

ممرات النقل في أوروبا والشرق الأوسط دراسة في تنفيذ مشاريع تنمية الاقاليم

المدرس

سامرة ابراهيم كاظم العدال

جامعة الكوفة - كلية التخطيط العمراني

samerai.al-addal@uokufa.edu.iq

**Transport corridors in Europe and the Middle East
A study in the implementation of regional development
projects**

University of kufa -Faculty of physical planning

By

Samera Ibrahim Kadum AL-ADDAL

الملخص :

Abstract:

The concept of transport corridor appears on many meanings that led to the emergence of scientific literature abundant in a variety of disciplines.

Analysis of the literature can lead to the theoretical framework for analyzing case studies, based on the development of a functional classification of corridors and on a multidisciplinary approach to the objectives of the study.

The choice of case studies in Europe and the Middle East allows the corridor idea to be compared with concrete planning topics in different regional contexts. The aim is to question the scope and limits of this idea in the planning practices of the regions by positioning themselves respectively in different bands.

This multi-purpose project support makes it possible to understand the reality of the gap between the concept and its political and concrete application in the regions. It also makes it possible to highlight case studies that are elements that allow for a rethinking of the concept of the corridor itself.

Key words: Regional planning, transportation, transport corridors, Europe, Middle East, Rhin-Alpes, dry canal, rail transport

ان مفهوم ممر النقل يدل على العديد من المعاني التي ادت الى ظهور نتاج علمي وفير في مجموعة متنوعة من التخصصات. و يمكن أن يؤدي تحليل الأدبيات إلى بناء إطار نظري لتحليل دراسات الحالة ، استناداً إلى وضع تصنيف وظيفي للممرات وعلى نهج متعدد النطاقات لأهداف الدراسة. اذ يتيح اختيار دراساتي الحالة في أوروبا والشرق الأوسط مقارنة فكرة الممر بمواضيع تخطيطية ملموسة في سياقات إقليمية مختلفة. والهدف من ذلك هو التساؤل في نطاق وحدود هذه الفكرة في ممارسات التخطيط للأقاليم عن طريق وضع نفسها على التوالي في نطاقات مختلفة. ان هذا الدعم متعدد الأغراض للمشاريع يجعل من الممكن فهم حقيقة الفجوة بين المفهوم وتطبيقه السياسي وتطبيقه الملموس في الاقاليم. كما أنه يجعل من الممكن إبراز دراسات الحالة التي تمثل عناصر تسمح بإعادة النظر في مفهوم الممر ذاته.

الكلمات المفتاحية : تخطيط اقليمي، نقل، ممرات النقل، أوروبا، الشرق الأوسط، الراين الب، القناة الجافة، النقل بالسكك الحديد

مقدمة.

ان فكرة ممرات النقل تغطي مجالا واسعا من المعارف لكنها نشأت بمعناها الجغرافي من دراسات التحليل المكاني و الطوبولوجيا. و مصطلح ممرات النقل يدعم مجموعة متنوعة من الاستخدامات كتحديد طرق النقل و وصف عمليات فتح المناطق النائية و تبرير الوصول إلى الموارد و للتعبير عن شبكة من التقاطعات الحضرية المترابطة التي تظهر فيها حركة مهمة أو لوصف الطرق على مستويات جغرافية مختلفة. ان هذا التعريف يعطي اطارا لفكرة ممرات النقل ويشكل نقطة انطلاق مثيرة للاهتمام لتحليل تعريفات الممرات الحالية في تخطيط البنية التحتية.

مشكلة البحث: هل ان تحليل فكرة ممرات النقل يساهم في تنمية الأقاليم من الناحية السياسية و الاقتصادية؟ لاسيما ان هناك فجوة بين المعاني المعقدة التي تذكر في المؤلفات العلمية وتعدد المواضيع التي تغطيها فكرة تخطيط ممر النقل.

فرضية البحث: يجب التحقق من الفرضية التي تقضي بان التخطيط الاقليمي لممرات النقل في اوربا يؤدي وظيفة سياسية في حين ان ممرات النقل في الشرق الاوسط تؤدي وظيفة اقتصادية. فهذه الفرضية قد تم المحافظة عليها و تكررت مرارا لكن لم يتم التحقق منها إلا نادراً.

هدف البحث: ان الغرض من هذا البحث هو وضع معايير تعريف وظيفية للممرات كمواضيع تخطيطية و التساؤل عن نطاق وحدود هذه الفكرة في ممارسات التخطيط الاقليمي

منهجية البحث: ان المنهجية المستخدمة في هذه الدراسة تعتمد بشكل أساسي على الدراسة التحليلية لمفهوم الممر مع دراساتي حالة تتعلق بممرات النقل في اوربا و الشرق الاوسط.

خطة البحث: كخطوة أولى ، سنقترح محورين قراءة مدعومين بالمؤلفات العلمية لتوفير إطار لتحليل دراسات الحالة .سننظر بعد ذلك في الممرات العابرة لأوروبا و الشرق الاوسط باعتبارها هياكل رئيسية على نطاق قاري. وأخيراً سوف نركز على تنفيذ ممرات أوسع في سياقات مختلفة.

١- تحليل فكرة ممرات النقل

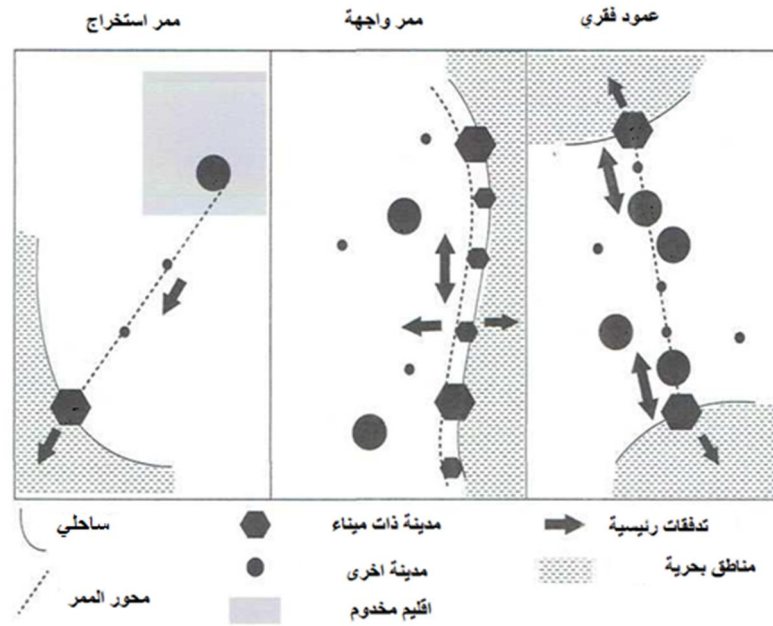
تقترح المؤلفات العلمية تعريفات متعددة للممرات وفقاً للمناطق الجغرافية والتخصصات التي تم بحثها. ومع ذلك فإن التحليل التوليقي لهذه النصوص يجعل من الممكن اقتراح محورين من القراءة تفيد لدراسة الحالة بطريقة مقارنة.

١.١. التصنيف الوظيفي لممرات النقل

يستخدم مفهوم الممر على نطاق واسع في مجال التخطيط الاقليمي والنقل وكذلك في مجال الجغرافيا والاقتصاد والدراسات الحضرية دون أن يؤدي إلى تعريف لا لبس فيه. ثم تظهر الممرات كنظم خطية تحدث فيها تفاعلات مكثفة ، وبالتالي تدعمها وثائق التخطيط كجزء من النهج العملي والتشغيلي للمناطق.

و ترسم المناهج المختلفة لمفهوم الممر ثلاثة أنواع رئيسية من الممرات كما في الشكل (١). اذ نقترح تصنيفاً للممرات وفقاً لطبيعة التدفقات المعتبرة ونوع الاقليم المخدم والدور المنوط بالمدن والموانئ^(١). فللمدن دور كبير لأنها تسيطر بسبب وضعها العقدي على حركة تداول الثروة ويمكنهما إعطاء الممر ثلاثة مميزات رئيسية: استخراج الثروة من إقليم لإحضرارها إلى مدينة أو ميناء أو لربط مدن ذات موانئ نظمت حول ساحل أو يقوم بوصل ساحلين ببعضهما لخدمة المدن الداخلية. وقد تتكون هذه الممرات المتعددة الوسائط من ارتباط ارضي ولكن أيضاً نهري (الحالات الأولى والثالثة) أو حتى بحري (في الحالة الثانية).

الشكل (١) تصنيف انواع الممرات



المصدر: الشكل من عمل الباحث

يمكن تعريف النوع الأول بأنه ممر استخراج تتمثل مهمته الرئيسية في تصريف الإنتاج من المناطق الداخلية إلى منفذ الميناء. تم إنشاء هذه الممرات على وجه خاص في سياق الاستعماري لأفريقيا وآسيا و تم إعادة استثمارها في سياق عوامة التجارة مما يجعل الوصول إلى الموانئ ضرورياً للتنمية الاقتصادية^(٣). و النوع الثاني الذي يمكن تحديده هو ممر الواجهة الذي يربط مدن الميناء على طول ساحل حضري كثيف إلى حد ما. و النموذج هو المدن الكبرى الأمريكية. و ساحل المحيط الهادئ لآسيا يتوافق أيضاً مع هذا النموذج، اذ يصفها بعض المؤلفين بأنها محور يعبر سلسلة من المدن الكبرى من بكين إلى طوكيو عبر سيؤل^(٣). في أوروبا يمكن تشبيه Northern Range بهذا النموذج.

أخيراً ، النوع الثالث هو ممر العمود الفقري الذي يربط بين الأنظمة الحضرية الهامة الموجودة في الداخل و يضمن اتصالها بالمنافذ في كلا الطرفين ويعمل أيضاً كجسر بري بين واجهتي الميناء. في أوروبا النموذج هو العمود الفقري الاوربي او الموزة الزرقاء التي تربط واجهة بحر الشمال بواجهة البحر الأدرياتيكي من خلال شبكة حضرية وصناعية كثيفة. في سياق آخر يكون للممر كيب في القاهرة نفس الطموح في ربط منطقتين مزدحمتين بالسكان ومنافذ ميناء على الرغم من أن المساحات المقطوعة أقل كثافة.

ان القاسم المشترك من بين كل هذه الانواع ان الممر يعمل كحلقة وصل بين المدن التي تعتبر بمثابة عقدة وصل لنظام اقتصادي وإقليمي. و من ذلك نستنتج إن الهدف من التخطيط الاقليمي وتنظيم شبكة الممرات هو أمر أساسي.

١.٢ الممرات متعددة المجالات

إذا حددنا الممر محوراً تدور حوله التدفقات والذي قد يكون معنياً بمسائل التخطيط الحضري أو الاقتصادي أو السياسي أو الاقليمي ، فسوف تثار مسألة مقياس التحليل. غالباً ما تتم دراسة الممرات على مستويات مختلفة في الأدب ولكن نادراً ما تكون في منظور متعدد المقاييس.

على نطاق صغير جداً ، توجد أو وجدت ممرات شاسعة لنقل البضائع والأشخاص من طريق الحرير إلى سيبيريا أو إلى عموم أمريكا. فيعد منطق الممر جزءاً من البحث عن نطاق صغير جداً للتفكير في العلاقات التجارية والتدفقات.

على المستوى القاري فإن المشروع الذي ولد العديد من دراسات الممرات في الشرق الأوسط هو ممر القناة الجافة (dry canal) الذي يجسد العلاقات التجارية داخل الشرق الأوسط. ففي هذا النطاق يتم النظر في "ممرات التطوير" ثم "الممرات التجارية". و في أوروبا منذ معاهدة روما لشبكات النقل في أوروبا سنة ٢٠٠٥^(٤) ان تنفيذ الممرات يعد جزءاً من منظور قاري. بالإضافة إلى ذلك هناك ممرات وطنية تشكل جزءاً من نهج تخطيط اقليمي تحكمها أنماط الحكم أو الإدارة التي تختلف في المكان والزمان. و بالتالي هناك منطقتان يسيطران على الموقف، الاول يذهب الى ان هذه الممرات تتبع من حقيقة التبادلات كما هو الحال في BosWash في امريكا الشمالية. اما الثاني ان الممرات تؤكد وجودها من خلال وصفها الوظيفي فهي تهدف الى خلق ديناميكية على طول محور معين مثل كندا او العديد من الدول الأوروبية فتعد بذلك الممرات نتاج لرؤية لتطوير الاقليم^(٥). اذ يحكم هذا المنطق بشكل خاص انشاء شبكات النقل في البلدان المركزية كفرنسا أو إسبانيا على سبيل المثال.

و من الجدير بالذكر ان منطق الممر يتجاوز النطاق الاقليمي بطريقتين تفيان بأهداف مختلفة. من ناحية ، على مستوى الدول ، تتبع الممرات الإقليمية ، مثل ممر ترانس بينين في المملكة المتحدة ، منطق التخطيط المكاني من أجل تحقيق أهداف العدالة الاقتصادية أو الإقليمية. من ناحية أخرى ، فإن الممرات الإقليمية العابرة للحدود ، مثل تلك التي تعتبر العمود الفقري الأوروبي ، لها أهداف جيوسياسية للتكامل أو التعاون ، وتعبئة عمليات الحكم الأكثر تعقيداً التي تشمل السيادة الوطنية المختلفة.

على الصعيدين الوطني والقاري تكون الرغبة في معظم الأحيان في عبور مناطق واسعة وربط المناطق التي تقع تحت سيادات مختلفة التي تمتلك الخيارات. ومع ذلك ، يبدو أن التحليل على نطاق صغير لا يكفي لفهم كل من تكوين وتنفيذ ممرات النقل في الواقع ان هذه الاخيرة تركز على قدم المساواة في الواقع الإقليمي أو المحلي بشكل دقيق جداً وعلى هذا النحو فان النطاقات العابرة للدول تكون ذات صلة في ترسيخ المشاريع الاقليمية لممرات النقل. ان النظر لممر النقل ككل ليس هو الوحيد المناسب للتحليل لأنه غالباً ما يسيطر ميزان القوى على نطاق واسع جداً ويتم فهم التحديات والمنطق الذي يدير الممرات.

لذلك سوف نركز على مسألة النظر في الممرات العابرة للدول.

٢. الممرات كبنية كلية في النطاق القاري

ان الادبيات العلمية تتطرق بشكل واضح للمقياس القاري لأنه يبرر وجود ممرات النقل من وجه نظر التخطيط. ومع ذلك فإن الأدب الرمادي^(٦) يظهر تكاثر "الممرات" ، وهو مفهوم يستخدم في معاني مختلفة لا يغطي سوى تعريفات الأدب العلمي جزئياً ولكن يبدو ميالاً نحو أهداف مشتركة. اذ يظهر التخطيط الأوروبي القاري والشرق الأوسط هذا الحوار من حيث التخطيط الاقليمي.

٢.١. ممرات الاتحاد الأوروبي متعددة الوسائط كممرات سياسية

قامت المراجعات المتعاقبة لشبكة النقل عبر أوروبا بدمج الدول الأعضاء الجديدة تدريجياً أو تعديل قائمة المشاريع وفقاً لتقدم السوابق وتطور أولويات الدولة. اذ تعكس الممرات المتعددة الوسائط التسعة التي تم تصميمها في عام ٢٠١٣ تطور التخطيط من خلال وسيلة النقل نحو رؤية متكاملة ونظامية تتميز بديمومة الاعتقاد في الآثار الهيكلية لشبكات النقل. لقد تم اعطاء وحدة للشبكة القارية بأكملها كما هو موضح في الخريطة رقم (١) والتي تُرجمت رمزياً إلى اختيار شبه مماثل لخريطة المترو.

ان هذه الممرات لقد جاءت نتيجة لتنفيذ المقترحات المقدمة من قبل المفوضية الاوربية في تسعينيات القرن المنصرم في اطار تعزيز الشبكة و مقترحات المؤتمر الاوربي لوزراء النقل في فترة السبعينيات لغرض التوسع في منطقة شرق اوربا. اذ إنها تعزز الشبكة في الشرق مع دعمها لآفاق التنمية الاقتصادية الأكثر صلابة حيث يتم عبور جميع الدول الأعضاء بواسطة ممر نقل واحد على الأقل. و مع نهاية التوسع إلى الشرق من الاتحاد الأوروبي يعد ذلك هدف قد تم تحقيقه على مستوى القارة للتكامل الإقليمي المستهدف. و لهذا السبب يتحدث بعض الكتاب عن الممرات السياسية، من خلال هذا يمكننا أن نفهم أن استخدام مفهوم الممر يغطي إرادة للعمل ذي الطابع السياسي ، ولكن أيضاً أن تعريف المشاريع يخضع الى المنطق السياسي حتى لو كان مدعوماً من الناحية النظرية بالمنطق الاقتصادي^(٧) . يبدو ان الممرات كأدوات لسياسة التخطيط الاقليمي ، خاصة على المستوى الأوروبي ، هي أدوات لعبور الحواجز الحدودية اقتصادية كانت ام مادية. ومع ذلك فإن الطبيعة متعددة الوسائط للممرات تنطوي على نقل الشحنات وتعكس إرادة سياسية لإدراج جميع أنواع حركة المرور (الركاب والبضائع) في نفس

الشبكة. نتيجة لذلك لا يُتوقع أن تتدفق الشحنات عبر الممرات من البداية إلى النهاية، فيمكن إنشاء اتصالات محتملة يمكن استخدامها أقسامها بشكل مستقل للمسارات ذات الطول المتغير.

تتيح الحدائة النسبية للمفهوم إدخال الطول والمرونة اللازمين لتحديات شبكة النقل عبر أوروبا وتجاوز إطار الدول الاوربية وإجبار مختلف الجهات الفاعلة على الالتقاء حول هدف مشترك. وأخيراً فإن الطابع العريض والبالستيكي للتعريف الأدنى المعتمد يجعل من الممكن دعم محتويات متغيرة أو حتى متحولة في المكان والزمان. هكذا ان ثلاثة اهداف رئيسية ادت الى تعريف الممرات الاوربية: تعزيز أكثر للمساحات الديناميكية وربط الأطراف الأوروبية بوسط القارة وتوسيع الشبكات نحو البلدان المجاورة للاتحاد الأوروبي بهدف تكاملها.

الخريطة رقم (١) ممرات النقل التسعة في اوربا



<https://www.railwaygazette.com/policy/future-eu-transport-Source-infrastructure-policy-to-focus-on-ten-t-corridors/38794.article>.

ان الوكالة التنفيذية للابتكار والشبكات تعد مسؤولة عن إصدار الدعوات للمشاريع كل عام ثم تقييمها من قبل خبراء دوليين وتصنيفها وفقاً لعدد معين من المعايير المحددة مسبقاً قبل تقديمها إلى المفوضية الأوروبية التي تتخذ القرار النهائي. و في عام ٢٠١٣ قامت المفوضية الأوروبية بتعزيز ثقل الشبكة المركزية للممرات متعددة الوسائط عن طريق تعيين منسق لكل من الممرات. ومع ذلك فإذا تم تأطير عملية صنع القرار بشكل متزايد فكرة اختيار الممرات تأخذ بشكل طوعي من قبل السلطات الأوروبية. في الواقع لا يوجد في هذا المجال تعريف موحد بل نمط استخدام لتعيين محاور رئيسية متعددة الوسائط يجمع كل منها عدة مشاريع ويمثل رؤية للشبكة الأوروبية المثالية. فلقد أكد مستشار منسق ممر البحر المتوسط أنه ينبغي اعتبار الممرات عبر أوروبا أدوات سياسية لتطوير الشبكة، وليس كمسارات يجب اتباعها لتحقيق بنية أساسية واحدة للنقل. لذلك فمن المثير للاهتمام أن نلاحظ أنه على الرغم من أن الممرات مخصصة للسلطات الأوروبية وهي موضوع يتعلق بالمفاوضات فهي ليست مفاتيح لتحقيق الشبكة. وهكذا فقد يحصل أحد المشاريع ذات الأولوية زيادة حصته من التمويل الأوروبي إذا تم دمجها في ممر متعدد الوسائط ولكن الممر نفسه لا يتم تمويله كبنية أساسية يجب أن تنتهي من البداية إلى النهاية (٨).

و تهتم المفوضية الأوروبية بالحفاظ على التوازن السياسي والاقتصادي والإقليمي داخل الاتحاد وتسعى إلى مراعاة مصالح كل دولة. بالإضافة إلى ذلك ، هناك بعض الاستقرار في المشروعات التي تم اختيارها من وثيقة تخطيط إلى أخرى ، والتي ترتبط بالوقت اللازم لتحقيق البنية التحتية بالكامل والرغبة في رؤية الإكمال الناجح للمشروعات الممنوحة التمويل. لذلك فإن المفوضية هي البادئ بالمشروعات حيث توفر الإطار والتمويل وتقوم بتفويضها إلى الدول التي تتمتع بالكفاءة وتنفيذ المشاريع وتتفاعل مباشرة مع الاقاليم المعنية باسم مبدأ التبعية (٩) .

و يمكننا ان نلاحظ تطورات رئيسية تعد علامة على تنفيذ المشاريع. أولاً، لقد شهدت سنة ٢٠٠٠ تكامل بلدان الكتلة الشرقية في اوروبا وبالتالي قرب الانتهاء من

الامتداد الجغرافي للاتحاد الأوروبي. وبالتالي يمكن أن يؤدي تنفيذ المشاريع ذات الأولوية إلى دمج طموحات شبكة البلدان الأوروبية بهدف الربط الشبكي بين الإقليم القاري ضمن حدود الاتحاد. ثانياً ، إن الرغبة في الاندماج في حوض البحر الأبيض المتوسط الشاسع وفي النهاية إلى روسيا تفتح آفاقاً جديدة للتعاون في مجال النقل. ومع ذلك و إذا تم ادراج الممر الرابط المؤدي إلى آسيا عبر روسيا من قبل الجهات الفاعلة الاقتصادية فهو ليس في الوقت الحالي في مركز مشاريع التخطيط المؤسسي الأوروبي. ثالثاً ان تطور عمليات صنع القرار في أوروبا يعني إشراك المزيد من الجهات الفاعلة المختلفة و تزداد أهمية جهود كسب التأييد وتكوين تحالفات المصالح حول مشاريع النقل سواء للدفاع عن مشروع أو على العكس من ذلك للحصول على التعديل أو الإلغاء.

في الواقع تتفاعل مختلف الجهات الفاعلة العامة أو الخاصة حول مشروع ممر معين وتعديله وتنفيذه لتحقيق اهداف متباينة في كثير من الأحيان. تقليدياً ان السياسة و التخطيط تشبه الى حد ما عمل الحكومة اليوم. ففي الوقت الحاضر اكثر مما مضى ان الممارسة العملية تظهر ان الحكم هو نتيجة لعبة معقدة من الوكالات الحكومية والمنظمات غير الحكومية والشركات الخاصة. فيفضل أن يتم اختيار موضوع موحد واسع بحيث يدمج الأبعاد المختلفة. في الواقع ان العمل في مجالات اقتصاد التنمية الحضرية و النقل وعلى نطاق أوسع في التخطيط الاقليمي يدل على أن العمل على مشاريع ممرات النقل يوحد المصالح المختلفة في أوروبا. اذ يمكن أن يتشابك هذا المنطق مع اختلاف مسبق حول مشروع مشترك لأنه يمكن أن يغطي المحتوى الذي يريد كل ممثل تقديمه بشكل أكثر أو أقل صراحة وبوعي.

و تعد المشاركة المتزايدة للقطاع الخاص في المشاريع واحدة من الظواهر المهمة لمنطق ممرات النقل و يعتمد بشكل خاص على فرص الضغط التي تمنحها المفوضية الأوروبية. في الواقع ، فإن هذه الاخيرة تتعرض لضغوط من قبل الجماعات المنظمة ذات الطابع المؤسسي الذي من خلال تحقيق الثقل السياسي والاقتصادي لأعضائها من القطاع الخاص أو العام يمكن أن يقلب الموازين.

ومع ذلك فإن الكتب العلمية لا تثير مسألة دور مجموعات الضغط في تعريف الممرات عبر أوروبا.

٢.٢. ممرات الشرق الأوسط متعددة الوسائط كممرات اقتصادية

في إطار تطوير النقل في الاقاليم قام العراق و الدول المجاورة في عام ١٩٨٢ بتوقيع اتفاقية لتطوير السكك الحديدية في المشرق العربي في إطار في لجنة الامم المتحدة الاقتصادية و الاجتماعية لغرب اسيا (الاسكوا). و لقد حددت الاتفاقية المعايير الفنية الدنيا للشبكة و تحديد الأولويات والمسارات لربط اقتصاديات المنطقة. لقد تم توسيع شبكة سكك الإسكوا لتشمل جميع الدول العربية في إطار شبكة السكك الحديدية العربية التابعة لجامعة الدول العربية. و يعد العراق كباقي دول الشرق عضو منتسب في المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية (Otif) والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (Cotif) ما عدا الاردن الذي سوف سيصبح عضواً كامل العضوية بعد بناء الشبكة الوطنية للسكك الحديدية ودخولها حيز التنفيذ. ان الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (COTIF) هي النص الأساسي للمنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديد (Otif) التي تحكم عملها وأهدافها وخصائصها وعلاقاتها مع الدول الأعضاء وأنشطتها بشكل عام. فهذه الاتفاقية تجعل من الممكن تمديد قابلية التشغيل المشترك من الناحية القانونية و تحسين قابلية التشغيل المشترك من الناحية التقنية والمساهمة في تطوير النقل المتعدد الوسائط و ممرات النقل بالسكك الحديد. و في عام ٢٠١١ انضم الاتحاد الأوروبي إلى هذه المنظمة^(١).

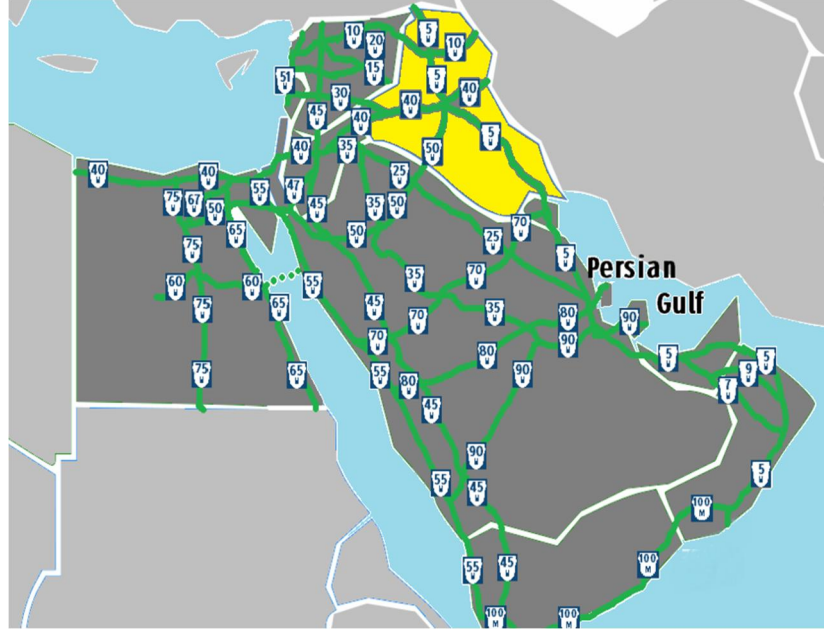
اما فيما يتعلق بالممرات البرية فقد قامت دول الشرق الأوسط بالاضافة الى بعض الدول العربية الاخرى خارج هذا النطاق بتوقيع اتفاقية شبكة طرق المشرق العربي الدولية في إطار التعاون الاقليمي الاقتصادي بين هذه الدول. و ان المبررات المعلنة لهذه الاتفاقية هو تشجيع التبادل الاقتصادي و السياحي بين الدول العربية من جهة و دول العالم الخارجي من جهة اخرى. اذ تم الاتفاق الاجتماع الدوري لمنظمة الاسكوا سنة ١٩٩٩ على تطوير نظام نقل كلي في المشرق العربي يدعى اتسام

(Integrated Transport System in the Arab Mashreq)، بحيث يكون

الاطار المرجعي لتطوير مسارات النقل للسكك الحديد و الطرق البرية و الموانئ مما يؤدي

الى زيادة التعاون الاقتصادي بين الدول الاعضاء في منظمة الاسكوا و باقي البلدان الاخرى بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي^(١١).
و يبلغ الطول الاجمالي لهذه الشبكة ٣٥٩٠٠ كم موزعة على عدة محاور كما في الخريطة التالية:

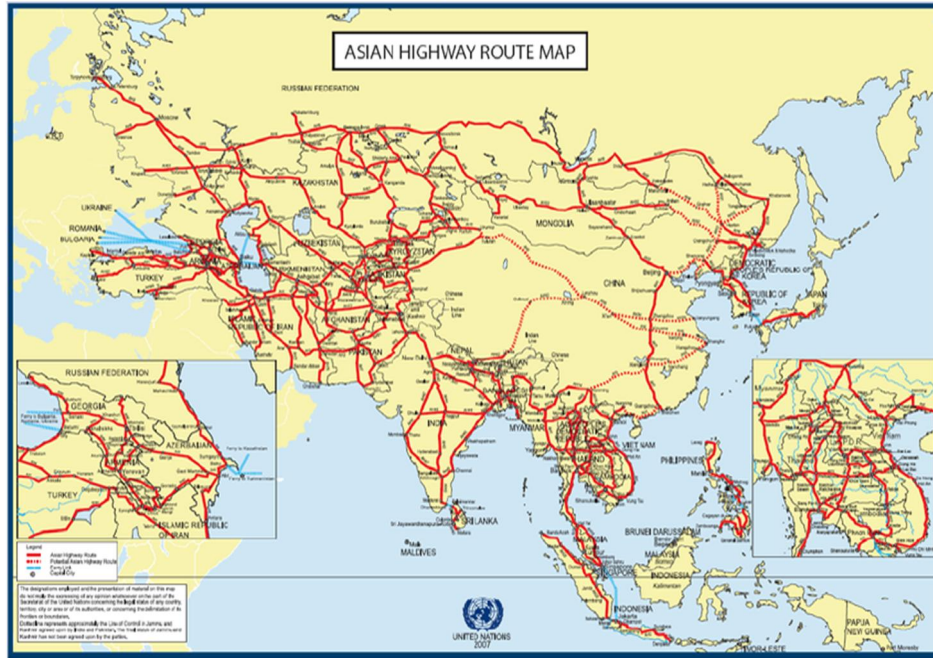
الخريطة رقم (٢) شبكة طرق المشرق العربي الدولية



Source: <https://ar.wikipedia.org> ، Mashreq_Road_Network.png

وعند اكتمال جميع مشاريع خط طرق المشرق العربي سوف يتم توصيلها بالشبكة العالمية عن طريق الخط الاسيوي الجديد الذي يدعى ب Asian Highway Network و سوف يكون العراق حلقة الوصل مع الخط الاسيوي. فلقد تم توقيع الاتفاق خلال اجتماع الدوري الستين للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ المنعقد في الصين عام ٢٠٠٤، و شمل الاتفاق اثنان و ثلاثون دولة من ضمنها تركيا و ايران. و تتالف الشبكة من خمسة و خمسون وصلة بطول ١٤٠٠٠٠ كم تمتد عبر البلدان الاسيوية^(١٢).

الخريطة رقم (٣) الخط الآسيوي السريع



source: Biswa Nath Bhattacharyay, Toward a Sustainable Transport Development in Asia and the Pacific, 2011.

٣. دراسة حالة للممرات القارية: راين الب و القناة الجافة

على المستوى القاري تعتبر الممرات من الأشياء المؤسسية والنظرية التي تشكل جزءاً من مجموعة أدوات للتخطيط تخدم الأهداف الاقتصادية أو السياسية. و بالإضافة الى دراسة مشروع الممر على المستوى القاري، الا انه يجب الانتقال الى مقاييس دقيقة لتحليل الاقاليم. و لقد تم اختيار دراستي الحالة (الراين-الب و القناة الجافة) مثالان على استخدام وتخصيص مفهوم الممر من تخطيط المشاريع وفي خطاب الجهات الفاعلة المختلفة. و في دراسة هذه الحالة ان الخصائص المؤسسية للأقاليم المعنية في اوربا و الشرق الاوسط تختلف و أن منطق اتخاذ القرار يبدو قابلاً للمقارنة. إلا اننا ارتأينا استخدام وضع السكك الحديدية كنقطة رئيسية للتحليل والمقارنة بين هاتين الدراستين . فهناك بكل تأكيد تدفقات على الطرق البرية لكنها لا ترقى الى مستوى النقل بالسكك الحديد عند اكتمال المشاريع.

٣.١. ممر الراين الب كشبكة مركزية اوروبية

ان وظيفة ممر الراين كحلقة وصل طبيعية بين موانئ بحر الشمال و الدول الداخلية الصناعية تشكل حلقة وصل كبيرة للعمود الفقري الاوربي. و تخضع الكثافة الملحوظة لحركة المرور لتحدي نمو التجارة، وبالتالي فإن السعة اليومية القصوى التي تصل إلى ٢٨٨ قطارا (الشحن والركاب) تصل إلى أكثر من ٩٠٪ على طريق الراين الأعلى. اذ يمنح ممر الراين أولوية الاستثمارات في البلدان المعنية لأسباب مختلفة و التي تتمثل بتسهيل النقل والاستفادة من الخدمات اللوجستية المستحثة (بلجيكا وهولندا) او لتلبية احتياجات الصناعة (ألمانيا) أو محاولة الاتصال بالقلب الاقتصادي للقارة المفتوح إلى حد كبير للعالم (سويسرا ، فرنسا). و تبحث إيطاليا عن الوصول إلى أسواق شمال أوروبا . و لغرض تلبية احتياجات حركة الشحن يتم استخدام جميع انماط النقل، فيمثل الممر المائي ٥٤ ٪ من الأطنان - الكيلومترات مقابل ١٢ ٪ للسكك الحديدية و ٣٢ ٪ للطرق.

صورة (١) ممر الراين-الب

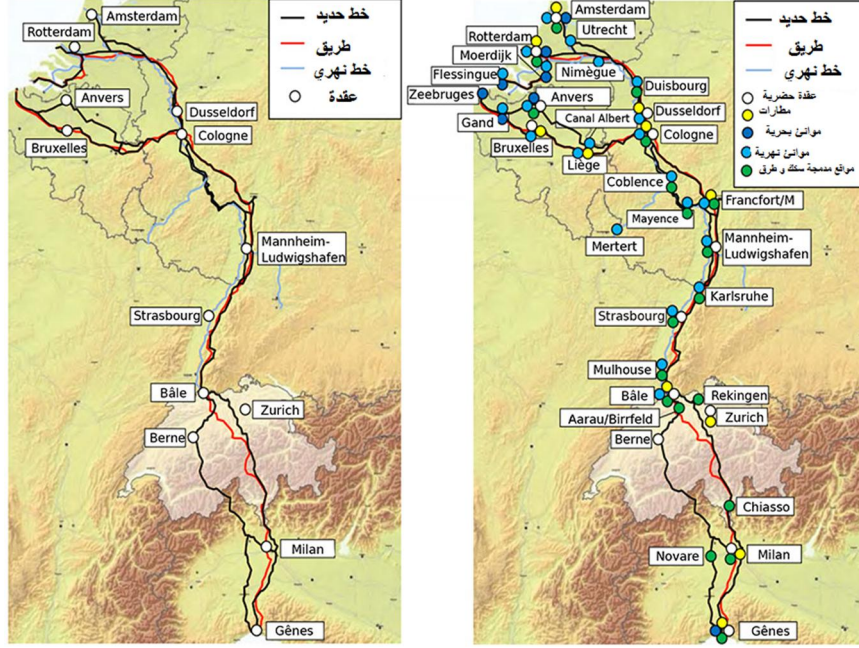


Source : <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/home.html>.

يشمل ممر الراين الب متعدد الوسائط على نهر الراين كممر مائي كبير (قوافل ٣٠٠٠ طن إلى بازل) ، بينما يقدم بدائل قوية للسكك الحديدية والطرق. ان هذا الممر في الواقع هو بعيد عن كونه خطأ تخطيطياً ممثلاً على الخريطة الشاملة لشبكة النقل عبر أوروبا الخريطة رقم (٤)، فهو عبارة عن حزمة من خطوط الرحلات التي تقدم مسارات مكررة محلياً (الخريطة رقم ٤ اليسار). ان الشبكة العابرة لأوروبا لا تقتصر على التطوير الخطي للبنية

التحتية، اذ يشمل كذلك عَقْد النقل من المحطات والموانئ النهرية والبحرية ومواقع النقل المدججة والمطارات (الخريطة رقم ٤ إلى اليمين). علماً ان الأخيرة تلعب دوراً حاسماً فيما يتعلق بقدرة النقل وتكامل الانماط^(١٣).

الخريطة رقم (٤) شبكة النقل الاوربية



Source: Con Regulation 1316/2013 Annex 1, Part 1 / Ha

ان مشروع ممر الراين أدى إلى الجمع بين الجهات الفاعلة العامة وشبه العامة على أساس عابر للدول بهدف التنفيذ الفعال لعرض نقل متكامل على طول طريق روتردام جنوة. إلا ان هيكل هذا لا يزال حديث العهد، وإدراكا منها للحاجة إلى مواجهة هذا التحدي فقد اجتمعت السلطات المحلية (الإقليمية والبلدية) ومديري البنية التحتية الذين يشاركون في تحديات مماثلة و في كثير من الأحيان بدعم مالي من السلطات الأوروبية التي تدعم التخطيط المتكامل على مستويات إقليمية مختلفة. ان هياكل الممر تعد بمثابة مراحل نشطة للترويج محليا لأهداف سياسة النقل الأوروبية لا سيما مع الهيئات الإشرافية الوطنية.

بالنسبة لشحن الراين بالسكك الحديدية لقد حددنا مجموعتين رئيسيتين من هذا النوع:

- التحالف الاقليمي لممر الراين الألبى.
- سلطات الموانئ العليا في الراين.

اذ تم تشكيل "التحالف الاقليمي لممر الراين الب في المجموعة الأوروبية للتعاون عبر الحدود في عام ٢٠١٥، وجمع ما يقرب من عشرين عضواً من جنسيات مختلفة ، وكان في البداية إطاراً للبحوث الممولة من الصناديق الأوروبية تحت تسمية الكود ٢٤ للفترة ٢٠١٠-٢٠١٥. بعد ذلك شكلت الجهات الفاعلة المختلفة نفسها في مجموعة المصالح التي تعمل على تعزيز تكامل السكك الحديدية بين مفاصل الممر وحصلت على التمويل المشترك للدراسات الفنية بدعم أوروبي. و لتحقيق هذه الدراسات تلتبس الجهات الفاعلة بعض أعضائها وتعتمد على الخبرة التقنية والعلمية للجامعات. ان العمل الرائع لمجموعة كود ٢١ (٢٠١٠-١٤) مع ٥٠ ٪ من الأموال الأوروبية بمبلغ مستثمر كلي يصل الى ١٠٧ مليون يورو لقد تم تمديده من خلال البحث عن تحسين النقل المشترك بميزانية قدرها ١٠٢٥ مليون يورو خلال الفترة ٢٠١٥ - ٢٠١٨ ، بالإضافة إلى دراسة مشروع يركز على قطارات عالية السرعة بقيمة ١٠٦٧ مليون يورو خلال الفترة الممتدة من (٢٠١٧-٢٠١٩). ان هذا النهج يؤكد على أهمية وجود استراتيجية معززة للممر تدعمها المفوضية الأوروبية خاصة لأنها تستند إلى تقارب عابر للحدود.

جدول رقم (١) اطوال البنى التحتية للممر الراين الب حسب نمط النقل

	خطوط ملاحية		طريق برى		سكك حديد	
	كم	%	كم	%	كم	%
هولندا	1119	27	424	15	260	13
بلجيكا	774	0	-	16	275	16
ألمانيا	3185	72	1155	41	708	41
سويسرا	867	1	21	17	286	17
إيطاليا	601	0	-	11	192	13
المجموع	6546	100	1600	100	1721	100

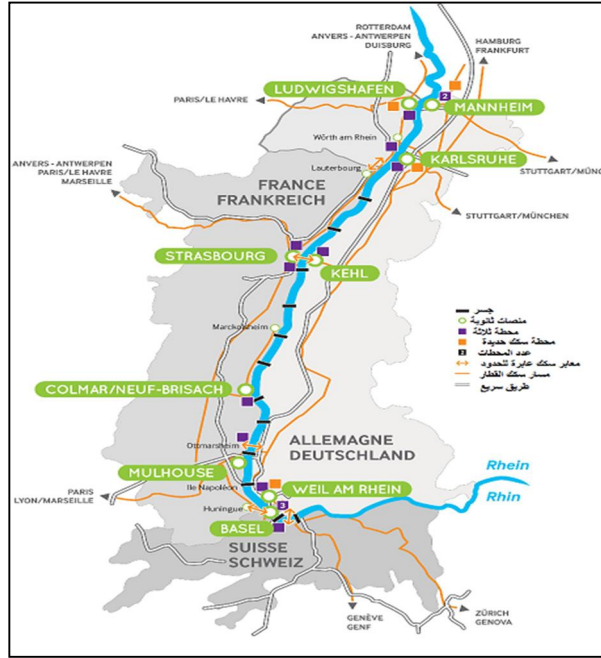
المصدر: الجدول من عمل الباحث بالاستعانة ببوابة قاعدة البيانات الاوربية المفتوحة.

<https://data.europa.eu/euodp/fr/data/publisher/move>

و في عام ٢٠١٢ تم توصيل معاً تسعة موانئ رئيسية في الراين الأعلى (لودفيغسهافن ، مانهايم ، كارلسروه ، كيل ، ستراسبورغ ، كولمار / نيوف-بريساخ وراين بورتس بازل-مولهاوس-ويل) عن طريق ممر راين- الب يتجمع يدعى بتجمع الرين العلوي. و تم

تنفيذ هذا المشروع بدعم مالي من الاتحاد الأوروبي (٥٠٪ بمبلغ ٢ مليون يورو التي تم الالتزام بها بموجب الية توصيل أوروبا)، وقد يتم إجراء دراسات لتنسيق خطة رئيسية على مستوى الحوض ومن ثم تطوير النقل المتعدد الوسائط لاسيما السكك الحديدية من خلال تجميع الإمداد واتفاقيات الخدمة المشتركة مع الموانئ البحرية الرئيسية (٢٠١٤ - ٢٠١٧). وقد تم عكس هذه الالية في إدخال نظام مشترك يدعى بنظام معلومات موانئ الراين و الذي يجعل من الممكن تنسيق حجز فتحات عند الأرصفة بين الموانئ حيث تتوقف القوارب. فهذا التنسيق المتزايد يجعل من الممكن توقع التأخير وضمان كفاءة أفضل بين الوسائط. و يضمن تجمع سلطات الموانئ كما هو موضح في الخريطة رقم (٦) بنية مشتركة لتحقيق رؤية أفضل لأصحاب المصلحة ويعزز تحديث وكفاءة عرضهم من خلال الدعم الأوروبي، فهذا الهيكل يعزز التبادلات بين الشركاء من خلال منحهم القدرة على المساومة مع شركات الشحن. و في المقابل ، تشجع السلطات الأوروبية على تنفيذ سياسة تحويل مشروط نشطة وخفض غازات الدفيئة وتعزز خطاب التعاون الضروري عبر الحدود لمواجهة التحديات المشتركة^(٤).

الخريطة رقم (٥) تجمع الراين العلوي

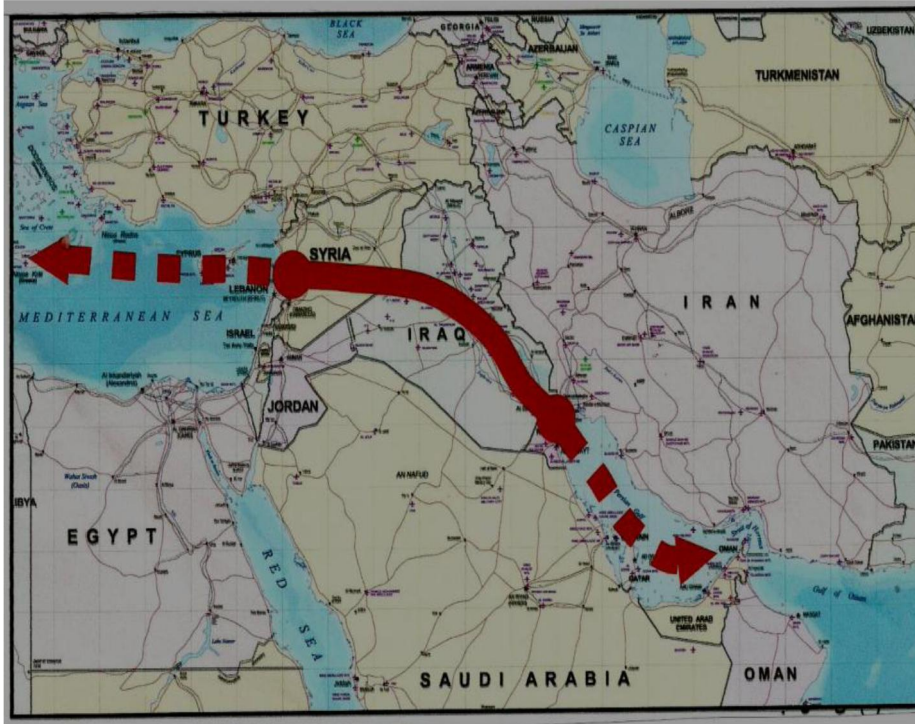


Source : <http://www.upper-rhine-ports.eu/fr/>.

٣.٢. القناة الجافة كشبة مركزية في الشرق الأوسط

ان مشروع القناة الجافة يتمثل بممر للسكك الحديدية عالية السرعة يساهم بربط الخليج العربي بالبحر المتوسط عبر سوريا و ربط اوروبا بالخليج العربي عن طريق تركيا و كذلك ربط الخليج العربي بخليج العقبة عبر الاردن. فالغرض من هذا المشروع هو نقل البضائع بين جنوب العالم و شماله بسرعة و امان و تكلفة منخفضة ، اذ انه يمكن ان يغير الشكل العادي في التجارة الإقليمية^(١٥). اي سوف يتم شحن البضائع القادمة عبر الخليج العربي في القطارات والشاحنات من ميناء الفاو الكبير جنوب العراق مروراً عبر البلاد إلى تركيا ثم إلى أوروبا، فهذا من شأنه أن يعطي شركات الشحن بديلاً للطريق التقليدي حول شبه الجزيرة العربية عبر قناة السويس في مصر.

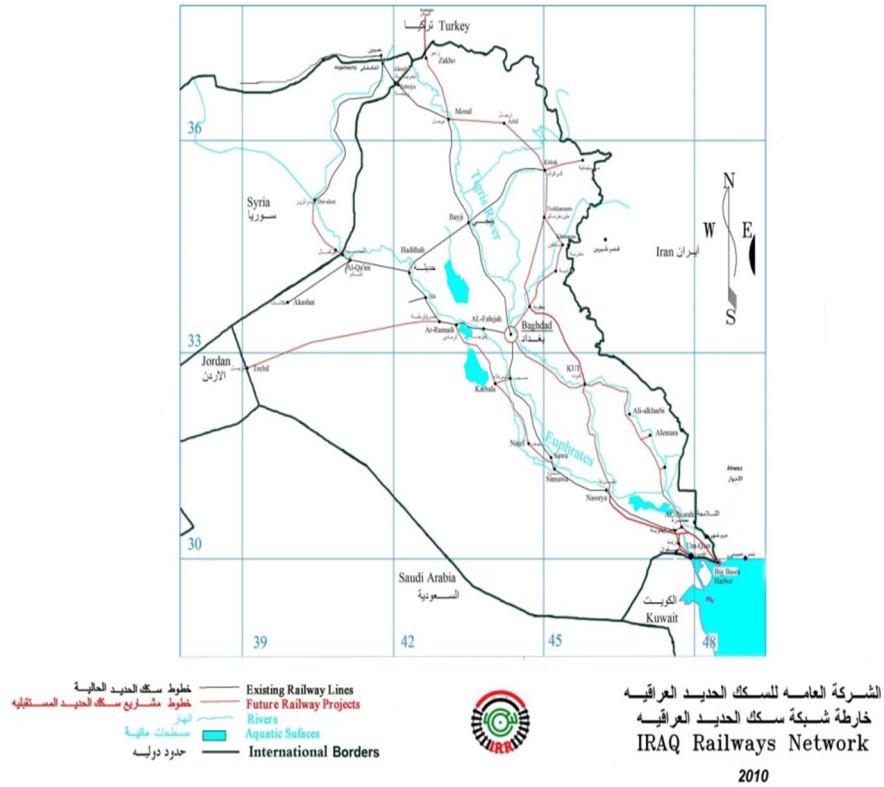
الخريطة رقم (٦) مسار القناة الجافة ما بين الخليج العربي و البحر المتوسط



مصدر: مجيد ملوك السامرائي، صباح عثمان البياتي، القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي، مجلة تكريت للعلوم، م/١٩، العدد ٢٠١٢، ٥.

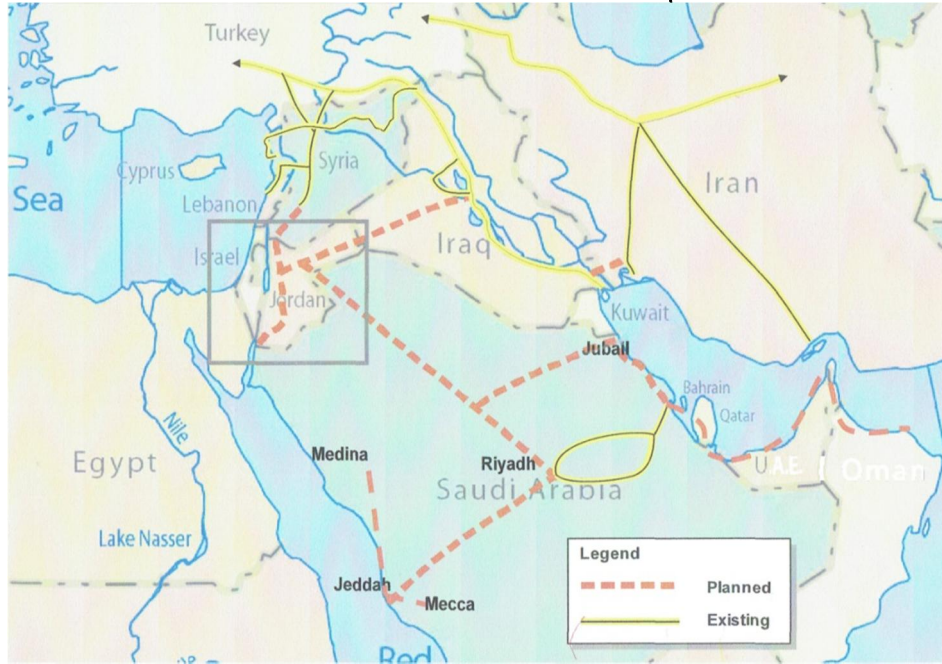
و بشكل عام ان شبكة السكك الحديد العراقية تحتوي على ٢٢٧٢ كيلومتراً من المقياس القياسي ٤ قدم ٨ ٢١ بوصة مع اتصال دولي مع شبكة السكك الحديد السورية في مدينة ربيعة. اذ تمتد الشبة من ربيعة جنوباً عبر الموصل وبيجي وبغداد إلى البصرة ، مع وجود خط فرعي من تقاطع الشعبية (بالقرب من البصرة) إلى موانئ خور الزبير وأم قصر غرباً من بغداد عبر الرمادي وحقلانية إلى القائم وحصيبة ، مع وجود خط فرعي من القائم إلى عكاشات ، ومن الشرق إلى الغرب من الحقلانية حتى بيجي وحتى كركوك^(١٦).

الخريطة رقم (٧) خارطة السكك الحديد في العراق



و لغرض تنفيذ القناة الجافة هناك دراسة اقليمية لربط العراق مع الأردن عبر خط الحقلانية /الرطبة /طربيل/ العقبة بحيث تصل مجموع أطوال خطوط السكك الحديد إلى عشرة آلاف كيلومتراً.

الخريطة رقم (٨) ربط سكك العراق بالأردن عبر القناة الجافة



مصدر: محمد زبياري مؤنس، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة السنة التاسعة / العدد ١٨، ٢٠١٤، ص ٧١-٧٢.

اما الخط الثاني من القناة الجافة هو ربط الخليج العربي مع تركيا عبر الموصل-زاخو بالإضافة للخط الحالي الموصل- ربيعة- يعربة بحيث يكون خط مزدوج انطلاقاً من بغداد وصولاً الى ربيعة كما هو موضح في الخريطة رقم (٧). اما الخط الثالث فيركز على ربط الخليج العربي بإيران انطلاقاً من بغداد وحتى خرمشهر مروراً ببعقوبة كما في الخريطة رقم (٨). و لغرض تنفيذ مشروع القناة الجافة قامت وزارة النقل العراقية بوضع حجر الأساس لميناء الفاو الكبير الذي يمتد على مسافة ٢٢٠٠ متر و يطل على اعماق تزيد عن ٢٨٠٠ متر مما يسمح بوصول البواخر العملاقة.

ان موقع العراق المهم في الشرق الأوسط يسمح له بربط الشرق بالغرب من خلال ممر القناة الجافة. و هذه القناة تمثل أهمية كبيرة من الناحية العملية باعتبار موقعها الاستثنائي الذي يتفوق على قناة السويس من حيث الوقت و الكلفة. فعند اكتمال مد خطوط السكك الحديد فسوف تحتل القناة الجافة آلاف الكيلومترات البرية و البحرية و

ما يقارب من ٢٠ الى ٢٥ يوما تقطعها السفن مرورا بقناة السويس او التوقف عند موانئ العبور قبل اوصول الشحنات الى وجهتها الاخيرة.

الخريطة رقم (٩) مقارنة بين المسافة عبر قناة السويس والقناة الجافة



مصدر: محمد زبياري مؤنس، مصدر سابق، ص ٧١-٧٢.

فعلى سبيل المثال، سوف تختصر القناة الجافة المسافات الآتية:

١. تحتاج السفن ٢٨ يوما لتقطع المسافة بين مينائي مارسيليا الفرنسي و بومباي الهندي مرورا عبر راس الرجاء الصالح و بمسافة تقدر ١٨ ألف كيلومتر تقريبا، في حين ان نفس الرحلة عبر القناة الجافة سوف يستغرق ١٣ يوما فقط بمسافة تقدر ١٢٨٨٠ كيلومتر.

٢. سوف يختصر ممر القناة الجافة المسافة بين اليابان بأكثر ٥٠٠٠٠٠ كيلومتر مما هو عليه الحال عبر قناة بنما.

٣. ان المسافة بين مينائي نيويورك واللاذقية السوري تستغرق ١٨ يوما فقط في حين انها تبلغ ٣٤ يوما الى نيويورك اذا كانت متوجهة من موانئ الخليج العربي.

اما بالنسبة لكلفة النقل فسوف يكون هناك فارق كبير بين القناة الجافة وقناة السويس، اذ ان معظم الدول سوف تفضل النقل عبر القناة الجافة وذلك لكلفتها الواطئة مقارنة بقناة السويس.

خاتمة

أولاً. النتائج

١. لا تعكس الأدبيات العلمية حول ممرات النقل بدرجة كافية تعقيد ممرات النقل التي ترسمها سياسات التخطيط الحالية في أوروبا والشرق الأوسط. فمن الضروري أن نأخذ هذه المشاريع في الحسبان بطريقة متعددة الوظائف من أجل فهم التباين بين المفهوم وتطبيقه السياسي والملموس.
 ٢. تظهر دراستي الحالة محل البحث أن المنطق القاري متشابه ويعطي مضموناً لمفهوم الممر الآن ان الأخير له تطبيقات إقليمية مختلفة جداً تتعلق بتخصيصها من قبل جهات فاعلة عامة او خاصة متعددة واهداف مختلفة .
 ٣. إذا كان الممر هو عبارة عن مجموعة من البنى التحتية من الناحية النظرية فعادة ما ينتج عن ذلك ممارسة من خلال وضع مهيمن واحد كالسكك الحديدية في دراسات الحالة الإقليمية التي عولجت أعلاه وبواقع إقليمي متقطع في بعض الأحيان يتميز بوجود بعض المعدات أو أقسام البنية التحتية المتصلة بشكل غير كامل أو غير مكتملة. لذا فإن فكرة الممر كما تظهر في الأدبيات الرمادية تتوافق تماماً مع التوجهات الرئيسية للأدب العلمي عندما ننظر في المشاريع على النطاق القاري لكنها تنفصل عن المقاييس حيث تصبح بشكل ملموس مشروع التخطيط. فالمر هو إذن رؤية إقليمية و أداة انعكاسية ولكن ليس بنية تحتية.
 ٤. بخلاف الاتحاد الاوربي لا يوجد في الشرق الاوسط منظمة حكومية مشتركة وظيفتها الدعم المالي و الفني للمشاريع الاقليمية للنقل، فيما عدا بعض المنظمات الدولية التي تقوم بعقد الاتفاقيات الخاصة بمشاريع النقل و على كل دولة تنفيذ الجزء الخاص بإقليمها. لذا فقد وجدنا ان مشاريع الممرات متعثرة في بعض اجزائها كما في العراق لعدم تنفيذه ميناء الفاو الكبير و خط السكك الحديد الاقليمي.
- ### ثانياً. التوصيات
١. ندعوا الحكومة العراقية الى اكمال المشاريع المتفق عليها دولياً من ممرات النقل الدولية بكل تفاصيلها من سكك الحديد و طرق المثلث بالقناة الجافة، لما لذلك من اثر كبير في تنمية الاقاليم في الشرق الاوسط اقتصادياً.

٢. ندعوا الاقاليم في الشرق الاوسط انشاء منظمة خاصة بالنقل تكون وظيفتها وضع إستراتيجية شاملة لتطوير ممرات النقل في الاقاليم و ربطها عالمياً مع انشاء صندوق ممول من قبل هذه الدول لدعم هذه المشاريع على شكل قروض تجنى من عائدات هذه المشاريع و اكمال المشاريع المتعثرة في بعض الاقاليم.

هوامش البحث

(1) Albrechts Louis et Coppens Tom, « Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places », *Journal of Transport Geography*, 2003, vol. 11, no 3, p. 215-224.

(2) Steck B., 2012, West Africa facing the lack of traffic lanes, *EchoGéo*, n°20 [en ligne]. DOI : 10.4000/echogeo.13101

(3) Olivier Deslondes, Le Danube, un corridor européen ? ans L'Europe - Aménager les territoires (2009), pages 343 à 352.

(4) https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_fr.pdf

(5) Bennett, P.A., Jaenen, C.J., Brune, N. & Skeoch, A. (1989). *Canada: A North American* nation. Toronto: McGraw-Hill Ryerson.

(٦) الأدب الرمادي هو المواد والأبحاث التي تنتجها المنظمات خارج قنوات النشر والتوزيع التجارية والأكاديمية التقليدية.

(7) De Monie G., 2012, « Corridor de transport et évolution globale des échanges », *Les corridors de transport*, dir. Yann Alix, Fondation Séfacil, Ed. EMS, pp. 27-64.

(8) https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

(9) BALME Richard, « Les politiques de la subsidiarité : « l'Europe des régions » comme catégorie générique du territoire européen » dans Richard Balme et al. (dir.), *Le territoire pour politiques : variations européennes*, Paris, L'Harmattan (coll. « Logiques politiques »), 1994, p. 235-268.

(10) Source : otif.org

١١ اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا الإسكوا، تحليل منهجي وتقييم تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، ص ١. منشور على الموقع الاتي:

<https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/publications/files/evaluation-implementation-road-agreement-arab-mashreq-arabic.pdf>

(12) <http://www.unescap.org>

(13) René Schowk, *l'adhésion impossible*, p resses de universitaires romandes, 2006, 149 p.

(١٤) ينظر: التحالف الاقليمي لممر الراين الب على الموقع الاتي:

<https://egtc-rhine-alpine.eu/fr/code24/>

(15) Ghassan Hassan Abdul Hadi, A Descriptive Study on the Expressway No.1, the Main Route of the Future Dry Canal Project in Iraq, Innovative Systems Design and Engineering, Vol.7, No.4, 2016.

(16) Source : <http://scr.gov.iq/>

قائمة المصادر والمراجع

أولاً. المصادر العربية

١. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا الإسكوا، تحليل منهجي وتقييم تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.
٢. مجيد ملوك السامرائي، صباح عثمان البياتي، القناة العراقية الجافة للنقل البري العالمي، مجلة تكريت للعلوم، م/١٩، العدد ٢٠١٢.
٣. محمد زبياري مؤنس، الاهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير، مجلة دراسات البصرة السنة التاسعة / العدد ١٨، ٢٠١٤.

ثانياً. المصادر الاجنبية

1. ALBRECHTS Louis et COPPENS Tom, « Megacorridors: striking a balance between the space of flows and the space of places », Journal of Transport Geography, 2003, vol. 11, no 3.
2. BALME Richard, « Les politiques de la subsidiarité : « l'Europe des régions » comme catégorie générique du territoire européen » dans Richard Balme et al. (dir.), Le territoire pour politiques : variations européennes, Paris, L'Harmattan (coll. « Logiques politiques »), 1994.
3. Bennett, P.A., Jaenen, C.J., Brune, N. & Skeoch, A. (1989). Canada: A North American nation. Toronto: McGraw-Hill Ryerson.
4. Biswa Nath Bhattacharyay, Toward a Sustainable Transport Development in Asia and the Pacific, 2011.
5. De Monie G., 2012, « Corridor de transport et évolution globale des échanges », Les corridors de transport, dir. Yann Alix, Fondation Séfacil, Ed. EMS.
6. Ghassan Hassan Abdul Hadi, A Descriptive Study on the Expressway No.1, the Main Route of the Future Dry Canal Project in Iraq, Innovative Systems Design and Engineering, Vol.7, No.4, 2016.
7. Steck B., 2012, West Africa facing the lack of traffic lanes, EchoGéo, n°20 [en ligne]. DOI : 10.4000/echogeo.13101 .
8. Olivier Deslondes, Le Danube, un corridor européen ? ans L'Europe - Aménager les territoires (2009), pages 343 à 352.
9. René Schowk, l'adhésion impossible,p resses de universitaires romandes, 2006.

ثالثاً. المصادر الالكترونية :

1. Wikimili
2. : <http://www.upper-rhine-ports.eu/fr/>.
3. <https://egtc-rhine-alpine.eu/fr/code24/> .