منتدى الحوار

تجربة التنمية المتكاملة في قطاع السياحة

صلاح فضل:

نفتح اليوم جبهة ذات أهمية خاصة لوطننا، لأنني أعرف أن الحس الوطني عندكم مشبوب وأن التوق إلى التغيير والإصلاح والتنمية الحقيقية قوي ومحموم، وأن تُعجَّل الأمور حتى لا ينتهي الاستقرار إلى الركود ولا ينتهي وطننا بأن يفقد موقعه في مقدمة دول المنطقة على الأقل ونتحول بعد أن كنا شعبًا رائدًا وبلدًا قائدًا إلى أن نصبح في ذيل القافلة العربية. والموضوع الخاص بالسياحة المتكاملة مرتبط بجذر الثقافة، ليس الموضوع تنمية اقتصادية أو اجتماعية فقط، في تقديري أنه مرتبط بالعقلية، عقلية الإدارة وعقلية المجتمع. والأستاذان الكبيران اللذان يشرفاننا بالحديث في هذه الأمسية عالمان متخصصان، يكفي أن أقول لكم إن الدكتور سمير الصادق هو رفيق دراسة وعمل وهمة للدكتور إسماعيل سراج الدين، نفس الدفعة ونفس التخصص: معماري ومخطط وعمل مثله ومعه في البنك الدولي، وقاد مشاريع إستراتيجيات تنمية وأفادت منه دول كثيرة وقليلاً ما أفاد منه وطنه حتى اليوم، الدكتور سامح عبد الله العلايلي له نفس التخصص: معماري ومخطط وهو خبير سابق في منظمة اليونسكو وكان مسئولاً عن وضع سياسة المحافظة على الشروط التاريخية والإسلامية في بعض الأقطار العربية.

إذن، فنحن أمام عقليتين علميتين، والمشكلة التي نواجهها في تقديري مبدئيـــاً – ودعونا نحدد القضية – أن المشرع المصري لا يدرك أهمية التنمية السياحية المتكاملة، فبينما مدينة واحدة في مصر وهي مدينة الأقصر تحتوي على ثلث آثار العالم، إذا ضمت لها مدينة أخرى مثل القاهرة تصل إلى نصف آثار العالم بما يعطي لنا أكبر فرصة تتاح لأي دولة في العالم في السياحة الأثرية. الفاتيكان مثلاً يعتمد على السياحة الدينية، ونحن لدينا من المزارات والأماكن والمؤسسات الدينية ما يضمن سياحة هائلة. فأسبانيا التي عشت فيها فترة طويلة من عمري كانت تبيع الهواء وتؤجر الشمس، وكان بها شاطئ ضخم هو "شاطئ الشمس"، كانت هناك عقلية تشريعية أولاً واعية جدًّا أتاحت لكل الغربيين من بلاد الشمال الباردة خصوصًا أن يمتلكوا ما شاءوا لأنهم لن يحملوا بيوتهم على ظهورهم ويخرجوا بها خارج حدود الوطن، عندنا لا نريد أن نفرط في أرض الوطن، بمعنى أننا لا نريد أن ندعو إليها الزائرين. هذه العقلية السياحية ذاتها حولت أسبانيا من دولة كاثوليكية محافظة تقع في ذروة الدول ذات النظام الاجتماعي الصارم إلى أكبر دولة منفتحة في العصر الحديث، لأنها أدركت أنه ليس لديها نفط ولا حديد ولا مصادر ثروة ضخمة وأنها لو صنعت معجزات التصنيع لن تنافس ألمانيا ولا إنجلترا ولا فرنسا وأن لديها طبيعتها

بالآثار العربية والمناخ المعتدل، فأصبحت بذلك الدولة التي تنافس الفاتيكان المعتمدة على السياحة الدينية وتنافس فرنسا بكل مآثرها ومغرياتها بالعقلية التشريعية والمجتمعية، فالمشرع يسن القوانين التي تفتح بالفعل المجال للسائح، لأنه بالفعل إذا امتلك إنسان شقة في بلد فلن يقضي كل إجازاته إلا بها، لكن لدينا عقلية تشريعية مازالت محدودة للغاية وضيقة الأفق إلى حد كبير ولا تخضع لتخطيط على المدى الطويل. كما أن لدينا عقلية مجتمعية: نريد للأوروبيين المسيحيين الذين يزورونا أن يتأسلموا ونريد لنسائهم أن يتحجبن ومن رجالهم أن يطلقوا لحاهم حتى يقضوا معنا الإجازة! معظم الأماكن السياحية نحرم فيها حتى المشروبات البريئة التي يبيحها الإسلام، لا أعرف أن عقلية مجتمعية بهذا الضيق يمكن أن تستثمر طاقاتها الجبارة التي لا يدانيها فيها أحد مثل مصر، لا أحسب بلدًا في منطقتنا ولا في مناطق أخرى تمتلك مثل هذه الإمكانيات للتنمية السياحية المتكاملة، وهذه ثروة حقيقية تفوق الثروات الطبيعية من البترول والحديد والمعادن وغير ذلك لكنها معطلة لدينا ونكتفي بأرقام متواضعة. أسبانيا مثلاً – وهي البلد التي أعرفها – لا يتجاوز عدد سكانها 35 مليون نسمة، زوارها من السياح يتجاوزون 70 مليون سائح، بمعنى أن لكل مواطن سائحين، وبهذا المعدل مع مصر التي يتجاوز سكانها 70 مليون فهذا معناه أنه من المفروض أن يكون لديها أعلى معدلات سياحة في العالم كله، ولدينا الإمكانيات والعقول المخططة لتحقيق ذلك إلا أنه ينقصنا الكثير.

سمير الصادق*:

أود أن أبدأ بإيضاح أن نصيب مصر من السياحة العالمية ضئيل فعلاً، ولكنه كان أكثر ضآلة منذ حوالي 15 عامًا، وقد حدث تطور خلال تلك الفترة وإن كان غير كاف، فأنا أذكر أن بداية عملي في التنمية السياحية بمصر كان حينما طلبت وزارة السياحة من البنك الدولي عام 1988 إعداد دراسة عن قطاع السياحة المصري وما يمكن أن يقوم به البنك الدولي لدعم هذا القطاع، وقد أظهرت الدراسة أن مقومات مصر السياحية كبيرة للغاية، ولكنها غير مستغلة بشكل جيد، وأن نصيب مصر من السياحة العالمية حوالي 0.24%، وهو نصيب ضئيل جدًّا، وقد زاد الآن إلى حوالي 0.31% أي أنه زاد حوالي 30%، لكنه لايزال ضئيلاً حيث يجب أن يصل إلى أضعاف هذا الرقم بالنظر إلى مقومات مصر السياحية.

وقد قام البنك الدولي في ذلك الوقت بدراسة المعوقات والمشكلات التي تواجه نمو قطاع السياحة في مصر، وقدم دراسة شاملة تضمنت الحلول المقترحة للتعامل مع المعوقات والمشكلات التي تم تحديدها، وقامت وزارة السياحة بتنفيذ بعض المقترحات، إلا أن العديد من المشكلات أكبر من حدود اختصاص وزارة السياحة، إذ إن السياحة تعكس صورة المكان والمجتمع بكافة أبعاده، فعندما يدخل السائح مصر

* تفاصيل العرض الفني – الملحق رقم (1).

بدءًا من المطار، يواجه مواقف وإجراءات تحتاج إلى تطوير ويبدأ في التحرك داخل البلد فيواجه المشكلات التي نواجهها جميعًا ومنها المرور والتلوث البيئي وغير ذلك مما هو أكبر بكثير من نطاق اختصاص وزارة السياحة، ومما لا شك فيه أن أي تحسن أو تطور في البنية الأساسية أو المرافق أو الخدمات سواء سياحية أو غيرها سينعكس على السياحة. ولقد أوضحت دراسة البنك الدولي نقطة أساسية أخرى شملتها التوصيات التي تم تقديمها عام 1988، وهي أنه إلى ذلك الوقت – ربما يذكر البعض – كان التركيز على السياحة التقليدية أو سياحة الآثار والمناطق التاريخية، وهذا النوع من السياحة يجذب حوالي 10% فقط من السياحة العالمية، ولو أضفنا لها بعض أنماط الزيارات التقليدية لبعض المناطق في الأجازات وفترة الصيف مثلاً فسنصل إلى ما لا يزيد عن 30%، بمعنى أننا ننافس دول حوض البحر الأبيض المتوسط مثل تركيا واليونان وإيطاليا حول نسبة لا تتجاوز 30% من السياحة العالمية، بينما نترك الـ 70% الأخرى التي تمثل أنماطًا من السياحة لم نكن مجهزين لها في هذا الوقت منها السياحة العلاجية، وسياحة المؤتمرات، وسياحة الحوافز، والسياحة الترفيهية المتخصصة التي تندرج تحتها الأنشطة الرياضية التي تشمل الغوص والرياضات البحرية. كانت هناك محاولات لجذب تلك الأنماط لكنها محاولات محدودة، فلو نظرنا على المستوى القومي، فسنجد أن هذه المحاولات لم يكن يدعمها إطار عمل. لذلك كانت إحدى التوصيات هي العمل على وضع رؤية شاملة لتنويع المنتج السياحي الحالي والإضافة إليه. وبرغم أن المنتج السياحي الحالي فريد ومتميز بالفعل، والناس في العالم تسمع وتعرف عن مصر الكثير وترغب في زيارتها ولكن كم عدد المرات التي يمكن للزائر القدوم إلى مصر لزيارة المناطق الأثرية والتاريخية مثل الأهرامات وأبو الهول – مرة أو مرتين –؟ إن تكرار الزيارة في السياحة هام جدًّا، وهذا التكرار يتم بدرجة كبيرة في السياحة الترفيهية، وفي سياحة الرياضة، فهؤلاء الذين يمارسون رياضة الغوص مثلاً يأتون إلى مصر أكثر من مرة في السنة، فمن يأتي ويكتشف مناطق غوص مميزة مثل رأس محمد في شرم الشيخ، يأتي بعد ذلك مرات عديدة لأنه في كل مرة يستكشف شيئًا جديدًا، فهناك أنماط من السياحة تجذب ليس فقط أعدادًا كبيرة ولكن تجذب هذه الأعداد أكثر من مرة. كذلك الأمر بالنسبة للسياحة العلاجية، ولا أريد أن أعقد مقارنات بيننا وبين دول أخرى، إلا أنه يمكن ذكر مجهود بلدة مثل دبي ركزت على أنماط من السياحة تتميز بتكرار الزيارة مثل سياحة الرياضات، ونسمع كلنا عن مسابقات الجولف والتنس وسباقات اليخوت التي تميزت فيها دبي وأصبحت الآن على خريطة السياحة العالمية بالنسبة لهذه الأنماط، لذا كانت توصياتنا بالنسبة لتنويع المنتج السياحي إلى جانب تحسين الخدمات المقدمة. فمزاراتنا السياحية المعروفة في الأقصر وأسوان مثلاً يجب الاهتمام بها وتحسينها. كذلك شملت التوصيات الحاجة إلى توفير الخدمات بشكل أفضل لنمط متميز من السياحة ليس له مثيل في العالم، وهو السياحة التي تعتمد على البواخر النيلية لزيارة المناطق السياحية والتي نسميها أحيانًا الفنادق العائمة، والتي تتحرك بين الأقصر وأسوان، فهي نفسها وسيلة انتقال ووسيلة إقامة وأيضًا عن طريقها يمر السائح بتجارب لا مثيل لها في العالم، فهذه السياحة تعاني من مشاكل وقد حددناها، وهي تشمل عدم وجود مراسٍ وخدمات كافية، ففي الوقت الذي قمنا فيه بعمل هذه

الدراسة، كان هناك حوالي 187 فندقًا عائمًا على النيل بين الأقصر وأسوان وكان عدد المراسي لا يتجاوز 45 مرسًى، وكان هذا يؤدي إلى انتظار المراكب بجوار بعضها البعض مما يتطلب أن ينتقل السائح بينها؛ وهو الأمر الذي كان يؤدي إلى بعض الحوادث. كل ذلك مع ملاحظة أن لا يتم إهمال التطوير اللازم بالنسبة للسياحة التقليدية، وفتح أسواق جديدة، وتشجيع أنماط جديدة من السياحة والمنتجعات السياحية التي نقدمها للعالم.

كانت هذه بعض التوصيات الرئيسية التي قدمت لوزارة السياحة عام 1988، إضافة إلى التوصية بتبني فكر التنمية المتكاملة. والتخطيط للتنمية المتكاملة بسيط من ناحية الأسس وله أسبابه ومقوماته. على سبيل المثال في الغردقة كان يتم توزيع الأراضي لإنشاء فنادق، وطبعًا يفضل أي مستثمر الأراضي المواجهة للبحر، وبالتالي يتم بيع الأراضي الشاطئية أولاً، ويقوم المستثمر عادة بإنشاء سور حول موقع فندقه محاولاً أن يقدم داخل هذا الموقع كافة الخدمات حتى لا تكون هناك حاجة لدى السائح للذهاب إلى مكان آخر، وينتج عن ذلك أن يكون هذا السائح وكأنه يعيش في معسكر، وليس له اتصال بالمنطقة المحيطة به. والسائح مهما قدمت له من مزايا وأماكن ترفيه داخل الفندق فهي لا تختلف كثيرًا عما هو موجود في بلده، وهو قد أتى لبلادنا لكي يستمتع بتجربة مختلفة ويستكشف أماكن وأساليب حياة مختلفة عن بلده، ومهما أنشأنا من فنادق عظيمة ووضعنا فيها كل الخدمات التي يحتاجها السائح فإن هذا لا يكفي، وقد لاحظنا أن السائح يأتي لفترات إقامة قصيرة نسبيـــًا. إن الإحصائيات السياحية تنظر ليس فقط لعدد السياح أو مرات الزيارة وإنما أيضًا لمدة الإقامة في الزيارة الواحدة، والأهم من ذلك الإنفاق أو الدخل السياحي. والسائح عندما يأتي للإقامة في مكان واحد، عادة يأتي بنظام البرنامج المدفوع سلفًا Package أي يكون قد دفع تكلفة سفره وإقامته ووجباته ويظل في هذا المكان حتى تنتهي فترة إقامته فيعود إلى بلاده، وهكذا لا تكون لديه فرصة أو وقت كاف للتجول والتسوق. وسياحة التسوق في منتهى الأهمية، فأي سائح يزور أي بلد يحب العودة ببعض الهدايا أو على الأقل بشيء يذكره بهذا المكان، فلابد من أن نعطيه هذه الفرصة. لذا فإن التنمية السياحية القاصرة على توزيع بعض الأراضي لإنشاء الفنادق عليها، وإنشاء هذه الفنادق بطريقة تجعلها مستقلة ولا علاقة لها بالفنادق الأخرى أو بالمنطقة المحيطة بها، هي أحد أنماط السياحة غير المرغوب فيها على مستوى العالم. وقد قمنا بمقارنة التنمية السياحية في مصر مع مناطق أخرى في العالم، ووجدنا العديد من دول العالم قد حقق نجاحًا كبيرًا بتطبيق فكر التنمية المتكاملة في مناطق مثل أنطاليا في جنوب تركيا، وكنكون في المكسيك وبالي في إندونيسيا، وكلها تمت تنميتها كمناطق متكاملة ، أو مدن كاملة تركز على النشاط السياحي. يذهب السائح إلى تلك المناطق فيجد أنها مدن مليئة بالحياة والسكان، فيها نمط محلي للمعيشة وللطعام وللأنشطة الترفيهية، فالسائح يأتي إلى مصر وهو يريد أن يرى كيف يعيش المصريون وماذا يأكلون وكيف يحتفلون، وقد يرغب في أن يشترك معهم في هذه الأنشطة، فهذا ما سيجعله يتذكر مصر ويتذكر هذه التجربة وقد يحب أن يكررها.

نضيف إلى ذلك سياحة الغوص، فلدينا أماكن نحن متميزون فيها وعندنا أماكن ليس لها مثيل في العالم، فكانت توصياتنا أيضًا أن ننظر بشكل أدق وأعمق إلى مقومات السياحة وإلى التنمية السياحية المتكاملة كمدخل للتخطيط، وبدلاً من توزيع الأراضي الشاطئية، يتم التخطيط لإنشاء مدن سياحية متكاملة، وعندنا تجارب لهذا النمط من التنمية، مثل إنشاء ضاحية مصر الجديدة، وهي مدينة متكاملة، شمل تخطيطها توفير الطرق والمواصلات والمرافق والخدمات قبل أن يسكنها أحد. إن تجربة مصر الجديدة تجربة ناجحة نتج عنها فعلاً مجتمع مستقر على أعلى مستوى، هذه التجربة يمكن تكرارها في المناطق السياحية، فتجربة التنمية السياحية المتكاملة تبدأ بعمل تقييم للمنطقة من ناحية مقوماتها السياحية وما يمكن أن تقدمه للسائح، وعلاقة ذلك بسوق السياحة العالمية وقدرة المنطقة على الجذب السياحي، وكذلك يتم تحليل مدى توافر المرافق والخدمات وقرب المنطقة من مناطق أخرى سكنية يمكن عن طريقها توفير العمالة، والتأثيرات البيئية والاجتماعية للتنمية، وبناء على ذلك يتم عمل مخطط شامل، ويبدأ التنفيذ على مراحل متكاملة بالمرافق الأساسية مثل الطرق والكهرباء والمياه والصرف الصحي، ثم يتم استكمال تنفيذ المرحلة المتكاملة بإنشاء الفنادق والإسكان السياحي والخدمات والأنشطة الترفيهية وغير ذلك، بمعنى أنه عندما نريد أن ننمي منطقة كبيرة، فهذا ليس معناه أن نبني فندقًا كبيرًا ثم نعود لنبني فندقًا آخر على بعد كيلو مترين منه؛ وهكذا مثلما حدث في الغردقة. ونظرًا لأنه لا يوجد مخطط شامل للتنمية السياحية فإن المستثمر يقوم بأعمال التنمية وفقًا لوجهة نظره وقد يشمل ذلك بعض الأنشطة التي تضر بالبيئة. في عام 1988 لم يكن هناك قانون لحماية البيئة أو وزارة للبيئة، فكانت عمليات الردم في البحر كبيرة للغاية وتصل إلى مئات الأمتار داخل البحر، وذلك نظرًا لأن الشعاب المرجانية القريبة من الشاطئ تكون في مناطق غير عميقة حيث يكون عمقها أقل من متر واحد ولمسافات تصل إلى مائة متر أو أكثر داخل البحر ثم تبدأ في النزول للعمق. ولذا فإن الردم لا يكلف المستثمر كثيرًا مقابل أن يضيف إلى أرضه مساحات شاسعة، إلا أن المشكلة أنه يردم فوق الشعاب المرجانية التي يأتي السائح لرؤيتها وهو ما يفقد المنطقة جزءًا أساسيـــًا من مقومات الجذب السياحي، وقد تم بالفعل ردم أجزاء كبيرة من شاطئ الغردقة وتدمير الشعاب المرجانية بها. واليوم يضطر السائح إلى الذهاب إلى جزر بعيدة عن الشاطئ حتى يمكنه رؤية الشعاب المرجانية في الغردقة. وقد بذلت جهود غير عادية بعد ذلك لحماية البيئة في المناطق التي لم تصل إليها هذه الأنشطة المدمرة حيث أمكن الحفاظ على بعض ثرواتها. ومن أبرز أمثلتها الجيدة منطقة رأس محمد بشرم الشيخ. وأحيانـــًا يرى المستثمر أنه قد قام بالردم بشكل مدروس حيث إن الجزء الذي ردم فيه لم تكن به شعاب مرجانية، ويبرر ما قام به بأنه قد بدأ بعمل تقييم بيئي وتم تسجيل الموجود تحت سطح البحر في هذه المناطق وحيث لا توجد شعاب مرجانية يقرر المستثمر الردم، إلا أن مشكلة الردم أعمق من ذلك حيث يتأثر الردم بالتيارات البحرية والمد والجزر وتسحب المياه أجزاء من الردم ليصبح مادة عالقة في المياه مانعة لوصول الضوء بشكل كاف إلى الشعاب المرجانية خاصة الأقل انخفاضًا، مما يؤثر على نمو كافة الشعاب بالمنطقة فكل منسوب في البحر تصله نسبة ضوء وإشعاع معين وحرارة معينة وهو

ما يسمح بنمو أنواع مختلفة من الشعاب والأحياء البحرية والتي تصل إلى أكثر من 1500 نوع، وهذا التنوع البيئي غير موجود إلا في أماكن محدودة في العالم. فالمكان الذي ينافس رأس محمد من ناحية التنوع البيئي موجود فقط في أستراليا. فلدينا إذًا تنوع بيئي غير عادي، إلا أن مثل هذه التصرفات غير المسئولة من بعض المستثمرين تؤدي إلى اضمحلال مقومات هذه المناطق، لأن هذه الشعاب قد نمت في ظروف معينة، وهذه الظروف اختلفت واختل التوازن البيئي وأصبح غير ملائم لنوعيات عديدة من الشعاب المرجانية والأحياء البحرية فبدأت تندثر، وهكذا يضيع جزء من المقومات الأساسية التي على أساسها نمت المنطقة وتصبح أقل جاذبية.

تم تقديم هذه التوصيات كلها إلى وزارة السياحة، وقد تبنت الوزارة بعضها ومنها فكر التنمية المتكاملة كمدخل لتشجيع التنمية السياحية المستدامة. وكان السؤال هو كيف يمكن تنفيذ ذلك؟ فقد تبنت الوزارة هذا الفكر ولكن ما السبيل إلى تنفيذه؟ في ذلك الوقت لم يكن بالوزارة سوى جهاز فني صغير نسبيـــًا ولذلك تم اقتراح إنشاء جهاز فني أكبر يستطيع التعامل مع المشكلات وتنفيذ الحلول المقترحة لها، لذا تم إنشاء وحدة التنمية السياحية بالوزارة، والتي أنشئت بغرض إعداد المشروعات والتخطيط للمناطق التي تم تحديدها كمناطق تنمية متكاملة وتحديد الأهداف والأولويات ومنها الانتقال من وادي نهر النيل الضيق إلى شواطئ البحر الأحمر وسيناء لأن شاطئ البحر الأحمر بوجه خاص يمكن ربطه من خلال شبكة طرق ومواصلات بالأقصر وأسوان والمناطق التقليدية، وبذلك يمكن للسائح أن يستمتع بما هو موجود على شاطئ البحر الأحمر مع إمكانية أن يقوم بزيارات للأقصر وأسوان. بدأنا التخطيط لتنمية هذه المناطق في إطار وحدة التنمية السياحية والتي ضمت مجموعة متميزة من أكبر الخبرات الدولية وتم تمويلها من جهات دولية عديدة لأنه في هذا الوقت كان هناك احتياج لإعداد المشروعات وهي عملية معقدة وتحتاج إلى متخصصين، فلجأنا فيها لخبرات محلية ودولية، وتم إعداد دراسات السوق لتحديد طبيعة ومتطلبات السوق العالمية وما الذي لدينا لتقديمه من مقومات وأنشطة ومناطق جذب سياحية، كما تم بالاشتراك مع مجموعة مكاتب عالمية متخصصة وحوالي 32 خبيرًا تم استقطابهم من أفضل الكفاءات المصرية والعالمية – وطوال أربع سنوات – تم إعداد مخططات متكاملة للمناطق التي اعتبرناها مناطق ذات أولوية للتنمية السياحية.

إن الدراسة التي قمنا بعملها أبرزت المشكلات التي كان يعاني منها قطاع السياحة في ذلك الوقت والتي شملت عدم وجود إستراتيجية أو تخطيط شامل لتطوير السياحة على المستوى القومي أو الإقليمي أو المحلي، وعدم توافر البنية الأساسية أو الخدمات السياحية اللازمة خاصة بالمناطق السياحية الجديدة والنائية أو الأجهزة المؤسسية والكوادر والضوابط الملائمة للتنمية. في هذا الوقت كانت هناك بعض المشروعات القائمة ونذكر منها في الغردقة قرية مجاويش وشيراتون الغردقة، ولكن لم يكن هناك حجم غرف فندقية أو

مطار يسمح بحركة منتظمة مستمرة جاذبة للسياحة يمكن أن تنعش المنطقة، وأيضًا عدم وجود تنسيق كاف بين الأجهزة والجهات المتعددة المسئولة عن التنمية السياحية نتيجة أنه لم يكن هناك إطار أو إستراتيجية تحدد مهام ومسئوليات تلك الجهات، ويوجد ضعف في الاهتمام بالبيئة نتيجة لعدم وجود ضوابط بيئية أو جهة مسئولة عن حماية البيئة أو إدارة الجوانب البيئية أو تقييم التأثيرات البيئية للمشروعات. لم يكن هناك أيضًا ضوابط أو إطار عام للتحكم في عملية التنمية وتوجيه المستثمرين، وتحديد المطلوب منهم أو مع أية جهة يتعاملون. نحن نتحدث عن فترة لم يكن مجرد الوصول فيها إلى مناطق التنمية السياحية الجديدة أمرًا سهلاً، أما اليوم فهناك مطارات وطرق جيدة. استعنا في الدراسة التي بدأ إعدادها عام 1989 بأكثر من 30 متخصصًا زاروا جميع مناطق التنمية السياحية المحتملة، بدءًا من طابا وتم تغطية كافة سواحل جنوب سيناء والبحر الأحمر وتم تقييم كافة المواقع وتحديد مقوماتها ومعوقات التنمية بها. وقد نتج عن هذه الزيارات قاعدة معلومات من الممكن أن تُعْطَى للمستثمر لدراسة فرص الاستثمار، لأن كل مستثمر لن يتكبد مشقة أن يقوم بكل هذه الزيارات حتى يقرر إذا كان يريد أن يستثمر في قطاع السياحة. كذلك لم يكن هناك تمويل طويل الأجل، فمعظم المستثمرين في قطاع السياحة يتطلع للحصول على قرض 15 أو 20 سنة مع فترة سماح 5 سنوات، إلا أن مدة القروض وقتها كانت أقل من 7 سنوات مما لم يكن يسمح بتشجيع المستثمر للخوض في تجربة التنمية المتكاملة والتي كانت تتطلب استثمارات كبيرة، كذلك لم تكن هناك جهة مسئولة أو قدرة فنية لدى وزارة السياحة لتوجيه المستثمرين أو لمساعدتهم أو حتى لمراجعة مشروعات بهذا الحجم. ولذلك ظهرت أهمية إنشاء وحدة التنمية السياحية، والتي قامت بالدراسات الأساسية وإنشاء قواعد المعلومات وإعداد التخطيط الشامل لمناطق التنمية السياحية ذات الأولوية وإعداد المشروعات العاجلة وتوفير التمويل الطويل لها. وقد شملت هذه الدراسات تقييم خليج العقبة والصحراء الغربية والبحر الأحمر والدراسات اللازمة للمواقع ذات الأولوية، وكذلك دراسات عن السياحة النيلية، وأيضًا ساحل البحر الأبيض المتوسط، كذلك كانت توجد جوانب أخرى للخدمات السياحية أيضًا تحتاج إلى النظر فيها مثل صحة وسلامة السائح، وقد أظهرت الدراسة قصورًا شديدًا في تلك الخدمات، فمثلاً لو تحدثنا عن الغوص، فهناك حوادث غوص تحتاج إلى مستشفيات متخصصة، تضم وحدة "إعادة الانضغاط" والتي يلزم نقل من يتعرض لحادث غوص إليها فور وقوع الحادث، ولم تكن مثل هذه الوحدات موجودة في مصر، وكانت أقرب نقطة هي إيلات والوصول إليها يكون بالطائرة ولذا فلم يكن ممكنـــًا إسعاف الكثير من الحالات في هذه الظروف. كذلك مشروع إدارة المعلومات والإحصاءات السياحية والحاسب الآلي، فلم تكن المعلومات السياحية متاحة بشكل كاف أو منتظم، فأي مستثمر يقوم بعمل دراسة عن السياحة يلزمه معلومات عن عدد السياح وإنفاقهم السياحي وما يتميزون به من خصائص، وكان كل ذلك اجتهاديـــًا وكل شخص يحكم من وجهة نظره ولم يكن هناك منظومة مقننة يمكن الرجوع إليها.

وعلى هذا الأساس، تبنت وزارة السياحة – كهدف قومي – إنشاء وحدة التنمية السياحية والتي كان عليها أن تقوم بإعداد إستراتيجية قومية للتنمية السياحية، وتتلخص أهداف هذه الإستراتيجية في توفير المناخ الملائم الذي يمكن قطاع السياحة من تحقيق أفضل مستويات التنمية السياحية المستدامة على أفضل أسس تنظيمية وفنية واجتماعية واقتصادية ومالية وبيئية، وقد تم بالفعل إنشاء تلك الوحدة عام 1990 والتي أصبحت بعد ذلك الهيئة العامة للتنمية السياحية عام 1992. بدأت وحدة التنمية السياحية بإعداد Priority Action Plan أو خطة لتحديد أولويات التنمية، حيث حددت المناطق واتجاهات التنمية بها وتم إعداد مخططات ومشروعات للمناطق ذات الأولوية وشمل ذلك خليج العقبة، وساحل البحر الأحمر من الغردقة وحتى رأس بيناس، والصحراء الغربية والفيوم والواحات والبحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى تطوير السياحة النيلية بين سوهاج وأسوان.

وعلى سبيل المثال فبالنسبة لخليج العقبة فقد بدأنا بزيارة الساحل من طابا إلى شرم الشيخ وتحديد المناطق المتجانسة والتي سميت قطاعات، مثل قطاع طابا وقطاع نويبع وقطاع دهب ووادي كيد وشرم الشيخ، ثم اهتممنا بعد ذلك بتحليل كل قطاع على حدة، وعلى سبيل المثال بدأنا في قطاع طابا نحدد المناطق التي تصلح للتنمية السياحية، منطقة جبال العقبة حيث تدخل الجبال على المياه فتقسمها إلى قطاعات مختلفة، وهي تعتبر ذات تميز بيئي وشكل مختلف تمامًا، مما يثير تعمق المفكر أثناء التخطيط لأنه يحتاج إلى فكر مختلف وليس مجرد أرض مسطحة نتعامل معها. وإذا أخذنا الريفيرا على سبيل المثال وخطوات تنميتها، حيث قمنا بعمل مخطط شامل ومخطط تأشيري يوضح استعمالات الأراضي وإمكانيات تطوير هذه المنطقة واحتياجاتها من مرافق وبنية أساسية وخدمات وأيضًا تكلفة هذه المرافق والخدمات، ومع إعداد المشروعات يتم عمل دراسات التأثيرات البيئية لها وكذلك دراسات التكلفة والتمويل حتى يمكن لهذه المناطق أن تنمو وتزدهر، وقد تمت تنمية عدة مناطق بهذا الأسلوب وحققت نجاحات كبيرة لعل من أبرزها منطقة " الجونة " شمال الغردقة والتي بدأ العمل فيها عام 1992، ومنطقة سهل حشيش ومنطقة رأس أبوسومة جنوب الغردقة، وكذلك مشروع الريفيرا ومرتفعات طابا على ساحل خليج العقبة بجنوب سيناء.

صلاح فضل:

يتقدم الآن الدكتور سامح العلايلي لعرض منظوره للتنمية السياحية المتكاملة، وأرجو أن يوضح لنا المشكلات وهل استطعنا حل هذه المشكلات، وأين نحن من هذه المشكلات؟ إن كلام الدكتور سمير الصادق جميل ولكنه جعلني أشعر أن كل شيء على ما يرام، فالدراسات تمت والمناطق تحددت والعمل يسير وفق منهج علمي..إلخ، والسؤال هو ما هي المشكلات التي تعترض انفجار السياحة في مصر، فلدينا إمكانيات عظيمة غير مستغلة، هل الدولة جادة؟ وأنا أعرف أن بعض البلاد – ونحن في بلادنا يطول عمر

الوزارات أكثر مما ينبغي – تقيس إنجازات الوزارات بها بآلاف الكيلومترات التي يتم شقها ورصفها والعناية بها سنويـــاً. فعندنا يتم إهدار آلاف الكيلومترات كل عام دون أن يعاد تجهيزها، والبنية الأساسية التي أخذنا بسببها القروض من جميع أنحاء العالم تمت في بعض المدن و لم تتم في البعض الآخر، إضافة إلى أن كل القرى المصرية محرومة من البنية الأساسية.

أشار الدكتور سمير الصادق إلى ربط شواطئ البحر الأحمر بمناطق الأقصر وأسوان، ونحن نعرف أن هناك مشكلة أمنية عاقت هذا الربط الحقيقي، ولنواجه مشاكلنا بصراحة، يكفي أن أقول إنه أثناء عملي بالخارج كنت أدعو بعض المجموعات والشخصيات لزيارة مصر، وأقابلهم بعد أن يعودوا لكي أسألهم فيردوا قائلين " إن بلادكم من أجمل بلاد العالم لكنها غابة لا يقدر على السير فيها إلا الوحوش " وذلك لأنه لا حل لمشكلة المرور في مصر، وأنا أعتقد أن كل ما يفعله هؤلاء العلماء في التنمية السياحية المتكاملة يفسده مجموعة من المرتزقة وتجار وسائل المواصلات الذين يصرون على إبقاء أوضاعنا في غاية الرداءة بما لا يحدث في الغابات الحقيقية. فمشكلة واحدة من مشكلاتنا وهي مشكلة المرور تنسف عقل وفكر وتخطيط وإمكانيات كل العلماء والمخططين، ماذا وكيف نواجه مشكلاتنا ونجبر المسئولين على اتخاذ الحلول اللازمة لها؟

سامح العلايلي*:

بدون شك فقد أعطانا الدكتور سمير الصادق خلفية عن مرحلة بداية التفكير في تفضيل التنمية السياحية بأسلوب مختلف عما كان سائدًا قبل فترة الثمانينيات، حيث كان النشاط السياحي في مصر مصنفًا كنشاط خدمي منفصلاً عن الأنشطة الخدمية الأخرى دون تنظيم معاصر أو تخطيط متطور، ومع بداية الفترة التي بدأ فيها البنك الدولي يتدخل بناء على طلب الحكومة المصرية، تم تجهيز قاعدة مناسبة لأنظمة التنمية السياحية اشترك في إعدادها جمع من العقول سعيـــاً إلى تخطي مشكلات مصر السياحية والأسباب التي تمنع استثمار الموارد الطبيعية والتراثية في مصر.

إن مصر دولة ذات مقومات سياحية متميزة ولكنها للعجب ليست بلدًا قادرًا على جذب السياحة العالمية بشكل كاف على الأقل حتى الآن، وهناك الكثير مما طرحه الدكتور سمير الصادق لم يتحول بعد إلى حقائق وبعضه تم تنفيذه على أرض الواقع بشق الأنفس، لكن دعونا نستعرض قيمة مصر السياحية، ونطرح تساؤلات بديهية: هل نجحنا في خلق بيئة سياحية تسمح باستثمار المقومات القائمة؟ وأين موقعنا في السوق العالمية المنافسة التي تتجدد وتتطور كل يوم؟ إن الحقيقة أنه في كل يوم يطرح الجديد في سوق السياحة العالمية والأسواق المنافسة إقليميـــاً على سبيل المثال لبنان وإسرائيل وتركيا واليونان، ولن

* تفاصيل العرض الفني – الملحق رقم (2)

نتحدث عن إيطاليا وفرنسا وأسبانيا لأن هذه الأسواق تحتل مكانًا عاليًا في سوق السياحة ... نحن في سوق شرسة والمنافسة فيها عنيفة، وحتى نتمكن من الحصول على نصيب مناسب من الحركة السياحية فلابد أن نبدأ بفهم عقلية السائح ولابد أن نفكر بطريقته وليس بطريقتنا، فأهداف السياحة هي الترفية والتثقف والاستشفاء وقضاء بعض الأعمال، إن السائح ينتقل من مكان لآخر، وعندما يجد أنه بالفعل سوف يحصل على احتياجاته ولن يصادف ما يضايقه وأنه سيكون مستريحًا وآمنًا وأن متطلباته ميسرة عندئذ نكون قد استوفينا الواجب الأول، الأمر الذي يساهم في خلق بيئة سياحية تتوافق مع احتياجات السائح. وإذا نجحنا في ذلك، فنستطيع أن نستقطب أنواعًا أخرى ومختلفة من السياحة حيث إن السياحة درجات، ونحن نتناول الموضوع بحديث الأرقام عن الأعداد السنوية للسائحين الذين كانوا ثلاثة ملايين ثم أصبحوا أربعة أو خمسة أو ستة ملايين، وفى رأيي أن موضوع الأرقام ليس مقياسًا لأي شيء، فمعظم السياحة الوافدة إلى مصر هي سياحة المجموعات وهي سياحة رخيصة لا تساهم في إحداث تطور حقيقي في النمو الاقتصادي المحلي؛ ولابد أن نسعى لتغيير ذلك بالسعي لاستقطاب نوعيات أخرى من السياحة يزداد معها معدل الإنفاق السياحي وعوائد الليالي السياحية، وذلك يتطلب بيئة سياحية مناسبة وتطوير الخدمات وكافة نظم التعامل مع السياح. وهذه هي أول خطوة نحو التنمية السياحية المجدية، إن مصر تستحوذ على رأس مال سياحي قوي مرتكز على البيئة والتاريخ، وقديمًا كان شعبًا طيبًا مضيافًا إلا أنه مع تدهور الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية اختلفت سلوكياته قليلاً وأصبح لا يكترث بمضايقة السائح وانتشر التسول على مختلف المستويات، كما أن النظافة أصبحت غائبة وغير ذلك من التصرفات الطاردة للسياحة، والنتيجة أن السائح الوافد لا يكرر الزيارة إلا إذا كان ذلك مرتبطًا بغرض محدد – مثلما أشار الدكتور سمير الصادق – كأن يأتي مثلاً للغوص، وهو هدف محدد وهذا النوع من السياح لا يهمه الإقامة في فندق فاخر أو في خيمة، فمستويات الفنادق الفخمة ليست هي التي تجذب هذه النوعية من السائحين. ومن الواضح أننا نهتم أساسًا ببناء الفنادق الفاخرة لكن لا نهتم بكيفية إدارتها أو ماذا يأكل النـــزلاء؟ أو هل المقيم في هذا الفندق يقوم بالتجول في المنطقة المحيطة والاختلاط بأهل المنطقة والتعامل معهم؟ من الواضح أن الإجابة عن هذه الأسئلة لا تعنينا كثيرًا. فجزء كبير من الغرض من السياحة هو أن نتفاعل مع شعوب وثقافات أخرى ونشاهد عادات مختلفة ونأكل طعامًا آخر وهكذا، أما إن اعتقلنا في فندق حتى لو كان فخمًا فلا يعد هذا نشاطًا سياحيًّا كافيًا، وقد سمعت صديقًا لي ذات يوم يقول إن الغردقة بها أكبر كمية من المعتقلات السياحية، فلا يخرج أحد خارج هذا الشريط من المعتقلات. وهذا بالطبع ليس في صالح التنمية السياحية المتكاملة، فالتنمية السياحية المتكاملة أساسها تكامل الأنشطة والخدمات وتنوعها وانتشارها في مراكز وتجمعات عمرانية، ويكون النشاط السياحي نشاطًا رائدًا، كما توجد في هذه المناطق قاعدة سكانية أساسية تخدم النشاط السياحي. هذه القاعدة تكون أساسًا من السكان المحليين وتعمل في تخصصات ومجالات عديدة وتباشر الأنشطة التي يحتاجها النشاط السياحي الرائد.

أضيف إلى ما ذكره الدكتور سمير الصادق شيئًا آخر وهو أن المسئول عن التنمية السياحية الآن هو الهيئة العامة للتنمية السياحية وتعمل في المناطق السياحية خارج كوردونات المدن، أما داخل كوردونات المدن فتحكمها المحليات من حيث تخصيص الأراضي ونظمها وكل شيء، ومعنى ذلك أن هيئة التنمية السياحية ليس لها اختصاصات داخل كوردون المدينة. وقد حدث اتفاق بين الوزارة وبين المحليات على ذلك وقد أتيحت لي الفرصة أن أعمل في منطقة خارج نطاق مناطق التنمية السياحية التابعة للهيئة، في الغردقة على سبيل المثال، حيث اشتركت في مشروع تحديث المخطط العام للمدينة وعمل بعض المخططات التفصيلية وقد كانت البداية أنه في أوائل التسعينيات وفي محافظة البحر الأحمر، على وجه التحديد، كانت هيئة التخطيط العمراني قد قامت بعمل مخططات لمدن البحر الأحمر، وهذه المخططات تمت سنة 1993، ويحدد قانون التخطيط العمراني أنه لابد من تحديث المخططات العمرانية دوريـــاً كل خمس سنوات بسبب المتغيرات، وطلبوا منا أن نقوم بعمل مخطط تفصيلي عن بعض مدن البحر الأحمر، وقد كنت مسئولاً عن مدينة الغردقة، وطلبت من المسئولين المحليين أن نبدأ بتحديث المخطط العام ثم ننتقل بعد ذلك إلى المخططات التفصيلية، ومدينة الغردقة مدينة غريبة فهي عبارة عن شريط شاطئي يمتد من الشمال إلى الجنوب طوله خمسون كيلومترًا وبعمق لا يتجاوز نصف كيلومتر خلاف منطقة مركز المدينة وقد وجدنا أنه لا تتوفر خرائط مساحية لكل المدن ولكل التفاصيل، وطبيعة الجهات الإدارية المصرية في أي عمل أن تلح لسرعة الإنجاز ونرد نحن بأنه لا يوجد لدينا معلومات كافية فقد كنا في حاجة إلى خرائط وغيره، إلى أن وصلنا لنوع من التوفيق وهو أن نستخدم لقطات الأقمار الصناعية بديلاً عن الخرائط المساحية وهذه اللقطات تختلف تبعًا للدقة والحداثة، واستخدمنا بالفعل هذه اللقطات في تحديث المخطط العام ثم في عمل بعض التفاصيل. واللقطات التي استخدمناها كانت للقمر الصناعي لاند سات وتعد درجة الدقة إلى ثلاثين مترًا، إلا أن هذا كان كافيًا بالنسبة للمخطط العام للمدينة ويتكون من خطة لاستعمال الأراضي مع النظر إلى التكوين العام للمدينة. وكما ترون الآن فإنه يظهر في صورة الغلاف للتقرير الفني إقليم منطقة الغردقة حيث يظهر المطار، والحواف الجبلية، ومخرات السيول، وبها أكبر سهل ساحلي يمتد عمقه إلى حوالي عشرين كيلومترًا، ونحن نعرف أنه في البحر الأحمر تقترب وتبعد سلاسل الجبال من الشاطئ. ففي معظم المناطق، تقترب الجبال إلى درجة كبيرة من الساحل بحيث يصعب استخدامه خاصة وأن الطريق الإقليمي الساحلي الذي أنشأه الإنجليز منذ عهد احتلال مصر هو ذاته الطريق الموجود حاليًّا بعد إضافة قليل من التعديلات الخاصة بطوله واتساعه، ويعتبر هذا الطريق القريب جدًّا من المياه — بشكل أو بآخر— مانعًا قويًّا للتنمية في العمق، وتنحصر استعمالات المدينة الحالية على الشاطئ فقط، حيث يشكل ذلك قشرة عمرانية ساحلية تحيط بها من جهة الغرب أراضٍ خالية تمامًا، وينقسم قلب المدينة ما بين الإشغالات العسكرية، والمناطق السكانية التي يشكل نصفها مناطق عشوائية، حيث يسكن نصف سكان مدينة الغردقة في مناطق عشوائية في قلب المركز الإداري للمدينة، ويمثل ذلك أحد أهم عوائق تحسين التنمية العمرانية للمدينة، حيث إن اختلاط الجزء العشوائي بمركز المدينة يمنع إقامة

مركز سياحي مناسب، والغردقة مدينة غنية للغاية بالموارد الطبيعية، وحتى نستغلها الاستغلال الأمثل لابد ألا نكتفي بالقرى السياحية الموجودة على الشاطئ، وإنما يجب توفر أنشطة أخرى مثل إقامة مركز سياحي ومركز تجاري يتيح للسائحين التجول وتناول مختلف المأكولات؛ وغير ذلك هو الحال في معظم الأماكن السياحية بالخارج.

صلاح فضل:

وهل المناطق العسكرية ضرورية الآن؟ وإذا لم تكن ضرورية فلماذا لا تطالبون بإزالتها واستغلالها؟

سامح العلايلي:

أعتقد أنها ليست ضرورية على الإطلاق ونحن قد اقترحنا بالفعل إخلاءها، وأود أيضًا أن أشير إلى مؤشرات تحديث المخطط العام، فهذه المؤشرات تؤكد أنه لا يمكن الاكتفاء بهذه القشرة العمرانية التي يبلغ طولها خمسين كيلومترًا، فالتنمية العمرانية لابد وأن تمتد للداخل، وبحث اقتراح نقل مطار الغردقة – القريب للغاية من مركز المدينة – إلى منطقة وسط بين الغردقة وسفاجا التي تبعد ستين كيلومترًا بحيث يخدم المدينتين ويخفف عن قلب الغردقة فمطار الغردقة يستقبل ثمانين طائرة في المتوسط يوميًّا، إلا أن اقتراحنا لم يصادف قبولاً. كذلك اقترحنا نقل الطريق الموجود بحذاء الساحل لينتقل إلى الغرب مع ترك المنطقة الساحلية ذات الممشى الرئيسي للمدينة. وفي المخطط العام تم اقتراح نقل معظم الأنشطة إلى الجهة الغربية مع إقامة مناطق للاستعمالات الرياضية، أو استزراع المناطق الموجودة حول محطة المعالجة الرئيسية للصرف الصحي، وإنشاء مركز تجاري وإداري للمدينة، حيث إن الغردقة عاصمة إقليم البحر الأحمر، وبالتالي فلها وظيفتان، وظيفة المركز السياحي الرئيسي للبحر الأحمر ووظيفة المركز الإداري بصفتها عاصمة الإقليم، وبالطبع ليس من الضروري أن تتجاور هاتان الوظيفتان لذلك لابد من تحريك المركز الإداري حتى يستطيع العمل مستقلاً في إدارة المدينة، أما المركز السياحي حيث يوجد الترفية فيجب أن يكون منفصلاً. وبالتالي فإن مسألة نقل الطريق السريع المحاذي للشاطئ ضرورية، ليتحول الطريق الحالي إلى ممشى سياحي لخدمة المقيمين في القرى السياحية حتى يجدوا متنفسًا خارجيـــًّا، وهذه المنطقة تعالج معالجة أخرى بحيث نوجد للسائحين فرصًا أخرى للتريض خارج فنادقهم.

أما بخصوص تطوير المناطق العشوائية فهي تحتل في المدينة ثلاث مناطق مرتفعة المنسوب، ولعدم وجود خرائط مساحية كما تقدم فقد قمنا بتحويل لقطات القمر الصناعي إلى خرائط مساحية ومنها يمكن عمل خطة سريعة لتطوير المكان. وكان كل المطلوب في المناطق العشوائية هو أن نساعد السكان عن طريق جمعية أهلية أو اتحاد ملاك أو شيء من هذا القبيل على تنظيف الطرقات وطلاء واجهات المباني بخامات من الممكن أن تقوم المحافظة بتوفيرها، بالإضافة إلى عمل أرضيات مثل تلك المستخدمة في القرى

التقليدية، وذلك حتى تتحول هذه المناطق إلى مناطق يمكن الإقامة والحياة بها في سهولة ويسر. إن أكبر مناطق العشوائيات في الغردقة هي منطقة "جبل العفش"، وقد أطلقوا عليها هذا الاسم أولاً لأنها منطقة جبلية مرتفعة، وثانيًا لأنها منذ أن أقيمت وهي منطقة إسكان عشوائي، وقد تم تقسيم هذه المنطقة إلى عدة مناطق فرعية حتى يمكن عمل مسح ميداني بأسلوب عملي بعمل حصر للمنشآت العامة المتواجدة داخل كل المناطق الفرعية مع تحديد إمكانية توفير طرق فرعية وطرق متوسطة وطرق رئيسية على أساس أن يتم ربط المنطقة بشبكة طرق من الممكن أن تمد المرافق من خلالها، فهذه المناطق كانت محرومة من المرافق والخدمات. واتبع ذلك المنهج في المناطق الأخرى مثل "عرب المينا " و"السقاله " و" زرزاره " وتم تقسيم المناطق الثلاث الرئيسية إلى مناطق فرعية متجانسة ومتوازنة في المساحة وفي عدد السكان ووفرنا لها مجموعة من الطرق متفاوتة الأحجام ثم تم عمل حصر للأماكن والمباني مع عمل برنامج لتزويدها بشبكة الطرق والخدمات الناقصة.

وقد كان الغرض من كل ذلك أن نحول المناطق العشوائية إلى مناطق مؤهلة للتعامل مع السياحة، بحيث تتم إقامة أنشطة ثقافية وأسواق ومحلات لبيع الهدايا التذكارية ذات الطابع المحلي، وبالتالي من الممكن أن تتحول المنطقة العشوائية إلى منطقة لها قيمة اقتصادية للسكان، كما يمكن إقامة مراكز تدريب للعمالة التي يتوقع أن تعمل في المنشآت السياحية والفندقية بالمدينة حيث تحتاج هذه الفنادق إلى أيدي عاملة في أعمال الحدائق والنجارة والكهرباء... إلى آخره، وبهذه الطريقة يمكن الارتقاء بالمستوى الاقتصادي والاجتماعي للسكان المحليين وفي نفس الوقت نرتقي بالمكان، وبالتالي لا يكون هناك فصل بين مجتمع المناطق السياحية القائمة وبين مجتمع المدينة إذ يمثل سكان المناطق العشوائية نصف سكان الغردقة، ولا يمكن بالتالي أن نعزل نصف السكان الموجودين في قلب المدينة عن النشاط السياحي، ولابد من تداخل السياحة والمجتمع المحلي وذلك بعد الارتقاء بالبنية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية لمجتمع المناطق العشوائية.

بخلاف موضوع الغردقة، كنت أتحدث عن المنافسة العالمية في السوق السياحية وأكرر أننا في حاجة إلى تحسين البيئة السياحية. وتشير الإحصائيات القديمة التي نشرت أنه في عام 1990 كانت الصين تحتل المرتبة رقم 25 على مستوى العالم من حيث السياحة، وفي عام 1995 أصبحت تحتل رقم 10 وفي عام 1998 أصبحت تحتل رقم 7 وفي العام الماضي (2003) أصبحت رقم 3، فهي الآن تنافس فرنسا وإيطاليا وأسبانيا أكثر بلاد العالم رواجًا في السياحة، ذلك لأنهم في الصين يهتمون بالسائح ويحسنون معاملته ويجد عندهم السائح شيئًا مختلفًا عما يراه في بلاده أو في أي مكان آخر في العالم.

حامد حسن السقا :

أضافت كلمة الدكتور سمير الصادق معلومات لم أكن أعرفها عن بلادي، وأريد أن أقول إن في مصر حضارة موجودة من سبعة آلاف عام ويزورها السائح منذ زمان بعيد، بل ويُسرق أيضًا بعض من هذه الحضارة، فكيف نعيد مكانة مصر في الترتيب من آخر البلاد على الخريطة السياحية العالمية وبها كل هذه الآثار وكل هذا التاريخ.

سعد مهلل محمد (مدرس اللغة العربية ومشرف النشاط الثقافي في مدرسة الرمل الثانوية – بنين) :

سؤالي للدكتور سامح العلايلي لأنه أصاب كبد الحقيقة في آخر تعليق له عندما ذكر نموذج الصين وسؤالي عن الأسباب التي جعلت دولة مثل الصين تنهض هذه النهضة في مقابل المشكلات التي تعوق السياحة عندنا هنا في مصر، هل تعد وزارة التعليم مقصرة لأنها لم تقرر منهجًا عن السياحة يدرسه الطلاب؟ هل هو الإعلام في عدم بثه للوعي السياحي لدى شريحة كبيرة من الناس؟ وقد ذكر في ثنايا الكلام موضوع استعطاف المواطن المصري للسائح الأجنبي حتى أصبحت المقولة المعروفة إن السائح أصبح كفريسة يجب أن تمتص كل قطرة في دمها! كذلك، هل هناك تقصير من الشرطة السياحية في معالجتها للسياحة؟ على من نلقي تبعة انخفاض معدلات السياحة ووجود معوقات فيها؟ وهل هناك تقصير في دورنا كمواطنين تجاه موضوع السياحة؟ ونريد أن نعرف أسباب ارتقاء دولة مثل الصين في هذه المدة الوجيزة بهذا المعدل.

عمر الحديدي (دكتور):

إن السياحة في بلادنا تحتاج إلى ثورة سياحية، للأسف الشديد أن مصر لديها مقومات وإمكانيات كبيرة، وقد تكون هذه المقومات وهذه الإمكانيات أحد الحلول الجذرية لمشكلة البطالة وقد نحتاج عمالة من الخارج، إن السياحة فن وذكاء وتخطيط، وأهم ما في السياحة هو السائح، فهو أهم العوامل ولا نعطيه أي أهمية! لذلك فقد كتبت عدة مقالات وألقيت عدة محاضرات وتحدثت في التليفزيون المصري وفي كلية السياحة والفنادق، وقلت وكررت إننا للأسف الشديد لا ننظر إلى السائح أبدًا، وقد وضعت عنوانًا لإحدى مقالاتي أقول فيه " في مصر سياحة نعم ولكن هل هي سياحة طاردة أم واعدة؟ " وقلت إن الموجود حاليًا هو حالة طاردة تمامًا. إن السائح يأتي ويرحل ويكون السبب في عدم مجيء عشرة غيره لأن الحالة عندنا غير معقولة. وإذا اصطحبنا أحد السياح منذ أن تطأ قدماه أرض مصر وحتى يغادرها سنجد أنه يقابل كل مصائب الدنيا، وأولها سائقو التاكسيات على باب المطار، فلا يوجد بلد في العالم لا يوجد أمام مطاراتها أتوبيسات لاصطحاب الزوار إلى قلب المدينة.

إن ترتيبنا العالمي اليوم في معدلات السياحة هو رقم 36، وذلك في أحسن عصور السياحة عندنا وعندما تكون مزدهرة جدًّا نأتي بدخل 4 مليارات، وقد حدث انقلاب سياحي في القرن التاسع عشر، فلم يكن العالم على هذه الصورة، وقد زرت اليونان وأسبانيا في الخمسينيات وقلت وقتها إنني لن أعود إليهما مرة أخرى فقد رأيت شحاذين وعانيت من عدم النظافة، في هذه البلاد وغيرها ولكن حدثت بها طفرة وأفاقت على أهمية السياحة، فالسياحة هي السائح، فدخل السياحة في اليونان 23 مليارًا وفي تركيا 18 مليارًا وفي أسبانيا 47 مليارًا، وقد تطور الجميع ونحن متوقفون عند الرقم 4 مليارات! واليوم عندما يأتينا السائح الياباني مثلاً يتقزز من عدم نظافة العملة المحلية المتداولة داخل مصر، هذا بالإضافة إلى الحوادث المرورية وحوادث الطرقات وغيرها، وقد سمعت بالأمس عن مركبتين تصادمتا معًا في النيل!

وأنا بحكم موقعي في السلك القنصلي، يأتيني من يقول لي بمنتهى الصراحة عن مشكلات تواجهه، فقد جاءني ذات مرة سائحان أجنبيان يشتكيان من أن الأرقام على سيارات الأجرة مكتوبة باللغة العربية وأنهما لا يستطيعان قراءتها، فكتبت مقالة جعلت وزير السياحة يتفق مع وزير الداخلية لإعادة كتابة أرقام السيارات بالأرقام الأجنبية. أيضًا، نجد أن دورة المياه في محطة مصر والتي تستقبل السائح الذي يغادر القطار لا تصلح حتى لاستخدام الحيوانات، فكتبت مقالة تم على أثرها إنشاء دورة مياه جديدة في محطة مصر.

ولا شك أن مقومات مصر السياحية ممتازة وهي نصف مقومات العالم في السياحة، وتكفينا شمس مصر المشرقة على الدوام، إلا أن هذه المقومات مطمورة، فالسياحة لدينا تحتاج إلى انقلاب كامل، فكيف نتحول إلى السلوك السياحي، وكيف نتبع السائح لنعرف احتياجاته ونوفرها له؟

إبراهيم زيادة (شاعر) :

يعتبر مستوى المواصلات في مصر عامة أحد أهم أسباب انحسار السياحة، وقد كانت المواصلات أحد أسباب صفر المونديال، كذلك، مدينة مارية في الإسكندرية والتي من الممكن أن تحقق دخلاً عالميـــًا لماذا لا يتم إنشاء مدينة متكاملة فيها؟ أماكن للاستشفاء مثل عين حلوان، إذا رأيتها كمصري تحزن، كذلك أين الدعاية للاستشفاء في أسوان وفي الصحراء الغربية، فقد انتبهت إسرائيل إلى هذا الموضوع والآن تحقق دخلاً كبيرًا جدًّا من سياحة الاستشفاء.

سعيد حسن :

لقد صرف على تطوير الساحل الشمالي الغربي خمسون مليار جنيه وعائد الاستثمار صفر ومدة التصييف فيه خمسة عشر يومًا، فمتى يتم تنشيط هذا الساحل الشمالي الغربي وبيع أجزاء منه إلى الأجانب

وإلى العرب، متى سيتم التطوير والنهوض بالساحل الشمالي الشرقي حتى العريش ورفح؟ متى تتم تنمية هذا الساحل المهجور سياحيـــاً وإستراتيجيـــاً. هناك مشكلتان تؤثران على الإيراد السياحي، الأولى أنهم يتعجبون لأنه في مصر هناك 35 طائرة فقط قديمة ملك شركة مصر للطيران، وقد طلبت الأبحاث السياحية أكثر من مائة طائرة جديدة مع إنشاء ست مطارات جديدة. والمشكلة الثانية التي تضر بالإيرادات السياحية وقدرها 2 مليار دولار، هي دخول سياحة اليخوت الدولية إلى مصر نظير خمسمائة جنيه فقط كرسم دخول وخسرنا 2 مليار دولار سنويـــاً.

وأود إن أشير إلى منطقة سياحية من الدرجة الأولى والممتازة وهي غير واردة في خططكم، ولكننا أبلغنا بها وزارة السياحة مرات عديدة حيث يوجد بها حوالي 150 فدانًا بين المعمورة وبين أبي قير شرقًا تحتلها مخازن الجيش وغيره في مناطق متفرقة، هذه المنطقة على هضبة عالية ارتفاعها أكثر من خمسة عشر مترًا.

محمد محسن النجار (مدرس بكلية الحقوق – جامعة الإسكندرية):

في الواقع، ما استمعت إليه اليوم هو تبسيط شديد لمشكلة كبيرة وأعتقد أن البداية لا يمكن أن تكون من قبل وزارة السياحة، فالسياحة أكبر بكثير من أن تعالجها وزارة مستقلة أو وزارة منفردة، وهي ليست مشكلة شعب، بقدر ما هي مشكلة حكومة ومشكلة تخطيط، فأنا أدعي بأنه ليس هناك تخطيط على المستوى الوزاري العام، وأنه لا يوجد تخطيط عام جاد على الأقل يهدف إلى زيادة الحركة السياحية إلى مصر. وبالفعل، فإن ترويج السياحة يتم بطريقة ترويج ملف مصر في المونديال! إن زيادة النسبة من 5،ـــ% إلى 7،ـــ% منذ سنة 1988 في اعتقادي لا تمثل زيادة حقيقية، لأنها ببساطة ضمت السياحة الترفيهية التي ظهرت بعد عودة سيناء وإعادة استغلال شواطئ جنوب سيناء التي كانت مستغلة قبل عودة سيناء إلى مصر.

وبالفعل، لدينا غياب للتخطيط السياحي وعملية إهدار للموارد السياحية، ومثلما قال الأستاذ سعيد حسن أقول إن الساحل الشمالي الغربي يعد فضيحة!

عادل أبو الخير (دكتور):

أود إن أشير إلى حوادث الطرق في البحر الأحمر وسيناء والساحل الشمالي الغربي، لأن ذلك كان بحثـــاً أعددته في السبعينيات، وقد قدم لجهات عسكرية. ولقد كثرت الحوادث هذه الأيام بشدة وخصوصًا في طريق الغردقة وسفاجا والقصير، وقد حدثت التعديلات على طريق شرم الشيخ – القاهرة وأصبح أفضل حيث قاموا بتوسيعه وتأمينه. وتعتمد الحوادث على ثلاثة أشياء، الطريق والمركبة والسائق، والطرق بدءوا يصلحونها الآن والمركبات أصبحت بحالة جيدة أما السائق فهو المشكلة، إن سائق اللوري

أو سائق الأتوبيس يسير مسافات طويلة جدًّا في الصحراء حتى يتمكن من الوصول إلى مكانه بعد ستمائة أو سبعمائة كيلومتر بدون استراحات أو استراحات قليلة جدًّا، وفي معظم الأحيان وجدوا أن السائقين يتعاطون المخدرات، في البداية كانوا يتعاطون الخمور وكان هناك جهاز لمعرفة أو كشف المخمور أثناء القيادة، ولم يكن هناك جهاز لاكتشاف المخدرات لأن اكتشاف متعاطي الخمر أسهل لأن رائحته تكشفه، أما المخدرات فقد اخترعوا الآن في إنجلترا أجهزة لاكتشاف متعاطيها، فلابد من استيراد هذه الأجهزة من الخارج والتدريب على استخدامها في جميع مراكز التفتيش في الأماكن الصحراوية في هذه المناطق.

ابتسام زغلول :

سيوه منطقة جميلة جدًّا أتمنى أن يتم الاهتمام بها على المستوى السياحي.

وديع فريد :

إن أكبر طارد ليس فقط السائح وإنما لأي إنسان من أي مكان في العالم هو نقص الإحساس بالأمن والأمان، وأنا أعتقد أن هذا الإحساس الكريه هو الذي يرهب السائح ويجعله يخاف من التاكسي كي لا يستغله، ومن الشحاذ لكي لا يعوق طريقه ويطمع فيه، والفتيات السائحات يخفن من المراهقين أبناء البلد الذين يضايقونهن وقد رأيت ذلك بنفسي حيث يضايقونهن بكلام صفيق وبالإنجليزية وللأسف، فمع شديد الاحترام لكل ما يُخطط، فما لم نستورد مواطنـــًا مصريـــًّا بمواصفات أخرى من الداخل وليس من الخارج؛ فلا فائدة.

صلاح فضل :

ولو أن بلدنا تعتبر نسبيـــًّا من أفضل البلاد في تهيئة مناخ الأمان والسكينة لأننا ما زلنا بالرغم من كل شيء، ما زلنا شعبـــًا طيبـــًا خدومًا يأنس إليه الآخرون.

نادية إبراهيم (وكيل وزارة السياحة السابق في الإسكندرية):

طبعًا لن أتحدث عن العقبات والمشكلات التي عشنا عمرنا فيها، إلا أنني أستفسر عن الساحل الشمالي، فنحن يهمنا هذا الموضوع بالدرجة الأولى نظرًا لوجودنا في الإسكندرية، الاستفسار للدكتور سمير الصادق: هل التخطيط الذي قمتم بعمله لوزارة السياحة اندرج تحته تخطيط تفصيلي لاستغلال وتنمية الساحل الشمالي على الرغم من أنني لاحظت أن الأولوية لم تكن للساحل الشمالي.

كذلك، نرى أن اتجاه الوزارة الحديث هو الساحل الشمالي، وقد أعلنها الوزير وقال إن التركيز سيكون على الساحل الشمالي وتم توقيع عقد فعلاً مع شركة ألمانية، والسؤال هو هل من الممكن أن نتدارك السلبيات التي حدثت في تنمية البحر الأحمر من الآن؟ وهل ستؤخذ في الاعتبار؟ وهل هي واردة في الخطة حتى لا نقع بعد ذلك في التكدس والأسلوب العشوائي الذي حدث؟ أم هل سنكتفي بمجيء شركة واحدة لتنمية منطقة واحدة وترحل وتأتي شركة أخرى لتنمي منطقة واحدة أخرى ثم ترحل؛ وهكذا ويتكرر ما حدث في البحر الأحمر.

أحمد (مهندس ومعيد بقسم العمارة – لم يذكر المتحدث باقي الاسم):

بالنسبة للتخطيط، نشعر أن هناك غيابًا لدور التقييم البيئي وكذلك دور المشاركة الشعبية في التنمية المتكاملة للسياحة، ونريد أن نعرف رأي الدكتور سمير الصادق في ذلك.

هبة عبد المحسن (معيدة في كلية السياحة والفنادق):

أريد أن أقول لمن يقول إنه لا يوجد خبراء، فالدكتور سمير الصادق والدكتور سامح العلايلي خبيران علميان كبيران وقد تأثرت كثيرًا بعلمهما ولم أتصور يومًا أن أسعد بلقائهما، وأريد أن أقول إن هناك أبحاثًا تخصصية للغاية بل وعالمية تمت في موضوع التنمية السياحية في مصر، وبخصوص الساحل الشمالي، فقد اطلعت بالأمس فقط على بحث علمي موجود في مجلة أجنبية – على ما أذكر كندية مترجمة– عن الساحل الشمالي وتتناوله بشكل تفصيلي للغاية وكان البحث يتبنى الساحل الشمالي، وأقول إنني أعتقد أنكم حضرتم المؤتمر الذي عُقد في كلية السياحة والفنادق في العام الماضي، وفي إطار ذلك نحن نتساءل: ماذا بعد التخطيط للتنمية السياحية؟ ومتى ستوضع موضع التنفيذ؟ وهل من الممكن إشراك رجال الأعمال في التنفيذ للتنمية السياحية وخصوصًا أن رجال الأعمال لديهم الإمكانية المادية والفكرية ولديهم أيضًا الحرية؟ ما المانع من أن نجمع بين رجال أعمال مصريين ورجال أعمال أجانب بشروط وضوابط تحت قيادتنا وتحت لواء حكومتنا بحيث يكون هناك سرعة في التنفيذ؟

ماجدة عبد الراضي :

حتى الآن يحب السائح البساطة، ولا يفضل ما يتميز بالإبهار، فهناك ما يمكن أن نطوره مثل المشاريع الصغيرة، فعلينا أن نعرف ماذا يحب السائح في مصر ونقوم بتطويره في الحدود البسيطة لإمكانياتنا، فمثلاً يحب السائح الحنطور، فعلينا أن نجمله له بأشكال وزخارف فرعونية مثلاً، فقد كنا نناقشها في الحزب الوطني وقمنا بإعداد خطة في هذا الموضوع.

كذلك، نحن نلوم الشعب المصري على أنه لا يعرف كيف يتعامل مع السائح، فالشعب المصري لا ثقافة لديه نهائيـــًا فيما يخص الآثار والتنمية السياحية، فلماذا لا يتم عمل دورات تدريبية في المدارس

خصوصًا بالنسبة للأطفال، وقد قمت بعمل تصور لذلك وقمت بتقديمه لسيادة الوزير يوسف والي وأخذت به مسئولية لجنة السياحة والآثار بدائرة العطارين.

السيد سليمان:

لا شك أن هناك إنفاقًا كبيرًا في مجال السياحة إلا أنني كنت أتمنى ألا يتم مناقشة تنمية السياحة في إطار التخطيط العمراني فقط، ولكن في إطار التخطيط الأشمل. هناك عناصر فقدتها مصر من التخطيط السياحي نتيجة لريادتها، فنحن ننظر إلى أننا ندفع أموالاً يتسرب جزء منها. إن مصر كانت رائدة في التعليم بالنسبة للمنطقة العربية، كانت توجد بها سياحة تعليمية وسياحة مستديمة لزوار استمروا في المجيء كل عام، وسياحة علاجية تنافسنا فيها السعودية الآن. ودول الخليج اليوم مع ارتفاع الدخول للعاملين فيها نتيجة لارتفاع دخول البترول استطاعت أن تنافس سياحيـــًا لأنها أدركت أن هناك استنفادًا لمواردها عن طريق السائح، فحاولت أن توجد مشاريع ترفيهية في منطقة الخليج وفي السواحل الشرقية والغربية في السعودية.

والسؤال: لماذا تقدمت الصين سياحيـــًا؟ والإجابة لأنها تقدمت اقتصاديـــًا وصناعيـــًا فأصبح الذي يذهب للصين مثله كمثل الذي يذهب للولايات المتحدة الأمريكية، يذهب للتعليم، للصحة ولعقد الصفقات، إذن ليس كل من يذهب يبغي الترفيه ومشاهدة الآثار، وإنما لأغراض أخرى. إن أي تخلف في أي موقع من مواقع الدولة يجعلها تتخلف سياحيـــًا، لقد فعلت الصين ما بوسعها لتنمية السياحة على أرضها، فقد شيدت ناطحات سحاب في هونج كونج لعرض المنتجات الصينية بأسعار سياحية أقل من تلك التي تباع للصيني نفسه. إن إهمالنا لموقع مصر التجاري وإصرارنا على أننا دولة صناعية جعلنا لا ننتبه إلى إمكانية أن تصبح مصر منطقة إعادة تصدير مثل دبي، فلم نستفد من جزئية التجارة التي أهملناها بحجة حماية الصناعة الوطنية التي لا نستطيع أن نكفي أنفسنا منها.

صلاح فضل:

تبين لضيفينا الكريمين أن الإسكندرية هي مدينة السياحة بامتياز طول تاريخها، وأن جمهورها ومكتبتها ومنتدى الحوار فيها يقيمان حوارًا جادًّا حول مشكلة شيقة وجوانب مضيئة لتغطية الموضوع.

سمير الصادق:

لقد ركز العرض الخاص بي على ما تم بشأن التعامل مع المعوقات بأكثر مما ركز على المعوقات ذاتها والتي كانت دراستها تفصيليـــًا قد سبقت إعداد المخططات. لقد كانت بداية علاقتي بقطاع السياحة في مصر عام 1988 حين طلب مني كخبير متخصص في البنك الدولي إعداد دراسة عن

معوقات التنمية السياحية في مصر، وقد استغرق إعداد تلك الدراسة حوالي ستة شهور وتم عرضها ومناقشة كافة جوانبها. وما تمت الإشارة إليه هنا في استفساراتكم له خلفية كاملة في هذه الدراسة. إلا أننا ذهبنا بعد ذلك إلى أبعد من مجرد عرض المعوقات، حيث رأينا أنه لا يكفي أن نذكر المشاكل والمعوقات وإنما الأهم هو كيفية التعامل معها. وليس فقط نظريـــاً ولكن بوضع خطط ومشروعات يمكن تنفيذها لعلاج هذه المعوقات. وقد تم وضع تلك الخطط وتحديد أولويات التنفيذ، بل والحصول على تمويل لها. وقد يكون السؤال الآن هو "هل تم تنفيذ تلك الخطط والمشروعات؟" والسؤال هنا يلزم توجيهه إلى الجهات التنفيذية، حيث إن التنفيذ لم يتم وفقًا للتخطيط الموضوع والذي كان في تقديرنا يمكن أن يغير الوضع جذريـــاً عما هو عليه الآن في قطاع السياحة في مصر، والذي لا يزال يعاني العديد من المشاكل والعقبات التي تمت دراستها واقتراح الحلول لها، ولا يزال بعيدًا عن تحقيق نصيب مقبول لمصر من السياحة العالمية، فمصر بمقوماتها التي نعلمها جميعًا يجب أن يكون نصيبها على الأقل 2% من السياحة العالمية وما نصل إليه الآن هو أقل من 0.5% والتوقعات الخاصة بمنظمة السياحة العالمية أنه سنة 2010 سيكون نصيب المنطقة العربية حوالي 36 مليون سائح، وسيكون نصيب مصر منهم حوالي 25% بمعنى 9 ملايين سائح، وهو نصيب ضئيل يقل عن 1% من السياحة العالمية التي ستكون قد تخطت المليار سائح، ومن الممكن أن تصل منطقة الشرق الأوسط سنة 2020 إلى 68 مليون سائح يكون نصيب مصر منهم حوالي 16 مليون سائح، وبذلك تكون نسبة الإقبال السياحي على مصر في تحسُّن، وذلك على افتراض تحسن معدلات التنمية السياحية.

نحن نعلم الكثير عن المقومات السياحية لمصر ويعلمها كذلك العالم، لذلك فمن المستغرب ألا نستطيع الوصول إلى نصيب معقول، ونحن نترجم تعبير " نصيب معقول " إلى نقطتين، ليس فقط أعداد السياح، إنما الأهم هو الدخل أو الإنفاق السياحي. فعندما نستقبل أعدادًا كبيرة من السياح يتصفون بأن إنفاقهم السياحي ضعيف فهذه ليست ميزة، ويجب ألا يكون التركيز على زيادة العدد بل على زيادة الدخل السياحي وما تحققه السياحة لمصر من انتعاش اقتصادي.

كذلك أود أن أضيف أن الدراسات التي ذكرتها في حديثي قد تمت عام 1989، وكانت منطقة الشرق الأوسط بشكل عام في وضع أفضل مما هي عليه الآن من ناحية الاستقرار والأمن، وقد عملت في البنك الدولي فترة طويلة واعتمدت الدراسات التي تم إعدادها على خبرات كبيرة متوفرة بتلك المؤسسة الدولية العريقة، وكذلك على إحصاءات وبيانات تم جمعها خلال زيارات ميدانية شملت كافة المواقع المحتملة للتنمية السياحية، وعلى أساسها اعتمدت وزارة السياحة العديد من التوصيات، وإن كان التنفيذ لم يتم بالشكل المطلوب.

وأيضًا شملت دراساتنا مشكلات المرور والمواصلات في مصر وعدد من المشكلات الأخرى التي تواجه السائح في زياراته لمصر. وقد ذكرت في البداية أن السياحة تعكس حالة المجتمع، وأنه منذ أن يدخل السائح أرض المطار فإنه يتعرض لبعض المعوقات والصعاب، لكن السؤال هو: ماذا يمكن أن تفعل وزارة السياحة؟ ومثلما تفضل بعضكم بالتعليق فإن هذا الدور أكبر من وزارة السياحة، ويحتاج أن يتم التعامل معه على المستوى القومي، ومثال ذلك أيضا التخطيط العمراني حيث إن أحد الأهداف الرئيسية للتنمية السياحية التي تم إظهارها في الدراسات هو تشجيع تحرك التجمعات السكانية أو المستوطنات إلى خارج الوادي الضيق، وأن نبدأ في تطوير ساحل البحر الأحمر سياحيـــًا في نفس الوقت الذي نقوم فيه بعمل وسائل نقل واتصال كافية عن طريق إنشاء الطرق والمطارات وغيرها، وأن نطور وسائل اتصال أكفأ وأسرع من خلال مد شبكات خطوط سكك حديدية لنقل السكان إلى سواحل البحر الأحمر وخليج العقبة بغرض أن يتوطنوا هناك وليس فقط بغرض أن يعملوا في الفنادق أو المنشآت السياحية، لأنه وحتى الآن نجد بتلك المناطق تجمعات ومعسكرات للعمال بمعنى أن العمال يعملون هناك لكن يعيشون أساسًا في القاهرة أو غيرها من مدن الوادي، بينما الهدف هو أن ننقل الملايين للعمل والمعيشة بصفة دائمة والاستقرار في هذه المناطق.

وبالنسبة لتطوير الساحل الشمالي، فقد شملته الدراسات لكن لم تكن له الأولوية حيث يواجه الساحل الشمالي شرقًا وغربًا عددًا كبيرًا من المنافسين، أما البحر الأحمر فليس لنا فيه منافس حقيقي في المنطقة، ولذلك كان التركيز الأكبر على تنمية البحر الأحمر كأولوية للحصول على نصيب أكبر من السياحة العالمية لهذه المنطقة، ولم يكن الهدف الاهتمام بمنطقة وتجاهل أخرى وإنما كان السؤال حول استخدام مصادرنا وإمكانياتنا المحدودة وأين تكون البداية؟ وكانت الإجابة أن نبدأ بالمناطق التي لنا فيها ميزة نسبية وفرص نجاح أكبر.

أيضًا أريد أن أوضح أن الدراسات التي قمنا بها لم تقف عند حد إظهار المشكلات، فمن السهل الحديث عن المشكلات ولكن من الصعب إيجاد حلول لهذه المشكلات، بل وترجمتها إلى إجراءات ومشاريع قابلة للتنفيذ. أضيف إلى ذلك أن دور البنك الدولي لم يقف عند تطوير المخططات بل تعدى ذلك إلى تمويل تنفيذ المشروعات التي ترتبط بهذه المخططات. وعلى سبيل المثال فإن دراسة مشروعات تنمية سياحية متكاملة مثل رأس أبو سومة وسهل حشيش شملت احتياجاتها من مرافق وبنية أساسية، وتكلفتها، حيث يمول البنك الدولي أساسًا إنشاء مرافق البنية الأساسية وليس إنشاء فنادق أو وحدات سكنية، ونتيجة لهذه الدراسات تم تحديد أولويات المشروعات والتمويل المطلوب، وقام البنك الدولي من خلال اتفاقية مع وزارة السياحة بتوفير تمويل بقيمة 130 مليون دولار وأقر مجلس الشعب تلك الاتفاقية عام 1992 وتم الصرف منها من خلال البنك الأهلي، وشملت المشروعات التي شملتها الاتفاقية تنمية

منطقة سهل حشيش ومنطقة رأس أبو سومة ومرافق البنية الأساسية بمدينة الغردقة وتطوير السياحة النيلية لعلاج مشكلات المراسي وعدم توفر الخدمات بها مثل المياه والصرف الصحي والكهرباء.

كان ضمن بنود اتفاقية التمويل مع البنك الدولي أيضًا تطوير وسائل الاتصال والأمان والصحة للسياحة النيلية لأنه في هذا الوقت في عام 1992 لم تكن هناك خدمات المحمول بعد، وتعرضت بعض المراكب لبعض المشكلات كما تعرض بعض السياح على متن هذه المراكب لأزمات صحية، ولذلك كان من الضروري توفير نقاط اتصال بين المراسي والمراكب والبواخر النيلية.

يتضح من ذلك أننا لم نكتفِ بدراسة المشكلات، بل قمنا باقتراح الحلول وإعداد المخططات والمشروعات اللازمة لعلاج المشكلات، وتوفير التمويل اللازم للتنفيذ، وأنا سعيد أن بعض المشروعات قد نفذت، ومثال ذلك منطقة رأس أبو سومة حيث أصبحت مدينة سياحية متكاملة تبعد عن مطار الغردقة جنوبًا بحوالي 40 كيلومترًا والمرافق الأساسية فيها كاملة الآن، وتم بها إنشاء أربعة فنادق ومرسى لليخوت وملعب جولف ومنطقة خدمات، كذلك فقد ظهرت مناطق أخرى متميزة تم تطويرها بأسلوب التنمية المتكاملة أيضًا مثل مدينة الجونة شمال الغردقة، ومنطقة مرتفعات طابا على خليج العقبة، وكلها تجارب ناجحة لتنفيذ أسلوب التخطيط الشامل والتنمية المتكاملة.

بخصوص التقييم البيئي والمشاركة الشعبية، ففي الوقت الذي تم فيه البدء في تنفيذ المشروعات الممولة من البنك الدولي لم يكن قد تم إصدار قانون البيئة، وبرغم ذلك فقد تم تطبيق ضوابط البنك الدولي الخاصة بحماية البيئة ومنها ضرورة تقديم دراسات بيئية للمشروعات، ويشمل ذلك إعداد دراسات توضح تأثيرات المشروع على البيئة بمفهومها الشامل الذي يتضمن أيضًا الجوانب الاجتماعية وهذه الضوابط تم الاتفاق على تطبيقها مع وزارة السياحة وبدأ تطبيقها بالفعل من خلال وحدة التنمية السياحية في عام 1990. والمشاركة الشعبية أيضًا كانت ضمن متطلبات دراسة الجوانب الاجتماعية، وقد طبقنا نفس منهج الاهتمام بالجوانب البيئية في سلطنة عمان أيضًا من خلال برنامج شامل لتطوير قطاع السياحة بسلطنة عمان قام به البنك الدولي، ومثال ذلك التخطيط الشامل الذي تم إعداده للتطوير السياحي لمنطقة رأس الحد في عمان حيث يوجد بها ما يتشابه من ناحية الحساسية البيئية مع الشعاب المرجانية، وهي السلاحف الخضراء النادرة والموجودة هناك بكثرة ويلزم الحفاظ عليها، وقد تمت دراسة إمكانيات التنمية السياحية لتلك المنطقة أيضًا بمشاركة الأهالي الذين يعيش معظمهم على الصيد، فالمشاركة الشعبية كانت أيضًا جزءًا أساسيـــًا من التخطيط الشامل.

هذا وأتفق تمامًا مع النقاط التي ذكرت عن أهمية تطوير الوعي السياحي للمواطن واحتياجات التدريب، فهذه جوانب أساسية يلزم التأكيد والتركيز عليها. وبشكل عام فقد ركز العرض الذي قدمته على الحلول، لأنني اشتركت في إعداد هذه الحلول والمشروعات والتمويل وبرامج التنفيذ، أما المشكلات فقد تم عمل دراسات مستفيضة عنها قبل إعداد الحلول. أما التنفيذ فلم يكن في حدود اختصاصنا وأتمنى أن يتم تنفيذ المشروعات والبرامج التي تم إعدادها، حيث إن ذلك من شأنه أن يحدث نقلة نوعيه كبيرة في قطاع السياحة في مصر.

سامح العلايلي:

بخصوص موضوع الصين، فإن الصين تعد قارة وهم شعب جبار، وهم يتميزون بأنهم يعرفون كيف يعملون بروح الفريق فهم مثل مجموعة النمل التي تحمل طعامًا ثقيلاً تستطيع حمله لأنها تحمله معًا، وهم يتميزون بذلك مثلهم مثل معظم الشعوب الآسيوية. الصين دولة كبيرة جدًّا ولها تاريخ عريق، ومعروف عنهم أن الفرد ينسى نفسه في سبيل الجماعة ويعمل في منظومة متكاملة وبدقة شديدة وبتفانٍ، وقد عاصرت الصين عصور انهيار قائمة وعاشت عشرات السنين في انهيار تام بين الأفيون والفساد، ولكن عندما أفاقت الصين من غفوتها بدأت تسترد الخواص القديمة التي تميزها في العمل كفريق، ووجد فيها من قام بالتخطيط الجيد، وتم البناء من أسفل مثل ماليزيا والتي بدأت بتهيئة البشر وبناء البنية البشرية الحقيقية خطوة بخطوة حتى أصبح المجتمع بعد سنوات طويلة مؤهلاً لأن يعمل في منظومة أكبر. نحن في مصر ليس لدينا روح الفريق فنحن نعمل في جزر منعزلة وليست عندنا خطط مستمرة فكل مسئول يأتي يلغي ما سبقه ويبدأ من جديد، وهذا ليس معقولاً فتقدم البشرية نشأ من خلال تراكم الخبرات، على أن يكون هناك خط إستراتيجي متفق عليه وليس أن يكون قرارًا فرديـــًّا. وأضرب مثلاً بذلك مصانع الأسمنت في حلوان مثلاً والتي تلوث الجو هناك والتي أنشئت بقرار فردي، كذلك القرار الفردي الذي طالب بأن تتحول مصر إلى دولة صناعية، والسؤال هنا هو من الذي قال إن مصر مؤهلة لأن تكون دولة صناعية؟! لقد كانت عندنا زراعة عريقة عمرها عشرة آلاف سنة حتى من قبل الفراعنة، وعندنا موارد سياحية جبارة، فقد كان يكفينا أن نعمل على الزراعة والسياحة فقط لكن هناك توجهات توضع في أوقات معينة من خلال قرارات فردية، ويظهر أثرها بعد ذلك بسنوات طويلة حيث نكتشف أننا كنا نسير في الطريق الخطأ.

لذلك أقول إنه إذا كنا نريد أن نفكر في السياحة تفكيرًا حقيقيـــًّا فلابد أن تكون السياحة هي النشاط الرائد الأساسي الذي تخدمه كل الأنشطة الأخرى، بحيث نرصف الطرق ونهتم بالصحة ونعلم أولادنا ويعمل الإعلام وغيره كل ذلك من أجل السياحة، وبناء على ذلك سوف يتعود الشعب ويتعلم معاملة السائح، فمضايقة السائح ليست فقط سرقته أو إسماعه كلامًا غير لطيف وإنما مجرد التطفل عليه يضايقه. والشعوب الغربية بالذات لا تحب التطفل. وأنا هنا لا أتحدث عمن يعملون في الفنادق أو في

المطارات، وإنما أتحدث عن السائرين في الشارع، فالسؤال هو كيف نعوِّد هؤلاء أن يكونوا مضيافين مستردين بذلك كرم الضيافة السابق لنا؟ فالمطلوب هنا هو تأهيل وعمل جاد لإصلاح ما حدث نتيجة للطريقة التي نعيش بها فنتيجة للإعلام الهابط والفن الهابط تعلم الناس سلوكيات هابطة. فلابد أن يتغير ذلك وأن نسترد الطريقة المحترمة في التعامل مع الآخرين فبالفعل نحن محتاجون للبناء، لبنية لكننا محتاجون أكثر لسلوكيات ولسياسات وخطط بعيدة المدى توضع باتفاق الجميع وليس بالقرارات الفردية.

صلاح فضل:

في نهاية اللقاء، نشكر المحاضرين الكريمين وإلى لقاء آخر في منتدى الحوار.

الملحق رقم (1)

التنمية السياحية المتكاملة بمصر
عرض وتقديم الدكتور سمير الصادق

بناءً على طلب وزارة السياحة، قام البنك الدولي عام 1988 بإعداد دراسة وتقديم مقترحات بشأن تطوير قطاع السياحة في مصر، وقد أوضحت الدراسة أن التركيز الأساسي للسياحة الدولية الوافدة إلى مصر كان إلى ذلك الحين بغرض زيارة الأماكن التاريخية والمواقع الأثرية، وأن هذه الأنماط السياحية لا تمثل أكثر من 30% من السياحة العالمية، وتضع مصر في منافسة مع عدد كبير من دول حوض البحر الأبيض المتوسط مثل اليونان وإيطاليا وتركيا، كذلك فإن سياحة الآثار تتميز بضآلة تكرار الزيارة. لذا فقد كان نصيب مصر من السياحة العالمية لا يزيد عن 0.24% وهو أقل بكثير مما يمكن تحقيقه بالنظر إلى مقوماتها السياحية العديدة والمتنوعة.

لذا فقد أوصت الدراسة بإعادة النظر فيما تقدمه مصر من منتج سياحي وأهداف وبرامج الإدارة والتسويق والتنمية، وبإعداد خطة شاملة على المستوى القومي لتطوير قطاع السياحة تعتمد على تحليل منهجي لمقومات مصر السياحية وسوق السياحة العالمية، وذلك بهدف تحديد أنماط السياحة الأخرى الملائمة وتوفير أو تطوير ما يلزم لجذبها أو الحصول على نصيب أكبر منها، مثل سياحة الاستجمام والمؤتمرات والحوافز والسياحة العلاجية وسياحة الرياضات مثل الرياضات البحرية والغوص، وهذه الأنماط من السياحة تتميز أيضًا بمعدلات أكبر من تكرارية الزيارة.

كذلك قدمت الدراسة توصيات محددة بشأن تنشيط ودفع عملية التنمية السياحية بالأسلوب الذي يؤدي إلى تحقيق هدف تنويع المنتج السياحي، وشمل ذلك تحديد المشاكل والمعوقات واقتراحات التعامل معها من خلال إنشاء وتطوير وحدة متخصصة لدفع عملية التنمية السياحية.

المشاكل والمعوقات

شملت المشاكل والمعوقات التي تم تحديدها ما يلي:

1- عدم وجود تخطيط شامل لتطوير قطاع السياحة على المستوى القومي أو الإقليمي أو المحلي.

2- عدم توفر البنية الأساسية والخدمات السياحية اللازمة خاصة في المناطق السياحية الجديدة والنائية.

3- عدم وجود تحديد واضح للمسئوليات وتنسيق كاف بين الجهات المختلفة التي تتعلق مسئولياتها وأعمالها بقطاع السياحة.

4- عدم وجود ضوابط أو إطار عام للتحكم في أعمال تطوير وتنمية قطاع السياحة ومعاونة وتوجيه المستثمرين.

5- عدم وجود ضوابط بيئية أو جهة مسئولة عن حماية البيئة أو إدارة الجوانب البيئية أو تقييم التأثيرات البيئية للمشروعات ومراقبتها.

6- عدم وجود بيانات كافية عن احتياجات القطاع من عمالة في التخصصات المختلفة، وعدم وجود خطة أو برامج متكاملة للتنمية البشرية والتدريب.

7- عدم وجود قواعد بيانات أو معلومات أو إحصاءات.

8- عدم توفر تمويل طويل الأجل لمشروعات التطوير والتنمية السياحية.

9- معوقات مؤسسية يضخمها عدم وجود جهة مسئولة أو قدرة فنية لدى وزارة السياحة للتعامل مع المشاكل أو المستثمرين لدفع أعمال تطوير القطاع والتنمية السياحية.

إنشاء وحدة التنمية السياحية

المشاكل والمعوقات التي حددتها الدراسة وتم عرضها ومناقشتها على كافة المستويات أظهرت الأهمية القصوى للتعامل مع المعوقات المؤسسية؛ بشكل عاجل؛ لذا فقد تم البدء بإنشاء كيان متخصص تحت اسم "وحدة التنمية السياحية" كوحدة استشارية لوزارة السياحة وتم تمويلها من جهات دولية شملت البنك الدولي والبرنامج الإنمائي للأمم المتحدة وبرنامج البيئة العالمي GEF. وقد قامت هذه الوحدة من خلال مجموعة متميزة من الخبرات المحلية والعالمية التي تم استقطابها بإعداد الكثير من الدراسات والمشروعات التي كانت حافزًا أساسيـــًا لإحداث طفرة كبيرة في عملية التنمية السياحية منذ عام 1990.

تضمنت الدراسات والمشروعات التي تم إعدادها خلال فترة حوالي 4 سنوات أكثر من 11 مجالاً مختلفًا ومتنوعًا يضم أكثر من 20 دراسة ومشروعًا، وقد شمل ذلك وضع الإستراتيجية القومية للتنمية السياحية وخطة أولويات التنفيذ (Priority Action Plan (PAP والإطار العام للتنمية المتكاملة للمناطق ذات الأولوية، إضافة إلى إعداد المشروعات والمخططات اللازمة للتنمية المتكاملة للمراكز السياحية ذات الأولوية وخاصة مشروعات البنية الأساسية والمرافق وتحديد التكلفة الاستثمارية لها والعمل على توفير التمويل اللازم للمشروعات ذات الأولوية العاجلة.

وقد ضمت المجموعة الاستشارية التي قامت بتنفيذ تلك الدراسات والمشروعات أكثر من 32 متخصصًا من أكبر الخبرات المحلية والعالمية في مختلف مجالات التنمية السياحية، إلى جانب عدد كبير من المكاتب الاستشارية العالمية شملت مكتب ADL بالنسبة لدراسة خطة وأولويات التنفيذ PAP ومكتب KPMG بالنسبة لدراسات السوق وتوقعات الطلب والنمو السياحي والتكلفة، ومكاتب التخطيط الاستشارية HOK و SOM، ومكاتب Shank Land Cox و Aricon و ECG بالنسبة لمرافق البنية الأساسية. وقد شرفت

بتولي مسئولية إنشاء وحدة التنمية السياحية ورئاسة المجموعة الاستشارية منذ تكوينها ولمدة أربع سنوات حيث تم خلال تلك الفترة إعداد الدراسات والمشروعات التالية:

1- الإستراتيجية القومية للتنمية السياحية

1 - 1 وضع الإطار العام للإستراتيجية،والرؤية المستقبلية للتنمية.

1 – 2 تطوير منهج التنمية السياحية المتكاملة والتخطيط الشامل.

1 – 3 تحديد ووضع خطط وأولويات التنفيذ.

1 – 4 وضع أسس ومعايير وضوابط المشروعات.

1 – 5 وضع أسس وإجراءات تقييم ومتابعة تنفيذ المشروعات السياحية والتنمية السياحية.

1 – 6 إعداد المشروعات ذات الأولوية القصوى وتوفير التمويل اللازم لها.

2- إقليم خليج العقبة

2 – 1 تحديد وإعداد مواقع التنمية السياحية.

2 – 2 التنمية السياحية لمركز طابا.

2 – 3 التنمية السياحية لوادي المراخ.

3- إقليم البحر الأحمر

3 – 1 التنمية السياحية لمركز شمال الغردقة.

3 – 2 التنمية السياحية لقطاع الغردقة – سفاجا.

3 – 3 تخصيص وتقسيم الأراضي بقطاع سفاجا – القصير.

3 – 4 التخطيط العام لمنطقة مرسى علم.

4- إقليم الصحراء الغربية

4 – 1 التنمية السياحية للساحل الشمالي لبحيرة قارون.

4 – 2 التنمية السياحية لواحة سيوه.

5- إقليم البحر الأبيض المتوسط

5 – 1 التنمية السياحية لمنطقة رشيد – إدكو.

6- تنمية وتطوير السياحة النيلية

6 – 1 إعداد دراسة متكاملة لتطوير السياحة النيلية شاملة المرافق والمزارات السياحية المرتبطة بها.

6- 2 تصميم مركز التحكم، والنظام المركزي لإدارة وتشغيل السياحة النيلية.

6 – 3 إعداد تصميمات وبرنامج إنشاء المراسي النيلية وتجهيزها بكافة المرافق والخدمات.

6 – 4 ورشة صيانة وبناء السفن / وتطوير وتنمية جزيرة الزريقات.

7- تنمية وتطوير سياحة اليخوت

7 – 1 إعداد تخطيط شامل لتطوير سياحة اليخوت على المستوى القومي.

7 – 2 تحديد مراحل التنفيذ وأولويات المراحل والمشروعات.

8- مشروع توفير شبكات المرافق والخدمات للمناطق السياحية جنوب مدينة الغردقة.

8 – 1 إعداد مشروع متكامل لتوفير مرافق البنية الأساسية لمدينة الغردقة.

8 – 2 إعداد تخطيط شامل لتوفير مرافق البنية الأساسية للمنطقة السياحية جنوب مدينة الغردقة وحتى مدينة سفاجا.

9- المسح البيئي وتقييم التأثيرات البيئية للمشروعات السياحية

9 – 1 وضع الضوابط والمعايير البيئية.

9 – 2 وضع ضوابط وإجراءات التقييم البيئي للمشروعات.

10- صحة وسلامة السائح

10 – 1 مشروع علاج حوادث الغوص في منطقة جنوب سيناء

10 – 2 تصميم وإنشاء وحدة إعادة الانضغاط بشرم الشيخ

10 – 3 وضع نظم وضوابط الصحة والسلامة والأمان

11- مشروع إدارة المعلومات والإحصاءات السياحية والحاسب الآلي

11 – 1 المسح الميداني لمناطق البحر الأحمر وجنوب سيناء 1993

11 – 2 المسح السياحي الميداني للأعوام 1990 – 1993.

11 – 3 دراسة أسواق الطلب الأوربية

وسأقوم بعرض بعض الدراسات والمشروعات التي تم إعدادها، كما سيقوم الأستاذ الدكتور سامح العلايلي بعرض بعض المخططات ذات الأولوية التي تم إعدادها، وكان سيادته قبل ذلك قد قام من خلال المجموعة الاستشارية لوحدة التنمية السياحية بإعداد التخطيط التأشيري للتنمية المتكاملة لمنطقة بحيرة قارون ووادي الريان، وواحة سيوه، ودراسة ساحل البحر الأحمر لتنسيق استعمالات الأراضي بين السياحة والبترول بشكل خاص.

ومن الجدير بالذكر أنه بناء على الدراسات والمخططات التي أعدتها وحدة التنمية السياحية، فقد قام البنك الدولي بتوفير قرض قيمته 130 مليون دولار في عام 1992 وذلك لتمويل مشروعات البنية الأساسية للمراكز السياحية والمشروعات ذات الأولوية، وشمل ذلك مشروعات تنمية رأس أبو سومة،

وسهل حشيش، وتوفير المياه والصرف الصحي لمدينة الغردقة، وتطوير السياحة النيلية وإنشاء المراسي النيلية اللازمة للفنادق العائمة بين الأقصر وأسوان.

وحتى يمكن تنفيذ إستراتيجية التنمية السياحية والمخططات والمشروعات التي تم وضعها في إطار خطة أولويات التنفيذ PAP التي أعدتها وحدة التنمية السياحية، فقد تم تحويل الوحدة عام 1992 لتصبح هيئة قومية ذات طابع خاص تتمتع بكيان قانوني وسلطات تمكنها من تملك الأراضي المخصصة للتنمية السياحية خارج كوردونات المدن وتخصيصها للمستثمرين وإصدار التراخيص اللازمة لها، وتطبيق الضوابط والمعايير والإشراف على كافة ما يتعلق بأعمال ومشروعات التنمية السياحية. وقد شملت مهام الهيئة بشكل خاص:

1- تنفيذ إستراتيجية التنمية السياحية وخطة أولويات التنفيذ PAP.

2- تبني مخططات ومشروعات التنمية للمناطق ذات الأولوية، وإصدار القرارات والتراخيص اللازمة للتنفيذ.

3- تخصيص الأراضي داخل المناطق ذات الأولوية للتنمية السياحية.

4- تطبيق المعايير والضوابط التخطيطية وضوابط التنمية ومراجعة المشروعات ومتابعة التنفيذ.

5- تطوير البنية الأساسية وتوفير الخدمات والمرافق بالمناطق السياحية الجديدة.

6- تطبيق المعايير والضوابط اللازمة لحماية البيئة.

7- التوجيه والإشراف على مشروعات التنمية السياحية.

8- إعداد وتطوير قواعد ونظم المعلومات.

الإستراتيجية القومية للتنمية السياحية

قامت وحدة التنمية السياحية بإعداد إستراتيجية قومية لتنمية قطاع السياحة وتم تحديد الهدف الرئيسي لها كما يلي :

" توفير المناخ الملائم الذي يمكن قطاع السياحة من تحقيق أفضل مستويات التنمية السياحية المستدامة على أفضل أسس تخطيطية وتنظيمية وفنية واجتماعية واقتصادية ومالية وبيئية ".

ولتنفيذ هذه الإستراتيجية فقد قامت وحدة التنمية السياحية بإعداد خطة أولويات التنفيذ (PAP – Priority Action Plan) والتي كانت أهدافها الرئيسية كما يلي:

1-وضع رؤية مستقبلية لتطوير قطاع السياحة بناءً على دراسة السوق العالمية للسياحة والمقومات السياحية لمصر.

2- تحديد مناطق التنمية السياحية وأولوياتها (مرفق 1).

3- تحديد احتياجات مناطق التنمية ذات الأولوية من مشروعات بنية أساسية.

4- وضع ضوابط التنمية وضوابط حماية البيئة.
5- وضع القواعد والأطر المؤسسية للتنمية (مثل إنشاء شركات التنمية المتكاملة).
6- تحديد أسلوب ومراحل التنفيذ بالنسبة للمشروعات والخدمات والمنتجعات المتكاملة.
7- تحديد احتياجات التمويل والبدائل والمصادر المتاحة وأسس التمويل.

هذا وقد تم التركيز بشكل خاص على حماية البيئة وتطبيق المعايير البيئية التي شملت ضرورة تقديم دراسات التأثيرات البيئية لكافة مشروعات التنمية السياحية، حيث إنه لم يكن قد تم حتى ذلك الوقت إصدار قانون حماية البيئة.

وحتى يمكن تحقيق الهدف الرئيسي للإستراتيجية القومية للتنمية السياحية فقد تم تبني منهج التنمية السياحية المتكاملة للتعامل مع العديد من العقبات والمشاكل التي كانت تواجه تنمية قطاع السياحة في ذلك الوقت، والتي تم تحديدها بالتفصيل. ومن أهم تلك المعوقات أنه كان يتم تقسيم أراضي واجهة السواحل بكاملها وتخصيصها إلى مستثمرين متوسطي وضعيفي القدرات في معظم الحالات، وقد أدى ذلك الاتجاه إلى تفتيت أراضي السواحل وإلى نمو منفصل للعديد من المشروعات الصغيرة دون المستوى المستهدف، وفي غياب كيانات تنموية إدارية قوية تتجمع حولها هذه المشروعات السياحية، لم تكن هناك مراكز سياحية متميزة وواضحة المعالم مماثلة لما يتم إنشاؤه في السواحل الأجنبية المنافسة، ولاشك في أن استمرار تنفيذ هذه السياسة كان من شأنه عدم تحقيق الاستثمار الأنسب للسواحل المصرية، بالإضافة إلى الحد من قدرة السوق السياحية الشاطئية المصرية على منافسة الأسواق المجاورة.

ومن هذا المنطلق فإن الحفاظ على القيمة السياحية الكبرى للسواحل المصرية قد تطلب إعادة النظر في سياسات تخصيص الأراضي للاستخدامات المختلفة والعمل على تشجيع قيام كيانات تنموية قوية قادرة على إقامة وإدارة مناطق سياحية متكاملة مكونة من عدد من المراكز السياحية متفاوتة القدرات والاستخدامات والمستويات، تتوفر بها الخدمات الأساسية وقاعدة سكانية بالإضافة إلى بعض الأنشطة التكميلية للسياحة مثل الزارعة والتصنيع الزراعي البسيط والإنتاج الحيواني والحرف اليدوية وغير ذلك.

منهج التنمية السياحية المتكاملة

مع إنشاء الهيئة العامة للتنمية السياحية، ككيان مسئول عن تنمية المناطق السياحية خارج كوردونات المدن، قامت الهيئة بتطبيق سياسة تشجيع قيام شركات التنمية المتكاملة بهدف إنشاء مجموعة من المراكز السياحية الكبرى التي تتكامل فيها الأنشطة وأنماط الإقامة السياحية والخدمية، وحددت مساحات الأراضي التي تخصصها الهيئة لشركات التنمية السياحية المتكاملة بما لا يقل عن 500.000م^2، وتقوم هذه الشركات بإعداد التخطيط العام للأراضي المخصصة لها وإنشاء مرافق البنية الأساسية بالإضافة إلى إنشاء مشروع واحد سياحي نموذجي على الأقل، كما تتولى بيع الأراضي المجهزة مباشرة إلى

مستثمري المشروعات السياحية المحدودة لإنشاء القرى السياحية والفنادق وغيرها من الوحدات السياحية. وتقوم هذه الشركات بإدارة مراكز التنمية بأكملها بعد استكمال تنميتها. وقد وضعت ضوابط وإجراءات وشروط ومعايير شاملة لتخصيص الأراضي لأغراض التنمية السياحية المتكاملة والتنمية المحدودة، واختيار الشركات والمستثمرين وإعداد المشروعات ومتابعة التنفيذ لضمان الجدية والالتزام. وحتى يمكن تطبيق منهج التنمية السياحية المتكاملة وتحديد المراكز التي يمكن البدء بها فقد تم تبني مدخل التخطيط الشامل بمستوياته المختلفة كما يلي (مرفق 2):

1- المستوى القومي (National) : ويربط بين الأهداف القومية للتنمية والسياسات التي تؤثر على التنمية السياحية ومنها على سبيل المثال خلق فرص عمل وتوطين أكبر عدد من السكان في مناطق التنمية السياحية الجديدة بعيدًا عن الوادي الضيق.

2- المستوى الإقليمي (Regional) : كإطار شامل للربط بين أولويات مناطق التنمية ويمكن أن يشمل محافظة أو أكثر.

3- مستوى المناطق (Zones) : وتمثل وحدات تخطيطية ذات حدود أكثر تحديدًا بالنسبة للأهداف القومية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية.

4- مستوى القطاعات (Sectors) : ويمثل وحدة تخطيطية ذات خصائص متجانسة تحوي عدة مراكز يمكن أن تؤثر تنميتها على بعضها البعض.

5- مستوى المراكز المتكاملة (Centers): ويمثل أصغر مستوى تخطيطي يمكن في إطاره توفير كافة العناصر من فنادق وقرى سياحية وأنشطة ترفيهية وخدمات سياحية متنوعة وكافة ما يلزم لنمو مدينة سياحية متكاملة.

وقد تم تطبيق مدخل التخطيط الشامل والتنمية السياحية المتكاملة على عدة مناطق شملت خليج العقبة في جنوب سيناء، وساحل البحر الأحمر، ومنطقة الوادي بمصر العليا من سوهاج إلى أسوان، ومنطقة سيوه والفيوم والواحات والصحراء الغربية، والساحل الشمالي. وفيما يلي عرض لنموذج تطبيق منهج التنمية السياحية المتكاملة بخليج العقبة.

تطبيق منهج التنمية السياحية المتكاملة لخليج العقبة

1- المنهج التنموي

يعتمد منهج تنمية خليج العقبة وجنوب سيناء على مجموعة من الأهداف لدفع عملية التنمية في هذا القطاع مع الأخذ في الاعتبار الخصائص الموقعية والطبيعية والاجتماعية والبيئية للخليج. تشمل هذه الأهداف ما يلي:

(أ) التنمية الذاتية المتكاملة – والتي تعتمد على التخطيط الشامل وإعداد مخططات تأشيرية لكل منطقة ذات أولوية، وتحديد الشكل الملائم لإدارة عملية التنمية بناءً على تدفق الموارد الذاتية من خلال تكامل التمويل والتخطيط والتنفيذ والتشغيل (من خلال شركات تنمية متكاملة) وبدون أية أعباء على الميزانية العامة للدولة.

(ب) تنوع وديناميكية شكل المنتج السياحي – ويشمل ذلك دراسة المنتج السياحي على المستوى الإقليمي والتكامل بين أجزاء الإقليم، والتنمية على مراحل تتبع في تطويرها التغيير في خصائص الطلب المتوقع على المنطقة في مراحل نموها المختلفة.

(جـ) توفير وتشجيع تنمية الظهير المدعم للمنطقة السياحية – ويشمل ذلك تكامل الأنشطة السياحية والأنشطة المدعمة لها بالمناطق المحيطة (إسكان، خدمات اجتماعية، زراعة، حرف، ... الخ).

(د) الحفاظ على البيئة – وذلك من خلال التخطيط الشامل الذي يضع في الاعتبار أهمية المحافظة على التوازنات البيئية المناسبة في كافة مراحل تطور المنطقة السياحية، وعدم إهدار المقومات الطبيعية والتي تشكل القاعدة الاقتصادية الأساسية لتنمية المنطقة.

(هـ) الإدارة الفعالة للتنمية – والتي تتطلب صياغة الأشكال القانونية والهياكل التنظيمية الإدارية للتخطيط والمتابعة والتقويم وتصحيح المسار بما يضمن تحقيق أهداف التنمية وبأقصى كفاءة ممكنة.

2- أسس التخطيط الشامل لخليج العقبة (مرفق 3):

(أ) اعتبار خليج العقبة وحدة تخطيطية متجانسة سواء من حيث الموقع الذي يشكل الواجهة البحرية الشرقية لسيناء، أو من حيث خصائص بيئته البحرية وخصائص سواحله الجيومورفولجية والتي تختلف جذرياً عن خليج السويس.

(ب) تقسيم الخليج إلى وحدات طبيعية حسب خصائص النطاق الساحلي واستمرارية الاتصال بين الأجزاء بما يجعل كل وحدة قطاع ذات حجم استيعابي اقتصادي محدد.

(جـ) اختيار نسق عمراني لكل قطاع كوحدة عمرانية سياحية بما يضمن تكامل التنمية ومفهوم إدارة الاستثمار وتوزيع الخدمات المطلوبة على المستويات المختلفة وبالأحجام الاقتصادية المناسبة.

(د) استغلال الطاقات والإمكانيات الطبيعية والبيئية للمحيط الحيوي بشكل متوازن مع توفير الأمن والحماية الكاملة من التلوث والاستنزاف بما يضمن التنمية المتواصلة للخليج.

(هـــ) التأكيد على فكرة الظهير التنموي للمنطقة السياحية بحيث تؤدي تنمية المنطقة إلى خلق مجتمعات جديدة مستقرة على أساس فرص العمالة التي توفرها المشروعات السياحية وتوافر سبل الإقامة الدائمة؛ مما يساعد على جذب مزيد من السكان خارج نطاق المناطق المأهولة بوادي نهر النيل والدلتا.

(و) المحافظة على المستوى المتميز للمنتج السياحي للخليج بما يضمن تعظيم العائد من النشاط السياحي.

3- تقسيم خليج العقبة إلى قطاعات (مرفق 4):

وفقًا للأسس التخطيطية الموضحة فقد تم تقسيم خليج العقبة إلى 5 قطاعات :

1. قطاع طابا.
2. قطاع نويبع.
3. قطاع دهب.
4. قطاع وادي كيد.
5. قطاع شرم الشيخ.

ووفقًا لأسس التخطيط الشامل التي تم اتباعها فقد تم تقسيم كل قطاع إلى مراكز تنمية متكاملة وتم إعداد مخططات مبدئية لتنمية كل مركز. وفيما يلي عرض لتطبيق ذلك على قطاع طابا.

4- قطاع طابا (مرفق 5):

(أ) حدود القطاع:

يقع قطاع طابا – أحد القطاعات الخمسة المكونة لخليج العقبة – في الجزء الشمالي من الخليج ويمتد من مدينة طابا شمالاً بمسافة حوالي 60 كيلو مترًا في اتجاه الجنوب إلى مدينة نويبع.

(ب) الاستخدامات المقترحة:

- مركز رئيسي للتنمية المتكاملة (بئر صوير ومركز الريفييرا) يشمل الخدمات الرئيسية للنوعيات المختلفة من السياحة (قرى سياحية – إسكان سياحي – منشآت سياحية – خدمات سياحية) مع تجمعات إسكان العاملين.
- مركز وادي المراخ كمركز سياحي حضري حيث تتركز تجمعات سكن العاملين والخدمات اللازمة لخدمة الجزء الشمالي من قطاع طابا، بحيث تشكل تجمعًا سكانيًّا إستراتيجيًّا في هذه المنطقة الحيوية قرب الحدود المصرية الإسرائيلية.

- مراكز تنمية متكاملة وذلك في كل من وادي مقبلا ووادي المحاش الأعلى حيث تسمح المنطقة بوجود استعمالات سياحية متميزة ونوعيات مختلفة منها مثل السياحة والغطس والرياضات المائية المختلفة.
- مناطق لإقامة المشروعات السياحية المتميزة في الأماكن ذات المساحات المحدودة، وذلك في مناطق وادي مزيريج، وادي الحميرا البحري، ووادي الحميرا.

5- التحليلات

5 – 1 نقاط القوة:

(أ) الجوانب الطبيعية:

- **الطبوغرافية:**

- تتميز طبوغرافية هذا القطاع بسلسلة الجبال الممتدة على طول الساحل بالقرب من حد المياه. وتبتعد هذه الجبال عن الساحل في عدة مناطق مكونة الأودية الرئيسية والمقترح إقامة المجتمعات السياحية بها. وأهم هذه الأودية: وادي طابا – مرسى المراخ – المحاشى – مقبلا – الريفييرا، ويمتد أمام شواطئ هذه الأودية شريط طويل من الشعاب المرجانية.
- كما يتميز الموقع بتواجد مجموعة من المتغيرات الطبيعية للأرض حيث تظهر الأرض المنبسطة قرب الساحل، وتتدرج في الارتفاع إلى الداخل حيث يصل ارتفاعها إلى أكثر من 60 مترًا فوق سطح البحر في بعض المناطق مع وجود عدد من التلال التي تضفي على الموقع طبيعة متميزة تساعد على إبراز العناصر البصرية الطبيعية.
- تمثل سلسلة جبال خليج العقبة بتكويناتها الصخرية المتميزة ووديانها الجميلة موردًا رئيسيًّا لسياحة السفاري والسياحة البيئية.

- **المنـــاخ:**

- المناخ بالمنطقة معتدل طوال العام حيث يبلغ متوسط درجات الحرارة العظمى 32^{5} والصغرى 18^{5}، ومتوسط الأمطار حوالي 22مم في العام، والرياح السائدة هي الرياح الشمالية والشمالية الغربية، ويساعد وجود سلسلة الجبال الموازية للساحل على حجب الرياح غير المستحبة.
- يتيح المناخ المعتدل طوال العام والمياه الدافئة موسمًا سياحيًّا طويلاً وممتدًّا على مدار العام.

- **الحياة البحرية:**

- تنوع بحري كبير في الشعاب المرجانية والأحياء المائية يتمثل في حوالي 250 نوعًا من الشعاب المرجانية وحوالي 1000 نوع من الأسماك.
- شواطئ رملية ممتدة بميول تدريجية في اتجاه الشاطئ تتيح تنمية سياحية شاطئية متميزة.
- مناظر طبيعية ذات قيمة بصرية متميزة تتمثل في تلاقي سلسلة جبال خليج العقبة ومياه الخليج.

(ب) الجوانب الاقتصادية:

- انخفاض تكلفة الليلة السياحية بالمقارنة بإيلات.
- حجم ضخم من التنمية السياحية خطط إنشاؤه خلال السنوات العشر القادمة باستثمارات تصل إلى 2.2مليار جنيه وطاقة فندقية تصل إلى 12 ألف غرفة.
- اهتمام من المؤسسات الدولية بتنمية المنطقة مع إمكانية تمويل الإمداد بالبنية الأساسية والحفاظ على البيئة.

(جـــ) الموقع والوصول له:

الموقع منطقة عبور وربط هامة ليس بين مصر وإسرائيل فحسب ولكن بين قارة إفريقيا وآسيا عامة، ولذلك فهو موقع متميز لسياحة المجموعات الصغيرة التي تنتقل بالسيارة عبر الحدود وأي تنمية بقطاع طابا لا يمكن أن تتم بمعزل عن تقييم تأثير إيلات بإسرائيل حيث يوجد بالفعل تفاعل سياحي قوي بينها وبين طابا تستفيد منه طابا، وهناك تسهيلات كبيرة على الحدود توفرها اتفاقية السلام من حيث سهولة المرور والحصول على التأشيرة ودخول الأراضي المصرية وخاصة بالنسبة للإسرائيليين.

المنطقة تخدمها شبكة جيدة من طرق المواصلات البرية والبحرية والجوية تتمثل في:

- طريق طابا – نويبع الساحلي الذي يربطها بباقي أجزاء خليج العقبة ويربطها بإيلات والعقبة.
- طريق طابا – رأس النقب الذي يربطها بعمق سيناء ومدن القناة والمحور المؤدي إلى القاهرة.
- الطريق الجديد بمحاذاة الحدود الدولية مع إسرائيل والذي يربطها بشمال سيناء والبحر الأحمر.
- القرب من مطار رأس النقب (30كم) والذي تم تطويره ليستقبل كافة أنواع الطائرات والرحلات الداخلية والخارجية مباشرة.
- ارتباطها وقربها من نويبع الميناء الرئيسي على خليج العقبة على بعد 25كم.

- المارينا السياحية الجديدة بمركز وادي مقبلا يمكنها استقبال المراكب السياحية ودعم سياحة اليخوت في خليج العقبة.
- وجود قلعة صلاح الدين بجزيرة فرعون كمنطقة جذب للسياحة الأثرية بالقطاع.

5 – 2 نقاط الضعف:

(أ) تداخل الاختصاصات بين المحليات وهيئة التنمية السياحية بالنسبة لملكية الأراضي وتنظيم البناء مما يؤدي إلى إعاقة العمل وإهدار الوقت.

(ب) المقومات البيئية المتميزة والحساسة بالمنطقة تمثل اعتبارات جذب هامة وأيضًا نقاط ضعف إذا لم يحسن استخدامها. وتقوم الهيئة العامة للتنمية السياحية مع جهاز شئون البيئة حاليًا بتطبيق ضوابط بيئية فعالة لحماية الموارد الطبيعية والمحافظة على التوازنات الملائمة.

5 – 3 الفرص Opportunities:

(أ) السياحة العالمية:

وفقًا لمنظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة، فإن السياحة تعتبر الآن أكبر صناعة في العالم حيث تحقق بصورة مباشرة أو غير مباشرة أكثر من 10% من إجمالي الناتج القومي العالمي، وتعتبر أكثر القطاعات الاقتصادية كفاءة في خلق فرص العمل وتوفير الموارد الضريبية، وبرغم أحداث 11 سبتمبر 2001 فقد حققت السياحة العالمية الوافدة عام 2001 حوالي 693 مليون سائح بانخفاض لا يزيد عن 0.6% عن عام 2000 (697 مليون سائح)، كما حقق الدخل من السياحة العالمية عام 2001 حوالي 463 بليون دولار بانخفاض لا يزيد عن 2.6% عن عام 2000. وتحقق خدمات السياحة نموًّا عالميًّا متزايدًا من المتوقع أن تصل موارده إلى ضعف المستوى الحالي مع حلول عام 2015 مع زيادة كبيرة في الاستثمارات وفرص العمل، والمتوقع أن تكون نسبة النمو في صناعة السياحة من 4% إلى 5% سنويًّا خلال السنوات العشر القادمة.

وقد بلغت حصة منطقة الشرق الأوسط عام 2000 حوالي 2.9% من الإجمالي العالمي لحركة السياحة الوافدة، وبلغ معدل النمو حوالي 12.9 سنويًّا خلال السنوات العشر السابقة، وبرغم الظروف التي تمر بها المنطقة حاليًّا فإن المؤشرات تشير إلى تحسن الأوضاع إلى الأفضل بسبب العناصر الجاذبة لهذه المنطقة والتي تحظى حاليًّا باهتمام كبير لتنميتها.

(ب) السياحة في مصر:

وشهد النمو في النشاط السياحي منذ عام 1990 ثباتًا واستقرارًا برغم أحداث حرب الخليج وأحداث الأقصر في نوفمبر 1997، وقد استمر التحسن التدريجي حتى حدثت حالة عدم الاستقرار

والتوتر في المنطقة بسبب ما يحدث في الأراضي الفلسطينية منذ سبتمبر عام 2000، والتي تأثرت بها السياحة بصورة كبيرة وعلى الأخص الجزء الشمالي من خليج العقبة، وبعد ذلك وقعت أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 التي أثرت على سوق السياحة على مستوى العالم. وبرغم ذلك فقد حقق قطاع السياحة في مصر نموًّا خلال الأعوام العشرة السابقة قدره 14% بالنسبة لعدد السياح حيث بلغ حوالي 5.1 ملايين زائر عام 2000، وكذلك نموًّا قدره 11.3% في الدخل السياحي حيث بلغ حوالي 4.3 بلايين دولار عام 2000.

(جـــ) السياحة في قطاع طابا:

يشمل ذلك المنطقة من طابا إلى نويبع، نظرًا لأن ما يلي ذلك جنوبًا حتى شرم الشيخ فيما عدا منطقة دهب عبارة عن سلسلة من الجبال المنحدرة ناحية البحر والتي لا تترك مساحة كافية من الساحل لبناء منتجعات سياحية كبيرة أو طرق فرعية إلى الشاطئ، كما أن هذا الجزء الشمالي يدعم خدمته مطار طابا، بالإضافة إلى طريق سريع من القاهرة بطول حوالي 420 كيلو مترًا.

ومنذ بداية العام الحالي بدأت بوادر التحسن والعودة إلى معدلات شبه عادية في معظم المناطق السياحية في مصر، إلا أن التحسن في منطقة شمال خليج العقبة سوف يستغرق وقتًا أطول بسبب ارتباطها بحالة التوتر في الأراضي المحتلة علاوة على الانخفاض الحاد في عدد السياح القادمين عبر إسرائيل. وقد بدأت بوادر التحسين في قطاع طابا بالفعل من شهر أغسطس الماضي (2004) حيث بدأت نسب الإشغال في العودة إلى معدلات مرتفعة.

وتبلغ السعة الفندقية في قطاع طابا حاليًّا حوالي 2600 غرفة ذات مستوى من ثلاث إلى خمس نجوم، ومن المتوقع أن تصل هذه السعة إلى حوالي 7000 غرفة في عام 2010.

والطلب السياحي على هذه المنطقة يأتي من ثلاثة مصادر رئيسية:

الأول: السوق الأوروبية، والتي يُنتظر لها مستقبل مرموق، تعتبر في مرحلة غير متقدمة مقارنة بالمستوى الذي وصلت إليه مناطق شرم الشيخ والغردقة، وأنه بمجرد بدء منظمي الرحلات والطيران العارض في التعرف على مزايا هذه المنطقة والتعامل معها، فسوف تحدث طفرة كبيرة في النشاط السياحي في هذه المنطقة مثلما حدثت في مناطق شرم الشيخ والغردقة.

الثاني: السوق الإسرائيلية والعابرون من خلال هذه السوق (ومعظمهم أوروبيون يزورون إسرائيل ومناطق جنوب سيناء)، وسيظل هذا المصدر على درجة من الأهمية وذلك لمجموعة الفنادق المتاخمة للحدود، وهذه السوق على قدر كبير من النمو، كما أنها تتميز باسترداد عافيتها سريعًا بمجرد حدوث تحسن في المناخ الأمني والسياسي.

الثالث: السوق المحلية في مصر وتشمل المصريين والأجانب المقيمين، علاوة على المصريين في الخارج والذين يزورون مصر، وهذه السوق لم تبلغ بعد المستوى المناسب، بالرغم من التحسن الواضح له في السنوات السابقة، كما أنه من المتوقع أن يرتفع بصورة ملحوظة في غضون السنوات المقبلة.

(د) عوامل العرض والطلب:

نتيجة الطبيعة الجغرافية لقطاع طابا، وتميزها بوجود شريط ساحلي منبسط يصلح لإقامة المنتجعات السياحية مع خلفية رائعة لجبال سيناء إلا أنه محدود من حيث المساحة، فإنه من المستبعد أن يكون هناك عرض زائد للغرف الفندقية.

ودراسات السوق التي تم إعدادها تشير إلى أن قطاع طابا يمكن أن يجذب حوالي 35% من السياحة القادمة إلى منطقة خليج العقبة، بما يعني أن عدد زائري هذه المنطقة يمكن أن يصل إلى حوالي 1.5 مليون زائر في عام 2010 مما يعني أنه في حالة توافر 6500 غرفة فندقية يكون متوسط نسبة الإشغال حوالي 65%.

5 – 4 التهديدات Threats:

نظرًا لأن المنطقة متاخمة للحدود مع إسرائيل فإن حركة السياحة بها تتأثر بالوضع الأمني والاضطرابات السياسية بالمنطقة. وبرغم ذلك فإن المنطقة حاليًّا تشهد زيادة في الحركة يمكن أن تعود بها إلى معدلات شبه طبيعية مع نشاط حركة التسويق للمنطقة كمقصد سياحي، خاصة في السوق الأوروبية حيث أصبح يتوفر بها حاليًّا الحد الأدنى من الفنادق والخدمات السياحية التي تسمح بذلك إلى جانب القناعة بأن المنطقة تعتبر من المناطق السياحية المستقرة من الناحية الأمنية.

6- نماذج تخطيط مشروعات التنمية السياحية

تم إعداد تخطيط مبدئي للمواقع المختلفة المقترحة كمراكز سياحية متكاملة بحيث يؤدي إلى تطوير بيئات سياحية متباينة تختلف في الحجم والنوع والطابع العمراني وتتكيف مع الإمكانيات الطبيعية لموقع كل منها، وشمل ذلك مركز الريفييرا بقطاع طابا على خليج العقبة (مرفق 6)، ومركز أبو سومة بقطاع الغردقة على ساحل البحر الأحمر (مرفق 7)، كذلك فقد تم إعداد مخططات لتوفير مرافق البنية الأساسية بمناطق التنمية السياحية ذات الأولوية وشمل ذلك شبكات مياه الشرب (مرفق 8) وشبكات الصرف الصحي (مرفق 9) لقطاع الغردقة على ساحل البحر الأحمر.

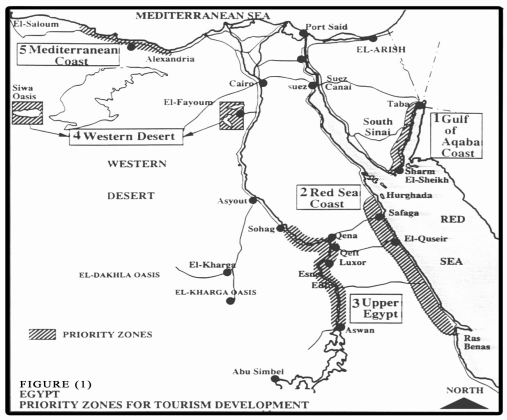


FIGURE (1)
EGYPT
PRIORITY ZONES FOR TOURISM DEVELOPMENT

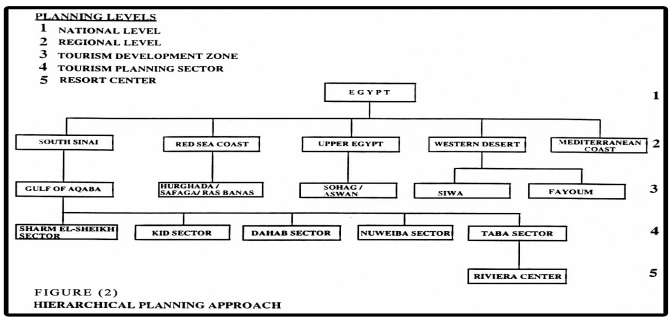


FIGURE (2)
HIERARCHICAL PLANNING APPROACH

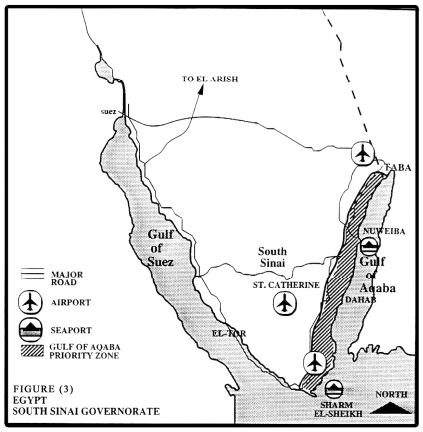


FIGURE (3)
EGYPT
SOUTH SINAI GOVERNORATE

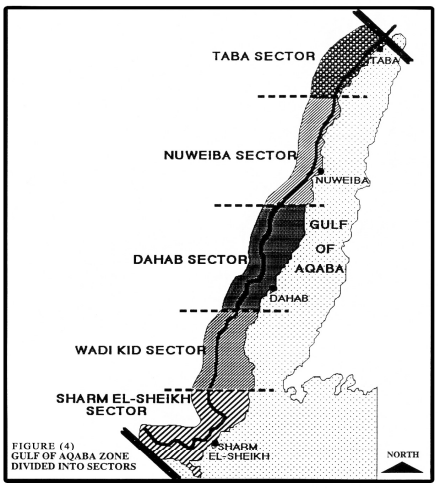


FIGURE (4)
GULF OF AQABA ZONE
DIVIDED INTO SECTORS

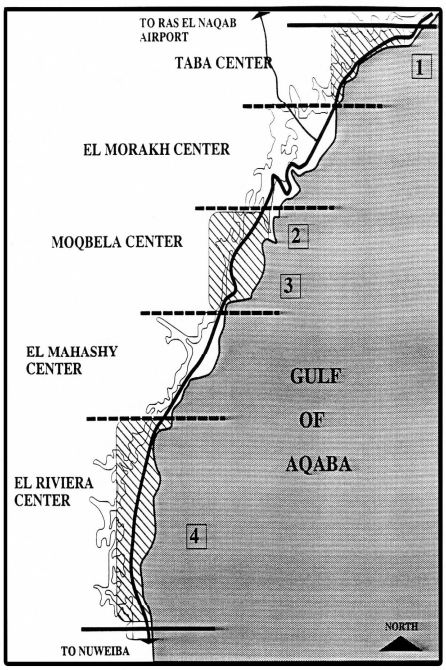


FIGURE (5)
TABA SECTOR DIVIDED INTO CENTERS

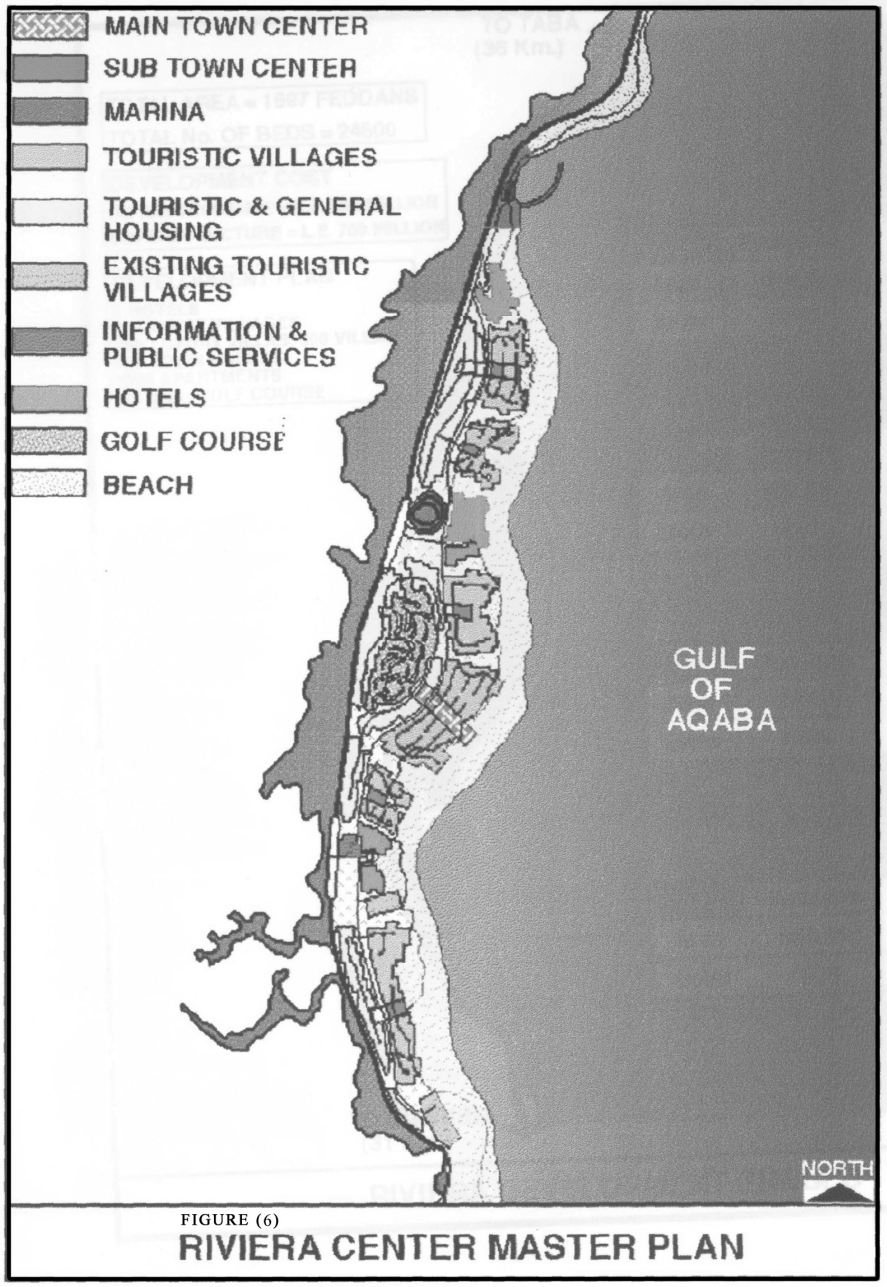


FIGURE (6)

RIVIERA CENTER MASTER PLAN

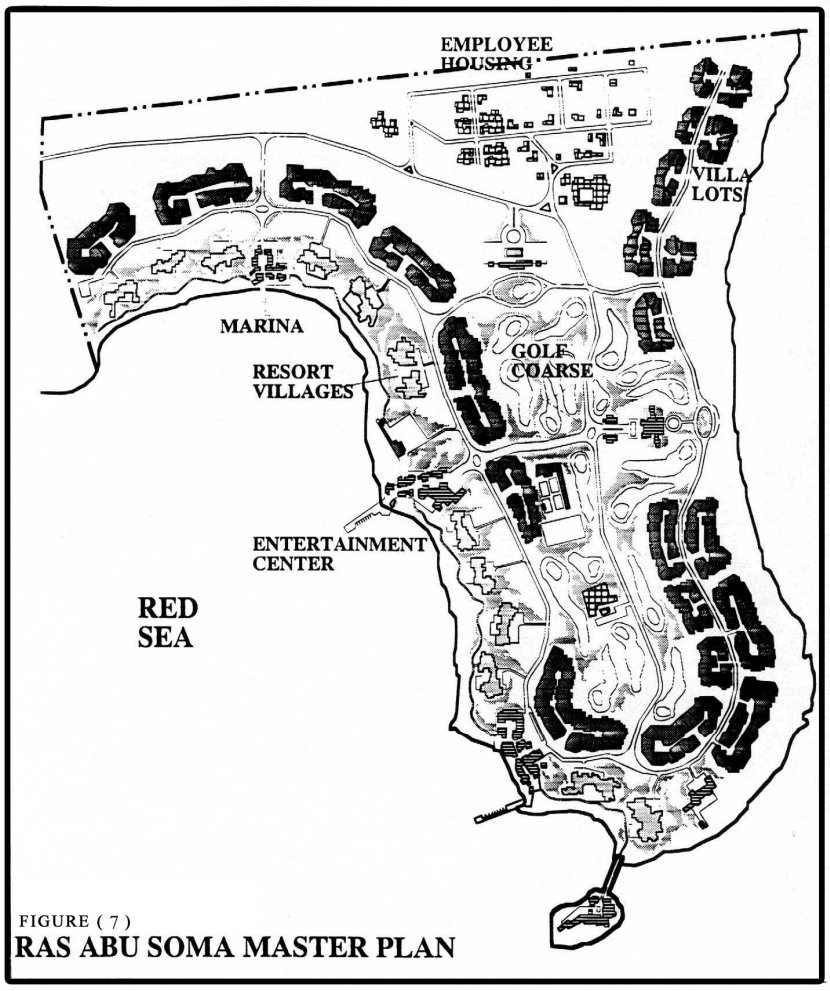


FIGURE (7)
RAS ABU SOMA MASTER PLAN

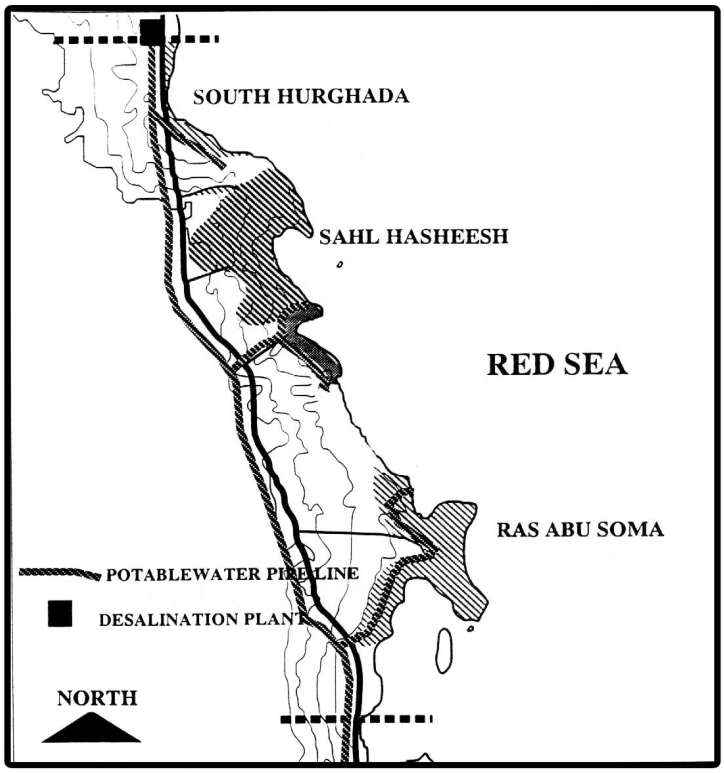


FIGURE (8)
TOURISM INFRASTRUCTURE PRIORITY PROJECTS
WATER SUPPLY SUB-PROJECT

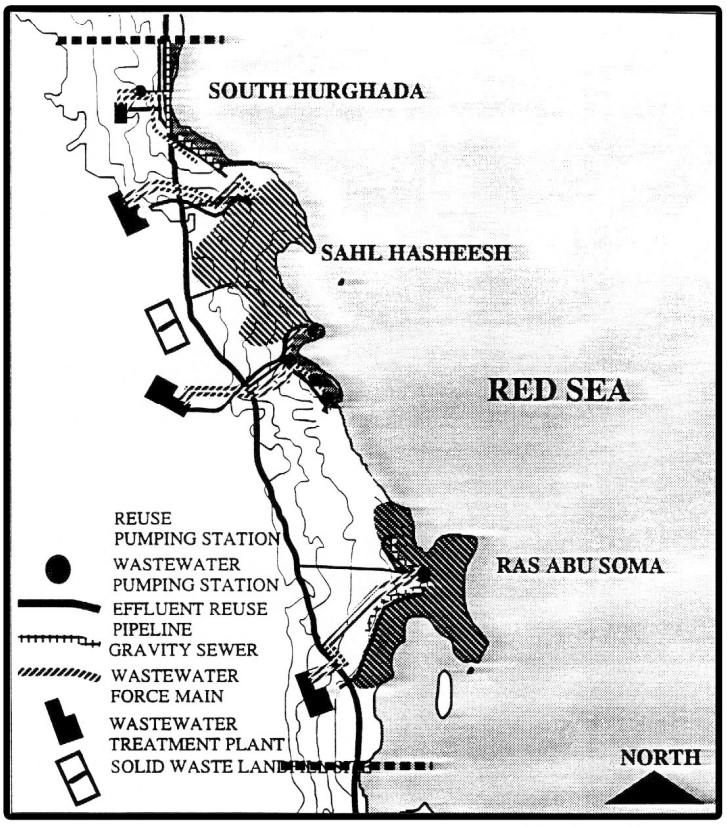


FIGURE (9)

TOURISM INFRASTRUCTURE PRIORITY PROJECTS
WASTEWATER AND SOLID WASTE

الملحق رقم (2)

مراجعة وتحديث المخطط العام لمدينة الغردقة

عرض وتقديم الدكتور سامح العلايلي

1. خلفية:

تتمتع مصر بمقومات سياحية وثروات طبيعية وتراثية على درجة كبيرة من الأهمية، لم يقدر لها حتى الآن أن تستغل بالدرجة الكافية أو المناسبة مع قيمتها الحقيقية على المستوى العالمي، ورغم أن النشاط السياحي في مصر يمكنه أن يتحول إلى الدعامة الأساسية للاقتصاد القومي، إلا أن ذلك النشاط لا يحظى واقعيـــًا بالقدر الكافي من الاهتمام السياسي والاقتصادي والاجتماعي مقارنة بما يحدث في الأسواق السياحية العالمية المنافسة. إن القراءة السريعة لخطة أولويات التنمية السياحية (P.A.P) التي أشرفتْ على إعدادها عام 1990 وحدة التنمية السياحية من خلال نخبة من بيوت الخبرة العالمية والمحلية وعلى رأسها المكتب الأمريكي " ARTHER D. LITTLE" توضح أن هناك فارقًا كبيرًا بين أعداد ونوعية السائحين الوافدين إلى مصر بالمقارنة مع بعض بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط.

وعلى سبيل الاسترشاد فإن إحصائيات منظمة السياحة العالمية لعام 1995 تظهر أن الدول الخمس الأولى في أعداد السائحين الواردين (بالمليون سائح) هم بالتسلسل: فرنسا 68، أمريكا 62، الصين 58، أسبانيا 55، إيطاليا 52.

إن إحصائيات البنك المركزي ووزارة التخطيط عن خطة 96/95 ومتابعة خطة 95/94 توضح أن حصة النشاط السياحي من الاستثمارات القومية كانت 3.25% وأن حصته من الناتج المحلي بتكلفة عوامل الإنتاج وفقًا للقطاعات الاقتصادية بالأسعار الثابتة حوالي 1.58%، الأمر الذي يدلل على القدر الضئيل الحقيقي الذي يحتله ذلك النشاط من اهتمامات الدولة الاقتصادية والسياسية، علمًا بأن عائد الاستثمار في النشاط السياحي يتميز بقيمته الاقتصادية الكبرى، وله مردود اقتصادي اجتماعي مباشر وسريع حيث إن تأثيره محسوس على السوق المحلية ورجل الشارع نظرًا لما يصاحب النشاط السياحي من رواج تجاري وانتعاش للأنشطة الحرفية والصناعات الصغيرة والنقل والمواصلات، بالإضافة إلى أن استثماراته لا تحتاج إلى تقنيات متخصصة نادرة أو صعبة المنال، وأخيرًا فإن مؤثراته السلبية على البيئة بمفهومها المتكامل (الطبيعية / العمرانية / الاجتماعية) محدودة ويمكن السيطرة عليها، على عكس الاستثمارات في مجالات الصناعة المختلفة، ولا شك في أن كل هذه الاعتبارات وغيرها تبرر مطلب الاهتمام بالنشاط السياحي اهتمامًا حقيقيًّا بحيث يحتل موقعًا متناسبًا مع أهميته في خطط الاستثمارات القومية والإنتاج.

إن ارتقاء النشاط السياحي وتحوله من نشاط خدمي محدود إلى نشاط محوري للاقتصاد القومي هو هدف ليس بعيد المنال، نظرًا للقيمة العظمى للعائد المنتظر من الاستثمار العريض والعميق لمقومات مصر السياحية. وفي هذا الخصوص فإن النقاط الواردة فيما بعد يمكن أن تعتبر محور السياسة المطلوب تطبيقها لتحقيق ذلك الارتقاء:

(أ) تطوير نظم التسويق والإدارة الفندقية لتعظيم الدخل السياحي، مع التعظيم النوعي والكمي للطاقة الاستيعابية الفندقية وتنويعها.

(ب)التركيز على تنمية مناطق جذب سياحية كبرى تديرها شركات متكاملة مع إدخال نظام المناطق الحرة في إدارة هذه المناطق.

(ج) تشجيع وجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية وفقًا لأهداف وأولويات تنمية الأنشطة السياحية المختلفة وتذليل العقبات الإدارية والقانونية والفنية التي تعترض مسارها، كما يلزم الاستفادة من التجارب الأجنبية النموذجية في هذا المجال.

(د) بناء قنوات اتصال غير تقليدية مع مراكز القوى في الأسواق المصدرة للسياحة العالمية بهدف الارتقاء النوعي بأعداد السائحين الواردين.

(هـ) تحسين مستوى التعاملات الإنسانية للمجتمع المحلي مع السياحة وذلك باستخدام كافة الوسائل التعليمية والتدريبية والثقافية بهدف توفير إطار متحضر لمعيشة السائحين والمواطنين على حد سواء.

(و) تطبيق قواعد حماية البيئة الطبيعية والتراثية من المؤثرات السلبية الحالية والمستقبلية للاستخدامات التنموية المختلفة.

(ز) رفع الأداء الإداري والفني لوحدات الإدارة المحلية المتداخلة في المناطق السياحية حتى تتمكن من القيام بدورها الأساسي في إنشاء وحماية وصيانة المرافق العامة للتجمعات العمرانية التي تقع في نطاقها، بهدف توفير البيئة العمرانية النظيفة اللائقة لمعيشة السائحين والسكان.

2. الأسواق السياحية المجاورة والمنافسة:

إن موقع مصر الجغرافي من القارات الثلاث الإفريقية والآسيوية والأوروبية بالإضافة إلى واجهتيها العريضتين المطلتين شمالاً على البحر الأبيض المتوسط وشرقًا على البحر الأحمر وخليجي العقبة والسويس، يفرض عليها موقفًا متنافسًا مع العديد من البلدان المحيطة ذات المقومات السياحية المشابهة، ومن بين الأسواق المنافسة التي تستحوذ على نصيب وافر من حركة السياحة العالمية: فرنسا وإيطاليا وأسبانيا واليونان وبدرجة أقل تركيا وتونس والمغرب. وطبقًا لتوقعات خبراء السياحة والاقتصاد فإن هناك طفرة كبيرة تنتظر الساحل الشمالي الليبي في المستقبل بعد استقرار أوضاعه نظرًا لمقوماته السياحية الشاطئية فائقة التميز.

وبالنسبة للسوق الإسرائيلية فإن الحكومة الإسرائيلية تسعى لتنمية منطقة حرة سياحية كبرى في منطقة شمال خليج العقبة على أساس إشراك بعض الدول المطلة على الخليج مثل مصر والأردن في مشروع التنمية المذكور، وذلك للاستفادة من مقومات السواحل في هذه الدول وخاصة الساحل المصري الذي يمتد مسافة 170 كيلومترًا ويعتبر من أغنى مناطق العالم بالكائنات البحرية في مقابل ساحل إسرائيلي طوله 23 كيلومترًا يقل في مميزاته كثيرًا عن الساحل المصري.

3. إطار الدراسة

تطبيقًا لقانون التخطيط العمراني رقم 3 لسنة 1981 فقد قامت الهيئة العامة للتخطيط العمراني بمعاونة محافظة البحر الأحمر في إعداد المخططات العامة لمدن المحافظة، ومن بينها مدينة الغردقة، وذلك خلال سنوات التسعينيات الأولى، حيث خضعت هذه المخططات لإجراءات الإعداد والاعتماد الواردة في القانون المذكور وهي العرض على المجالس الشعبية المحلية لإصدار قرار في شأنها ثم الاعتماد من الوزير المختص بالتعمير والنشر في الجريدة الرسمية.

وقد ورد في مادة 2 من قانون التخطيط العمراني أن يراعى في إعداد مشروعات التخطيط العام للمدن والقرى أن تكون عامة وشاملة محققة للاحتياجات العمرانية على المدى الطويل، كما ورد أن "يراعى بيان برامج وأولويات التنفيذ وتحديد حيز عمراني لمجال التوسع المنتظر".

وورد أيضًا في مادة 4 من القانون أنه على الوحدة المحلية مراجعة التخطيط العام كل خمس سنوات على الأكثر لضمان ملاءمته التطور العمراني والاقتصادي والاجتماعي والأوضاع المحلية وتقدم نتيجة المراجعة إلى الوزير المختص لاعتمادها، فإذا اقتضى الأمر تعديل التخطيط العام اتبعت ذات الإجراءات المقررة.

وتنص مادة 7 على أنه بعد اعتماد التخطيط العام تبادر الوحدة المحلية بإعداد التخطيط التفصيلي للمناطق التي يتكون منها التخطيط العام، وطبقًا لما ورد في مادة 10 فإن اعتماد التخطيط التفصيلي يتم بقرار من المحافظ المختص بعد موافقة المجلس الشعبي المحلي.

استنادا إلى ما تقدم، فإنه نظرًا لمرور أكثر من خمس سنوات على إعداد المخطط العام لمدينة الغردقة – تلك الفترة التي تزامنت مع حدوث تغيرات عمرانية متلاحقة في المدينة قبل وبعد اعتماد مخططها العام في 1993 – فقد أدى ذلك إلى ظهور حالات متفرقة ومنتشرة من التضخم العمراني العشوائي المتسارع الإيقاع لاستعمالات الأراضي والأنشطة انعكس ظهورها سلبيـــًا بدرجة واضحة على كفاءة البيئة العمرانية والسياحية للمدينة.

4. الأهداف الرئيسية:

(أ) معالجة الآثار السلبية والمشاكل العمرانية والسياحية الناشئة عن تطبيق الأساليب السابقة في إدارة العمران والتصرف في أراضي المدينة.

(ب) إعادة هيكلة عمران المدينة تدريجيـــاً بهدف تحسين استعمالات الأراضي حاليًا وتحويلها إلى مركز سياحي متميز يتناسب مع قيمتها الكبرى الطبيعية والسياحية وموقعها الإستراتيجي.

(ج) اقتراح نظام جديد لإدارة التنمية الشاملة للمدينة تمشيـــاً مع توجيهات الدولة الحالية الإدارية والاقتصادية والاجتماعية، بهدف الحفاظ على مستوى متميز للبيئة العمرانية وخدماتها وضمان استمرار أعمال الصيانة والتجديد والتطوير بالكفاءة المطلوبة في المستقبل.

ولا شك في أن تطبيق الإستراتيجية المقترحة من شأنه أن يساهم تدريجيـــاً في التوصل إلى تحقيق الأهداف الكبرى التي تتطلع إليها المحافظة باستعادة المدينة لقيمتها السياحية والاقتصادية وتدعيم وظيفتها الإدارية التي تتناسب مع مقوماتها الطبيعية وموقعها الجغرافي ودورها كمحافظة لإقليم البحر الأحمر.

وحيث قررت محافظة البحر الأحمر مواجهة الأوضاع السلبية من خلال وضع رؤية إستراتيجية جديدة للتنمية العمرانية والسياحية لمدينة الغردقة تستوعب وتعالج حالات التضخم العمراني العشوائي وتهيئ المجال لاستثمارات عميقة ومتناسبة للأراضي والموارد تحقيقًا لأهداف التنمية العمرانية والسياحية بعيدة المدى وبالتوافق مع خصائص البيئة الطبيعية، ووضع أساس إيجابي جديد لتنميتها المستقبلية، فقد أسندت المحافظة في عام 1999 إلى الاستشاري مقدم التقرير الحالي مهام دراسة ومراجعة وتحديث المخطط العام لمدينة الغردقة، بالإضافة إلى إعداد التخطيط التفصيلي لأجزاء منها، وذلك بعد معاينة الأوضاع الحالية وتشخيص مشاكل المدينة العمرانية، وتحديد مقوماتها السياحية المتميزة بهدف استثمارها بأسلوب متطور يتمشى مع أساليب استثمار المقومات السياحية المماثلة بالأسواق المنافسة، بالإضافة إلى توفير قواعد الاستيطان من احتياجات الإسكان والخدمات للسكان الحاليين والمستقبليين بالأحجام والدرجات والمواقع المناسبة تحقيقًا للأهداف المستقبلية لإستراتيجية التنمية العمرانية والسياحية للمدينة بإنشاء مجتمع عمراني متكامل قائم على أساس قاعدة اقتصادية راسخة مرتكزة بالدرجة الأولى على النشاط السياحي والأنشطة الأخرى التابعة له وبالدرجة الثانية على أنشطة اقتصادية جديدة في مجالات أخرى تبحث جدواها. بناء على ذلك، فقد قام الاستشاري بعرض خطة إعداد إستراتيجية للتنمية العمرانية والسياحية لمدينة الغردقة.

5. نتائج الدراسة

تم الانتهاء من تحديث المخطط العام للمدينة الذي يحقق الأهداف المشار إليها، وبعد اعتماد المشروع بدأت مرحلة إعداد المخططات التفصيلية لعدة مناطق بالمدينة، أهمها المناطق العشوائية، حيث تم عمل دراسات ميدانية تفصيلية للمناطق العشوائية. وبالاستعانة بصور القمر الصناعي (إيكونوس) بديلاً عن الرفع المساحي الذي لم يكن متوافرًا لمعظم المناطق والمساحات الجاري تخطيطها.

وقد شملت الدراسة المناطق العشوائية التالية:

المنطقة الأولى	جبل العفش / العرب / مجاهد	ومساحتها حوالي 360 فدانًا
المنطقة الثانية	السقالة	ومساحتها حوالي 115 فدانًا
المنطقة الثالثة	زرزارة	ومساحتها حوالي 207 أفدنة

وتوضح المخططات المرفقة بعض ما انتهت إليه دراسة تحديث المخطط العام للمدينة:

(1)الوضع الراهن

(2)مؤشرات تحديث المخطط العام

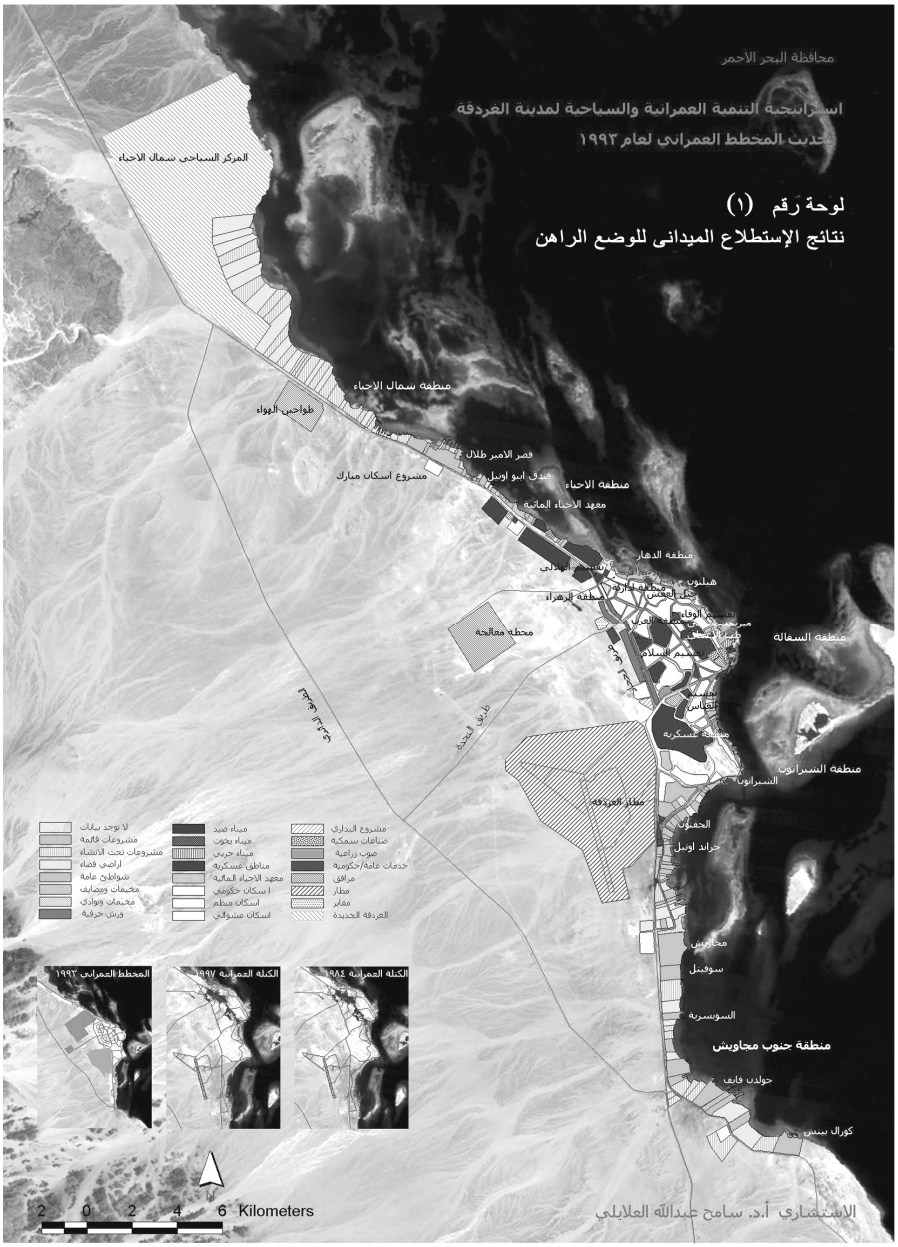
(3)المخطط العام لاستعمالات الأراضي

(4)التخطيط العام للمناطق العشوائية

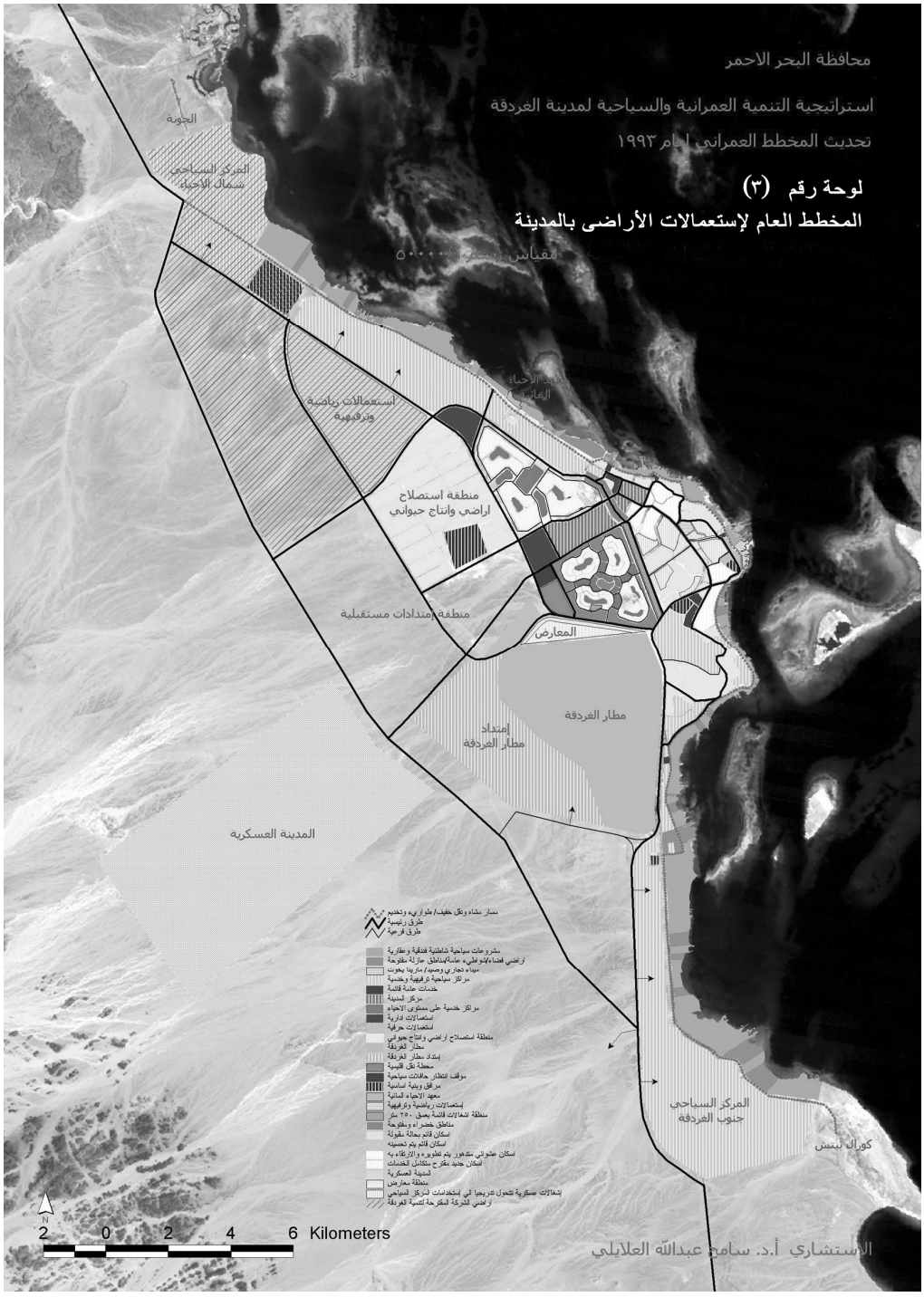
(5)المنطقة العشوائية الأولى

(6)المنطقة العشوائية الثانية

(7)المنطقة العشوائية الثالثة


محافظة البحر الأحمر
استراتيجية التنمية العمرانية والسياحية لمدينة الغردقة
تحديث المخطط العمراني لعام ١٩٩٣
لوحة رقم (١)
نتائج الإستطلاع الميدانى للوضع الراهن
المركز السياحي شمال الاحياء
منطقه شمال الاحياء
طواحين الهواء
قصر الامير طلال
مشروع اسكان مبارك
جبدق ابو اونيل
منطقه الاحياء
معهد الاحياء العاتيه
منطقه الدهار
هيلتون
منطقة الزهراء
محطه معالجه
منطقة السقالة
قسم السلام
القناص
صيانه عسكريه
منطقة السيراتون
السيراتون
مطار الغردقه
الجفتون
جراند اوتيل
محاويش
سوفينتل
السونسريه
منطقة جنوب مجاويش
جولدن فايف
كورال بيتش
مشروع البداري
صناعات سمكيه
صوب زراعيه
خدمات عامة/حكومية
مرافق
مطار
مقابر
الغردقه الجديده
مياه صيد
مياه يحوب
مياه حربي
مناطق عسكرية
معهد الاحياء المائية
اسكان حكومي
اسكان منظم
اسكان عشوائي
لا توجد بيانات
مشروعات قائمة
مشروعات تحت الانشاء
اراضي فضاء
شواطئ عامة
متحفات ومضايف
مخيمات وقوارب
ورش حرفية
المخطط العمراني ١٩٩٣
الكتله العمرانيه ١٩٩٧
الكتله العمرانيه ١٩٨٤
N
2 0 2 4 6 Kilometers
الاستشاري أ.د. سامح عبدالله العلايلي

محافظة البحر الاحمر
استراتيجية التنمية العمرانية والسياحية لمدينة الغردقة
تحديث المخطط العمراني لعام ١٩٩٣
لوحة رقم (٢)
مؤشرات تحديث المخطط العام
الموقع المخصص للمركز السياحي شمال الاحياء
الشريط الساحلي الاوسط المواجه للمركز العمراني ويعاني من تداخل شديد بين الانشطة بالاضافة الي عدم وجود مناطق مفتوحة
الطريق الدائري يشكل حد لعمران جهة الغرب
الموقع الحالي للمحطة النهائية للنقل الاقليمي يوصي بنقلها خارج الكتلة العمرانية مرتبطة مباشرة بمطار الغردقة على اطراف المدينة
اتجاه النمو الرئيسي لعمران المدينة وفقا لمتاحات الاراضي ومحددات النمو
مطار الغردقة
محدد قوي للتنمية في اتجاه الغرب والتنمية في العلق
محاور رئيسية لتوجيه النمو ونقل الحركة
محاور ربط رئيسية داخل الكتلة العمرانية
مناطق عشوائية متدهورة
مناطق سكنية في حالة مقبولة داخل حيز المركز السياحي يتم الابقاء عليها مع تطويرها
اراضي فوات مساحة متداخلة مع الانشطة العمرانية والسياحية وتحتل مواقع هامة ومسطحات كبيرة يتم اخلاؤها واعادة استغلالها
الشريط الساحلي الشمالي يعاني من ضيق وعدم انتظام عمق الارض بالاضافة الي عشوائية التخصيص والتقسيم وبعض اعمال الردم
الشريط الساحلي الاوسط المواجه للمركز العمراني ويعاني من تداخل شديد وتعارض بين الانشطة بالاضافة الي عدم وجود مناطق مفتوحة
الشريط الساحلي الجنوبي يعاني من كثافة البناء واعمال الردم واختراق طرق سيارات مما يؤدي للفصل بين أجزاء المشروع الواحد
مناطق استعمالات متنوعة في حالة جيدة يوصى بالحفاظ عليها
مسار الطريق الساحلي
يمثل عائق امام امتداد المشروعات السياحية و خطورة على الانشطة السياحية
شريط من الورش واحواش التخزين يقع على جانبي أحد اهم محاور الحركة بالمدينة (طريق الحجاز) مما يهدر قيمة الارض ويؤدي الي مشاكل وظيفية وبصرية
موقع متميز غير مستغل يتمتع بواجهة بحرية يوصى بتوسيعها عن طريق ازالة بعض الاشغالات واستغلال الموقع في اقامة مركز سياحي نموذجي
خدمات ادارية وحكومية على المستوى الاقليمي للمحافظة والمستوى المحلي للمدينة يوصى بالفصل بينهما مع نقل الخدمات الاقليمية
حد مطار الغردقة العسكري والمدني بشكل محدد قوي للعمران والامتدادات كما يقع في
موقع مميز قرب الشريط الساحلي
قطع مخصصة لمشروعات سياحية لانتناسب ابعادها مع النشاط السياحي
مناطق تعاني من اقتراب مسار الطريق الساحلي من خط الشاطيء، يوصى بتعديل المسار جهة الغرب
2 0 2 4 Kilometers
موقع مميز يصلح لاقامة مركز سياحي، خدمي، ترفيهي
الاستشاري أ.د. سامح عبدالله العلايلي


محافظة البحر الاحمر
استراتيجية التنمية العمرانية والسياحية لمدينة الغردقة
تحديث المخطط العمراني لعام ١٩٩٣
لوحة رقم (٣)
المخطط العام لإستعمالات الأراضى بالمدينة
مقياس رسم ١ : ٥٠٠٠٠
الجونة
المركز السياحي شمال الاحياء
استعمالات رياضية وترفيهية
منطقة استصلاح اراضي وانتاج حيواني
منطقة امتدادات مستقبلية
المعارض
مطار الغردقة
امتداد مطار الغردقة
المدينة العسكرية
المركز السياحي جنوب الغردقة
كورال بيتش
2 0 2 4 6 Kilometers
الاستشاري أ.د. سامح عبدالله العلايلي

محافظة البحر الاحمر
مديرية الاسكان و المرافق

التخطيط التفصيلى لمدينة الغردقة
مشروع تطوير المناطق العشوائية
اغسطس ٢٠٠٠

التخطيط العام للمناطق العشوائية و تقسيم الاراضى

لوحة رقم (٤)
مواقع و بيانات المناطق العشوائية

اهداف مسروع تطوير المناطق العشوائيه فى مدينه الغردقه

ان الفرض من تنفيذ المشروع هو تأهيل المناطق العشوائيه القائمه الى الدرجه التى تتحق تواصلها مع المجتمع السياحى الغالب للمدينه بحيث يمكن ان يتحول هذه المناطق الى مزارات سياحيه خاصه بمصر بطابع عمرانى اجتماعى محلى وذلك بعد ترويدها بالمرافق العامه اللازمه لحمايها و تماسكها و اقامه الخدمات الاساسيه اللازمه و الانشطه السياحيه المناسبه . ....

و يساهم تحقيق هذه الاهداف فى ازدهار المسوق الاقتصادى و الاجتماعى لسكان هذه المناطق بصفه خاصه و المدينه بصفه عامه كما يساهم ايضا فى توفير فرص عمل جديده للقائمين بعد بتدريبهم المهنى و الحرفى فى مراكز خاصه تعام لهذه الغرض. . . .

و يؤدى كل ذلك الى تحسين المستوى العام للبيئه العمرانيه و الاجتماعيه لمدينه الغردقه ذات الصفه السياحيه الاقتصاديه الكبرى .

ركائز مسروع التطوير

١/ تقسيم المناطق العشوائيه الرئيسيه البلاته الى مجموعات سكنيه متوازيه فى حدب المساحه و الكثافه المباني و الكثافه السكانيه و دلك فى حلل اقامه سكان محاور حركه رئيسيه عرضها الادنى ١٥ م و محاور حركه داخليه عرضها الادنى ١٠ م بالاضافه الى محاور حركه فرعيه للمشاه و تسايل التهل الخفيفه عرضها الادنى ٧ م . بحيث يسمح هذه المحاور بالاسفال من و الى هذه المناطق و بالتنقل المسير داخلها سواء للسكان او الخدمات او الطوارئ . كما تسمح ايضا باقامه و مد خطوط شبكات المرافق العامه . و فى سبيل اقامه شبكات الحركه المذكوره فقد تم تحديد مواقع و اعداد المبانى التى تعوق شبكات الحركه و التى يهم ازالتها كذلك المبانى التى تقع داخل حرم شبكات الحركه و تم تقييمها و تقديرها وقد تبين ان اعدادها تمثل نسبه المبانى الغرلته فى المناطق البلاته الرئيسيه البلاته ٥٦,٢٨٪ من اجمالى مبانى المناطق البلاته.

٢/ تزويد المناطق بشبكات المرافق العامه اللازمه لحمايتها مثل التغذيه بالمياه و الصرف الصحى و التغذيه بالطاقه الكهربائيه و خطوط التليفونات و شبكات الحريق كما تزود بنظام لجمع و التخلص من القمامه.

٣/ استغلال الفراغات العامه و المتبقيه لاقامه المشروعات الحفيه و الحرفيه و التجاريه و السياحيه و غيرها التى تحتاجها المناطق البلاته بالاضافه الى مراكز التدريب الحرفى و المهنى المتخصصه لتاهيل الافراد و حاجه الشباب لاداء اعمال و مهن و حرف يحتاجها المدينه . فى اطار تنفيذ المشروع.

٤/ معالجه تكسيات ارصاب الطرق و واجهات المبانى المطله عليها بما يحقق تكامل معمارى و عمرانى يهدف احياء طابع مصر لهذه المناطق مما يساهم فى تأهيلها للمشاركه فى الانشطه و الخدمات السياحيه .

٥/ التاكيد على منع اعداد المناطق العشوائيه و دلك بتدعم السماح باقامه مساكن جديده بالاضافه لاقامه موانع صناعيه محلطه و استغلال الموانع الطبيعيه القائمه حول المناطق المتخلفه التى يتعين الحد من اعتدائها العشوائيه المستمليه .

بيانات المناطق

حصر المساحات و المبانى و السكان

المناطق الرئيسية	المناطق الفرعية	اعداد المباني				المساحة (فدان)	الكثافة السكانية (ف / فدان)	تقدير عدد السكان لعدد المساكن	الكثافة السكانية (ف / فدان)
		اجمالى	نسبة المرافق	مرافق	بولاد مقيم	قائمة			
المنطقة الاولى (٤) جبل الحمص	س١	٢٠٠	١٥٪	٣	٢	١٦٤	٢٩,٧٥	٢٠٠٠	٥١,٦٢
	س٢	١٤٦	٠٫٥٪	١	١	٨٣٫٣	٢٨٩٫٥	١٩٥٠	١٦٩٫٥٩
	س٣	١٢٥	٠	٠	١	٤١٩	١٧٫٧٠	٢٠٠٠	١١٩٫٣٢
	س٤	٩٦٥	٥٠٩	٦	٩	٢٦٦	٢٤٨٫٤	٩٣٧٥	٢٢١٫٤٩
	س٥	٤٩٤	٥٠٩	٦	٩	٤٩٤	٢٤٨٫٤	٧٠٦٥	٢١٩٫٠٦
	س٦	٤٧١	٤٫٩٥	١٤	١١	٤٧١	٢٤٨٫٤	٧٤٢٥	٢٤٢٫١٢
	س٧	٢٠٩	٠	٠	٤	٢٠٩	٢٠٩٫٩	٥٠٢٥	١٩٢٫٢٩
	س٨	١٥٥	٢٫٠٠	١٢	١٠	١٥٥	٦٨٫٢٢	٢٠٠٠	١٩٨٫٦١
	س٩	١٥٤	٥٫١٦	٨	٨	١٥٤	١٦٫٩٢	٢٢٦٥	١٩٨٫٩١
	س١٠	١١٦	٢٫٩٤	٢	٩	١١٦	١٦٨٫٢	١٤٢٠	٩٥٫٢٩
	س١١	٢٠٤	٠٫٥	١	١	٢٠٤	١٦٫٧٢	١٤٢٥	٩٥٫١٩
	س١٢	١٣٥	٠	٠	٢	١٣٥	١٦٫٧٢	١٩٥٠	١٠٩٫٦٠
	اجمالى المنطقة (٤)	٣٦٩٤	٢٫٨٢	٦٦	٨٠	٢٥٩٤	٢٤٨٫٤	٩٤٤٥٥	
المنطقة الثانية (س) غرب الحمأ - السعالة	س١	١٠٧٥	١٤٪	٩	٥	١٢٧	٨٫٩٦	١٥١٠	١٢٩٫٢١
	س٢	٥٨	٠	٢	٠	٥٨	٨٫١٠	٩٠٠	١١٦٫٦٥
	س٣	٧٩	٠	٤	٠	٧٩	٩٫٧٧	٨٢٠	٩١٫٤١
	س٤	٤١	٠	٢	٠	٤١	٤٫٩٢	٤٥٠	٩١٫٨٤
	س٥	٩٩	٢	٢	٢	٩٩	٩٫٦٠	١١٢٠	١١٦٫٩٥
	س٦	٤٦	٢	٢	٢	٤٦	٤٫٢٢	٥٢٠	١١٥٫٩١
	س٧	٢٤	٠	٠	٠	٢٤	٢٫٤٤	٢٤٠	٨٥٫٢١
	س٨	٥٨	٢	٤	٢	٥٨	٥٫٢٢	٦٤٠	١٢٠٫٣٥
	س٩	١٠٦	١٠	١٧	١٣٣	١٠٦	٨٫٢١	١٣٨٥	١٦٨٫٢٠
	س١٠	٢٧	١	٤	٢	٢٧	٢٫٦٥	٢٤٠	٩٧٫١٩
	س١١	١٥	٠	٠	٠	١٥	١٫٩٦	١٥٠	٧٫٩٩
	س١٢	٤٦	٠	٠	٠	٤٦	٤٫٦٤	٤٢٠	٩٩٫٤١
	س١٣	٤٥	٠	٠	٠	٤٥	٤٫٥٥	٤٨٠	١٠٩٫٠٩
	اجمالى المنطقة (س)	١٠٧٥	٥٫٨	٥	٢	١١٢	٨٫١٢	١٢٠٠	١٠٩٫٠٩
	اجمالى المنطقة	٤٦٩٤	٣٫٤٦	٧١	٨٢	٢٧٥٦	٢٤٨٫٤	١٠٠٢٠	
المنطقة الثالثة (ر) دزارة - تقسيم مخالفة	ر١	٢٢٥	٠	٠	٠	٢٢٥	٢٢٫٥	٥٤٠	٨٤٫٥
	ر٢	٢٥٥	٠٫٦٪	١	١	١٤٥	٢٥٫٥	٧٢٠	٢٠٠
	ر٣	٢٤٠	١٫٢٪	٣	٢	٢٤٥	٣١٫٢	١٤٢٥	٩٢٫٨٢
	ر٤	٤٢٠	٣٫١٪	١٤	٤	٤٢٨	٤٠٫٩	٢١٩٠	٥٣٫٥٥
	ر٥	٢٩٥	٢٫٥٪	٧	٨	٢٥١	٢٩٫٥	١٥٥٥	٥٩٫٦٩
	ر٦	١٥	٠	٠	٠	١٥	١٫٥	٩٠	٦٫٥
	ر٧	١٦٥	٠٫٣٪	١	١	١٦٥	٢٥٫٥	١٤١٠	٢٢٫٢٥
	ر٨	١٧٥	٠٫٩٪	١	١	١٧٥	٢١٫٥	٩٤٥	٣٤٫٠٨
	ر٩	٢٥٥	١٫٣٪	٢	١	٢٥١	١٨٫١	١٧٩٥	٩٨٫٨٢
	ر١٠	٤٤٠	٠٫٥٪	٢	٦	٤٠٦	٤٤٫٥	٢٤٠٠	٥٤٫٠٤
	ر١١	٦٢	٠	٠	١	٦٢	٤٫٩٥	٢١٥	٩٥٫٤٤
	ر١٢	٤٨	٠	٠	٠	٤٨	٢٫٥٥	٢٤٠	٩٠٫٢
	اجمالى المنطقة (ر)	٣٢٨٦	٢٫٠٧	٦٤	٢٤	٣٢٦١	٢٤٨٫٤	٩٣٧٥	
اجمالى المناطق		٨٣٢٫٥٥	٢٤٫٦	١٤٠	١٥١	٦٦٣٠	٥٫٥٠	٢٧٣٢٠	

٤ المساحه المركوره لا تسمل مساحه الفراغات الكبرى داخل الكتله العمرانيه للمناطق البلاته

قياس الطرق و الفراغات

المناطق الرئيسية	اطوال الطرق بالمتر المطولى *			مساحه الفراغات بالفدان **		
	طرق عرض ١٥ م/ر	طرق عرض ١٠ م/ر	طرق عرض ٧ م/ر	قائمه	مكتسبه	اجمالى
المنطقه الاولى (٤) جبل الحمص	٤٨٤٦,٦٠	٦٢٣٠,٧٠	٦٦١٨,٩٩	٥٠,٦١	١,٧٣	٥٢,٣٤
المنطقه الثانيه (س) غرب الحمأ - السعالة	٢٧٨٥,٦٩	٤١٧٨,٥٣	٢٥٦٨,٩٥	٦,٩٠	١,٥٢	٨,٤٢
المنطقه الثالثه (ر) دزارة - تقسيم مخالفة	١١٩٨٢,٨٠	١٣٠٢١,٢٠	١٥٥٦٢,٠٠	١٥٢,٢١	٠,٩٧	١٥٤,٢٨
اجمالى	١٩٢٦٥,٦٩	٢٣٤٣٠,٤٢	٢٤٨٠٠,٩٤	٢١٠,٨٢	٤,٢٢	٢١٥,٠٤

* الفراغات الكبرى والصغرى الممكن استبدالها

** الطرق المطلوب تنفيذها وفقا لاهداف مسروع التطوير

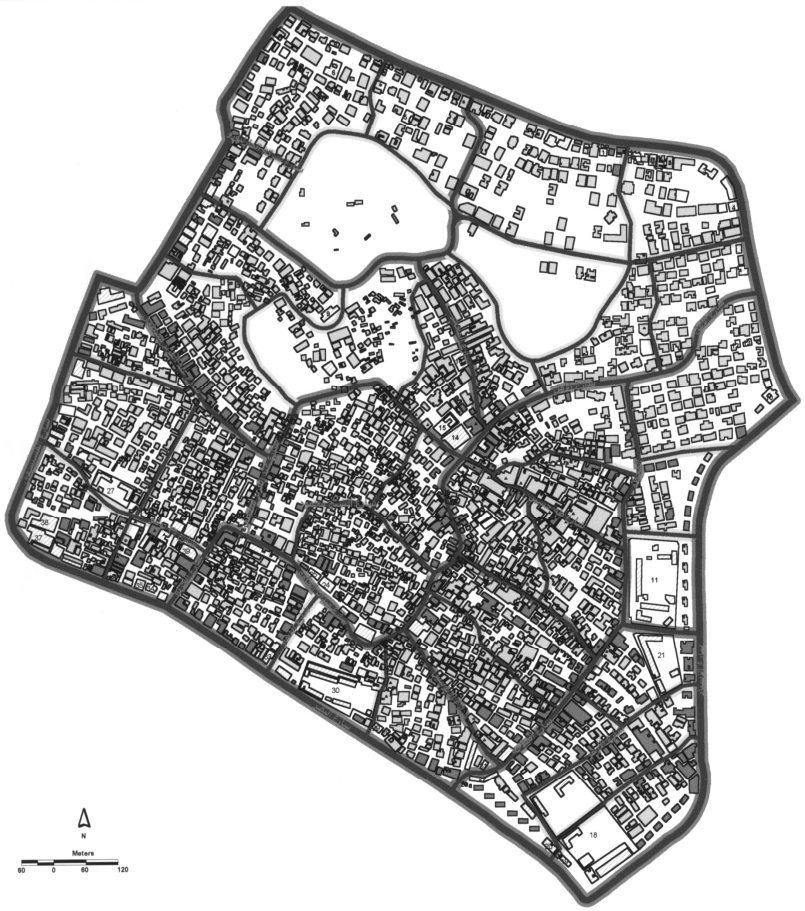
١٠ .نشارى تخطيط مدينه الغردقه

١٠ . سامح عبد الله العلايلى

محافظة البحر الاحمر
مديرية الاسكان و المرافق

التخطيط التفصيلى لمدينة الغردقة
مشروع تطوير المناطق العشوائية اغسطس ٢٠٠٠

التخطيط العام للمناطق العشوائية و تقسيم الاراضى
لوحة رقم (٥) المنطقة العشوائية الاولى (٤) جبل العفش
محاور الحركة و المناطق الغرعية



طرق عرض ١٥ م
طرق عرض ١٠ م
طرق عرض ٧ م
سكنى
سكنى تجارى
خدمى
اراضى فضاء
ارائه
رواند تنظيم

مواقع المبانى الرئيسية

1 فندق كاريلانش
2 شركة باراديس
3 فندق و كافيتريا
4 فندق العصر الاخضر
5 فندق العروسة
6 فندق
7 فندق كاليفورنيا
8 الرقابة الادارية
9 الجمعية الخيرية لابناء الشيخية والعقارية
10 مسجد الصفوة
11 مدرسة طه حسين الابتدائية
12 جمعية تنظيم الاسرة
13 المركز الطبى لتنظيم الاسرة
14 مسجد الشيخ على المصلحى
15 مستوصف الامل الطبى الخيرى
16 جمعية الغربان لعائلة الشرفا
17 مقام
18 معهد الغردقة الازهرى
19 بنك الاسكندرية
20 مستشفى الصفا
21 مدرسة حامد جوهر الاعدادية
22 محطة اتوبيس وحه قبلى
23 نقطة شرطة موقف الاتوبيس
24 مسجد الدهار
25 مركز الدهار الطبى
26 موقف انتظار سيارات اجرة ونقل
27 مدرسة الشهيد نقيب مبارك الابتدائية بنين
28 الجمعية الخيرية لابناء سوهاج
29 مسجد نور الاسلام
30 مدرسة حسين كامل فهمى الاعدادية
31 محطة السوبر جيب
32 جمعية ابناء عرب جهينة الخيرية
33 الجمعية التعاونية لنقل الركاب
34 البنك الاهلى المصرى
35 بنك مصر
36 جهاز الخدمات العامة للقوات المسلحة
37 شركة مطاحن مصر العليا
38 فندق المدينة المنورة
39 البنك العربى الافريقى الدولى

استشارى تخطيط مدينة الغردقة
ا.د. سامح عبد الله العلايلى

محافظة البحر الاحمر
مديرية الاسكان و المرافق

التخطيط التفصيلى لمدينة الغردقة
مشروع تطوير المناطق العشوائية اغسطس ٢٠٠٠

التخطيط العام للمناطق العشوائية و تقسيم الاراضى

لوحة رقم (٦) المنطقة العشوائية الثانية (س) عرب المينا - السقالة
محاور الحركة و المناطق الغرعية

طرق عرض ١٥ م
طرق عرض ١٠ م
طرق عرض ٧ م
سكنى
سكنى تجارى
خدمى
اراضى فضاء
ازالة
زوائد تنظيم

مواقع المبانى الرئيسية

1 مركز تنظيم الاسرة
2 مسجد العارف بالله
3 كرستينة لتربية النباتات
4 سوبر ماركت السبع
5 مسجد الهداية
6 قسم شرطة الغردقة
7 حديقة
8 بازارات
9 مدرسه عثمان بن عفان
10 مركز شباب المينا
11 محلات بيع ادوات الصيد

N

Meters
40 0 40 80

استشارى تخطيط مدينة الغردقة
ا.د. سامح عبد الله العلايلى

محافظة البحر الاحمر
مديرية الاسكان و المرافق

التخطيط التفصيلى لمدينة الغردقة
مشروع تطوير المناطق العشوائية اغسطس ٢٠٠٠

التخطيط العام للمناطق العشوائية و تقسيم الاراضى

لوحة رقم (٧) المنطقة العشوائية الثالثة (ز) زرزارة - تقسيم مجاهد

محاور الحركة و المناطق الفرعية

طرق عرض ١٥ م

طرق عرض ١٠ م

طرق عرض ٧ م

سكنى

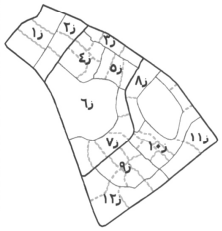
سكنى تجارى

خدمى

اراضى فضاء

ازالة

زوائد تنظيم



مواقع المبانى الرئيسية

1 محلات لطفى للاعذبة
2 محطة بدرس
3 السلام لتجارة مواد البناء
4 ورش
5 الشهر العقارى و مصلحة الضرائب
6 مصلحة الطب البيطرى
7 مواقف سيارات احرة
8 شركة بيع المصنوعات المصرية
9 دوران مياه عامة
10 نادى ضباط الصف
11 مخزن
12 مدرسة الغردقة الثانوية بنات
13 مدرسة السلام الابتدائية
14 مخزن اسمنت
15 جامع حى العرب (العوضة)
17 مديرية القوى العاملة و التدريب المهنى
18 مدرسة السلام
19 مسجد عمر بن الخطاب
20 خدمات خاصة بالقوات المسلحة (كهرباء - وقود)
21 مركز اصلاح سيارات
22 مركز خدمة وصيانة حاد الله
23 ورش اصلاح سيارات
24 شركة بيع سيارات (حاد الله موتورز)
25 مدرسة الجيل الصاعد الابتدائية
26 شركة الجونة للبترول
28 مركز خدمة سيارات
29 مركز ترفيهى تجارى (فرح سنتر)
30 مخزن
31 شركة البربرى للتجارة و الموريدات
32 مدرسة سعد زغلول الاعدادية
33 مدرسة الغردقة الثانوية الصناعية بنات
34 سوق رقراق
35 مدبح مدينة الغردقة
36 مركز فرح التجارى
37 شركة مصطفى على حسن لمواد البناء
38 مصر للسياحة
39 مخزن شركة الكهرباء

استشارى تخطيط مدينة الغردقة

ا.د. سامح عبد الله العلايلى