

# تفعيل السياحة الخضراء (البيئية) لمواجهة التغيرات العالمية البيئية

## دراسة حالة مشروع الكربون الأزرق بالإمارات

د. هدير عبد القادر  
جامعة الجزائر3، الجزائر  
hadirwata@hotmail.fr

أ. قعيد لطيفة  
المركز الجامعي تيبازة، الجزائر  
djohinagaid@hotmail.com

### *Activating green tourism (Environmental) to keep up with global environmental changes*

#### *Study Case of the Blue Carbon Project in the UAE*

Hadir Abdelkader & Gaid Latifa

University of Tipaza & University of Algeria3 - Algeria

Received: 11 Mar 2017

Accepted: 07 May 2017

Published: 30 June 2017

#### ملخص:

تعمل السياحة على إحداث مشاكل بيئية ناجمة عن المطارات، النقل، الفنادق وغيرها من المرافق السياحية، هذه المشاكل ساهمت في ظاهرة الاحتباس الحراري وأدت إلى استنزاف الموارد الطبيعية وإحداث تغيرات بيولوجية، وللتخفيف من هذه المشاكل ظهر نوع جديد من السياحة يعتبر أحد ركائز الاقتصاد الأخضر وهي السياحة الصديقة للبيئة أو كما يطلق عليها السياحة الخضراء، والهدف من هذه الدراسة هو معرفة الجهود الدولية لتفعيل هذا النوع من السياحة، حيث عقدت سلسلة من القمم والمؤتمرات العالمية في سبيل توعية المجتمع الدولي لضرورة تطوير السياحة الخضراء، ويعتبر مشروع الكربون الأزرق بدولة الإمارات أحد نتائج هذه الجهود، لذا على الدول تبني السياسات المقترحة والصادرة من طرف الهيئات العالمية الناشطة في هذا المجال لضمان استدامة هذا النوع من السياحة الصديقة للبيئة.

**الكلمات المفتاحية:** القضايا البيئية، الاقتصاد الأخضر، السياحة الخضراء، المؤتمرات الدولية

رموز JEL: L83.

#### Abstract:

Tourism causes environmental problems caused by airports, transportation, hotels and other tourist facilities, These problems contributed to global warming and led to the depletion of natural resources and the occurrence of biological changes, To alleviate these problems, a new type of tourism has emerged as one of the pillars of the green economy: eco-tourism, or so-called green tourism, The aim of this study is to know the international efforts to activate this type of tourism, Which held a series of summits and global conferences in order to raise the awareness of the international community to the need to develop green tourism, The UAE's Blue Carbon project is one of the results of these efforts, Therefore, countries should adopt the policies proposed and issued by the international bodies active in this area to ensure the sustainability of this kind of eco-friendly tourism.

**Key words:** environmental issues, green economy, green tourism, international conferences.

**(JEL) Classification :** L83.

تمهيد:

تقدم السياحة منافع اقتصادية كبيرة، إلا أن ذلك يكون على حساب البيئة، سواء كان ذلك من آثار الكربون الضخمة الناجمة عن السفر جوا أو استنزاف الموارد أو تدمير النظم الإيكولوجية المحلية، كما تساهم في تغير المناخ العالمي.

في نفس الوقت فإن المشاكل البيئية (التدهور البيئي وتغير المناخ) لديها القدرة على تعطيل أنماط السياحة العامة بشكل كبير وإلحاق أضراراً كبيراً إلى وجهات معينة كارتفاع مستويات البحار والتصحر، وتغير أنماط الطقس لديها وقد يؤدي ذلك إلى إلحاق الضرر أو تدمير العناصر التي تعمل على جذب السياح.

وإذا كانت الفترات السابقة قد اتسمت بشيوع ما يسمى بالسياحة الجماعية التي أفرزت مجموعة من السلبيات على المقومات الموجودة في الوجهات السياحية، فإن أنواعاً أخرى من السياحة قد أخذت في الظهور للتقليل من هذه الآثار السلبية، حيث برز في كثير من المناطق ما يسمى بالسياحة الخضراء، وهي سياحة تعتبر صديقة للبيئة مقارنة مع غيرها من الأصناف، وغالباً ما تكون المجموعات السياحية المنطوية تحت هذا الشكل من السياحة أكثر إيماناً بالقضايا البيئية، لذا نجدها حريصة كل الحرص على عدم الإضرار بالمواقع الطبيعية أو التغيير في مكوناتها وأشكالها بأي طريقة كانت؛

والإشكال المطروح:

ما هي أهم التغيرات البيئية في قطاع السياحة وكيف يمكن تفعيل السياحة الخضراء حتى تواكب هذه التغيرات؟ وهل ساهم مشروع الكربون الأزرق بالإمارات للاستجابة لهذه التغيرات؟

وللإجابة على هذا الإشكال يمكن طرح الفرضيات التالية:

- تعمل مختلف الأنشطة السياحية ( كالنقل و الإقامة و...) على إحداث آثار سلبية مختلفة تؤثر على المنظومة البيئية.

- تعتمد السياحة الخضراء على حماية الجانب البيئي في الأنشطة السياحية.

- تقوم مختلف الجهات السياحية المسؤولة على تطبيق معايير وأدوات مختلفة لضمان استدامة السياحة الخضراء.

- يعمل مشروع الكربون الأزرق على امتصاص الكربون والتخفيف من آثار التغير المناخي.

وتهدف الدراسة إلى:

- معرفة المشاكل البيئية التي تتسبب فيها السياحة اتجاه البيئة.

- معرفة الأدوات والمعايير المختلفة المطبقة من طرف الدول والمنظمات لتحقيق سياحة خضراء وضمان استدامتها.

وسنعالج هذا الإشكال ضمن المحاور التالية:

المحور الأول: القضايا البيئية في قطاع السياحة

المحور الثاني: مفهوم السياحة الخضراء

المحور الثالث: الجهود الدولية لتفعيل السياحة الخضراء

المحور الرابع: مشروع الكربون الأزرق بالإمارات

أولاً: القضايا البيئية في قطاع السياحة:

1. القضايا البيئية بمنشآت السياحة والضيافة:

تتمثل القضايا البيئية المتعلقة بفترة إنشاء مرافق السياحة والضيافة، وخاصة المرافق التي يتم إنشاؤها في

مواقع حضرية وسنورد أهم هذه القضايا فيما يلي:<sup>1</sup>

1.1. استهلاك الموارد:

1.1.1. استهلاك المياه:

تعتبر الفنادق من أكبر مستهلكي المياه، حيث يستخدم السائح المقيم في فندق في المتوسط ما يزيد على

ثلاث استخدام الساكن المحلي العادي للمياه في اليوم الواحد.

ويرتبط استهلاك المياه باستخدام النزلاء لها واحتياجات المرافق للتنظيف، وغسل الملابس وكيها، وطهي

الطعام، والمساح، والمنتجات الصحية المائية، وصيانة الأرضيات، وقد يتراوح إجمالي استهلاك النزلاء من المياه

داخل الفندق بين ما لا يقل عن 200 لتر/يوم للفرد إلى ما يزيد على 1200 لتر/يوم للفرد، وعادة ما يكون أعلى

معدل لاستهلاك المياه لكل غرفة من نصيب الفنادق الفاخرة والفنادق التي يوجد بها مطاعم متكاملة الخدمات

ومرافق لغسل وكي الملابس، إذ يمكن في الفنادق الكبيرة، أن تؤدي المياه المستخدمة في المساح من استهلاك

المياه العذبة بمعدل يصل إلى 10 ٪، ويوضح الجدول رقم (01) مؤشرات استهلاك المياه في قطاع الضيافة.

2.1.1 استهلاك الطاقة:

يستهلك قطاع الضيافة كميات كبيرة من الطاقة في استخدامات التسخين والكهرباء، كما أن لموقع المبنى

وتصميمه وإنشائه وأنماط تشغيله بشكل عام تأثيراً كبيراً على استهلاك الطاقة؛ حيث يبلغ استهلاك الطاقة

للمتر المربع في السنة من جانب فندق يحمل نجمة واحدة 157 كيلو واط في الساعة (ويرتفع هذا الرقم إلى 380

كيلو واط في الساعة للفندق الذي يحمل أربع نجوم)، يوضح الجدول رقم (02) مؤشرات استهلاك الطاقة في

قطاع الضيافة.

2.1. إدارة النفايات :

عادة ما تتضمن النفايات المتولدة من مرافق السياحة والضيافة الورق والكرتون، ومنتجات الزجاج والألمونيوم،

والمواد البلاستيكية، والنفايات العضوية، ومواد البناء والأثاث، والزيوت والدهون المستخدمة؛ وقد تتضمن

النفايات الخطرة البطاريات، والمذيبات، ومواد الطلاء، والمواد المضادة للحش، وبعض نفايات مواد التعبئة

والتغليف، وعادة ما تبلغ كمية النفايات الصلبة الناشئة عن السائح ضعفي كمية النفايات الصلبة التي يمكن أن

تتشأ عن الساكن المحلي، وهو الأمر الذي يشكل زيادة في الضغط على البنية الأساسية المحلية لإدارة النفايات،

ويوضح الجدول رقم (03) كمية النفايات في قطاع الضيافة.

### 3.1. الضوضاء :

تتضمن مصادر انبعاثات الضوضاء الغرف الميكانيكية، والمطابخ ومغاسل الملابس وكيها، ومناطق إدارة النفايات(بما في ذلك المطاحن)، ومواقف انتظار السيارات، ومناطق الأنشطة الترفيهية، ومناطق التجمع (اللوبي)، وتمثل إدارة الضوضاء إحدى القضايا الكبيرة المرتبطة بجودة البيئة الداخلية وراحة النزلاء.

### 4.1. الآثار على التنوع البيولوجي :

قد يؤثر إنشاء مرافق السياحة والضيافة على أحياء البيئة، كما يمكن أن تتأثر النباتات بوجود السواح في المناطق الحساسة إيكولوجيا والقيام بأنشطة (مثل، قطف الزهور، وقطع الأشجار الصغيرة، وإتلاف الشعاب المرجانية) من شأنها إتلاف التنوع البيولوجي، وبمرور الوقت، قد تستطيع فقط الأنواع الأكثر تحملا مواجهة هذه الآثار، وقد تنتقل بعض الأنواع الدخيلة، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تأثير النظم الإيكولوجية والإقلال من التنوع البيولوجي، كما يمكن أن يؤثر تراص التربة (الذي ينتج عن التآكل وفقد المياه والمغذيات) على نمو النباتات والهيكال العمري لها.

### 5.1. المياه المستعملة :

يمثل الصرف الداخلي من مياه شطف متأتية من الحمامات والمراحيض أكبر مصدر للمياه المستعملة التي تولدها مرافق السياحة والضيافة، إلا أن هناك تيارات أخرى كبيرة تنتجها أقسام غسل الملابس وكيها والتنظيف الجاف، وتنظيف الغرف، والصيانة، والمطابخ. وقد تحتوي هذه التيارات على مواد تنظيف، ومطهرات ومواد تنظيف البياضات، ومنها المبيضات السائلة، والمنظفات الصناعية الأيونية وغير الأيونية التي قد ينتج عنها كميات كبيرة من الفوسفات وتؤدي إلى تراكم المغذيات في مجاري المياه الطبيعية، كما يمكن أن تحتوي النفايات السائلة الآتية من المطابخ على زيوت وشحوم.

### 6.1. استخدام مبيدات الآفات :

قد يستخدم في المنتجعات السياحية ذات الأراضي الشاسعة على سبيل المثال، ملاعب الجولف، والملاعب الرياضية (كميات كبيرة من المواد الكيماوية) على سبيل المثال، سماد كيماوي ومبيدات آفات، بما في ذلك مبيدات الأعشاب، ومبيدات القوارض، ومبيدات الحشرات.

### 7.1. الانبعاثات الهوائية :

تتضمن الانبعاثات التي تولدها المرافق السياحية نواتج الاحتراق (ثاني أكسيد الكربون، وأكاسيد النيتروجين والكبريت، والهيدروكربون) والمواد الجسيمية التي تنتج من المواقد والمولدات التي تعمل بالوقود الأحفوري، وقد تتبعث مركبات عضوية متطايرة جراء خدمات التنظيف الجاف، والتبريد، وتكييف الهواء.

### 2. القضايا البيئية المرتبطة بالمطارات:

تتضمن القضايا البيئية المرتبطة بعمليات تشغيل المطارات في <sup>2</sup>:

### 1.1. الضوضاء والاهتزازات:

تمثل الطائرات أكبر مصادر الضوضاء والاهتزازات الناتجة عن عمليات تشغيل المطارات أثناء دورات الإقلاع والهبوط ثم يلي ذلك مجموعة متنوعة من معدات التشغيل الأرضية بما في ذلك سير الطائرات على الممرات الرئيسية وتشغيل مركبات الدعم الأرضية (على سبيل المثال حافلات الركاب والصالات المتحركة وسيارات التزود بالوقود وسلاسل شد الطائرات وجرارات قطر الأمتعة والطائرات وعربات نقل البضائع الصغيرة) ووحدات الطاقة المساعدة الخاصة بالطائرات وأنشطة اختبار محركات الطائرات في المطارات بواسطة أنشطة صيانة الطائرات.

### 2.2. الانبعاثات الهوائية :

تتضمن المصادر الرئيسية للانبعاثات الهوائية بالمطار عوادم الاحتراق الناتجة عن الطائرات أثناء إقلاعها وهبوطها والتشغيل الأرضي والناتجة عن مركبات الخدمة الأرضية والأبخرة الناتجة عن تخزين ومناولة الوقود والانبعاثات الناتجة عن أنشطة النقل الأرضية المحلية التي توفر الخدمة بالمطارات، وقد تتضمن مصادر الانبعاثات الأخرى احتراق الوقود أثناء أنشطة التدريب على مكافحة الحرائق وانبعاثات الاحتراق الناتجة عن أنظمة الكهرباء وتوليد الحرارة في الموقع والانبعاثات الناتجة عن أنشطة حرق النفايات الصلبة.

### 3.2. مياه العواصف والمياه المستعملة :

تتكون النفايات السائلة الناتجة عن عمليات تشغيل المطارات بصورة أساسية من جريان مياه العواصف من الأسطح المرصوفة ومياه الصرف الصحي الناتجة عن خدمات العاملين والجمهور والناتجة عن الطائرات، قد يحتوي جريان مياه العواصف على ملوثات مرتبطة بحالات تسرب وانسكاب الزيوت أو النفط والديزل ووقود الطائرات النفاثة أثناء تشغيل وصيانة مركبات الخدمة الأرضية وأنشطة مناولة وتخزين الوقود.

قد يحتوي جريان مياه العواصف بالمطارات في المناخ البارد على سوائل إزالة الجليد/المضادة لتكون الجليد بالطائرات، والتي تحتوي بصورة نموذجية على الإيثيلين أو غليكول البروبيلين وكذلك سوائل إزالة الجليد/المضادة لتكون الجليد بالمدراج الرئيسي والممر الرئيسي، والتي تحتوي بصورة نموذجية على أسيتات البوتاسيوم أو أسيتات الصوديوم أو أسيتات مغنسيوم كالسيوم أو خليط من اليوريا والماء.

وعلى الرغم من أن هذه المواد الكيميائية هي مواد قابلة للتحلل بيولوجيا، إلا أن تصريفها المباشر إلى المياه السطحية من خلال شبكة تصريف مياه العواصف يمكن أن يكون له تأثير سلبي على البيئات المائية من خلال زيادة الحاجة إلى الأكسجين وكذلك التغذية الفائقة التي تسببها المغذيات الناتجة عن المواد الكيميائية الخاصة بإزالة الجليد (على سبيل المثال النيتروجين الناتج عن اليوريا والفوسفور الناتج عن الغليكول).

### 4.2. إدارة المواد الخطرة:

قد تتضمن عمليات تشغيل المطارات تخزين ومناولة الوقود (وقود الطائرات النفاثة والديزل والبنزين) والتي ترتبط بصورة أساسية بأنشطة تزويد الطائرات بالوقود وكذلك مركبات الدعم الأرضية، وقد يخزن الوقود في صهاريج تخزين فوق أو تحت سطح الأرض وينقل إلى مواقع التوزيع عن طريق أنظمة أنابيب فوق أو تحت سطح الأرض والتي قد تكون عرضة لحالات الانطلاق العرضي للوقود أثناء النقل أو حالات التسرب بسبب وجود عطل

في الأنابيب المحتوية على الوقود والصهاريج(على سبيل المثال تآكل المكونات المصنوعة من الصلب أو وجود خلل في الإنشاء والتركيب)، كما قد يؤدي استخدام مواد سائلة قابلة للاحتراق وورغاوي ومساحيق إخماد الحرائق في التدريب على مكافحة الحرائق إلى انطلاق مواد إلى التربة وموارد المياه.

### 5.2. إدارة النفايات :

يتولد عن المطارات نفايات أغذية مستهلكة صلبة وغير خطيرة ناتجة عن منشآت المواد الغذائية ومواد التغليف الناتجة عن مرافق البيع بالتجزئة والورق والصحف ومجموعة متنوعة من حاويات الأغذية التي تستعمل مرة واحدة الناتجة عن المكاتب والمناطق المعروفة المخصصة للركاب، وقد تتلقى المطارات كذلك نفايات صلبة ناتجة عن الطائرات التي تصلها والتي قد تتألف من نفايات الأغذية وحاويات الأغذية التي تستعمل مرة واحدة ومواد الأوراق/الصحف، وتعتبر نفايات الأغذية الناتجة عن الرحلات الجوية الدولية مواد يحتمل نقلها للعدوى لدى بعض السلطات المحلية، كما قد تتخلص بعض الخطوط الجوية من الوسائد بعد اكتمال كل رحلة جوية، وقد يتولد عن عمليات تشغيل المطارات نفايات خطيرة صلبة أو سائلة مثل زيوت التشحيم والمذيبات المستخدمة الناتجة عن الطائرات وصيانة مركبات الخدمة الأرضية.

### 6.2. استهلاك الطاقة والمياه :

قد تستهلك المطارات التجارية مستويات كبيرة من الطاقة لتبريد وتدفئة المساحات في المحطات وأنظمة الإضاءة الداخلية والخارجية وتشغيل أنظمة نقل الأمتعة، وقد يعتمد استهلاك المياه على سلوكيات الركاب وخدمات صيانة الطائرات المقدمة وقد تتضمن تشغيل المرافق الصحية للأعداد الكبيرة من ركاب الترانزيت أو أنشطة التنظيف بشكل عام.

### 3. القضايا البيئية المرتبطة بالنقل:

يعترف خبراء منظمة السياحة العالمية بتسبب الرحلات السياحية في انبعاث 5% من الغازات الضارة بالبيئة، وارتفاعها إلى 15% سنة 2030، كما حمل خبراء البيئة والمناخ 846 مليون سائح سنويا جزءا من المسؤولية في التغيرات المناخية السلبية التي يشهدها العالم تدريجيا، والشكل التالي يوضح مصادر غازات الاحتباس الحراري لقطاع السياحة.

على حسب ما نشرته منظمة السياحة العالمية فإن قطاعات السياحة الفرعية (النقل، الإعاشة والنشاطات) ساهمت بحوالي 5% من الانبعاثات العالمية للغازات الدفيئة في عام 2005؛ وقد ساهم قطاع النقل بمفرده بحوالي 75% من الانبعاثات الغازية العالمية للسياحة، بحوالي 40% تسبب فيها قطاع النقل الجوي بمفرده. كما هو موضح في الشكل رقم (01)

ثانيا: مفهوم السياحة الخضراء

تعتبر السياحة الخضراء مسلك من مسالك الاقتصاد الأخضر الذي يمثل نموذج جديد من نماذج التنمية الاقتصادية السريعة النمو، ويقوم أساسه على المعرفة للاقتصاديات البيئية والتي تهدف إلى معالجة العلاقة المتبادلة ما بين الاقتصاديات الإنسانية والنظام البيئي الطبيعي، والأثر العكسي للنشاطات الإنسانية على التغير المناخي،

والاحتباس الحراري، وهو يناقض نموذج ما يعرف "بالاقتصاد الأسود" والذي أساسه يقوم على الوقود الحجري مثل الفحم والبتروول والغاز الطبيعي.

### 1. الاقتصاد الأخضر مدخل حديث

يقوم الاقتصاد الأخضر ضد الاستخدام الجائر لموارد البيئة الطبيعية، ومن الطبيعي أن تؤدي الاستثمارات في مجالات الاقتصاد الأخضر إلى تنامي الطلب في الأسواق على السلع والخدمات الخضراء، وعلى الابتكارات التكنولوجية التي تخفض من حجم الملوثات والنفايات، ولهذا أصبح الاقتصاد الأخضر مطلباً أساسياً وحتمياً لإيقاف التدهور البيئي وفقدان التنوع الحيائي.

#### 1.1. نشأة وتطور الاقتصاد الأخضر (الاقتصاد البيئي):

يعود تاريخ الاهتمام بالاقتصاد البيئي إلى أواخر الخمسينات وأوائل الستينات الميلادية من القرن العشرين، حيث ساهم في ظهوره مفكري منظمة موارد لأجل المستقبل (Ressources pour le futur)<sup>3</sup>: منظمة أبحاث في الاقتصاد البيئي واقتصاد الموارد مقرها واشنطن، أنشئت في 1950 بواسطة مؤسسة فورد، دراساتها كانت في مجال شح الموارد، رسوم الانبعاثات، تنظيم تلوث المياه في نهر ديلاوير...، إلا أنه نشط في السبعينات وبدأت تأثيراته على السياسة البيئية في التسعينات؛ ففي الفترة من عام 1982 وحتى عام 1992 صدر بحثان جامعيان، قدما لأول مرة عرضاً لمفهوم الاقتصاد الأخضر، الأول هو مخطط تفصيلي للاقتصاد الأخضر، الذي سلط الضوء على الترابط بين الاقتصاد والبيئة باعتباره وسيلة للمضي قدماً في فهم التنمية المستدامة وتحقيقها، والثاني هو الاقتصاد الأخضر الذي نظر في العلاقة بين البيئة والاقتصاد في إطار أوسع نطاقاً، وأكد أهمية العلاقة بين البشر والعالم الطبيعي، ومع أن هذين الباحثين طرحا لأول مرة هذا المفهوم، فإن الاقتصاد الأخضر لم يجتذب الانتباه الدولي إلا بعد قرابة 20 عاماً<sup>4</sup>: ففي أكتوبر من عام 2008 م أطلق برنامج الأمم المتحدة للبيئة مبادرة الاقتصاد الأخضر ضمن مجموعة من المبادرات التي تسعى لمواجهة الأزمة البيئية وما رافقها من أزمة اقتصادية، وكانت هذه المبادرة واحدة من 9 مبادرات مشتركة لمواجهة الأزمات، تبناها الأمين العام للأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين التابع له، كرد على الأزمات العالمية المتعددة والمتراصة التي أثرت على المجتمع الدولي، وأهمها<sup>5</sup>:

- الأزمة المالية: التي اجتاحت العالم عام 2007 والتي تعتبر أسوأ أزمة مالية منذ "الكساد الكبير"، حيث أسفرت عن فقدان العديد من فرص العمل والدخل في مختلف القطاعات الاقتصادية، وقد انعكست الآثار المترتبة عنها على الأوضاع الاقتصادية والمعيشية في مختلف أنحاء العالم؛ إذ نتج عنها ديون متزايدة على الحكومات، وضغوط على الصناديق السيادية، وانخفاض السيولة المتاحة للاستثمار.

- الأزمة الغذائية: نتيجة ارتفاع أسعار الغذاء ونسبة البطالة على إثر الأزمة المالية، ازدادت حدة الأزمة الغذائية خلال العامين 2008 و2009 حيث تخطى عدد الجياع عالمياً عتبة المليون نسمة عام 2009<sup>6</sup>، بسبب زيادة أسعار السلع الغذائية الأساسية جزئياً الناجم عن زيادة تكاليف الإنتاج، والتوسع الكبير في قطاع الوقود الحيوي، فضلاً عن ارتفاع معدلات البطالة.

- أزمة المناخ: برزت أزمة المناخ كأولوية عالمية تتطلب تضافر الجهود اللازمة لمواجهة التغيرات الحادة في المناخ، والتكيف والتخفيف من آثارها.

وفي إطار مواجهة الأزمات العالمية السابقة ذكرها، تمحور مفهوم الاقتصاد الأخضر في بداية انطلاقته في عام 2008 وتطور بعد ذلك ليصبح أكثر شمولاً، حيث تضمن الاستثمارات والإجراءات اللازمة لمواجهة تحديات الإدارة البيئية، كما توسع مفهوم مبادرات الاقتصاد الأخضر من تحقيق النمو الاقتصادي الأخضر على المدى القصير ليشمل استراتيجياً وضع نماذج التنمية الاقتصادية في إطار تعزيز الجهود المبذولة لتحقيق التنمية المستدامة على المدى الطويل.

### 2.1. تعريف الاقتصاد الأخضر:

يعد الاقتصاد الأخضر مصطلح جديد، بدأ استخدامه في الأدبيات البيئية منذ أعوام قليلة، فهذا المصطلح ابتدعه برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) سنة 2008م، وتبنته الجمعية العامة للأمم المتحدة في جانفي 2009 عندما أصدرت قرارها بعقد مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة أو ما يعرف بمؤتمر (ريو+20)، عام 2012 في ريو دي جانيرو، وجعلت له عنواناً رئيسياً، هو: (الاقتصاد الأخضر).

- تعريف برنامج الأمم المتحدة للبيئة: يعرف برنامج الأمم المتحدة للبيئة الاقتصاد الأخضر بأنه اقتصاد يؤدي إلى "تحسين حالة الرفاه البشري والإنصاف الاجتماعي، ويعنى في الوقت نفسه بالحد على نحو ملحوظ من المخاطر البيئية وحالات الشح الإيكولوجية"، وتعبير أبسط فإن الاقتصاد الأخضر هو اقتصاد منخفض الكربون وفعال من حيث الموارد وشامل اجتماعياً.<sup>7</sup>

- تعريف البنك الدولي: يرى أن النمو الأخضر يتسم بالفعالية في استخدامه للموارد الطبيعية، وبالنظافة بحيث يحد من أثر تلوث الهواء والآثار البيئية، ويراعي المخاطر الطبيعية ودور الإدارة البيئية ورؤوس الأموال الطبيعية في منع الكوارث المادية، ولا بد أن يكون شاملاً.<sup>8</sup>

- تعريف منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي: إن المقصود بالنمو الأخضر هو تعزيز النمو الاقتصادي والتنمية مع ضمان أن تواصل الثروات الطبيعية توفير الموارد والخدمات البيئية التي تعتمد عليها رفاهيتنا، ولتحقيق ذلك يجب أن يحفز الاستثمار والابتكار، مما يدعم النمو المطرد ويتيح فرصاً اقتصادية جديدة.<sup>9</sup>

### 3.1. مسالك الاقتصاد الأخضر

يتحقق الاقتصاد الأخضر عبر تطوير مسالك صناعية جديدة مرتبطة بالتكنولوجيات والخدمات الجديدة التي ستتيح لنا تبني أنماط عيش واستهلاك وإنتاج أكثر اعتدالاً فيما يتعلق بالموارد الطبيعية، وأقل انبعاثاً للغازات الدفيئة المسببة للاحتباس الحراري.

ويمكن ترتيب المسالك المعنية في ثلاث مجموعات:

- المسالك التي تمكن من اقتصاد الطاقة: مثل نجاعة الطاقة في قطاع التعمير، والنقل...

- المسالك التي تمكن من الحفاظ على الموارد الطبيعية سواء كما أو كيفاً: كما هو الأمر في ميدان الماء،

وإعادة استعمال النفايات، واستعمال المواد العضوية، وقطاع التعمير...

- المسالك التي تمكن من التقليل من استعمال الغازات الدفيئة: مثل اجتذاب وتكثيف ثاني أكسيد الكربون، والطاقت المتجددة...

ويمكن إضافة مجموعة رابعة تشتمل على مسالك تلعب دورا مهما في مجال الاعتدال الطاقوي والانبعاثات المنخفضة الكربون، إذا تم استخدامها بشكل لائق، وهي: تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وتقنية النانو. هذا ويمكن رصد كيفية تنزيل الاقتصاد الأخضر في كل القطاعات الاقتصادية على الشكل رقم (02)

## 2. تعريف السياحة الخضراء

تركز التعاريف التي جاءت لتبين معنى السياحة الخضراء في مجملها على ثلاثة جوانب وهي الطلب وحماية الموارد والمجتمع.

### 1.2. تعريفات تركز على الطلب:

يعرفها الصندوق العالمي للبيئة بأنها "السفر إلى مناطق طبيعية لم يلحق بها التلوث ولم يتعرض توازنها الطبيعي إلى أي خلل، وذلك للاستمتاع بنباتاتها وحيواناتها البرية وتجليات حضارتها ماضيا وحاضرا"<sup>10</sup>. كما تعني الخروج عن نسق العمل اليومي إلى الراحة والاستجمام وقد تكون في أبسط صورها كرحلة إلى البر أو إلى الصحراء للتمتع بجمالها وطبيعتها بما فيها من حياة فطرية نباتية وحيوانية، وممارسة كافة الأنشطة المعتادة فيها، أو السياحة في المدن الساحلية وبالمناطق الأثرية والجبلية.<sup>11</sup> ووفقا لسيبالوس لاسكورين هي شكل من أشكال السياحة التي تتطوي على زيارة المناطق الطبيعية سليمة نسبيا ودون عائق، وذلك بهدف دراسة محددة ولتأمل ومشاهدة النباتات البرية والحيوانات، فضلا عن ملاحظة أي حدث ثقافي (الماضي والحاضر) في هذه المناطق.<sup>12</sup>

### 2.2. تعريفات تركز على الموارد:

تعرف بأنها الزيارة أو السفر إلى مناطق طبيعية غير معرضة نسبيا لأية أضرار، وذلك للتمتع بالطبيعة وأية معالم ثقافية حاضرة وماضية ترافقها؛ وتكون هذه السياحة مسؤولة بيئيا بحيث تروج للمحافظة على الموقع الطبيعي، وتحدث أقل قدر ممكن من الضرر على الطبيعة ومواردها.<sup>13</sup>

كما يقصد بها أيضا السياحة المسؤولة بيئيا وتتجه إلى الطبيعة والحضارات الفطرية في مجموعات صغيرة للاستمتاع والمراقبة والتقدير والتعلم وإجراء بعض الأنشطة بدون ترك أي أثر سلبي على الموارد الطبيعية والحضارية والمجتمع وتعمل على تحسين المستوى المعيشي للسكان المحليين، وتوفير موارد مادية للمجتمع المحلي والحفاظ على الموارد البيئية والتنوع الحيوي.<sup>14</sup>

### 3.2. تعريفات تركز على المجتمعات:

تعرفها الجمعية الدولية عام 1990 بأنها "السفر المسؤول إلى المناطق الطبيعية الذي يؤدي إلى حفظ البيئة وتحسين رفاه السكان المحليين".<sup>15</sup>

أما الإتحاد العالمي للحفاظ على الطبيعة (IUCN) فقد عرفها في عام 1996 بأنها " الترحال المسؤول بيئيا والزيارة إلى مناطق مازالت نسبيا محتفظة بحالتها الطبيعية، وذلك من أجل الإستمتاع بالمظاهر الثقافية الأخرى المرتبطة بها، إضافة إلى دعم الوضع الاقتصادي والاجتماعي للسكان المحليين".<sup>16</sup>

3. مرتكزات السياحة الخضراء:

### 1.3. الفنادق البيئية (الفنادق الخضراء):

يصف مصطلح "الفنادق الخضراء" الفنادق التي تسعى إلى أن تكون أكثر ملاءمة للبيئة من خلال كفاءة استخدام الطاقة والمياه والمواد مع توفير خدمات ذات نوعية جيدة؛ فالفنادق الخضراء تقوم بحفظ وصون توفير المياه والحد من استخدام الطاقة، والحد من النفايات الصلبة؛ كما لها العديد من فوائد مثل تخفيض التكاليف والالتزامات وارتفاع العائد والاستثمارات منخفضة المخاطر، زيادة الأرباح والتدفقات النقدية الإيجابية، هذه الفوائد والحوافز سمحت بشعبية الفنادق الخضراء في النمو.<sup>17</sup>

كما يعرف بأنه "مكان للإقامة يعتمد على الممارسات البيئية السليمة ويقدم نوعية جديدة من نظم الاستهلاك بأشكال مبتكرة ويعمل على تشجيع الإنتاج بحيث يحقق مجموعة الأهداف التي تسعى إليها السياحة البيئية".<sup>18</sup>

تتمتع الفنادق البيئية بمزايا عامة نجملها فيما يلي:<sup>19</sup>

- الاهتمام بالبيئة المحيطة بالفندق ومراعاة واحترام الطراز المعماري المحلي في تصميمه، ويمكن الاستعانة في البناء بمحليين وفنانين تقليديين.
- استخدام المواد الحساسة التي تراعي الشروط البيئية إذا أمكن ذلك، حيث يتم بناء الفندق بمواد طبيعية محلية يراعى في ذلك طبيعة المكان خلفيته الثقافية.
- استيفاء احتياجات الطاقة عبر تصميم شبكات تعمل بصورة ايجابية باستخدام طاقة من المصادر المتجددة.
- إتباع أساليب إنشائية تتوفر لها عناصر الاستدامة مع توفير لها شبكات خدمة دائمة لتوفير المياه وخدمات الصرف الصحي والمجاري.
- تعيين وتدريب العاملين والموظفين من أعضاء المجتمع المحلي المحيط للعمل بها وإشراكهم في مراحل التخطيط والتشغيل.

### 2.3. أمثلة عن الفنادق البيئية:

تشكل الفنادق التي تم عرضها عينة من الفنادق التي أدمجت مفهوم المسؤولية الاجتماعية والبيئة كأولوية ومبدأ يجب العمل به وجعله هدفا حقيقيا:<sup>20</sup>

أ- (Yves rocher): فتح في السداسي الأول من عام 2009 (Yves rocher) أول فندق بيئي في مدينة كورنون مستلهم من الطبيعة، يسجل هذا الفندق توجهها نحو مسار بيئي مرتكزا على اقتصاد البيئة؛ هدفه هو توعية الجماهير حول البيئة المستدامة واكتشاف العالم النباتي، يتكون من 29 غرفة وتقدر مساحته بـ 300 م<sup>2</sup>، ويطمح إلى احترام البيئة من خلال الخدمات التي تقدم إلى الزبائن.

ب- (Strattons Hotel Norfolk, Royaume-Uni): طوروا مالكي الفندق السياسة البيئية بمساهمة كل عمال الفندق الذين يدعون إلى تقديم آرائهم، وتدعم هذه السياسة المنتجات المحلية، تخفيض الفضلات فمن 2001 إلى 2006 انخفضت إلى النصف، اللجوء إلى وسائل تسمح بتسيير بيئي طاغوي للمبنى.

ج- (Spice Island Beach Resort, Grenade): في هذا المنتجع الراقى المتكون من 64 غرفة، فإن الماء يسخن بالطاقة الشمسية والمصابيح إيكولوجية كهربائية (écoénergétique)، وبدل الكلور فإن ماء المسبح يعالج بمياه البحر، تفرز فضلات المطعم وتسترجع (compostage) وتستعمل قطع الصابون المتبقية وترعى وتنظف بها ألبسة عمال الفندق.

د- برج الطاقة (البرج الأخضر) بدبي: أشهر فندق في دبي الذي بعد أن كان بعيدا عن الممارسات الخضراء، فقد أنشأ بعلوه الذي يبلغ 322 مترا والذي لن يصرف أبدا غاز الكربون، وللوصول إلى ذلك فقد توجب استخدام الطاقة المتجددة كالماء، الهواء والشمس.

هـ- سلسلة (Fairmont) الرائدة في الكيبك: في 1990 أنشأت وثيقة (partenariat vert de Fairmont) تعتبر بمثابة دليل لأحسن الممارسات الفندقية المسؤولة تهدف إلى تخفيض وقع استغلال الفنادق على البيئة وتحصلت على جائزة best corporate social responsibility program في 2006.

### 2.3. النقل المستدام (النقل الأخضر):

إن تحسين كفاء الطاقة في قطاع النقل، والانتقال إلى الوقود النظيف والانتقال من النقل الخاص إلى النقل العام غير المعتمد على المحركات يمكن أن تنتج عنها مكاسب صحية واقتصادية هامة.<sup>1 2</sup> لذا ينبغي على السياح اختيار وسائل النقل التي تخفض من انبعاث الغازات الدفيئة وتقلل من استهلاك الطاقة، كالدراجات الهوائية والقوارب الشراعية والخيول والجمال؛ أو استخدام السيارات الهجينة، حيث أمكن خلال العقدين الماضيين تطوير آلات الاحتراق الداخلي للمركبات لتعمل بالغاز الطبيعي المضغوط كوقود، وقد أثبتت تلك المركبات جدواها الاقتصادية والبيئية، خاصة في تخفيض انبعاث الغازات الدفيئة، كما أنه تتوفر حاليا أساليب لتحسين نوعية الوقود المستخدم في المركبات، بما يؤدي إلى خفض انبعاث غازات الدفيئة، ومن أهم طرق التحسين:<sup>22</sup>

- استخدام الجازولين المحسن (Reformulated) والمصنع بمزج كميات أقل من المواد الهيدروكربونية مع كفاءة أعلى للاحتراق.
- وضع حدود لتبخر الجازولين (Volatility limits) للحد من الانبعاثات الناتجة عن تبخر المواد الهيدروكربونية السامة من الوقود المحترق.
- وضع حدود على مادة الكبريت (Sulphur limits) في وقود الديزل، من شأنه تقليل انبعاث الجزيئات الهوائية، والملوثات الجوية السامة من المركبات.
- الوقود الممزوج بالأكسجين (Oxygenated fuel)، والذي ينتج بإضافة مواد تؤمن كميات إضافية من الأكسجين، وتؤدي إلى احتراق كلي للوقود، وخفض انبعاثات (CO).

قامت عدة مؤسسات ووكالات السفر وشركات المواصلات في الوقت الحاضر بتطوير استراتيجيات سياحية هامة لتشمل التقليل من الآثار السلبية لانبعاث الغازات الدفيئة الزجاجية وتبني التكنولوجيا الحديثة، مثلاً ظهر جيل جديد من الطائرات المصنعة من مواد مركبة وخفيفة تقلل من استهلاك الوقود الخام، فيما يركز صانعو محركات الطائرات على إنتاج محركات جديدة أكثر فاعلية تنبعث منها كميات قليلة من الغازات الدفيئة، إلى جانب تقديم شركات الطيران والسفر والسياحة برامج خاصة عن التخفيف من استهلاك المواد الملوثة للبيئة واستبدالها بمواد محافظة لها؛ توجد العديد من المعايير على الشبكة الدولية للمعلومات تستخدم لقياس الآثار السلبية للكربون في المنزل أو العمل أو في أنشطة مختلفة كالسفر والعطلات؛ وتقوم تلك المعايير بقياس حجم انبعاثات الكربون طبقاً لتنوع وسائل النقل والمواصلات وفئاتها ورغبات المسافرين الهيئة وتقدم منظمة الطيران المدني العالمية المسؤولة عن الطيران المدني في العالم الإحصائيات الخاصة بانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من الطائرات إلى جانب البدائل التي يمكن أن تقلل من هذا الغاز.<sup>23</sup>

هناك اتجاه حديث يتمثل في برامج التعويض عن الأثر الكربوني، فالتلوث الذي تولده الطائرات على شكل استنزاف النيتروجين وثاني أكسيد الكربون لطبقة الأوزون بدأ يجعل المستهلكين يفكرون مرتين بطريقة تنقلهم. كيف يدوسون على طبيعة الأرض بخفة ويستمتعون في نفس الوقت براحة السفر بالطائرات، حيث تستهدف هذه البرامج المستهلكين الذين يشعرون بالذنب والذين يريدون محو أخطائهم البيئية.

فعلى سبيل المثال، أطلقت مؤخراً شركة الخطوط الجوية الأمريكية (Continental Airlines) برنامجاً للتعويض عن الأثر الكربوني طورته بالشراكة مع المنظمة الدولية للسفر المسؤول التي لا تبغي الربح (Sustainable Travel International) يسمح هذا البرنامج الطوعي للزبائن عبر العالم بأن يشاهدوا الأثر الكربوني الذي تتركه رحلاتهم، والذي تحتسبه منظمة (Sustainable Travel International) استناداً إلى استهلاك الوقود من جانب طائراتها، ويستطيع بعد ذلك المسافرون أن يقدموا مساهمة إلى (Sustainable Travel International) عبر محافظ استثمارية في مشاريع أربعة:<sup>24</sup>

أ- مشاريع تخفيض الانبعاثات (Gold standard)، التي تديرها منظمة ماي كلايميت (منظمة عالمية غير ربحية في مجال حماية المناخ)، وهي مشاريع للطاقة المتجددة وكفاءة الطاقة، مصادق عليها ومسجلة ومدققة وفق مبادئ آلية التنمية النظيفة بموجب بروتوكول كيوتو.

ب- المشاريع الدولية لإعادة التشجير التي تنشئ وتحافظ على الغابات المعرضة للأخطار، وهي مصممة عن طريق استعمال المعايير الموضوعية من جانب اتحاد المناخ والمجتمع الأهلي والتنوع البيولوجي.

ج- المشاريع الأميركية للطاقة المتجددة المصادق عليها من جانب برنامج (الإيكولوجيا الخضراء)، مثل مزارع الرياح.

د- أو مجموعة مؤلفة من هذه المشاريع.

### 3.3. المحميات الطبيعية :

يعتبر مصطلح محمية حيوية من المفاهيم والمصطلحات البيئية الحديثة، حيث طرح ضمن برنامج الإنسان والمحيط الحيوي الذي انبثق عن مؤتمر المحيط الحيوي الذي عقد في باريس في سبتمبر عام 1968 بدعوة من منظمة اليونسكو، وفي مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية الذي عقد في ستوكهولم عام 1972، وتعرف المحمية الحيوية بأنها " وحدة ايكولوجية سواء كانت وحدة يابسة أو مائية، وتتصف بمجموعة من الخصائص منها: أن تمثل نموذجا من الأقاليم الجغرافية الحيوية، وأن تمثل نظاما ايكولوجيا منتخبا بعناية أي وحدة ايكولوجية منتخبة (Representative Ecological Unit) وهو الاسم الرسمي للمحمية منذ عام 1982، وهذه الوحدة الايكولوجية المنتخبة تميز المحمية عما كان شائعا من قبل عند اختيار المحميات مثل الغابات المحجوزة، أو الحدائق التي كانت تختار بسبب موقعها المتميز أو قيمتها الجمالية دون مراعاة للمواقع المنتخبة للأقاليم الجغرافية الحيوية.<sup>25</sup>

كما تعرف المناطق المحمية على أنها " مساحة من البر أو البحر مكرسة خصيصا لحماية وصيانة التنوع البيولوجي والموارد الطبيعية والثقافية المرتبطة بها وتدار من خلال وسائل قانونية فعالة".<sup>26</sup> أما القوانين الصادرة بشأن حماية البيئة ومواردها في دول الخليج فتعرفها على أنها تعني "المنطقة أو المناطق التي تحددها الجهات المختصة بالدولة للمحافظة على الكائنات الفطرية في البر والبحر من حيوان أو طير أو نبات"<sup>27</sup> وعليه فإن المحمية تعتبر مجمع متكامل للكائنات الحية النباتية والحيوانية يخضع لشروط الحياة ومتطلباتها من تطفل وتعايش وسلطة الأقوى؛ ويرى الخبراء أن إنشاء المحميات الطبيعية ضمان لحماية المكونات البيئية والموارد الطبيعية وتساهم في انتشار كميات كبيرة من الرطوبة والتخفيف من شدة الأشعة الضوئية والضوضاء وتمنع هجرة الكثبان الرملية في المناطق الصحراوية والقاحلة كما تعمل كمصدات للرياح وهي مأوى لكثير من الطيور والتي تتغذى أيضا على بعض الحشرات الضارة وتوفر المحميات الطبيعية الأمن الغذائي وتنتج المواد الأولية للصناعات التحويلية والصيدلانية وامتصاص كميات كبيرة من الغازات والأبخرة والمعلقات الهوائية الملوثة.

تقسم المحميات الطبيعية حسب الموقع إلى نوعين:<sup>28</sup>

- أ- محميات بحرية: تشمل النطاقات المائية البحرية ومكوناتها الفطرية والبيئية وقد تشغل جانبا من اليابس المجاور لشاطئ النطاق المائي.
- ب- محميات برية: وهي التي تشمل نطاق اليابس وما به من كائنات تراثية وبيئات فطرية وأماكن أثرية وموروثات حضارية.

ثالثا: الجهود الدولية لتفعيل السياحة الخضراء:

#### 1. مؤتمرات السياحة الخضراء:

##### 1.1. المؤتمر التحضيري حول السنة الدولية للسياحة البيئية بسيشيل:

تم تنظيم مؤتمر سيشيل (8- 10 ديسمبر 2001) من طرف منظمة التجارة العالمية، بالاشتراك مع حكومة سيشيل، والهدف من هذا المؤتمر تمكين أصحاب المصلحة من جميع الفئات الرئيسية المعنية بالتنمية

المستدامة وإدارة السياحة البيئية في الدول النامية الجزرية الصغيرة والجزر الأخرى من تبادل الخبرات بتقديم دراسات حالات فردية وإجراء مناقشات متعمقة حول هذا الموضوع، وشارك حوالي 100 شخص من 20 بلدا في هذا المؤتمر، الذي يمثل أصحاب المصلحة من القطاعين العام والخاص، والمنظمات والمجتمعات المحلية، وتم عرض 25 دراسة حالة جنبا إلى جنب مع ثلاثة عروض تمهيدية في أربع دورات، مواضيع الجلسات تناولت المسائل المتعلقة بسياسات السياحة البيئية، والتخطيط، والتنظيم، والتسويق والترويج، فضلا عن رصد أنشطة السياحة البيئية. وقدم هذا المؤتمر ملخص من الاستنتاجات والمناقشات وفقا إلى أربعة محاور للقمة العالمية للسياحة الإيكولوجية:

الموضوع أ: سياسة السياحة البيئية والتخطيط: تحدي الاستدامة

الموضوع ب: تنظيم السياحة البيئية: المسؤوليات والأطر المؤسسية

الموضوع ج: تطوير المنتجات وتسويق وترويج السياحة البيئية: تعزيز الاستهلاك المستدام للمنتجات

الموضوع د: رصد تكاليف وفوائد السياحة البيئية: ضمان التوزيع العادل بين جميع أصحاب المصلحة

2.1. مؤتمر كيبك للسياحة الخضراء بكندا:

عقدت القمة العالمية للسياحة الإيكولوجية في مدينة كيبك بكندا 19-22 ماي 2002، وكان هذا الحدث الرئيسي للاحتفال بسنة 2002 السنة الدولية للسياحة البيئية، وكان الهدف من القمة إلى الجمع بين الحكومات والوكالات الدولية والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات السياحية وممثلي المجتمعات المحلية والسكان الأصليين، والمؤسسات الأكاديمية والأفراد الذين لديهم اهتمام بالسياحة البيئية، وتمكينهم من التعلم من بعضهم البعض والتعرف على بعض المبادئ المتفق عليها وأولويات تطوير وإدارة السياحة البيئية في المستقبل.

3.1. مؤتمر هاربور للسياحة الخضراء بالولايات المتحدة:

وضع اعلان هاربور كنتيجة لمؤتمر السياحة البيئية في الولايات المتحدة ، الذي عقد 14-16 سبتمبر 2005 في هاربور ، يدعو هذا الإعلان على حكومة الولايات المتحدة إلى تبني مجموعة من السياسات لتشجيع السياحة المسؤولة اجتماعيا وبيئيا، باعتبارها واحدة من الوجيهات السياحية الرائدة في العالم، كما أنها دور قيادي في الترويج للسياحة المسؤولة.

4.1. مؤتمر أوصلو للسياحة الخضراء (2007)

بيان أوصلو بشأن السياحة الإيكولوجية (2007) يعتبر نتيجة من النتائج الرئيسية للمؤتمر العالمي للسياحة البيئية عام 2007، الذي عقد في أوصلو، النرويج، في الفترة من 14-16 ماي بمناسبة الذكرى السنوية الخامسة لقمة كيبك، وكانت أهدافه لتقييم الإنجازات والتحديات في مجال السياحة البيئية منذ عام 2002، لجميع جمعيات السياحة البيئية الوطنية والإقليمية والمهنيين والممارسين للسياحة البيئية من جميع أنحاء العالم، وبناء الالتزام بالسياسات والإجراءات لتعزيز المساهمة الفريدة للسياحة البيئية لحفظها وتنميتها المستدامة.

## 2. مؤتمرات السياحة وتغير المناخ:

### 1.1. مؤتمر جربة للسياحة وتغير المناخ:

تجمع المشاركون في المؤتمر الدولي الأول بشأن تغير المناخ والسياحة الذي عقد في جزيرة جربة، بتونس (9 - 11 أفريل 2003)، عقدته المنظمة العالمية للسياحة المنظمة، بناء على دعوة من الحكومة التونسية، وتم الاعتراف بأن أهداف هذا المؤتمر تتفق تماما مع أنشطة منظومة الأمم المتحدة في مجال تغير المناخ، وكذلك مفهوم التنمية المستدامة؛ والاعتراف بالدور الرئيسي لبروتوكول كيوتو كخطوة أولية لتحكم في انبعاثات الغازات الدفيئة؛ والتركيز على العلاقة بين تغير المناخ والسياحة، نظرا للأهمية الاقتصادية لهذا القطاع الموجود في العديد من البلدان، ولا سيما الجزر الصغيرة بالدول النامية، ومن أجل رفع الوعي وتعزيز العلاقات والتعاون بين مختلف الجهات الفاعلة المعنية، بعد النظر في العلاقات المعقدة بين السياحة وتغير المناخ، وإدراك أثر تغير المناخ مع غيره من العوامل البشرية على تطوير السياحة في النظم الإيكولوجية الحساسة، مثل المناطق الجافة، الساحلية والمناطق الجبلية و...، ويمكن تفاقم المشكل القائم مع الأخذ بعين الاعتبار الاعتراف بالحق في السفر، والحق في الترفيه بالمجتمع الدولي، وإدراج السياحة ضمن أنماط الاستهلاك في كثير من البلدان في الوقت الحالي، وتشير توقعات منظمة التجارة العالمية إلى أنها سوف تواصل نموها في المستقبل.<sup>29</sup>

### 2.2. مؤتمر دافوس:

عقد المؤتمر الدولي الثاني المعني بتغير المناخ والسياحة، في دافوس، بسويسرا، من 1 إلى 3 أكتوبر 2007 بناء على نتائج 'المؤتمر الدولي الأول' المنظم حول هذا الموضوع في جربة (تونس) في عام 2003 بالتعاون بين منظمة السياحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية وبدعم من المنتدى الاقتصادي العالمي والحكومة السويسرية.

يسعى إلى وضع خارطة طريق طويلة الأجل ما بعد كيوتو ويهدف للاستجابة لمتطلبات تغير المناخ في قطاع السياحة، في إطار التحضير لهذا المؤتمر يكلف المنظمين بإعداد تقرير يقدم استعراضا شاملا للآثار الحالية وتحليل الخيارات المتعلقة بالإجراءات التي يمكن اتخاذها.<sup>30</sup> وتم الاتفاق على:

- المناخ مصدر رئيسي للسياحة وهو قطاع حساس بدرجة كبيرة لآثار تغير المناخ والاحترار العالمي، وتشير التقديرات أن السياحة تسهم نحو 5٪ من انبعاثات CO2 العالمية.
- ستظل السياحة عنصرا حيويا في الاقتصاد العالمي، ومساهما هاما في 'الأهداف الإنمائية للألفية' وعنصرا لا يتجزأ، وإيجابي في المجتمع.
- نظراً لأهمية السياحة في التحديات العالمية لتغير المناخ والحد من الفقر، هناك حاجة إلى اعتماد مجموعة من السياسات التي تشجع السياحة المستدامة وتعكس مدى الاستجابة البيئية والاجتماعية والاقتصادية والمناخية.
- يجب أن يستجيب قطاع السياحة لسرعة تغير المناخ والعمل تدريجيا للحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والمساهمة في النمو بطريقة مستدامة.

وهذا يتطلب من جميع الأطراف ما يلي:<sup>31</sup>

- التقليل من انبعاثات الغازات الدفيئة
- تكييف الصناعات السياحية ووجهاتها مع التغير المناخي
- استغلال التكنولوجيا الحديثة لتطوير وتحسين كفاءة الطاقة.
- ضمان الموارد المالية لمساعدة المناطق والدول الفقيرة.

### 3.2. قمة الوزراء بلندن حول السياحة وتغير المناخ:

اجتمع المشاركون في قمة الوزراء حول السياحة وتغير المناخ في لندن في 13 نوفمبر 2007، تحت قيادة منظمة السياحة العالمية بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة العالمية للارصاد الجوية، لمعالجة أسباب وعواقب تغير المناخ على قطاع السياحة.

صادق المشاركون على 'إعلان دافوس' وقامو بحث جميع أصحاب المصلحة في السياحة لمتابعة توصياته. حيث قدمت بعض الوفود تعليقات لتغييرات محددة، وطلب الأمين العام لمنظمة السياحة العالمية إلى تقديم تقرير بشأنها إلى 'الجمعية العامة لمنظمة السياحة العالمية' وقمة بالي بشأن المناخ.<sup>32</sup>

### 4.2. مؤتمر لوساكا بشأن تنمية السياحة المستدامة، وتغير المناخ:

اجتمع أكثر من 440 مشاركا من 36 بلدا من أفريقيا وآسيا، وأوروبا، وأمريكا الشمالية ومنطقة البحر الكاريبي، في المؤتمر الأفريقي الخامس حول تحديات السياحة لتغير المناخ في أفريقيا والبلدان النامية بفندق انتركونتيننتال "InterContinental" بلوساكا، زامبيا، 15 - 20 ماي 2011، وقد صرح الأمين العام للأمم المتحدة بان كي مون بأن تغير المناخ مسألة جيوسياسية واقتصادية بارزة في القرن 21، وهو يعيد كتابة المعادلة العالمية للتنمية والسلام والازدهار.

تعتبر البلدان الأفريقية وغيرها من البلدان النامية هي الأقل مسؤولية عن تغير المناخ، ولكن هي أكثر عرضة بشكل خاص للآثار، بما في ذلك انخفاض الإنتاج الزراعي، والأخطار التي تهدد الأمن الغذائي، الجفاف، الفيضانات وارتفاع مستوى سطح البحر، تآكل السواحل، ابيضاض الشعاب المرجانية، إزالة الغابات، فقدان الحياة البرية، انخفاض توافر المياه العذبة وانتشار الملاريا وغيرها من الأمراض وزيادة خطر الصراع على الأرض و موارد المياه الشحيحة.

وتوصل المشاركون في المؤتمر الأفريقي إلى أن التحديات العالمية التي تواجه البشرية تستدعي حولا عالمية من خلال التعاون على كافة المستويات ومع جميع القطاعات العامة والخاصة والمدنية والمجتمع ككل - على نطاق غير مسبوق. سيكون السلام شرطا أساسيا لتحقيق هذا المستوى من التعاون، وسوف تولد أيضا ثروة اقتصادية إضافية لتمويل هذه الحلول.<sup>33</sup>

### 5.2. مؤتمر الباي حول السياحة وتغير المناخ:

اجتمع وزراء ومسؤولون كبار من السياحة وخبراء الصناعة من 18 بلدا، فضلا عن ممثلي المنظمات الدولية في مدينة ليجازبي (Legazpi) بالباي بالفلبين من 9 إلى 20 ماي 2014 من أجل :<sup>34</sup>

- تحليل آثار تغير المناخ والمخاطر المتصلة بالمناخ على السياحة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ؛

- استكشاف فرص التعاون الدولي والإقليمي لتعزيز قدرة القطاع لاستغلال الفرص ومواجهة تهديدات تغير المناخ

- تعزيز فهم القطاعين العام والخاص للفرص التي تتيحها السياحة المستدامة لبناء تنمية منخفضة الكربون.

- التخفيف من آثار تغير المناخ والتكيف معه في المخططات الإنمائية في مختلف القطاعات مثل السياحة.

تم الاعتراف بأن منطقة آسيا والمحيط الهادئ قد كانت في الطليعة في نمو السياحة والتنمية في العقود الأخيرة، ومن المتوقع أن تواصل قيادة السياحة العالمية في العقود القادمة، إذ تضع في اعتبارها أن آسيا والمحيط الهادئ واحدة من المناطق الاقتصادية الأكثر نشاطا في العالم اليوم، مع العديد من الدول من بين زعماء العالم وكثيراً ما يعتمد جدول أعمال الاستدامة العالمية على ما يحدث في هذه المنطقة، وتم الاعتراف بأن تغير المناخ يمكن أن يكون له تأثير كبير على التنمية الاجتماعية- الاقتصادية، ولا سيما بشأن الجهات التي تعتمد على الأنشطة السياحية، والتأثيرات المناخية على البيئة الطبيعية يمكن أن تؤدي إلى تأثير كبير على سبل العيش.

3. تقارير حماية البيئة في مجال الطيران:

كان الهدف الاستراتيجي لهذه التقارير هو حماية البيئة والتقليل إلى أدنى حد من الآثار البيئية السلبية لأنشطة الطيران المدني في العالم، ولا سيما ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، من خلال التدابير التالية:

❖ وضع وإقرار وتشجيع تدابير جديدة أو معدلة من أجل ما يلي:

- الحد من عدد الأشخاص المعرضين لتأثير الضوضاء الشديدة للطائرات أو خفض ذلك العدد.
- الحد من تأثير انبعاثات محركات الطائرات على نوعية الهواء المحلي أو خفض ذلك التأثير.
- الحد من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي أو خفض ذلك التأثير.

❖ التعاون مع الهيئات الدولية الأخرى، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ، لمعالجة مسألة اسهام الطيران في تغير المناخ العالمي.

1.3. تقرير الطيران المدني الايكاو 2007:

في سنة 2007 نشطت المنظمة بصورة خاصة في مجال انبعاثات محركات الطائرات وتأثيرها على البيئة، وهو انعكاس للقلق المتزايد لدى المجتمع الدولي إزاء تغير المناخ، وفي فيفري عقدت لجنة الايكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (لجنة حماية البيئة) اجتماعها السابع، وكان أحد الانجازات الرئيسية للاجتماع هو تحديد أهداف التكنولوجيا متوسطة الأجل وطويلة الأجل (10 سنوات و20 سنة) لانبعاثات أكسيد النيتروجين من المحركات النفاثة.

أعدت لجنة حماية البيئة مواد ارشادية توفر معلومات عامة عن تقييم منافع الضوضاء والانبعاثات (أكاسيد النيتروجين وثاني أكسيد الكربون) العائدة من تنفيذ الإجراءات المثلى لتخفيف حدة الضوضاء، واقترحت أيضا مواد إرشادية جديدة بشأن الأساليب الموصى بها لحساب منحنيات تماثل الضوضاء حول المطارات.

علاوة على ذلك، أعدت لجنة حماية البيئة إرشادات بشأن نوعية الهواء المحلي لتقييم الانبعاثات التي مصدرها المطارات ولقياسها كميًا وإرشادات بشأن جباية الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي تماشيًا مع سياسة الأيكاو.

ونوقشت أيضا التدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك الاتجار بالانبعاثات، ووضعت مبادئ توجيهية لدمج انبعاثات الطيران في المخططات الوطنية للاتجار بالانبعاثات تماشيًا مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

جمعت لجنة حماية البيئة أيضا معلومات عن الإجراءات الطوعية للدول والجهات المعنية بالطيران لتخفيض انبعاثات الطائرات. وسيتم تحديث هذه المعلومات سنويا وعرضا بموقع المنظمة على الانترنت. وسيساعد تداول المعلومات الهيئات على بدء تدابير لحماية البيئة أو تحسين أنشطتها الحالية. بالإضافة إلى ذلك، أقرت الجمعية العمومية وشجعت العمل الإضافي على وضع مجموعة من مؤشرات بيئية الطيران لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير لتخفيف تأثير الطيران على البيئة ولتشجيع الفهم الأفضل للاستخدام المحتمل، وآثار الانبعاثات ذات الصلة، لوقود بديل للطيران.

وعلى الصعيد الإقليمي، ستستمر الأنشطة المتواصلة والشاملة من خلال مختلف المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في سبيل إنشاء ومراجعة طرق خدمات الحركة الجوية لتحقيق فوائد بيئية كبيرة.<sup>35</sup>

### 2.3. تقرير الطيران المدني الأيكاو 2009:

كانت سنة 2009 محورية للمنظمة إذ أنها مارست ريادتها العالمية بقوة بشأن المسائل البيئية، لاسيما انبعاثات غازات الدفيئة المرتبطة بتغير المناخ، وقد انعقد الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ من 7 إلى 9 أكتوبر لاستعراض برنامج العمل مع إعادة التأكيد على إرادة الدول الأعضاء أن تتخذ الأيكاو دورا رياديا في مجال الطيران وتغير المناخ.

تشمل نتائج انعقاد الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ هدفا عالميا لتحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة 2% في السنة حتى سنة 2050 ومواصلة العمل لتنفيذ الأهداف في الأجلين المتوسط والطويل، بما في ذلك استطلاع إمكانية تحقيق أهداف أكثر طموحا بما في ذلك النمو الحيادي من حيث انبعاثات الكربون وتخفيض الانبعاثات، مع مراعاة الظروف الخاصة والقدرات ذات الصلة لدى البلدان النامية والنمو المستدام لصناعة الطيران.<sup>36</sup>

### 3.3. تقرير الطيران المدني الأيكاو 2010:

كانت سنة 2010 حاسمة بالنسبة للإيكاو فيما يتصل بزيادة التعاطي عالميا مع المسائل البيئية في الطيران الدولي، ولا سيما بتغير المناخ؛ حيث عقدت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران اجتماعها الثامن وذلك لاتخاذ مزيد من التدابير الفنية الرامية إلى تخفيض أثر الطيران على البيئة والحد منه، ولوضع أولويات لفترة الثلاث سنوات القادمة. وجرى وضع القواعد القياسية والسياسات والمواد الإرشادية مع التركيز على التحسينات

التكنولوجية، وإجراءات التشغيل، والإدارة الكفوءة للنقل الجوي، والتخطيط المناسب للمطارات ولاستخدام الأراضي واستعمال الخيارات القائمة على أساس السوق.<sup>37</sup>

#### 4.3. تقرير الطيران المدني الايكاو 2011:

أعدت الايكاو ارشادات وبرنامج بيئي على الانترنت لمساعدة الدول الأعضاء في إعداد خطط الأعمال من أجل تحديد أنسب للتدابير اللازمة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ومساعدة الدول على تنفيذ التدابير، ويفضل خطط العمل ستمتكن الايكاو من تقييم التقدم الذي احرزته الدول لتحقيق الاهداف الطموحة العالمية في قطاع الطيران وتلبية الاحتياجات التي تحددها الدول بواسطة تقديم المساعدة الفنية والمالية، وقد نظمت الايكاو خلال السنة بالتعاون مع المكاتب الاقليمية حلقات عمل اقليمية بشأن خطط عمل الدول وذلك في بانكوك ودبي ومكسيكو ومونتريال ونيروبي وباريس، وذلك بحضور أكثر من 200 ممثل من 81 دولة تمثل نسبة 92.4% من الأطنان الكيلومترية الايرادية، كما يتلقى الآن 81 مسؤولاً محلياً التدريب.<sup>38</sup>

#### 4. مشروع الكربون الأزرق بالإمارات:

استضافت أبوظبي عاصمة دولة الإمارات العربية المتحدة مشروعاً إيضاحياً حول الكربون الأزرق خلال عام 2013 باعتباره وسيلة لتحسين فهم عملية امتصاص (تحتية) الكربون والخدمات الأخرى التي تقدمها النظم الأيكولوجية الساحلية .

ويشير اصطلاح الكربون الأزرق إلى الدور المهم الذي تلعبه النباتات الساحلية في تخزين غازات الدفيئة بطرق طبيعية، وعندما يتم تدمير هذه الموائل الهشة ينبعث غاز ثاني أكسيد الكربون إلى الغلاف الجوي، مما يسهم في ظاهرة الاحترار العالمي.

تقوم مبادرة أبوظبي العالمية للبيانات البيئية بتيسير هذا المشروع الإيضاحي الذي مدته سنة واحدة، بمساعدة من قاعدة أريندال لبيانات الموارد العالمية GRID-Arendal وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، المركز العالمي لرصد الحفظ ومنظمة "فورست تريندز Forest Trends ( اتجاهات الغابات ) ومجموعة من العلماء العالميين المتخصصين في الكربون.

يدرس المشروع الارتباط بين تخزين الكربون في الأرض تحت غابات المنغروف ومروج الأعشاب البحرية ومستنقعات المياه المالحة وتغير المناخ، وهو يهدف إلى التشجيع على الإدارة المستدامة للنظم الأيكولوجية الساحلية للكربون الأزرق من خلال نهج تركز على التكيف لتغير المناخ والتخفيف من حدته، والسياحة الخضراء المستدامة، والاعتراف وتأمين الخدمات التي تقدمها النظم الأيكولوجية الساحلية، وممارسات الإدارة المستدامة.<sup>39</sup>

وهذه الدراسة هي الأولى من نوعها بالمنطقة؛ ويقوم المشروع على المستوى المحلي بتعزيز القدرات لقياس ورصد الكربون في النظم الأيكولوجية الساحلية وإدارة البيانات المرتبطة، كما يستطلع المشروع أيضاً خيارات لضمان إدماج قيم هذه الموائل الطبيعية في السياسات وخطط الإدارة المستقبلية.

أظهرت نتائج المرحلة الأولى من المشروع الفوائد والإمكانات الكاملة للنظم البيئية الساحلية في تخزين الكربون، ومن أهم النتائج التي توصل لها الفريق البحثي للمشروع أن معدل مخزونات الكربون المتواجدة في مناطق أشجار القرم القاحلة وشديدة الملوحة في الإمارات هي في الطرف الأدنى، مقارنة بمخازن الكربون عالميا، وعلى المستوى العالمي بلغ مخزون الكربون في الركاكز الرملية التي تم رصدتها 1000 مليون من الكربون لكل هكتار، أما في جنوب منطقة كلباء التابعة لإمارة الشارقة فقد بلغ مخزون الكربون 667 مليون من الكربون لكل هكتار، أي ما يقارب تلك المنتشرة في أنحاء العالم، كما أظهرت النتائج أن الأنظمة البيئية للكربون الأزرق التي تحتوي على أكبر مخازن كربون عثر عليها حتى الآن في جميع أنحاء شبه الجزيرة العربية، ويؤكد المدير التنفيذي لقطاع إدارة المعلومات والعلوم التوعوية البيئية بتهيئة البيئة بأبوظبي، أن الدراسات أثبتت مساعدة الخبرة والمعرفة المكتسبة من المشروع في القيام بدور إرشادي للمشاريع الأخرى التي تتناول نفس القضية، والجهود الدولية في هذا الإطار مثل مشروع الغابات الزرقاء التابع لمرفق البيئة العالمية، وهو ما يساعد في تطوير علوم الكربون الأزرق، وإدارة البيانات من خلال إنتاج الأدوات واختبار المنهجيات التي يمكن استخدامها ورفعها إلى الساحة الدولية في هذا المجال.<sup>40</sup>

وعلى المستوى الدولي، سوف تساعد الخبرات المكتسبة من المشروع في توجيه مشروعات الكربون الأزرق والجهود الدولية الأخرى مثل مشروع الغابات الزرقاء التابع لصندوق البيئة العالمية. وهو يساهم كذلك في إنتاج أدوات وتكنولوجيات جديدة، وتعزيز التعاون والتدريب في مجال الكربون الأزرق. وقد قام علماء من إندونيسيا ومدغشقر بزيارة أبوظبي للتدريب وتقاسم المعلومات حول مشروعات مماثلة في بلديهما. وتم إنشاء بوابة كربون أزرق حتى يتسنى لأصحاب المصلحة تشارك أنشطتهم وأحدث ما توصلوا إليه من نتائج، ولتعزيز التبادل بين المشروعات المستندة إلى اعتبارات مجتمعية، والتبادل على المستوى العالمي.

#### خلاصة:

تعمل السياحة على أحداث تأثيرات سلبية على البيئة، فتشغيل المرافق السياحية يؤدي إلى استخدام الموارد غير المتجددة أو الثمينة كالمياه العذبة وأنواع الوقود الأحفوري، وتوليد الملوثات والنفايات؛ كما يؤدي إقامة المرافق السياحية في البيئات الحساسة إلى التدهور المادي للأراضي، وإلى الإضرار بالموائل وفقدان التنوع البيولوجي وتدمير المناظر الطبيعية، كما تسهم السياحة في انبعاث الغازات الدفيئة والملوثات الأخرى المسببة للاحتراق العالمي وتغير المناخ والإضرار بنوعية الهواء المحلي، وينتج ذلك بصورة رئيسية عن استخدام النقل لأغراض السياحة. مع تنامي الوعي الدولي حول التهديدات التي تمثلها التغيرات المناخية والقضايا البيئية التي يشهدها قطاع السياحة، أصبح الطلب متزايدا على الجهات السياحية الخضراء التي لم ينل التلوث من أنظمتها الإيكولوجية والتي تبذل جهدا نشيطا للمحافظة على التنوع البيولوجي واستدامة البيئة.

تعتبر السياحة الخضراء إحدى قطاعات الاقتصاد الأخضر، كما أنها تمثل أحد الأدوات التي تستخدم لتنفيذ سياسة السياحة المستدامة، وتقوم مبادئ السياحة الخضراء على تطبيق برامج بيئية من خلال استخدام تقنيات حديثة وتكنولوجيا متقدمة تساهم في ترشيد استهلاك المياه والطاقة، وتنفيذ إجراءات تدوير النفايات،

إلى جانب الأخذ بعين الاعتبار مبادئ مراعاة عادات وثقافة المجتمع المحلي، بالإضافة إلى المساهمة في تنمية وتطوير المجتمع.

ويمكن تفعيل السياحة الخضراء من خلال الاستجابة للمؤتمرات والقمم العالمية والتقارير البيئية الصادرة عن الهيئات العالمية كالمنظمة العالمية للسياحة، مجموعة الطيران المدني، مجموعة البنك الدولي والصندوق العالمي لصون وحماية البيئة الطبيعية إلى غيرها من المنظمات الناشطة في هذا المجال، وتتناول هذه الأخيرة قضايا ذات صلة بالسياحة والتي تتأثر بها بما في ذلك قضايا عالمية مثل صون التنوع البيولوجي، وتلافي تغير المناخ فضلا عن استهلاك الطاقة والمياه، والهدف منها معالجة القضايا البيئية والأنشطة التي يمكن أن يكون لها تأثيرات بيئية على قطاع السياحة.

ويعتبر مشروع الكربون الأزرق بالإمارات كاستجابة لهذه الجهود العالمية حيث يهدف المشروع إلى ربط إدارة النظم البيئية الطبيعية الساحلية بخطط للتكيف مع آثار تغير المناخ والتخفيف من حدتها وتشمل النظم البيئية الساحلية للكربون الأزرق غابات القرم، ومناطق الأعشاب البحرية ومستنقعات المياه المالحة، والتي تعمل كأحواض لامتصاص الكربون. وتقوم النظم البيئية للكربون الأزرق مثل تلك الموجودة في غابات القرم، بتخزين وعزل الكربون بشكل مستمر وبمعدلات أسرع بكثير من الغابات الاستوائية.

خلصت دراستنا إلى أنه يتطلب تطوير وتفعيل السياحة الخضراء إلى تعاون جميع الأطراف التي لها علاقة بالسياحة من أجل تحقيق سياحة خضراء مستدامة لذا ارتأينا تقديم التوصيات التالية:

- الاهتمام بالسياحة الخضراء باعتبارها أسرع الأسواق السياحية نموا وانتشارا في السنوات الأخيرة، وتنويع العروض السياحية من خلال تطويرها.

- تفضيل ودعم المشاريع السياحية الخضراء الصديقة للبيئة وإيجاد إطار ملائم لتمويل مثل هذه المشاريع.

- العمل على تطوير السياحة الإيكولوجية في المخططات والبرامج التنموية وتعزيز نشاط المراقبة.

- تشجيع إنجاز دراسات علمية موضوعية ودقيقة تراعي معايير وشروط الاستدامة في تنمية سياحة صديقة للبيئة.

- تعزيز تبادل الخبرات والتجارب بين البلدان التي قطعت أشواطاً في هذا الميدان والسماح بنقل المعرفة والتكنولوجيا الصديقة للبيئة.

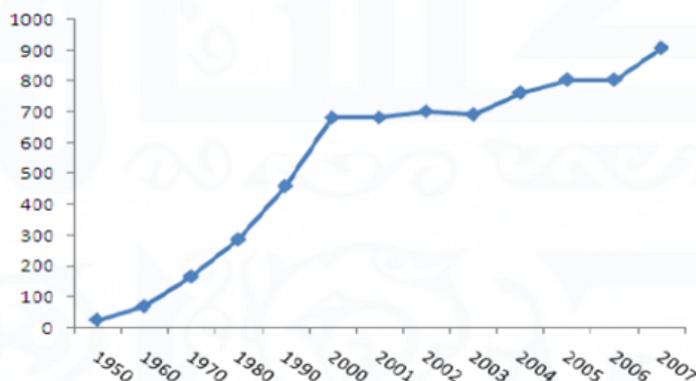
- تبني سياسة تنموية شاملة تقوم على الاقتصاد الأخضر لوقف تدهور البيئة والطبيعة حفاظاً عليها للأجيال المقبلة.

- تشجيع استعمال الطاقات النظيفة في مجال السياحة، لاسيما من طرف المؤسسات السياحية والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

- مراعاة معايير الاستدامة المعتمدة من طرف المنظمة العالمية للسياحة (المقاييس والأعمدة التي تقوم على الاقتصاد، المجتمع والبيئة)

ملحق الجداول والأشكال البيانية

جدول رقم (01): تطور الحركة السياحية الدولية خلال الفترة 1950 - 2007 الوحدة مليون



السنة	عدد السياح بالمليون
1950	25
1960	69
1970	166
1980	286
1990	459
2000	682
2001	682
2002	702
2003	692
2004	763
2005	805
2006	805
2007	908

المصدر: هاني نوال تنافسية القطاع السياحي في الدول العربية، مجلة الباحث، العدد 13، 2013، ص: 79.

جدول رقم (02): مؤشرات استهلاك المياه في قطاع الضيافة

مفرط	عال	مقبول	عادي	استهلاك المياه ( متر مكعب للنزيل في الليلة)
<b>فنادق الخدمة الفخمة</b>				
0.9 <	0.9 -0.56	0.56 -0.5	0.5 >	مناخ معتدل
1.10 <	1.10 -0.75	0.75 -0.6	0.6 >	مناخ متوسطي
1.40 <	1.40 -1.00	1.00 -0.9	0.9 >	مناخ مداري
<b>فنادق الخدمة المتوسطة</b>				
0.75 <	0.75 -0.41	0.41 -0.35	0.35 >	مناخ معتدل
0.95 <	0.95 -0.60	0.60 -0.45	0.45 >	مناخ متوسطي
1.20 <	1.20 -0.80	0.80 -0.70	0.70 >	مناخ مداري
<b>فنادق الخدمة البسيطة</b>				
0.31 <	0.31 -0.21	0.21 -0.2	0.2 >	مناخ معتدل
0.38 <	0.38 -0.25	0.25 -0.22	0.22 >	مناخ متوسطي
0.46 <	0.46 -0.30	0.30 -0.29	0.29 >	مناخ مداري

المصدر: مجموعة البنك الدولي، إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بمنشآت السياحة والضيافة، 30 أبريل 2007، ص: 17.

جدول رقم (03): مؤشرات استهلاك الطاقة في قطاع الضيافة

زائد	عال	مقبول	عادي	استهلاك الطاقة ( كيلو واط في الساعة/متر مربع في منطقة الخدمة)
<b>فنادق الخدمة الفخمة</b>				
<b>مناخ معتدل</b>				
170 <	-145	-135	135 >	كهرباء
	170	145		
240 <	-200	-150	150 >	طاقة أخرى
	240	200		
410 <	-345	-285	285 >	إجمالي
	410	345		
<b>مناخ متوسطي</b>				
175 <	-150	-140	140 >	كهرباء
	175	150		
170 <	-140	-120	120 >	طاقة أخرى
	170	140		

إجمالي	260 >	-260 290	-290 345	345 <
<b>مناخ مداري</b>				
كهرباء	190 >	-190 220	-220 250	250 <
طاقة أخرى	80 >	100 -80	-100 120	120 <
إجمالي	270 >	-270 320	-320 370	370 <
<b>فنادق الخدمة المتوسطة</b>				
كهرباء	البيانات غير كافية	80 -70	90 -80	90 <
طاقة أخرى	البيانات غير كافية	-190 200	-200 230	230 <
إجمالي	البيانات غير كافية	-260 280	-280 320	320 <
<b>فنادق الخدمة البسيطة</b>				
كهرباء	البيانات غير كافية	70 -60	80 -70	80 <
طاقة أخرى	البيانات غير كافية	-180 200	-200 210	210 <
إجمالي	البيانات غير كافية	-240 270	-270 290	290 <

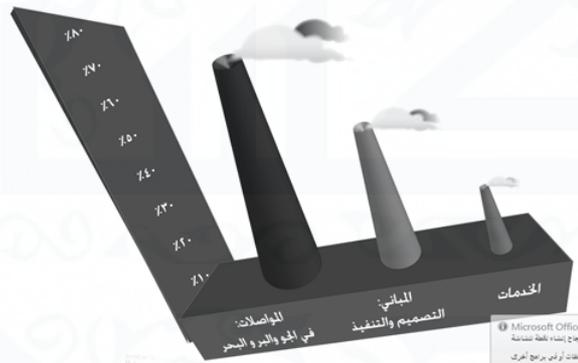
المصدر: مجموعة البنك الدولي، إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بمنشآت السياحة والضيافة، 30 أبريل 2007، ص: 16- 17.

#### جدول رقم (03): كمية النفايات في قطاع الضيافة

مفرط	عال	مقبول	عادي	كمية النفايات (كغ / للنزيل في الليلة )
2.00 <	2.00 -1.2	1.2 -0.6	0.6 >	فنادق الخدمة الفخمة
1.50 <	1.50 -1.00	1.00 -0.4	0.4 >	فنادق الخدمة المتوسطة
1.50 <	1.50 -0.8	0.8 -0.6	0.6 >	فنادق الخدمة البسيطة

المصدر: مجموعة البنك الدولي، إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بمنشآت السياحة والضيافة، 30 أبريل 2007، ص: 18.

#### شكل رقم (01): مصادر غاز الاحتباس الحراري في مجال السياحة



المصدر: تقرير صادر في يوم السياحة العالمي 27 سبتمبر 2008، ص: 06

شكل رقم (02): مسالك الاقتصاد الأخضر



المصدر: الوزارة المنتدبة لدى وزير الطاقة والمعادن والماء والبيئة، المكلفة بالبيئة " نحو اقتصاد أخضر من أجل تنمية مستدامة في المغرب"، مسقط، 3 ديسمبر 2014، ص: 06.

## المراجع والاحالات:

- 1 - مجموعة البنك الدولي، إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بمنشآت السياحة والضيافة، 30 أبريل 2007، ص: 3- 8.
- 2 - مجموعة البنك الدولي، إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالمطارات، 30 أبريل 2007، ص: 2- 7.
- 3- تشارلس د-كولستارد، ترجمة أحمد يوسف عبد الخير، الاقتصاد البيئي، ج1، النشر العلمي والمطابع، الرياض، 2005، ص: 1- 3.
- 4 - المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، الاقتصاد الأخضر، سلسلة البيئة البحرية "4"، إصدار خاص بمناسبة الاحتفال بيوم البيئة الإقليمي بالكويت، 24 أبريل 2014، ص: 06.
- 5- الاسكو، الاقتصاد الأخضر بالمنطقة العربية: المفهوم العام والخيارات المتاحة أمام دول المنطقة، جامعة الدول العربية، برنامج الأمم المتحدة للبيئة / المكتب الإقليمي لغرب آسيا، أبريل 2011، ص: 01.
- 6 - رلى مجدلاني، مفاهيم ومبادئ الاقتصاد الأخضر "الإطار المفاهيمي، الجهود العالمية وقصص النجاح"، United Nation Economic and Social Commision for Western Asia، 2010/12/15، ص: 03.
- 7- UNEP: Towards a green economy: Pathways to sustainable development and poverty eradication, Nairobi, 2011, p:16.
- 8 -World Bank: Inclusive green growth: The pathway to sustainable development (Washington, DC, 2012), p:02.
- 9 - OECD: Towards green growth, A summary for policy makers, Paris, May 2011, p:08.
- 10 - أحمد الجلاّد، دراسات في الجغرافيا السياحية، عالم الكتب، القاهرة، 1977، ص: 58.
- 11- Honey Martha, Ecotourism and Sustainable development: Who owns paradise(Washinton: DC, Island Press 1999,p: 19.
- 12 - Christian Chaboud , Philippe Méraf et Djohary Andrianam binimina, "l'écotourisme comme nouveau mode de valorisation de l'environnement: diversité et stratégie des acteur a Madagascar" papier presente an 14 émes journé du développement organisée par l'Association Tiers\_monde et le Gemdev, Paris , le 2-4 juin 2003, p: 07.
- 13 - هشام بشير، مقال بعنوان: السياحة البيئية المفهوم والأهمية، انظر الموقع: <http://ansd.info/main/art.php?id=139&art=10536>، تاريخ الإطلاع : 2012/10/28 على الساعة 10:30.
- 14 - أحمد عبد السميع علام، علم الاقتصاد السياحي، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدينيا الطباعة، الإسكندرية، 2008، ص: 221.
- 15 - عنابي بن عيسى، الترويج للمنتج السياحي البيئي الجزائري في الخارج: لماذا وكيف؟، الملتقى الدولي حول: اقتصاديات السياحة ودورها في التنمية المستدامة، جامعة محمد خيضر بسكرة، 09- 10 مارس 2010، ص: 07.
- 16 - سعاد حاكم عذبي وعلي آبا أسماء حسين وأنور شيخ الدين عبده، السياحة البيئية في الكويت تحليل الآثار وإستراتيجية الاستدامة، مجلة العلوم الاجتماعية الكويتية، مجلد 33، العدد 2، 2005، ص: 295.
- 17 - Sarah Alexander, GREEN HOTELS: Opportunities and Resources for Success, Edited by Carter Kennedy, Zero Waste Alliance, September 2002, p: 02.
- 18 - خالد بن حسين الشهراني وعبد الحكيم بن عبد العزيز الماضي، ورقة عمل بعنوان "النزل السياحية البيئية منتجع سياحي مستدام"، ص: 04، رابط التحميل: [www.t1t.net/book/save.php?action=save&id=142](http://www.t1t.net/book/save.php?action=save&id=142)، تاريخ التحميل: 2012/11/19 على الساعة 16:25.
- 19 - سعد إبراهيم حمد، تطوير واقع السياحة البيئية في جنوب العراق منطقة الأهواز، مجلة التقني، المجلد 22، العدد 05، هيئة التعليم التقني بالعراق، 2009، ص: 07.
- 20 - ماضي بلقاسم و بروج حنان، مرجع سابق، ص ص : 06 - 07.
- 21 - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، نحو اقتصاد اخضر مسارات إلى التنمية المستدامة والقضاء على الفقر، مرجع لواقعي السياسات، St-Martin-Bellevue, France، 100 Watt، 2011، ص: 30.
- 22 - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الحد من انبعاث الغازات الدفيئة من قطاع النقل، 26 أوت - 04 سبتمبر 2002، ص: 08.
- 23 - وزارة السياحة، دور السياحة في مواجهة التغيرات المناخية، يوم السياحة العالمي، عمان، 27 سبتمبر 2007، ص: 07.
- 24 - وزارة الخارجية الأميركية، تحول الشركات إلى الأخضر - e Journal USA، المجلد 13، العدد 11، نوفمبر 2008، <http://www.america.gov/publications/ejournals.html>، ص : 19.
- 25 - إبراهيم خليل بظاظو، الجغرافيا والمعالم السياحية، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص: 146.
- 26 - أكرم عاطف الرواشدة، السياحة البيئية في محمية غابات عجلون، دراسة استطلاعية، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد 05، العدد 02، 2012، ص: 151.
- 27 - بدرية عبد الله العوضي، دور القانون في حماية المحميات الطبيعية في منطقة الخليج العربي، بحث مقدم إلى مؤتمر "نحو دور فعال للقانون في حماية البيئة"، كلية الشريعة والقانون بالتعاون مع الهيئة الاتحادية للبيئة، دولة الإمارات العربية المتحدة، 2- 4 ماي 1999، ص: 03.

- 28 - فراس ياوز عبد القادر، الجرائم الماسة بالمحميات الطبيعية "دراسة مقارنة"، مجلة الحقوق بجامعة المستنصرية بالعراق، المجلد 04، العدد 17، 2012، ص:06.
- 29 - World Tourism Organization (UNWTO) - A Specialized Agency of the United Nations **Djerba Declaration on Tourism and Climate Change, Djerba, Tunisia, 11 April 2003** <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/decladjerbae.pdf> 17:05 على الساعة 2016/01/05 ، تاريخ التصفح:
- 30 - World Tourism Organization (UNWTO) - A Specialized Agency of the United Nations ,**DAVOS DECLARATION CLIMATE CHANGE AND TOURISM RESPONDING TO GLOBAL CHALLENGES**, The Second International Conference on Climate Change and Tourism, Davos, Switzerland, 3 October 2007 <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/decladavose.pdf>
- 31 - وزارة السياحة ، دور السياحة في مواجهة التغيرات المناخية ، يوم السياحة العالمي ، عمان ، 27 سبتمبر 2007 ، ص: 05 .
- 32 - Committed to Tourism, **Travel and the Millennium Development Goals, Ministers' Summit on Tourism and Climate Change**, London, United Kingdom Conference Set, Platinum Suite 4, Level 3, 13 November 2007 <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/concludondon.pdf>
- 33 - International Institute for peace through Tourism, **Lusaka Declaration on Sustainable Tourism Development, Climate Change And Peace**, Lusaka, Zambia, 20 May, 2011 <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/lusakadeclarationontourismclimatechangeandpeace1.pdf>
- 34 - World Tourism Organization (UNWTO) - A Specialized Agency of the United Nations, **Legazpi City, Albay Declaration on Tourism's Response to Climate Change**, UNWTO-Asean International Conference On Tourism And Climate Change, Legazpi, 20th May 2014 [http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/legazpi\\_declaration.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/legazpi_declaration.pdf)
- 35 - منظمة الطيران المدني (ايكاو) ، حماية البيئة ، " التقرير السنوي للمجلس " ، سنة 2007، ص:39.
- 36 - منظمة الطيران المدني (ايكاو) ، حماية البيئة ، " التقرير السنوي للمجلس " ، سنة 2009، ص:45.
- 37 - منظمة الطيران المدني (ايكاو) ، حماية البيئة ، " التقرير السنوي للمجلس " ، سنة 2010 ، وثائق الندوة الجمعية العمومية في سنة 2013 ، ص:29.
- 38 - منظمة الطيران المدني (الايكاو) ، حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي، التقرير السنوي للمجلس 2011 ، وثائق الندوة الجمعية العمومية في سنة 2013، ص:33.
- 39 - برنامج الأمم المتحدة للتنمية، بناء اقتصادات خضراء شاملة " قصص نجاح من التعاون فيما بين بلدان الجنوب، مطبوعة قدمت في معرض الامم المتحدة للتنمية القائمة على التعاون فيما بين بلدان الجنوب، نيروبي بكينيا، 28 أكتوبر إلى 01 نوفمبر 2013، ص: 23.
- 40 - هديل عادل، مقال بعنوان الكربون الأزرق في مواجهة التغير المناخي، صحيفة الخليج الصادرة في 19 أبريل 2017، انظر الموقع <http://www.ngalarabiya.com/eye-on-earth> ، شوهد يوم 2017/05/05 على الساعة 21:45.