

دراسة تحليلية مقارنة في التنمية العمرانية لمحاور الحركة الإقليمية

هبة السقا^(١) ولميس حربلي^(٢) وحلا ملندي^(٣)

(١) قسم التخطيط والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة حلب، حلب، سوريا.

E-mail: H_AISaja@yahoo.com

(٢) قسم التخطيط والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة حلب، حلب، سوريا.

E-mail: lherbly@gmail.com

(٣) قسم التخطيط والبيئة، كلية الهندسة المعمارية، جامعة حلب، حلب، سوريا.

E-mail: h_malandi@hotmail.com

ملخص البحث:

تنظر معظم دول العالم على اختلاف درجة تقدمها إلى محاور الحركة الإقليمية على أنها أداة من أدوات التخطيط الإقليمي ومفهوم مهم للتنمية المكانية؛ فهي ليست محاور نقل فقط بل محاور للتنمية العمرانية المتوازنة، مستفيدة من إمكانياتها التنموية (الموارد) الموجودة على جانبيها في توليد مكامن نمو جديدة بما يعزز التنمية الإقليمية والوطنية.

ظهرت في سورية مؤخراً مجموعة من مشاريع محاور الحركة الإقليمية، تتجلى إشكالياتها في اعتبار محاور الحركة الإقليمية محاور نقل فقط تنقل الناس والبضائع من مكان إلى آخر؛ فينمى المحور ضمن مفهوم محور النقل مهمل الفرص الكامنة الحيوية في القطاعات الزراعية والحيوانية والسياحية والتعدينية على جانبي محور الحركة، وبالتالي لا تستفيد منه في تحقيق تنمية عمرانية متوازنة. انطلاقاً من هذه الإشكالية هدف البحث إلى:- اعتبار الطرق الإقليمية ليست خدمية- ترمي إلى فك الاختناقات الطرقية- فقط، بل كمحاور للتنمية العمرانية للاستفادة من فرصها الكامنة في توليد مكامن نمو جديدة،- التعرف على كيفية تنمية محاور الحركة الإقليمية ونماذجها وخططها ومكوناتها والعوامل المرتبطة بها؛ عبر دراسة تحليلية مقارنة استنباطية واستقرائية لتجارب الدول الرائدة في هذا المجال، للتوصل إلى نتائج من أهمها التنمية العمرانية لمحاور الحركة الإقليمية لا تشمل فقط خطط النقل بل

هناك خطط أخرى وأشكال متعددة لتنميتها وكل منها مرتبط بمرحلة زمنية من تطور محور الحركة، كما ترتبط التنمية العمرانية لمحور الحركة بوجود الموارد التنموية على جانبيها.

الكلمات الدالة: محور الحركة الإقليمي، محور التنمية الإقليمي، التنمية الخطية، التنمية المحورية.

A Comparative Analytic Study of Urban Development of Regional Axes.

Hiba Al-Saja⁽¹⁾ & Lamis Herbly⁽²⁾ & Hala Malandi⁽³⁾

(1) *lecturer at Department of Environment and Planning, Architecture Faculty, Aleppo University, Aleppo, Syria. E-mail: H_AlSaja@yahoo.com*

(2) *Associate Professor at Department of Environment and Planning, Architecture Faculty, Aleppo University, Aleppo, Syria. E-mail: lherbly@gmail.com*

(3) *Associate Professor at Department of Environment and Planning, Architecture Faculty, Aleppo University, Aleppo, Syria. E-mail: h_malandi@hotmail.com*

ABSTRACT

Most countries in the world consider the regional axes as a tool for regional planning and an important concept of spatial development; They are not only transport axes but also axes of balanced urban development, taking advantage of their development potentials (resources) at both sides to generate new growth areas to promote regional and national development. Recently, a number of regional axes projects have emerged in Syria. The problem of these projects is considering the regional axes only as transport means to transport people and goods; The axes are developed within the concept of the transport axis, neglecting the vital potential opportunities in the agricultural, environment, tourism and mining aspects on both sides of the axis and, therefore, does not benefit from achieving balanced urban development. Based on this problem, the aim of the research is to consider the regional roads not as service, but rather as the axes of the urban development which take advantage of generating new growth areas through a comparative and analytic study of the experiences of the leading countries in this field. Urban development of the regional axes not only

includes transport plans, but there are also other plans and forms of development. Each of them is linked to a period of development of the transport axis. The urban development of the axis is linked to the existence of development resources on both sides.

Keywords: Development Corridor, Development Axes, Linear Development.

١. المقدمة:

تبنيت معظم الدول على اختلاف درجة تقدمها سياسة محاور التنمية كأداة من أدوات التخطيط الإقليمي وكمفهوم مهم للتنمية المكانية؛ فهي ليست محاور نقل فقط بل محاور للتنمية العمرانية المتوازنة، مستفيدين من إمكانياتها التنموية (الموارد) الموجودة على جانبيها في توليد مكامن نمو جديدة بما يعزز التنمية الإقليمية والوطنية (Barbier, 2017).

ظهرت في سوريا عدة مشاريع تحت مسمى محاور الحركة الإقليمية، وتمت تنميتها على أنها محاور نقل فقط، وسيقدم البحث دراسة في التنمية العمرانية لمحاور الحركة الإقليمية المتبعة في التجارب الدولية الرائدة لمعرفة كيفية التنمية لمحاور الحركة وأشكالها والعوامل المؤثرة فيها.

٢. إشكالية البحث:

تتجلى إشكالية البحث في اعتبار المشاريع والدراسات التي تتناول محاور الحركة الإقليمية محاور نقل فقط تنقل الناس والبضائع من مكان إلى آخر، ولا تنظر إليها كنظام جغرافي متكامل الوظائف، مهملة الكثير من الفرص الحيوية الكامنة في القطاعات السياحية والزراعية والتعدينية والصناعية على جانبي محور النقل؛ وبالتالي غير مستفيدة من إمكانياته الاقتصادية في تحقيق تنمية عمرانية متوازنة.

٣. أهداف البحث:

تشمل أهداف البحث إلى إثبات أن الطرق ليست خدمة فقط بل محاور للتنمية العمرانية المتوازنة، من خلال تنمية المجال الجغرافي المحيط بمحور الحركة للاستفادة من إمكانياته وفرصه التنموية- الموارد المتنوعة المتواجدة على طرفيه- في توليد مكامن نمو جديدة بما يعزز الاقتصاد الوطني. إضافة إلى

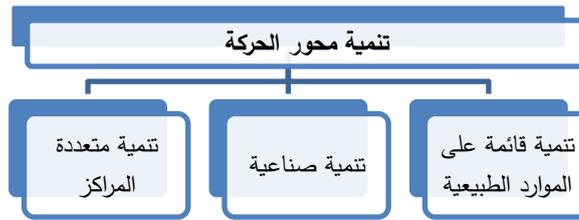
دراسة الكيفية التي تتم بها التنمية العمرانية للمجال الجغرافي المحيط بمحور الحركة الإقليمي وأنواعها وخططها. ثم دراسة العوامل المؤثرة في التنمية العمرانية لمحور الحركة.

٤ . منهجية البحث:

اتبع البحث منهجيات متعددة؛ وهي: المنهج التحليلي الوصفي والتحليلي المقارن في دراسة التجارب الدولية الرائدة، والتحليلي الاستنتاجي في استنباط الكيفية التي تتم بها التنمية العمرانية لمحاور الحركة الإقليمية والاستنتاجي الاستقرائي في النتائج.

٥ . أنواع التنمية العمرانية لمحور الحركة:

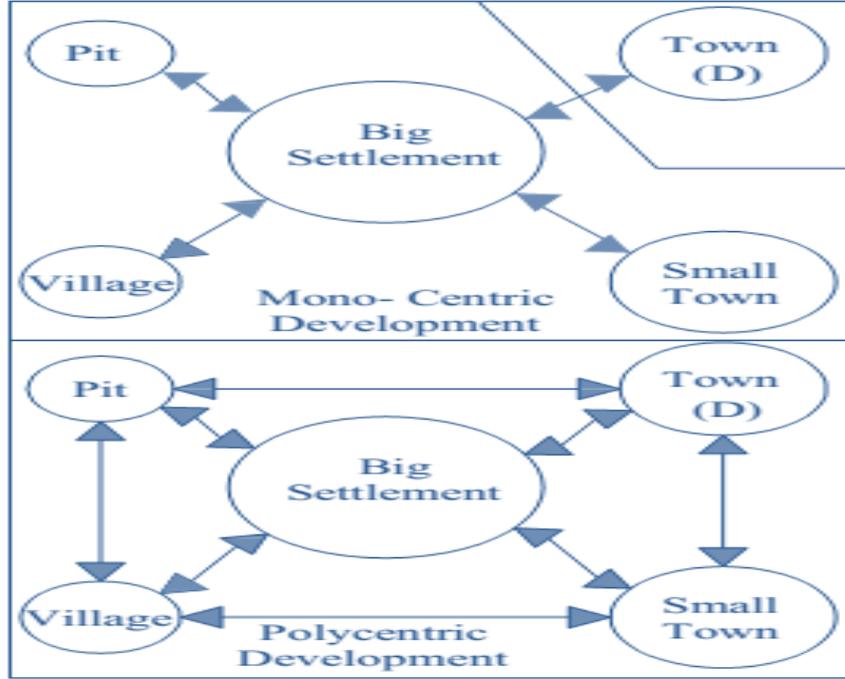
هناك ثلاثة أنواع تنمية لمحور الحركة (Hauptfleisch et al, 2010)، مبينة بالشكل (١)؛ وهي: التنمية القائمة على الموارد الطبيعية، التنمية الصناعية، التنمية المتعددة المراكز. تهتم التنمية الصناعية لمحور الحركة بتطوير القطاع الصناعي؛ بإقامة صناعات وطنية مرتبطة بنوع موارد المحور؛ فتعمل على زيادة التصدير والتقليل من الاستيراد، ويمكن أن تكون تنمية صناعية أو زراعية أو حيوانية أو تعدينية (Sustainable Urban Development Department, 2012) .



شكل (١): أنواع تنمية محور الحركة (المصدر:

الباحثين استناداً لـ (Hauptfleisch et al, 2010))

تقدم التنمية المتعددة المراكز لمحور الحركة نموذجاً للتنمية المكانية والتي تُعنى بربط عدد من الأماكن ببعضها لتشكل شبكة عمل بإقامة روابط بينها تمثلها وسائل المواصلات. تعتبر هذه التنمية بديلاً عن التنمية أحادية المركز تهيمن فيها مدينة أو إقليم على البقية كما هو مبين في الشكل (٢).



شكل (٢): الفرق بين التنمية الأحادية ومتعددة

المراكز (المصدر: (Glasson and Marshall, 2007, p.80)

بتصرف الباحثين)

في النموذج متعدد المراكز ترتبط الأجزاء العمرانية ببعضها وتكمل بعضها بعضاً، فيصبح المركز العمراني (D) مجالاً لموقع ترفيهي نتيجة استغلال موارده، لذلك يطلق على محور الحركة المحور متعدد المراكز "Polycentric Development Corridor"؛ لأن تنميته تعتمد على الاهتمام بجميع المراكز العمرانية ذات الموارد المتواجدة عليه، ولا يتم الاهتمام بمركز عمراني وحيد وتهمشة البقية (Huge and Kirk, 2003).

٥-١. التنمية القائمة على الموارد الطبيعية لمحور الحركة:

تعمل التنمية القائمة على الموارد الطبيعية على استغلال الموارد الطبيعية واستثمارها باعتبارها محركات النمو، يشمل هذا النوع من التنمية قطاعات متعددة بحسب طبيعة المورد، وتُقسم هذه التنمية إلى عدة أنواع كما يوضح الشكل (٣)؛ وهي: التنمية الزراعية والحيوانية والتعدينية والسياحية (Barbier, 2017). يقصد بالتنمية الزراعية لمحور الحركة زيادة مساحة الرقعة الزراعية باستصلاح الأراضي، واختيار أفضل المحاصيل الزراعية الاستراتيجية لزراعتها وإقامة مزارع تجارية استراتيجية (Cleene, 2014). وتعنى التنمية الحيوانية لمحور الحركة بالاهتمام بإنتاجية الثروة الحيوانية وزيادتها، وإقامة مزارع متخصصة في الإنتاج الحيواني (Bergius, 2016). في حين تهدف التنمية السياحية لمحور الحركة إلى الرفع من مستوى المناطق المتميزة ذات الإمكانيات السياحية ولكنها متخلفة سياحياً، وإيجاد مناطق جديدة تجذب السياح (Wallace, 2009). وتستهدف التنمية التعدينية لمحور الحركة قطاع الثروات التعدينية لما له من دور كبير في الاقتصاد الوطني، وتعمل على جذب الاستثمارات إليه والرفع من كفاءته وتطويره (Stanley and Mikhaylova, 2011).



شكل (٣): نماذج التنمية القائمة على الموارد الطبيعية

(المصدر: الباحثين استناداً لـ (Barbier, 2017))

يقدم الجدول (١) أنواع التنمية في تجارب دولية لمحاور الحركة، ولدى مقارنة المعطيات الثلاثة (تنمية قائمة على الموارد الطبيعية، تنمية صناعية، تنمية متعددة المراكز) في جميع الحالات (التجارب الدولية) وجدنا أنه: - يتوافر بند التنمية القائمة على الموارد الطبيعية على اختلاف أنواعها بنسبة

جدول (١): أنواع التنمية في تجارب محاور الحركة الواردة في البحث (المصدر: الباحثين)

التجارب الدولية	تنمية قائمة على الموارد الطبيعية			تنمية صناعية			تنمية متعددة المراكز		
	صناعية	زراعية	حيوانية	صناعية	زراعية	حيوانية	صناعية	زراعية	حيوانية
ماب و نو	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
بيرا	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SAGCOT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
مقوارا	✓			✓					
نكالا		✓			✓				
Northern		✓	✓		✓	✓			
Easter		✓	✓		✓	✓			
Sabah	✓			✓					
Sumatera		✓			✓				
Java		✓			✓				
Kalimantan	✓			✓					
Sulawesi		✓			✓				
Bali Nusa Tenggara	✓			✓					
Maluku Papua	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

١٠٠%؛ واختلفت نسبة وجود أنواعها؛ فتواجدت الزراعية بنسبة (٧١,٥%)، وحققت الحيوانية (٤٣%) والتعدينية (٣٦%) والسياحية (٢٩%) من عدد الحالات.

- يتوافر بند التنمية الصناعية على اختلاف أنواعها بنسبة ١٠٠%؛ وتباينت نسبة وجود أنواعها؛ فتوافرت الصناعية الزراعية بنسبة (٧١,٥%)، وحققت الصناعية الحيوانية (٤٣%) والصناعية التعدينية (٣٦%) والصناعية السياحية (٢٩%) من عدد الحالات.

- يتوافر بند التنمية المتعددة المراكز على اختلاف أنواعها بنسبة ١٠٠%؛ واختلفت نسبة وجود أنواعها، فتوافرت الزراعية بنسبة (٧١,٥%)، وحققت الحيوانية (٤٣%) والتعدينية (٣٦%) والسياحية (٢٩%) من عدد الحالات، مما يدل على وجود مؤشر إلى أن: أصناف التنمية التي يحققها المخطط عند تطوير محور الحركة هي: التنمية القائمة على الموارد الطبيعية، التنمية الصناعية والتنمية المتعددة المراكز؛ المؤلفة بدورها من التنمية الزراعية والحيوانية والتعدينية والسياحية، وجميعها ترتبط بنسبة وجود الموارد وطبيعتها على جانبي محور الحركة.

٦. نظريات في تنمية محور الحركة:

جدول (٢): النظريات التي اعتمدت عليها تجارب

محاور الحركة (المصدر: الباحثين)

جغرافية		Klassen & Pahl	The Linear City	The Export Base	The Sector Stage &	التجارب الدولية
Cluster	قطب التنمية					
✓	✓	✓	✓	✓	✓	مابوتو
✓	✓	✓	✓	✓	✓	بيرا
✓	✓	✓	✓	✓	✓	SAGCOT
✓	✓	✓	✓	✓	✓	متورا
✓	✓	✓	✓	✓	✓	نكالا
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Northern
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Easter
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Sabah
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Sumatera
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Java
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Kalimantan
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Sulawesi
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Bali Nusa Teggara
✓	✓	✓	✓	✓	✓	Maluku Papua

تستند خطط تنمية محور الحركة إلى نظريات متعددة

تشرح كيفية التنمية وآلية النمو.

ويبين الجدول (٢) النظريات التي استندت إليها التجارب

الدولية لمحاور الحركة، ولدى مقارنة المعطيات الستة

(النظريات الواردة في الجدول (٢)) في جميع

الحالات (التجارب الدولية) وجدنا اعتمادها على نظرية

قطب النمو وتحديثها، والنظريات التالية: نظريات

كلاسين وبال، والمدينة الشريطية، وقاعدة التصدير،

ومرحلة القطاعات، ونظريات المراحل:

The Sector Stage & The Stages Theories

The Export Base, Linear City, Klassen & Pahl

Theories, بنسبة (١٠٠%)؛ مما يدل على وجود

مؤشر إلى أن دراسة تنمية أي محور حركة تتطلب

إنشاء نمو وفقاً لما تقترحه هذه النظريات.

٦-١. نظريتا القطاعات والمراحل: The Sector Stage & The Stages Theories

وضحت نظرية مرحلة القطاعات (Clark, 1940) ونظرية المراحل المترابطة

داخلية؛ فتحدث التنمية نتيجة للتقدم في البنية الداخلية للإقليم. وبالتالي تعتمد التنمية على: - موارد

الإقليم، واستغلال الموارد بإقامة صناعات لاستثمارها، والقوى العاملة، وعوامل أخرى تنشأ من داخل

الإقليم.

وجدنا من دراسة التجارب الدولية لمحاور الحركة أن خطط التنمية استغلت الموارد المتواجدة على جانبي محور الحركة بإقامة صناعات، كما طورت القوى العاملة. ففي محور SAGCOT قامت خطط التنمية باستثمار الموارد الزراعية بإقامة مزارع تجارية وصناعات، كما عملت على تأهيل الموارد البشرية، وتعتبر العوامل الأنفة الذكر داخلية نابعة من ذات الإقليم. مما يدل على أن التنمية العمرانية لإقليم محور الحركة تنشأ باستغلال الموارد المتواجدة على جانبي محور النقل وتطوير القوى العاملة.

٦-٢. نظرية قاعدة التصدير The Export Base وتحديثها:

تشرح نظرية قاعدة التصدير The Export Base (North, 1955) وتحديثها (Tiebout, 1956) أن تنمية محور الحركة تحدث وفقاً لعوامل خارجية؛ فمستوى الطلب الخارجي لمنتجات الإقليم (الخام أو المصنعة) هو المقوم الأساسي لنمو الإقليم، فتنشأ التنمية من: استغلال المميزات الطبيعية للإقليم، ونمو قاعدة التصدير في الإقليم ويتأثر هذا إلى حد كبير بمقدار الطلب الخارجي من الأقاليم والبلدان الأخرى، وسيؤدي الدخل الناتج عن مبيعات التصدير إلى نمو الإقليم وتطوره مستقبلاً. هذا بدوره يؤدي إلى زيادة الحركات التجارية والإنتاج، وبالتالي الانفتاح على الخارج ووفرة الاقتصاد.

وجدنا من دراسة التجارب الدولية لمحاور الحركة اعتماد خطط التنمية على هذه النظريات؛ ففي محور SAGCOT ساهم مستوى الطلب الخارجي لمنتجات المحور من المحاصيل والصناعات الزراعية إلى حد كبير في نمو قاعدة التصدير مما أدى إلى انفتاح على الخارج ونمو تجاري، وهذه العوامل تعتبر عوامل خارجية عن ذات الإقليم. مما يدل على أن التنمية العمرانية لإقليم محور الحركة تنشأ بالانفتاح على الخارج وزيادة التصدير.

٦-٣. نظرية المدينة الشريطية (The Linear City) وتحديثها:

تبين نظرية المدينة الشريطية (Liner City) (Mata, 1956) وتطويرها (Gwilliam, 1970) أهمية النقل والقدرة على الاتصالات في النمو والتنمية. إذ يؤثر النقل على إمكانية الوصول التي تعتبر الصفة المفضلة في المكان، ويلعب النقل والمواصلات دوراً مهماً

في تقليل الوقت وتقصير المسافة. فلتحسين روابط النقل دور مهم في إقامة الصناعات التي تمتد على جانبي طريق نقل رئيسي نتيجة أسباب جغرافية وطبوغرافية معينة. تؤكد هذه النظريات على دور الموانئ والمطارات والتسهيلات الجمركية والإعفاءات الضريبية في التطوير.

وجدنا من دراسة التجارب الدولية لمحور الحركة اعتمادها على هذه النظريات؛ فكانت خطط تنمية النقل جزءاً أساسياً من تنمية المحور، مما يدل على أن التنمية العمرانية لإقليم محور الحركة تتشأ بتطوير خطوط النقل والموانئ والمطارات وتسهيل الإجراءات الجمركية.

٤-٦. نظرية كلاسين وبال (Pahl و Klassen):

شرحت نظرية كلاسين وبال (Klaassen,1968)(Klaassen,1965) و Pahl (1970) أهمية رأس المال الاجتماعي في تنمية محور الحركة مشددين على دور القوى العاملة وتدريبها وأهميتها في النمو الإقليمي وإنشاء الصناعات وبالتالي التصدير للخارج.

وجدنا من دراسة التجارب الدولية لمحاور الحركة اعتمادها على هذه النظريات؛ حيث اهتمت خطط التنمية بالموارد البشرية (القوى العاملة) فعملت على تدريبها وتأهيلها لتقوية مهارتها وتنمية المحور، مما يعطي مؤشراً إلى أن التنمية العمرانية لمحاور الحركة الإقليمية تتضمن خطاً لتنمية الموارد البشرية.

٥-٦. النظريات الجغرافية:

تؤكد بعض النظريات الجغرافية (نظرية قطب النمو) أن تنمية محور الحركة يعتمد على إنشاء قطب نمو فيه، ويعتمد مفهوم قطب النمو على وجود صناعات رائدة تنمو عن طريق الاستقطاب، أي جذب وحدات اقتصادية أصغر منها، وهي شركات دافعة لتخديم هذه الصناعات الرائدة، وتتميز هذه الصناعات بمستوى تصدير منتجاتها إلى الخارج وفقاً للمعيارين الوطني والدولي (Perroux, 1964).

جدول (٣): أنواع أقطاب النمو في تجارب محاور الحركة

الدولية (المصدر : الباحثين)

التجارب الدولية	قطب نمو زراعي	قطب نمو تعديني	قطب نمو حيواني	قطب نمو سياحي
مابوتو	✓	✓		
بيرا	✓	✓		✓
SAGCOT	✓		✓	✓
متوارا		✓		
نكالا	✓			
Northern	✓		✓	
Easter	✓		✓	
Sabah				✓
Sumatera	✓			
Java	✓			
Kalimantan		✓		
Sulawesi	✓		✓	
Bali Nusa Teggara				✓
Maluku Papua	✓	✓	✓	

تتنوع أقطاب النمو ضمن محاور الحركة الإقليمية بحسب طبيعة المورد القائمة عليه؛ فقد تكون زراعية أو تعدينية أو حيوانية أو غيرها (De and Iyengar, 2014).

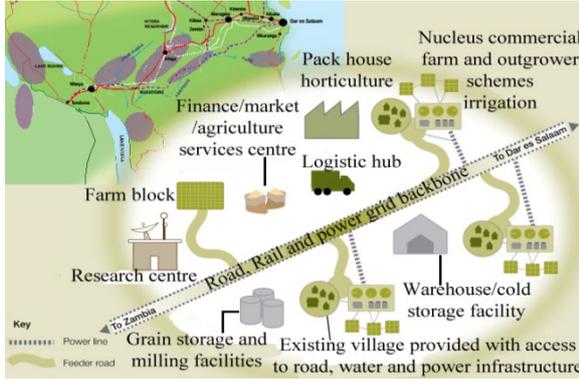
يبين الجدول (٣) أقطاب النمو وأنواعها في التجارب الدولية لمحاور الحركة. ولدى مقارنة المعطيات الأربعة (قطب زراعي، قطب تعديني، قطب حيواني، قطب سياحي) في جميع الحالات (التجارب الدولية) وجدنا اعتمادها على نظرية قطب النمو بنسبة (١٠٠%)؛ واختلفت نسبة وجود أنواعه؛ فتواجد الزراعي بنسبة (٧١,٥%)، وحقق التعديني (٣٦%) والحيواني (٣٦%) والسياحي (٢٩%) من عدد الحالات، مما يدل على وجود مؤشر إلى أن التنمية العمرانية لأي إقليم محور حركة تتطلب إنشاء قطب نمو قائم على الموارد المتوفرة فيه. ويختلف نوع قطب النمو باختلاف طبيعة الموارد على جانبي محور الحركة الإقليمي.

٦-٥-١. تحديث نظرية قطب النمو:

تطورت نظرية قطب النمو في الوقت الحاضر ليطلق عليها اسم المجموعات (Clusters) أو علم الاقتصاد التكتلي (Agglomeration Economics)، والمجموعات هي مناطق اقتصادية خاصة ذات مواقع استراتيجية جغرافية لتسريع النمو الاقتصادي (Oliveira-Wilk, 2003). إن أبسط تعريف للمجموعة (Cluster) هو أنها التركز الجغرافي للصناعات بحيث تحقق ميزات ربح من خلال تموضعها مع بعضها؛ فهي تكتلات وشبكات إنتاج تتشكل من خلال الشركات المترابطة مع بعضها، متضمنة المزودين والزبائن وخدمات الأعمال، كما تشمل في بعض الأحيان الجامعات والمعاهد البحثية (Porter, 2000). وتكون المجموعات إما زراعية أو حيوانية أو تعدينية (Katz and Sánchez-Douglas, 2004). يقدم الجدول (٤) أنواع المجموعات للتجارب الدولية لمحاور الحركة، ولدى مقارنة المعطيات الثلاثة السالفة الذكر بالتجارب وجدنا اعتمادها على إنشاء مجموعات Clusters بنسبة (١٠٠%)؛ ولكن تباينت نسبة وجود أنواعها. فتوافرت المجموعات الزراعية بنسبة (71.5%)، وحققت المجموعات التعدينية، ونسبة (٣٦%) للحيوانية (٣٦%)؛ مما يدل على وجود مؤشر أن التنمية العمرانية لأي إقليم محور حركة تعتمد على إنشاء مجموعة داخل قطب النمو، وهذه المجموعة إما أن تكون زراعية أو حيوانية أو تعدينية، بحسب طبيعة الموارد المتوفرة على جانبي محور الحركة الإقليمي. ولا يوجد مجموعة لقطب النمو السياحي لأنه لا يمكن إنشاء شبكة إنتاج سياحية.

جدول (٤): أنواع المجموعات (Clusters) في تجارب محاور الحركة (المصدر: الباحثات)

Livestock Clusters	Mining Clusters	Agricultural Clusters	التجارب الدولية
	✓	✓	مابوتو
	✓	✓	بيرا
✓		✓	SAGCOT
	✓		متوارا
		✓	نكالا
✓		✓	Northern
✓		✓	Easter
			Sabah
		✓	Sumatera
		✓	Java
	✓		Kalimantan
✓		✓	Sulawesi
			Bali Nusa Tenggara
✓	✓	✓	Maluku Papua

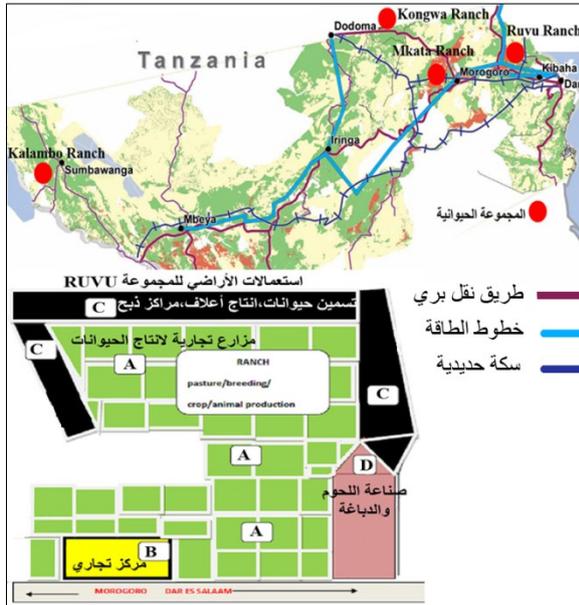


شكل (٤): المجموعات الزراعية في محور SAGCOT ومفهومها (Christopher, 2013)

يعتمد مفهوم المجموعة الزراعية في محور SAGCOT على فكرة أن الأعمال الزراعية تكون ناجحة عندما تتوضع بالقرب من المزارعين وترتبط بمزودي الخدمات؛ هذه التجمعات تجمعات من المزارع الزراعية والتجارية والتجهيزات وأماكن للتخزين والصناعة وشركات الخدمات المتمركزة في منطقة جغرافية محددة إضافة لمرافق النقل، تزيد هذه التجمعات فعالية الإنتاج

وتقلل تكلفة التسويق في سلسلة القيمة (Ji-Hyeon et al, 2007)، ويوضح الشكل (٤) المجموعات في المحور ومفهومها.

تعتبر المجموعة الحيوانية في محور SAGCOT نواة (Hub) لإنتاج الثروة الحيوانية؛ فهي شبكة إنتاج متكاملة في مجال صناعة اللحوم والجلود والحليب، تقوم المجموعة بتربية الثروة الحيوانية وتسمينها لتصديرها للخارج حية، أو يتم متابعة خط سير إنتاجها فتذبح وتصنع اللحوم المعلبة والمجمدة، كما تصنع الأعلاف ضمن المجموعة وتباع إلى المزارع المجاورة، إضافة لصناعة الألبان وتصنيع الجلود وتصديرها للخارج. تتألف المجموعة من مزارع تجارية لتربية الثروة الحيوانية محتوية



على المراعي والتجهيزات الضرورية لعملها، متضمنة السدود وأنظمة السقاية والحظائر والمسالخ والمذابح وأماكن التخزين (Brown et al, 2007). ويبين الشكل (٥) مواقع المجموعات الحيوانية ضمن المحور وتفصيلاً للمجموعة روفو (Ruvu).

٧. خطط تنمية محور الحركة:

تعرف خطة تنمية محور الحركة بأنها: رسم سياسات قطاعية للتنمية، ووضع برامج ومشاريع تنموية يتم تنفيذها خلال سنوات محددة لتشجيع التنمية الزراعية أو السياحية أو الصناعية، ووضع المقترحات لتطوير محور الحركة وتنميته بالاستفادة الكاملة من كافة الإمكانيات والموارد المتاحة المتوفرة على جانبي محور النقل (Asian Development Bank, 2010).

تتألف خطة تنمية محور الحركة من عدة خطط فرعية مركزة على جوانب محددة في التنمية.

يوضح الجدول (٥) نماذج خطط التنمية المتبعة في تطوير محاور الحركة للتجارب الدولية، ولدى

مقارنة المعطيات الثلاثة (خطط تنمية النقل، خطط التنمية الداعمة، خطط التنمية القائمة على الموارد الطبيعية) في جميع الحالات (التجارب الدولية) وجدنا:

- يتواجد بند خطط تنمية النقل وبند خطط التنمية الداعمة بنسبة (١٠٠%) من عدد الحالات.

- يتوافر بند خطط التنمية القائمة على الموارد الطبيعية على اختلاف أنواعها بنسبة (١٠٠%)، واختلفت نسبة وجود أنواعها؛

فتواجدت خطط التنمية الزراعية بنسبة (٧١,٥%)، وحققت الحيوانية (٣٦%) والتعدينية (٣٦%) والسياحية (٢٩%) من

عدد الحالات، مما يدل بأن استراتيجية التنمية العمرانية لأي محور حركة تتألف من ثلاث

استراتيجيات فرعية وهي: استراتيجية تنمية

جدول (٥): أنواع خطط تنمية محور الحركة في

تجارب البحث (المصدر: الباحثين)

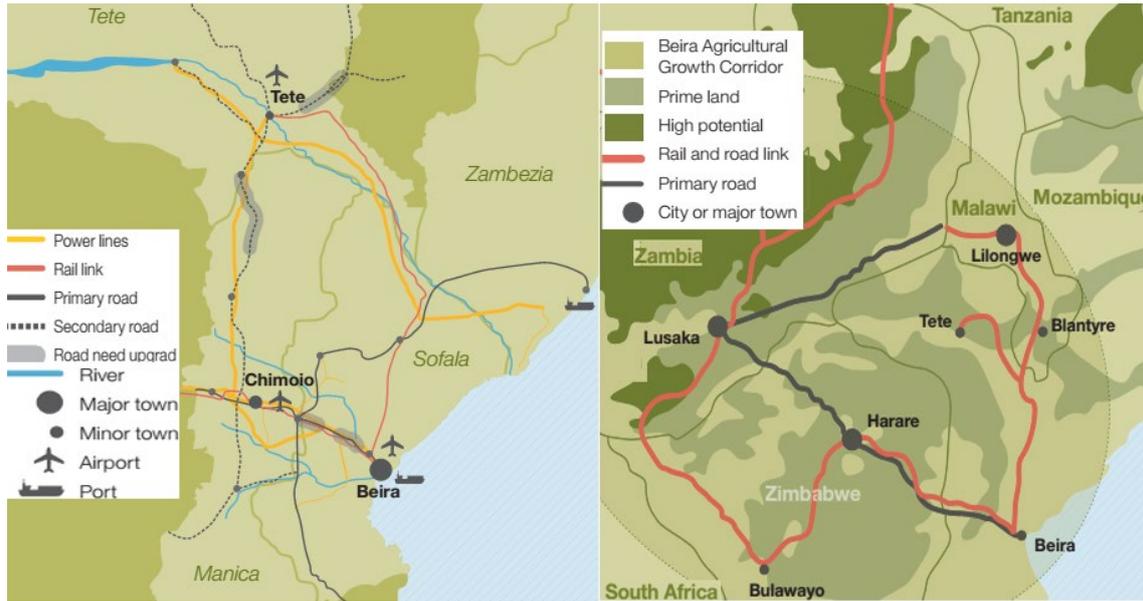
التجارب الدولية	خطط تنمية النقل	خطط التنمية اللوجستية	خطط التنمية القائمة على الموارد الطبيعية			
			خطط التنمية الزراعية	خطط التنمية الحيوانية	خطط التنمية التعدينية	خطط التنمية السياحية
مابوتو	✓	✓	✓		✓	
بيرا	✓	✓	✓		✓	✓
SAGCOT	✓	✓	✓	✓		✓
متورا	✓	✓			✓	
نكالا	✓	✓	✓			
Northern	✓	✓	✓	✓		
Easter	✓	✓	✓	✓		
Sabah	✓	✓				✓
Sumatera	✓	✓	✓			
Java	✓	✓	✓			
Kalimantan	✓	✓			✓	
Sulawesi	✓	✓	✓	✓		
Bali Nusa Teggara	✓	✓				✓
Maluku Papua	✓	✓	✓	✓	✓	

النقل، والاستراتيجية الداعمة، واستراتيجية التنمية القائمة على الموارد الطبيعية. ولكن تختلف هذه الاستراتيجيات من محور إلى آخر في طبيعة استراتيجية التنمية القائمة على الموارد الطبيعية. فبعضها يعتمد على الموارد الزراعية وأخرى على التعدين، وبعضها الآخر على السياحية حيث تتشابه هذه الاستراتيجيات في جميع أقاليم محاور الحركة في مبدأها الذي يقوم على استغلال الموارد الطبيعية المتواجدة ضمن المحور بإقامة أقطاب نمو متخصصة تبعاً لنوع المورد التنموي.

٧-١. التنمية العمرانية لمحور بيرا:

تضمنت استراتيجية التنمية العمرانية لمحور بيرا عدة خطط؛ وهي: خطة تنمية النقل الهادفة إلى إعادة تأهيل وإنشاء وترقية وتطوير البنية التحتية والطرق التي تربط المناطق الغنية بالمصادر والموارد التنموية إلى ميناء بيرا. ثم ترجمت هذه الخطة إلى مشاريع مكانية للبنية التحتية (Mtegha et al, 2012)، كما هو مبين بالشكل (٦).

- خطة التنمية القائمة على الموارد الطبيعية التي ركزت على قطاعات المعادن والزراعة والثروة

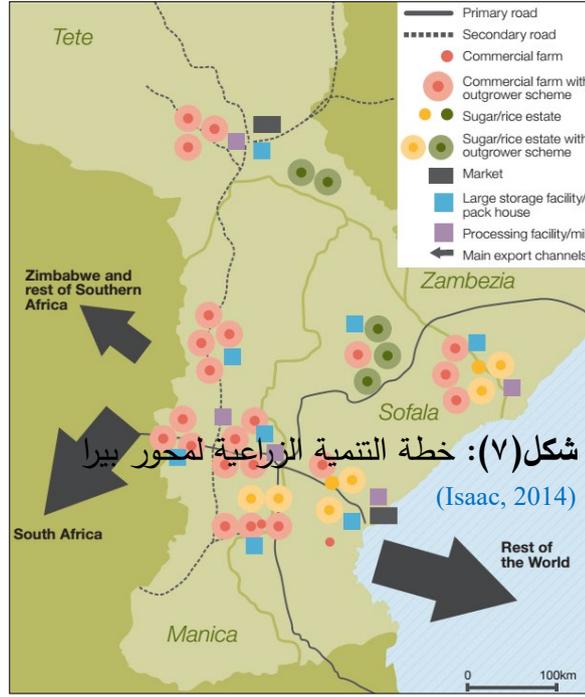


شكل (٦): موقع محور بيرا وخطة تنمية النقل (Isaac, 2014)

السمكية والسياحة وحماية البيئية؛ فنتجت مجموعة من الاستراتيجيات التي تناولت كل قطاع على حدة. ركزت خطة التنمية الزراعية لمحور بيرا على تعزيز الزراعة التجارية، وتقوم هذه الخطة على اختيار سلاسل قيمة زراعية، ثم إنشاء مجموعة اقتصادية (Cluster) لكل سلسلة. اعتمدت هذه الخطة

على تفعيل أقطاب نمو اقتصادية متعددة قائمة على الموارد الزراعية وهي: إقليم تيته Tete في مجال الحبوب؛ وتشيمويو Chimoio في إقليم مانكا Manica في مجال السكر والقطن؛ وصوفالا Sofala في مجال السكر والقطن. ويحتوي كل قطب بدوره على مجموعات اقتصادية متخصصة. ثم ترجمت هذه الخطة إلى مشاريع مكانية متعددة (Köhn, 2014)، كما يوضح الشكل (٧). هدفت خطة التنمية التعدينية لمحور بيرا إلى استغلال الموارد التعدينية غير المستغلة على المحور، وتشجيع الإنتاجية التعدينية على المحور. اعتمدت هذه الخطة على تفعيل قطب نمو

تعديني وهو إقليم تيليه Tete لاحتوائه على ودائع وفيرة من الفحم الحراري العالمية غير المستغلة، كما يحتوي الإقليم على معادن الأخرى مثل اليورانيوم، والفاناديوم، والحديد، والذهب والفحم الحجري. ثم ترجمت هذه الخطة إلى مشاريع مكانية متعددة (Glover et al, 2016).



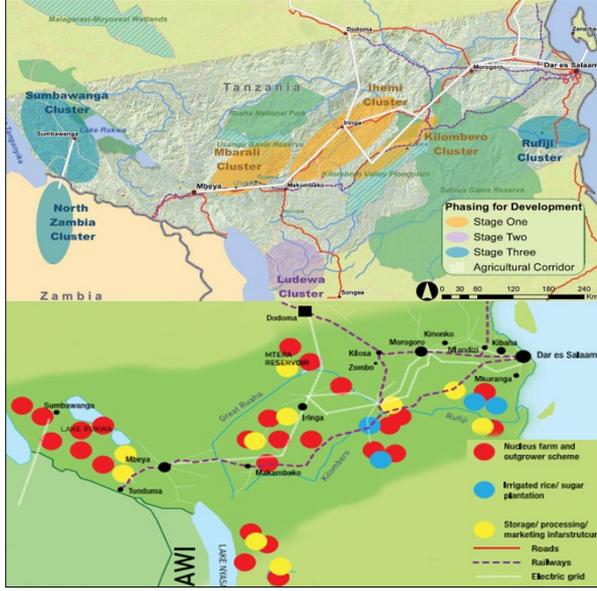
هدفت خطة التنمية الحيوانية لمحور بيرا إلى استغلال الموارد الحيوانية غير المستغلة على المحور، وتعزيز الإنتاجية الحيوانية. اعتمدت

هذه الخطة على اختيار قطب تنموي سوفالا (Sofala) وإنشاء تجمعات في إنتاج الروبيان ليصبح قطاع الروبيان أكبر قطاعات تصدير في موزمبيق. إضافة إلى اختيار أقطاب تنموية أخرى وردت أعلاه خاصة بالحيوانات الزراعية. ثم ترجمت هذه الخطة إلى مشاريع مكانية متمثلة في إقامة مزارع تجارية. (The African Centre for Biodiversity, 2015).

هدفت خطة التنمية السياحية لمحور بيرا إلى استغلال الموارد السياحية غير المستغلة على المحور، وتعزيز الإنتاجية السياحية. اعتمدت هذه الخطة على تحديد قطب نمو سياحي سوفالا (Sofala)، ثم ترجمت إلى مشاريع مكانية متعددة (The African Centre for Biodiversity, 2015).

٧-٢. التنمية العمرانية لمحور SAGCOT:

تضمنت خطة التنمية العمرانية لمحور SAGCOT عدة خطط؛ وهي: خطة تنمية النقل الهادفة إلى



إعادة تأهيل شبكة البنية التحتية الأساسية (الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ والمراكز الحدودية الموجودة) على امتداد المحور، وإنشاء طرق جديدة لنقل أحجام المرور المترددة على الميناء، وتسهيل خدمات الشحن والنقل. وقد ترجمت هذه الخطة إلى مشاريع مكانية متنوعة (Tizeba, 2012)، كما هو مبين بالشكل (٨).

- خطة التنمية القائمة على الموارد الطبيعية

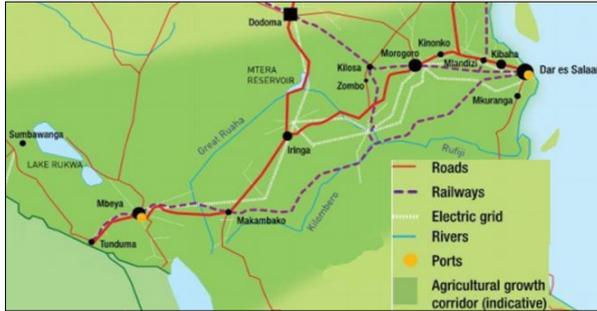
شكل (٨): خطة تنمية النقل لمحور ساكوت

(Tizeba, 2012)

محور SAGCOT التي ركزت على القطاع

الزراعي، والثروة الحيوانية والسياحة. يوجد

تضمنت الخطة مجموعة من الخطط الفرعية التي تناولت كل قطاع على حدة. هدفت خطة التنمية



الزراعية لمحور SAGCOT إلى تشجيع الزراعة

التجارية وإنشاء سلاسل القيمة التجارية (الأرز

والسكر والذرة)، ودخول الأراضي الصالحة

للزراعة غير المستثمرة إلى الإنتاج الزراعي

التجاري. اعتمدت هذه الخطة على: إنشاء

مجموعات تجارية زراعية وتطويرها. يحتوي

المحور على ست مجموعات زراعية. قامت هذه

شكل (٩): خطة التنمية الزراعية لمحور SAGCOT

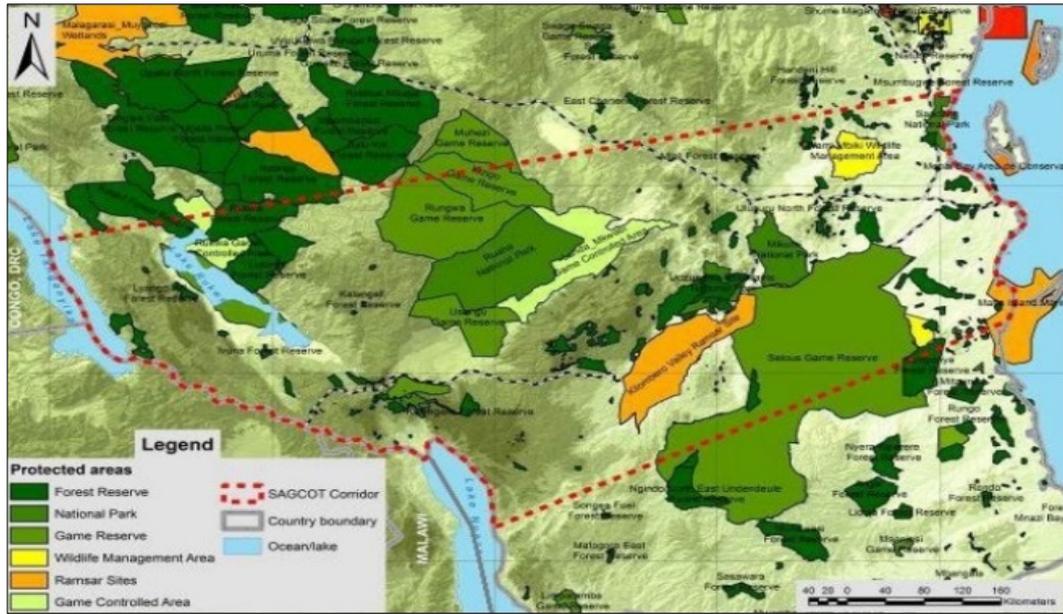
(Milder et al , 2013)

الخطة بتفعيل أقطاب النمو ثم اختيار مواقع المجموعات الزراعية (Nijbroek and Andelman,

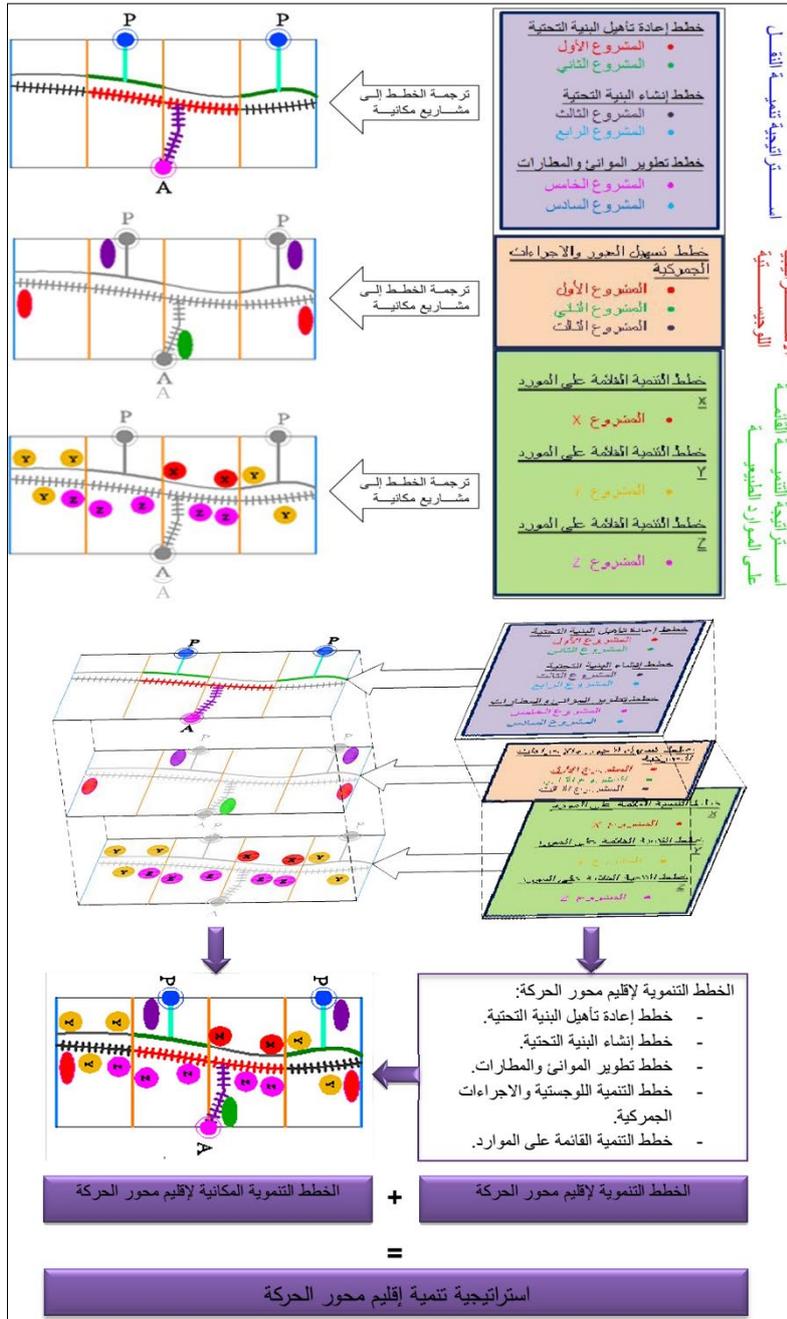
2015)، كما في الشكل (٩).

هدفت خطة التنمية السياحية لمحور SAGCOT إلى انشاء أقطاب نمو سياحية وطنية وتشجيع السياحة الطبيعية البيئية، وزيادة مساهمة قطاع السياحة في الاقتصاد الوطني، وحماية المحميات الطبيعية، كما هو مبين في الشكل (١٠). (Kadigi et al, 2017)

ركزت خطة التنمية الحيوانية على استغلال موارد الثروة الحيوانية محددة أقطاب تنموية في مجال الثروة الحيوانية ثم إنشاء مجموعات حيوانية وهذا ما سبق شرحه.



شكل (١٠): مناطق السياحة والمحميات الطبيعية في محور SAGCOT (Kadigi et al, 2017)



يستخلص من دراسة التجارب السابقة مؤشر إلى أن خطة التنمية العمرانية لأي محور حركة تنتج من تراكم مجموعة من الخطط الفرعية التي تترجم بدورها إلى مشاريع مكانية كما يوضح الشكلان (١١) و(١٢). كما أن كل خطة من هذه الخطط تدعم قطاعاً اقتصادياً معيناً.

شكل(١١): مكونات استراتيجية التنمية العمرانية لمحور الحركة

النتائج:

- ١- تتضمن استراتيجية التنمية العمرانية لمحور الحركة الإقليمي عدة خطط تنموية كما يوضح الشكل (١٣)، ويختلف عدد هذه الخطط بحسب التطور الزمني لمحور الحركة وطبيعة الموارد المتوفرة على جانبيه ونوع المحور التنموي؛ وبالتالي قد تحتوي استراتيجية التنمية العمرانية لمحور الحركة خطة تنموية واحدة أو عدة خطط. ولكل خطة ضمن استراتيجية التنمية العمرانية لمحور الحركة هدف محدد، وترجم إلى مشاريع مكانية تسعى لتحقيق هذا الهدف، كما يوضح الجدول (٦). ويمكن أن تدعم استراتيجية التنمية العمرانية قطاعاً اقتصادياً واحداً أو أكثر بحسب طبيعة الموارد.
- ٢- جغرافياً، تعتمد خطة التنمية القائمة على الموارد الطبيعية على مفهوم قطب النمو وكل ما يتعلق به؛ ولذلك تدعى أحياناً بخطة قطب النمو القائم على الموارد الطبيعية؛ والتي تعني بدورها اختيار مواقع استراتيجية ذات موارد طبيعية معينة من أجل تسريع النمو وإنشاء مجموعات متنوعة بحسب نوع المورد القائمة عليه؛ وبالتالي يختلف نوعها بحسب نوع الموارد. فيمكن أن يتواجد قطب نمو زراعي وآخر سياحي وهكذا.
- ٣- يعتمد عدد الخطط ضمن خطة التنمية القائمة على الموارد الطبيعية على عدد القطاعات التي تدعم استراتيجية تنمية المحور، فعندما تدعم استراتيجية تنمية المحور القطاع التعدين تكون استراتيجية التنمية التعدينية، في حين عندما تدعم القطاع الزراعي تكون استراتيجية تنمية زراعية.
- ٤- تتشابه استراتيجية التنمية العمرانية لأي محور حركة في خطة تنمية النقل واللوجستية ولكن تختلف في طبيعة خطة التنمية القائمة على الموارد الطبيعية، فبعضها يعتمد على الموارد الزراعية والآخر على التعدين؛ وبالتالي تختلف في طبيعة القطاعات الاقتصادية التي تدعمها وفي نوعية الأقطاب التنموية فقد تكون زراعية أو صناعية بحسب طبيعة الموارد. فإذا كان لدينا محوران أ و ب ؛ فكلاهما في استراتيجيته التنموية يركز على تنمية النقل وتنمية الخدمات الداعمة والتنمية القائمة على الموارد التي تقوم بدورها على قطب النمو، ولكن يختلفان في نوعية قطب النمو الذي تحدده طبيعة الموارد المتواجدة على امتداد المحور

جدول (٦): أنواع خطط تنمية محور الحركة وأهدافها ومشاريعها المكانية

مركزات خطة تنمية المحور ومشاريعها المكانية	الهدف من الخطة	خطة تنمية محور الحركة
تطوير وتوسعة وإنشاء الموانئ ومطارات، -إعادة التأهيل والإنشاء للطرق البرية والسكك الحديدية وخطوط الطاقة	إعادة تأهيل البنية التحتية وتطويرها وإنشائها	خطة تنمية النقل
إقامة مراكز وبرامج على المراكز الحدودية	تسهيل الإجراءات الجمركية والإغفاءات الضريبية	خطة اللوجستية
إقامة مزارع تجارية لمحاصيل استراتيجية، وإنشاء مجموعات زراعية	إحداث تنمية زراعية واستغلال الموارد الزراعية غير المستثمرة	خطة التنمية الزراعية
إقامة مزارع تجارية استراتيجية لتربية الماشية وبيعها حية، وإنشاء مجموعات حيوانية	إحداث تنمية حيوانية واستغلال الموارد الحيوانية غير المستثمرة	خطة التنمية الحيوانية
إقامة مناجم استراتيجية، وإنشاء مجموعات تعدينية	إحداث تنمية حيوانية واستغلال الموارد التعدينية غير المستثمرة	خطة التنمية التعدينية
إقامة مشاريع سياحية	إحداث تنمية سياحية واستغلال الموارد السياحية غير المستثمرة	خطة التنمية السياحية

٤- تتشابه استراتيجية التنمية العمرانية لأي محور حركة في خطة تنمية النقل واللوجستية ولكن تختلف في طبيعة خطة التنمية القائمة على الموارد الطبيعية، فبعضها يعتمد على الموارد الزراعية والآخر على التعدينية؛ وبالتالي تختلف في طبيعة القطاعات الاقتصادية التي تدعمها وفي نوعية الأقطاب التنموية فقد تكون زراعية أو صناعية بحسب طبيعة الموارد. فإذا كان لدينا محوران أ و ب ؛ فكلاهما في استراتيجيته التنموية يركز على تنمية النقل وتنمية الخدمات الداعمة والتنمية القائمة على الموارد التي تقوم بدورها على قطب النمو، ولكن يختلفان في نوعية قطب النمو الذي تحدده طبيعة الموارد المتواجدة على امتداد المحور.

٥- تستند تنمية محور الحركة على نظرية قطب النمو وتحديثها، إضافة إلى نظريات مبينة في

الجدول (٧) تركز كل منها على عوامل محددة

(عوامل داخلية وخارجية وعلى الاهتمام بالنقل

والمواصلات وعوامل اجتماعية)؛ وبالتالي فإن

كل فئة من النظريات تقضي إلى خطط تنموية

لتطوير محور الحركة معتمدة على العوامل

الآنفة الذكر.

٦- أصناف التنمية التي يحدثها المخطط عند

تطوير محور الحركة هي: التنمية الصناعية،

والتنمية متعددة المراكز، والتنمية القائمة على

الموارد الطبيعية المؤلفة بدورها من التنمية

الزراعية والحيوانية والتعدينية والسياحية،

وجميعها ترتبط بنسبة وجود الموارد وطبيعتها

ضمن محور الحركة؛ والمحور الذي لا يحتوي

على موارد لا يمكن تنميته وتقتصر تنميته على

النقل فقط ولا ينتقل عندئذ إلى محور موارد.

٧- تتطلب تنمية محور الحركة مجموعة من المرتكزات هي:

- تنشيط العلاقات التجارية وزيادة التصدير.

- الاهتمام بالبنية التحتية.

- الاستثمارات من القطاع الخاص.

- إقامة أقطاب نمو متخصصة تبعاً لنوع الموارد. في حين تختلف تنمية أي محور عن الآخر في

الهدف منه وعدد القطاعات الاقتصادية التي يدعمها.

الحركة

عوامل التنمية	النظرية
موارد متواجدة في الإقليم	ونظرية The Sector Stage The Related Stages
إقامة صناعات تبعاً لطبيعة الموارد	
القوى العاملة	
كل ما يتعلق بالبنية الداخلية للإقليم من صفات طبوغرافية واجتماعية وسكانية وغيرها.	
الطلب الخارجي على منتجات الإقليم الخام أو المصنعة.	The Export Base وتحديثها
نمو قاعدة التصدير	
زيادة الحركات التجارية والانفتاح على الخارج.	
إمكانية الوصول	The Linear City وتحديثها
تقليل الوقت، وتقصير المسافة	
تحسين روابط النقل السكك الحديدية والطرق البرية والموانئ والمطارات	
القوى العاملة وتواجدها	نظرية Klaassen Pahl
تدريب القوى العاملة وتأهيلها	

التوصيات:

يوصي البحث بـ:

- إحداث فريق دارس متكامل من جميع التخصصات الضرورية - تخطيط نقل وتخطيط داعم وإدارة الموارد الطبيعية وغيرها لتنمية محاور الحركة الاقليمية.
- إجراء مسح شامل لجميع الموارد المتواجدة على جانبي محور الحركة الإقليمي لمعرفة عدد خطط التنمية العمرانية وماهيتها، وتحديد العلاقات الوظيفية بين هذه الموارد وبالتالي العلاقات فيما بين التخصصات اللازمة للتنمية العمرانية لمحور الحركة الإقليمي، وإنشاء بنك معلومات شامل لكل عناصر التنمية العمرانية الخاصة بمحور الحركة الإقليمي المدروس، وربطه مع الوزارات المعنية وتحديثه بشكل دوري.
- إعداد برنامج محاكاة افتراضية خاص بمحور الحركة الإقليمي المدروس بحيث يحتوي على جميع البيانات المتواجدة في بنك المعلومات، وربطه بشكل أوتوماتيكي به ليتم تحديثه بشكل تلقائي، وإنشاء حلقات برمجية ضمن هذا البرنامج تتوافق مع نتائج البحث وتتناسب مع أهداف التنمية العمرانية لمحور الحركة الإقليمي المدروس. يقوم هذا البرنامج بوضع الحلول المناسبة وفقاً للاعتبارات التي ادخلت إليه؛ ليساعد متخذي القرار على اتخاذ القرار المناسب بخصوص الاجراء التنموي لمحور الحركة الإقليمي. يساعد هذا البرنامج على تحديث الدراسة الخاصة بتطوير محور الحركة الإقليمي بتغيير الحلقات البرمجية فقط في أي وقت كان.

المراجع

- Asian Development Bank. 2010. Strategy And Action Plan For The Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor. Asian Development Bank, Mandaluyong.
- Barbier, E. 2017. Natural Resources and Economic Development, Revised ed. edition, Cambridge University Press, Cambridge.
- Bergius, M. 2016. Expanding the Corporate Food Regime in Africa through Agricultural Growth Corridors: The Case of Tanzania. International Institute of Social Studies (ISS), The Netherlands.

- Brown, C., Longworth, J., Waldron, S. & Zhang, C. 2007. China's livestock revolution: agribusiness and policy developments in the sheep meat industry. Wallingford, UK.
- Christopher, C. 2013. SAGCOT Investment Partnership Program Opportunities for Investors in the Rice and Sugar Sectors. Minister for Agriculture Food Security & Cooperatives, Tanzania.
- Clark, C. 1940. The Condition of Economic Progress. Macmillan, London.
- Cleene, S. 2014. Agricultural Growth Corridors – Unlocking Rural Potential, Catalyzing Economic Development. Yara International ASA, Africa.
- De, P and Iyengar, K. 2014. Developing Economic Corridors In South Asia. The World Bank, India.
- Glasson, J and Marshall, T. 2007. Regional Planning, First published. Routledge, London.
- Glover, S., Salvucci, V. & Jones, S. 2016. Where is commercial farming expanding in Mozambique? Evidence from agricultural surveys. The United Nations University World Institute for Development Economics Research, United Kingdom.
- Gwilliam, K. 1970. The Indirect Effects of Highway Investment", Journal of Regional Studies, London, 4(2): 220-240.
- Hauptfleisch, AC., Campbell, MM. and Marx, HJ. 2010. Regional Property Development and Socio-Economic impacts resulting from a development corridor. RICS Research, Paris.
- Hoover, E. 1948. The Location of Economic Activity. McGraw-Hill, New York.
- Huges, C, and Kirk, K. 2003. Polycentricity Scoping Study. Office of the Deputy Prime Minister, London.
-
- Isaac, Ch. 2014. Beira Agricultural Growth Corridor. Centre for the Promotion of Agriculture (CEPAGRI), Ministry of Agriculture, Beira.
- Ji-Hyeon, C., Jang, H. & Byung-Joon, W. 2007. "Agro-industry Cluster Development in Five Transition Economies". Journal of Rural Development, 29(6): 440-455.
- Kadigi, R., Kashaigili, J., Sirima, A., Kamau, F., Sikira, A. and Mbungu, W. 2017. "Land fragmentation, agricultural productivity and implications for agricultural investments in the

- Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania (SAGCOT) Region, Tanzania", Journal of Development of Agricultural Economics, 9(2): 345–365.
- Katz, J. and Sánchez–Douglas, L. 2004. Cluster como Estrategia de Desarrollo y Mecanismo de Apoyo a las PyME: Evidencia en el Mundo. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Santiago de Chile: Universidad de Chile, Chile.
 - Klaassen, L. 1965. Area Social and Economic Redevelopment. OECD, Paris.
 - Klaassen, L. 1968. Social Amenities in Area Economic Growth. OECD, Paris.
 - Köhn, Doris. 2014. Finance for Food Towards New Agricultural and Rural Finance. Springer Open, New York.
 - Milder, J., Hart, A. and Buck, L. 2013. Applying an Agriculture Green Growth Approach in the SAGCOT Clusters: Challenges and opportunities in Kilombero, Ihemi and Mbarali. SAGCOT Centre, Dar es Salaam
 - Mtegha, H., Leeuw, P., Naicker, S. & Molepo, M. 2012. Resources corridors: Experiences Economics and Engagement; A Topology of Sub–Saharan African Corridors. School of Mining Engineering and Centre for Sustainability in Mining and Industry (CSMI), University of the Witwatersrand, Witwatersrand.
 - Nijbroek, R. and Andelman, S. 2015. "Regional suitability for agricultural intensification: a case study of the Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania (SAGCOT)", International Journal of Agricultural Sustainability. 14(2): 72–92.
 - North, D. 1955. "Location Theory and Regional Economic Growth", Journal of Political Economy, London, 63(3): 243–258.
 - Oliveira–Wilk, E. 2003. Resource–Based View, Industrial Clusters and Collective Competitive Capabilities: A Case Study in South Brazilian Wineries. UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul and CEPAN – Agribusiness Research Centre, Brazil.
 - Pahl, R. 1970. Patterns of Urban Life. Longman, London.
 - Perroux, F. 1964. La notion de pole de croissance, 2 nd edn. Johns Hopkins Press, Paris,
 - Porter, M. 2000. "Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy", Economic Development Quarterly, 14(1):15–34.

- Stanley, M and Mikhaylova, E. 2011. Mineral Resource Tenders and Mining Infrastructure Projects Guiding Principles–Case Study: The Aynak Copper Deposit, Afghanistan. The World Bank, Washington.D.C.
- Sustainable Urban Development Department, Delhi Mumbai Industrial Corridor: Emerging Landscape Of Global Investment. Mumbai, Ministry of Industry ,2012.
- The African Centre for Biodiversity. 2016. Agricultural investment activities in the Beira Corridor, Mozambique: Threats and opportunities for small–scale farmers. The African Centre for Biodiversity, Johannesburg.
- The United Republic Of Tanzania Prime Minister’s Office. 2012. SAGCOT Investment Partnership Program Opportunities for Investors in the Livestock Sector. The United Republic of Tanzania Prime Minister,s Office, Tanzania.
- The United Republic Of Tanzania Prime Minister’s Office. 2013. Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania (SAGCOT) Investment Project. office of the Deputy Prime Minister,Tanzania.
- Tiebout, C. 1956. "Exports and Regioanl Economic Growth", Journal of Political Economy, London, 64(2): 43–258.
- Tizeba, Ch. 2012. SAGCOT Investment Partnership Program Existing and planned transport infrastructure in the SAGCOT. Ministry of Transport, Dar es Salam.
- Wallace, T. 2009. Applied Anthropology and Heritage Tourism Planning: Working for the Western Erie Canal Heritage Corridor Planning Commission. the American Anthropological Association, Washington, D.C.
- Weng, L., Klintuni, A., Dirks, P., Dixon, J., Irfansyah, M and Sayer, J. 2013. "Mineral industries, growth corridors and agricultural development in Africa", Journal of Global Food Security. 2(3): 195–202.

Received: 20/01/2018

Accepted: 13/03/2018