

تقييم فاعلية المحاور العمرانية كأداة للتنمية الإقليمية

د. سلوى عبد الرحمن مجاهد² *

نشوى جمال محمد¹

مدرس بكلية الهندسة - جامعة أسيوط - مصر

مهندسة بالهيئة العامة للتخطيط والتنمية العمرانية

Received 10 October 2013; accepted 7 December 2013

ملخص البحث

تعد المحاور العمرانية أداة هامة لأحداث التنمية الإقليمية لأنها تعمل على تحقيق العدالة في التوزيع والفاعلية الاقتصادية عن طريق تنمية عدد محدود من المناطق التي تتوافر بها إمكانات النمو الاقتصادي والاجتماعي من أجل تكثيف عناصر التنمية، بحيث تتحول هذه المناطق إلى أقطاب نمو بالنسبة للمناطق المحيطة بها، تنمو هي ذاتها أو لا، ثم تقوم بنشر التنمية خلال هذه المناطق عن طريق محاور الربط. ونظراً لعدم وجود إطار تخطيطي من أجل السيطرة على محاور النمو العمراني وتحسينها وتوظيفها لإحداث التوازن الإقليمي مما سيحدث نوع من العشوائية النسبية بسبب القوى المكانية الاقتصادية. لذا لا بد من تنمية المحاور العمرانية في إطار خطة ووفقاً لمعايير محدده تمكن متخذي القرار من وضع أولويات لتنمية المحاور العمرانية، ويهدف البحث للوصول إلى المعايير والمؤشرات التي تمكننا من تقييم فاعلية المحاور من حيث سرعة المردود التنموي والقدرة على جذب السكان ومن ثم المفاضلة بينها.

وحتى يتمكن البحث من تحقيق هذا الهدف تم تناول عدداً من الموضوعات والتي تسهم في استخلاص تلك المعايير ومؤشراتها. ويتناول البحث بالدراسة والتحليل الموضوعات التالية:

- 1- تاريخ تطور التنمية العمرانية الخطية،
- 2- تحديد مفهوم محور التنمية،
- 2- العلاقة بين المحاور والتنمية الإقليمية،
- 4- الأسباب والدوافع المختلفة لاختيار منهج محاور التنمية وأهم السياسات المتبعة في تنميتها،
- 5- أهم المعايير والمؤشرات المستنبطة لتقييم المحاور.

وصولاً للهدف من هذا البحث تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال دراسة وتحليل بعض تجارب تنمية المحاور العمرانية. و باستخدام المنهج الاستقرائي الاستنباطي يمكن الوقوف على أهم المعايير التي تم إتباعها لاختيار تلك المحاور، فتم إجراء استبيان لأخذ آراء خبراء التخطيط العمراني والإقليمي في تحديد الثقل النسبي لكل معيار.

وقد خلص البحث إلى أن للنموذج الخطي فاعلية في توفير خدمة أكثر كفاءة من وسائل النقل العام وإحداث التكامل الحضري أكثر من أي نموذج آخر. وان عدد معايير تقييم المحاور وثقلها النسبي يختلف باختلاف رؤى وأهداف كل دولة، وكذلك أوضح الاستبيان اختلافاً في ترتيب الثقل النسبي للمعايير وكذلك مؤشراتها من وجهة نظر كل من واضعي السياسات والخبراء والباحثين والعاملين بالجهات التنفيذية حيث جاءت المعايير والمؤشرات التي تعظم العائد من الاستثمارات على رأس أولويات واضعي السياسات والعاملين بالجهات التنفيذية.

1. مقدمة

تكمن أهمية التنمية الإقليمية في إحداث التوازن بين الأقاليم عن طريق تقليل التفاوت بين أقاليم الدولة الواحدة، وتتنوع الاستراتيجيات المتبعة لتصحيح إختلالات التوازن في النمو- الفوارق الإقليمية regional disparities- بتعدد الأهداف التي يسعى التخطيط القومي إلى تحقيقها، فإذا كانت هذه الأهداف هي تحقيق العدالة أو المساواة بين أقاليم الدولة فإن الإستراتيجية الواجب إتباعها هي إستراتيجية الانتشار التي تعمل على نشر الموارد والاستثمارات على معظم مساحة الدولة. إما إذا ما كان الهدف المنشود هو تحقيق الفاعلية الاقتصادية لموارد الدولة فإن الإستراتيجية المتبعة هي إستراتيجية التركيز ، أما إذا كان الهدف هو الوصول إلى كل من العدالة و الفاعلية، فإن الإستراتيجية الواجبة هنا هي إستراتيجية الانتشار بطريقة مركزة، أو إستراتيجية أقطاب النمو(عبد العال، 1992).

نظراً للحاجة إلى تحقيق تنمية عمرانية متوازنة في ظل المشكلات الناجمة عن تأخر عملية التخطيط عن التنمية المتسارعة تظهر أهمية استخدام المحاور كإستراتيجية للتنمية الإقليمية وكمدخل أكثر شمولية لنشر التنمية العمرانية المتوازنة والتعجيل بتحقيق التكامل بين مختلف مناطق الدولة. يعمل المحور على ربط

* Corresponding author.

E- Mail address: megahed83@yahoo.com

المراكز الحضرية والصناعية بشبكة اتصالات ومواصلات فعالة تساعد في نقل التنمية لعدد محدود من المناطق التي تتوافر بها إمكانات النمو الاقتصادي والاجتماعي بغرض تكثيف عناصر التنمية، بحيث تتحول هذه المناطق إلى أقطاب نمو للمناطق المحيطة بها، تنمو هي أو لا، ثم تقوم بنشر التنمية خلال هذه المناطق - development diffusion - عن طريق محاور الربط بما يؤدي إلى تحقيق العدالة في التوزيع والفاعلية الاقتصادية.

ونظرا لأهمية دور المحاور العمرانية في التنمية الإقليمية ينبغي التعرف على دورها في تحقيق التنمية المتوازنة وكذلك كيف يمكن إن نحدد أولويات تنمية المحاور. لذا فان الهدف الرئيسي لهذا البحث هو استنباط أهم المعايير و المؤشرات التي يمكن من خلالها تقييم المحاور العمرانية. و لتحقيق هذا الهدف تم تناول عدد من الموضوعات المرتبطة و التي ساهمت في استخلاص تلك المعايير. و يتناول البحث بالدراسة و التحليل الموضوعات التالية : 1- تاريخ تطور التنمية العمرانية الخطية، 2- تحديد مفهوم محور التنمية، 3- العلاقة بين المحاور و التنمية الإقليمية، 4- الأسباب و الدوافع المختلفة لاختيار منهج محاور التنمية و أهم السياسات المتبعة في تنميتها، 5 - المعايير المستنبطة لتقييم المحاور.

2. تاريخ تطور التنمية العمرانية الخطية

استخدم "المحور" كمفهوم تخطيطي قبل قرن مضى عندما عرضت نماذج المدن الخطية كبديل للمدن الصناعية المركزية ذات الكثافة السكانية العالية؛ وكان أكثر هذه النماذج شهرة ما طرحه Soria Ymata (1844 - 1920) والذي أعتبر أول نموذج حضري معتمد تماما على تطور تكنولوجيا النقل حيث أقترح Ymata أن تكون الامتدادات العمرانية مضبوطة بالكامل بالنسبة للبنية التحتية اللازمة لكفاءة النقل وأخذ هذا المقترح شكل مدينة بعرض 400م تعتمد على الترام وتشغيل الطرق المتوازية وعرف باسم "Ciudad Lineal"، وعند تحليل هذا النموذج نجد أنه لم يكن نموذج للمدينة البديلة ولكن أنشئ لامتداد المدن القائمة، لذلك يعتبر هذا النموذج أساسا للعديد من المخططات الإقليمية التي قدمت في ذلك الوقت ودعت إلى الامتداد الخطي للمدن الكبرى على أساس البنية التحتية (Hugo & Zonneveld, 2003) ونتيجة لنمو تلك المدن على امتداد خطوط البنية التحتية ظهر مفهوم إقليمي لهذا النمو في نهاية عام 1950 عرف "بمحاور التوسع العمراني" وتم دراستها من قبل المخططين أمثال (George R. Collins، C.F. Whebell، C. Doxiadis) في الفترة من 1960 حتى 1970 حيث واجهوا صعوبة في تصور ديناميكية المحاور وأوجه التشابه بينها وبين مفاهيم وتصاميم المدن الخطية.

وكان من أهم النتائج لهذا الامتداد الخطي هي اللامركزية في المناطق الحضرية مما أدلظهور تجمعات على شكل ضواحي، وبذلك شكل مفهوم المحور كظاهرة عمرانية جديدة جزءا من الدراسات التي أجريت حول أنماط التوسع العمراني والهيكل العمرانية في المناطق الحضرية، ومن ابرز هذه الدراسات ما أجرته الوكالة الهولندية للتخطيط ونتاج عنها العديد من الدراسات منها "وثائق التخطيط العمراني الهولندية" عام 1999 وكذلك "وثيقة السياسة القومية الخامسة للتخطيط العمراني" عام 2001، (Sap, 2003). كما جرت دراسات عدة في كل من المملكة المتحدة والمانيا حيث واجه المحور كمفهوم تخطيطي -باعتباره جزءا من استراتيجيات التنمية- مجموعة من المشاكل كان من أهمها الأرتباك حول تعريفه على أنه (محور للتوسع العمراني، أم محور للبنية الأساسية، أم محور للتنمية الاقتصادية) كذلك واجه المحور مخاوف من انتشار المباني على طول الهياكل الأساسية وعكس ما عرف بذلك الوقت "بالمدينة المدمجة" والتي يوجد بها المدينة التقليدية مقابلة للريف والتي تم استبدالها "بالمدينة الشبكية" والتي تعد جزءا من المحور (Hugo & Zonneveld, 2003).

3. المحور كمفهوم تخطيطي

قد مر المحور كمفهوم تخطيطي بعدة مراحل حيث تم عرضه في البداية على أنه "ممر للنقل" "Transport Corridor"، والذي ركز فقط على البنية التحتية للنقل وجميع الأنشطة ذات الصلة التجارية

لربط مواقع الإنتاج وقد أتضح ذلك في تعريف المحاور - في "الوثيقة الأولية" لوثائق التخطيط العمراني الهولندية - على أنه "حزم من السكك الحديدية والطرق والمياه" وتوسع نطاق هذا التعريف لمفهوم المحور ليصبح بأنه "محاور التنمية الحضرية، التي شيدت على امتداد خطوط البنية التحتية والتي تتألف من المراكز الحضرية الحالية إلى جانب مناطق البناء في الضواحي الكثيفة بين تلك المراكز، المعدة للخدمات والشركات والسكان" وتبع ذلك جزء آخر من التعريف "المحاور تهدف الى تلبية الحاجة الملحة لتهيئة الأراضي الفضاء للسكن والعمل وبالتالي فهو يحقق التكامل والربط للأراضي الفضاء المبعثرة في المناطق الحضرية" وقد تم الإشارة لهذا التجميع لاستخدام الأراضي الفضاء الحضرية في وثائق التخطيط العمراني الهولندية على أنها "حزم فك التركيز" والتي استخدمت بدلاً من العمران المتمركز لتنمية المناطق الحضرية ولمواجهة الزيادة السكانية المتوقعة والتركيز على التوسع العمراني على طول خطوط البنية التحتية الرئيسية (Sap, 2003).

ثم تطور مفهوم المحاور* فلم يعد يعتبر على أنه مجموعة من البنية التحتية فقط ولكن أيضاً على أنه ممر للتنمية وأصبح "المفهوم العمراني للمحاور تمكنها من خلق علاقة بين القطاعات المختلفة مثل (النقل والبنية التحتية والتنمية الاقتصادية والنمو العمراني والبيئة) واستخدمت كأداة: 1- لإدماج السياسات المتعلقة بتنمية الشبكات الحضرية متعددة الأقطاب؛ 2- وكذلك تنمية التعاون بين المدن؛ 3- وتحسين البنية التحتية والنقل في المناطق الهامشية؛ 4- والحد من الازدحام لسهولة الوصول (Hugo & Zonneveld, 2003).

ثم قامت (الوثيقة السياسية القومية الخامسة للتخطيط العمراني، المقدمة من وزارة التخطيط والإسكان الهولندية VORM في عام 2001) باعتبار محاور التنمية: على أنها أسلوب للتنمية العمرانية حول خطوط ونقاط البنية التحتية الرئيسية داخل الشبكات الحضرية متعددة الأقطاب)، واعتبرت هذه المحاور كشكل لا مفر منه للتنمية العمرانية وكجزء من تطوير شبكة من المدن. ومن خلال دراسات كلا من Collins و Doxiadis (1968) (Doxiadis, 1963) يتضح أن هناك العديد من أوجه التشابه بين المحور والمدينة الخطية على المستوى التجريدي:- تشكيل شبكات المناطق الحضرية، واللامركزية الخطية، والتنمية فوق إقليمية، والتوجه على التنقل.

يمكننا من خلال استعراض المحاولات الأوروبية للوصول إلى مفهوم واضح للمحور، تحديد ثلاث معاني لهذا المفهوم تقوم على أساس وظيفته وذلك بوصفه:

- محوراً للبنية التحتية، البنية التحتية (الطرق على وجه الخصوص) ودورها في الربط بين التجمعات العمرانية وزيادة فرص السكان في الوصول للخدمات والعمل وتوفير الوقت اللازم لذلك.
- محوراً للتنمية الاقتصادية، وفي هذه الحالة توجد علاقة صريحة أو ضمنية بين فرص التنمية الاقتصادية وكبرى المحاور المرورية، وذلك وفقاً للنظرية المفترضة أن النتائج العمرانية للأنشطة الاقتصادية تحدها قوة شبكة البنية التحتية، وبالتالي يجب تحديد تأثير محاور النقل.
- محوراً للتوسع العمراني وتحسين البيئة، حيث تعتبر وظائف شبكة البنية التحتية في هذه الحالة أساساً لتوجيه التوسع العمراني المستقبلي في كل من أنشطة العمل والسكن ويرتبط هذا التعريف بدعم البنية التحتية لوسائل النقل العام للحد من الازدحام والضغط على البنية التحتية والبيئة.

وجاء تعريف المؤرخ المعماري Collins للمدينة الخطية قابلاً للتبديل مع تعريف المحور حيث بدأ التعريف بالمدينة الخطية وانتهى بالمحور الخطي، كما يلي: وحدة تتشكل وتنمو على طول خط، عبارة عن شريان من المواصلات والخدمات مثل الطرق والسكك الحديدية وأنابيب المياه والصرف وأسلاك الكهرباء والتليفونات، المدينة في ذلك الوضع يمكنها أن تنمو -بلا حدود- في الزيادة المتكررة بطبيعتها، كذلك داخل هذه الشرايين يوجد نظام يضمن سهولة الوصول بين جميع أجزاءه، وفي هذه الحالة تقاسم جميع أجزاء المدينة الضيقة في العرض والامتامية في الطول جميع وسائل الراحة الحضرية وجميع أجزاء المدينة لها نقاط

* حسب ما جاء بوثيقة الدفاع والأمن الأوروبي المشترك (ESDP) مع التقرير الدراسي الخاص (بإقليم العواصم المركزية-CCC)

تقييم فاعلية المحاور العمرانية كأداة للتنمية الإقليمية - نشوى جمال محمد ، د. سلوى عبد الرحمن مجاهد – 252 - 226
مواجهة وثيقة مع المناظر الطبيعية، وكذلك الريف في المقابل يشترك في مميزات الحياة الحديثة للمدينة والتي تتوفر على طول المحور (collins, 1968).

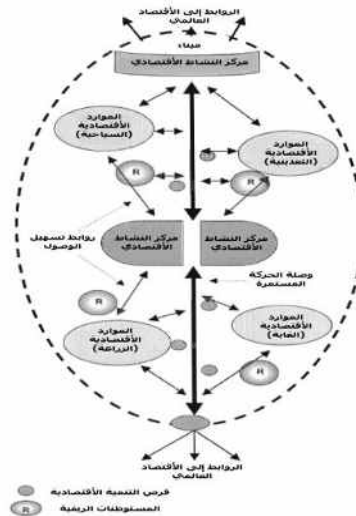
وجاء تعريف Whebell للمحاور مطورا للوصف النظري وعرّفها على انها: (نظام خطي من الأماكن الحضرية الى جانب أراضي رابطة بوسائل النقل)، وبأنه (نمط خطي من المدن الرئيسية متصلة ببعضها بواسطة حزم متطورة من طرق النقل) (Whebell, 1969). كما تم تعريف محاور التوسع العمراني على أنها الكيانات الديناميكية المرتبطة بالبنية التحتية والعمليات الاقتصادية والتكنولوجية حيث تنطوي هذه العمليات على التنمية الحضرية و تدفق التكدسات من داخل المدن المزدهمة إلى خارجها؛ ويمكن تعريفها على أنها نظام للمدن المتوجهة على طول المحاور (RODRIGUE, 2004).

4. المحاور ودورها في تحقيق استراتيجيات التنمية الإقليمية

يرى المخططون أن تنمية المحاور مهم جدا للنمو الاجتماعي والاقتصادي الحالي والمستقبلي وكذلك لإحداث التكامل الاقتصادي الإقليمي. ويتضح ذلك من خلال دراسة المكونات الهيكلية الأساسية للمحاور الإقليمية والتي تتكون من المراكز الحضرية وشبكات النقل الرابطة بينهما إلى جانب العقد الصغيرة التي قد تكون موجودة في ما بين ويداخل الأراضي المحيطة بالمحور وفي المناطق المجاورة لها ولضمان الجدوى الاقتصادية من خلال نمو اقتصادي متوقع وفعلي يتطلب أن تكون العقد مرتبطة فيما بينها بالمحور وبمراكز الأنشطة الاقتصادية (Srivastava, 2011) كما يتضح من الشكل (1). كذلك تتميز المحاور بوجود اثنين من أبرز الخصائص وهي (Kleynhans, 2002):

أولاً: إعادة إنشاء الروابط المناسبة "روابط التنقل المستمر" بين مراكز الاقتصاديات الكبرى المهمة وغيرها من مداخل الاقتصاديات الدولية.

ثانياً: تلك الخصائص المرتبطة "بمستويات سهولة الوصول المتزايدة" بين أماكن الموارد الاقتصادية (التي تمثل فرص لقطاع التنمية الاقتصادية) والأماكن ذات القيمة المضافة (والتي تقع على سبيل المثال في مراكز النشاط الاقتصادي) والموجودة داخل منطقة المحور والتي تشمل خصائص أخرى لتحفيز المراكز الاقتصادية من خلال القيمة المضافة إلى مواقع تجهيز المصنع وتطوير المناطق الريفية من خلال تطوير الموارد الاقتصادية المحتملة ووجودها في مناطق المحور فضلا عن تعزيز تنمية الشركات الصغيرة والمتوسطة على طول رابط النقل الرئيسي.



شكل رقم (1): عناصر محور التنمية والتكامل الاقتصادي فيما بينها (Kleynhans, 2002)

5. الأسباب و الدوافع المختلفة لاختيار منهج محاور التنمية وأهم السياسات المتبعة في تنمية المحاور

فى بداية الأمر جاءت محاور التنمية لحل مشاكل المدن الصناعية المركزية فى اوروبا التي تميزت بارتفاع الكثافة السكانية و الأزدحام والتلوث مما أدى لامتداد هذه المدن على خطوط البنية الأساسية للخروج إلى المناطق الريفية المحيطة بها، وانتقل هذا المنهج إلى الولايات المتحدة الأمريكية وآسيا حيث تعد الأماكن على طول المحاور فى العديد من الدراسات الاقتصادية الإقليمية كمناطق إمكانيات رئيسية للتنمية الاقتصادية والسبب فى ذلك إمكانية الوصول التي توفرها البنية التحتية للنقل على طول هذه المحاور والتي توفر السفر من وإلى هذه المواقع مما يجعلها جاذبة لرجال الأعمال للاستثمار بها وللناس للسكن، حيث أشارت النظرية الاقتصادية للاتحاد الأوروبي إلى أن تطوير مستوى البنية التحتية للنقل على المحاور يعد إجراء سياسي فعال لتعزيز التنمية الاقتصادية فى المناطق الحدودية. وقد لخص Geyer* الدوافع المختلفة لتنمية المحاور فى هذه الوظائف (Kleynhans, 2002):-

- **وظيفة الربط:-** ربط الأنشطة الاقتصادية والعقد (النقاط) والمرافق الاجتماعية ووسائل الراحة والمناطق الترفيهية.
- **وظيفة الانفتاح:-** يمكن اعتبار هذه الوظيفة نتيجة للتحسن فى التنقل وسهولة الوصول (الاتصال) مما يتسبب فى انعاش الاقتصاديات الكامنة والتنمية الاجتماعية وخلق فرص للتنمية وفرص المشاركة المجتمعية.
- **وظيفة التنسيق:-** لترتيب التنمية المركزة والأنشطة ذات الصلة فى النموذج السليم للمناطق الحضرية المدمجة عن طريق كثافة عالية للأراضي ذات الاستخدامات المختلطة، والتي يدعمها الموقع المنظم للتنمية عالية الكثافة السكانية على طول رابط النقل المحدد.
- **وظيفة تخفيف حدة الاحتقان:-** تقليل مسافات ووقت وتكاليف السفر، وتخفيض ازدحام السيارات، وإنشاء مستقرات عمرانية محسنة بيئياً تحمل طابع التنمية المستدامة بيئياً، ومعالجة الفوارق الاجتماعية الموجودة فى المدن والبلدات وهذا من خلال الفوائد الناجمة عن وجود نظام لوسائل النقل العام والمرتبطة بالتنمية التي هي خليط من الاستثمارات على طول محور النقل، كذلك مع تركيز المرافق العامة ووسائل الراحة.
- **وظيفة التنمية:-** تكتسب الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية مزايا عديدة عندما تقع أقرب إلى طريق يربطها بالقوى الشرائية مما يخلق فرص لتحسين المناخ المنسق لقطاع الاستثمار العام والخاص.
- وقد أتفق كل من "Plater Zyberk و Duany" على أن محاور التنمية تعد ظاهرة تنموية تستخدم فى "التوسع العمراني الجديد" وذلك عن طريق استخدام منهج تنموي عمراني جديد يركز على خلق نموذج أكثر تكاملاً فى المناطق العمرانية حيث العمل والسكن وتلعب البيئة دوراً هاماً فى التنمية. ولتحقيق هذه الوظائف وضع المخططون مجموعة من الشروط الأساسية فى عدد من المجالات الوظيفية لإنشاء وتنمية محاور الربط العمراني (Beer, 2001) يمكن ايجازها فيما يلى:
- **الشروط الأساسية المتعلقة بالنقل:** ضرورة وجود إطار متكامل ومنظم جداً من الوسائل المتعددة لنقل الركاب و شحن البضائع وينبغي أن يتم هذا من خلال عملية تخطيط متكاملة للنقل.

* بدأ Geyer حياته المهنية عام 1983 كأستاذ للتخطيط العمراني بقسم التخطيط العمراني والاقليمي بجامعة North-West ومن ثم جامعة Potchefstroom بجنوب أفريقيا وله العديد من المنشورات العلمية فى مجال العولمة ونظرية الموقع وتحليل النظم العمرانية وسياسة التنمية الحضرية وتمثلت آخر منشوراته العلمية فى (الكتاب الدولي للنظم الحضرية عام 2002) و (الأقلمة العالمية عام 2006) وثلاث مجلدات فى الدليل الدولي للسياسات الحضرية. <http://sun025.sun.ac.za/portal/page/portal/Arts/English/research/nrf/geyer>

- **الشروط الأساسية المتعلقة باستخدامات الأراضي:** ضرورة وجود نهج شمولي متكامل لعملية التخطيط التنموي. حيث يتميز تخطيط المحاور بتطبيق استراتيجية تخطيطية تنموية شاملة يتم فيها دمج عدد من القضايا هي النقل والتنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية؛ كما ينبغي أن يكون هذا الإطار التنموي المتكامل ديناميكيا لملاحقة التغييرات في المناطق الحضرية واحتياجات الانسان وتطلعاته. وتتميز محاور التنمية الناجحة بوجود عناصر دعم لنمو المناطق المحيطة بغرض تعزيز المساواة في توزيع فرص العمل في جميع أنحاء الإقليم وعدم تركيز فرص العمل في منطقة واحدة فقط وهذا يمنع أيضا التنمية العشوائية في المناطق الحضرية الناشئة.
- **الشروط الأساسية المتعلقة بالنواحي الاقتصادية:** تعمل محاور التنمية على تحقيق نمو إقتصادي لذلك حددت شروط مسبقة لضمان ذلك:-
- وجود نقاط إقتصادية نامية تعزز من فرص النمو الإقتصادي نتيجة للتفاعل الإقتصادي والحركة التي تنتج من هذه النقاط في اتجاه المحور.
- وجود فرص تتيح التنوع الإقتصادي من خلال وضع استخدام أراضي مختلط فمن الضروري تعزيز تنمية الإقتصاديات المتنوعة ويشتمل ذلك تشجيع الصناعة وحتى الأنشطة الزراعية.
- تحتاج تنمية المحاور لحوافز لجذب الأنشطة التي تخلق فرص عمل وكذلك تقديم عقوبات لمنع "التعدى" على استخدامات الأراضي؛ وذلك لتوجيه النمو داخل المحور وهذا يخلق تعزيز للنمو الداخلي في اتجاه المحور في حين يتم التحكم في النمو الخارجي عن طريق إدماج عنصر التركيز للسيطرة على حواف المناطق الحضرية.
- وجود عنصر قوي في تيسير تطوير الأعمال على زيادة فرص التنمية الاقتصادية مثل إنشاء مراكز (الدعم) للتنمية التجارية وكذلك الحاجة إلى مبادرات لتعزيز التنمية الاقتصادية بين المجتمعات المحلية.
- توافر الأسواق لضمان تدفق مستمر للمعلومات حول الأعمال التجارية والمجتمعات المحلية، كما يخلق حالة من مشاركة قطاع الأنشطة التجارية فضلا عن تعزيز التواصل الإقتصادي والتنمية العقودية.
- ضمان الجدوى الاقتصادية للمشاريع والاستثمارات قبل التنفيذ لتعزيز سرعة النمو الأقتصادي ويضم عنصرا من عناصر التقييم المستمر للنمو الأقتصادي والآثار التنموية، لضمان صحة استراتيجيات التنمية.

وقد تعددت وأختلفت دوافع الدول لإتخاذ منهج محاور التنمية في كل من أوروبا وأمريكا الشمالية ودول آسيا ودول جنوب أفريقيا وفيما يلي نتناول بالتفصيل تجربتي ماليزيا وأندونيسيا¹. وذلك للوقوف على اهم الأسس والقيم التي تم مراعاتها في تلك التجارب ومن ثم يمكن تحديد تلك المعايير التي تساعد في الحكم على فاعلية المحاور العمرانية .

1.5. تجربة شبه جزيرة ماليزيا لتنمية المحاور العمرانية الإقليمية

تبنّت شبه جزيرة ماليزيا إستراتيجية أقطاب النمو في تنمية أقاليم الدولة ، وذلك بتركيز الموارد الشحيحة في البلاد في مراكز حضرية قليلة ذات أولوية مع إمكانية نمو أكبر لخلق فرص عمل على طول المحاور الاقتصادية الرئيسية مثل محور (Kangar - Johor Bahru) وحماية المناطق الريفية والبيئة الطبيعية، ولكن استراتيجية الانتشار ستؤدي لنشر الموارد المحدودة في جميع أنحاء البلاد إلى نتائج غير فعالة وأثار بيئية

¹ وتم اختيار ماليزيا وأندونيسا للدراسة وذلك لما يلي: إمكانية الاستفادة من تلك التجارب نظرا لوجود التشابه المتمثل في حاجة الهيكل العمراني القومي الى ترشيد وإعادة ترتيب وتحقيق نمو إقتصادي مستدام مقترنا بالقيود المالية التي تعوق توفير رأس المال الكثيف للبنية التحتية. وقيام تلك الدول تحول الهيكل الاقتصادي إلى اقتصاد يستند الى التعليم العالي ذا الدخل المرتفع، في هذا الصدد قاموا ببناء مزيد من استراتيجيات التنمية من خلال تقديم بعد إضافي للامركزية المركزة في محاور التنمية، تم تقديم مفهوم محور التنمية اعترافا منهم باتجاهات التنمية الحالية التي يحرکها السوق، وأهمية الوصول بكفاءة عالية لدولة يعتمد إقتصادها على التصدير، والحاجة إلى تعظيم الإستفادة من البنية الأساسية القائمة الجيدة والخدمات الحضرية في استراتيجيات المراكز الحضرية

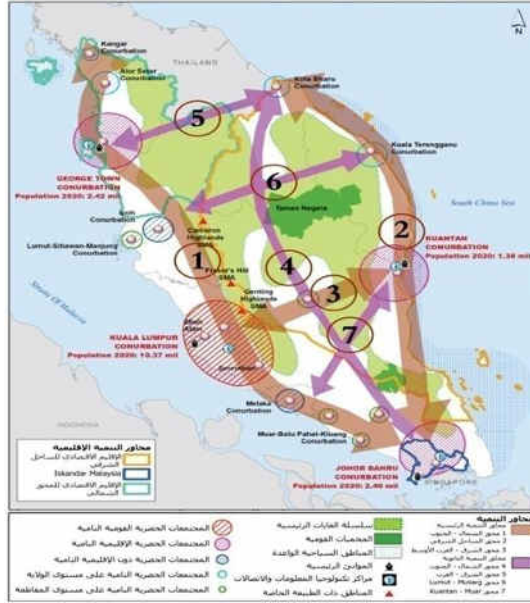
ضارة ولذلك سوف يتركز مستقبل التنمية العمرانية الى حد كبير في التجمعات السكانية الحضرية المختارة والنقاط الحضرية الاستراتيجية الرئيسية داخل محاور التنمية لتجنب الزحف العمراني، والحفاظ على القرى والمناطق الريفية وتسريع وتيرة التنمية في المناطق الأقل نمواً، وتعتبر هذه المراكز الحضرية المختارة أقطاباً رئيسية للنمو سوف تولد فوائد عظيمة لحفز تنمية الأقاليم النائية والناشئة المحيطة بها، وبالتالي تعزيز الروابط بين المناطق الحضرية والريفية (وظيفة التآزر الاقتصادي)، لذلك دعمت الحكومة تنمية المراكز الحضرية الاستراتيجية المختارة من خلال طرح وتنفيذ المبادرات ذات التأثير والمشروعات الرائدة ومرافق البنية التحتية الرئيسية (Ngah, 2010).

وقامت الدولة بتنمية المحاور الإقليمية تحت نوعين هم "المحاور الرئيسية" و"المحاور الفرعية" كما يتضح في الشكل (2) لخدمة وظائف مختلفة، حيث تتصل المحاور الرئيسية بالتنمية بالتجمعات السكانية والنقاط الحضرية الرئيسية وتخدمها الطرق السريعة والقطارات فائقة السرعة، والموانئ الرئيسية والمطارات والبوابات الدولية والمناطق الاقتصادية الأساسية، ووجود المؤسسات الكبرى المعتمدة على التكنولوجيا والمعرفة، مثل أنشطة الوسائط المتعددة، وبحوث التكنولوجيا الحيوية والصناعات الإبداعية وتنمية سوق السياحة المتخصصة مثل (المعارض والمؤتمرات)، وتم تعزيز هذه المحاور لفتح أسواق للتصدير كهدف قومي (National Physical Plan-2, 2010)

بينما تعتبر المحاور الفرعية للتنمية محاور إقليمية هامة لنشر التنمية وتحسين نوعية الحياة في جميع أنحاء الدولة، ولاسيما في المناطق المتخلفة اقتصادياً، حيث أنها تنطوي على استراتيجية تنمية المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم بما في ذلك البلدات ذات السمة الخاصة، وتتصل المحاور الفرعية للتنمية بالطرق السريعة التي توفر سهولة الاتصال بين التجمعات السكانية والمدن الكبيرة والقرى والمناطق الريفية المحيطة بها، كما أنها تعمل أساساً كمراكز للخدمات المحلية ومراكز العمل والعرض وبوابات تسويق لإستغلال الموارد السياحية البيئية والزراعية.

1.1.5. دوافع تنمية هذه المحاور الإقليمية (Khan, 2010)

- تحقيق إقتصاد ذات دخل مرتفع عن طريق الاتجاه الى التصدير والأنشطة الاقتصادية ذات القيمة العالية والإستفادة من الموارد الكامنة في المناطق النائية.
- تشجيع المزيد من التنمية الإقليمية المتوازنة.
- تحقيق الإستخدام الأمثل للأراضي والموارد الطبيعية.
- تأمين العمران وجودة البيئة والتنوع البيولوجي.
- تسهيل الأتصال المتكامل بين الاقاليم والتكامل الإجتماعي.



شكل (2): المحاور الرئيسية والفرعية للتنمية العمرانية بشبه جزيرة ماليزيا

CHAPTER 4 of NATIONAL PHYSICAL PLAN (Development Strategy)

2.1.5. عرض لبعض المحاور العمرانية بالبلاد

كما وضحا فقد تبنت الدولة منهج تنمية المحاور الإقليمية والتي سيتم تناول بعضها بشكل من التحليل من حيث (التصنيف والإمكانيات والإستراتيجيات التنموية الخاصة بهذه المحاور)، في جدول (1).

جدول رقم (1): دراسة تحليلية لبعض المحاور العمرانية في شبه جزيرة ماليزيا.

(: (Development Strategy) of NATIONAL PHYSICAL PLAN4CHAPTER)

المحور	تصنيف المحور	إمكانيات التنمية على المحور	الإستراتيجيات التنموية المتبعة
(محور الشمال – الجنوب) (الإقليم الشمالي)	يمتد هذا المحور من (Kangar) في الشمال إلى (Johor Bahru) في الجنوب بطول (875 كم) لذا فهو محور طولي ويعمل على المستوى القومي لأنه يصل بين أكبر الأقاليم والمراكز العمرانية في ماليزيا وهو محور النمو الأكثر تقدما وتحضرا في شبه الجزيرة الماليزية، وبه معظم المدن الكبرى والعواصم لذلك يعد محور رئيسي للتنمية.	<ul style="list-style-type: none"> • اتصال المحور بتجمعات حضرية عالية التنمية في الصناعة والقطاعات القائمة على المعرفة وقطاع الخدمات والزراعة. • وجود الكثير من التجمعات القائمة على المعرفة بما في ذلك التعليم. • وجود حزام غذائي مع أربعة من مخازن القمح الرئيسية. • يدعم كل الأنشطة الاقتصادية السابقة خطوط السكة الحديد الإقليمية والسريعة من الشمال إلى الجنوب وثلاث موانئ رئيسية 	عملت الإستراتيجية على تركيز التنمية في التجمعات السكانية الثلاثة ذات الأولوية وهي (Kuala Lumpur, Johor Bahru) وذلك بتسهيل التوسع العمراني والصناعي وضمان الإستخدام الأمثل للبنية التحتية عن طريق تصميم بوابات ومراكز تجارية دولية وشبكة طرق عالية السرعة وموانئ ومطارات معتمدة على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل دعم القيمة المضافة للنمو الإقتصادي.

	Penang, Port-Klang ,) المطارات (Tg.Pelepa الدولية الرئيسية (KLIA, Penang, Langkawi , (Senai).		
<p>أنصب التركيز في الساحل الشرقي على المجتمعات الحضرية المتخصصة في الصناعة وقطاع الخدمات، والتركيز على المبادرات التجارية عبر الحدود مع تابيلاند مثل مبادرة (Kota Bahru)، مع أستغلال الإمكانيات والمقومات السياحية الهائلة للإقليم وخاصة ولاية (Kuala Terengganu) والتي يمكن تنميتها كبوابة للسياحة العالمية لمنطقة الساحل الشرقي في ضوء المنتجات الواسعة والمتنوعة المتاحة بالولاية ورفع كفاءة المطار إلى مركز دولي، مع تعزيز مشاركة السكان بشكل كبير في النشاط الإقتصادي الحديث من خلال التعليم وبرامج التنمية الإجتماعية.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • توفر التجمعات الصناعية البتروكيماوية والزراعية والقطاع المبنى على المعرفة الجامعات ومراكز التعليم العالي. • وجود الشاطئ الساحلي الشرقي المحتمل أن يكون مقصد سياحي عالمي. • وجود التجمعات الحضرية الحدودية المتميزة بارتفاع النشاط التجاري والخدمي والتي يمكن تنميتها كبوابات تجارة دولية مثل ولاية (Kuantan). 	<p>يمتد هذا المحور من Kota Bahru في الشمال إلى Johor Bahru في الجنوب بطول حوالي (689 كم)، لذا فهو محور طولي ويعمل على المستوى القومي لأنه يصل بين أكبر الأقاليم والمراكز العمرانية في ماليزيا وهو محور رئيسي للتنمية.</p>	<p>(محور الساحل الشرقي) (الإقليم الشرقي)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • تركيز التجمعات الصناعية المنماة في النقاط المختارة واتساع رفعة الصناعة في وادي Klang. وخصوصا في Bentong. • نقل التنمية من الساحل الغربي إلى المجتمعات الحضرية الناشئة في الساحل الشرقي وإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة في تلك المجتمعات. • تطوير شبكة السكك الحديدية عالية السرعة. • تنمية المجتمعات الحضرية في مناطق الثروات الطبيعية مثل منطقة Temerloh-Mentakab. 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود التنوع الإقتصادي بوجود التجمعات الصناعية والزراعية والسياحية. • يتصل المحور بمراكز صناعية ثانوية هامة. • يعد المحور المعبر الرئيسي لنشر التنمية على الساحل الشرقي. • كذلك هو الرابط اللوجستي المحتمل بين بلدان المحيط الهادئ بآسيا والبلدان في جنوب وغرب آسيا. • وجود المناطق الترفيهية في مرتفعات Genting. • اتصال المحور بباقي أجزاء البلاد اتصال قوي بواسطة الطرق السريعة عالية التقنية وأهمها (الطريق الفدرالي 2) وطريق الساحل الشرقي 1 (LPT1). 	<p>يمتد هذا المحور من Kuala Lumpur في الغرب إلى Kuantan في الساحل الشرقي بطول (260 كم) لذلك فهو محور أفقي وهو يعمل على النطاق الإقليمي لإقليم الساحل الشرقي (للإقليم الأوسط) وهو محور نمو رئيسي لكونه يتصل بمجتمعات حضرية مثل عاصمة الدولة ويتصل بالعديد من البوابات الدولية.</p>	<p>(المحور الأوسط من الشرق للغرب) (الإقليم الأوسط)</p>

<ul style="list-style-type: none"> • تحديد رابط أيكولوجي رئيسي (في شمالKuala Lipis) لعبور الحيوانات البرية خاصة (النمور والفيلة) في المحميات الطبيعية للتجمعات الشمالية من المحور. • اقتراح طريق سريع رئيسي جديد في إطار (خطة تنمية شبكة الطرق السريعة 2) لربط المجتمعات العمرانية في شمال المحور بالتجمعات الجنوبية • إدارة المناطق الخاصة التي تشمل مرتفعات Camerons-Lojing- Kinta Highlands, Bukit Frasers, theGenting-Bukit (Tinggi-Janda Baik) عن طريق التركيز على سياحة وزراعة المرتفعات. • تركيز إستثمارات المدن الرئيسية المحددة في السياحة البيئية والثروة الحيوانية والحدائق العشبية والمحاصيل في إطار خطة رئيسية تشمل مجموعة من التجمعات (Kuala Krai, Tanah Merah, Gua Musang, Kuala Lipis, Bentong, Raub ,). (Temerloh-Mentakab). 	<ul style="list-style-type: none"> • توفر امكانيات تنمية زراعية وسياحية وتجمعات صناعية قائمة على الموارد الطبيعية. • يوفر المحور بوابة إتصال للمدن الداخلية ذات الطبيعة الجميلة بالواجهات الرئيسية للسياحة البيئية. • اتصال المحور بالمناطق الزراعية الهامة المتخصصة في الفواكه ومراكز التكنولوجيا الحيوية العشبية والمرتفعات الزراعية. • وجود دعائم تربط التجمعات العمرانية الداخلية بالعمود الفقري الأوسط للبلاد وخط السكك الحديد. 	<p>يمتد هذا المحور من Kota Bahru في الشمال إلى Segamat في الجنوب بطول (584 كم) ولذا فهو محور طولي ويعمل على المستوى الإقليمي لإقليم الساحل الشرقي (للإقليم الأوسط) وهو محور نمو فرعي لكونه يتصل بالمدن الصغيرة والمتوسطة والمجتمعات الريفية وهو محور داخلي لا يتصل ببوابات دولية.</p>	<p>(محور الشمال - الجنوب) (الإقليم الأوسط)</p>
--	--	---	--

3.1.5. الأسس التنموية المستنبطة من التجربة الماليزية في تنمية المحاور العمرانية الإقليمية

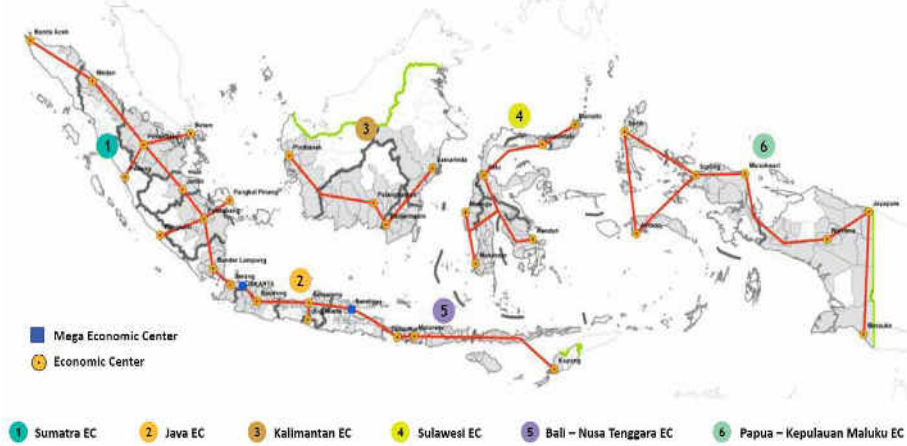
- ربط المحور بين مجتمعات حضرية متقدمة ومجتمعات ناشئة بها موارد إقتصادية كامنة يعمل على نقل التنمية من المجتمعات الحضرية المتقدمة إلى هذه المجتمعات الناشئة الغنية بالموارد.
- يعمل التنوع البيولوجي وتنوع الموارد في المجتمعات المرتبطة بالمحور (مجتمعات زراعية - صناعية - ساحلية - سياحية - بيئية - ريفية) على استدامة التنمية والحفاظ على البيئة.
- اتصال المحور بتجمعات عمرانية حدودية أو بوابات دولية ذات اتصال قوى بالعالم الخارجي وكذلك بالتجمعات السكنية المحيطة بها وبها شبكات بنية تحتية قوية يعمل على دعم القيمة المضافة للنمو الاقتصادي.
- توفر التكامل الإقتصادي للأنشطة المميزة للتجمعات العمرانية على المحور مثل (توفر الأيدي العاملة الماهرة والمواد الخام ورأس المال والأسواق ومصادر الطاقة والأدارة المتميزة).
- توفر الجامعات ومراكز التعليم العالي.
- توفر الأنشطة الاقتصادية ذات العائد الإقتصادي العالي.
- وجود مشاريع إقليمية وقومية عملاقة بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور.

- وجود تجمعات عمرانية متميزة في أنشطة اقتصادية قوية (تجمعات صناعية - زراعية - سياحية... الخ).
- توازن نسب الأنشطة الاقتصادية المختلفة على طول المحور لضمان استدامة الأنشطة الاقتصادية.
- وجود مناطق ترفيهية ومفتوحة تعمل على جذب السكان للتجمعات السكانية التي يربطها المحور.
- ثراء التجمعات المتصلة بالمحور بالمواد الخام المتنوعة (زراعية - تعدينية - سياحية... الخ).
- تركيز التنمية في مجتمعات مختارة (حضرية وريفية) على المحور لها مقومات أقطاب النمو أفضل من نشرها في جميع أجزاء الإقليم لأن التركيز سيؤدي إلى نتائج تنموية أقوى مع الحفاظ على الموارد بينما النشر سيؤدي إلى نتائج تنموية أضعف مع إهدار الموارد.

2.5. تجربة الجزر الأندونيسية في تنمية المحاور العمرانية

أستندت تنمية المحاور في أندونيسيا على الإمكانيات والمزايا الكامنة في كل إقليم في جميع أنحاء أندونيسيا فالدولة تتألف من آلاف الجزر الواقعة بين قارتين ومحيطين ولديها مجموعة فريدة من الإمكانيات الاقتصادية في الجزر الرئيسية أو الأقاليم التي لها دور استراتيجي مستقل لتحقيق الرؤية (أندونيسيا 2025) والتي تأخذ في الاعتبار هذه الإمكانيات والأدوار الاستراتيجية في كل جزيرة رئيسية والمحاور الاقتصادية الستة كما هو مبين في الخريطة بشكل (3). ويمكن تلخيص الإطار الاستراتيجي وأهداف وغايات تعزيز المحاور الإقليمية في أندونيسيا في ما يلي (Asia, 2012):

- الربط بين مراكز النمو الإقتصادي الرئيسية على أساس مبادئ التكامل وليس التشابه بما يتماشى مع الإمكانيات والتخصصات في كل إقليم وخلق قاعدة اقتصادية مستدامة من خلال "نظم سلسلة التوريد المتعدد الوسائط".
- التوسع في النمو الاقتصادي من خلال تحسين إمكانية الوصول من مراكز النمو إلى المناطق النائية عن طريق التكامل بين وسائل النقل والخدمات اللوجيستية فضلا عن الاتصالات ونظم المعلومات.
- توزيع فوائد التنمية الاقتصادية عن طرق تحسين نوعية الأتصال إلى المناطق الأقل نمواً والمناطق المعزولة والمناطق الحدودية من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية العادلة.
- الإدارة الرشيدة للموارد الطبيعية ومزيد من التركيز للتنمية الاقتصادية عن طريق زيادة الإنتاجية والقيمة المضافة.
- وكذلك التركيز على التنمية الاقتصادية المتنوعة والشاملة والتي تربط المحاور مع الأقاليم الأخرى لتطوير الفرص المبنية على الإمكانيات المحلية والتخصص.
- دعم تطوير المراكز الاقتصادية الجديدة الواقعة خارج مراكز النمو الاقتصادي القائم وبخاصة الشركات التي على استعداد لتمويل بناء المرافق الداعمة والبنية التحتية بهدف تشجيعها على تطوير مراكز النمو الاقتصادي الجديدة. وذلك من خلال توفير الحوافز المالية والغير مالية وسهولة التنظيم والترخيص والخدمات العامة المثالية من قبل الحكومات المركزية والمحلية خاصة.



شكل (3): المحاور الاقتصادية الستة في الجزر الأندونيسية

Indonesia's Long Run Development Plan for Six National Economic Corridors

1.2.5. السياسات والآليات المتبعة لتنمية المحاور في أندونيسيا (Coordinating Ministry For Economic Affairs, 2011)

يمكن تلخيص أهم سياسات والآليات المتبعة لتنمية المحاور في أندونيسيا كما يلي:

- تحسين وبناء الطرق والممرات الملاحية في المحاور.
- تحسين وتطوير مرافق البنية التحتية والسكك الحديدية لنقل الركاب والبضائع.
- تحسين طرق الوصول المحلية التي تربط مراكز النمو مع مرافق الداعم (الموانئ) ومع المناطق النائية وكذلك مع مناطق المحور الغير اقتصادية.
- تنشيط النقل (العابر، والموانئ المحلية، ورفع كفاءة القائمين على الشحن، وآلية دعم الأمن) وتحسين النقل الجوي والقائمين عليه، مع تشجيع كفاءة وفاعلية تدفق السلع والخدمات داخل المحور من أجل تعزيز القدرة التنافسية الإقليمية والعالمية، وتخفيض التكاليف اللوجيستية والاقتصادية لنقل البضائع والخدمات داخل المحور.
- اقتراح شبكة من المحاور الأساسية والتي تغطي مراكز النمو ومراكز الأنشطة الرئيسية.
- الوصول إلى البنية التحتية العادلة التي تغطي مراكز النمو ومراكز النشاط الرئيسية وكذلك تعزز شبكة التغذية وتطبيق المشاركة في البنية التحتية بما في ذلك البنية التحتية السلبية (أبراج اللاسلكي وأنابيب الغاز وأعمدة الأنارة).
- الاستفادة من معدات التكنولوجيا الخضراء لدعم توفير الكهرباء في المناطق غير التجارية.
- تجديد عدة موانئ بحرية ومطارات وجميع مراكز التوزيع رفع كفاءتها وزيادة طاقتها الإستيعابية أيضا من خلال تنفيذ الإدارة المتكاملة للموانئ اللوجيستية.
- تنمية الروابط البينية بين الموانئ الابتدائية (مراكز التجميع والتوزيع) والموانئ المحلية وأيضا بين الموانئ الرئيسية والموانئ المحورية الدولية.
- الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتسهيل الأنشطة الاقتصادية في الموانئ الإقليمية.
- زيادة البحوث العلمية لإنتاج أعلى جودة للمحاصيل الزراعية الرئيسية من أجل زيادة الانتاجية للمواد الغذائية.

- توفير المساعدة المالية والتعليم والتدريب والحوافز لدعم أصحاب الحيازات الصغيرة من الأراضي الزراعية والمقيمين في المناطق المعزولة، وكذلك لرفع مستوى آلات الصناعات القديمة ورفع تكنولوجيتها.
 - إنشاء مراكز البحوث والمراقبة القومية لنظام إدارة الأراضي.
 - إنشاء مراكز تدريب للعاملات الفنية في مجال التصنيع والزراعة والتسويق ورفع كفاءتهم في مجال تصميم السفن وبناءها وزيادة القدرة الابتكارية في مجال صناعة النسيج.
 - تحسين مرافق الفحص المخبري وفقا لمعايير المنظمات الدولية البحرية.
 - بناء وتطوير المجمعات الذكية التقنية.
- وقد ركزت موضوعات التنمية لكل محور على تسريع وتوسيع نطاق التنمية الاقتصادية فتم تحديد كل محور فى خدمة الاهداف والغايات القومية بما يتناسب مع امكاناته كما يلي (Indonesia's government, 2011:-)

- المحور الاقتصادي لإقليم "Sumatra" كمركز لإنتاج وتجهيز الموارد الطبيعية ومركز لإحتياطي الطاقة.
- المحور الاقتصادي لإقليم "Java" باعتباره مركز تشغيل للصناعات القومية ويوفر الخدمات.
- المحور الاقتصادي لإقليم "Kalimantan" باعتباره مركز لإنتاج وتوزيع الإحتياجات القومية للتعددين والطاقة.
- المحور الاقتصادي لإقليم "Sulawesi" باعتباره مركز لإنتاج وتصنيع المنتجات الزراعية القومية والمزارع ومصائد الأسماك والنفط والغاز والتعددين.
- المحور الاقتصادي لإقليم "Bali-Nusa Tenggara" باعتباره بوابة للسياحة ودعم الغذاء القومى.
- المحور الاقتصادي لإقليم "Papua-Kepulauan Maluku" باعتباره مركز للتنمية الغذائية ومصائد الأسماك والطاقة والتعددين القومى.

وسيتم بالتفصيل دراسة كل من محور إقليم "Sumatra" لما له من موقع استراتيجي هام والذي يدفعه ليكون "الخط الأمامي للاقتصاد القومى. وكذلك محور إقليم "Java" وذلك لأن هذا المحور يمر فى منطقة Jabodetabek والتي تغطى ثلاث محافظات هي (جاكرتا وبانتين وجاوة الغربية) و12 مقاطعة / مدينة وهي تسيطر على 60% من أنشطة الاستيراد والتصدير القومى، وهناك عدد من التحديات التي تواجه تنمية منطقة جاكرتا الكبرى واحدة منها هي ارتفاع الازدحام المروري الناجم عن كثافة الطرق الحالية فنمو المركبات أكبر بكثير من قدرة الطرق، بالإضافة لقلّة المياه النظيفة و محدودية قدرات المطارات الموانئ البحرية.

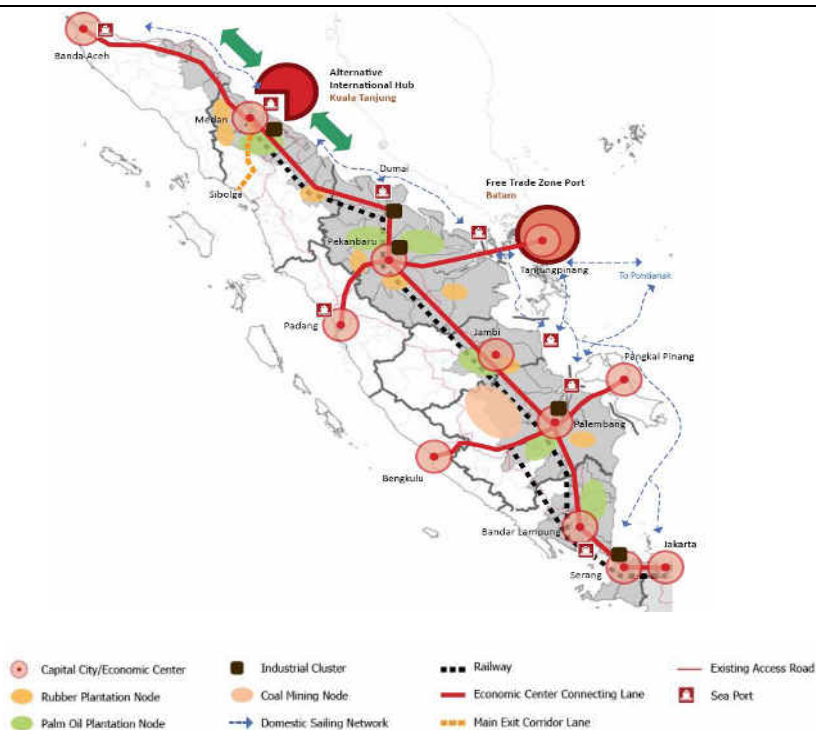
2.2.5. عرض لبعض المحاور العمرانية بالبلاد

يتناول جدول رقم (2) بالعرض والتحليل كل من المحورين من حيث التصنيف وامكانيات وإستراتيجيات التنمية الخاصه بكل محور (Coordinating Ministry For Economic Affairs, 2011).

جدول رقم (2): دراسة تحليلية لمحور إقليم "Sumatra" ومحور إقليم "Java" في جزر أندونيسيا.

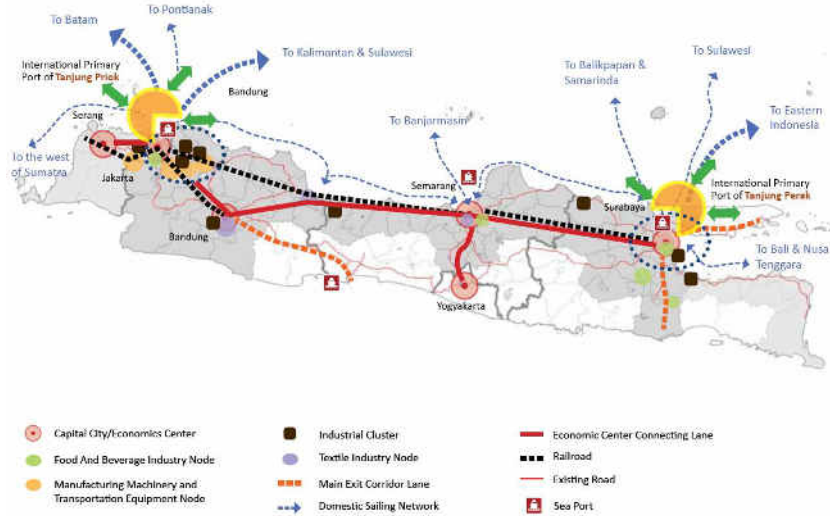
المحور	تصنيف المحور	إمكانيات التنمية على المحور	الإستراتيجيات التنموية المتبعة
المحور الاقتصادي لإقليم Sumatra	وهو يعد محور إقليمي لأنه يعمل على مستوى إقليم Sumatra وهو كذلك محور رئيسي للتنمية لأنه	يعتبر هذا المحور مركز لإنتاج وتجهيز الموارد الطبيعية كاحتياطي للطاقة ويتكون من 11 مركز إقتصادي كما يتضح في الخريطة (4)	التنظيم والسياسة العامة:- لتنفيذ إستراتيجية التنمية الخاصة يجب أن يتم معالجة ما يلي:- - زيادة الثقة المكانية لتنمية الأنشطة الأولية لإنتاج زيت النخيل كمحصول رئيسي (المزارع والمطاحن / مصانع معالجة الزيت). - تحسين الأنظمة والحوافز والمتطلبات لتنمية الصناعات التحويلية لزيت النخيل. تطوير البنية التحتية الداعمة للأنشطة الاقتصادية الرئيسية

المحور	تصنيف المحور	إمكانات التنمية على المحور	الإستراتيجيات التنموية المتبعة
	يربط عدة مراكز تنموية رئيسية والغرض التنموي الرئيسي من هذا المحور هو التنمية الاقتصادية	والصلب ووجود المجال الأستراتيجي لمضيق Sunda القومي) بالإضافة إلى الموقع الأستراتيجي للمحور والذي يدفعه ليكون "الخط الأمامي للأقتصاد القومي".	تتطلب ما يلي:- <ul style="list-style-type: none"> - تحسين نوعية الطرق من المزارع إلى المناطق الصناعية والموانئ؛ حيث يعتمد مستوى الإنتاجية كثيرا على الوقت الذي يستغرقه السفر من المزارع إلى المصانع فجودة الثبات تنخفض بعد 48 ساعة من جنينه. - زيادة قدرة وجودة السكك الحديد في عدة مواقع لنقل المنتجات إلى الموانئ. - زيادة الطاقة الإستيعابية وجودة الخدمات في موانئ نقل منتجات التصدير. - انشاء جسر مضيق Saunda لتسهيل نقل الأنشطة الصناعية المتطورة المتمركزة في Java إلى Sumatra. التنمية البشرية والعلوم والتكنولوجيا الداعمة للأنشطة الاقتصادية الرئيسية تعتمد على ما يلي:- <ul style="list-style-type: none"> - زيادة البحوث لإنتاج أعلى جودة لثلاث زيت النخيل من أجل زيادة الإنتاجية. - توفير الخدمات المالية والتعليم والتدريب خصوصا لأصحاب الحيازات الصغيرة للأراضي، وكذلك التدريب على بناء السفن. - إنشاء مراكز بحثية ورقابية لنظم الإدارة.
المحور الاقتصادي لإقليم Java	هو محور للتنمية الاقتصادية ويعمل على مستوى إقليم Java وكذلك هو محور تنمية رئيسي يخدمه العديد من الموانئ الرئيسية والعالمية كما يتضح من الشكل (5).	المحور لديه أفضل الظروف الاقتصادية والاجتماعية متمثلا في صلته بالمحاور الأخرى مما يتيح إمكانات لإحراز تقدم في سلسلة القيمة المضافة الخاصة به من الأقتصاد القائم على التصنيع إلى الأقتصاد القائم على الخدمات والصناعات الأولية المرتكزة على صناعات التعليم العالي تعددت الموارد الاقتصادية لمحور Java وكمكان مشرقا لها صناعات الأغذية والمشروبات والسيارات سيصبح المعدن الألاتو السفنوتكنولوجيا المعلوماتومعداتالدفاع	الهدف الرئيسي للتنمية الاقتصادية لمحور إقليم Java هو تشجيع الصناعات القومية وتوفير الخدمات ولدعم هذا سيتم تنفيذ استراتيجيه خاصة لتطوير الصناعات للمحور والتي تدعم المحافظة على المياه والبيئة. التركيز الرئيسي لتنمية المحور سيكون على صناعة الأغذية والمشروبات والمنسوجات ومعدات النقل بالإضافة إلى ذلك فهناك رغبة أيضا في تطوير الأنشطة الأخرى مثل النقل البحري وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. <ul style="list-style-type: none"> - نشر النشاط التجاري خارج جاكرتا لتقليل وقت السفر بين المراكز التجارية داخل جاكرتا الكبرى. - وضع نظام للنقل الجماعي امن ومريح للحد من التلوث واستهلاك الطاقة. - تطوير نسيج شبكة ربط النقل الجماعي التي يمكن الوصول إليها بسهولة لجميع الأنشطة المحيطة بالمراكز التجارية والحكومية. تطوير شبكة لوجستية فعالة من مراكز الأنتاج في المنطقة وكذلك مع غيرها من مراكز الإنتاج التي لها علاقة وثيقة.



شكل (4): توضيح المحور الاقتصادي "Sumatra"

Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development



شكل (5): توضح المحور الاقتصادي لإقليم "Java"

Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development

3.2.5. الأسس التنموية المستنبطة من تجربة الجزر الأندونيسية في تنمية المحاور الاقتصادية:

- وجود تجمعات عمرانية متميزة في أنشطة اقتصادية قوية (تجمعات صناعية - زراعية - سياحية... الخ).
- ثراء التجمعات المتصلة بالمحور بالمواد الخام المتنوعة (زراعية - تعدينية - سياحية... الخ).
- ربط المحور بين مجتمعات حضرية متقدمة مثل (Banda Aceh, Pekanbaru, Jambi, Jakarta) والمجتمعات الناشئة التي بها موارد اقتصادية كامنة يعمل المحور على نقل التنمية من المجتمعات الحضرية المتقدمة إلى هذه المجتمعات الناشئة الغنية بالموارد.
- أتصال المحور بتجمعات عمرانية حدودية أو بوابات دولية ذات أتصال قوى بالعالم الخارجي وكذلك بالتجمعات السكنية المحيطة بها والتي بها شبكات بنية تحتية قوية تدعم القيمة المضافة للنمو الاقتصادي مثل ميناء Surabaya, Semarang, Padang.
- وجود مشاريع إقليمية وقومية عملاقة بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور.
- توفر التكامل الاقتصادي في الأنشطة المميزة للتجمعات العمرانية على المحور مثل (توفر الأيدي العاملة الماهرة والمواد الخام ورأس المال والأسواق ومصادر الطاقة والأدارة المتميزة).
- توفر الأنشطة الاقتصادية ذات العائد الاقتصادي العالي مثل مناجم التعدين المجودة بالمجتمعات المتصلة بالمحور.
- أتصال المحور بالعديد من الموانئ الهامة (مطارات - موانئ بحرية) مما يعمل على سهولة ربط الإقليم بالعالم الخارجي ويساعد على إنجاح الصناعات والأنشطة الاقتصادية الأخرى على المحور لسهولة إستيراد المواد الخام وتصدير المنتجات.
- وجود شبكة نقل وطرق سريعة وخطوط سكك حديد تخدم المحور وتسهل عملية نقل الركاب وشحن البضائع بين المناطق الحضرية على طوله.
- مرور المحور بالقرب من التجمعات العمرانية المكتظة بالسكان يساعد على سرعة تعمیر المحور.
- توفر الإيدي العاملة الماهرة في الإقليم والتي تتوافق مع الأنشطة الاقتصادية المقامة على المحور.
- توفر مصدر للمياه العذبة يمد المحور بالمياه اللازمة للأنشطة الاقتصادية وكذلك السكنية.

6. المعايير المستنبطة من التجارب السابقة وتحليل نتائج الاستبيان لتحديد الثقل النسبي لكل معيار والمؤشرات الخاصة بكل معيار

1.1.6. المعايير المستنبطة من تجربتى ماليزيا و أندونيسيا في تنمية المحاور العمرانية الإقليمية

ومن الدراسة السابقة لتجربتي ماليزيا وأندونيسيا أمكننا أستنباط مجموعة من أسس النجاح لتنمية المحاور والتي يمكن تحويلها الى مجموعة من معايير التقييم بغرض المفاضلة بين المحاور من حيث سرعة المردود التنموي والقدرة الأكبر على جذب السكان، وتمثلت هذه المعايير في:

- مرور المحور بجانب المجتمعات العمرانية المكتظة بالسكان يعمل على سرعة تعمييره.
- خروج المحور من قطب نمو جاذب للسكان يعمل على نقل النمو وتحويل بعض الهجرة السكانية القادمة إليه إلى المجتمعات الحضرية الناشئة القريبة منه وفي هذه الحالة تتميز هذه المجتمعات الناشئة بمميزات جذب كثيرة منها (الإعتماد على المدينة الجاذبة قطب النمو في الخدمات الإقليمية المتوفرة بها وتدرجياً يتم الانفصال عنها بخدمات جديدة في هذه المجتمعات الناشئة بعد تعمييرها، توفر الأراضي اللازمة لتوسيع الأنشطة الاقتصادية والتي تتميز برخص أسعارها مقارنة بتلك التي في قطب النمو، نجاح الأنشطة الاقتصادية المشابه لتلك التي في القطب نظراً لقرب المسافة، القرب من الخدمات المالية والمصرفية والمؤسسية والإدارية المتوفرة في قطب النمو).
- وجود مشاريع للتنمية القومية والإقليمية في المجتمعات على جانبي المحور يعمل على جذب السكان إلى تلك المجتمعات لتوفر فرص العمل والحياة الجيدة مثل (مشاريع البنية الأساسية - مصانع إقليمية - سدود - محطات توليد طاقة.... الخ).
- توفر المرافق والبنية الأساسية الجيدة وخطوط السكك الحديد تعمل على سرعة تعميير التجمعات الناشئة وإنجاح الأنشطة الاقتصادية المقام فيها.
- اتصال المحور بالعديد من الموانئ الهامة (المطارات والموانئ البحرية أو التجمعات العمرانية الحدودية أو البوابات الدولية) مما يوفر للمحور إتصال قوي بالعالم الخارجي ويساعد بالتالي على إنجاح الأنشطة لسهولة إستيراد المواد الخام وتصدير المنتجات.
- اتصال المحور أيضاً بالطرق السريعة الشريانية في البلاد يعمل على سهولة إتصال التجمعات عليه بباقي أجزاء الإقليم والدولة وبالتالي إنجاح الأنشطة الاقتصادية المقامة عليه
- وجود تكامل اقتصادي بين المقومات الاقتصادية المميزة للتجمعات العمرانية على المحور مثل (الأيدي العاملة الماهرة المدربة على الأنشطة الاقتصادية المميزة لهذه التجمعات - التجمعات العمرانية الغنية بالمواد الخام - الأسواق - الإدارة المتميزة).
- توفر مصدر للمياه العذبة يمد التجمعات المقامة على المحور بالمياه اللازمة للأنشطة الاقتصادية والحياة اليومية.
- ربط المحور بين العديد من الأقاليم والمجتمعات المتنوعة ببيولوجيا (مجتمعات زراعية - صناعية - ساحلية - صحراوية - إدارية - حدودية - سياحية - بيئية - ريفية) يعمل على إحداث تنوع في القاعدة الاقتصادية على طول المحور كما يعمل على جذب الإستثمارات وإستدامة التنمية.
- توفر الأراضي الواسعة على جانبي المحور والتي تمتاز بالطبيعة السهلة يعمل على تسهيل تنميتها وتعميرها وتخطيطها.
- ربط المحور بين مجتمعات حضرية متقدمة ومجتمعات ناشئة مختارة بها موارد اقتصادية كامنة ومتنوعة حيث يعمل المحور على نقل التنمية من هذه المجتمعات الحضرية المتقدمة الى تلك المجتمعات الناشئة المحددة لأن تركيز التنمية في نقاط محددة يؤدي إلى نتائج تنموية قوية وعدم إهدار للموارد بينما توزيع التنمية في جميع أجزاء الإقليم يؤدي إلى الحصول على نتائج تنموية ضعيفة مع إهدار للموارد.

- وجود مناطق مفتوحة وترفيهية وبيئة طبيعية جميلة (ساحل بحر أو جبال عشبية أو غابات أو ريف) يعمل على جذب السكان.

2.6. المؤشرات الخاصة بقياس المعايير المستنبطة من تجربتى ماليزيا و أندونيسيا في تنمية المحاور العمرانية الإقليمية

ولقياس المعايير السابق ذكرها تم وضع مجموعة من المؤشرات الخاصة بقياس كل معيار، وأنقسمت المؤشرات الى نوعين هم (مؤشر مطلق، ومؤشر نسبي) حيث تم تحديد درجة المؤشرات النسبية عن طريق تحديد فئات له وفقاً لعدد المحاور التي يتم المفاضلة بينهم فاذا كانت ثلاث محاور جاءت عدد الفئات للمؤشر النسبي ثلاث فئات وتكون الفئة (أ) حاصلة على 100% من قيمة المؤشر بينما الفئة (ب) حاصلة على 50% من قيمة المؤشر والفئة (ج) حاصلة على 25% من قيمة المؤشر، وجاءت المؤشرات للمعايير كما يلي:

- مرور المحور بالقرب من المجتمعات العمرانية المكتظة بالسكان، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - عدد السكان بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - معدل النمو السكاني بهذه التجمعات (مؤشر نسبي).
 - متوسط الكثافة السكانية للتجمعات التي يمر بها المحور (مؤشر نسبي).
 - عدد السكان في سن العمل (مؤشر نسبي).
- امتداد المحور ليبدأ من قطب نمو جاذب للسكان، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - معدل الهجرة السكانية للمدينة الخارج منها المحور، وكذلك المدينة المتجه إليها المحور (مؤشر نسبي).
 - حجم الخدمات الإقليمية أو القومية بالمدينة الخارج منها المحور والتي من الممكن نقلها فيما بعد إلى التجمعات الناشئة على المحور لإحياء هذه التجمعات (مؤشر نسبي).
 - نسبة البطالة في قطب النمو (مؤشر نسبي).
 - حجم فرص العمل التي يمكن ان توفرها التجمعات العمرانية المتوقع اقامتها على المحور (مؤشر نسبي).
- وجود مشاريع للتنمية القومية والإقليمية في المجتمعات على جانبي المحور، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - حجم الاستثمارات لمشاريع (البنية الأساسية، أو التجمعات الصناعية الكبرى، أو مناطق أستصلاح زراعي، أو تجمعات خدمية وسكنية وسياحية جديدة) (مؤشر نسبي)..
 - حجم فرص العمل المتوفرة من الأنشطة الاقتصادية بالتجمعات العمرانية على المحور (مؤشر نسبي).
 - متوسط الدخل السنوى الذى توفره الأنشطة الاقتصادية بالتجمعات العمرانية على المحور (مؤشر نسبي).
- توفر المرافق والبنية الأساسية الجيدة وخطوط السكك الحديد، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - عدد وكفاءة محطات تنقية المياه التي تخدم التجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - عدد وكفاءة محطات توليد الكهرباء (مؤشر نسبي).
 - وجود خطوط للسكك الحديد ومحطات خدمة خاصه بها بالتجمعات العمرانية على المحور (مؤشر نسبي).
 - حجم الاستثمارات المطلوبة لتوفير البنية الاساسية (مؤشر نسبي).

- اتصال المحور بالعديد من الموانئ الهامة (المطارات والموانئ البحرية أو التجمعات العمرانية الحدودية أو البوابات الدولية)، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - عدد وحجم الموانئ البحرية (مؤشر نسبي).
 - عدد وحجم المطارات (مؤشر نسبي).
 - مدى تنوع وسائل الاتصال (خط سكة حديدية - طريق اقليمي - موانئ بحرية - مطارات) (مؤشر نسبي).
- اتصال المحور أيضا بالطرق السريعة الشريانية في البلاد، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - درجة ونوع المحاور العمرانية القريبة من المحور والمتصلة به (مؤشر نسبي).
 - حجم التجمعات العمرانية الموجودة على المحاور القريبة (مؤشر نسبي).
 - حجم الأنشطة الاقتصادية الموجودة على المحاور القريبة (مؤشر نسبي).
- وجود تكامل اقتصادي بين المقومات الاقتصادية المميزة للتجمعات العمرانية على المحور، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - توافر الأيدي العاملة المدربة بما يتناسب مع أنواع الأنشطة الاقتصادية (مؤشر نسبي).
 - توافر الأسواق والتسهيلات لتصدير المنتجات (مؤشر نسبي).
 - وجود توافق بين الأنشطة الاقتصادية والخصائص الاجتماعية والسكانية (مؤشر مطلق).
- توفر مصدر للمياه العذبة يمد التجمعات المقامة على المحور بالمياه اللازمة للأنشطة الاقتصادية والحياة اليومية، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - مدى ديمومه مصادر المياه العذبة (مؤشر مطلق).
 - تكاليف الحصول على مياه بما يخدم التجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - مدى توافر بدائل مختلفة لمصادر المياه التي تمد التجمعات المقامة على المحور بالمياه اللازمة (الانهار - الابار - الامطار - تحلية مياه البحار) وعدم الاعتماد على مصدر واحد (مؤشر نسبي).
- ربط المحور بين العديد من الأقاليم والمجتمعات المتنوعة بيولوجيا (مجتمعات زراعية - صناعية - ساحلية - صحراوية - إدارية - حدودية - سياحية - بيئية - ريفية)، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - وجود مناطق تعدينية وحجم الاستثمارات التي تتيحها (مؤشر نسبي).
 - أراضى قابلة للاستصلاح وحجم الاستثمارات التي تتيحها (مؤشر نسبي).
 - وجود مناطق حساسة (محميات طبيعية) وحجم ونوع الاستثمارات التي تتيحها (مؤشر نسبي).
 - درجة التنوع للمجتمعات التي يربط بينها المحور (مؤشر مطلق).
 - درجة التنوع البيولوجي (مؤشر نسبي).
 - توازن نسب الأنشطة الاقتصادية المختلفة الممكنة على طول المحور بحيث لا تكون التنمية مبنية بنسبة كبيرة (أكبر من 30%) على نشاط بعينه فتهدم عند ضعفه (مؤشر مطلق).
 - حجم الاستثمارات الخارجية التي تستطيع تلك الموارد جذبها (مؤشر نسبي).
- توفر الأراضي الواسعة على جانبي المحور والتي تمتاز بالطبيعة السهلة، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - مساحة الأراضي الصالحة للتنمية العمرانية (مؤشر نسبي).
 - تكاليف تهيئة الأراضي على جانبي المحور للبناء والتعمير (مؤشر نسبي).

- أن يربط المحور بين مجتمعات حضرية متقدمة ومجتمعات ناشئة مختارة بها موارد اقتصادية كامنّة ومتنوعة، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - نسبة العمالة في الأنشطة الاقتصادية الحضرية بالمدينة الخارج منها المحور (مؤشر نسبي).
 - نسبة الأمية بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - توفر الخدمات الصحية والتعليمية ونسبة المستفيدين منها بالمجتمعات الحضرية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - نسبة سكان الحضر / الريف في التجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (مؤشر مطلق).
 - نسبة المرأة العاملة من إجمالي العاملين بالمجتمعات الحضرية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - نسبة الفقر بالمجتمعات الحضرية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
 - نسبة المدخرات إلى الناتج المحلي الإجمالي (مؤشر نسبي).
 - وجود تنافسية عالية للأنشطة الاقتصادية التي تتميز بها التجمعات العمرانية على المحور (مؤشر مطلق).
 - النقل العلمي والبحثي للجامعات والمراكز البحثية الموجودة بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (مؤشر نسبي).
- وجود مناطق مفتوحة وترفيهية وبيئة طبيعية جميلة (ساحل بحر أو جبال عشبية أو غابات أو ريف)، ولقياسه تم وضع بعض المؤشرات الخاصة به.
 - درجة تنوع المناطق ذات الطبيعة الخاصة (مؤشر نسبي).
 - توفر امكانات استغلال تلك المناطق (مؤشر نسبي).
 - المردود الاقتصادي من استغلال تلك المناطق (مؤشر نسبي).

3.6 تحليل نتائج الاستبيان

تبين من الدراسة أن أولوية تلك المعايير وترتيب أهميتها يختلف باختلاف مشكلات المناطق (الدول التي تتبنى هذا المنهج) لذا تم اعداد قائمة من أهم المعايير ومؤشرات قياسها -استنبتها الباحثون من الدراسة السابقة وتم استبيان مجموعة من المتخصصين في التخطيط العمراني والإقليمي (من واضعي السياسات والخبراء والباحثين والتنفيذيين). فقد تم توزيع الاستبيان على 30 من العاملين في مجال التخطيط العمراني بصفة عامة و التخطيط الإقليمي بصفة خاصة (8 من الباحثين والأكاديميين، و 11 من التنفيذيين، و 11 من العاملين بالمجالين البحثي والتنفيذي)، و انقسم الاستبيان الى مرحلتين متتاليتين (انظر الملاحق). حيث كان الهدف من المرحلة الأولى تنقيح مجموعة المعايير التي تم استنباطها من تجارب تنتمية المحاور و ذلك بالحذف أو بالاضافة علاوة على ترتيبها من حيث الأهمية. بينما كان الهدف من المرحلة الثانية من الاستبيان تحديد الثقل النسبي لكل معيار و المؤشرات الخاصة به لترتيبها من حيث الأولوية و كذلك تحديد الثقل النسبي للمؤشرات الخاصة بكل معيار. وتم اعطاء نقاط لكل معيار لتحديد الثقل النسبي لأهميته كما يلي : المعيار الذي حصل على الأولوية الأولى من 12 معيار حصل على 12 درجة بينما المعيار الذي حصل على الأولوية الثانية فحصل على 11 درجة و بالتالي المعيار الذي حصل على المرتبة الأخيرة من حيث الأولوية حصل على درجة واحدة فقط (و بجمع الدرجات من الاستبيانات التي تم توزيعها حصلت المعايير على الترتيب و القيم المعروضة بأخر البحث)، و كذلك الحال بالنسبة لمؤشرات كل معيار حيث حصلت على ترتيبها و قيمها الحسابية عن طريق جمع الأولويات التي أخذتها في الاستبيانات. حتى يمكن الوصول الى تحديد المعايير (والمؤشرات الخاصة بحساب قيمتها) والتي يمكن تطبيقها لتقييم المحاور العمرانية على ضوء دورها في التنمية العمرانية في مصر. وقد اوضح الاستبيان اختلافا في ترتيب الثقل النسبي للمعايير وكذلك مؤشراتها من وجهة نظر كل من واضعي السياسات والخبراء والباحثين والتنفيذيين حيث جاءت المعايير والمؤشرات

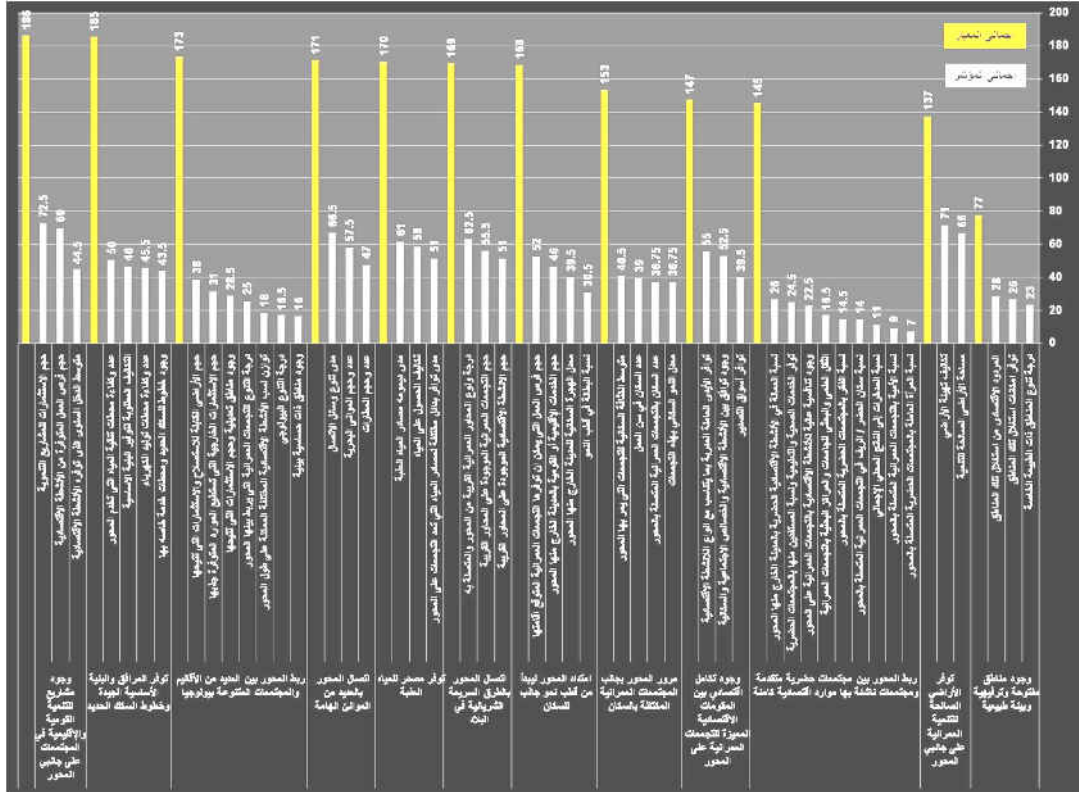
التي تعظم العائد من الاستثمارات على رأس أولويات واضعى السياسات والتنفيذيين. وبتحليل اجمالى الأراء جاء ترتيب الأولوية للمعايير كما يلي وكما يوضح شكل رقم (6) جاء ترتيب المعايير (والمؤشرات الخاصة بحساب قيمتها) وفقاً لنتائج الأستبيان كما يلي:-

1. أهمية وجود مشاريع للتنمية القومية والإقليمية فى المجتمعات على جانبي المحور (بمجموع 186 درجة) بنسبة 9.9% من اجمالى المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
 - أ- حجم الاستثمارات لمشاريع (البنية الأساسية، أو التجمعات الصناعية، أو مناطق أستصلاح زراعي، أو تجمعات خدمية وسكنية وسياحية جديدة) (بنسبة 39% من قيمة المعيار) وبقيمة 72.5 درجة.
 - ب- حجم فرص العمل المتوفرة من الأنشطة الاقتصادية بالتجمعات العمرانية على المحور (بنسبة 35% من قيمة المعيار) وبقيمة 69 درجة.
 - ت- متوسط الدخل السنوى الذى توفره الأنشطة الاقتصادية بالتجمعات العمرانية على المحور (بنسبة 24% من قيمة المعيار) وبقيمة 44.5 درجة.
2. توفر المرافق والبنية الأساسية الجيدة وخطوط السكك الحديد (بمجموع 185 درجة) بنسبة 9.8% من اجمالى المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
 - أ- عدد وكفاءة محطات تنقية المياه التى تخدم التجمعات العمرانية المتصلة بالمحور. (بنسبة 27% من قيمة المعيار) وبقيمة 50 درجة.
 - ب- التكاليف المطلوبة لتوفير البنية الاساسية. (بنسبة 25% من قيمة المعيار) وبقيمة 46 درجة.
 - ت- عدد وكفاءة محطات توليد الكهرباء (بنسبة 24.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 45.5 درجة.
 - ث- وجود خطوط للسكك الحديد ومحطات خدمة خاصه بها بالتجمعات العمرانية على المحور (بنسبة 23.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 43.5 درجة.
3. ربط المحور بين العديد من الأقاليم والمجتمعات المتنوعة بيولوجيا (بمجموع 173 درجة) بنسبة 9.3% من اجمالى المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
 - أ- أراضى قابلة للاستصلاح وحجم الاستثمارات التى تتيحها (بنسبة 22% من قيمة المعيار) وبقيمة 38 درجة.
 - ب- حجم الاستثمارات الخارجية التى تستطيع الموارد المتوفرة جذبها (بنسبة 18% من قيمة المعيار) وبقيمة 31 درجة.
 - ت- وجود مناطق تعدينية وحجم الاستثمارات التى تتيحها (بنسبة 16.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 28.5 درجة.
 - ث- درجة التنوع للتجمعات العمرانية التى يربط بينها المحور (بنسبة 14.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 25 درجة.
 - ج- توازن نسب الأنشطة الاقتصادية المختلفة الممكنة على طول المحور بحيث لا تكون التنمية مبنية بنسبة كبيرة (أكبر من 30%) على نشاط بعينه فتهدم عند ضعفه (بنسبة 10.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 18 درجة.
 - ح- درجة التنوع البيولوجى (بنسبة 9.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 16.5 درجة.
 - خ- وجود مناطق ذات حساسية بيئية (محميات طبيعية) وحجم ونوع الاستثمارات التى تتيحها (بنسبة 9% من قيمة المعيار) وبقيمة 16 درجة.

4. اتصال المحور بالعديد من الموانئ الهامة (المطارات والموانئ البحرية أو التجمعات العمرانية الحدودية أو البوابات الدولية) (بمجموع 171 درجة) بنسبة 9.1% من اجمالي المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
- أ- مدى تنوع وسائل الاتصال (خط سكك حديدية - طريق اقليمي - موانئ بحرية - مطارات) (بنسبة 39% من قيمة المعيار) وبقيمة 66.5 درجة.
- ب- عدد وحجم الموانئ البحرية (بنسبة 33.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 57.5 درجة.
- ت- عدد وحجم المطارات (بنسبة 27.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 47 درجة.
5. توفر مصدر للمياه العذبة (بمجموع 157 درجة) بنسبة 9.5% من اجمالي المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
- أ- مدى ديمومه مصادر المياه العذبة(بنسبة 36% من قيمة المعيار) وبقيمة 61 درجة.
- ب- تكاليف الحصول على مياه بما يخدم التجمعات العمرانية المتصلة بالمحور(بنسبة 34% من قيمة المعيار) وبقيمة 58 درجة.
- ت- مدى توافر بدائل مختلفة لمصادر المياه التي تمد التجمعات المقامة على المحور بالمياه اللازمة (الأبار - الأمطار - تحلية مياه البحار) (بنسبة 30% من قيمة المعيار) وبقيمة 51 درجة.
6. اتصال المحور بالطرق السريعة الشريانية في البلاد (بمجموع 169 درجة) بنسبة 8.9% من اجمالي المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
- أ- درجة ونوع المحاور العمرانية القريبة من المحور والمتصلة به (بنسبة 37% من قيمة المعيار) وبقيمة 62.5 درجة.
- ب- حجم التجمعات العمرانية الموجودة على المحاور القريبة (بنسبة 33% من قيمة المعيار) وبقيمة 55.5 درجة.
- ت- حجم الانشطة الاقتصادية الموجودة على المحاور القريبة (بنسبة 30% من قيمة المعيار) وبقيمة 51 درجة.
7. امتداد المحور ليبدأ من قطب نمو جاذب للسكان (بمجموع 168 درجة) بنسبة 8.8% من اجمالي المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
- أ- حجم فرص العمل التي يمكن ان توفرها التجمعات العمرانية المتوقع اقامتها على المحور (بنسبة 31% من قيمة المعيار) وبقيمة 52 درجة.
- ب- حجم الخدمات الإقليمية أو القومية بالمدينة الخارج منها المحور(بنسبة 27.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 46 درجة.
- ت- معدل الهجرة السكانية للمدينة الخارج منها المحور ، وكذلك المدينة المتجه اليها المحور(بنسبة 23.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 39.5 درجة.
- ث- نسبة البطالة في قطب النمو (بنسبة 18% من قيمة المعيار) وبقيمة 30.5 درجة.
8. يعمل مرور المحور بجانب المجتمعات العمرانية المكتظة بالسكان على سرعة تعميمه (بمجموع 153 درجة) بنسبة 8.1% من اجمالي المعايير ، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالاتي.
- أ- متوسط الكثافة السكانية للتجمعات التي يمر بها المحور (بنسبة 26.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 40.5 درجة.
- ب- عدد السكان في سن العمل (بنسبة 25.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 39 درجة.
- ت- عدد السكان بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور(بنسبة 24% من قيمة المعيار) وبقيمة 36.75 درجة.

- ث- معدل النمو السكاني بهذه التجمعات (بنسبة 24 % من قيمة المعيار) وبقيمة 36.75 درجة.
9. وجود تكامل اقتصادي بين المقومات الاقتصادية المميزة للتجمعات العمرانية على المحور (بمجموع 147 درجة) بنسبة 7,8 % من اجمالي المعايير، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالآتي.
- أ- توافر الأيدي العاملة المدربة بما يتناسب مع أنواع اللانشطة الاقتصادية (بنسبة 37.4 % من قيمة المعيار) وبقيمة 55 درجة.
- ب- وجود توافق بين الأنشطة الاقتصادية المخططة على جانبي المحور والخصائص الاجتماعية والسكانية للمجتمعات العمرانية القائمة على جانبي المحور (بنسبة 35.7 % من قيمة المعيار) وبقيمة 52.5 درجة.
- ت- توافر الأسواق والتسهيلات لتصدير المنتجات (بنسبة 26.9 % من قيمة المعيار) وبقيمة 39.5 درجة.
10. المحور يربط بين مجتمعات حضرية متقدمة ومجتمعات ناشئة مختارة بها موارد اقتصادية كامنة ومتنوعة (بمجموع 145 درجة) بنسبة 7.7 % من اجمالي المعايير، وجاء ترتيب المؤشرات الخاصة بهذا المعيار من حيث الأولوية كالآتي.
- أ- نسبة العمالة في الأنشطة الاقتصادية الحضرية بالمدينة الخارج منها المحور (بنسبة 18 % من قيمة المعيار) وبقيمة 26 درجة.
- ب- توفر الخدمات الصحية والتعليمية ونسبة المستفيدين منها بالمجتمعات الحضرية المتصلة بالمحور (بنسبة 17 % من قيمة المعيار) وبقيمة 24.5 درجة.
- ت- وجود تنافسية عالية للأنشطة الاقتصادية بالتجمعات العمرانية على المحور (بنسبة 15.5 % من قيمة المعيار) وبقيمة 22.5 درجة.
- ث- الثقل العلمى والبحثى للجامعات والمراكز البحثية بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (بنسبة 11.5 % من قيمة المعيار) وبقيمة 16.5 درجة.
- ج- نسبة الفقر بالمجتمعات الحضرية المتصلة بالمحور (بنسبة 10 % من قيمة المعيار) وبقيمة 14.5 درجة.
- ح- نسبة سكان الحضر / الريف في التجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (بنسبة 9.5 % من قيمة المعيار) وبقيمة 14 درجة.
- خ- نسبة المدخرات إلى الناتج المحلي الإجمالي (بنسبة 7.5 % من قيمة المعيار) وبقيمة 11 درجة.
- د- نسبة الأمية بالتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور (بنسبة 6 % من قيمة المعيار) وبقيمة 9 درجة.
- ذ- نسبة المرأة العاملة بالمجتمعات الحضرية المتصلة بالمحور (بنسبة 5 % من قيمة المعيار) وبقيمة 7 درجة.
11. توفر الأراضي الصالحة للتنمية العمرانية على جانبي المحور (بمجموع 137 درجة) بنسبة 7,4 % من اجمالي المعايير.
- أ- تكاليف تهيئة الأراضي على جانبي المحور للبناء والتعمير (بنسبة 52 % من قيمة المعيار) وبقيمة 71 درجة.
- ب- مساحة الأراضي الصالحة للتنمية العمرانية (بنسبة 48 % من قيمة المعيار) وبقيمة 66 درجة.
12. وجود مناطق مفتوحة وترفيهية وبيئة طبيعية جميلة (ساحل بحر أو جبال عشببية أو غابات أو ريف) (بمجموع 77 درجة) بنسبة 4.2 % من اجمالي المعايير.

- أ- المردود الاقتصادي من استغلال تلك المناطق (بنسبة 36.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 28 درجة.
- ب- توفر امكانيات استغلال تلك المناطق (بنسبة 34% من قيمة المعيار) وبقيمة 26 درجة.
- ت- درجة تنوع المناطق ذات الطبيعة الخاصة (بنسبة 29.5% من قيمة المعيار) وبقيمة 23 درجة.



شكل رقم (6): ترتيب أهمية المعايير والمؤشرات وفقا للاستبيان.

7. الخلاصة والنتائج والتوصيات

تعد المحاور العمرانية نوعاً من التنمية الخطية، وهي تعتبر النمط الطبيعي للنمو العمراني، ودراستها كعنصر تخطيطي يعمل على المستوى الإقليمي ويربط المراكز الحضرية وشبكات النقل إلى جانب العقد الصغيرة - التي قد تكون موجودة في ما بين وبدخل الأراضي المحيطة بالمحور - له دور فعال في أحداث التوازن والتكامل الإقليمي، وذلك من خلال المزايا التالية:

- أنه يخلق نمط خطي مدمج ومستمر للعمران قريب لطريق شرياني للنقل مما يقلل من تكلفة الامداد بالبنية التحتية و للنموذج الخطي فاعلية في توفير خدمة أكثر كفاءة من وسائل النقل العام و إحداث التكامل الحضري أكثر من أي نموذج آخر.
- يعمل على تعزيز الاقتصاديات والمنافسة والابتكار على المستوى الإقليمي وتوفير التحفيز للاستثمارات والأنتاجية وتقليل الاعتماد على صادرات المنتجات الأولية وتنفيذ مشاريع أوليمية ذات حجم كبير وتقليل الفوارق والتفاوت فيما بين الأقاليم وتحسين أداء الإدارة الاقتصادية من خلال التعاون الإقليمي وتنوع القاعدة الاقتصادية، ومن ثم تحفيز الاستثمارات من خارج وداخل الإقليم.

- تقليل حالات السفر وإمكانية الوصول بشكل أفضل، وهذا يؤدي إلى توسيع في الأسواق المحلية والتي تعطي فرصاً جديدة للأعمال التجارية الواقعة على طول خطوط البنية التحتية المحسنة.
 - يحقق ترابط الأراضي ويقوي العلاقة بين السكن والعمل والنقل والترفيه والطبيعة (هذه العلاقة ليست فقط مع الأراضي داخل المحور ولكن أيضاً مع الأراضي خارج المحور).
 - تعمل المحاور كقنوات لتوفير العمود الفقري أو التركيز المكاني لمشاريع وأنشطة التعاون الإقليمي حيث تتجمع كل منها على طول المحاور أو في المراكز العقدية.
 - تعمل محاور التنمية على إعادة الهيكلة العمرانية والاقتصادية؛ حيث تبين دور المحاور في منع الزحف العمراني وتكثيف التنمية (للتغلب على تجزئة المناطق الحضرية) عن طريق تطوير العقد الإقليمية الرئيسية الجديدة للأنشطة الاقتصادية الواقعة على مقربة مباشرة من مناطق الدخل المنخفض المحيطة بها والتي تعتبر عنصر أساسي في محاور التنمية، مما يتيح أيضاً استخدام المستدام للموارد الطبيعية المشتركة.
- عدد معايير تقييم المحاور وتقلها النسبي يختلف باختلاف رؤى وأهداف كل دولة، وكذلك أوضح الاستبيان اختلافاً في ترتيب الثقل النسبي للمعايير وكذلك مؤشراتنا من وجهة نظر كل من واضعي السياسات والخبراء والباحثين والعاملين بالجهات التنفيذية حيث جانت المعايير والمؤشرات التي تعظم العائد من الاستثمارات على رأس أولويات واضعي السياسات والعاملين بالجهات التنفيذية. وبتحليل اجمالى الآراء جاء ترتيب الأولوية للمعايير كما يلي:-
- أولوية خروج محاور التنمية العمرانية من أقطاب النمو الإقليمية الكبيرة بغرض نقل التنمية إلى المناطق النائية ذات الإمكانيات الاقتصادية الغير مستغلة ومن ثم تكوين أقطاب نمو إقليمية جديدة.
 - أهمية تنوع القاعدة الاقتصادية للتجمعات العمرانية المتصلة بالمحور مما يعمل على استدامة هذه الأنشطة والحفاظ على الموارد البيئية.
 - أهمية اتصال المحاور بالعالم الخارجي وسائر المحاور العمرانية بالدولة مما يساعد على انجاح الأنشطة الاقتصادية على المحور.
 - ولمساعدة متخذ القرار في تطبيق المعايير والمؤشرات على المحاور التنموية المختلفة لابد من توفير قاعدة بيانات مفصلة عن الإقليم والتجمعات العمرانية الموجودة بالإقليم.
 - وكذلك اشراك جميع الجهات (التنفيذية والاكاديمية) المعنية بتنمية الإقليم بغرض تطبيق المؤشرات التنموية بدقة.
- ولإحداث السرعة في تنمية وتعمير المحاور لا بد من تحقيق عدة شروط متمثلة في:
- أولاً: الشروط المتعلقة بالنقل:
- ضرورة وجود إطار متكامل ومنظم من خطوط النقل العام المتعددة الوسائط والعالية الكفاءة تربط بين التجمعات العمرانية الجديدة وأقطاب النمو القائمة المتصلة بالمحور بغرض نقل الركاب وشحن البضائع.
- ثانياً: الشروط المتعلقة باستخدامات الأراضي:
- ضرورة وجود نهج شمولي متكامل لعملية التخطيط التنموي يتم فيه دمج عدد من القضايا هي النقل والتنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية؛ كما ينبغي أن يكون هذا الإطار ديناميكي لاستيعاب التغييرات في المناطق الحضرية واختيارات الإنسان وعند الضرورة.
 - تطوير المناطق المتاخمة للتأثير فمحاور التنمية الناجحة تتميز بوجود عناصر دعم لنمو المناطق المحيطة بغرض تعزيز المساواة في توزيع فرص العمل في جميع أنحاء الإقليم وعدم تركيز فرص العمل في منطقة واحدة فقط وهذا يمنع أيضاً التنمية العشوائية في المناطق الحضرية الناشئة.
 - التقييم المستمر لنتائج التنفيذ العمرانية بصفة مستمرة وذلك لتغيير الاتجاه اذا لزم الأمر.
- ثالثاً:- الشروط المتعلقة بالجوانب الاقتصادية:

- تعزيز الروابط بين النقاط النامية فوجود نقاط إقتصادية نامية تعزز عادة من فرص النمو الإقتصادي نتيجة للتفاعل الإقتصادي والحركة التي تنتج من هذه النقاط في اتجاه المحور.
- من الضروري تعزيز تنمية الإقتصاديات المتنوعة ويشتمل ذلك تشجيع الصناعة وحتى الأنشطة الزراعية.
- تطبيق الحوافز والعقوبات فبجانب حوافز لجذب الأنشطة التي تخلق فرص عمل لا بد من تقديم عقوبات لمنع "الخطأ" على استخدامات الأراضي التي لا تنتمي للمحور لإقامتها في أماكن أخرى.
- تيسير الأعمال يعمل على زيادة فرص التنمية الإقتصادية مثل إنشاء مراكز (الدعم) للتنمية التجارية وكذلك الحاجة إلى مبادرات لتعزيز التنمية الإقتصادية بين المجتمعات المحلية.
- التسويق يضمن تدفق مستمر للمعلومات حول الأعمال التجارية والمجتمعات المحلية، كما يخلق حالة من مشاركة قطاع الأنشطة التجارية فضلاً عن تعزيز التواصل الإقتصادي والتنمية العنقدية.
- اختبار الجدوى يضمن للمشاريع والأستثمارات قبل التنفيذ تعزيز سرعة النمو الإقتصادي ويضم عنصراً من عناصر التقييم المستمر للنمو الإقتصادي والآثار التنموية، لضمان أن السلطات أتخذت "استراتيجيات تنمية صحيحة".

8. المراجع

الكتب:

- [1.] أحمد محمد عبد العال. المدن الجديدة والتنمية الإقليمية في مصر. المجلة العلمية لكلية الآداب - جامعة المنيا - ، 20 (1992).

Articles:

- [1.] Asia, S. - Implementing Indonesia's Economic Master Plan (MP3EI): Challenges, Limitations and Corridor Specific Differences - <http://www.strategic-asia.com/pdf/Implementing%20the%20MP3EI%20Paper.pdf> - (2012).
- [2.] Beer, G. d. - REGIONAL DEVELOPMENT CORRIDORS AND SPATIAL DEVELOPMENT INITIATIVES – SOME CURRENT PERSPECTIVES ON POTENTIALS AND PROGRESS - Conference Planners Produced by: Document [:http://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/8129/3a11.pdf?sequence=1](http://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/8129/3a11.pdf?sequence=1) - (2001).
- [3.] collins, G. R. - Linear planning - Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard Design School - (1968).
- [4.] Doxiadis, C. A. - Architecture in Transition - oxford university press - (1963).
- [5.] Hugo, P., & Zonneveld, W. - What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors - Journal of Transport Geography -(2003).
- [6.] Khan, H. A. - Development Strategies Lessons from the Experiences of South Korea - (2010).
- [7.] Kleynhans, H. - The. Mabopane-Centurion Development Corridor: A historical analysis of successes and constraints and proposals for improvement - <http://upetd.up.ac.za/thesis/submitted/etd-12192005-124739/unrestricted/03chapter3A-B.pdf> - (2002).
- [8.] Ngah, I. –Overview of Regional Development in Malaysia - http://www.academia.edu/430845/Overview_of_Regional_Development_in_Malaysia - (2010).
- [9.] RODRIGUE, J.-P. - FREIGHT, GATEWAYS AND MEGA- URBAN REGIONS: THE LOGISTICAL INTEGRATION OF THE BOSTWASH CORRIDOR - the Royal Dutch Geographical Society KNAG - (2004).
- [10.] Sap, H. - Corridors and/or linear cities; a historic contribution to the contemporary discussion on corridor development -

- <http://www.google.com.eg/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&sqi=2&ved=0CD4QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.has-architectuur.nl%2Fr> - (2003).
- [11.] Srivastava, P. - Regional Corridors Development in Regional Cooperation - Asian Development Bank - (2011).
- [12.] Whebell, C. - corridors: aTheory of urban systems -Annals of the Association of American Geographers - (1969).

Reports:

- [1.] CHAPTER 4: (Development Strategy) of NATIONAL PHYSICAL PLAN. (n.d.).
- [2.] Coordinating Ministry For Economic Affairs, R. o - Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011 -2025. (D. M. Regional, Ed.) <http://www.depkeu.go.id/ind/others/bakohumas/bakohumaskemenko/PDFCompleteToPrint%2824Mei%29.pdf> - . (2011).
- [3.] Indonesia'sgovernment - indonesia`s Long Run Development Plan for Six National Economic Corridors. https://www.indonesiasoken.com/pdf/FREE_042_20120702_Indonesia%60s%20Long%20Run%20Development%20Plan%20for%20Six%20National%20Economic%20Corridors.pdf - (2011).
- [4.] National Physical Plan-2. (2010).

EVALUATION THE EFFECTIVENESS OF URBAN CORRIDORS AS A TOOL FOR REGIONAL DEVELOPMENT

ABSTRACT

Urban Corridors are an important tool to achieve regional development accompanied with a justice distribution of Investments and economic efficiency. There is no planning framework to control, guide and direct the growth of urban Corridors. To avoid random Development, Urban Corridors must be developed within the framework of the scheme and according to specific criterion by which decision makers can set priorities for the development of urban Corridors. The research aims to determine the criteria and indicators that enable us to evaluate the effectiveness of the corridors in terms of the rapidly revenue of development and their ability to attract residents.

To achieve the objective of this research the descriptive analytical method was used. Some experiences and success stories of urban development of corridors were studied and analyzed. Inductive deductive approach was used to identify the most important criteria that have been pursued for the selection of those corridors for the purpose of development. A questionnaire was conducted on some regional urban planning experts to determine the relative weight of each criterion.

The most important conclusions of the research were that: 1- the linear model of development is more effective in providing efficient service of public transportation and in creating urban integration than any other model; 2- Number of criteria used for evaluating the corridors and their relative weights varies according to the visions and goals of each state; 3- There is a difference between policy-makers, experts, researchers and executives when determining the relative weight of criteria and indicators. Criteria and indicators that maximize the revenue of investments was the top priority of policy-makers and executives.