

الفصل الثامن

تخطيط

النقل السياحي

obeykahn.com

مقدمة:

أصبح التخطيط ذو أهمية كبرى بالنسبة للدول النامية بصفة عامة، كما أصبح حقيقة مطلوبة بالنسبة للدول المتقدمة والدول التي ينظم اقتصادها حرية السوق، وذلك نتيجة لتعدد أنماط السياحة وتشعب أنواع الطلب وضرورة تدخل الدولة في وضع السياسات ورسم الخطط للتنمية السياحية في المناطق التي خصصت لذلك.

يعتبر التخطيط السياحي من أهم أدوات التنمية السياحية المعاصرة، التي تهدف إلى زيادة الدخل الفردي الحقيقي والقومي، وإلى تنمية حضارية شاملة لكافة المقومات الطبيعية والإنسانية والمادية في البلاد.

ومن هنا فالتخطيط السياحي يعتبر ضرورة من ضرورات التنمية المستدامة الرشيدة الذي يمكن الدول خصوصاً النامية منها من أن تواجه المنافسة في السوق السياحية الدولية. وبالتالي فإن تخطيط التنمية السياحية يعتبر جزءاً لا يتجزأ من خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية الذي يقتضي إلزام كافة الوزارات والأقاليم والأجهزة والإدارات الحكومية وغير الحكومية بتنفيذ السياسة التنموية السياحية (برنامج عمل مشترك).

1- مفهوم التخطيط السياحي:

لم يتبلور مفهوم التخطيط السياحي بشكل واضح ومحدد إلا بعد الحرب العالمية الثانية، حيث تطورت حركة السفر الدولية بشكل سريع وكثيف، وتزايدت أعداد السياح إلى جانب تنوع أشكال السياحة والاستجمام، وتعددت المناطق السياحية واختلفت وظائفها وخصائصها، وقد أدى كل هذا إلى زيادة الاهتمام بالسياحة والأنشطة السياحية، وظهرت الحاجة لضبط وتوجيه هذه النشاطات من أجل الحد من آثارها السلبية على المجتمع والبيئة، وتحقيق أقصى درجات النفع الاقتصادي، خصوصاً بعد أن أصبح ينظر إلى السياحة على أنها صناعة ومصدر دخل أساسي في كثير من دول العالم. والتخطيط السياحي نوع من أنواع التخطيط

الـتنموي وهو عبارة عن مجموعة من الإجراءات المرحلية المقصودة والمنظمة والمشروعة التي تهدف إلى تحقيق استغلال واستخدام أمثل لعناصر الجذب السياحي المتاح والكامن وتحقيق أقصى درجات المنفعة الممكنة، مع متابعة وتوجيه وضبط لهذا الاستغلال لإبقائه ضمن دائرة المرغوب والمنشود، ومنع حدوث أي نتائج أو آثار سلبية ناجمة عنه.

2- تعريف التخطيط السياحي:

يعرف التخطيط السياحي بأنه رسم صورة تقديرية مستقبلية للنشاط السياحي في دولة معينة وفي فترة زمنية محددة. ويقضي ذلك حصر الموارد السياحية في الدولة من أجل تحديد أهداف الخطة السياحية وتحقيق تنمية سياحية سريعة ومنظمة من خلال إعداد وتنفيذ برنامج متناسق يتصف بشمول فروع النشاط السياحي ومناطق الدولة السياحية.⁽¹⁾

3- عوامل نجاح التخطيط السياحي:

ويرى بعض كتاب التخطيط السياحي⁽²⁾ أن من بين عوامل نجاح التخطيط السياحي وجوب توفر أربعة علاقات (E):

أ- علاقة التخطيط بالنشاط الاقتصادي : " Economics "

فـنجاح النشاط السياحي في أي منطقة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمستويات الأنشطة التي يمكنها أن تؤدي إلى تحقيق زيادة متواصلة في الدخل وإمكانية الاقتصاد المحلي على امتصاص هذه الدخل واستخدامها.

1 - الروبي، نبيل. التخطيط السياحي، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، 1987، 65 .
2. CHARLES, K. Tourism planning & Development CBI, 1978.

ب- علاقة التخطيط بالبيئة: " Environment "

نجد أن السياحة والبيئة هي نفس الشيء، على اعتبار أن التدفق السياحي يرتبط بعوامل الجذب السياحي المتمثلة في المناخ والمناظر البيئية الطبيعية والشواطئ وغيرها، أو في عوامل جذب من صنع الإنسان كالمناطق التاريخية الأثرية والحديثة وغيرها، وهنا تبدو نقطة هامة تتعلق بضرورة المحافظة على الأصول البيئية (Assets Environment).

ج- علاقة التخطيط بالقدامين إلى المنطقة السياحية: " Enrichment "

يكون من الملائم تهيئة المقيمين لتزويد السائحين بالمعلومات التي تتيح لهم المتعة الذهنية، فإن تزاوج كل من الإمتاع النفسي والإثراء الذهني، يجعل السائحين أكثر رغبة في زيارة المنطقة مرة أخرى.

د- علاقة التخطيط بتدفق النقد الأجنبي: " Exchange "

وإذا كان التخطيط يهدف إلى زيادة موارد الدولة من النقد الأجنبي، فإن نجاح التخطيط السياحي يقاس، بالنسبة للدول النامية بصفة خاصة بمدى قدرته على زيادة التدفق من النقد الأجنبي إلى الدولة سواء من خلال عائدات السياحة الدولية أو من خلال انسياب رؤوس الأموال الأجنبية للاستثمار السياحي.

4- أهداف التخطيط السياحي:

وقد أثبتت التجارب في العديد من دول العالم أنه يمكن تحقيق عائدات سياحية دائمة من خلال اعتماد التخطيط السليم والمناسب، ويمكن لهذه العائدات أن تتضاعف في حال استمرار التخطيط الواعي والناضج الذي يسعى لتحقيق مجموعة من الأهداف أهمها⁽¹⁾:

1- غنيم، محمد عثمان، التخطيط السياحي والتنمية، الأردن، 2004 ص 45-246.

1. تحديد أهداف التنمية السياحية القصيرة والبعيدة المدى، وكذلك رسم السياسات السياحية ووضع إجراءات تنفيذها.
2. ضبط وتنسيق التنمية السياحية التلقائية والعشوائية.
3. تشجيع القطاعين العام والخاص على الاستثمار في مجال التسهيلات السياحية أينما كان ذلك ضرورياً.
4. مضاعفة الفوائد الاقتصادية والاجتماعية للنشاطات السياحية لأقصى حد ممكن وتقليل كلفة الاستثمار والإدارة لأقل حد ممكن.
5. الحيلولة دون تدهور الموارد السياحية وحماية النادر منها.
6. صنع القرارات المناسبة وتطبيق الاستخدامات المناسبة في المواقع السياحية.
7. تنظيم الخدمات العامة وتوفيرها بالشكل المطلوب في المناطق السياحية.
8. المحافظة على البيئة من خلال وضع وتنفيذ الإجراءات العلمية المناسبة.
9. توفير التمويل من الداخل والخارج اللازم لعمليات التنمية السياحية.
10. تنسيق النشاطات السياحية مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى بشكل تكاملي.
11. تنويع المنتج السياحي وتوفير الخدمات المرتبطة به لتحسين وتنمية الموارد على مستوى الدولة وفقاً لأسلوب موحد.
12. توفير المرونة الكاملة وتحقيق الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة لتتشي مع احتياجات الطلب العالمي أو المحلي.
13. ترشيد استخدام الموارد الطبيعية والإنسانية فيما يضمن حمايتها من التدهور.
14. توفير القوى البشرية اللازمة التي تحتاج إليها المنشآت السياحية وغيرها. ويعتبر التخطيط لقطاع النقل السياحي ضرورة لحماية البيئة حيث يمكننا من وضع الضوابط والمعايير الفنية وغيرها التي تؤدي إلى استبعاد النتائج الضارة وتقليل

معدلات الضياع والتركيز على الفوائد الإيجابية من السياحة.
عند التخطيط لقطاع النقل والمواصلات يتضح إن هناك عدة عوامل يتطلب الأمر إعداد الخطة اللازمة لهذا الغرض لأي قطاع وفي أي وقت.
وفي بعض الأحيان يصعب وضع الخطة تحت التطبيق، لظهور عدة عوامل غير متوقعة تؤثر على تنفيذ الخطة أما من خلال التنفيذ أو التشغيل، ومن هذه العوامل توفر المواد المطلوبة لتنفيذ الخطة، والغاية الحقيقية لإعداد الخطة، وتواجد القوى الفنية العاملة الضرورية للإشراف على التنفيذ أو لتشغيل المشاريع بعد إكمالها.

5- التنسيق بين وسائل النقل وعناصر التخطيط⁽¹⁾:

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 الهيلوكوبتر.
والتنسيق يساهم في منع ازدواج الخدمات والمصاريف الزائدة نتيجة إعادة استخدام وسائل نقل متعددة بجانب إمكانية اختيار أفضل وارخص وسائل النقل.

أولاً: العوامل التي تحتم التنسيق:

1) امتداد الخدمة:

هناك وسائل نقل مثل الطائرات مثلاً لا تستطيع نقل الركاب مباشرة من داخل المدينة لاعتبارات كثيرة، ولذلك لا بد من استخدام الوسائل الأخرى لوسائل النقل امتداداً لعملية النقل داخل المدينة، إن السكك الحديدية ينقصها مرونة مع نقل البضائع من الباب إلى الباب لذلك لا بد للاستفادة من مرونة عربات النقل البري لإتمام هذه العملية على الوجه الأكمل.

2) عدم صلاحية بعض الوسائل منفردة:

متمثلة في وجود ممر مائي متسع يفصل بين منطقتين يحتم استخدام السكك

1- د. طارق عبد الفتاح الشريعي، مرجع سبق ذكره، ص82 وما يليه ز

الحديدية أو النقل البري مع النقل المائي لإتمام عملية النقل سواء ينقل الشحنة من عربات السكك الحديدية إلى السفن واستخدام العبارات وفيها يتم نقل العربة كلية من شط إلى آخر عن طريق مراكب. وفي بعض المناطق التي يستحيل إنشاء طرق أو سكك حديدية عليها نتيجة ضعف التربة أو وجود مستنقعات أو أي سبب آخر ويتم استخدام الهيلوكوبتر أو السيور المتحركة أو العربات المعلقة.

(3) السرعة:

لخفض زمن الرحلة يمكن الجمع بين وسيلتين من وسائل النقل المختلفة، فمثلاً في حالة وجود قطارات سريعة لخدمة الضواحي (المترو) يمكن استخدام السيارات الخاصة للوصول إلى محطة القطار وتركها في أماكن الانتظار والانتقال إلى القطار للوصول إلى المدينة، وبذلك بجانب سرعة الوصول إلى المدينة نتيجة تجنب الطرق البرية التي عادة تكون مزدحمة جداً في فترة الذروة يمكن تجنب مشكلة أماكن الانتظار داخل المدينة.

(4) الملاءمة:

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

(5) اقتصاديات النقل:

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

ثانياً: حالات التنسيق:

يمكن أن تنقسم حالات التنسيق إلى قسمين هما التنسيق الداخلي، والتنسيق الخارجي ويمكن إجمالها على النحو التالي:

التنسيق الداخلي:

يتم بين وسائل النقل المتشابهة كمؤسسات النقل البري، أو مؤسسات الطيران(في حالة وجود أكثر من شركة أو مؤسسة) وبعضها. وهذا التنسيق قد يأخذ إحدى الأشكال التالية:

1. الاستعمال المشترك للمحطات والتسهيلات المتاحة حيث تساهم كل مؤسسة بنسبة في مصاريف التشغيل والصيانة بجانب تكاليف الإنشاء.
2. تنسيق مواعيد السفر حيث يمكن تحديد مواعيد قيام قطارات الركاب، حيث تتلاءم مع مواعيد وصول أو قيام الوسائل الأخرى خاصة في حالة استخدام محطة مشتركة أو استخدام وسيلة نقل كمغذى للوسائل الأخرى.
3. مبادلة عربات السكك الحديدية من قطار إلى آخر.

التنسيق الخارجي:

يتم بين وسائل النقل غير المتشابهة، مثلاً بين السكك الحديدية والنقل المائي، أو بين أي وسيلتين أو أكثر. ويتم هذا التنسيق عن طريق محطات النهائية مشتركة والتنسيق مواعيد القيام والوصول وبين هذه الوسائل المتكاملة بجانب الاشتراك في تسهيلات الصيانة المتاحة. ووجود محطات سيارات الركوب العامة المشتركة مع محطات السكك الحديدية.

إن محطات السكك الحديدية المتروبوليتانية تجمع بجانب محطات سيارات الركوب العامة محطات قطارات الضواحي.

ثالثاً: عناصر تخطيط مشروعات النقل السياحي:

1. تحديد الحاجة إلى وسيلة نقل جديدة أو تحسين ما هو قائم فعلاً.
2. اختيار المسارات العامة وتحديد نقط البداية والنهائية والنقط على طول المسار.

3. اختيار نوع وسيلة النقل حسب ملاءمتها للمطلوب وحسب المبالغ المتاحة للمشروع.

4. اختيار المسار النهائي مع تحديد توزيع كثافة النقل.

5. تحديد طريقة تمويل المشروع.

6. تصميم وتحديد مسار وسيلة النقل التي تم اختيارها تفصيلاً.

7. إنشاء خط جديدة (أو إجراء التحسينات).

ولما كانت العناصر السابق ذكرها مترتبة على بعضها لا بد من أخذها في الاعتبار عند التخطيط. واختيار وسيلة النقل نفسها يتوقف على طبيعة المنشأة المراد إنشاؤها فعلى المخطط أن يكون على علم بجميع الخطوات التخطيطية السابق ذكرها حتى يكون المشروع متكاملًا.

رابعاً: الاحتياجات والبيانات المطلوبة عند التخطيط المشروعات النقل السياحي:

- تحديد بداية ونهاية الخط ومصدر المرور أو حركة والتحديد النقط الحاكمة ونقط التفرع والمبادلة.
- تحديد خواص المشروعات البديلة من ناحية المرونة والملائمة، هذا بجانب تكاليف التشغيل والإنشاء.
- معرفة المتطلبات المحلية والسياسة العامة.
- تحديد المواصفات العامة للمشروع وتحديد البيانات اللازمة للتصميم المتمثلة في: كثافة وحجم المرور في ساعة وفي اليوم وفي سنة وأثناء الذروة وتحديد الانحدارات والمنحنيات المسموح بها ومدى الرؤية وعدد الحارات وعدد خطوط السكك الحديدية والكباري والأهوسة ومواصفات وجميع متطلبات المشروع.
- تحديد حركة الركاب من ناحية مصدرها ووجهتها وكمياتها والسرعة المطلوبة والزمن المطلوب (إن زمن النقل هو العنصر الرئيسي في اختيارات الوسيلة المناسبة للنقل السياحي).
- عمل دراسة تفصيلية للخط الذي تم اختياره لعمل اللمسات النهائية والتغيرات

- المطلوبة من موقع الموجود فعلاً في الطبيعة.
- الاهتمام بدراسة الجدوى التي ستمدنا بدراسة تفصيلية لتكاليف المشروع المقترح والمشاريع البديلة للنقل السياحي.

6- النقل والبنية التحتية الأخرى:

تتطلب التنمية السياحية وجود شبكة نقل وطرق داخلية ذات كفاءة عالية، إلى جانب توفر جميع الخدمات والمرافق اللازمة لحركة التنقل. تصمم هذه الشبكة بشكل دائري متصل Loop وبعيدة عن المناطق الخلفية بحيث توفر الرؤيا المناسبة للسائح لتتيح له التمتع أثناء السفر والتنقل، وعادة يتم تحديد بدائل لهذه الشبكة ويتم دراستها وتقييمها من أجل اختيار البديل الأمثل الذي يوفر إمكانية أفضل لربط معظم أو عناصر الجذب السياحي ويوفر الأمان والراحة للسائح⁽¹⁾.

ينبغي أن يحقق التخطيط الوطني والإقليمي مبدأ الاستغلال الأمثل لشبكة النقل المتوفرة ودون أن يتسبب ذلك بضغط على الخدمات والمرافق. إذا ما تطلب الأمر إنشاء وإقامة بنية تحتية جديدة فينبغي أن لا تخدم فقط الغايات السياحية بل أيضاً الاستخدامات الأخرى حتى يتم تحقيق جدوى اقتصادية أفضل.

¹ د. نبيل الروبي، التخطيط السياحي، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، 1987ص15.