

الفصل الخامس

نهر النيل والسياحة النيلية

الفصل الخامس: نهر النيل والسياحة النيلية

الخصائص الجغرافية لنهر النيل (١)(٢)

منذ القدم ونهر النيل يشير خيال الإنسان أكثر من أي نهر آخر في العالم فهو لا يذانيه طولاً أي نهر آخر، ينساب متدفقا علي مسافة طولها ٤١٤٥ ميلاً من منبعه في بورندي في اقصى الجنوب ماراً باحراش بدائية بيئية فريدة مأوي لحيوانات ونباتات نادرة وصولاً لآثار الفراعنة الذين شكلوا حضارة مصر العظيمة.

يدخل نهر النيل أرض مصر عند قرية ادندان، ويجري في اتجاه شمال شرقي حتي بلدة الصدر، وعندها ينحرف مجراه صوب الجنوب الشرقي إلي ان يصل بلدة كرسكو النني ينحني بعدها ليغير اتجاهه مرة ثانية إلي الشمال الشرقي حتي مدينة ادفو، وإذا ما جاوزها النهر ينحرف قليلا نحو الشمال الغربي حتي الوزيقات ثم مرة اخري نحو الشمال الشرقي حتي قوص ثم شمالا إلي قنا. وإلي الشمال من قنا يغير النهر اتجاهه فينحدر غربا مع ميل قليل إلي الجنوب حتي يصل إلي نجع حمادي.

وبعد أن يتجاوز النهر نجع حمادي ينشني اثناءه اخري ويتجه صوب الشمال الغربي حتي منفلوط، ثم صوب الشمال حتي سمالوط فالشمال الشرقي حتي الواسطي تقريبا، اما إلي شمال الواسطي فيتجه النهر شمالا حتي القاهرة وبعدها يتجه نحو الشمال الغربي لمسافة عشرين كيلو مترا تبدأ بعدها منطقة الدلتا التي تنفرع فيها مياه النهر إلي فرعي رشيد ودمياط.

ويبلغ طول مجري النهر فيما بين ادندان والقاهرة ١١٨٨ كيلو مترا اما طول فرع دمياط فيبلغ ٢٤٢ كم ويقل طول فرع رشيد عن هذا القدر بنحو ٦ كم ومعني هذا ان طول مجري النهر داخل الأراضي المصرية يبلغ حوالي ١٥٣٠ كيلو مترا.

وعلي هذا فإن وادي النيل في مصر يزداد اتساعا بالتدرج كلما هبطنا مع النهر حتي يصل إلي اقصى اتساع له وهو ٢٣ كم في محافظة بني سويف. أما إلي الشمال من الواسطي وعند بدء دخوله إلي محافظة الجيزة. فيضيق السهل الفيضي بحيث لا يتجاوز اقصى اتساع له ١٢ كم بمتوسط قدره ٨,٢ كم وبحد ادني لا يزيد علي ٥ كم. ويرجع هذا إلي اختناق وادي النيل في نهايته الشمالية قبل تفرع الدلتا وانسباط ارضها. إذ تطبق علي الوادي من الناحية اليسني كتلة جبل المقطم، كما تقترب منه من الناحية اليسري كتلة جبل أبو رواش.

ويبلغ الوادي حده الادني من الاتساع في محافظة اسوان حيث لا يتجاوز اتساعه في منطقة خانق كلابشة ٢٠٠ متر، كما لا يزيد اتساعه في منطقة خانق السلسلة علي ٣٢٠ مترا. وهذا القدر من الاتساع يمثل اتساع النهر ذاته في هذين الموضعين. أي أنه ليس له سهل فيضي فيها، ويرجع هذا إلي الطبيعة التركيبية للصخور التي يخترقها النهر فيهما.

وقد استمر نهر النيل في بلاد النوبة دائبا علي نحت مجراه وتعميقه منذ العصر الحجري القديم الاعلي حتي عام ١٨٩٨ وهو العام الذي بني فيه خزان اسوان والذي أدى بناؤه إلي ظهور بحيرة صناعية كبيرة كان منسوبها وقتذاك نحو ١٠٦ أمتار فوق مستوي سطح البحر، وقد طفت

مياهاها علي اشرطة الأرض الزراعية الضيقة في بلاد النوبة. واضطر الأهالي إلي نقل نجوعهم إلي مناسب أعلي من ١٠٦م. وفي سنة ١٩١٣/١٢ تمت التعلية الأولى لخزان اسوان وازدادت مساحة البحيرة الصناعية المتكونة امامه، ووصل منسوب الماء فيها إلي ١٣٣ متراً فوق مستوي سطح البحر واضطر اهالي النوبة مرغمين مرة اخري إلي هجرة قراهم واعادة بنائها علي مناسب أعلي، تعصمهم من الماء ولكنها لا تسمح اطلاقاً بمزاولة أي نشاط زراعي وتكررت قصة التعلية مرة ثانية في عام ١٩٣٤ عندما ارتفع منسوب البحيرة إلي ١٣١ متراً. وهكذا كان خزان اسوان عاملاً هاماً في ازالة معالم منطقة الجندل الأول وفي خلق بحيرة طويلة غيرت المظهر التضاريسي العام لوادي النيل في منطقة النوبة السفلي وفي تغير الحالة الفيزيوجرافية التي كانت عليها مياه النهر، فبعد ان كان النهر ينحت قاعة ويعمقه تحول إلي الارساب.

أما انشاء السد العالي فقد أدي إلي خلق بحيرة ضخمة تزيد مساحتها علي ٤٠٠٠ كم^٢ ويتراوح اتساعها مابين كيلو متر وعشرين كيلو متراً. اما منسوب المياه امام السد فيبلغ ١٨٨ متراً فوق مستوي سطح البحر. وقد استغرق ملؤها نحو ثلاث سنوات بعد الانتهاء من انشاء السد. ومن أهم السمات التي تسترعي الانظار في النوبة السفلي ان هيئة الأرض الطبيعية فيها تبدو مقطعة بعدد كبير من الأودية الجافة التي ينتهي اغلبها إلي وادي النيل مثل وادي كركر ووادي كلاشه، تظهر في النهر بعض الجزر الناتئة الكبيرة الحجم مثل جزيرة سلوكة وجزيرة اسوان أو فيلة وجزيرة النباتات.

التكوين الجيولوجي

يؤكد بعض العلماء بأن نهر النيل بدأ يشق طريقة فوق أرض مصر في أواخر عصر الميوسين، بعد أن تعرضت لحركة رفع كبيرة ادت إلي انحصار مياه البحر الميوسيني عنها، ثم اخذ النهر الوليد يحفر لنفسه مجري عميقاً في تكوينات الفترات الجيولوجية السابقة.

هذا ويتألف الوادي النيلي من راسب تنتمي إلي البلايوسين والبلايستوسين، وتتوزع الرواسب الأولى في مناطق متفرقة بين رواسب البلايستوسين والهولوسين الفيضية والحافتين اللتين تحددان الوادي، كما تظهر كذلك عند مصبات الأودية التي تنتهي إلي النهر. وتتألف الرواسب البلايوسينية فيما بين كوم امبو وبني سويف من رواسب من الدماليك والحصى والرمال مما يدل علي أنها أرسبت في هذا القطاع بعد ان تم نقلها بواسطة روافد النهر، وفيما بين بني سويف والقاهرة من الحجر الرملي المتكلس والصلصال وبعض المتحجرات مما يدل علي انها ذات اصل بحري. وتوجد هذه الرواسب علي منسوب + ١٨٠ متر فوق المستوي الحالي للبحر المتوسط.

اما الرواسب البلايستوسينية، فهي تتألف من مواد رملية حصوية معظمها مشتق من جبال البحر الأحمر، وتتكون منها المدرجات النهرية التي توجد علي كلا جانبي الوادي، كما ان بعض الارسابات عند مصبات الاودية التي تنتهي إلي النيل تنتمي هي الاخرى إلي عصر البلايستوسين والتي توجد علي مناسب تتراوح بين ١٥٠ متراً، ٣ متر فوق مستوي السهل الفيضي الحالي. هذا ويرجع تكون المدرجات النهرية في وادي النيل في مصر إلي تأثير ثلاثة عوامل رئيسية هي:

١ التغيرات التي كانت تطرأ علي مستوي القاعدة.

- ٢ - التغيرات التي كانت تتعرض لها كميات المياه والحمولة التي يحملها النهر.
- ٣ - التغيرات التي كان يتأثر بها النظام الهيدرولوجرافي لنهر النيل وتحوله من نظام يستقي مياهه من جبال البحر الأحمر إلي نظام نهر تأتي إليه المياه من الجنوب.
- وتداخل هذه العوامل الثلاثة يدل دلالة قاطعة علي أن وادي النيل في مصر واد معقد ويختلف في نواح كثيرة عن غيره من الأودية النهرية.

المناخ

نظراً لوقوع اقليم الوادي بين خطي عرض ٢٢، ٢٣ شمالاً، فإنها تخضع للظروف المناخية المدارية الجافة، فيماعدًا أجزائها الشمالية التي تدخل ضمن المنطقة المعتدلة الدافئة.

فإن الاقليم المناخي لمصر الوسطي الذي يضم محافظات مصر الوسطي (الجيزة - بني سويف - الفيوم - المنيا) فالظروف المناخية في هذا الاقليم أكثر شبيهاً بالصحراء فيبدو التطرف واضحاً في درجات الحرارة. ويصبح المطر نادراً.

فاقليم مصر العليا ويشمل مصر العليا جنوب المنيا يسود مناخ قاري متطرف تنعدم فيه الامطار وتنخفض نسبة الرطوبة في الجو وتسود الرياح الشمالية.

فاقليم الوادي لايعرف العواصف أو الرياح الشديدة التي تعوق من نشاط الانسان إلا في فترات محددة كالرياح الخماسينية خلال فصل الربيع، التي لا تتجاوز اليومين. حيث تسود الرياح الشمالية. كما يتميز هذا الاقليم بانخفاض نسبة الرطوبة في الجو، واتساع فترات سطوح الشمس أغلب أوقات العام.

فقد أكسب هذا المناخ المنطقة وخاصة في فصل الشتاء ميزة سياحية فالطقس اللطيف المتميز بدفئة وشمسه الساطعة هو وسيلة من أهم وسائل الجذب السياحي. فالطقس الجميل جوهر له أهمية بصورة خاصة في قضاء الاجازات. فالطقس أحد العوامل التي يمكن أن تضفي علي الإجازة بهجة ومتعة.

عوامل الجذب السياحي لنهر النيل

في وادي النيل نشأت وازدهرت أقدم الحضارات البشرية. فالظروف الطبيعية التي تتمثل في خصوبة التربة ووفرة المياه وملاءمة المناخ وسهولة الاتصال بين أجزاء الوادي عن طريق نهر النيل. أتاحت هذه الظروف للمصري القديم أن يستغلها ليصنع أول حضارة متكاملة العناصر علي هذا الوادي الأمين الذي تحميه الصحراء من الشرق والغرب وتضمن لساكنيه الأمان والاستقرار.

ويعتبر نهر النيل من عوامل الجذب السياحي المميز لمصر بالإضافة إلي إمكان استغلاله كوسيلة رئيسية للنقل النهري، خاصة وأن إمكانات النيل في مصر تتفوق علي غيرها في الدول التي تحرص علي استغلال المجاري المائية الداخلية بها في أغراض السياحة.

وتمثل السياحة النهرية مكاناً متميزاً في منظومة السياحة المصرية حيث أصبحت تشكل في الوقت الحاضر أكثر من ٢٧٪ من الغرف السياحية الكلية المتاحة بالإضافة إلي أنها تعطي للسائح

تجربة فريدة لاتكرر في أنحاء كثيرة من العالم وذلك لتفرد نهر النيل بمناظرة الطبيعية التي تعكس البيئة الريفية المصرية وبما تحوي من كنوز أثرية تنتشر علي ضفافه بدءاً من الجيزة أو منف عاصمة مصر القديمة إلي آثار النوبة في بحيرة السد العالي والتي تعطي في تفاعلها واتصالها العضوي مع النيل إمكانية غير مكررة من السحر والثقافة والجمال.

تنبؤات الطلب علي السياحة النيلية(٣)

تشير دراسات الطلب علي السياحة النيلية - منذ بداية نموها نمواً مطرداً في بداية الثمانينات إلي الآن إلي الاختلاف في طبيعة هذا الطلب في العشر سنوات الماضية. فنجد من دراسة الطلب في بداية الثمانينات معدلات لاتزيد عن إنشاء عشرة سفن في العام إلي أن وصل الطلب إلي ذروته في أعوام ٨٦ - ٨٧ - ٨٨ مؤدياً إلي تزايد دخول الاستثمارات في بناء السفن لتصل إلي ٣٥ سفينة في العام، لكن لإزدحام النهر بهذه السفن دون نمو كاف في الخدمات الخاصة بالسفن وتنظيم الملاحة في النهر أدي إلي تأخر الطلب علي إنشاء السفن ابتداء من عام ٩٠. مما أدي بوزارة السياحة إلي عدم إعطاء تراخيص لإنشاء سفن جديدة حتي عام ٩٣ حتي يمكن توفير بنية أساسية تسمح بخدمة الاسطول الحالي وتعطي تسهيلات في التشغيل والإمدادات المختلفة وفي عمليات تنظيم زيارة المناطق الأثرية دون خلق لإزدحام غير متحكم فيه في المناطق الأثرية.

وتسمح هذه التطويرات في البنية الأساسية بعمليات زيادة القدرة الإستيعابية للنهر علي إنشاء سفن جديدة بما يسمح بمضاعفة الاسطول الحالي من ١٨٧ عام ٩١ إلي ٥٠٦ مركب عام ٣٠٠٠ بناءً علي دراسته السوق العالمية للسياحة عموماً بالنسبة لمصر وبناءً علي التنبؤات بالنسبة للسياحة النهرية علي وجه الخصوص.

ومن الواضح في دراسة تشغيل الفنادق العائمة الحالية أن الطلب لا يتصف بالتوازن علي مدار العام فنجد تذبذب بترواح بين الذروة في أكتوبر ونوفمبر وديسمبر ويناير بينما يتناقص تدريجياً ليصل إلي أدني معدلته في أشهر يونيو ويوليو وأغسطس رغم إمكانية استخدام هذه الفنادق في هذه الأشهر بالنسبة لمجموعة الدول جنوب البحر المتوسط مثل أسبانيا والبرتغال وفرنسا، إذا تم التسويق والترويج لهذا النمط من السياحة في هذه الدول، وعموماً فالملاحظ أن نسبة إشغال الفنادق العائمة يتراوح بين ٦٠٪ و ٧٠٪ علي مدي العام مما يعطي مؤشراً علي مدي الإقبال علي هذا النمط من السياحة وجاذبيته بالنسبة للسياح.

وبالنسبة لامكانيات استيعاب النهر للأنشطة السياحية، فيتوقف ذلك علي نوعيتها وتأثيرها علي النهر وشواطئه ومجرأه الملاحي، بالإضافة إلي عوالم الجذب السياحي ومنها: أماكن الزيارة، ومواقع الترويج والخدمات المتوافرة.

اهمية الفنادق العائمة:

وترتبط الرحلات الطويلة بالمراكب السياحية (الفنادق العائمة). وقد اقبلت الشركات الفندقية العالمية علي تشغيل هذه الفنادق العائمة باعتبارها من أهم عوامل الجذب للسياحة الدولية الوافدة إلي مصر. وتساعد هذه الفنادق علي سد النقص في الطاقات الفندقية في مواسم الذروة سواء

بالقاهرة أو الوجه القبلي. وحسب البيانات المتاحة، يمكن تقدير عدد السائحين الذين يستخدمون الفنادق العائمة في رحلاتهم بحوالي ١١٠,٠٠٠ سائح سنوياً، وهو عدد تبلغ نسبته ١٠٪ من إجمالي عدد السائحين في مصر، ومع ذلك فإن هذا العدد لا يمثل الطلب الحقيقي وبتطوير برامج السياحة النيلية وتنويع العروض، فإن التقدير الملائم للطلب علي خدمات الرحلات الطويلة يصل إلي حوالي ٤٠٠,٠٠٠ سائح في عام ١٩٩٠، وهو ما يزيد كثيراً علي طاقة العروض حالياً من الفنادق العائمة.

وتعتبر القوارب الشراعية والأتوبيس النهري هي الوسيلة المتاحة أمام السائح للرحلات القصيرة، سواء الجولات النهارية أو الليلية، إذ أن الفنادق العائمة الموجودة بالقاهرة تستخدم أساساً كمطاعم أو فنادق ثابتة.

ويمثل هذا الوضع قصوراً شديداً في استيعاب سائح القاهرة، والذي يمكن أن تمثل الجولة النيلية لعدة ساعات، جزءاً أساسياً في برنامجه، وخاصة الجولات المسائية.

وسائل الاستغلال الأمثل لنهر النيل سياحياً (٣)

في إطار خطة وزارة السياحة لتنمية الخدمات المتاحة علي طول المسار النهري، تم تقسيم المجري الملاحي من القاهرة إلي أسوان إلي مجموعة من القطاعات المكانية تشكل كل منها منطقة ذات خصائص سياحية وتسويقية محددة بالإضافة إلي طبيعة المواقف الملاحية والتي تعترض مجري النهر، وهذه القطاعات الأربعة هي:

✱ قطاع بحيرة السد العالي

✱ قطاع أسوان/ سوهاج

✱ قطاع سوهاج/ أسيوط

✱ قطاع أسيوط/ القاهرة

وتعطي الدراسة أولوية في تطوير السياحة النهرية في القطاع أسوان - سوهاج حيث أن هذا القطاع يحوي أكثر من ٩٠٪ من الحركة الملاحية السياحية الحالية ولتوافر المطارات الدولية والطيران العارضي والتي تعطي لهذا القطاع سهولة نسبية في الإنصال بالعالم، كما أنه يشكل منطقة جذب سياحي عالمي لما تتمتع به آثار الأقصر من شهرة عالمية.

وقد تم حصر المشكلات القائمة والمتوقعة بعد زيادة الاسطول السياحي بالمنطقة وتحديد متطلبات تنشيط وتسهيل خدمات الفنادق العائمة، والإمكانيات الكامنة والتي تسمح بالوصول إلي الإستغلال الأمثل للطاقة الاستيعابية للنهر دون إهدار للبيئة الطبيعية والجمالية للنهر والمنظر الطبيعي للوادي المحيط والآثار.

فالمراكب السياحية أو الفنادق العائمة ليست مجرد أداة للوصول من مكان إلي مكان ولكنها عملية متكاملة تضع السائح في محيط جديد لتقلبه بعد ذلك إلي موقع أثري يريد أن يعيش في سحره، فهي ليست عملية نقل فقط بل يجب أن تأخذ بعداً آخر وهو السياحة النهرية.

فالمسار الذي ينقل السائح من الفندق إلى موقع الأثر في أغلب الأحيان متدهور فقير من الخدمات السياحية فيجب أن يأخذ هذا المسار في الاعتبار وتجهيزه تمهيداً للوصول إلى المنطقة الأثرية وقد حددت الدراسة مواقع يجب الاسراع في تنميتها مثل إدفو، وكوم إمبو، وإسنا، وفيله بأسوان والكرنك بالاقصر.

ف تنمية وتطوير الأنشطة والخدمات السياحية علي الجزر انيلية أمر هام وذلك لتنظيم أنماط حركة الملاحة ومنع تكديس المراكب السياحية في مكان واحد وخاصة عند القناطر والأموسة حيث أن وجود جزيرة عليها أنشطة سياحية قل الهويس تجعل السائح لايشعر بالوقت الذي ينقضي في إنتظار تعدية الهويس.

تطوير واعداد مجري النيل (٤)(٥)

بالرغم من ثبات المجري الملاحي لنهر النيل بعد انشاء السد العالي، الا أن السير العشوائي للمراكب والسفن تسبب في زيادة انهيار جوانب النهر، وينتج عن ذلك حدوث اختناقات في المجري المائي، مما يدفع وزارة الري إلى صرف مياه زائدة عن حاجة الري - في بعض اوقات من السنة بجانب فترة السدة الشتوية لتسهيل سير السفن الملاحية والسياحية خلال هذه الاختناقات. كما يتم سنويا عملية تطهير داخل المجري، فهي عملية لا تحدي بسبب تكرار انهيارات جوانب النهر، وهو أمر يستوجب إعداد مجري النيل وتطويره حتي يمكن استغلاله في النقل والسياحة.

ويتم تنفيذ مشروع بهدف تطوير وتحديث المجري الملاحي واقامة شمندورات لارشاد السفن. فيريد هذا المشروع من كفاءة النقل النهري ليلا ونهارا بدرجة يمكن معها قطع المسافة من القاهرة إلى أسوان في ثلاثة ايام بدلا من عشرة، كما يسمح بغاطر عمقه متراو بدءا من ١,٣ متر.

كما يتضمن المشروع حماية الشواطئ من الانهيار واقامة الموانئ والاهوسة الحديثة بدلا من الحالية بالمواصفات التي تخدم وتسهل حركة المرور، علاوة علي تلافي فقد المياه.

تهيئة واقامة المراسي والموانئ السياحية:

١ - في منطقة القاهرة:

تعاني البواخر السياحية صعوبة الحصول علي مرسي بوسط القاهرة علي النيل، خاصة وان هذه البواخر قد وصل عددها حاليا إلي ٤٩ وحدة، ويجري بناء مثل هذا العدد الذي ينتظر ان يتم تشغيله خلال السنوات الخمس القادمة، ومن ثم يتعين تخصيص مواقع بالمنطقة من مصر القديمة إلي المعادي لاقامة مراسي للبواخر السياحية، حتي تكون البواخر قريبة من القاهرة بحيث تيسر الاتصال بها، ويسهل علي السياح - عند عودتهم بالباخرة السياحية إلي القاهرة - زيارة المناطق الاثرية في مصر القديمة والاهرام، كما يتعين تزويد هذه المراسي بالمياه والانارة والاتصال التليفوني.

٢ - في منطقة المنيا:

* مرسي مدينة المنيا السياحي: لا تستطيع البواخر السياحية حاليا ان ترسو علي السلم السياحي للمرسي لوجود جزيرة تكونت امامه، الامر الذي يقتضي ازالة هذه الجزيرة.

* منطقة بني حسن: لا يوجد مرسي بهذه المنطقة الاثرية برغم اهميتها لوجود جزيرة في مواجهتها، ومن ثم يتطلب الامر ازالة هذه الجزيرة حتي تتمكن البواخر السياحية من الرسو في مواجهة المعبد.

* تل العمارنة: يوجد مرسي بحالة جيدة في البر الغربي، والمرسي القائم في البر الشرقي يحتاج إلي اصلاح وترميم.

٣ - في منطقة سوهاج:

* يوجد مرسي بالبلينا، وهو بحاجة إلي اصلاح وتطوير.

٤ - في منطقة قنا:

* يحتاج مرسي معبد دندرة إلي ترميم وتطوير وامتداد ليصبح كافيا لاستقبال العدد المناسب من البواخر، لاهمية المنطقة من الناحية الاثرية.

* تحتاج مراسي الأقصر إلي استكمال بنائها، حيث إنها لم تتجاوز حتي الآن مرحلة «المراسي المردومة بالرمال»، مما يشكل صعوبة في النزول والصعود، من وإلى البواخر.

* تحتاج مدينة اسنا إلي اقامة مرسي سياحي يكفي لاستقبال من ٨ إلي ١٠ باوخر في المتوسط يوميا، في الجهة القبلية من الهاويس، وكذلك من الجهة البحرية منه.

٥ - في منطقة اسوان:

* توجد جزيرة في منطقة المرسي القائم بمدينة ادفو، تعوق دخول وخروج البواخر السياحية، مما يستلزم ازالتها واصلاح المرسي وتطويره، ليصبح كافيا لاستقبال البواخر السياحية التي يصل عددها إلي اثنتي عشرة باخرة في المتوسط يوميا.

* المرسي القائم في كوم أمبو يصلح لاستقبال باخرتين علي الأكثر. وقد ظهرت حديثا جزيرة في مواجهته تعوق دخول وخروج البواخر السياحية، الأمر الذي يقتضي ازالة هذه الجزيرة واقامة مرسي جديد قرب المعبد، يسمح باستقبال البواخر التي يصل عددها إلي عشر باوخر يوميا في بعض الاحيان.

استشراف لمستقبل السياحة النيلية في مصر:

تتمتع مصر بوجود شبكة طرق مائية قل أن توجد مثلها في أي بلد آخر فكل قرية تمر بها نرعة أو أكثر يمكن استخدامها لنوع أو آخر من وحدات النقل النهري ابتداء من الوحدات الشراعية التي يوجد منها آلاف الوحدات مختلفة الأحجام والحمولات إلي الوحدات الآلية والوحدات المقطورة والوحدات المدفوعة. ويعتبر النقل النهري أرخص أنواع النقل تكلفة وأن كان أبطأها.

فيتعين لمواجهة المستقبل اجراء دراسات للطلب الحالي والمتوقع علي السياحة النيلية. بما يمكن من تحديد نوعيات السائحين ورجباتهم. حتي يتسني تطوير العرض الملائم وتنويع طبيعته، مع ضرورة ترويع السياحة النيلية وفق برامج مدروسة تتلاءم مع نمو العرض، والعمل علي توفير مزيد من التنوع المدروس بما يتلاءم مع الاحتياجات السياحية. بحيث يمتد هذا التنوع ليشمل حجم السفن المستخدمة، ونوعية الرحلات ومدتها، وأماكن الزيارة واسعار الرحلات، مع التشديد علي مراقبة مستوي الخدمات.

فإن من بين الاسس المقترحة لتحقيق التوازن المنشود بين السياحة النيلية والبيئة تشتمل علي الاهتمام بالبنية الاساسية وتصميمها علي أقصى طاقة للمشروعات من صرف صحي معالج وماء وطاقة ومواصلات ووسائل للتخلص من القمامة بدون تلوث البيئة.

يقتضي الاستخدام الكفء لنهر النيل سياحيا وملاحيا، وضع خطة متوسطة المدى لاقامة موان نهريه من الدرجة الأولي، بمعدل ميناء لكل محافظة، علي أن تزود هذه المواني بالمرافق اللازمة لخدمة السياح. ذلك ان وجود مثل هذه المواني بالقرب من عواصم المحافظات يؤدي إلي تنشيط المحافظة اقتصاديا وسياحيا.

من المتوقعات المنتظرة لهذا النمط من السياحة المصرية ان تصبح السياحة النهريه صناعة كبري مما يوجب تطوير كل ما يههم هذه الصناعة أهمها: مناطق الرسو رئيسية وفرعية - مراكز خدمة لإصلاح الأعطال - نظام للتحكم والمساعدة الملاحية - أجهزة للطوارئ - حماية البيئة (كيفية التخلص من الصرف الصحي والنفائات..)، رقابة وتفتيش علي السفن للمستوي الصحي وأخطار الحريق - تدريب رباب السفن وطاقم الملاحين، كما يمكن تطبيق ذلك علي القائمين بتسويق سياحة الرحلات النيلية في الأسواق العالمية، ربما يستعدي تنفيذ تلك المتطلبات إنشاء هيئة شبه رسمية تكون مسئولة عن ذلك.

أضاف نهر النيل للسد العالي بحيرة خلابة في مناظرها وفريدة في بيئتها مما يستوجب إضافتها إلي المحميات الطبيعية في مصر

والأمر هنا يتطلب اعداد دراسة عن إمكانية إيجاد رحلات نيلية تغطي كافة المحميات الطبيعية في قطاع بحيرة السد العالي ومنها محمية جزر سالوجا وغزال والجزر الصغيرة بينهما ومحمية وادي العلاقي بأسوان.

ويقتضي التخطيط لتنمية السياحة النيلية في نهر النيل الاخذ بسياسة توافر الخدمات السياحية النهريه والمرافق الخاصة بها - دراسة العرض والطلب السياحي وتقيمة وتقدير إسكانيات تطوره والعدد الاجمالي للسياح والظروف المؤثرة في ذلك. فإنه من الضروري القيام بالمسح السياحي لنهر النيل والمناطق السياحية المطلة عليه من اجل القيام بالمهام التالية:

١ - دراسة الامكانيات الطبيعية لنهر النيل والامكانيات البشرية والتجهيزات السياحية للفنادق العائمة.

٢ - دراسة وتحليل العوامل المؤثرة في التنمية السياحية النهرية كالنشاطات المختلفة للتوي العاملة.

٣ - تحديد مناطق التنمية السياحية النهرية وامكانات تطوير مواقع الرسو للفنادق العائمة وتنميتها.

٤ - إضاءة المجري النهرى (نهر النيل) وتحديد العلامات الارشادية مع تزويد الفنادق القائمة ببيانات الطقس والأعطال وكذلك وضع نظام مكافحة الحريق والوقاية منه لضمان سهولة الحركة في المجري النهرى.

٥ - تحليل العرض والطلب السياحي وامكانياته ومرتكزاته وتياراته.

٦ - وضع البرامج والخطط الكفيلة بتنمية قطاع السياحة النهرية وزيادة انتاجيته ورفع مستواه وبرامجة الخطط وفق إطار زمني محدود وقابل للتطبيق.

فإن وضع مواصفات للفنادق القائمة والمتحركة والثابتة أمر هام بما يضمن سلامة سيرها ومتعة الركاب وراحتهم، والحفاظ في نفس الوقت علي مياه النهر من أي تلوث، بحيث لا يمنع أي ترخيص لأي من هذه الفنادق إلا إذا توافرت عناصر سلامة السير مع الكشف الدوري المستمر للتأكد من ذلك. وفي هذا الشأن لابد من توفر الاحواض الجافة أو العائمة اللازمة للإصلاح والصيانة، كذلك لابد من توافر وسائل الانقاذ من وحدات النجدة وأطواق النجاة وشبكات الاسلكي.

- تحسين وتجميل شاطئ نهر النيل وخصوصا علي جانبيه في المدن السياحية، وتطهيره من الاعشاب النامية أو التي تطفو فوق سطحه.

- انشاء نواد للرياضات المائية علي جانبي النهر خارج الكتلة السكنية، لكي يمارس اعضاؤها هوايتهم في مناطق صحية مناسبة.

أن عملية حماية البيئة النهرية والحفاظ عليها تتطلب تخطيطاً دقيقاً وإجراءات قانونية حاسمة للتنمية السياحية المتواصلة إذاهي التي تعني الاعتماد علي الطبيعة وليس العمل علي تفرغها من مقوماتها وتضع في اعتبارها نوع جديد من العدالة والمساواة وهي المساواة بين الاجيال فدراسة الموارد البيئية لنهر النيل والتي هي الدافع لاستثمارها سياحياً مع الوضع في الاعتبار عدم تعارض التنمية السياحية لنهر النيل مع البيئة بل العمل علي تنميتها سياحياً مع التنمية البيئية.

فإن وضع قواعد ملزمة لاستغلال نهر النيل سياحياً أمراً هاماً علي ان يراعي له الآثار السلبية علي البيئة يراعي عند استغلال النيل سياحيا ان يقتصر استعمال مسطاح النيل علي اغراض السياحة والترفيهية.

مع تخصيص الجزر النيلية في أغراض الترويح السياحي للمواطنين والسائحين الاجانب، والعمل علي اقامة الحدائق والمنتزهات بها. مع عدم السماح بانشاء مشروعات للاسكان عليها.

- إنشاء خدمة ملاحية بأسعار مناسبة، لربط المناطق السياحية ويمكن استخدام عائمات أو سفن للنقل فقط. مع تحديد موقع بالقرب من النهر للايواء السياحي، ويمكن استخدام الخيام أو الشاليهات لهذا الغرض. علي أن تكون هذه المواقع بالقرب من المناطق الاثرية والسياحية

- لابد من توفير اماكن انتظار السيارات لاي مشروع من المشروعات المصرح بها علي المسطاح مثل: القري السياحية، المراسي السياحية، الكازينوهات العائمة، الكازينوهات الشاطئية، الفنادق العائمة.

- الاهتمام بنشر واذاعة الاعلان السياحي لنهر النيل والمعالم السياحية علي طول نهر النيل عن طريق الاقمار الصناعية بالخارج بدفع السائحين لزيارة مصر وشاهدة جمال المواقع والمدن علي طول النهر.

- تخطيط وتنظيم أفاريز وجزر مسارات الحركة والمرور ونوعيته والتقاطعات مع طريق الكورنيش.

- تحديد المواقع والإشتراطات الخاصة بالوحدات والمنشآت العائمة الثابتة والمتحركة وإستخداماتها أو تشغيلها أو المراسي الخاصة بها ومسارات الوحدات النهرية مع ترك مسافة مناسبة بين كل مشروع وآخر حتي لا تحجب رؤية النهر عن المارة علي الشواطئ.

- تخطيط وتنظيم المرافق المظلة علي النيل أو الكورنيش واحواض الزهور فيه وكذا إختيار التشجير الملائم للظل أو الزينة. وتشجير جانبي النهر للاستغلال بهامش حرارة الجو واشعة الشمس وضع الخطط والبراسج الكفيلة بعدم تلوث النهر والمحافظة علي نقائها وخاصة من الفضلات الخطرة التي تقذف إلي نهر النيل.

- في المناطق التي يسمح فيها باقامة منشآت مدنية، يشترط الا يزيد ارتفاع البناء عن متر واحد فقط علي منسوب الطريق، والا يحجب رؤية النيل.

- لا يجوز اقامة أي منشآت ثابتة مهما كان عرض المسطاح في الاماكن المعرضة للتآكل والمتداخلة في خط تهذيب النيل.

- لا يجوز تصريف فضلات أي مشروع أو مخلفاته في مياه النيل بأي صورة من الصور، ويجب تقديم طرق صرف المخلفات والمياه المجاري مع طلب الترخيص للمشروع.

- دراسة عناصر تجميل طريق الكورنيش والشاطئ بما في ذلك طرق ووسائل الاضاءة فيه ورصف الأفاريز وأسلوب ونوعية الإعلانات والملصقات به. مع اضاءة جانبي النهر وخصوصاً في حدود المدن.

- الاشتراك مع الأجهزة المعنية في تخطيط الكباري علي النيل وتحديد عروضها وإرتفاعاتها وأشكالها ووسائل إنارتها وتجميلها وتخطيط الأفاريز فيها ومسارات الحركة والمرور ونوعيته بها وتخطيط مداخلها بما يتفق مع الحركة والمرور فيها، وفي الكورنيش ومع ظروف المنطقة التي تقوم بها.

ويلزم الرجوع إلي وزارة السياحة في شأن أي تغيير لاستخدامات الأراضي أو المنشآت الحالية