

محور التنمية الرئيس في سورية (دمشق - حلب) وامتدادهما دراسة تحليلية نقدية بين واقع التخطيط الإقليمي ومأموله

عماد حمد المصري، هبة محمد مرهف السقا*

أستاذ مساعد، قسم التخطيط والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، حمص، سوريا

* مهندسة معمارية، طالبة ماجستير في قسم تخطيط المدن، جامعة دمشق، حماة، سوريا

(قدم للنشر في ١٤/١٢/١٤٣١هـ؛ وقبل للنشر في ٩/٣/١٤٣٢هـ)

الكلمات المفتاحية: محور التنمية، محور التنمية.

ملخص البحث. تسارعت خطا الاهتمام بالتخطيط الإقليمي في الآونة الأخيرة في سورية؛ فظهرت مجموعة من المشاريع في هذا المجال؛ وقامت بطرح فكرة "محاور التنمية" كأداة من أدوات التخطيط الإقليمي؛ لكن هناك هوة وإشكالية واضحة بين واقع المحاور التنموية كتطبيق ومأمولها كمفهوم؛ وتفتقد مشاريعها بالرغم من أهميتها إلى التنظيم الهيكلي الدقيق المتعدد والشامل والمتكامل الأطراف. من هنا كان هدف البحث في دراسة "محاور التنمية الإقليمية" بين مفهوم هذه السياسة وواقع تطبيقها؛ وبين المفهوم والتطبيق تنحصر المعالجة لمعرفة الخلل في التطبيق؛ ثم التوصل في النهاية إلى إستراتيجية هيكلية لتلافي هذا التناقض؛ عبر دراسة تاريخية وتحليلية مقارنة ونقدية واستقرائية، للتوصل إلى النتائج والتي كان من أهمها: أن هناك تباين واضح بين مفهوم المحور التنموي والواقع الذي يعاني منه محور - حلب - دمشق مروراً بحماة وحمص وانتهاءً بدرعا.

المقدمة

والاجتماعية والاقتصادية في الإقليم لمعرفة إمكاناته

وتحليلها بهدف استغلالها وتحقيق التنمية، (أحمد

كمال الدين عفيفي، ١٩٩٠م).

ظهر التخطيط الإقليمي نتيجة مشاكل مدن الثورة

الصناعية، ومن أهم رواده باتريك جيدذ ولويس

مغفورد، فظهر لهذا العلم تعريفات ونظريات متعددة. ثم

التخطيط الإقليمي مستوى من مستويات التخطيط،

وحلقة الوصل بين التخطيط القومي والتفصيلي، يحقق

متطلبات وتوصيات جهاز التخطيط القومي لكل إقليم

عبر وضع خطة شاملة له، ثم التنسيق بين خطط

الأقاليم مجتمعة، يدرس جميع الموارد الطبيعية

(دمشق - حلب)؛ والتوصل إلى نتيجة واقعه من مفهوم "محاور التنمية الإقليمية".

٢- اقتراح إستراتيجية هيكلية "لمحاور التنمية" لتلافي التناقض القائم.

٣- القيام بتجميع الدراسات المعدة للمحور التنموي الرئيس دمشق - حلب ثم تقييمها.

منهجية البحث

اتبع البحث منهجيات متعددة؛ وهي: تاريخية في التعريفات والمقدمات، وتحليلية وصفية في وصف واقع حالة الدراسة، وتحليلية مقارنة بين المحور المدروس مع محاور التجارب الأخرى، وتحليلية نقدية في نقد واقع المحور التنموي المدروس بناءً على معطياته، واستقرائية، واستنتاجية لاستخلاص النتائج، فالاستبيان لتأكيد النتائج ببيانات رقمية داعمة.

الدراسة التاريخية للمحور التنموي،

وعوامل ظهور هذا الاتجاه

بدأ هذا الاتجاه من ازدهار مدن الموانئ القديمة كالإسكندرية؛ فنجاح المدينة يعتمد على دورها كمركز تجاري لتوزيع السلع إلى ما خلفها من المناطق، أو على موقعها على طريق تجاري، وأبرزها طريق الحرير البري التجاري المهم، (D, Gillen et al, 2007)، المؤدي إلى نشوء عدد كبير من المراكز العمرانية كمحطات للقوافل التجارية (ساطع محلي، ١٩٩٩م)، ويبين الشكل رقم (١) مساره الممتد من أقاصي شرق الصين مروراً بالهند

أتت العولمة والنظم الاقتصادية العالمية، فثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛ وصيغت مفاهيم ونظريات وتعريفات جديدة لهذا العلم. (Eugénie L Birch, 2009) التخطيط الإقليمي في سورية حديث الممارسة، ولم يتم تفعيله على الصعيد العملي بالشكل المطلوب؛ بالرغم من وجود قانون للتخطيط الإقليمي إلا أنه لم تُحدث هيئة رسمية وجهة إدارية خاصة به على المستوى المركزي والمحافظات، وقد ظهرت في الآونة الأخيرة مجموعة من المشاريع تركز على توجه "محاور التنمية" كأداة من أدوات التخطيط الإقليمي.

إشكالية البحث

تجلى إشكالية البحث في: الإشكالية الحاصلة بين واقع "المحاور التنموية" كتطبيق ومأمولها كمفهوم، وافتقاد مشاريعها برغم أهميتها التجارية الوطنية إلى التنظيم الهيكلي الدقيق، المتعدد والشامل المتكامل الأطراف؛ والحاجة إلى إستراتيجية على المستوى الوطني ثم المحلي تنظم تخطيطها وواقعها.

أهداف البحث

تعددت أهداف البحث؛ لتشمل:

- ١- دراسة "محاور التنمية الإقليمية" باعتبارها الأداة المستخدمة لتحقيق التخطيط الإقليمي في سورية - بين مفهوم هذه السياسة وواقع تطبيقها؛ لخصر المعالجة ومعرفة الخلل في التطبيق، إضافة إلى دراسة نقدية تحليلية لمحور التنمية الرئيس شمال - جنوب

هناك عوامل عديدة أدت إلى إعادة التفكير بـ "محاور التنمية" ؛ وأكثرها أهمية ما يلي :

١- النظام الاقتصادي وتغييراته : دعا ظهور العولمة وتزايد دور المعلومات في العمليات الاقتصادية للتحرك باتجاه الاقتصاد العالمي المبني على المعرفة ؛ فنظر للمدن كنقاط وعقد مهمة ضمن التنظيم والنظام الاقتصادي والجغرافي، والسعي إلى إنشاء شبكة عالمية موفرة للاتصال والترابط، (G, McLeod, 2001).

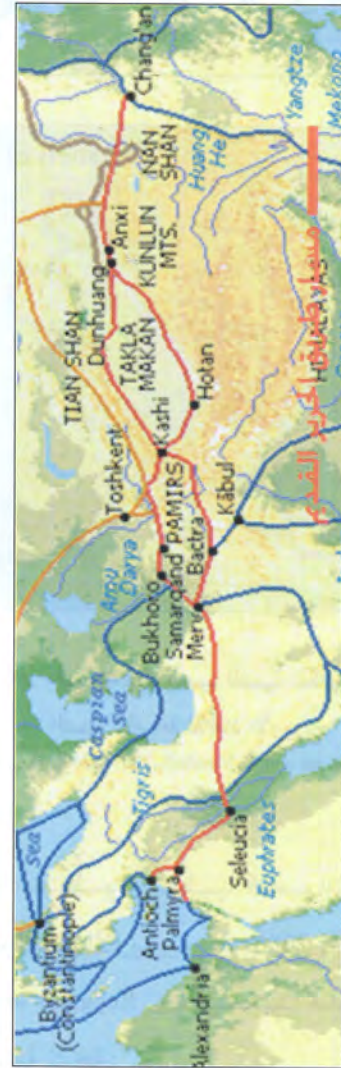
٢- أهمية الطرق ودورها التنموي : فهي تشكل عصباً رئيساً للتنمية الاقتصادية، ودليلاً لتوجيه التنمية في المكان ؛ إضافة لدورها في تأمين إمكانية الوصول، (فاروق الباز، ٢٠٠٨م).

٣- متطلبات الاستثمار المتضمنة : النقل الجيد الذي يسمح بسهولة الوصول ويحقق توصلاً مع الموانئ والمطارات والأسواق الخارجية ؛ فينتج مناطق عمل على مستوى وبمقياس أكبر، وفعالية الخدمات السلوكية واللاسلكية المساعدة على جذب رؤوس الأموال للاستثمار وتسويق المنتجات (D , Ingram , 1971).

٤- أثر المسافة على العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم، والعلاقة الطردية بينهما : فكلما اقترب مركزان اقتصاديان من بعضهما زادت العلاقات الاقتصادية بينهما، والعكس صحيح. (S , Graham . and P , Healey, 1999).

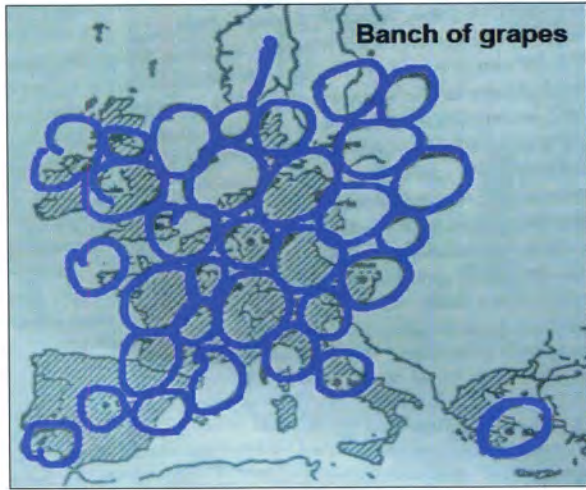
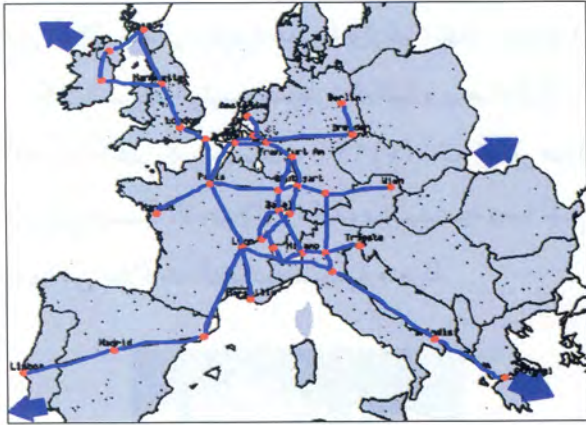
٥- العلاقات الجغرافية التاريخية الاقتصادية التجارية (محمود رمزي، ١٩٩٤م).

وإيران إلى شمال الجزيرة العربية وتركيا انتهاءً بأوروبا ؛ مشكلاً الشريان الرئيس للتجارة العالمية، وحاملاً ثقلاً اقتصادياً (علي أبو عساف، ١٩٩١م)، ثم اندثر هذا التوجه بسبب الاحتلال والحدود السياسية وما نجم عنها من علاقات اقتصادية سياسية منعزلة.



الشكل رقم (١). طريق الحرير القديم.

(المصدر: بشير زهدي، ١٩٩١م. ص ١٣٣ : بتصرف الباحثين)



الفكرة عند الدول الغربية (الاتحاد الأوروبي) والدول العربية

هدف الاتحاد الأوروبي إلى التخلص من الحدود وإيجاد سوق مشترك واحد متين ومجهز جيداً للمنافسة العالمية، ووجدت ضمن الاتحاد الأوروبي مناطق جغرافية منفصلة ومقسمة على عدد من الدول الأعضاء للاتحاد الأوروبي؛ تحقق معدلات نمو مرتفعة؛ وتحقيق الربط الجغرافي المكاني بينها كتلة اقتصادية هائلة تتوفر فيها أسواق جديدة وتتوسع أخرى؛ فتزداد خيارات الاستثمار مع وقت أقل وإمكانية وصول أفضل؛ فتكون نتيجته زيادة التنافسية الإنتاجية؛ فتفتح آفاق الاستثمار العالمية مع تعزيز النمو والدور الاقتصادي للجميع، من أمثلة هذه المناطق الاقتصادية: المثلث الإنتاجي في لندن وباريس وروهر، والموزة الزرقاء المنطلقة من بيرمنغهام وعبر بروكسل وبون وفرانكفورت ثم إلى شمال إيطاليا، وعنقود العنب والشكل رقم (٢) يبين هذا المفهوم نظرياً وتطبيقاً والشكل رقم (٣) يقوم بتوضيحهما (J, Glasson and T, Marshall, 2007).

نشأ بناءً على ما سبق المنظور الأوروبي للتنمية المكانية "ESDP" هادفاً إلى خلق إطارٍ سياسي؛ لتحقيق تعاونٍ أفضل بين السياسات الإقليمية والاجتماعية بتأثيرات مكانية تشجع ظهور شبكاتٍ من البنى التحتية عبر قارة أوروبا، لتعزيز التجمعات الإقليمية الجديدة المؤسسة على المقربة الجغرافية، ولتطوير العلاقات المتبادلة ومناطق الاقتصاد العالمي الموحد في أوروبا (L, Albrechts., P, Healey .and K, Kunzmann, 2003).

الشكل رقم (٢). مفهوم عنقود العنب للتنمية المكانية، وممرات التنمية المقترحة للاتحاد الأوروبي.

(Sources: J, Glasson and T, Marshall, 2007.p.263. & A, Reggiani et al, 1993.p.3)

ترجم المنظور عملياً كممرات Corridors رابطة للعواصم الأوروبية & (J, Yarwood, 2006) (A, Reggiani et al, 1993) بينما بدأ هذا التوجه في البلدان العربية نتيجة:

١- موقعها الجغرافي التجاري المهم، ومشروع النقل الأوروبي المتوسطي "Europe Transport Project"



الشكل رقم (٤). الموقع الاستراتيجي الهام للوطن العربي، وأهميته كعقدة ربط واتصال.

(المصدر: مازن المغايري، عبد الله سعيد، عبد الله سندرة، ٢٠١٠م: بتصرف الباحثين)

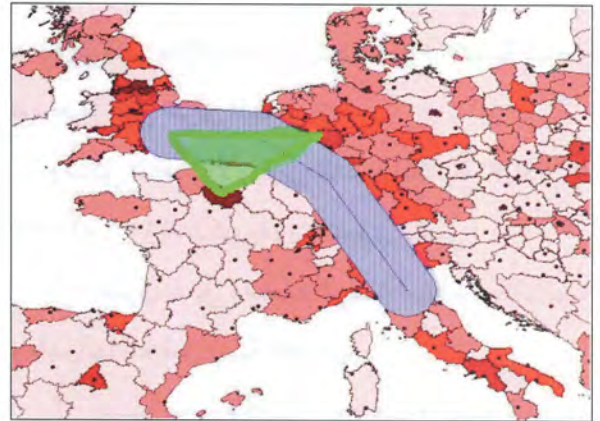
كان هذا مبرراً لظهور مفهوم الجسر البري القاري الأورسيوي (طريق الحرير الجديد) لتعزيز العلاقات التبادلية الاقتصادية بين الدول باعتبار الشرق الأوسط هو مكان الثروات، ومؤكداً على أن الوطن العربي هو سوق ووحدة اقتصادية واحدة (محمد خير فارس، ١٩٩٨م)؛ فاقترحت مجموعة من ممرات التنمية على مستوى الوطن العربي المحققة للارتباط مع آسيا - أكبر الأسواق العالمية - عن طريق إيران والعراق وتركيا والاتصال مع الأسواق الأوروبية؛ وهي:

(أ) إسطنبول - موصل - بغداد - البصرة - الكويت - الظهران (المنامة) - الدوحة - أبوظبي - دبي - مسقط - صلالة - عدن (خط برلين بغداد).

(ب) طهران - بغداد - حلب - دمشق - بيروت - طرابلس - صور - عمان - الضفة الغربية - غزة - الإسكندرية - (قطار الشرق السريع)

الهادف إلى: تحقيق اتصال وربط بين دول الاتحاد الأوروبي ودول البحر الأبيض المتوسط (دول الحوض المتوسطي) - المملوكة للطرق التجارية المهمة - بإنشاء نظام نقل إقليمي فعال ومستدام؛ لتسهيل خلق منطقة تجارة حرة (أوروبية - متوسطة)، وتفعيل النمو والازدهار الاقتصاديين للإقليم؛ وبالتالي إنشاء علاقات جوار مثمرة بين الاتحاد الأوروبي والإقليم حوض المتوسط (الورقة الزرقاء)

٢- امتلاك الوطن العربي أعظم قدرات اقتصادية من خلال: دوره كملتقى طرق اقتصادي استراتيجي بين القارة الأوراسيوية (أوروبا وآسيا) وأفريقيا لاعباً دوراً مهماً كممر لمعظم التجارة الدولية، ووجود أكبر خزين من المواد الأولية للطاقة ضمنه (ليندرون، لاروش، ٢٠٠٦م)، والشكل رقم (٤) يبين الموقع الجغرافي المهم للوطن العربي.



الشكل رقم (٣). الموزة الزرقاء والمثلث الإنتاجي. (J, Glasson and T, Marshall, 2007.p.65)

تعريف الممر التنموي "Development Corridor" اصطلاحاً
يعرف أحمد علام وآخرون (أحمد خالد علام، سمير سعد علي، مصطفى الديناري، ١٩٩٥م) الممر التنموي بأنه: "سلسلة من النقاط وأقطاب النمو تربطها علاقات تكاملية نتيجة وجودها على محور نقل رئيس". وعرفه الخضير (عبد الله الخضير، ٢٠٠٥م) بأنه: "أسلوب تنموي يرمي إلى ضخ دفعة تنموية قوية إلى مناطق معينة؛ لتحقيق نوع من التوازن التنموي يفضي في المدى البعيد إلى التقليل من حدة التباينات الإقليمية في مستويات التنمية؛ تركيز هذه الدفعة على: استغلال مقومات وإمكانيات المنطقة، والاستفادة منها في استحداث نشاطات إنتاجية، والتقليل ما أمكن من تأثير المعوقات الإنمائية".

واتجه John Yarwood (2006, J. Yarwood) ليوضح الكوريدور بأنه: "محور وشكل خطي وشريطي للنمو المتعدد المراكز Polycentric Growth corridor؛ وتنشأ بين هذه المراكز علاقات وروابط بأنواع مختلفة نتيجة تواجدها على طريق للمواصلات".

وشكل المنظور الأوروبي للتنمية المكانية "ESDP" - ٢٠٠٧م - رؤية للكوريدور التنموي تشمل:
١- طرق نقل رئيسة طويلة تنظم إمكانياتها ومقدراتها لتحقيق تنمية اقتصادية.

٢- إستراتيجية مكانية، ومفهوم مهم للتنمية المكانية: يعتمد على استثمارات البنى التحتية لتحقيق تنمية إقليمية شاملة ومتوازنة، وتستعمل لتحقيق اندماج للاقتصاديات الحضرية والإقليمية، وزيادة

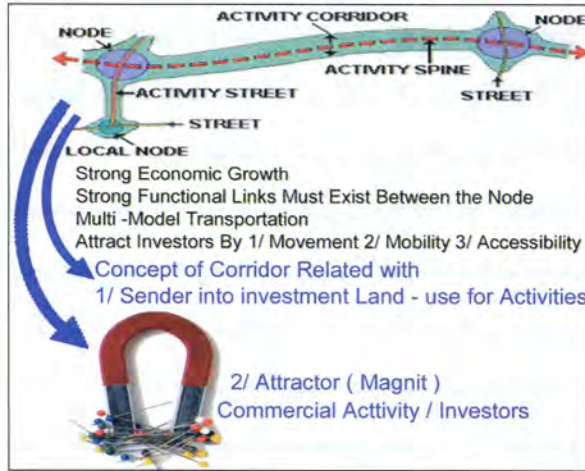
ج) بغداد - النجف - الحائل - المدينة المنورة - جدة (طريق زبيدة).
د) اسطنبول - حلب - دمشق - عمان - جدة - مكة - جيزان - الحديدة - مخا (طريق الحجاز).
هـ) الإسكندرية - القاهرة - أسوان - الخرطوم - أديس أبابا - جيبوتي (خط النيل).
و) الإسكندرية - طرابلس - صفاقس - تونس - الجزائر - جدة - فاس - طنجة - الرباط (طريق المغرب). ويوضح الشكل رقم (٥) مساراتها الجغرافية (ليندرون، لاروش، ٢٠٠٦م).



الشكل رقم (٥). محاور التنمية الهامة في الوطن العربي.

(المصدر: مازن المغايري، عبد الله سعيد، عبد الله سندرة،

٢٠١٠م: بتصرف الباحثين)



الشكل رقم (٦). تعريف المحور التنموي حسب رأي الباحثين.
(المصدر: الباحثان)

مفهوم الممر التنموي

يبدأ مفهوم الكوريدور التنموي من "Polynet & Polycentricity": فمشروع "Polynet" العالمي يدرس أقاليم مدن العالم عبر شبكاتها الوطنية والقومية المتخطية لحدودها السياسية، ويرى المدن كمراكز خدمات عالمية تتصل وترتبط مع بعضها البعض عبر الشبكات السابقة (P, Taylor, 2001).

بناءً على Sassen-١٩٩٩م- تحدد شبكات مدن العالم كشبكة في شركات خدمات الأعمال المتقدمة وتلعب دوراً أساسياً في تشكيلة الشبكات، وفقاً لـ Castells-١٩٩٦م- فإن متعدد الشبكة يعطي اتصالاً وارتباطاً قوياً؛ فينظر إلى المدينة كعملية تتميز بسيطرتها البنيوية وتتحكم في البنية التنظيمية للفراغ عبر مفهوم "Spaces of Flows" والذي يعني: توزيع التدفقات على المسافات؛ ويغايير Castells المفهوم التقليدي وهو توزيع

التنافسية الإنتاجية، وتفعيل وتقوية دور المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم في توليد تنمية إقليمية.

٣- محاور اتصال وربط "Connections-Axis" وظيفية عملية، تتميز بإحداث تفاعل وتمازج بين العقد الحضرية. (WP1-Report, 2007)

يستنتج مما سبق:

هناك تعريفات متعددة ومتنوعة ومختلفة للممر التنموي؛ يعود ذلك لاختلاف مقياسه، ونوعه.

الكوريدور: 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 وإمكانية؛ 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 الاقتصادية المساهمة في تفعيل الدور الاقتصادي "Consolidation" الإقليمي وحتى العالمي بإحداث اقتصاد متمم "Economy Integrity" فيما بينها، ويعمل كالمغناطيس؛ فيجذب رؤوس الاستثمارات العالمية والأجنبية للتوظيف، ويقوم بدور المعطي فيعطي التسهيلات اللازمة من توفير في الوقت والمسافة. والشكل رقم (٦) يوضح هذا.

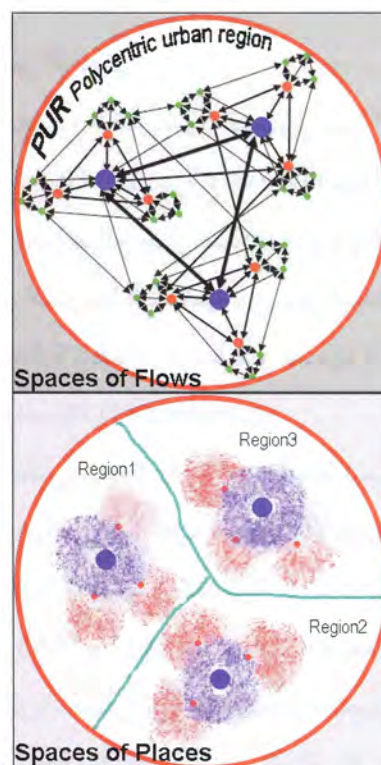
تعرف التعددية المركزية "Polycentricity" بأنها :
"مجموعة مدن تترايط وتتصل مع بعضها البعض ؛
وأهم مميزاتها أنها تستطيع في أحد الأمكنة الموجودة
ضمنها التواصل مع اقتصاديات مختلفة الحجم
وتسهيل الخدمة والحصول على المنتج من أي
مكان" (N , Baily and I ,Turok ,2003).

مما سبق : تقترح فكرة الكوريڨور وجود روابط
وظيفية إنتاجية بطرق وأساليب وأشكال مختلفة من
وسائل الاتصالات والانتقال بين العقد الحضرية
الموجودة ضمن الشبكة العمرانية ، ولن يتحقق
مفهوم "ممرات التنمية" بدونها ؛ ثم الاستفادة من الفرص
الاقتصادية التي توفرها المدن والأقاليم المتصلة والمتراطة
على مقياس أكبر مع انتقال بزمن أقل ومسافة أقصر
وأفضل من الحالة التي تكون فيها التجمعات العمرانية
عموماً مستقلة ذاتياً ، وبالتالي زيادة التنافسية عبر
التعاون والتكامل بين المدن والأقاليم المتراطة ، وتقوم
البنى التحتية الرابطة بإحداث تفاعلات جديدة وتطوير
التفاعلات الموجودة ثم تنميتها وتقويتها وتعزيزها مؤدية
إلى زيادة الاستثمارات وتكبير وتوسيع الأسواق
الإقليمية. تقوم الكوريڨورات بوظيفتين ؛ هما : القيادة
والإدارة المحكّمة للمراكز العمرانية المتوضعة عليها
ولنشاطها الاقتصادي" (J , Yarwood,2006).

تصنيف الممرات التنموية

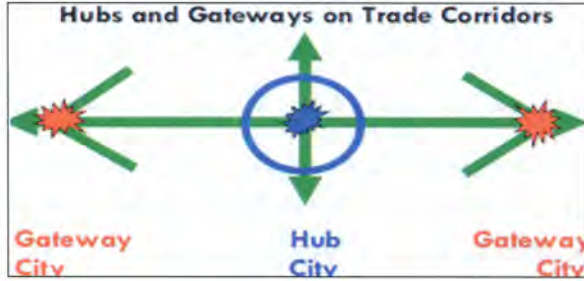
تصنف ممرات التنمية حسب المفهوم إلى ثلاثة أنواع
واضحة ومتراطة وهي : الكوريڨور كمحور للبنى

الأمكنة "Countries" على الفراغات "Spaces of Places"
بالمفهوم الحديث والمعاصر للتحركات والتدفقات
المتخطية للحدود القومية ونقل الناس والخيرات وبشكل
خاص المعلومات لذلك يقول "Spaces of Flows".
وتستطيع المدن عبر مكاتب الشركات المتقدمة الاتصال
والارتباط مع الشبكات العالمية الأخرى بتدفقات
وشدات مختلفة ضمن مقاييس جغرافية متنوعة ؛ فالمدن
من خلال شبكاتها تستطيع لعب دوراً مهماً في
الحيز أو الفراغ ، والشكل رقم (٧) يفسر الفرق بينهما
(P, Taylor,2004).



الشكل رقم (٧). المقارنة بين مفهومي "Spaces of Flows" "Spaces of Places"
(J , Yarwood,2006,p.3) of Places

الدولتين، وتشجيع إنتاج فعال مؤثر، وتنافسية إنتاجية، وتسهيل الحركة التجارية وتيسيرها" (M, Van Pelt, 2003). والشكل رقم (٨) يوضحه.



الشكل رقم (٨). تعريف الكوريدور التجاري بدلالة Gateway & Hub (D, Gillen et al, 2007)

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

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

التحتية، والكوريدور كمحور عمراني والكوريدور كمحور للتنمية الاقتصادية" (H, Priemus and W, Zonneveld, 2003). أما وفقاً لنوعها فهي: الكوريدور الفعال Activity Corridor: "مساحة طويلة من الأرض تربط بين العقد الحضرية؛ تتألف من استعمالات أراضي، وتحيط بطرق خطية برية عالية السرعة وتحقق تنمية اقتصادية وتؤمن سهولة الحركة والاتصال" (J, Andersen and L, Burnett, 1998). وكوريدور النقل Transport Corridor: "طريق نقل يقوم بربط المناطق والأقاليم مادياً" (R, Banomyong, 2007). أما الكوريدور اللوجستي Logistics corridor: "كوريدور نقل متعدد النماذج، يهتم بالإطار المؤسسي؛ ليسهل الحركة ومكان الخزن والسلع والرسوم الجمركية لكل من البضائع والناس والمعلومات". ثم الكوريدور الاقتصادي Economic Corridor: "كوريدور يجذب ويوظف رؤوس الأموال؛ ويولد الفعاليات والنشاطات الاقتصادية في المناطق القليلة التنمية في الإقليم، والشرط الأساسي لوجوده توافر التسهيلات والخدمات اللوجستية".

وكوريدور التجارة Trade corridor: "موقع جغرافي مهم له دوره في التجارة الدولية ونقل الناس والخيرات ويربط بين الـ "Gateways" والـ "Hubs". (S, warnich, 2007) and B, verster و"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، وجذب الاستثمارات، وتوظيف رؤوس الأموال لكلا

الجدول رقم (١). الفرق بين كل من Gateway و Hub .

(المصدر: D, Gillen et al, 2007: بتصرف الباحثان)

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

موقعه الجغرافي وصفاته

يقع الممر في الصحراء الغربية بموازاة مسار وادي النيل ؛ واصلًا الشمال بالجنوب ؛ متصلاً مع البحر الأبيض المتوسط شمالاً والسودان جنوباً ؛ منتقلاً من محور وطني إلى محور عالمي لدوره في التجارة العالمية. أهم صفاته خلوه من الجبال والتلال والمنخفضات (فاروق الباز ، ٢٠٠٨م).

عالمية ، وممرات تنمية دولية (J, Yarwood, 2006) ، وممرات تنمية إقليمية ، وممرات تنمية محلية.

مفهوم الـ "gateway" والـ "hub"

تتمتع بعض المواقع الجغرافية بأهمية تجارية ، وقد تكون محلية أو دولية أو قومية وأحياناً عالمية ، أطلق حديثاً على هذه المواقع مصطلحين ؛ هما : "Transportation Gateway & Transportation Hub" (D, Gillen et al, 2007) ، ويوضح الجدول رقم (١) الفرق بينهما.

وبعد قراءتنا للتعريفات ، ودراسة مفهوم وتصنيفات محاور التنمية ، والتعرف على أنواعها سيعرض البحث أحد التجارب في هذا الصدد ، وهي التجربة المصرية.

التجربة المصرية في محاور (ممرات) التنمية

تمتلك مصر موقع جغرافي مهم ؛ حيث تتصل مع منافذ متعددة ، إضافة لوجود قناة السويس كشريان نقل محلي وعالمي ؛ وأهلت النقل من الشرق إلى الغرب بيسر وسرعة ؛ ونتيجة الموقع الجغرافي الاستراتيجي لجيء إلى محاور التنمية ؛ حيث دُرست في ضوء معطيات: تحليل الواقع الراهن الوطني وأهداف التخطيط على مستوى الدولة ومستوى العلاقات بين الأقاليم ؛ فحددت المحاور التنموية الرئيسة والفرعية بحيث لا تتضارب الفعاليات الاقتصادية المقترحة مع بعضها البعض وتراعى المميزات الداخلية عند تحديد المشاريع الاقتصادية (محمد مصطفى عبد الحفيظ وعبد الوهاب إبراهيم حلمي ومحمد حلمي البسطويسى ، ٢٠٠٧م).

الجدول رقم (٢). الأهداف والإمكانيات التنموية للمحاور

العرضية لممر التنمية والتعمير (فاروق الباز،

٢٠٠٨م، بتصرف الباحثين)

المحور	الهدف منه وإمكانياته التنموية
١- محور الإسكندرية	زراعي - سياحي - اقتصادي (إنتاجي زراعي)
٢- محور طنطا	عمراني - زراعي - صناعي - اقتصادي (إنتاجي حيواني - تصدير).
٣- محور القاهرة	عمراني - بيئي - صناعي - اقتصادي (خدمي - الربط الاقتصادي مع الموانئ العالمية والداخل - تصدير) - اجتماعي.
٤- محور الفيوم	عمراني - بيئي - صناعي - اقتصادي (تصدير أسواق عالمية) - سياحي.
٥- محور البحيرة	زراعي - صناعي - اقتصادي (تصدير أسواق عالمية - الربط) - سياحي - إنتاجي حيواني.
٦- محور منيا	عمراني - صناعي.
٧- محور أسيوط	عمراني - زراعي - صناعي - بيئي - اقتصادي (الربط - التصدير محلياً وعالمياً).
٨- محور القنا	عمراني - صناعي - زراعي.
٩- محور الأقصر	سياحي - عمراني.
١٠- محور كوم أمبو - أسوان	زراعي - عمراني - صناعي - سياحي.
١١- محور توشكي	زراعي سياحي - اقتصادي (الربط والنقل)
١٢- محور أبو سمبل - بحيرة ناصر	سياحي - إنتاجي حيواني - اجتماعي - اقتصادي (النقل - التصدير) - سياسية.

عناصر ممر التنمية والتعمير

يشمل مقترح ممر التنمية والتعمير على خمسة

مكونات رئيسة؛ وهي:

١- محور طولي للسير السريع بالمواصفات العالمية؛ من الشمال إلى الجنوب بطول ١٢٠٠ كم؛ يعتبر العمود الفقري لممر التنمية والتعمير، يسهل التعامل مع الصادرات والواردات والبضائع المؤقتة لتوفيره استخدام التكنولوجيا الحديثة.

٢- المحاور العرضية عددها اثني عشر؛ تسمح بـ: الامتداد العمراني غرباً لعدد من المحافظات التي تعاني من الاختناق فتنظم النمو والخدمات، إنشاء مشاريع تنموية (صناعية - سياحية - زراعية - عمرانية) وهنا يكمن دورها التنموي، والجدول رقم (٢) يوضح الهدف منها وإمكانياتها.

٣- السكة الحديدية: بموازة الطريق الرئيس؛ تقوم بـ: الشحن السريع للمنتجات إلى أماكن العمرانية، التسهيل وتكلفة أقل للنقل من الميناء إلى المصنع ثم نقل المنتج من المصنع إلى السوق، الحد من زحام حركة الشاحنات على الطريق الحالي، الاستخدام الأمثل في الصناعات الثقيلة كصناعة الحديد والاسمنت، ضرورة لنقل الإنتاج بعد إنشاء المصانع وبدء إنتاجها.

٤- أنبوب الماء: لتوفير الماء الصالح للشرب، والاستخدامات البشرية على طول المحور.

٥- خط للكهرباء (فاروق الباز، ٢٠٠٨م)،

والشكل رقم (٩) يبين موقع الممر التنموي.

الغربية على البحر الأبيض المتوسط؛ وهذا أعطاها أهمية إستراتيجية من الناحية الجغرافية والسياسية والاقتصادية التجارية؛ فكانت محطة مهمة على طريق الحرير القديم؛ فمثلت في تلك الفترة جسراً برياً ربط بين شرق البحر الأبيض المتوسط بالهند وبالشرق الآسيوي (عبد الحميد عز الدين، ١٩٩٤م). وتتوسط اليوم المراكز الصناعية والتجارية الرئيسة في أوروبا ومراكز إنتاج النفط في منطقة الخليج العربي.

تتحكم سوريا في منافذ متعددة براً وبحراً وجواً (خريطة سوريا - التقسيمات الإدارية، ١٩٩٨م)، كما تتميز شبكتها الطرقية بأهميتها التجارية لقصرها، مشكلة ممراً للقوافل التجارية القادمة من الشرق الأقصى (عبد الحميد عز الدين، ١٩٨٨م) وتصل سواحلها بالعالم الأوروبي؛ أستفيد من هذا الأمر قديماً فأصبحت ممراً رئيساً من ممرات العالم الكبرى لتجارة العبور بين الشرق والغرب، وسوقاً طبيعية لتجارة الترانزيت والبضائع الأجنبية التي تمر في طريقها إلى فلسطين وتركيا والعراق وإيران (محمد خير فارس، ١٩٩٨م)، ساعد هذا على ظهور سلاسل من المدن والموانئ تجارية على نسق واحد بأعداد لا مثيل لها في أي بقعة من الأرض (محمود رمزي، ١٩٩٤م)، واليوم يمكن أن تستعيد المنافذ السورية والمناطق الحرة دورها التجاري العالمي في حركة الترانزيت وإعادة التصدير نحو الأسواق العالمية، باعتبارها بوابة الشرق اليوم والممر الوحيد للترانزيت بين أوروبا والخليج العربي؛ وبالتالي فهي أقرب نقطة بين المتوسط والعراق، ويمكن



الشكل رقم (٩). المحاور العرقية لممر التنمية والتعمير والخور الطولي.
(فاروق الباز، ٢٠٠٨م: ص ٤٨: بتصريف الباحثان)

سوريا وموقعها المميز

تقع سوريا في غرب آسيا، وهي من الدول الأعضاء في منظمة الاسكوا^(١)، تتميز بموقعها الجغرافي المهم؛ فهي بمثابة قلب العالم العربي (عبد الحميد عز الدين، ١٩٨٨م)، تعتبر همزة الوصل بين القارات الثلاثة آسيا وأوروبا وإفريقيا؛ لموقعها على مفترق الطرق العالمية بينها، تلتقي عندها خطوط العالم التجارية البرية والبحرية والجوية، كما تطل بواجهتها

(١) منظمة أسست عام ١٩٧٣ م، واسم مختصر لمنظمة الأمم المتحدة للتنمية لدول غرب آسيا؛ وتضم جميع دول هذا الإقليم من بينها ١٣ بلداً دولة عربية وهي تعنى بالجانب الاقتصادي والاجتماعي للدول.

واقع شبكة الطرق في سوريا

تحتل سوريا المرتبة الثانية بين الدول العربية من حيث الكثافة الطرقية؛ حيث وصل طول شبكتها الطرقية إلى ٧٠٠٠ كم منها ١٠٠٠ كم طرقاً سريعة.

خلال التتبع التاريخي لشبكة الطرق السورية يلاحظ: بدأ الاهتمام بالطرق السورية في نهاية الخلافة العثمانية بسبب ازدهار التجارة؛ فكانت حركة النقل والمواصلات بين دمشق وبلدان المجاورة سهلة وتؤمن الاتصال بيسر، ولكن الاحتلال والظروف السياسية التي مرت بها البلاد أفقدت الطرق البرية أهميتها؛ فساد ركود عام شل حركة التجارة الخارجية مع بلدان العالم المختلفة، وأضعفت العلاقات وصارت مقتصرة على الجانب الفرنسي فقط (محمود رمزي، ١٩٩٤م).

لدى دراسة واقع شبكة الطرق الموجودة من الناحية الجغرافية يلاحظ أنها تعاني من:

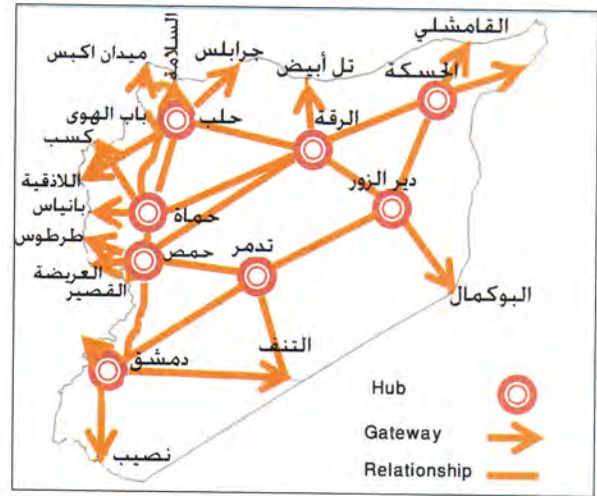
١- ضعف الترابط، والانفصال عن بعضها؛ فتنفصل الأجزاء الشرقية من البلاد عن الغربية مؤدياً ذلك إلى تفاوت اقتصادي بينهما.

٢- ضعف التكامل؛ حيث لا تتكامل طرق المواصلات مع المنافذ البرية والبحرية والجوية في العمل والأداء الاقتصادي لتشكيل شبكة اقتصادية.

٣- العزلة والانقطاع عما يجاورها من البلدان الأخرى متسبباً ذلك في ضعف فاعليتها الاقتصادية.

العمل على تأكيد فكرة أن سوريا مركز النقل الإقليمي ومركز الإنتاج وإعادة التصدير لمنطقة الشرق الأوسط بكاملها (شعبان أحمد، أمير سبور، ٢٠٠٨م)، وبين الشكل رقم (١٠) ال hub & gateways السورية.

ما ذكر مسبقاً ساعد على نشوء فكرة الممر الدولي السوري؛ والذي يعني: إقامة عمليات ربط مع الدول المختلفة والتي ستؤدي إلى أن تصبح سوريا ممراً دولياً يصل بين أوروبا والخليج العربي من جهة وبين أوروبا والعراق مستقبلاً وإيران ودول آسيا الوسطى من جهة أخرى مؤدياً ذلك إلى خفض تكاليف النقل الدولي وزيادة أرباح المؤسسة العامة للمواصلات (أحمد بيطار، ٢٠١٠م).



الشكل رقم (١٠). المدن السورية التجارية.

(المصدر: خريطة سوريا و (D, Gillen et al, 2007)، بتصرف الباحثين)

أما من حيث المواصفات الفنية فإنها تعاني من :

١- خطورتها: لعدم وجود عقد مرورية نظامية بل فتوحات سطحية تستخدمها شاحنات النقل العسكري مخترقة الطرق الدولية السريعة والتي من المفترض أن تكون شبه حرة وتقاطعاتها على مستويات ؛ متسببة في حوادث فسميت بمعابر الموت.

٢- سوء نوعية الشاخصات الدلالة الطريقية والتحذير ، واقتقادها إلى تخطيط الطريق الذي يعد من العوامل المتممة للسلامة المرورية كأعمال الطلاء المروري والمسامير العاكسة والإشارات الضوئية المحددة لمعالم الطريق وتفصل المسارب في بعض أجزائها والشاخصات إضافة إلى عدم وجود "أكتاف" أمان على جانبي الطريق لحماية المركبات فضلاً عن غياب المنصفات.

٣- الازدحام المروري المتسبب في بعض الحوادث أحياناً.

٤- الخلل وعدم جاهزيتها للاستعمال ؛ متعلقاً هذا بطبقات الاهتراء والرص ؛ فبعضها مهترئ وقديم ويحتوي تشققات وحفر مزعجة للسائقين و الركاب.

٥- اقتقادها للمواصفات الدولية المعتمدة والدراسات الدقيقة المتعارف عليها دولياً ؛ فنسب الميلان مرتفعة تتجاوز حدها المسموح ، وتنعدم الخدمات في بعض أجزائها (لؤي أكرم الخطيب ومحمد فواز المسوتي وأندراوس سعود ، ٢٠٠٨م) و(ثامر قرقوط ، ٢٠٠٩م).

محاور التنمية في سوريا

أعدت الجايكا دراسة تبين من خلالها أنه يوجد في سوريا أحد عشر محوراً تنموياً ؛ وهي :

١- اللاذقية - إدلب - حلب - الرقة - الحسكة - القامشلي.

٢- اللاذقية - إدلب - حلب - الرقة - دير الزور - الحسكة - القامشلي.

٣- طرطوس - حمص - حماه - حلب - الرقة - دير الزور - الحسكة - القامشلي.

٤- طرطوس - حمص - تدمر - دير الزور - الحسكة - القامشلي.

٥- دمشق - حمص - حماه - حلب - الرقة - دير الزور - الحسكة - القامشلي.

٦- دمشق - حمص - حماه - حلب - الرقة - دير الزور - البوكمال.

٧- دمشق - حمص - الرقة - دير الزور - الحسكة - القامشلي.

٨- دمشق - حمص - الرقة - دير الزور - البوكمال.

٩- دمشق - تدمر - دير الزور - الحسكة - القامشلي.

١٠- حلب - حماه - حمص - دمشق - درعا.

١١- اللاذقية - طرطوس (تقرير الجايكا، ٢٠٠٧م) والجدول رقم (٣) يقدم مجمل صفاتها.

الجدول رقم (٣). صفات المحاور التنموية في سوريا. (تقرير الجايكا، ٢٠٠٧م)

المحور العماري	إجمالي طول الطريق (كم)	عدد السكان الحضر (١,٠٠٠)		تركيز السكان الحضر (١,٠٠٠/كم-طول الطريق)	
		المدن الرئيسية	جميع المدن	المدن الرئيسية	جميع المدن
١	٧٨٢	٣,٣٢٤	٣,٤٦٤	٤,٢٥١	٤,٤٣٠
٢	٧٧٨	٣,٥٣٦	٣,٦٧٦	٤,٥٤٥	٤,٧٢٥
٣	٨٨١	٤,٢٣٠	٤,٥٦٤	٤,٨٠١	٥,١٨٠
٤	٧١٨	١,٤٦٣	١,٤٧٦	٢,٠٣٨	٢,٠٥٦
٥	٩٤٧	٥,٧٦٥	٧,٠١٨	٦,٠٨٨	٧,٤١١
٦	٨٢١	٥,٤٦٦	٦,٨٨٢	٦,٦٥٨	٨,٣٨٢
٧	٩٤٧	٣,١٨٥	٤,١٩٥	٣,٣٦٣	٤,٤٣٠
٨	٨٢١	٢,٨٨٦	٤,٠٥٩	٣,٥١٥	٤,٩٤٤
٩	٧٣٥	٢,٢٧٠	٣,٠٩٧	٣,٠٨٨	٤,٢١٤
١٠	٥٠٣	٥,٠٦٤	٧,٠٢٦	١٠,٠٦٨	١٣,٩٦٨
١١	٩٠	٤٩٧	٥٩٥	٥,٥٢٢	٦,٦١١

محور التنمية الرئيس في سوريا

(دمشق - حلب)

يعد محور (حلب - حماة - حمص - دمشق) أهم المحاور السابقة للأسباب الآتية:

- ١- عدد المراكز العمرانية التي يقوم المحور بربطها - دولياً ووطنياً - وأهميتها؛ وهي على الصعيد الوطني: مدينة حلب: ذات موقع ممتاز كعقدة مواصلات ونواة تجارية بين القارات الثلاثة في العالم القديم؛ وهذا جعلها مركزاً تجارياً واستراتيجياً بارزاً عن غيره، وتتمتع بأهمية صناعية فهي بمثابة عاصمة الدولة الصناعية الأولى (قطب نمو صناعي على مستوى سورية).
- مدينة حماة: من المدن المهمة في التاريخ ومنطقة سياحية مهمة على المستوى الوطني.

مدينة حمص: تأتي في المرتبة الثالثة بعدد سكانها بعد مدينتي دمشق وحلب، فهي ملتقى لعدد كبير من النشاطات السياحية والثقافية، وهدف سياحي وترويجي، وعقدة مواصلات مهمة على المستوى الوطني، وأكبر محافظات السورية مساحة.

مدينة دمشق: العاصمة الإدارية للدولة (قطب النمو الإداري في سورية)، وأقدم عاصمة ومدينة في الحضارة الإنسانية، احتلت مكانة مرموقة في مجال العلم والثقافة والسياسة والفنون والأدب في مختلف مراحلها.

محافظة ريف دمشق: ذات موقع مميز وتشكل بهذا الموقع صلة الوصل بين محافظات القطر الجنوبية (درعا، القنيطرة، السويداء، وباقي المحافظات الوسطى والشمالية)، وحلقة الوصل بين الأقطار العربية

النقل الأوروبي الحوض متوسطي؛ ويقترح ربط دول حوض البحر الأبيض المتوسط مع بعضها؛ محققاً التواصل الاقتصادي مع دول الاتحاد الأوروبي والحوض البحر الأبيض المتوسط، إضافة لكونه من الطرق الدولية المهمة المطروحة للتنفيذ ضمن منظمة DGM^(٣) (تقرير: متابعة تنفيذ توصيات الدورة السادسة للجنة النقل) و(تقرير: اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي) و(بسام زيود، ٢٠٠٩م)

٦- التنويع الاقتصادي والقاعدة الاقتصادية ومكونات النمو الاقتصادي التي يمتلكها المحور.

الأسواق العالمية، وإن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، اقتناعاً منها بضرورة تسهيل النقل والتجارة لتحقيق التكامل الإقليمي، وتشدّد على أهمية تعزيز التعاون والتنسيق في مجال النقل البحري والنقل البري واتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، وكذلك تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وتحديد المحاور ذات الأولوية وهي المحور M45 (محور سوريا - الأردن - السعودية - اليمن بطول ٣٧١٣ كم) وفق المسار الآتي: منفذ باب الهوى - (سوريا / تركيا) - حلب - حماة - حمص - دمشق - منفذ نصيب (سوريا / الأردن) - منفذ جابر (الأردن / سوريا) عمان - معان - منفذ المدورة (الأردن / السعودية) - منفذ حالة عمار (السعودية - الأردن) تبوك - القليية - المدينة المنورة - مكة المكرمة - أبها - منفذ علب (السعودية - اليمن) - منفذ باقم (اليمن / السعودية) - صنعاء - تعز. و M40

(٣) وهي منظمة تضم سوريا والبلدان المجاورة في الشرق الأوسط؛ وهي: إيران وتركيا والعراق ولبنان والأردن والسعودية، والهدف منها: القيام بدراسات مشتركة لربط شبكات السكك الحديدية ومع بعضها البعض وإدخال نظام نقل أكثر انسيابية على السكك الحديدية وذلك لخدمة النقل الدولي بالسكك الحديدية وفق المسارين التاليين: ١ / القوقاز - تركيا - سوريا - الأردن - السعودية - الخليج العربي، ٢ / أوروبا - تركيا - سوريا - الأردن - الخليج العربي.

المجاورة، وتمر عبر أراضيها الطرق الدولية التي تربط سوريا بالدول المجاورة والطرق الداخلية التي تربط مدينة دمشق بباقي أجزاء المحافظة والمحافظات السورية الأخرى وتعد منطقة سياحية مهمة.

المدينة الصناعية في عدرا: تعد من المناطق الحرة المهمة على المستوى الوطني، وهناك اهتمام وطني بها بالغ الأهمية.

المدينة الصناعية في حسياء: تعد من المناطق الصناعية المهمة على المستوى الوطني، وهناك اهتمام حثيث بها لجذب المستثمرين (الموسوعة الالكترونية الحرة ويكيبيديا، www.wikkempidia.com)

٢- جاذبية المحور بما عليه من مراكز وبما يمتلك من مقومات للسكان المحليين والمستثمرين من القطاع الخاص.

٣- قربه من موانئ الشحن والأسواق العالمية الأوروبية، مما يساهم في حركة الاستيراد والتصدير.

٤- تعدد الأقطاب ومراكز النمو عليه، وهذا ما سبقت الإشارة إليه.

٥- جزء من محور تنموي دولي مهم له وزنه التجاري والاقتصادي: من الطرق الدولية المهمة التي تربط المشرق العربي ضمن اتفاق الدول العربية للنقل في منظمة الاسكوا والمسمى بالطريق (M45)، والذي يأخذ أولوية التنفيذ ضمن الخطط الوطنية للدولة بناءً على الاسكوا واتفاقها^(٢)، كما أنه جزء من مشروع

(٢) وتؤكد منظمة الاسكوا على تكثيف التعاون الإقليمي بين بلدان المنطقة لتحقيق الأهداف الإنمائية، وتؤكد على العلاقة بين أنشطة تحرير التجارة الدولية وإتاحة الفرصة أمام الدول النامية للنفاذ إلى

(مسار الطريق السرياني سكيثوبوليس) (محمد ماجد الخلوصي، ١٩٨٤م).

ج) أطلق عليه في عهد العثمانيين اسم "طريق السلطانية"؛ ويقوم بربط الأناضول بحلب ودمشق مروراً بحماة وحمص ودرعا والأراضي المقدسة في الحجاز (عمر نجيب العمر، ١٩٨٧م)، وقام بإحداث ثورة اقتصادية للمدن المار منها وخصوصاً في موسم الحج، ويعتبر الممر الوحيد الأقصر الذي يربط الأناضول بالأراضي المقدسة (عبد الكريم رافق، ١٩٨١م)، وازدادت أهميته في أواخر عهد العثمانيين نظراً لأهمية التجارة عبر البلاد وتحول اتجاهها نحو أوروبا، وموقعه الذي يربط مع طريق طرابلس والموانئ، ومنفذ للاتصال مع الصحراء في الشرق (مصطفى العلواني، عبد القادر العلواني، ٢٠٠٨م).

د) في العهد الفرنسي: وقعت سورية تحت الانتداب الفرنسي بعد دراسة كاملة لموقعها الجغرافي التجاري المهم والمفاصل التجارية المهمة في البلاد المتمثلة في السكك الحديدية والطرق لأهميتها الإستراتيجية التجارية؛ فأنشئت سكة حديدية تصل دمشق - حلب - آسيا الصغرى والطرق البرية وعبدتها، وعملت على وصل هذه المحاور بمحاور فرعية إلى طرابلس وبيروت، تتابع الاهتمام في فترة الانتداب الفرنسي فكان طريق درعا - حمص - دمشق وكذلك من صور إلى حلب بطريق زحلة وبعبك وحمص من الطرق الهامة الرئيسة جداً، وعملت على ربطه مع الموانئ لتسهيل نقل الغلات الزراعية وغيرها إلى الخارج (محمد خير فارس، ١٩٩٨م) و(منير الخوري أسعد، ١٩٨٢م).

٧- المقومات التنموية العالية للمدن والمراكز الثانوية المتواجدة عليه؛ والتي من الممكن أن تلعب دوراً كبيراً في مجال النمو الاقتصادي إذا حقق ارتباطها مع المدن الرئيسة.

٨- الموقع الاستراتيجي الجغرافي المهم: من الطرق البرية المهمة جداً؛ حيث يصل مع الدولة الجارة تركيا ومن خلالها إلى أوروبا وإيران، وشریان حيوي ومرفق اقتصادي مهم للجمهورية العربية السورية ترتاده الآلاف من المركبات التجارية والسياحية والرسمية من وإلى القطر، وبالتالي فإن الاهتمام به سيساهم في تنشيط الحركة التجارية والسياحية وغيرها بين سوريا وتركيا وأوروبا من جهة، وبين دول بلاد الشام ومصر وتركيا وأوروبا من جهة أخرى من خلال العبور بالترانزيت على هذا الطريق، وتنتقل عبره البضائع بين قارتي أوروبا وآسيا، إضافة إلى قربها من حوض المتوسط.

٩- قربها من العمالة والخدمات التجارية، والقرب من مستلزمات الإنتاج وإمكانية التنوع الإنتاجي.

١٠- الأهمية التاريخية للمحور؛ وتشمل الآتي:

أ) دوره العمراني المهم؛ حيث ساهم بتطوير وازدهار المدن التي يمر منها بسبب تنشيط حركتها التجارية، وتوجيه نموها وفقاً لفروع هذا الطريق التجارية (ميادة حسين عبد الحميد، ٢٠٠٥م).

ب) من الطرق التجارية المهمة التي أنشئت وازدهرت في عهد الرومانيين؛ أقيم لربط حمص مع باقي المدن وفق المسار التالي: منكا - حلب - كلبيدا - أراً - كبرياس - حماة - الرستن - حمص (عبد الحميد عز الدين، ١٩٨٨م) - امتداده إلى دمشق

٤- معرفة واقعه التخطيطي والفني ومستلزماته التي تليق بأهميته للوصول إلى بنى تحتية عالمية مؤهلة.

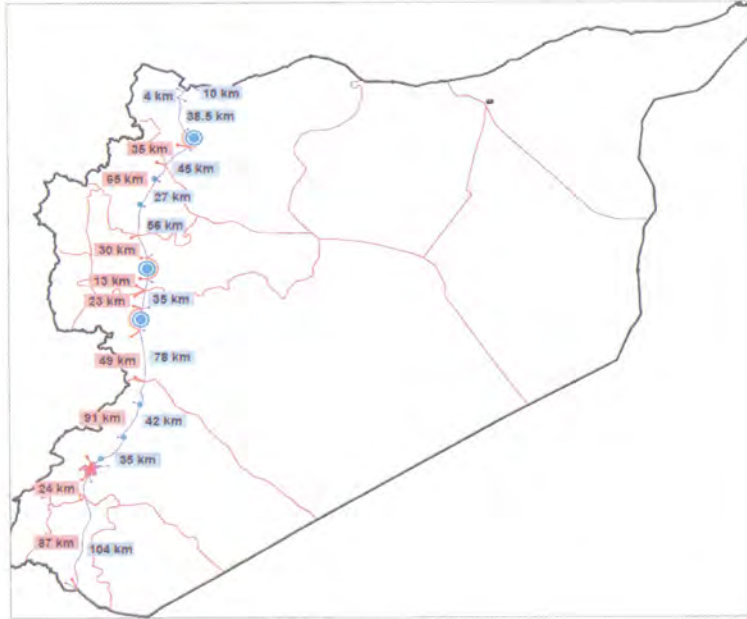
وصف محور التنمية الرئيس في سوريا (دمشق - حلب)

يمر المحور إدارياً من سبع محافظات - حلب، إدلب، حماة، حمص، ريف دمشق، دمشق، درعا-، ويختلف طوله وعرضه ومواصفاته الفنية من محافظة إلى أخرى، ويقدم الشكل رقم (١١) عرضاً لأطواله ضمن حدودها الإدارية، كما يبين كل من الجدول رقم (٤) مواصفاته الفنية، والجدول رقم (٥) الدراسات المعدة له.

تم اختيار هذا المحور للدراسة لعدة أسباب؛ وهي:
١- من أهم المشاريع المطروحة في قطاع النقل البري التابع للمؤسسة العامة للطرق والمواصلات التي تسعى وزارة النقل إلى استثمارها.

٢- من أهم المشاريع المطروحة في مجال النقل السككي التابع للمؤسسة العامة للطرق والمواصلات (الموقع الإلكتروني للهيئة العامة للإذاعة والتلفزيون، ٢٠١٠م) و(يعرب بدر، ٢٠١٠م) و(مؤتمر الطرق الدولي الثاني، ٢٠١٠م).

٣- الحاجة لتكامل وسائطه البرية والبحرية والجوية، بأقصر المسافات وأقل وقت فضلاً عن شبكات خدمات الاتصال المتطورة ومحطات توليد الطاقة الكهربائية.



الشكل رقم (١١). الأطوال المتعلقة بالمحور التنموي (المصدر: سعد الله آغا القلعة، ١٩٩٧م. وخريطة سوريا للتقسيمات الإدارية، ١٩٩٨م. وخريطة حاب وطرق مواصلاتها، ١٩٩٩م. وخريطة دمشق ومحيطها، ٢٠٠٠م: بتصرف الباحثين).

الجدول رقم (٤). مواصفات محور دمشق - حلب (المصدر: ثامر قرقوط، ٢٠٠٩م. ولؤي أكرم الخطيب، ومحمد فواز المسوي، وأنس دراوس سعود، ٢٠٠٨م. وسعد الله أغا القلعة، ١٩٩٧م. والملاحظات بالعين المجردة للباحثين: بتصرف الباحثين)

المواصفات	العرض	المسافة كم	الحفاظة
الخطورة: تتفاوت خطورته؛ حيث يطلق عليه في بعض أجزائه وخصوصاً ١ و٤ اسم طريق الموت في كل من القطيفة والثنايا وقارة بسبب: وجود الأكواع والمنحدرات والفتوحات السطحية (معابر الموت)، وخروجه من الخدمة وميوله التصميمية الغير صحيحة وطبقات الاهتراء والرص أما بقية الأجزاء فهي غير خطيرة. استعمالات الأراضي المحيطة: يعاني من التلوث البصري نتيجة عدم وجود ضابط لاستعمالات الأراضي المحيطة فهي سكنية وتجارية وترفيهية، إضافة إلى وجود لوحات إعلانية غير مرخصة. بيئياً: هناك مشاهد جميلة جداً خضراء (أراضي زراعية) في بعض مناطقه وخصوصاً بالقسم ٢-٤، ولكن لا يوجد عناية بالمسطحات الخضراء أو المنصفة؛ المزروعة بطبقة عشوائية، ويمتاز بضراوة فصل الصيف، ووجود الحشائش والأوساخ على أطرافه. الإضاءة والتخطيط والرصف: بعض أجزائه مرصوف جيداً بالاسمنت وخصوصاً في ١-٣، والبعض الآخر مهترئ ويعاني من التشققات الطولية والعرضية المؤثرة على راحة المسافرين والسائقين مما يزيد الوقت والتكلفة وخصوصاً في القطيفة والثنايا وقارة. الإضاءة في بعض أجزائه جيدة، مثل ٣ وبعض أجزاء من ٤، أما بقية الأجزاء فتفتقد إلى عمليات الإضاءة الأرضية والأعمدة وتعاني من الظلمة. يفتقد إلى: عمليات الدهان والتخطيط المروري، والإشارات الدلالية والضوئية والمرورية، وعدم وجود أكتاف وغياب المنصفات وتخطيط الطريق والحارات والعاكسات والشاخصات. يعاني من الفوضى والضغط المروري وخصوصاً في المعابر، وقلة الخدمات وانعدام المرافق الصحية وأماكن الاستراحة والجسور والتحويلات والتقاطعات اللازمة ومحطات الوقود ومراكز الشرطة العامة ومراكز الإسعاف.	أتوستراد بأربع حارات بعرض ٣٥,٥م ببعض أجزائه وأجزاء بعرض حارتين فقط.	٥٢,٥	١- حلب - حدود التركية: معمل الزيوت - مفرق قرية حيان مفرق حيان - مفرق إعزاز مفرق إعزاز - معبر السلامة الحدودي
		٣,٥	شارع غازي عنتاب
		٤٥	حلب - باب الهوى
	يتسع لثلاث سيارات ذهاباً وإياباً، ويختلف عرضه من مكان إلى آخر بسبب اختلاف عرض المنصفات البيتونية والزراعية.	١٤٦	٢- حلب - حماة
		٤٧	٣- حماة - حمص
	طريق دولي مزدوج	١٦٢	٤- حمص - دمشق
	يتسع لثلاث سيارات ذهاباً وإياباً، ويختلف عرضه من مكان إلى آخر بسبب اختلاف عرض المنصفات البيتونية والزراعية.	١٠٤	٥- دمشق - درعا - الحدود الأردنية

الجدول رقم (٥). الدراسات التي قدمت لخور حلب - دمشق (المصدر: نضال يوسف، ٢٠١٠، ٢٠٠٩، ٢٠١٠م. ووحدة الدراسات المعمارية والتنظيم العمراني في جامعة البعث، ٢٠٠٧م).

حلب - الحدود التركية	
وتتضمن: معمل الزيوت - معبر السلامة الحدودي و شارع غازي عنتاب و معبر باب الهوى	
مشاريع	معمل الزيوت - معبر السلامة الحدودي : مشروع تحويل جزء من الطريق إلى أتوستراد بأربع حارات يفصل بينهما منتصف بيتوني. شارع غازي عنتاب : إعادة تأهيل الشارع متضمناً: تزيينه، وأعمال التخطيط والتدهين المروريين، وإنشاء جزيرة وسطية بعرض ٤ م مزروعة بالأشجار بشكل متناسق، وإزالة بعض اللوحات الإعلانية غير المرخصة أو تعديل أماكن بعضها.
الهدف	معمل الزيوت - معبر السلامة الحدودي : تطوير الطريق ليتمتع بالمواصفات الدولية و تحويله إلى سريع حر بأربع حارات لأهميته الاقتصادية، وتسهيل الحركة المرورية لتنشيط الحركة التجارية والسياحية وغيرها بين سوريا وتركيا وأوروبا من خلال النقل بالعبور، وجعله آمناً بالتخفيف من الحوادث المرورية التي تحدث عليه، وزرع إشارات ولوحات مرورية الضرورية التحذيرية باللغتين العربية والتركية. شارع غازي عنتاب : إعادة تأهيله نظراً لوضعه السيئ ولكونه محور العبور نحو تركيا وإيران وأوروبا، ويصل للمناطق السياحية في "جبل سمعان".
المفهوم	معمل الزيوت - معبر السلامة الحدودي : "الممر التنموي": طريق رابط خدمي ذو مواصفات دولية تشجع النقل والسياحة والتجارة مع الجارة تركيا، ويجعله مؤهلاً بشكل يخفف الجهد والوقت ويجعله أكثر أماناً. شارع غازي عنتاب : مشروع مروري وسياحي وجمالي لمدخل المدينة وعنوانها، ويساهم في تشجيع وتنشيط الحركتين السياحية والتجارية (الاستثمارية) خصوصاً مع تركيا.
النتيجة	معمل الزيوت - معبر السلامة الحدودي خففت من الحوادث المرورية عليه، زرعت لوحات دلالية طريقية باللغتين العربية والتركية، إلى الآن لم يتحول إلى طريق دولي سريع حر.
مستوى الدراسة	معمل الزيوت - معبر السلامة الحدودي لم تراعي: المواصفات الدولية التي أقرتها الاسكوا واتفاق النقل وال DGMO، والتنسيق مع بقية المحافظات لتوحيد مواصفات الطريق بناءً على الاتفاقات الدولية، التكامل مع بقية وسائل النقل كالسكك الحديدية وغيرها، وتنظيم استعمالات الأراضي المحيطة وسن القوانين الضرورية من جراء تحويله إلى طريق تجاري. شارع غازي عنتاب : روعي أن يكون مشابهاً لشارع "حلب" في مدينة "غازي عنتاب" التركية.
حلب - حمّة	لا يوجد دراسات على هذا الجزء، وهناك مشروع مقترح هو إنشاء عقدة تل قرطل وعقدة قمحانة عن التقاطعات.

تابع الجدول رقم (٥).

حمص - حمص وحمص - دمشق	
المشاريع	مشروع محور حمص - حماة مساحته ٢٠٠ ألف هكتار، يمتد من حدود محور حمص - طرطوس إلى الحدود الإدارية لمحافظة حماة شمالاً، ومشروع محور حمص - حسياء - البريج، ويمتد من جنوب حمص إلى الحدود الإدارية مع محافظة ريف دمشق مروراً بحسياء والبريج بمساحة ٧٣ ألف هكتار.
الهدف	إعداد إضبارة تتضمن مخطط توجيهي تنموي لإظهار واستكشاف الموارد الطبيعية والاقتصادية والسكانية، وكيفية استثمارها بشكل علمي ومستدام، وتحديد المواقع المقترحة لتشييد كافة أشكال المشاريع، وتحديد كافة نماذج وأشكال التجمعات العمرانية القائمة والمقترحة وربطها بشبكات النقل والاتصالات، وضع الإستراتيجيات للتنمية الشاملة، الاهتمام بالمدينة الصناعية وتزويدها بالبنى التحتية.
المفهوم	طريق وعلى جانبيه استعمالات أراضي بحاجة إلى تنظيم واقتراح مشاريع تنظمها على المستوى الوطني.
النتيجة	ظهرت مشاريع أخرى على مستوى المحافظة و لكن لم يتم تصديق المخططات التنظيمية للمحور فلم تخرج إلى حيز التنفيذ، وحدث تضارب في استعمالات الأراضي المقترحة على المستوى المحاور أجمع.
مستوى الدراسة	تفتقد إلى المنهجية الصحيحة كأسلوب للتخطيط الإقليمي حيث يتم الانطلاق من المستوى التفصيلي إلى المستوى العام، ومن ثم دراسة كل محور من محاور التنمية بشكل منفصل عن الآخر ثم جمعها، قواعد البيانات عامة جداً وتحتاج إلى شيء من التفصيل والخصوصية، لم يراعي المخطط الدراسات القائمة وخطط المحافظات الأخرى ووضع المحور القائم في بقية المحافظات، كما لم يأخذ باعتباره الشروط الواردة في اتفاق الاسكوا، لم يكن هناك أهداف خاصة للمحور بل اعتبر أن الهدف من محور حماة هو الهدف من محور حمص - حسياء - البريج مع أن كل محور يتمتع بخصوصية تميزه عن غيره .
المشاريع	تنظيم المدخل الجنوبي لمدينة دمشق - عقدة صحنيا
الهدف	تنظيم المدخل الجنوبي لمدينة دمشق من المحلق حتى عقدة صحنيا بطول ٩ كم، وتنظيم استعمالات الأراضي وعوامل الاستثمار على جانبي الطريق.
المفهوم	طريق يؤدي إلى مدخل المدينة، وبحاجة إلى تنظيم استعمالات الأراضي على جانبيه لتجنب العشوائية.
النتيجة	ظهرت عدة مشاريع تتناول عنوان تنظيم المدخل الجنوبي لمدينة دمشق، ومسودات مشاريع مختلفة لهذا المشروع لم تخرج إلى حيز التنفيذ.

التجارية المتنامية بين مناطق القطر والتجارة الدولية في اقتصاد ينمو سيزيد الطلب على طرق المواصلات.

٥- سترك التزايد السكاني للمدن آثار إضافية على شبكة الطرق المحلية المزدهمة، وهذا سيتطلب استثمارات إضافية متزايدة لتخفيف الحمل على البنية التحتية المتقدمة للسنوات الخمس والثلاثين القادمة.

٦- توقع اقتصاد قومي متنامي وتنافسي في السنوات الخمس والثلاثين القادمة قابل للتحقق مع وجود بنى تحتية مليئة بمواصفات عالمية متممة بالطرق الحرة السريعة وأنظمة النقل الجماعي كالباصات والقطارات (ملخص للمهمات المنجزة، وزارة النقل، ٢٠٠٧م).

وتوصلت إلى أن الممر التنموي هو: بنى تحتية تجارية مهمة، لها وزنها في الاقتصاد الوطني. ويقدم الشكل رقم (١٢) المسار الجغرافي للمحور، والشكل رقم (١٣) المقاطع المقترحة للطريق. ويقدم الجدول رقم (٦) تحليلاً لمحور التنمية الرئيس (دمشق - حلب) بناءً على الـ SWOT للتعرف على إيجابياته وسلبياته ليتم اقتراح المأمول العام.

النتائج

١- إن الجذور التاريخية لمحاور التنمية تعود إلى طريق الحرير والدور الذي تلعبه الطرق البرية التجارية الهامة.

٢- من أسباب اندثار هذا التوجه في الفترات الماضية الاحتلال والحدود السياسية المنعزلة وما نتج عنها من علاقات اقتصادية منعزلة.

كما أعدت دراسة من قبل الشركة القطرية يارسونز للمحور التنموي؛ لأهمية قطاع النقل في الاقتصاد السوري، ولأهمية الطريق الدولية الاقتصادية التجارية، ولأن الطريق الحالي لا يتمتع بالمواصفات الحرة الدولية السريعة، وتميزت هذه الدراسة بالتحليل العلمي ووضعت في حساباتها الأهمية الوطنية وتأثير بقية المحاور على محور الدراسة، ولكن يؤخذ عليها أنها لم تأخذ بحساباتها الدراسات المحلية التي قدمت للمحور.

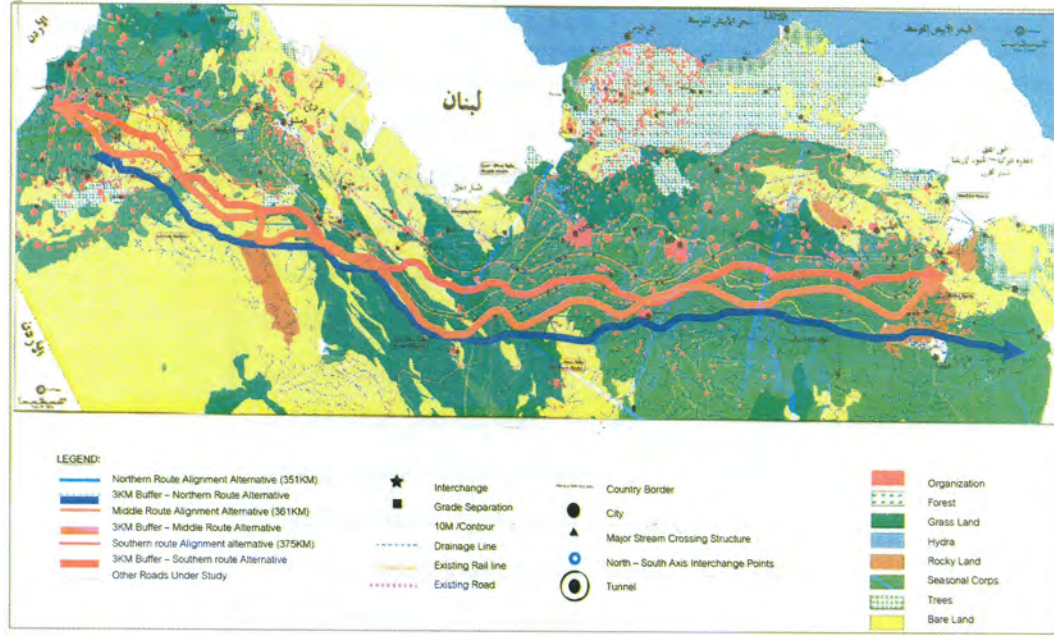
وتوصلت إلى مجموعة من النتائج منها:

١- يدخل الاقتصاد السوري بشكل متزايد في النظام الاقتصادي العالمي، وهذا يتطلب إعتمادات مالية وتجهيزات وأنظمة نقل مترابطة بشكل ممتاز وذات وثوقية عالية.

٢- تفترض الإسقاطات المستقبلية للمشروع نمو اقتصادي متكامل مع توقعات نمو إيجابية للنتائج القومي الإجمالي، ومن الطبيعي أن يكون هناك دورات مرتفعة ومنخفضة، وتأثيرات ناتجة عن تقلبات حادة في أسعار النفط وأحوال الاقتصاد العالمي، ولكن المؤشر على المدى الطويل يبدو إيجابياً.

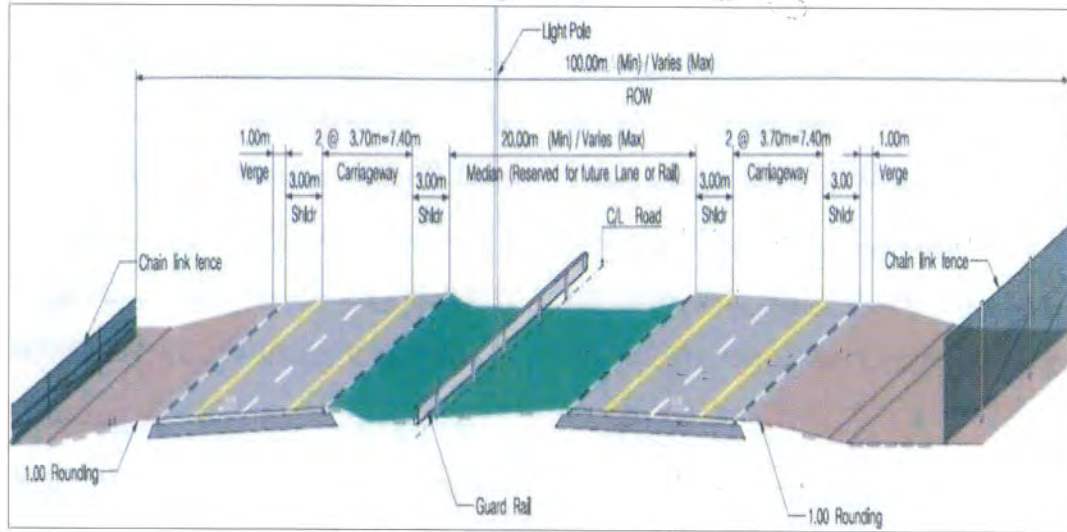
٣- سيؤثر حجم الإنتاج والطلب العالمي وأنماط الاستهلاك على الاقتصاد السوري، إضافة لحجم التجارة من بين عوامل أخرى مؤثرة.

٤- مع أن التزايد السكاني سينمو بشكل أسرع في المناطق الجنوبية والغربية للبلاد، لكن النسبة الكبيرة للسكان المتواجدة في الشمال والوسط الغربي ستكون بحاجة متزايدة لخدمات المواصلات، وأيضاً حركة



الشكل رقم (١٢). خيارات المسارات الجغرافية للمحور التنموي

(المصدر: ملخص للمهمات المنجزة، وزارة النقل، ٢٠٠٧م، ص. ١٩: بتصرف الباحثين).



الشكل رقم (١٣). المقطع العرضي المقترح للمحور التنموي.

(المصدر: ملخص للمهمات المنجزة، وزارة النقل، ٢٠٠٧م، ص. ١٠)

الجدول رقم (٦). تحليل محور حلب - دمشق وفقاً للـ SWOT. (المصدر: الباحثان)

الإيجابيات	السلبات	الفرص
تتجلى إيجابيات المحور في الفقرة رقم ١٢ والتي تذكر أسباب أهميته والتي تعتبر في ذات الوقت إيجابيات.	- عدم تكامل الدراسات مع بعضها وعدم وجود رابط فيما بينها، كما تحتاج إلى الدقة، وأن تكون واقعية تراعي إمكانية التنفيذ. - يوجد اهتمام وزاري ولكن يعاني هذا الاهتمام من التفكك ويفتقد للإدارة الحكيمة المنظمة التي تراعي التنظيم والتنسيق مع المحافظات والمعلومات اللازمة. - لا يتكامل هذا المحور مع وسائل النقل الأخرى لتشكيل شبكة متوازنة اقتصادية تجارية. - عدم أهليته للنقل وفقاً للمواصفات الدولية. - يفتقد إلى: العناية والإدارة البيئية الجمالية وخصوصاً أنه في بعض الأجزاء يمر بمناطق أثرية ومناطق زراعية، وأعمال التخطيط والتدهين المروري، وعوامل الأمان كالأكثاف والحواجز المعدنية، والإنارة التي تليق بمستواه الدولي. - يحتاج إلى إعادة النظر في مواصفاته الفنية وفعاليتها للمواصفات الدولية.	الربط مع أوروبا وتشكيل علاقات تجارية مع دول العالم.

٣- العوامل المؤدية إلى إعادة التفكير بمحاور التنمية الآن؛ هي: النظام الاقتصادي وتغييراته، وأهمية الطرق ودورها التنموي، ومتطلبات الاستثمار، وأثر المسافات على العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم، والعلاقات الجغرافية التاريخية الاقتصادية التجارية.

٤- تختلف أسباب ظهور توجه "محاور التنمية" في الدول الغربية عنه في العربية؛ فالسبب الرئيس لظهوره في الأولى التخلص من الحدود السياسية، وإيجاد سوق مشترك متين؛ يحقق معدلات نمو مرتفعة؛ ويتم ذلك بتحقيق ربط جغرافي مكاني مترجم إلى كتل اقتصادية ووسائل نقل شبكية رابطة؛ وكان بنتيجته ظهور المنظور الأوروبي للتنمية المكانية. أما سبب الأساسي في

٣- العوامل المؤدية إلى إعادة التفكير بمحاور التنمية الآن؛ هي: النظام الاقتصادي وتغييراته، وأهمية الطرق ودورها التنموي، ومتطلبات الاستثمار، وأثر المسافات على العلاقات الاقتصادية بين الأقاليم، والعلاقات الجغرافية التاريخية الاقتصادية التجارية.

٤- تختلف أسباب ظهور توجه "محاور التنمية" في الدول الغربية عنه في العربية؛ فالسبب الرئيس لظهوره في الأولى التخلص من الحدود السياسية، وإيجاد سوق مشترك متين؛ يحقق معدلات نمو مرتفعة؛ ويتم ذلك بتحقيق ربط جغرافي مكاني مترجم إلى كتل اقتصادية ووسائل نقل شبكية رابطة؛ وكان بنتيجته ظهور المنظور الأوروبي للتنمية المكانية. أما سبب الأساسي في

٥- هناك تعاريف متعددة للمحور التنموي؛ ويعود هذا لعدة أسباب؛ وهي: مقياس المحور التنموي، وموقعه ضمن هذا المقياس المحدد لنوعه ووظيفته ومستواه ونموذج استعمالات الأراضي المرتبط به،

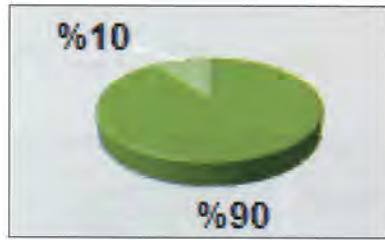
٤- تختلف أسباب ظهور توجه "محاور التنمية" في الدول الغربية عنه في العربية؛ فالسبب الرئيس لظهوره في الأولى التخلص من الحدود السياسية، وإيجاد سوق مشترك متين؛ يحقق معدلات نمو مرتفعة؛ ويتم ذلك بتحقيق ربط جغرافي مكاني مترجم إلى كتل اقتصادية ووسائل نقل شبكية رابطة؛ وكان بنتيجته ظهور المنظور الأوروبي للتنمية المكانية. أما سبب الأساسي في

المحاور التنموية الرئيسة والفرعية بحيث لا تتضارب
الفعاليات الاقتصادية المقترحة مع بعضها.

٩- يتألف الممر التنموي من خط نقل سريع
واستعمالات أراضي شريطية ومحاور ثانوية عرضية
متصلة بالمحور الرئيس، وتختلف نوعية هذه العناصر
حسب نوع المحور التنموي.

١٠- إن محور التنمية السوري هو جزء من محور
تنموي قومي، وأيضاً يتواصل مع محور تنموي
أوروبي، وبالتالي فهو جزء من محور تنموي عالمي.

١١- تحدث التنمية التي يسعى إليها المحور التنموي
نتيجة لكلا العوامل الداخلية (نوعية القوى العاملة،
نظم الابداع المحلية والابتكار، النقل والمواصلات)،
والعوامل الخارجية (مقدار الطلب على المنتجات
والخدمات الأساسية) للاقليم، وقد أيد الاستبيان هذه
النتيجة بالنسبة (٩٠٪) المبينة في الشكل رقم (١٤).



الشكل رقم (١٤). نسبة الاستبيان.

١٢- تركز محاور التنمية على العلاقة بين الأقاليم،
وليس على العناصر المنفردة ضمن الإقليم الواحد،
وقد شجع الاستبيان هذه النتيجة بنسبة (٧٠٪)، مبينة
في الشكل رقم (١٥).

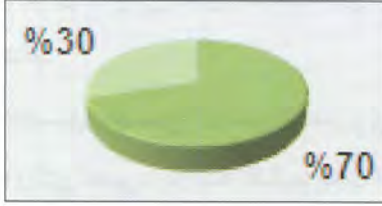
ويمكن تعريفه بأنه: "نظام عمراني متكامل شبكي؛
يقوم على انشاء تنمية متعددة المراكز، والربط بين
العقد العمرانية؛ لإنشاء تجمعات على مستوى أكبر،
كما يساهم في تفعيل الدور الاقتصادي، واحداث
اقتصاد متنام.

٦- ينطلق مفهوم الممر التنموي من ال
Polynet؛ والتي تعني: دراسة أقاليم مدن العالم عبر
شبكات أقاليمها المتخطية للحدود القومية على المستوى
العالمي، و Polycentricity، 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.

٧- تصنف الكوريدورات حسب نوعها إلى: محور
بنوي تحتي، ومحور عمراني حضري، ومحور للتنمية
الاقتصادية، وحسب مستوى التنمية التي يسعى إليها؛
فهي: ممرات تنمية عالمية ودولية وإقليمية ومحلية، ونسبة
للموقع الجغرافي تقسم إلى: ممرات تنمية داخلية
وخارجية؛ وبناءً على الأهمية الاقتصادية إلى ممرات
وطنية وثانوية.

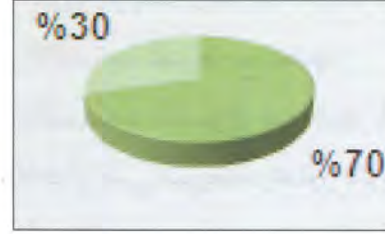
٨- في التجربة المصرية فإن للموقع الجغرافي
لجمهورية مصر العربية، واتصالها مع منافذ البحر
المتوسط والأحمر ساعد على التفكير بسياسة "محاور
التنمية"؛ وتلعب الجغرافية البشرية الاقتصادية وجغرافية
النقل والمواصلات دوراً مهماً فيها. وعملت مصر وفق
السيناريو الآتي: تحليل الواقع الراهن وأهداف التخطيط
على مستوى الدولة والعلاقات بين الأقاليم، ثم حددت

وقد أكد الاستبيان بنسبة (٧٠٪) بأن محاور التنمية تحتاج إلى دراسة شاملة على المستويين الوطني والإقليمي، مبيناً ذلك في الشكل رقم (١٧).



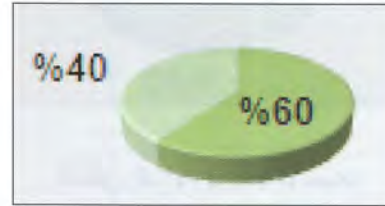
الشكل رقم (١٧). نسبة الاستبيان.

١٥- إن الآلية المتبعة في دراسة وتنفيذ وهيكلية محاور التنمية، والمعتمدة على وجود دراسات خاصة بكل محافظة بل بكل محور بمفرده بمعزل عن المحاور الموجودة في المحافظة الواحدة من جهة، وكذلك دراسات المحافظات الأخرى من جهة أخرى، ثم القيام بتجميع هذه الدراسات لتشكيل تخطيط على المستوى الوطني هو اتجاه خاطئ، مؤكداً الاستبيان هذه النتيجة بنسبة (٧٠٪)، فلا بد من إنجاز التخطيط الشامل الوطني، ثم التخطيط الإقليمي الخاص لكل إقليم، وكذلك العلاقات بين الأقاليم، ثم التخطيط المحلي على مستوى المحافظة، ثم التخطيط التفصيلي، فالتنفيذي؛ وعليه فإن الآلية الأفضل لعمل مثل هذه المشاريع هي: وجود تخطيط وطني، ثم مشاريع على مستوى المحافظة، وبعدها الدخول في تفاصيل المحاور التنموية، وهذا ما أيده الاستبيان بنسبة (٩٥٪) الموضحة في الشكل رقم (١٨).



الشكل رقم (١٥). نسبة الاستبيان.

١٣- إن المشاريع المقدمة للمحور التنموي ليست ناجحة؛ فهي تحتاج إلى تصميم حديث واقعي شامل وعميق أكثر من المطروح، وربطه بالتخطيط الوطني الشامل والتخطيط الإقليمي، كما افتقدت إلى مجموعة من العناصر؛ وهي: التسلسل الهرمي في اتخاذ القرارات من الأعلى إلى الأسفل وبالعكس، قواعد البيانات الوطنية والتفصيلية، والقرارات الجماعية الوطنية، عدم الأخذ بالحسبان العوامل الخارجية وتكامل المحاور، وقد ركز الاستبيان على هذه الأمور بنسبة (٦٠٪) مبيناً في الشكل رقم (١٦).



الشكل رقم (١٦). نسبة الاستبيان.

١٤- بناءً على النقاط السابقة فإن محور التنمية يجب أن يكون مكماً لفكرة تخطيط إقليمي شامل وطني،

١٧- إن اتباع أسلوب محاور التنمية يحتاج إلى :

(أ) إنجاز التخطيط الإقليمي الوطني الشامل، وإستراتيجية تخطيطية وطنية، ودراسة التوجه الوطني، ثم تتم محاور التنمية ضمن الخطة الإقليمية الوطنية.

(ب) تحديد أهداف التنمية، وأدواتها.

(ج) دراسة محاور التنمية على المستوى الوطني؛ لمعرفة علاقاتها مع بعضها البعض، ومعرفة المحاور المكملّة لبعضها البعض من حيث الامكانات.

(د) وجود دراسات إقليمية للحالة الراهنة، وتقييم الدراسات السابقة، ثم تقوم هذه الدراسات بتحديد العلاقة بين الأقاليم وماهيتها.

(هـ) تحديد طريقة تنمية كل محافظة حسب ظروفها، وضمن أهداف التنمية الوطنية.

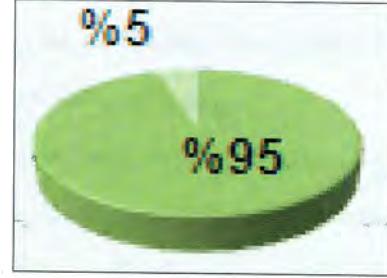
(و) تحديد أهمية المحور بالنسبة للدولة ثم الإقليم ثم المحافظة، ونوع هذه الأهمية.

(ز) وجود دراسة شاملة للمحور، وتخطيط على مستوى الكوريدور كاملاً، ثم دراسة تفصيلية للأجزاء المكونة للمحور، وعلاقاتها بأقاليمها والأقاليم المجاورة ضمن الخطة الوطنية والإقليمية السابقتين.

(ح) توافر قواعد بيانات شاملة ودقيقة وتفصيلية.

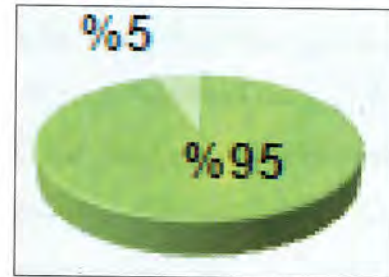
(ط) الانتقال إلى تخطيط تفصيلي، ووضع أولويات التنفيذ.

١٨- إن الدور التنموي الذي يلعبه محور التنمية يختلف حسب نوع المحور والهدف منه والغاية التي يرمي إليها، وحسب دور الإقليم ووظيفته ضمن الإطار الوطني بنسبة (٧٠٪) مبيّنة في الشكل رقم (٢٠).



الشكل رقم (١٨). نسبة الاستبيان.

١٦- إن محاور التنمية ليست الاستراتيجية الأنسب للتخطيط الإقليمي في سوريا حتى تقوم مجمل المشاريع في الآونة الأخيرة بالتأكيد عليها؛ فقد تكون مناسبة في بعض المناطق وغير مناسبة في الأخرى، متوقفاً ذلك على مجموعة من العوامل تحددها الأهداف المتوخاة، وظروف الإقليم المطبق عليه هذه السياسة، والعملية التحليلية المتضمنة على نقاط القوة ونقاط الضعف والامكانات المتاحة والمخاطر، وقد شدد الاستبيان على هذه الأمور بنسبة (٨٠٪) مبيّنة في الشكل رقم (١٩).



الشكل رقم (١٩). نسبة الاستبيان.

تنموي دولي، ثم موقعه الاستراتيجي الجغرافي المميز، إضافة إلى أهميته التاريخية كممر للقوافل في العهد الروماني والعثماني والفرنسي.

٢٣- واقع المحور المدروس 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 استعمالات الأراضي المحيطة به وتحتاج إلى قوانين تشريعية ناظمة لها.

٢٤- تعاني الدراسات المقدمة للمحور المدروس من عدم الترابط والتكامل والوضوح في المفهوم وأسلوب وآلية العمل، وتتناول أجزاء منه بحسب التبعية الإدارية وبعض الأجزاء يخلو من الدراسات، وكذلك التنسيق مع الأطراف المعنية وبين هذه الدراسات مجتمعة.

٢٥- حسب مفهوم التنمية فإن محور حلب - حماة - حمص - دمشق - درعا هو ممر تنموي عالمي، وحسب الموقع الجغرافي فهو ممر تنموي خارجي، ووفقاً لأهميته فهو ممر تنمية وطني.

٢٦- يرتبط مفهوم المحور التنموي بالنظام التنموي المتعدد المراكز؛ وإن محور التنمية المدروس لا يحقق هذا المفهوم ولا يعمل ضمن رؤية polynet&polycentricity؛ وعليه يجب أن ينطلق محور التنمية السوري من هذا المفهوم، ويعمل على إنشاء علاقات جوار مثمرة.

٢٧- هناك تناقض واضح بين واقع المحور التنموي ومأموله.



الشكل رقم (٢٠). نسبة الاستبيان.

١٩- سبب التناقض الحاصل بين مفهوم المحور التنموي وواقعه التطبيقي هو: اعتبار تخطيط محاور التنمية تخطيطاً محلياً خاص بمنطقة جغرافية فقط، واعتبارها معزولة عمن سواها، إضافة لعدم وجود دراسات تتناول المحور ككل متكامل تحت كنف الخطة الوطنية الشاملة.

٢٠- تتمتع سوريا بموقع جغرافي تجاري استراتيجي مهم عالمياً؛ والمدن فيها متوزعة ما بين Gateway وHub؛ وهذا يؤهلها أن تفكر بمحاور التنمية التجارية بعمق لتصبح مراً عالمياً للبضائع.

٢١- تعاني شبكة الطرق السورية من بعض السلبيات الجغرافية والفنية، والتفكير بمحاور التنمية يحتاج إلى تلافي هذه السلبيات والعمل على تحسينها للوصول إلى المقاييس العالمية الدولية.

٢٢- يوجد في سوريا أحد عشر محوراً تنموياً؛ أهمها محور حلب - حماة - حمص - دمشق - درعا لأسباب كثيرة منها: عدد المراكز العمرانية التي يقوم بربطها وأهميتها الوطنية، وتعدد أقطاب ومراكز النمو عليه، جاذبيته وقربه من موانئ الشحن والأسواق العالمية، التنوع الاقتصادي عليه، جزء من محور

الدولية، ومعرفة المحددات والشروط الواجب توافرها بناءً على الاتفاقيات الدولية.

٣- تحديد الأهداف التنموية من المحاور التنموي، ومفهومه على الصعيد الوطني، 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 تتناول هذا المحور، وبناءً عليه سيتم تحديد تعريف مناسب للمحور التنموي السوري بناءً على دراسة شاملة وقواعد بيانات متكاملة.

٤- تحديد جهة مسؤولة عن "محاور التنمية" بإحداث هيئة مركزية على المستوى الوطني، تصب عندها قواعد البيانات عن الأقاليم السورية 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.

٥- بعد المعالجة كل ما سبق ذكره مع بعضه البعض؛ لمعرفة الأطراف الفعلية، والتي يمكن أن تحقق أهداف ونوع الكوريدور، وبالتالي سيتم تحديد المحور الأهم لأولوية التنفيذ، وبالتالي عدد الأقاليم الوطنية المشاركة في هذه العملية، والتي تنميتها تتوافق مع هذا المفهوم، وتحقيق به، فليس كل الأقاليم تحقق مفهوم معين فهناك أقاليم اقتصادية، وأخرى سياحية، وبعضها تجارية؛ وبالتالي فنوع المحور سيكون موافقاً لنوع الأقاليم التي يمر منها.

٢٨- لا يوجد مفهوم واضح للمحور التنموي على المستوى الوطني، فكل محافظة نظرتها للمحور التنموي تختلف عن المحافظات الأخرى؛ مما انعكس سلباً على واقع المحور مؤدياً إلى ظهور مفاهيم متعددة لأجزاء منفصلة، بحيث يصعب بعد ذلك تجميعها تحت مفهوم واحد موحد.

٢٩- وفي النهاية لابد من القول بضرورة تفعيل مفهوم التخطيط الوطني على مستوى سوريا، وكذلك مفهوم التخطيط الإقليمي الشامل والتخطيط المناطقي على مستوى المحافظات بإحداث هيئات إدارية متخصصة في العاصمة وفي باقي المحافظات السورية؛ والتي تعمل في ضوء بنك المعلومات الشامل والتفصيلي الخاص بالمحافظة، وبعدها اقتراح المشاريع المتعددة كـ "محاور التنمية" وغيرها.

استراتيجية تخطيط محاور التنمية السورية

(المأمول العام)

بعد دراسة التعاريف والوقوف على الوضع الراهن والدراسات المستقبلية لحالة الدراسة يقدم البحث مقترح لإستراتيجية تخطيط محاور التنمية السورية، تتضمن ثلاث مستويات؛ فعلى الصعيد الوطني تشمل الآتي:

١- تحديد الأهداف التنموية للخطة الخمسية، ثم تحديد أهمية "محاور التنمية" من هذه الأهداف.

٢- تحديد الأطراف الدولية المشاركة في هذا التكوين الجغرافي الشبكي بناءً على الواقع الجغرافي الراهن، والعلاقات السياسية والاتفاقيات والمنظمات

أما على الصعيد الإقليمي فيتم الآتي :

١- إحداث هيئات فرعية في المحافظات أو الأقاليم ، ترتبط مع الهيئة المركزية السابقة ، يتم تحميلها بالمفهوم ونوع وأهداف المحور على المستوى الوطني.

٢- وجود قواعد بيانات لهذه الهيئات الفرعية توضح موارد كل إقليم بشكل مفصل ومدرّس ، 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 النوع والمفهوم الشامل ؛ فعلى سبيل المثال قد يكون المفهوم العام للمحور تجارياً على المستوى الوطني ، ولكن بمروره بأحد الأقاليم قد يكون تجارياً زراعياً ، وفي الإقليم الآخر تجارياً صناعياً 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 ؛ فمن الممكن أن يكون هناك مشروع صناعي في إقليم A ، يحتاج إلى موارد من إقليم B ؛ وبالتالي فهناك علاقة بين المشاريع يجب أن يتم تحديدها

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.

وعلى الصعيد المحلي يقترح ما يلي :

١- تحديد عناصر الشبكة العمرانية (المدن والمراكز التي تؤلف الإقليم) ، المشكلة للشبكة الشريطية المتعددة المراكز ، والتي تقوم بتلبية المتطلبات السابقة ، ومكان تمركز المشاريع التي يقوم المحور التنموي بوصلها بناءً على بيانات تفصيلية.

٢- تحديد اسم المشاريع و أماكن توزيعها وجدواها وتفصيلها والهدف منها ، ضمن المنظور الشامل الهرمي السابق.

٣- تقييم هذه المشاريع وتوزيعها ونماذج استعمالات الأراضي المرتبطة بها ، وتغييرها في حال دعت الحاجة ضمن حلقة متكاملة مغلقة ، وتحديد أولويات التنفيذ.

٤- توزيع المواصفات المعتمدة من قبل الاسكوا والمنظمات الدولية التي تتناول المحور التنموي على المكاتب الاستشارية حتى يتم العمل بها ، تتضمن تعريف الطريق الدولي ومواصفاته ، ...

٥- وضع سياسات تأهيل لهذا المحور ضمن مفهوم الأولوية : (عروض المحور المرورية (الطريق) ورفع كفاءته المرورية وسلامته والبنية التحتية منه والإشارات الدلالية والمرورية وعدم وجود حوادث).

٥- تحديد الحاجة إلى محاور التنمية ضمن الإطار

الوطني.

٦- يستوجب دراسة مصطلحات محاور التنمية

وتعريفاتها بعناية، وتوحيدها وتكاملها في حال كان المحور وطنياً وسيستمر إلى دول أخرى، وهذا كله يتم في إطار التخطيط الوطني الشامل.

٧- تعيين نوع المحور وأهميته، والأطراف المشاركة

فيه قبل التشريع بتخطيطه.

٨- الاهتمام بكلا العوامل الداخلية والخارجية

وتأثيراتها على تخطيط المحور؛ فقبل البدء بتخطيطه القيام بدراسة للطلبات التصديرية الخارجية الدولية والعالمية، وتأثير الأقاليم المجاورة على الإقليم الذي يمر منه المحور.

٦- تحديد وتكامل مسؤوليات الجهات التي يمر

بها المحور.

٧- مراعاة تحقيق تكامليته مع وسائط النقل

الأخرى. والشكل رقم (٢١) و(٢٢) يوضح ما أسلف.

التوصيات

يوصي البحث بالأمر التالي:

١- إيجاد تخطيط وطني شامل، وخطة وطنية

اقتصادية ومكانية.

٢- إيجاد منهجية تخطيطية صحيحة في العمل بأي

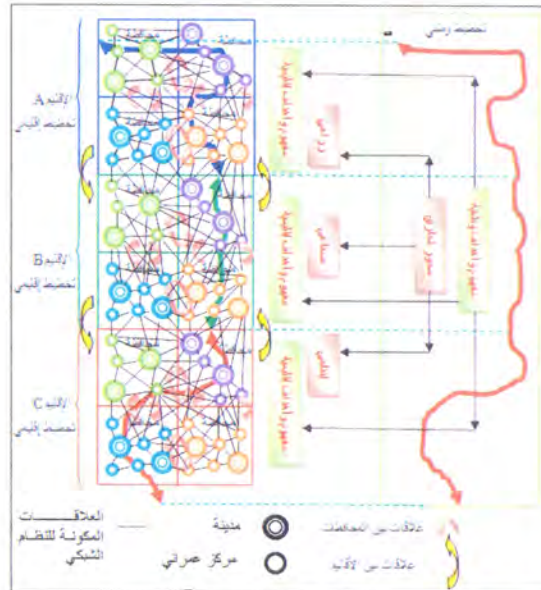
سياسة تخطيطية.

٣- تفعيل دور التخطيط الإقليمي بشكله المنهجي

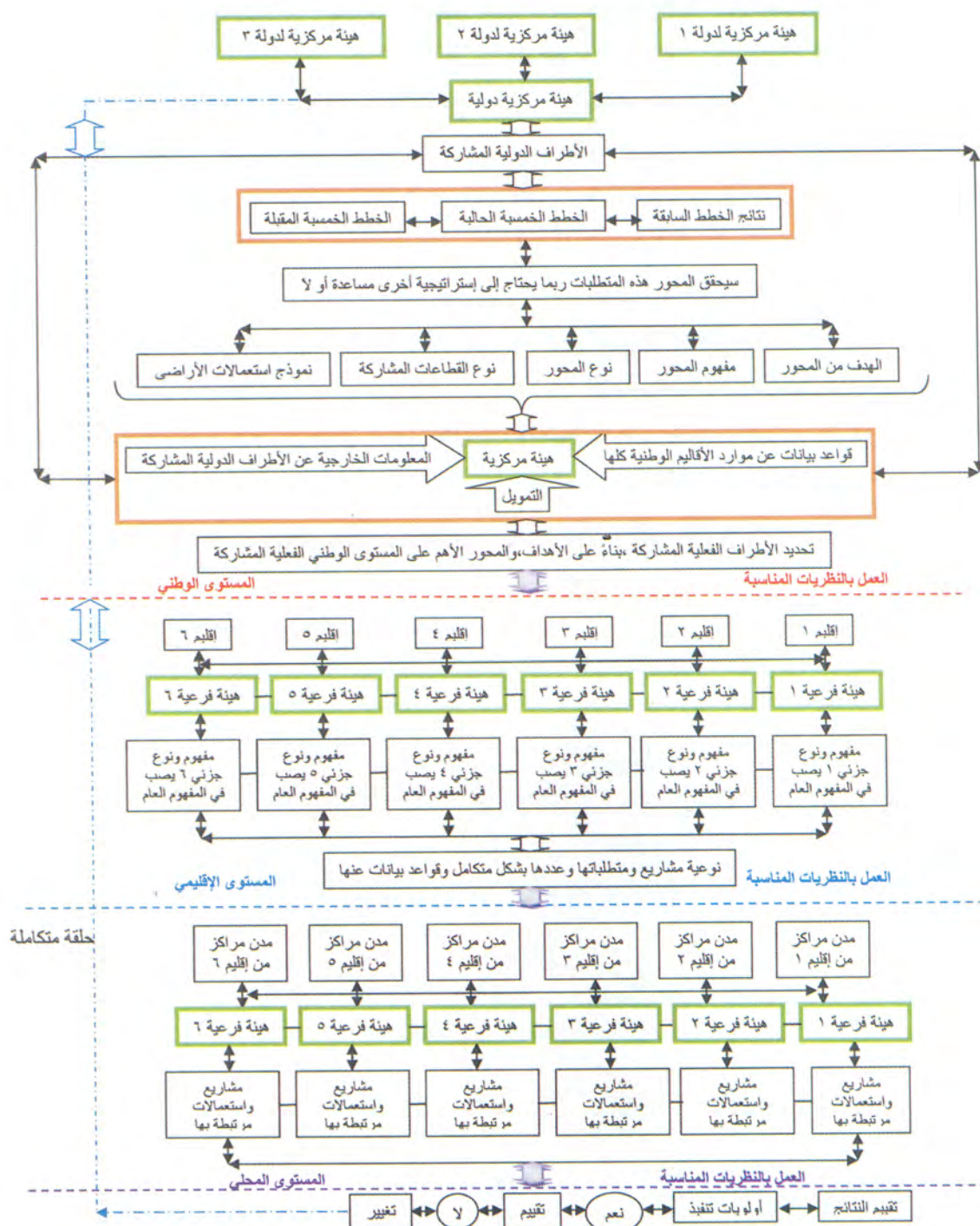
الصحيح.

٤- العمل بمشاريع التخطيط الإقليمي بأسلوب

تكاملي.



الشكل رقم (٢١). العلاقة بين تخطيط المحور الوطني والتخطيط الإقليمي والتخطيط التفصيلي. (المصدر: الباحثان)



الشكل رقم (٢٢). مخطط بياني حول إستراتيجية تخطيط محاور التنمية السورية (المأمول العام). (المصدر: الباحثان)

بقريئة الاستوائية (حالة دراسة سوريا)، مجلة
جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد ٢٤، العدد
الثاني، ٢٠٠٨ م.

الخلوصي، محمد ماجد: "الموجز في تاريخ مدينة حمص
وأثارها"، سوريا: حمص، ١٩٨٤ م.

المغايري، مازن. سعيد، عبد الله. سندرة، عبد الله:
"موسوعة أطلس العالم"، دار الرضوان، سوريا:
حلب، ٢٠١٠ م، ص ١٧، ١٨.

الموسوعة الالكترونية الحرة ويكيبيديا،
www.wikkipedia.com-

الورقة الزرقاء، "نحو نظام نقل أوروبي - متوسطي
متكامل ومترابط"، ملخص تنفيذي.

العلواني، مصطفى. العلواني، عبد القادر: "العثمانيون
في سوريا تاريخ من العدالة والجور"، ترجمة عن
ديك دويز، الطبعة الأولى، وزارة الاعلام،
سوريا: دمشق، ٢٠٠٨ م، ص ١٥.

القلعة، سعد الله أغا: "خريطة سوريا السياحية"، مؤسسة
الصالحاني للطباعة، سوريا: دمشق، ١٩٩٧ م.

بدر، يعرب: "اجتماعات الاتحاد العربي للنقل البري:
صياغة صك تشريعي ينظم العمل في قطاع النقل
البري"، الموقع الالكتروني لوزارة النقل،
٢٠١٠/٥/٢٦ م.

بيطار، أحمد، مقالة بعنوان: "قرن الممر الدولي السوري
في السكك الحديدية"، الموقع الالكتروني ل e-Syria ،
سوريا: دمشق، ٤ كانون الثاني ٢٠١٠ م.

تقرير: "اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي"،
المنظمة الوطنية لحقوق الإنسان في سوريا،
٢٠٠٦/٠٦/١٧ م.

المراجع

المراجع العربية

أبو عساف، علي: "طريق الحرير والطرق التجارية
الأقدم"، مجلة دراسات تاريخية، العددان ٣٩-٤٠،
كانون الأول، سوريا: دمشق (لجنة كتابة تاريخ
العرب بجامعة دمشق)، ١٩٩١ م، ص ٧٢.

أحمد، شعبان. سبور، أمير، تحقيق صحفي بعنوان:
"موقعها الاستراتيجي وجاذب للاستثمارات -
المنطقة الحرة بعدرا. رهان النجاح"، الموقع
الالكتروني لصحيفة الثورة (يومية سياسية)،
مؤسسة الوحدة للطباعة والنشر، سوريا: دمشق،
٢٠٠٨/٥/٢٥ م.

أسعد، منير الخوري: "تاريخ حمص"، الجزء الثاني،
الطبعة الأولى، مطرانية حمص الأرثوذكسية،
سوريا: حمص، ١٩٨٢ م. ص ٤١١، ٤١٣،
٤١٤، ٤٢٠.

الباز، فاروق: "ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين
مستقبل الأجيال القادمة في مصر"، الطبعة الثانية
دار العين للنشر، مصر: القاهرة، ٢٠٠٨ م، ص
٣٧، ٣٨، ٥٥.

الخضيري، عبد العزيز بن عبد الله: "دور المدن الثانوية
في دعم التنمية العمرانية في المملكة العربية
السعودية"، مكتبة الملك فهد الوطنية، السعودية:
الرياض، ٢٠٠٥ م، ص ٢٥-٣٩.

الخطيب، لؤي أكرم. المسوتي، محمد فواز. سعود،
أندراوس: "تحليل قابلية خدمة الطرق وعلاقتها

- زهدي، بشير: "طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية"، مجلة دراسات تاريخية، العددان ٣٩-٤٠، كانون الأول، سوريا: دمشق (لجنة كتابة تاريخ العرب بجامعة دمشق)، ١٩٩١م، ص ١٣٣.
- زيود، بسام، مقالة بعنوان: "سكك تربط سوريا بالدول المجاورة"، الموقع الإلكتروني لصحيفة الثورة (يومية سياسية)، مؤسسة الوحدة للصحافة والطباعة والنشر، سوريا: دمشق، ٢٠٠٩/٨/٢٠م.
- عبد الحفيظ، محمد مصطفى. إبراهيم حلمي، عبد الوهاب البسطويسى، محمد حلمي: "تقييم وتحليل أداء المشروعات الكبرى والتنمية العمرانية المصاحبة لها بمحور قناة السويس (المناطق الصناعية الحرة بشرق بورسعيد وشمال غرب خليج السويس)"، Al-Azhar University Engineering Journal, JAUES Vol. 2, No. 9, Apr. 2007، مصر: القاهرة، ص ٣٢.
- علام، أحمد. علي، سمير. الديناري، مصطفى: "التخطيط الإقليمي"، الطبعة الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية، مصر: القاهرة، ١٩٩٥م، ص ٤٧، ٤٨، ٥١، ٥٢.
- عفيفي، أحمد كمال الدين: "دراسات في التخطيط العمراني"، الطبعة الأولى، العالمية لخدمات الطباعة، مصر: القاهرة، ١٩٩٠م، ص ٤.
- عز الدين، عبد الحميد: "مدينة حمص في العهد الروماني"، مجلة الدراسات التاريخية، العددان ٢٩-٣٠، آذار - حزيران، سوريا: دمشق، ١٩٨٨م، ص ٨٥، ٨٦، ٩٠، ٨٥-١٠١.
- فارس، محمد خير: "نظام الانتداب الفرنسي على سوريا ١٩٢٠-١٩٢٨م"، دار طلاس للدراسات
- تقرير الجاكا لتنمية المناطق العشوائية في دمشق: "دراسة حول التخطيط العمراني للتنمية المستدامة في إقليم دمشق الكبرى في الجمهورية العربية السورية - مسودة التقرير النهائي -"، سوريا: دمشق، ٢٠٠٧م.
- تقرير: "متابعة تنفيذ توصيات الدورة السادسة للجنة النقل / اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (جدول الأعمال المؤقتة)"، الأمم المتحدة (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا): لجنة النقل، الدورة السابعة، لبنان: بيروت، ٧-٩ آذار/ مارس، ٢٠٠٦م.
- حسين عبد الحميد، ميادة: "الجغرافية التاريخية لمنطقة حمص"، دراسة أعدت لنيل درجة الإجازة في الجغرافية، سوريا: دمشق، ٢٠٠٥م.
- "خريطة سوريا - التقسيمات الإدارية": المؤسسة العامة للمساحة، ١٩٩٨م.
- "خريطة دمشق ومحيطها"، المؤسسة العامة للمساحة، سوريا: دمشق، ٢٠٠٠م.
- "خريطة حلب وطرق مواصلاتها"، المؤسسة العامة للمساحة، سوريا: دمشق، ١٩٩٩م.
- رمزي، محمود: "علاقات سوريا التجارية"، مجلة دراسات تاريخية، العددان ٤٩-٥٠، آذار - حزيران، سوريا: دمشق (لجنة كتابة تاريخ العرب بجامعة دمشق)، ١٩٩٤م، ص ١٦١، ٣٧٣، ١٧١، ١٦٢.
- رافق، عبد الكريم: "قافلة الحج الشامي وأهميتها في العهد العثماني"، مجلة دراسات تاريخية، العدد السادس، تشرين الأول - أكتوبر، سوريا: دمشق، ١٩٨١م، ص ٥-٢٨.

وحدة الدراسات المعمارية والتنظيم العمراني في جامعة البعث، التقرير العام بعنوان: "المخطط التوجيهي التنموي لمحور طريق حمص - حسياء - البريج"، سوريا: حمص (الخدمات الفنية)، أيار ٢٠٠٧م.

يوسف، نضال، مقالة بعنوان: "تأهيل شارع غازي عنتاب في حلب"، الموقع الالكتروني ل e Syria، سوريا: دمشق، ١٥ آذار ٢٠١٠م

يوسف، نضال، مقالة بعنوان: "واقع الطريق الدولي حلب - تركيا"، الموقع الالكتروني ل e Syria، سوريا: دمشق، ١٥ آذار ٢٠١٠م.

يوسف، نضال، مقالة بعنوان: "أوتوستراد طريق حلب - إعزاز بالخدمة نهاية عام ٢٠٠٩م"، الموقع الالكتروني ل e Syria، سوريا: دمشق، ١٥ آذار ٢٠١٠م.

المراجع الأجنبية

- Albrechts, L. Healey, P. and Kunzmann, K. **Spatial Planning and Regional Governance in Europe**, Journal of the American Planning Association, 69, 2, 113-129, London, 2003.
- Andersen, J. and Burnett, L. **Activity corridors, spines, streets & nodes and access management**, Johannesburg: Gautrans. 1998.
- Banomyong, R. **Logistics development study of the greater Mekong subregion north south economic corridor**, Centre for Logistics Research Faculty of Commerce & Accountancy Thammasat University, 2007.
- Baily, N., and Turok, I. **Central Scotland as a Polycentric Urban Region: Useful Planning Concept or Chimera**, Journal of Urban Studies, Vol.38, Issue 4, 697-715, London, 2003.
- Gillen, D., Parsons, G., Prentice, B. and Wallis, P. **Pacific Crossroads: Canada's Gateways and Corridors**, Centre for Transportation Studies, SAUDER School of Business, University of British Columbia, Canada, 2007, p.4.
- Glasson, J. and Marshall, T. **Regional Planning**, First published, Routledge, London, 2007, p.256, 263.

والترجمة والنشر، سوريا: دمشق، ١٩٩٨م، ص ٣٦٣، ٣٢٩-٣٤٥.

قرقوط، ثامر، تحقيق صحفي بعنوان: "الطرق وغياب معايير الصيانة العالمية تؤدي ل ٦٩٥ حادث قاتل"، الموقع الالكتروني لوزارة الإعلام السورية، ٢٨/١٠/٢٠٠٩م.

"قطاع النقل مشاريع مطروحة وأخرى قيد الانجاز لبناء منظومة متطورة برياً وبحرياً وجوياً"، سوريا: دمشق (الموقع الالكتروني للهيئة العامة للإذاعة والتلفزيون، ٣١/٣/٢٠١٠م.

لاروش، ليندرون: "العالم العربي بحاجة إلى معاهدة ويستفاليا جديدة التنمية والطاقة النووية من أجل السلام"، مجلة EIR Arabic، www.nysol.se/arabic، أكتوبر ٢٠٠٦م.

"مؤتمر الطرق الدولي السوري الثاني"، سوريا: دمشق (فندق الديدمان)، ٢٠١٠م.

محلي، ساطع: "طريق الحرير وسيلة نقل حضارية بين الشعوب"، مجلة دراسات تاريخية، العددان ٣٩-٤٠، كانون الأول، سوريا: دمشق (لجنة كتابة تاريخ العرب بجامعة دمشق)، ١٩٩٩م، ص ٤٩.

ملخص للمهمات المنجزة: "دراسة الجدوى الاقتصادية لتطبيق نظام البناء والتشغيل وإعادة على بعض المحاور الطرقية في سورية"، وزارة النقل: المؤسسة العامة للمواصلات الطرقية، سوريا: دمشق، أيار ٢٠٠٧م، ص ٨.

نجيب العمر، عمر: "تاريخ حمص"، حققه عن محمد المكي بن الخانقاه، سوريا: دمشق (المعهد الفرنسي للدراسات العربية)، ١٩٨٧م، ص ٤٨م، ٤٧م، ١٨.

- Taylor, P. World City Network : a Global Urban Analysis , Routledge, London , 2004.
- Taylor, P. Specification of the World City Network ,Journal of Geographical Analysis, 33, 181-94,London,2001.
- Van Pelt, M.An Introduction to Trade Corridors, Work Research Foundation , May 26, 2003 ,p.3.
- warnich ,S, and verster,B.The answer is : corridor development , but what is the question ?, Department Town and Regional Planning , Faculty of Built Environment and Design , The Cap 7Peninsula University of Technology , District Six Campus , Tennant Street , Cape town ,2007,p.367.
- WP1-Report .Corridor Development Strategy for the East West Transnational Transport Corridor, produced with the financial assistance of the European Union, Region Blekinge, 2007
- Yarwood , J .The Dublin- Belfast Development Corridor : Ireland's Mega- City Region ?, Ashgate, London , 2006,p.4,150,3.
- Graham ,S. and Healey, P .Relational concepts in time and space : Issues for planning theory and practice, Journal of European Planning Studies, 7,623 - 646, London,1999 .
- Ingram ,D .The concept of Accessibility, Journal of Regional studies, 5, 2 , London,1971.
- L. Birch ,Eugénie.The urban and regional planning reader , First published , Routledge , London , 2009, pp.183-190.
- McLeod, G. New regionalism reconsidered: Globalization and remaking of political economic , International Journal of Urban and Regional Research, 25, 4, 804-829, London,2001.
- Priemus ,H , and Zonneveld, W: What are corridors and what are the issues ? introduction to spatial issue : the governance of corridors , Vol. 11 , No. 3, 167-177, journal of transport geography,London,2003.
- Reggiani et al, A. Towards a typology of European Interurban transport corridors for advanced transport telematics (ATT) applications,BibleVRIJE UNIVERSITIES , Amsterdam , 1993,p3.

**The main "Development Corridor" in Syria (Damascus-Aleppo)
and thus extension Critical analytic study between fact of regional planning
and its ambition in the future Development corridor, Development axes**

Imad Hamad Al-Masri

Assistant professor, Damascus University, Faculty of Architecture, Dept. of Planning and Environment

Heba Mohamed El Saka

Architect, Damascus University, Department of City Planning

(Received 14/12/1431H; accepted for publication 09/03/1432H.)

Keywords: Development Corridor, Development Axes .

Abstract. Recently in Syria, attention increases with regional planning; so that group of projects appears in these fields, it has an idea which is called: "Development Corridors", as tool of regional planning. But there are explicit contrast between reality of "Development corridor" and their future as a concept. Although importance of "Development Corridors", their projects don't have an accurate and a comprehensive structure planning. From these points, the research aims to study "Regional Development Corridors" between the concept of this policy and fact working, because the treatment is restricted between the concept and reality of fact working, in order to know reasons of failure in fact working. Then, we arrive to a structural strategy to avoid this contrast, through deductive, critical, comparative analytic and historical study, to conclude many results, the most important of these results, the corridor which passed Aleppo-Hama-Homs-Damascus-Daraa has a explicit contrast between concept of "Development Corridor", and its fact working.