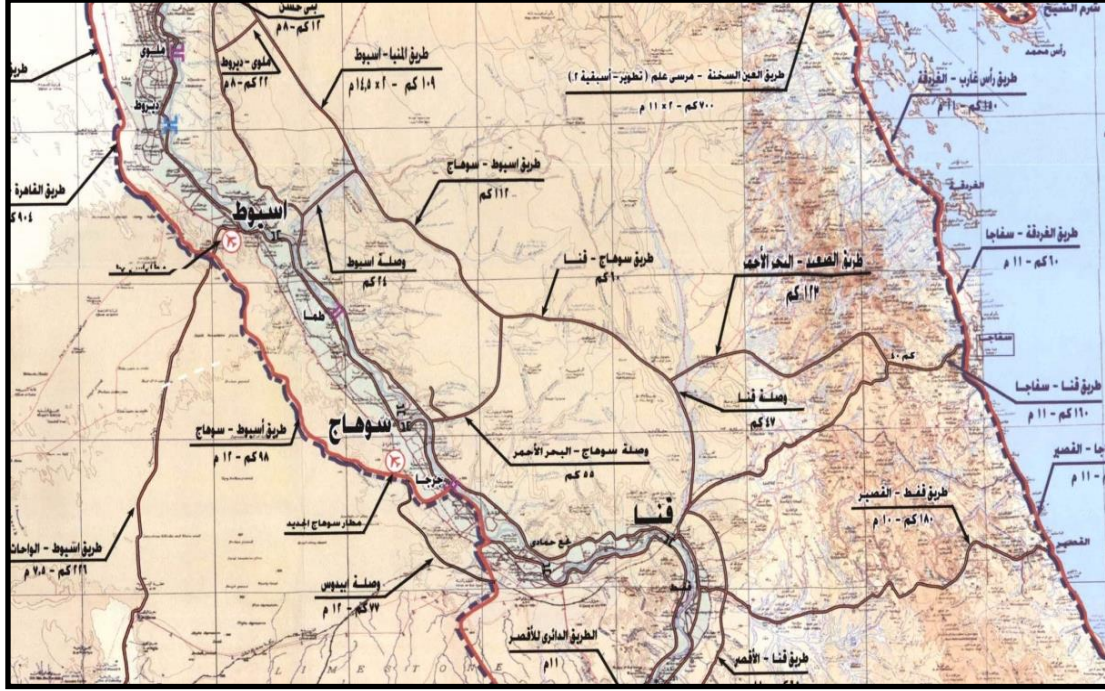
### ثانياً: مشروع محطة سفاجا للحاويات لخدمة مدن الصعيد الصناعية .

إنشاء مشروع محطة حاويات بمدينة سفاجا وتقوم بتنفيذه الشركة القابضة للنقل البحري والبري بهدف ربط الصعيد بحركة التجارة العالمية وتوفير محطة حاويات حديثة متكاملة المعدات على بعد ثلاث ساعات من مدن الصعيد الصناعية وأيضاً توفير فرص عمل جديدة .

### ثالثاً : يمكن قيام مزرعة سمكية فى منطقة شمال سفاجا وتبلغ مساحتها ١٥٠ ألف فدان

ويمكن أن يتعدى إنتاجها ٢٠٠ طن سنويا .

### ٤-٣-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور قنا/سفاجا:



شكل رقم (٤-٦) شبكة الطرق الإقليمية المتقاطعة مع محور قنا/سفاجا

- طريق (القاهرة /أسوان) الزراعي بطول ١٢٢ كم (تم ازدواجه بالكامل).

### ٤-٣-٥ المشروعات الرئيسية المقترحة لمحور قنا/سفاجا:

أولاً: إعادة تأهيل خط سكك حديد قنا / سفاجا لنقل الركاب والبضائع.

استكمال خط السكة الحديد قنا/ سفاجا بعد سرقة معظم قضبانه أثناء الثورة ورصدت هيئة السكك الحديدية نحو ٤٥٠ مليون جنيه من موازنة العام المالي المقبل ٢٠١٣ / ٢٠١٤ للقيام باعمال مد القضبان الجديدة بطول ١٥٠ كم بديلا عن التي سرقت ، لافتا الى ان الخط سيمتد بطول ٢٣٠ كم ويخدم عملية نقل خام الفوسفات من ابو طرطور إلى ميناء سفاجا البحري.

ثانياً: توسعة طريق قنا / سفاجا.

**ثالثاً: مراكز الاستثمار التعديني المقترحة طبقاً لتوافر البنية التحتية ونوعية المصادر الطبيعية القريبة من المحور.**

جدول رقم (٤-٧) يبين المشروعات المقترحة لمحور قنا/سفاجا طبقاً للموارد المتاحة بالمنطقة المحيطة به<sup>٣٣</sup>

اسم المركز	نوع الاستثمار التعديني والمصادر الطبيعية المتاحة
١-مركز شرق قنا	مصنع للأسمنت، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه، مصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم. يوجد خامات الحجر الجيري والطفلة والطين، وبعض طبقات البريشيا بروكاتيللي (أحجار الزينة).
٢-مركز المسيكات	مصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الجرانيت والدوليريت والرخام، مصانع لاستخلاص وإنتاج العناصر الإستراتيجية مثل الذهب والتنجستن والزنك والرصاص والنحاس وغيرها. يوجد الخامات الغير فلزية مثل التلك والأسبستوس. تمعدنات للذهب بوادي فطيرة ووادي الجدامي. كما يوجد التنجستن بوادي الدب ووادي أبو خريف، تمعدنات للنحاس بوادي بارود ووادي أم تاجر، وأحياناً يتواجد الزنك والرصاص مع النحاس كما في منطقة الورا .
٣-مركز سفاجا	مصانع لإنتاج حامض الفوسفوريك ووحدات لمعالجة وتركيز خامات الفوسفات لرفع درجة تركيز خامس أكسيد الفوسفور. يوجد خامات الحجر الجيري والدولوميت وبعض الخامات الغير فلزية مثل الجبس.

**٤-٣-٦ ملخص التحليل النظري لمحور قنا/سفاجا:**

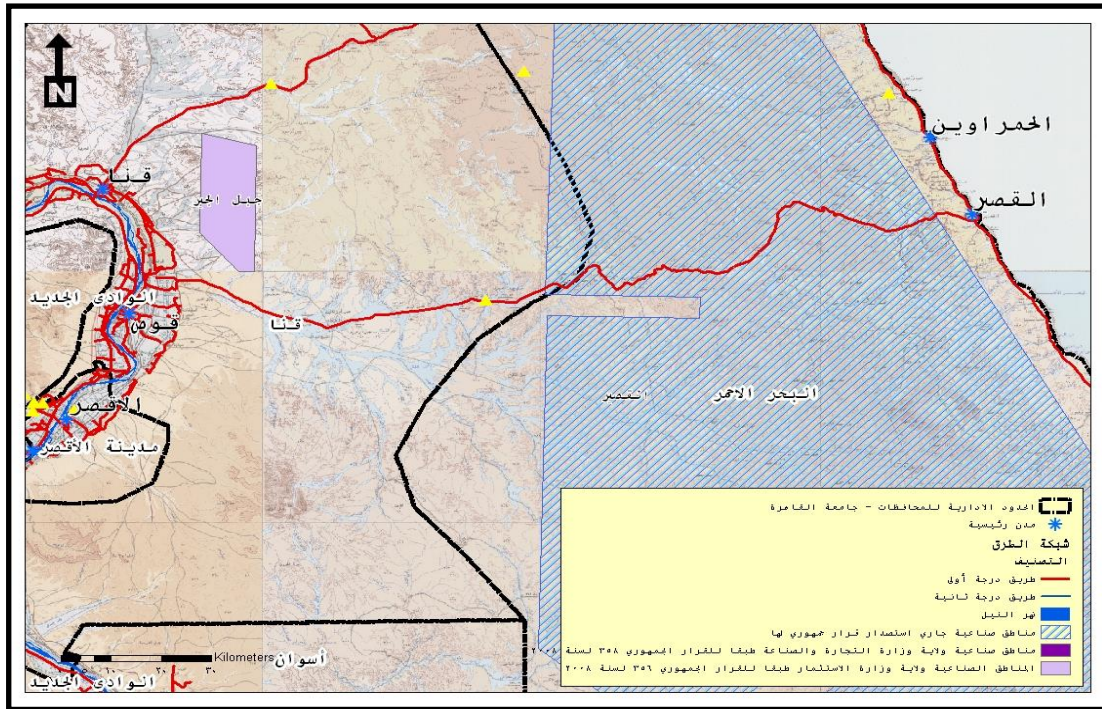
يمكن اعتبار محور قنا/سفاجا مناسباً لإقامة مشروعات استثمارية تنموية مثل مصنع للأسمنت ، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه ومصانع لإنتاج كربونات الكالسيوم ومصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الجرانيت والرخام ومصانع لاستخلاص وإنتاج العناصر الإستراتيجية مثل الذهب والزنك والرصاص

(٣٣) سلمان، عبد العاطي- مرجع سابق

#### ٤-٤ محور قفط- القصير:

أنشئ هذا المحور منذ ١٩٤٩ ، ويبلغ طوله ١٨٣ كم وعرضه ٩ م ، اتجاهين وحارة /اتجاه بعرض ٣ م ، ويصل حجم المرور عليه إلى حوالي ١٠٠٠ سيارة/ يوم ، ويقع هذا المحور جنوب محور قنا - سفاجا ويربط بين مدينة قفط التي تبعد ٣٢ كم إلى الجنوب من مدينة قنا ، ومدينة القصير التي تقع على ساحل البحر الأحمر .

يقع هذا المحور إلى الجنوب من محور قنا-سفاجا، ويربط بين مدينة قفط التي تبعد ٣٢ كم إلى الجنوب من مدينة قنا ومدينة القصير التي تقع على ساحل البحر الأحمر وتبعد حوالي ٨٠ كم جنوب مدينة سفاجا. ويحتل هذا المحور طريق أسفلتي جيد يبلغ طوله ١٨٠ كم.



شكل رقم (٤-٧) مسار محور قفط/القصير وملكيات الأراضي عليه

#### ٤-٤-١ مقومات محور قفط/القصير التنموية:

يوجد على هذا المحور منطقة صناعية تسمى كلاحين صادر لها قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٠١٧ لسنة ١٩٩٤ المعدل بقرار ٤٣٠٨ لسنة ١٩٩٨ عند الكيلو ( ٧ ) تحديدا وتبعد عن مدينة قنا ٢٧ كم ومطار الأقصر ٤٥ كم ومدينة سفاجا ٢٤٠ كم .





#### ٤-٤-٢ مدينة قفط<sup>٣٧</sup> (القطب الغربي للمحور):

هي مدينة ومركز بمحافظة قنا ، تقع جنوب مدينة قنا ب ٢٠ كيلو متر ، وشمال مدينة الأقصر ب ٤٠ كيلومتر بلغ عدد سكانها في التعداد ( ٢٠٠١ ) ٩٦,٧٤٦ نسمة ، بكثافة ٥٨ نسمة/كم، وتقع على الطريق الرئيسي (مصر/ اسوان) ، وتبلغ مساحتها الكلية ( ١٨٦٠.٣٣ ) مربع تقريبا . وتشتهر مدينة قفط بالتجارة وتشغيل سيارات النقل والاجر وأهم الصناعات ، اصلاح السيارات - الموبليا بالاضافة إلى مصانع المنطقة الصناعية + الكليم والسجاد .

#### ٤-٤-٢-١ المشروعات الرئيسية بمدينة قفط:

#### مساحة المنطقة الصناعية بقفط ٥٧٠ فدان مقسمه إلى ثلاث مراحل:

- المرحلة الأولى: (١٧٧ فدان)  
وهي المرحلة التي تبدأ من جهة قفط / القصير بعرض ٥٦٥ م مواز للطريق الصحراوي قفط /القصير وبطول ١٠٦٠م على يمين الطريق جهة الجنوب
- المرحلة الثانية: ( ١٧٧ فدان ) وهي المنطقة التي تلتحم مباشرة مع المرحلة الأولى وبنفس المساحة وتتحد معها في التخطيط العام
- المرحلة الثالثة : ( ٢١٦ فدان ) وتقع في مواجهة المرحلتين الأولى والثانية من جهة الشمال وعلى مساحة ٢١٦ فدان وهي أول منطقة حرة عامة بصعيد مصر .

#### المشروعات الاستثمارية بالمنطقة الصناعية بمدينة قفط:

. يوجد عدد ٣٧ مصنع منهم ٢٧ مصنع بدأ الإنتاج ، ١٠مصانع تحت الإنشاء بأجمالي تكلفة استثمارية قدرها ١.٣ مليار جنيه تقريبا وتوفر عدد ٢٠٢٠ فرصة عمل.

#### ٤-٤-٣ مدينة القصير:

تقع على ساحل البحر الأحمر على مسافة ٨١ كم جنوب سفاجا ، وتمتد حدود قسم القصير من منتصف المسافة تقريبا بين (القصير/سفاجا) ٤٠كم شمالا ومن منتصف المسافة تقريبا بين (القصير/ مرسى علم) ٦٧ كم جنوبا كما تمتد حتى علامة ٩٤ كم باتجاه طريق (القصير/ قفط) تقع جنوب الغردقة عاصمة المحافظة ب ٤٠ كم .

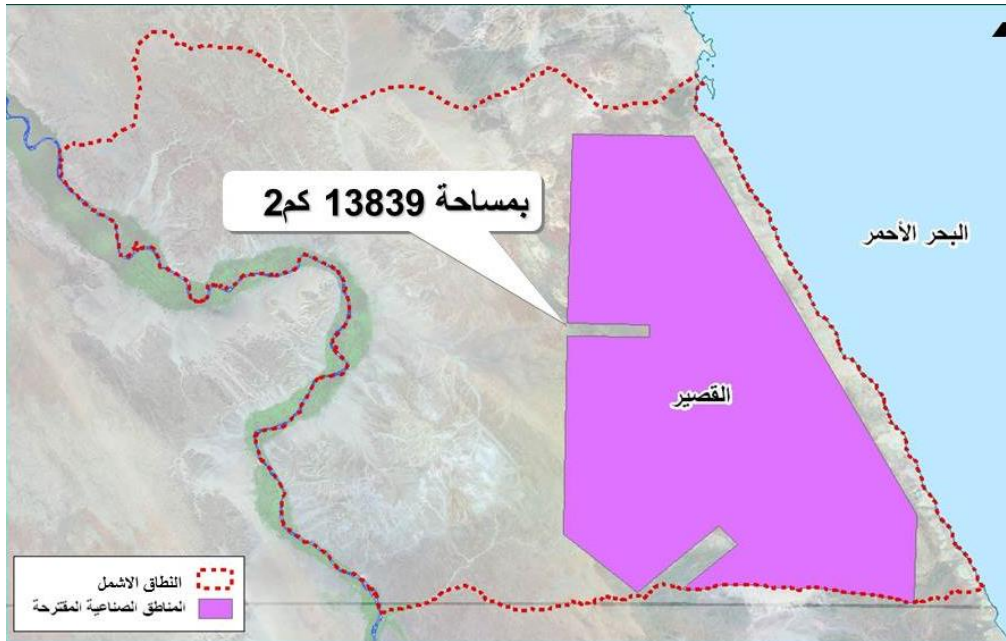
(٣٧) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ،الهيئة العامة للتخطيط العمراني، المنظور البيئي لاستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم

جنوب الصعيد ، ٢٠٠٩

#### ٤-٤-٣-١ المؤشرات الاقتصادية بمدينة القصير<sup>٣٨</sup> :

يوجد بمدينة القصير ميناء هام، ويعتبر إحدى موانئ مصر الهامة علي البحر الأحمر، والذي يستخدم منذ زمن طويل في تصدير خامات الفوسفات والتي اشتهرت بإنتاجها المناجم القريبة من مدينة القصير، والتي انتشرت في الصحراء الشرقية مثل منجم أبو تنضب، ورياح والحراريين وغيرها منذ زمن بعيد. وتجدر الإشارة إلي أن معظم تلك المناجم قد أغلقت إما لعدم اقتصادية الخام الناتج أو لعدم ملائمته للمواصفات العالمية، وهذا ما يحتم ضرورة التفكير في إيجاد حلول بديلة للكارثة الناتجة عن غلق تلك المناجم.

تضم هذه المنطقة حديد القصير ومنجنيز وادي أبو شعر وذهب أبو مروات والذهب في الفواخير وفضة أبو مروات إلى الشمال من طريق ( قفط/القصير) في المثلث المحصور بين قفط - القصير - سفاجا، وتتمركز الصناعة في منطقة الامل على مساحة ٥٨ الف متر مربع ولاتتعدى ورش نجارة وحدادة وبلاط وميكانيكا سيارات، ويعد نشاط المناجم والمحاجر النشاط الاساسي بالقسم اذا يستوعب حوالي ٤٣ % من جملة ذوى النشاط بقسم القصير .



شكل رقم ( ٤-٩ ) المنطقة الصناعية المقترحة بمدينة القصير

(٣٨) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، المخطط العام لمدينة القصير، ١٩٩٦

جدول رقم (٤-٨) الموارد المتاحة بالمدينة واستخداماتها<sup>٣٣</sup>

الخام	استخداماته
الحديد	يتواجد في ام شداد قرب القصير وبين اودية كريم وبعض المناطق المترفة جنوب القصير وتستخدم اكاسيد الحديد في صناعة البويات والورنثيات والخرسانة والاصباغ .
الرصاص والزنك	اهم مواضعه هي ام تميج قرب القصير و تقوم عليه صناعات البطاريات ومسبوكات الرصاص
الذهب	توجد منطقتين للذهب شمال طريق قنا - القصير وتقوم عليه صناعة المشغولات الذهبية والحلى .
الرمال والزلط الزجاج	توجد عند الكيلو ١٥ شمال وجنوب القصير ويستخدم في صناعة الزجاج
احجار البناء	يوجد محجرين على طريق قنا / القصير بجبل النخيل .
الفلسبار	يوجد في منجم العشطانة عند الكيلو ١٢ طريق قنا / القصير ومنجم ام شاعر عند الكيلو ٥٧ قنا /القصير . ويدخل الفلسبار في صناعة الزجاج و الخزف والصيني والقيشاني والصناعات الفخارية والبويات والبلاستيك والالياف الزجاجية .
الرخام الاخضر والبريشيا	يوجد محجرين عند الكيلو ٩٠, ٩٥ طريق قنا / القصير وتستخدم في اغراض التكسيات المعمارية والدرج والتماثيل والبلاط والتحف والموزايكو.

(٣٣) سالمان، عبد العاطي - مرجع سابق

٤-٤-٣-٢ المؤشرات العمرانية / التحليل العام لمدينة القصير :

جدول رقم (٤-٩) التحليل العام لمدينة القصير <sup>٣٨</sup>

المشكلات	
<p>تلوث المجرى المائي من اهم المشاكل البيئية في مدينة القصير بواجهة المدينة.</p>	
الإمكانات	<p>- ارتباط المدينة ارتباط جيد بمنطقة جنوب الصعيد بطرق عرضية وارتباطها بالمراكز الحضرية على ساحل البحر الأحمر ووادي النيل ( طريق القصير - قفت )</p> <p>- تقع مدينة القصير في منطقة مناخ ومحاجر مما سوف يدعم قيام صناعة تحويلية بالمدينة.</p> <p>- تتمتع المدينة بعمق في الصحراء الشرقية و لما لهذا الظهير الصحراوي من عظيم الاثر في توفير الانشطة الاقتصادية الملائمة القائمة على مناطق استخراج الخامات.</p>
	<p>- ساحل البحر الأحمر وهو محدد طبيعي للنمو العمراني في اتجاه الشرق</p> <p>- الطريق الإقليمي محدد للنمو العمراني وهو في نفس الوقت يسبب مشكلة مرورية داخل المدينة حيث ان حركة النقل الثقيل تخترق المدينة .</p>
محددات التنمية	<p>- المناطق ذات الانحدرات الشديدة في الغرب من المدينة.</p> <p>- تخترق مدينة القصير بعض مخرات السيول المتفرقة .</p>
العمرانية	
البيئية	

(٣٨) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ،الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة القصير ، ١٩٩٦

#### ٤-٤-٣-٣ المشروعات الرئيسية بمدينة القصير<sup>٣٨</sup>:

- مشروع البتروكيماويات بالقصير وتقوم بتنفيذه القوات المسلحة بهدف الاستفادة صناعياً من توفر خام الفوسفات بمنطقة القصير من خلال : إنشاء مصنع سماد سوپر فوسفات ومصنع لإنتاج حامض فوسفوريك .
- استزراع ما يقرب من ٥٠ الف فدان حول آبار مناجم الفوسفات المنتشرة في الحمراوين ، وجاسوس ، وأبو شجيلة ، وضوى .

#### ٤-٤-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور قفط/القصير:



شكل رقم (٤-١٠) شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور قفط/القصير

#### ٤-٤-٥ المشروعات الرئيسية المقترحة لمحوّر قفط/القصير:

مراكز الاستثمار التعديني المقترحة طبقاً لتوافر البنية التحتية ونوعية المصادر الطبيعية القريبة من المحور.

(٣٨) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة القصير ، ١٩٩٦

جدول رقم (٤-١٠) المشروعات المقترحة لمحور قفط/القصير طبقا للموارد المتاحة<sup>٣٣</sup>

المركز	نوع الاستثمار التعديني والموارد الطبيعية المتاحة
١-مركز اللقيطة	مجمع صناعي لتركيز خامات الفوسفات وتصنيعها وإنتاج حامض الفوسفوريك مع وحدات لتتقيته لإنتاج ومشتقاته الصالحة للاستخدامات المختلفة في الزراعة والدواء والأغذية ومصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم المعجلة والنشيط، و مصنع للأسمنت. طبقات الحجر الجيري والطفلة والطين، الحجر الرملي. خامات الفوسفات إلي الجنوب من منطقة اللقيطة وتغطي مساحات كبيرة في وادي المشاش ووادي أم خريط .
٢-مركز الفواخير	مصانع لتجهز أحجار الزينة واستخراج واستخلاص الذهب وغيره من العناصر الاستراتيجية (سالمان ٢٠٠٥). صخور الديوريت، والسرينتين والجرانيت والرغام والبريشيا فرد أنتيكا. خامات لافزية مثل تلك بوادي الحرامية والفواخير. كما يوجد الأسبستوس في وادي أم صدمين. تمعدنات الذهب بوادي عطا لله ووادي أم عش الزرقا ووادي الفواخير.
٣-مركز القصير	مصانع لإنتاج حامض الفوسفوريك ووحدات لمعالجة وتركيز خامات الفوسفات لرفع درجة تركيز خامس أكسيد الفوسفور. مصانع لتجهيز صخور الزينة. أقدم مناجم للفوسفات في مصر (نخل وجبل حماضات وجبل الضوي وعنز وناصر) صخور الديوريت، والسرينتين والبازلت وخامات تلك والأسبستوس .

٤-٤-٦ ملخص التحليل النظري لمحور قفط/القصير:

يعتبر هذا المحور مناسب لإقامة مشروعات استثمارية لتركيز خامات الفوسفات وتصنيعها وصناعة حامض الفوسفوريك مع وحدات لتتقيته لإنتاج أنواع صالحة للاستخدامات المختلفة في الزراعة والدواء والأغذية ومصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم ومصنع للأسمنت ومصانع لتجهيز أحجار الزينة واستخراج الذهب وغيره من العناصر الاستراتيجية.

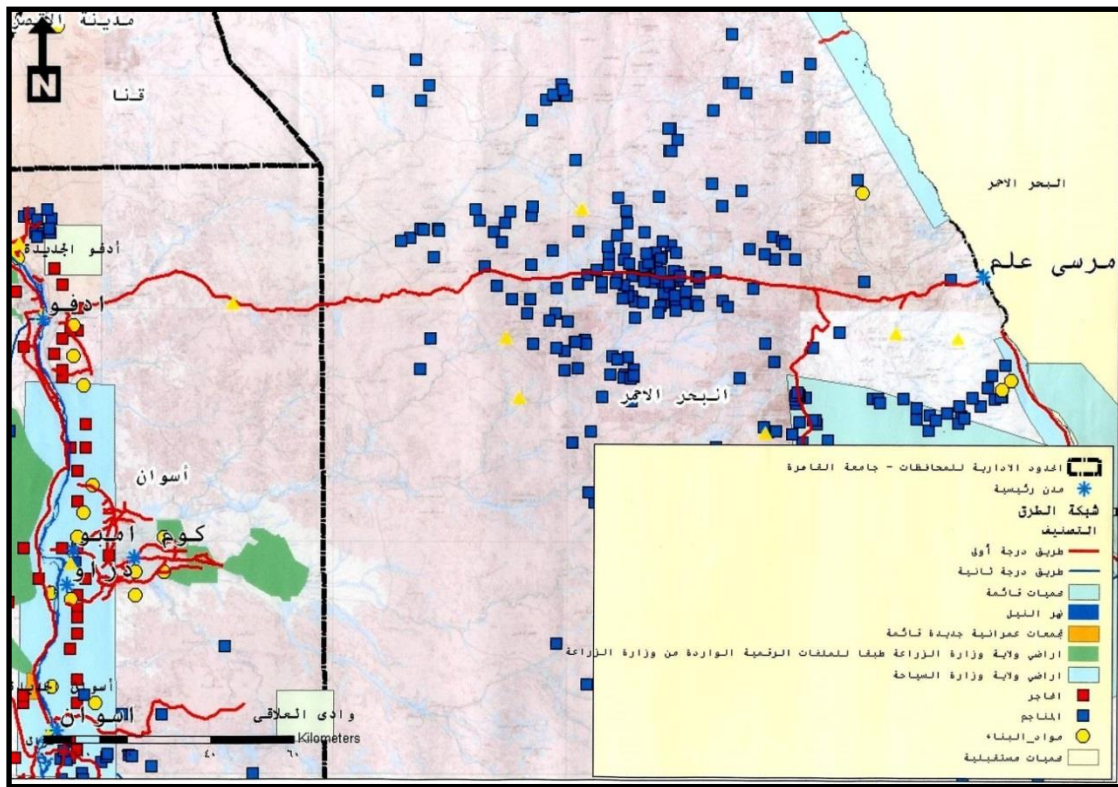
(٣٣) سلمان ، عبد العاطي - مرجع سابق

#### ٤-٥ محور إدفو - مرسى علم ٣٩:

أنشئ هذا المحور سنة ١٩٥٠ ويبلغ طوله حوالي ٢٣٠ كم ويصل هذا المحور بين مدينة إدفو بوادي النيل ومدينة مرسى علم بساحل البحر الأحمر وتتعرض أجزاء من هذا المحور للسيول المؤثرة الخطرة وهو مزدوج ويعرض الاتجاه الواحد ٧.٥ م في كل اتجاه ، وبعد ذلك طريق مفرد بعرض ٨ م حتى إدفو.

#### ٤-٥-١ مقومات محور إدفو/مرسى علم التنموية :

يوجد حول طريق (إدفو - مرسى علم) الإسبستوس فى البراميه وحفافيت ، والكوارتز فى حباليج، والجرافيت فى وادى بنت ، والجبس فى أبو غصون.



شكل رقم (٤-١١) رصد لمقومات التنمية فى المناطق المحيطة بمحور إدفو/مرسى علم

(٣٩) وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة مرسى علم ، ١٩٩٩

#### ٤-٥-٢ مدينة إدفو ( القطب الغربي للمحور).

مدينة ادفو هي عاصمة المركز ويبلغ عدد سكانها ٦٠,٢٨٥ نسمة وهي مدينة سياحية في المقام الأول وتقع غرب نهر النيل وتتوسط المركز وتبعد عن مدينة أسوان حوالي ١٠٠ كم شمالا و حوالي ٦٠ ميلا جنوب الاقصر حيث تقع على الضفة الغربية لنهر النيل على بعد ٧٧٨ كم تقريبا من القاهرة وهي أكبر الوحدات المحلية على مستوى المحافظة وثالث أكبر مركز على مستوى الجمهورية من حيث عدد السكان والمساحة والمدن التي تتبعها والمدينة الوحيدة على مستوى الصعيد التي يوجد بها تاكسى يستخدم كوسيلة مواصلات (تاكسى حورس). وتتبعها خمس مدن رئيسية بالإضافة إلى ١٣ وحدة محلية قروية كذلك ٣٠ قرية رئيسية بالإضافة إلى ٢٣٩ (مائتان وتسعة وثلاثون) كفور ونجوع.

#### ٤-٥-٢-١ مقومات مدينة إدفو التنموية :

تساهم المحافظة في النشاط الصناعى حيث يتوفر بها صناعات السكر والسبائك المعدنية والأسمدة والكيماويات والبناء والحراريات وتجهيز وتعبئة الأسماك وتعبئة البلح ومنتجاته ، بالإضافة إلى العديد من المشروعات الصناعية العملاقة القائمة فعلاً على أرض المحافظة كمصانع السكر ولب الورق والفيروسيليكون والفوسفات والأسمدة إلى جانب المشروع القومى العملاق لتنمية جنوب الوادى .

#### ٤-٥-٣ مدينة مرسى علم ( القطب الشرقي للمحور):

تمثل مدينة مرسى علم المركز الأساسي لخدمة الإقليم الجنوبي الأوسط لساحل البحر الأحمر بطول ٢٢٠ كم من منتصف المسافة بين القصير ومرسى علم حتى رأس بناس , والمنطقة حاليا تكاد تكون خالية تقريبا من السكان وهي ميناء ومركز سياحة بحرية في جنوب محافظة البحر الأحمر عبارة عن قرية صغيرة وميناء صخري تبعد عن مدينة الغردقة حوالي ٢٨٠ كيلومتراً وتعتبر مركزاً رئيسياً للصيد والغوص والرحلات البحرية وهناك بعض الشعاب المرجانية الخلابة ، وعدة محميات بحرية وهي تعتبر مركز خدمة للبعثات التعدينية والآن بدأت تتحول لواحدة من أكبر المدن السياحية . خاصة أن بها مطار دولي يقع على بعد ٦٠ كم عن مدينة مرسى علم في الاتجاه الشمالي في محافظه البحر الأحمر وهو أول مطار خاص من حيث التشغيل والملكيه وتديره شركه ايماك مرسى علم للتنميه وإداره المطارات واحدي شركات مجموعه الخرافي الكويتيه وهو أول مطار يدار بطريقه B.O.T لمدته اربعين عاما ، وهذا المطار انشيء بالأساس لدعم حركه السياحه المتزايد به بمنطقه البحر الأحمر .



تعتبر مدينة مرسى علم أحدث مدن محافظة البحر الأحمر حيث تم تحويلها من قرية صغيرة تابعة لقسم القصير إلى مدينة لها صفة القسم الإداري، وترجع أهمية المدينة إلى وجود مركز لخدمة المشتغلين بالتعدين كما توجد بها وحدة جيوفيزيائية هذا وقد لعب التعدين دورا هاما في تخطيط مدينة مرسى علم نظرا لوجود معظم مناجم المحافظة في المنطقة الواقعة جنوب غرب المدينة وتعتبر مرسى علم همزة الوصل بين شمال المحافظة وجنوبها نظرا لموقعها الذي يتوسط المحافظة تقريبا فهي تبعد عن حلايب بحوالي ٤٠٣ كم وعن رأس غارب بنحو ٤٢٣ كم.

#### ٤-٥-٣-١ المؤشرات الاجتماعية والسكانية لمدينة مرسى علم:

يعتبر سكان مدينة مرسى علم خليط من السكان المهاجرين من الوادي وخاصة مدن الصعيد (إدفو، قنا) أو المدن القريبة كالقصير وسفاجا بالإضافة إلى القليل من قبائل العباددة والذين يعملون في الأعمال التي لا تتطلب مهارات خاصة (الصيد،الرعي) ويقوم هؤلاء السكان في مساكن خشبية وهذا هو النمط المعماري السائد بالمدينة.

#### ٤-٥-٣-٢ المؤشرات الاقتصادية لمدينة مرسى علم:

يأتي قطاع الخدمات واستغلال المناجم والمحاجر والصيد في المرتبة الأولى في هيكل النشاط الاقتصادي للمدينة لما لهم من أهمية نسبية متميزة من أنشطة المدينة ، ويقع جنوب مدينة مرسى علم منجم السُكْرِي على بعد ٣٠ كيلومتر منها في أقصى جنوب منطقة الهضاب الجيراثينية وتبلغ مساحة المنجم ١٦٠ كيلو متر مربع .



شكل رقم (٤-١٢) منجم السكري للذهب

وهو منجم ذهب ضخم يقع في منطقة جبل السكري الواقعة في صحراء النوبة (جزء من الصحراء الشرقية) ، ٣٠ كم جنوب مرسى علم في محافظة البحر الأحمر. وهو مرشح لأن يحتل مرتبة بين أكبر ١٠ مناجم ذهب على مستوى العالم . تستغلّه «شركة السكري» وهي شركة مشتركة ما بين هيئة الثروة المعدنية (وزارة البترول والثروة المعدنية المصرية) و«سنتامين مصر» التي يملكها

رجل أعمال مصري (ومركز الشركة أستراليا) ، ويعتبر منجم مصر الأول للذهب في العصر الحديث، ولهذه الصناعة مجال للتوسع في مصر. كما أنّ مصر كانت معروفة قديماً كمصدر للذهب.

- المنجم به محطة صهر رباعية تنتج مقدار ٢٠٠ ألف أوقية في المتوسط سنويا و لمدة ١٥ عام هي فترة التعدين والتي من المتوقع لها ان تمتاز بالرواج الاقتصادي .
- تكلفة الإنشاء الإجمالية ٢١٦ مليون دولار ومتوسط تكلفة التشغيل مقدارها ٢٩٠ مليون دولار مضاف إليها نسبة ٣ % ضريبة على مدار ١٥ عام .
- نتيجة لارتفاع أسعار السلع الاستهلاكية وتغير قيمة العملات تم تعديل متوسط تكلفة التشغيل الى ٣٦٥ مليون دولار .

#### ٤-٥-٣- المؤشرات العمرانية /التحليل العام لمدينة مرسى علم:

وتعد مدينة مرسى علم من المراكز العمرانية الهامة ويتوافر بها العديد من الامكانيات الطبيعية التي يمكن تتميتها والتي تتمثل في نقاء مياة البحر وتوافر كميات هائلة من الشعاب المرجانية واسبماك الملونة فضلا عن اتساع السهل الساحلى الذي يساعد على تنمية المدينة والمنطقة المحيطة بها سياحيا.

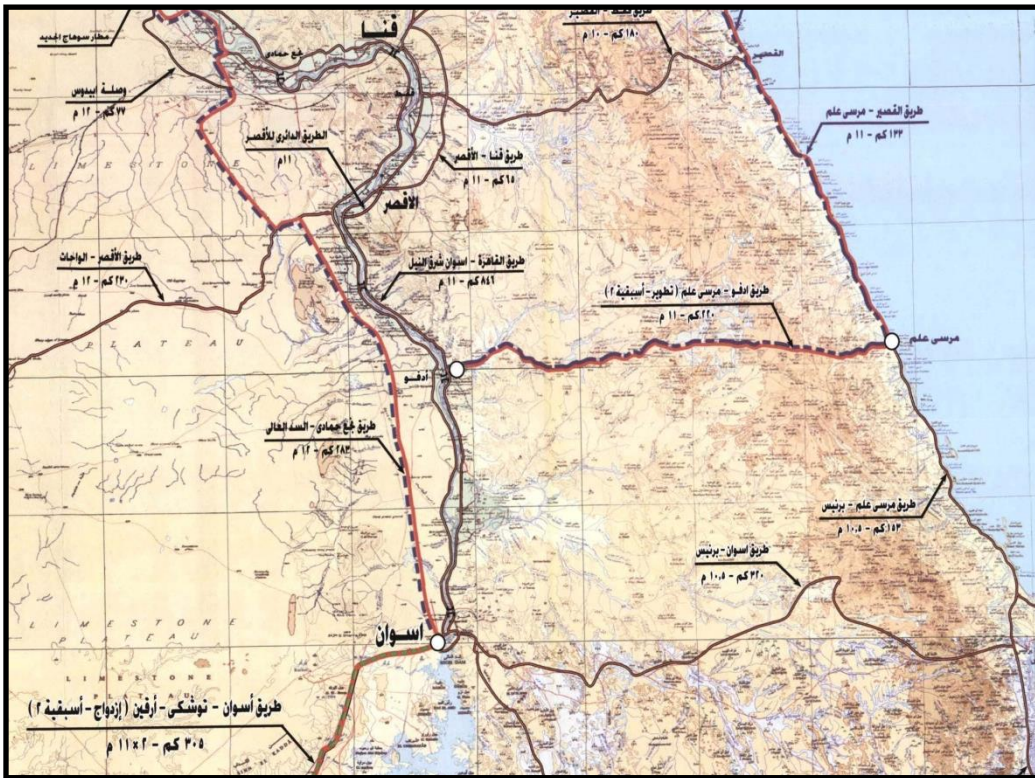
#### جدول رقم (٤-١١) التحليل العام لمدينة مرسى علم<sup>٣٩</sup>

التحليل العام	القطـاع
الإمكانيات العالية بالمدينة	<ul style="list-style-type: none"> <li>- الشريط الساحلي الممتد بطول ١٤ كم شمالا وجنوبا ويعمق ١ كم وعلى بعد ٢٠٠م من البحر.</li> <li>- الظهير الصحراوي للمدينة الذي يشمل الجبال والوديان والتكوينات الطبيعية والحياة البرية المتنوعة وهو أساس ترتكز عليه سياحة الصحراء والسفاري.</li> </ul>

	العمرانية	وقوعها على الطريق الإقليمي (مرسى علم / إدفو) وهو طريق مرصوف وبحالة جيدة ومن الممكن عن طريقه ربط السياحة بمدينة مرسى علم بالسياحة التاريخية بمنطقة مصر العليا (الأقصر - أسوان)
	الثروات المعدنية	يوجد مناطق مناجم وتعددين بالواديان الرئيسية بإقليم مرسى علم حيث تعد هذه الواديان بمثابة فتحات طبيعية للمناجم وأهم هذه المعادن الكبريت المستخدم في الأسمدة وإنتاجه السنوي ١٥ ألف طن، والتايتانيوم المستخدم في صناعة البويات ويقدر المخزون بحوالي ٤٠ مليون طن، بالإضافة إلى الكوارتز والرصاص والزنك والأحجار الكريمة واليورانيوم والمنجنيز والقصدير والنحاس والألومنيوم والحديد
	الثروات السمكية	الأحياء البحرية والشعاب المرجانية وعائلات مختلفة من الأسماك والقشريات متنوعة في الأشكال والألوان وهي عنصر جاذب لسياحة الغوص ورياضة اليخوت.
المشاكل الراهنة بالمدينة		<ul style="list-style-type: none"> <li>- اختراق الطريق الإقليمي الساحلي الكتلة العمرانية للمدينة الذي يربط مرسى علم شمالا وجنوبا مما يقلل من كفاءته ومستوى خدمته مستقبلا.</li> <li>- تبعد المدينة نسبيا عن المراكز العمرانية الرئيسية بمصر ولذلك تواجه عدة مشاكل في التنمية العمرانية حيث أن أقرب تجمع عمراني منها على بعد ١٣٦ كم وهي مدينة القصير ومن ناحية الغرب مدينة إدفو على بعد ٢٢٥ كم.</li> <li>- عدم وجود شبكة طرق واضحة ومتكاملة لربط أجزاء المدينة ببعضها البعض، حيث لا يتجاوز عرض الطرق الإقليمية ٦ متر</li> </ul>
		المحددات الطبيعية

طريق (إدفو/ مرسى علم) ينقل الحركة من إقليم الصعيد لمحافظة البحر الأحمر وطريق (القصور/أبوغضون) وهو ناقل الحركة عبر محافظة البحر الأحمر وهي طرق إقليمية محددة للتنمية العمرانية ولكن يجب تفعيلها لاستغلالها تنمويا خاصة بعد بناء المطار الذي سيسهم بدوره في تنشيطة الحركات السياحية المتدفقة بالمنطقة.

#### ٤-٥-٤ شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور إدفو/مرسى علم:



شكل رقم ( ٤-١٣ ) شبكات الطرق الرئيسية المتقاطعة مع محور إدفو/مرسى علم

#### ٤-٥-٥ المشروعات الرئيسية المقترحة لمحور إدفو/مرسى علم:

أولا : مراكز الاستثمار التعديني المقترحة طبقا لتوافر البنية التحتية ونوعية المصادر الطبيعية القريبة من المحور.

(٣٩) وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة مرسى علم ، ١٩٩٩

جدول رقم (٤-١٢) المشروعات المقترحة لمحور إدفو/مرسى علم طبقا للموارد المتاحة

المركز	نوع الاستثمار التعديني والموارد الطبيعية المتاحة
١-مركز شرق إدفو	مجمع صناعي استثماري لإنتاج حامض الفوسفوريك ومشتقاته، ومصنع للحديد والصلب ومصنع لإنتاج كربونا الكالسيوم ومشتقاتها ومصنع للأسمنت. يوجد الحجر الرملي والحجر الجيري وطبقات الطفلة والطينة. صخور الجرانيت والكوارتزيت. رواسب خامات الفوسفات إلى الشرق من مدينة السباعية وهي تمثل امتدادات رواسب الفوسفات الضخمة الموجودة في وادي المشاش.
٢-مركز البرامية	مصانع ووحدات لاستخلاص وإنتاج العناصر الإستراتيجية مثل الكروميوم و الذهب والتانتالوم والنيوبيوم والزمرد والرصاص والزنك. توجد خامات الكروميوم (وادي حافيا وزبارا)، الذهب في البرامية وعتود والسكري . التانتالوم والنيوبيوم في وادي الشرم، الزمرد في زبارا ووادي سكيث. كذلك يوجد بعض تمعدنات الخامات الفلزية مثل الكروميوم .
٣-مركز مرسى علم	مصانع ووحدات لإنتاج المعادن المائنة مثل التالك والأسبستوس والماجنيزيت. كذلك يمكن إنشاء وحدات لإنتاج الفرمكيوليت والأوكر ( أكاسيد الحديد)، ومصانع لإنتاج أحجار الزينة مثل صخور السرينتين وصخور الديوريت وصخور الجرانيت والكوارتزيت.

ثانيا : تطوير وتوسعة طريق (أدفو - مرسى علم)، بطول ٤٠٠ كيلو متر، وإقامة مناطق صناعية وخدمية وسكنية على جانبي الطريق.

٤-٥-٦ ملخص التحليل النظري للمحور:

يعتبر هذا المحور مناسب لإقامة مشروعات صناعية استثمارية مثل مصنع لإنتاج حامض الفوسفوريك ومصنع للحديد والصلب ومصانع ووحدات لاستخلاص وإنتاج العناصر الاستراتيجية مثل الكروميوم والذهب والزمرد والرصاص والزنك ومصانع ووحدات لإنتاج المعادن وكذلك يمكن إنشاء وحدات لإنتاج أكاسيد الحديد ومصانع لإنتاج أحجار الزينة مثل صخور الجرانيت.









## ٤-٦ ملخص الفصل الرابع:

نستج من دراسة المحاور السابقة أن هذه المحاور العرضية القائمة التي تربط بين أهم محورين في جمهورية مصر العربية ، محور وادي النيل ومحور البحر الأحمر، كانت مخططة منذ البداية على أنها مجرد محاور نقلية فقط تنقل الركاب والبضائع من مصدر إلى هدف بغض النظر عن أية اعتبارات تنموية الأمر الذي أدى إلى فشل هذه المحاور في أي دور تنموي. فهي بالفعل عبارة عن هياكل بنية أساسية مهملة وغير مفعلة تنمويًا لأنه لا يتوافر لها أي ظروف سواء إدارية أو فنية أو تنموية تسمح بتفعيلها تنمويًا أو تعظيم دورها ، فهي غير مهيأة لأي دور سوى أنها محاور نقلية فقط ، ومما سبق نجد أنه على سبيل المثال معظم الأراضي المحيطة بها جبلية وملكياتها تؤول للقوات المسلحة ، ولا يصل إليها عناصر بنية أساسية قادرة على خلق مجتمعات عمرانية ، بالإضافة إلى أن كافة عناصر البنية الأساسية تحتاج للصيانة والترميم ، ولا تتوافر على الطريق مواصفات تأمين وسلامة المرور، والأحرى من ذلك غياب دور المستثمرين والقطاع الخاص نهائيًا عن هذه المحاور وذلك لبعدها المسافات ولأنه لا يوجد أي عناصر جاذبة لهم أو محفزات من الدولة للإقبال على الاستثمار في هذه المناطق الصحراوية النائية بالإضافة إلى أن مثل هذه المشروعات تحتاج لجهات تمويل عملاقة تتصف بالجدية والالتزام والاستدامة .

تخترق هذه المحاور أراضي خصبة تنتوع فيها الثروات الطبيعية مثل البترول والخامات التعدينية والصخور الاقتصادية التي تستخدم في أغراض مختلفة بالإضافة إلى المناجم والمحاجر الغير مستغلة والتي قد تساهم بالفعل في فتح مجالات عديدة من الاستثمار التعديني لتنمية المناطق التي تقع فيها بل تنمية أقاليم كاملة تنمية إقليمية . فمن الممكن الاعتماد عليها كقاعدة اقتصادية أساسية لأنها موارد طبيعية وتوجد بكميات هائلة ، وبالتالي لزم الأمر التوجه إلى استغلالها وتوطين واقتراح مشروعات عملاقة بالقرب منها ، قائمة على استخراج هذه المعادن ومعالجتها لتدخل في مختلف الصناعات ، وبإعادة تأهيل شبكات البنية الأساسية المحيطة بها قد يصبح من الممكن أيضا تصديرها . وبالفعل اتجه المعنيين في مجال التعدين إلى التنقيب عن هذه المعادن ووضع عدة تصورات ودراسات لكيفية استغلالها .

٤-٦-١ إجمالي مواقع الموارد التعدينية الموجودة على طريقي (قنا/سفاجا) و(قفط/القصير)

والصناعات التي يمكن إقامتها عليها

جدول رقم (٤-١٤) مواقع الموارد التعدينية الموجودة على طريقي (قنا/سفاجا) و(قفط/القصير)

الخام	الموقع	المكان	الاستعمالات الصناعية
الأحجار الجيرية	جبل النور - ج قرن الجير - جبل كولة أبو ليله - جبل أبو حاد - جبل القرايا - وادي عرس - جبل الجير - جبل السرى - وادي حجازة - وادي خزام وادي حميدا -	نجع حمادي - دشنا طريق قنا / سفاجا منطقة وادي قنا - طريق قفط / القصير قوص	صناعة الحديد والصلب الأسمت - الأسمدة- كربونات الصوديوم - الطوب - تكرير السكر - الورق - الزجاج - البلاط - أعمال البناء - تكسيات الشوارع - جسور النيل - الرصف - الموزايكو
الأحجار الرملية	طريق قنا - سفاجا - وادي المتولي - جبل الجير - جبل السراي	قنا / قفط - طريق قفط / القصير	أعمال البناء - تكسيات جسور النيل وأعمال الرصف - تثبيت فانكات السكك الحديدية - خطوط المترو - صناعة أحجار الطواحين - أحجار زينة
الطفلة	جبل كولة أبو ليلة - جبل سن الجير - البلاص - جبل عرس وادي عرس - جبل أبو حاد - جبل الجير - جبل السراي - جبل العوينات -	دشنا - غرب قنا - الطويرات - وادي قنا - طريق قنا / سفاجا - طريق قفط / القصير	صناعة الأسمت - الحراريات - الأواني الفخارية - الطوب الطفلى - الأنابيب - البويات - الورق - الصابون - عمليات حفر الآبار
أحجار الزينة - الجرانيت	منتشرة على طريق قنا / سفاجا وطريق قفط / القصير ابتداء من الكيلو ٧٠	طريق قنا / سفاجا - طريق قفط / القصير	التكسيات المعمارية الداخلية والخارجية - درج السلالم - قواعد التمائيل - تبليط الأرضيات - الموزايكو - صناعة التماثيل والتحف
السرينتين - الرخام الأخضر	طريق قفط/القصير ابتداء من الكيلو ٧٥	طريق قفط / القصير	الأدوات المكتبيية - الزهريات والطفايات
البريشيا الخضراء	منطقة وادي الحمامات	طريق قفط / القصير كيلو ٨٠	البلاط - المطابخ - البوفيات

الخام	الموقع	المكان	الاستعمالات الصناعية
الذهب والفضة	وادي حمامة - وادي الجودامة	على الحدود الشمالية الشرقية لمحافظة قنا	صناعة الحلي والمشغولات الذهبية والفضية
الفوسفات	ج.أبو حاد - وادي حمامة - وادي السراي - ج.الجير	طريق قنا / سفاجا - طريق قفط / القصير	الأسمدة الفوسفاتية - المبيدات الحشرية

#### ٤-٦-٢ المشروعات الإقليمية العملاقة في الصحراء الشرقية:

٤-٦-٢-١ مشروع العصر لتنمية مصر. للأستاذ الدكتور عبد العاطي سالم وفيما يلي مختصر لهذه الدراسة.

اقترح الدكتور عبد العاطي سالم إنشاء مراكز تنمية تعدينية علي الطرق الرئيسية في سيناء والتي تمتد من الغرب إلي الشرق، ويمكن تقسيم تلك الطرق إلي أربعة محاور رئيسية لتنمية سيناء هي الطريق الشمالي الساحلي وطريق القنطرة شرق . بئر جفافة . العريش والشط . نخل . طابا وطريق وادي فيران نوبيع ، أما بالنسبة للصحراء الشرقية فستتم إقامة ٤ محاور يتام عليها مراكز للاستثمار التعديني والصناعي وتقع هذه المحاور علي طرق الكريمات ببني سويف الزعفرانة، محور قنا سفاجا، محور قفط - القصير ومحور إدفو مرسى علم وللصحراء الغربية يقول تجب إقامة محور رئيسي للتنمية يمتد من الشمال إلي الجنوب يبدأ هذا المحور من السلوم مارا بواحة سيوة إلي الواحات البحرية ثم إلي واحة الفرافرة، إلي الداخلة ثم الخارجة فواحة باريس يستمر هذا المحور إلي الجنوب ممتدا من باريس حتي منطقة التنمية الموجودة في توشكي.

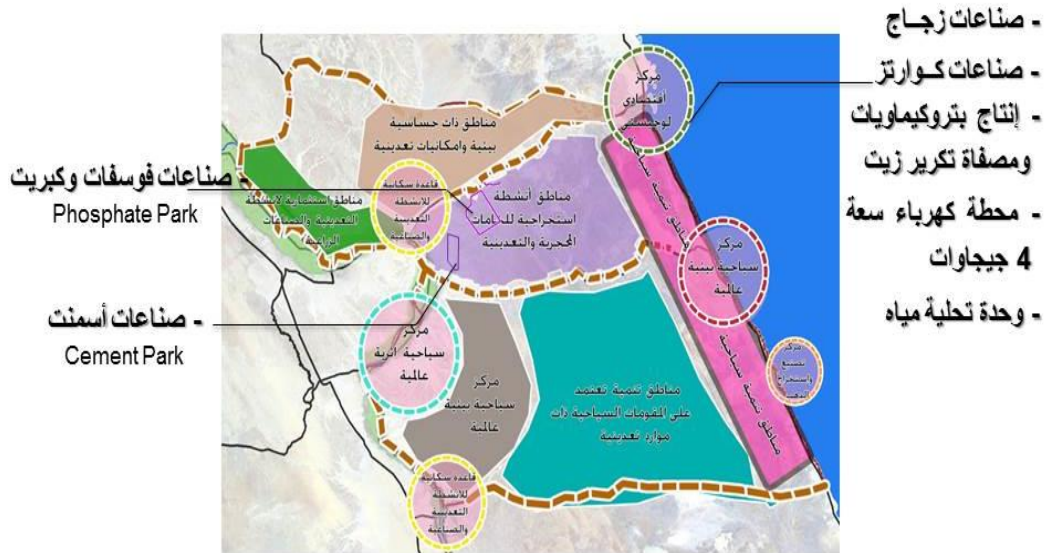
#### • يؤكد الدكتور عبد العاطي سالم أن للمشروع فوائد عديدة منها :

- إقامة العديد من المراكز للاستثمار والتنمية الصناعية التي ترتبط بنوعية الخامات المعدنية والمواد البترولية والصخور الاقتصادية ستجذب المستثمرين لإقامة المشروعات الاستثمارية المناسبة في تلك المراكز. كذلك سوف يسهم هذا المشروع في تعمير جزء كبير من الأراضي الصحراوية المصرية مع أقل تكلفة تصرف علي البنية التحتية وإحداث نشاط هائل في محافظات الصعيد والبحر الأحمر والصحراء الغربية وسيناء.
- تصحيح الخريطة السكانية لمصر وذلك بتخفيف الضغط علي المناطق المكتظة بالسكان مثل القاهرة والإسكندرية ومناطق الدلتا وبعض مدن الصعيد.
- استيعاب عدد هائل من العمالة المعطلة وخلق فرص عمل متنوعة وإدخال تقنيات متقدمة.

- فتح مجالات استثمارية هائلة للصناعات التي سوف تقام وزيادة مجالات التصدير، مما يدعم الاقتصاد المصري والمساهمة في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يساعد في رفع مستوى معيشة المجتمع المصري.
- يمثل هذا المشروع أيضا أهمية بالغة للأمن القومي المصري، حيث إن تعميم هذا الجزء الشاسع من الصحاري المصرية سيجعلها مأهولة أكثر بالسكان والأنشطة المتنوعة، ولذا سوف تكون عائقا لأي تسلل أو عدوان خارجي علي أرض مصر.
- يمكن إنشاء مدن جديدة علي المحاور (الطرق الرئيسية) تعتمد علي الاستثمار التعديني والصناعات المرتبطة به.

#### ٤-٦-٢-٢ مشروع المثلث الذهبي عملاق لاستغلال ثروة مصر المعدنية:

يجري حالياً الإعداد لتنفيذ أكبر مشروع تعديني عملاق في مصر حيث يحتوي على ٥٠% من الثروة التعدينية في مصر ويستهدف تحقيق طفرة كبيرة في الاستفادة من الخامات التعدينية في مصر، حيث أوضحت البحوث العلمية أن المنطقة التي سيقام عليها هذا المشروع والتي تقدر مساحتها بـ ٢٩.٥ ألف كيلومتر مربع تحتوي على نحو ٥٠% من إجمالي الثروات التعدينية في مصر.



شكل رقم ( ٤-١٤ ) مقترحات التنمية المكانية لمنطقة المثلث الذهبي



شكل رقم ( ٤-١٥ ) الفكرة التخطيطية لمنطقة المثلث الذهبي ٤٠

وتقع هذه المنطقة في صحراء مصر الشرقية، وتمتد من منطقة إدفو جنوب محافظة قنا إلى مرسى علم على ساحل البحر الأحمر شرقاً وتمتد إلى منطقة سفاجة شمالاً. وأطلقت الدولة على هذا المشروع اسم المثلث الذهبي، وتم تشكيل لجنة وزارية مختصة لتنميته برئاسة وزير الصناعة والتجارة الخارجية تضم عدة وزارات منها الإسكان والبتروال والنقل.

إن المثلث الذهبي بالفعل من المناطق الواعدة بالنسبة للنشاط التعديني فهو منطقة تمتلك نحو ٧٥% من خامات التعدين بمصر طبقاً للدراسات الجيولوجية التي تم إجرائها خلال العشرين عاماً الماضية.

وأشار إلى وجود اهتمام كبير من مجتمع صناعات التعدين للمشاركة في جهود إنشاء مجتمع عمراني جديد بالمثلث الذهبي، ولكن هناك عدة مخاوف واستفسارات لدى رجال الصناعة والعاملين بالمجال خاصة فيما يتعلق بالإطار التشريعي الذي سيحكم تلك الجهود.

والجدير بالذكر أنه للأسف منذ أن تم عرض ١٠٠٠ مشروع تعديني صغير من ضمنها ٥٠٠ ملاحظة صغيرة على مجلس الشورى، والإعلان عنها إعلامياً لم يتم تفعيل أي منها حتى الآن.

(٤٠) المركز الوطني لتخطيط استخدامات أراضي الدولة ، أراضي التنمية الشاملة بالنطاق الأشمل للمثلث الذهبي ، مايو ٢٠١٣

وأوضحت الدراسات والبحوث أن هذه المنطقة تحتوي على كميات كبيرة من الاحتياطات التعدينية تشمل ١.٧ مليار طن من الفوسفات، ويستخدم في صناعة الأسمدة، وكميات كبيرة من الحجر الجيري المستخدم في صناعة الأسمنت وكربونات الكالسيوم والجير الحي والجير المطفي ويصل إجمالي الاحتياطات المكتشفة من هذه الخامات إلى ٣٠ مليار طن، و ٥٤ مليون طن من الحديد المغناطيس المستخدم في صناعات الحديد والصلب، كما تم حصر احتياطات تصل إلى ١٣ مليون طن من الكوارتز من خلال وجود منجمين للكوارتز في هذه المنطقة يعتبران من أكبر المناجم ويتميزان بجودة ونقاء الخامات الموجودة بها .

ويتم حالياً دراسة ثلاثة بدائل من موانئ القصير وسفاجا والحمراوين لاختيار أكثرها ملاءمة، وتكمن أهمية تلك المنطقة في وجود مناجم محتملة للذهب بكميات تفوق حجم إنتاج منجم السكري.

أما المنطقة الصناعية فتستهدف إقامة صناعات متخصصة باستخدام الخامات التعدينية التي سيتم استخراجها لزيادة القيمة المضافة وتحويلها إلى منتجات عالية القيمة للتصدير في الخارج واستخدامها محلياً في الصناعة المصرية. حيث من المستهدف في هذا المجال حتى الآن إقامة ١٢ مصنعا لإنتاج ٢٠ مليون طن سنوياً من الأسمت باستخدام الخامات المتوفرة في هذا المجال بحيث يتم استخدام الوقود من الطفلة الزيتية المتوفرة في مصر والفحم الذي سيتم استيراده.

كما سيتم إقامة ٦ مصانع لإنتاج حمض الفوسفوريك والأسمدة من الفوسفات بطاقة إنتاجية ٥ ملايين وخمسة آلاف طن سنوياً، و ١٠ مصانع لإنتاج ثلاثين ألف طن من الكوارتز، و ١٠ مصانع لإنتاج الزجاج بطاقة مليون طن، وثلاثة مصانع لإنتاج ٧.٥ مليون طن من حامض الكبريتيك، ومعمل لتكرير الذهب بطاقة ١٠٠ طن سنوياً، أي أن عدد هذه المصانع يصل إلى ٤٢ مصنعا بإجمالي طاقة إنتاج ٣٥ مليون طن من المنتجات التعدينية المصنعة.

وذكر عادل يحيى الأستاذ بهندسة القاهرة وعضو لجنة دراسة المثلث الذهبي، " أن المنطقة يمكنها أن تستوعب إقامة مجتمعات عمرانية جديدة لاستيعاب النمو السكاني بمحافظات جنوب مصر بدلاً من الهجرة للقاهرة، لافتاً إلى أن تلك التجمعات الجديدة ستقوم على صناعات التعدين، حيث يتوافر بالمنطقة أكثر من نصف حجم احتياطات مصر المؤكدة من الخامات التعدينية حيث يتوافر بالمنطقة خامات الحديد والتي يمكنها أن تعوض نقص المتوقع لنفاد الحديد من الواحات البحرية، وهي المصدر الأساسي لشركات الحديد المصرية للحصول على الخامات حالياً ومتوقع نفادها خلال عشر سنوات" .

إن بالرغم من أن تونس تمتلك نفس كمية الاحتياطي التي تمتلكها مصر من الفوسفات إلى أنها تصنع وتصدر ما نسبته ٧% من إنتاج القيمة المضافة إلى خام الفوسفات وتحتل المركز الرابع بعد الولايات المتحدة، وروسيا، والمغرب التي تمتلك ثلاثة أرباع احتياطي العالم حالياً، وهو ما يوضح مدى القصور تجاه هذه الصناعات في مصر، لافتاً إلى أن مصر تمتلك ١٠٠ مليون طن احتياطي مؤكد من خام الفوسفات.

#### ٤-٦-٢-٣ مشروع إنشاء منطقة صناعية في خشم الرقبة:

توجد في الصحراء الشرقية ٣١ منطقة رخامية اجمالي مساحتها ٣٣٠٠ كيلو متر مربع تحتوي



علي كم هائل من الرخام عالي الجودة خاصة في منطقتي خشم الرقبة ووادي أسخر وغيرهما.

ومقترح أن تقام مصانع بمناطق الإنتاج تتولي الاستخراج والتصنيع معاً بالنسبة للرخام والجرانيت كذلك المنطقة تحتوي علي كميات هائلة من الرمال البيضاء التي تستخدم في تصنيع جميع أنواع الزجاج، وبالتالي تحتاج إلى مصانع في مناطق إنتاجها ، ومن الضروري إنشاء منطقة صناعية متكاملة بهذه المنطقة لعدة أسباب منها وجود الخامات ، وقرب ميناء العين السخنة البحري الذي تصدر منها الخامات من مناطق الإنتاج.

شكل رقم ( ٤-٦ ) منطقة خشم الرقبة

إن هذه المنطقة من الصحراء الشرقية منطقة واحدة في عمليات التوطين الصناعي لاحتوائها على خامات الرخام بأنواعه ويوجد حتي الآن ١٦٠ محجراً للرخام بالمنطقة منها ١١٤ محجراً تستخرج خامات الرخام الكريمي محجران للجرانيت و ٢٣ محجراً للرملة البيضاء و ١٢ محجراً للجبس و ٥ محاجر لكسر الرخام ومحجر للرخام الوردي، كما أن المنطقة بها خامات لملح الطعام ولذلك أصبحت مؤهلة لأن تنشأ بها منطقة صناعية وبالفعل اتفقت المحافظة مع هيئة التنمية الصناعية علي البدء في الاجراءات التنفيذية لإقامة هذه المنطقة قريباً .

إن منطقة "خشم الرقبة" بمحافظة البحر الأحمر يوجد بها ٢٠٠ محجر لإنتاج الرخام يعمل بها ٧ آلاف عامل، كما أن منطقة جبل الجلالة بمحافظة السويس بها ٦٠ محجراً ويعمل بها نحو ما

يقرب من ٣ آلاف عامل، كما يوجد بها أيضا معظم محاجر الزلط التي تخدم عمليات البناء في شرق وجنوب القاهرة والسويس

إنه رغم هذه الأهمية الكبيرة للمنطقتين في إنتاج الرخام المصرى والذي تزيد صادراته على مليار جنيه سنويا فإن هناك صعوبات كبيرة في الوصول لمحاجر المنطقتين، بسبب وعورة وخطورة الطرق المؤدية لهما، فمثلا طريق الشيخ فضل والذي يربط منطقة "خشم الرقبة" بالقاهرة فيمتد من بعد الجزء الإسفلتى لنحو ٨٠ كيلو مترا مدقات في الجبل، أيضا طريق جبل الجلالة يمتد لنحو ٤٠ كيلو متر كلها مدقات.

#### ٤-٦-٣ توصيات لاستغلال الثروة المعدنية في مصر باعتبارها نقطة انطلاق

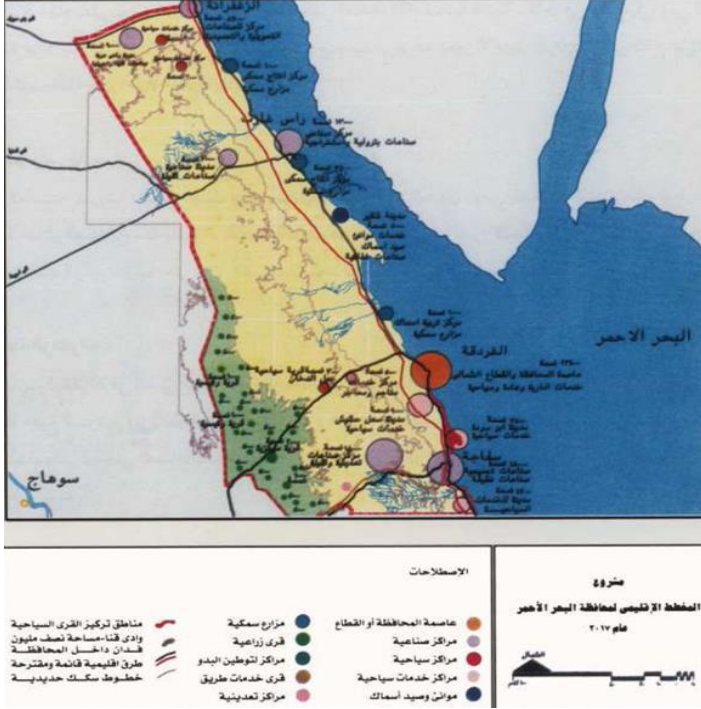
##### لمشروعات تنمية عملاقة:

- وضع إستراتيجية تنمية قطاع الثروة المعدنية في مصر، تشترك فيها كل الأجهزة المعنية ولا تكون قاصرة على وزارة معينة أو قطاع معين ، يتلزم معها سياسة واضحة للبحث والكشف عن هذه الثروات وتقييمها وتنميتها وفق الإستراتيجية المحددة الموضوع ، وضمان تمويل تنفيذها في إطار إجراء عمليات المسح الجيولوجى والتعدينى المكثف ، والتقييم الفنى والاقتصادى للخامات المعدنية ذات الوفرة وتطوير خرائطها وتحديثها بصفة مستمرة باستخدام أحدث وسائل التقدم العلمى والتكنولوجى وإتاحة بياناتها بشكل ميسر ودون تعقيدات للمستثمر .
- العمل على جذب وتشجيع الاستثمارات المحلية والعربية والأجنبية بتقديم البيانات الأساسية المدروسة لهذه الجهات ، للمشاركة فى تنمية الثروات المعدنية واستغلالها وتقديم العون والمساعدة الممكنة للمستثمر دون تعقيدات أو إجراءات مطولة .
- إنشاء جهاز تسويقى قادر على التنبؤ وفتح الأسواق والترويج للمشروعات وعدم الاكتفاء ببيانات الإنترنت أو تقارير بيوت الخبرة الأجنبية أو شبكات المعلومات.
- تطوير التشريعات للتوائم مع متطلبات العصر وأهدافه وخاصة قانون المناجم والمحاجر والعمل على إصدار القانون الموحد للمناجم والمحاجر والملاحات باعتبار أن هذه المواد هى من أموال الدولة تحقق لها الإيرادات المطلوبة وتحفظ لها ثروتها من الإهدار والإتلاف.
- وضع سياسة لتطوير موانئ التصدير على ساحل البحر الأحمر وخليج السويس وشمال سيناء وتزويدها بالمعدات الحديثة وتدريب العاملين بهذا النشاط على الأداء السليم.



## ٤-٦-٤ ملخص مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر عام ٢٠١٧:

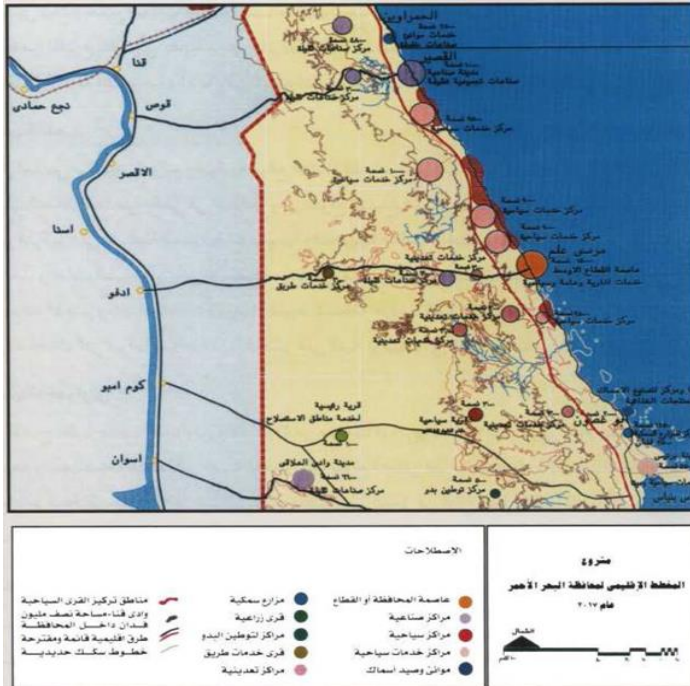
### • القطاع الشمالي (من طريق الكريمات/الزعفرانة وحتى النطاق العمراني لمدينة سفاجا):



تعتبر أعمال السياحة وتقديم الخدمات للموانئ والصناعات التجميعة واستخراج البترول الخام والتقيب عن الثروات الطبيعية والصناعات التحويلية وأنشطة صيد الأسماك من أهم الأنشطة الاقتصادية في هذا القطاع

شكل رقم ( ٤-١٧ ) المخطط المقترح للقطاع الشمالي لمحافظة البحر الأحمر

### • القطاع الأوسط (النطاق العمراني لمدينة سفاجا حتى الحد الجنوبي لمدينة بريس):



تعتبر أعمال السياحة واستخراج الخامات الطبيعية والصناعات التحويلية من أهم الأنشطة الاقتصادية في هذا القطاع .

شكل رقم ( ٤-١٨ ) المخطط المقترح للقطاع الجنوبي لمحافظة البحر الأحمر

## ملخص الباب الثاني:

نستنتج من عرض التجارب الأفريقية في المحاور التنموية في الفصل الثالث أوجه النجاح منها  
(سيتم شرحها بالتفصيل في الفصل الخامس) وأهمها:

١. تفعيل دور القطاع الخاص، وذلك بقيامه بالأدوار الرئيسية في مثل هذه المشروعات العملاقة من إحياء هياكل البنية التحتية، وأعمال تطوير وصيانة شبكات الطرق والسكك الحديدية... الخ.
٢. توطين مشروعات استثمارية عملاقة في المناطق المحيطة بالمحور حتى تؤثر وتتأثر بالمحور تنمويا.
٣. وجود عناصر بنية أساسية قوية (موانئ - مطارات - سكة حديد - طرق إقليمية) يمكن الاعتماد عليها في تفعيل دور المحور تنمويا.
٤. وجود مقومات تنمية من موارد طبيعية وبشرية قادرة على خلق قاعدة اقتصادية دائمة.
٥. توفير التمويل القوي المستدام اللازم لهذه المشروعات التنموية العملاقة.

ونستنتج أيضا من عرض التجارب المصرية وتحليلها في الفصل الرابع أوجه القصور فيها  
(سيتم شرحها بالتفصيل في الفصل الخامس) وأهمها ما يلي:

١. غياب دور القطاع الخاص في تنمية هذه المحاور بسبب عدم وجود حوافز من الحكومة للاستثمار في هذه المناطق الصحراوية النائية.
٢. عدم وجود كيان لجهة إدارية محددة تنسق بين رؤى وتوجهات ومتطلبات كافة القطاعات على مختلف المستويات ، أي يسند إليها مهام إدارة وتشغيل ومتابعة تنمية المحور.
٣. عدم مطابقة مواصفات هذه المحاور الفنية للمواصفات العالمية للطرق ، ومحدودية الخدمات على المحاور وقصور أعمال متابعة الصيانة والتوسعة ، مما يؤدي إلى صعوبة الحركة عليها سواء ركاب أو بضائع.
٤. عدم وجود أنوية عمرانية أو صناعية بطول المحور لتساهم في تفعيل دور المحور.
٥. ملكيات الأراضي بطول المحور معظمها للقوات المسلحة ، مما يؤدي إلى تحجيم توجيه الاستثمارات في هذه المناطق .

وفي الفصل التالي (الفصل الخامس) مقارنة تفصيلية بين أوجه النجاح وأوجه القصور للخروج بمعايير واشتراطات نجاح محاور التنمية الإقليمية.

## مقدمة الفصل الخامس :

نستخلص مما سبق أن هناك فجوة واضحة بين فكر سياسة محاور التنمية الإقليمية وواقع تطبيقها، والهدف الرئيسي من هذا البحث (كما تم ذكره سابقا) هو الوقوف على أسباب هذه الفجوة، وفيما يلي شرح لأهم الدروس المستفادة من التجارب الأفريقية السابق تحليلها نظريا في الفصل الثالث وتطبيقها على المحاور القائمة في الصحراء الشرقية السابق تحليلها نظريا في الفصل الرابع وبالمقارنة بينهم نستخلص معايير واشتراطات تطبيق فكر وسياسة محاور التنمية الإقليمية ، ثم تصنيفها وترتيبها طبقا لأولوياتها .

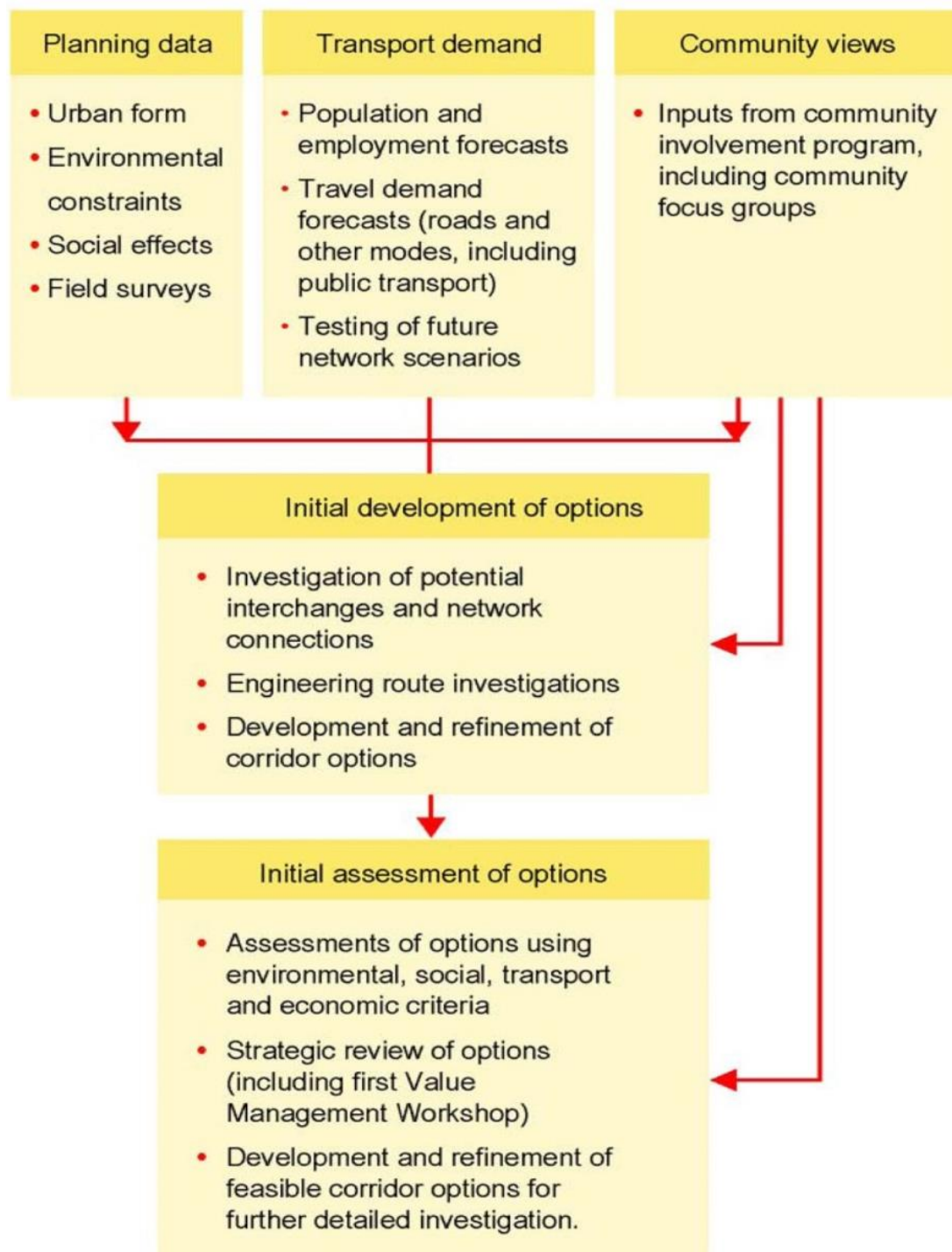
### ٥-١ معايير نجاح التجارب الأفريقية (النتائج الإيجابية):

من التحليل النظري لبعض التجارب الأفريقية في الفصل الثالث نجد أن هناك بعض المحاور التنموية حققت بالفعل بعض الأهداف التنموية المرجوة منها ، ونستخلص من هذه التجارب بعض الدروس المستفادة، التي يجب أخذها في الاعتبار عند التفكير في تطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية . وتشمل هذه ما يلي:

١. عمل مسح عمراني شامل لكافة الأراضي الواقعة على المحور، وتحديد ملكياتها واختبار مدى صلاحيتها للتنمية .
٢. مشاركة جميع الأطراف المعنية السيادية القادرة على صنع واتخاذ القرار ، والفنية القادرة على التخطيط الأمثل والتنفيذ بكفاءة من حيث الوقت والجهد والمال، والإدارية القادرة على المتابعة والتقييم لضمان استدامة العملية التنموية.
٣. تفعيل دور القطاع الخاص وكبار المستثمرين عن طريق إسناد المهام الرئيسية لهم.
٤. التنسيق ودمج أفكار وتحقيق التكامل والتنسيق بين احتياجات كافة القطاعات للوصول إلى فكر تنموي يلبي احتياجات جميع القطاعات وعلى كافة المستويات.
٥. استغلال الموارد والإمكانيات الاقتصادية والبنى التحتية الكامنة والقائمة من طرق وسكة حديد وأنهار ومرافق وخدمات.
٦. اختيار الكوادر الفنية ، والمهارات المتخصصة ذو الخبرة والمعرفة الفنية ، في مجالات الإدارة التخطيط والتنمية والتشغيل والتنفيذ ، أي الالتزام بالتخصص في كافة المجالات.
٧. اختيار الجهات الداعمة والممولة لمثل هذه المشروعات بدقة وكفاءة بحيث تكون جهات سيادية وملتزمة قادرة على استمرارية الدعم والتمويل وتنمية هذا النوع من المشروعات العملاقة.

٨. إجراء مسح قطاعي شامل لرصد كافة إمكانيات المحور في مختلف القطاعات ، الاقتصادية والبنية الأساسية والعمرانية والاجتماعية والبيئية ، لاقتراح المشروعات الجاذبة لكبار المستثمرين وتقديم بعض التسهيلات لتحفيزهم على الاستثمار .
٩. إنجاز هذا العمل يتطلب مشاركة قاطني هذه المناطق لأنهم هم الأكثر خبرة بإمكانيات بيئتهم المحلية . وعند تجميع أفكار وآراء وخطط كافة القطاعات يصبح لدينا تصور وفكر مبدئي لمخطط تنمية المحور يتم ترجمته فيما بعد إلى قائمة مشروعات وفق برامج وخطط زمنية محددة .

٢-٥ تقييم محاور التنمية الإقليمية في مصر ( القائمة في الصحراء الشرقية) طبقا  
للدروس المستفادة من التجارب الأفريقية للخروج بأوجه القصور:



شكل رقم ( ١-٥ ) الخطوات والمعلومات المطلوبة لتقييم أي محور تنموي<sup>٤١</sup>

(٤١) African Economic Outlook. (٢٠٠٨) Developing Technical and Vocational Skills in Africa. The Rationale for Technical and Vocational Skills. ٢٠٠٨/. (Accessed ٢٤ April ٢٠١٢).

من دراسة التجارب المصرية بالفصل الرابع نجد أن المحاور التنموية في مصر لم تحقق أي أهداف تنموية بل بالعكس كان إهدار للمال والوقت والجهد ، والنتيجة النهائية شبكات بنية أساسية قائمة مهمشة وغير مفعلة تنموية ، وليس هذا فقط بل ويتم حاليا تنفيذ أخرى مماثلة بمليارات بنفس الفكر محور (الصعيد/البحر الأحمر)، الأمر الذي أدى إلى ضرورة البحث في أسباب هذا الفشل كمحاولة لتحسين واستغلال مايمكن استغلاله من هذه المحاور أو على الأقل تلافي هذه الأسباب عند اقتراح أي محاور تنموية جديدة.

وفيما يلي تقييم لهذه المحاور القائمة طبقا لمعايير نجاح المحاور الأفريقية من ( تفعيل لدور القطاع الخاص - توافر موارد طبيعية وبشرية - وجود عناصر بنية أساسية يعتمد عليها - مشروعات استثمارية عملاقة - اتصالية جيدة بشبكات الطرق والسكك الحديدية الإقليمية) وهي بالترتيب :

١. محور الكريما / الزعفرانة .
٢. محور قنا / سفاجا.
٣. محور ققط / القصير.
٤. محور إدفو / مرسى علم .

بغرض الوقوف على أسباب محددة لتجاهل هذه المحاور وعدم اهتمام الجهات المعنية بها، ومعرفة جدوى تفعيلها تنموية أو استغلال ما بها من موارد متاحة وهياكل بنية تحتية قائمة وعناصر بنية أساسية تحتاج فقط إلى إعادة إحياء وبعض أعمال التطوير والصيانة.

٥-٢-١ محور الكريمات/الزعرانة:

جدول رقم ( ٥-١ ) تقييم محور الكريمات/الزعرانة

محاور التنمية معايير	محور الكريمات - الزعرانة
طبوغرافيا الموقع ومدى صلاحية الأراضي المحيطة بالمحور للتنمية	معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية بالإضافة إلى وجود بعض المحميات الطبيعية، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر.
القرب من عناصر البنية الأساسية.	لا توجد.
الموارد الطبيعية المتاحة بالمحور	كسر الدولوميت والزلط والحجر الجيري ، لأسمنت ، أحجار الزينة والرخام والألابستر.
دور القطاع الخاص	لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.
وجود مجتمعات عمرانية	لا يوجد عليه أقطاب أو مراكز نمو أو حتى أنوية عمرانية ، مدينة الزعرانة الطرف الشرقي ضعيفة اقتصاديا لعدم إمكانية استغلال الموارد بها لوقوعها في منطقة ألغام من آثار الحروب بالإضافة إلى السلاسل الجبلية والميول الشديدة.
المشروعات العملاقة المحيطة بالمحور	<ul style="list-style-type: none"> <li>• محطات توليد الكهرباء باستخدام طاقة الرياح في الزعرانة.</li> <li>• محطات إنتاج الطاقة من الرياح في الزعرانة.</li> <li>• <u>مشروع خشم الرقبة:</u></li> </ul> <p>منطقة خشم الرقبة وهي توجد في الصحراء الشرقية ٣١ منطقة رخامية اجمالي مساحتها ٣٣٠٠ كيلو متر مربع تحتوي علي كم هائل من الرخام عالي الجودة خاصة في منطقتي خشم الرقبة ووادي أسخر.</p>
الموقع الجغرافي الاستراتيجي	موقعه هام واستراتيجي حيث أنه يشكل الحد الإداري الفاصل بين محافظتي البحر الأحمر ومحافظة السويس التي تشتهر بموارد متعددة صناعية وزراعية و تعدينية بالإضافة إلى قناة السويس.

<p>التبعية الإدارية والتمويل المستدام والمتابعة والصيانة</p> <p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>	
<p>يتقاطع مع:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول ١٣٠ كم</li> <li>• طريق (حلوان /الكريمت) الطولي الموازي لنهر النيل بطول ١٢٦ كم من القاهرة.</li> <li>• طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول ١٢٥ كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</li> </ul>	<p>اتصالية المحور بالطرق الدولية والإقليمية</p>
<p>ويبلغ طوله حوالي ١٦٥ كم وعرضه ١٣.٥ م (مزدوج) ويبلغ حجم المرور عليه حوالي ١١٨٩ سيارة /يوم، طريق غير آمن حيث توجد عليه منحنيات خطيرة.</p>	<p>المواصفات الفنية للمحاور التنموية</p>
<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ملك للقوات المسلحة.</p>	<p>ملكية الأراضي المحيطة بالمحور</p>
<p>لايوجد استعمالات حالية على المحور وهي عبارة عن أراضي شديدة الميول وسلاسل جبلية ومعظم الملكيات عليه تابعة للقوات المسلحة.</p>  <p>شكل رقم (٥-٢) السلاسل الجبلية المحيطة بمحور الكريمت/الزعفرانة</p>	<p>استعمالات الأراضي ومدى صلاحيتها للتنمية</p>



٥-٢-٢ محور قنا/سفاجا:

جدول رقم ( ٥-٢ ) تقييم محور قنا/سفاجا

محور قنا - سفاجا	معايير محاور التنمية الإقليمية
<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية ، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر.</p>  <p>شكل رقم ( ٥-٣ ) القمم الجبلية المحيطة بالمحور</p>	<p>طبوغرافيا الموقع ومدى صلاحية الأراضي المحيطة بالمحور للتنمية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ميناء سفاجا التعديني (أبوطرطور)</li> <li>● خط السكة الحديد (قنا/سفاجا)</li> </ul>	<p>القرب من عناصر البنية الأساسية</p>
<p>المناجم والمحاجر الغنية بمختلف الخامات المعدنية.</p>	<p>الموارد الطبيعية المتاحة</p>
<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>	<p>دور القطاع الخاص</p>
<p>لا يوجد عليه أقطاب أو مراكز نمو إلا عند طرفيه وهما قطبين ضعيفين تنمويا حيث الموارد والإمكانيات المحدودة وقد سبق دراستهم بالتفصيل في الفصل الثالث.</p>	<p>وجود مجتمعات عمرانية</p>
<p>مشروع المثلث الذهبي</p>	<p>المشروعات العملاقة المحيطة بالمحور</p>
<p>يعتبر هذا المحور أقصر طريق بين ساحل البحر الأحمر وبين وادي</p>	<p>الموقع</p>

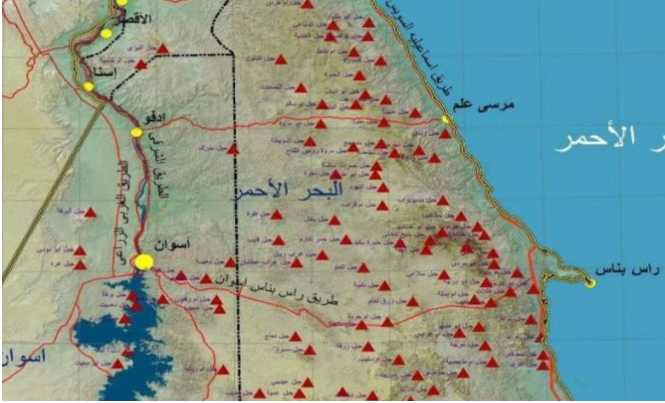
<p>النيل أي من الممكن أن يكون امتداد للتنمية الاقتصادية والعمرانية والسياحية على وادي النيل .</p>	<p>الاستراتيجي</p>
<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>	<p>التبعية الإدارية والتمويل المستدام والمتابعة .</p>
<p>يتقاطع مع:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول ١٣٠ كم</li> <li>• طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول ١٢٥ كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</li> </ul> </p>	<p>اتصالية المحور بالطرق الدولية والإقليمية</p>
<p>يبلغ طوله حوالي ١٦٠ كم ، وهو مكون من اتجاهين وحارتين عرض الحارة ٣.٧٥ م وطبان بعرض ١.٥م لكل جانب أي إجمالي عرض الطريق يصل إلى ١٠.٥م ، ويصل حجم المرور عليه إلى حوالي ٣٥٠٠ سيارة / يوم</p>	<p>المواصفات الفنية للمحاور التنموية</p>
<p>لا يوجد استعمالات حالية على المحور وهي عبارة عن أراضي شديدة الميول وسلاسل جبلية ومعظم الملكيات عليه تابعة للقوات المسلحة. الاستعمالات المحيطة عبارة عن أراضي فضاء شاسعة غير مستغلة ، وغنية بالمحاجر والموارد التعدينية .</p>	<p>استعمالات وملكيات الأراضي المحيطة</p>

جدول رقم ( ٥-٣ ) تقييم محور قفط/القصير

محور قفط - القصير	معايير محاور التنمية
<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية ، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر.</p>  <p>شكل رقم ( ٥-٤ ) القمم الجبلية في المناطق المحيطة بالمحور</p>	<p>طبوغرافيا الموقع ومدى صلاحية الأراضي المحيطة بالمحور للتنمية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ميناء القصير بمدينة القصير ، أحد أهم موانئ مصر على البحر الأحمر ويستخدم في تصدير خامات الفوسفات وهو من الموانئ التعدينية.</li> <li>• مطار الأقصر الدولي ويبعد حوالي ٤٥ كم عن المنطقة الصناعية بقفط.</li> </ul>	<p>القرب من عناصر البنية الأساسية</p>
<p>الحديد في القصير والمنجنيز في وادي أبو شعر والذهب في أبو مروات والفواخير وفضة أبو مروات.</p>	<p>الموارد الطبيعية المتاحة بالمحور</p>
<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>	<p>دور القطاع الخاص</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>١. عند الكيلو (٤) مجاورة سكنية بها ١٠٠٠ وحدة سكنية .</li> <li>٢. عند الكيلو (٥) المنطقة السكنية لمصنع الأسمنت .</li> </ol>	<p>وجود مجتمعات عمرانية</p>

<p>٣. عند الكيلو (٧-٨.٥) المنطقة الصناعية كلاحين.</p> <p>٤. عند الكيلو (٩) محطة محولات المنطقة الصناعية.</p> <p>٥. عند الكيلو (٩) موقع إدارة مصنع الأسمنت.</p>	
<p><b>مشروع المثلث الذهبي</b> وذلك لتوافر الثروة المعدنية الغنية في هذه المنطقة مما يؤدي إلى جذب الاستثمار للاستفادة المثلى من الموارد الطبيعية المحلية والموارد البشرية المتاحة.</p>	<p>المشروعات العملاقة</p>
<p>يمثل المحور الحد الجنوبي لمنطقة المثلث الذهبي ، وهذا قد يسمح بتوطين مشروعات تعدينية قد تساهم في تفعيل المحور تنمويًا في المستقبل .</p>	<p>الموقع الجغرافي الاستراتيجي</p>
<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة .</p>	<p>التبعية الإدارية والتمويل والصيانة</p>
<p>يتقاطع مع:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول ١٣٠ كم</li> <li>• طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول ١٢٥ كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</li> </ul>	<p>اتصالية المحور بالطرق الإقليمية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• الخامات التعدينية والصيد</li> <li>• منطقتين للذهب شمال طريق قنا - القصير</li> </ul>	<p>مقومات التنمية المتاحة.</p>
<p>ويبلغ طوله ١٨٣ كم وعرضه ٩ م اتجاهين وحارة /اتجاه بعرض ٣م ويصل حجم المرور عليه إلى حوالي ١٠٠٠ سيارة/ يوم</p>	<p>المواصفات الفنية لمحاور التنمية</p>
<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور تؤول ملكيتها للقوات المسلحة. ولا يوجد استثمارات حالية على المحور</p>	<p>ملكية واستثمارات الأراضي المحيطة بالمحور</p>

جدول رقم ( ٥-٤ ) تقييم محور إدفو/مرسى علم

محور إدفو - مرسى علم	معايير محاور التنمية
<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية ، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر.</p>  <p>شكل رقم ( ٥-٥ ) القمم الجبلية في المناطق المحيطة بمحور إدفو/مرسى علم</p>	<p>طبوغرافيا الموقع ومدى صلاحية الأراضي المحيطة بالمحور للتنمية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● مطار مرسى علم الدولي يبعد عن المدينة ٦٠ كيلومتراً إلى الشمال.</li> <li>● ميناء مرسى علم</li> </ul>	<p>القرب من عناصر البنية الأساسية</p>
<p>المناجم والمحاجر الغنية بمختلف الخامات المعدنية.</p>	<p>الموارد الطبيعية المتاحة</p>
<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>	<p>دور القطاع الخاص</p>
<p>لا يوجد عليه أقطاب أو مراكز نمو إلا عند طرفيه وهما قطبين ضعيفين تنمويا حيث الموارد والإمكانات المحدودة وقد سبق دراستهم بالتفصيل في الفصل الثالث</p>	<p>وجود مجتمعات عمرانية</p>
<p>لا توجد مشروعات محددة لتساهم في تفعيل دور المحور .</p>	<p>المشروعات العملاقة المحيطة بالمحور</p>
<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر</p>	<p>التبعية الإدارية</p>

<p>و هي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>	<p>والتمويل المستدام والمتابعة</p>
<p>يتقاطع مع:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول ١٣٠ كم</li> <li>• طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول ١٢٥ كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</li> </ul>	<p>اتصالية المحور بالطرق الدولية والإقليمية</p>
<p>يبلغ طوله حوالي ٢٣٠ كم وتتعرض أجزاء من هذا المحور للسيول المؤثرة الخطرة وهو مزدوج ويعرض الاتجاه الواحد ٧.٥ م في كل اتجاه ، وبعد ذلك طريق مفرد بعرض ٨ م حتى إدفو.</p>	<p>المواصفات الفنية للمحاور التنموية</p>
<p>لايوجد استعمالات حالية على المحور وهي عبارة عن أراضي شديدة الميول وسلاسل جبلية ومعظم الملكيات عليه تابعة للقوات المسلحة.</p>	<p>استعمالات الأراضي المحيطة ومدى صلاحيتها للتنمية</p>

## ٥-٣ أوجه القصور في محاور التنمية القائمة:

١. غياب دور القطاع الخاص في تنمية هذه المحاور بسبب عدم وجود حوافز من الحكومة للاستثمار في هذه المناطق الصحراوية النائية.
٢. عدم وجود كيان لجهة إدارية محددة تنسق بين رؤى وتوجهات ومتطلبات كافة القطاعات على مختلف المستويات، والتي يمكن أن يسند إليها مهام إدارة وتشغيل ومتابعة تنمية المحور.
٣. عدم مطابقة مواصفات هذه المحاور الفنية للمواصفات العالمية للطرق، ومحدودية الخدمات على المحاور وقصور أعمال متابعة الصيانة والتوسعة، مما يؤدي إلى صعوبة الحركة عليها سواء ركاب أو بضائع.
٤. عدم وجود أنوية عمرانية أو صناعية بطول المحور لتساهم في تفعيل دور المحور كمحور تنموية.
٥. ملكيات الأراضي بطول المحور معظمها للقوات المسلحة، مما يؤدي إلى تحجيم توجيه الاستثمارات في هذه المناطق.
٦. معظم هذه المحاور تمر في سلاسل جبلية وأراضي جيرية ومخزرات سيول. مما يستلزم وضع اشتراطات ومعايير خاصة عند تخطيط واقتراح أي استثمارات أراضي في هذه المناطق.
٧. ضعف الترابط والانفصال بين المناطق الشرقية من البلاد والغربية مما يؤدي إلى تفاوت اقتصادي بينهما وبالتالي عدم فعالية المحور.
٨. ضعف الاتصالية بين شبكات الطرق والمنافذ البرية والبحرية.
٩. اعتبار تخطيط محاور التنمية تخطيطاً محلياً خاص بمنطقة جغرافية فقط، واعتبارها معزولة عن سواها، إضافة لعدم وجود دراسات تتناول المحور ككل متكامل تحت كنف الخطة الإقليمية الشاملة مما يؤدي إلى التناقض مفهوم المحور التنموي وواقع تنفيذه.
١٠. تعاني شبكة الطرق المصرية من بعض السلبيات الجغرافية والفنية، والتفكير بمحاور التنمية يحتاج إلى تلافي هذه السلبيات والعمل على تحسينها للوصول إلى المقاييس العالمية الدولية.
١١. واقع المحاور القائمة لا يتناسب مع ما يخطط له كمحور تنموي؛ حيث تتباين مواصفاته الفنية من جزء إلى آخر، ولا تتناسب مع المواصفات العالمية للطرق الحرة السريعة، كما يحتاج إلى إعادة النظر في استثمارات الأراضي المحيطة به وتحتاج إلى قوانين تشريعية ناظمة لها.
١٢. لا يوجد مفهوم واضح للمحور التنموي على المستوى الإقليمي، وعلى مستوى المحافظات المختلفة؛ مما انعكس سلباً على واقع المحور مؤدياً إلى ظهور مفاهيم متعددة لأجزاء منفصلة، بحيث يصعب بعد ذلك تجميعها تحت مفهوم واحد موحد.

## ٥-٤ معايير وخصائص محاور التنمية الإقليمية (اشتراطات نجاح محاور التنمية

الإقليمية):

جدول رقم ( ٥-٥ ) معايير نجاح تطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية

التصنيف	المعايير
معايير التنمية	١. وجود جهة أو هيئة محددة سيادية قادرة على صنع واتخاذ القرار مسؤولة عن إدارة تنمية المحور والتمويل المستدام والصيانة والمتابعة فيما بعد التنفيذ ومن ثم التقييم، ومسؤولة أيضا عن التنسيق بين احتياجات ومتطلبات جميع القطاعات وتكامل كافة الأطراف المعنية.
	٢. تخصيص نسبة معينة من عائد المشروعات الاستثمارية المحيطة بالمحور لصالح أعمال تنمية وإدارة وصيانة المحور وذلك لضمان استدامة كفاءة وفعالية المحور سواء من الناحية الفنية أو التنموية.
	٣. ضرورة عمل دراسات جدوى فنية واقتصادية واجتماعية وبيئية مسبقة قبل البدء في مرحلة التخطيط أو حتى اختيار مسار المحور، يشترك في إعدادها كافة الجهات المعنية.
	٤. تقنين ودراسة استعمالات الأراضي الواقعة على المحور من حيث الملكية ومدى صلاحيتها للتنمية.
	٥. سن القوانين والتشريعات التي تحكم عمليات بيع وتخصيص الأراضي الواقعة على المحور، وأيضا وضع القوانين الصارمة لمتابعة تنفيذ مشروعات التنمية لتحفيز وإلزام المستثمرين بتنفيذ مشروعاتهم.
	١. أهمية موقع المحور الجغرافي استراتيجيا.
	٢. طبوغرافيا الموقع ومدى صلاحية الأراضي المحيطة بالمحور للتنمية، أي تكون أراضي سهلية منبسطة صالحة للتعمير.
	٣. قرب المحور من عناصر البنية الأساسية مثل المطارات وموانئ الشحن والطرق الإقليمية والمرافق والخدمات، مما يسهل في حركة الاستيراد والتصدير أي التكامل بين كافة المنافذ البحرية والجوية والبرية.
	٤. المجتمعات والأنوية العمرانية المتواجدة على المحور؛ والتي من الممكن أن



<p>تلعب دوراً رئيسياً في تفعيل الحركة وزيادة الأنشطة على المحور .</p> <p>٥ . مدى التفاعل والتكامل بين أقطاب المحور التنموي، بمعنى توافر علاقات تبادلية تكاملية بين أطراف المحور .</p> <p>٦ . وجود وتوافر موارد وإمكانيات متنوعة قابلة للاستغلال وقادرة على تشكيل قاعدة اقتصادية بالأراضي المحيطة بالمحور، لفتح مجالات متنوعة للاستثمار .</p> <p>٧ . تفعيل وتشجيع وتحفيز دور القطاع الخاص للقيام بالأدوار الرئيسية الفعالة في عملية التنمية .</p> <p>٨ . توطين وتخصيص مشروعات عملاقة رئيسية جاذبة لاستثمارات القطاع الخاص وكبار المستثمرين مع تقديم التسهيلات والحوافز المجزية التشجيعية لهم .</p> <p>٩ . القرب من العمالة والخدمات التجارية، وكذلك مستلزمات الإنتاج .</p>	
<p>المواصفات العالمية للمحاور التنموية والطرق الحرة Freeway من تصميم هندسي وطول وعرض وخدمات والأمان road safety وهي كالتالي:</p> <p>١ . يتكون الطريق من اتجاهين منفصلين بجزيرة وسطى بعرض كافي (أقل عرض ٣٠ متر) لمنع ضوء السيارات القادمة من الاتجاه المعاكس وأيضا لمنع عبور المركبات للاتجاه المعاكس .</p> <p>٢ . لا يقل عدد الحارات عن أربعة حارات لكل اتجاه ويعرض ٣.٧٥ م للحارة الواحدة ويزيد إلى ستة حارات في التقاطعات .</p> <p>٣ . الطريق خالي تماما من التقاطعات المباشرة أو السطحية على أن يتم تصميم التقاطعات على أساس فصل المستويات أو التقاطعات الحرة .</p> <p>٤ . الأكتاف مرصوفة لإمكان الوقوف خارج نهر الطريق في حالات الطوارئ ويعرض أدنى ٣ م للكثف .</p> <p>٥ . التصميم على أساس سرعة تصميمية " ١٥٠ كم/ساعة".</p> <p>٦ . لايزيد الانحدار الطولي عن ٣% .</p> <p>٧ . تقليل المنحنيات الأفقية ومنع تواجد الأفقية والرأسية في وقت واحد .</p>	<p>المعايير الفنية</p>

٨. الميول للخارج لا تقل عن ٢% لتصريف الأمطار فورا .
٩. وجود استراحات على جانبي الطريق بحيث تسع لعدد لا يقل عن ١٠ شاحنات معا في نفس الوقت .
١٠. فصل الاتجاهين عن حافة الكتف الداخلي بحواجز معدنية .
١١. يجب أن يكون اختيار محور الطريق في مرحلة التخطيط بعيدا عن أماكن السيول والكتبان الرملية العالية.
١٢. يتم التصميم الهندسي والإنشائي للطريق لجميع عناصره (المنحنيات - الدورانات - فروق المناسيب..) طبقا لأحدث المواصفات العالمية.
١٣. إنشاء سياج شبكي على جانب الطريق لمنع دخول المشاة والحيوانات أي معزولة تماما من الجانبين .
١٤. تزويد الطريق بجميع وسائل تأمين سلامة المرور الحديثة.
١٥. توافر الإضاءة ليلا في أماكن (التقاطعات الحرة - الكباري - الأنفاق - مداخل المدن - الأماكن السكنية - التقاطعات ..) .
١٦. تزويد الطريق بمحطات الخدمة والتليفونات ونقاط الإسعاف وورش الصيانة الثابتة والمتنقلة والكافيتريات على مسافات مناسبة لتحقيق الأمان لمستخدمي الطريق
١٧. إدخال مشروعات التجميل والتشجير حول الطريق لمنع الملل والنعاس للسائقين.
١٨. منع وسائل النقل البطيء وحركة عبور المشاة نهائيا وعمل حلول للمشاة في الأماكن التي تستدعي ذلك فقط.
١٩. مستوى الخدمة عند التصميم لا يقل عن مستوى الخدمة "A" .

## ملخص الفصل الخامس:

بعد تقييم محاور التنمية العرضية القائمة في الصحراء الشرقية وفقا لمعايير نجاح تجارب الدول الأفريقية، وجد الباحث أن معظم هذه المعايير لم تتوافر في المحاور القائمة في مصر، الأمر الذي أدى إلى تهميش هذه المحاور وعدم استغلالها تنمويا ، على الرغم من توافر العديد من مقومات التنمية بالمناطق المحيطة بها من موانئ وموارد تعدينية ومناجم ومحاجر وشبكات طرق إقليمية وسكة حديد ولكنها متهالكة أي تحتاج إلى الكثير من أعمال التطوير والصيانة من جهة وإلى الكثير من التمويل والاستثمارات من جهة أخرى .

وتمكن الباحث بعد التقييم في هذا الفصل من حصر واستنتاج أوجه القصور في هذه المحاور القائمة وبمقارنتها بأوجه نجاح التجارب الأفريقية توصل الباحث إلى مجموعة من المعايير والاشتراطات الواجب مراعاتها وأخذها في الاعتبار عند بدء التفكير في صنع واتخاذ قرار تخطيط وتطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية، وفي الفصل التالي سيتم اختبار هذه المعايير وذلك بتطبيقها على محور الصعيد/البحر الأحمر لمعرفة جدواه التنموية أي مدى تحقيقه لأهدافه التنموية.

## مقدمة الفصل السادس:

بعد الخروج من الفصل السابق بالمعايير والاشتراطات التنموية والفنية والإدارية التي من المفترض مراعاتها عند صنع واتخاذ قرار تخطيط محاور تنمية إقليمية، لتنتج محاور لها دور تنموي فعال أي تؤثر وتتأثر بالمناطق المحيطة بها تنمويا وليكون هذا التأثير مستدام كما ذكرنا يحتاج إلى جهات سيادية وإدارية يسند لها مهام متابعة الاستثمار واستغلال العائد من مشروعات التنمية القائمة على المحور في أعمال الصيانة والتطوير المستدام للمحور حتى يحقق الأهداف المرجوة منه، ولا يتحول بعد فترة معينة من الزمن إلى هياكل بنية أساسية مهمشة غير مستغلة الأمر الذي يؤدي بدوره إلى إهدار المال والوقت والجهد، وفيما يلي تقييم لمحور الصعيد/البحر الأحمر المحور التنموي الجديد نسبيا وهو محور من البداية مخطط على أنه تنموي ولكن حتى الآن لم تظهر عليه أي مشروعات أو استثمارات تفعله تنمويا ولم يظهر له دور في أي نوع من أنواع التنمية الإقليمية في المناطق والأقاليم التي يخترقها، الأمر الذي لفت انتباه الجميع للبحث عن أسباب توقف هذا المشروع العملاق.

### ٦-١ تقييم المحور العرضي (الصعيد/البحر الأحمر) طبقا لاستراتيجية التنمية

#### العمرانية لاستخدامات الأراضي المقترحة له (قطاعات التنمية) ٢٠٤:

##### ٦-١-١ أهداف مشروع إنشاء طريق (الصعيد/البحر الأحمر) :

١. وضع نواه لتنمية الصحراء الشرقية من خلال محاور عرضية تربط الوادي بالبحر الاحمر .
٢. دمج قطاع الصعيد الاوسط بالبحر الاحمر فى كيان اقتصادى واجتماعى واحد متكامل مع الكيان الرئيسى لجمهورية مصر العربية.
٣. طرح خريطة استثمارية متكاملة لقطاع من الصحراء الشرقية المصرية : زراعية وصناعية وتعدينية وسياحية من خلال الاستراتيجية المتكاملة لتنمية اقليم وسط الصعيد .
٤. تحقق التوظيف الاقتصادى الانسب لاراضى القطاع فى اطار المحددات الطبيعية والبيئية وتعظيم فرص استغلال الامكانات المتاحة .
٥. توفير الانشطة الاقتصادية التي تعمل علي جذب الزيادة السكانية حتي عام ٢٠٢٧ في اتجاه الشرق.



## ٦-١-٣ المعايير الإدارية:

### التبعية الإدارية والتمويل المستدام والمتابعة:

- في نوفمبر ٢٠٠٦ تمت الموافقة من قبل السيد رئيس الوزراء على إقامة المشروع طبقاً لمواصفات الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري مع تمويل من صندوق إعادة الهيكلة التابع لوزارة الاستثمار.
  - تم وضع حجر الأساس للمشروع ديسمبر ٢٠٠٦ بحضور السيد رئيس مجلس الوزراء ليكون هذا يوماً تاريخياً في مسار تطوير منطقة الصعيد ونقله سيسجلها التاريخ بحروف من نور.
  - تم التعاقد بين الهيئة العامة للطرق والكباري وشركة النصر العامة للمقاولات "حسن علام" على تنفيذ المشروع فبراير ٢٠٠٧ على أساس تنفيذ الأعمال في ٢٧ شهر وهو زمن قياسي بكل المعايير وتم تسليم الموقع للشركة في ابريل ٢٠٠٧.
  - تمت موافقة السيد رئيس مجلس الوزراء في فبراير ٢٠٠٨ على تنفيذ المرحلة الأولى لطريق الصعيد البحر الأحمر (طريق مفرد + ازدواج مناطق النسف والارتفاعات بالكامل) بتكلفة ١,١ مليار جنيه على أن يتم ذلك بتمويل من خارج الموازنة يسدد من خلال الإستغلال الإستثماري للأراضي حول الطريق.
  - تمت موافقة مجلس الوزراء بجلسته رقم (٥٢) في يونيو ٢٠٠٨ على قيام الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري بمنح التزم إدارة وتشغيل وصيانة طريق الصعيد البحر الأحمر وتخصيص أراضي المشروعات الاستثمارية حوله للشركة القومية للتشييد والتعمير ،
  - صدر قرار السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٣٩٦ لسنة ٢٠٠٨ بتخصيص الأراضي ومنح الالتزام إلى الشركة القومية للتشييد والتعمير لمدة خمسون عاماً من تاريخ منح الالتزام قابلة للتجديد لمدة أخرى بحث لا تزيد مدة الامتياز عن ٩٩ عاماً،
  - وفي نوفمبر ٢٠٠٨ تم تأسيس شركة المشروع : شركة الصعيد البحر الأحمر للاستثمار والتنمية برأس مال مصرح به ويبلغ ٢٠٠ مليون جنيه، ورأس مال مصدر ٥٠ مليون جنيه، ورأس مال مدفوع ١٢,٥ مليون جنيه.
  - صدر قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ٣٥٦ لسنة ٢٠٠٨ بتاريخ في ديسمبر ٢٠٠٨ بتخصيص الأراضي الاستثمارية حول الطريق إلى الشركة القومية للتشييد والتعمير لتتولى أعمال التنمية حول الطريق وتمويل تنفيذ المشروع.
- وقد عملت شركة النصر العامة للمقاولات بكافة أجهزتها ومقاوليها معداتها الحديثة على إنجاز المشروع وإنهائه كما هو مخطط له عن طريق توفير ٩١٧ معدة من بلدوزورات وهراسات وقلابات ولوادر تعمل على مدار الساعة بحجم عمالة بلغ ٢٠ الف عامل ومهندس وفني ( عمالة مباشرة

وغير مباشرة) ليشكلوا في النهاية ملحمة مثيرة للإعجاب، كما كان لأبناء الصعيد فرصة ذهبية لوضع بصمتهم على هذا الطريق حيث وفر المشروع ٥٧٥٠ فرصة عمل مباشرة إجمالية نال أبناء الصعيد ما نسبته ٦٦% ليكون لهم دور في تنمية جنوب الوادي من خلال هذا المشروع الذي لا يقل ضخامة ولا أهمية عن مشروع السد العالي.

بلغت تكلفة المرحلة الأولى من الطريق ١.٦ مليار جنيه ومن المتوقع أن تصل تكلفته الإجمالية بعد إنجاز المرحلة الثانية إلى ضعف هذا الرقم تقريباً.

- المرحلة الأولى: طريق مفرد من خلال صندوق تمويل برنامج إعادة الهيكلة التابع لوزارة الاستثمار.

- المرحلة الثانية: طريق مزدوج من خلال التزام شركة المشروع (شركة الصعيد - البحر الأحمر للاستثمار والتنمية) وهي شركة مساهمة مصرية تم تأسيسها لاستكمال تمويل إنشاء الطريق من خلال الاستغلال الاستثماري للأراضي حول الطريق.

#### ٦-١-٤ استعمالات الأراضي المقترحة لمحور الصعيد/البحر الأحمر:

نادراً ما يتم استغلال المساحات على جانبي الطريق عند شق طرق طويلة ولكن عند التخطيط لمحور الصعيد البحر الأحمر تم توفير مساحة من الأراضي على جانبي حرم الطريق بعرض ١٥٠ متر وبمساحة إجمالية ٢٧ ألف فدان لتستخدم في مشاريع التنمية ليصبح الطريق في النهاية متنفساً لأهالي الصعيد ومركزاً اقتصادياً هاماً لجذب الإستثمارات وطريق سهل يسمح لعجلة التنمية في الدوران في الصعيد بكل سهولة وسلاسة ليصبح الصعيد تنمية شاملة متكاملة لاتقل عن مثيلاتها في محافظات الدلتا بل ستتجاوزها.





## القرب من عناصر البنية الأساسية:

لا توجد على المحور أي مرافق أو خدمات ، فقط على المدن الرئيسية المكونة لأقطاب المحور .

## خصائص ومقومات التنمية المتاحة بالمحور<sup>٤٢</sup>:

### مقومات زراعية:

- استصلاح أراضي زراعية شرق النيل بمناطق ( وادى أسيوط وسوهاج وأولاد طوق شرق ٣٨٥٠٠ فدان.
- محاصيل حقلية وبستانية ومحاصيل تقليدية ونباتات طبية ونخيل.
- معظم الأراضي الزراعية بمنطقة القطاع الأول ( تتراوح من الدرجة الثالثة الى الدرجة الرابعة).

### مقومات تعدينية:

ينتشر بالقطاع الأول العديد من الموارد والخامات التعدينية (الرمال والزلط والحجر الجيري، ولطفلة، وأحجار الزينة وتشمل الحجر الجيري الرخامى والبريشيا والألباستر، ومواد البناء والحصى ) وذلك فى كل من مناطق محافظة أسيوط وسوهاج.

### مقومات صناعية:

- ينتشر بالقطاع الأول صناعة المواد غذائية ومشروبات - غزل ونسيج وملابس وجلود - الخشب ومنتجاته - الورق ومنتجاته - كيماويات أساسية - مواد البناء وخزف - الأساسية معدنية -نقل منتجات معدنية وآلات ومعدات .
- تنتشر بالقطاع الصناعات الصغيرة كثيفة العمل ٦٠٠٠ ورشة حرفية .
- تتنوع صناعات القطاع بين صناعات كثيفة التكنولوجيا وصناعات يدوية ، وصناعات حرفية.
- معظم الأنشطة الصناعية ترتبط بالموارد والخامات الطبيعية المتاحة بالقطاع الأول للدراسة.
- يقع القطاع فى ملتقى مجموعة من الطرق البرية وسكك حديدية وموانئ نهرية تخدم فكرة التوطن الصناعى .

---

(٤٢) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط الاستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد/البحر الأحمر ، ٢٠٠٩

## مقومات خدمية وسياحية:

- يوجد بمحافظة أسيوط ميناءان نهریان عامان وثلاثة موانئ خاصة ويربط هذا الخط الملاحي القاهرة بمحافظات الوجه القبلي.
- يوجد بالمحافظة مطار أسيوط المدني وقد تم تطويره ليصبح مطاراً دولياً، ويقع على بعد ٣٥ كم من مدينة أسيوط على طريق أسيوط / الوادي الجديد .
- يوجد بمحافظة سوهاج عديد من المحاور وشبكات النقل .
- ترتبط محافظة سوهاج بشبكة النقل المائي الداخلي عن طريق نهر النيل الذي يربطها بباقي محافظات الجنوب.
- يوجد عديد من الموارد السياحية الفرعونية والدينية، والجزر النيلية والأثار التاريخية بالقطاع الأول للدراسة.

## المجمعات العمرانية المقترحة للمحور:

جدول رقم (٦-١) النسق العمراني للمجمعات المقترحة بالمحور

نسق التجمع	حجم السكان بالآلاف نسمة	عدد التجمعات	الدور والوظيفة
قطب مركزي	٨٥	٢	صناعي - تجاري - سياحي - إداري
أنوية شبه مركزية	٢٥	٦	تجارية - خدمية
أنوية عمرانية	٥.٥	١٠	قرى ظهير صحراوي وتجمعات

**يتكون النسق العمراني المقترح للتنمية من ثلاثة أنواع من التجمعات تلعب كل منها أدوار محددة في النسق العام للتنمية وتشمل :**

- قطب تنمية بحجم سكاني ٨٥٠٠٠ نسمة ويمثل هذا التجمع المركز العمراني ذا الثقل السكاني والمكاني والخدمي لمنطقة التنمية فهو سوق توزيع المنتج النهائي وتوطن الإقامة المعيشية للعاملين به أو القائمين عليه .
- نواه تنمية شبة مركزية بحجم سكاني ٢٥٠٠٠ نسمة وتمثل همزة وصل بين عناصر وانشطة التنمية المكانية ومواقع التنمية البشرية ويوفر في إطارها الخدمات وتعتبر التجمع الوسيط بين تجمع قطب التنمية الصغرى المركزي والانوية العمرانية .
- الانوية العمرانية بحجم سكاني ٥٥٠٠ نسمة ويمثل المواطن المباشر القائم علي عنصر النشاط بموقع الانتاج المباشر وتمثل هذه الأنوية العمرانية في نطاق التنمية الزراعية نقط بينيه لانتشار مواقع الاستصلاح علي مواقع كبيرة ومتباعدة وهي ما يطلق عليها قري الظهير الصحراوي.

**دور القطاع الخاص:**

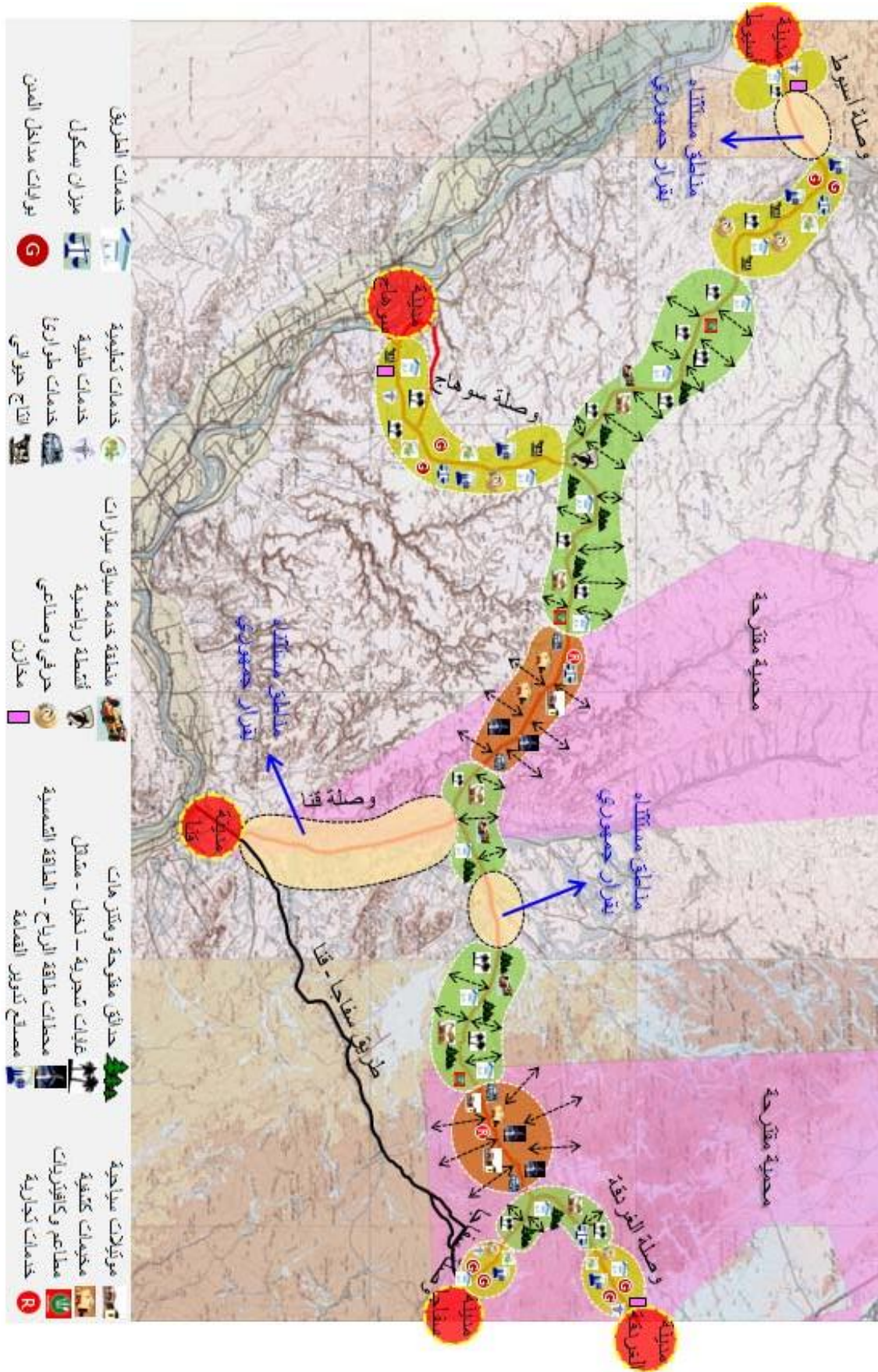
لايوجد دور للقطاع الخاص نهائيا في هذا المشروع .

**المشروعات المقترحة للمحور<sup>٤٢</sup>:**

- منطقتان للخدمات السياحية والبيئية على مساحة هائلة تبلغ ٦٨٠٠ فدان.
- إنشاء مجمع خدمات إقليمية وسياحية بيئية بمساحة ٤٢٠٠ فدان.
- إنشاء (منطقة سياحية بيئية خدمية) بالظهير الصحراوي لمدينة سفاجا بمساحة ٥٠٠٠ فدان.
- استصلاح ٥٤ ألف فدان في محافظة قنا ليكون للإنتاج الزراعي دوره المؤثر في الدخل القادم للدولة إلى جانب توفير ما يلزم من حاصلات زراعية لتحقيق الإكتفاء الذاتي.
- إنشاء منطقتان للأنشطة الصناعية والتعدينية بنظام المناطق الاستثمارية الخاصة على مساحة ١١٣ ألف فدان.
- إنشاء تجمعات عمرانية جديدة تصل إلى ١١ تجمع عمراني بإجمالي مساحة قدرها ٢ مليون متر مربع مما يعمل على توزيع الكثافة السكانية بالقرب من هذا الطريق مع خلق فرص عمل جديدة عن طريق إنشاء العديد من المجمعات الصناعية الجديدة .

- تخصيص عدد ٣ مينااء جاف في كل من اسيوط وسوهاج وقنا , كل منها على مساحة ٢٥٠ فدان بإجمالي ٧٥٠ فدان لتنشيط اعمال التجارة الداخلية وانشاء المزيد من الاسواق لخدمة اهالي الصعيد.
- إنشاء مجمع صناعي زراعي على مساحة ١٠٠ فدان شرق وصلة أسيوط ومجمع صناعات معدنية وتعدينية على مساحة ٢٥٠ فدان غرب سفاجا ليحدث التكامل بين العنصر السكاني العمراني مع العنصر الصناعي التنموي.
- إنشاء مجمع صناعات مواد بناء وأسمنت ( المطاهير) بشرق وصلة سوهاج بمساحة ٥٢٢٧٩ فدان - خطة وزارة الصناعة والتجارة.
- إنشاء مجمع صناعات مواد البناء والأسمنت (جبل الجير) بشرق وصلة قنا بمساحة ٦١٦٤٢ فدان (خطة وزارة الصناعة والتجارة)





شكل رقم (٦-٤) المشروعات التنموية المقترحة لتنمية محور الصعيد/البحر الأحمر

## اتصالية المحور بالطرق الدولية والإقليمية :

- يتقاطع مع طريق قنا/سفاجا
- طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول ١٢٥ كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).
- طريق (القاهرة /أسوان) الزراعي بطول ١٢٢ كم (تم ازدواجه بالكامل) عند سوهاج تحديدا كوبري فهمي.
- طريق (حلوان/الكريمات) الحر بطول ١٢٦ كم من القاهرة

### ٦-١-٦ المعايير الفنية:

#### المواصفات الفنية للمحور:

يبلغ طول الطريق ٤١٥ كم شاملة الوصلات الرئيسية موزعة كالاتى:

#### جدول رقم (٦-٢) أطوال الوصلات الرئيسية للطريق

الطول	الوصلة
١١٢.٥ كم	وصلة أسيوط
٥٢.٦ كم	وصلة سوهاج ١
٦٤.٧ كم	وصلة سوهاج ٢
١١٩.٠ كم	وصلة سفاجا
٤.٥ كم	مدخل سوهاج
١١.٣ كم	الكـوثر
٤٧.٠ كم	وصلة قنا

- السرعة التصميمية: ١٠٠ كم/الساعة

## ٦-٢ تقييم مشروع الصعيد / البحر الأحمر. (النقد الموجه للمشروع)

١. يمر محور (الصعيد/البحر الأحمر) في مناطق جبلية وعرة وشديدة الميول أي طبوغرافيا يصعب التعامل معها عمرانيا وإذا لزم الأمر تكون باهظة التكاليف.
٢. بالرغم من أنه تم عمل الدراسات التخطيطية بفكر تنموي قبل البدء في هذا المشروع إلا أنه ، عند النزول إلى حيز التنفيذ وجد أن نسبة كبيرة من الأراضي (مخصصة لجهات أخرى ، على قمم جبلية) وبعض هذه الأراضي غير مناسبة للاستعمال المقترح لها أي الدراسة غير مطابقة للواقع (استراتيجية التنمية العمرانية لاستخدامات الأراضي المقترحة لمحور الصعيد /البحر الأحمر) إعداد الهيئة العامة للتخطيط العمراني.
٣. سوء اختيار مسار المحور من البداية حيث لم يعتمد على أي دراسات تخطيطية أو بيئية مسبقة مما أدى إلى اختراقه مناطق جبلية وعرة وتقاطعه مع عدد من الأخوار الكبيرة بعمق يصل إلى ٧٠ م تقريبا مثل ( وادي الكيمان ، ووادي حبيب...) مما أدى إلى تعسر وتأخر مراحل تنفيذ المشروع ، بالإضافة إلى أنه لم يتم التنسيق الجاد بين كافة الأطراف المعنية الأمر الذي أدى إلى اختيار المسار بعيدا عن مناطق التنمية ذات الأولوية في الصحراء الشرقية .



شكل رقم (٦-٥) مناطق التنمية ذات الأولوية



٤. غياب الجهة الإدارية المسؤولة عن إدارة تنمية المحور ومتابعة تنفيذ مشروعاته، وإن وجدت لا تمتلك الكوادر الفنية ولا الإدارية المدربة على تنفيذ وإدارة مثل هذه المشروعات العملاقة.
٥. غياب دور القطاع الخاص نهائياً من هذا المشروع التنموي العملاق.
٦. نقص التمويل اللازم لاستكمال باقي المشروع (ازدواج الطريق ، ومحطات الرسوم ) .
٧. استمرار مشكلات تداخل الولايات على الاراضى فى الصعيد والتنازع بين عدة جهات فيما يتعلق بالاراضى التى تم تخصيصها للشركة مثلما حدث فى ارض وادى قنا والنزاع مع مدينة اسيوط الجديدة وأخميم الجديدة.
٨. نقص الخدمات علي جانبيه رغم مرور أكثر من عام على افتتاحه وتشغيله في الوقت الذي تكلف انشاؤه نحو ملياري جنيه لكنه يخلو من محطات تموين الوقود ونقاط الاسعاف والاشارات الضوئية والكافيتريات وغيرها من الخدمات التي يحتاجها من يستخدمون هذا الطريق.
٩. يوجد عليه عددا كبيرا من المنحنيات الخطرة تتطلب استبدالها وتوسيعها وهناك مسافة من هذا الطريق خاصة علي بعد ٤٥ كيلو مترا من مدينة سوهاج مرتفعة جدا عن سطح الارض وتمثل خطورة بالغة .

### ٦-٣ الخطوات المقترحة لتخطيط محاور التنمية الإقليمية الناجحة:

١. تفعيل التخطيط الإقليمي الشامل، واستراتيجية تخطيطية إقليمية، ودراسة التوجه الإقليمي، ثم يتم اقتراح محاور التنمية ضمن الخطة الإقليمية.
٢. تحديد أهداف التنمية، وأدواتها.
٣. دراسة محاور التنمية على المستوى الإقليمي؛ لمعرفة علاقاتها مع بعضها البعض، ومعرفة المحاور المكتملة لبعضها البعض من حيث الامكانيات.
٤. وجود دراسات إقليمية للحالة الراهنة، وتقييم الدراسات السابقة، ثم تقوم هذه الدراسات بتحديد العلاقة بين الأقاليم وماهيتها.
٥. تحديد طريقة تنمية كل محافظة حسب ظروفها، وضمن أهداف التنمية الإقليمية.
٦. تحديد أهمية المحور بالنسبة للدولة ثم الإقليم ثم المحافظة، ونوع هذه الأهمية.
٧. وجود دراسة شاملة للمحور، وتخطيط على مستوى المحور كاملا ، ثم دراسة تفصيلية للأجزاء المكونة للمحور، وعلاقتها بأقاليمها والأقاليم المجاور لها .
٨. توافر قواعد بيانات شاملة ودقيقة وتفصيلية للانتقال إلى تخطيط تفصيلي، ووضع أولويات التنفيذ.

## ٦-٤ استراتيجية تخطيط محاور التنمية الإقليمية :

فيما يلي مقترح لإستراتيجية تخطيط محاور التنمية الإقليمية، تتضمن ثلاث مستويات كالتالي :

### ٦-٤-١ على المستوى القومي وتشمل الآتي:

١. تحديد الأهداف التنموية للخطة الخمسية، ثم تحديد أهمية "محاور التنمية" من تلك الأهداف.
٢. تحديد الأطراف الدولية المشاركة في هذا التكوين الجغرافي الشبكي بناءً على الواقع الجغرافي الراهن، والعلاقات السياسية والاتفاقيات والمنظمات الدولية، ومعرفة المحددات والشروط الواجب توافرها بناءً على الاتفاقيات الدولية.
٣. تحديد الأهداف التنموية من المحور التنموي، ومفهومه على المستوى الإقليمي ، ونوعه، والقطاعات المشاركة في هذه العملية، ونموذج استعمالات الأراضي، وتكون هذه المفاهيم على علاقة وارتباط مع المفاهيم المقترحة من قبل المنظمات الدولية على النطاق العالمي التي نتناول هذا المحور، وبناءً عليه سيتم تحديد تعريف مناسب للمحور التنموي بناءً على دراسة شاملة وقواعد بيانات متكاملة.
٤. تحديد جهة مسؤولة عن "محاور التنمية" بتكوين هيئة مركزية على المستوى الإقليمي، تصب عندها قواعد البيانات عن الأقاليم بحسب قانون التخطيط الإقليمي، إضافة إلى البيانات المتعلقة بالأطراف الخارجية المحددة وفقاً لما سبق، وتتصل هذه الهيئة مع مثيلاتها في الأطراف الخارجية المشاركة، ويتم في هذا المستوى تحديد أسلوب التمويل.

### ٦-٤-٢ على المستوى الإقليمي:

١. تكوين هيئات فرعية في المحافظات أو الأقاليم، ترتبط مع الهيئة المركزية ، ويتم توعيتها بالمفهوم ونوع وأهداف المحور على المستوى الإقليمي.
٢. وجود قواعد بيانات لهذه الهيئات الفرعية توضح موارد كل إقليم بشكل مفصل ومدروس، وعلاقة هذه الموارد بالأقاليم الأخرى ،وعندها سيتم تحديد العلاقات بين الأقاليم وماهيتها وكيفية اتصال هذه الأقاليم مع بعضها البعض ، وعلاقتها بالمحور التنموي؛ فمن الممكن أن تكون العلاقة علاقة استيراد أو علاقة نقل؛ وبالتالي يجب أن تعرف الطرق التي يجب أن ترتبط بين الأقاليم والبيانات الخاصة بها.
٣. وجود دراسات تفصيلية إقليمية توضح موارد كل إقليم مشارك بشكل تفصيلي، وعلاقته مع الأقاليم الأخرى ، وماهية هذه العلاقة ونوعها ، في هذه الخطوة سيتم تحديد نوع المحور

الإقليمي الذي يصب في المستوى الإقليمي ؛ فعلى سبيل المثال قد يكون محورا تجاريًا على المستوى الإقليمي، ولكن بمروره بأحد الأقاليم قد يكون تجاريًا زراعيًا، وفي الإقليم الآخر تجاريًا صناعيًا وهكذا؛ وبالتالي سيتم تحديد نوع المحور، وتحميل مفاهيم وأنواع وأهداف جزئية تصب في المفهوم والنوع والهدف العام.

٤. تحديد نوعية المشاريع ضمن الأقاليم بناءً على نوع المحور وأهدافه، وعددها في كل إقليم، وعلاقتها مع بعضها البعض؛ ويجب تحديد العلاقة بين المشاريع بناءً على قواعد بيانات تفصيلية بالإقليم؛ وما هي الأطراف المشاركة، والجدوى من هذه المشاريع.

٥. بعد وضع البرنامج العام يتم دراسة كل مقطع من مقاطعه مع تحميل برامج خاصة لمحافظة المرور وتكليف كل محافظة بقطاعها المحلي كي تخرج الدراسة بأسرع وقت ممكن .

## ملخص الفصل السادس:

نستنتج مما سبق أن المعايير والاشتراطات التي استنتجها الباحث من المقارنة بين أوجه نجاح التجارب الأفريقية، وأوجه القصور في المحاور المصرية القائمة تصلح بالفعل كمرجع لتقييم أي محور قائم تنمويا أو اقتراح أي محاور جديدة أخرى، حيث تم اختبارها في هذا الفصل بتطبيقها على محور (الصعيد/ البحر الأحمر) وتوصل الباحث إلى تقييم واقعي لهذا المحور معبر عن الوضع الحالي لما وصل إليه هذا المشروع من توقف تام في أعمال تنفيذه واستكمال ذلك لعدة أسباب أهمها غياب دور القطاع الخاص القوي القادر على التمويل المستدام لمثل هذه المشروعات العملاقة، بالإضافة إلى عدم وجود كيان محدد إداري قوي مسؤول عن أعمال تنفيذ واستكمال المشروع، ومتابعة تنفيذ المشروعات الاستثمارية التي كانت من المفترض أن تقوم على هذا المحور طبقا للمخطط، وأيضا الاستيلاء على معظم الأراضي الواقعة عليه مما أدى إلى ضياع فرص الاستثمار المتاحة على المحور. وعليه تم استخلاص بعض النتائج والتوصيات التالي شرحها، لتلافي هذه العيوب عند تفعيل المحاور القائمة أو اقتراح أخرى جديدة.

### ملخص الباب الثالث:

بعد تقييم المحاور التنموية القائمة في الصحراء الشرقية ( في الفصل الخامس) طبقا لمعايير نجاح التجارب الأفريقية استنتج الباحث أوجه القصور فيها، وتمكن من الوقوف على أسباب فشل هذه المحاور وعدم جدواها تنمويا، وأيضا الوصل إلى الأسباب الحقيقية للفجوة بين مفهوم وفكر محاور التنمية الإقليمية وواقع تنفيذها، ووجد الباحث أن بعض هذه الأسباب فنية ترجع إلى عدم مطابقة هذه المحاور للمواصفات العالمية للطرق الحرة التي من الممكن أن تقوم بدور تنموي، وبعض هذه الأسباب تنموية ترتبط بالمخطط الاستراتيجي من البداية وكيفية اتخاذ قرار في مثل هذه المشروعات القومية، مما أدى إلى تدهور هذه المحاور وتهميشها وعدم استغلالها ولا حتى كمحاور نقلية فقط، على الرغم من توافر بعض مقومات التنمية بها من موارد تعدينية ومحاجر ومناجم وعناصر بنية أساسية، وبالرغم من الوضع الراهن السيئ لهذه المحاور يتم اقتراح وتنفيذ مشاريع لمحاور مماثلة بنفس المنهج والأسلوب، حيث تم تنفيذ مشروع محور (الصعيد/ البحر الأحمر) ولكن هذا المحور تلافى بعض عيوب المحاور القائمة فهو مقترح من البداية على أساس أنه محور تنموي وتم إعداد الدراسات والمخططات اللازمة له ولكن مع الأسف، اتضح عند النزول إلى حيز التنفيذ عدم مطابقة بعض هذه الدراسات للواقع، وهذا بدوره انعكس على مراحل تنفيذ المشروع، وتسبب في توقف أعمال استكمالته وتنفيذه، بالإضافة إلى أنه لم توجد جهة محددة مسؤولة عن متابعة تنفيذ مراحل المشروع، فبتغير الظروف السياسية في الدولة انهار المشروع وتوقف بالكامل، وتم تقييمه بالتفصيل طبقا للمعايير والاشتراطات المستنتجة من البحث، ونقده في نقاط محددة في الفصل السادس.

## ٧-١ النتائج:

كانت النظرة البدائية للطرق نظرة سطحية للغاية حيث أنها اعتبرت الطريق محور نقلي فقط ، ناقل للحركة من مصدر إلى هدف بغض النظر عن دورها الاهم والاشمل في نقل التنمية من مكان لآخر . وبالمقارنة بين النظرة للطرق في الماضي والنظرة إليها في الوقت الحاضر نجد أنها اختلفت اختلافا جذريا باختلاف السياسات والتوجهات الاستراتيجية والظروف السياسية حيث أصبح الفكر موجه بشكل مختلف تماما. ويكون هذا الاختلاف غرضه الأساسي التنمية الإقليمية في كافة القطاعات الأمر الذي يستلزم خلق شرايين متكاملة ومترابطة مع بعضها البعض بحيث يتحقق الهدف الأعلى من مجرد النقل من مصدر إلى هدف يتمثل في نقل التنمية من مكان لآخر أي نقل التقدم والتطور والفكر التنموي ككل من مكان لآخر بحيث تصبح أقطاب المحور التنموية كل منها يكمل الآخر ليتحقق الهدف الأسمى وهو الحراك المجتمعي والنزوح إلى باقي أنحاء الجمهورية لإعمار المساحات الفضاء الشاسعة وخلخلة الدلتا والوادي الضيق الذي أصبح مكتظا بالسكان. ومن هنا ظهرت التوجهات والحاجة الملحة لشرايين ومحاور حيوية تنموية ، يتوطن عليها مشروعات عملاقة قومية قائمة على استغلال الموارد والإمكانيات المتاحة بالمحور الاستغلال الأمثل ، جاذبة للقطاع الخاص وكبار المستثمرين لفتح مجالات وآفاق للتنمية في كافة المجالات. ويكون هدفها الأساسي الإعمار والتنمية وليس الربحية ، وتولد الأنشطة على تلك المحاور تتولد فرص العمل وتزايد الحركة على المحور ، وتتكون تجمعات تشكل أنوية عمرانية تتكامل فيما بينها لتنشأ مجتمعات بأكملها. ،ولتحقيق ذلك الهدف يحتاج الأمر إلى تنظيم إدارة تنمية هذه المحاور ، وتوفير كوادر وكفاءات مدربة ذات خبرة في مجال تنمية مثل هذه المشروعات العملاقة.

### يوصي البحث بالتوصيات التالية عند اقتراح محاور تنموية جديدة أو تفعيل أخرى قائمة:

١. لتركيز على هدف تعظيم دور محاور التنمية إقليميا من مجرد محاور نقل إلى محاور تنموية تربط المناطق الغنية بالموارد الطبيعية مع الموانئ الساحلية وبالتالي تشكل العمود الفقري للتجارة والصناعة بين المدن بل وبين الأقاليم.
٢. عمل مسح ميداني شامل لكافة الأراضي الفضاء الواقعة على المحور ، وتحديد مدى صلاحيتها للتنمية ومن ثم اقتراح الاستعمالات المناسبة لكل منها طبقا لنتائج الدراسات العمرانية والبيئية والاجتماعية والاقتصادية، ويتم ذلك في إطار خطة استراتيجية للإقليم ككل.
٣. مراعاة ظروف الإقليم المطبق عليه سياسة محاور التنمية، لأنها قد تكون مناسبة في بعض المناطق وغير مناسبة في الأخرى، ويتوقف ذلك على مجموعة من العوامل تحدد الأهداف المرجوة من المحور.

٤. التركيز خاص على إعادة تأهيل أو صيانة أو توسيع هياكل النقل والبنية التحتية القائمة ، وأيضا تعزيز الكفاءة التشغيلية والفعالية.
٥. اختيار أنسب أنواع الاقتصاد طبقا للموارد والإمكانيات ومقومات التنمية المتاحة بالمحور وأقطابه والمواقع المحيطة به.
٦. تقديم الحوافز والتسهيلات لجذب المستثمرين والقطاع الخاص للاستثمار في هذه المناطق النائبة مثل بعض التسهيلات في شراء الأراضي... الخ.
٧. جذب العمالة لهذه المناطق النائبة بتوفير مساكن لهم ولذويهم كاملة المرافق والخدمات وتوفير فرص عمل مستدامة لهم لتحفيز النمو والتفاعل المكاني داخل المحور.
٨. إيجاد تخطيط إقليمي شامل، وخطة قومية اقتصادية ومكانية تتجه كل توجهات التنمية في إطارها.
٩. إيجاد منهجية تخطيطية صحيحة دقيقة ومدروسة قبل البدء في تنفيذ سياسات التنمية الإقليمية .
١٠. تفعيل دور التخطيط الإقليمي بشكله المنهجي الصحيح.
١١. دراسة مصطلحات محاور التنمية وتعريفاتها بعناية، وتوحيدها وتكاملها في حال كان المحور إقليميا ومستمر إلى دول أخرى، في إطار التخطيط الإقليمي الشامل.
١٢. تحديد نوع المحور وأهميته والدور التنموي الذي سيقوم به المحور حسب دور الإقليم ووظيفته ضمن الاطار الإقليمي، والأطراف المشاركة فيه قبل البدء بتخطيطه.
١٣. الاهتمام بكلا من العوامل الداخلية والخارجية وتأثيراتها على تخطيط المحور؛ فقبل البدء بتخطيطه يجب القيام بدراسة الطلبات التصديرية الخارجية الدولية والعالمية، وتأثير الأقاليم المجاورة على الإقليم الذي يمر منه المحور .
١٤. دعم مشاركة القطاع الخاص في إدارة منشآت وشبكات البنية التحتية، بما يسمح بتحسين الأداء لتلك الشبكات ويسمح باسترداد التكلفة وتحقيق نسب الأرباح التي تضمن تفعيل مشاركة القطاع الخاص .
١٥. رفع الكفاءة الفنية وبناء القدرات والمهارات لدى المسؤولين بالإدارات المختصة بالتنمية على مستوى المدن الجديدة، مع بناء الثقة بما يعود بالنفع على المجتمع .

## ٧-٢ التوصيات:

١. اقتراح تكوين جهة سيادية قادرة على صنع واتخاذ القرار على أن تتضمن هذه الجهة عناصر ممثلة لكل قطاع من قطاعات الدولة بحيث يكون هناك تنسيق وتكامل تام بين خطط ومتطلبات كل طرف ليكون القرار النهائي في مجمله ملبي لاحتياجات كافة القطاعات ولتعظيم العائد والمردود التنموي، وتفعيل قرارات هذه الجهة، ومتابعة أعمال تنفيذ وتطبيق هذه القرارات ومن ثم تقييمها المستدام لضمان استمرارية التنمية.
٢. اتخاذ قرار تطبيق سياسة محاور التنمية الإقليمية يجب أن يتم وفق خطوات منهجية متسلسلة، وفكر مخطط منظم ومدروس بكل تفاصيله من البداية أي لا يتم عشوائيا أو عبثا، من بداية اختيار مسار المحور إلى اقتراح المشروعات العملاقة التي سيتم توطينها عليه.
٣. إدماج سياسة لتطبيق فكر المحاور التنموية ضمن التخطيط الإقليمي الشامل للدولة وضمن استراتيجيات التنمية الإقليمية وإدراج متطلبات هذه السياسة ضمن الخطط التنموية لأقاليم مصر.
٤. تفعيل دور القطاع الخاص بهدف جذب أمواله وإمكانياته في مثل هذه المشروعات التنموية العملاقة وذلك بإسناد الأدوار الرئيسية والفعالة له ويتم تحفيزه وتشجيعه للاستثمار بتقديم الحوافز والتسهيلات اللازمة في الحصول على الأراضي أو الإعفاء من الضرائب لفترة معينة في بداية المشروع... الخ.



## ملخص الرسالة

تسارعت خطى الاهتمام بالتخطيط الإقليمي في الآونة الأخيرة في جمهورية مصر العربية ؛ فظهرت مجموعة من المشروعات في هذا المجال ؛ والتي قامت بطرح فكرة "محوار التنمية" كأداة من أدوات التخطيط العمراني وإحدى سياسات التنمية الإقليمية. وأوضح مثال على ذلك مشروع ممر التنمية ؛ لكن هناك فجوة وإشكالية واضحة بين واقع المحاور التنموية كتطبيق ومأمولها كمفهوم. وتفتقد مشروعات محاور التنمية بالرغم من أهميتها إلى التخطيط الهيكلي الدقيق المتعدد والشامل والمتكامل الأطراف. ومن هنا كان هدف البحث وهو دراسة "محوار التنمية الإقليمية" بين مفهوم هذه السياسة وواقع تطبيقها؛ عن طريق دراسة تحليلية مقارنة ونقدية واستقرائية للمحوار العرضية الإقليمية بالصحراء الشرقية والتي تربط بين نهر النيل والبحر الأحمر، ومقارنتها ببعض التجارب الأفريقية التي حققت بعض الأهداف المرجوة منها وذلك للوقوف على أسباب الفجوة الواضحة بين مفهوم المحور التنموي وواقع تنفيذه .

إن الهدف الرئيسي من هذا البحث هو الوقوف على أسباب الفجوة بين مأمول سياسة محاور التنمية وواقع تنفيذها الذي يتم عشوائيا والسبب الرئيسي في ذلك هو أن كل جهة تضع مخطط من وجهة نظرها فقط دون مراعاة احتياجات كافة القطاعات. لذلك اقترح الباحث في هذه الدراسة إنشاء جهة سيادية قادرة على اتخاذ وتنفيذ القرار على أن تتضمن هذه الجهة عنصر ممثل لكل قطاع من قطاعات الدولة ، وبالتالي يكون هناك تنسيق وتكامل بين احتياجات كل طرف حتى تكون النتيجة النهائية ملبية لاحتياجات كافة القطاعات وذات عائد ومردود تنموي ملموس .

وقد خلص هذا البحث إلى أن سياسة محاور التنمية الإقليمية لها أسس ومعايير تخطيط وتنفيذ من البداية يجب أن تؤخذ في الاعتبار ، وهذه المعايير لا تقتصر على الناحية الفنية فقط ولا التنموية فقط بل كلاهما معا كل منهما يكمل الآخر ، ولقد أشار الباحث إلى:

- **الباب الأول** أنه يجب من البداية تفعيل دور التخطيط في تطبيق هذه السياسة أي لا يتم اقتراحها وتنفيذها إلا في إطار خطط وبرامج تنفيذ هدفها الرئيسي هو التنمية الإقليمية الشاملة لذلك ذكر الباحث مفاهيم التنمية وتطورها لتواكب وتلبي احتياجات كافة المجالات ، وبعد دراسات وقراءات مختلفة وجد الباحث أنه ليس من الضروري أن يكون المحور طريق بل له عدة أشكال مختلفة وقد ذكر الباحث مفهوم محدد لهذه المحاور يفسر كافة أشكالها .
- **الباب الثاني** يعرض فيه الباحث باستخدام منهج التحليل النظري عدة تجارب مختلفة في دول جنوب أفريقيا كنماذج يحتذى بها لمحاور تنمية إقليمية حققت بالفعل بعض الأهداف المرجوة منها، وخرج الباحث من هذه التجارب ببعض الدروس المستفادة التي لا بد من مراعاتها وأخذها

في الاعتبار عند تطبيق سياسة محاور التنمية. ولجأ الباحث إلى محاكاة تجارب دول أفريقيا لأنها دول نامية وأقرب ما يكون للواقع المصري وبالتالي التجارب الناجحة هناك بالفعل قد تكون قابلة للتنفيذ في مصر مع مراعاة الاختلاف في الظروف السياسية. وأجرى الباحث دراسة تحليلية تفصيلية، لمحاور التنمية الإقليمية العرضية الرئيسية القائمة في الصحراء الشرقية، وذلك للاستفادة بما هو متاح من البنية التحتية في هذه المنطقة من طرق وخطوط الكهرباء والمياه. وحدد الباحث أوجه القصور في هذه المحاور وأسباب فشلها تنمويا وهي: بالترتيب محور (الكريبات/الزعفرانة)، ومحور (قنا/سفاجا)، ومحور (قفط/القصور)، ومحور (إدفو/مرسى علم)، وترتبط هذه المحاور بين وادي النيل والبحر الأحمر، أي تقطع الصحراء الشرقية عرضيا، وبما أن أقطاب المحاور الأربعة الشرقية تقع في محافظة واحدة وهي محافظة البحر الأحمر، لزم الأمر إلقاء الضوء على هذه المحافظة والتطرق إلى دراستها بشكل تفصيلي، للتعرف على دورها الإقليمي وإمكانياتها ومواردها، التي من شأنها المساهمة في حل القضايا الإقليمية الراهنة في هذه المنطقة، مما يؤدي إلى تفعيل هذه المحاور تنمويا لنقوم بأكثر من مجرد طرق حاملات حركة من مصدر إلى هدف. وتم اختيار هذه المحاور دون غيرها لأنها هياكل بنية تحتية قائمة بالفعل تحتاج فقط إلى بعض أعمال الصيانة والتوسعة وحاليا هي مهمشة وغير مستغلة، بالرغم من توافر بعض مقومات التنمية بها من موارد ومحاجر ومناجم بطول المحور، وبالتالي ممكن أن تنشأ عليها العديد من الصناعات والأنشطة التعدينية. من كل ما سبق نجد أنه من الممكن استثمار مواردنا استثمارا جادا بحيث يعود بالخير على البلاد ونصبح دولة مصدرة متميزة لمواد الثروة المعدنية على مستوى المنطقة وربما العالم.

– **الباب الثالث** بعد استخلاص الدروس المستفادة من التجارب الأفريقية التي تم تحليلها نظريا في الفصل الثالث، وتقييم المحاور التنموية العرضية القائمة في الصحراء الشرقية (التجارب المصرية) في الفصل الرابع والخروج بأوجه القصور الفنية والإدارية، تم استنتاج أهم اشتراطات ومعايير نجاح تطبيق سياسة محاور التنمية والوقوف على أسباب الفجوة بين فكر هذه السياسة وواقع تنفيذها (في الفصل الخامس)، وتم اختبار هذه المعايير بتطبيقها على محور (الصعيد/البحر الأحمر) كمحور جديد مخطط منذ البداية على أنه محور تنموي (في الفصل السادس).

## أولاً : المراجع العربية :

- (١) عبد العاطي، أسماء ، رسالة ماجستير، ٢٠٠٤ ، تأثير محاور الحركة الرئيسية على التنمية الإقليمية، جامعة القاهرة .
- (٢) القاضي ،عمر محمد رجائي، رسالة ماجستير، ١٩٩١، دور النقل و المواصلات في المدن الجديدة ، جامعة القاهرة .
- (٣) الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، قانون الطرق العامة والإعلانات طبقاً لأحدث تعديلات، القاهرة ٢٠١٣ .
- (٤) الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، قانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة ولائحته التنفيذية، ١٩٩٧
- (٥) الوكيل، د. شفق العوضى، الجزء الأول ٢٠٠٦، " التخطيط العمراني مبادئ - أسس - تطبيقات"، القاهرة .
- (٦) علام، د. أحمد خالد، ١٩٨٦، التشريعات المنظمة للعمران، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة.
- (٧) عبد الواحد ، عبد الحميد ، ١٩٨٦، مقدمة في تخطيط النقل الحضري ، الدوحة
- (٨) الشريف، دعاء محمود، ٢٠٠٣، رسالة دكتوراة، الادارة المستدامة للبيئة العمرانية في الدول النامية، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.
- (٩) الدرديري، داليا حسين، ٢٠٠٤ ، المدن الجديدة وإدارة التنمية في مصر، كتاب الأهرام الإقتصادي، عدد ١٩٧، جريدة الأهرام، القاهرة .
- (١٠) الباز ، فاروق ، ٢٠٠٨، ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر، الإمارات .
- (١١) هبة السقا، عماد حمد المصري ، ٢٠٠٨، دراسة تحليلية نقدية بين واقع التخطيط الإقليمي ومأموله ، سوريا .

(٣١) الهيئة العامة للتخطيط العمراني، تقرير التجربة المصرية في تنمية المدن الساحلية إقليمي، الباب الثاني، الفصل الأول، ٢٠٠٠

(٣٢) مصطفى، ممدوح محمد، ٢٠٠٤، رسالة دكتوراة، استراتيجية توطين المشروعات الصناعية في مصر - دراسة حالة إقليم جنوب الصعيد، كلية الهندسة ، جامعة عين شمس

(٣٣) سالمان، عبد العاطي ، ٢٠١٠، مشروع العصر لتنمية مصر، الجيولوجيا والتنمية ، القاهرة

(٣٤) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة الزعفرانة ، ١٩٩٦

(٣٥) سالمان ، عبد العاطي ، ٢٠٠٩، دور الجيولوجيا في تنمية المجتمع المصري مع التركيز على محافظات الصعيد والبحر الأحمر ، الجيولوجيا والتنمية ، القاهرة

(٣٦) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية - الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة سفاجا ، ١٩٩٦

(٣٧) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، المنظور البيئي لاستراتيجية التنمية العمرانية لإقليم جنوب الصعيد ، ٢٠٠٩

(٣٨) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة القصير ، ١٩٩٦

(٣٩) وزارة الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط العام لمدينة مرسى علم ، ١٩٩٩

(٤٠) المركز الوطني لتخطيط استخدامات أراضي الدولة ، أراضي التنمية الشاملة بالنطاق الأشمل للمثلث الذهبي ، مايو ٢٠١٣

(٤٢) وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، المخطط الاستراتيجي لاستخدامات الأراضي حول محور الصعيد/البحر الأحمر ، ٢٠٠٩

- (١٢) <http://www.mapsofworld.com/mozambique/mozambique-political-map.html> accessed on ٢٠١١
- (١٣) Arkwright, Dave, de Beer, Geoff and Rekwele Mmatli ‘Spatial Development Initiatives in South Africa — Progress Achieved and Future Objectives’. Paper presented at SAPES Trust Annualb. ١٩٩٨.
- (١٤) Fredrik Söderbaum Institutional Aspects of the Maputo Development Corridor. April ٢٠٠١
- (١٥) Taylor, Ian ‘The Maputo Development Corridor: Whose Corridor? Whose Development’, in Shaun Breslin and Glenn Hook (eds.) Micro-Regionalism and World Order, Macmillan: ١٩٩٩
- (١٦) Gajewski, G. (٢٠٠٦). A New Method to Improve the Use of the Spatial Development Initiative Method to Promote Pro-Poor Economic Growth in Africa. Conference paper: ٣rd IRF/SARF Regional Conference for Africa: ١١th -١٣th September ٢٠٠٦ Durban, South Africa.
- (١٧) Jourdan, P. (٢٠١٠). ‘Mining for Development: Towards a Resource-based African Development Strategy?’ Presentation, RMG, Stockholm, February.
- (١٨) Columbia University,. Resource-Based Sustainable Development in the Lower Zambezi Basin. A draft for consultation. Vale Columbia Center on Sustainable International Investment. A Joint Center of The Earth Institute at Columbia University and Columbia Law School. ٢٠١١
- (١٩) Babu, R. (٢٠١٠). Renewable Energy Development in Africa- Challenges, Opportunities, Way Forward. Chief Power Engineer, South Africa Regional Office, African Development Bank..pdf
- (٢٠) Mintek,. A Scan of the Opportunities Arising from Resource-based Projects in the Zambezi Valley, Mozambique. Commissioned by the Regional SDI Programme ٢٠٠٤
- (٢١) Msabaha, I, ٢٠٠٦. Tanzania Mineral Sector Performance, Fiscal Benefits and Challenges.. Dr. Ibrahim S. Msabaha (MP) Minister for

Energy and Minerals, The United Republic of Tanzania to the World Bank Fiscal Issues Workshop. 2006, Washington D.C.

(22)Aurecon. (2012). Mtwara Development Corridor Project, Malawi. Available from <http://www.aurecongroup.com/Projects/Transport/Mtwara-Development-Corridor-Project.aspx> (Accessed 26 April 2012).

(23)Anonymous. Mtwara Development Corridor. Available from [http://www.metier.co.mz/b/pr\\_Mtwara.pdf](http://www.metier.co.mz/b/pr_Mtwara.pdf)

(24)Aurecon. Mtwara Development Corridor Project, Malawi. Available from <http://www.aurecongroup.com/Projects/Transport/Mtwara-Development-Corridor-Project.aspx> Accessed 26 April 2012

(25)Anonymous. Mtwara Development Corridor. Available from [http://www.metier.co.mz/b/pr\\_Mtwara.pdf](http://www.metier.co.mz/b/pr_Mtwara.pdf)

(26)Blueprint Development Consulting (Pty) Ltd., Central Development Corridor: Agriculture Development Investment Strategy (3 Volumes), Commissioned by the Regional SDI Programme 2007

(27)CRISL Infrastructure Advisory.. Public-Private Partnerships Opportunities in the Transport Sector - Central Development Corridor, Commissioned by the Regional SDI Programme. 2007

(28)de Beer, G.R.M. (2001). Regional Development Corridors and Spatial Development Initiatives-Some Current Perspectives on potentials and Progress.

(29)Faubert, C. (2006). Case Study: Democratic Republic of the Congo. Evaluation of UNDP assistance to conflict-affected countries. United Nations Development.

(30)A Study of Dam-Affected Communities resulting from the Inga Hydropower Project. A PhD thesis Research Proposal at the University of KwaZulu-Natal, School of Development Studies.

(31)African Economic Outlook. (2008) Developing Technical and Vocational Skills in Africa. The Rationale for Technical and Vocational Skills. 2008/. (Accessed 24 April 2012).

The concept of Regional planning has gained such importance that it has captured the attention of recent policy makers in Egypt. By expanding the range of projects within the context of regional development, launched the idea of "development corridors" as a major pillar of successful policies in urban planning. Worthy of note, is the wider gap that exists between the success of the hypothetical perception and practical implementation of these development corridors. Such projects, in spite of their importance, lack proper structural, comprehensive and multi-level integration planning. Hence, this thesis aims at studying and analyzing both the theoretical and practical nature of the "regional development corridors". A comparative, critical and inductive analysis has been conducted for the horizontal regional corridors located in the Eastern Desert, which links the Nile River with the Red Sea, comparing them with some of the successful experiences in Africa that have partially accomplished their intended development goals.

The main objective of this research is to identify the reasons behind the difference gap between development corridors policy expectancies and their real random implementation; that could be mainly attributed to the inconsistency between the several views and schemes of the various sectors. Accordingly, the researcher is positing the creation of a sovereign entity with the responsibility of undertaking and implementing important strategic decisions. Such an entity should include representatives from across every sector in the country, ensuring effective coordination and integration between the needs and requirements of each party. This should result in comprehensive outcomes in response to the varying needs of different sectors, achieving significant steps in the development process.

The researcher concludes that any corridor's regional development policies have certain planning principles, criteria and execution procedures that must be taken in to consideration from inception. Such are not limited to technical or developmental, but act as complements to each other. The researcher provides evidence that:

Chapter I: the role of planning must be reinforced from the earlier stages of the project, i.e. policy adoption and execution has to be proposed and implemented only in the context of well-designed plans and programs targeting comprehensive regional development. As such, the thesis addresses the main concepts of development and discussed how it has changed to keep pace and meet the needs of all areas. Several international and national studies have found that it is unnecessarily for the corridor to be built as a road, but take different forms of which the author has discussed.

Chapter II presents, using the theoretical analysis approach, the best practices in South African countries as a successful model for the regional development corridors which accomplished a large portion of its development goals, to derive the critical lessons for consideration while executing a development corridor policy.

The African development corridors have been simulated as they are developing countries and thus comparable to the Egyptian case. Therefore adds to the possibility of successful replication, taking into account the different political circumstances. Detailed analysis has been conducted for the horizontal regional development corridors of the Eastern Desert, in an effort to take advantage of its infrastructure, roads,

electricity transmission lines and water pipelines. The author has stressed on the main deficiencies in these corridors and the reasons for its failure, of which; the Creams / Zafranah corridor , the QNA / Safaga corridor, the Qeft / Short corridor, and the Edfu / Marsa Alam corridor, that link between the Nile Valley and the Red Sea, are used to identify the regional role, capabilities and resources that will aid in addressing current regional issues, activating the role of these development corridors and act as more than just transferring roads from the source point to the targeted point.

The Egyptian development corridors has been particularly chosen due to their marginalized and underutilized structures in need of maintenance and expansion works, despite the availability of some elements of development resources along the corridor, making it possible to build industries and explore mining activities. Given the aforementioned, it is possible to invest resources to gain significant profit and become a main exporter country of raw materials and mineral wealth in the region and perhaps all over the world.

Part III concludes the lessons learned from the African experiences that have been theoretically analyzed, while an evaluation for the horizontal development corridors of the Eastern Desert (Egyptian experiences) has been introduced in the fourth chapter, ending with the major technical and administrative shortcomings. Chapter V derived the most important requirements and criteria for the successful implementation of the development corridor policies and addressing the wide gap between the theoretical and the actual execution of the policy. An assessment for these criteria has been adopted for the Upper Egypt / Red Sea corridor as a new corridor planned from the early stage of development is proposed in Chapter VI.



## المقدمة

الفصل الأول  
مفاهيم  
ومصطلحات  
البحث النظرية

الفصل الثاني  
سياسة محاور  
التنمية

الفصل الثالث  
التجارب  
الأفريقية  
لمحاور التنمية  
الإقليمية

الفصل الرابع  
التجارب  
المصرية  
لمحاور التنمية  
الإقليمية

الفصل الخامس  
معايير نجاح  
محاور التنمية  
الإقليمية

الفصل السادس  
تقييم محور  
الصعيد/البحر  
الأحمر

الفصل السابع  
النتائج  
والتوصيات

الجزء الأول

الجزء الثاني

الجزء الثالث

مقدمة البحث - المشكلة البحثية - فكرة البحث - مجال البحث - أهداف البحث - التساؤلات البحثية - المناهج المستخدمة في البحث

### المفاهيم والمصطلحات الأساسية بمجال البحث :

المفاهيم والمصطلحات الأساسية بمجال البحث وتشمل الطرق - النقل - التخطيط - التنمية  
التعريف بسياسات التنمية الإقليمية:

- شرح سياسات التنمية الإقليمية
- تعريف محاور التنمية الإقليمية
- تصنيف محاور التنمية الإقليمية

### التجارب الأفريقية لمحاور التنمية الإقليمية:

1. محور مابوتو التنموي .
2. محور وادي زامبيزي التنموي.
3. محور متوارا التنموي.
4. محور دار السلام .
5. محور جمهورية الكونغو الديمقراطية.

### التجارب المصرية لمحاور التنمية الإقليمية:

1. محور الكريمات/الزعفرانة
2. محور قنا /سفاجا
3. محور قفط/القصير
4. محور إدفو/ مرسى علم

- معايير نجاح محاور التنمية الإقليمية وتفعيلها تنمويًا وتعظيم دورها من مجرد محاور نقلية إلى محاور تنموية.
- تقييم محور الصعيد/البحر الأحمر.

المناهج البحثية  
المطبقة

- منهج  
استقرائي

- منهج  
وصفي تحليلي

- منهج  
ميداني

- منهج  
تحليلي مقارن

- منهج  
إستنتاجي/  
إستنباطي

- منهج  
تطبيقي

## النتائج

- تدقيق المفاهيم  
والمصطلحات الأساسية  
المستخدمة بالبحث
- شرح أنواع وتصنيفات  
المحاور
- سياسة محاور التنمية  
الإقليمية

- استعراض للتجارب  
الأفريقية للخروج بأسباب  
نجاحها في تحقيق بعض  
الأهداف المرجوة منها.

- استعراض التجارب  
المحلية والخروج بأوجه  
القصور.

- المقارنة بينهم والتحليل  
لاستنتاج معايير نجاح  
محاور التنمية الإقليمية

- تطبيقها على المحاور  
التنموية القائمة للخروج  
بإشترطات تفعيل المحاور  
التنموية الإقليمية.

- التطبيق على محور  
الصعيد/البحر الأحمر

خلاصة الدراسة و النتائج والتوصيات النهائية

المعايير / أوجه المقارنة	محور الكريمات/الزعرانة	محور قنا/سفاجا	محور ققط/القصير	محور إدفو/مرسى علم
المواصفات الفنية للمحور	ويبلغ طوله حوالي 165 كم وعرضه 13.5 م (مزدوج) ويبلغ حجم المرور عليه حوالي 1189 سيارة / يوم، طريق غير آمن حيث توجد عليه منحنيات خطيرة.	يبلغ طوله حوالي 160 كم ، وهو مكون من اتجاهين وحارتين عرض الحارة 3.75 م وطبان بعرض 1.5م لكل جانب أي إجمالي عرض الطريق يصل إلى 10.5م ، ويصل حجم المرور عليه إلى حوالي 3500 سيارة / يوم	يبلغ طوله 183 كم وعرضه 9 م ، اتجاهين وحارة /اتجاه بعرض 3م ، ويصل حجم المرور عليه إلى حوالي 1000 سيارة/ يوم ،	يبلغ طوله حوالي 230 كم وتتعرض أجزاء من هذا المحور للسيول المؤثرة الخطرة وهو مزدوج ويعرض الاتجاه الواحد 7.5 م في كل اتجاه ، وبعد ذلك طريق مفرد بعرض 8 م حتى إدفو.
الموارد الطبيعية	كسر الدولوميت والزلط والحجر الجيري ، لأسمنت ، أحجار الزينة والرخام والألاستر.	المناجم والمحاجر الغنية بمختلف الخامات المعدنية.	<ul style="list-style-type: none"> <li>الخامات التعدينية والصيد</li> <li>منطقتين للذهب شمال طريق قنا - القصير</li> </ul>	المناجم والمحاجر الغنية بمختلف الخامات المعدنية.
إمكانيات ومقومات المحور التنموية	يمكن إنشاء بعض المراكز التي تخدم إنتاج وتصنيع خامات مواد البناء ، مثل كسر الدولوميت والزلط والحجر الجيري ، ويمكن إنشاء مصنع للأسمنت ، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه ، مصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الرخام والألاستر	يمكن اعتبار هذا المحور مناسباً لإقامة مشروعات استثمارية تنموية مثل مصنع للأسمنت ، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه ومصانع لإنتاج كربونات الكالسيوم ومصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الجرانيت والرخام ومصانع لاستخلاص وانتاج العناصر الاستراتيجية مثل الذهب والزنك والرصاص مع النحاس.	يوجد على هذا المحور منطقة صناعية تسمى كلاحين صادر لها قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 2017 لسنة 1994 المعدل بقرار 4308 لسنة 1998 عند الكيلو ( 7 ) تحديداً وتبعد عن مدينة قنا 27 كم ومطار الأقصر 45 كم ومدينة سفاجا 240 كم .	يوجد حول طريق (إدفو - مرسى علم) الإسيستوس في البراميه وحفافيت ، والكوارتز في حجاليج، والجرافيت في وادي بنت ، والنفلين في أبو خروق، والجبس في أبو غصون.
المشروعات الرئيسية العملاقة	<ul style="list-style-type: none"> <li>محطات توليد الكهرباء باستخدام طاقة الرياح في الزعرانة.</li> <li>محطات إنتاج الطاقة من الرياح في الزعرانة.</li> <li>مشروع <u>خشم الرقبة</u>: منطقة خشم الرقبة وهي توجد في الصحراء الشرقية 31 منطقة رخامية إجمالي مساحتها 3300 كيلو متر مربع تحتوي علي كم هائل من الرخام عالي الجودة خاصة في منطقتي خشم الرقبة ووادي أسخر.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>مشروع المثلث الذهبي</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>مشروع المثلث الذهبي</li> </ul>	لا توجد مشروعات محددة لتساهم في تفعيل دور المحور .

<p>طبوغرافيا الموقع ومدى صلاحية الأراضي المحيطة بالمحور للتنمية</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية بالإضافة إلى وجود بعض المحميات الطبيعية، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر .</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية ، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر .</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية ، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر .</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ذات ميول وانحدارات شديدة ، أي قمم جبلية يصعب فيها التنمية ، خاصة في الجزء الشرقي من المحور ضمن حدود محافظة البحر الأحمر .</p>
<p>دور القطاع الخاص</p>	<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>	<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>	<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>	<p>لا يوجد أي دور للقطاع الخاص في الاستثمار في هذه المناطق النائية.</p>
<p>الجهة المسؤولة عن إدارة وتنمية المحور</p>	<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>	<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>	<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>	<p>يتبع إداريا الهيئة العامة للطرق والكباري - منطقة البحر الأحمر وهي مسؤولة عن أعمال التطوير والصيانة ولكن لا توجد هيئة محددة أو جهة مسؤولة عن تخطيط أو تنمية .</p>
<p>وجود مجتمعات عمرانية</p>	<p>لا يوجد عليه أقطاب أو مراكز نمو أو حتى أنوية عمرانية ، مدينة الزعفرانة الطرف الشرقي ضعيفة اقتصاديا لعدم إمكانية استغلال الموارد بها لوقوعها في منطقة ألغام من آثار الحروب بالإضافة إلى السلاسل الجبلية والميول الشديدة.</p>	<p>لا يوجد عليه أقطاب أو مراكز نمو إلا عند طرفيه وهما قطبين ضعيفين تنمويا حيث الموارد والإمكانيات المحدودة وقد سبق دراستهم بالتفصيل في الفصل الثالث.</p>	<p>1. عند الكيلو (4) مجاورة سكنية بها 1000 وحدة سكنية . 2. عند الكيلو (5) المنطقة السكنية لمصنع الأسمنت . 3. عند الكيلو (7 - 8.5) المنطقة الصناعية كلاحين. 4. عند الكيلو (9) محطة محولات المنطقة الصناعية. عند الكيلو (9) موقع إدارة مصنع الأسمنت.</p>	<p>لا يوجد عليه أقطاب أو مراكز نمو إلا عند طرفيه وهما قطبين ضعيفين تنمويا حيث الموارد والإمكانيات المحدودة وقد سبق دراستهم بالتفصيل في الفصل الثالث</p>
<p>ملكية الأراضي المحيطة بالمحور</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور ملك للقوات المسلحة.</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور تؤول ملكيتها للقوات المسلحة</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور تؤول ملكيتها للقوات المسلحة</p>	<p>معظم الأراضي المحيطة بالمحور تؤول ملكيتها للقوات المسلحة</p>
<p>الاتصالية بالطرق الإقليمية</p>	<p>يتقاطع مع: • الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول 130 كم • طريق (حلوان /الكريمات) الطولي الموازي لنهر النيل بطول 126 كم من القاهرة.</p>	<p>يتقاطع مع: • الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول 130 كم طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول 125 كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</p>	<p>يتقاطع مع: • الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول 130 كم طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول 125 كم من القاهرة</p>	<p>يتقاطع مع: • الطريق الساحلي الموازي للبحر الأحمر بطول 130 كم • طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول 125 كم من</p>

<p>القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</p>	<p>(تم ازدواجه بالكامل).</p>		<p>• طريق (القاهرة/أسيوط الصحراوي) الشرقي بطول 125 كم من القاهرة (تم ازدواجه بالكامل).</p>	
<p>• مطار مرسى علم الدولي يبعد عن المدينة 60 كيلومتراً إلى الشمال. • ميناء مرسى علم</p>	<p>• ميناء القصير بمدينة القصير ، أحد أهم موانئ مصر على البحر الأحمر ويستخدم في تصدير خامات الفوسفات وهو من الموانئ التعدينية. • مطار الأقصر الدولي ويبعد حوالي 45 كم عن المنطقة الصناعية بقط.</p>	<p>• ميناء سفاجا التعديني (أبو طرطور) • خط السكة الحديد (قنا/سفاجا)</p>		<p><b>المرافق والخدمات وعناصر البنية الأساسية</b></p>
<p>يعتبر هذا المحور مناسب لإقامة مشروعات صناعية استثمارية مثل مصنع لإنتاج حامض الفوسفوريك ومصنع للحديد والصلب ومصانع ووحدات لاستخلاص وإنتاج العناصر الاستراتيجية مثل الكروميوم والذهب والزمرد والرصاص والزنك ومصانع ووحدات لإنتاج المعادن وكذلك يمكن إنشاء وحدات لإنتاج أكاسيد الحديد ومصانع لإنتاج أحجار الزينة مثل صخور الجرانيت.</p>	<p>يعتبر هذا المحور مناسب لإقامة مشروعات استثمارية لتركيز خامات الفوسفات وتصنيعها وصناعة حامض الفوسفوريك مع وحدات لتتقيته لإنتاج أنواع صالحة للاستخدامات المختلفة في الزراعة والدواء والأغذية ومصنع لإنتاج كربونات الكالسيوم ومصنع لتجهيز أحجار الزينة واستخراج الذهب وغيره من العناصر الاستراتيجية.</p>	<p>يمكن اعتبار هذا المحور مناسباً لإقامة مشروعات استثمارية تنموية مثل مصنع للأسمنت ، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه ومصانع لإنتاج الكربونات الكالسيوم ومصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الجرانيت والرخام ومصانع لاستخلاص وإنتاج العناصر الاستراتيجية مثل الذهب والزنك والرصاص مع النحاس.</p>	<p>يمكن أن نسمي هذا المحور محور مواد البناء. ويمكن إنشاء عليه بعض المراكز التي تخدم إنتاج وتصنيع خامات مواد البناء حيث يمكن إنشاء مصنع للأسمنت، مجاير لإنتاج الجير بأنواعه، مصانع لتجهيز أحجار الزينة مثل الرخام والأبستر، مصانع لتجهيز خامات مواد البناء مثل كسر الدولوميت، الزلط والحجر الجيري المناسب لأعمال البناء ، ومصانع لزيادة تركيز الخامات لإعدادها للتصدير مثل رمل الزجاج والكاولين. وكل ما يحتاجه هذا المحور أن يتم تزويده بخط مياه من النيل للاستخدامات الصناعية والحاجات اليومية للعاملين في تلك المشروعات ، ويحتاج المزيد من أعمال تأمين وسلامة المرور.</p>	<p><b>ملخص التحليل النظري للمحور</b></p>

المعايير / أوجه المقارنة	محور مابوتو التنموي	محور وادي زامبيزي التنموي	محور متوارا التنموي	محور التنمية المركزي (دار السلام)	محور الكونغو التنموي
الموارد الطبيعية	<ul style="list-style-type: none"> <li>الكهرباء</li> <li>الغاز</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>فحم الكوك</li> <li>الفحم الحراري</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الفحم</li> <li>خام الحديد</li> <li>الغاز</li> <li>مصايد الأسماك</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الذهب</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>مجمع محطات انغا لتوليد الطاقة الكهرومائية</li> </ul>
البنية الأساسية	<ul style="list-style-type: none"> <li>تم تطوير الطريق السريع الذي يربط جنوب أفريقيا بجنوب موزمبيق ليصبح طريق حديث برسوم وذلك بتكلفة 250 مليون دولار.</li> <li>إعادة تأهيل وإحياء ميناء مابوتو</li> <li>تطوير وصيانة الاتصالات السلكية واللاسلكية والكهرباء .</li> <li>تطوير وصيانة السكك الحديدية وتقوية وتشغيل خط جنوب أفريقيا الذي يربط بين جنوب أفريقيا ومابوتو.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ضعف البنية التحتية والسكك الحديدية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>متهالكة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ضعيفة ومتهالكة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>متهالكة ومتهدمة</li> </ul>
دور القطاع الخاص	<ul style="list-style-type: none"> <li>السبب الرئيسي في نجاح المحور هو استثمارات القطاع الخاص التي بلغت 5 مليار دولار.</li> <li>PPP أساسي في ضمان نجاح هذا المحور.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>له دور بارز وواضح ظهر في المشاركة النشطة للشركات المتعددة الجنسيات شركات التعدين تقود تطوير المشروع .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>محدودة،</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>محدودة . لأن التركيز أساسا على الذهب وبالتالي لا حاجة للبنية التحتية السكك الحديدية .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ضعيف.</li> </ul>
المشروعات الرئيسية العملاقة	<ul style="list-style-type: none"> <li>الحركة التجارية قوية على المحور بالإضافة إلى التنمية الاقتصادية المحلية.</li> <li>محطة الطاقة Duvha ، موزال للألمنيوم، وشركة ساسول ، خط أنابيب الغاز باندي</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>نوعية الموارد هي المحفز لقطاع الأعمال</li> <li>مشروعات قائمة على فحم الكوك ورواسب الفحم الحراري</li> <li>مشروعات قائمة على خام الحديد والمعادن الثقيلة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>لايوجد مشاريع رئيسية جاذبة للمستثمرين.</li> <li>مشاريع خام الحديد والفحم لا تتحرك إلى الأمام</li> <li>المشاريع المحدودة مناسبة للحصول على الدعم</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>المشاريع الرئيسية محدودة في جميع القطاعات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>محدودة جدا ولا يوجد سوى مجمع محطات الطاقة الكهرومائية.</li> </ul>
السياسة	<ul style="list-style-type: none"> <li>تم تشجيع وتدعيم نظام الـ PPP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاستثمار الأجنبي المباشر لمشاريع</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>إعداد استراتيجية صناعية متكاملة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>إعداد استراتيجية صناعية متكاملة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ضعيفة جدا</li> </ul>

<p><b>والبيئية التنظيمية</b></p>	<p>من كافة الحكومات.</p>	<p>الموارد الطبيعية وقد وافقت الحكومة من خلال مؤسسات الدولة التي تشرف على الموانئ وتطوير السكك الحديدية لرفع مستوى خط سينا عبر امتياز.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>الخبرة المكتسبة في حركة التغيير الديمقراطي فيما يتعلق PPP</li> <li>وزارة النقل نظام وطني دمج النقل لاستخدام المنهجية SDI لتحويل وسائل النقل في ممرات التنمية</li> </ul>	<p>جديدة (IIDS 2025) الذي يربط SDI لتعزيز النمو في البلاد</p>	<p>جديدة (IIDS 2025) الذي يربط SDI لتعزيز النمو في البلاد</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>حذر حول التعدين - لم تستفد من المجتمعات التعدين في الماضي.</li> </ul>
<p><b>الدعم السياسي</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الدعم السياسي من حكومات جنوب أفريقيا وموزمبيق من خلال وزارتي النقل ورؤساء الدول</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>حاليا ممر تنفيذها في موزمبيق وبالتالي فإنه يدعم الأجندة السياسية والاقتصادية للحكومات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>سوف السياسية يبدو أن ضعف بين البلدان الأربعة المشاركة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>غير كافي لأن هناك دولتين اثنتين فقط (تنزانيا ورواندا) هما المسؤولتان عن إدارة وتنمية الممر.</li> </ul>
<p><b>الجهة المسؤولة عن إدارة وتنمية المحور</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>سلطة قوية مع القدرة على تحريك المشروع إلى الأمام.</li> <li>مدراء المشاريع قوي عين على كلا الجانبين</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>لم يثبت حتى الآن، ومع ذلك يقوم برنامج SDI في وزارة النقل</li> <li>وزارة التنمية الدولية المانحة والتعاون، والبنك الدولي وزارة التجارة والصناعة (جنوب أفريقيا) ودعم برنامج SDI</li> <li>المساهمة المالية USD2.15 خلال فترة 3 سنوات من يوليو 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>غير فعال.</li> <li>تحت إشراف وزارة التجارة والصناعة ولكن الدور الرئيسي لوزارة النقل</li> <li>ويدعم وحدة SDI من قبل وزارة التجارة والصناعة (جنوب أفريقيا) في الترتيب من 2.5 مليون دولار على مدى 3 سنوات - بدءا سبتمبر 2010</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الممر تحت سلطة وزارة النقل.</li> <li>هذا غير كاف لأنه يتطلب خبرات وكفاءات ومديري البرامج في كل من البلدان المشاركة.</li> </ul>
<p><b>أصحاب المصالح والأطراف المشاركة</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>منظمة تنظيميا جيدا ومشاركة من القطاعين الخاص ومدخلات أقل تنظيميا من البنك المركزي العماني لوالمنظمات غير الحكومية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>البرنامج لم تنفذ بالكامل</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>محدودة جدا</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>جيدة داخل 2 البلدان المشاركة، ولكن لا يبدو أن تسفر</li> <li>أي نتائج مثمرة لتطوير الممر</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• محدودة جدا.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• تقتصر على دولتين فقط.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• لازالت في مرحلة التطوير والتنمية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• يبدو أن تكون محدودة مع معظم النشاط التي تجري في موزمبيق - ويمكن أن يعزى إلى حقيقة أن الممر هو إلى حد كبير داخل موزمبيق</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• سهولة الوصول وتدفق السلع والأشخاص بين جنوب أفريقيا وموزمبيق</li> <li>• تم ترقية كوماتيبورت / Ressano غارسيا الحدودي بين البلدين</li> <li>• الاختناقات عبر الحدود بنسبة توفير إجراءات مراقبة الحدود وقفة واحدة</li> <li>• جنوب افريقيا لم تعد تتطلب تأشيرات لدخول موزمبيق</li> </ul>	<p><b>كيفية الاتصال عبر الحدود</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ضعيفة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• دعم المانحين أمر بالغ الأهمية من حيث المهارة والدعم المالي لدفع البرنامج.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• موزمبيق لديه الخبرة اللازمة والمهارات ومع ذلك يبدو أن البلدان الأخرى تفتقر إلى المهارات اللازمة والقدرة على إدارة البرنامج.</li> <li>• دعم الجهات المانحة أمر بالغ الأهمية من حيث المهارة والدعم المالي لدفع برنامج</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• لم يتم بعد العمل في وحدة SDI تماما</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• كل من الحكومات لديه القدرات والكوادر المدربة في شكل الشركات المملوكة للدولة مثل مؤسسة الطاقة، المؤسسة المالية ومؤسسة النقل</li> </ul>	<p><b>المهارات والخبرات والكوادر الفنية</b></p>

الباب الأول /

الإطار النظري لعناصر البحث (الخلفية النظرية والأدبيات)



## الفصل الأول /

مفاهيم ومصطلحات البحث النظرية

الفصل الثاني/

سياسة محاور التنمية الإقليمية

## الباب الثاني /

التحليل النظري والدراسة الميدانية واستعراض بعض النماذج التطبيقية  
لمحاور التنمية الإقليمية

الفصل الثالث :

التجارب الأفريقية لمحاور التنمية الإقليمية

## الفصل الرابع /

التجارب المصرية لمحاوَر التنمية الإقليمِية

الباب الثالث/

معايير واشتراطات نجاح محاور التنمية الإقليمية

## الفصل الخامس /

تقييم محاور التنمية العرضية الرئيسية القائمة بالصحراء الشرقية ومعايير  
واشترطات محاور التنمية الإقليمية

الفصل السادس/

تقييم محور الصعيد / البحر الأحمر



الفصل السابع /

النتائج والتوصيات

المصادر والمراجع