

دور النقل السياحي وأهمية التخطيط في تطوير الصناعة السياحية

أ. عبد الرزاق توليت

طالب الدكتوراه، تخصص اقتصاد النقل والامداد، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر.

أ.د. عيسى مرزوقة

أستاذ التعليم العالي ومدير مخبر: إدارة- نقل وإمداد، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر.

الملخص:

يعتبر النقل السياحي في وقتنا الحالي أحد الركائز الاساسية لتطوير الصناعة السياحية بكل مكوناتها. إن تطوير وسائل وأنماط التنقل يغير من طبيعة تنقلات ورحلات السياح، بحيث لا يمكن الحديث عن تطوير قطاع السياحة بدون وجود نظام نقل فعال.

في هذا السياق، نقتح ضمن هذه الورقة البحثية بعض المسارات التي تسمح بإيجاد حلول لتطوير قطاع السياحة:

- تحليل طبيعة التفاعل بين قطاعي النقل والسياحة؛
- النقل السياحي، الأنواع والتحديات؛
- الأفاق التخطيطية لأنماط النقل السياحي؛

الكلمات المفتاحية: النقل السياحي؛ تخطيط النقل السياحي؛ الصناعة السياحية.

Résumé:

les transport touristique est actuellement un besoin urgent pour le développement de l'industrie touristique avec toutes ses composantes, L'évolution des moyens et modes de transport a complètement changé la nature et les déplacements et les voyages touristiques, on ne peut pas parler de développement du secteur du tourisme sans un système de transport a de que at et efficace.

Dans ce contexte, cette intervention propose quelques pistes permettant de trouver des solutions pour développer le secteur du tourisme qui sont les suivants:

- Analyser la nature des interactions entre le transport et le tourisme;
- le transport touristique: les types et les défis;
- Perspective de planification pour les modes de transport touristique;

Mots clés : transport touristique, planification du transport touristique, l'industrie touristique.

مقدمة:

عرفت ظاهرة السياحة تطورا سريعا بداية من النصف الثاني من القرن العشرين، إذ انعكست التطورات التي شملت العديد من مجالات قطاع الخدمات إيجابا على قطاع السياحة مما ساعدها على النمو الكبير في فترة وجيزة، ويعد قطاع النقل بمختلف أنماطه إحدى القطاعات الأكثر تأثرا في قطاع السياحة ونموه، فبدون وسائط نقل متطورة ذات خدمات عالية الجودة لا يمكن الحديث عن نمو الصناعة السياحية إزدهارها وزيادة إيراداتها المالية، ولا يمكن لأية دولة أن تدخل سوق السياحة الدولية وجعلها واحدة من الأولويات القومية دون الاعتماد إستراتيجية لتطوير لأنماط النقل السياحي بالتنسيق الفعال مع قطاع السياحة مما يتطلب تخطيط محكم لجميع العمليات المتعلقة بمختلف أنماط النقل وخاصة تلك التي لها علاقة مباشرة بالقطاع السياحي. لقد أصبحت خدمات النقل السياحي إحدى المقومات التي تحدد مدى قدرة الصناعة السياحية على جذب أعداد كبيرة من السياح الأجانب وتحصيل الإيرادات المالية السياحية التي تسمح بالدفع بالعجلة التنموية نحو الازدهار والرخاء.

لقد أصبحت السياحة فنا وعلما وصناعة تعتمد هي الأخرى على مدى التطور الحاصل في القطاعات الخدماتية الأخرى مثل صناعة النقل، حيث أصبحت خدمات قطاع النقل السياحي هي التي تحدد مدى قدرة الصناعة السياحية على تحقيق أهدافها المالية، فالتطور الحاصل ضمن خدمات قطاع النقل السياحي سينعكس إيجابا على الإيرادات المالية السياحية الضرورية لدفع وتحريك العجلة التنموية، وتحقيق التوازن الاقتصادي والاجتماعي بين مختلف المناطق.

بناء على ما تقدم يمكن طرح الإشكالية الرئيسية التالية:

ما مدى مساهمة مشاريع النقل السياحي في نمو الصناعة السياحية وتطورها؟

أولا: النقل والسياحة

1. صناعة النقل، إطار مفاهيمي عام

1.1. تعريف النقل:

تعرف عملية النقل بأنها حركة انتقال البضائع والأشخاص والموارد المختلفة من مكان لأخر على أن تكون هذه الحركة متكاملة. كما يعرف النقل بأنه تغيير مكان الأشخاص والسلع من مكان لأخر، وتمثل شبكات النقل الشرايين التي يتدفق من خلالها النشاط الاقتصادي.¹ فماذا يكون حال النقل بدون وسائط النقل؟ لا شك أن حركة العمل تشمل فتموت الصناعة وتكسد التجارة وتخرب البلاد ويهجرها سكانها، فتندثر معالم الحضارة ويرجع العالم الى ما كانت عليه القبائل أيام بدواتها. إن المدينة تقاس اليوم بما وصلت إليه وسائط النقل والانتقال من الانتشار ودقة النظم التي تسير عليها، فهي شبيهة بالشرايين في جسم الإنسان. ويرجع الفضل في التقدم الحالي في جميع النواحي

الاقتصادية والاجتماعية والسياسية الى السكك الحديدية بشكل خاص، فلولا تقدمها وانتشارها ما تمت للعالم هذه الحضارة البادية بأكمل معانيها، فكل مظاهر الصناعة الحديثة ومميزاتها من تقسيم العمل، والتخصص والإنتاج الكبير، وتوطن الصناعة والإنتاج النمطي، ونشوء المدن الكبيرة، وفتح الأسواق الجديدة وعمليات الاستيراد والتصدير، كل ذلك متوقف على وسائل النقل السريعة².

2.1. السياحة، إطار نظري عام

إذا حاولنا التنقيب عن مدلولات الكلمة فإننا نجدها متعددة وعرفت تطورات مع الزمن ومع تعدد الأغراض الداعية للسياحة وبإمكاننا أن نمارس تفكيكا لمدلولاتها، فالسياحة لغويا تدل على "الجران؛ يقال ساح الماء أي جرى، وتأتي بمعنى الذهاب في الأرض"، وهذا المفهوم معروف في اللغة العربية منذ القدم في كونه يدخل في عدة موضوعات ومنها النسك والترهب وزيارة الصوفي ترهباً وعبادة ليقال: "ساح في الأرض... أي ذهب في الأرض...". ونجد للمفهوم معاني محددة في المتن القرآني، فالإنسان حسب الوجهة الإسلامية يحتاج إلى الإستجمام وإراحة النفس والبدن من كثرة النشاط، والآيات السالفة تدعو إلى السير في مناكب الأرض والتعرف على الآخر ومشاهدة وتأمل قدرة وقوة الخالق والاعتبار من خلال ما خلفته الشعوب البائدة من آثار ومساكن خاوية وبادية تعبر على قوة الله عزوجل، وهذا ما ساعد على انبعاث الحضارة الإسلامية وتأثيرها في الشعوب الأخرى. بينما إذا انتقلنا إلى تراث الصوفية فإننا نجد الكلمة تطابق مفهوم اغتراب السائحين الذي يدل على السياحة والسفر والرحلة والغربة التي تأخذ طابع "السياحة الجغرافية"³.

أما السياحة بالمفهوم الحديث فقد عرفها كل من:

- تعريف (Guyer Freuller) 1905 بأنها: "ظاهرة من الظواهر العصرية التي تنشأ عن الحاجة المتزايدة للحصول على الراحة والاستجمام وتغيير الجو والإحساس بجمال الطبيعة وتذوقها والشعور بالبهجة والمتعة من الإقامة في مناطق ذات طبيعة خاصة".
- اما (Hunziker And Kraft) 1943 فيعرفها بأنها: "المجموع الكلي للعلاقات والظواهر الطبيعية التي تنتج من إقامة السائحين وأن هذه الإقامة لا تؤدي إلى إقامة دائمة وممارسة أي نوع من العمل سواء كان عملاً دائماً أو عملاً مؤقتاً".
- في حين يعرفها Robert Lanquard على أنها: "السياحة عبارة عن مجموع الأنشطة البشرية التي تتعلق بالسفر والصناعة تهدف إلى إشباع حاجات السائح من خلال استغلال الموارد السياحية وتحويل الموارد البشرية والمادية والمالية إلى خدمة".
- في الوقت الذي يعرفها (Wegener): "السياحة هي جميع أشكال السفر والإقامة للسكان الغير المحليين".

- تعريف خالد مقابلة على أنها: "مجموعة الظواهر أو الأحداث والعلاقات الناتجة عن سفر وإقامة غير أصحاب البلد والتي لا يكون لها ارتباط بأي نشاط ربحي أو نية للإقامة الدائمة حيث تكون بمثابة الحركة الدائرية التي يبدأ فيها الشخص أو المجموعة بالترحال بداية من البلد الأصلي أو مكان الإقامة الدائمة وبالنهاية العودة إلى نفس المكان".

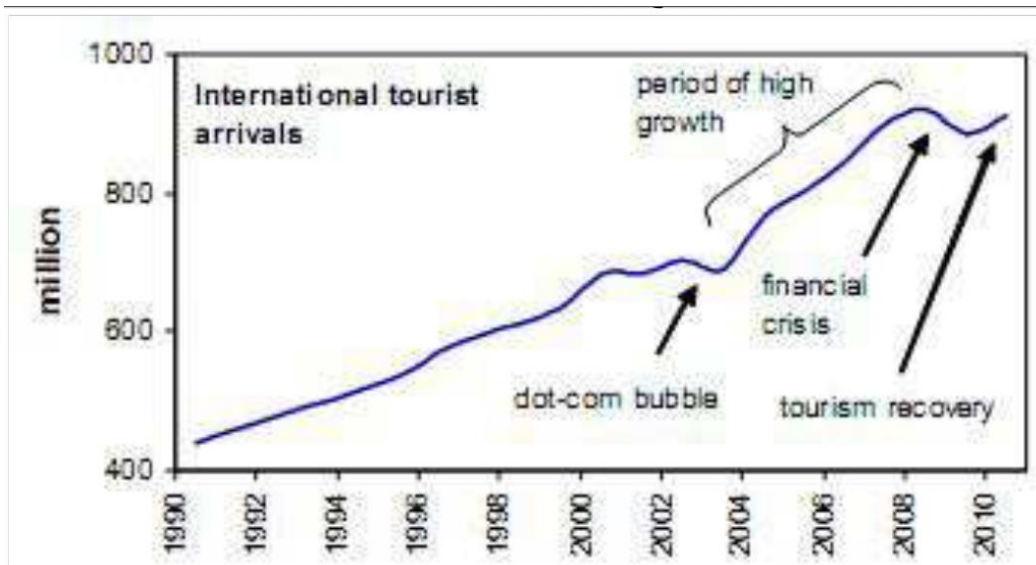
أما المنظمة العالمية للسياحة فتعرفها على أنها: "إنتقال الأفراد من مكان لآخر لأهداف مختلفة، ولفترة زمنية تزيد عن أربع وعشرون ساعة وتقل عن سنة". وتعرف أيضا على أنها: "اصطلاح يطلق على رحلات الترفيه وكل ما يتعلق بها من أنشطة وإشباع لحاجات السائح"⁴.

يعد النقل مكونا أساسيا من مكونات الرحلة السياحية ويظهر هذا واضحا في تعريف "السياحة" حيث أنها: إنتقال الفرد من مكان إقامته الى مكان آخر لأي غرض غير العمل أو الكسب المادي لمدة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن عام، ولذلك فإن النقل يعد عنصر هام في العملية السياحية⁵.

2. الطلب السياحي العالمي:

لقد وصل عدد السياح في سنة 1999 الى 698 مليون سائح عبر العالم، حيث تحتل أوروبا المرتبة الأولى بـ 400 مليون سائح تليها أمريكا بـ 123 مليون سائح، ثم شرق آسيا بـ 97 مليون سائح، في حين بلغ عدد السياح في كل من إفريقيا والشرق الأوسط وجنوب آسيا 26.9، 18، 17 مليون سائح على التوالي في نفس السنة. كما بلغ عدد السياح 992 مليون سائح سنة 2008 بزيادة حوالي 2% مقارنة بـ 2007 التي بلغ فيها عدد السياح 855 مليون سائح، أما في سنة 2009 تراجع عدد السياح الى 880 مليون سائح، وهذا بنسبة 4%، ويرجع هذا التراجع في عدد السياح الدوليين بين سنتي 2008 و 2009 الى الأزمة المالية المعروفة بأزمة الرهن العقاري⁶.

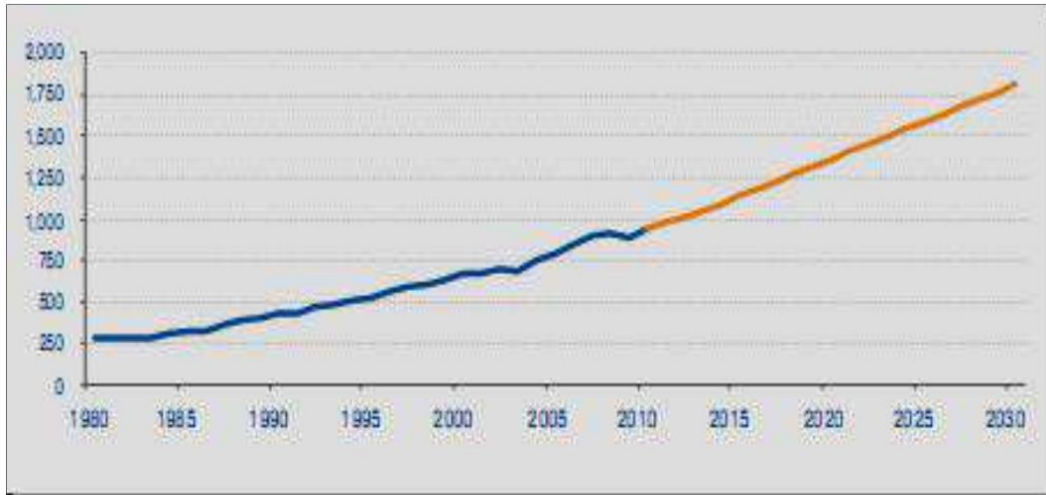
الشكل رقم (1): تطور عدد السياح في العالم للفترة (2010 / 1990)



المصدر: عوينان عبد القادر، السياحة في الجزائر الامكانيات والمعوقات (2000-2025) في ظل الإستراتيجية السياحية الجديدة للمخطط التوجيهي للتهيئة السياحية SDAT2025، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 2012-2013، ص 48؛

يتضح من الشكل جليا بأن عدد السياح العالميين يتجه نحو الارتفاع المستمر، وهذا في الظروف العادية، مع تسجيل تراجع في عدد السياح في فترات مختلفة، نظرا لأسباب ظرفية وخلال سنة 2001 تم تسجيل انخفاض في عدد السياح الدوليين، وهذا راجع الى أحداث 11 سبتمبر، إذ كانت الأمريكيتان الأكثر تأثرا حيث سجلت تراجع بنسبة 4.7%، أما تراجع عدد السياح سنة 2003 مرده الى الحرب على العراق. أما تطور عدد السياح لأفاق 2030 فهو على الشكل الأتي:

الشكل رقم (2): تطور عدد السياح الدوليين لأفاق 2030



المصدر: عوينان عبد القادر، السياحة في الجزائر الامكانيات والمعوقات (2000-2025) في ظل الإستراتيجية السياحية الجديدة للمخطط التوجيهي للتهيئة السياحية SDAT2025، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 2012-2013، ص 49؛

يتضح حسب الشكل أعلاه، وحسب تقديرات المنظمة العالمية للسياحة استمرار إرتفاع أعداد السياح الدوليين بعد سنة 2010 الى غاية سنة 2030 بمعدلات متزايدة، ليصل عدد السياح لسنة 2030 الى أزيد من 1750 مليون سائح، وحسب هذه التقديرات فان قطاع السياحة على المستوى الدولي ستعرف انتعاشا كبيرا خلال العشرين السنة القادمة⁷.

وإذا استخدمنا عائدات النقد الأجنبي كمؤشر للتنمية السياحية يلاحظ أن كثيرا من الدول سجلت معدلات مرموقة من خلال إيرادات السياحة الدولية، إذ أصبحت السياحة وسيلة هامة لإكتساب النقد الأجنبي، وفي كثير من الحالات تسهم بنحو 25% من إجمالي حصيلة النقد الأجنبي، بل أصبحت في بعض الدول الوعاء الأول في الحصول على العملة الصعبة (إسبانيا، إيطاليا وتركيا واليونان وجزر الكاريبي)⁸.

وتزدهر السياحة بتوفير طرق المواصلات وتتوفر الفنادق والمجمعات السياحية والخدمات السياحية الأخرى حيث تتشابه بين شرايين المواصلات الكبرى فيجد فيها المسافر محطة استجمام خلال تنقله من بلد لآخر. ويمكننا القول بأن صناعة السياحة كانت دائما ولا تزال في تطور مستمر يسير على قدم المساواة مع تطور صناعة النقل. فلا صناعة السياحة ولا صناعة النقل تهدفان في نشاطهما الى الإنتاج أو صناعة سلع، وإنما تهدفان الى تقديم خدمات للمسافرين والسواح، ومن يتتبع تاريخ صناعة السياحة وصناعة النقل يتضح له الترابط الوثيق بينهما بوضوح وقد شهد العالم، إعتبارا من بدايات القرن التاسع عشر وحتى الآن تطورا مثيرا في وسائط النقل بمختلف أنماطها⁹.

ثانيا: النقل السياحي، الأنواع والتحديات

تعتبر خدمة النقل من الخدمات الرئيسية في النشاط السياحي، فبفضل النقل يتمكن الانسان من الانتقال من مكان الى آخر، كما أن تطور وسائط النقل هو الذي أحدث التطور المذهل في السياحة، لاسيما تطوير الطائرة بعد الحرب العالمية الثانية. وبإعتبار أن السيارة، الحافلة والقطار من أهم وسائط النقل، وذلك بالنظر الى عدد مستعملي هذه الوسائط، إلا أن الطائرة هي الوسيلة التي سمحت بتطوير السياحة العالمية وذلك لسرعتها وقطعها لمسافات طويلة في أزمنة قياسية¹⁰.

1. تعريف النقل السياحي:

يعتبر النقل السياحي أحد الدعامات الاساسية في عملية النشاط السياحي ويتمثل في الوسائط التي تخدم السائحين في تنقلاتهم سواء من خارج الحدود أو من داخلها وتصنيف هذه الوسائل الى نقل بري، نقل مائي، ونقل جوي¹¹. كما تعرف اقتصاديات النقل السياحي على أنها البحث عن الاستخدامات المتعددة للموارد الإنتاجية المختلفة في عمليات نقل السياح بمختلف أنواعهم ومن شتى المصادر بوسائط النقل المختلفة اللازمة في كافة مراحل تحركهم من مكان لآخر بما يحقق أفضل الاستخدامات الممكنة لتحقيق معدلات نمو مرتفعة للاقتصاد القومي¹².

2. أنواع النقل السياحي

يختلف النقل السياحي باختلاف وتعدد أنماط ووسائط النقل على النحو الآتي:

1.2 النقل السياحي البري

إن التطور الكبير الذي حدث في صناعة السيارات والحافلات أدى الى مضاعفة أعداد مستخدمي هذه الوسائط، وأعتبرت الحافلة كأحسن واسطة نقل جماعي ووصل عدد المسافرين العالميين سنة 1990 عبر الطرقات بالاعتماد على السيارة والقطارات 75% من المجموع الكلي للمسافرين، وبذلت جهود كبيرة من أجل تطوير الحافلة التي أصبحت أكثر قوة ورفاهية، كما أن السيارة تعتبر الوسيلة الأكثر إستعمالا من طرف السواح¹³. وأصبحت السيارة وسيلة مواصلات أساسية وضرورية، وعندما نتحدث عن أهمية السيارة من الناحية السياحية، نجد أهميتها تزيد في السياحة الدولية والداخلية سنة بعد الأخرى. إن أهمية السيارة كوسيلة إنتقال سياحية ينبع من حرية استخدامها سواء في موعد البدء بالرحلة أو تفصيل خط سيرها مما جعلها سبيلا لسياحة جديدة في سياحة المشاهدة. وكلما

انتشرت السيارات كلما كان تأثير ذلك إيجابيا على زيادة حجم حركة السياحة في العالم، أما عن السيارات الكبيرة وأهميتها بالنسبة للسياحة فإنها تتميز بالراحة وتقطع مسافات طويلة، دون الحاجة الى تعرض الشخص لمخاطر القيادة ومجهودها، فضلا عن أنها ذات سعر أرخص بالمقارنة مع الطائرة وتنقل السائحين الى فنادقهم مباشرة¹⁴.

2.2. النقل السياحي عبر السكك الحديدية

اعتبر النقل السياحي عبر القطارات كظاهرة خاصة بالدول الأوروبية، حيث تظهر إحصائيات المنظمة العالمية للسياحة أن 1% فقط من السواح في أمريكا يستعملون القطار للتنقل الى الدول المجاورة، أما بالنسبة لإفريقيا ودول آسيا فان هذا النمط من التنقل يكاد يكون معدوما، لكن بعد ظهور القطارات السريعة (TGV) وبسبب مزاياها من ناحية استهلاك الطاقة وعدم تلويثها للجو، لوحظ رجوع الى النقل الدولي عبر القطارات السريعة، كما أنه ووفقا لبعض الدراسات فان النقل السككي يعتبر في حد ذاته رحلة ممتعة.

3.2. النقل السياحي البحري

إن التنقل عبر البحار شكل الى غاية الخمسينيات الوسيلة الوحيدة للتنقل عبر القارات، إلا انه بعد تطور الطائرة بدأ التناقص المتزايد لاستعمال البواخر ولم يعد يمثل إلا من 1- 6% من مجموع التنقلات¹⁵، لقد حقق النقل البحري أحسن فترة رواج له في العشرة السنوات التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية الى بدء استعمال الطائرات النفاثة عبر المحيط الأطلسي عام 1958 مما أدى الى إنحسار سريع في حركة السفر بحرا، وفي بداية الستينيات شهد العالم إختفاء السفن عابرة المحيطات لتحل محلها السفن المتخصصة في تنظيم الرحلات السياحية البحرية والتي كانت مخصصة للأغنياء فقط والأُن تم تقليل خدمات هذه السفن التي تحتوي على غرف نوم وخدمات فندقية متكاملة والتي يطلق عليها Floating Hotel. ومن أشهر شركات النقل البحري السياحي هي شركة Sunotel وشركة Club Me'diterran'ee SA¹⁶.

4.2. النقل السياحي الجوي

لقد شهد النقل الجوي في العالم تطورا مذهلا ليسجل سنة 1990م عدد هام من الشركات والمشغلين، وتتميز وسائل النقل السياحية بتعددتها وذلك حسب واسطة النقل المستعملة، إن هذه الوسائل تختلف فيما بينها حسب الخدمات المقدمة ودرجة الرفاهية (مما يفسر وجود أماكن سفر من الدرجة الأولى، درجة ثانية وثالثة)، إضافة الى السرعة، القدرة على الحمولة، الاستقلالية، فبعضها تستعمل كوسيلة تنقل فقط على عكس أخرى التي تقدم في حد ذاتها أيام الإقامة على ظهرها مثل سفن التنزه¹⁷. ويوفر النقل الجوي في وقتنا الحاضر الراحة والأمان والطعام والشراب وخدمات أخرى مثل التلفون، الانترنت، وحتى النوم، الخ. ودخلت الخطوط الجوية العالمية الى ميدان صناعة السياحة وخاصة المجال الفندقي لتضمن مستوى مرتفع من الخدمات الفندقية لغرض تحقيق التكامل الراسي في المجال السياحي وتقديم خدمة السياحة بطريقة أفضل¹⁸.

ويعد النقل الجوي من أهم ضرورات حياتنا العصرية، وذلك بسبب انفراد هذه الوسيلة من النقل بالسرعة الفائقة التي تمكن من الوصول للمسافات البعيدة في زمن قصير، واستطاعت الطائرة أن تدعم العلاقات البشرية وتزيدها ارتباطاً يجعل سكان الأرض يرتبطون بعضهم البعض أكثر من ذي قبل، وللنقل الجوي أهمية اقتصادية كبرى، فمن أهم عوامل الجذب السياحي في الدول المتوافر بها شتى المقومات السياحية - من ترفيهية ودينية وثقافية وعلاجية- هو إعتدال أسعار النقل الجوي، مع الحفاظ على مستوى الخدمات المقدمة من حيث انتظام تقديمها ووفرتهما. كما يترتب على زيادة الطلب السياحي زيادة في معدلات تشغيل الطائرات (أي قطاع النقل الجوي)، مما يوجب ضرورة تضافر الجهود والتنسيق بين تخطيط النقل الجوي والتخطيط السياحي¹⁹.

3. تحديات النقل السياحي

لكن هناك عوائق تُحِيل دون تحقيق التنمية السياحية بمختلف أشكالها كضعف البنى التحتية لقطاع النقل بمختلف أنماطه، وينتج عن النقل السياحي مجموعة من المشاكل التي تزداد وضوحاً كلما إزدادت درجة التطور في وسائط النقل التي ترتبط بدورها بتطور وتقدم المجتمعات، حيث تكون أكثر وضوحاً في الدول المتقدمة منها في الدول النامية، وهذه المشاكل تتراوح ما بين مستويات مختلفة، والتي يمكن تقسيمها حسب الأتي:

1.3. المشاكل المتعلقة بوسائط النقل

- عدم مواكبة وسائط النقل السياحي للتطور المستمر كما ونوعاً لحاجات ورغبات السائحين والمسافرين؛
- عدم مراعاة ظروف عمل واسطة النقل ومحددات عملها كالسير في طرق غير مناسبة وتحميلها أكثر من طاقتها العادية؛
- النقص في عدد وسائط النقل السياحي مقارنة بحجم وكثافة أعداد السياح الوافدين؛
- معاناة الدول المتقدمة والنامية على حد سواء من ظاهرة الاختناق المروري، وتعد وسائط النقل البري من أهم العوامل التي تؤدي الى إزدحام شوارع المدينة وطرقها نتيجة عدم قدرتها على إستيعاب وسائط النقل البري التي تشهد منحنى تصاعدي وتزايد مستمر يهدد بمشاكل حادة على كافة الأصعدة والتي يمكن أن تترك مردوداً سلبياً على فئة السائحين، نذكر منها:
 - زيادة وقت الرحلات وإلغاء البعض منها؛
 - تأخر السياح؛
 - الجوانب النفسية التي تصيب السياح؛
- الإهمال وعدم إجراء الصيانة الدورية اللازمة لوسائط النقل والتأخر في تبديل قطع الغيار؛
- وقوع الحوادث التي تهدد حياة العديد من الأشخاص؛
- قلة أسباب الراحة في بعض وسائط النقل الجماعي التي تستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب بشكل مزدحم لدرجة تنعدم فيه أسباب الراحة النفسية والجسدية.

2.3. المشاكل المتعلقة بالخدمات

تعاني وسائل النقل السياحي من بعض المشاكل التي لها علاقة بالمسارات ومحطات التوقف والاستراحة بالنسبة لوسائل النقل السياحي البري وإجراءات السلامة بالنسبة لوسائل النقل الجوي والبحري، ومن أهم هذه المشاكل مايلي:

- قلة محطات الإستراحة، إضافة الى ضعف خدماتها سواء التي يحتاجها السائح أو التي تحتاجها واسطة النقل؛
- عدم ملائمة الطرق من حيث المواصفات الفنية خاصة تلك المؤدية الى بعض المواقع السياحية مثل تلك التي تقع في الجبال العالية أو في الصحراء أو على ضفاف الأنهار وغيرها²⁰.

3.3. المشاكل المتعلقة بعمال النقل السياحي

يعاني قطاع السياحة من مشاكل كثيرة والتي تعود في أساسها الى العنصر البشري القائم على العمل في هذا القطاع، وأهم هذه المشاكل مايلي:

- النقص الحاد في الموارد البشرية السياحية المتكونة والمتخصصة والتي لديها إلمام شامل بالطرق والوسائل والمحطات وأسس العمل السياحي المتطور، وذلك نتيجة ضعف التكوين والتدريب والسعي الدائم وراء تعظيم الأرباح دون الإهتمام بتفاصيل العمل؛
- الإرهاق والتعب الشديدين اللذين يصيبان طاقم القيادة نتيجة طول فترات العمل وطبيعته الصعبة ونقص المكافآت مما يؤثر على أداء العمل²¹.

ثالثاً: الأفاق التخطيطية لأنماط النقل السياحي

إن الإقليم السياحي كلما كانت وسائل النقل فيه ممتدة إلى كافة أنحاءه وتصل إلى أقصى نقطة فيه وتتشعب إلى كافة إتجاهاته، كلما كانت تلك الدولة أو الإقليم أكثر تقدماً وحضارة وأكثر كفاية وإنتاجية بالتالي يمكن إعتبارها بالمفهوم العصري للدولة أو إقليم متقدم، فقد أصبح تقدم الدول وتطورها يقاس بمدى تقدم وتطور أسلوب تخطيط وسائل النقل فيها، فالتخطيط الصحيح والسليم في حقل النقل السياحي عامل أكثر أهمية، والذي يأخذ أولويات كبرى على غيره من القطاعات الأخرى خاصة في العمل السياحي، فالتخطيط السياحي نموذج خاص من التخطيط الاجتماعي والاقتصادي والطبيعي ينفرد باهتمامات تنبثق من طبيعة دوافع النشاط السياحي. ولما كان النقل السياحي من الأنشطة السياحية فإن خطته يجب أن تكون وثيقة الصلة بالخطة الموضوعية لسائر فروع النشاط السياحي وتكون معه أجزاء المتكاملة من الخطة العامة للتنمية السياحية في الدولة. ومن الضروري في هذا المجال التنسيق الجيد بين التخطيط السياحي ومناطقه وتخطيط النقل السياحي، فالتخطيط للنقل السياحي نموذج ينفرد باهتمامات تنبثق من طبيعة النشاط السياحي، وتشجيع الاستثمارات وتوفير التمويل اللازم لمشروعات تنمية النقل السياحي، وفي هذا الشأن يجب تنويع المزايا والحوافز وتمديد فترات الإعفاءات الضريبية للمشروعات الاستثمارية في النقل السياحي²².

1. التخطيط والنقل السياحي

أصبح التخطيط ذو أهمية كبرى بالنسبة للدولة النامية بصفة عامة، كما أصبح حقيقة لا مفر منها بالنسبة للدول التي تنتهج اقتصاد السوق في تنميتها، وذلك لتعدد أنماط السياحة وتشعب أنواع الطلب، ومع ضرورة وضع السياسات ورسم الخطط للتنمية السياحية المستدامة في المناطق التي خصصت لذلك، يعتبر التخطيط لقطاع النقل السياحي ضرورة لحماية البيئة السياحية حيث يمكننا من وضع الضوابط والمعايير الفنية وغيرها التي تؤدي إلى استبعاد النتائج الضارة وتقليل معدلات الضياع، والتركيز على الفوائد الإيجابية من السياحة، ومن العوامل التي تحتم التخطيط والتنسيق مايلي:

1.1. إمتداد الخدمة

هناك وسائل نقل مثل الطائرات مثلا لا تستطيع نقل الركاب مباشرة من داخل المدينة لاعتبارات كثيرة، ولذلك لا بد من استخدام الوسائل الأخرى لإمتداد عملية النقل إلى داخل المدينة كما أن السكك الحديدية تنقصها المرونة لنقل البضائع من الباب إلى الباب لذا لا بد من الاستفادة من مرونة مركبات النقل البري الإتمام هذه العملية على الوجه الأكمل.

2.1. عدم صلاحية بعض الوسائل منفردة

إن وجود ممرات مائية متسعة تفصل بين منطقتين يحتم استخدام النقل بالسكك الحديدية أو النقل البري مع النقل المائي لإتمام عملية نقل المسافرين من وسائل النقل البري (كالسيارة مثلا) إلى استخدام وسائل النقل البحري داخل المدن، أو ما يسمى بالنقل البحري الحضري.

3.1. السرعة

لخفض زمن الرحلة يمكن الجمع بين وسيلتين من وسائل النقل المختلفة، فمثلا في حالة وجود قطارات سريعة لخدمة الضواحي (مترو الأنفاق) يمكن استخدام السيارات الخاصة للوصول إلى محطة القطار وتركها في أماكن الانتظار والانتقال إلى القطار للوصول إلى المدينة، وتجنب الطرق البرية التي عادة تكون مزدحمة جدا خلال فترات الذروة.

4.1. الملائمة

في حالة نقل أعداد كبيرة من مستخدمي وسيلة نقل رئيسية في نقطة تجمع معينة، يتم استخدام وسيلة نقل أخرى أكثر مرونة وملائمة حسب حاجة الطرق داخل المدن والطبيعة الجغرافية للمكان.

5.1. اقتصاديات النقل

كلما اقتصدنا في استخدام وسائل النقل المختلفة كلما قلت تكاليف النقل، كما أنه يمكن الجمع بين أكثر من وسيلة لاستخدام التسهيلات المتاحة في المحطة النهائية وبذلك تقل النفقات الإدارية والإنشائية، مثل السماح بمرور السكة الحديدية في حارة أو طرق خاصة ولكن يمكن السماح بإنشاء الطرق العلوية فوق خطوط السكك الحديدية وبذلك يمكن الجمع بين أكثر من وسيلة الاستخدام لتقديم التسهيلات اللازمة²³.

2. حالات التنسيق

التنسيق بين وسائل نقل الركاب ووسائل النقل داخل المدن، والتي يمكن أن نحددها في وسائل نقل الركاب من وإلى المطار عن طريق سيارات خاصة أو سيارات أجرة أو مترو الأنفاق أو طائرات هليكوبتر، والتنسيق يساهم في منع ازدواج الخدمات والمصاريف الزائدة نتيجة إعادة استخدام وسائل نقل متعددة بجانب إمكانية اختيار أفضل وارخص وسائل النقل. ويمكن أن تنقسم حالات التنسيق إلى قسمين رئيسيين هما التنسيق الداخلي والتنسيق الخارجي، ويمكن إجمالها على النحو الآتي:

1.2. التنسيق الداخلي

يتم بين وسائل النقل المتشابهة كمؤسسات النقل البري، أو شركات الطيران في حالة وجود أكثر من شركة. وهذا التنسيق يأخذ إحدى الأشكال التالية:

- الاستعمال المشترك للمحطات والتسهيلات المتاحة حيث تساهم كل مؤسسة بنسبة في مصاريف التشغيل والصيانة بجانب تكاليف الإنشاء.
- تنسيق مواعيد السفر حيث يمكن تحديد مواعيد انطلاق قطارات الركاب لكي تتلاءم مع مواعيد وصول الوسائل الأخرى خاصة في حالة استخدام محطة مشتركة أو استخدام وسيلة نقل كمغذي للوسائل الأخرى.

2.2. التنسيق الخارجي

يتم بين وسائل النقل غير المتشابهة، مثلاً بين السكك الحديدية والنقل المائي، أو بين النقل الجوي والنقل البري، أو بين أي وسيلتين أو أكثر، ويتم هذا التنسيق عن طريق المحطات النهائية المشتركة وتنسيق مواعيد الانطلاق والوصول وبين هذه الوسائل المتكاملة بجانب الاشتراك في تسهيلات الصيانة المتاحة، ووجود محطات سيارات الركوب العامة المشتركة مع محطات السكك الحديدية، حيث أن محطات السكك الحديدية المركزية أم الرئيسية تجمع بجانب محطات سيارات الركوب العامة محطات قطارات الضواحي²⁴.

3. عناصر تخطيط مشروعات النقل السياحي

تتمثل عناصر تخطيط النقل السياحي في:

- تحديد الحاجة إلى وسيلة نقل جديدة أو تحسين ما هو قائم فعلاً؛
- اختيار المسارات وتحديد نقاط البداية والنهاية وأماكن التوقف على طول المسار؛
- اختيار نوع وسيلة النقل حسب ملاءمتها وحسب الموارد المالية المخصصة للمشروع؛
- تحديد طريقة تمويل المشروع؛
- تصميم وتحديد مسار وسيلة النقل التي تم إختيارها تفضيلاً.

لابد من أخذ العناصر السالفة الذكر بعين الاعتبار عند التخطيط، لأن إختيار وسيلة النقل نفسها يتوقف على طبيعة المنشأة المراد إنجازها، فعلى المخطط أن يكون على علم بجميع الخطوط التخطيطية السابقة الذكر حتى يكون المشروع متكاملًا.

4. الاحتياجات والبيانات المطلوبة عند التخطيط لمشروعات النقل السياحي

- أ. تحديد بداية ونهاية الخط ومسلك المرور وكذا نقاط التفرع والمبادلة؛
- ب. تحديد المواصفات العامة للمشروع وتحديد البيانات اللازمة للتصميم المتمثلة في: كثافة وحجم المرور في الساعة وفي اليوم وفي السنة وأثناء الذروة.
- ج. تحديد حركة الركاب من ناحية مصدرها ووجهتها وكمياتها والسرعة المطلوبة والزمن المطلوب (إن زمن النقل يعتبر العنصر الرئيسي في إختيارات الوسيلة المناسبة للنقل السياحي).
- د. دراسة تفصيلية لتكاليف المشروع المقترح والمشاريع البديلة للنقل السياحي.

رابعاً: الإتجاهات الحديثة في النقل السياحي

يعتبر تحديث وسائل النقل السياحي أحد العناصر الأساسية للخدمات والتسهيلات السياحية، إن السياحة تؤثر في النقل، لأن زيادة الحركة السياحية يقابلها نمو وتطور في وسائل النقل، كما أن النقل يؤثر في العمل السياحي، لأن التحديث الحاصل في أنماط ووسائل النقل المختلفة يؤدي إلى نمو وإزدهار السياحة بمختلف أشكالها، لكونها تصبح جذابة لتتنقل الأشخاص ومن الإتجاهات الحديثة للنقل السياحي، مايلي:²⁵

1. السفن والبواخر السياحية

أصبحت صناعة السفن والبواخر السياحية صناعة أخذت في النمو يطلق عليها اسم سفن الركاب حيث أنها مخصصة لنقل السائحين فقط، وتتميز هذه السفن السياحية بالفخامة فهي بمثابة فنادق عائمة تتوافر فيها كافة أنواع الخدمات وعوامل الترفيه (عروض فنية، قاعات السينما، قاعات ممارسة الرياضة، الخ)، لخدمة السائح وجعل إقامته مريحة خاصة ومنذ نهاية القرن العشرين تضاعف الطلب على الفنادق العائمة، ويعد الاتحاد الدولي لخطوط الفنادق العائمة منظمة تسويقية ترويجية كانت تضم في عضويتها 34 من أكبر خطوط الفنادق العائمة العاملة في أمريكا الشمالية وتضم هذه الخطوط ما يزيد عن 129 فندقاً عائماً. ويلاحظ أن معظم خطوط الفنادق العائمة تمنح تخفيضات كبيرة للمسافرين حتى إن هذه التخفيضات أصبحت السمة المميزة لهذه البواخر.²⁶

2. التاكسي الطائر:

يستخدم هذا النوع من وسائل النقل الجوي طائرات صغيرة تمتلكها شركات صغيرة تتسع ما بين (أربعة الى خمسة وعشرون شخص) وتتنوع هذه الطائرات من طائرات هليكوبتر تتسع لعدد من (4- 10 أفراد) وتستطيع قطع مسافات طويلة بين المدن المختلفة، الى طائرات صغيرة أخرى مثل طائرات "سسنا". تتميز بأنها وسيلة سهلة

ومريحة للسفر بين المدن المختلفة في الدولة الواحدة، وتنتشر في كثير من دول العالم مثل بريطانيا والولايات المتحدة وغيرها. ومن مزايا التاكسي الطائر، مايلي:

- توفير الوقت للسائحين والمسافرين ورجال الأعمال وتفادي صعوبة الانتقالات بالطرق البرية الأخرى؛
- تحقيق الراحة والأمان لتوافر مختلف الوسائل التي تحقق أمن الركاب وراحتهم؛
- يناسب ركاب الرحلات السريعة سياحية رجال الأعمال؛
- المرونة لإمكانية تغيير مواعيد إقلاع الرحلات تبعاً لرغبات مجموع المسافرين عليها؛
- انخفاض تكلفة النقل عن استخدام الطاكسي الطائر بشكل إقتصادي؛
- إمكانية استخدام الممرات "Run Ways" القصيرة والمطارات الموجودة بالمدن الصغيرة ذات الامكانيات المحدودة في الاقلاع والهبوط الموجودة بالمدن الصغيرة.

كما أن الاتجاه الحديث للنقل السياحي يعتمد على تفصيل دور النقل متعدد الأنماط ودعم وتقوية أساطيل النقل السياحي بمختلف أنواعه، مع مواكبة التقنيات الحديثة، وإعتماد النظم المتطورة في قطاعات النقل لتحسين الأداء والاستفادة من ثورة المعلومات والاتصالات، وتأسيس شبكة لنظم البيانات الالكترونية، وتسخيرها لخدمة قطاعات النقل، وحركة الركاب والمسافرين، مع ضرورة العمل على تخفيض تكاليف النقل السياحي لأنه أحد عناصر الجذب للمناطق السياحية.²⁷

3. المرشد الفضائي

وهو من الإتجاهات الحديثة في مجال النقل السياحي، حيث أعلنت وكالة الفضاء الأوروبية البدء في تنفيذها لمشروع فضائي كبير يخدم صناعة النقل البحري على المستويين الإقليمي والدولي، ويشارك في هذا إنجاز مشروع "المرشد الفضائي" عدة شركات ومؤسسات دولية كمؤسسة داسا "DASA" الألمانية التي تقوم بتطوير نظام متكامل لإستخدام المعلومات والبيانات التي ترسلها الأقمار الإصطناعية العاملة ضمن المنظومة وذلك لمزيد من تحقيق الأمن والسلامة في المسالك الملاحية البحرية. وإن المرشد الفضائي بفضل تقنياته العالية الكفاءة يستطيع تحديد أفضل المسالك الملاحية لحركة السفن في مختلف الظروف الجوية التي تهدد أمن وسلامة المسافرين، المشروع الياباني المتعلق بصناعة المصعد الفضائي في أفق 2050 هو أيضا إحدى المشاريع المستقبلية المتعلقة بالنقل السياحي، المشروع مكلف للغاية، لكن نتائجه وانعكاساته ستكون أكثر مردودية على تنمية الحركة السياحية باليابان.²⁸

4. قطار الطائرة في تكنولوجيا القرن الحادي والعشرين

منذ أكثر من عشرين عاما يدور صراع تكنولوجي حاد بين الدول الصناعية المتقدمة للتوصل الى إنتاج أسرع قطار في العالم، وكانت المنافسة على أشدها بوجه خاص بين اليابان وألمانيا، وبعد ذلك دخلت الولايات المتحدة الأمريكية الى حلبة السباق متأخرة لبعض سنوات عن بقية الدول المتنافسة، ثم لحقت بها أستراليا وإيطاليا ومن

سنوات ظل الرقم القياسي ينتقل بين الدول الثلاث بطريقة تبادلية. وعلى الرغم من أن أبحاث القطار الطائر تركزت حتى سنوات قليلة حول تكنولوجيا الرفع المغناطيسي، خاصة في اليابان وألمانيا، إلا أن تقدماً كبيراً تحقق بإكتشاف الموصلات المتفوقة منذ سنوات، وهي تقوم بنقل الكهرباء بدون أي مقاومة، مما يحقق نقل الطاقة كاملة، ويرجع الفضل في إكتشافها إلى العالم الطبيعي الدكتور (بول شو) من جامعة هيوستن بالولايات المتحدة الأمريكية، مما مكن من إنتاج مغناطيسيات صغيرة الحجم فائقة القوة تستخدم في تسيير القطارات، ودفعها بسرعات رهيبية تكاد تقترب من سرعة الطائرات. وتتركز المشكلة الآن في الطرق، فلكي ينطلق القطار الطائر، والذي يرتفع عن القضبان على مساند مغناطيسية بأقصى طاقته، فلا بد أن يكون الطريق مستقيماً بدون منحنيات، ولذلك يعتقد الخبراء أن القطار الألماني سيعود لإحتلال مكان الصدارة في وقت قريب. لأن المهندسين الألمان تنبهوا لهذا الأمر الهام منذ مدة طويلة، وقد حققوا حتى الآن إنجازات هامة في إنشاء طريق مستقيم عبر الأراضي الألمانية²⁹.

الخاتمة:

لقد أصبحت خدمات النقل السياحي إحدى أهم ركائز تطور الصناعة السياحية ونموها، نظراً لارتباطها المباشر بحركة المسافرين والسياح عبر إستخدامهم لمختلف وسائل النقل، حيث أصبح لقطاع النقل دوراً فعالاً في عملية الجذب السياحي وإستيراد السياح من خلال القيام بالإعلان والتعريف بالمقومات السياحية التي تزخر بها البلاد، وأصبحت وسائل النقل وخدماته إحدى أهم العوامل التي تدفع بالسائح إلى إتخاذ القرار بشأن القيام بالرحلة من عدمها، والتنسيق الجيد بين وسائل النقل وحل مشاكل قطاع النقل داخل المدينة من خلال الاعتماد على أسس تخطيطية لأنماط النقل السياحي سيسهم بالطبع في تطوير العملية السياحية وإجتذاب أعداد كبيرة من السياح الأجانب، وبالتالي ضمان تحويل العملة الصعبة نحو الداخل بما يضمن تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، كما أن إعتداد جانب الاستدامة ضمن تطوير أنماط النقل سيزيد من القدرة على حماية البيئة الحضرية وتحقيق ما يسمى بالسياحة المستدامة التي تدفع هي الأخرى بالمزيد من الإيرادات المالية السياحية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

ومن خلال ما تقدم يمكن تقديم بعض التوصيات التي نرى بأنها ستساهم في إنعاش القطاع السياحي من خلال تطوير نقل سياحي مستدام، ومنها:

1. إنشاء وتحديث شركات خاصة تعنى بخدمات النقل السياحي، لما لها من أهمية في دفع الحركة السياحية؛
2. محاولة الاستفادة من التكنولوجيات الحديثة لتحقيق جانب الاستدامة ضمن خدمات النقل السياحي؛
3. ضرورة تنظيم النقل السياحي وتسهيل إجراءات التنقل داخل وخارج الوطن؛
4. العمل على تفعيل وتسهيل الحركة السياحية: ويتأتى ذلك من خلال توفير وسائل وخطوط النقل إلى المقاصد السياحية المختلفة عبر الوطن، بفتح الأجواء أمام الطيران العارض؛
5. تكثيف الجهود والتعاون بين مختلف الهيئات والمؤسسات الحكومية والخاصة على نشر الثقافة السياحية؛

6. ضرورة التعاون مع الوكالات السياحية الخاصة لأنها تعد مطلبا حقيقيا وحيويا لتقديم التغيير، خاصة في مجال التعامل مع السياح؛
7. ضرورة وجود موظفين ذوي تكوين وتدريب وخبرة في مجال خدمات النقل السياحي والعمل السياحي والفندقي والحاصلين على شهادات من المعاهد والجامعات المتخصصة في هذا المجال؛
8. ضرورة تدعيم مشاركة القطاع الخاص في التنمية السياحية من خلال تخفيف القيود والإجراءات الخاصة بالاستثمار السياحي؛
9. ضرورة إنشاء بنك للإستثمار في خدمات النقل السياحي.

المراجع والإحالات:

- 1 طارق عبد الفتاح الشريعي، **إقتصاديات النقل السياحي**، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، جمهورية مصر العربية، 2011، ص 129؛
- 2 طارق عبد الفتاح الشريعي، **المرجع نفسه**، ص 13 - 14؛
- 3 بن فرحات فتيحة، "صناعة السياحة والسفر في الجزائر، بين مقومات الحضور ومعوقات الظهور"، **مؤتمر دولي حول السياحة والعمولة أية إستراتيجية بالنسبة للجزائر يومي 16/17 جوان 2014**، الجمعية الوطنية للاقتصاديين الجزائريين، الجزائر، 2014، ص 03-04؛
- 4 خالد كواش، "محددات التنمية السياحية، حالة الجزائر"، **مؤتمر دولي حول السياحة والعمولة أية إستراتيجية بالنسبة للجزائر يومي 16/17 جوان 2014**، الجمعية الوطنية للاقتصاديين الجزائريين، الجزائر، 2014، ص 03-04؛
- 5 طارق عبد الفتاح الشريعي، **مرجع سابق**، ص 129؛
- 6 عوينان عبد القادر، **السياحة في الجزائر الامكانيات والمعوقات (2000-2025)** في ظل الإستراتيجية السياحية الجديدة للمخطط التوجيهي للتهيئة السياحية SDAT2025، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2012-2013، ص 47؛
- 7 عوينان عبد القادر، **المرجع نفسه**، ص 48-49؛
- 8 ناجي التوبي، **دور وأفاق القطاع السياحي في إقتصاديات الأقطار العربية**، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2001، ص 04؛
- 9 ماهر عبد العزيز، **صناعة السياحة، سلسلة الكتب السياحية والفندقية**، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 106؛
- 10 فويدير الويزة، **إقتصاد السياحة وسبل ترقيتها في الجزائر**، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2009/2010، ص 95؛
- 11 طارق عبد الفتاح الشريعي، **مرجع سابق**، ص 119؛
- 12 طارق عبد الفتاح الشريعي، **المرجع نفسه**، ص 28؛

-
- 13 قويدر الويزة، مرجع سابق، ص 95 – 96؛
- 14 طارق عبد الفتاح الشريعي، مرجع سابق، ص 129؛
- 15 قويدر الويزة، مرجع سابق، ص 95 – 96؛
- 16 ماهر عبد العزيز، مرجع سابق، ص 110؛
- 17 قويدر الويزة، مرجع سابق، ص 96؛
- 18 ماهر عبد العزيز، مرجع سابق، ص 110؛
- 19 طارق عبد الفتاح الشريعي، مرجع سابق، ص 160، 166؛
- 20 طهراوي زهرة، أهمية النقل ودوره في التنمية السياحية بالجزائر خلال الفترة 1999 – 2012، رسالة الماجستير في إقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير - جامعة الجزائر 3، 2013/2014، ص 114 – 116؛
- 21 طهراوي زهرة، المرجع نفسه، ص 117؛
- 22 احمد الجلاد، الأفاق التخطيطية لأنماط النقل السياحي، دراسات بيئية، عالم الكتب، جمهورية مصر العربية، 2003، ص 16 – 17؛
- 23 أحمد الجلاد، المرجع نفسه، ص 40 – 41؛
- 24 أحمد الجلاد، المرجع نفسه، ص 40 – 43؛
- 25 أحمد الجلاد، المرجع نفسه، ص 107؛
- 26 أحمد الجلاد، المرجع نفسه، ص 64 – 65؛
- 27 طارق عبد الفتاح الشريعي، مرجع سابق، ص 102 – 104؛
- 28 أحمد الجلاد، مرجع سابق، ص 110؛
- 29 أحمد الجلاد، المرجع نفسه، ص 115؛