

التنمية والتجارة وإقليم الجزيرة

سمير العيطة

رئيس منتدى الاقتصاديين العرب

5 تشرين الثاني 2010

أبعد من التساؤلات عن السياسات والمشاريع، تطرح قضية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في إقليم الجزيرة وعلاقتها مع التجارة مجموعة إشكاليات ترتبط بطريقة التفكير السائدة اليوم في سورية. فالقضية لها أبعاد تاريخية وحضارية تمتد جذورها بعيداً، كما ترتبط بإنجازات المتحققة خلال العقود التي تلت الاستقلال وتقييمنا لها، وتطرح أكثر ما تطرح السؤال عن تصورنا لإقليم الجزيرة ولسورية ولمحيطهما الجغرافي في المستقبل.

هذه الورقة تطرح بضعاً من هذه التساؤلات تهدف إلى تحفيز التفكير حول صورة المستقبل والخيارات المرغوبة والمتاحة. وتأتي في سياق المحاضرة التي قدمت في ندوة الثلاثاء لجمعية العلوم الاقتصادية السورية في 12 كانون الثاني الماضي.

بين حضارة وادي النيل وحضارة الرافدين

أول سؤال جوهري يستحق البحث والتفكير يتعلّق بالمفارقة الحضارية والعمرانية الواضحة بين وادي النيل وما بين النهرين؟ لماذا نشأت حضارة متمركزة مستدامة منذ أمد التاريخ البشري حول نهر النيل، في حين أنّ حضارة ما بين النهرين عرفت انقطاعات طويلة وفترات تراجع فيها الحضور البشري إلى حدّ كبير؟ فمع أنّ إقليم الجزيرة يشهد في كثيرٍ من المواقع على تاريخ مدنٍ بل إمبراطوريات عظيمة غابرة، تشكّل اليوم إرثه السياحي والحضاري، إلّا أنّ جميع مدنه الحالية هي مدنٌ حديثة العهد. مدينة دير الزور لم تشهد نهضة حضارية حديثة إلّا منذ القرن التاسع عشر، خصوصاً بعد أن قرّرت الإمبراطورية العثمانية أن تجعل منها مركزاً لقائمقامية. والقامشلي تعود إلى بداية الاحتلال الفرنسي لسورية، مع إنشاء قاعدة عسكرية هناك، ثمّ التخطيط لإقامة هذه المدينة خاصّةً لجذب المهاجرين من أماكن مختلفة بعد انهيار (ومجازر) الإمبراطورية العثمانية: السريان، الأرمن، الماردينية، اليهود، الأكراد، القبائل العربية، إلخ. والرقّة لها موقعٍ عريق في التاريخ الإسلامي، إلّا بقيت شبه خالية لبضعة قرون حتّى نشوء الكيان السوري الحديث، ثمّ تطوّرت بشكلٍ كبير خاصّةً منذ تشييد سدّ الفرات، مع المدينة الأخرى التوأم: الطبقة (مدينة الثورة). فما بالك بالحسكة وهي الأحدث تشييداً. ليس السؤال هنا هو لماذا تطوّرت هذه المدن بالذات، بل لماذا انقطعت الحياة العمرانية والحضارية في إقليم الجزيرة عقوداً طوال بل قرونًا؟ بحثاً عن الشروط الضرورية كي تصبح مدن إقليم الجزيرة الأربع حاضرات عمرانية بارزة.

حتماً يمكن إرجاع بعض أسباب الانقطاع العمراني إلى الغزو المغولي الذي دمر وسبا بغداد وحواضر الجزيرة، إلا أنه فعل ذلك أيضاً مع حلب ودمشق وبغداد، في حين استمرت هذه المدن الأخيرة حضرياً وإن بعد ضموهم مؤقتاً ومعاناة شديدة. السبب الأهم في الأغلب، وهنا الفارق الكبير مع وادي النيل، هو أن بلاد الرافدين تقع بين تجمعتين قويتين متنافسين تاريخياً هما: بلاد الروم من ناحية، التي أضحت مركز الإمبراطورية العثمانية فيما بعد، وبلاد فارس من ناحية أخرى التي نشأت فيها إمبراطوريات عريقة (الصفوية، إلخ). فكلما تخاصم هذان التجمعتان (بما فيه عسكرياً) كلما عانت بلاد ما بين النهرين من تنافسهما، وبقيت في وضع المنطقة الحدودية المهملة، على عكس ما كان عليه الأمر خلال الدولتين الأموية والعباسية، وأثناء الإمارات الزنكية أو الدولة الحمدانية التي شهدت الجزيرة خلالها ازدهاراً ملحوظاً.

إذا ما أسقطنا هذا على الوضع الحالي، سيمكن للبعض أن يقول أن العراق قد أضحى اليوم مركز تجاذب بين إيران أصبحت على عتبة النووي، وتركيا الدولة الصاعدة اقتصادياً (نسبة النمو فيها في الربع الأخير من 2010 أعلى من 10%)، بحيث تحل ثانية بعد الصين وتتعترف القوى العظمى بثقلها الاقتصادي). كما تتجاذب دول أخرى عليه تريد التأثير والتلاعب في هذا البلد الثري بالنفط، بل وتقسيمة. لكن ليس هذا ما نشهده بالضبط اليوم، فحجم التواصل الاقتصادي (التجارة) بين تركيا وإيران كبير جداً (أكثر من عشر مليارات دولار من التبادل سنوياً) وقوة العلاقات السياسية أفضل بكثير مما يمكن توقعه بين دولة منبوذة من القوى الغربية وبين عضو في حلف الأطلسي. يبدو إذاً أن المسار بين إيران وتركيا ينزع إلى التعاون بدل التنافر، وأن استقرار بلاد ما بين النهرين قد أصبح حاجةً أساسيةً لهذين البلدين الكبيرين المحيطين، يرتبط بشكل حيوي باستقرارهما هما أيضاً، كما أنه حاجة أساسية لسورية ولدول الخليج العربي. ويلعب تنشيط التجارة دوراً محورياً في هذه النزوع نحو الاستقرار، ليس فقط بين تركيا وإيران، بل أيضاً بين تركيا والعراق، وبين سورية وهذه الدول الثلاث.

إذا بالرغم من الصورة القاتمة التي خلقها غزو العراق وتداعياته على هذا البلد، انفتحت فرصة تاريخية كبيرة من جراء التقارب بين تركيا وإيران، وبينهما وبين سورية والعراق، يمكن أن يؤسس على المدى البعيد عناصر استقرار جديدة خاصة في منطقة الحدود المشتركة بين هذه البلدان الأربعة، ستمكّن من السماح بتطور مراكز حضرية كبيرة مستدامة في إقليم الجزيرة، كما على الجانب التركي والعراقي والإيراني. وسيلعب التبادل التجاري بين الدول الأربع الدور الرئيس في إرساء هذا الاستقرار.

والملفت هو أن التطورات الحالية غير مسبوقه منذ عقود بل قرون، وأنها تنبع من فعل إرادي للدول المعنية. فهل ستقلب فعلاً هذه الإيرادات ما كان يبدو حتمياً: أن لا مراكز حضرية كبيرة ولا تجارة نشطة ولا تنمية مستدامة تنشأ في مناطق غير مستقرة؟

التجارة شرطاً حتى كي لتنمية الزراعة في إقليم الجزيرة

هناك سببٌ آخر أساسي يكمن في الاختلاف التاريخي بين وادي النيل وبلاد ما بين النهرين، يخص العلاقة بين نشاطات اقتصادية ثلاث: الزراعة الكثيفة، والتجارة، والرعي في البادية. في حالة وادي النيل، من الواضح أنّ الأولوية كانت دوماً للزراعة، وأنّ النشاط الرعوي كان ضعيفاً (غير قادرٍ على الاستمرارية وحيداً)، ولم تعتمد التجارة سوى على خطّ النيل نفسه من أعماق إفريقيا حتى الدلتا. الأمر مختلف جداً في بلاد ما بين النهرين، إذ يمكن للنشاط الرعوي أن يكون مستداماً بعيداً عن خطّ النهرين الرئيسيين (الفرات ودجلة)، وأن يحمل مجموعات بشرية قوية قابلة للاستمرار، أقوى من المجموعات التي يحملها المجتمع الزراعي. من ناحية أخرى، ومع أنّ طريق الفرات التجارية التي تصل بين سهول الأناضول الجنوبي والبحر المتوسط وبغداد والخليج بقيت نوعاً ما ذات أهمية، إلا أنّ طرقاً أخرى ممكنة بين الشرق والغرب: فأساساً كانت الطريق الأخرى، التي تجتاز محور حلب-دمشق-مكة والمدينة نحو اليمن وبحر العرب، هي طريق التجارة الرئيسية المستدامة طوال الأزمنة (وكذلك بفضل الحج)، استمرت حضارتها نشيطة على مدى العصور.

في فترة حضارات ما بين النهرين القديمة، كان تنظيم الزراعة والرعي هو الدافع لنشوء أولى التنظيمات البشرية الكبيرة: المدن-الدول. وكانت هذه المدن الدول تتاجر مع بعضها البعض، مما دفع إلى نشوء الأبجدية والكتابة لتوثيق هذه المبادلات. وكانت العشائر التي اكتشفت سفن الصحراء (الجمال) هي التي تشغل جزءاً كبيراً من هذه التجارة، إذ أنّ الفرات ودجلة، على عكس النيل، لا يصلحان كثيراً للنقل النهري. إلاّ أنّه ما أن تدخل هذه البلاد في حالة من عدم الاستقرار، حتى تضعف المراكز المدنية، وبالتالي الزراعة، ويعود الرعي (والغزو) ليطغى على نشاط العشائر بدل التجارة. أمّا عندما يكون الاستقرار مستتباً، كما عندما كان طريق الحرير ناشطاً رابطاً حلب والساحل بالموصل وتبريز وبغداد، فكانت الحواضر المدنية تزدهر، والزراعة يزداد إنتاجها، والعشائر تهتمّ بالتجارة أكثر من غيرها.

هكذا التجارة (والاستقرار الذي تتطلبه) عامل ضروري وأساسي في نهضة بلاد ما بين النهرين، وإقليم الجزيرة الذي يعيننا هنا؛ لا يمكن حتى للزراعة الكثيفة أن تدوم دونه. على عكس ما هو الأمر بالنسبة لوادي النيل.

وقد كانت التجارة والاستقرار هتان رئيسيان للإمبراطورية العثمانية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، حين كانت حلب تسير قوافل تضمّ عشرات الآلاف من الجمال على "طريق الحرير"؛ قبل أن ينهار طريق التجارة هذا مع شقّ قناة السويس. وكان هذا أيضاً دافعاً لإنشاء الخطّ الحديدي "الاستراتيجي" الذي يعبر الجزيرة (والذي كان يراد به بالضبط منافسة قناة السويس)، والذي قدر له بعدها، لسخرية القدر أن يصبح هو خطّ الحدود القائمة بين سورية وتركيا. نتيجة هذا هو أنّ السؤال الرئيسي (الثاني) هنا هو هل يمكن أن تقوم نهضة ما في إقليم الجزيرة دون أن تكون التجارة (والخدمات بشكل عام) هي محورها الرئيسي؟

الأقاليم الطرفية وإشكالية نهوضها

أدى انهيار الإمبراطورية العثمانية إلى نشوء دول قومية. تأسست هذه الدول خاصةً حول أكبر مراكزها الحضريّة: دمشق وحلب بالنسبة لسورية، اسطنبول وأنقرة بالنسبة لتركيا، وبغداد بالنسبة للعراق. وبعيداً عن هذه المدن، مناطق كانت مزدهرة أضحت تشكل مناطق "طرفية" من جزاء الحدود "القومية" التي أغلقت أحياناً بإحكام، ومدنٌ كانت هامةً أضحت هامشية. جنوب وشرق الأناضول أضحتا طرفيتان بالنسبة لتركيا، وإقليم الجزيرة أضحتا طرفيتان بالنسبة لسورية، وحده مركز الموصل بقي ناشطاً ورئيسياً في العراق، بفضل النفط والسياسات الإردادية هناك خاصةً بعد الاستقلال... وكذلك لأنّ خطّ التجارة بين العراق وتركيا ظلّ حيوتياً.

انقطعت التجارة منذ ثلاثينات القرن الماضي بين سورية وتركيا، وكذلك التواصل بين المدن التي تشكل حواضر سهول "الجزيرة" بمعناها العريض: أورفة أضحت بعيدة عن الرقّة، وماردين عن القامشلي والحسكة ودير الزور، كما بعدت عينتاب وأضنة ومرعش وانطاكية عن حلب. بقيت بعض التجارة مع العراق، مع بعض التقطعات، ولكن مع بغداد أكثر منه الموصل. والأهم من ذلك هو أنّ محيط الجزيرة أضحت بعيدة عن الطرق التجارية الرئيسية. فعواصم الدول القومية الجديدة قد أطرت طرق التجارة لخدمتها بشكلٍ رئيسي (مرافئ اللاذقية وطرطوس لسورية، والبصرة للعراق، ومدن الأناضول الساحلية الغربية بالنسبة لتركيا). هكذا أضحت كلّ المناطق التي تمتدّ شرق الأناضول وجنوبه كما الجزيرة السورية بعيدة عن العواصم الحضريّة الرئيسية والتواصل العالمي، اللهم إلاّ عبر الهجرة التي انطلقت نحو هذه العواصم وإلى الخارج (فكما الجزيرة السورية، كانت أقاليم شرق وجنوب شرق الأناضول التركية "طاردة" للسكان ومنبعاً رئيسياً للهجرة الداخلية والخارجية).

حتماً عملت الدول القومية إلى إدخال التنمية إلى جميع مناطقها، بما فيها تلك المناطق التي أضحت طرفية. فوصل التعليم الإلزامي والخدمات الصحية الرئيسية والكهرباء والهاتف إلى جميعها (تقريباً!). كما طوّرت نشاطات اقتصادية تخصّ هذه المناطق، كالزراعة أساساً في إقليم الجزيرة السوري. فنهضت بالتالي مدن الجزيرة نهوضاً بارزاً. إلاّ أنّ فروقاً تنموية واضحة وكبيرة بدأت تنشأ بين هذه المناطق الطرفية وتلك المركزية، تفاقمت منذ أن تغيّر دور الدولة الناظم مع العولمة الاقتصادية: من دولة تريد نشر وجودها (عبر التعليم والخدمات) إلى كلّ مناطقها، بمعزلٍ عن محيطها أحياناً، إلى دولة تقلص ميزانياتها وتمنح إعفاءات ضريبية وتترك للسوق أن... يتوكّل التنمية.

تخصّص إقليم الجزيرة بالزراعة حصرياً (كما المناطق المجاورة في تركيا). لكنّ اكتشافات النفط جاءت لتزيد من مساهمته في الناتج المحلي السوري. إلاّ أنّ آليات السوق وحدها لم تأتِ بتنمية، على الأقلّ باستثمارٍ تنمويّ يتناسب مع مساهمة إقليم الجزيرة في الاقتصاد. لم تتطور نشاطات تحويلية وخدمية مع الزراعة، بل بقيت المنطقة تنتج مواداً خاماً تنقل إلى مناطق أخرى لتحوّل فيها. ولم يتمّ تحضير الإقليم لما كان سيأتي لا محالة جيلين بعد الإصلاح الزراعي (أي تشرذم الملكية الزراعية الذي سيؤدّي إلى خروج جزء كبير من الجيل الثاني من المزارعين من هذا النشاط، ممّا جعل "الإصلاح الزراعي المضاد" الذي بدأ في 2003 قاسي النتائج على الأهالي). حتّى أنّه لم يستفد الإقليم إلاّ قليلاً من النشاطات التي يمكن أن

ترافق استخراج النفط (مصافي، صناعات كثيرة الاتهلاك للطاقة، إلخ). إضف إلى أنّ عدم بسط سلطة الدولة في تنظيم الريّ قد أدّى إلى استهلاك عشوائي للموارد المائية (خاصةً على طرفي الحدود بين سورية وتركيا) وإلى كارثة على صعيد المجتمع الزراعي.

هكذا يجد إقليم الجزيرة نفسه اليوم معاقاً (بل متأزماً) من حيث النشاطات المستوطنة فيه مع فرصة انفتاح تاريخية على الجوار. في حين استفاقت تركيا منذ عشر سنوات على إقليم جنوب شرق الأناضول، الذي كان مهملًا لفترات طويلة، ليس فقط عبر مشروع "الغاب" (السدود على مهري الفرات ودجلة وروافدهما، وإصلاح الأراضي)، وتنمية الأنشطة الزراعية (مع العلم أنّ الملكيات الزراعية هناك كبيرة، لملاك يسكنون غرب البلاد)، بل أيضاً عبر إطلاق برنامج طموح من البنى التحتية (طرق سريعة، قطارات، أنترنيت فائق السرعة، إلخ) وللتنمية الاقتصادية والحضريّة. وفي غضون بضعة سنوات، بدأ الفارق في التنمية بين جنوب شرق الأناضول وإقليم الجزيرة يتسع. كذلك يتطور إقليم كردستان العراق بدوره بشكل سريع (بفضل حصته من الأغيرادات النفطية للعراق)، وتتقدّم التنمية فيه. وكذلك الموصل بدأت تندب جراح الغزو وتنهض من جديد. حتى أصبحت هذه المناطق المجاورة جاذبة لليد العاملة السورية (كما هي الحال اليوم في لبنان التي تستخدم ما يقارب 10% من اليد العاملة السورية!).

إقليم الجزيرة لم يعد اليوم إذاً طرفياً، بل أضحى في قلب منطقة استعادت ديناميّتها، ليس فقط لأنّ حركة التجارة والاقتصاد استعيدت في محيطها، بل لأنّ "طريق الحرير" (وهو طريق تجارة) قد عاد يظهر من جديد. فتركيا الصاعدة قد تعاقدت هذا الشهر على تشييد شبكة قطارات داخلية سريعة تربط شرقها بغربها وعلى خطّ قطارٍ سريعٍ يربطها مع... الصين، ثاني أكبر اقتصاد في العالم (والذي سيصبح الأوّل بعد بضعة سنوات). وسيمرّ هذا القطار على مشارف أراضي الجزيرة السورية.

كيف سنتعامل سورية مع هذه التطوّرات؟ وكيف ستتمّ التنمية الاقتصادية والتجارية لإقليم الجزيرة، في حين تتسع الفوارق مع جواره، وفي حين أنّه لم يعد إذاً... طرفياً؟

ما الذي يريده السوريون لبلدهم، وسكان الجزيرة لإقليمهم؟

الإجابة على هذا السؤال الأخير ليست سهلة. فلدى محاولة تصوّر كيف يمكن النهوض بسورية، وإقليم الجزيرة الذي يعاني من وضعٍ تصفه السلطات العامّة والأمم المتحدة اليوم بأنّه "كارثي" (يتّم وضع الجفاف كسببٍ رئيسيٍّ له، ولكن الأمور أعقد من ذلك)، هناك أسئلة أخرى جوهرية تستحقّ التمحيص والإجابة: ماذا يريد السوريون لبلدهم؟ وكيف يتصوّرونه مستقبلاً؟ وأيّ علاقات يريدونها مع جيرانهم؟ وماذا يريد أهل الجزيرة لإقليمهم؟

عند الاستقلال، عمل السوريون كي يصنعوا وطناً. وكانوا يحلمون لهذا الوطن بأن يقفز المراحل الاقتصادية. وقد مثلت الدولة المركزيّة هذا الطموح عبر نشر التعليم والكهرباء وغيرها من الخدمات الأساسيّة. وشكّلت أولويّة تطوير الزراعة والتصنيع، قبل التجارة، السبيل المعلن لذلك. وكانت العدالة الاجتماعية أساساً لهذا الحلم مع إشراك جميع فئات المواطنين في التنمية. لكن هذا الطموح قد شهد نكسةً جاءت محطّتها الكبيرة في الأزمة الاقتصادية والمالية عام 1986، التي أدت

مثلاً إلى انهيار سعر صرف الليرة السورية. منذ ذلك الحين، ظهر جلياً إلى أنّ النموذج المختار يشهد أزمة وبجاجة إلى مراجعة جذرية.

مذاك، تغيّر نمط التنمية في سورية رويداً رويداً، مع قفزات نوعية جاءت تتالياً في أواخر الثمانينات، ثم عام 2000، ثم 2005، لنصل إلى سياسات اليوم المشمولة بشعار "اقتصاد السوق الاجتماعي" (الذي يفسر تفسيرات متنوعة). في كل من هذه القفزات كان للتجارة دور مفصلي (من الاتفاق التجاري مع الاتحاد السوفيتي السابق حتى فتح التجارة الخارجية على مصراعها). ومهما كان التقييم للسياسات الحالية، ما يلفت النظر هو أنّ المواطنين السوريين يريدون قطيعة مع النموذج القديم أكثر من تحديدهم للوجهة التي يريدون الذهاب إليها. هذا في حين تبقى ممارسات ومؤسسات مورثة من الفترة السابقة توطّر نواحي عدّة ولو شكلياً من حياتهم ومن طريقة نظرهم إلى الحاضر والمستقبل. ولناخذ للإيضاح بعض الأمثلة المهمة في سياقنا.

من الواضح أنّ أغلبية السوريين الساحقة لا يريدون العودة إلى نموذج الدولة التي تهيمن على كل شيء، ولكن دور الدولة الذي يريدونه في المستقبل غير واضح، مع تناقضات ملحوظة في التصورات والمفاهيم. حتى أننا نجد أحياناً في خطابات ورثة الأفكار "الاشتراكية" أنفسهم تشجيعاً لأكثر الطروحات "النيوليبرالية" شيوعاً: السوق للاقتصاد والدولة فقط لمحاربة الفقر (وكذلك الجمعيات الخيرية). الموضوع أعقد من ذلك. صحيح أنّ سيطرة الدولة على الاقتصاد دون رقابة ومحاسبة قد أدت إلى فساد وهدر وعدم فعالية. ولكن هل يمكن فعلاً بناء طموحات مستقبلية فقط عبر القطاع الخاص، أي آليات السوق وحدها، أو حتى عبر ما يسمّى اليوم "الشراكة بين القطاعين الخاص والعام"؟ هل يمكن بناء المستقبل دون دولة قوية؟ وفي أي مجالات يجب أن تتجسّد هذه القوة؟

ولناخذ التجارة كمحور. حتماً لم يعد أحد يريد أن يعود إلى نموذج احتكار الدولة للتجارة الخارجية والداخلية. ولكن هل يمكن تصوّر نمو التجارة والخدمات بشكل عام دون دور أساسي للدولة، أصلاً في تشييد ظروف عمل "السوق" بشكل سليم. فلا نمو للتجارة والخدمات بدون بنى تحتية من طرق جيدة وسكك حديدية، واليوم من دون أنترنت فائق السرعة (وغير ذلك من توفير المنافسة والمعلومات وتكافؤ الفرص). فمن يقوم بتشيد هذه البنى التحتية وعلى أية أسس اقتصادية؟ هنا أذكر نقاشاً مع وزير للنقل أراد أن يضع خطة استراتيجية لوزارته، كان محورها الأساسي أن يضاعف حصة النقل من الناتج المحلي. فأجبت أنه هذا عكس المنطق الاقتصادي، فالنقل هو خدمة لباقي القطاعات الاقتصادية، والسبيل إلى تنشيط الدورة الاقتصادية في البلاد هو بالضبط تقليص كلفته وحصته النسبية من الناتج المحلي. ويعرف كل الناشطين اقتصادياً في إقليم الجزيرة أنّ كلفة النقل إلى مختلف المناطق السورية (والخارج) كبيرة نسبياً مقارنة مع قيمة السلع المنتجة ويشكّل عائقاً جوهرياً. ومن الواضح أنّ البلاد برمتها، وإقليم الجزيرة بشكل خاص، إلى نقلة نوعية في بنى النقل التحتية، كي تنمو التجارة والزراعة والصناعة (فما فائدة منطقة صناعية في إقليم الجزيرة دون ربطها بوسائل نقل منخفضة الكلفة، ودون تجهيزات لجلب الطاقة ومعالجة المخلفات).

فتأتي ردوداً أنّ الدولة ليست لديها الإمكانيات الماديّة، وأنّ مشاريع النقل سيتمّ طرحها على القطاع الخاصّ للاستثمار، وحده أو بالشراكة مع القطاع العام. ولكنّ هذه الردود تطرح إشكالتين: أولاً، لماذا سيأتي قطاع خاصّ كي يستثمر في مشاريع غير رابحة بحدّ ذاتها، ولا يأتي أثرها إلّا بشكلٍ غير مباشر عبر تنشيط مجالات أخرى في الاقتصاد؟ خاصّةً إذا تعلق الأمر بمناطق بعيدة عن خطوط التجارة الرئيسيّة الحالية وعن المراكز ذات مستوى الإنفاق المرتفع؟ وثانياً، كيف يتمّ تحصيل وإنفاق الأموال الحكوميّة، وأين توضع الأولويّات؟

صحيحٌ أنّ الموارد الماليّة للدولة السوريّة محدودة: الضرائب وريوع الموارد الطبيعيّة. لكنّ مجموع الضرائب المحصّلة في سورية لا يتخطى معدّل 11% من الناتج المحليّ، وهذا معدّل ضعيف مقارنةً بالدول المتقدّمة (أكثر من 40%) ومع دول الجوار (تركيا 33%، لبنان 15%، مصر 16%، إلخ. وبالمناسبة هذه الأخيرة هي الأضعف من حيث البنى التحتيّة). فهل يقبل السوريّون زيادة معدّلات الضرائب (ومكافحة التهرب منها) مقابل خدمات حقيقيّة يحصلون عليها؟ وإذا كان الأمر كذلك، هل تشرع الدولة أوّلاً بتقديم الخدمات وتبرهن لهم عن فائدتها، ثمّ ترفع الضرائب، أم العكس؟ وما نوع الزيادة المتطلّبة: أضرار مباشرة (مثل الضرائب على الأرباح، وخاصّةً العقاريّة منها)، دورها إعادة توزيع الدخل بين الفئات الاجتماعيّة، أم غير مباشرة (مثل ضريبة المبيعات والقيمة المضافة) تضغط أكثر ما تضغط على الفئات الدنيا؟ واضحٌ أنّ التوجّه حتّى اليوم كان لصالح الإعفاء من الضرائب المباشرة والزيادة التدريجيّة في الضرائب غير المباشرة.

مهما كان، فإنّ التحصيل الضريبيّ منخفض في سورية، ولن يرتفع معدّله (إذا ما ارتفع) إلّا تدريجيّاً، وما أسعف الدولة منذ 1986 هو وجود إيرادات من مواردٍ طبيعيّة (مثل النفط) شكّلت منذ أواخر الثمانينات الحصّة الأكبر من إيرادات الموازنة. إلّا أنّ هذه الموارد محدودة (خاصّةً لمحدودية احتياطي النفط)، ولا يملكها جيلاً واحداً في سورية. والسؤال هو على ماذا تصرف هذه الإيرادات (الاستثنائيّة تاريخياً)؟ أتصرف على النفقات الجارية للجيل الحالي أم على استثمارات للأجيال المستقبلية؟ وأين توضع الأولويّات؟ فما الذي يدعو مثلاً إلى تفضيل حفر مترو أنفاق في دمشق وجعله أهمّ من ربط جميع المدن السوريّة بشبكة قطارات سريعة تخلق حركيّة أكبر للسلع والأشخاص بينها؟ وهل مترو الأنفاق هذا (مع كلّ الانزعاج الناتج عن ازدحام المدينة) أهمّ من ربط دمشق بالقطار السريع مباشرةً بمدن الجزيرة، ومن ربط هذه المدن بـ"طريق الحرير" المنطلق من الصين إلى أوروبا مروراً بتركيا؟ في هذا الشقّ أيضاً هناك إشكالية توزيع، أو بالأحرى إعادة توزيع، بين المناطق السوريّة المختلفة.

هذه فعلاً خيارات جوهريّة، على السوريين التخصّص وأخذ القرار فيها، لأنّها هي التي ستصنع صورة مستقبلهم. وهذه الخيارات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بكيفيّة تطوّر التجارة والمبادلات، بين إقليم الجزيرة ودمشق (وبيروت وشبه الجزيرة العربيّة)، وبين سورية والدول الثلاث التي تتشارك معها حوض الفرات ودجلة وطريق الحرير.

مترو أنفاق في دمشق أم شبكة قطارات تربط إقليم الجزيرة بسورية وبالمدن المجاورة؟

إشكالية الخيارات هذه هي بالضبط موضوع التنظيم الإقليمي *Aménagement du Territoire*، وهو عملية إدارية أوسع من التخطيط أو التنظيم العمراني. تبدأ عملياته بتقسيم البلاد على الصعيد المفهومي إلى عدة أقاليم لكل منها خصائصه الاقتصادية، يدرس ويخطط لمميزات كل منها ولترابطها بين بعضها ومع الأقاليم المجاورة. ثم تنتقل الدراسة والتخطيط إلى داخل كل إقليم لتطوير هذه المزايا. ثم ينتقل الأمر من التخطيط والدراسة إلى المشاريع والتنفيذ (أو إدارة التنفيذ). وهو عملية مستمرة تتطور مع تطور الظروف الداخلية والمحيطية.

وقد حدثت أخيراً نقلة نوعية فعلية في طريقة التفكير في هذا الموضوع في سورية مع مشروع "سورية 2025" ودراسة برنامج تحديث الإدارة المحلية عن إقليم الجزيرة (كما كان تقرير "تحليل الوضع الراهن" لهيئة تخطيط الدولة قد شكّل قطيعة مع الفكر السائد عام 2003). جهدان كبيران مشكوران أسسا تقييماً واقعياً للوضع الحالي. ولا حرج أن كليهما قد خلفا نقاشاً وتجادبات حول الطروحات الموضوعية وحول الربط بينهما وبين السياسات الحكومية وخاصة الخط الخمسية.

لكن مهما كان انعكاسهما على السياسات الحكومية متواضعاً إلى اليوم، فهما يستحقان الانطلاق منهما والذهاب أبعد. عبر سؤالين أساسيين.

أولهما: هل يجب اعتماد نظرة "الأقاليم" هذه فقط في الداخل السوري، أم أيضاً في البلدان المجاورة؟ ما يعني أنه هل بإمكاننا النظر إلى هذه البلدان المجاورة أيضاً كأقاليم، لكل خصائصه، وليس كبلدان لا تمايز فيها، ونبحث ونخطط لتنمية التعاون والتكامل والتنافس بين الأقاليم عبر الحدود كما يتم الأمر بين الأقاليم ضمن سورية؟ قد تبدو الإجابة على هذا السؤال بديهية لمن يسكن إقليمياً حدودياً (بالمناسبة كل الأقاليم السورية حدودية!)، خاصة بعد انفتاح الحدود وفرصة رؤية ما يجري على الطرف المقابل. لكن الوعي العام لا يعتبر ذلك بديهياً... وغالباً التخطيط والسياسات. ففي دمشق من الواضح أن علاقة التعاون والتكامل والتنافس هامة جداً مع بيروت، التي لا تبعد سوى 100 كم. كذلك الأمر بالنسبة لإقليم الجزيرة في علاقته مع الدول والمدن المجاورة (اللهم إلا إذا ما زال هذا الإقليم يعتبر طرفياً!).

هناك إذاً ضرورة أكثر من ملحّة لتعديل النظرة لدراسة وتخطيط وتنفيذ التفاعل بين إقليم الجزيرة السوري وإقليمي "شرق الأناضول" و"جنوب شرق الأناضول" التركيين، وإقليم الموصل وكردستان العراق العراقيين. ليس في الأمر من اكتشاف، فالاتحاد الأوروبي يتعامل مع المناطق الأوروبية في البلدان المختلفة من هذا المنطلق. بل إن حصّة كبيرة من برامج التمويل الأوروبي تستفيد منها الأقاليم مباشرة (وليست الدولة المركزية) لتطوير هذا التفاعل ولتخفيض الفروقات عبر الحدود. والمناطق الأوروبية المختلفة لها مجالسها التمثيلية وضرائبها الخاصة، وتتعامل مع الدولة المركزية ومع الاتحاد الأوروبي سوياً.

وتغيير النظرة هذه له تداعياته. فمثلاً، إذا ما نظرنا إلى بداية التعاون الإقليمي العابر للحدود الذي أنشئ حديثاً مع تركيا، لا معنى أن يشمل هذا التعاون المقام بين حلب (إقليم الشمال السوري) وعينتاب (إقليم "البحر المتوسط" التركي)، أيضاً التعاون بين أروفة وماردين (إقليم "جنوب شرق الأناضول" التركي) والرقّة والحسكة (إقليم الجزيرة السوري)، دون دير الزور، فجميع مدن حوض الفرات هذه، ستبقى في تركيا كما في سوريا، هامشيّة بالنسبة للمحور الرئيسي، القويّ والناشط أصلاً اقتصادياً. أليس المطلوب إذاً هو إرساء تعاونٍ مباشر بين إقليم الجزيرة من ناحية وأقاليم "شرق وجنوب-شرق الأناضول" التركيين من ناحية أخرى، والموصل وكردستان العراق العراقيين من ناحية ثالثة؟ وتشجيع التجارة والتبادل بين هذه الأقاليم، ثمّ بناء تخطيط إقليمي لتشييد ما يلزم من البنى التحتية لتطويره.

أكثر من ذلك، إذا ما أخذنا أحد المواضيع الحساسة وهو المياه وندرته ومشروع سدود "الغاب" التركي، ألا يجدر إرساء تعاون إقليمي (تركيا وسورية والعراق) على أساس الحوض المائي المتكامل (أي حوضي الفرات ودجلة مجموعتين، وكلّ الأنهر الكبيرة والصغيرة التي تصبّ بهما)، لا فقط على قاعدة حجم تدفقّ النهرين الرئيسيين فقط؟ ولماذا لا يؤخذ كلام رئيس الوزراء التركي على محمل الجد: أنّ تركيا مستعدة لأن تشمل إقليم الجزيرة في مشاريع ريّ "الغاب"؟ فماذا تريدون أن يفعل الأتراك بالمياه التي يراكمونها في سدودهم؟ أن يرووا الجبال منها؟ أم أن يرسلوها مشحونةً بالسفن إلى الخارج؟ لا من الأسهل أن "يشترى" إقليم الجزيرة الفائض منها، فكلّفة المياه المتدفقة من مرتفعات الأناضول الواصلة إلى الحدود السوريّة أقلّ بكثير من إرسالها إلى أيّ مكان آخر؟ ومن الممكن إرساء تعاون في إدارة رشيدة للمياه في جميع الأقاليم التي تتشارك حوض ما بين النهرين للمنفعة المشتركة.

السؤال الثاني الهام المتعلّق بالتنظيم الإقليمي يتعلّق بإدارة العلاقة بين الموارد والسكان ضمن سورية، ويمكن تلخيصه بخيارٍ رئيسي: هل سيستمرّ السوريّون بالقبول بمواصلة النزوح السكاني من إقليم الجزيرة، الغنيّ نسبياً بالموارد المائية، نحو محور دمشق-حلب، المفتقر إليها، ليفكروا بعدها كيف ينقلوا المياه بدورها من الجزيرة نحو هذا المحور؟ وهل سيستمرّوا بالتطوير العمراني في "واحة" دمشق المكتظة أصلاً، أم يخلقوا حركيّة تجعل السكان يتوازعون على مختلف المناطق السوريّة حسب وفرة الموارد؟ إنّ هدف التنظيم الإقليمي هو في الحقيقة "إعادة" ترتيب وتنظيم الأراضي والسكان ضمن الدولة، والتغلّب على معطيات الجغرافيا بفضل الهندسة والتقانة. هكذا كانت البداية مثلاً عندما شرعت فرنسا (في القرن السابع عشر) ببناء أقيية الملاحة النهريّة لنقل البضائع (والجيوش) من المحيط الأطلسي إلى البحر المتوسط دون عبور مضيق جبل طارق. وهكذا كان أيضاً الأمر في هولندا عندما تمّ اكتساب أراضي زراعية على حساب المحيط. وهكذا تمّ نشر السكك الحديدية والطرق السريعة في أوروبا الغربية لتخفيض كلف النقل. وهكذا تمّ إنشاء الحاضنات التقنيّة (جامعات متخصصة ومراكز بحوث، إلخ) بعيداً عن حوض باريس الذي يركز معظم النشاطات الاقتصادية ويستقطب السكان بشكلٍ خانق (في حين تأتي مياه شربه من على بعد 400 كم!).

إنّ الإجابة على هذين السؤالين ستؤطر صورة سورية وإقليم الجزيرة في المستقبل. فيمكن أن نتصوّر أن خلق حركيّة بين هذا الإقليم ودمشق وحمص وحلب (العواصم السوريّة)، وتقليل كلف النقل ومدّة السفر، سيشرّع تفضيل تموضع الصناعات في إقليم الجزيرة حيث الموارد الزراعية والنفطية (وربّما غيرها أيضاً) وسينشط التجارة الداخلية، بل سيقرب مدن

الجزيرة في مختلف النواحي "الحضرية" من العواصم المذكورة. ويمكن أن نتصور أن يؤدي هذا إلى عكس اتجاهات الهجرة الداخلية. كما يمكن لتنشيط الحركة بين مدن الجزيرة والمدن المجاورة لها في تركيا والعراق إلى تنشيط التجارة الخارجية وإلى الاستفادة من الفرصة المتاحة لخلق ميزات لإقليم الجزيرة مقارنةً مع جواره.

التنظيم الإقليمي والتجارة والخدمات

لا تتموضع الصناعة في منطقة فقط لأن الموارد الأولية متواجدة فيها، بل لأن هناك مجموعة كبيرة من العوامل الهامة متوفرة فيها: من الإمكانيات البشرية المؤهلة إلى مختلف أنواع الخدمات. ولا تأتي سياحة فعلية إلى منطقة فقط لأنه هناك معالم سياحية، بل لأن هناك مجموعة من الخدمات أيضاً متوفرة. وكل هذه الخدمات هي بطبيعتها خدمات... تجارية.

يطرح هذا تساؤلاً عن المفهوم السائد حالياً عن ماهية... التجارة. لنأخذ مثال بلد كفرنسا: ففي هذا البلد، لا تشغل الزراعة والصناعة والبناء سوى 25% من قوة العمل؛ ويشغل قطاع "الخدمات غير التجارية" (تعليم، صحة، وغير ذلك خاصة ضمن الوظائف الحكومية) 28%. أما مجمل الباقي فيشتغلون في "الخدمات التجارية" - نقل، تجارة مفزق وجملة، مطاعم وسياحة، خدمات للشركات، خدمات للأفراد، خدمات عقارية ومصارف - وكلها... تجارة. الواقع السوري مختلف أساساً في حصة الزراعة من التشغيل، التي تتضاءل باستمرار (من عام 30% عام 2001 إلى 17% عام 2008). وفقد إقليم الجزيرة في غضون سبع سنوات 43% من فرص العمل الزراعية. ومهما توقعنا من تطور حصة الصناعة في التشغيل (4% فقط من فرص العمل المخلوقة بين 2001-2008 متضمنة النفط) ومهما كانت أهمية هذا القطاع، فإن هذه الصناعات يمكن أن تكون على شاكلة المعامل المقامة حالياً، ذات إنتاجية عالية: أي قليلة التوظيف لليد العاملة (وسطي حصة الصناعة من قوة العمل في فرنسا اليوم 14% ووسطي سوريا 16%). إذاً التجارة بمعناها العريض، أي الخدمات التجارية، هي ما يخلق اليوم وما سيخلق مستقبلاً معظم فرص العمل في المستقبل.

إلا أنه قلما ما تتوجه أعمال التنظيم الإقليمي إلى تحليل وتخطيط وتنفيذ ما يلزم لتطوير قطاع الخدمات هذا. أفلا يستحق هذا القطاع أن يوضع بين أولويات التنمية في منطقة الجزيرة بشكل خاص؟ حيث لا يتم خلق سوى عشر (10/1) عدد فرص العمل اللازمة لاستيعاب الأجيال الشابة فيه.

إذا ما أجري تحليل سريع لهذا القطاع وكيفية خلق ميزات له في إقليم الجزيرة، انطلاقاً من تجارب بلدان أخرى، تتبين عدة توجهات ممكنة. إلا أنها على تنوعها تتطلب جميعها كشرط لتحقيقها تحسين الحركة مع المدن العواصم بصورة نوعية: أي إلى خطوط نقل غير مكلفة وسريعة مع هذه العواصم التي تستقطب بشكل طبيعي هذه الخدمات.

أول التوجهات الواضحة هو حتماً الاستفادة من الموقع الجغرافي لتطوير الخدمات اللوجستية. هكذا يمكن بسهولة لإقليم الجزيرة أن يستفيد أكثر من كونه على الطريق الرابط بين تركيا والعراق، إن كان باتجاه الموصل أم باتجاه بغداد. ويمكن للإقليم تطوير مجموعة من الخدمات المرافقة والمسهلة لهذه الحركة التجارية، انطلاقاً من تكامل المرافئ على الساحل: من

بيروت وطرطوس واللاذقية وحتى الاسكندرون. ويتطلب هذا حضوراً وتواجداً لمقدمي الخدمات ليس في الجزيرة، بل في مصدر تحميل البضائع. كما يمكن ثانياً تطوير مختلف أنواع الخدمات للشركات في منطقة الجزيرة (وهذا هو القطاع المشغل الرئيسي بين الخدمات التجارية في الدول المتقدمة والصاعدة)، لتلبية احتياجات هذه الشركات، ليس فقط في مختلف أنحاء سورية بل في كل المحيط الإقليمي. ويتطلب هذا قفزةً في التأهيل لخلق خزّان من اليد العاملة الماهرة القادرة على التأقلم مع خدمات تتسارع يومياً في نوعيتها التقنية.

وحتماً يشكّل القطاع السياحي، بمختلف أنواعه، اتجاهاً ثالثاً لما يحتويه إقليم الجزيرة من إرث تاريخي وثقافي وجغرافي. ولكن هذا أيضاً يتطلب خلق نقاط جذب سياحية مؤطرة: كمراكز المؤتمرات أو مدن الملاهي الكبيرة أو الصروح اللافتة. كما يمكن خلق مراكز طبية نوعية، تستجلب "السياحة الطبية" من الأقاليم المجاورة في العراق وتركيا. إلا أنه يبدو أنّ تركيا ستستفيد حالياً أكثر لصالحها من هذه الفرصة.

يمكن هكذا تعداد توجهات مختلفة ممكنة، إلا أنّ المطلوب اليوم هو التفكير والتمحيص فيما يمكن أن يشكّل محاور لقفزة نوعية في تطوير مختلف أنواع الخدمات في إقليم الجزيرة. فماذا يمكن أن تكون هذه المحاور القفزة؟ وما هو المحور الذي ستختصّ فيه كلّ من مدن إقليم الجزيرة الأربع.

إذا ما أخذنا تجارب البلدان الأخرى، أحد المحاور القفزة هو ذلك المتعلّق بالتقانة. أن تصبح الجزيرة الحاضنة التقنية لسورية والجوار. يمكن لهذا أن يكون عبر توطين (أو نقل) جامعات التقانة النوعية في إقليم الجزيرة وكذلك مراكز البحوث، وعبر إعطاء الأفضلية لهذا الإقليم في نشر الأنترنت الفائق السرعة (الكابل الضوئي). أما المحور القفزة الآخر فهو نقل بعض الإدارات الحكومية "اللوجستية" الكثيفة الاستخدام للموظفين (السجل المدني، الإدارات الإحصائية والتقنية، إلخ) إلى إقليم الجزيرة. وهذا ما سيساعد حكماً على انتشار الحكومة الالكترونية، إذ لا حاجة للمراجعات الشخصية في "عصر المعرفة".

ليست هذه سوى أفكار أولية تستحقّ المراجعة والتمحيص. ولكن الأساس هو خلق تنظيم عمراني جاذب في مدن إقليم الجزيرة تمكّن من جذب الحد الأدنى من الكثافة السكانية لتوطين خدمات نوعية وجعل هذه المدن على شكل بقية "الحاضرات... الشامية".

ولا يعني هذا أنه يجب الاهتمام بالخدمات دون غيرها في إقليم الجزيرة. ففيما فيما يخصّ الزراعة، وكما جرى الحديث أعلاه عن ضرورة التعاون والتنسيق بين مجمل مناطق "حوضي الفرات والدجلة" سويةً، هناك ضرورة لإعادة النظر في إدارة الموارد المائية على مستوى كلّ إقليم. فهل يعقل أن يستمرّ حفر الآبار غير الشرعية في الجزيرة (وفي المناطق المقابلة لها في تركيا) على هذا النحو، والضخّ العشوائي منها، دون تنظيم عملية الري بشكل حضاري يحفظ حقوق صغار المزارعين والمدن والقرى؟ وهل يتم توجيه الزراعة في الإقليم بشكل متوازن بين ضرورات الأمن الغذائي (التي تبقى أساسية اليوم أكثر من البارحة مع تقلبات الأسعار العالمية) والفرص المتاحة الجديدة للزراعات التصديرية؟

أما بالنسبة للصناعة، فالإشكالية لا تتعلق فقط بكيفية توطين الصناعات في إقليم الجزيرة؟ بقدر ما هي بمشكلة السماح بإنشاء معامل كثيفة الاستهلاك للطاقة والمياه مثلاً في محيط دمشق، تنافس احتياجات السكان الملحة في الموارد المائية وغيرها. مصنع حديد دمشق مثلاً على ذلك. ما هو في الحقيقة: تسخين فلزات (ومصادر الطاقة في سورية هي أصلاً متواجدة في إقليم الجزيرة) ثم تحويلها ثم تبريد المنتج (الذي يحتاج إلى الماء كوسيلة تبريد). فهل ستستمر سورية في توطين الصناعات المستهلكة للطاقة والمياه في محيطي دمشق وحلب؟

أهل الجزيرة وتنميتها

بالإضافة إلى موارده، يمتاز إقليم الجزيرة بتركيبة سكانية متنوعة يمكن أن تشكل له ميزة تفاضلية. فعرب الجزيرة ينتمون إلى نفس العشائر العربية المتواجدة في العراق وتركيا، مما يسهل تعاونهم وتواصلهم... وتجارتهم مع أقرانهم على الجانب الآخر من الحدود. وأكرد سورية يستطيعون التواصل كذلك بسهولة مع إخوانهم في هذين البلدين، والتبادل معهم. وكذلك الأمر بالنسبة للسريان والأرمن والآشوريين واليزيديين وغيرهم، مع العلم أن هناك تبعات لآلام نهاية الأمبراطورية العثمانية ومجازرها تجعل عودة التواصل مع الجوار أكثر حساسية بالنسبة لهؤلاء.

هم جميعهم ليسوا فقط أبناء هذا الوطن السوري، بل يتشاركون أيضاً منذ القدم أرض هذه الجزيرة، كما الأقاليم الأخرى المجاورة. ومهما كانت ذكرى آلام الماضي، والخطوات الضرورية للألم هذه الذكرى، فإن من يستفيد من فرقتهم هم فقط القوى الخارجة عن المنطقة التي لا تريد أن يعم الاستقرار فيها. وسورية كانت على مدى تاريخها ملجأً وحصناً لكل هذه المكونات الاجتماعية. هكذا هي عقلية بلاد الشام منذ الأزل.

مع الوقت وتوسع التعارف والتواصل (إذ هذا سبيل تحوّل الاختلافات وآلام الذكرى إلى تراث مشترك)، أن تتحوّل هذه الخصائص في التركيبة السكانية إلى مزايا نوعية للإقليم وإلى دينامية جديدة. وكلّ هذه الفئات السكانية تستطيع أن تعتمد على دعم جزئها الذي هاجر إلى أوروبا وأمريكا للاستفادة من فرصة الاستقرار الجديد، وجلب الاستثمارات والأفكار والاهتمام. فكّلها تستطيع أن تنطلق لإعادة الحياة والدينامية إلى السهول التي كانت مسقط رأس النبي إبراهيم (سهول أورفة وحرّان والرقّة)) والتي شهدت "الثقافة" الأولى التي انتقلت إلى الإغريق، ثم استعادتها من الثقافة اليونانية إلى تلك العربية-الإسلامية (التي تشمل الأتراك أيضاً) قبل نقلها إلى الغرب. التواصل الحضاري والفلسفي بين بلاد الفرات ودجلة وبلاد الإغريق، ذهاباً في العصور الغارقة، وإياباً في العصرين المسيحي والإسلامي، ربما جرى لأنّ في كلاهما كانت التجارة أساساً.

فمتى سيتواصل إقليم الجزيرة بشكلٍ أمّتن مع الشام (قطار دمشق - دير الزور - القامشلي المشهود) ومع جواره، ومتى سيتمّ تجديد دينامية مدن الجزيرة لجعلها... حاضرات شامية مستقطبة؟

المراجع:

ABABSA Myriam: Raqqa : Territoires et Pratiques Sociales d'Une Ville Syrienne ; Presse de l'IFPO, 2009.

ABABSA Myriam: Raqqa et Deir Ez Zor, Villes du Projet de l'Euphrate et du Pétrole Syrien : Base Arrière de la reconstruction de l'Irak ? in SOUIAH Sid Ahmed : Villes Intermédiaires dans le Monde Arabe, Cahier du GREMAMO, no 19, (2007), pp 101-120.

AITA Samir: Labour Market Policies and Institutions, with a Focus on Inclusion, Equal Opportunity and the Informal Economy; ILO paper 2009.

AITA Samir : L'Economie Syrienne peut-elle être sociale ?, in « La Syrie au Présent », Actes Sud, 2007.

AITA Samir : "Reform, State and Politics in Syria", in "the Changing Role of the State", S. Radwan and M. Riesco Eds, ERF book, Egypt, 2007.

AITA Samir (Coordinator) 2005: Country Profile Syria: The Road Ahead; Economic Research Forum and FEMISE, 2005.

ALTUG Seda & WHITE Benjamin Thomas : La Frontière turco-Syrienne dans les années 1920-1930 ; Vingtième Siècle Revue d'Histoire, 103 Juillet-Septembre, 2009, pp 91-104.

ALVERGNE Christel & MUSSO Pierre: L'Aménagement du Territoire en Images ; La documentation Française ; 2009.

MERLIN Pierre : L'Aménagement du Territoire en France ; La documentation Française ; 2007.

MOUHOUD El Mouhoub : Economie des Services et Développement des Territoires ; La Documentation Française, 2010.

NAHAS Charbel : Syria. Fiscal Policies Perspectives ; August 2007 ; www.charbelnahas.org

OSAZLAN METIN, DINCER Bulent & OZGUR Huseyin: Regional Disparities and Territorial Indicators in Turkey: Socio-Economic Development Index (SEDI), 46th Congress of the European Regional Science Association, August 30-September 3, 2006.

SIRKECI Ibrahim: Migration from Turkey to Germany: An Ethnic Approach; in New Perspectives on Turkey, Spring-Fall 2003, 28-29, pp 189-207.

TRONDALEN Jon Martin : Water and Peace for the People ; UNESCO 2008.

UNDAF: *Common Country Assessment Iraq, 2009.*

أوكين بولس منوفر برصوم: "السريان في القامشلي"، 1982.

برنامج تحديث الإدارة البلدية: "خطة التنمية الإقليمية في إقليم الجزيرة"، آب 2008.

جمال باروت ومجموعة الباحثين: "التقرير الوطني الاستراتيجي الأول لمشروع سورية 2025"، هيئة تخطيط الدولة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، 2007 (خاصةً القسم المتعلق بإقليم الجزيرة).

جورج صومي ومعن داود: "أزمة المياه في المنطقة الشرقية"، ندوة الثلاثاء الاقتصادي، دمشق، 19 كانون الثاني 2010.

سمير العيطة: "الأزمة الاجتماعية والتخطيط الإقليمي في إقليم الجزيرة"، ندوة الثلاثاء الاقتصادي، دمشق، 12 كانون الثاني 2010.