

**مهار الجغرافيا الاقتصادية
حتى مطلع الألفية الثالثة**

بمط مرجعي قدم إلى

لجنة الترقيات بالكلية

إعداد

د. منى صبحى السيد نور الدين

أستاذ مساعد الجغرافيا الإقتصادية

بقسم الجغرافيا

تتميز الجغرافيا الاقتصادية بأنها أكثر فروع الجغرافيا ديناميكية وخاصةً في اتجاهات الدراسة بفروعها المختلفة وموضوعاتها المتعددة المتغيرة وتطور مناهجها سواء المناهج التقليدية أو المناهج الحديثة نتيجة للمتغيرات العالمية المعاصرة والإهتمامات البحثية المختلفة وخاصةً الدراسات الميكروسكوبية والمناهج التحليلية وإستخدام نظم المعلومات الجغرافية.

وتعد الجغرافيا الاقتصادية من أقدم الفروع الجغرافية التي تأثرت كثيراً في بداياتها بالمنهج الحتمي البيئي وخاصةً في القرن السابع عشر والثامن عشر وظهر ذلك في كتابات برنارد Bernard ١٦٥٠ وكتابات Hutton ١٧٩٥، بينما ظهرت الإمكانية مؤخراً في عام ١٩٢٦ في مطلع القرن العشرين على يد فيدال دي لابلاش.

كما أن للجغرافيا الاقتصادية علاقة وثيقة بالعديد من العلوم الجغرافية بصفة عامة وعلاقتها بعلم الاقتصاد بصفة خاصة والذي ساهم في تكوين شخصيتها الاقتصادية منذ نشأتها وخاصةً في فترة اتساع التجارة الأوروبية ونمو السوق العالمي، والجغرافيا الاقتصادية ما هي إلا تزاوج بين علم الجغرافيا وعلم الاقتصاد وأطلق عليها كثير من العلماء مصطلح (Geonomics) أي الإقتصاد المرتبط بالأرض فالجغرافي لا بد أن يلم بالنظريات الاقتصادية، ويهتم عام الاقتصاد بدراسة الإنتاج على أساس نظرية القيمة Theory of Value القائمة على العرض والطلب،

بينما يهتم الجغرافى بدراسة الإنتاج والربط بين الحقائق وتعليل الظواهر واستخلاص النتائج الاقتصادية^(١).

بينما انفصلت الجغرافيا الاقتصادية عن علم الاقتصاد فى نهاية القرن التاسع عشر على يد جوتز الألمانى عام ١٨٨٢ وكان هدفه إسباغ طابع السببية على جغرافية التبادل التجارى.

وتتعدد التعريفات الخاصة بالجغرافيا الاقتصادية ومنها تعريف شيسهولم (تهتم الجغرافيا الاقتصادية بدراسة الظروف الجغرافية المؤثرة فى إنتاج السلع ونقلها وتبادلها) بينما يرى بوندرز أنها (تدرس توزيع الأنشطة الإنتاجية على سطح الأرض) ويحدد هرتسهورن وظيفه الجغرافيا الاقتصادية (بدراسة العلاقات المتبادلة بين الظواهر الطبيعية والأشكال الاقتصادية)^(٢)، وظلت تلك التعريفات مناسبة لمفهوم الجغرافيا الاقتصادية فى ذلك الحين ولكن نظراً لتغير ودينامية هذا العلم بصفة مستمرة فإن هذه التعريفات تعد قاصرة فى الوقت الحالى فليست الظروف الجغرافية الطبيعية فقط هى المؤثرة فى الأنشطة الاقتصادية بينما دخلت الكثير من العوامل الاقتصادية والسياسية والاجتماعية فى النشاط الاقتصادي.

كما أنها لا تقتصر على توزيع الأنشطة الإنتاجية فقط بينما يمكنها دراسة التوزيع الجغرافى للأنشطة الاستهلاكية والتبادل، وأصبحت

(١) محمد متولى و محمود أبو العلا : الموارد الاقتصادية، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٦٧، ص .

(٢) محمد خميس الزوكة : الجغرافيا الاقتصادية ص ٢٠.

التجارة تدرس كمنشآت إنتاجية إلى جانب التبادل، كما أن النقل بمختلف فروعها يدرس كمنشآت اقتصادية وفي نفس الوقت يدرس كعامل مؤثر في أنشطة الإنتاج والتبادل والاستهلاك ونتيجة لتطور مفهوم الجغرافيا الاقتصادية بدأت تتطور فروعها ففي البداية كانت تقتصر فروع الجغرافيا الاقتصادية على جغرافية الزراعة والإنتاج المعدني والصناعة والنقل وجغرافية الموارد وجغرافية استغلال الأرض وكان هذا التفرع ضروري نتيجة لتقدم الدراسات الجغرافية الحديثة (١).

ونتيجة لانتشار العولمة وتطور حركة التجارة العالمية بشكل كبير ظهرت العديد من الفروع مثل جغرافية التسويق وجغرافية النقل الحضري وجغرافية الخدمات وجغرافية السياحة وجغرافية الاتصالات وانعكست تلك الفروع على الدراسات المقدمة في الجغرافيا الاقتصادية سواء على مستوى العالم أو مصر ففي مصر شهدت حقبة الستينيات ظهور كتب الجغرافيا الاقتصادية التي تحمل مفهوم جغرافية الموارد والإنتاج الزراعي والصناعي وموارد الثروة الاقتصادية والموارد الاقتصادية، بينما شهدت الجغرافيا الاقتصادية كتابات منفصلة عن فروع الجغرافيا الاقتصادية مثل جغرافية النقل والصناعة والزراعة والتجارة والسياحة والنقل الحضري والخدمات وانعكست تلك الكتابات على الأبحاث المقدمة في الجغرافيا الاقتصادية.

وفيما يلي يتم توضيح مراحل تطور الجغرافيا الاقتصادية منذ القرن الخامس عشر وحتى مطلع الألفية الثالثة :

(١) المرجع السابق، ص ٢٦.

المرحلة الأولى (تطبيقية / واقعية / حتمية):

وهي تعد أطول المراحل عمراً حيث سادت بعد عصر الكشف الجغرافية منذ القرن الخامس عشر واستمرت ما يقرب من أربعة قرون حتى عصر الثورة الصناعية ١٧٦٠-١٨٣٠م.

وتركزت فيها الدراسة في الجغرافيا الاقتصادية على التبادل التجاري الذي أدى بدوره إلى سعي القوى السياسية إلى السيطرة على جزء كبير من التجارة الدولية وخاصةً مناطق الإنتاج، ولذا فهي أكثر واقعية وتطبيقية نظراً لأن الهدف من علم الاقتصاد حينها هو دراسة السوق وميكانيكية التجارة العالمية ولذا تم وضع النظريات والنماذج متجاهلاً العلاقات المكانية والظروف التاريخية والجغرافية لتلك الأسواق ومن هنا كانت هناك حاجة لمجابهة العديد من المشكلات السياسية والاقتصادية لذا ظهرت الجغرافيا الاقتصادية بمركبها الذي عرفت به في ذلك الوقت وهو التبادل التجاري والإنتاج.

ولقد ازدهرت الجغرافيا الاقتصادية على يد تشيسهولم في إنجلترا وهويت بك ورسل سميث في الولايات المتحدة وركزت دراساتهم على المناطق ذات الإنتاج الاقتصادي المتخصص، كما تم الاهتمام بدراسة خطوط التجارة وحركة السلع والإنتاج في المقام الأول وخاصةً الإنتاج الأولى (الزراعة) نظراً لأهمية المحاصيل الزراعية في التجارة الدولية^(١).

(١) سعاد الصحن : الجغرافيا الاقتصادية دراسة في تطور المفهوم والمناهج، مجلة الجمعية الجغرافية العربية، ١٩٨٦، ص ٥٣-٥٤.

ويضيف الديب أنه على الرغم من التركيز في الدراسة على الإنتاج إلا أن شغف رجال الاقتصاد بموضوع الإنتاج منذ عهد سميث إلا أن تركيزهم كان أساساً على الاستهلاك بسبب توزيع الموارد لإشباع الحاجات (تحقيق الرفاهية) بينما اهتمت الجغرافيا الاقتصادية بدراسة جانب واحد فقط وهو الإنتاج^(١).

كما أن تلك المرحلة من أكثر المراحل تأثراً بمنهج الحتمية البيئية Determinism والتي ظهرت في كتابات جوتز ١٨٨٢ حيث كانت قائمة على دراسة العلاقة بين الظروف الطبيعية للبيئة وصور الإنتاج التي تدخل في التجارة الدولية.

ولقد مهدت الكشوف الجغرافيا الطريق أمام الجغرافيا الاقتصادية وخاصة بعد تمكن (بارثولوميو دياز) من كشف طريق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٨٧، وفي عام ١٤٩٧ اكتشف فاسكو دي جاما طريق آخر موصل إلى الهند، وكان هدف تلك الكشوف السيطرة على المناطق الساحلية وإقامة المراكز التجارية وعدم التوغل في الداخل بسبب العوائق الطبيعية^(٢).

(١) محمد محمود إبراهيم الديب : الجغرافيا الاقتصادية ، منظور معاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٦، ص ١٨.

(٢) فاروق كامل عز الدين : النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية ٢٠٠٥، ص ص ٢٠١-٢٠٢.

وكان الهدف من محاولة غزو الأسواق فى أفريقيا وآسيا لتحقيق غرضين وهما :

- ١- الحصول على أسواق لتصريف مصنوعاتهم المتطورة خلال الاستعمار فى القرن الثامن عشر والتاسع عشر.
- ٢- الحصول على المواد الخام المعدنية والنهائية^(١).

وبذا تعد الجغرافية التجارية أسبق الفروع فى الجغرافيا الاقتصادية وكذلك جغرافية الإنتاج الزراعى. وظهرت فى تلك الفترة نظرية فون ثيونن فى الزراعة عام ١٨٢٦. وساهمت الجغرافيا التجارية فى توفير المعلومات المنظمة عن السكان والأقاليم وموارد الثروة الاقتصادية، وكتب فارينوس واحداً من أوائل كتب الجغرافيا التجارية لتوفير المعلومات التجارية العملية لتجار أمستردام، ووصلت الجغرافيا التجارية إلى قمته عندما كتب تشيسهولم مؤلفاً باسم Hand Book of Commercial Geography عام ١٨٨٩.

وظلت الجغرافيا التجارية مهيمنة من القرن الخامس عشر حتى أواخر القرن التاسع عشر وجاء الانتقال من الجغرافيا التجارية إلى الجغرافيا الاقتصادية مع ظهور مبدأ السببية فى دراسة موارد الثروة على يد جوتز، عام ١٨٨٢ وكانت نقطة الانطلاق لكثير من الدراسات التى ظهرت بعد ذلك تميزت بها المرحلة الثانية.

(١) فيليب رفته : الجغرافية الاقتصادية، القاهرة، ١٩٧٧، ص ٥٣٧.

المرحلة الثانية (عصر الثورة الصناعية) :

وتمتد هذه المرحلة منذ بداية القرن التاسع عشر وحتى الثمانينيات من القرن العشرين حيث أدى نجاح الثورة الصناعية ١٧٦٠/١٨٣٠ إلى زيادة إنتاج المصنوعات في دول أوروبا مما حدا بتلك الدول إلى التوسع الاستعماري مرة ثانية بهدف الحصول على المواد الخام ومصادر الطاقة اللازمة لتشغيل مصانعها ومواد غذائية لشعوبها وأسواق لتصريف منتجاتها لذا زادت حركة التجارة بين الدول الصناعية والدول المتخلفة ووصف البعض الجغرافيا الاقتصادية بأنها علم امبريالي وفر البيانات والمعلومات والإحصاءات والخرائط اللازمة للمستعمر ليتمكن من استعمار البلاد الأخرى.

وانطلقت معظم الحركات الاستعمارية من قارة أوروبا ودولها ذات المساحات الصغيرة إلى الدول ذات المساحات الكبيرة الغنية بالموارد الطبيعية وكان الهدف من تلك الحركات أهداف اقتصادية إلى جانب الأهداف السياسية والعسكرية، ومن أهم الدول الاستعمارية دول غرب أوروبا (بريطانيا وفرنسا وبلجيكا وهولندا والدانمرك والنرويج) ومساحتها ٤٧٣ ألف ميل مربع وكانت تسيطر على مساحة ٢٠ مليون ميل مربع، والدول الاستعمارية في حوض البحر المتوسط (إيطاليا وأسبانيا والبرتغال كانت تحتل مساحة ٣٤٨ ألف ميل مربع في حين أنها كانت تسيطر على ٢ مليون ميل مربع)^(١).

(١) فؤاد محمد الصقار : جغرافية التجارة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ١٩٩٧، ص ٢٤.

وتميزت تلك المرحلة بظهور الجغرافيا الاقتصادية حيث دخلت كمقرر علمي في الجامعات في الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٨٩٣ ، وظهرت العديد من الكتابات منها ألين سمبل (الجغرافيا الاقتصادية عام ١٩٠٠) وظهرت أول مجلة علمية باللغات الأجنبية تحمل أسم الجغرافيا الاقتصادية بالولايات المتحدة عام ١٩٢٥ ، ولم يتم تحديد جغرافية الاستهلاك بوضوح إلا في عام ١٩٢٩ .

وتميزت تلك الفترة بظهور النظريات مثل نظرية فيبر ١٩٠٩ ، وكريستالر ١٩٣٣ ، ونظرية فيتر في التجارة ونظرية التكامل ونظرية التأثير المتبادل ونظرية القطاع الاقتصادي ومراحل النمو^(١) .

واتسع وفقاً لما سبق نطاق مفهومي الجغرافيا الاقتصادية وعلم الاقتصاد مع بقاء نقط التركيز لكل منهما السوق والاستهلاك للاقتصاد والإنتاج والتباين المكاني للجغرافيا الاقتصادية. كما تميزت تلك المرحلة باقتراب كل من العلمين حيث بدأت الجغرافيا الاقتصادية تدخل الكثير من العوامل الاقتصادية والاجتماعية والبشرية في دراستها للصناعة التحويلية والتبادل والخدمات وفي عام ١٩٦٦ أصبحت العلاقة أكثر تكاملية لأن علم الاقتصاد بدأ يأخذ ببعد التباين المكاني في الوقت الذي كان على دارس الجغرافيا الاقتصادية أن يفهم العوامل الاقتصادية المؤثرة في إنتاج السلع والخدمات وفي تبادلها واستهلاكها^(٢) .

(١) صفوح خير : البحث الجغرافي مناهجه وأساليبه، دار المريخ، الرياض، ص ٢٥ .

(٢) محمد محمود إبراهيم الديب : مرجع سبق ذكره، ص ص ٢١-٢٣ .

وكان لاكتشاف طاقة البخار (جيمس وات) ١٧٦٥-١٧٨٨م الأثر الأكبر في تطور حركة التجارة الدولية وتم افتتاح أول خط حديدى يربط بين مدينة مانشستر وميناء ليفربول فى بريطانيا عام ١٨٣٠، كما تم تشغيل أول سفينة تتحرك بقوة البخار عام ١٨١٩ عبرت المحيط الأطلنطي وتم التوسع فى إنشاء السفن التجارية الضخمة مما زاد من حركة التجارة الدولية.

وظهرت الصناعات الثقيلة مثل الحديد والصناعات الميكانيكية والهندسية. ولقد حقق علم الاقتصاد نظريته القائمة على العرض والطلب من خلال استعمار تلك المستعمرات فى تسويق منتجات الدول الصناعية الكبرى. كما ساهمت الثورة الصناعية فى تطوير معظم وسائل النقل وكانت مصر من أوائل الدول الأفريقية التى دخلتها الخطوط الحديدية فى وقت مبكر عام ١٨٥١.

وقد اتخذت الحركات الاستعمارية فى القرن التاسع عشر شكل الاحتكارات فى مجال الزراعة والتعدين لفترات طويلة وكانت بريطانيا صاحبة الزعامة الاقتصادية التى استطاعت تجميع أكبر قدر من رؤوس الأموال التى عززتها الأسواق الخارجية وشاركتها فى ذلك فرنسا وبلجيكا وهولندا والولايات المتحدة^(١).

وتتميز تلك المرحلة بظهور الإمكانية ١٩٢٦ والانتقال من المدرسة الحتمية البيئية إلى المدرسة الإمكانية فى الجغرافيا الاقتصادية على يد فيدال دى لابلاش مؤسس مدرسة الإمكانية، وطهرت العديد من

(١) المرجع السابق : ص ٣١.

النظريات مثل نظرية فيبر ١٩٢٩، وكريستالر ١٩٣٣، ونظرية لوش ١٩٣٩.

وكذلك ظهرت النماذج متأثرة بالحركات الاستعمارية مثل نموذج نمو شبكة النقل عبر الزمان تافى وموريل وجولد Taffe, Morrill, Gould ١٩٦٣ والذي اقترح أربعة مراحل لتطور نظم النقل وتم تطبيقه على دولة غانا فى غرب أفريقيا حيث كانت هناك بعض الموانئ البدائية على الساحل تفتقر الاتصال بالداخل أو بالظهير ثم تطورت الشبكة فيما بعد ففى عام ١٩٠٠ كان الوضع على الساحل عبارة عن عدة موانئ ومرافئ مهملة فقيرة بدون اتصال وبعد عام ١٩٠٠ وحتى ١٩٢٨ توغل نظام النقل فى الداخل ففى البداية ظهر ميناءي سيكوندى وأكرا وبعد ذلك ظهرت الطرق المغذية للنقل وظهر طرق مرتبة أولى واصبح لها أولوية فى النظام، ونتيجة لهذا فإن لغانا اليوم نظاماً للنقل وينطبق عليه مفهوم Cost Efficient بمعنى أن كلفة تطوير نظاماً معاصراً للنقل هى كلفة تحقق كفاءة هذا النظام وتستحق أن تنفق^(١).

ويمكن تقسيم تلك المرحلة إلى فترتين :

الفترة الأولى :

وهى تعد الأطول زمنياً والتي سادت منذ بداية القرن التاسع عشر حتى أوائل القرن العشرين والتي شاعت فيها النماذج النظرية الاقتصادية للعلماء الألمان (فيبر ١٩٠٩، كريستالر ١٩٣٣، لوش ١٩٣٩)، وكان

(١) محمد مدحت جابر : الجغرافيا البشرية، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٤، ص ٢٤١.

التركيز فيها على النشاط الصناعي بينما لم تهتم بدراسة الخدمات وبدأت بعرض الحقائق العلمية بالإضافة إلى العلم الإقليمي Regional Science لدراسة اقتصاديات المكان الذي وضعه Isard. كما ازداد ارتباط الجغرافيا الاقتصادية بعلم الاقتصاد ودراسة بعض العوامل مثل جغرافية رأس المال والاستثمار على غرار دراسة الاقتصاد للبنوك وتكوين رأس المال وتدفق النقود^(١).

الفترة الثانية :

وبدأت بعد الحرب العالمية الثانية وحتى الثمانينات من القرن العشرين ١٩٤٥-١٩٨٠ وعلى الرغم من صغر تلك الفترة إلا أنه حدثت تغيرات كثيرة كانت من شأنها أن تقود الجغرافيا الاقتصادية إلى اتجاهات بعيدة بعد إنشاء البنك الدولي وصندوق النقد الدولي وحرية التجارة أسفر ذلك كله عن جغرافيات اقتصادية نوعية مثل تخصص أقاليم معينة في الإنتاج الكبير واقتصاد حكومي في البنية التحتية والاجتماعية والخدمات الاجتماعية.

كما حدثت تحولات خطيرة بسبب تعدد المشكلات الاقتصادية التي يعاني منها العالم والركود الاقتصادي والبطالة وارتفاع سعر الطاقة مما أدى إلى ظهور الاشتراكية وانتقادها للرأسمالية لذا تحولت الجغرافيا الاقتصادية إلى الأخذ بفكرة اقتصاديات ماركس (العدالة الاجتماعية).

ولقد نادى بذلك هارفي ١٩٦٩ بضرورة تحول الجغرافيا الاقتصادية إلى دراسة الاقتصاديات السياسية المرتكزة على مبادئ ماركس (تنمية

(١) محمد محمود إبراهيم الديب : مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٢ ، ٢٥ ، ٢٩ .

الموارد الاقتصادية والعدالة الاجتماعية والتوزيع الجغرافي لموارد الثروة الاقتصادية وضبط العلاقات الاقتصادية والحذر من القهر الرأسمالي ممثلاً في صندوق النقد الدولي والبنك الدولي وضرورة مساعدة الدول المتقدمة للدول المتخلفة مما أبعث الجغرافيا الاقتصادية عن دراسة القوانين الإحصائية والنظريات إلى دراسة العمليات المكانية التي أدت إلى تباين الاقتصاديات الإقليمية ونشرت كتب الجغرافيا الاقتصادية مثل كتاب ديفيد هارفي (حدود رأس المال ١٩٨٢) وكتاب آخر عن التقسيم الجغرافي المكاني للعمل لدورين ماسي وكل هذه الكتب توجه النقد للرأسمالية وبذا دفعت الاشتراكية الجغرافيا الاقتصادية إلى دراسة الجانب التطبيقي النفعي للمجتمع وظهر ما يسمى بالاقتصاد الموجه^(١).

وفي تلك الفترة تأثرت الجغرافيا الاقتصادية بالاتحادات الدولية مثل عصبة الأمم والأمم المتحدة والتي قامت في البداية على أساس المصالح الاقتصادية وأيضاً تكوين حلف شمال الأطلسي وحلف وارسو، وتؤكد ذلك من خلال مشروع مارشال نتيجة للأزمات الاقتصادية والسياسية إلى المسرح الأوروبي عام ١٩٤٨ حيث بدأت الولايات المتحدة ترسل إلى الدول الأوروبية الغربية مساعدات مالية لإعاش الاقتصاد الأوروبي، وكانت تهدف الولايات المتحدة من وراء ذلك مساندة حليفاتها الغربيات في غربى وجنوبى أوروبا أمام التهديد الشيوعى، وفى الميدان العسكرى كونت الولايات المتحدة مع حليفاتها (منظمة حلف شمال الأطلسي) أو ناتو (North Atlantic Treaty Organization, NATO).

(١) المرجع السابق : ص ص ٢٥ ، ٢٦ ، ٢٧ ، ٢٩ .

أما بالنسبة لحلف وارسو فقد كان رداً عسكرياً وسياسياً على حلف شمال الأطلنطي حيث عقد الاتحاد السوفيتي مع ست دول شيوعية فى شرقي أوروبا (بولندا وألمانيا الشرقية وتشيكوسلوفاكيا والمجر ورومانيا وبلغاريا) معاهدة دفاع مشترك ضمت هذه الدول السبع تحت لواء حلف وارسو منذ عام ١٩٥٥ وفى المجال الاقتصادى كون الاتحاد السوفيتي مع هذه الدول الأوروبية الشرقية ١٩٤٩ مجلس المساعدة الاقتصادية المتبادلة أو دول الكوميكون وهو مجلس التعاون الاقتصادى والتنمية الاقتصادية.

وتبع ذلك السوق المشتركة Common Market أو الوحدة الاقتصادية الأوروبية، وبدأت هذه الوحدة بست دول وهى ألمانيا وفرنسا وإيطاليا وهولندا وبلجيكا ولكسمبرج، وكان هدفها الإلغاء التدريجى للتعريفات الجمركية وغيرها من القيود التجارية على العديد من السلع الصناعية والزراعية كما تلغى أيضاً القيود على حركة انتقال العمال ورأس المال من قطر إلى آخر داخل الجماعة، ومن ثم تصبح الدول الست وحدة اقتصادية تحكم تجارتها مع العالم الخارجى مجموعة مقننة من النظم الجمركية التجارية ، وقد استطاعت أن تحقق نجاحاً وتصبح قوة اقتصادية ضخمة^(١). وأصبح عددهم الآن ٢٥ دولة ويطلق عليهم دول الاتحاد الأوروبى (European Union, EU).

ويضم دول أستوريا وبلجيكا وقبرص وجمهورية التشيك والدانمرك واستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وايرلندا

(١) محمد محمد سطحة : الجغرافية الإقليمية، ص ١٠٠.

وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبرج وهولندا ومالطا وبولندا والبرتغال وسلوفاكيا وسلوفينيا وأسبانيا والسويد والمملكة المتحدة^(١). وانبثقت كرد فعل لهذا الاتحاد إنشاء العديد من المنظمات فى بعض دول العالم وهى موضحة بالملحق رقم (١).

ولقد ساهم علماء الجغرافيا الاقتصادية فى مسح وحصر الثروات الطبيعية والاقتصادية فى رسم الخرائط ووضع المشروعات الإنمائية وتوزيعها الجغرافى وصعدت الجغرافيا الاقتصادية إلى مصاف العلوم الدقيقة فى بعض الدول مثل الاتحاد السوفيتى الذى قسم الجغرافيا إلى طبيعية واقتصادية^(٢).

كما بدأ تقسيم علم الجغرافيا الاقتصادية إلى تخصصات إنتاجية بعد الحرب العالمية الثانية وهو ما بدأ به هاريسون ١٩٤٨ وما انتهى إليه ادوارد اولمان ١٩٥٣ حيث قسمها إلى أنشطة خاصة بالزراعة والتعدين وما شابهها من صور الإنتاج الأولى وأنشطة خاصة بالصناعة وتنمية الموارد وأخرى خاصة بالنقل والتجارة والتسويق وفى تلك الفترة تم اعتبار الأنشطة الاقتصادية أنشطة إنتاجية وخدمية متأثرة بعلم الاقتصاد مما أنعش مجال الدراسة فى الجغرافيا الاقتصادية والتي احتلت بحوثها ٤٢% من بحوث الجمعية الجغرافية الأمريكية فيما بين ١٩٥١-١٩٥٤^(٣).

(1) THE WORLD BANK GROUP, World Development Indicators, 2008, pp. 336-338.

(2) محمد محمود إبراهيم الديب : مرجع سبق ذكره، ص ٢٧.

(3) سعاد الصحن, مرجع سبق ذكره، ص ص ٥٦-٥٧.

وفى تلك الفترة خلال النصف الثانى من القرن العشرين ظهرت وتبلورت جغرافية السياحة وإن كان التراث الجغرافى يحتوى على دراسات فى مجال السياحة والترويج وردت تحت مسميات مختلفة مثل جغرافية وقت الفراغ Geography of Leisure وجغرافية الترويج Recreational Geography وجغرافية السياحة Geography of Tourism إلا أن المسمى الأخير أصبح أكثر شيوعاً واستخداماً، ومما زاد من ارتباط السياحة بالجغرافيا الاقتصادية على وجه الخصوص دورها الكبير فى حركة وحجم التجارة الدولية وقيمتها حيث تعد التجارة الدولية أحد موضوعات النشاط الاقتصادى وتعد السياحة حالياً من أكبر عناصر التجارة الدولية^(١).

ولقد ظهرت بعض النظريات فى النقل مثل نظرية التفاعل لإدوارد أولمان عندما ناقشها فى كتابه حركة السلع الأمريكية American Commodity Flow فى عام ١٩٥٧، وكان يرى أن فكرة التفاعل بين الأقاليم تتأثر بثلاثة عوامل رئيسية هى التكامل والفرص البديلة وإمكانية الحركة، والذى سبقه إليها الاقتصادى السويدى صاحب نظرية التجارة الدولية (بيرتل أولين) Bertil olin ١٩٣٣ حيث عالج أولمان مسألة التفاعل من منظور جغرافى أصولى وهو التوزيع غير المتكافئ للأسواق والمواد الخام على سطح الأرض، بينما اعتبر بيرتل أن التوزيع الجغرافى

(١) فاروق عزالدين ومحمد عبده عاشور : جغرافية السياحة تطور وأسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥، ص ٥٧، ٥٩.

للموارد على سطح الأرض يعد ضرورياً لزيادة التخصص الإقليمي ووفورات الحجم الكبير للإنتاج الذي يؤدي إلى التجارة والتبادل^(١).

كما سادت في تلك الفترة تغيرات في التجارة الدولية مع ظهور النقل بالحاويات عام ١٩٥٥ في بداية النصف الثاني من القرن العشرين حيث أحدث هذا النظام تغييراً شاملاً وجوهرياً فيما كل ما يتعلق بسلسلة النقل وخاصةً في بناء السفن وصناعة الأوناش والموانئ البحرية ، ليس هذا فحسب بل امتدت ثورة الحاويات إلى الاجراءات الجمركية والدورات المستندية وشبكات المعلومات التي تشمل بيانات عن الإنتاج والتخزين والنقل والتوزيع^(٢).

وتعد تلك الفترة هي باكورة التطور في مناهج الجغرافيا الاقتصادية فالى جانب المناهج التقليدية والثابتة (المنهج الإقليمي والموضوعي والأصولي) والتي كانت سائدة قبل فترة الستينيات حيث اعتمدت معظم الدراسات في الجغرافيا الاقتصادية على رصد الحقائق واتسمت بالوصفية، بينما ظهرت مناهج ومداخل جديدة منذ بداية الستينيات مثل المدخل الوضعي Positivism أو ما يعرف بالمدخل التجريبي أو المدخل الكمي وظهرت هذه المداخل نتيجة لتقنية وتطبيقات نظم المعلومات الجغرافية.

(١) سعيد أحمد عبده، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٧، ص ١٢٥.

(٢) محمد بهي الدين مندور : الحاوية والتفريعة، مجلة الأهرام الاقتصادية، ١٩٩٨/٤/٢٠، ص ٢٥.

وفى فترة السبعينيات ظهر المدخل البنيوي القائم على الأفكار والنظريات والذي يعرف بالماركسية وكان تركيزه على الطبقة الاجتماعية وتركيبها والصراع بين القوى مثل الصراع بين العمل ورأس المال، وظهر ذلك واضحاً فى جغرافية الصناعة والتي يتجلى فيها الصراع بين الإدارة والعمال بصورة أوضح.

بينما تطور المدخل الانسانى Approach Human فى السبعينيات والثمانينيات كرد فعل للمدخل البنيوي والكمى ويركز المدخل الإنسانى على النظرة الذاتية Subjective ويزدرى ما يسمى بالموضوعية العلمية Scientific Objectivity ثم جاء المدخل السلوكى Behavior Approach ومدخل حل المشكلات A Problem Solving Approach فى السبعينيات حيث زادت البحوث التي تؤكد على السلوك الاقتصادى فى المكان بالنسبة للأفراد والجماعات، مع التأكيد على التأثيرات المجتمعية فى النظام الاقتصادى.

وبدأت الجغرافيا الاقتصادية الحديثة تركز على ما يسمى Policy Implication الخاصة بالمنشط الاقتصادية وتختص بدور الحكومات فى الأنشطة والمواقع الصناعية وأحدث الاتجاهات الحديثة فى الجغرافيا الاقتصادية ما يسمى بالجغرافية التطبيقية Applied Geography والتي اهتمت بحل المشكلات الحقيقية بناء على المفاهيم والنظريات^(١).

وبذا يمكن تصنيف تطور المدارس التي ظهرت فى الجغرافيا الاقتصادية من المدرسة الكلاسيكية وكان من أنصارها آدم سميث والتي

(١) محمد مدحت جابر : مرجع سبق ذكره، ص ص ١٨٤-١٨٦.

سادت منذ أواسط القرن الثامن عشر إلى أواخر القرن التاسع عشر، ثم المدرسة الماركسية فى النصف الثانى من القرن العشرين ، ثم المدرسة الريكاردية الجديدة منذ عام ١٩٦٠ والتي اهتمت بمفاهيم نظرية العمل وطورت بعضاً من مظاهرها عن الماركسية فى معالجة بعض المشكلات الخاصة بالأسمالية ثم العودة مرة أخرى إلى المدرسة الكلاسيكية ولكن بشكل جديد والتي عرفت باسم المدرسة الاقتصادية الكلاسيكية الجديدة والتي اهتمت بالقيمة والمنفعة وأكدت على أن السعر يتحدد بالعرض والطلب^(١)، وتطورت هذه المدرسة كثيراً فى المرحلة الثالثة فى ظل التطورات العالمية والسياسات الدولية والعولمة.

المرحلة الثالثة (ثورة النقل والتجارة والاتصالات الإلكترونية) :

وهى تعد امتداداً للتطورات التى حدثت فى نهاية المرحلة السابقة وبدأت فى الربع الأخير من القرن العشرين واستمرت حتى مطلع الألفية الثالثة والتي انتهجت فيها الجغرافيا الاقتصادية مناهج عديدة متأثرة بما يحدث حولها من مفاهيم نظرية وتطبيقية وتحولات جذرية فى اقتصاديات كثير من الدول مثل تغير نمط التجارة العالمية وانتشار النقل بالحاويات والعولمة والخصخصة وتطور أنماط النقل من نقل دولى متعدد الوسائط والنقل المتكامل، وانتشار التجارة الإلكترونية وظهور جغرافية الاتصالات وانتشار التكتلات الاقتصادية بشكل كبير فى معظم قارات العالم والعودة مرة أخرى إلى ما بدأت به الجغرافيا الاقتصادية وهو جغرافية التجارة بمفهومها الجديد على مستوى عالمى وليس قاصراً فقط على الدول الأوروبية، كما أن

(١) المرجع السابق ذكره، ص ١١٩.

التجارة الحديثة لا تقتصر فقط على تجارة السلع فقط ولكن ضمت أيضاً التجارة فى الخدمات.

ومن المداخل الحديثة التى تأثرت بها الجغرافيا الاقتصادية مدخل الرفاهية The Welfare Approach حيث ظهر ما يعرف بالرفاهية الاجتماعية والاقتصادية والسياسية وخاصةً فى جغرافية النقل وذلك بوصفها دراسة الأنماط المكانية والعمليات المؤثرة على الموقع والبيئة وكيف تؤثر بدورها على منفعة الجماعات المختلفة من السكان، كما ظهر مدخل تحليل العوامل The Factor Analysis Approach ويقوم بتحليل العوامل المؤثرة فى الطلب على النقل، وكذلك مدخل التكامل The Complimentarily Approach ومدخل وسيلة النقل والمدخل السلوكى الذى يعكس النظرية السلوكية التى شاع استخدامها فى مجال العلوم الإنسانية فى الستينيات والسبعينيات من القرن العشرين^(١) وامتدت تطبيقاتها فى القرن الحادى والعشرين.

كما ساهمت الاتصالات الحديثة فى تطور نشاط الاستهلاك وظهور جغرافية الاتصالات وجغرافية الخدمات مثل الخدمات الإدارية والمالية كنتيجة لانتشار نشاط الإنتاج الخدمى ونتيجة ذلك كان لا بد من تطور نشاط التبادل وبذا قد اكتملت محاور النشاط الاقتصادى فى الجغرافيا الاقتصادية (الإنتاج والتبادل والاستهلاك)، كما تميزت تلك الفترة بظهور الشركات متعددة الجنسيات وظهور المواقع الأمامية والمواقع الخلفية والموانئ المحورية الكبرى التى تقوم بخدمة الترانزيت وإعادة الشحن، وبدأ يدخل

(١) سعيد أحمد عبده : جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٧، ص ص ٥٩-٦٢.

مفهوم جديد ضمن عملية التبادل وهو مفهوم التوزيع على مستوى عالمي في سلسلة الإمداد أو سلسلة النقل أو سلسلة اللوجستيات.

واعتمدت التجارة الدولية على عدة سيناريوهات للتجارة الالكترونية باعتبارها مستودع عالمي للمعلومات تحتفظ به المنظمات الدولية^(١).

كما أن العالم في بداية التسعينيات شهد سلسلة من التغيرات السياسية والاقتصادية ومن أبرزها انهيار معظم أنظمة الشيوعية وانفصال الكثير من الدول عن الاتحاد السوفيتي وتفكك الاتحاد السوفيتي وظهور جمهوريات آسيا الوسطى ولا شك أن معظم هذه الأحداث أثرت على تغيير خريطة الإنتاج الاقتصادي العالمية تغير ملامحها بشكل حاد على مستوى دول العالم^(٢).

وفي تلك الفترة ظهر مفهوم الجغرافيا الاقتصادية الجديدة أو الحديثة نتيجة للعولمة وتزايد استخدام التكنولوجيا وصعود المعلومات والاتصالات ونمو السلع المعرفية وفي هذه الحالة أثرت الجغرافيا كثيراً على علماء الاقتصاد حيث مكنت الجغرافيا علماء الاقتصاد من دراسة الانقسامات الاجتماعية والمكانية الناتجة عن الفجوة الرقمية الناشئة للاقتصاد الجديد نظراً لتكون مناطق جغرافية اقتصادية جديدة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة في صناعاتها مثل أجهزة الكمبيوتر والانترنت والتي

(1) Ronald M. Lee: Distributed electronic trade scenarios: representation, design, prototyping, International Journal of Electronic Commerce, Vol. 13, No. 3, 2013.

(2) محمد خميس الزوكة : مرجع سبق ذكره، ص ٩.

تعتمد على المنافسة بشكل كبير كما أن العلاقة بين الجغرافيا وعلم الاقتصاد أصبحت حميمية نظراً لأن علم الاقتصاد بدأ يؤكد على دراسة الجوانب الاجتماعية للسلوك الاقتصادي في الوقت الذي تدرس فيه الجغرافيا الاقتصادية تكاليف النقل وأثرها على أهمية المعرفة في الاقتصاد الجديد ولكن المشكلة تكمن في أن الاقتصاد الجديد يركز على دراسة كيان أو وحدة جغرافية رئيسية بدلاً من الأقاليم الجغرافية الداخلية وإعطاء الأثر الفعلي للمجموعات اهتماماً أقل بكثير وذلك يعيق مناقشة الجغرافيا الاقتصادية الجديدة كما أنه يضع قيوداً على طبيعة الأنشطة في ذلك الكيان أو الوحدة وموقعها في سلسلة القيمة المضافة ، بينما ما زالت تركز الجغرافيا على دراسة الانقسامات المكانية ودراسة المناطق الجغرافية الاقتصادية الجديدة من خلال خصائص السلع المعرفية في الاقتصاد الجديد.

وفي عام ٢٠٠٩ ظهر تقرير البنك الدولي عن التنمية في العالم World Development Report 2009: reshaping economic geography وهو يعد من التقارير الهامة التي تناولته بعض الدوريات ومنها Journal of Economic Geography وركز هذا التقرير على الجغرافيا المتحركة والانقسامات وتشكيل الجغرافيا الاقتصادية من حيث وفورات الحجم والتجمع وقدرة عوامل الإنتاج على الانتقال والهجرة وتكاليف النقل والتخصص، كما يركز على النمو الاقتصادي غير المتوازن، كما ناقش أثر المكان على رفاهية وصحة وعمر الفرد، كما ناقش الإنتاج الاقتصادي الذي أصبح يتسم بالتركز الشديد وساعد ذلك على ازدياد فجوة مستويات الاستهلاك بين المناطق الريفية والحضرية، كما ناقش أثر الأسواق التي

تحدد شكل التوزيع الاقتصادي وهجرة العاملين وأصحاب المشروعات الحرة لتقصير المسافة التي تربطهم بالأسواق، كما ركز على التغيرات المكانية (الكثافة والمسافة والانقسامات) وبتعبير علم الاقتصاد (التجمع والهجرة والتخصص)، وناقش التقرير أيضاً أنه نتيجة للتقدم فى مجالات تكنولوجيا الاتصالات والنقل ازدادت عالمية فكرة الأسواق وبدأ إنتاج التجارة حيث بلغت نسبة التجارة العالمية إلى الإنتاج نحو ٢٥% عام ٢٠٠٩، كما ناقش أثر التكامل بين المناطق الإقليمية بغية زيادة القدرة على الوصول إلى الأسواق العالمية^(١). وتعد العولمة أحد الأسباب الرئيسية لتطور ونمو التجارة فى السلع والخدمات^(٢).

وفى تلك الفترة ظهرت العديد من الدوريات العلمية ويتم تفصيلها فيما يلى :

Economic Geography

وتصدرها جامعة كلارك بالولايات المتحدة والتي تم إصدارها منذ عام ١٩٢٥ وأصبحت الآن مجلة الكترونية متاحة عبر شبكات الانترنت تقوم بنشر أفضل المقالات التى تستند إلى النظريات التى تعمل على تعميق مفهوم الجغرافيا الاقتصادية فى جميع أنحاء العالم وتنشر أبحاث متداخلة مع علم الاقتصاد مثل موضوع العلامات والماركات التجارية والذى يوضح أهمية الجمعيات الجغرافية فى تقديم مفاهيم حقيقية لشرح

(1) World Bank, World Development Report 2009: reshaping economic geography, Washington DC, 2009.

(2) Paul Krugman: Growing World Trade, Causes and Consequences, Economic Activity, Brooking Institution Press Volume No 1, 1995.

وتفسير دور العلامات والماركات التجارية فى المناطق الجغرافية والتي يتلخص دورها فى توسيع نطاق الجغرافية الاقتصادية ما بين الاقتصاد الثقافى والسياسى^(١).

ومن الدوريات الالكترونية أيضاً Journal of Economic Geography وهدفها إعادة تعريف العلاقة بين الجغرافيا الاقتصادية وعلم الاقتصاد ومناقشة الأبحاث على أعلى مستوى فى مجال الجغرافيا الاقتصادية ويتم تقييمها على أساس قدرة الباحثين الإبداعية، كما تقدم بعض المنح الدراسية والمساهمة فى دفع عجلة فهم طبيعة الجغرافيا للنظم الاقتصادية والتحول الاقتصادى العالمى. ومن أهم أبحاثها ما يلى.

Introduction: Innovation and Economic Geography, a review and analysis⁽²⁾.

كما تميزت تلك الفترة باهتمام علماء الاقتصاد بالجغرافيا من خلال بعض الدوريات الاقتصادية العالمية مثل:

1- Journal of International Economics

التي بدأت تنشر أبحاث عن الجغرافيا الاقتصادية مثل الجغرافيا الاقتصادية وعدم المساواة الدولية والتي تستعرض أهمية الجغرافيا

(1) Andy Picke: Economic Geography of Brands and Branding , Economic Geography, Clarck University, October 2013, Volume 89 p. 317.

(2) Jeremy Hawells ,John Bessant : Introduction,Innovation and Economic Geography ,a review and analysis, Oxford Journals , Social Sciences, Journal of Economic Geography , volume 12, 929-942 .

الاقتصادية فى شرح وتفسير البيانات الخاصة باختلاف نصيب الفرد من دولة إلى أخرى^(١).

2- Journal of International Business Studies

والتي ناقشت موضوع العولمة والجغرافيا الاقتصادية واستراتيجية الشركات متعددة الجنسيات وأكدت على دراسة عوامل الموقع والملكية ونظريات العولمة لشرح المناطق الجديدة للأسواق واعتبرت تقدم العولمة عبر الأسواق الحالية كمعدل للتغيير فى سياسة تخطيط الأسواق المحلية والإقليمية والدولية، وأكدت على أن الجغرافيا الاقتصادية هى مفتاح التنمية للإنتاج والاستهلاك^(٢).

3- European Economic Review

وهى تهتم بنشر الأبحاث فى علمي الاقتصاد والجغرافيا الاقتصادية ومن ضمن تلك الأبحاث بحث عن الجغرافيا الاقتصادية وأساسيات الإنتاج الإقليمي ووضح ذلك البحث أن الجغرافيا الاقتصادية كان لها تأثير كبير فى الثمانينيات من القرن العشرين وخاصةً فى قطاع الصناعة، كما وضح أن الجغرافيا هى التخصص العالمى التى تستطيع شرح وتحليل العوامل الرئيسية للإنتاج، كما وضح أهمية منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية

(1) Stephen Redding, Anthony J. Venables: Economic Geography and International Inequality, Journal of International Economics, Volume 62, January 2004, p. 53

(2) Peter J. Buckley, Pervez N, Ghauri: Globalization, Economic Geography and The Strategy of Multinational enterprises, Journal of International Business Studies, 2004.

OECD التي توفر معظم البيانات والإحصائيات العالمية الخاصة بالإنتاج والاستهلاك^(١).

وأصبحت هناك دوريات أكثر تخصصاً مثل Journal of Transport Geography وهي دورية تهتم بدراسة الأبعاد الجغرافية في النقل كما تركز أبحاثها إما على الدراسات الميكروسكوبية أو الدراسات التي تهتم بالقضايا العالمية في النقل^(٢) ومن أمثلة ذلك ما يلي :

١. التحولات في النقل الحضري (كوبنهاجن، مدينة راكبي الدراجات) :

Stefan Gössling: Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists.

٢. النقل والتغيرات المناخية.

Lee Chapman: Transport and climate change: A review.

٣. تأثير ارتفاع تكاليف الوقود على تكوين خدمة الخطوط الملاحية المنتظمة في شحن الحاويات.

Theo E. Notteboom and Bert Vernimmen: The effect of high fuel costs on liner service configuration in container shipping.

٤. مفهوم الميناء الجاف وربط موانئ الحاويات بالظهير.

Violeta Roso and Johan Woxenius: The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland

(1) Donald R. Davis, David E. Weinstein: Economic Geography and Regional Production Structure , An empirical Investigation , European Economic Review, volume 43, Feb 1999, p. 1.

(2) Journal of Transport Geography, Volume 23 December 2013

وبدأت تنتشر الأبحاث التي ركزت على مفهوم الجغرافيا الاقتصادية الجديدة والتي تتلخص أهدافها في شرح وتوضيح تكوين التنوع الواسع للكتل الاقتصادية أو التركيز الاقتصادي في المساحة الجغرافية. وتعد الكتل الاقتصادية والتجمعات العنقودية للأنشطة المختلفة تعطى تنوع في الأنظمة على مستويات جغرافية مختلفة.

The defining issue of The New economic geography is how to explain The formation of a large variety of economic agglomeration or concentration in geographical space .

Agglomeration or clustering of economic activity occurs at many geographical levels, having a variety of compositions.

وتم تحديد ثلاثة اتجاهات للمستقبل وهي التوسع في فهم النظريات والتركيز على المنهج التجريبي وفلسفة التخطيط والرفاهية كمدخل رئيسي^(١).

كما تناقش الجغرافيا الاقتصادية الجديدة بعض الموضوعات مثل توزيع الدخل بين الدول ومستويات الرفاهية بين الدول، كما ناقش البحث معدلات الاستهلاك العالية في كل دولة نتيجة للتوسع التجاري، ويدرس النماذج الرئيسية في الجغرافيا الاقتصادية والتفرقة بين النظرية والتجريبية في مفهوم الجغرافيا الاقتصادية، كما ناقشت تكاليف النقل كمحدد رئيسي لتأثير الموقع في الجغرافيا الاقتصادية^(٢).

(1) Masahisa Fujita, Paul Krugman: The New economic geography, Past, Present and Future, Regional Science 83, 2004, p. 140, 158.

(2) Andrea Ascani , and Others : The Economic Geography and Economic Integration, A Review, SEARCH, EUROPEAN ,COMMISSION EUROPEAN Research Area, January 2012, p. 2, 4.

وتتميز تلك المرحلة ببعض الخصائص نفلها فيما يلي :

أولاً : تطور مضمون الجغرافيا الاقتصادية.

عند دراسة المضمون يتبادر إلى الذهن مباشرة دراسة استغلال الإنسان للثروات الطبيعية وتحويلها إلى ثروة اقتصادية، ولكي يتم ذلك لا بد من المرور ببعض العمليات البعض يسميها محاور أو أقسام النشاط الاقتصادي وهناك العديد من الكتابات بشأن ذلك وإن اختلفت لكن مضمونها واحد.

وتدرس الجغرافيا الاقتصادية المحاور التالية :

١ - الإنتاج :

ويعرف البعض الإنتاج بأنه عملية تحويل الثروة من ثروة طبيعية إلى ثروة اقتصادية لها قيمة حقيقية وفعلية وهذا يعد تعريف غير كامل لأن الإنتاج يضم بين جنباته إنتاج الخدمات والمعلومات والأفكار وهذا يعد فكر بشري تطور نتيجة لتقنية المعلومات ولذا فإن الإنتاج هو عبارة عن تحويل الثروة الطبيعية والبشرية إلى ثروة اقتصادية وبهذا فقد يكون الإنتاج مادي محسوس أو معنوي يعود بأثره على الإنتاج المادي.

ولقد قسم الكثير من العلماء مراحل الإنتاج إلى إنتاج أولى (الجمع والالتقاط والصيد والقنص وقطع الغابات والأحجار والرعى والزراعة والتعدين) وإنتاج ثانوي (تحويل الخامات النباتية والحيوانية والمعدنية بالطرق الطبيعية والميكانيكية والكيمائية وجعلها صالحة لاستخدامات جديدة) وإنتاج عالي (الخدمات) وضم البعض قطاع رابع وهو قطاع إنتاج الخدمات المقدمة للقطاعات الإنتاجية الأولية والثانوية والعالية وكذلك

الخدمات المقدمة إلى قطاع الاستهلاك ويقسم الخدمات فى هذا القطاع إلى خدمات إنتاجية وخدمات استهلاكية واستخدم الكسندر مصطلح (الياقات) Collars ولونها للتعبير عن النشاط الاقتصادي بداية من اللون الأحمر والأزرق إلى اللون الأبيض والذهبي. ولذا نجد فى تلك المرحلة تداخل بين الإنتاج والاستهلاك وخاصةً فى قطاع الخدمات.

٢- التبادل :

ويدرس الموقع وتغير الملكية حيث يعتمد على تقديم قيمة مضافة للمنقول سواء كان سلعة أو بشر ففى السلع يعمل على زيادة قيمتها مباشرة نتيجة نقلها أو تغيير من شكلها النهائى أثناء عملية النقل، أو أن هذا المنقول بشر فى صورة هجرة طوعية واختيارية لسد حاجة السكان الاقتصادية والترفيهية والاجتماعية أو قهرية مثل تجارة الرقيق لسد حاجة الشعوب المهاجر إليها من تعمير وتنمية.

كما يدرس التبادل أيضاً الملكية وتغيير الملكية الذى يعمل على زيادة قيمة السلع خلال مراحل التجارة المختلفة التجارة الخارجية أو الدولية وتجارة الجملة والتجزئة.

وتعد مرحلة التبادل من أهم محاور الجغرافيا الاقتصادية ولقد تغير مفهوم التبادل فى الوقت الحالى ليدخل مفهوم جديد انتشر نتيجة العولمة والتغيرات الاقتصادية وهو مفهوم التوزيع Distribution حيث بدأت العديد من الدول والشركات على تخير المواقع الهامة والاستراتيجية لتقدم من خلالها عملية التوزيع، وظهر مفهوم خطير وهو الدليفري Delivery وظهر ما يسمى بالنقل من الباب للباب وبدأ ينتشر انتشاراً واسعاً From

door to door ولذا ظهرت المراكز العالمية للتوزيع والمراكز اللوجستية وأثر ذلك على الجغرافيا الاقتصادية وظهور مصطلح الجغرافيا المتحركة.

٣- الاستهلاك :

وهو يعد العملية المتممة للنشاط الاقتصادي ويتضمن استهلاك السلع والخدمات المقدمة للإنسان، ولقد أثرت التجارة الخارجية بشكل كبير على الاستهلاك الذي تميز بمرونة كبيرة وتسهيلات خطيرة عبر شبكات الانترنت والهاتف الجوال والأقمار الصناعية ولكن تتوقف العملية الاستهلاكية على مستوى دخل الفرد وما يناسبه من أسعار وكذلك المستوى التعليمي والادراكي.

ولذا نجد أن الجغرافيا المتحركة بدأت تفرض نفسها على كل محاور النشاط الاقتصادي حتى أن الإنتاج بدأ يتحرك بكل مقوماته إلى دول أخرى في ظل الأنظمة الاقتصادية والمناطق الحرة وبدأت تتجه الصناعات الملوثة إلى الدول النامية والصناعات غير الملوثة في الدول المتقدمة لتحقيق مفاهيم اللوجستيات الخضراء وظهرت المدن الجاذبة للصناعات بمختلف أنواعها والمدن الجاذبة للاستثمارات والمدن المالية ومدن الخدمات انتهاءً إلى المدن المتكاملة أو المدن اللوجستية.

وتطور مصطلح التبادل واتسع ليشمل التوزيع لتقديم قيمة مضافة على المنتج وإتاحته للمستهلك في مناطق غير إنتاجية، والاستهلاك الذي اخترق جدران الغرف والمنازل وبدأ يفرض نفسه على المستهلك ويؤثر عليه، وعلى الرغم مما تبدو عليه الجغرافيا المتحركة فقد يظن البعض

أن الجغرافيا فقدت أهميتها ولكن ما زال اختيار الموقع وأهميته هو المتحكم الرئيسي فى عمليات النشاط الاقتصادي.

ويذكر الديق أن الجغرافيا الاقتصادية اختلفت عبر الزمن من الحتمية الطبيعية إلى الحتمية البشرية إلى الحتمية الاجتماعية التى تعتقد فى التأثير المتبادل بين الإنسان والبيئة إلى الحتمية الاقتصادية التى ترى أن المنتج هو رجل اقتصادى يسعى إلى تعظيم ربحه وكل تصرفاته مرتكزة على اعتبارات اقتصادية محضة إلى الحتمية الاجتماعية السلوكية التى ترى أن المنتج والمستهلك لا يتصرف حسب ما تمليه العوامل الطبيعية أو الاقتصادية وإنما حسب أهدافه واتجاهاته وقيمه^(١).

ثانياً : تغير أنماط النقل العالمية وانتشار النقل بالحاويات والمفاهيم اللوجستية.

لقد تغيرت أنماط التجارة العالمية نتيجة انتشار نظام التجوية منذ الثمانينيات وظهر ما يسمى بأجيال السفن المختلفة للحاويات وظهرت أولى سفن الجيل الرابع للحاويات حمولة ٤٢١٨ حاوية، وظهر سفن الجيل الخامس عام ١٩٩٦ حمولة ٧٠٠٠ حاوية وبدأت تتوالى التطورات بشكل كبير حتى تم تصنيع سفن الحاويات تصل حمولتها إلى ١٨٠٠٠ حاوية^(٢).

(١) محمد محمود الديق : مرجع سبق ذكره، ص ٤١.

(٢) منى صبحى السيد نور الدين : النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، ٢٠٠٧، ص ١٨.

ونتيجة لتطور السفن كان لابد من تطور الأوناش وظهور مسميات الأجيال المختلفة وكذلك ظهور أجيال مختلفة من الموانئ البحرية حيث حدث تغير جوهري في الخدمات الرئيسية الخاصة بالشحن والتفريغ والخدمات الصناعية والأنشطة التجارية والإدارية بالميناء وكذلك تدعيم بعض المفاهيم في النقل البحري مثل النقل العابر وإعادة الشحن واللوجستيات والتي تعمل معظمها على زيادة القيمة المضافة التي يحققها الميناء وتغير مفهوم الميناء من مجرد ميناء للشحن والتفريغ ومن نقطة عبور في سلسلة النقل إلى مركز توزيع إقليمي ومن ثم مركز لوجستي⁽¹⁾.

وترتبط الخدمات اللوجستية ارتباطاً وثيقاً بعلم الجغرافيا إذ تعتمد تلك الخدمات في المقام الأول على الموقع الجغرافي المتميز بإمكانية الوصول إلى كل مراكز العالم ذات الأسواق العالمية والإقليمية، وتفهم العلاقات المكانية بين الأقاليم الجغرافية المختلفة والربط بينها حتى يتم تحقيق التكامل اللوجستي المطلوب، وكذلك تفهم مراكز الثقل الاقتصادي العالمية وتحولاتها الحديثة، ومن المتبع لحركة التجارة الدولية في الآونة الأخيرة يجد أنها أصبحت أكثر تركزاً في الشرق (مجموعة دول شرق وجنوب شرق آسيا).

وتحتل المراكز اللوجستية في معظم الدول المناطق الساحلية القريبة من الموانئ البحرية والمناطق الصناعية والاقتصادية الحرة العامة والخاصة.

(1) Beth, H,L Trends and Strategies in port development, The Sixth International Maritime Conference, 17-19 Oct. 1999.

وأصبحت أنشطة المدينة اللوجستية متقاربة مع محاور النشاط الاقتصادي في الجغرافيا الاقتصادية والتي تشمل (الإنتاج والتبادل والاستهلاك) وتم التركيز على عملية التوزيع وتركزت تلك الأنشطة على المحطات وهي الموانئ البحرية والمطارات ومحطات السكك الحديدية ومحطات الحاويات في الموانئ، وكذلك التصنيع والنطاق اللوجيستي التجاري ويوضح الملحق العلاقة التكاملية المرتبطة بين مناطق التصنيع والمطارات والموانئ البحرية بمركز التوزيع الإقليمي.

كما أن الخدمات اللوجستية لها البعد الجغرافي الذي يشمل (التدفقات والعقد والشبكات) وتشمل التدفقات مناطق تجميع المواد الخام وتجهيزها للمصنعين ومع توفير وظيفة التخزين، بينما تركز العقد على المواقع البحرية الاستراتيجية وإقامة مراكز لوجستية بها، بينما تركز الشبكات على دراسة الهيكل المكاني لشبكات النقل المعاصر بما يتفق مع حركة التجارة العالمية ومناطق الإنتاج وأسواق الاستهلاك.

ونتج عن ذلك أهمية بعض المواقع الأمامية وظهور مفهوم المدن اللوجستية واللوجستيات الخضراء وإعادة توطن الصناعات على اعتبارات بيئية واعتبارات سياسية واقتصادية وعلى أساس عنصرى وليس على أساس نظريات القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين وتوطين الصناعات الملوثة للبيئة في الدول المتخلفة^(١).

(١) منى صبحى السيد نور الدين : تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فى إقليم قناة السويس، الجمعية الجغرافية المصرية، نشرة البحوث الجغرافية، عدد ٦٩، ٢٠١٣، ص ٦٩.

ونتيجة لذلك تطورت الخطوط الملاحية العالمية وظهر ما يسمى بالتحالفات الاستراتيجية وأصبحت مراكز النقل التجارية للدول تتغير وفق هذه التحالفات وبذا يمكن القول بأن النقل بالحاويات أصبح يمثل ثورة في عالم النقل والتجارة العالمية لا تقل أهمية عن الثورة الصناعية في القرن الثامن عشر.

كما أن استخدام الأراضي داخل الدول النامية تأثر كثيراً بالعولمة التي أدت إلى زيادة كفاءة استخدام الأراضي بدلاً من التوسع غير المنضبط وكذلك فهم نظم الأراضي كأنظمة مفتوحة مع تدفقات كبيرة من البضائع والأشخاص ورؤوس الأموال (استثمارات الأموال الأجنبية والتحويلات المالية) التي تربط استخدام الأراضي المحلية مع النطاق العالمي⁽¹⁾.

ثالثاً : الشركات متعددة الجنسيات والتحالفات الدولية والتكتلات الاقتصادية.

كما تميزت تلك الفترة بالانتشار العالمي لبعض المفاهيم الجديدة مثل الشركات متعددة الجنسيات والتي تعد أحد مفردات العولمة في هذا العصر والتحالفات الدولية وهي باختصار تحالفات دولية وإقليمية بين الشركات والتكتلات الاقتصادية على مستوى القارات ولقد أثرت كثيراً تلك المفاهيم في التجارة الدولية والجغرافيا الاقتصادية وأدت إلى الاقتراب بين علوم الاقتصاد والسياسة والجغرافيا الاقتصادية، ولقد أثبتت العديد

(1) Employment, Globalization and Development, Global land use change, economic globalization, and the looming land scarcity, volume 108 No 9, 2013.

من التكتلات الاقتصادية أهميتها مثل الاتحاد الأوروبي ومنها العكس تكتلات اقتصادية بدون جدوى مثل منظمة التجارة العربية الحرة، ويوضح الملحق رقم (٢) نماذج لبعض التكتلات الاقتصادية فى تلك المرحلة^(١).

وتعد التكتلات الاقتصادية أحد مفردات العولمة التى تعيشها الجغرافيا الاقتصادية فى تلك الفترة وهناك دراسات متعددة عن التكتلات الاقتصادية من وجهة نظر علماء الاقتصاد والجغرافيا والسياسة الدولية.

وأصبح الاعتماد على الجغرافيا فى توفير معلومات بشأن التوزيع الجغرافى للمنظمات والتكتلات الاقتصادية والتوزيع الجغرافى لمراكز الثقل التجارية العالمية وحجم حركة التجارة بين المناطق الجغرافية واتجاهات حركة التجارة الخارجية وتعالج الجغرافيا تلك الموضوعات متأثرة بعلمي الاقتصاد والسياسة مما أدى إلى التقارب الشديد بين تلك العلوم.

رابعاً : جغرافية الاتصالات والتجارة الإلكترونية.

تعد جغرافية الاتصالات فرعاً هاماً من جغرافية النقل والتى تدرس حركة المعلومات فى ظل اتساع نطاق مفهوم المعلوماتية وانتشار الأقمار الصناعية والتصوير الجوى الفضائى وشبكات الانترنت وأصبحت الاتصالات أحد دعائم التنمية الاقتصادية والاجتماعية فى دول العالم لما

(١) شريف عبد السلام شريف : شبكة الهاتف المحمول بمحافظة بورسعيد، دراسة فى جغرافية الاتصالات، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، ٢٠١١، الجزء الثانى، ص ٩٩.

تميزت به من اختصار بعدين مهمين في الحياة وهم البعد المكاني والبعد الزمني وأثرهما في الربط بين المناطق المختلفة^(١).

ترجع كلمة اتصالات إلى الكلمة اللاتينية (Communis) ومعناها مشترك أو عام حيث تستخدم في المفرد لتدل على عملية الاتصال التي من خلالها يتم نقل المعاني^(٢).

وتهتم جغرافية الاتصالات بدراسة خدمات الهاتف الأضى والمحمول والتلغراف والبريد أو ما يسمى اختصاراً (Post, Telephone and Telegraph, PTT).

ويتجه العالم حالياً إلى ما يعرف باقتصاد المعرفة التي تعتمد على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتي ترتبط بها قضية التجارة الإلكترونية، ولقد بلغت إجمالي المبالغ الموظفة في استثمار تكنولوجيا المعلومات أكثر من تريليون دولار في جميع أنحاء العالم عام ١٩٩٦ وقد تصل إلى ٥ تريليون دولار عام ٢٠١٠.

كما تتميز تلك الفترة بظهور الصناعات الإلكترونية والتي تتركز معظمها في جنوب شرق آسيا وتشكل نحو ٥٥% من تجارة العالم^(٣).

(١) جمال محمد أبو شنب : نظريات الاتصال والأعلام، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠٦، ص ١١ .

(٢) شريف عبد السلام شريف : مرجع سبق ذكره ، ص ٩٩ .

(3) David Hummel: The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade, Journal of International Economics, Volume 54, June 2001, p. 75.

وعلى الرغم من الأزمات المالية الاقتصادية التي تعرض لها العالم مؤخراً إلا أن تقرير التجارة الإلكترونية والتنمية التابع لهيئة الأمم المتحدة أكد على أن الإنترنت وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات تدفع عجلة النمو الاقتصادي العالمي.

ولقد تم إنشاء الاتحاد الدولي للاتصالات ITU ومقره الرئيسي بجنيف بسويسرا وكان يعرف في بادئ الأمر باسم الاتحاد الدولي للتلغراف بباريس عام ١٨٦٥ ومن مهامه الرئيسية تقسيم طيف الراديو وتنظيم ترتيب وصل المشتركين بالشبكة العامة بين الدول المختلفة للسماح بالمكالمات الهاتفية الدولية، أخذاً بعين الاعتبار تنفيذ الاتصال عن بعد كوظيفة مشابهة للوظيفة التي يقوم بها الاتحاد البريدي العام UPU لإنجاز الخدمات البريدية. وهي واحدة من الوكالات الخاصة (Specialized Agencies) التابعة للأمم المتحدة^(١).

وفي عام ١٩٩٩ تم تأسيس مجموعة الامتياز البيئي للاتصالات والذي أكد على نقل المعلومات إلكترونياً ليس أقل أهمية من الحركة المادية للبضائع والسكان.

وفي ظل عصر المعلوماتية لا بد للدول النامية من الاهتمام بالبنية التحتية للمعلومات لمواجهة الفجوة الكبيرة بينها وبين الدول المتقدمة، وفي الوقت ذاته تعمل تكنولوجيا المعلومات على التغلب على حواجز العزلة الاقتصادية والاجتماعية والجغرافية التي تعيشها الدول النامية

(1) International Telecommunication Union: Wikipedia, the free encyclopedia

ومن أهم الدول التي أصبحت مركزاً للمعلوماتية (الصين والهند وباكستان)^(١).

وتنقسم الشركات العاملة في تكنولوجيا المعلومات إلى شركات منتجة للأجهزة الإلكترونية الدقيقة وتسجل يومياً تكنولوجياً وابتكارات حديثة تدعم عملية الاتصال وهي منتشرة في دول العالم المتقدمة وشركات خاصة بخدمة التشغيل وتنتشر في معظم الدول المتقدمة ولها فروع كثيرة في الدول الأخرى وتعمل على توسيع المجال الجغرافي لها يوماً بعد الآخر، كذلك تعمل على تحسين الخدمة باستمرار لكي تحافظ على بقائها في الأسواق العالمية.

وتعد التجارة الإلكترونية أحدث أنماط التجارة التي ظهرت في أواخر القرن العشرين وهي عبارة عن تبادل السلع والخدمات والمعلومات عبر وسائل الاتصال الإلكترونية، وتعد تجارة المعلومات أهم سلعة تقوم عليها التجارة الإلكترونية.

ولقد بلغ حجم التجارة الإلكترونية في العالم حوالي ٣.٨ تريليون دولار في عام ٢٠٠٣، وتنقسم التجارة الإلكترونية إلى مقطعين الأول، وهو "التجارة"، وهو يشير إلى نشاط اقتصادي يتم من خلال تداول السلع والخدمات بين الحكومات والمؤسسات والأفراد وتحكمه عدة قواعد وأنظمة يمكن القول بأنه معترف بها دولياً، أما المقطع الثاني

(١) عادل عوض : تكنولوجيا الاتصالات الحديثة والتنمية البيئية المستدامة، مجلة شؤون عربية ، جامعة الدول العربية ٢٠٠٤، ص ص ١٧٣، ١٧٩.

"الإلكترونية" فهو يشير إلى وصف لمجال أداء التجارة، ويقصد به أداء النشاط التجاري باستخدام الوسائط والأساليب الإلكترونية مثل الإنترنت.

وتتميز تلك التجارة باختصار التكلفة والزمن المستغرق في عقد الصفقات مع تقليل الوظائف والعمليات الإدارية اللازمة والدورة المستندية لحركة البضائع أى التخلص من شوائب العمالة والتي تعنى البطالة الزائدة والبيروقراطية المتجمدة.

وتتميز التجارة الإلكترونية بالتركز فى معظم دول العالم سواء المتقدم أو النامى ولكن مع عدم توازن فى التوزيع الجغرافى لمناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك فنجد فى الدول المتقدمة الإنتاج والاستهلاك متلازمان ونجد فى الدول النامية الاستهلاك فقط وهناك دول لا توجد بها التجارة الإلكترونية على الإطلاق ويمكن أن يطلق عليها فى زمن العولمة وثورة الاتصالات (الدول الأمية) ومن هنا يمكن القول بأن محوري التبادل والاستهلاك فى التجارة الإلكترونية أكثر انتشارا من محور النتاج.

كما ساهمت التجارة الإلكترونية فى تجارة الخدمات المالية وأنشئت الكثير من الأسواق للمشتقات المالية مثل الأسهم والسندات والحيازات والعقود الآجلة وكذلك تبنت العديد من البورصات العالمية النظم الإلكترونية وخاصة منذ بداية الثمانينيات وأعقاب أزمة ١٩٨٧ مثل بورصة لندن ١٩٨٦، والبورصة الإيطالية ١٩٩٤، وبورصة تورنتو للأسواق المالية ١٩٩٧، وبورصة يوركس ١٩٩٨، وبورصة طوكيو ١٩٩٩^(١).

(1) Stephen D. Simpson: The Death Of The Trading Floor. May, 12, 2011, WWW. Investopedia

ولقد ساهمت التجارة الالكترونية بشكل كبير من خلال الأنظمة التي تتيحها المنظمات المالية العالمية والبورصات والبنوك وشركات الصرافة والبريد الدولي وشركات الاتصالات والتي أصبحت توفر خدمة نقل الأموال في معظم دول العالم من خلال مكاتب ومحلات تجارية تحمل مسميات مختلفة مثل خدمة فوري في مصر وخدمة موبى كاش في شركة موبينيل.

وتتميز تلك الفترة بارتفاع أعداد العاملين في مجال الاتصالات مع اختلاف الترتيب الهيراركي بداية من الهيئات والمنظمات العالمية مثل الاتحاد الدولي للاتصالات وشركات الاتصالات العالمية والمكاتب الإقليمية والفروع المحلية والمحلات وأكشاك البيع والسيارات المتنقلة وتحمل أسماء الشركات والباعة الجائلين.

كما انتشرت العديد من الأنشطة الاقتصادية التي نتجت عن الاتصالات الحديثة منها محلات بيع الموبايل ومحلات لإصلاح الموبايل وكذلك شركات ومحلات وأنظمة مختلفة لضبط أجهزة الريسيفر للنقل عبر الأقمار الصناعية واختيار القنوات، وكذلك مكاتب إقليمية شركات محلية ومحلات لتوصيل الانترنت ومعظم عمليات التبادل التي تنقل المعلومات من مرحلة إلى أخرى تعمل على خلق قيمة مضافة في كل مراحلها من المصدر إلى المستهلك أي عملية تجارية تنتشر فيها تجارة الجملة وتجارة التجزئة، وتحقق الأخيرة قيمة مضافة أعلى نظراً لارتفاع أعداد المشتركين في تلك الخدمة.

وتتميز التجارة الالكترونية بالتغير السريع المعتمد على الففز بشكل كبير مما أدى إلى اندثار أهمية أجهزة مثل الفيديو وأجهزة الابل

توب وأنواع من أجهزة الموبايل وهى الأجهزة العقيمة التى لا تتيح خدمة الاتصالات المباشرة فى الحال.

كما تغيرت أشكال الأسواق التجارية (التجزئة) وأصبح الاتجاه نحو الأسواق المنظمة فى صورة مولات كبيرة ضخمة مزودة بفروع بنكية وشركات صرافة وأجهزة الفيزا كارد لتسهيل عملية التبادل التجارى، كما اتسمت الأسواق التجارية بتعدد فروعها واعتمدت فى التسويق الاعلانى على شبكة الانترنت وكذلك على العروض التى تقدمها والخصومات التى من خلالها يتم البيع بشكل أكبر مع تخفيض قليل فى سعر السلعة.

ولقد أطلق الديب على تلك المرحلة عصر الثورات (الثورة العلمية والتكنولوجية) وتوضح آثارها على الجغرافيا الاقتصادية فيما يلى :

١. زيادة الاستثمارات المرصودة لتحديث الإنتاج.
٢. نشأة الصناعات عالية التكنولوجيا.
٣. إعادة التوزيع الجغرافى للصناعة على المستوى العالمى.
٤. نمو قطاع الخدمات.

وبخصوص ثورة المعلومات نشأ ما يسمى بالاقتصاد المعلوماتى

· Information Economy

وهو عبارة عن نظام اقتصادى إدارى تركز فيه الإنتاجية

والتنافسية على المعرفة والخبرة والمهارة

وفى ظل ثورات النقل والاتصالات وشبكات النقل والأقمار الصناعية والتصوير الجوى أصبحت هناك تهديدات تجتاز الحدود الدولية والسياسية وتخرق سيادة الدولة.

وعلى الرغم من وجود بعض الاتجاهات التى تميل إلى تهميش علم الجغرافيا إلا أنه ثبت خلال الأزمات المختلفة واختيار المناطق وتوطن المكاتب الخلفية يؤكد مرة أخرى على الميزة النسبية التى تتمتع بها بعض المواقع وبذلك يبقى التباين المكانى يؤكد على أن الجغرافيا ما زالت ولا تزال مستمرة ولا نهاية لها^(١).

وتعد خدمات الاتصالات أحد بنود اتفاقية التجارة الدولية فى الخدمات والتى تصدرها الأمم المتحدة بالتعاون مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومنظمة التعاون والتنمية فى الميدان الاقتصادى والمفوضية الأوروبية وصندوق النقد الدولى ومنظمة التجارة العالمية.

وتشمل خدمات الاتصالات خدمات البريد والسعاه (من الباب إلى الباب)، كما تشمل بث الصوت والصور بالهاتف والتلكس والبرق والراديو والإذاعة والتلفزيون والأقمار الصناعية والبريد الالكترونى والفاكسميلى وخدمات شبكات الأعمال التجارية والمؤتمرات عن بعد وكذلك خدمات الهاتف الخلوى وخدمات عصب الانترنت وخدمات الوصول بالحاسب^(٢).

(١) محمد محمود إبراهيم الديب : مرجع سبق ذكره ، ص ص ١٣٣ ، ١٣٤ ، ١٤٠ .

(2) United Nations Conference on Trade and Development, Report 2010, p. 38.

وبذا يصح أن نطلق على تلك المرحلة (ثورة النقل والاتصالات) وبذا نتفق مع العالم الاقتصادي (كيبليج) Kipling الذي يرى أن النقل هو الحضارة Transport is Civilization حيث ترتبط نشأة الحضارات بالتقدم الغنى لوسائل النقل والاتصالات ذلك لأن النقل يساعد على انتشار الأفكار وتبادل المعرفة الإنسانية والتكنولوجية والتعرف على سلع ومنتجات الدول الأخرى وجلبها وأيضاً العادات الاستهلاكية والتحضر.

كما يؤكد الاقتصادي البريطاني الفريد مارشال على أن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل^(١).

وإذا كانت الثورة الصناعية غيرت من خريطة العالم الاقتصادية في القرن الثامن عشر فإن ثورة النقل والاتصالات غيرت وسنغير بشكل كبير الخريطة الاقتصادية للعالم في القرنين العشرين والقرن الحادي والعشرين.

(١) حمادة فريد منصور : اقتصاديات النقل ، الشركة المتحدة للطباعة والتوزيع والنشر ، الطبعة الثانية ، ٢٠١٠ ، ص ٨.

ملحق (١) : التكتلات الاقتصادية فى الفترة من عام ١٩٦٠ -

١٩٨٠ .

- المنظمة الأوروبية للتجارة الحرة (١٩٦٠) :
- .(European Free Trade Association, EFTA)
- منظمة الآسيان (١٩٦٧)
- .(Association of South East Asian Nations, ASEAN)
- ١٩٦٩ : (Andean Community)
- السوق المشتركة لدول الكاريبى (١٩٧٣)
- .(Caribbean Community and Common Market, CARICOM)
- اتفاقية بانجوك (١٩٧٥) (Bangkok Agreement)
- منظمة الإكواس (الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا) : ١٩٧٥
- .(Economic Community of West African States, ECoWAS)
- منظمة إيكاس (الاتحاد الاقتصادي للولايات الأفريقية) : ١٩٨٣
- .(Economic Community of African States, ECAS)
- اتفاقية المحيط الهندى : ١٩٨٤ (Indian Ocean Commission, IOC)
- الاتحاد المغربى العربى : ١٩٨٩ (Arab Maghreb Union, UMA)
- اتفاقية جنوب الباسيفيك للتجارة الإقليمية والتعاون الاقتصادى : ١٩٨١
- .(South Pacific Regional Trade and Economic Co operation Agreement, SPARTECA)

مسار الجغرافيا الاقتصادية حتى مطلع الألفية الثالثة

- منظمة أمريكا اللاتينية للتكامل : ١٩٨٠
(Latin American Integration Association, LAIA)
- السوق المشتركة لدول الكاريبي : ١٩٧٣
(Caribbean Community and Common Market, CARICOM)
- اتفاقية بانجوك : (Bangkok Agreement) ١٩٧٥ .
- منظمة الإكواس (الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا) : ١٩٧٥
(Economic Community of West African States, ECoWAS)
- منظمة أمريكا اللاتينية للتكامل : ١٩٨٠
(Latin American Integration Association, LAIA)

ملحق (٢) : التكتلات الاقتصادية فى الفترة من ١٩٨٠-٢٠٠٠ .

- منظمة إيكاس (الاتحاد الإقتصادى للولايات الأفريقية) : ١٩٨٣
(Economic Community of African States, ECAS)
- اتفاقية المحيط الهندى : ١٩٨٤ (Indian Ocean Commission, I O C)
- الاتحاد المغربى العربى : ١٩٨٩ (Arab Maghreb Union, U M A) .
- إتفاقية جنوب الباسيفيك للتجارة الإقليمية والتعاون الإقتصادى : ١٩٨١
(South Pacific Regional Trade and Economic Co operation Agreement, SPARTECA)
- منظمة دول شرق الكاريبى : ١٩٨١
(Organization of Eastern Caribbean States, O E C S)
- منظمة التعاون الخليجى : ١٩٨١ (Gulf Co Operation, GCC)
- منظمة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي : ١٩٨٥
(South Asian Association for Regional Co operation, SAARC)
- منظمة التعاون الإقتصادى : ١٩٨٥
(Economic Co operation Organization, E C O)
- منظمة التعاون الآسيوى الباسيفيكي الإقتصادى : ١٩٨٩ .
(Asia Pacific Economic Co operation, A P E C)
- اتحاد التنمية لدول جنوب أفريقيا : ١٩٩٢
(Southern African Development Community, SADC)
- الاتحاد الإقتصادى لدول غرب أفريقيا : ١٩٩٤
(Economic and Monetary Community of Central Africa, C E M A C)

مسار الجغرافيا الاقتصادية حتى مطلع الألفية الثالثة

- السوق المشتركة لدول شرق وجنوب أفريقيا : ١٩٩٤ الكوميسا
(Common Market for Eastern and Southern Africa, COMESA)
- الاتحاد الاقتصادي لدول غرب أفريقيا : ١٩٩٤
. (West African Economic and Monetary Union, UEMOA)
- اتحاد شرق أفريقيا : ١٩٩٦ (East African Community, EAC)
- منطقة التجارة العربية الحرة : ١٩٩٧
(Greater Arab Trade Free, GATFA) (Pan – Arab Free Trade Area, PAFTA)
- منطقة التجارة الحرة لوسط أوروبا : ١٩٩٢
(Central European Free Trade Area, CEFTA)
- منطقة أوروبا الاقتصادية : ١٩٩٤ (European Economic Area, EEA)
- اتحاد الكومنولث : ١٩٩١ (Commonwealth of Independent States, CIS)
- الاتحاد الاقتصادي الأوراسي : ١٩٩٧
(Eurasian Economic Community, EAE C)
- (Trans – Pacific . SEP) : ٢٠٠٦ .
- السوق المشتركة الجنوبية : ١٩٩١
(South Common Market, MERCOSUR)
- اتفاقية التجارة الحرة لدول أمريكا الشمالية : ١٩٩٤
(North American Free Trade Agreement, NAFTA)

قائمة المراجع والمصادر

أولاً : المراجع العربية.

- جلال الشافعي : التجارة الالكترونية، كتاب الأهرام الاقتصادي رقم ١٩٨، أول يونية ٢٠٠٤م.
- جمال محمد أبو شنب : نظريات الاتصال والأعلام، الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية، ٢٠٠٦م.
- حمادة فريد منصور : مقدمة فى اقتصاديات النقل، الشركة المتحدة للطباعة والتوزيع والنشر، الطبعة الثانية، ٢٠١٠م.
- سامى زكى عوض : دراسة عن الموانئ الجافة فى منظومة النقل الدولى متعدد الوسائط، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، أكتوبر ١٩٩٦م.
- سعاد الصحن : الجغرافيا الاقتصادية دراسة فى تطور المفهوم والمناهج، مجلة الجمعية الجغرافية العربية، ١٩٨٦م.
- سعيد أحمد عبده : أصول جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٨٨م.
- سعيد أحمد عبده : جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٧م.
- شريف عبد السلام شريف : شبكة الهاتف المحمول بمحافظة بور سعيد، دراسة فى جغرافية الاتصالات، المجلة الجغرافية العربية ، العدد الثامن والخمسون، الجزء الثانى، ٢٠١١م.
- صفوح خير : البحث الجغرافى مناهجه وأساليبه، دار المريخ، الرياض.

- عادل عوض : تكنولوجيا الاتصالات الحديثة والتنمية البيئية المستدامة، مجلة شؤون عربية، جامعة الدول العربية ٢٠٠٤م.
- عبد الفتاح صديق : الجغرافية الاقتصادية وجغرافية الإنتاج الاقتصادي، مكتبة الرشد، الرياض، ٢٠٠٦م.
- عمر محمد الصادق : الصناعة وتلوث البيئة فى مدينة القاهرة، دراسة تطبيقية على منطقتي شبرا الخيمة وحلوان ، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، ١٩٩٢م.
- فاروق كامل عز الدين : النقل أسس ومناهج وتطبيقات ، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥.
- فاروق كامل عز الدين و محمد عبده عاشور : جغرافية السياحة، تطور وأسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٥م.
- فتحى محمد أبو عيانة : الجغرافيا الاقتصادية ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٨٦م.
- فؤاد محمد الصقار : جغرافية التجارة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ١٩٩٧م.
- فيليب رفة : الجغرافيا الاقتصادية، القاهرة، ١٩٧٧م.
- محمد بهى الدين مندور : الحاوية والتفريعة، الأهرام الاقتصادية ٢٠ / ٤ / ١٩٩٨م.
- محمد رياض : جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت ١٩٧٤م.
- محمد رياض : الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٩م.

- محمد صبحى عبد الحكيم : موارد الثروة الاقتصادية، ج ١، القاهرة ، ١٩٦٤م.
- محمد صفى الدين ومحمد عبد الحكيم : الموارد الاقتصادية، القاهرة، ١٩٦٥م.
- محمد فاتح عقيل وفؤاد محمد الصقار : جغرافية الموارد والإنتاج الصناعى والمعدنى، الطبعة الثانية، الإسكندرية، ١٩٦٨م.
- محمد فاتح عقيل وفؤاد محمد الصقار : جغرافية الموارد والإنتاج، القواعد العامة والإنتاج الزراعى، ط ٣، الإسكندرية، ١٩٧٠م.
- محمد فتحي مصيلحي : الجغرافية الاقتصادية الإطار النظري وتجارب عربية، القاهرة، ٢٠٠٤م.
- محمد متولى و محمود أبو العلا : الموارد الاقتصادية، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٦٧م.
- محمد محمود إبراهيم الديب : الجغرافيا الاقتصادية، الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- محمد محمود إبراهيم الديب : الجغرافيا الاقتصادية فى ضوء المتغيرات العالمية المعاصرة، سلسلة بحوث جغرافية، ٢٠٠٦ .
- محمد محمود إبراهيم الديب : الجغرافيا الاقتصادية، منظور معاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٦م.
- محمد محمود الصياد : الموارد الاقتصادية للجمهورية العربية المتحدة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٧م.
- محمد محمد سطيحة : الجغرافيا الإقليمية، دراسة لمناطق العالم الكبرى، دار النهضة العربية، ١٩٧٧م.

مسار الجغرافيا الاقتصادية حتى مطلع الألفية الثالثة

- محمد مدحت جابر : الجغرافيا البشرية، مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠٤م.
- منى صبحى السيد نور الدين : النقل بالحاويات فى الموانئ المصرية على ساحل البحر المتوسط ، دراسة فى جغرافية النقل البحرى، رسالة دكتوراه، غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، ٢٠٠٧م.
- منى صبحى السيد نور الدين : تنمية النقل البحرى والخدمات اللوجستية فى إقليم قناة السويس، الجمعية الجغرافية المصرية، نشرة البحوث الجغرافية، العدد ٦٩، ٢٠١٣م.

ثانياً : المراجع الأجنبية.

- Andrea Ascani, and Others: The Economic Geography and Economic Integration, A Review, SEARCH, EUROPEAN, COMMISSION EUROPEAN Research Area, January, 2012.
- Andy Picke: Economic Geography of Brands and Branding, Economic Geography, Clark University, October 2013, volume 89.
- Beth, H. L, Trends and Strategies in port development, The Sixth International Maritime Conference, 17-19 Oct 1999.
- David Hummel: The Nature and Growth of Vertical Specialization in World Trade, Journal of International Economics, Volume 54, June 2001.
- Donald R. Davis, David E . Weinsten : Economic Geography and Regional Production Structure , An empirical Investigation, European Economic Review, volume 43, Feb 1999.
- Employment, Globalization and Development, Global land use change, economic globalization, and the looming land scarcity, volume 108 No 9, 2013 .
- International Telecommunication Union: Wikipedia, the free encyclopedia.
- J.Vernon Henderson :Urbanization, Economic Geography, and Growth, Hand book of Economic Growth, Brown University, Volume 1, January 2003 .
- Jean, Paul Rodrigue : The Geography of Transport Systems, New York, Third Edition, 2010.

- Jeremy Hawells, John Bessant: Introduction, Innovation and Economic Geography ,a review and analysis , Oxford Journals , Social Sciences, Journal of Economic Geography, volume 12 , 929-942 .
- Journal of Economic Geography, Advance Access published, 2009. World Development Report 2009: reshaping economic geography.
- Journal of Transport Geography, Volume 23 December 2013.
- Markus Hesse , Jean – Paul Rodrigue : The Transport geography of logistics and freight distribution , Journal of transport geography, 2004.
- Masahisa Fujita, Paul Krugman : The New economic geography, Past , Present and Future , Regional Science 83, 2004.
- Mobarek: Strategy for improving port productivity in developing countries, The 15 international port conference on port and transport development in the next millennium, 14-16 Feb, 1999
- Paul Krugman: Growing World Trade, Causes and Consequences, Economic Activity, Brooking Institution Press Volume No 1, 1995.
- Paul Krugman: Increasing Returns and Economic geography, The Journal of Political Economy, volume 99, Issue 3, June 1991.
- Paul Krugman: What's New About The New Economic Geography? Oxford Review Of Economic Policy, Vol. 14, No. 2
- Peter J. Buckley, Pervez N, Ghauri: Globalization, Economic Geography and The Strategy of Multinational enterprises, Journal of International Business Studies, 2004.
- Ronald M. Lee: Distributed electronic trade scenarios: representation, design, prototyping, International Journal of Electronic Commerce, Vol. 13, No. 3, 2013.
- Stephen D. Simpson: The Death Of The Trading Floor. May, 12, 2011, WWW. Investopedia.
- Stephen Redding, Anthony J. Venables : Economic Geography and International Inequality, Journal of International Economics, Volume 62, January 2004.
- THE WORLD BANK GROUP, World Development Indicators, 2008
- United Nations Conference on Trade and development, Report 2010.
- White, H. P and Senior, M.L, Transport Geography, New York, Long man, first published, 1983.

مسار الجغرافيا الاقتصادية حتى مطلع الألفية الثالثة

- World Bank, World Development Report 2009: reshaping economic geography, Washington DC, 2009.