

## EGYPTIAN WESTERN DESERT DEVELOPMENT CORRIDOR: A CRITIQUE ANALYSIS AND A PROPOSED CONCEPT

**Antar A. Abou-Korin**

Ph.D. Minia Univ. & Texas A&M Univ. 1992;

Ph.D. Sheffield Hallam Univ. 2004

(Received June 13, 2011 Accepted July 26, 2011)

*Since the seventies of the last century, debate over "Development Corridor" project, proposed by famed Egyptian geologist Dr. Farouk El-Baz, is mounting. Such debate has gained more momentum since the 25th of January Revolution in Egypt and reached the extent of proposing to start the financing phase through registering the project in the stock market. However, and because of the huge investments required for this project in this crucial stage that Egypt is going through, and in the light of the fact that many of similar projects implemented in Toshka, Abu-Tatur, East Owianat, have failed to achieve their development objectives, it is necessary to deeply and thoroughly examine the nature, objectives, feasibility, and the ability to implement his huge project.*

*This paper has two main objectives: first, is to present a subjective critique analysis for the project; second, is to find out rational answers for most of its drawbacks. In reaching its first objective, the paper presents in Part 2 a discussion of the points of agreement the paper shares with the project idea. In Part 3, the paper presents a critique analysis for the planning concept of the project regarding its idea, objectives, and components. In this regard, the research discusses the strategic impacts of the project and then examines its adherence to basic planning principles such as: rationality, balance between costs and rewards, and development priorities. Through these two parts, the paper comes to an important conclusion that the project in its current formulation does not abide to some necessary planning principles which makes it loses its rationality and feasibility for the country, especially in its delicate socio-economic and political conditions. In reaching its second objective, the paper proposes in Part 4 a modified planning concept for the project so as to overcome most of its drawbacks.*

### ممر التنمية والتعمير المقترح بصحراء مصر الغربية: تحليل نقدي وتصور مقترح

**د. عنتر عبد العال أبو قرين**

أستاذ مساعد التخطيط العمراني والإقليمي، قسم الهندسة المعمارية، كلية الهندسة، جامعة المنيا

#### **ملخص:**

يدور الحديث منذ سبعينات القرن الماضي حول مشروع ممر التنمية بالصحراء الغربية الذي طرحه الجيولوجي المصري الكبير أ. د. فاروق الباز. إلا أن الحديث حول هذا المشروع قد اكتسب زخماً متصاعداً مع إنطلاقة ثورة الخامس والعشرين من يناير، ووصل الأمر إلى مرحلة الحديث عن البدء في تنفيذ هذا المشروع الضخم وطرحه في البورصة المصرية. هذا التطور السريع وفي تلك الفترة الحرجة التي تمر بها مصر، وفي ضوء التجارب التي

قامت بها مصر في توشكى وأبو طرطور وشرق العوينات، وما لحق باغلبها من فشل بدرجات متفاوتة، بات من الضروري تدقيق النظر في طبيعة هذا المشروع وأهدافه وجدواه وإمكانية تنفيذه. وبعد الإطلاع على غالبية التقارير والدراسات والمقالات المتعلقة بالمشروع، فإن لهذا البحث هدفين: الأول؛ تقديم تحليل نقدي موضوعي ودقيق لهذا المشروع الضخم، والثاني؛ محاولة التعرف على كيفية التغلب على أهم الانتقادات الموجهة إلى هذا المشروع، خاصة وأن البحث يتفق مع هذا المشروع في بعض النقاط الهامة. ووصولاً للهدف الأول؛ يقدم البحث في الجزء الثاني منه توضيحاً لأهم النقاط التي يتفق فيها البحث مع هذا المشروع، وفي الجزء الثالث يقدم البحث تحليلاً نقدياً للفكرة التخطيطية للمشروع، من حيث أهدافه وفكرته التخطيطية وعناصره ومدى توافقها مع الأسس والمبادئ التخطيطية الأساسية التي ينبغي التقيد بها عند التخطيط للتنمية مثل: الأبعاد الاستراتيجية للمشروع، واقعية الأهداف والموازنة بين التكلفة والعائد، ومدى توافق المشروع مع أولويات التنمية الوطنية. وقد خُصَّصَ البحث من خلال هذين الجزئين إلى أن المشروع، بالطرح الذي هو عليه الآن، لا يتوافق مع بعض الأسس والمبادئ التخطيطية الهامة وبما يفقده واقعيته وجدواه لمصر، خاصة في ظروفها الاقتصادية والاجتماعية الدقيقة الراهنة. ووصولاً إلى الهدف الثاني، يقدم البحث في الجزء الرابع منه تصوراً مقترحاً لتطوير الفكرة التخطيطية للمشروع بما يكسبه الواقعية والتوازن وبما يتفادى أغلب الانتقادات الموجهة إليه.

الكلمات الدالة: ممر التنمية والتعمير – الصحراء الغربية – تنمية الصحراء

### مقدمة:

تنمية الصحراء، هي ذلك الحلم الذي يراود المصريين منذ عهد الفراعنة وحتى اليوم. إنه أمل وضرورة، ولكنه في نفس الوقت مخاطرة كبيرة تستوجب أن نوغل فيه برفق. وقد عبر العالم المصري الكبير د. جمال حمدان عن هذا المعنى في كتابه «شخصية مصر.. دراسة في عقربية المكان» بقوله:

«ليس سهلاً، مع ذلك غزو الصحراء، لأنه ليس نزهة جغرافية أو حضارية، وإنما هو صراع كفاحي ضد الطبيعة ومعركة حقيقية ضد العنصر، والعملية مخاطرة ريادية تحتمل الفشل والنكسات قدر ما تحمل من النجاحات، ومن الأسف أن المحاولات الثلاث الأولى لاستصلاح أرض الصحراء وتعميرها في العقدين أو الثلاثة الأخيرة (كان يعنى خمسينيات وستينيات وسبعينيات القرن الماضي)، سواء على تخوم الوادي نفسه أو في واحات قلبها، وهي مشروع مديرية التحرير ووادي النطرون والوادي الجديد، تعثرت بدرجات متفاوتة وانتظمت كثيراً من الخسائر ولم تحقق في تقدير الأغلبية النجاح المرجو أو المرموق».

كما أن لأستاذ الدكتور رشدي سعيد، أحد أبرز خبراء الري وأبرز الخبراء بجيولوجيا الصحاري المصرية، فيتفق مع هذا المعنى في رؤيته حول كيفية التعامل مع البيئة الصحراوية القاسية، ويلخصها في كلمات موجزة معبرة:

"إننا الآن نحاول أن نأخذ من الصحاري ما يمكن أخذه غصبا بتكنولوجيا عالية تتمثل في دق آبار إلى أعماق كبيرة وإنشاء المزارع وتزويد المنطقة بشبكة طرق. إذا أمكننا ذلك بتكلفة عالية وغالباً لسنين محدودة فليكن ذلك برفق، فالتنمية في بيئة الصحاري المعادية لاستقرار الإنسان بأعداد كبيرة محتومة لفقدانها المياه بالقدر المناسب - وليس أعلي من الماء أهمية وحيوية في الصحراء الحارة (جريدة الأهرام بتاريخ 17 يناير 2006).

كما يؤكد د. رشدي سعيد على أهمية أن تتوافق عملية تنمية الصحراء مع مبادئ التنمية المستدامة لكي لا نزيد التصحر بعد حين. ففي رأيه أن التنمية ليست موجهة فقط لحل مشكلات جبل معاصر بل إن جذورها يجب أن تمتد إلى أجيال مقبلة "وإلا صارت لا تنمية وهدر للرفائق الهشة من إيكولوجيا وعناصر الحياة في الصحاري". ولهذا فهو يؤكد على "وجوب الدراسة الحذرة عندما نتبنى مشروعاً كبيراً كثيراً التكلفة حتى لا نقع في مأزق يمكن تجنبها ففاننا قرارات سريعة كأنها الحل السحري. فلا سحر في نظرية ما، والسحر يقع حالماً تؤكد الدراسات المتأنيبة جدوى وصلاحيته أي مشروع، والباقي علي المنفذين - حكومة ومستفيدين - كي يتحول الحلم أو السحر إلي واقع يعيش أزماننا لنا وللأجيال التالية" (جريدة الأهرام بتاريخ 17 يناير 2006).

وقد قامت مصر خلال تاريخها الطويل بالعديد من المحاولات لتنمية الصحراء كان نتيجتها العديد من الواحات التي تعتمد على الآبار الجوفية ذاتية التدفق. وقد عاشت تلك التجمعات، كتجمعات سكانية صغيرة تعتمد على الزراعة والرعي، منذ عهد الفراعنة ويتواجد في غالبية هذه الواحات معابد وآثار فرعونية عديدة. وتعتبر الواحات البحرية وسيوة والواحات الخارجة والداخلية والفرافرة أهم تلك الواحات بالغة القدم في الصحراء الغربية. ويعتبر بقاء واستمرارية التنمية في هذه الواحات دليل على توافقها مع مبادئ التنمية المستدامة سواء من حيث الحجم

السكاني أو النشاط الاقتصادي. وفي النصف الثاني من القرن الماضي، قامت مصر بالعديد من المحاولات لتنمية الصحراء في مديرية التحرير ووادي النطرون والوادي الجديد. وبنهاية القرن الماضي، قامت مصر بآخر محاولاتها لتنمية منطقة توشكى وشرق العوينات ودرب الأربعين. إلا أن معظم هذه التجارب، وطبقاً لرأي د. جمال حمدان والعديد من المتخصصين المعاصرين، قد تعثرت بدرجات متفاوتة وانتظمت كثيراً من الخسائر ولم تحقق في تقدير الأغلبية النجاح الذي يتناسب مع حجم الاستثمارات في هذه المشاريع.

ويدور الحديث منذ فترة غير قصيرة عن مشروع "ممر التنمية والتعمير" في صحراء مصر الغربية الذي اقترحه العالم الجيولوجي المصري الكبير د. فاروق الباز، إلا أن هذا الحديث قد اكتسب زخماً وتسارعاً بشكل كبير أثناء وبعد ثورة الخامس والعشرين من يناير. وقد تصاعد الحديث مؤخراً إلى حد طرح هذا المشروع العملاق في البورصة المصرية. ويعتبر مقترح "ممر التنمية والتعمير" من أكبر الأفكار المطروحة في مجال تنمية الصحراء، وأن تجارب مصر السابق ذكرها في تنمية الصحراء تتضاءل حجماً وأثراً وكلفة مع هذا المشروع المقترح. ومع التسارع في طرح هذا المقترح، خاصة في ظل الظروف السياسية والاجتماعية والاقتصادية الحساسة التي تمر بها مصر الثورة، كان من الضروري تحييص هذا المشروع من حيث النظرة التخطيطية ومدى توافقه مع الأسس والمبادئ التي يلزم التقيد بها عند التخطيط لمثل هذه المشروعات عالية الكلفة والأثر.

### أولاً: التعريف بالمشروع: أهدافه ومكوناته وتكلفته

المشروع قديم حديث، فقد عرضه العالم المصري العالمي الجيولوجي أ. د. فاروق الباز على الحكومات المصرية المتعاقبة منذ عام 1982 وحتى حكومة الثورة في 2011. وي طرح د. الباز المشروع كحل أمثل لمشكلات التكسد السكاني وتقلص المساحات المنزرعة في الوادي والدلتا من خلال الخروج من الوادي الضيق إلى صحراء مصر الغربية مترامية الأطراف.

#### 1-1 أهداف المشروع:

- في ندوته بنقابة الصحفيين عام 2006 وكذلك طبقاً لما ورد بكتابه عن المشروع وفي لقاءاته الصحفية، حدد دكتور الباز لمشروعه خمسة أهداف أساسية هي<sup>i</sup>:
- 1- الحد من التعدي على الأراضي الزراعية في الوادي والدلتا: من خلال توفير مساحات كبيرة للتوسع العمراني في الصحراء القريبة من مراكز التكتس السكاني.
  - 2- التوسع الزراعي: إذ يشمل المشروع ثلاثة أماكن كبرى صالحة للزراعة فعلاً، وبلا أي جهد للاستصلاح، في طنطا، وقنا وكوم أمبو. وإذا أضفنا إليها منطقة توشكى ستزيد المساحة التي يوفرها المشروع على 1.7 مليون فدان.
  - 3- التنمية السياحية: وذلك في الأقصر وفي منطقة الفيوم حول بحيرة قارون، التي يمكن استثمارها سياحياً بشكل غير مسبق.
  - 4- استيعاب التوسع الصناعي خرج المدن القائمة: وهو ما سيجد من مشاكل التلوث البيئي داخل هذه المدن.
  - 5- توفير فرص العمل، وزرع الأمل في المستقبل لدى الشباب: إذ من المتوقع أن يوفر المشروع نحو 500 ألف فرصة عمل في لحظة البدء في المشروع على الأقل، كما سيوفر فرص أكبر فيما بعد.

ويمكن إيجاز أهم أهداف المشروع في هدفين أساسيين، يمكن من خلالهما تحقيق الأهداف السابق ذكرها، وهما:

- التوسع الزراعي في مساحة حوالي مليون فدان على طول الممر ومحاوَره العرضية<sup>ii</sup>.
- التوسع العمراني لاستيعاب حوالي 20 مليون نسمة<sup>iii</sup> واقتراح إنشاء 200 مدينة ونصف مليون قرية<sup>iv</sup>.

#### 2-1 عناصر المشروع:

أما عن مكونات المشروع، فطبقاً لما جاء بكتاب د. الباز عن المشروع وفي العديد من تصريحاته الصحفية يتكون مقترح مشروع ممر التنمية من خمسة عناصر أساسية<sup>v</sup>:



شكل رقم 1: مسار الممر الطولي بالمشروع.

15 محور، كما قد أشار سيادته إلى أن كلا من هذه المحاور سيكون عليه خط إضافي للمياه العذبة من النيل وكذلك خط للسكك الحديدية لربط المدن القائمة بخط السكة الحديد المقترح على المحور الطولي للممر.

- ممر طولي: بطول حوالي 1200 كم من العلمين شمالاً إلى الحدود المصرية السودانية جنوباً عند أرقين/وادي حلفا، وهو طريق حر 8 حارات على الهضبة بعيداً عن الكثبان الرملية موازياً لمسار مجرى النيل على بعد 30-80 كم غرباً (شكل رقم 1).

- خط مياه عذبة: يتضمن المقترح أنبوب مياه من بحيرة ناصر أو قناة توشكى جنوباً (قطر 1.0-1.5م) إلى ساحل البحر المتوسط بامتداد طول الممر بغرض توفير مياه الشرب ومواجهة احتياجات المنتجعات العمرانية على مسار الممر.

- خط سكة حديدية: بمحاذاة الممر الطولي لنقل البضائع والركاب.

- خط كهرباء بمحاذاة الممر الطولي.  
- محاور عرضية: 12 محور بأطوال 800-1200 كم - 3 محاور بالوجه البحري (الإسكندرية، طنطا، القاهرة)، 3 محاور شمال الصعيد (الفيوم، الواحات البحرية، المنيا)، 6 محاور بجنوب الصعيد (أسيوط، قنا، الأقصر، كوم أمبو، أسوان، توشكى، أبو سنبل).

كما أن المشروع يشتمل على مكونات أخرى ضخمة، أهمها إنشاء ميناء محوري جديد في العلمين بدلاً من ميناء الإسكندرية الذي أصبح، في رأي سيادته، متهالكا. وقد أشار د. الباز في أحد لقاءاته الصحفية بتاريخ 11 إبريل 2011 إلى أن عدد المحاور العرضية في المشروع قد ارتفع إلى

### 1-3 التكلفة التقديرية وأسلوب التمويل:

أما عن تكلفة المشروع، في صورته الحالية فهناك العديد من التقديرات المتفاوتة لكلفة هذا المشروع الضخم. لذا، سيعتمد البحث هنا على التقديرات التي أوردها د. الباز وتلك التي قدرتها الوزارات المصرية. فقد صرح د. الباز في ندوة له بنقابة الصحفيين المصريين عام 2006 بأن التكلفة التقديرية المبدئية للمشروع 24 مليار دولار أمريكي، أي ما يعادل حوالي 150 مليار جنيه مصري<sup>vi</sup>. وقد ذكر سيادته ذلك الرقم في عدة مرات مؤكداً أن توفير تلك الاستثمارات ليس بالأمر الصعب، ومذكراً بأن الإمارات قد تمكنت من جمع نحو 40 مليار دولار لبناء مدينة ستسميها "مدينة العرب" فور الإعلان عنها، ومتسانلاً: فهل من الصعب علينا تديبر 24 مليار دولار لمشروع بهذه الضخامة؟!.

ذلك مع ملاحظة أن ذلك التقدير كان في عام 2006 كان 24 مليار دولار، وهو ما يعني أن تكلفة ذلك المشروع هي اليوم أعلى بكثير من ذلك التقدير خاصة إذا ما علمنا أن تقدير كلفة ذلك المشروع كان 6 مليار دولار فقط عام 1982، كما ذكر سيادته في نفس الندوة. ذلك يعني أن التكلفة تزيد بمعدل 0.75 مليار دولار سنوياً، وهو ما يعني

أن تكلفة المشروع الآن تصل إلى حوالي 28 مليار دولار. وفي عام 2008، وقد قدرت اللجنة التي شكلتها وزارة التنمية الاقتصادية لدراسة المشروع، قدرت تكاليف البنية الأساسية للمشروع بحوالي 150 مليار جنيه مصري<sup>vii</sup>. ذلك مع ملاحظة أن تلك التكلفة إنما هي تكلفة البنية الأساسية التي يقترحها المشروع، كالتحريك الإسفلتي والسكك الحديدية وخط الكهرباء وأنابيب المياه و12 وصلة عرضية فقط ارتفع عددها فيما بعد إلى خمسة عشر، وكذلك دون أن يشمل وصلات السكك الحديدية وأنابيب المياه على وصلات العرضية ودون أن يشمل أيضا تكاليف الاستصلاح وتكاليف إنشاء التجمعات العمرانية الجديدة والمناطق الصناعية والخدمات التي يستهدفها المشروع. وقد قدرت الدراسة التي قامت بها وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008 لهذا المشروع، حجم الاستثمارات المطلوبة للتنمية الصناعية والزراعية على المحاور العرضية في هذا المشروع حتى عام 2050 بحوالي 243.8 مليار جنيه<sup>viii</sup>.

أما من حيث أسلوب التمويل، فقد اقترح د. الباز استبعاد الحكومة من تمويل المشروع وإنشاء شركة خاصة باستثمارات مصرية تطرح أسهمها في السوق بسعر السهم جنيه واحد ليتمكن جميع المواطنين من المساهمة في تمويل المشروع. وقال د. الباز خلال الندوة التي عقدتها نقابة الصحفيين أنه في حالة عدم تجميع قيمة التمويل اللازمة للمشروع سيتم اللجوء للاستثمار العربي ثم الأجنبي<sup>ix</sup>. وقد أشار سيادته في العديد من لقاءاته أن عائد هذه الاستثمارات سيكون من خلال بيع أو تأجير الأراضي المتاخمة للمشروع بعد إنشاء البنية الأساسية على أن يكون عائد بيع أو تأجير هذه الأراضي كله للمستثمرين<sup>x</sup>.

### ثانياً: نقاط الاتفاق مع المشروع

قبل الخوض في تفاصيل الرؤية النقدية التي يطرحها البحث حول المشروع، تجدر الإشارة إلى أن هذا البحث يتفق مع التصور الذي يطرحه أ. د. فاروق الباز في ثلاث نقاط أساسية؛ الأولى، أهمية الخروج من الوادي الضيق وزيادة مساحة الاستصلاح الزراعي والتوطن العمراني في وادي النيل بتوجيه التنمية غرباً؛ النقطة الثانية، أن يكون مسار المحور الطولي لممر التنمية فوق الهضبة وليس تحتها داخل الصحراء الغربية، والثالثة، أن تكون عمليات التنمية العمرانية والزراعية قريبة من النيل. وذلك للأسباب التالية:

فبالنسبة للنقطة الأولى، أن التوسع خارج مساحة الضيقة المأهولة في وادي النيل ودلتاه أمر حيوي واستراتيجي لمصر. كما أن توجيه أعمال التوسع الزراعي والعمراني في وادي النيل غرباً يعتبر أمراً عقلانياً رشيداً لعدة أسباب. أهمها ندرة الأراضي الصالحة للزراعة أسفل الهضبة الشرقية للنيل، أما فوق الهضبة فتندر المياه الجوفية. السبب الهام الثاني هو أن جميع التجمعات العمرانية الحضرية والريفية في وادي النيل، والمولدة للزيادة السكانية، تقع جميعها غرب النيل. كما أن الجانب الغربي للنيل يوفر مساحات كبيرة من الأراضي الصالحة للزراعة أسفل الهضبة الغربية من الشرق، كما يتواجد في هذه المناطق كميات معقولة من المياه الجوفية تسمح بقدر معقول من الاستصلاح الزراعي بطرق الري الحديثة، وذلك بناء على ما أشار إليه د. الباز في العديد من لقاءاته بتوافر المياه الجوفية في هذه المناطق وأنها متجددة يتم تغذيتها من نهر النيل.

النقطة الثانية، وهي اتفاق البحث مع سيادته على أن يكون مسار المحور الطولي لممر التنمية فوق الهضبة وليس تحتها داخل الصحراء الغربية فيرجع ذلك لعدة أسباب. أول هذه الأسباب أن هناك العديد من الدراسات التي أثبتت أن المياه الجوفية في واحات الصحراء الغربية غير متجددة ولا تكفي لدعم عمليات تنمية كبرى. وهو ما تم دراسته في الصحراء الغربية عام 1968م من قبل، فقد أثبتت دراسة لمعهد الفيزياء الطبيعية لجامعة

هايدلبرج، ألمانيا **Institute of Environmental Physics of the University of Heidelberg**

عام 1968م أن خزانات المياه الجوفية الكامنة في واحات الصحراء الغربية لا تصل إليها مياه

الأمطار، وأنها غير متجددة. لذلك توقع المعهد في ذلك الزمن، استناداً على متطلباته، أن استهلاكه سيتم في

غضون 80 سنة<sup>xi</sup>. وعلى الرغم من عدم وجود دراسات حديثة وبيانات دقيقة عن المياه الجوفية في واحات

الصحراء الغربية، إلا أن الواقع يؤكد ذلك. إذ أن العديد من الآبار التي حفرتها بأعماق كبيرة في نهاية

الخمسينات من القرن الماضي، والتي كانت تتدفق منها المياه ذاتياً عند حفرها، قد جفت تماماً منذ أكثر من

عشر سنوات. كما أن عملية التدفق الذاتي للمياه الجوفية قد توقفت في جميع آبار الوادي الجديد وتعتمد جميعها

حالياً على السحب الآلي للمياه، وهو ما يعني أن ضغط المياه قد انخفض بشكل كبير. الأمر الذي يجعل الإنتاج

الزراعي في هذه المناطق غير اقتصادي إلى حد كبير. لذا، فإنه من الضروري أن تستعمل الكمية المتبقية من

المياه الجوفية وفق أولويات محددة توجه هذه المياه بصورة أساسية لتنمية الموارد النادرة التي توجد في تلك

المناطق دون غيرها، ويأتي التعدين والسياحة في مقدمة هذه الأنشطة. وثاني هذه الأسباب، أن بُعد المسافة

بين المناطق الداخلية في الصحراء الغربية وبين المناطق التي تعاني من التكدس السكاني في الوادي والدلتا

يحد بشكل كبير من إمكانية نقل كمية كبيرة من الزيادة السكانية في الوادي ولدلتنا إلى هذه المناطق. فعلى الرغم من أنه كان من المستهدف توطئ 3 مليون نسمة في الوادي الجديد عند إنشائه<sup>xii</sup> في نهاية الخمسينات، فلا يسكنه اليوم وبعد أكثر من خمسين عاماً، سوى 200 ألف نسمة تقريباً. وبالنسبة للنقطة الثالثة، وهى اتفاق البحث مع سيادته بأن تكون عمليات التنمية العمرانية والزراعية قريبة من النيل، فيرجع ذلك لعدة أسباب. السبب الأول، وقد أشار إليه سيادته، وهو أن المصريين مرتبطين بنهر النيل، وهو ما يجعل من تقريب مناطق التنمية الزراعية الجديدة من النهر والمناطق العمرانية المزحمة أمر منطقياً مقبولاً. كما أن سيادته قد أشار إلى توافر المياه الجوفية المتجددة في هذه المناطق. إلا أنني أضيف هنا أن جعل مناطق التنمية الجديدة قريبة من المناطق الزراعية القائمة يعتبر أمراً استراتيجياً إذ أنه سيقال بشكل كبير من مخاطر احتمال نقص أو نضوب المياه الجوفية، وذلك من خلال إمكانية استعادة تلك المناطق الجديدة من كميات المياه التي يمكن توفيرها من خلال تغيير نظم الري في الأراضي القديمة، وهو ما ستلجأ إليه مصر حتماً خلال السنوات القليلة القادمة. كما أن قرب مناطق التنمية الجديدة من الوادي سيُعجل من عمليات التنمية الزراعية والعمرانية المنشودة بشكل كبير.

### ثالثاً: رؤية تخطيطية نقدية للمشروع

وعلى الرغم من نقاط الاتفاق السابق ذكرها، فإن للبحث بعض الانتقادات المتعلقة بالجوانب التخطيطية للمشروع، والتي يمكن إجمالها في النقاط التالية:

#### 1-2 الأبعاد الاستراتيجية السلبية للمشروع:

يرى البحث بأن هناك العديد من الأبعاد الاستراتيجية السلبية للمشروع من حيث متطلباته وانعكاساته على المستوى القومي وعلى المدى الطويل. يمكن إجمال هذه الأبعاد الاستراتيجية للمشروع في أربع نقاط أساسية: النقطة الأولى تتعلق بضخامة تكلفة هذا المشروع والطريقة المقترحة لتمويله. فالتكلفة الضخمة لهذا المشروع تزيد من مخاطر فشله لعدة أسباب. السبب الأول؛ أن وضع كل هذه الاستثمارات، في بلد في مثل الظروف الاقتصادية والسياسية لمصر، في مشروع واحد تكتنفه الكثير من الشكوك، يبدو أمراً غير رشيد. وتزايد هذه المخاوف عندما نعلم أن تكلفة البنية الأساسية لهذا المشروع تعادل ثلاثين مرة تكلفة مشروع توشكى. ذلك على الرغم من قناعتنا أن مشروع توشكى يعتبر أكثر واقعية من هذا المشروع بالصورة التي هو عليها الآن. السبب الثاني؛ يخشى أن يتحول المشروع إلى مستنزف للاستثمارات العامة والخاصة، وبما يجعل ميزانية الدولة واستثمارات القطاع الخاص رهينة بهذا المشروع لعقود عدة قادمة. الأمر الذي حتماً سيكون له تأثير سلبي كبير على قطاعات التنمية الأخرى وعلى التوازن التنموي بين الأقاليم. وفي هذا الصدد، يرى د. سامي عامر، الخبير العمراني والعميد السابق لكلية التخطيط العمراني، أن هناك العديد من المشروعات التي يجب استكمالها على وجه السرعة ودون تأخير، وهو ما يُرى باستحالة تحقيقه في حال دخول مصر في هذا المشروع عالي التكلفة<sup>xiii</sup>.

أما أخطر النقاط في هذا الصدد، فهي تلك المتعلقة بعملية تمويل هذا المشروع الضخم. فعلى الرغم من تصريحات د. فاروق الباز بأنه يقترح إصدار أسهم "بجنه واحد" حتى يتمكن كل المصريون من المشاركة فيه، إلا أن المشكلة لا تتمثل في عدد المشاركين بل في نسبة ما يمكن أن يشارك به المصريون جميعاً في هذا المشروع لكي يكون مشروعاً يملكه المصريون. إلا أن ذلك يبدو أمراً مستحيلاً، خاصة إذا ما علمنا أن كل ما يمكن أن يساهم المصريون به في هذا المشروع، وطبقاً لتقديرات د. الباز، لن يتجاوز 1-2 مليار دولار<sup>xiv, xv</sup>. الأمر الذي يعني أن مشاركة المصريين لن تتجاوز 4-8% من إجمالي تكلفة المشروع والتي قدرها سيادته بـ 24 مليار دولار. وهو ما يعني أن 92% من ملكية المشروع ستكون غير مصرية، عربية كانت أو أجنبية!!! وإذا ما أخذنا في الاعتبار أن عائد المشروع، كما اقترح د. الباز، سيتم من خلال بيع الأراضي أو تأجيرها<sup>xvi</sup>، فإن نصيب المصريون من هذا العائد لن يزيد عن 8%، بينما يذهب الباقي إلى خارج مصر، وهو ما يعني ببساطة بيع المشروع لغير المصريين. لذا، فإن تمويل هذا المشروع طبقاً لهذا التصور يُتوقع أن يُشكّل خطراً داهماً على الاقتصاد والأمن القومي المصري. وهو ما يرى معه العديد من الخبراء، مثل المهندس الاستشاري العالمي د. ممدوح حمزة، بضرورة أن تقوم الدولة بتمويل مثل هذه المشاريع التنموية القومية، نظراً لما لهذه المشاريع من أبعاد استراتيجية<sup>xvii</sup>. كما أن هناك تشكك كبير في أن يقوم المستثمرون الأجانب بضخ كل تلك الاستثمارات في هذا المشروع، وهو ما يُخشى أن تضطر الحكومة معه إلى التدخل بعد فترة في تمويل المشروع، لأن فشله سيكون له أبعاده السياسية التي ستحاول الحكومات

تفاديها. وهو ما يؤكد د. مصطفى السعيد، وزير الاقتصاد الأسبق، والذي يرى بأن التمويل الأجنبي إذا ما توافر فرضاً لمثل هذا المشروع، فإنه سيكون في صورة قروض وليس مساهمات، مما سيرهق الاقتصاد المصري في حالة التعثر أو التأخير<sup>xviii</sup>.

لذا، يري البحث بضرورة خفض كلفته حتى يكون من الممكن تمويله من خلال الحكومة والقطاع الخاص المصري، وأن يكون دور المستثمر العربي أو الأجنبي في تنمية الأنشطة الزراعية والخدمات التي تقام في إطار هذا المشروع. كما يرى البحث بضرورة إخضاع هذه النقطة إلى دراسة متخصصة دقيقة، وبما يتلافى المخاوف السابق الإشارة إليها.

النقطة الثانية الهامة هي أن ذلك المشروع هو من نوعية المشاريع التي لا يمكن جني أي عائد اقتصادي منها إلا بعد ضخ كامل الاستثمارات المطلوبة، أو ما يعرف بـ Push Button Projects. وهو ما يعني أن تَوَقُّف المشروع لأي سبب، وهو أمر محتمل في مثل الظروف التي تمر بها البلاد، سيجعل من جميع الاستثمارات التي أنفقت في المشروع في مهب الريح. لذا، يري البحث أن هذه النوعية من المشاريع لا تتناسب مع الظروف الاقتصادية لمصر في تلك المرحلة الحساسة، وأنه من الضروري التوجه إلى المشاريع مرحلية التمويل والتي تتوالى فيها عملية التمويل وجني العائد بصورة مرحلية. وبالنسبة لهذا المشروع، يري البحث بضرورة تطويع الفكرة بما يحقق المرحلة في التمويل وجني العائد دون الحاجة إلى الانتظار حتى نهاية المشروع.

النقطة الثالثة هي أن هذا المشروع، بهذا الشكل، لا يساعد على تحقيق تنمية متوازنة بين أقاليم الدولة، إذ أنه يدفع بالتنمية غرباً بينما مناطق أخرى كشرق الدلتا وسيناء لن تتأثر قدرأً مكافئاً من التنمية. خاصة وأن هذا المشروع عالي الكلفة سيستنزف جميع الاستثمارات العامة والخاصة وبما لا يترك فائضاً معقولاً لتنمية تلك المناطق التي تعتبر ذات تكلفة تنموية أقل وذات أهمية استراتيجية في نفس الوقت. لذا، يري البحث بضرورة تقليص تكلفة هذا المشروع بشكل كبير مع توجيه ما يتم توفيره من تلك الاستثمارات إلى تنمية مناطق سيناء ومحافظات القناة وشرق الدلتا والبحر الأحمر. وعند التفكير في تقليص كلفة ذلك المشروع يجب استبعاد العناصر والأهداف التي يوجد بديل لها، وتلك التي يكتنفها الغموض سواء من حيث إمكانية تنفيذها أو تكلفتها أو جدواها.

النقطة الرابعة هي أن ذلك المشروع، بطريقة التمويل المقترحة من خلال السماح للمستثمرين ببيع الأرض لتمويل المشروع، وبطريقة التنفيذ المتوقعة السابق الإشارة إليها، لن يساهم كثير في الحد من مشكلة الفقر في وادي النيل حيث يتركز غالبية الفقراء في مصر، وذلك لانقثار هذه الشريحة من الفقراء على الإمكانات المادية لشراء الأرض وزراعتها وانقثارها كذلك إلى التأهيل الحرفي للعمل في هذا المشروع الذي من المتوقع أن يعتمد بدرجة كبيرة على الآلات والمعدات المتطورة تكنولوجياً.

## 2-2 غياب الواقعية والموازنة بين التكلفة والعائد

إن المراجعة الدقيقة والفاحصة لأهداف المشروع وعناصره وتكلفته تشير إلى أن هذا الطرح تغلب عليه العاطفة الوطنية أكثر من الواقعية والتوازن بين التكلفة والعائد، وهما مبدعان هامان يلزم التقيد بهما عند التخطيط للتنمية في دول العالم النامي ذات القدرات المالية المحدودة، وخاصة في مثل هذا المشروع العملاق ذي التكلفة الباهظة، التي أجزم أن دولاً كبرى عديدة ستتردد كثيراً في تحملها. وفي ضوء كون الدافع الرئيسي لمثل هذه المشاريع عادة ما يكون سياسياً أكثر منه اقتصادياً أو تنموياً، فقد فشلت غالبية هذه المشاريع في دول العالم النامي، وفي منطقتنا العربية على وجه الخصوص. فطبقاً لبيانات وتقارير البنك الدولي فإن أكثر من 80% من مشروعات "ممرات التعمير" حول العالم قد فشلت اقتصادياً وبيئياً، وهو ما دفع البنك الدولي وصندوق النقد الدولي إلى وقف تمويل مثل هذه المشروعات. وأقرب هذه الأمثلة هي محاولة المملكة العربية السعودية في سبعينات القرن الماضي توفير الاكتفاء الذاتي من القمح، والذي يبدو هدفاً وطنياً لا يمكن الاختلاف عليه، إلا أن ارتفاع تكلفة الإنتاج، والتي تجاوزت عدة أضعاف السعر العالمي، جعلت المملكة العربية السعودية، رغم قدرتها الاقتصادية الهائلة، تترجع عن هذا المشروع رغم ما تم ضخه فيه من استثمارات هائلة. كما أن التكلفة البيئية لهذا المشروع، متمثلة في الاستهلاك الكثيف للمياه الجوفية، كانت أكبر من أن تحتمل. وهو ما يجعلني أرى أن تراجع المملكة العربية السعودية عن هذا المشروع كان تصرفاً عقلانياً مسئولاً. أما المثال الصارخ الثاني فهو مشروع "النهر العظيم" في ليبيا، والذي لا أعتقد أن هناك من مخططي التنمية من يعتقد بعقلانية الدخول فيه وتحمل كلفته الاقتصادية والبيئية الهائلة. هذان المثالان في جارتنا الشرقية والغربية، رغم إمكانيتهما الاقتصادية الكبيرة، يستوجبان منا عدم الدخول في مثل هذه

المشاريع، أو على الأقل الدراسة الدقيقة والمتأنية لأهدافها ومكوناتها وتكلفتها، خاصة وأن تمويل مثل هذه المشاريع سيتم بالدين، سواء الخارجي أو الداخلي، أو من خلال بيعه قبل إنشائه. ويرصد البحث غياب الواقعية والموازنة بين التكلفة والعائد لهذا المشروع في جانبين أساسيين: مساحة وكلفة التوسع الزراعي وكذلك ما يطرحه المشروع من توسع عمراني مستهدف.

## 2-2-1 مساحة وكلفة التوسع الزراعي الذي يتيجته المشروع:

وهنا يرى البحث أن هناك قدراً كبيراً من المبالغة وعدم دقة في تقدير المساحات التي يمكن استزراعها على المياه الجوفية المتاحة أيضاً على طول هذا الممر. وتكتسب هذه النقطة أهمية قصوى باعتبارها الهدف الأساسي للمشروع. وعلى الرغم من أهمية ذلك الهدف، لم يقدم د. الباز في كتابه عن المشروع أو في أي من لقاءاته الصحفية المتعددة أي خريطة لمواقع ومساحات الأراضي الصالحة للزراعة أو لمواقع الخزانات الجوفية وسعة كل منها.

من ناحية ثانية، بينما يقدر د. الباز المساحات التي يمكن استزراعها اعتماداً على المياه الجوفية بحوالي مليون فدان على طول الممر، فإن هناك العديد من الخبراء ومن الدراسات المتخصصة التي تؤكد استحالة تحقيق ذلك الهدف على المسار المقترح للمشروع. فالدكتور رشدي سعيد، يرى بأن فكرة استزراع مليون فدان على مخزون المياه الجوفية فيها الكثير من الحلم بتقرير أن الاستصلاح الزراعي في الواحات (الوادي الجديد والفرافرة الخ) لم يتعد خمسين ألف فدان في خمسين عاماً. وبالتالي فليس بالإمكان ضخ عشرة مليارات من الأمطار المكعبة من المياه الجوفية سنوياً لري المليون فدان المقترحة<sup>xix</sup>.

أما د. مغاوري دياب، خبير المياه وأستاذ علوم الجيولوجيا والمياه الجوفية وعضو هيئة اليونسكو، فيرى أن مشروع ممر التنمية "قديم ومستحيل"، إذ أن الخرائط تؤكد استحالة تنفيذ مقترح د. الباز بالدخول بعمق أكبر لمسافة 40 كيلو متراً بالصحراء الغربية لعدة أسباب أهمها عدم توافر المياه الجوفية اللازمة لإقامة مجتمعات عمرانية جديدة على طول هذا الخط<sup>xx</sup>. ويؤكد د. مغاوري أن هذا الاقتراح غير علمي وغير عملي، لأنه من غير المنطقي أن يستوعب هذا المسار بطول 1200 كم ومحاور عرضية بإجمالي طول 1200 كم أيضاً ثلاثين مليون نسمة حتى عام 2050. ويرى بأن هناك أسئلة بديهية هامة عن كيفية توفير ثلاثين مليار متر مكعب من المياه في دولة تعاني من فقر مائي للسكان على هذا المحور، ويؤكد بأنه لا توجد قطرة مياه واحدة تحت هذا الممر أو حوله<sup>xxi</sup>.

كما أن د. سامر المفتي، الأمين العام السابق لمركز بحوث الصحراء، فيذكر بأن مصر كلها والصحراء الغربية على وجه الخصوص تقع ضمن الحزام القاحل. وطبقاً للتصنيف الدولي للحزام القاحل فإن مصر دولة الصحراء رقم واحد وهو ما يعني أن مواردها المائية محدودة للغاية. فالصحراء الغربية، باستثناء الساحل الشمالي، لا تسقط فيها الأمطار وهو ما يجعل خزاناتها الجوفية غير متجددة، وهو ما ظهر أثره واضحاً في الوادي الجديد. وأن المسار الذي اختاره الدكتور الباز فوق الهضبة تفادياً للكثبان الرملية قد أبعد الممر عن أي إمكانية للاستفادة من الإمكانيات غير المتجددة للخزانات الجوفية الموجودة في المنخفضات<sup>xxii</sup>.

وقد تأكدت هذه الآراء بنتائج بعض الدراسات المتخصصة لتقدير المياه الجوفية المتاحة في هذا المشروع. فقد خلصت دراسات معهد بحوث المياه الجوفية، التابع لوزارة الري، والتي تمت على هذا المشروع إلى أن المياه الجوفية على كامل امتداد مسار ممر التعمير بطول 1200 كم تعتبر محدودة حيث تتواجد بإمكانات (من محدودة إلى متوسطة) في خزان الحجر الرملي النوبي في المنطقة الجنوبية من المسار (توشكي أبو سمبل)، وكذلك في المنطقة الشمالية (غرب الدلتا، وادي النطرون) بخزان المغرا وحواف الدلتا. ماعدا ذلك، فإن المسافة المتبقية من امتداد المسار تمر بصخور جيرية غير حاوية للمياه العذبة ولا يمكن الاعتماد عليها في إقامة أنشطة تنموية<sup>xxiii</sup>.

كما أن النتائج الأولية للدراسة التي قامت بها وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008 لهذا المشروع، قد قدرت المساحة القابلة للزراعة على طول الممر بحوالي 1.6 مليون فدان، إلا أنها أشارت إلى أن المساحة التي يمكن زراعتها اعتماداً على المياه الجوفية من هذه المساحة لن تتجاوز 100 ألف فدان فقط<sup>xxiv</sup>.

وبذلك يتأكد أن المساحة التي يمكن زراعتها على مسار الممر اعتماداً على المياه الجوفية لن تتجاوز 100 ألف فدان. وفي ضوء تلك المساحة المحدودة، يصبح من المشكوك فيه أن يحقق المشروع المقترح واحداً من أهم أهدافه.

من ناحية ثانية، ونظراً لمحدودية المساحة التي يمكن زراعتها في إطار هذا المشروع وفي ضوء التكلفة العالية للبنية الأساسية التي يتضمنها المشروع، ترتفع كلفة الفدان من البنية الأساسية بشكل كبير. الأمر الذي يعني بضرورة مقارنة كلفة التنمية الزراعية في هذا المشروع مع كلفتها في مناطق أخرى لا تتطلب بنية أساسية مكلفة جداً كما في هذا المشروع. وفي هذا الصدد تأخذ مناطق الاستصلاح في هوامش الصحراء غربي وادي النيل، وفي



شرق وغرب الدلتا ومنطقة القناة، وفي المناطق الموازية لساحل شمال سيناء وساحل مطروح أولوية متقدمة مقارنة بهذا المشروع.

## **2-2-2 حجم وطبيعة الاستيعاب العمراني للمشروع:**

وهنا يرى البحث أيضا أن هناك مبالغة كبيرة في تقدير حجم التوسع العمراني الذي يمكن أن يتيح هذا المشروع. فقد صرح د. الباز لصحيفة (العرب اليوم) الأردنية بتاريخ 24 فبراير 2011 أن مشروع "ممر التنمية" سيغير وجه مصر ويفتح آفاقا جديدة للنمو العمراني والزراعي والصناعي بالقرب من التجمعات السكنية وإنشاء 200 مدينة جديدة ونصف مليون قرية على جانبي ممر التنمية<sup>xxv</sup>. كما أن د. محمد فتحي صقر، كبير الخبراء باللجنة الوزارية المكلفة بإعداد الدراسات حول هذا المشروع، قد صرح بأنه من المتوقع أن يستوعب المشروع حوالي 30 مليون نسمة بحلول عام 2050<sup>xxvi</sup>.

ويتأكد عدم واقعية أو عدم دقة هذه الأهداف إذا ما علمنا أن كل ما أقامته مصر من مدن وقرى، على ضفاف النيل وفي دلتها لا في قلب الصحراء، وعبر آلاف السنين لم يصل إلى هذا العدد. كما أن كل ما أنشأته مصر من مدن جديدة منذ عام 1977 حتى الآن لم يتجاوز 23 مدينة، معظمهم لم تتجاوز نسبة التنمية فيه 20%. كما أن تنمية كل هذا العدد من المدن والقرى، الذي يقترحه المشروع، وما تتطلبه من قاعدة اقتصادية زراعية وصناعية لتشغيل ذلك العدد الكبير من السكان سيتم اعتمادا على المياه الجوفية. ولا يخفى على المتخصصين بعمليات التنمية في المناطق الصحراوية مدى ارتفاع كلفة استخراج المياه الجوفية، خاصة كلما زاد عمر المشروع وكلما زاد عمق منسوب المياه الجوفية. كما أن السحب الكثيف من المياه الجوفية التي يتطلبها هذا المشروع سوف يجعل المشروع برمته مشكوكا في جدواه الاقتصادية وفي استمرار بنه سواء من حيث توافر المياه الجوفية أو تكلفة استخراجها. الأمر الثاني المهم المتعلق بالتوسع العمراني الذي يتيح ذلك المشروع، هو الموقع المقترح لهذه التجمعات العمرانية. فقد أوضح د. الباز في محاضراته بمكتبة الإسكندرية في 10 إبريل 2011 أن الموقع المقترح لهذه التجمعات سيكون حول الممر الطولي للمشروع، والذي أوضح سيادته في تلك المحاضرة أنه لا توجد مياه جوفية أو أراض زراعية صالحة على طول هذا الممر. وقد برر سيادته وضع المدن حول المحور الطولي حتى لا يضطر لوضعها في الأراضي القابلة للزراعة القريبة من النيل ولكي يوفر مساحتها للزراعة. إلا أن ذلك الاختيار يعتبر غير مناسب تخطيطيا للأسباب التالية:

- أن إقامة المدن على هذا المحور الرأسي سيعزل هذه المدن عن المناطق الزراعية الجديدة، التي ستشكل القاعدة الاقتصادية الأساسية لهذه المدن وما سيتم فيها من أنشطة صناعية وتجارية.
- أن وضع المدن في هذه المنطقة الفقيرة، مع عدم زراعة المناطق المحيطة بها نظرا لتغذيتها بالمياه من خلال أنبوب من قناة توشكي أو من خلال المحاور العرضية، سيجعل هذه المدن أقل قدرة على تحمل الظروف المناخية القاسية لهذه المنطقة، خاصة فيما يتعلق بالرياح الجافة والمحملة بالأتربة والرمال. كما سيجعل هذه المدن كثيية غير مشجعة للحياة فيها.
- أن عزل هذه التجمعات العمرانية عن المحيط الزراعي المقترح سيقفل من جاذبية هذه المدن للسكان والأنشطة التجارية والخدمية، خاصة تلك الأنشطة المرتبطة بالأنشطة الزراعية كالتجارة والصناعة.
- أن القرى الجديدة لا يمكن إقامتها على هذا المحور الرأسي إذ ستكون بعيدة عن مناطق عمل الفلاحين في المناطق الزراعية الجديدة، وهو ما سيتطلب عمليات نقل متكررة ومكلفة، كما أن ذلك لا يتناسب مع نمط الحياة للفلاح المصري الذي اعتاد الحياة بالقرب من أرضه.

لذا، يرى البحث ضرورة أن تكون التجمعات العمرانية الجديدة قريبة من، أو داخل، مناطق الاستصلاح الزراعي الجديدة وفي مناطق تتوافر بها المياه الجوفية. ذلك على أن يختار مواقع تلك التجمعات العمرانية في المناطق غير المناسبة لأغراض الزراعة أو ذات درجة أدنى من حيث الصلاحية للزراعة. كما يقترح البحث أن توضع هذه التجمعات على طول الطريق الصحراوي الغربي بما يحقق الاتصال الرأسي بين هذه المدن. ويفضل كلما أمكن أن تكون هذه التجمعات في الجانب الغربي من هذا الطريق، وبما يتيح توفير أغلب المناطق الواقعة شرق هذا الطريق، والمتاخمة للمناطق الزراعية القديمة، لأغراض التوسع الزراعي. وقد بدأت بعض التجمعات العمرانية الجديدة في الظهور على الجانب الغربي من هذا الطريق، مثل مدينة الفيوم الجديدة وبعض قرى الخريجين.

## **2-2-3 المحور الرأسي (الطريق الأسفلتي والسكة الحديد) ..... هل هو ضرورة؟**

تُشكل تكلفة الطريق الإسفلتي والسكك الحديدية على المحور الطولي للمشروع النصيب الأكبر من إجمالي كلفة المشروع، فهل هذان العنصران ضروريان؟ وهل لهما أهمية تتناسب مع تلك التكلفة؟. يكتسب هذان العنصران،

الطريق الراسي والسكة الحديد، أهمية كبيرة في إطار هذا المقترح إذ أنهما يحققان، طبقاً لما هو مقترح، هدفين رئيسيين من أهدافه؛ الأول: أنهما يحققان الربط بين المحاور العرضية للمشروع، والثاني: أنهما يربطان مصر بوسط وجنوب إفريقيا. إلا أن التدقيق في هذا المشروع يحض هذا التصور ويؤكد صعوبة تحقيق هذين الهدفين. فالهدف الأول، وهو الربط بين المحاور العرضية، يمكن تحقيقه من خلال الطريق الصحراوي الغربي القائم (القاهرة-أسوان) دون الحاجة إلى طريق جديد عالي التكلفة. خاصة وأن الطريق الصحراوي الغربي القائم طريق مزدوج أنشئ حديثاً وبمواصفات عالية، ويعتبر طريقاً دولياً وواحد من خمسة طرق تؤدي نفس الغرض وهو الربط بين البحر المتوسط والسودان. كما أن هذا الطريق يسير موازياً لمسار الممر المقترح ويمكن أن يؤدي نفس الوظائف التي يستهدفها الممر المقترح. كما أن هذا الطريق لا تعترضه الرمال الساقية، والتي تهدد الممر المقترح خاصة في منطقة الواحات البحرية. الأمر الذي سيوفر أكثر من 5.5 مليار جنيه قيمة تكلفة الطريق الإسفلتي على الممر المقترح بطول 1200 كم وبواقع 4.6 مليون جنيه للكيلو متر الطولي الواحد، طبقاً لتقديرات دراسة وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008.

أما الهدف الثاني، وهو الربط مع وسط وجنوب إفريقيا، فمشكوك فيه لسببين. الأول: أن هذا الربط من خلال الطرق والسكك الحديدية ربما لا يكون بديلاً اقتصادياً منافساً للنقل البحري Maritime Transport، خاصة إذا ما علمنا أن هناك العديد من الموانئ على الساحل الشرقي للقارة، على البحر الأحمر والمحيط الهندي، والتي ترتبط عرضياً بطرق برية تربطها بالداخل الإفريقي. كما أن دراسة وزارة التنمية الاقتصادية قد توصلت في هذا الخصوص إلى أن الامتداد الجنوبي لممر التنمية وربطه بالحدود السودانية عند مدينة أرقين المصرية لن يخدم حركة تجارة مصر مع القارة الإفريقية لكنه سوف يخدم حركة التجارة مع غرب السودان فقط، أما الربط مع شرق السودان فيتم حالياً بواسطة النقل البحري والنهري والطرق البرية شرق النيل وبالتالي لا يخدمه الامتداد الجنوبي لممر التنمية<sup>xxvii</sup>. الثاني: أن الربط مع وسط وجنوب إفريقيا يتطلب التنسيق من جميع الدول الإفريقية التي يمر بها المشروع وعقد اتفاقيات تلزم هذه الدول بتنفيذ الجزء الذي يمر فيها من هذا الطريق طبقاً لتوقيتات ومواصفات محددة، إذ أن تخلف أي من هذه الدول عن تنفيذ ما يخصها من هذا المشروع يجعل من الهدف الثاني الذي تنشده مصر من هذا الطريق في مهب الريح. ولا يخفي على الجميع هشاشة النظم السياسية والاقتصادية للعديد من هذه الدول.

ويتأكد عدم واقعية هذا العنصر إذا ما علمنا بكلفته الباهظة. طبقاً لتقديرات دراسة وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008، فإن تكلفة خط سكة حديد الركاب تصل إلى 20 مليون جنيه للكيلو متر الطولي الواحد ومثلها لخط البضائع بطول الممر الراسي ويطول أكثر من 1200 كم، بإجمالي تكلفة أكثر من 50.53 مليار جنيه!!! كما أن تكلفة الطريق الإسفلتي على الممر الطولي تصل إلى 6.18 مليار دولار. أي أن التكلفة الإجمالية للممر الراسي كطريق وسكك حديدية تصل 56.7 مليار جنيه!!! وفي ضوء هذه التكاليف الباهظة لهذا الخط، فلا اعتد أن معدلات التنمية الزراعية والعمرانية الحالية أو المستقبلية تبرر إنشاء هذا المكون عالي الكلفة، خاصة في مثل هذه الظروف السياسية والاقتصادية التي تمر بها البلاد. أما القول بأن لهذا العنصر أهدافاً إقليمية فقد سبق الرد عليه. لذا، يرى البحث أن المحور الراسي (الطريق الإسفلتي والسكك الحديدية) لا يكتسب صفة الضرورة، على الأقل في الوقت الراهن. وذلك نظراً لوجود طريق أسفلتي بديل يوازي الطريق الإسفلتي المقترح بطول وادي النيل. كما أن السكك الحديدية المقترحة لا تكتسب صفة الضرورة أيضاً نظراً لعدم وجود تنمية زراعية أو صناعية أو عمرانية تتطلب إقامة خط للسكك الحديدية، سواء حالياً أو في المستقبل المنظور. إضافة إلى ذلك، يرى البحث بأن المسار الحالي غير ملائم لأغراض التنمية العمرانية، كما أن التنمية الزراعية التي ينشدها المشروع لا ترتبط بالممر الراسي.

#### - عدم ملائمة المسار الحالي للممر الطولي لأغراض التنمية العمرانية:

على الرغم من اتفاق البحث مع د. الباز في ضرورة أن يكون الممر فوق الهضبة وليس أسفلها في داخل الصحراء الغربية، إلا أن المسار الحالي للمشروع فوق الهضبة يعتبر غير ملائم للأسباب التالية:

- ندرة المياه الجوفية على هذا المسار: فقد خلصت دراسات معهد بحوث المياه الجوفية، التابع لوزارة الري، والتي تمت على هذا المشروع إلى أن المياه الجوفية على كامل امتداد مسار ممر التعمير بطول 1200 كم تعتبر محدودة حيث تتواجد بإمكانات (من محدودة إلى متوسطة) في خزان الحجر الرملي النوبي في المنطقة الجنوبية من المسار (توشكي أبو سمبل)، وكذلك في المنطقة الشمالية (غرب الدلتا، ووادي النطرون) بخزان المغرا وحواف الدلتا. ماعدا ذلك، فإن المسافة المتبقية من امتداد المسار تمر بصخور جيرية غير حاوية للمياه العذبة ولا يمكن الاعتماد عليها في إقامة أنشطة تنموية<sup>xxviii</sup>. الأمر الذي يجعل

من الصعب للغاية تنمية أي من الموارد الطبيعية حول هذا المحور أو القيام بأي أعمال تشجير أو حماية بيئية للتجمعات العمرانية المقترحة في هذه المنطقة الفاحلة.

- كما أن ندرة الموارد الطبيعية، إضافة إلى عدم وجود مياه جوفية على طول هذا الممر، سوف تقلل من الأهمية التنموية لهذا الطريق وتجعل دوره محصوراً في عملية النقل دون الاستفادة من الأراضي الشاسعة على جانبي الممر. كما أن تلك الظروف ستجعل هذا الطريق الصحراوي الطويل طريقاً موحشاً وغير آمن حتى لعمليات النقل.

- أن إقتراح إقامة التجمعات العمرانية الجديدة على طول هذا المحور، الذي يخلو من المياه الجوفية، يجعل من تنمية هذه التجمعات في هذه المناطق تنمية هشّة تقتقد إلى أدنى أسس التنمية المستدامة. إذ أن توفير مياه الشرب لهذا التجمعات من خلال أنبوب من توشكى أو من خلال الممرات العرضية سوف يكون محدوداً مما سيؤثر حتماً على البيئة العمرانية في هذه التجمعات ويجعلها أقل قدرة على تحمل الظروف البيئية القاسية لتلك المناطق، كما يجعلها أقل جاذبية للسكان.

- أن مسار الممر يبعد مسافة كبيرة عن التجمعات العمرانية الكبرى على طول وادي النيل تصل إلى حوالي 60-80 كم بالنسبة لمدينتي المنيا وأسيوط، بينما تزداد تلك المسافة جنوباً لتصل إلى أكثر من 80 كم لمدن سوهاج وقنا ولأقصر وأسوان ومدن المراكز الوسيطة. ذلك الأمر يحد من كفاءة هذا الممر في الربط مع هذه المدن ومن دور هذا الممر كمحور اتصال رأسي.

- كما أن بُعد المسافة، سيقبل من الارتباط الوظيفي للمدن التي ستقام على هذا المسار مع المدن القائمة في الإقليم، وهو ما سيقبل حتماً من قدرة المدن الجديدة على جذب بعض الأنشطة والسكان من المدن القائمة بما يخفف مشاكل المدن القائمة. الأمر الذي سوف يؤدي في النهاية إلى عزلة هذه المدن الجديدة وسيحد من سرعة نموها.

لذا، فإن المسار الحالي للمحور الرأسي لممر التنمية المقترح يعتبر غير ملائم ويجب إعادة ترسيم مسار ذلك المحور بما يتفادى الإنتقادات السابقة.

#### - عدم ارتباط التنمية الزراعية والعمرانية بالمحور الرأسي (الطريق الطولي والسكك الحديدية):

فيما يتعلق بالتوسع الزراعي، فقد أشارت العديد من الدراسات، خاصة تلك التي أعدتها وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008، إلى أن مساحات التوسع الزراعي تقع على المحاور العرضية للمشروع وليس على المحور الطولي. كما أن الكثير من المحاور العرضية المقترحة هي محاور قائمة بالفعل ويجري تنميتها تدريجياً بدءاً من المناطق المتاخمة لنهر النيل غرباً مثل جميع المناطق المجاورة للدلتا شمالاً غرب طريق القاهرة-الإسكندرية الصحراوي، بالإضافة إلى المناطق المحصورة بين وادي النيل وطريق القاهرة-أسيوط-أسوان الغربي مثل غرب بني سويف وغرب منفلوط والقوصية وديروط ووادي الصعايدة وغرب كوم أمبو ووادي الكوبانية ووادي كركر والأمل<sup>xxix</sup>.

وحيث أن العديد من الدراسات قد أشارت إلى عدم وجود مياه جوفية على طول المحور الرأسي للمشروع، فإن التنمية الزراعية تبدو أكثر ارتباطاً بالمحاور العرضية وليس بالمحور الطولي، إذ يمكن القيام بعمليات التوسع الزراعي على هذه المحاور العرضية، وكما يتم حالياً، دون الحاجة إلى المحور الطولي الجديد. كما أن الربط الرأسي بين هذه المحاور العرضية يتم، كما هو قائم حالياً، من خلال الطريق الصحراوي الغربي.

من ناحية ثانية، فإن مسار المحور الطولي للمشروع يبعد كثيراً عن مناطق الأستصلاح الزراعي التي يستهدفها المشروع. الأمر الذي يعني أن عمليات التنمية الزراعية ستعتمد بصورة أساسية على الطريق الصحراوي الغربي الذي يتوسط هذه المناطق. وهو ما يعني بالتالي ضعف الدور المتوقع للممر الرأسي المقترح في دعم عمليات التنمية التي ينشدها المشروع.

أما فيما يتعلق بالتنمية العمرانية، فقد اتضح من النقاط السابقة أن ممر التنمية المقترح، بمساره الحالي، لا يناسب أغراض التنمية العمرانية نظراً لعدم وجود مياه جوفية على هذا الممر تغذي هذه التجمعات بصفة دائمة، وكذلك نظراً لبعد مسار هذا الممر بشكل كبير عن التجمعات العمرانية القائمة. وفي هذا الصدد، يعتبر الطريق الصحراوي الغربي بدلاً أكثر ملاءمة من الممر المقترح، نظراً لوجود مياه جوفية على طول هذا الطريق ولقربه، أكثر من الممر المقترح، من التجمعات العمرانية القائمة. كما أن معدلات التنمية الزراعية والخدمات تتسارع على طول هذا الطريق، وهو ما يجعله ممراً مأهولاً ومأموناً أكثر من الممر المقترح. من ناحية ثانية، أن بعضاً من التجمعات العمرانية الجديدة بدأت في الظهور على الطريق الصحراوي الغربي، مثل مدينة الفيوم الجديدة وبعض قري الخريجين غرب سمالوط.

ويخلص البحث من خلال النقطتين السابقتين إلى أن المحور الرأسي للمشروع، كطريق أسفلتي وسكة حديدية، لا يعتبر ضرورياً للقيام بعمليات التنمية الزراعية والعمرانية التي يستهدفها المشروع المقترح. فقد اتضح عدم ملاءمة

المسار الحالي للممر الطولي لأغراض التنمية العمرانية، كما أن عمليات التنمية الزراعية لا ترتبط بالمحور الرأسي. أما القول بأهمية هذا المحور الرأسي في الربط بوسط وجنوب القارة، فقد سبق تفنيده سابقاً. وعليه، فإن هذا المحور الرأسي، كطريق أسفلكتي وسكة حديدية، يعتبر عبئاً اقتصادياً غير ضروري، على الأقل في الوقت الراهن والمستقبل القريب. لذا، يرى البحث عدم الحاجة إلى هذا العنصر في الوقت الراهن، ويمكن إرجاؤه حتى تتحسن الظروف الاقتصادية للبلاد وحتى تتضح الصورة التنموية لهذا المشروع وحتى يتم التنسيق مع الدول التي يمر بها هذا الممر

## **2-4 أنبوب للمياه من توشكى حتى العلمين!!! .... هل هو ضرورة؟**

على الرغم من التكلفة العالية لذلك الأنبوب، وعلى الرغم من الصعوبات الفنية التي تعترض تنفيذ ذلك الأنبوب، فإنني أرى عدم الحاجة إليه من الأساس لعدة أسباب.

أعتقد أن المشروع يستهدف زراعة مليون فدان على طول الممر، وهو ما يعني أن هناك مياه جوفية بكميات تكفي لزراعة تلك المساحة على طول الممر. وحيث أن الاستهلاكات العمرانية للمياه تعتبر قليلة للغاية إذا ما قورنت بكمية المياه المطلوبة للزراعة، لذا، فإنني أرى بإمكانية الاستغناء عن ذلك الأنبوب والاعتماد على المياه الجوفية في توفير المياه المطلوبة للأغراض العمرانية. وتعتبر مدن الوادي الجديد وقراه خير مثال على ذلك حيث يتم توفير جميع الاحتياجات المائية للمدن والقرى من خلال المياه الجوفية. وحيث يقول د. الباز بعدم وجود مياه جوفية على طول الممر، فإنه يصبح من الضروري إقامة هذه التجمعات في مناطق تتواجد بها مياه جوفية.

كما أن تغذية كل التجمعات العمرانية الجديدة المقترحة على طول ذلك الممر الذي يصل إلى أكثر من 1200 كم من خلال مصدر واحد متمثل في ذلك الأنبوب يعتبر خطأ استراتيجياً فادحاً. إذ لا يمكن ضمان سلامة هذا الأنبوب بهذا الطول من المخاطر الإرهابية أو الطبيعية كالزلازل أو السيول أو ما شابه أو حتى تعرض محطة الرفع للتعطل أو التعطيل. إن تصوراً بهذا الشكل لا يمكن قبوله تخطيطياً، خاصة إذا ما علمنا أن هذا الخط سيكون فوق سطح الأرض خفصاً للتكلفة. كما أن العمر الافتراضي لهذا الأنبوب، وطبقاً لدراسة وزارة التنمية الاقتصادية، لا يتجاوز 30 عاماً، وهو ما يعتبر عمراً محدوداً سيضيع معظمه خلال فترة تجهيز البنية الأساسية لهذه المدن. وخير مثال على ذلك، أن المدن الجديدة التي أنشئت في الإقليم، كمدينة المنيا الجديدة، والتي بدأ العمل فيها عام 1986، لا تتجاوز معدلات التنمية بها اليوم، وبعد 25 عاماً من البدء في إنشائها، 10%.

ومن حيث تكلفة هذا الأنبوب، وطبقاً لتقديرات دراسة وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008، تصل تلك الكلفة إلى 8.8 مليار جنيه وبواقع 7.3 مليون جنيه للكيلو متر الطولي الواحد. وترى تلك الدراسة بإضافة خط مياه احتياطي لتضاعف الكلفة إلى 17.6 مليار جنيه. من ناحية ثانية فإن التكلفة التشغيلية لمحطات الرفع الأربع المقترحة على مسار هذا الأنبوب عالية جداً لترفع تكلفة المتر المكعب الواحد من المياه إلى 15 جنيهًا، وهو ما يعني أن ما تنفقه أسرة من خمسة أفراد على مياه الشرب فقط يصل إلى 1500 جنيه شهرياً، وذلك حسب ما صرح به د. محمد محمد حبشي، أحد المشاركين في إعداد دراسة وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008<sup>xxx</sup>.

وفي ضوء التكلفة الباهظة لهذا الخط، إضافة إلى الكلفة التشغيلية العالية لمحطات الرفع، وفي ضوء قصر عمر هذا الأنبوب (30 عاماً) وفي ضوء ما يكتنف الأنبوب من مخاطر استراتيجية، يرى البحث بأن تغذية التجمعات العمرانية الجديدة من خلال أنبوب بهذا الطول (1200 كم) يعتبر أمراً غير مقبول سواء من الناحية الاقتصادية أو الاستراتيجية. وهو ما يستوجب إنشاء هذه التجمعات في مناطق تتوافر بها مياه جوفية بما يضمن استدامة عملية التنمية العمرانية وبصورة اقتصادية.

## **2-3 المشروع وأولويات التنمية الوطنية: National Development Priorities**

علم الأولويات، أو فقه الأولويات، مبدأ فقهي ثابت كما أنه مبدأ تخطيطي أصيل وضروري. فمن يتجاوز الأولويات كثيراً ما يفقد الموازين الدقيقة لما يأخذ ولما يدع ويعتمد إلى التعميم، وإيقاف المعايير، والانحياز دون مبرر إلى الذات. كما أن ذلك يؤدي عادة إلى عدم التفريق بين الفكرة وصاحبها أو بين الحق والرجال، والركون إلى معرفة الحق بالرجال بدلاً من معرفة الرجال بإتباع الحق. الأمر الذي عادة ما يؤدي إلى نوع من (الصنمية) في الفكر وأن يصبح الشخص أهم من الفكرة، فكثيراً ما نتعلق بمبدأ تافه لمجرد محبتنا للفائل به، أو نرفض مبدأ قوياً لمجرد رفضنا للمنادي به أو متبنيه. أن من يتجاوز الأولويات قد يتجاوز الواقع كله إذا كان مرأاً ويهرب من مضايقاته إلى الخيال ليرسم لنفسه من خلال الخيال الصورة التي ينشدها<sup>xxx</sup>. أما بالنسبة للأمم، فحينما يترجع علم الأولويات في أمة ما، تسود حياتها الاتجاهات الشكلية وعمليات الفصام بين النظرية والتطبيق وتفتقد أفكارها وممارساتها كثيراً من الأسس التخطيطية الرشيدة كالأوقعية وإمكانية التطبيق وكذلك الموازنة بين التكلفة والعائد.

وفي ضوء هذا الفهم لعلم الأولويات، فليس كل ما هو جيد يجب عمله، بل أن كونه جيدا مرتبط في الحقيقة بمقارنته بما هو أجد وما هو أقل جودة منه. فجودة الفكرة لا تعني وجوب تنفيذها، إذ أن ذلك مرتبط بإمكانية تنفيذها، والتي هي في الأساس مرتبطة بما هو متاح من موارد يمكن استغلالها في تنفيذ تلك الفكرة. كما أن ذلك يرتبط أيضا بما يؤثره ذلك التوزيع للموارد على تنفيذ أفكار أخرى تعتمد على ذات الموارد. وفي إطار ذلك المفهوم، فإن القاعدة الفقهاء القائلة بأن "نفع الضرر مقدم على جلب المنفعة" تبدو أمرا منطوقيا خاصة في ظل محدودية الموارد وعندما يكون الحصول على المنفعة المرجوة أمرا مشكوكا فيه أو سينتج عنه ضرر مؤكد. ومن هنا تبدو أهمية وضرورة ترتيب الأفكار الجيدة في إطار أولويات تنفيذية تختلف باختلاف وجهات النظر التنموية؛ اجتماعية كانت أم اقتصادية أم كليهما معا بنسب مختلفة. وفي هذا السياق، وفي ضوء محدودية الموارد، فإن ترتيب الأولويات التنفيذية للمقترحات المختلفة يتطلب تقييم كل مقترح طبقاً لجدوته وضرورته وإمكانية تنفيذه، وما قد يترتب على تنفيذه من آثار.

وفي إطار هذا الفهم لفقهاء الأولويات وفي ضوء التحليل السابق لهذا المشروع، يبرز سؤال هام: هل هذا المشروع يمثل أولوية متقدمة لمصر في ظل ظروفها الاجتماعية والاقتصادية الراهنة؟ ومما لا شك فيه أن مصر الآن في حاجة إلى مشاريع ذات عائد اقتصادي واجتماعي سريع وذات مستوى مخاطرة منخفض، وهو حتما ما لا يوفره هذا المشروع بالصورة التي هو عليها. إذ أن ما ذكر في النقاط السابقة يؤكد ارتفاع مستوى المخاطرة فيه، كما أن عائدته، بافتراض جدواه الاقتصادية، سيكون على المدى البعيد، وهو ما لا يستطيع تحمله إلا الاقتصادات ذات القدرة الذاتية على التمويل. أما تمويل هذه المشاريع بالدين فيجعل من توقع هذا العائد أمرا مشكوكا فيه، أو محدودا جدا في أفضل التوقعات. الأمر الذي تتراجع معه أولوية هذا المشروع بصورته الحالية.

ويتفق معنا في هذا الرأي العديد من الخبراء الاقتصاديين والمخططين العالميين. فالخبير الاقتصادي الكبير أ. د. مصطفى السعيد، وزير الاقتصاد الأسبق، يرى أن هذا المشروع بهذا الطرح لا يمثل أولوية لمصر في هذه الفترة. ويرى سيادته بأنه "قد يكون لمشروع ممر التنمية والتعمير إغراءاته وثماره المتعددة على الأجل الطويل، ولكن لا يأتي في الوقت الحالي في مقدمة سلم أولويات التنمية في هذه المرحلة المهمة من مراحل تطور مصر الاقتصادي والسياسي والاجتماعي". كما يرى سيادته بأن الحديث عن هذه المشروعات العملاقة ذات البعد العاطفي لا يجوز أن ينسبنا بديهيات علم الاقتصاد بأن "الاقتصاد هو علم الاختيار". وعليه، فلا يجوز النظر إلى مشروع ما بمعزل عن المشروعات الأخرى الممكنة، بل لابد من المقارنة بينها وفقا لدراسات موضوعية للتكلفة والعائد. لذا، يرى سيادته بأن "ممر التنمية والتعمير" لا يجوز أن تكون له أولوية التنفيذ في المرحلة الحالية، وأن مشروعات مثل توشكي، شرق التفريعة، وشرق العوينات، وخليج السويس، وربط مدن الصعيد بشواطئ البحر الأحمر، وتعمير سيناء تأخذ أولوية متقدمة في هذا الصدد<sup>xxxii</sup>.

ويتفق مع هذه الرأي أ. د. سامي عامر، العميد السابق لكلية التخطيط العمراني، الذي يرى بأن طرح مشروعات جديدة مثل "ممر التنمية والتعمير" يحتاج لتمويل كبير لا يحتمله الاقتصاد المصري في ظروفه الحالية. كما أن سيادته يرى بوجود منح الأولوية لاستكمال مشروعات التنمية المتوقفة أو المتعثرة في مصر بما فيها مشروعات التنمية في سيناء ومشروع توشكا وشرق العوينات على وجه السرعة<sup>xxxiii</sup>. وفي ضوء فقه الأولويات، وإذا ما أخذنا كل الآراء السابقة في الاعتبار، وفي ضوء التكلفة التقديرية الباهظة لهذا المشروع والتي من المتوقع أن ترتفع كثيرا عند البدء في المشروع، فإن هذا المشروع وبهذه الكلفة يحتل أولوية متأخرة بين مشاريع التنمية الجارية أو المقترحة في مصر. كما أن رفع أولوية هذا المشروع مرهون بخفض كلفته من خلال نظرة تخطيطية واقعية تتفادى الأبعاد الاستراتيجية السلبية للمشروع وتحقق الموازنة بين تكلفة هذا المشروع وعوائده المنتظرة. وفي هذا الإطار، يقدم البحث في الجزء التالي تصورا مقترحا لتعديل المشروع بما يتفادى غالبية الانتقادات الموجهة إليه.

### رابعاً: تصور مقترح لتطوير فكرة وعناصر المشروع

حُصِّنَ البحث من خلال مرحلته السابقة إلى أنه على الرغم من أهمية الهدف العام لهذا المشروع والذي يهدف إلى الخروج بمصر من الوادي الضيق واستغلال الظهير المباشر للمعمور القائم وهو ما تقوم عليه فكرة المشروع وما أقرته دراسة وزارة التنمية الاقتصادية عام 2008، إلا أنه من الضروري خفض تكلفة هذا المشروع حتى يمكن أن يحتل أولوية متقدمة بين المشاريع التنموية في مصر. وفي ضوء قناعة الباحث واتفاقه مع الهدف الأساسي لمشروع "ممر التنمية والتعمير" الخاص بضرورة التوسع الزراعي والعمراني غربا خارج وادي النيل، فإن التصور المقترح الذي يقدمه هذا البحث يهدف إلى تحقيق هذا الهدف بكامله، من حيث مساحات الاستصلاح

الزراعي والاستيعاب العمراني، بصورة رشيدة تقلل بشكل كبير من تكلفة هذا المشروع وبما يتفاد الإنتقادات الموجهة إليه في صورته الأولى.

### - الفكرة التخطيطية ومميزاتها:

تعتمد الفكرة التخطيطية لهذا التصور على خفض تكلفة المشروع بشكل كبير من خلال البعد عن الأهداف غير الواقعية للمشروع ومن خلال إستغلال عناصر البنية الأساسية القائمة قبل إنشاء عناصر جديدة. وفي هذا الصدد، يستبعد هذا التصور تلك الأهداف التي تتعلق بالربط مع إفريقيا. كما يستبعد ذلك التصور عناصر البنية الأساسية غير الضرورية لأغراض التوسع الزراعي والعمراني والتي تستهدف بالدرجة الأولى تحقيق هدف الربط مع إفريقيا. لذا، فإن هذا التطوير المقترح يعتمد على النقاط الرئيسية التالية:

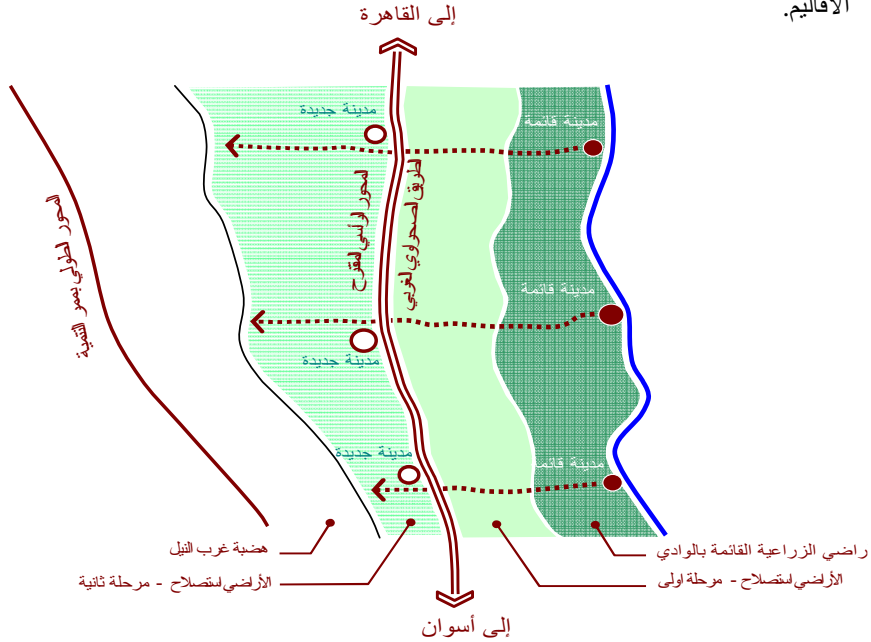
- 1- استغلال الطريق الصحراوي الغربي القائم ليقوم بدور الممر الرأسي في الربط بين المحاور العرضية في وادي النيل مع ربطه بالجزء الموجود بالمقترح الأصلي والذي يربط بين محور القاهرة-الواحات البحرية العرضي ومدينة العلمين. كما يمكن رفع كفاءة هذا الطريق مستقبلا في ضوء ما تتطلبه عمليات التنمية المستقبلية عليه.
- 2- إستبعاد عنصر السكة الحديد نظرا لكلفته العالية التي لا تتناسب مع ما يتوقع منه من عوائد. كما أن عمليات التنمية الزراعية والعمرانية التي يستهدفها المشروع على طول هذا الممر لا تحتاج لمثل هذا العنصر عالي الكلفة، وكما سبق توضيحه في الجزء 2-2.
- 3- أن تُوضع التجمعات العمرانية الجديدة، الحضرية والريفية، على طول الطريق الصحراوي الغربي، وعلى الجانب الغربي منه كما هو متبع في مدينة الفيوم الجديدة وقرى الخريجين الجديدة. وأن تُختار مواقع هذه التجمعات في تلك المناطق التي تحتل أولوية متأخرة من حيث صلاحية الأرض للإستصلاح الزراعي. وذلك بهدف توفير أكبر مساحة ممكنة للإستصلاح الزراعي.
- 4- في ضوء نقل هذه التجمعات إلى الطريق الصحراوي الغربي، الذي تتواجد على طول مياه جوفية يمكن استغلالها في تغذية هذه التجمعات العمرانية الجديدة بالمياه، وبما يتفادى المخاطرة الاستراتيجية لإعتماد التنمية العمرانية على أنبوب مياه سطحي، فإنه يصبح من الممكن الإستغناء عن أنبوب المياه المقترح في التصور الأول للمشروع.
- 5- لكي يغطي هذا التطوير جميع أراضي الإستصلاح التي كان يستهدفها التصور الأول للمشروع، يقترح زيادة عدد المحاور العرضية بحيث يكون هناك محورا عرضيا يربط كل مدينة من مدن وادي النيل بالطريق الصحراوي الغربي. وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذا الأمر قائم بالفعل مع جميع مدن وادي النيل من بني سويف وحتى مدينة أسيوط.
- 6- يقترح هذا التصور مد هذه المحاور العرضية، في مرحلة لاحقة، إلى ما غرب الطريق الصحراوي الغربي لتصل إلى جميع المساحات القابلة للزراعة والتي تتواجد لها مياه جوفية كافية (شكل رقم 2).
- 7- يقترح المشروع إستهداف مناطق جديدة للتوسع الزراعي غير المكلف والتي لا تتطلب بنية أساسية عالية الكلفة. في هذا الصدد يستهدف المشروع الأراضي القابلة للإستصلاح في شرق الدلتا ومحافظات القناة وساحل سيناء، وبما يشمل مشروع التنمية الزراعية بشمال سيناء. الأمر الذي سيضيف أكثر من 400 ألف فدان شرق القناة إلى هذا المشروع. كما يستهدف ذلك التصور أيضا مساحات كبيرة يمكن زراعتها على الجانب الشرقي من بحيرة ناصر ومدينة اسوان لم تكن ضمن المقترح الأول.

يوضح الشكل رقم 3 الفكرة العامة للتصور المقترح، والذي يقوم فيه الطريق الصحراوي الغربي القائم بدور المحور الرأسي للمشروع بعد ربطه بالجزء الموجود بالمقترح الأصلي والذي يربط بين محور القاهرة-الواحات البحرية العرضي ومدينة العلمين مع المحور العرضي لمدينة الفيوم. كما يوضح هذا الشكل استغلال الطريق الصحراوي الغربي في ربط جميع المحاور العرضية الرابطة مع جميع مدن وادي النيل.

أما عن مميزات هذا التصور، فيمكن إجمالها في النقاط التالية:

1. تحقيق جميع أهداف المشروع المتعلقة بمعالجة مشاكل النمو السكاني والتعدي على الأراضي الزراعية في مصر والتي كانت الهدف الأساس للمقترح الأول. وفي هذا الصدد فإن هذا التصور الذي يقدمه البحث يشمل جميع المناطق التي كان المقترح الأصلي يستهدف زراعتها، بل أن هذا التصور قد أضاف مساحات كبيرة، تصل إلى أكثر من ضعف المساحة التي كان يستهدفها المقترح الأول، من خلال ضم مساحا

2. ت جديدة للتوسع الزراعي في شرق الدلتا ومحافظات القناة وساحل سيناء وكذلك مناطق شرق أسوان وبحيرة السد.
3. على الرغم من مساحات التوسع الزراعي الكبيرة التي أضافها هذا التصور، إلا أنه قد خفض تكلفة المشروع إلى ما يقرب العشر، نظرا لاستبعاده الأهداف غير الواقعية كالربط مع إفريقيا والتركيز على العناصر التي تعتبر ضرورية لعملية التنمية المنشودة. وفي إطار محاولة خفض التكلفة كان من الضروري، ومن المنطقي كذلك، إستغلال البنية الأساسية القائمة، خاصة الطريق الصحراوي الغربي وخط الضغط العالي الموجود عليه. وكذلك التوسع في مناطق لا تتطلب تنميتها تلك البنية الأساسية عالية التكلفة الموجودة في المقترح الأول.
4. أن خفض كلفة هذا المشروع بهذا الشكل يقلل من المخاطر الاستراتيجية التي تتهدده سواء من حيث التمويل أو إمكانية التنفيذ أو المخاطر الاستراتيجية الناتجة عن أسلوب التمويل في المقترح الأول. كما أن خفض التكلفة بهذا الشكل يعيد المشروع إلى ملكية الشعب وبما يمكن الدولة المصرية من تمويله من خزائنها العامة أو من خلال المشاركة الشعبية في عملية التمويل.
5. أن تفعيل دور الطريق الصحراوي الغربي واستغلاله كبديل للقطاع الجنوبي من ممر التنمية ونقل التجمعات العمرانية الجديدة لتكون على طول هذا الطريق قد حد من المخاطر البيئية والاستراتيجية التي كانت تكتنف فكرة وضع هذه التجمعات على القطاع الجنوبي من ممر التنمية، وكما سبق بيانه في الجزء 2-2-3. كما أن وضع التجمعات العمرانية الجديدة على هذه الطريق يزيد من سرعة تنميتها لقربها من المدن الأم المناظرة ووجودها بالقرب من أنشطة تنموية زراعية أو إنتاجية لم يكن للتواجد على القطاع الجنوبي من ممر التنمية. كما أن وجود هذه التجمعات وسط المناطق الزراعية يزيد من جاذبيتها وقدرتها على مواجهة الظروف البيئية الصحراوية القاسية.
6. أن تحميل الطريق الصحراوي الغربي من الشرق ومن الغرب بمحاور عرضية يجعل هذه المحاور مخدومة من منتصفاتها وليس من أطرافها، الأمر الذي يُسهل ويُسرّع من عملية التنمية على هذه المحاور. وهو ما سيجعل الطريق الصحراوي الغربي هو المفضل لجميع الأنشطة التنموية وبما تنتمي معه الحاجة إلى المحور الرأسي للممر والذي يعتبر طرفيا لتلك المحاور العرضية.
7. أن المشروع بهذا الطرح الجديد يدفع ببعض التنمية شرقا وبما يحقق قدرا أكبر من التوازن التنموي بين الأقاليم.



شكل رقم 2: التصور العام لربط المحاور العرضية لجميع مدن وادي النيل مع الطريق الصحراوي الغربي وعمليات التوسع الزراعي والعمراني





**سياسة التنمية - Development Policy**

من حيث أسلوب وطريقة التنمية، فيقترح البحث إتباع سياسة التخطيط الشامل والتنفيذ التدريجي Comprehensive Planning & Incremental Implementation لمختلف عمليات التنمية التي تتم في هذا المشروع، زراعية كانت أم عمرانية أم خدمية.

**- التخطيط الشامل والتنفيذ المرحلي لتنمية المحاور العرضية**

- بحيث يتم إعداد مخطط شامل لتنمية المحاور العرضية والمسافات البيئية وامتداداتها المستقبلية غرباً، وما تشمله من عمليات تنمية زراعية وعمرانية (مدن وقرى جديدة).
- تنمية الجزء القائم من المحاور العرضية على طول وادي النيل، والتي تربط غالبية مدن وادي النيل بالطريق الصحراوي الغربي، وذلك كأولوية أولى.
- مد هذه المحاور بصورة مرحلية إلى غرب الطريق الصحراوي بعمق يصل إلى 5-10 كم، حسب طبيعة الأرض المتاحة على كل محور وظروف المياه الجوفية فيه. على أن لا يتم البدء في مرحلة جديدة إلا بعد التأكد من تنمية ما لا يقل عن 50% من أراضي المرحلة السابقة.
- يجب أن تتم عملية التنمية تلك في إطار فلسفة "التخطيط الشامل والتنفيذ المرحلي Comprehensive Planning & Incremental Implementation" وذلك للأسباب التالية:
  - حتى لا يغيب الهدف القومي من عملية التنمية، خاصة فيما يتعلق بجذب الزيادة السكانية خارج وادي النيل والدلتا، وما يتطلبه ذلك من تجمعات حضرية وريفية يجب أن تحدد على المخطط الشامل للتنمية. وكذلك فيما يتعلق بالعودة الاقتصادية والأنشطة الخدمية الإقليمية التي يجب توطئها لتلبية الاحتياجات الحالية والمستقبلية للسكان على طول وادي النيل.
  - أن التنمية المرحلية تحقق العديد من المميزات:
  - أن التنمية المرحلية هي الأسلوب الأمثل في ضوء عدم كفاية دقة البيانات المتوفرة المتعلقة بمساحات ومواقع الأراضي المناسبة للتوسع الزراعي وكذلك فيما يتعلق بالمياه الجوفية اللازمة لري هذه الأراضي.
  - أن ذلك يتلاءم مع الظروف الاقتصادية للدولة.
  - ضمان الحد من إهدار الموارد المالية للدولة، بحيث يمكن التوقف أو تعديل المسار أو أسلوب التنمية بما يحقق أعلى قدر ممكن من الاقتصاد في التكلفة المادية أو البيئية أو فيما يتعلق بالمياه. وبمعنى آخر، فإن التنفيذ المرحلي يوفر فرصة ضرورية للتقييم والمراجعة والتعديل ومراجعة سياسات وأساليب التنفيذ، وبما يضمن الكفاءة الاقتصادية في تكلفة تنفيذ المرحلة اللاحقة والعائد المتوقع منها.
  - تحقيق الاستثمار الأمثل والعائد الأعلى من بيع هذه الأراضي سواء للأفراد أو القطاع الخاص المحلي، إذ أن تنمية المرحلة السابقة يرفع من سعر الأرض في المرحلة التالية. لذا، يقترح عدم طرح جميع الأراضي دفعة واحدة لأغراض التنمية، وإنما يكون الطرح مرحلياً.

أما من حيث إدارة عملية التنمية لهذا المشروع، فيرى البحث، بأن تكون هناك إدارة قومية للمشروع تحدد الأهداف العامة للتنمية الزراعية والعمرانية والخدمية لكل منطقة من المنطق المختلفة التي يشملها المشروع. تختص اللجنة القومية بتحديد السياسات العامة للتنمية وأولويات ومراحلها في مناطق المشروع الأربعة. كما تختص اللجنة القومية بتحديد قواعد التملك وحيث الحد الأدنى والأقصى للملكية وبما يضمن تسريع عملية التنمية وعدم المتاجرة في هذه الأراضي. كذلك تختص هذه اللجنة بمتابعة أعمال اللجان الإقليمية والموقف التنفيذي للمشروعات.

ينبثق عن هذه اللجنة القومية أربعة لجان إقليمية، بواقع لجنة لكل من المناطق التالية: غرب الدلتا والساحل الشمالي الغربي، شرق الدلتا وسيناء، وادي النيل، جنوب الوادي ويختص بعمليات التنمية في منطقة كوم أمبو وأسوان وبحيرة ناصر وتوشكى وأبو سمبل. تقوم اللجنة الإقليمية بعمل الدراسات الحقلية لتحديد صلاحية الأراضي وتوافر المياه الجوفية وإعداد خرائط تسميم الأراضي ومراحل تنميتها. كما أن من مهام هذه اللجان وضع ضوابط لعملية الزراعة فيما يتعلق باستخدام نظم الري الحديثة الموفرة للمياه (الري بالرش أو التنقيط) وكذلك فيما يتعلق بنوعية المحاصيل واستخدام الأسمدة والمبيدات. كما أن من مهام هذه اللجان الإقليمية دعم عمليات التنمية في

كل منطقة من حيث: أن تتم عمليات حفر الآبار وعمليات الاستصلاح ومد شبكات الري من خلال شركات معتمدة تتعاقد مع اللجنة الإقليمية لتقدم أفضل مواصفات وأسعار لهذه الأعمال. كما أن من مهام هذه اللجان الإقليمية تنظيم العمليات الزراعية من خلال تحديد نوعية المحاصيل والدورات الزراعية والإرشاد الزراعي. كما أن مهام هذه اللجان المساعدة في تكوين جمعيات زراعية تقوم بعملها الإرشاد الزراعي وتوفير مستلزمات الإنتاج من بذور وأسمدة ومعدات، وكذلك المساعدة في تمويل عمليات الزراعة وتسويق المنتجات.

### - أسلوب التمويل:

أعتقد أنه بعد خفض الكلفة المشروع، قد أصبح من الممكن أن يكون التمويل مصريا خالصا. فقد بات من الممكن أن تقوم الحكومة بعملية التمويل من الخزينة العامة أو بالمشاركة مع القطاع الخاص المحلي. كما أن فكرة إصدارات أسهم "بجنيه واحد"، حتى يتمكن كل المصريون من المشاركة في المشروع، قد باتت أكثر واقعية وأكثر قابلية للتطبيق. وعليه، فإن البحث يقترح في هذا الصدد:

- أن تقوم الحكومة المصرية والقطاع الخاص المحلي، أفراد وشركات، بتمويل هذا المشروع.
- قصر تملك الأراضي على المصريين، أفرادا أو شركات
- يكون حصول المستثمرين العرب والأجانب على الأراضي إما كإيجار أو عقد إنتفاع لمدة محددة ولاستعمال محدد.

يشكل عائد بيع الأراضي أو تأجيرها جزءا من تمويل عمليات التنمية في هذا المشروع.

### النتائج والتوصيات:

خُصَّ البحث من خلال مراحله المختلفة إلى أن هناك بعض الانتقادات الجوهرية لمشروع "ممر التنمية والتعمير" بصورة الحالية. تتمثل أهم هذه الانتقادات في بعض الأبعاد الاستراتيجية السلبية للمشروع وكذلك في التكلفة العالية للمشروع والتي لا تتوازن مع العائد المتوقع من هذا المشروع. كما أن هذه التكلفة الباهظة لا تتناسب أيضا مع إمكانيات الاقتصاد المصري، خاصة في ظروفه الراهنة. كما أنه يلزم ضخ كل هذه الاستثمارات حتى يمكن البدء في حصول على عائد من هذا المشروع، وهو ما لا يبدو أمرا ملائما للاقتصادات النامية. كما أن هناك العديد من المخاطر الاستراتيجية المرتبطة بتوفير هذه التكاليف الباهظة من خلال الاستثمار الإجنبي وما يتعلق بذلك من بيع أراضٍ للمستثمرين غير المصريين. كما أن هناك مخاطرة استراتيجية تتعلق بعملية التمويل في حال توقف أو إيقاف الاستثمار في هذا المشروع في إي لحظة، وهو ما يعني ضياع كل ما تم ضخه فيه من استثمارات، وما قد يصاحب ذلك من عمليات إنتزاز سياسي واقتصادي.

ويرجع البحث عدم التوازن بين تكلفة هذا المشروع وعوائده إلى أن هناك قدرا كبيرا من عدم الواقعية في أهداف هذا المشروع وما تتطلبه هذه الأهداف غير الواقعية من بنية أساسية مكلفة. وأول هذه الأهداف غير الواقعية هو الربط مع إفريقيا وهو ما نتج عنه إقتراح عمل خط سكك حديدية فائقة السرعة للركاب والبضائع من العلمين حتى الحدود المصرية السودانية، وكذلك على المحاور العرضية في المشروع، وبطول إجمالي أكثر من 200 كم داخل الصحراء. ويتضح عدم واقعية هذا الطرح عندما نعلم أن تكلفة السكك الحديدية المقترحة تتجاوز 50 مليار جنيه مصري طبقا لتقديرات وزارة التنمية الاقتصادية. وكذلك ينتقد البحث عدم الواقعية المتعلقة باقتراح إنشاء التجمعات العمرانية الجديدة على المحور الطولي للممر إذ لا تتواجد مياه جوفية على هذا الممر، وهو ما يعني أن هذه التجمعات ستعتمد على أنبوب المياه المقترح في تلبية إحتياجاتها من المياه. الأمر الي يراه البحث خطأ استراتيجيا من حيث إحتماالية تعرض هذا الأنبوب لمخاطر طبيعية كالسيول أو الزلازل، أو مخاطر إرهابية، خاصة وأن هذا الأنبوب سيكون فوق الأرض خفصا للتكلفة. ناهيك عن الكلفة التشغيلية الباهظة لعملية التشغيل والتي تجعل من هذه الفكرة غير اقتصادية أيضا. كما أن المشروع، بهذا الطرح، لا يحقق تنمية متوازنة بين أقاليم الدولة، خاصة في القطاع الشرقي من الدولة. وفي ضوء هذه الانتقادات المنطقية، يتضح أن المشروع بطرحه الحالي لا يمثل أولوية لمصر، خاصة وأن هناك العديد من المشروعات المتوقفة لنقص التمويل، كما أنه من الممكن تنمية نفس المساحات التي يطرحها هذا المشروع دون الحاجة إلى كل هذه البنية الأساسية عالية الكلفة.

وفي هذا السياق، يقدم البحث تصورا لتطوير الفكرة التخطيطية للمشروع المقترح بحيث يحقق خفصا كبيرا في التكلفة وبما يتلافى أهم الانتقادات الموجهة إلى المشروع. يقوم هذا التصور على استبعاد الأهداف غير الواقعية وما تتطلبه من بنية أساسية. وفي هذا الإطار، فإن التصور المقترح يستبعد الربط مع إفريقيا كهدف رئيسي للمشروع. وعليه، فإن التصور المقترح يستبعد السكك الحديدية لعدم حاجة الأنشطة التنموية الزراعية والعمرانية لهذا العنصر حاليا أو مستقبلا. ثانياً، يستهدف التصور استغلال عناصر البنية الأساسية القائمة، خاصة الطريق

الصحراوي القائم غرب النيل بدلا من القطاع الجنوبي من المحور الطولي لممر التنمية لنظرا لعدم ملاءمة مساره لأغراض التنمية العمرانية والزراعية، وكذلك خفضا لتكلفة المشروع. وفي هذا الصدد، فإن هذا التصور يقترح ربط الطريق الصحراوي الغربي مع القطاع الشمالي من ممر التنمية من خلال محور الفيوم العرضي. كما يستهدف هذا التصور إنشاء التجمعات العمرانية الجديدة على طول الطريق الصحراوي الغربي، نظرا لتوافر مياه جوفية على هذا الطريق تدعم عمليات التنمية العمرانية دون الحاجة لأنبوب المياه المقترح. الأمر الذي سوف يقلل كثيرا من كلفة هذا التصور ويتلافى المخاطر الاستراتيجية المتعلقة بهذه النقطة. وفي ضوء هذا الخفض الكبير في كلفة هذا المشروع مع تنمية كل المساحات التي كان يستهدفها المقترح الأول، فإن هذا التصور يطرح تنمية مساحات كبيرة غرب الدلتا وفي محافظات القناة وسيناء وشرق أسوان وحول بحيرة ناصر، وبما يحقق قدرا أكبر من التوازن التنموي بين الأقليم. خاصة وأن تنمية هذه المساحات لا تتطلب بنية أساسية مكلفة، مقارنة بما هو موجود في المقترح الأول.

كما يطرح البحث في هذا التصور المقترح سياسات تنمية وأسلوب تمويل يضمن قدرة الاقتصاد المصرى على تنفيذ هذا المشروع بواسطة الحكومة أو مشاركة مع القطاع الخاص المصري، أفرادا أو شركات. وهو ما يضمن أن يكون المشروع مصريا خالصا، دون الحاجة إلى بيع أرض المشروع لغير المصريين، وبما يتفادي العديد من المخاطر الاستراتيجية المتعلقة بعملية التمويل.

## المراجع:

- i فاروق الباز، 2006. ندوة "ممر التنمية المصري ... حلم الباز المتجدد" تنظيم: جمعية حقوق المواطن بنقابة الصحفيين المصريين، بتاريخ 28 نوفمبر 2006. <http://www.ebnmasr.net/forum/t90435.html>
- ii فاروق الباز، 2008. "كيف نتعامل مع "ممر التنمية" كمشروع قومي"، جريدة الأهرام 4-8-2008
- iii محمد فتحى صقر، 2008. "الخروج للصحراء أصبح أمراً حتمياً"، جريدة العالم اليوم، بتاريخ 7-9-2008.
- iv فاروق الباز، 2011. "أكد انه يوفر مئات الآلاف من فرص العمل - الباز: إنشاء 200 مدينة جديدة ونصف مليون قرية على جانبي ممر التنمية" موقع أخبار مصر" بتاريخ 2011/02/24 <http://www.egynews.net/wps/portal/news?params=116645>
- v فاروق الباز، 2007. "ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الاجيال الجديدة في مصر"، دار العين للنشر، القاهرة.
- vi فاروق الباز، 2006. "ممر التنمية والتعمير" ندوة نظمها جمعية حقوق المواطن بنقابة الصحفيين المصريين بتاريخ 28 نوفمبر 2006. ورد في مقال بعنوان " ممر التنمية المصري.. حلم الباز المتجدد" موقع ابن مصر، 10-9-2009. <http://www.ebnmasr.net/forum/t90435.html>
- vii وزارة التنمية الاقتصادية، 2008. "النتائج الأولية لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشروع ممر التنمية"، المصور، 22 أغسطس 2008.
- viii وزارة التنمية الاقتصادية، 2008. "النتائج الأولية لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشروع ممر التنمية"، المصور، 22 أغسطس 2008.
- ix فاروق الباز، 2011. "الباز يطالب بإنشاء شركة مساهمة لتمويل مشروعات التنمية وينفي ترشحه لرئاسة الجمهورية"، موقع جريدة الشروق الإلكتروني، الاثنين 21 فبراير 2011، <http://www.shorouknews.com/ContentData.aspx?id=394006>
- x فاروق الباز، 2011. لقاء تليفزيوني مع برنامج "العاشرة مساء" بتاريخ 11-04-2011.
- xi أحمد الجريسي والسيد الطرابيلى، 2011. "دراسة ناقدة لمشروع د. الباز ممر التنمية". جريدة المصريون الإلكترونية، بتاريخ 15-3-2011. <http://www.almesryoon.com/news.aspx?id=51660>
- xii سامر المفتي، 2010. "الخبراء يحذرون من تنفيذ ممر التنمية بالصحراء دون دراسة تفصيلية للمشروع" الأهرام الإلكتروني. <http://digital.ahram.org.eg/articles.aspx?Serial=180781&eid=885>
- xiii سامي عامر، 2011. "خبير عمراني: المشروعات المتوقفة اولى من ممر التنمية والتعمير" موقع برنامج "أخبار مصر"، <http://www.egynews.net/wps/portal/news?params=122325>
- xiv فاروق الباز، 2011. لقاء تليفزيوني مع برنامج "العاشرة مساء" بتاريخ 11-04-2011.

- xv فاروق الباز، 2011. "الباز يطالب بإنشاء شركة مساهمة لتمويل مشروعات التنمية وينفي ترشحه لرئاسة الجمهورية"، موقع جريدة الشروق الإلكتروني، الاثنين 21 فبراير 2011، <http://www.shorouknews.com/ContentData.aspx?id=394006>
- xvi فاروق الباز، 2011. لقاء تليفزيوني مع برنامج "العاشرة مساء" بتاريخ 11-04-2011.
- xvii ممدوح حمزه، 2011. "ممر التنمية والتعمير" برنامج "القاهرة اليوم" بتاريخ 20-04-2011.
- xviii مصطفى السعيد، 2011. "ممر التنمية والتعمير وألويات التنمية"، جريدة الشروق، بتاريخ 5 مايو 2011.
- xix رشدي سعيد، 2006. نص خطاب موجه من أ. د. رشدي سعيد إلى الأستاذ سلامة أحمد سلامة المنشور بجريدة الأهرام المصرية بتاريخ 17 يناير 2006.
- xx مغاوري دياب، 2008. "ممر التنمية قديم ومستحيل"، جريدة اليوم السابع، السبت، 6 ديسمبر 2008.
- xxi مغاوري دياب، 2008. "مرات التنمية بالصحراء الغربية"، جريدة الأخبار المصرية، 9-8-2008.
- xxii سامر المفتي، 2008. "ممر التنمية - يعيد توزيع الخريطة السكانية"، تحقيقات الأهرام، جريدة الأهرام المصرية، 2008.
- xxiii وزارة الري والموارد المائية، مصر. 2005. مذكرة وزارة الموارد المائية والري حول ممر التعمير. أخبار اليوم، "دراسة فنية لمشروع ممر التنمية عام 2005- لماذا لم تنفذ حكومة نظيف مشروع د. فاروق الباز"، أخبار اليوم، 22/02/2011.
- xxiv وزارة التنمية الاقتصادية، 2008. النتائج الأولية لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشروع ممر التنمية، المصور، 22 أغسطس 2008.
- xxv فاروق الباز. 2011. "الباز: إنشاء 200 مدينة جديدة ونصف مليون قرية على جانبي ممر التنمية" موقع "أخبار مصر" بتاريخ 24/02/2011.
- xxvi محمد فتحي صقر. 2008. "الإنهاء من دراسات الجدوى لمشروع ممر التنمية نهاية العام....". جريدة الأهرام المصرية، 4-8-2008.
- xxvii وزارة التنمية الاقتصادية، 2008. "النتائج الأولية لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشروع ممر التنمية"، المصور، 22 أغسطس 2008، ص 12.
- xxviii وزارة الري والموارد المائية، مصر. 2005. مذكرة وزارة الموارد المائية والري حول ممر التعمير. أخبار اليوم، "دراسة فنية لمشروع ممر التنمية عام 2005- لماذا لم تنفذ حكومة نظيف مشروع د. فاروق الباز"، أخبار اليوم، 22/02/2011.
- <http://www.akhbarelyom.org.eg/elakhbar/detailze.asp?field=news&id=29944>
- xxix وزارة التنمية الاقتصادية، 2008. "النتائج الأولية لدراسات الجدوى الاقتصادية والفنية لمشروع ممر التنمية"، المصور، 22 أغسطس 2008، ص 12.
- xxx محمد محمد حبشي، 2011. "مشروع ممر التعمير.... وهم كبير"، الأهرام العربي، العدد 736، بتاريخ 30 إبريل 2011.
- xxxi طه جابر علواني، 2011. "علم الأولويات"، الموسوعة الإسلامية. <http://www.balagh.com/mosoa/feqh/u512by6v.htm>
- xxxii مصطفى السعيد، 2011. "ممر التنمية والتعمير وألويات التنمية"، جريدة الشروق، بتاريخ 5 مايو 2011.
- xxxiii سامي عامر، 2011. "خبير عمراني: المشروعات المتوقفة أولى من ممر التنمية والتعمير" موقع برنامج "أخبار مصر"، <http://www.egynews.net/wps/portal/news?params=122325>