

دراسات في جغرافية التنمية
أولا : النقل والتنمية
اعداد الدكتورة/ ليلي حسن أمين الأندى
المدرس بقسم الجغرافيا

تمهيد :

تهتم حكومات الدول النامية بقضايا ومشاكل التخلف والتنمية . وقد عكس هذا الاهتمام حقيقة أن المشكلة لم تكمن فقط في الفجوة الشاسعة بين مستويات المعيشة لشعوب الدول النامية والدول المتقدمة ، بل ومن انظرار اتع تلك الفجوة يوما بعد يوم نتيجة لتفاوت معدلات النمو بين كلا المجموعتين من الدول ، عملا بحقيقة أن من لا يتقدم يتأخر .

وقد أخذت مصر بخط التنمية وأقامت العديد من الدراسات والتخطيطات التنموية لعدد من أقاليم الدولة وبدأت في تطبيقها . لذلك رأت الباحثة دراسة عدد من الموضوعات التي تربط بين الجغرافيا بنظرتها الشمولية وأبعادها الزمنية والمكانية وقدرتها على التعميم لاستغلال الأرض ، وبين التنمية التي تقوم على تلمسك المقومات حتى تظهر وتأتي ثمارها .

- وتضم الموضوعات المقترحة للدراسة في ضوء الربط بين الجغرافيا والتنمية ،
- النقل والتنمية
 - الطريق والتنمية
 - البيئة وتنمية السياحة
 - سينا، وإكنايات التنحية
 - أقاليم مصر التخطيطية والتكامل والتنمية .

كما رأت الباحثة أن توضح أولا مفهوم وانماط التنمية وعلاقتها بالجغرافيا حتى يتسنى للقارئ الربط بين مفهومي الجغرافيا والتنحية .

١ - مفهوم التنمية :

يشير تعبير التنمية الى مجموعة من المتغيرات أو التطويرات التي تحدث في هيكل ووظائف القطاعات في المجتمعات المتخلفة والتفاعلات المرتبطة بها ، الأمر الذي يؤدي الى دفع عجلة التقدم لهذه المجتمعات بكامل قطاعاتها . والظاهرة التنموية من حيث أبعادها الزمنية هي عملية Process لذلك نسمي عملية التنمية وليست مرحلة Stage أو درجة (١) .

(١) د - علي الدين هلال ، مفهوم التنمية ، مجلة السياسة الدولية ، العدد ٦٨ ، أبريل ١٩٨٢ .

هناك فرق بين النمو والتنمية لأي من قطاعات الدولة ، فالنمو عبارة عن الزيادة في هذا القطاع ، أما التنمية فهي عبارة عن تحقيق زيادة سريعة تراكمية ودائمة عبر فترة ممتدة من السنوات في ذلك القطاع ، وتقرن العديد من الأبحاث بين التنمية وزيادة الإنتاج . حقيقة أن زيادة الإنتاج قد تكون مطلب هام وهدف في بعض الدول النامية ، ومن ثم لا ضرر في أن يشار إلى أن هدف التنمية في مرحلة من مراحلها بأنه زيادة الإنتاج . ولكن من الخطأ اعتباره الهدف الوحيد لها . حيث تكمن عناصر التنمية في تفتيت قوى التخلف واضعاف مفعولها ، بل وتحويلها إلى قوى دفع لعملية النمو ، حتى يتسنى للدولة بكامل قطاعاتها أن تير قدمها وبافطراد في سبيل تحقيق المجتمع المحترم لكانه (١) .

يربط البعض التنمية باستخدام أو استيراد التكنولوجيا المتقدمة في العالم وهذا الرأي يغفل أن المستوى التكنولوجي لمجتمع ما إنما يمكن درجة تقدمه العلمي والتعليمي ، كما يعكس تراكم الخبرات البحثية والتعليمية لديه . وهكذا فإن الثورة التكنولوجية في البلاد المتقدمة هي تعبير عن تقدم طبيعي . أما استيراد هذه التكنولوجيا إلى البلاد المتخلفة ، لايعبر عن تطور طبيعي ، لكنه أمر مستعار مضاف إلى هيكل اجتماعي متخلف ، ومن ثم لا يؤدي بالضرورة إلى التطور . وذلك يعكس التنمية التي تقوم معتمدة على التخطيط والخدمات وكفاءة العنصر البشري ، وتنتهي إلى تطور القطاع الذي قامت من أجله .

والتخطيط هو الوسيلة للتغير بهدف التنمية . فالخطة تنق وتبهيء وتحدد كل المشروعات الإثائية الاقتصادية والاجتماعية ، بغرض رفع مستوى الخدمات الاجتماعية وتحسين وزيادة الإنتاج حتى يتم التوازن بين معدلات الإنتاج ومعدلات الاستهلاك . كما تراعى الخطة السليمة التوازن بين النواحي الاجتماعية والنواحي الاقتصادية ، تكون الخطة ناجحة عندما تصل بالتنمية إلى الاستفادة وإفادة الجميع فالعلاقة والدعم المتبادل بين البيئة الطبيعية والبشرية عن طريق الخطة ، إنما يحدد التوازن المطلوب لقيام مجتمع ناجح ، ومن ثم يند التخطيط وسيلة لكي تقوم التنمية بالاستغلال الأمثل للموارد (٢) .

- نخرج مما سبق إلى أن مفهوم التنمية ينطلق من الإجابة على أربعة أسئلة هي :
- ١ - ماذا ننمي ؟ ٢ - كيف ننمي ؟ ٣ - لمن ننمي ؟ ، ٤ - على من يقع عبئ التنمية ؟ ، ومن تحليل الإجابة على هذه الأسئلة يتضح أن مفهوم التنمية يشتمل على :
 - ١ - تنمية موارد الدولة الطبيعية أو التي هي صنع الإنسان ، وأيضا الموارد المعروفة للدولة وكذلك البحث عن الموارد الكامنة فيها .

(١) د - عمر محي الدين ، التنمية والتخطيط الاقتصادي ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٧٢ ، ص ٢٨ .

(٢) د - مورييس مكرم الله واصف ، مفهوم التخطيط القومي ومقوماته الرئيسية ، معهد التخطيط القومي ، مذكرة داخلية رقم ٢٩١ ، ١٩٧٢ ، ص ٦٥ .

٢ - تتم التنمية بالتخطيط الذي يحدد الهدف من التنمية ، والمدة التي يتحقق فيها هذا الهدف ، وامكانية تقسيمها الى مراحل . كذلك حتى تتم التنمية يجب توفر الخدمات من تعليم ورعاية صحية واجتماعية وامكان ونقل ومواصلات .

٣ - تقوم التنمية لخدمة المجتمع السكاني على كافة مستوياته الاقتصادية والثقافية والحضرية ، وأن تنتهي الى رفاهية ورفع المستوى المادي والثقافي للقاعدة المريضة من السكان .

٤ - يقع عبء التنمية بمشاركة بين الدولة كملطه سيادية تقوم بالتخطيط لاتجاهات التنمية وتوجيه الأفراد اليها ، وكذلك على السكان ومدى مشاركة الأفراد في استغلال الموارد الاستغلال الأمثل . وتقوم التنمية على عائق القوى العاملة من السكان ، لذلك فان فئاتها من حيث العدد والنوع والس ودرجة التعليم لها أثر واضح على مدى نجاح عملية التنمية .

٢ - أنماط التنمية :

تقوم التنمية على عائق الامان وايضا لحساب الانسان ، لذلك تتعدد أنماط التنمية تبعاً لتعدد القطاعات التي يعمل فيها الانسان والتي تغطي عائدات خدمة الانسان . فتتركز في التنمية الاقتصادية ، وما يتبعها من تنمية في الموارد أو الخدمات . وأيضاً في التنمية الاجتماعية ، وما يتبعها من تنمية سياسية أو ثقافية أو حضارية .

أ - التنمية الاقتصادية :

هي عملية يتم بها نقل الاقتصاد القومي كله من وضع التخلف الى وضع التقدم ، ورفع مستوى المعيشة . فالتنمية الاقتصادية وسيلة لتحقيق رفاهية الانسان ، ومن ثم فانه يجب الاخذ في الاعتبار الآثار الاجتماعية المترتبة على التنمية الاقتصادية ، حيث أن رفاهية الانسان الاقتصادية والاجتماعية لاتتجزأ (١) .

تهدف التنمية الاقتصادية الى التغير في الهيكل والبنيان الاقتصادي الذي يكون من شأنه تحقيق زيادة في الدخل القومي وبالتالي الفردي . ويضم البنيان الاقتصادي الامشطة الاقتصادية الرئيسية ممثلة في الزراعة والصناعة والتجارة .

تشكل الطاقة الامثائية لقطاع أحد الدعائم الاساسية في البنيان الاقتصادي ، حيث أنه بالاضافة الى عائداتها الاقتصادية ، فانه يقوم عليها تنمية مناعية وأيضاً تنمية للتجارة الخارجية . أما التنمية الصناعية ، فتقوم بهدف زيادة الناتج القومي من الصناعة بالاستخدام

(١) د . فتحي الحسيني خليل ، تخطيط التنمية الصناعية في الدول النامية ، معهد التخطيط ، مذكرة داخلية رقم ٣٢٨ ، ١٩٧٣ ، ص ٧٨ .

الكامل للموارد المتاحة . وتكتسب التنمية الصناعية أهمية خاصة في الدول النامية ، على أن تحقق توازنا بين المنتج من الصناعة والمستخدم فيها والغائش الذي يشكل العلاقة بين الصناعة والتجارة الخارجية . أما التنمية عن طريق تمكين الدولة من تصدير فائض الإنتاج بعد مواجهة احتياجات الاستهلاك المحلي واستيراد ما لا يتوفر انتاجه محليا ، يظهر دور التجارة الخارجية في التنمية حيث تفرض نفسها كأحد العوامل الحاسمة في التنمية الاقتصادية .

أن أحد الشروط الأساسية لدفع عجلة التنمية الاقتصادية هي أن يكون خط التنمية خطا متوازنا . (١) يفيد ذلك أن استمرار تقدم التنمية الاقتصادية ، يقضى أن تنمو الفروع المختلفة للاقتصاد القومي بمعدلات نمو مناسبة ومنسقة ازا ، بعضها البعض . فنمو أى قطاع يتجسدد ويتأثر بمعدلات النمو التى تحققها القطاعات الأخرى فى الاقتصاد القومى . هذا التوازن هو محور الحركة المرنة لكل أهداف التنمية المخططة ، وان عدم التنازل يفرض شكلا من أشكال الخلل والتعارض فى عملية التنمية الاقتصادية .

ب - التنمية الاجتماعية :

هى اسلوب للعمل الاجتماعى ، يقوم على احداث تغيير حضارى فى طريقه التفكير والعمل والحياة عن طريق اثاره وعى المجتمع لهذا الاسلوب ان لم يكن الوعى قائما ، أو تنظيمه وتحريكه فى حالة ركوده ، وتهدف التنمية الاجتماعية الى توجيه الطاقات البشرية للمجتمع عن طريق تزويد الافراد بقدر من الخدمات الاجتماعية والعامة كالتهليم والصحة والسكان والنقل والمواصلات ٠٠٠ الخ ، بحيث تتيح لهم فرصة المشاركة فى النشاط الاقتصادى والاجتماعى القائم بغرض تحقيق الاهداف المجتمعية المنشودة .

ويمكن تعريف التنمية الاجتماعية بأنها عملية استثمار انساني تتم فى المجالات أو القطاعات التى تمس حياة البشر بهدف رفع مستواه الثقافى والمحى والفكرى والروحى ومستوى استمتاعه بالحياة (٢) .

على ذلك فالتنمية عملية ذات شقين ، شق اجتماعى وشق اقتصادى ، وان التوازن بينهما أمر ضرورى حتى تنتظم أمور المجتمع الاقتصادى والاجتماعية ، وهو مايمى بالتنمية الشاملة ، بمعنى أنها عملية تشمل جميع جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية وعلى جميع مستوياتها القومية والاقليمية والمحلية وبكل أبعادها الطويلة والمتوسطة والقصيرة المدى .

(١) المرجع الاسبق ، د . على الدين هلال ، مفهوم التنمية .

(٢) د . وقيق أشرف حسونة ، محاضرات فى سيولوجية التنمية والتخطيط ، معهد التخطيط القومى ، مذكرة داخلية رقم ٢٩٥ ، فبراير ١٩٧٣ ، ص ٦٧ .

ولقد رأت القيادات السياسية فى بعض الدول النامية أن عدم التكامل بين الجانب الاقتصادى والجانب الاجتماعى أمر ممكن ولو مرحليا ، فأخذت من التفوّر الاجتماعى مسلكا لكل جوانب النشاط الاقتصادى للمجتمع دون التركيز على القدرة الاقتصادية الحقيقية المتاحة ، حتى صار التغير الاجتماعى لايمثل دعما للقدرة الانتاجية وأصبح الاستمرار فى هذا التغير يمثل شعارا أكثر منه أمرا واقعا (١) .

كذلك نجد أن الجانب الاقتصادى للتنمية ، رغم أهميته وكونه هدفا فى المرحل الاولى للجهود الانمائية ، لكن لابد أن يأتى فى الاعتبار أنه وسيلة للنهوض بالعنصر البشرى وان التنمية لايمكن أن تكون مجزأة ، بل يتحتم أن تقوم التنمية شاملة للجوانب الاقتصادية والاجتماعية .

٢ - الجغرافيا والتنمية :

تقوم التنمية معتمدة على العلوم التطبيقية ومنها علم الجغرافيا ، كما يظهر دور الجغرافيا فى التنمية من خلال دورها فى خدمة الانسان واهتمامها بالانسان والبيئة والظواهر القائمة على العلاقة بينهما

فهناك علاقة واضحة بين التنمية والجغرافيا ، ان المسرح الجغرافى أو البيئة بكل مشتملاتها الطبيعية والبشرية هى المجال الذى يعمل فيه الجغرافى ، وهى فى نفس الوقت المجال الذى تقوم التنمية من خلاله . فالتنمية لابد وأن تعتمد فى قيامها على دراسة الظواهر ومكونات وقدرات وموارد كل اقليم ، وامكانية قيام علاقة تكاملية بين تلك الاقاليم أو بين الدولة كاقليم والعالم الخارجى كاقليم مختلفة فى مواردها .

الجغرافيا تدرس البيئة والانسان والعلاقة بينهما ، فالدراسات الجغرافية لها جانب طبيعى متمثلا فى دراسات لكل ظواهر سطح الارض الطبيعية من حيث البيئة والتكوين الجيولوجى والاشكال والمورفولوجية والتربة والمناخ والنبات وتوزيع اليابس والماء ، وكذلك الجانب البشرى من الدراسات الجغرافية متمثلا فى السكان وتركيبهم العنصرى والديموجرافى والانشطة الاقتصادية والقائمين بها والخدمات لتلك الانشطة ومراكز استقرار السكان وأنماطها والنواحي الاجتماعية والمذهبية والصحية للسكان ، والجغرافيا لا تدرس جميع هذه الظواهر منفردة كل على حدة ، بل تدرس تفاعلاتها ومدى ارتباط عنصر بالعناصر الأخرى مستخدمة فى ذلك الاساليب الجغرافية للتحليل والتي تضم التحليل الوصفى والكرتوجرافى والكمى أخذًا فى الاعتبار العنصرين الرئيسيين فى الدراسة وهما البيئة والانسان . والتنمية انما تقوم معتمدة على دراسات هذين العنصرين ، فخطة التنمية تهدف الى تنمية موارد البيئة بواسطة الانسان والحساب الانسان وتخطيط الانسان ، ان موارد البيئة شىء مطلق قائم ، ولكن مدى استغلالها

(١) Ward R. ,the challenge of Development, theory and practice, Aldine publishing Company, Chicago, 1967, P.455.

وتنميتها فيها أمر نسبي يتوقف على عوامل متعددة ترتبط بالإنسان - وقد يظن البعض أن دور الجغرافيا في التنمية انما يقتصر على دراسة الجوانب المادية في البيئة والمرتبطة بالإنسان ، على أن يترك الجوانب الغير مادية للدراسة من العلوم الأخرى كعلم الاجتماع مثلا . الا أنه لا يمكن اغفال الجانب الغير مادي المرتبط بالإنسان من الدراسات الجغرافية مثل العادات والتقاليد والحضارات والمذاهب والثقافات وما الى ذلك ، حيث لها دور رئيسي وفعال في التفاعل القائم بين الإنسان والأرض ومدى استغلال الإنسان للبيئة والى أي حد يمكن تنمية هذا التفاعل القائم بينهما . (١)

أما عن دور الجغرافي في التنمية فهو دور واضح ورئيسي ، فالجغرافي أقدر التخصصات على تطويع البيئة بغرض خدمة التنمية بحيث تصبح مهمة الجغرافيس مشتملة على :

١ - تحديد الموقع أو المساحة الممينة وتعد المرح الذي تقوم فيه التنمية سع توضح الوعاء الأمثل لقيام التنمية في تلك المساحة . والجغرافي يقوم بهذا العمل بمفرده من خلال خبراته وقدراته في معرفة خصائص الظواهر البيئية بشقيها الطبيعي والبشري .

٢ - المشاركة في الدراسة الميدانية من خلال فريق للبحث يضم اتجاهات وتخصصات في العلوم الطبيعية والإنسانية ، بهدف تقصي الحقائق البيئية لتحديد الضوابط والتحديات الطبيعية في مواجهة التنمية وامكانية ابطال مفعولها ، كما يعكف على دراسة الواقع البشري من وجهة النظر الديموجرافية والحضرية أى الكم والكيف .

٣ - وضع التقرير بهدف تحديد خطة التنمية ، على أساس الدراسة الميدانية التي قام بها فريق البحث ، حيث يعد الجغرافي من أقدر التخصصات على توضيح خط التنمية مع التحليل مزود بالرسوم والخرائط معتمدا على الدراسات التخصصية المختلفة .

مجمل القول أن الخبرة الجغرافية من خلال استيعابها للعلاقات المكانية ونظرتها الشمولية وقدرتها على التقييم للظواهر البيئية ، فهي تستطيع أن تحدد قدرة الإنسان وموارته وأن توضح العلاقة بين الواقع الديموجرافي والاقتصادى والحضارى للمجتمع ، حتى تحقق أقصى درجات التفوق والتنمية ، وحتى تمكن الإنسان مما هو أفضل في مجال استخدام الأرض .

أولا : الفصل والتنمية

تمهيد :

تتعدد العوامل التي تحدد امكانيات التنمية لمنطقة ما بين عوامل طبيعية ترتبط بالبيئة والموارد وتعددتها ومدى توفرها وسهولة استغلالها ، وبين عوامل

(١) Brian P.Ftz Gerald, Development in Geographical Methods, Oxford, University Press, 1974, p. 51.

بشرية هي من صنع الانسان ترتبط بعاداته وتقاليده ومستواه الفكري والحضارى والتكنولوجى ، النقل هو أحد هذه العوامل ، النقل من الدراسات التى تقوم على المشاركة بين عدد من العلوم كل من وجه نظره ، فيهتم الجغرافى بالتغيرات فى بنية شبكة النقل ومدى ارتباطها بالاندكيب الطبيعى والأشكال المورفولوجيية ، وتقوم أهمية النقل للجغرافى على اعتبارها أحد العوامل الرئيسية المؤثرة فى مواقع وتوزيع المراكز العمرانية وأنماط استغلال الأرض وكثافة الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والأبعاد السياسية ، وجميعها عناصر تتفق وعناصر التنمية . أى أن الدراسات الجغرافية تهتم بتحديد دور النقل فى التنمية .

١ - دور النقل فى التنمية :

خروج اختراع وسائل وطرق النقل الى العالم ، منذ بدء الانسان يسعى الى التنوير الى الأحسن وذلك بكسر حاجز المسافة ومايتبعه من اختصار للزمن ، وأيضاً بهدف سهولة استغلال موارد البيئة . أى أن النقل ظهر مع التطور الطبيعى لاستفادة الانسان من البيئة ، والذي يتفق مع التنمية أو التطور الى الأحسن .

لذلك وضع الانسان نصب عينيه تطوير وسائل وطرق النقل فى البر والبحر والجو بهدف مواجهة التحديات ، سواء للظواهر الطبيعية مثل شق القنوات لتقصير المسافات كشق قناة السويس ، أو تحدى الظواهر البشرية مثل انشاء الناقلات العملاقة بدلا من اختصار المسافات ، كما حدث بعد اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ والاضطرار الى الدوران حول أفريقيا . كما يعد النقل جزء من النظام اليومى فى الحياة حيث يحتسب سعر النقل كأحد المتغيرات الأساسية فى سعر السوق التجارية ، ويظهر الحافز للانتاج من تخفيض سعر النقل مع ثبات سعر المنتج مما ينتج عنه زيادة فى المعادلات .

يمكن القول بأن هناك علاقة بين العناصر الهامة فى إيرادات الدولة وبين امكانية قيام التنمية بها . بلا جدال يعد النقل أحد العناصر الرئيسية فى اجمالى الإيرادات للدولة . أى أن النقل ذو فائدة مزدوجة للتنمية ، فانه بالاضافة الى قيام التنمية بأى من أنماطها معتمدة عليه فإن المعادلات من النقل تستثمر فى التنمية . ولكن فى الدول النامية يستحوذ النقل على أكبر منصرف من ميزانية الدولة ذلك اذا ما قورن بالأموال الأخرى من الخدمات سواء فى البنية التحتية أو فى الخدمات الاجتماعية . (١)

النقل من الأنشطة المتعددة الأبعاد منها السياسية أو الاقتصادية أو الاجتماعية أو العمرانية فجميعهم له ارتباط بقطاع النقل وأن كان البعد السياسى يأتى فى

(١) Hoyle, B.S., (Editor), Transport and Development, Macmillan London, 1973, Towards a Theory of Transport and Development, George Wilson, 1966, p. 211.

المرتبة الأولى يليه البعد الاقتصادي . (١) لكن تعدد هذه الأبعاد يؤكد أن النقل لا يستغل لذاته فانه دائما جزء من شيء آخر فليس هناك أي فائدة لوسائل النقل وطرقه اذا لم يتوفر موارد وسكان للاستفادة منه . لذلك فان أهمية قيام النقل لا يتفق مع حقيقة تواجده فعلا ، بل يحتلزم النظر الى النقل مع امكانية الطلب اليه والا اعتبر أداه غير ذات فائدة في المنطقة .

العلاقة بين النقل والتنمية عملية ذات شقين أو بعدين ، سلبى وإيجابى ، وغلبه أى من البعدين انما تتحدد على أساس درجة التوازن بين كثافة شبكة النقل والتنمية المطلوبة . كمثال لذلك ، اذا افترضنا أن منطقة تحتاج الى درجة محددة من شبكة النقل حتى تصل الى أقصى درجات التنمية المطلوبة ، فان الزيادة فى طرق النقل الغير مطلوبة يكون لها أثر عكسى على العائدات من النقل ، حيث تمسك الزيادة فى رأس المال المنصرف مصروفات على مطالب غير ذات جدوى ، أى تعطى نتيجة سلبية . على ذلك لابد من وجود توازن بين النقل والتنمية ، هذا التوازن يظهر مدى التنسيق والتفاعل بين نظم الدولة السياسية والاقتصادية والاجتماعية .

تفيد حقيقة أن هناك تفاعل بين النقل والتنمية عن ظهور عدد من الاحتمالات تنتج عن دور النقل فى تنمية الأنشطة ، ومن متابعة رأى K.J.STOY للعلاقة بين النقل والتنمية نجده توصل الى ثلاث احتمالات لهذا التفاعل ، يتمثل فيما يلى :

- ١ - تأثير ايجابى (+) ويكون حينما تصح الأنشطة الانتاجية الجديدة هـى النتيجة المباشرة لتوفير وسائل النقل .
- ٢ - تأثير محايد (٠) ويكون حينما لا تجتذب وسائل النقل بذاتها الأنشطة انتاج مستحدثة وبالتالي لاتعمل على ظهور زيادة فى التنمية الاقتصادية .
- ٣ - تأثير سلبى (-) ويكون حينما يضع تواجد وسائل النقل لظهور أنشطة انتاجية جديدة ، وكمثال لذلك عندما يؤدي الطموح لدولة نامية على انشاء شركة طيران وطنية كبيرة ويحول ذلك دون استثمار رأى مال هذه الشركة فى أنشطة تعمل على رفح التنمية الاقتصادية .

ولا يدعى STOY بوجود عوامل حتمية تحدد درجة التفاعل بين النقل والتنمية ، بمعنى أن العوامل التى تجعل من النقل محرك ايجابى للتنمية فى مكان ما قد لاتكون كذلك فى آخره (٢) ويتتبع دور النقل على أنماط التنمية نجد ما يلى:

(1) Seers, Dudley, Development in Divided World, Penguin Books, England, 1971, p. 86.

(2) Michel Eliot Hurst, (Editor), Transportation Geography Comments and Reading, MC. Craw, Hill Book Company, New York, 1977, p. 383-384.

أ - النقل والتنمية الاقتصادية :

العلاقة بين النقل والتنمية الاقتصادية تعد ذات أهمية خاصة وكذلك من الموضوعات التي شدت الاهتمام سواء من الدول المتقدمة أو الدول النامية ، ويختلف نمط التخطيط للنقل بين الدول المتقدمة والدول النامية . فقد تعدت الدول المتقدمة مرحلة الاهتمام باختراع وسائل النقل وتوفير وتوسيع شبكته خلال فترة الثورة الصناعية ، أما الآن فإن الخطط الاقتصادية والتنموية تهدف الى اختيار أنسب قطاع من قطاعات النقل ومحاولة المواءمة بين هذا القطاع وبين كثافة الحركة للأنشطة الاقتصادية .

أما في الدول النامية فهناك اعتبار كبير وهام للنقل عند التخطيط لتنمية اقتصادية سريعة ، حيث تتطلع الدول النامية الى أن تسير العالم المتقدم في اقامة شبكة من أنواع النقل حتى تتوفر لها الامكانية لتنمية مواردها ، وقد يعمل بها الحال الى الانتقال من وسائل النقل البدائية الى النقل الجوي مباشرة ، كما حدث في المملكة العربية السعودية بعد اكتشاف البترول ، ولم يكن يتوفر أى من طرق النقل البرى أو السكك الحديدية بها مما أضر الشركات الى نقل معداتها من المنطقة الشرقية وحتى الرياض بواسطة الطائرات الهليكوبتر . أى أن التنمية الاقتصادية لم تقم الا بتوفر وسائل النقل الحديثة .

ان توظيف الاقتصاد يتطلب استخدام وسائل النقل ، كما أنه مع نمو الاقتصاد تتزايد المنتجات المتخصصة مما يتطلب بالتبعية الحاجة الى الزيادة فى النقل ، حتى أنه يمكن تحليل الاقتصاديات المختلفة وامكانية التنمية بالنظر الى اسلوب استخدام النقل ومدى كفاءة هذا الأسلوب وعلاقته بالمتغيرات المكانية . إذ أنه من خلال وضع قائمة بمنتجات أى اقتصاد يمكن حساب حجم النقل المطلوب . أى أن مجموع كثافة نقل البضائع فى أى بلد تتكون من قائمة توضح طاقة النقل بالنسبة لوحدة انتاج كل نشاط اقتصادى يضاف اليها طاقة النقل المطلوبة لنقل المتسورد من البضائع .

قدم Berry تحليلا عاما للعلاقة بين كثافة شبكاتى الطرق والسكك الحديدية والمستوى العام للنمو الاقتصادى لعدد من البلدان ، وأوضحت النتائج أن بعض الدول المتخلفة قد ارتكزت الى مستوى معين من النقل وأن التنمية فى طرق ووسائل النقل لم تتوازى مع التنمية الاقتصادية (١)

ب - النقل والتنمية الاجتماعية :

تتمثل التنمية الاجتماعية فى رفع مستوى المجتمع التعليمى والثقافى والفكر السياسى ، أى العناصر التى ترفع من مستوى الفرد الحضارى واكسابه عادات وأفكار

(1) B.S. Hoyle, Transport and Economic Growth in Developing Countries, the case of East Africa, United Nations Economic Commission for Africa, Addis Ababa, 1967, p.26.

تقدمية ، هذا بالإضافة الى الاهتمام بحالته الصحية • ولا يتأتى توفير هذه الخدمات الا من خلال طرق النقل ، اذ أنه بدونها ينعزل المجتمع ويصعب اللقاء بينه وبين القائمين على التنمية •

كذلك يرجع توافق التنمية الاجتماعية مع توافر وسائل وطرق النقل الى اختلاف الأفكار والثقافات والعقائد المذهبية والسياسية والمستوى الحضارى بين سكان المراكز العمرانية المختلفة سواء من حيث الحجم أو الوظيفة أو الموقع ، وسهولة الاتصال بين تلك المراكز العمرانية انما يؤدي الى الاندماج بين السكان وما يتبع ذلك من تلاقى فى المذاهب والأفكار • فانه مع توفر وسيلة وطريق للنقل ونتيجة للتقاسم الأفراد تتقارب الأفكار والاتجاهات والعادات • وهنا يظهر دور القائمين على التنمية الاجتماعية لتوجيه الأفكار والثقافات والمذاهب الى ما هو أفضل ، والا كان أشد النقل على النظم الاجتماعية أثر سلبى ينتج عنه تدهور للنظم الاجتماعية بدلا من وضوح التنمية الاجتماعية •

لذلك فانه عند التخطيط للتنمية الاجتماعية لابد من الأخذ فى الاعتبار المستوى المعيشى للكان والعلاقة المتبادلة بينهم وبين مستوى ونمط النقل • (١) •

ج - النقل والتنمية العمرانية :

للنقل علاقة وثيقة بنشأة ونمو مراكز العمران وتطورها ، فاتساع المسدن وظهور الضواحي السكنية لم يكن الا نتيجة مباشرة لتحسن طرق ووسائل النقل فى المدينة وأقليمها • فمثلا ضاحية مصر الجديدة أحد ضواحي مدينة القاهرة ، تلازم انشائها مع اقامة وسيلة النقل الجديدة (المترو) لتصل بينها وبين قلب مدينة القاهرة •

كذلك يلعب النقل دورا هاما ومباشرا فى تحديد مواقع المراكز العمرانية ، فالعلاقة بين النقل ومواقع المدن وثيقة للغاية • فمتابعة المواقع أو الامتداد للمراكز العمرانية فى أى من الدول بمختلف أحجامها ووظائفها ، نجد ارتباط واضح بينها وبين شبكة النقل للدولة • حيث غالبا ماتقع المراكز العمرانية عند ملتقى الطرق أى بدأت فى الظهور بعد انشاء شبكة النقل ، أو تمتد فى اتجاه خط السكة الحديد أو الطريق الرئيسى الحار بها اذا كانت نشأتها تسبق الطريق • كما يختلف سعر الأرض تبعا لقربها أو بعدها من الطرق الرئيسية •

على ذلك يحكى القول بأن هناك تفاعل كبير بين طرق النقل والمراكز العمرانية فكل منهما يؤثر فى الآخر ، فالمراكز العمرانية تنمو وتزدهر تبعا لتوفر طرق النقل الحارة بها ، وكذلك تفقد الطرق أهميتها بانحلال المدن الحارة عليها ، وكما ذكر فيدال دى لابلان أن الطريق صانع المدينة ، أيضا تزداد أهمية الطرق بنمو وتعدد المدن الواقعة عليها •

(1) Selwyn and Percy, Development Policy in Small Countries, Groom Helim, London, 1975, p.43.

وكما ذكر ماكولى " باستثناء الأبجدية وآلة الطباعة لانجد بين المخترعات اختراعا أضاف الى المدينة أكبر مما أضافت اليها الابتكارات التى قصرت المسافة بين الأماكن وبعضها البعض " ، أى طرق النقل . (١)

مثلا هناك ثلاث مظاهر تعكس بشكل كبير خطوات التنمية فى دول غرب أفريقيا ، والعلاقة الواضحة بين شبكة النقل بتلك الدول وبين التنمية العمرانية . وتمثل تلك المظاهر فى :

- وجود علاقة واضحة بين كثافة شبكة النقل والعناصر المكانية لعملية التحضر .
- دور بعض عناصر النقل المحدودة فى تطور الشكل الحضارى وأنشطته .
- الاعتماد المتبادل بين شبكة النقل وتدفقات الحركة ونمو مراكز العمران . (٢)

٢ - مزايا النقل من التنمية :

هناك سؤال يطرح نفسه هو هل تعد وفرة طاقة النقل ضرورة مسبقة للتنمية ؟ أم أن النقل يميز متوازي مع التنمية ؟ أم أن التنمية تقوم أولا ثم تقام شبكة النقل ؟ كما سبق الذكر ، أن العلاقة وطيدة بين قيام التنمية وتوفير النقل ، على ذلك يمكن أن تتم التنمية أولا ثم يبدأ بالتنوع فى النقل . لكن من المؤكد أنه إما أن يسبق النقل التنمية أو يتلازما . ويختلف ذلك بين دولة وأخرى ، تبعا لنظرية ومخطط الدولة من التنمية ، وأيضا تبعا لتاريخها الحضارى وما تضمنه من بنى أساسية . مثال ذلك الاختلاف بين موقف كل من دولتى الهند والصين الشعبيين من النقل والتنمية .

أ - النقل والتنمية فى الهند :

تمتلك الهند شبكة من خطوط السكك الحديدية منذ أكثر من قرن ورثتها عن الاستعمار البريطانى ، تعد من أطول وأكثر الشبكات فى آسيا ، وأيضا واحدة من أطول شبكات العالم . وإن كانت موجهة لنقل الصادرات والواردات أكثر من التنمية الداخلية . تتركز هذه الشبكة فى أربعة مراكز عمرانية رئيسية هى دلهى وكلكتا ومدراس ، كما تم ربط هذه المدن الأربع ، وبالتالي كل مدينة بأقليمها بشبكة من الخطوط الحديدية ذات السمات المختلفة . وبعد استقلال الهند ظهر الاتجاه فى الخطط التنموية الى رفع كفاءة الشبكة بجميع أجزائها . وبصرف النظر عن مشاكل الإدارة والتشغيل ، مازالت السكك الحديدية أرخص وأوضح وسيلة لنقل البضائع والأفراد .

(١) جغرافية النقل ، محمد سيد نصر ، مكتبة النهضة المصرية ، الطبعة الأولى ،

١٩٥٢ ، ص ٣ .

(2) Shalom and Reichman, Transport and Urban Development in West Africa, A Review Presented to an International Symposium on Urban Growth in Africa, Bordeaux, 1970, p.19.

في السنوات الحديثة ظهر الاهتمام الى اقامة الطرق المعيدة الرئيسية ، ووضعت خطة للطرق تتكامل مع النقل النهري وشبكة السكك الحديدية (خريطة رقم ١) كما تعكس كثافة السكان حيث تتعامل مع معظم المدن (خريطة رقم ٢) .

بذلك تعد شبكة النقل في الهند بجميع أنماطها شبكة كثيفة بالمقارنة بمثيلاتها في أي من الدول النامية ، من خلال هذه الشبكة الموروثة في معظم أجزائها ، قدمت قاعدة عريضة يمكن على ضوئها تطوير استراتيجية محلية للتنمية الاقتصادية . وقد مكنت هذه القاعدة أن تركز الهند استثماراتها على المشاكل التنموية الأخرى مع مجرد تحسين نظام النقل القائم فعلا . وفي البحث لإيضاح المشاكل في طريق التنمية للهند ، فإن النقل لا يظهر كأحد المعامد للنضال للتنمية الاقتصادية وتحسين المستوى المعيشي . (١)

ب - النقل والتنمية في الصين الشعبية :

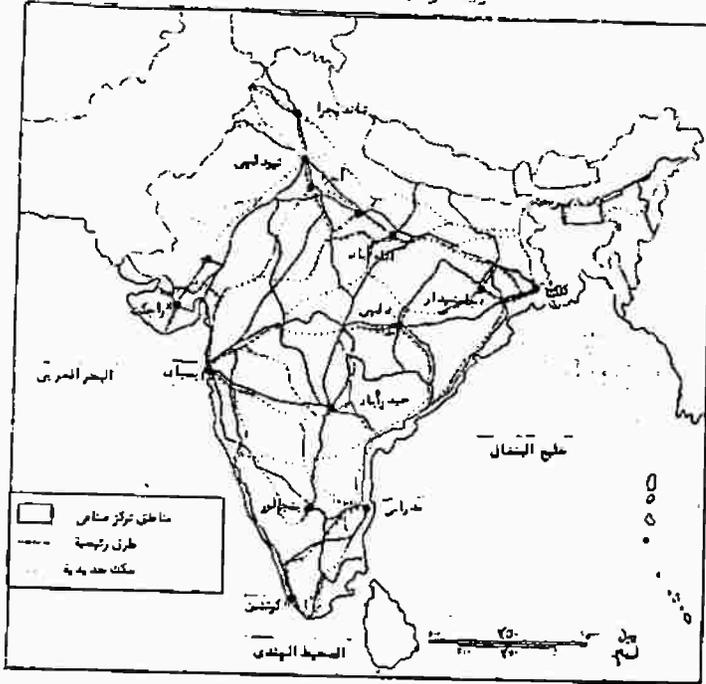
يعتمد اقتصاد الصين بحفة دائمة على الزراعة ، حتى بعد الحكم الاشتراكي استمرت الصين دولة زراعية ، حيث يرتبط أكثر من ٨٠٪ من السكان بالعمل في الزراعة والأنشطة المرتبطة بها . تضم الصين الشعبية بيئات مختلفة نتيجة لكبر مساحتها وموقعها وموقعها في العروض المعتدلة . لذلك يقوم بها العديد من أنظمة وأنواع المحاصيل ، ويشكل الاقليم الجنوبي والجنوب الشرقي أكثر الأقاليم وضوحا في زراعة الأرز ، أما الشمال والشمال الشرقي فتتمو به الحبوب كالقمح الشتوي ، وذلك حيث الأودية السطحية وفي أكبر الأقاليم كثافة سكانية في العالم (خريطة رقم ٣) . أما الغرب الجاف فتقوم به الزراعة في الواحات . كذلك يوجد في الصين الشعبية العديد من المدن الساحلية الصناعية الكبيرة مثل شنجهاي وبكين وشيانج . بذلك يتركز الإنتاج الصناعي والزراعي في المدن الساحلية الصناعية في الشرق والظهير الزراعي للساحل .

توضح خريطة النقل للصين الشعبية (خريطة رقم ٤) أن المراكز الصناعية وظهيرها الزراعي هي المخدومة بواسطة السكك الحديدية أو البحر . ويهدف المخططون لنقل مراكز الإنتاج الى الداخل وكان ذلك عن طريق انشاء شبكة من السكك الحديدية على اتساع المناطق الداخلية وان كانت شبكة غير كثيفة . لذلك فإن مناطق التنمية الجديدة وشبكة النقل المتواضعة الحديثة ، تواجه منافسة مزايما امالات التجارة العالمية والنقل البحري وشبكة السكك الحديدية في الشرق . (٢)

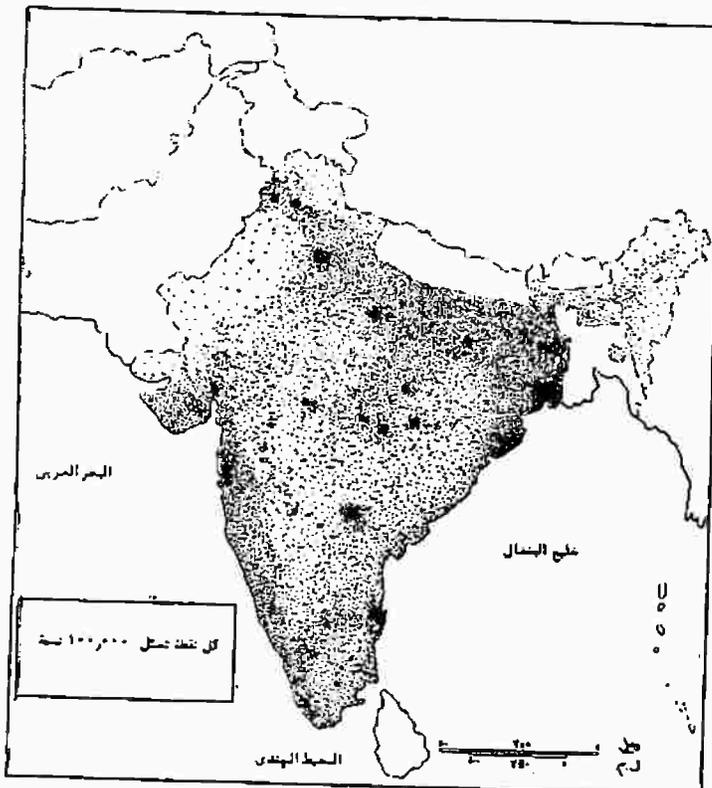
بمقارنة موقف النقل من التنمية في كل من دولتي الهند والصين الشعبية نجد أن النقل في الهند سبق التنمية فمثلا في شبكة السكك الحديدية الكثيفة

- (1) Don R.Hoy (Editor), Essentials of Geography and Development, Concepts and Process, Macmillan Publishing, New York, 1980, Part Eight, Monsoon Asia, Clifton W. Pannell, p. 382-384.
- (2) Ibid, Part Eight, p. 407-411.

خريطة رقم (١)

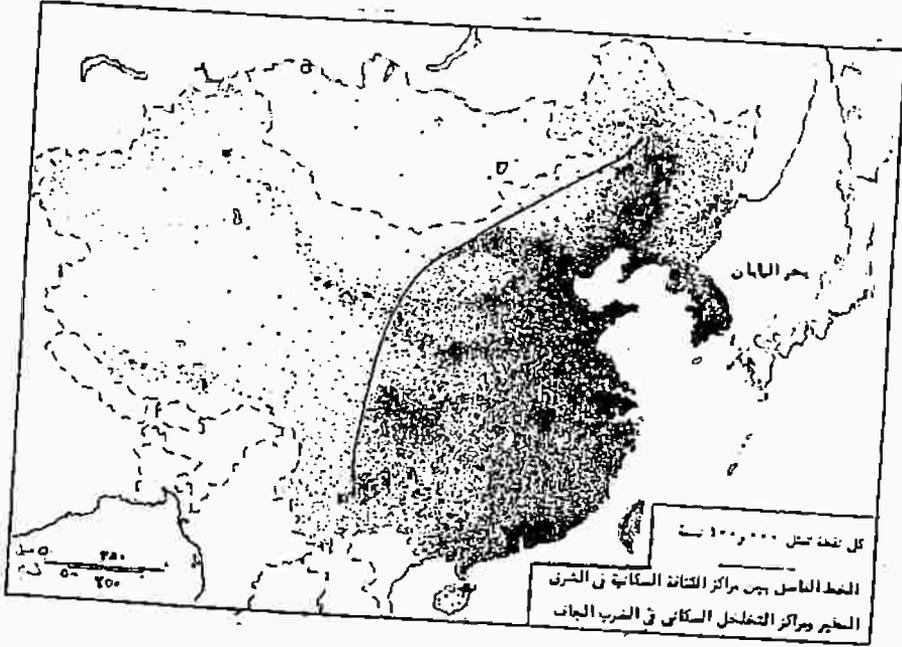


شبكة النقل في الهند
خريطة رقم (٢)



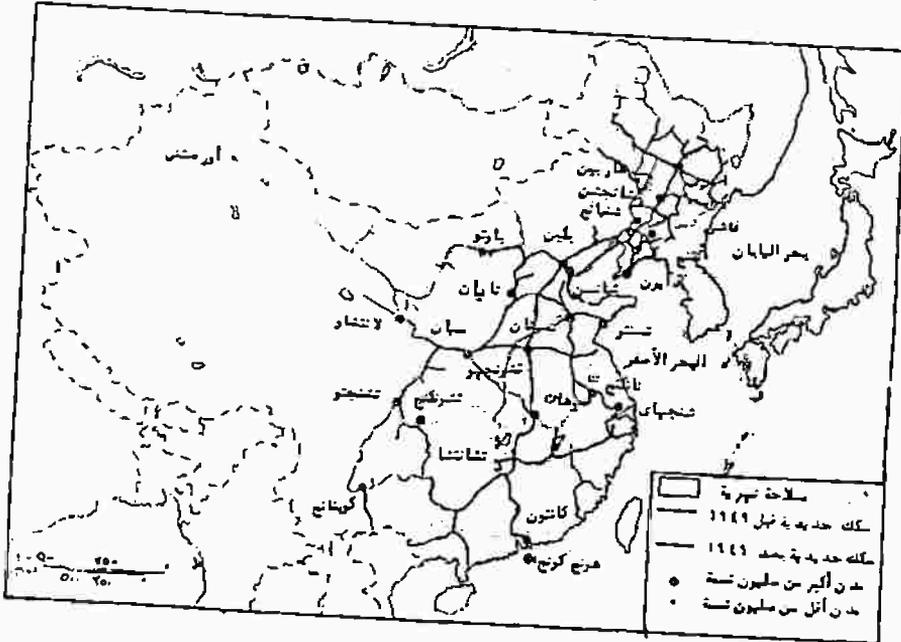
كثافة السكان في الهند

خريطة رقم (٢)



كثافة السكان في الصين الشعبية

خريطة رقم (٤)



خطوط الملاحة النهرية وشبكة السكك الحديدية في الصين الشعبية

الموروثة عن الاستعمار ، وما يتكامل معها من الطرق المعبدة والنقل النهري .
وفى المقابل نجد أن الصين الشعبية كانت قبل الثورة الاشتراكية تحوى نظام للنقل
يتركز في الشرق ، ممثل في النقل البحري وشبكة متواضعة من السكك الحديدية .
وبعد الثورة وفى طريق التنمية استكملت طرق النقل بمجموعة من خطوط السكك
الحديدية والطرق الداخلية ، بهدف توزيع الانتاج بعيدا عن المناطق الساحلية .
أن النقل فى الصين الشعبية يتزامن مع التنمية . يؤيد ذلك ضرورة قيام التنمية
بالنقل مع اختلاف موازنة اقامة شبكة النقل من التنمية تبعا لحالة كل دولة .

٢ - أنماط النقل والتنمية :

تقوم التنمية وخاصة الصناعية معتمدة على جميع أنماط النقل . منذ الثورة
الصناعية وفى ضوء الاحتياج الى نقل الانتاج الصناعى ومادته الخام ، بالانفاة الى
التجارة العالمية للحاصلات الزراعية والتوسع التسويقي ، ظهرت الحاجة الى استنباط
العديد من المخترعات فى النقل والتقنية وادخال التحسينات فى وسائل وطرق النقل .
تلك التحسينات ساهمت فى التقدم الصناعى وكانت أيضا من أحد نتائجه . حقيقة
ليس هناك شيء له من الأهمية فى تنمية وتطوير الأنشطة الاقتصادية ، كالتغيرات
التي حدثت فى أنماط النقل خلال القرنين التاسع عشر والعشرين . لعل أكبر مثال
لذلك تعدد أنماط النقل وملازمتها لاستيطان وتنمية وتطوير الأنشطة الاقتصادية فى
الولايات المتحدة الأمريكية ، حيث كان لتطور وسائل وأنماط النقل مع القدرة على
الحركة لكميات كبيرة من المواد الخام بتكلفة منخفضة الأهمية فى استخدام الموارد
للتصنيع والتوسع الزراعى . وقد أدت تغيرات متعددة فى أنماط النقل من خفض
التكلفة ، كما زادت من جدوى تحريك المنتج بالانفاة الى تعدد تغير المواقع
للمراكز العمرانية الهامة .

تغير أنماط النقل مع التنمية فى الولايات المتحدة الأمريكية :

كان النمط الرئيسى المتاح للنقل بالولايات المتحدة منذ بدء الاستيطان بها
وحتى عام ١٨٢٠ يتمثل فى مركبات النقل البرى ، والنقل البحرى بالأطواف والمراكب
التجارية والعائمات البحرية . وكان للمزبة الكبرى لتكلفة النقل البحرى أثر
رئيسى على تحديد مراكز الاستيطان المبكر سواء للسازحين للزراعة أو للرائغبين فى
التجارة . ومع تطور القوة البخارية فى أوائل القرن التاسع عشر ازدادت أهمية
النقل النهري وخاصة فى الداخل ، كما تغير بشكل ملحوظ الاستفادة من الأهبار
والمسيبى والوسائل النهرية عبرهما .

بدأ عصر حفر القنوات بقناة ايرى (١٨٢٥) ، ثم تلاها مجموعة من القنوات
على البحيرات العظمى كتتمة لقناة ايرى ، فسهلت حركة الحبوب ومنتجات الخابثات
والمواد المعدنية ، وامتد النشاط التجارى الى الداخل نتيجة لانخفاض سعر وزمن
النقل من خلال قناة ايرى وأنهار هدسن وسانت لورنس والأهيو والمسيبى مع مجموعة
القنوات على البحيرات العظمى .

بدأ عصر السكك الحديدية مع منتصف القرن التاسع عشر ، وبرغم منافستها للنقل المائي في بعض المواضع لكن غالبا ما كانا يتكاملا ، بل أوضحت السكك الحديدية أهمية البحيرات العظمى كطريق مائي داخلي . وقد تركزت شبكات السكك الحديدية في موانئ ساحلية مختارة مثل نيويورك ، وكذا على موانئ داخلية مثل شيكاغو وسانت لورنس . وساعدت السكك الحديدية على تنمية المناطق الزراعية في الغرب ، كما جعلت خامات الغرب المعدنية في متناول مدن وموانئ الشرق . نتج عن ذلك مع أواخر النصف الثاني من القرن التاسع عشر تنمية للمراكز العمرانية الصناعية . ظهر التركيز على مدن منتقاه ، وكان حسن الانتقاء لموقع المدينة كنتيجة لتقنية وسائل النقل بالسكك الحديدية والنقل النهري .

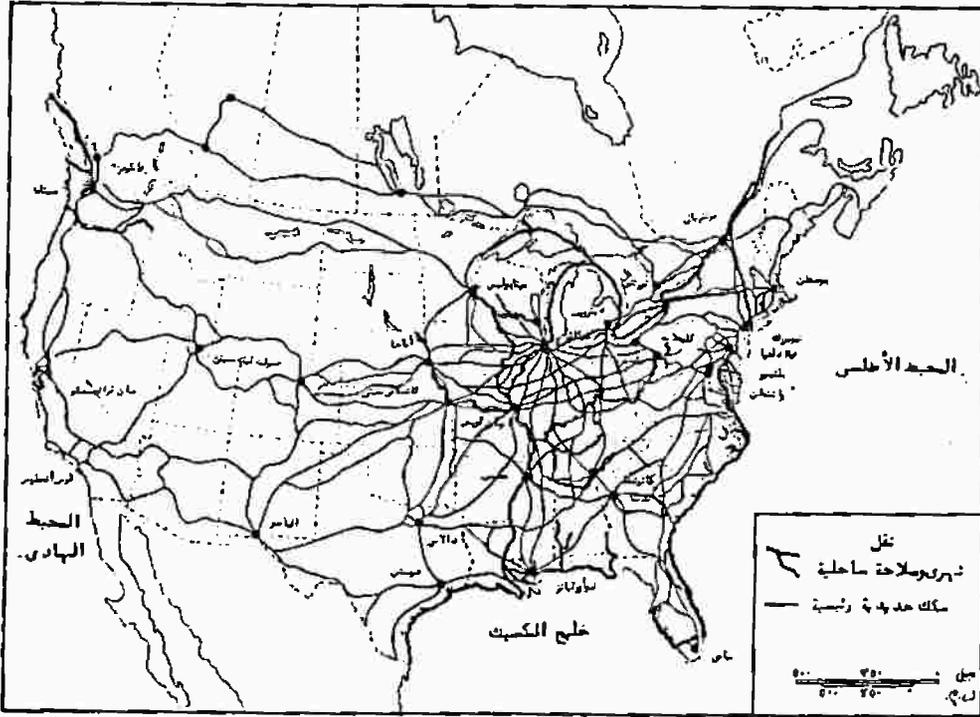
مع أوائل القرن العشرين استبدلت السكك الحديدية جزئيا بالشاحنات ثم الطائرات . وقد احتفظت السكك الحديدية بأهميتها كوسيلة للنقل الطويل المدى للبضائع ولكنها فقدت ركابها وكذلك وظيفتها للنقل القصير المدى . واستحوذ كل من النقل بالسيارات والنقل الجوي بحركة الركاب ، كما أن وسيلة النقل بالسيارات على الطرق السريعة تعد ذات أهمية قصوى لحركة البضائع . تحتوى الولايات المتحدة شبكات كثيفة من الطرق العرصوفة سواء الطرق الرئيسية (السريعة) التي تصل بين الولايات أو الطرق الريفية (الثانوية) والتي تصل حتى منافذ الإنتاج .

في الأحقاب الحديثة ، تجدد الاهتمام بالنقل المائي ، فقد امتد نظام البحيرات العظمى من الطرف الغربي لبحيرة سوپر بور والطرف الجنوبي لبحيرة متشجان ، الى الأطلنطي مارا بسانت لورنس وكذلك قناة المراكب التجارية لولاية نيويورك الجديدة (قناة أبيرى السابقة) . وبذلك لم تعد أهمية البحيرات العظمى كطريق مائي داخلي فقط ، ولكن لأنهم يعملوا حاليا كطريق مائي عالمي يصل مدنا مثل كليفلند ودرترويت وشيكاغو بأوروبا . كما أن القنوات تصل أهم تجمع صناعي داخلي للدولة وهي شيكاغو بنظام الميسيسي ، ويعد أهم الطرق النهرية الداخلية مع روافده المتعددة . ويستخدم النقل المائي لنقل الحبوب بكثافة وكذا الفحم وخام الحديد والبتروكيماويات ، بمعنى آخر غالبية السلع . (١) .

على ذلك فان شبكة النقل القائمة على التنمية في الولايات المتحدة شبكة كثيفة تضم جميع أنماط النقل (خريطة رقم ٥) ، السكك الحديدية والشاحنات على الطرق المرصوفة والنقل الجوي بالإضافة الى أهمية النقل المائي .

نخرج مما سبق الى أن التنمية تقوم معتمدة على أي من أنماط النقل ولا يشترط لقيامها توفر نمط محدد من أنماط النقل . ولكن التنمية تزدهر وتتضح حيث يوجد تكامل بين أنماط النقل ، فكل نمط يتميز بصفة تجعل منه الأفضل في الاستعمال سواء المرونة في الحركة وسهولة الوصول الى المنافذ مثل النقل على الطرق المرصوفة ، أو انخفاض التكلفة مثل النقل المائي والسكك الحديدية أو السرعة مثل النقل الجوي .

خريطة رقم (٥)



خطوط السلكية وشبكة السلك العددية بالولايات المتحدة الأمريكية

المراجع العربية

الكتب :

٠ د عمر محي الدين ، التنمية والتخطيط الاقتصادي ، دار النهضة العربية ، بيروت ١٩٧٢ -

المجلات :

٠ د علي الدين هلال ، مفهوم التنمية ، مجلة السياسة الدولية ، العدد ٦٨ .

مذكرات :

(١) ٠ د فتحي الحسني خليل ، تخطيط التنمية الصناعية في الدول النامية ، معهد

التخطيط القومي ، مذكرة داخلية رقم ٣٢٨ ، ١٩٧٣ .

(٢) ٠ د وافي أنور حسونه ، محاضرات في سيمولوجية التنمية والتخطيط ، معهد

التخطيط القومي ، مذكرة داخلية رقم ٢٩٥ ، فبراير

١٩٧٣ .

(٣) ٠ د مورييس مكرم الله واصف ، مفهوم التخطيط القومي ومقدماته الرئيسية ،

معهد التخطيط القومي ، مذكرة داخلية رقم ٢٩١ ، ١٩٧٢ .

المراجع الأجنبية

Books :

- 1) Brian P.Ftz, Gerald, Development in Geographical Method, Oxford, University Press, 1974.
- 2) Hoyle, B.S. (Editor) Transport and Development, Macmillan London, 1973, Towards a Theory of Transport and Development, George Wilson, 1966.
- 3) Don R.Hoy (Editor), Essentials of Geography and Development, Concepts and Process, Macmillan Publishing, New York, 1980, Part Eight.
- 4) Don R.Hoy, (Editor), Essentials of Geogrphy and Development, Concepts and Process, Macmillan Publishing, New York, 1980, Part Two.
- 5) Michel Eliot Hurst, (Editor), Transportation Geography Comments and Reading, Mc.Graw Hill Book Company, New York, 1977.
- 6) Seers, Dudley, Development in Divided World, Penguin Books, England, 1971.
- 7) Selwyn and Percy, Development Policy in Small Countries, Groom Helim, London, 1975.
- 8) Ward R., The Challenge of Development, Theory and Practice, Aldine Publishing Company, Chicago, 1967.

Reviews :

- 1) B.S.Hoyle, Transport and Economic Growth in Developing Countries, The Case of East Africa, United Nations Economic Commission for Africa, Addis Ababa, 1967.
- 2) Shalom and Reichman, Transport and Urban Development in West Africa, A Review Presented to an International Symposium on Urban Growth in Africa, Bordeaux, 1970.