

الفصل العاشر

النقل السياحي البري وشبكات الطرق في البلاد العربية⁽¹⁾

1 - رشاد بريير، مدير شركة اتحاد النقل السياحي في لبنان، في آب / أغسطس 1961 ، العدد العاشر،
الرائد العربي.

obeyikan.com

نتحدث هنا عن موضوع النقل البري، أي النقل بالسيارات والحافلات، فلأنه في حد ذاته نقل مستقل، خلافاً للنقل الجوي والبحري والنهري والحديدي الذي يحتاج كل منها الى وسيلة اضافية هي السيارة. ومهما قيل في ميزات النقل السريع بالطائرة وطاقة النقل في السفن البحرية والنهرية والقطارات، فان السيارة تبقى، من دون شك، وسيلة النقل الاولى في عصرنا هذا، وستبقى كذلك في المستقبل. وأكبر دليل على ذلك ان صناعة السيارات أضحت واحدة من أضخم الصناعات الثقيلة في العالم وعدد مقتنيها في ازدياد مستمر، وهو ازدياد لا حد له، فضلاً عن انه قد أصبح شغل الدول الشاغل من حيث بناء الطرق وإيجاد الأماكن داخل المدن لاستيعابها وتسهيل سيرها. والدول لا تفتأ تعد التصاميم لشبكات طرق جديدة لتنفيذها في سنوات مقبلة بعد تخصيص الاموال اللازمة لها، وهي اموال طائلة بكل المقاييس.

ليس من ينكر على الولايات المتحدة الاميركية، مثلاً، تملكها لأحدث وأوسع شبكة طرق برية في العالم حالياً، ومع ذلك فهي قد رصدت في العام الماضي مبلغ مئة مليار دولار لصرفها خلال السنوات العشر القادمة في بناء طرق سريعة تربط بين المدن التي يتجاوز عدد سكانها الخمسين الف نسمة، شرط ألا تعرقل هذه الطرق السريعة السير على الطرق الاخرى، وخاصة الداخلية منها. ولا بد ان نشير هنا ان الولايات المتحدة الاميركية تملك حالياً من شبكات النقل الاخرى، كالطائرات والقطارات الحديدية وناقلات الناس والبضائع فوق البحيرات والأنهر ما لا تملكه دولة اخرى نسبياً.

إن كثرة عدد السيارات المصنعة الان في الولايات المتحدة مستفيدة من تدني اسعار المحروقات هناك، تستوجب الحذر والاستدراك للمستقبل. فالسيارة سهلة القيادة، محببة الاقتناء، فضلاً عن خدماتها التي لا تحصى في نقل البضائع والركاب في السلم والحرب. وهي تحتاج باستمرار الى انشاء طرق جديدة، خاصة الطرق السريعة، وإلى صيانة هذه الطرق. وقد تبين من الاحصائيات ان السيارة أصلح

وأرخص كلفة من السكك الحديدية التي كانت سيدة النقل البري في القرن الماضي. وهي اليوم تعاني من أزمة حادة من جراء تنافس السيارات والحافلات لها. وكانت هذه المنافسة قد بدأت منذ ربع قرن ونيف وما زالت تزداد حدة سنة بعد أخرى. وقد لا يمضي وقت قصير حتى تفقد السكك الحديدية نهائياً زبائنها من البشر ويقتصر عملها على نقل البضائع، ألهم الا اذا وضعت في الخدمة سكك حديد سريعة، كما هو الحال في بعض البلدان الأوروبية حالياً.

بعض الاسباب التي أضعفت الاعتماد على السكك الحديدية هي سهولة شق الطرق بالوسائل الآلية الحديثة وسهولة التصرف في تخطيطها وتنفيذها، فضلاً عن ان نفقات انشائها وصيانتها هي أقل كلفة من نفقات الخطوط الحديدية والمائية. ثم ان أسعار السيارات أصبحت الآن في متناول الناس، حتى أولئك من ذوي الدخل المحدود، وغدت نوعاً من المفاخرة، كما سهلت على الناس التنقل مباشرة من مكان الى آخر من دون الحاجة للذهاب الى محطة سكة حديد او مرفأ عابرات صغيرة. فما من شك الآن ان السيارات ستزداد اعدادها ويتوسع انتشارها في كل انحاء العالم.

1- النقل البري في البلدان العربية:

بعد هذه المقدمة القصيرة عن مدى شعبية السيارة ومميزاتها ، ننتقل الى البلدان العربية لنستعرض أحوال النقل البري فيها ، وما يجب عمله لتحسينها . الحقيقة أن البلدان العربية في حاجة ماسة الى خطوط مواصلات جديدة، بقدر ما هي بحاجة الى وسائل للنقل لافتقارها اليها. فهذه البلدان تشهد الآن تطوراً صناعياً وتجارياً واجتماعياً سريعاً منذ ان نالت استقلالها. وهذا التطور يتوقف سيره ونموه، في الدرجة الاولى، على نسبة انجاز شبكات جديدة للمواصلات، وتحسين الموجود منها ورفع مستواها.

وهناك حقيقة أخرى مؤسفة تتمثل في ان البلدان العربية، بصورة عامة، ما زالت تستخدم الشبكات التي تركها لها العهد العثماني أو العهد الاستعماري الغربي والتي لم تنشأ في زمنها إلا خدمة لأغراض ومصالح سياسية واستراتيجية تتعلق بتلك العهود ومصالحها. وتركت هذه الشبكات على حالها من دون تحسين بعد أن انتهت مهمتها، وبقيت من دون تحسين أو تبديل يذكر. ونذكر على سبيل المثال الخطوط الحديدية في بعض بلداننا اثناء الحربين العالميتين، الأولى والثانية في الأقطار التالية:

كل هذه الخطوط الحديدية أنشئت في زمن الحرب بصورة عاجلة لأسباب استراتيجية تطلبها زحف الجيوش البريطانية وتموينها من دون أدنى مراعاة للفن والاستثمار السليم في زمن ما بعد الحرب. ومعظم هذه الخطوط غير مكتمل التجهيز. وقد بقيت على حالتها هذه أيام الانتداب والاحتلال وحتى أيام الاستقلال. وهي في تدهور مستمر، إذ لا تستطيع الحكومات صاحبة العلاقة أن تقرر مصيرها، كأن تصرف النفقات الباهظة لأعمال التجديد والتجهيز، أم تقوم بإنشاء الطرق الجديدة الحديثة وتوسيع الموجود منها وتهمل الخطوط الحديدية. وليس ذلك بالأمر المستغرب لأن استثمار السكك الحديدية في معظم البلدان أصبح في عجز

مزمّن من جراء مضاربة وسائل النقل الأخرى. ولا بد في هذا المجال إلا أن نشير إلى إنشاء الخط الحديدي بين الدمام والرياض في المملكة العربية السعودية والذي تم تمديده بعد الحرب العالمية الثانية. ولا نعلم حتى الآن ما إذا كانت حكومة الرياض عازمة على تمديده حتى المدينة المنورة وجدة أم لا . أما في ما يتعلق بالطرق الجديدة، فإننا لا نجد لها المبررات التي رافقت إنشاء الخطوط الحديدية. ولعل السبب يعود إلى أن السيارات خلال الحرب العالمية الأولى لم يكن شأنها آنذاك على ما هو عليه الآن ولم تكن متوفرة بالسهولة كما هو الحال اليوم. وإذا استثنينا شق الطريقين الصحراويين من غزة إلى الاسماعيلية على قناة السويس قبل الحرب العالمية الثانية، ومن الرمادي في العراق إلى المفرق في الأردن خلال الحرب المذكورة أيضاً، فإننا لا نجد من الطرق الدولية الجديدة المعبدة ما يذكر في البلدان العربية، عدا الطرق الصحراوية الداخلية في مصر والعراق والكويت والسعودية والأردن.

إن الطرق الموجودة حالياً بعيدة كلها عن أن تملأ الفراغ الذي تشكو منه البلدان العربية في خطوط مواصلاتها، سواء أكانت هذه الخطوط داخلية أم دولية. فهناك أماكن عديدة في هذه البلدان ما زالت محرومة من خطوط المواصلات ومن نعمة كل تطور حضاري. ورغم أننا لا نتطرق في هذا البحث إلى شبكات الطرق الداخلية بالنسبة إلى موضوع شبكات الطرق الدولية الذي يهمننا في الدرجة الأولى، فإنه لا بد لنا من أن نناشد الحكومات العربية الاهتمام بإنشاء مواصلات داخلية لائقة، وتحسين الموجود منها، لتكون تلك الخطوة الأولى في إقامة شبكات الطرق الدولية الحديثة.

فما هي التوصيات والدراسات المتعلقة بالمواصلات البرية، أي بالسكك الحديدية والسيارات والحافلات الكبيرة؟

قبل أن نبحث في تصميم شبكة الطرق العربية كما أقرته اللجنة الدائمة للمواصلات، لا بد من العودة إلى مشروع الطريق الدولية الذي أثار الحديث عنه

السيد وليم مور لأول مرة عام 1947، مدير ثم رئيس شركتي الزيت العربية الاميركية (ارامكو) وخط أنابيب الجزيرة العربية (تابلاين) وقدمه بشكل دراسة موجزة الى الحكومات العربية كافة، كجزء من مشروع عام للتطور الصناعي والتجاري في الشرق الاوسط. وقد حصر السيد مور أهمية مشروعه في ربط مناطق الخليج العربي والعراق الغنية بالبتروول والبحر الابيض المتوسط، معتمداً على ما سينتج عنه من نقل المعدات والتموين لشركات البتروول والأراضي الواقعة في نطاقها والمقبلة على تطور اجتماعي كبير. كما وإن هذه الطريق قد تقصر مدة الشحن مقارنة بمدة الشحن في البحر عن طريق قناة السويس والبحر الأحمر، خصوصاً وان موانئ الخليج في ذلك الوقت كانت مفتقرة الى التجهيزات ووسائل التفريغ الحديثة والمستودعات لتفي بالحاجات المتزايدة.

كانت فكرة السيد مور نقطة انطلاق جريئة، ومشروعه يخدم في الدرجة الأولى مصلحة شركات البتروول التي أيدته وساندته وشجعت وأبدت استعداداً لتمويل قسم من نفقاته. وكانت هذه الفكرة ترمي إلى إنشاء مستودعات كبيرة لهذه الشركات في مناطق عديدة في لبنان وسوريا والأردن، ترسل منها، حسب الحاجة، كل ما يلزمها من معدات وأجهزة ومواد غذائية بسرعة وبنفقات أقل مما لو جاءت بها بطريق البحر أو الجو، كما جرت العادة. كما وأن الحصول على اليد العاملة المدربة وعلى الموظفين في البلدان الثلاثة المذكورة أسهل بكثير من بلدان الخليج العربي.

لم يتطرق السيد مور إلى الطرق البرية الدولية في أفريقيا، كما أنه لم يتحدث من قريب أو بعيد عن ربط هذه الطرق ببلدان أخرى غير عربية. لذلك لم يكن مشروعه أساساً لخطه مواصلات برية سياحية عربية. لذلك لا بد من تخطيط جديد شامل لهذه الطرق يتوفى خدمة أغراض الاقتصاد العربي عن طريق خدمة المرافق السياحية، لا خدمة شؤون الاستثمار البتروولي وحده. وهنا لا بد من الملاحظة إن السيد مور لم يأت بتاتاً على ذكر الخطوط الحديدية لأنه يعلم بصفته

خبيراً في مختلف فروع الهندسة وإدارة الأعمال في الولايات المتحدة، بأن الطرق البرية هي أقل كلفة، وفائدتها أعم من السكك الحديدية البالية. ورغم هذه الحقيقة فإننا نجد اللجنة الدائمة للمواصلات في جامعة الدول العربية تبحث جدياً في إنشاء خطوط حديدية، بعضها خطوط طويلة وصعبة التحقيق. ونحن نخالفها الرأي في إنشاء هذه المواصلات. مثال ذلك إنها أوصت على تصميم الخطوط التالية:

في الشمال الأفريقي:

1 - من السلوم (على الحدود الليبية المصرية) الى قابس في تونس. وهذا الخط الساحلي يبالغ طوله حوالي ألفي كيلومتر.

2 - من اسوان الى شبكة الخطوط السودانية في أنسب موقع.

في آسيا:

3 - من الاسماعيلية الى تبوك (المملكة العربية السعودية) عبر خليج العقبة.

4 - من اللاذقية الى القامشلي.

5 - من الرياض الى المدينة المنورة، فجدة.

6 - من حمص الى دمشق. و أخيراً إعادة تأهيل الخط الحجازي من معان (الأردن) حتى المدينة المنورة.

إن معظم هذه الخطوط ليس له فائدة إذا ما استبدل بأقل كلفة بطرق حديثة أو بتوسيع الطرق الموجودة وتحسينها. كما وأن تطور النقل في العالم يعتمد حالياً على إنشاء شبكات من الطرق، وفي بعض الأحيان على إنشاء الخطوط الحديدية، لأن استثمار الخطوط الحديدية في العالم بصورة واقع في عجز بسبب منافسة السيارات والحافلات والطائرات، عدا عن أن ميزانيات الحكومات العربية، بوجه عام، لا تسمح بإنشاء هذه الخطوط الحديدية واستثمارها.

أما مشروع الطرق العربية الذي أقرته اللجنة الدائمة للمواصلات في جامعة الدول العربية، والذي وافقت على تصميمه معظم الدول الأعضاء، فهو يتلخص بإنشاء وتوسيع الطرقات التي تربط المدن التالية:

- 1 - اللاذقية (الإقليم الشمالي) طرابلس بيروت، صيدا وصور، وهو الطريق الساحلي الممتد على قسم من الشاطئ الشرقي للبحر الأبيض المتوسط.
- 2 - حلب حمص دمشق (الإقليم الشمالي)، عمان معان (الأردن)، تبوك المدينة المنورة جده جيزان (المملكة العربية السعودية)، الحديدة (اليمن).
- 3 - بيروت (لبنان) دمشق (الإقليم الشمالي) بغداد البصرة (العراق) الكويت، الرياض.

- 4 - تبوك شيخ حمد، شرم الشيخ، السويس، القاهرة، الإسكندرية.
- 5 - الإسكندرية، بنغازي، طرابلس الغرب، السويس، مدينة الجزائر، طنجة.
- 6 - القاهرة - السودان.
- 7 - عمان - بغداد (بين المفرق والرطبة).

أوصت اللجنة المذكورة بإعطاء هذه الطرق المقام الأول من الاهتمام في البرامج الخاصة لإنشاء الطرق في كل دولة، على أن يتم إنجازها وفقاً لظروف الميزانيات المالية في كل منها، على أن لا تتجاوز المدة عشر سنوات. وإلى أن يتم تنفيذ هذه الشبكة، يكون من الضروري إصلاح الأقسام التي يتعذر المرور عليها في الوقت الحاضر ولو بصفة مؤقتة، كي تتمكن السيارات من المرور عليها وربط البلاد العربية بعضها ببعض.

هناك أيضاً توصيات أخرى تتعلق بالمواصفات وتعريض الطرقات الحالية كي تتفق مع هذه المواصفات. كذلك أوصت اللجنة بصيانة هذه الطرقات بشكل دائم. إذا كان لدينا بعض المآخذ على هذا المشروع، وكذلك على مشروع إنشاء الخطوط الحديدية، فهي تتلخص بما يلي:

- 1 - جاءت هذه التوصيات توصيات شاملة لا تعطي أية أفضلية تسلسلية لإنشاء هذه الخطوط الحديدية والطرقات وفقاً لبرنامج محدد ومدرس.
- 2 - إنشاء خطوط حديدية وطرقات في الأقسام نفسها. وهذا ما يتنافى مع أصول الاستثمار السليم ومع إمكانات الدول العربية المالية.

- 3 - أهمل المشروع أمر ربط الطرقات العربية، بالرغم من صفتها الدولية، ببلدان غير عربية، مثل إيران وتركيا، وربطها بالتالي بالطرقات الدولية.
- 4 - عدم إعطاء المشروع أهمية كافية لمناطق إنتاج البترول في العراق والكويت والمملكة العربية السعودية، وهي تستحقها خلافاً لما ورد في مشروع السيد مور الذي ركز نجاح مشروعه على المناطق ذات المناخ الأفضل.

فما العمل الآن؟

لا شكّ إن النشاط الملموس لدى الحكومات العربية في إنشاء الطرق الداخلية ورفع مستوى الموجود منها، هو الخطوة الأولى في تحقيق شبكة الطرقات العربية. لكن إذا كان مرادنا تعميم الفائدة على الجميع، فيجب التفكير في ربط هذه الطرق بالطرقات الدولية. ونحن لا ننكر ما لخطوط المواصلات من تأثير في تنشيط العمران في المناطق التي تمر فيها، فضلاً عن إنشاء الروابط بين مختلف البلدان وتعزيز العلاقات الثقافية والتجارية والسياسية بينها. فالفائدة التي تحققها خطوط المواصلات هي إذن فائدة عامة ستتعلم البلاد العربية كلها بفضلها.

إن هذه البلاد قادمة على عهد من النشاط الكبير في شتى الحقول والمجالات، العلمية والصناعية منها والتجارية والسياحية إلخ.. وهذا النشاط وما يرافقه من تطور وازدهار يتوقف، إلى حد كبير، على إيجاد خطوط مواصلات بمختلف أنواعها، وعلى ازدياد حركة النقل والتبادل، لا بين الأقطار العربية فحسب، بل بينها وبين كل بلدان العالم.

وإذا ما نحن حصرنا حديثنا اليوم في السياحة التي تهمنا في الدرجة الأولى والتي نبحت في طرق إنمائها وازدهارها، نجد إن العالم العربي، بعد اكتمال تحرره واستقلاله وإبعاد الدخلاء عنه، يشكل في حد ذاته مجموعة فريدة من حيث التنوع في المناخ والطبيعة. إنه مهد تاريخ الإنسان والأديان والفتوحات. وبهذه الصفات التي لا يملكها أحد سوانا، وبفضل سهولة المواصلات، فإننا مقبلون، ولا شكّ، على

ازدهار سياحي كبير، شرط أن نهىء له الاستعدادات الضرورية الفعالة التي سبق لبلدان أخرى أن طبقتها ونجحت فيها.

إن قدوم السياح متوقف إلى حد كبير على توفير خطوط المواصلات. وإذا كانت البلاد العربية لا تشكو من قلة الخطوط الجوية والبحرية، فهي تفتقر إلى خطوط برية بمواصفات عالمية. فالسيارة احتلت في عصرنا هذا المركز الأول كوسيلة نقل سياحي مفضلة. وهي تستوعب حالياً أكبر عدد من السياح في العالم كافة. وإذا استطعنا في البلدان العربية أن ننشئ شبكة طرق برية دولية المواصفات والمعايير، فإن عدد الزوار سيتضاعف مرات عديدة. وقد شهدت دول كثيرة طفرة كبيرة في أعداد السياح القادمين إليها بفضل ما بنته من طرق ذات معايير جيدة، بل أيضاً ممتازة. وهذا ما نشهده في بعض البلدان العربية الآن، رغم إن طرقنا ما زالت بحاجة إلى أن ترفع من مستواها. فحركة السيارات الأجنبية الصغيرة والكبيرة تزداد إعدادها على طرقنا حاملة سياحاً جدد لم يسبق أن قدموا إلى بعض بلداننا. وما يلفت إن بعض هذه السيارات تأتي محملة على البواخر وتنزل في مرافئنا، هي وركابها لقضاء عطلة، ولو قصيرة. لذلك يتوجب على الحكومات العربية أن تسرع في تنفيذ شبكات طرقاتها وأن تجهزها تجهيزاً دولياً ووضع لوحات الارشاد والاشارات المتعارف عليها دولياً، وإنشاء محطات تجمع للسيارات حديثة التجهيز، وتهيئة الخرائط المفصلة والمتعددة اللغات لتساعد الزوار في تنقلاتهم. أضف إلى ذلك حسن اختيار الموظفين الأكفاء واختصار المعاملات على الحدود.

رب قائل يقول إن البلاد العربية يصعب زيارتها بالسيارات لبعدها عن أوروبا، حيث السيارة هي الوسيلة المفضلة لدى سائحيها، وإنها، أي البلاد العربية، تكاد تكون معزولة عن القارة الأوروبية. ومع اعترافنا بأن البعد يحد من هذه الحركة، غير أنه لا يمنعها منعاً باتاً، وسيبقى سياح كثر لا يردعهم هذا البعد بقدر ما يردعهم سوء حالة الطرقات وتعقيدات الدخول والخروج على حدود كل بلد. ففي السيارة متعة وفي زيارة البلدان الغربية فائدة كبرى إن لمشاهد آثار أو التعرف إلى مدن وقرى

جديدة وإن للتعرف على أهل البلدان المضيئة وعاداتهم وحضاراتهم. ثم إن حركة نقل السيارات في البواخر المخصصة لقطع مسافات مائية قصيرة، تنتشر الآن في الحوض الشرقي المتوسط، فإيطاليا مثلاً تسير خطاً بحرياً منتظماً بين برنديزي وجزيرة كورفو اليونانية، لا ينقل السياح الايطاليين فحسب، بل ينقل سياحاً من دول البلقان ودول أوروبا الوسطى والشرقية. ويتحدثون اليوم عن إنشاء خط "فري" بحري جديد يربط اليونان بجزرها وجزيرة قبرص. فلماذا لا تسعى الحكومات العربية إلى إنشاء خطوط مماثلة، أو تساعد في إنشائها لكي يتاح للسائح الاوروبي أن يصعد بسيارته في الموانئ الايطالية واليونانية والقبرصية لينزل بها في بيروت أو اللاذقية أو الإسكندرية أو طرابلس الغرب؟ هذه الحركة تتشط حالياً بين إسبانيا والمغرب العربي الذي يشهد الآن حركة سياحية نشطة لم يعرفها في السابق.

في عصرنا هذا، عصر التفكير بإرسال الانسان إلى القمر، لم تعد المشاريع، مهما سهلت أو صعبت، مجرد أحلام ومستحيلة التحقيق، بل أصبحت مشاريع قابلة للتنفيذ بنسب مختلفة. وقضية المواصلات وشبكات الطرق الحديثة لم تعد حلاً بعيد المنال، بل أصبحت مهمة جداً وتحقيقها سهل إذا تبدلت بعض مفاهيمنا وعقليتنا، وإذا ما صممنا على مجازاة التقدم الحضاري العالمي، خصوصاً وأننا نملك ماضياً مضيئاً سجله إنساننا القديم على أنصع صفحات التاريخ البشري.

2- الفوائد المتوخاة من استكمال شبكة المواصلات وخاصة الحديدية العربية (اقتصادياً - اجتماعياً - عسكرياً - طاقوياً - سياحياً.. إلخ.⁽¹⁾)

1- الفوائد الاقتصادية:

مما لا شك أن استعمال خطوط السكك الحديدية للنقل بنوعيه (البضائع والركاب المسافرين) من أكثر الوسائل توفيراً لأحجام كبيرة على فترات زمنية طويلة. وينطبق هذا بصورة خاصة على المسافات البعيدة (أكثر من 200 كم). ويزداد أثره بالنظر إلى اتساع الرقعة الجغرافية الممتد عليها الوطن العربي، علاوة على التطور السريع في بناء الاقتصاد وارتفاع مستوى معيشة الفرد العام.

كما أن الدقة والسرعة والراحة في انتقال البضائع والمسافرين بين مختلف الأقطار العربية وبأقل تكاليف التنقل والنقل، يمكن تحقيقها اقتصادياً بواسطة شبكة السكك الحديدية أكثر من تحقيقها بأية وسيلة أخرى. وأن التوصل إلى تعرفه موحدة لأجور انتقال البضائع والمسافرين يزيد الفائدة الاقتصادية في استخدام هذه الوسيلة للنقل ويزيد بالتأكيد من حجم التجارة الخارجية العربية البينية وسيكون أهم عنصر في البنية التحتية (Infrastructure) للتكامل الاقتصادي العربي وللوحدة الاقتصادية العربية المستقبلية وكما كانت وتكون شبكة الخطوط الحديدية الأوروبية من أهم عوامل الربط الاقتصادي بين دول الاتحاد الأوروبي. كما أن إيجاد صيغة موحدة للإجراءات التي تحكم انتقال البضائع سيذلل كثيراً من المصاعب التي تعترض حركة انتقال البضائع والسلع ويزيد من حجمها وسرعتها.

2- الفوائد الاجتماعية:

على الرغم من صعوبة حصر الفوائد الاجتماعية المتوخاة من استكمال شبكة الخطوط الحديدية العربية نظراً لتعددتها وشموليتها، فمن الواضح و لا سيما في مجال انتقال المواطن العربي بسهولة ويسر بين الأقطار العربية أنه سيزيد من

1 - مصطفى يوسف كافي، المواصلات الحديدية ودورها في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في سوريا، جامعة حلب، كلية الاقتصاد، رسالة ماجستير غير منشورة، عام 1997، ص 59 وما يليه...

إمكانية ليس فقط منافعه الاقتصادية المتبادلة، بل سيزيد من الترابط الاجتماعي العربي، لإمكانية تبادل الزيارات والتنقلات والرحلات الاقتصادية لزيادة الربط الاجتماعي العربي. وبذلك تتطور النظرة العربية القطرية (الناجمة عن تجزئة الوطن) إلى النظرة القومية الشاملة ذات المصلحة المتبادلة في الانصهار الاقتصادي والاجتماعي، وتتقارب وجهات النظر في معالجة المشكلات التي تواجه المواطن العربي في كافة المجالات.

3- الفوائد العسكرية:

تتميز خطوط السكك الحديدية العربية بقدرتها على استيعاب أحجام كبيرة من النقل، من حيث الكميات أو من حيث وزن المنقولات التي بالإمكان نقلها على خطوط السكة الحديدية أكثر من نقلها عبر الوسائل الأخرى. وهذه ميزة كبرى، ولا سيما في الحالات الاستثنائية التي يمكن أن يقتصر النقل فيها على الأغراض العسكرية، أي في حالة الحاجة إلى انتقال القطعات ومعداتنا بسرعة وبأعداد كبيرة خلال فترة قصيرة. وأن تجارب الأقطار العربية، وبخاصة في العقدين الأخيرين، تؤكد هذه الحقيقة المهمة في عصر السرعة. كما تشير هذه التجارب إلى أن عدم توافر وسائل النقل الكافية والسريعة يجعل من الصعب، إن لم يكن من المستحيل، المشاركة الجماعية للأقطار العربية في الدفاع عن حقوقها المهددة والمغتصبة. ورد الاعتداءات عنها. وعليه فإن بناء القدرة الدفاعية الذاتية العربية لا يكون فعالاً ما لم تحدد بالوطن العربي تجعل من هذه الوسيلة النقلية عنصراً أساسياً في ترجمة اتفاقات الدفاع العربي إلى واقع فعلي. وبصورة عامة، يعتبر استكمال شبكة الخطوط الحديدية في الوطن العربي إحدى الحلقات الأساسية المهمة لتحقيق الوحدة الاقتصادية والاجتماعية المرجوة بين الأقطار العربية (كما هو الحال بين دول الاتحاد الأوروبي).

إن هذا الاستكمال سيسهل انتقال السلع والمنتجات الصناعية والزراعية وخاصة الغذائية منها، من حيث إنتاجها الفائض إلى حيث أماكن استهلاكها،

والطلب عليها. ومن ذلك خدمة للمنتجين العرب الصناعيين والزراعيين بتمكنهم من الإنتاج الكبير والموسع والاستفادة من القانون الاقتصادي في وفر وربحية العمل الكبير، الذي سيتم نقله ببسر وسرعة وبأقل التكاليف لكل الدول العربية، كذلك هنالك خدمة لكل المستهلكين العرب التي ستصلهم المنتجات العربية المحسنة (بعد تطوير إنتاجها للحجم الكبير)، والمنقولة إلى أسواقهم بانتظام وبأقل التكاليف وفي ذلك قدرة على منافسة السلع الأجنبية على الأسواق العربية ولا سيما في عصر منظمة التجارة الدولية وشروطها الجديدة.

4- الفوائد الطاقوية:

يتجه العالم أجمع إلى مرحلة ما بعد البترول الذي سينتهي عاجلاً أم آجلاً وفي أبعد التقديرات لن يستمر عصر البترول لأكثر من عام 2050، وأن كل دول العالم المتقدم تهبط نفسها لتلك المرحلة بتدعيم وتوسيع الخطوط الحديدية فيها، التي يمكن بها استعمال طاقة الفحم أو الغاز أو الكهرباء أو الذرة... إلخ. لتلبية المتطلبات الاجتماعية والاقتصادية المتزايدة في القرن القادم... وأن السؤال الذي يوجه إلى الدول التي لا تأخذ ذلك بعين الاعتبار، كيف ستواجه عمليات النقل بعد انتهاء العصر البترولي والتكنولوجيا البترولية؟ ولا شك أن اعتماد الدول العربية الآن على الخطوط الحديدية سيوفر الكثير من المحروقات البترولية المهدورة، وسيجعل من استعمالها لأطول فترة ممكنة من جهة، أو إمكانية تصديرها بالعملات الصعبة من جهة أخرى.

5- الفوائد السياحية:

هذا بالإضافة إلى إمكانية الترابط السياحي العربي بشكل أكبر بكثير، ولا سيما توفير القطارات الحديثة المكيفة والمرحة والتي تضم عربات الفنادق والمطاعم المتحركة.

المجلس الوزاري العربي للسياحة⁽¹⁾:

بالغاء المنظمة العربية للسياحة عام 1989م نتيجة لقرارات التقييم وإعادة الهيكلة التي أصدرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي، ظل قطاع السياحة العربية بدون أي تنظيم، حتى تم تأسيس المجلس الوزاري للسياحة بعد موافقة مجلس الجامعة بموجب قراره رقم 5710 بتاريخ 1977/9/21م وبذلك يكون هذا المجلس أحدث المجالس العربية المتخصصة العاملة تحت مظلة الجامعة العربية، وتتولى الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية أماناته الفنية.

جاء في النظام الأساسي للمجلس أن الهدف من إنشائه هو: "العمل على تنمية قطاع السياحة في الدول العربية لتعزيز مساهمته في التنمية المستدامة الشاملة الاقتصادية والاجتماعية والبشرية والثقافية والتربوية والبيئية، والعمل على تنمية حركة السياحة العربية البينية، وجذب مزيد من السياحة العالمية من المنطقة العربية"، ويختص المجلس بكل ما يحقق هدفه وعلى الأخص:

أ- إقرار خطة عمل دورية للمجلس في ضوء أهدافه وتحديد الوسائل الكفيلة بتحقيقها.

ب- تشكيل الهيئات واللجان اللازمة لمساعدة المجلس في تحقيق أهدافه. مع تحديد اختصاصاتها وأسلوب عملها ومتابعة أنشطتها.

3- الأكاديمية العربية للنقل البحري⁽²⁾:

وافق مجلس الجامعة على إنشائها بتاريخ 1975/4/26م وهي تهدف إلى دعم وتطوير قطاع النقل البحري في الدول العربية من خلال تعليم وتأهيل ورفع مستوى العاملين في قطاع النقل البحري وتشغيل الأساطيل التجارية تشغيلاً تجارياً سليماً.

1 - د. سليمان المنذري، السوق العربية المشتركة في عصر العولمة. الطبعة الثانية، مكتبة مدبولي، ص 42-43.

2 - د. سليمان المنذري. مرجع سبق ذكره، ص 32.

والأكاديمية تقوم على الأخص في إقامة بناء أسطول بحري تجاري متطور وفقاً لأحدث النظم العلمية، وإجراء البحوث والدراسات وتقديم المشورة إلى مؤسسات وشركات النقل البحري والموانئ، والتخطيط لضمان استمرار توفير الكوادر العربية اللازمة لإدارة وتنمية وتطوير الأساطيل البحرية التجارية العربية وتشغيلها بما يفي بالاحتياجات المتطورة لشركات الملاحة والموانئ بالدول العربية، وإعداد هيئة تدريس على أحدث النظم العلمية وإقامة كفى للتعليم. وتتخذ الأكاديمية من مدينة الاسكندرية مقراً لها.

4- مجلس وزراء النقل العرب:

أنشئ هذا المجلس من الوزراء المسؤولين عن قطاع النقل في الدول العربية بأنماطه. النقل البري (الطرق + السكك الحديدية) النقل البحري، النقل الجوي. وفي حال وجود أكثر من وزارة تعمل على إدارة هذا القطاع في دولة عربية عضو فيمكن لهذه الدولة أن تنتدب من تراه من الوزراء المسؤولين عن هذه الوزارات لتمثيلها في المجلس (المادة الثانية من النظام الداخلي).

جاء في المادة الثالثة من النظام الداخلي أن المجلس يهدف إلى تنمية التعاون العربي في مجالات قطاعات النقل ويختص بما يلي:

- أ- وضع استراتيجية عربية لقطاعات النقل وما ينبثق عنها من الخطط والبرامج الكفيلة بتحقيق الترابط العضوي بين الأقطار العربية وتيسير قضايا النقل بين أجزائها، وذلك بالتعاون والتنسيق مع المنظمات العربية، المتخصصة، وكذلك الاتحادات العربية النوعية بصفتها ببيت خبرة عربية متخصصة في القطاع.
- ب- العمل على تطوير شبكة النقل البرية والبحرية والجوية بين الدول العربية وتحسينها وتنظيمها ورفع كفاءتها الفنية وتوسيع قاعدة نشاطاتها بما يعزز الاتصالات ويبسر انتقال عناصر الانتاج والسلع ويخفض تكاليف النقل.
- ج- تقديم التوصيات إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي بشأن سبل تنفيذ أهداف استراتيجية العمل الاقتصادي العربي المشترك في قطاع النقل وتطويره وتنسيق

تعاونه مع القطاعات الأخرى بما يخدم أهداف الخطط الإنمائية والتكامل التنموي.

د- التنسيق والتعاون في شؤون النقل بين أجزاء الوطن العربي مع الأخذ بين الاعتبار الاحتياجات المادية والبشرية.

5- السياحة والانماء الاقتصادي⁽¹⁾:

تعتبر البلاد العربية إجمالاً من البلدان المتخلفة اقتصادياً. وهي لذلك تعمل على النهوض باقتصاداتها من أجل زيادة معدل دخل الفرد كي تتوفر له مستوى معيشي لائق. ويتفق الاقتصاديون على أن ندرة رأس المال وضيق السوق المحلي يعتبران عائقين أساسيين لعملية النمو الاقتصادي. لذلك تركزت جهود المخططين والباحثين الاقتصاديين في الدول المتخلفة على محاولة التوفيق بين هدف الرسمة، أي زيادة رأس المال، باقتطاع جزء من الدخل لهذه الغاية، وعدم الحد من مستوى الانفاق بصورة قاسية كي لا يصبح الانفاق الكلي ضئيلاً، بحيث نفقد الغاية من زيادة رأس المال، أي زيادة الإنتاج، لأن الطلب على المنتجات ينخفض عن مستوى العرض. وفي رأينا إن حل هذه المعضلة في بلادنا يتوفر إلى حد كبير كنتيجة طبيعية لازمة نمو السياحة الخارجية. فإن صح ذلك وجب على حكومات الدول العربية، وقد أخذ بعضها على عاتقه مؤخراً مهمة الانماء الاقتصادي والاجتماعي، أن تولي السياحة الخارجية أهمية كبرى. فما هي، إذن، الحجج والبراهين المتوفرة على الادعاء القائل إن في نمو السياحة الخارجية حلاً لمشكلة ندرة رأس المال وضيق السوق في البلدان المتخلفة إجمالاً وفي بلادنا خاصة.

فلننظر أولاً إلى ما يرافق قدوم السائح الاجنبي إلى بلادنا قبل أن نتساءل عن سبب قدوم هذا السائح. إن الغالبية المطلقة ممن يأتون لزيارة البلدان العربية كسياح هم

1- مروان اسكندر، الرائد العربي في آب / اغسطس 1961 ، العدد العاشر .

من مواطني دول أوروبا الغربية وأميركا الشمالية. وإذا نظرنا إليهم من زاوية أخرى استطعنا القول إنهم من مواطني الدول الصناعية التي تمد، ولو جزئياً، الدول المتخلفة ببعض متطلباتها من السلع الانتاجية. وبما أن الدول المتخلفة لا تتوفر لديها، في الغالب، المبالغ النقدية الكافية من العملات الصعبة لشراء السلع الانتاجية من الخارج، فإن النقود التي يستبدلها السياح الأجانب بعملاتنا المحلية تكون أحد المصادر المهمة لتوفر العملات الصعبة. وهذا بدوره يساعد في إمكانية زيادة السلع الإنتاجية أو سلع رأس المال بسهولة أكبر.

إن عملية انفاق السياح الأجانب تساعد عملية الانماء الاقتصادي من ناحيتين اثنتين:

- فمن الناحية الاولى، تمثل المبالغ التي يصرفها السياح من أجل متطلباتهم وحاجاتهم زيادات طارئة على القوة الشرائية المتوفرة في البلاد، أو بمعنى آخر، هي عامل مساعد في توسيع السوق المحلية، لأن نطاق السوق المحلية يتحدد بالطلب الإجمالي على السلع والخدمات المتوفرة في البلد المعين.
- ومن ناحية ثانية، نجد أن مصاريف السياح الأجانب موجهة، في غالبيتها، إلى شراء السلع والخدمات المنتجة محلياً. فالخدمات محلية بطبيعتها. أما السلع، فإن السائح الأجنبي يعمد، في الغالب، إلى شراء الأصناف المنتجة محلياً.

وفي كلا الحالين تكون الإفادة كبيرة للاقتصاد المحلي بسبب ازدياد الطلب الإجمالي في السوق على منتجات البلد مما يؤدي إلى ازدياد الدخل وبالتالي الانفاق.

غير أنه يجب الإشارة إلى أن ضيق السوق في البلدان المتخلفة يعزى إلى ضالة معدل دخل الفرد فيها. وضيق السوق، بهذا المعنى، تزول إذا تدفق الطلب على ما في هذه السوق من سلع. غير أن تدفق الطلب لا يمكن أن يحصل إلا اذا ارتفع معدل دخل الأفراد المقيمين ارتفاعاً كبيراً. وهذا الطلب المرجو، من جهة أخرى،

غير مرتبط من الناحية النظرية بمعدل دخل الأفراد المحليين في البلد المتخلف، بل يتسع نطاقه بقدر ما يستطيع البلد من اجتذاب السياح الأجانب. إذن يمكن القول إن البلدان المتخلفة التي تتوفر فيها السلع السياحية بإمكانها أن تزيل عائق ضيق السوق إذا استطاعت أن تخلق مستوى طلب مرتفع على خدماتها السياحية. فما هي الوسائل الواجب اعتمادها من قبل البلاد العربية لزيادة اقبال الأجانب على خدماتها السياحية، وكيف لنا أن نجعل الطلب على إمكاناتنا السياحية في ازدياد مطرد على مر السنين؟

إن الدافع للأفراد على السفر الذي ندعوه بالسياحي قد يكون واحداً أو أكثر من عدة أسباب، أهمها زيارة الأماكن المقدسة، أو زيارة المناطق الأثرية لمشاهدة بقايا تشيد بأعمال من سبقونا أو بقصد الاستشفاء في أماكن تتفجر فيها ينابيع تحوي مياهها معادن وأملاحاً تشفي الكثير من الأمراض، أو بقصد التمتع بالطقس الجميل والحرارة المناسبة، أو بقصد التفرج فقط أو للتعرف على بلاد سمع بها السائح ولم يزرها من قبل، أو لمشاهدة المهرجانات الرياضية أو الموسيقية أو التمثيلية إلخ.. والبلاد العربية كوحدة سياحية تلبي كل هذه الرغبات. لذلك يمكننا القول إن البلاد العربية كوحدة سياحية تتمتع بطاقات سياحية كثيرة ومتنوعة. ففي بلادنا ظهرت الأديان السماوية، وتاريخها تضرب جذوره منذ أن كان العالم. ولا حاجة للزيادة في التعليق والتشويق لأن نظرة على محتويات هذا العدد من الرائد العربي الخاص بالسياحة تكفي لإقناع أي مشكك.

عامل الدعاية

تحتاج الامكانات المتوفرة لاجتذاب السياح في البلاد العربية إلى الدعاية والاعلان وتعريف جماهير البلدان التي يكثر أهلها من الأسفار بمزايا السياحة في البلدان العربية. ونلاحظ اليوم، على المستوى العالمي، نزعة نحو تنظيم جولات سياحية جماعية منظمة لمنطقة معينة لا لبلد بمفرده. لذلك يجب تنسيق الدعاية السياحية بين البلدان العربية للتعريف عنها كوحدة سياحية. وهذا يتطلب جهداً مشتركاً بين الحكومات المعنية. وقد سبق أن أشرنا إلى المنافع الاقتصادية الكبيرة التي يمكن أن نجنيها من السياحة في سبيل تحقيق الانماء الاقتصادي الشامل. وبما أن بعض الحكومات العربية قد بدأت تأخذ على عاتقها تحقيق هذا الانماء، لذلك يتوجب عليها، من أجل تنمية مصالحها الاقتصادية المشتركة، أن تقوم بالتنسيق مع بعضها البعض بالتعريف عن طاقات بلدانها السياحية حتى يتم التغلب على ضيق نطاق السوق المحلية، والاستفادة، بالتالي، من الأموال التي يصرفها السياح في أسواقنا الواسعة عندما يطلعون على إمكاناتنا السياحية العربية ويأتون إلى بلداننا لمشاهدة ما عرفوه عن طريق الدعاية والاعلان. فالتعريف عن طريق الإعلان والإعلام والمقالات المشوقة عما في البلاد العربية من عوامل تجذب السياح ، أمر مهم جداً وضروري لإنجاح السياحة وبالتالي لتعزيز المقومات المالية وسواها اللازمة لإنماء اقتصاداتنا.

وإذا ما نجحت الدعاية بجلب السياح في وقت أو ظرف معين، فإن زيادة عدد هؤلاء السياح على مر السنين لا يتطلب فقط متابعة التعريف بما في البلاد العربية من مرافق ومقومات سياحية، بل يجب أن يقترن هذا الجهد بتأمين كل ما يترك لدى السياح من انطباعات حسنة ومشوقة ترغبهم بالعودة مرة أو مرات أخرى إلى ربوعنا وأن يشجعوا أقرانهم في بلدانهم بالسياحة في بلداننا. فالسائح يتأثر كثيراً بالمعاملة التي يلقاها بدءاً بالسلطات الجمركية ومروراً بسلطات الأمن العام وانتهاءً

بفندقه والمحلات التي يزورها والمرايح التي يزورها ليلاً. هنا نرى من الضروري أن تكون المعاملات الجمركية والأمنية سريعة وغير معقدة بحيث يشعر السائح أنه مرحب به، كما يجب على البلدان العربية أن تنشئ سمة دخول موحدة للأجانب لأن في ذلك توفيراً مادياً سواء من ناحية الوقت أو من ناحية الأموال التي قد يدفعها هذا السائح للحصول على سمات متعددة. ولا شك إن اعتماد خطوة كهذه تشجع على ازدياد عدد الزائرين، كما تساعد في تكريس وحدة السوق السياحية العربية. ويتوجب على الدول العربية أن تنشئ وحدات شرطة سياحية تنحصر مهمتها في مساعدة السياح لا تخويفهم وتنفيرهم.

هذه المطالب التي ذكرناها موجهة إلى الحكومات في الدول العربية. غير أن تصرف الأفراد من المواطنين تجاه السائحين يبقى العامل الأهم في تكوين انطباعات جيدة لدى الزائرين. لذلك يتوجب على المواطنين معاملة السائح بلطف وترحيب وإبداء الرغبة في مساعدته. وإن ندعو مواطنينا إلى التحلي بهذه المزايا فلأننا نعلم إن تهذيبنا الاجتماعي، بصورة عامة، لم يبلغ بعد المستوى المطلوب في هذا المجال.

لا بد من الإشارة هنا إلى نقطة مهمة تتعلق بالسياحة الدولية وعلاقتها بما يمكن تسميته بمرونة الطلب، أي كل ما يمكن أن يؤثر في تخفيض تكاليف السياحة المرتفعة. ومعنى ذلك أن تخفيض أسعار النقل والإقامة يمكن أن يصحبه ازدياد كبير في عدد السياح، وهذا بدوره يعوض عن الريح الفائت بسبب تخفيض الأسعار. ونظراً إلى أن السياح يفضلون بأكثرية التنقل براً فلا مفر من إنشاء شبكات طرق حديثة بين أهم المدن والأماكن السياحية، كما لا مفر من تحديث السكك الحديدية وربطها، حيث يمكن، بين البلدان العربية وبين هذه البلدان وأوروبا. وهاتان الوسيلتان تساعدان في تخفيض أجور النقل وتسهمان في رفع إعداد السياح من الطبقة الوسطى الذين ترهقهم مصاريف السفر وكلفة الإقامة إلخ.. وفي هذا المجال لا بد من تشجيع إنشاء فنادق من الدرجات السياحية، بدل

التركيز على الفنادق الفخمة وكأننا نرحب فقط بالسائح الثري لا غير. كما يجب تشجيع بيوت الضيافة والشقق المفروشة. وهذه التسهيلات ذات الكلفة القليلة غير منتشرة، على نطاق واسع، في الكثير من البلدان العربية رغم أن كلفة بنائها وإدارتها لا تطلب الرأسمال الكبير ولا المجهود البشري الإداري. فقد يكفي شخص واحد لإدارة مجموعة من الشقق المفروشة وبالتالي يمكن تأجيرها بما يتناسب مع ميزانية الكثيرين من السياح المحدودين الدخل.

من الصعوبات التي تواجه العاملين في الحقل السياحي كونه عرضة لتقلبات موسمية متجددة. ففي موسم معين يتكاثر السياح في بلد أو منطقة معينة، بينما تنخفض الحركة السياحية انخفاضاً كبيراً في أماكن وأوقات أخرى. فمن أجل تثبيت دخل العاملين والمؤسسات في الحقل السياحي يقتضي اتخاذ إجراءات لتأمين استمرار النشاط السياحي على مستوى معقول خلال السنة بأكملها. ومن أجل تحقيق هذه الغاية لابد للمؤسسات الفندقية من تخفيض أجور الإقامة خلال الأشهر التي تنخفض فيها حركة السياحة.