

## الجغرافيا والتنمية\*

ترجمة: أميمة عبد العزيز\*\*

### ١- مقدمة :

تعتبر الحقيقة الأكثر لفتا للانتظار حول الجغرافيا الاقتصادية للعالم هي التوزيع غير المتساوي للأنشطة. فمثلا المناطق ذات الدخل المرتفعة تكون مركزة كلها تقريبا في القليل من المناطق المعتدلة بين المنطقة الاستوائية والدائرتين القطبيتين، وينتج ٥٠٪ من الناتج المحلي الاجمالي بواسطة ١٥٪ من سكان العالم، ٥٤٪ بواسطة دول تشغل ١٠٪ فقط من مناطق العالم وينتج نصف سكان العالم الأكثر فقرا نحو ١٤٪ من الناتج المحلي الاجمالي وحوالي ١٧٪ من العشرين دولة الأكثر فقرا يعيشون في افريقيا الاستوائية ويظهر التباين كذلك داخل الدول، مع تركيز الأنشطة في الحضر. لقد تزايد نصيب السكان في الدول النامية في المناطق الحضرية بصورة كبيرة في الاعوام الاخيرة، فدول امريكا اللاتينية تماما مثل الدول الاوربية وشمال امريكا ٧٥٪ منها حضر وبينما تشكل المناطق الحضرية اقل من ٣٠٪ في دول اسيا فان نمو السكان في الحضر يتزايد سنويا بنحو ٤٪.

لماذا يوجد هذا التباين في المناطق ولماذا لا يحفز هذا التباين في المناطق الشركات والاشخاص الى البحث عن تكلفة اقل او مواقع ذات دخول مرتفعة؟ ان الاجابات على هذه الاسئلة لها صلة جزئيا بالاختلاف في المؤسسات والموارد (المصادر الطبيعية ورأس المال البشرى والمادى المتراكم)

\* هذه ترجمة من ورقة العمل البحثية رقم ٢٤٥٦- البنك الدولي - مجموعة بحوث التنمية- البنية الاساسية والبيئة سبتمبر ٢٠٠٠. وقائمة المراجع الطويلة الخاصة بهذه الورقة متاحة لدى هيئة التحرير

\*\* أميمة عبد العزيز: وكيل أول وزارة التعاون الدولي سابقا.

وجزئيا يتعلق هذا الامر بالجغرافيا العلاقة المكانية بين الوحدات الاقتصادية<sup>(١)</sup>. وهنا يطرح سؤالان رئيسيان مرتبطان بالموضوع لماذا يختار الكثير من متخذي القرارات الاقتصادية ان يستقروا جنبا الى جنب؟ وبالنسبة لهؤلاء الذين لا يستطيعون ان يقيموا في مركز اقتصادي ، وهى العواقب المنتظرة لكونهم خارج هذه المراكز او بعيدا عنها هذه الورقة تحاول مناقشة ان هاتين القضيتين رئيسيتان لفهم عده مظاهر للتنمية الاقتصادية والتخلف. فعلى المستوى الدولى هى مهمة لكى نتفهم العوامل التى تتحكم فى قرارات التوطن التى تتخذها الشركات ، والطلب المترتب على ذلك لقوى العمل ونموذج تباين الاجور عبر الدولة وعلى المستوى القومى والاقليمى فهى هامة لتفهم عمليات تسيير التحضرو الجغرافيا الاقتصادية الداخلية النابعة منها فى الدول والمدن خلال فترة تنميتها . وعلى المستوى السياسى هامة لتفهم اسهامات الترتيبات التجارية الدولية ، والسياسات الاقليمية والاستثمارات العامة فى البنية الاساسية التى تشكل موقع الانشطة الاقتصادية وبالتالي تعزيز التنمية وتستعرض هذه الورقة بعض الاعمال النظرية والتطبيقية الحديثة التى تلقى الضوء على هذه القضايا وفى القسم التالى تستعرض القضايا التحليلية ثم تعود الى عرض للعمل التطبيقى وهذا يهتم اولا فى القسم الثالث بنتائج الوجود النائي عن المراكز المنشأة بالفعل ، مع التركيز على الوضع الدولى أما القسم الرابع فيتناول العمل التطبيقى على العوامل التى تدفع الى التجمعات ، مع نماذج من دراسات داخل الدول خاصة الحضرية وينقب القسم الخامس فى القضايا الحضرية ، مع امثلة لتطور المدن فى الدول النامية وقضية التكتل فى الحضر. ويشير القسم السادس الى السياسة وهنا نكون اكثر تأملا ولكن نقول ان عددا من القضايا الرئيسية تحتاج للتحليل من منظور جغرافى دقيق ، وان الامر يحتاج الى المزيد من البحث فى هذه القضايا .

## ٢- قضايا تحليلية

### ٢-١ التكتل : الموارد والنتائج

لماذا تعد الانشطة الاقتصادية مركزة للغاية ؟ يعتبر وجود تكاليف النقل ان الصناعة تنتشر لتقليل التكلفة حتى تصل للمستهلكين فى المناطق المختلفة ، واذا ما قام الانتاج تحت شروط من عوائد البيع الثابتة او المتناقصة ، فهذا بالضبط ما تنبأ به علم الاقتصاد . وتقول "النظرية العامة لاقتصادات المناطق" إنه تحت هذه الشروط سيصبح هناك الكثير من المصانع الصغيرة التى تمول الاسواق المحلية خاصة فى وجود العوائد المتزايدة على المبيعات هنا فقط تضطر المصانع الى تركيز

الانتاج فى عدد قليل نسبيا من المواقع ، وبالتالي تواجههم باختيار مكان التشغيل (٢) ، (٣) .

### قوى التكتل وقوى الانتشار :

من الممكن ان تكون العوائد المتزايدة الضرورية للتكتل اما من خارج المصنع او من داخله وتتضمن الاليات الخارجية تناثرات معرفية وما يحدث خارج سوق العمل. فعلى سبيل المثال يمكن ان تحدث التناثرات المعرفية مع الشركات المجاورة عن طريق ملاحظتهم وتعلم ما يقومون بعمله، وتعلم المصانع كل ما يخص التنمية التكنولوجية ، من تباع له ومن تشتري منه ولمن تؤثر وما هى خطوط الانتاج التى تباع اكثر فى هذه المصانع ، وما الى ذلك انظر ( Eberts and McMillen 1999 ) وفى سوق العمل ربما يكون هناك مكاسب من التوطن فى سوق عمل كثيف وفى مواقع اخرى قد قامت بتدريب مجموعات من العمال المهرة ( Marshall 1890 ، Krugman 1991 b )

إن الاقتصادات الخارجية تخلق حوافز للمصانع للتوطن بجانب بعضهم البعض ، وكذلك تستطيع أن تفعل نفس الشئ، وفورات الحجم الداخلية أما قرارات المصانع بشأن المواقع فتبنى على كل من اعتبارات أسعار المدخلات وعلى سهولة النفاذ الى الأسواق<sup>(٤)</sup>. ولنبدأ أولا بالنفاذ للأسواق. إن المصانع ترغب فى أن تكون قريبة من مناطق الطلب ( أو بمعنى أشمل فى مواقع تتيح فيها شبكة المواصلات اسعارا أكثر انخفاضا للنفاذ للأسواق) وتشير النماذج بصفة عامة إلى أن أنشطة العوائد المتزايدة تنجذب بصورة غير متجانسة نحو المواقع سهلة النفاذ للسوق.

وعلى سبيل المثال ، اذا كانت هناك تسعة مواقع منها ثمانية مواقع لديها ١٠٪ من الانفاق النهائى ١٪ ، لديه ٢٠٪ ، وفى وجود باقى الاشياء متساوية ، فإن أكثر من ٢٠٪ من المنتجات المصنعه ستكون من ذلك الموقع الاكبر حيث إن المصانع تتوطن لتستغل ميزة القرب من الأسواق الأكبر . وهذا الأمر يخلق فى الحال قوة لأنشطة التكتل ولأن نصيبا غير متجانس ينجذب لموقع ، فمعنى ذلك أن معدل الأجور فى الموقع ارتفع ، أو أن العمل ينجذب نحو الهجرة ، وكلا السببين سيجعلان زيادة نصيب هذا الموقع من الانفاق الاجمالي اكثر فأكثر ، ويسمى تأثير النفاذ للأسواق احيانا " تأثير السوق الداخلى " واذا اضيف لذلك حركة العمل ينتج عنه اساسا للتطور (Krugman's Seminal 1991 a Paper)<sup>(٥)</sup>

وثمة قوى اخرى تأتى من دمج النفاذ للسوق مع انتاج السلع الوسيطة : ويأتى الطلب على

التصنيع ليس فقط من المستهلك النهائي ولكنه يأتي كذلك من الطلب الوسيط، لذلك فإن موقعا يتضمن عدة مصانع سيكون عليه طلب مرتفع على السلع الوسيطة، وسيجعله موقعا جذابا لمنتجى هذه السلع.

وهذا بدوره يجعله موقعا جذابا للمصانع التى تستخدم هذه السلع الوسيطة ، لأنه سيقصد نفقات النقل على المدخلات - لذلك فثمة تغذية استرجاعية بين قرارات الموقع من مصانع المنبع والمصب ، فى اتجاه جذب كلا النوعين من المصانع معا فى موقع واحد مما يؤدي للتكتل<sup>(٦)</sup> هذه العوامل ماهى إلا مجرد الروابط الخلفية (الطلب) والأمامية (التكلفة) التى تتشكل بوضوح فى جيل سابق من علم اقتصاد التنمية (خاصة فى كتابات)(Hirshman 1958 and Myrdal 1957)

ومع ذلك وكما اسلفنا . هذه التأثيرات تكون لها اهمية حقيقية فقط فى بيئة من عوائد البيع المتزايدة ، والتى بدونها تفتت مصانع المنبع ومصانع المصب الى مصانع صغيرة متعددة .

إن قوى التكتل يمكنها أن تعمل عبر محاور أكثر اتساعا من الأنشطة ، فعل سبيل المثال ، ربما تحدث العوامل الخارجية والروابط بين المصانع فى صناعة معينة أو بين المصانع التى تعمل على نطاق ضيق من البحث والتنمية . وبالتناوب ربما يعملان على نطاق أوسع من خلال الطلب عامة ، أو تنمية مهارات العمل العامة أو اتاحة بنية تحتية للعمل الاساسى والمدخلات التى تستخدم فى القطاعات الاقتصادية الواسعة . ويقال كذلك إنها يمكن أن تنبع ليس من التخصص ولكن من التنوع فى أنشطة الموقع (Jacobs' 1969)

ومن الاتجاه الآخر تظهر قوى الانتشار - وهذه تتكون اساسا من ثلاثة أنواع - إحداها من سلبيات التأثيرات الخارجية والتى تحدث من التكدس والثانية هى نتاج العوامل الثابتة ، وهى الاسعار التى سترتفع فى مراكز الأنشطة ، تشجعيًا للمصانع للتحرك الى مواقع ذات معدل تكلفة أقل والثالثة عبارة عن مدى امتداد السوق ، والذى يتحدد بوجود طلب فى اماكن متفرقة جغرافيا على المخرجات وبالتالي فإذا كانت العمالة متفرقة ومنتشرة فهى تشجع مواقع متفرقة من المصانع لكلا سببى المعرض والطلب .

وتعتمد أهمية عوامل الانتشار هذه بصورة حادة على ماهية العوامل الثابتة والمتحركة . فى النطاق الاقليمى ربما يكون العمل متحركا وتكون الأرض هى العامل الوحيد الثابت ، وبالتالي فإن

التكتل يسبب تحرك العمالة (مثلا الى المدن) حتى تختنق تماما بتكاليف التكديس أو أسعار الاراضى . وعلى النطاق العالمى يكون معظم أنواع العمالة ثابتة، وبالتالي يسبب التكتل اندفاع اسعار العمل وكذلك اسعار الأراضى . وهذا لايشجع التكتل ولكنه يعنى أن هذا الأمر اذا حدث سيصاحبه عدم مساواة فى الدخول العالمية .

## المخرجات

إن المخرجات تتحدد بالتوازن بين قوى التكتل وقوى الانتشار ويخلق النموذج النظرى اعتماد هذا التوازن على معلمات النموذج ، ويظهر كيف أن تغيرات المعلمات الصغيرة يمكن أن تؤدي الى تغيرات غير مستمرة فى تشكيل توازنات. وبالتالي ، وبسبب بعض قيم المعلمات فإن النموذج يمكنه أن يتنبأ بأن النشاط الاقتصادى سينتشر بين المواقع . وهذا التشكيل يكون نشيطا حتى نقطة التشعب والتي عندها يصبح التوازن المنتشر غير مستقر . واذا ما اكتسب موقع ما نشاطا بعد ذلك اذا تسبب الأثار الايجابية المرتدة ( التى اشير اليها فى الكتابات الخاصة بالمناطق كتطور للسببية التراكمية ) تتسبب فى اختصار النشاط التالى مكونا التكتل .

وعلى سبيل المثال ، اذا كانت تكاليف النقل والاتصالات مرتفعا لذا يلزم أن يصبح النشاط منتشرا ( وفى ظل الاعتماد على الذات يكون كل موقع لديه الصناعة الخاصة به لتلبية الطلب النهائى ) . واذا كانت تكاليف النقل منخفضه للغاية ، فلن تهتم المصانع بكونها قريبة أم لا من الأسواق والممولين ( واذا كانت الاتصالات والنقل بلا تكلفة فاننا نواجه نهاية الجغرافيا ) وبالتالي يصبح التكتل هو الأرجح عند المستويات المتوسطة من تكاليف النقل - وهذا غالبا مايقدم فى النماذج كتطبيق "لمحاولة التنسيق". وعند التكاليف الباهظة تصبح كل المواقع متطابقة ، ولكن عند انخفاض التكلفة لنقطة حادة يمر النموذج خلال التشعب وعندها تعيد الجغرافيا الاقتصادية تنظيم نفسها الى هيكل من مراكز الانشطة ، مع مناطق خلفية تزود الأنشطة . وأى انخفاض فى تكاليف النقل ربما يؤدي الى تآكل فى هذا الهيكل .

وبالمثل ثمة الكثير من المواقع مؤهلة لاستقبال التكتلات مع الفروق الأولية الصغيرة (أو الفرصة التاريخية أو التوقعات ذات الاكتفاء الذاتى) كلها تتحد من سيكسبها ومع ذلك ، فعندما يصبح اى موقع مركزا للنشاط ، يحدث الانغلاق . وحتى لو تغيرت الظروف الخارجية (ربما لتقليل

جاذبية الموقع ) فإن الوكلاء الاقتصاديين لن يرغبوا فى التحرك وسيستغنون عن مكاسب التكتل . وهذا الاتجاه سيتأكد من خلال استمرارية خفض تكلفة الاستثمارات فى المصنع والبنية الأساسية وبالتالي فهناك شىء من التبعية فى هيكل التوازن ، مع وجود التاريخ . كعامل هام كالظروف الحاضرة تماما .

فى الجدول الذى يدور حول قوى التكتل والانتشار يتبين لنا ، طبقا لاتساع الأنشطة التى ترتبط ببعضها من خلال قوى التكتل ، وطبقا لتحرك عوامل الانتاج (غالبا ما تكون مصاحبة لفروق قومية أو خارجية) تنطبق مجموعات متعددة من هذه الحالات فى مختلف المواقع ، مكونة مخرجات مختلفة ومصاحبة لعدة آراء فى الكتب . ويشير جدول (١) الى بعض هذه الاحتمالات .

وإذا ما عملت قوى التكتل مبدئيا داخل صناعات معينة وكانت معظم العوامل ثابتة ، إذا تصبىح المخرجات المحتملة من الصناعات فى المواقع المتخصصة ( الخانة الأعلى يسارا بجدول (١) ) أما اختلافات عامل الأسعار داخل الموقع فهى صغيرة ، لأن كلا من هذه المراكز تتضمن فقط جزءا صغيرا من الأنشطة المحتملة ولأن الكثير من العوامل متحركة . والنموذج الكلاسيكى لهذا النوع من تصميم (Henderson 1974)، الذى قام ببناء نموذج توازن عام لمنظومة من المدن المتخصصة . وتم تحليل الحد الأقصى من الجانبين ، عالم من القائمين على التطور الذين انشأوا مدنا منافسة تحقق مخرجات كفاء فى المقام الأول ، وعالم بدون وكلاء كبار ( مطورين ) حيث تتكون المدن (كبيرة الحجم) من خلال التنظيم الذاتى.

وفى الناحية المقابلة من الحد الأقصى ، إذا ما عملت الروابط على نطاق أوسع وكانت العوامل (خاصة العمل) ثابتة ، إذا فإن التكتل - إذا حدث - سيكون مصاحبا بعدم مساواة فى عامل الأسعار والدخول الحقيقية ( الخانة السفلى يمين جدول ١ ) وبالتالي ، فإن النموذج العالمى الذى وضعاه (Krugman and Venables 1995) الخاص بالنشاط الصناعى يتركز فى "الشمال" وحتى إذا ما كانت الاجور أعلى بكثير عنها فى "الجنوب" ، فإن المصانع تمتنع عن التحرك نحو الجنوب لأن مزايا التكتل المحققة ستفوق مدخرات تكلفة العمالة . إن وجهة النظر العالمية هذه تعتبر مختلفة بصورة أساسية عن تلك التى يقول بها علم الاقتصاد العالمى التقليدى والذى يتنبأ بأن العالم ينقسم الى مناطق غنية ومناطق فقيرة ، حتى لو لم يكن هناك اختلافات عالمية فى عامل الموارد ومستويات المهارة والنوعية المؤسسية. أو أى مظاهر اقتصادية اخرى . إن التنمية والتخلف ماهى

الا مظاهر بسيطة لتكتل الأنشطة الاقتصادية.

## ٢/٢ تكوين مراكز جديدة:

إن آليات التكتل هي احدى الوسائل لشرح عدم المساواة الملحوظ في توزيع مناطق الأنشطة والدخول . وحينئذ فإن التنمية ينبغي أن تأخذ شكل إما تخفيف مساوىء البناء خارج المراكز الموجودة بالفعل، أو انشاء مراكز جديدة من الأنشطة . ماذا يقول هذا الاتجاه عن ميلاد مراكز جديدة؟ هذا السؤال وجه من خلال افتراض وجود بعض عمليات النمو الخارجية - السكان أو التغيرات التكنولوجية - موضحا كيفية انشاء مراكز جديدة من الأنشطة .

وفي مجال الحضر يوضح ، (Fujta Krugman and Venables 1999) كيف أن تزايد السكان سيؤدي الى خلق مدن جديدة . إن النمو السكانى يعمل على توسيع الأماكن الزراعية الخلفية المحيطة بالمدن الموجودة ، وفي نقطه ما تصبح ذات فوائد لتكوين مدينة حدودية جديدة. واستمرار النمو سيؤدي الى تنمية المزيد من المدن بعيدة عن بعضها البعض ومحصورة فى مواقعها .

وعلى النطاق العالمى ، هناك نموذج نشر التكتل من دولة لآخرى الذى اعداه (Puga and Venables 1999)<sup>(٧)</sup>إنهما يفترضان أن الطلب على الصناعات يزداد فى العالم ( ربما بسبب النجاح التكنيكى الخارجى ) وفى اتجاه توسيع فجوة الأجور بين الدول الصناعية وغير الصناعية ، وعند نقطة معينة عندما تكون فجوة الاجور واسعة جدا بحيث لايتحمل الاستمرار ويبدأ التصنيع فى التحرك خارج المراكز المنشأة لخفض الاجور فى المناطق . ومع ذلك ، فإن واحدا فقط أو (القليل) من المراكز الصناعية الجديدة ستنشأ فى نفس الوقت . والمنطق يقول كذلك كما اسلفنا . إن توازنا مع صناعة منتشرة يكون أمرا غير مستقر ، وأى موقع يسبق الآخر ولو قليلا يكسب من الروابط الأمامية والخلفية ، وهذه الآثار المرتدة تؤدي الى تطور اسرع للموقع وتراجع المواقع الاخرى . وبالتالي فإن التنمية تأخذ شكلا توسعيا لمجموعة الدول الموجودة فى "المركز" ، بينما تبقى معظم الدول فى الخارج لا تتأثر مطلقا . وبينما تستمر عمليه النمو ، فإن ازدياد مجموعة الدول الموجودة فى المركز تتقدم تباعا ، مضيفة دولا أخرى وهذا الاتجاه يتنبأ بأن التنمية ليست عملية تقارب مستقر من دول فقيرة الى دول غنية ، ولكن العكس هو الصحيح ان الانتقال السريع يحدث لمجموعة دول مختارة من نادى الفقراء الى نادى الاغنياء .

ماهى الدول التى من المحتمل ان تحقق اكثر ذلك الانتقال ؟ من الممكن ان يتحدد هذا بواسطة اختلافات ضئيلة اساسية عبر الدول ( فى الواقع اذا كانت كل الدول متماثلة فإن الأمر ببساطة سيصبح مجرد صدفة) إن أبعاد الاختلافات ذات الصلة بالموضوع هى تلك التى تحدد ربحية أول مصانع يتم إعادة توطينها لذلك تضم عوامل سوق العمل والبنية التحتية الداخليه ، الى جانب الخصائص المؤسسية للدولة (Martin and Rogers 1995) ولأن الوافدين الأوائل سيكونون معتمدين على السلع الرأسمالية الوسيطة والمستوردة. وعلى أسواق التصدير للمبيعات الذاتية، فإنهم سيتجهون نحو المواقع القريبة (أو ذات وسائل النقل الجيدة) من المراكز المنشأة بالفعل.

وثمة قضية اخرى تخص الهيكل الصناعى لهذه الاقتصادات الصناعية الجديدة. ماهى القطاعات التى تجذبهم أولاً وكيف يتغير هيكلها الصناعى اثناء عملية التنمية ؟ إن القطاعات الأولى التى ستفصل عن كتلت موجود ستكون بالضبط تلك الكثيفة فى العوامل الثابتة الأولية (وتكون اسعارها مرتفعه فى المركز) وليست معتمدة بصورة كبيرة على ارتباطات مع مصانع اخرى. وربما تكون ذات استخدامات ضئيلة من السلع الوسيطة ، ومستويات منخفضة من المبيعات للقطاعات الصناعية الاخرى ، والتى لا تحتاج الى الانضمام لأنشطة متصلة بها لاكتساب تكنولوجيا جديدة. وحين يعاد توطين تلك القطاعات ، اذا من المحتمل ان تخلق روابط وتجذب قطاعات اخرى . وتعتمد نتائج دخول هذه الصناعات على عامل الكثافة والتبادل التجارى والوسيلة التى ينتفعون بها من الارتباط بأنشطة اخرى ، والتوصل لنتائج الارتباط الخاصة بها .

إن الرسالة اذن، هى أن مراكز جديدة للأشطة ممكن أن تتطور ، ولكن العملية ليست تحولا مستقرا لكل المواقع. على العكس من ذلك إنها تنمية سريعة لعدد ضئيل من المواقع، تاركة المواقع الاخرى بدون تأثير يذكر. وهذا يتفق تماما مع التطور التاريخى . لقد شهدت العقود الأخيرة عدة مجموعات صغيرة من الدول تقوم بعمليات تحول من كونها ذات دخول منخفضة الى الانضمام الى الدول ذات الدخل المتوسطة أو المرتفعه، بينما التحول استمر بين الدول ذات الدخل المرتفعه والأغلبية المطلقة من الدول ذات الدخل المنخفضة (Quah 1997) علاوة على ذلك، فإن أداء النمو متباين اكثر عبر الدول من تراكم أى من رأس المال المادى أو البشرى (Easferty and Levine

1999)



### ٣-٢ الهيكل الاقليمي وتكلفة المسافات:

مع أنه في الامكان تشكيل مراكز جديدة ، نجد معظم المواقع تظل خارجها . ما الذي يحدد هيكل النشاط خارج المراكز المنشأة ، وحجم خسائر الدخل من وجوده في خارجها ؟

إن تكلفة المسافة من المركز المنشأ تظهر أساسا بسبب تكاليف تجارة السلع وتلقى المعلومات والتكنولوجيا من المركز . هذه التكاليف ستؤثر كلية على العوامل الثابتة ، وإذا كانت هي سبب ضآلة نصيب تكلفة ستؤثر كلية على العوامل الثابتة ، وإذا كانت هي سبب ضآلة نصيب تكلفة الانتاج ، إذا فإنه يمكن حتى في حالة تكاليف النقل المنخفضة تماما ، أن تؤثر بصورة كبيرة على أسعارها . إن التحليل التقليدي لذلك قدمه (Von Thunen 1826) مدينة تقع في وسط "سهل ساكن ومستقر" والعماله متحركة بين المدينة والأعمال الزراعية في المنطقة المحيطة . وتتخصص المناطق - مكونة دوائر مركزية من الأنشطة وذلك طبقا لكثافة نقل المنتجات ، وتحدد تكاليف النقل والايجار بالارتفاع أو الانخفاض ان الايجارات تتناقص باستمرار مع المسافة حيث إن الارض - وهي العامل الثابت الوحيد - تتحمل بكافة التكاليف.

وإذا كان العمل ثابتا - أو له تكاليف من الاحتكاك اثناء التحرك ، فإنه سيتحمل هو الآخر بعض تكاليف المسافة وبالتطبيق الدولي لنموذج Von Thunen حدث تطور لدى (Venables and Limao 1999) حيث وجدا عوامل ثابتة متعددة في عدة دول بسبب بعد المسافات عن المراكز الاقتصادية . إن الدول تتخصص طبقا للتفاعل بين مجموعتين من القوى . إحداهما كثيفة نقل المنتجات تتفاعل مع المسافة . كما ذكر Von Thunen والأخرى كثافة عامل المنتجات التي تتفاعل مع عامل الموارد الطبيعية للدول كما في نظرية التجارة التي وضعها (Heckscher-Ohlin) ولاشك أن الدخل الحقيقية تنخفض تبعا للمسافات مع أن اسعار العوامل الشخصية ( الثابتة ) لاينبغي ان تؤثر في عوامل الطلب كتغيير أنماط التخصص.

### ٣- المناطق الجغرافية النائية والتخلف:

نتقل الآن إلى الأدلة التجريبية آخذين في الاعتبار في المقام الأول الدليل العالمي حول تأثير الوجود خارج المراكز المنشأة بالفعل . ثم نتحدث في الأجزاء التالية حول الدليل الخاص بالتكتل (والذي يتأسس بصورة كبيرة على دراسات داخل الدول ) وكذلك لصياغة الاسلوب الذي تتغير

خلاله الجغرافيا الاقتصادية الداخلية وهيكل الاقتصادات اثناء فترة التنمية .

### ٣-١ تكاليف النقل ، والتجارة والدخول:

تعتبر تكاليف النقل التي تتعرض لها السلع التجارية مجرد احدى التكاليف المباشرة المصاحبة للمسافة ، مع أنها ربما تعتبر الاكثر وضوحا. ويمكن قياسها بواسطة معدلات CIF/FOB ومع إضافة تكاليف الشحن والتأمين والنقل لواردات الدول والتي تتراوح تماما بين نسبة ضئيلة من قيمة التجارة اقصاها ٣٠-٤٠٪ لأكثر الاقتصادات بعدا وانعزالا فى افريقيا . وتقدم المعايير المباشرة أكثر المقاييس وضوحا للتباين عبر الدول فى تكاليف الشحن وعلى سبيل المثال ، تقدر تكاليف شحن الحاوية القياسية من بلتمبور الى مناطق مختارة فى غرب افريقيا، بين ٣٠٠٠ دولار إلى كوت ديفوار الى ٧٠٠٠ دولار الى بوركينا فاسو وتصل الى ١٣٠٠٠ دولار لجمهورية افريقيا الوسطى. واكتشف (Limao and Venables 1999) أنه بسبب وجود دولة بعيدة عن الشواطىء ترفع تكاليف النقل بأكثر من ٥٠٪ (عند مقارنة الدولة الوسط داخل الأراضى بالدولة الوسط الشاطئية). فكل كيلو متر برى زائد يتكلف ٧ أمثال مايتكلفه الكيلو متر الزائد داخل البحر كذلك من المهم الأخذ فى الاعتبار البنية الاساسية ( وبالنسبة لاقتصادات المناطق البرية، والبنية الاساسية المارة عبر الدول ) ، فمثلا الشحن الى النمسا أو سويسرا يتكلف نحو ٤٠٠٠ دولار بالمقارنة بالشحن الى المانيا وبلجيكا والذى يتكلف من ٣٠٠٠-٣٥٠٠ دولار.

اذن ماهى نتائج تكاليف النقل لهذه الاحجام ؟ أولا هى تكلفة حقيقية تستنفد موارد نادرة . ثانيا انها تعرقل التجارة . وتستخدم نقل تقديرات تدفق التجارة الثنائية المسافة كوثيقة لتكاليف النقل (وربما كرقابة للدول المشاركة فى نفس الحدود وكروابط للغة والثقافة ) وبالتالى على نحو نموذجى نجد مروناات لأحجام التجارة فيما يخص المسافات بين ١- ، ٣- ، ١٠ . وهذا تأثير ضخم يشير إلى أن مضاعفة المسافة تخفض احجام التجارة بين نصف ، وثلثين وإذا ما قمنا بدمج نتائج الكثافة مع تقديرات احجام مروناات تكاليف النقل فيما يخص المسافة نجد أن مروناات احجام التجارة فيما يخص تكاليف النقل تصل لنحو ٥- ، ٢ كما أشار كل من (Limao and Venables 1999) وبالتالى فإن مضاعفة تكاليف النقل تخفض حجم التجارة بنحو ٨٠٪ ولدى الدولة غير الشاطئية المتوسطة اقل من ٤٠٪ من حجم التجارة من اقتصاد دولة شاطئية متوسطة ويعتبر تأثير انخفاض التجارة اقوى لأنشطة النقل الكثيفة أى الأنشطة التى تعتمد على الصادرات من اجل

البيع و/أو السلع الوسيطة المستوردة من أجل الانتاج واكتشف كل من (Radelet and Sachs 1999) أن زيادة معدل CIF/FOB لدولة ما من ١٢٪ الى ١٧٪ يقلل من النمو طويل المدى لنصيب الصادرات المصنعة من المواد غير الأولية في الناتج المحلي الاجمالي بحوالي ٢,٠ ٪ سنويا.

هل تذهب مستويات تكلفة النقل لتلك الاحجام بعيدا في اتجاه تفسير التباين في الدخل الحقيقية للمقادير التي لاحظناها في العالم والتي تتراوح بين ٥٠ إلى ١ ؟ يمكن أن يساعدنا في ذلك علم الحساب البسيط . فلنفترض أن منتجا يباع في المركز بمبلغ مائة دولار ويستخدم مدخلات وسيطة تتكلف ٤٠ دولارا والقيمة المضافة ستون دولارا، ربما تذهب ١٥ دولارا منها لرأس المال، ٤٥ دولارا للعمالة . وفي موقع يستورد سلعا وسيطة ويصدر المنتج النهائي للمركز، كلاهما بنسبة ٣٠٪ لتكاليف النقل طبقا للقيمة ، حينئذ سترتفع تكاليف السلع الوسيطة الى نحو ٥٢ دولارا وحصيلة المخرجات تنخفض الى ٧٧ دولارا مع قيمة مضافة تبلغ ٢٥ دولارا . ويتكلف رأس المال ١٥ دولارا ( على الأقل اذا افترضنا امكانية النفاذ التام للسوق الرئيسي للمركز ) ، وباستبعاد العائد الاقصى الممكن للعمال إلى ١٠ دولارات . وعند رفع تكاليف النقل حسب القيمة إلى ٤٠٪ تنخفض القيمة المضافة الى ١٥ دولارا أقل من تكاليف مدخلات رأس المال . إن هذه الأرقام ليست بهذا القدر من الارتفاع ، فالمصانع في شرق آسيا الموجودة في مناطق عمليات التصدير قامت باستيراد مدخلات على نحو نموذجي يصل الى ٦٠٪ من قيمة المخرجات مما يصل لنحو ٨٠٪ من الالكترونيات<sup>(٨)</sup>. والمسألة هي أن تكاليف النقل والتي تبدو متواضعة تماما بالمقارنة بقيمة المخرجات الاجمالية يمكن أن تصبح ضخمة جدا بالمقارنة بالقيمة المضافة المقترنة بالعوامل الثابتة للانتاج - اذن لا شك ان المسافة لها تأثير ضخم على الأجر ودخل الفرد.

### ٢/٣ الاستثمار والتكنولوجيا

إن علاقة المسافات بين الدول تؤثر ليس فقط على تجارة السلع ، ولكنها تؤثر كذلك على أشكال اخرى من التفاعلات ، فتدفقات الاستثمار الاجنبي المباشر تعقب علاقة جاذبة تشابه مع تدفقات التجارة . لذلك فإن الاستثمار الاجنبي المباشر للولايات المتحدة يتجه الى التوطن نسبيا قريبا من الولايات المتحدة وتقديرات معامل الجذب لهذه الاستثمارات تصل لنحو -١ ، اقل بقليل من التجارة . ويستخدم (Brainard 1997) معامل المبيعات الفرعية للصادرات المباشرة لقياس نشاط الاستثمار الاجنبي المباشر الامريكى ويكتشف ان المبيعات الفرعية تكون اقل من اقل

تكاليف للتجارة ، والاقل هو دخل العامل فى الدولة المضيفة . وتعتبر التقديرات المبنية على تفقات الاستثمار الاجنبى المباشر السويدى ان معامل المسافة اكثر سلبا للاستثمار الاجنبى المباشر عن التجارة ، بما تتضمنه من حساسية اكثر حتى للمسافة (Ekholm 1998)، وكما أن التجارة والاستثمار يتناقضان بشدة بسبب بعد المسافة عن المراكز الاقتصادية المنشأة ، كذلك يحدث نفس الشئ ، بالنسبة لنقل التكنولوجيا. وقد أوضح (Coe and Helpman 1995) كيف يعتمد العامل الكلى للانتاج على كل من المخزون الاجنبى والمحلى من البحث والتطور (بموزون - التجارة) وكيف ان التأثيرات المفيدة للبحث والتطور على الانتاج المحلى تصبح اكبر كلما كان الاقتصاد المحلى مفتوحا . وفى وجهة نظرهما تدخل الجغرافيا من خلال موزون التجارة لمخزون البحث والتطور الاجنبى، مع أن هذا المقياس يعترض عليه (Keller 1998) وفى أعماله الأخيرة يربط Keller (2000) العامل الكلى للاتاجية مباشرة بالمسافة مع الدول المنتجة للبحث والتطور . واكتشف انه فى المتوسط، وفى حالة البعد بنسبة ١٠٪ عن الاقتصاد الرئيسى المنتج للبحث والتطور (مثل الولايات المتحدة) يحدث انخفاض فى العامل الكلى للاتاجية بمقدار حوالى ١٥ ، ٠٪ . وبينما تعطينا هذه الدراسات بعض الشواهد فهى للأسف ، محصورة داخل دول منظمة التعاون الاقتصادى والتنمية، ولايعرف عنها إلا القليل عن نقل التكنولوجيا للدول النامية . وغالبا مايكون الاستثمار الاجنبى المباشر مجرد وسيلة مباشرة أو من خلال الفروع للمصانع المحلية ( راجع المسح الذى قام به Blom- strom and Kokko 1997) ولقد رأينا بالفعل التركيز الجغرافى للاستثمار الاجنبى المباشر.

### ٣-٣ الجغرافيا ودخل الفرد

ماهو مقدار عدم المساواة عبر الدول فى مستويات دخل الفرد الذى يمكن أن يعزى لعدد من المتغيرات الجغرافية ، بما فى ذلك بعض معايير المسافة؟ الاجابة الاحصائية على هذا السؤال قدمها لنا (Gullup and Sachs 1999) اللذان يرجعان للدخل القومى للفرد لأربعة متغيرات : مقياس قدر الهيدروكاربون لكل فرد، ومتغير تأثير الاصابة بالمalaria، ونسبة الاشخاص الذين يعيشون ضمن حدود مائة كيلو بعيدا عن الشواطىء، وتكاليف النقل مقاسا بنسبة CIF/FOB

لقد اكتشفا أن هذه المتغيرات الأربعة وحدها مسؤولة عن ٦٩٪ من التغير غير المتوقع فى دخل الفرد عبر العينة التى استخدمهاها والمكونه من ٨٣ دولة وعند النظر للعلاقة بين دخل الفرد فى هذه الدول والمسافة مع إحدى هذه المناطق الثلاث الرئيسية ( وهى نيويورك ، وروتردام وطوكيو)

اتضح ان مضاعفة المسافة بخفض الدخل بنحو ٢٥٪.

- استخدم (Redding and Venables 2000) هيكل تجارة وجغرافيا لتنظيم مقياس ملخص وحيد للأجور القصوى التي يمكن للمصانع فى دوله ما أن تتحملها مع وجود نفاذ للأسواق وللسلع الوسيطة. لقد استخدمنا نموذجا مكثفا لتقدير المعلمات لمعادلة الأجور هذه ، والتي أصبحت (كمقياس محتمل لسوق تقليدى) بصورة اساسية وفعالة للمتوسط الموزون لدخول الدولة، وكانت المقادير مرتبطة عكسيا بالمسافة والخصائص الجغرافية الاخرى مثل البعد عن الشواطىء . وتعتبر العلاقة بين هذا المقياس المصمم للأجور ودخل الفرد الحقيقى وثيقة للغاية ، حيث إن المقياس يفسر اكثر من ٦٦٪ من تغيرات دخول الافراد عبر الدولة .

وعند تجميع الادلة عن تكاليف الوجود خارج المراكز الموجودة ، يبدو واضحا أهمية المسافات، والتي تؤثر على التجارة والاستثمار والدخول . إن التكنولوجيا الجديدة مثل سياسات تحرير التجارة لاشك ستخفف بعض تلك التكاليف ، ولكن ينبغي ان نشير إلى أشكال عديدة من التجارة لا تتأثر . ويرسم (Hummels 1999) الطريق لتكلفة الشحن عبر المحيط ويوضح ان هذه التكاليف - بالمقارنة بأسعار سلع أخرى فى الاقتصاد - قد تفاقمت بدون أى اتجاه للانخفاض خلال العقود القليلة الماضية<sup>(٩)</sup>.

#### ٤- التحضر والبناء الداخلى :

لقد تناول القسم السابق تكاليف البعد الجغرافى عن المراكز الاقتصادية الموجودة . وفى هذا القسم ننظر الى الوجه الآخر للعملة ، ونستعرض الأدلة على منافع الانتاجية والتي يمكن اكتسابها من الوجود فى تركيز الانشطة . ونستخلص الكتابات فى هذا الشأن تقريبا من دراسات الدول مع التركيز عادة على المدن.

#### ٤-١ أسس التكتل والتحضر :

هناك عدد كبير ومتزايد من الادب التطبيقى المتطور حول ضخامة مزايا الانتاجية المكتسبة من الوجود داخل مراكز الانشطة. وتثبت الادلة أن المؤثرات الخارجية فى بعض السلع المصنعه تستخرج معظمها من المصانع التى تزاوول نفس الأنشطة - بالاقتصادات المتمركزة فى المنطقة . وبما أن هذه الورقة تعنى بالدرجة الاولى بالتنمية فإننا نسرده النتائج التى توصلت اليها دراسة حديثة

عن كوريا . ومع ذلك فهذه النتائج تتماثل مع الدول الصناعية مثل الولايات المتحدة (Sveikauskas 1978)، (Henderson 1988)، (Ciccone and Hall 1995)، واليابان (Nakamura 1985)، إلى جانب بعض الدول النامية مثل البرازيل (Henderson 1988) واندونيسيا (Henderson and Kuncore 1996).

ويشير جدول (٢) الى حجم الاقتصادات المتمركزة لمختلف الصناعات فى كوريا ويوضح أن زيادة قدرها ١٪ فى نتائج العمالة الصناعية المحلية تؤدي الى زيادة ٦٪ الى ٠.٠٨٪ فى ناتج المصنع النموذجى لذلك فإن المصنع داخل المدينة الذى يعمل به الف عامل فى نفس الصناعة - بدون تغيير فى المدخلات - تزيد مخرجاته بنحو ٢٠٪ الى ٢٥٪ عند الانتقال لمدينة اخرى ويعمل به ١٥ ألف عامل فى نفس الصناعة ، وهذا يخلق حافزا كبيرا للتكثف . وفى كوريا يأتى ترتيب الصناعات الأكبر من حيث حجم الخارجيات فى المرتبة التى تتبع الصناعات التى تتصف اكثر بتركزها مكانيا عبر المدن . لذلك تتجه الصناعات الثقيلة وصناعة النقل لأن تتركز فى عدة مدن عالية التخصص للتمتع بمميزات تلك الخارجيات الموزونة محليا ، بينما الصناعات التقليدية - المتصلة بخارجيات اقل تكون منتشرة اكثر ، وبالمثل يحلل (Henderson 1988) العلاقة الوثيقة بين حجم جاريجيات اقل لعدة صناعات فى الولايات المتحدة والبرازيل واحجام الدول المتخصصة فى مختلف الانشطة الصناعية .

وآخر الدراسات كانت عن الولايات المتحدة حول تفاصيل كيفية تأثير النشاط الخارجى على المصانع باختلاف أنواعها - وقد اكتشف (Henderson 1999a) أنه بالنسبة للصناعات عالية التكنولوجيا والتى تستخدم بيانات الانتاجية لمستوى المصانع ، اكتشف أن شركات المصنع الواحد تستفيد اكثر من المصانع المجمعه من الاقتصادات المتمركزة ، لأن المصانع المجمعه لديها شبكة معلوماتها الداخلية ولا تعتمد كثيرا على البيئة الخارجية . كما وجد أدلة على الأنشطة الخارجية الديناميكية خاصة لشركات المصنع الواحد الى جانب المصانع الحكومية . ومع الأنشطة الخارجية الديناميكية ، تؤثر البيئية الصناعية المحلية السابقة لمدينة ما على الانتاجية الحالية ، من خلال المشاركة فى تراكم المعلومات المحلية - وهى مجموعة من اسرار التجارة المحلية . إن المواقع التى ليس لها تاريخ صناعى ليست محظوظة لعدم وجود تراكم معلومات تبنى عليها للمصانع الجديدة، واخيرا، اكتشف انه من أجل الانتاجية عالية التكنولوجيا ، ليس هناك أى تأثير على الانتاجية

للتنوع المحلى والتوازن بين البيئة العامة أو بيئة خدمات الأعمال ، بعكس النتائج التى توصل اليها بالنسبة لدول اقل نموا مثل كوريا واندونيسيا . وبالمثل بالنسبة للمصانع الجديدة التى يملكها اجانب فى البرتغال - ويعيدا عن الاقتصادات المتمركزة اكتشف (Guimares and Wood-، Figueirido، 2000) أن هذه المصانع تستفيد من مواقع تنوع وقياس الخدمات المالية وخدمات الأعمال ولكن ليس ، مما يشير الاندهاش ، فى أنشطة اخرى مملوكة للاجانب لأن المصانع التى يملكها اجانب تستطيع ان تضيف خدمات اعمال محلية فى الدولة ، ولكن أى شىء خطير أو حرج لا يكون مألوفا لهؤلاء الاجانب .

وفى الأعمال المتصلة بنفس الموضوع توجد فى كتابات (Jaffe et al 1993) ادلة غير مباشرة عن نماذج من الاستشهاد المسجل ، وعن نماذج تواريخ المصانع فى كتابات Rosenthal and Strange (1999) وكلها تؤكد أن انتشار المعلومات يضعف تدريجيا مع بعد المسافات ، مما يتطلب ايجاد مجموعات مكانية قريبة من بعضها - صناعات مكثفة مجاورة - علاوة على ذلك فإن التطورات التكنولوجية فى الاتصالات لاتقلل من هذه الحاجة لقرب المكان والاتصالات وجها لوجه - وفى حقيقة الأمر ، يقترح (Gasper and Glaeser 1999) أن التطورات التكنولوجية فى الاتصالات تكمل وتؤكد الحاجة الى التفاعل وجها لوجه.

بالاضافة لتلك الروابط الضيقة داخل الصناعة ، فهناك عمل يقترح أن المستوى التعليمى العام للعاملين يحسن الانتاجية فى أى مصنع ، مع التركيز على توازن المنافع للتكتل من خلال إثراء نوعية نشر المعلومات المحلية (Black and Hendersen 1996)

وفى دراسة اخيرة من الأعمال التطبيقية اكتشف (Moretti 1999) هذه المعلومة للولايات المتحدة ، حيث قام بحل بعض البيانات الصعبة وقضايا الاقتصاد القياسى ووجد أن ١٪ زيادة فى حصيللة عدد الخريجين من الجامعات فى مدينة ما ، يرفع نقص الانتاجية المترتبة على ارتفاع نسب تغيب التلاميذ فى المدارس العليا بنسبة ٣ ، ٢٪ . ومن خريجي المدارس العليا بحوالى ٤ ، ١٪ . ومن خريجي الجامعات بنحو ٢ ، ١٪ . أما الانتاجية فى المدن المتخصصة فى الانتاج المكثف للعاملين ذوى الكفاءات المرتفعة فتستفيد من الاقتصادات المتمركزة ، ومن انتشار المعرفة وتفاعلاتها .

تلك الدراسات تترك فجوتين رئيسيتين فى معلوماتنا . الأولى هى الانصراف عن أنشطة

الخدمات - فقد ركزت دراسات تقصى الاقتصاد القياسى لتأثيرات الانتاجية لقياس الانشطة الخارجية على التصنيع وليس لدينا ادلة مباشرة عن طبيعة أو مقدار اقتصادات الحجم فى الانشطة الخدمية ، مع أن بعض الاستنتاجات المعقولة حول ذلك يمكن محاولة التوصل إليها باختبار نماذج تكتلات الخدمات.

أما الفجوة الثانية ، وكما رأينا فى الجزء الثانى ، فإن التكتل يمكن أن يحدث ليس فقط بسبب التناثر التكنولوجى المباشر ، ولكن بسبب المنافع الناتجة عن القرب من سوق عمل كثيف ، وكذلك النفاذ الى المولين والأسواق الكبيرة ومازال العمل التجريبي الذى يحدد هذه المنافع يحتاج للمزيد من التناول<sup>(١٠)</sup>.

#### ٤-٢ القيود على أحجام المدن

إن قوى التفرقة تعمل ضد التكتل للحد من أحجام المدن . وكما رأينا فهى تتضمن تكاليف التكدس التى يمكن ان تتحملها المدن وكذلك اسعار العوامل الثابتة وحجم السوق.

وتحدد مجموعة من الدراسات تكاليف معيشة العمال وتشغيل المصانع فى المدن وتأسيسا على بيانات الامم المتحدة بالنسبة لمجموعة مكونة من ٨٠-٩٠ مدينة فى العالم ( تشمل مدنا فى دول فى منظمة التعاون الاقتصادى والتنمية وعدة دول أقل نموا ) قام (Henderson 1999b) بحساب مروونات ٢٥ ، لكل من متوسط أسعار الاسكان وعدد مرات الاستبدال فيما يتعلق بجماهير المناطق الحضرية . وبالتالي كانت كل من اسعار السكن ومرات الاستبدال أعلى بنسبة ١٠٠٪ فى المناطق الحضرية التى بها خمسة ملايين بالمقارنة بمنطقة يسكنها مائة الف . وهذه الارقام تماثل الارقام التى توصل اليها (Rousseau 1995) والتى تشير الى أن تكاليف المعيشة تبلغ ٩٠٪ أعلى فى باريس التى يقطنها ٩ مليون عن أى مدينة فرنسية نموذجية . كما أوضح Rousseau أن أجر العامل النموذجي يكون كذلك أعلى ٩٠٪ ( لذلك فإن الدخول الحقيقية عبر المدن التى تختلف فى احجامها تكون متماثلة ) وهذه الفروق فى كل من الاجور وتكاليف المعيشة وجدت كذلك فى مدن اخرى فى الولايات المتحدة والبرازيل (Henderson 1988) وعدة دول فى امريكا اللاتينية (Thomas 1980)

وبينما تركز نظرية الحضر على تكاليف الأرض والعمالة التى تتزايد مع حجم المدينة ،



فهناك تكاليف البنية الأساسية والتكاليف الرأسمالية الأخرى التي تصاحب توطين الانشطة في المدن الكثيفة السكان من تكاليف شبكات الطرق والمرافق الى جانب التكاليف البيئية . وباستخدام بيانات عن باكستان ومصر واندونيسيا وبنجلاديش قام (Richardson 1987) بحساب التكاليف الاستثمارية لاسكان عائلة في منطقة حضرية كبيرة والتي بلغت على الأقل ثلاثة اضعاف مثيلاتها في قرية . وأوضح (Henderson 1999b) أن معامل الاستثمار العام الى الناتج المحلي الاجمالي في عدة دول يرتفع بشدة في المرحلة التي تتسارع فيها معدلات النمو السكاني في الحضر. وتتدهور مقاييس نوعية الحياة (وفيات الاطفال ، معدلات التلاميذ / المدرس في المدارس الابتدائية) كلما تسارعت معدلات التحضر وتم ضغط الموارد القومية العامة . وثمة عدة دراسات تربط بين تدهور البيئة وحجم المناطق الحضرية ، فمثلا تؤدي الانبعاثات الكثيفة الناتجة عن السيارات والمصانع الى تركيز شديد في مستوى الاوزون الأرضي واكسيد الكربون في المناطق الحضرية المتسعة. وحين تنخفض معدلات النمو السكاني في الحضر في دول وترتفع بالتالي الدخول، في هذه الحالة فقط تتجه هذه الظروف الى التحسن.

#### ٥- التشعب والتقارب : المدن في الدول النامية:

مع المعطيات التي ذكرناها أنفا ماهو الدليل على النتائج ؟ كيف يشكل التوازن بين التكتل والانتشار نمو المدن في الدول النامية ؟ في دراسة اعدها عام 1965 Williamson افترض أنه اثناء الارتفاع عن مستويات الدخل المنخفض ، تمر الدول أولا خلال فترة من التشعب الاقليمي والتركيز على التنمية والتصنيع في مجرد جزء محدود أو منطقة في الدولة حيث ان تقييد التنمية في حدود منطقة معينة ، يحافظ على البنية الأساسية الاقتصادية النادرة (Hansen 1990) مثل الطرق والعمال الفنيين المهرة والمؤسسات الادارية. وكلما تقدمت التنمية تصبح المنطقة الرئيسية للتنمية مكدسة ومعزولة لعوائد متناقصة وتحتاج للمزيد من الاستثمار ويمكن للدولة ان تطور مناطق اخرى بالاستثمارات الضرورية في البنية التحتية والمؤسسات والموارد البشرية وهذا يؤدي بدوره الى عدم التركيز الصناعي ، وإلى نمو المناطق الخلفية كما يضيف قفزة نحو التقارب الاقليمي . هذا الافتراض العام تم اختياره لكل من المناطق داخل دولة ما ولنماذج من التقارب بين مدن الدولة.

#### ٥-١ التقارب الاقليمي

كان التقارب الاقليمي في بيئات اكثر تقدما في الولايات المتحدة واليابان وأوروبا مجالا

لاختبارات أوسع<sup>(١١)</sup> فبالنسبة للولايات المتحدة واليابان جاء فى دراسات (Barro and Sala-I-Martin's 1991, 1992). أن الدول المستقرة متشابهة عبر المناطق ، ولكن نقاط التقارب بطيئة . ففى اليابان وجدوا أن المناطق ذات الدخول المنخفضة تحاول اللحاق بالمناطق الرئيسية ذات الدخول الاعلى ، من خلال النمو الداخلى ( وليس من الهجرة) للأجزاء الاكثر بعدا فى اليابان . ومع ذلك توصل (Fujita and Tabuchi 1997) إلى أدلة حول التباين بين أحدث المناطق المشاركة فى نفس الدائرة واكتشف (Barro and Sala-I-Martin 1991) أن الدول الاوروبية تبدو فى سبيلها للالتقاء مع دول مستقرة ومختلفة الى حد ما . واكتشفت دراسات حديثة فى علم الاقتصاد القياسى ، حين اهتمت بتحليل نماذج النمو ، أن هناك معدلات اسرع من التقارب المشروط ولكن ربما كان الامر يختلف بالنسبة للدول المستقرة اكثر ، (Esquire, Caselli and Lefort 1996) وللأسف لم تكن هناك دراسات شاملة كافية حول التقارب الاقليمي فى دول مختلفة فى مراحل التنمية المتعددة ، والتي كان من الممكن ان تشير لأى من المناطق ، وفى ظل أى نوع من الأنظمة وفى أى مرحلة زمنية يكون هناك تقارب.

## ٢-٥ التقارب الحضري

تؤيد الأدلة وجهة النظر القائلة بأن درجة المركزية الحضرية القومية ترتفع ثم تنخفض مع التنمية (Ades and Glaeser 1995, Henderson 1988, Shishido and Wheaton 1982 and Henderson 1999c) كل هؤلاء قاموا باختيار نموذج المركزية الحضرية القومية . ولقد اكتشف (Shishido and Whcaton 1982 and Henderson 1999c) أن المركزية تزداد مع النمو من مستويات الدخل المنخفض ، وتصل للذروة عند مستويات الدخل تحت المتوسط (نحو ١٩٨٧ مكافىء القوة الشرائية للدولار بدخل فرد يصل الى ٢٥٠٠ دولار) ثم ينخفض . لذلك يبدو أن فرضية Williamson تنطبق على المدن فهناك تركيز متزايد من الموارد فى مدينة واحدة (أو عدة مدن فى دولة كبيرة) من مستويات الدخل المنخفض التى تصل الى الذروة فى نقطة ما من مسار النمو ثم تنخفض وقد اكتشفنا فى قسم ٥-٤ بعض التفاصيل لعملية للمركزية ، مع منافسة تنمية مناطق الضواحي والمناطق التى كانت حضرية مقابل تنمية المناطق الخلفية ، والسكان مقابل اللامركزية الصناعية . وفى هذا القسم نؤكد على قضايا رئيسية قومية تتعلق بمستوى التركيز الحضري.

ومن المفيد كذلك استعراض العوامل الاخرى التى تؤثر فى التمركز وفى هذا الصدد تلعب الجغرافيا دورا هاما - لقد وجد (Ades and Glaeser 1995 and Henderson 1999c) أن الأولوية تتزايد بصورة كبيرة بتزايد مساحة الدولة والسكان أو بجعل المدينة الأهم عاصمة قومية أو ميناء . وفى كتابات (Henderson 1999c) نجد أن انفتاح الاقتصاد ليس له الا تأثير ضئيل وغامض على المركزية القومية ،إن تأثير الزيادة فى اللامركزية السياسية ليس لها إلا تأثير محدود جدا فى خفض المركزية ( اقل من ١٠٪ من مستوى انحراف الأولوية ) مع أن الدراسات السابقة (Hendersen 1988 and Ades and Glaeser 1995) اكتشفت تأثيرات اكبر.

إن اداة السياسة التى تبدو هامة فى السيطرة على التركيز الحضرى القومى هى الاستثمار فى البنية الاساسية للنقل داخل الاقاليم وكما يقترح (Gallup Sachs and Mellinger 1999) ، تغرى الاستثمارات فى الممرات المائية القومية الاستيطان فى الداخل وبالتالي تقلل من التركيز فى الحضر (Henderson 1999c) كما اكتشف كذلك ان الاستثمار فى السكك الحديدية يقلل من (Rosen and Resnick 1978) التركيز الحضرى القومى. وفى دراسة حديثة توصل (Henderson 1999c) إلى أن الاستثمار فى الطرق القومية وأنظمة الطرق السريعة يقلل هو الآخر إلى حد كبير الأهمية القومية للتركيز فى الحضر مع تأثير الزيادة فى الدخل.

هناك افتراض فى الادب الاكادىمى وفى وجهات نظر الوكالات الدولية (Renaud 1981) أن ثمة اتجاهها نحو زيادة التركيز فى الكثير من الدول ، خاصة الدول ذات الدخل المنخفض التى تتسارع فى توسيع الحضر - وقد تساءلت دراسة للامم المتحدة ١٩٩٣ "كم هو سىء" أن العوامل السلبية المصاحبة للمدن الكبيرة جدا" تحتاج إلى أن تظهر قبل أن يكون ضمن المصلحة الشخصية لهؤلاء الذين يتحكمون فى تشجيع تنمية مراكز بديلة ". ولدى الادب الاكادىمى فى هذا الصدد ثلاثة اتجاهات. الادب النظرى يتجه الى إثبات ان فى النماذج النظرية يمكن لأحجام المدن المستقرة أن تكون فقط اما كفاء أو كبيرة جدا ، وبالتالي ربما يقود فشل السوق إلى تكوين مدن ضخمة جدا. وهناك كتابات حول التكلفة والعائد للولايات المتحدة ،(Tolley Gardner and Graves 1979) وللدول النامية (eg Richardson 1987) وكلها تجمع على أن التكلفة الحدية الاجتماعية (التكدس والاستبدال والتكلفة البيئية الخ) لزيادة احجام المدن تفوق قياس العائد الاجتماعى الحدى عند توازن احجام المدن ومرة اخرى يقررون ان المدن كبيرة جدا . وأخيرا والأكثر أهمية هناك وجهة نظر سياسية

اقتصادية بشأن هذا الموضوع.

ويقول (Renaud 1981 Henderson 1988 and Ades Glaeser 1995) إنه غالباً ما تشجع المؤسسات السياسية في الدول التركيز الضخم. والفكرة هي أنه في عدة دول، ثمة قصور في مستوى المجال الذي يلعب دوراً في توطين المصادر عبر المدن ويمكن للحكومة القومية ان تقوم باختيار واحدة أو اثنتين من المدن عن غيرها. وعلى نحو نموذجي، مثل هذه العواصم القومية (بانكوك، مدينة مكسيكو، جاكرتا أو سيول، ولانذكر باريس) ولكن يمكن كذلك أن تكون ساو باولو عاصمة النخب القومية، ومثل ذلك التفضيل يمكن أن يتضمن توطين الخدمات العامة المحلية لصالح العواصم القومية، حيث يعيش متخذو القرار. هذه المشكلة ربما تتعاطم اذا لم تكن لدى المدن الخلفية القوة (أى كل من السلطة والموارد المالية) التي تقرر بها مستويات خدماتهم العامة، إما بسبب تعطيل دستور قومي متكامل أو استقلال محلي كما جاء في (Korea From 19961 to the 1990's)

وربما يأخذ شكل التحيز اختيار الحكومة القومية الا تستثمر بصورة كافية في الاتصالات والنقل داخل الاقاليم، حتى تكون المدن الخلفية اقل المواقع تنافسية للمنتجين من القطاع الخاص. وهذا ينحاز إلى جانب المنتجين والمستثمرين (الذين يمكن أن يشملوا السياسيين القوميين) في العاصمة القومية.

إن التحيز كما في اندونيسيا (Henderson and Kuncoro 1996 and Kaiser 1999) أو في الصين أو البرازيل في الماضي القريب، يمكن ان يأخذ كذلك شكل قيود في أسواق العاصمة، وأسواق الواردات والصادرات وحقوق تراخيص الانتاج، كل هذه القيود تحايب المصانع التي تنشأ في عاصمة الدولة (أو في مدن ضخمة اخرى مفضلة)، مما يسمح للإداريين والسياسيين بالحصول على ايجار عند تخصيص القروض والتراخيص دون منافسه من وظيفة اقل في المرتبة في مواقع اخرى. وربما يكون هناك كذلك تحيز برىء نحو توطين الانتاج في المدن الضخمة، مثل في البرازيل أو الصين، على أساس مفاهيم التسلسل في تخصيص التكنولوجيات عبر المدن، وميزان العوائد الداخلية - للمدن الاكبر. وكما اكدنا آنفا، فإن القضية ليست ما إذا كانت المدن الأكبر تقدم اقتصادات حجم اكبر لكل أنواع الانتاج، ولكن الاصح هو، ماهية أنواع عوائد الانتاج الكافية لتعويض التكلفة المرتفعة نتيجة كونها في هذه المدن.

كل التحليلات تقول بأن المدن المفضلة ضخمة الحجم . ويتدفق المهاجرون والمصانع الى المدينة المحابة فتصبح مكدسة للغاية وتكاليف المعيشة بها مرتفعه حتى تتعادل تلك التكاليف مع مزايا المدينة المحابة . علاوة على ذلك ، فإن الموارد الضخمة التي تخصص لواحدة أو اثنتين من هذه المدن تنقص من نوعية الحياة فى باقى المنظومة الحضرية . وبناء على بيانات الأمم المتحدة لعدد ٨٠- ١٠٠ مدينة فى مختلف انحاء العالم ١٩٩٦ - اثبت (Henderson 1999b) أن ارتفاع الكثافة الحضرية فى مدينة رئيسية تزيد من وفيات الاطفال ، ومعدلات اعداد التلاميذ للمدرس واستخدام مياه غير نقية ونوعية متردية من أبعاد الحياة ، عنها فى مناطق المدن الرئيسية الاخرى ذات الاحجام المتوسطة، بعد الأخذ فى الاعتبار الحجم والدخل واختلافات النمو بين المدن. وعلى سبيل المثال فإن زيادة مقدارها انحراف قياسى واحد فى حجم الكثافة الحضرية ترفع من معدلات وفيات الاطفال فى القرى النموذجية بمقدار الثلث عن الانحراف القياسى لمعدلات وفيات الاطفال عبر المدن فى العينة . لذلك فإن تكاليف الكثافة الحضرية المرتفعه للغاية فى مدينة رئيسية يمكن أن نجدها فى المنظومة الحضرية بأكملها وليس فقط فى المدن الكبيرة.

### ٣-٥ الكثافة الحضرية والنمو الاقتصادى

عند تجميع كل تلك التحليلات معا نستخرج منها وجود درجة عليا من التكتيف الحضرى فى دولة، حيث تعنى "متناهية الصغر" أن اقتصادات الحجم غير مستغله بقدر كاف و"متناهية الكبر" تعنى أن المدن مزدحمة جدا ومكدسة .

ويمكن قياس تأثير أهمية الحضر على النمو الاقتصادى بصورة مباشرة فى كتابات (Henderson 1999c) باستخدام جدول بيانات حول الأهمية ( التداخل مع دخل الفرد والقياس القومى) والنمو . ولقد اكتشف Henderson أن درجة النمو القصى للأهمية تعتمد على الدخل والقياس القومى مع موائمة احصائية محكمة . ويشير جدول (٣) الى مستويات الأهمية القصى للنمو (نسبة السكان فى اكبر المدن) ويوضح أنها تزيد إلى دخل فرد يصل إلى ٥٠٠٠ دولار (١٩٨٧ مكافىء القوة الشرائية للدولار) ثم تبدأ فى الانخفاض . وتكون مستويات الأهمية الأفضل فى دولة متوسطة الحجم مرتفعه جدا عند الذروة بحيث تصل لنحو ربع سكان الحضر الموجودين فى اكبر مدينة أما قائمة الدول ذات الأهمية الكبرى فتتضمن الدول المشكوك فيها عادة مثل الارجنتين وشيلى وبيرو وبنجلاديش وتايلاند واليابان والكونغو وفرنسا واليونان. وباقى الدول

فى جدول (٣) تظهر تأثير الأهمية البالغة للحضر على النمو الاقتصادى والدور الذى يمكن ان تلعبه سياسة النقل فى هذا الشأن. إن النقص فى معدل النمو الاقتصادى من الأهمية القصوى (أهمية انحراف قياسى واحد أعلى من المستوى الأفضل) يرتفع مع الدخل ثم يتسطح فى مستوى عال جدا. إن معدل خسارة النمو بمقدار ١,٦٪ يواكب خسارة من تخفيض الاستثمار أو معدلات التعليم بمعدل انحراف قياسى واحد فى نمو نموذج الاقتصاد القياسى . وأخيرا فإن التأثير غير المباشر على معدلات النمو الاقتصادى لزيادة الاستثمار فى الطرق لتقليل الأهمية فى الدول ذات الأهمية القصوى، يرتفع مع الدخل الى اقصى معدل . لذلك فإن الاستثمار فى النقل يمكن أن يلعب دورا رئيسيا فى تخفيض التمركز الشديد الأمر الذى يكون له تأثير ايجابى للغاية على معدلات النمو . إن شكل التحضر القومى - درجة التركيز الحضرى - مهم للغاية فى أى دولة كما ان الاستثمار فى البنية الاساسية بين الاقاليم يلعب دورا رئيسيا فى هذا الشأن.

#### ٤-٥ تحليل عدم التمركز الصناعى والسكانى:

فى المراحل الاولى للتصنيع تتجه الدول لتركيز الصناعة فى واحدة أو اثنتين من الدول الكبرى ، - طبقا لفرضية Williamson ثم فى مرحلة ما تبدأ الصناعة فى الانتشار وتفاصيل هذه العملية هامة للغاية .

إن عدم تركيز الصناعات فى اماكن محدودة اكثر اثاره من عدم تكثيف السكان وهى تنقل القواعد الصناعية من المناطق الرئيسية الاكثر اتساعا . وتنتشر الصناعات الاولى عادة فى الضواحي والمناطق التى كانت حضرية فى المدينة الرئيسية ثم إلى التوايح القريبة من المدن ولكن كل ذلك يحدث داخل ٦٠ كيلو مترا مثلا من المدينة الرئيسية - ومثل هذا الانتشار عادة ماثير قضايا الانتشار غير المتسق فى الضواحي كما يؤدى الى تدهور البيئة. إن الصناعة والعاملين يتحركون فى جماعات غالبا خلال ٢-٣ سنوات نحو المناطق الريفية القريبة التى ليس بها القدرة الادارية أو المهارات للتخطيط لاستثمارات كافية للمرافق وتنمية استخدام الاراضى. كما لا يستطيعون التخطيط للوائح الخاصة بملوثات الصناعة . أما الموجه الثانية فتكون المناطق الخلفية فى المدن والريف بعيدا عن سيطرة المنطقة او المناطق الرئيسية . هذه العملية قام بدراستها بالنسبة للبرازيل، (Townroe 1981 and, Hansen 1968) وقسام بدراستها فيما يتعلق بكوريا (Chun and Lee 1885, and Henderson, Lee, and Lee 1999).

والأدلة الحديثة متوفرة بالنسبة لكوريا ( مرة أخرى ) ويشير الجزء (١) من جدول (٤) الى أن ذروة سيول فى الأولوية الحضرية حدثت تقريبا عام ١٩٧٠ . أما الجزء الثانى فيوضح أنه بينما لم تتغير مقاطعة Kyonggi ( حيث تقع سيول ) بالنسبة لنصيبها من عدد السكان فإن نصيبها من التصنيع انخفض للغاية منذ ١٩٧٠ . وقد تضمن هذا الانخفاض تحركا صناعيا جماعيا فى أواخر السبعينات واولئل الثمانينات من القرن العشرين من منطقة العاصمة سيول إلى المدن التوايح بما شمله من معظم الصناعات، ولكن بصفة خاصة الصناعات الكيماوية والمعادن الأولية والمصنعه.

وكان السبب الرئيسى للتحرك خارج سيول هو الأجر الزهيد وإيجار الاراضى ولكن العقبة كانت هى الحاجة للوصول الى النظام الادارى فى سيول فى مناخ كان الاقتصاد فيه مازال منظما جدا . واقترح (Kwon 1985) أن المصانع ينبغى ان تنقل فقط لأماكن لا تبعد عن سيول أكثر من ثلاثة أرباع الساعة بالسيارة - ويشير الجزء الثالث من جدول (٤) الى انتشار الصناعة بعيدا عن المناطق الثلاث الرئيسية لسيول وبوزان وتايجو وضواحيهم الى باقى مناطق الدولة . وقد حدث هذا الانتشار بعد الاستثمارات الضخمة التى خصصت للطرق والاتصالات شاملة كل كوريا فى أواخر السبعينات وبداية الثمانينات . وبعد تحرير الاقتصاد فى بداية الثمانينات والذى ساعد على تخفيف ارتباط الصناعة بالحكومة وفى خلال مجرد عشر سنوات انخفض نصيب المناطق الرئيسية الثلاث فى عمالة التصنيع القومى بنسبة ٣٦٪ . بينما ظلت انصبة المدن التابعة كما هى . أما انصبة المدن الاخرى والمناطق الريفية فقد زادت بصورة مثيرة حيث ارتفعت من ٢٦٪ فى عام ١٩٨٣ الى ٤٢٪ فى عام ١٩٩٣ ، وحدث هذا فى فترة انخفاض السكان بحوالى ٩٪ وهذا يشير إلى مقومة رئيسية لعملية الانتشار . وبينما تركز السكان الفعلى والمرغوب فيه (انظر جدول ٣) متواضع للغاية بعد الذروة ، فإن التمرکزالصناعى يمكن أن يكون مثيرا . إن الأراضى الخلفية اذا كانت تربطها وسائل نقل واتصالات حديثة فإن ذلك يوفر تكاليف اجور وإيجارات اقل وقرب من الموارد الطبيعية بالرغم من ظروف التكدس المتطور والظروف البيئية والمهارات الأقل للسكان.

ومع أن كوريا ليست دولة متسعة جغرافيا ، فإن عدم التمرکز الصناعى هذا داخل الأراضى الخلفية فى الدول النامية الأكبر مساحة تم دراسته لكل من البرازيل (Townroe 1981 and Hansen 1983) والمكسيك (Hanson 1996) بمعزل عن التحليل التاريخى للولايات المتحدة (Cronon 1992) ، وبالنسبة للبرازيل فإن عدم التمرکز الصناعى من "جراند سان باولو" حتى المدن

الخلفية ذات الاجور المنخفضة لسكانها جاء أولاً بعد ممرات الطرق عبر ساواياولو ثم عبر "ميناس جريس" وهي الولاية الداخلية بما فيها من مخزون خام الحديد والمعادن الاخرى . وربما يغطى الانتشار مقاطعات (كل منها يحقق منتجات متنوعة) حتى ان الكثير منها ينتج نفس الأصناف من المنتجات بينما تتسع التجارة عبر المقاطعات (فى داخل اجزاء من الصناعة ومكوناتها) وتزداد داخل الولايات عبر المدن التى تصبح اكثر تصنيعا وتخصصا.

#### ٥-٥ التحركات طويلة المدى للمدن : دروس من الدول المتقدمة:

بناء على اعمال غطت القرن الماضى فى اليابان وفرنسا (Eaton and Ecksteing 1997) وفى امريكا (Black and Henderson 1999a and 1999b) تبين ان سكان المدن يتجهون نحو النمو بصفة مستمرة عبر الزمن . وفى الولايات المتحدة ، وخلال القرن الماضى تزايد المعدل والمتوسط والاقصى لحجم المدن بنحو ٤-٥ اضعاف. ان التطورات التكنولوجية التى تدعو للتعديل والتغيير وإتاحة الخدمات الاخرى تساعد على خفض تكاليف زيادة سكان المدن الأكبر. علاوة على ذلك ، فإن تراكم المعلومات المحلية المستمرة والمتطورة التى تتفاعل مع قياس التأثيرات الخارجية تزيد من مزايا المدن الأكبر ، كما سبق وذكرنا آنفاً وكالمثال الذى ورد فى (Black and Henderson 1999b) وبينما يتباطأ نمو احجام المدن فى الولايات المتحدة فى السنوات الاخيرة ، فمن المنطقى توقع احجام نموذجية تنمو سريعا فى الدول النامية .

إن النمو فى احجام المدن يتجه لأن يكون متماثلا مع التوزيع ذى الصلة بحجم المدن باعتباره مستقرا بصورة لافتة للنظر عبر الزمن ويوضح (Eaton and Eckstein) أن المدن الاكبر فى فرنسا واليابان تتجه نحو النمو بنفس المعدل وتحافظ على نفس التوزيع النسبى لاجسامها ويشير (Henderson 1988) الى استقرار توزيع حجم المدن فى دول اخرى مثل البرازيل والهند . كما يبين (Black and Henderson 1999a) أنه بالنسبة للولايات المتحدة فيتداخل توزيع الحجم النسبى لأعوام ١٩٠٠ مع ١٩٩٠ على نحو كامل تقريبا ، رغم وجود زيادة متواضعة فى التمرکز بالقرب من نهاية العقود الأخيرة . وبالإضافة للزيادة فى احجام المدن ، فقد ارتفع عدد المدن كذلك وبالإعتماد على تعريف المنطقة الرئيسية ( فى ١٩٠٠ ، ١٩٩٠ فقد ارتفع عدد المناطق الرئيسية فى الولايات المتحدة بنسب تتراوح بين ٥٠٪ ، ٢٠٠٪ عبر الفترة .



وأشار كل من (Beeson et al 1999 and Black and Henderson 1999b) الى الملامح الرئيسية لنمو المدن وتوزيع احجامها . وبينما يوجد استقرار ملحوظ للتوزيع الكلى لأحجام المدن عبر الزمن ، فهناك كذلك حركة فى المدن خلال توزيع الاحجام هذا . وعلى مدى القرن الماضى ، نمت بعض المدن الصغيرة الجديدة والحالية حتى تضخمت . وفى نفس الوقت تجمدت بعض المدن متوسطة الحجم وانكمشت نسبيا فى الحجم ، مع أن القليل فقط من المناطق الرئيسية تكبدت نقصا فى عدد السكان ومع ذلك ، وطبقا لملاحظات (Eaton and Eckstein) بشأن فرنسا واليابان ، لم يحدث تقريبا فى الولايات المتحدة انخفاض نسبي فى حجم التحرك بين المدن التى فى نهاية القمة ، والمدن الموجودة فى ١٠٪ من القمة فى توزيع الاحجام عام ١٩٠٠ كانت كلها موجودة عام ١٩٩٠ ، مع أنه مع امتداد عدد المدن ، كانت هناك اضافات فى قائمة المدن الواقعه ضمن العشرة فى المائة من القمة.

إن المدن الكبيرة تظل كذلك لسببين ، رغم أنها بصورة نموذجية وجوهريه تغير مكونات الانتاج عبر العقود ، أولا : " لديها تاريخ خاص بها (مرافق مبنية بالفعل واسكان ينبغي ان يترك حتى تنكمش المدن تماما) ثانيا : لديها قاعدة من المعلومات المحلية المتراكمة ومؤسسات وتقاليد تعطيها ميزات تنافسية قوية . وبناء على ذلك فلديها النفوذ السياسى لتكوين سياسة قومية لصالحها . وبالنسبة للولايات المتحدة أوضح كل من (Black and Henderson) أن المدن الرئيسية الأقدم فى الشمال الشرقى والوسط الغربى حددت احجامها نسبيا لأنها تتواجد فى مناطق اكثر كثافة سكانية مع سوق ذى طلب مرتفع أو طلب على منتجات كل منهم من الآخر . وقد نشأت مناطق رئيسية فى الغرب والجنوب للاستفادة من المعطيات الطبيعية والشاطئية الموجودة فى عدة اجزاء من تلك المناطق.

## ٦- الجغرافيا ، والتنمية والسياسة:

عند تجميع كل هذه النقاط معا نتأكد أن الجغرافيا هامة للتنمية ، ولكن النمو الاقتصادى ليس محكوما بحتميه جغرافية . ان تكاليف بعد المسافات يمكن تخفيضها ، ويمكن تطوير مراكز اقتصادية جديدة . لقد تزايد الناتج المحلى الاجمالى لأيرلندا بنسبة ٧٠٪ بين عامى ١٩٨٧-١٩٩٧ لأنها استفادت من الانضمام للاتحاد الاوروبى ، وتكونت محاور اقتصادية رئيسية كما حدث فى المناطق الساحلية فى الصين . وكانت السياسة هى الأداة فى إحداث هذه التغيرات ، مع ان تخطيط

السياسة لم يكن مفهوما . وماهى أنواع السياسات التى تؤثر فى تغيير الجغرافيا الاقتصادية للدولة أو المدن ؟ ومع وجود اخفاقات متعددة للاسواق ، ماهى مظاهر الانتعاش التى ادى اليها تطبيق مثل هذه السياسات فى كل من المواقع التى تضررت بصورة مباشرة وكذلك فى العالم ككل؟ إن القضايا السياسية تنشأ فى عدد من المجالات ، أولها دولى . وهنا يبدو الامر واضحا بأن تكاليف بعد المسافات يمكن خفضها بواسطة السياسة لتسهيل التجارة والتدفقات الاستثمارية ولإدخال الدول ضمن النظام الدولى للتجارة . ومع ذلك ، فمن الواضح ان حزمة الاجراءات السياسية المطلوبة تبدو اكثر من مجرد التخفيضات فى حصص وتعريفات الحدود . وربما يكون تحرير التعريفات ضروريا من اجل المساهمة الناجحة فى الاقتصاد العالمى . ولكن من الممكن ألا يكون ذلك كافيا لأن التكاليف الحقيقية للمسافات تبقى - وهذا يمكن تخفيفه بتطوير البنية الاساسية ، ولوائح لتطوير تسهيلات الموانئ وسياسات لتعديل الضرائب واجراءات اخرى خاصة بالحدود ، مع ان تأثير نفقات تلك الاجراءات مازالت تحتاج للدراسة .

إن الكثير من الدول لديها خطط التكامل الاقليمى كوسائل لفتح اقتصاداتها للتجارة والتفكير الجغرافى يلقي الضوء الجديد على تلك الترتيبات التجارية الاقليمية وقد افادت ترتيبات الجنوب مع الجنوب بين الدول النامية فى توسيع الاسواق وربما فى تطوير التصنيع . ولكن اذا تركزت الصناعة - نتيجة لقوى التكتل - اذا من المحتمل ان تذهب المكاسب لاحدى الدول على حساب الدول الاخرى . وتشير كل من الدراسة التحليلية والتطبيقية لهذه القضية ان احتمال التكامل الذى يسبب الاختلاف يكون اكبر فى اتفاقيات الجنوب-الجنوب ، وأن الدول النامية من المحتمل ان تصبح افضل من خلال الدخول فى اتفاقيات الشمال-الجنوب الاقليمية (البنك الدولى ٢٠٠٠) .

ربما تكون القضية الدولية الأكثر اهمية مرتبطة بجذب صناعة بدون قيود وتطوير مجموعة من الأنشطة القابلة للتطبيق . وهنا يكون الأمر اكثر سهولة لو نظرنا الى الشروط الضرورية اكثر من الشروط الكافية . إن التحليل الجغرافى يبينها لأهمية روابط وكثافة الأنشطة ، وصعوبات جذب نشاط الى جهات نائية . لقد استخدمت فى الماضى مجموعة أنظمة من أدوات السياسة لمحاولة التأثير على قرارات مواقع الصناعات الحرة . هذه الأدوات تشمل معونات نقدية ( متضمنه ضرائب الاجازات ) بكل امكانياتها للمنافسة بأقل نوع من الضرائب واقامة بنية اساسية فى الولايات الصناعية والمناطق التجارية الحرة ، وتحسين بنية القنوات ، والتقاطعات الرئيسية لمعابر الشحن ، وإتاحة قوة عاملة مدربة - ولم تكن اى من هذه الأدوات ناجحة وأكثرها كانت مكلفة . لذلك فمن

الضرورى اجراء المزيد من الابحاث التطبيقية مع اجراءات معادلة اكثر تخصصا لتقييم فعالية هذه السياسات والبرامج والمجالات التى يمكن أن تنجح أو تفشل فيها. ومن المجالات التى تحتاج الى المزيد من الابحاث قبل تفعيل الادوات السياسية هى الترحيل الدولى للصناعة ، مع تحديد القطاعات الأكثر استعدادا للتحرك من المنتجات الصغيرة والقطاعات التى تخلق ارتباطات اقوى داخل الاقتصاد المضيف.

أما المجال السياسى الثانى فهو ادارة الهياكل الحضرية ، وهنا نجد فى الدراسات المتوفرة رسالتين هامتين . الأولى هى أهمية التمركز - لقد شاهدنا المكاسب الفعالة التى صاحبت الكثافة ، ولاينبغى على السياسة ان تثبط إنجاز هذه المكاسب ( خاصة فى بيئة يكون فيها هذا المنع مخاطرة لنقل التجارة دوليا ) ثانيا ، يحدث عدم التمركز فى مرحلة مامن مراحل تنمية اى دولة . لذلك فإن السياسات التى تطور ذلك - ايجابيا اكثر من تدمير المراكز الحالية - يمكن أن تصبح فعالة . وهنا كذلك ومن منظور سياسى - من المهم تحديد متى يكون مستوى التمركز غير كاف أو مبالغا فيه كان للكثير من الدول سياسات وبرامج نشطة لعدم تشجيع هجرة العمالة أو الاستثمار الى المدن الأكبر ( من الحظر الكامل الى تحديد اتاحة الاسكان وبنية اساسية مساعدة ) - إن لديهم برامج نشطة كذلك لتشجيع انتشار الأنشطة الاقتصادية الى مناطق مستهدفة خارج الضواحي الرئيسية من خلال تحسين الصفات المكتسبة للمواقع المستهدفة. بعض هذه البرامج كانت ناجحة والاخرى لم تنجح . ولكن نادرا ماكانت فعالية وتكاليف ومكاسب البرامج قد تم تقييمها بطريقة حاسمة ( قبل أو بعد). علاوة على ذلك ، فإن كثيرا من السياسات الظاهرية غير المرتبطة بالمسافات مثل السياسات والبرامج التى تفيد قطاعات أو مجموعات سكنية معينة ، توصلت لنتائج تتعلق بالمكان ، لأن القطاعات المستخدمة والأسر ليست موزعه بصورة منتظمة عبر المسافات واحيانا هذه السياسات التى لا تمت بصلة للمسافات يمكن ان تسيطر على السياسات المرتبطة بالمسافات ، وبالتالي تغلب على أو تمنع النتائج المقصودة من السياسات الاخرى .

ومن بين الاسئلة الاكثر صعوبة ، ماهو العمل مع المناطق المتخلفة والتى غالبا ماتكون نائية وربما متناثرة السكان ؟ هنا نجد بجدية وصرامة اكثر قضية سياسة المساحات وفيما يتعلق بالتساؤل هل الأمر اكثر تكلفة اذا حركنا السكان أم اذا حركنا الأعمال؟ هل نستطيع ان نحدد بدايات البعد (المسافة) ، المقدار الحاسم للنشاط الاقتصادى الذى لا تستطيع بأقل من ادناه اى منطقة أن تحقق

تنمية قابلة للتطبيق (أى استغلال عوائد متزايدة ، وإمكانية تجميع بعض المنتجات الصغيرة للانشطة الاقتصادية الفرعية ) ؟ ورغم الدراسات العديدة عن التقارب الاقليمي ، فنحن نفتقد دراسات شاملة حول التقارب فى دول مختلفة فى مراحل متعددة من التنمية ، مما يشير الى ماهية أنواع المناطق وفى ظل اى انظمة سياسية ، وفى أى أزمئة يحدث التقارب؟ إن السؤال حول ما اذا كان تحريك الناس أو الوظائف هو الأكثر وضوحا داخل الدول ، ولكن ايضا له بعد دولي . ماهو دور الهجرة الدولية - واستنزاف العقول - فى تغيير عدم المساواة الدولية ؟ وماهو الموقف السياسى تجاه تلك التدفقات؟

إن الاجابات الأوضح لهذه وغيرها من قضايا السياسة تتطلب الكثير والمزيد من الأعمال . النظرية مطلوبة للرؤية من خلال تأثيرات التوازن الكامل للمقاييس السياسية ، ولكى يكون من المستطاع تقييم التأثيرات الأخرى المحتملة لدى تغييرات اخرى مثل تكنولوجيا جديدة تغير تكلفة المسافات - كما أن هناك احتياجا لأدوات جديدة تحليلية قابلة للتطبيق مثل تحليل التكلفة والعائد التى تأخذ فى اعتبارها الروابط - التكنولوجيا والمالية - التى تشكل الاساس للكثير من القرارات الخاصة بالمواقع ، والتى يمكن أن تعالج عدم الاستمرارية وعدم الجدية للتغيرات التى يمكن أن تثيرها السياسة . كذلك يحتاج الأمر للمزيد من الأعمال التطبيقية وللمزيد من تحديد قدرات الكثير من القوى التى قمنا أنفا بمناقشتها . وكما اسلفنا فنحن لا نعلم إلا القليل عن قدرات الروابط بسبب المؤثرات المالية الخارجية ، كذلك لانعرف إلا القليل عن مواقع انشطة الخدمات والقليل عن الارتباطات بين الخدمات وبقية المجالات الاقتصادية ، إن التكتل فى مقدوره ان ينشأ من انتشار تكنولوجيا مباشر ، ومن اسواق عمل اكثر كثافة ، والنفاذ بصورة افضل للمنتجين ، وأسواق منتجات اكبر ، ولكن الكثير من هذه المزايا لم تكن قد تحددت بعد من خلال الأعمال التجريبية حتى بالنسبة للموضوعات التى تناولناها ، مثل كيف أن التجارة والاستثمار ونقل التكنولوجيا تتضاءل مع بعد المسافات ، وماعرف حول قدرات هذه العلاقات فى الدول النامية فهو قليل .

وأخيرا ثمة ممارسة ينبغي القيام بها وهى سرد التأثيرات النظرية لأدب الجغرافيا الاقتصادية الجديد من خلال اسلوب اكثر تنظيما للملاحظات والرؤى الخاصة بالاقتصادات الحضرية والاقليمية التقليدية . ماهى النتائج التى تعتبر الآن الدعامة النظرية الأكثر وضوحا ، وماهى النتائج غير المتسقة مع النظرية الجديدة ، وماهى آخر الملحوظات والنتائج التى مازالت دون أساس نظرى

مناسب؟

## الهوامش :

- (١) خلال هذه الدراسة استخدمنا مصطلح الجغرافيا بمعنى العلاقة المسافية بين الوحدات الاقتصادية ، وليست الدول بما فيها من معطيات الأرض والموارد والجبال الخ.
- (٢) يقول (Krugman 1995) إن الصعوبة فى نمذجة العوائد المتزايدة للمعدل هى المسئولة بصورة كبيرة عن تهميش الجغرافيا بواسطة الاقتصادات السائدة.
- (٣) ربما يكون مازال هناك تركيز على المسافات فى مفهوم (Ellison - Glaeser 1997) حيث يتركز سكان الريف - على سبيل المثال - بجوار حقول المعادن لتوفير تكلفة نقل المواد الخام لانتاج عائلاتهم من الجديد.
- (٤) هذا القسم والقسم التالى ينسب بصورة كبيرة لكل من:  
(Fujita , Krugman and Venables 1999)
- (٥) تم تحليل أهمية الكلب الكلى والعوائد المتزايدة للتنمية من قبل كل من Murphy , Skleifer and Vishny 1989 ولكن ليس من منطلق المسافات .
- (٦) هذه الدراسة تم تطويرها بواسطة (Venables 1996a) وربما يكون زيادة الموردين ايضا هو السبب فى جعل هيكل السوق أكثر تنافسية وبالتالي يعمل على تخفيض أسعار التكلفة الحدية وقد قام (Venables 1996b) بتطوير تطبيق هذه المقولة .
- (٧) انظر كذلك (Fujita, Krugman and Venables 1999)
- (٨) انظر (Radelet and Sacks 1998)
- (٩) لقد انخفضت تكاليف الشحن بعد ادخال الحاويات ، وتغير مع أسعار البترول وفى العقود الاخيرة لم تكن التغيرات التكنولوجية فى هذا القطاع أسرع من القطاعات الأخرى .
- (١٠) يربط كل من (Battelsman K Caballero and Lyons 1994) بين نمو الانتاجية الصناعية بمستويات الانشطة فى الصناعات التى تتم عن طريق طلب الزبائن مع أن هذا العمل ليس له ابعاد مسافية .
- (١١) معنى كلمة تقارب ليس دائما مفهوما . هناك ارتداد متوسط حيث تنمو المناطق ذات الدخل المرتفع ( المنخفض ) بمعدل أبطأ (أسرع) ولكن الاختلاف فى الدخل عبر المناطق لا يقل عبر الزمن . ويوجد تقارب مشروط بتقارب المناطق مع ولايات مختلفة ومستقرة ، كما أن هناك تقارب مطلقا حين تتقارب المناطق تقريبا لنفس الولايات المستقرة.

جدول رقم (١)  
قوى التقارب والمخرجات

قوى الانتشار			
قوية (العوامل ثابتة)	ضعيفة (العوامل متحركة)		
تجميع المنتجات الصناعية الصغيرة في مقابل المزايا النسبية (Fujita, Krugman, Venables 1999, Chapter 16)	تخصص المدن (Henderson 1974)	ضيقة (أى داخل الصناعة)	قوى التقارب
تفاوت الدخل فى العالم (Krugman and Venables 1995)	تكوين المدينة (Fujita 1988)	متسعه (أى الطلب الكلى)	

جدول رقم (٢)

الدليل حول اقتصادات التكتلات (حجم وفورات الاقتصادات الخارجية لكوريا)

الاقتصادات المتنوعة (٪ من الزيادة فى الانتاجية لكل زيادة واحدة من الانحراف القياسى فى التنوع)	الاقتصادات المتكزة (المرونة)	الصناعة
NA	** . . ٠٢١	التقليدية (اغذية، نسيج - اجهزة - منتجات خشبية وورقية وأثاث)
NA	** . . ٠٨٢	ثقيلة (معادن اساسية ، مصنعه، كيمياوية وبلاستيك).
NA	** . . ٠٩٦	نقل
NA	** . . ٠٥٣	ماكينات وآلات الكترونية
**٥٩٩	** . . ٠٥٦	تكنولوجيا متقدمة ( اتصالات ، كمبيوتر، تليفزيونات ، راديو واجهزة علمية)

\*\* معامل حاسم فى مستوى ٥٪.

هذا الجدول مبنى على أعمال ، [Henderson, Lee and Lee 1999(HLL)]الذين قدرا وفورات الحجم مستخدمين بيانات الصناعة فى المدينة لأعوام(١٩٨٣ ، ١٩٨٩ ، ١٩٩١ ، ١٩٩٣) لقد اختبرا القيمة المضافة لانتاج العامل عبر المدن باستخدام الصناعة ، بعد مراقبة انتاج العامل وبحساب عامل الزمن والتأثيرات الثابته للمدينة والصناعة الفرعية ، مع نتائج عن قياس المؤثرات الخارجية المدونة فى الجدول . فى العمود الخاص باقتصادات التمركز يعنى معامل  $0.06 - 0.08$  . أن  $1\%$  زيادة فى نتائج العمالة الصناعية المحلية فى  $0.06 - 0.08$  زيادة فى مخرجات المصنع وقد اكتشف HLL أن مقاييس التوازن الحضرى ليس لها تأثير على الانتاجية فى أى صناعة، ومع ذلك فبالنسبة للصناعات مرتفعة التكنولوجيا فما فعله مقياس التباين يعتبر هاما . لأن الزيادة التى قدرها انحراف قياسى واحد فى التباين بالنسبة لقاعدة التصنيع المحلى تزيد الانتاجية بنسبة  $60\%$  . وهذا يتفق مع البديهية التى تقول إن الأضواء المبهرة للمناطق الحضرية الكبيرة المختلفة مع تغذية تفاعلية من الأفكار الصناعية ، هامة لخلق صناعات مرتفعه التكنولوجيا جديدة ، ولكنها ليست نموذجية.

## جدول رقم (٣)

التأثير على معدلات انمو الاقتصادى السنوى للتركيز الحضرى ووسائل النقل القومية فى دولة ذات حجم متوسط

تأثير زيادة نمو انحراف قياسى واحد فى كثافة الطرق فى دولة ذات أهمية قصوى	النقص فى معدل النمو من الاهمية القصوى (انحراف قياسى واحد)	الدرجة الأفضل للأهمية الحضرية (% سكان دولة متوسطة الحجم فى المدن الأكبر)	
٠,٢٣	٠,٧١	١٥	الدخل المنخفض (١١٠٠ دولار)
٠,٦٨	١,٦	٢٥	الدخل المتوسط (٤٩٠٠ دولار)
٠,٦٨	١,٦	٢٣	الدخل المرتفع (١٣٤٠٠ دولار)

يفحص الجدول دولة ذات حجم متوسط بعدد سكان يبلغ ٢٢ مليوناً من الحضر والأعداد للدول التي يبلغ عدد سكانها من الحضر بين ٥٠-٦٠ مليوناً متماثلة. وبين العمود الأول درجة الأهمية الحضرية التي تتضح من معدلات النمو ومستويات الدخل الثابتة - والاختلاف حول ذلك بالنسبة للدول ذات الدخل المتوسطة أو المرتفعة محدودة للغاية ( يبلغ معيار الخطأ القياسي ٠.١٨ ) أما الانخفاض في النمو بالنسبة للأهمية القصوى فهو مرتفع ، مع أنه يكون أكثر كلما ارتفع الدخل . ودور الاستثمار في الطرق (أطوال أنظمة الطرق القومية مقسوماً على مساحة الأراضي القومية) فيعتبر ذا أهمية خاصة حين تدخل الدول في مجال الدخل المتوسط حيث يصبح عدم التمرکز حاسماً.

(جدول رقم ٤)

عدم التمرکز الحضري في كوريا

الجزء الأول - أهمية العاصمة سيول

البيان	١٩٦٠	١٩٧٠	١٩٨٠	١٩٩٠
النصيب القومي لسكان الحضر	٣٤	٤١	٣٨	٣٣

الجزء الثاني - نصيب العاصمة من السكان والتصنيع في مقاطعة كيونججي \*

البيان	١٩٧٠	١٩٨٠	١٩٨٣	١٩٩٣
السكان	٦٢	٦٣	٦٧	٦١
التصنيع	٧٦	٦١	٤٥	٣٠

\* بعد استبعاد المنطقة الرئيسية إنشون

الجزء الثالث - نصيب العمالة القومية الصناعية

البيان	١٩٨٣	١٩٩٣
سيول	٢١	١٤
بوزان وتايجو	٢٣	١٤
ضواحي المناطق الرئيسية	٣٠	٣٠
مدن أخرى ، ومناطق ريفية أخرى	١٢	١٧
المناطق الريفية لضواحي مدن المقاطعات	١٤	٢٥