

## دور التجوال البحري في التنمية السياحية لمنطقة البحر الأحمر في المملكة العربية السعودية: رؤية مستقبلية

سعد بن ناصر الحسين

أستاذ مشارك، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الملك سعود  
الرياض، المملكة العربية السعودية

قدم للنشر في ٨ / ٧ / ١٤٣١هـ، وقبل للنشر في ٢٩ / ٧ / ١٤٣١هـ

الكلمات المفتاحية: التجوال البحري، التنمية السياحية، البحر الأحمر.

ملخص البحث. تعتمد صناعة السياحة بكافة أنشطاتها بشكل جوهري على خدمات النقل في توفير سهولة فرص الاتصال بين المناطق، إذ يعتبر توافر نظام نقل ذي كفاءة عالية شرطاً أساسياً لتفعيل قطاع السياحة. يهدف هذا البحث إلى: (١) الكشف عن إمكانية قيام سياحة التجوال البحري في المملكة العربية السعودية، (٢) إلقاء الضوء على مقومات الجذب السياحي لمثل هذا النمط الذي يمكن أن يسهم في دفع عجلة التنمية السياحية بالمنطقة، وإمكانية تحديد مسارات لرحلات التجوال على طول محور البحر الأحمر، (٣) عرض لبعض المعوقات والمشكلات التي تواجه عمليات التنمية السياحية بالمملكة.

تقع هذه الدراسة ضمن فروع الدراسة المتداخلة والتي تعرف بمنطقة تداخل العلوم، حيث تعتمد على منهج التداخل بين العلوم (Multi-disciplinary approach)، حيث تم من خلال هذا المنهج العلمي الاعتماد على مجموعة كبيرة ومتنوعة من الأدوات والمراجع العلمية والتقارير الرسمية، هذا بالإضافة إلى الاستعانة بتقنيات نظم المعلومات الجغرافية في رسم الخرائط والأشكال التي تخدم الدراسة.

وقد خرجت الدراسة بعدد من النتائج أهمها؛ اكتشاف إمكانية القيام بصناعة التجوال البحري في منطقة البحر الأحمر على هيئة رحلات بحرية من مدينة جدة ما بين ينبع وحقل في الشمال، وجزر فرسان في الجنوب.

وقد خرج البحث بمجموعة من التوصيات يأمل الباحث أن تسهم في دعم التنمية السياحية بصفة عامة وسياحة التجوال البحري على طول محور البحر الأحمر خاصة، وأن تضع المنطقة في قلب الخريطة السياحية العالمية.

## المقدمة

تعتمد صناعة السياحة بشكل جوهري على خدمات النقل في توفير سهولة فرص الاتصال بين المناطق (الاتصالية Accessibility)، إذ يعتبر توافر نظام نقل ذي كفاءة عالية شرطاً أساسياً لتفعيل قطاع السياحة. فالنقل يعد المفتاح الرئيس الذي بدونه تصبح المناطق السياحية مغلقة أمام السياح حتى ولو أنها ذات سمات سياحية عالية القيمة (الحسين والحميدي، ١٤٢٣هـ).

وتعد السياحة من أهم صناعات العصر الحديث التي تسهم بنصيب وافر في تطوير اقتصاديات الدول باعتبارها قاطرة التنمية الاقتصادية، فصناعة السياحة بتروول من لا بتروول له، وعماد اقتصاد من لا زراعة ولا صناعة كافية عنده (Harrison, 2004)، كما أنها صناعة مركبة تتألف من عدة عناصر طبيعية وبشرية وحضارية، ومن هنا صارت السياحة نشاطاً عالمياً حيويًا أكثر من أي نشاط آخر (Shaw and William, 1994)، حتى أضحت السياحة في العصر الحديث واحدة من أهم صناعات العالم الرئيسية متفوقة في الأهمية النسبية على كثير من الصناعات التحويلية وكافة الخدمات (عدا تجارة البترول) من وجهة نظر المبيعات والعمالة وجلب العملات الصعبة (Stabler and Sinclair, 1991).

وفي المملكة العربية السعودية، تعد صناعة السياحة صناعة حديثة نوعاً ما، إذ تعود إرهاباتها الأولى كخدمة ترويجية ضرورية إلى خطط التنمية الخمسية ١٣٩٠هـ - ١٩٧٠م، عندما تركزت التنمية في البدايات على المدن الرئيسية في المملكة، حيث قامت الأمانات والبلديات بتجميل المدن وتطوير الشواطئ البحرية، وأقامت الحدائق والمتنزهات والملاعب، وسهلت إقامة المدن الترفيهية، وإنشاء الخدمات الفندقية وغيرها، مما شجع رجال الأعمال على القيام بإنشاء مشاريع سياحية، هذا بالإضافة إلى إنشاء اللجان السياحية الوطنية تحت

مظلة مجلس الغرف التجارية الصناعية الوطنية. إلا أن قيام الهيئة العامة للسياحة والآثار<sup>(١)</sup> يعتبر حدثاً تاريخياً بالنسبة للسياحة وصناعتها في المملكة، حيث قامت الهيئة بوضع الأطر والأنظمة واللوائح المنظمة لصناعة السياحة، هذا بالإضافة إلى دور الهيئة العامة للسياحة والآثار في إقامة وتنظيم وعقد المعارض والندوات عن التنمية السياحية بالمملكة.

## مشكلة البحث وأهميته

نظراً لما تتمتع به المملكة من مقومات طبيعية وثقافية متنوعة رافدة للسياحة، فقد عملت الدولة على النهوض بصناعة السياحة ودعمها والعمل على إنجاحها وتنميتها وتطويرها لتصبح إحدى مقومات الاقتصاد الوطني في المملكة، ولتجعل من المملكة بلداً سياحياً جذاباً. ومن منطلق اقتصادي، تسهم النشاطات السياحية في المملكة العربية السعودية بما يقدر نسبته ٦,٤٪ من الناتج المحلي الإجمالي، هذا فضلاً عن كونها صناعة مولدة للفرص الوظيفية، حيث توفر ما يقدر بنحو ٦٠٠ ألف وظيفة، يشغل المواطنون ما يقدر بحوالي ١٠ - ١٥٪ فقط منها (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت)

وتتمتع المملكة بشواطئ جميلة تمتد لأكثر من ٣٤٠٠ كم على طول البحر الأحمر والخليج العربي (العزاوي والراشد والعنيزان، ١٤٢٨هـ)، هذا فضلاً عن الجبال والوديان والعديد من المواقع الأثرية

<sup>(١)</sup> صدر قرار مجلس الوزراء رقم (٩) وتاريخه ١٢/١/١٤٢١هـ، القاضي بإنشاء الهيئة العليا للسياحة، كما صدر الأمر الملكي رقم أ/٢ وتاريخ ٢٨/٢/١٤٢٤هـ ونص على: ضم وكالة الآثار إلى الهيئة العليا للسياحة، وتصبح الهيئة مسؤولة عن تنفيذ مهام الآثار إلى جانب مسؤوليتها عن السياحة، ثم صدر قرار مجلس الوزراء رقم ٧٨ وتاريخ ١٦/٣/١٤٢٩هـ، ليصبح المسمى الجديد (الهيئة العامة للسياحة والآثار).

حجم الإنفاق السياحي إلى خارج قنوات الاقتصاد الوطني. هذا بالإضافة إلى دور التجوال البحري المأمول في تطوير البنية التحتية لمنطقة البحر الأحمر، وبخاصة في المجتمعات المحلية والإقليمية التي تفتقر إلى النشاطات الصناعية الكبيرة لتوفير مصادر أخرى للدخل مما يقلل من فرص الهجرة من تلك المناطق إلى المناطق الحضرية.

ولعل من الفوائد المرجوة من قيام رحلات التجوال أنه سوف يساعد في زيادة وعي المواطنين وتعريفهم ببلدهم بشكل أفضل، كما أن التجوال البحري سوف يساعد في نمو السياحة الدولية الوافدة (Inbound tourism) إلى المملكة.

ولعل أهم الأسباب التي تدعو إلى قيام خدمات التجوال البحري على سواحل البحر الأحمر للمملكة الحقائق التالية:

- الامتداد الشمالي الجنوبي الذي يسهم في التنوع البيولوجي البحري والمناخي.
- الحرارة المناسبة شتاءً.
- غناء البحر الأحمر بالمرجان مما يشجع على رياضة الغوص.
- الظهير السياحي، حيث الغنى الأثري (العلا ومدائن صالح).
- الجزر البكر العذراء.

وتنبثق أهمية هذا البحث في كونه ورقة علمية تهدف إلى الكشف عن نمط من أنماط السياحة يمكن أن يمثل مصدراً من مصادر الدخل، بل ويعمل على انتعاش السياحة بالمواقع السياحية بالمملكة عامة، وتلك التي تقع على ساحل البحر الأحمر بصفة خاصة، حيث تلقي هذه الورقة الضوء على دور النقل البحري في مجال التنمية السياحية لمنطقة البحر الأحمر في المملكة العربية السعودية. كما تقدم هذه الورقة مقترحاً لمسارات التجوال البحري في منطقة البحر الأحمر.

والتاريخية المهمة. وعلى الرغم من الجهود المبذولة في سبيل تنمية وتطوير كثير من المواقع السياحية بالمملكة بصفة عامة وعلى الساحل الشرقي للبحر الأحمر بصفة خاصة لكي تصبح مناطق جذب سياحي، إلا أن هذه المواقع تعاني إجمالاً من قلة الحماية والمحافظة، ومن ضعف الإرشاد والتقديم والعرض للسياح.

وتعد سياحة اليخوت والسياحة البحرية أو التجوال البحري<sup>(٢)</sup> (Cruising) من الأنماط السياحية التي تخاطب شريحة واسعة من السائحين عبر العالم، إذ تلقى هذه الأنماط قبول كثير من السياح في قضاء إجازاتهم على متن سفينة تجوب بهم بين عدة موانئ. إلا أنه وعلى الرغم من كل هذا، فإن - وللأسف - صناعة سياحة التجوال البحري غير موجودة في المملكة العربية السعودية على الرغم من بعض المحاولات الفردية للقطاع الخاص لنقل السياح قرب سواحل المدن الرئيسية مثل: جدة والدمام والخبر. ومن هنا تأتي أهمية هذا البحث ليقدم رؤية مستقبلية لمثل هذه الصناعة، ويطلق باباً جديداً لتنوع مصادر الدخل في المملكة.

وتعد صناعة التجوال البحري أحد القطاعات التي تعتمد بشكل كبير على القطاع الخاص في تمويل استثماراتها دون إضافة أعباء على كاهل الموازنة العامة للدولة، كما أنها توفر فرص عمل بما يخدم أهداف تشغيل العمالة الوطنية وزيادة حجم مساهمتها في قوة العمل، حيث يوفر كل مليون سائح ٢٠٠ ألف فرصة عمل، ومن ثم فإن الاستثمار في مجال التجوال البحري سوف يوفر فرصاً وظيفية، هذا بالإضافة إلى كونه وسيلة لجذب المواطنين للسياحة داخل المملكة، مما يقلل من

<sup>(٢)</sup> لم يستطيع الباحث الوقوف على تعريف جامع مانع لكلمة Cruise، وقد حاول الباحث ترجمتها بالتجوال. وحيث إن موضوعنا هنا متعلق بالرحلات البحرية، فإن كلمة Cruising يمكن ترجمتها بالتجوال البحري.

٣- ما المشكلات والمعوقات التي يمكن أن تواجه سياحة التجوال البحري في منطقة البحر الأحمر؟

### منهج الدراسة

بغية تحقيق أهداف البحث، فإن الدراسة نهجت منهج التداخل بين العلوم (Multi-disciplinary approach). هذا المنهج العلمي يعتمد على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج الموضوعي على أساس من الاستقراء والاستنباط، من خلال عرض الحقائق العلمية، كما انتهج الباحث المنهج الإقليمي الذي يتناول موضوعاً معيناً (سياحة التجوال البحري) في إقليم جغرافي معين (منطقة البحر الأحمر) والذي اتبعه روبنسون وجلبرت في دراساتها لمنتجات سياحية أوروبية مختلفة منذ السبعينيات (Robinson, 1976) والتي يمكن أن يستفاد منها في دراسة الظهير السياحي لمسار التجوال البحري، كما تم اتباع المنهج التاريخي عند تناول تاريخ صناعة سياحة التجوال البحري منذ بداية ظهوره حتى الوقت الحالي.

### أدوات الدراسة

تطلب الإعداد لهذه الدراسة الاعتماد على مجموعة كبيرة ومتنوعة من الأدوات لجمع المادة العلمية، وقد تمثلت تلك الأدوات فيما يلي:

- الخرائط: وتتمثل في الخرائط الصادرة عن الهيئة العامة للسياحة والآثار، وهيئة المساحة العسكرية مقياس ١: ١,٠٠٠,٠٠٠، عام ١٤٢١ هـ، واللوحات الطبوغرافية أرقام (١، ١٠، ١١، ١٢، ٢٣) وخريطة الطرق الصادرة عن هيئة المساحة الجيولوجية السعودية مقياس ١,٠٠٠,٠٠٠ عام (١٤٢٤هـ/٢٠٠٣م)، حيث تم استخدام نظم المعلومات الجغرافية لإعداد خرائط وأشكال الدراسة.

### أهداف الدراسة وتساؤلاتها

اتساقاً مع اهتمام المملكة العربية السعودية بصناعة السياحة ودعمها والعمل على إنجاح تنميتها وتطويرها لتقوم بأداء دور أكثر فعالية في الاقتصاد الوطني، ولتجعل من المملكة بلداً سياحياً جذاباً، فإن هذه الدراسة تهدف إلى:

- ١- إلقاء الضوء على تاريخ صناعة التجوال السياحي، إبراز دور سياحة التجوال البحري كأحد الأنماط السياحية التي يمكن أن تستثمر لتسهم في عملية التنمية السياحية بالمملكة العربية السعودية.
- ٢- عرض لمقومات الجذب السياحي الطبيعية والبشرية لسياحة التجوال البحري التي يمكن أن تسهم في دفع عجلة التنمية السياحية بالمنطقة.
- ٣- تقديم مقترحات لمسارات رحلات التجوال على طول محور البحر الأحمر.
- ٤- الوقوف على المعوقات والمشكلات التي تواجه عمليات التنمية السياحية بالمملكة.

٥- صياغة بعض التوصيات والمقترحات التي يمكن أن تسهم في استغلال مقومات الجذب السياحي بشكل أفضل على طول محور البحر الأحمر، والتي تجعل للمنطقة هوية وشخصية سياحية متميزة على الخريطة السياحية العالمية.

### تساؤلات الدراسة

تحاول الدراسة الإجابة على التساؤلات التالية:

- ١- ما مقومات الجذب السياحي لصناعة التجوال البحري في منطقة البحر الأحمر بالمملكة العربية السعودية؟ وبعبارة أخرى، ما مقومات منطقة البحر الأحمر التي تؤهلها لكي تكون منطقة تجوال بحري توضع على الخريطة السياحية العالمية؟
- ٢- ما المسارات المقترحة لرحلات التجوال البحري على طول محور البحر الأحمر؟

تحويل السيارة إلى عائمة (ferry) لتسجل باسم سفينة تجوال الكاريبي باسم صن وارد (Sunward). بدأت الشركة بتقديم خدمات التجوال لمدة ٣ إلى ٤ أيام من فلوريدا إلى الكاريبي والعكس، وقد نجحت الفكرة بشكل مذهل. ولاحقاً إنشاء تيد ارسون شركة خطوط كرنفال كروز (Carnival Cruise Lines) وتبعها بإنشاء شركة خطوط نرويجيان كروز (Norwegian Cruise Lines). تلك هي بدايات صناعة التجوال البحري. وفي السنوات التي تلت، عززت شركة كرنفال فكرة التجوال البحري كوجهة سياحية يؤمها الباحثين عن المتعة والراحة والرومانسية. وفي عام ٢٠٠٨م نمت صناعة التجوال مع دخول حقبة تمتاز بإضافات مبتكرات جديدة وسفن متميزة غنية ليمتد الطلب على بناء سفن ليصل عددها إلى أكثر من ٣٠ ألف سفينة، وبناء ٨٨٩٠٠٠ رصيف بقيمة أكثر من ٢١ مليار دولار أمريكي حتى عام ٢٠١٢م. وتتوقع رابطة تجوال الكاريبي وفلوريدا أن تحقق صناعة التجوال البحري رقماً قياسياً يصل إلى ١٢,٨ مليون راكب في عام ٢٠٠٨م. بزيادة قدرها ٢٠٠,٠٠٠ زائر خلال عام ٢٠٠٧م، مما يظهر أن الطلب لا يزال يفوق العرض (Florida-Caribbean Cruise Association, 2008).

واليوم أصبح التجوال البحري أكثر شهرة بسبب ما يقدمه من خدمات تناسب كافة الأذواق، حيث تشير الإحصاءات إلى أن سياح رحلات التجوال في ارتفاع مستمر، إذ بلغ عدد المسافرين الذين استقلوا رحلات بحرية لأكثر من يومين منذ عام ١٩٩٠ حتى ٢٠٠٨م أكثر من ١٢٨ مليون مسافر. وحسب إحصائيات الرابطة الدولية لخطوط التجوال البحري (International Association of Cruise Lines) فإن صناعة التجوال البحري في الولايات المتحدة قد أوجدت أكثر من ٣٥٠ ألف وظيفة وولدت ٣٨ بليون دولار أمريكي للاقتصاد

- البيانات المناخية الصادرة عن مصلحة الأرصاد الجوية وحماية البيئة، وموسوعة مقاتل من الصحراء، والإحصاءات الصادرة عن مصلحة الإحصاء العامة والمعلومات، والبيانات الصادرة عن المؤسسة العامة للموانئ، وتقارير إستراتيجية التنمية السياحية الصادرة عن الهيئة العامة للسياحة والآثار.

### صناعة التجوال البحري Cruising

ظهرت صناعة التجوال السياحي بعد أن تقلصت نشاطات خطوط الملاحة البحرية عابرة المحيطات منذ عام ١٩٥٠م، وذلك بعد أن تطورت صناعة النقل الجوي. ففي عام ١٩٥٨م، حدث شيء مهم في مجال النقل، حيث حلقت أول رحلة طيران (تابعة لشركة بانام Pan Am) من نيويورك إلى باريس بدون توقف، مما أدى إلى عزوف الناس عن السفر بحراً، وذلك من أجل تقليص الزمن. ومع بزوغ عصر الطائرات النفاثة، أصبح النقل البحري يحتضر مما دعى القائمين عليه إلى خلق مفهوم جديد لصناعة الرحلات البحرية، حيث بدأت شركات الخطوط البحرية تسوق سفنها ليس على أنها مركبات نقل، بل على أنها عطلات متحركة وفنادق عائمة. لهذا شرعت معظم شركات الملاحة البحرية في تغيير نشاطها إلى خدمات السياح ضمن برامج ترفيهية تم إعدادها باتقان فيما يعرف باسم صناعة التجوال البحري (Cruising)، حيث بدأت تلك الصناعة باستقطاب كافة الفئات العمرية ومختلف القدرات المالية، بعد أن كانت تلك الرحلات محصورة على كبار المسنين ومن لديهم قدرة مالية. واليوم أضحت خطوط الرحلات البحرية ركيزة أساسية في صناعة السياحة، حيث تتزايد شعبية الرحلات البحرية بالنسبة للسياح يوماً بعد يوم.

كانت بداية صناعة التجوال البحري في عام ١٩٦٦م، عندما أدخل تيد ارسون (Ted Arison) فكرة

نسب التجوال البحري التي حصل عليها من قبل السياح مقارنة بالأسباب المتعلقة برحلات غير التجوال، عدا ما يخص برامج الترفيه للأطفال التي تغلبت فيها رحلات غير التجول على مثيلاتها في التجوال البحري، كما يتضح أيضاً أن المقصد أو الوجهة جاءت في مقدمة الأسباب، يليها تكلفة الرحلة نفسها، ثم رغبة سياح التجوال في الحصول على فرصة للاسترخاء والاستجمام.

وتأتي منطقة الكاريبي والمكسيك على رأس قائمة المواقع السياحية الجاذبة لسياح التجوال البحري، يليها منطقة ألاسكا، وتأتي منطقة البحر المتوسط في المرتبة السادسة من حيث جذبها لسياح التجوال البحري (Florida-Caribbean Cruise Association, 2008).

وأخيراً بدأت هذه الصناعة بالتكامل أو الاتحاد مع الطيران فيما يعرف باسم «جو-تجوال» (Fly-cruise)، بحيث يكون الانتقال للمسافات البعيدة بواسطة الجو ويترك التجوال والتنقل القصير للسفن البحرية. وقد أدى نظام التكامل فيما بين وسائل النقل إلى تحسين وتنسيق البرامج السياحية لإرضاء أكبر قدر من السياح ولضمان أكبر عائد اقتصادي.

الأمريكي في عام ٢٠٠٧م. وقد قدرت الرابطة عدد المسافرين على متن سفن التجوال بأكثر من ١٢ مليون مسافر في كل أنحاء العالم لعام ٢٠٠٧م بزيادة قدرها ٤,٧٪ عن عام ٢٠٠٦م. معظمهم (٧٥٪) من الولايات المتحدة الأمريكية وحدها.

ويعتبر التجوال البحري إجازة أشبه ما تكون في الأحلام، ذلك لأنها سهلة وممتعة. يوجد على متن تلك السفن طاقم بشري مدرب يجعل السائح أكثر متعة من حيث توفير الجو والمناخ المناسب للمتعة بالبحر والشمس والشواطئ الجميلة، ويتوفر على متن تلك السفن العديد من وسائل وسبل الترفيه مثل: الألعاب المائية، والمساح، والمطاعم، والسينما وكافة مجالات الترفيه للصغار والكبار. تلك السفن ببساطة منتجعات عائمة فوق البحر، لهذا فإنها تحتاج إلى كل شيء تحتاجه المنتجعات من إدارة وأمن وسلامة وكهرباء وماء. ويصل طاقم بعض السفن المشهورة إلى أكثر من ألف موظف.

ويشير الجدول رقم (١) إلى أهم الأسباب المؤثرة في اختيار السياح للتجوال البحري، حيث يتضح تفوق

الجدول رقم (١). الأسباب الداعية لاختيار التجوال البحري.

السبب	مؤشر التجوال البحري	مؤشر رحلات غير التجوال
الوجهة (المقصد)	٨, ١	٨, ٣
التكلفة	٦, ٨	٦, ٦
فرصة للاسترخاء	٦, ٤	٦, ٢
مناسبة الرحلة لجدول السائح	٥, ٨	٥, ٩
تقدم تجربة فريدة	٦, ١	٥, ٦
الراحة - الملائمة	٦, ٠	٥, ٨
مقصد بعينه (سفينة - فندق - منتجع)	٥, ٩	٤, ٦
برامج ممتازة للأطفال والعائلة	٤, ٠	٤, ١

المصدر: <http://www.f-cca.com/downloads/2008-Cruise-Industry-Overview.pdf>

\* المؤشر مبني على أساس أن ١٠ تعني أكثر تأثيراً و ١ تعني الأقل تأثيراً.

على عديد من الرؤوس والخلجان أو الشروم والشعاب المرجانية. كما تتناثر على مقربة من الساحل عديد من الجزر المحدودة المساحة التي من أهمها جزر فرسان. ويتميز الساحل الشرقي للبحر الأحمر بشواطئه الرملية والصخرية والنباتية، متوسطة الانحدار وشفاء مياهه، كما أن عذرية هذه الشواطئ ونظافتها تمثل مناطق جذب إضافي، حيث لازالت هذه الشواطئ تتمتع بصفاتها الطبيعية منذ آلاف السنين، والتي لم تمتد إليها يد الإنسان في التغير والتشويه إلى الآن (الحميدي، ٢٠٠١).

٢- المناخ: يعتبر المناخ بعناصره كافة من أهم العوامل الطبيعية المؤثرة على الحركة السياحية بصفة عامة، وسياحة التجوال البحري بصفة خاصة، إذ يلاحظ أن هناك كثيراً من المناطق في العالم قد اكتسبت شهرتها من خلال مناخها الملائم مثل مناطق البحر المتوسط والبحر الأحمر ومنطقة الكاريبي.

يُعد المناخ أكثر المعطيات السياحية تأثيراً على السياحة وأقواها جذباً للسياح (McIntosh, Goeldner 1994)، كما أن له أهمية قصوى في تحديد طول الموسم السياحي (Seasonality) بالمناطق السياحية. وأقوى عناصر المناخ تأثيراً في السياحة درجة الحرارة - ارتفاعاً وانخفاضاً - وعدد ساعات طول الشمس، والرياح، والرطوبة النسبية والتساقط، ويتجلى تأثيرها مجتمعة بصورة مباشرة في مدى احتمال السياح لها وعدم إعاقتها لحركتهم ورياضاتهم وفي موسمية الحركة السياحية، كما تتمثل تأثيراتها المباشرة أيضاً في اختيار أنسب المواقع لإقامة المنتجعات السياحية من جهة، ثم في تحديد خصائص وأوزان المعطيات السياحية الأخرى، وقوة جاذبيتها لتأثرها بالمناخ من جهة أخرى (الزوكة، ١٩٩٧).

تلك التكاملية - للأسف - شبه معدومة بين أنظمة النقل في المملكة وخاصة في مجال النقل السياحي، على الرغم من تمتع المملكة العربية السعودية بأنظمة نقل متعددة ذات مواصفات عالمية (الحسين والحميدي، ١٤٢٣هـ). ويوجد التكامل بين أنظمة النقل في المملكة في أضييق صور بين الخطوط الجوية السعودية وشركة النقل الجماعي من خلال برنامج «عمره» الذي تنفذه الخطوط السعودية للتنقل بين جدة ومكة والمدينة والعكس باستخدام الطائرات والحافلات (العوهلي وعثمان، ١٤١٩هـ). مقومات الجذب السياحي للتجوال البحري في منطقة البحر الأحمر.

يمكن تقسيم مقومات الجذب السياحي للتجوال البحري في منطقة البحر الأحمر إلى المقومات الطبيعية والبشرية والتاريخية والأثرية والثقافية.

#### أولاً: المقومات الطبيعية

١- السهل الساحلي: يمتد السهل الساحلي للبحر الأحمر للمملكة العربية السعودية من خليج العقبة والحدود مع المملكة الأردنية الهاشمية شمالاً، حتى الحدود مع الجمهورية اليمنية جنوباً بطول يصل إلى ٢٤٠٠ كم (العزاوي والراشد والعنيزان، ١٤٢٨هـ)، ويختلف عرض السهل الساحلي من مكان إلى آخر، فهو يتلاشى حينما تصل المرتفعات الجبلية إلى البحر كما هي الحال في شمال الوجه، ويبدأ في الاتساع من جنوب مدينة الوجه تدريجياً ليصل أقصى اتساع له في تهامة عسير ليتراوح ما بين ٣٥ - ٤٥ كيلو متراً (البارودي، ١٩٩٠).

وتنتشر على سطح السهل الساحلي السبخ المملحية، والكثبان الرملية الصغيرة، كما تقطعه مجاري الأودية القصيرة، التي تنحدر من المرتفعات الغربية نحو البحر الأحمر. وخط الساحل عموماً قليل التعاريج ولكنه يحتوي

مؤشر الراحة (Comfort Index) (عبد الحكيم والديب، ٢٠٠١)، فإنه يحدد النشاط المناسب الذي يتم القيام به في ذلك المكان (الكليبي، ٢٠٠٦م).

ومن دراسة أرقام الجدول رقم (٢) يمكن تقسيم منطقة الدراسة إلى ثلاثة نطاقات هي: الساحل الشمالي الغربي من حقل حتى الوجه، والنطاق الثاني الساحل الأوسط الغربي يمتد من الوجه إلى جدة أما النطاق الثالث الساحل الجنوبي الغربي فيمتد من جدة إلى جازان، ومن خلال تحليل الجدول السابق يتضح أن أنسب الفصول في النطاق الساحلي الشمالي هو فصل الشتاء حيث يتراوح متوسط المؤشر ٧٣ مما يجعله مريحاً ويستطيع الإنسان ممارسة الأنشطة السياحية المختلفة ومنها التجوال السياحي، خلال ذلك الفصل في النطاق الشمالي من البحر الأحمر فيما بين ميناء حقل والموانئ المصرية على خليج العقبة. وعليه فإن أنسب الفصول للنشاط التجوال يكون في فصل الشتاء بصفة عامة.

والمناخ المناسب يمنح السياح فرصة كبيرة بالاستمتاع والراحة، ومن أهم متطلبات النشاط السياحي هو اختيار الفصول المناسبة لكل منطقة.

وتشكل سواحل المملكة العربية السعودية على البحر الأحمر إقليمياً مناخياً مميزاً بخصائصه الحرارية المدارية، حيث يتسم بشدة حرارته وركود رياحه وجفافه، ويتسم هذا الإقليم بارتفاع الرطوبة السنوية فيه، فهي تبلغ ٦٠٪ في جدة (أحمد، ١٩٩٣). ويمتد شتاء البحر الأحمر في أشهر ديسمبر ويناير وفبراير ومارس، بينما يمتد الصيف على هذه السواحل في أشهر يونيو ويوليو وأغسطس.

وتتميز الفصول الانتقالية بقصرها، ففصل الربيع يمتد في شهور إبريل ومايو، وفصل الخريف سبتمبر وأكتوبر ونوفمبر، ويتشابه الفصلان في خصائصهما المناخية (قربة، ٢٠٠٥).

أما فيما يتعلق بالعلاقة بين درجة الحرارة والرطوبة أو ما يعرف بأقاليم الراحة المناخية أو ما يعرف باسم

الجدول رقم (٢). مؤشر الراحة المناخية على منطقة البحر الأحمر حسب فصول العام.

الفصل	الساحل الشمالي الغربي	الساحل الأوسط الغربي	الساحل الجنوبي الغربي
الشتاء	٧٣	٨٠	٨٣
الربيع	٧٦	٨٤	٨٦
الصيف	٩١	٩٠	٩١
الخريف	٩٢	٨٨	٩٣
المتوسط	٨٣	٨٦	٨٨

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مصلحة الأرصاد الجوية وحماية البيئة.

• يعد مؤشر الحرارة والرطوبة Temperature Humidity Index أكثر المؤشرات المستخدمة، حيث إن راحة الإنسان البيوميثيورولوجية مرتبطة ارتباطاً كبيراً بدرجة الحرارة ونسبة الرطوبة. وتم حساب المؤشر على أساس المعادلة التالية:

$$\text{معامل الحرارة والرطوبة (ح.ر.)} = 0,04 \cdot (\text{س} + \text{ص}) + 15,0$$

حيث س = درجة حرارة الترمومتر الجاف،

ص = درجة حرارة الترمومتر المبلل.

وتشير قيم المعامل (أقل من ٦١ جواً بارداً غير مريح، ومن ٦١ - ٦٥ جواً مريحاً مائل للبرودة، ومن ٦٦ - ٧٠ جواً مريحاً، ومن

٧١ - ٧٥ جواً مريحاً مائل للحرارة، وأكثر من ٧٥ جواً حاراً غير مريح).

المصدر: (عبد الحكيم والديب، ٢٠٠١).

المتوسط، هذا فضلاً عن الشواطئ الصخرية التي تنتشر حولها الشعاب المرجانية، والشواطئ الضحلة الرملية ذات الانحدار البسيط والتي يغلب عليها التكوينات الرملية الناعمة المختلطة بالطحالب، والتي تظهر بوضوح في شواطئ جزر فرسان.

ويشير الجدول رقم (٣) إلى أبعاد البحر الأحمر وأطوال سواحلها. كما يشير الجدول رقم (٤) والشكل رقم (١) إلى أهم الجزر التي يحتضنها البحر الأحمر.

ومن الجلي أن المملكة العربية السعودية وإريتريا يملكان أكثر من ٧٠٪ من إجمالي عدد الجزر في البحر الأحمر. وتمتلك المملكة العربية السعودية أطول ساحل على البحر الأحمر يصل طوله إلى ٢٤٠٠ كم يمتد من رأس خليج العقبة (٢٩٠٣٠° شمالاً) حتى حدود المملكة مع اليمن (١٦٠٢٠° شمالاً) جنوباً (موسوعة مقاتل من الصحراء).

٣- الجزر الطبيعية: جيولوجياً، يعتبر البحر الأحمر من البحار الحديثة عمراً نسبياً حيث نشأ في منتصف الزمن الثالث (الوليحي، ١٤١٦هـ) نتيجة لانكسار الطبقات الأرضية وسط الهضبة العربية الأفريقية فيما يعرف باسم الحفرة الانهدامية (الشريف، ١٤٢٢هـ). ويعتبر البحر الأحمر شبه بحيرة مغلقة ذلك لأنه لا يتصل بالبحار المفتوحة إلا من خلال مضيقين: مضيق باب المندب جنوباً وقناة السويس شمالاً.

وتمثل منطقة الساحل الشرقي للبحر الأحمر الساحل الممتد على الحدود الغربية للمملكة العربية السعودية والمشمتم على المناطق البرية والتي يتراوح عرضها من ٢٥ إلى ٥٠ كم بين البحر وجبال السروات، كما تضم عدداً كبيراً من الجزر التي غالباً ما تخلو من المرتفعات، والتي تتميز بالشواطئ الرملية الصالحة للاستحمام، حيث لا تتأثر بحركة المد والجزر البحري نظراً لانحدارها

الجدول رقم (٣). أبعاد البحر الأحمر وأطوال سواحلها.

الأبعاد	الخاصية
٢٤٠٠ كم	الطول
٢٠٤ كم	أقصى عرض
١٩ كم (باب المندب)	أقل عرض
٢٦٣٥ م	أقصى عمق
٤٩١ م	متوسط العمق
٢٤٣٧٩٦٩ كم	مساحته
٤٩٣٨ كم	(محيطه) طول سواحلها

المصدر: ١ - موسوعة مقاتل من الصحراء، <http://www.moqatel.com/openshare/indexf.html>

٢ - (العزاوي والراشد والعنيزان، ١٤٢٨هـ).

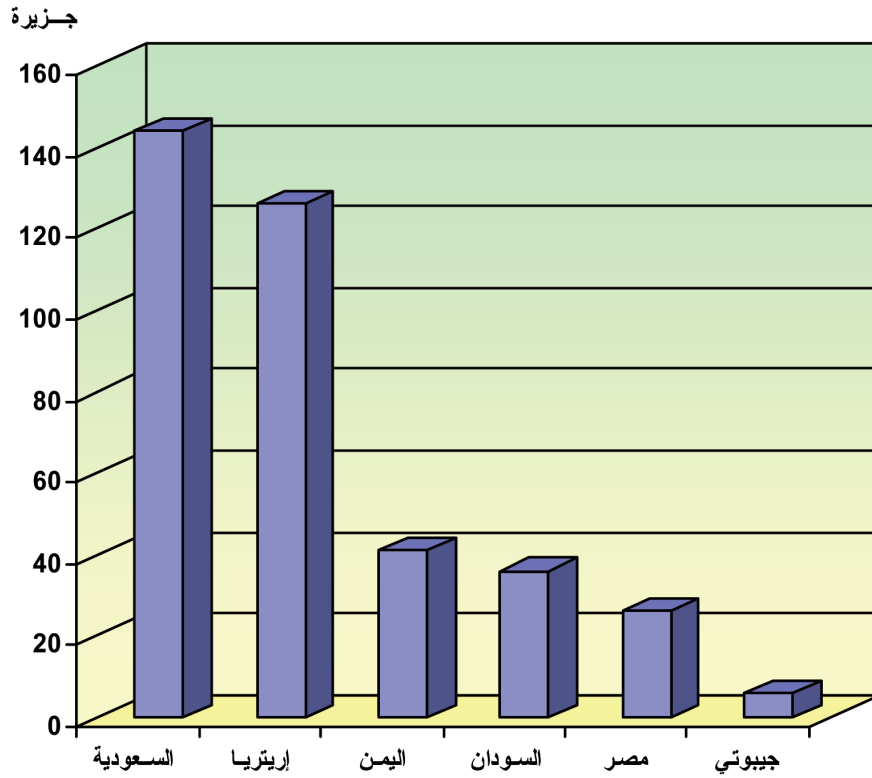
الجدول رقم (٤). التوزيع النسبي لجزر البحر الأحمر.

الدولة	عدد الجزر	النسبة (%)	أهم الجزر (حسب المساحة)
المملكة العربية السعودية	١٤٤	٣٨,٠٠	ثيران - صنافير - فرسان
إريتريا	١٢٦	٣٣,٢٥	دهلك - حالب - فاطمة - دوميرا

تابع الجدول رقم (٤).

الدولة	عدد الجزر	النسبة (%)	أهم الجزر (حسب المساحة)
اليمن	٤١	١٠,٨٢	كمران - بريم - حنيش - زقر
السودان	٣٦	٩,٥٠	سواكن
مصر	٢٦	٦,٨٦	جوبال - شدوان
جيبوتي	٦	١,٥٨	سييا - مولية
المجموع	٣٧٩	١٠٠	-

المصدر: موسوعة مقاتل من الصحراء <http://www.moqatel.com/openshare/indexf.html> والنسب من حساب الباحث.



الشكل رقم (١). توزيع الجزر على دول حوض البحر الأحمر.

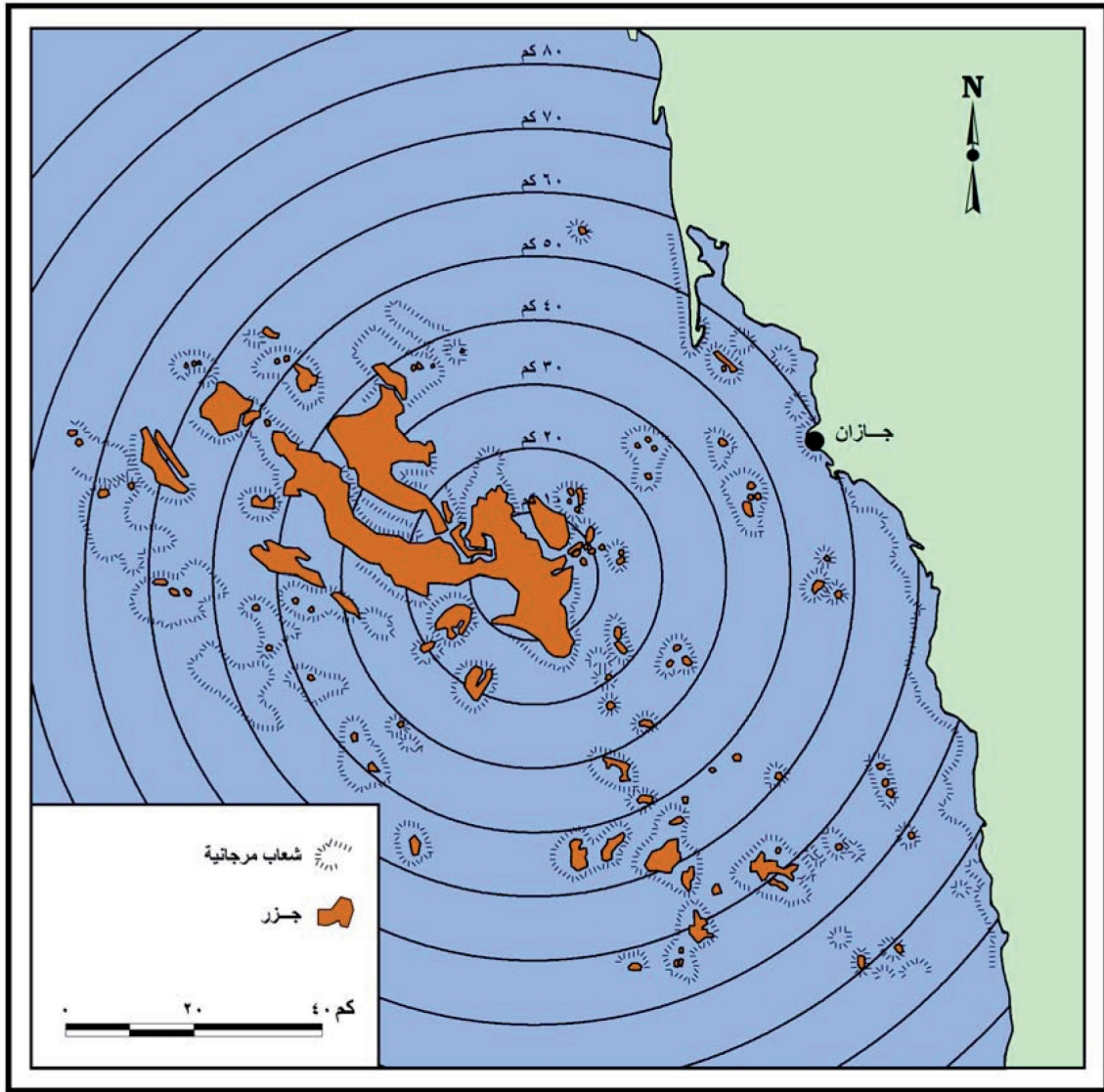
٢- جزيرة صنابير: تقع شرقي جزيرة ثيران بمسافة لا تتجاوز ٣ كم، وتبعد عن الساحل السعودي ١١,٣ كم. وتبلغ مساحتها ١٧,٨ كم<sup>٢</sup>.

٣- جزيرة الحميدات: تقع جنوبي مدينة حقل، وهي جزيرة صغيرة.

وفيمالي عرض لأهم الجزر الطبيعية بالمملكة:

١- جزيرة ثيران: تقع جنوبي خليج العقبة، وتبعد عن ساحل سيناء الشرقي بنحو ٦ كم وتبلغ مساحتها ٣٩,٥ كم<sup>٢</sup>. وتعتبر الجزيرة بوابة خليج العقبة.

٤- أرخبيل جزر فرسان: يتكون الأرخبيل من حوالي ١٧٠ جزيرة صغيرة، أكبرها جزيرة فرسان التي تعد الجزيرة الأم بمساحة قدرها ٤٣٢ كم<sup>٢</sup>. وتقع بين خطي عرض ١٦ و ١٧ شمالاً. ويعد هذا الأرخبيل أكبر مجموعات الجزر التابعة للمملكة. وتبعد جزيرة فرسان عن ميناء جازان حوالي ٤٥ كم (الشكل رقم ٢). ويعتبر هو (وخاصة الجزيرة الأم - فرسان) الوحيد المأهول بالسكان من بين جزر المملكة، يقطنها حوالي ١٣٩٧٢ نسمة (مصلحة الإحصاءات العامة، ١٤٢٥هـ)، هذا بالإضافة إلى عدد من الجزر ذات القيمة السياحية مثل: جزيرة أم القماري وجزيرة جبل الليث.



الشكل رقم (٢). أرخبيل جزر فرسان.

المصدر: هيئة المساحة العسكرية، الخرائط الطبوغرافية، لوحة رقم ٢٣.

ويقع على ساحل البحر الأحمر مدن سعودية مهمة. وأولها جدة عروس البحر الأحمر ثاني المدن السعودية من حيث الكثافة السكانية، إذ يبلغ سكانها ١٦٩, ٨٨٣, ٢ نسمة (مصلحة الإحصاءات العامة، ١٤٢٥هـ). وأكبر مدينة سعودية على البحر الأحمر. وتأتي مدينة ينبع في المركز الثاني، ثم مدينة جازان، وتليها مدينة الوجه، ثم القنفذة والليث (الشكل رقم ٣).



الشكل رقم (٣). أهم المدن السعودية على ساحل البحر الأحمر.

المصدر: هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، خريطة طرق المملكة العربية السعودية.

مقياس ١:١٠٠٠,٠٠٠، عام (١٤٢٤هـ/٢٠٠٣م)

السعودية منها شعاب الشقائق والبهم والبلد وأبو شوشة. وتشكل صخور الشعب المرجانية أغلب جزر البحر الأحمر (العزاوي والراشد والعنيزان، ١٤٢٨هـ). لهذا يعد البحر الأحمر من أهم بحار العالم من حيث غناه بالشعب المرجانية (الشكل رقم ٤). وتعتبر هذه الشعب المرجانية ثروات غالية الثمن في مقياس السياحة والترفيه (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت٢). هذا فضلاً عن تنوع ووفرة الطيور والفصائل النادرة من الغزلان والسلاحف التي تتخذ من بعض الشواطئ موطناً لها، كما تتميز جزر المملكة بالتنوع الإحيائي بها، فقد أوضحت نتائج الحصر التي قامت بها الهيئة الوطنية لحماية البيئة أن هذه الجزر تمثل بيئات طبيعية للطيور البحرية والشاطئية والبرية، كما تضم أنواعاً كثيرة من النباتات التي تتباين في نوعيتها وكثافتها وتوزيعها مثل: الحمض والنخيل والسدر والأراك والشليل والحماز والعكرش والطلح والبلسم والدوم (الوليحي، ١٤١٦هـ).

٤- عناصر البيئة الحية: يمتلك البحر الأحمر ثروات طبيعية غنية على المستوى العالمي، حيث يعيش فيه أعداد كبيرة ومتنوعة من الأسماك، وفي أعماقه شعب مرجانية من أجل الشعب المرجانية في العالم، وتشكل الشعب المرجانية في البحر الأحمر ثروة مهمة لعدة قطاعات منها: السياحة المتعلقة بالرحلات البحرية، ورياضة الغوص.

وتعد مواقع الغوص على البحر الأحمر في المملكة من أفضلها على مستوى العالم، ويشهد هذا السوق في المملكة إقبالاً متزايداً، حيث يتم إصدار حوالي أربعة آلاف رخصة كل عام (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت٢)، وذلك لكون البحر الأحمر من البحار المتميزة على مستوى العالم، إذ يتوفر به أكثر من مائتي صنف من الشعب المرجانية، وما يزيد عن ألف نوع من الأسماك، كما ينتشر به نحو ٢٠٠ نوع من المرجان أبرزها النوع الهدابي، وهناك نحو ٢٠ شعباً رئيسة محاذية لسواحل البحر الأحمر



الشكل رقم (٤). الشعب المرجانية في البحر الأحمر.

## ثانياً: المقومات البشرية

تمثل المقومات البشرية الجناح الثاني لتطوير المواقع السياحية في المملكة إلى جانب المقومات الطبيعية، فالمقومات البشرية متنوعة حسب الزمان والمكان، وفي هذا التباين جاذبية سياحية كبيرة، فلا تقل المقومات البشرية في أهميتها عن المقومات الطبيعية، فكثيراً ما استندت السياحة في قيامها على المقومات البشرية في العديد من الدول السياحية في العالم. وأهم المقومات البشرية للسياحة في المملكة بصفة عامة ومنطقة البحر الأحمر بصفة خاصة ما يلي:

١- السكان: يمثل السكان أهم العوامل الرئيسة في كافة مشروعات التنمية، فهو المتحكم في عناصر التخطيط من أجل زيادة الإنتاج وتحقيق أهدافه. كذلك نجد أن زيادة السكان المصاحبة لمستوى معيشي مرتفع تولد زيادة الطلب على الخدمات ومن ضمنها السياحة (درويش، ١٩٩٩).

بلغ عدد سكان المملكة العربية السعودية حوالي ١٦,٩ مليون نسمة عام ١٤١٣هـ، وارتفع إلى ٢٢,٩ مليون نسمة حسب تعداد عام ١٤٢٥هـ، بمعدل نمو

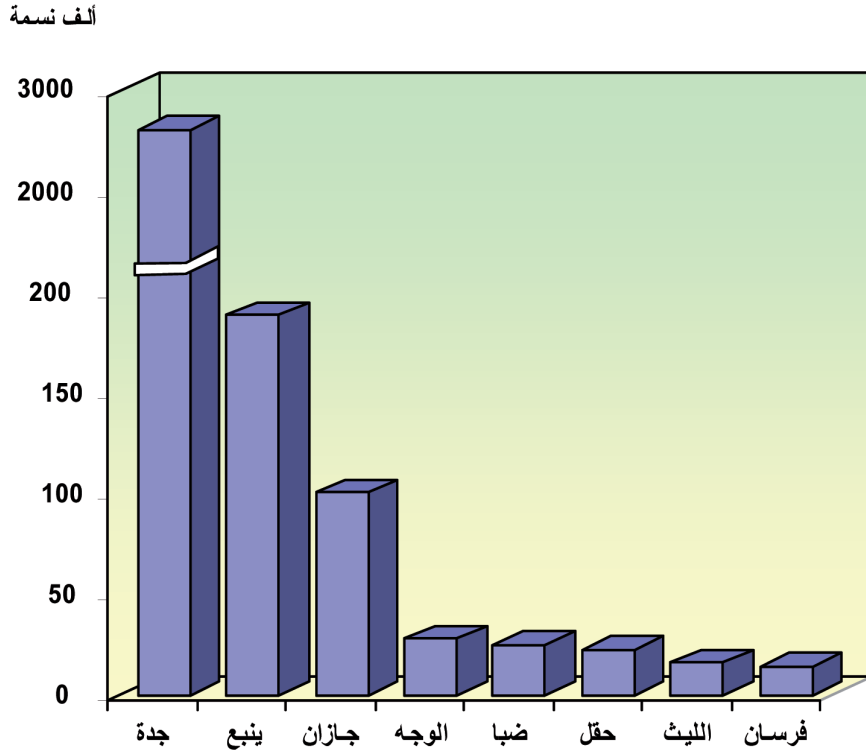
بلغ ٢,٤٪، ويقدر عدد سكان المملكة وفقاً لنتائج المسح الديموجرافي في عام ١٤٢٨هـ بحوالي ٢٣,٩٨ مليون نسمة، بزيادة مقدارها ١,٣ مليون نسمة ونسبتها ٥,٧٤٪، وبمتوسط معدل نمو سنوي قدره ٢,٣٪ (مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، ١٤٢٨هـ)، وهذا بحد ذاته يعد عاملاً مهماً في تشجيع السياحة الترويجية.

وتنتشر التجمعات البشرية على سواحل البحر الأحمر منذ القدم، ويعرض الجدول رقم (٥) والشكل رقم (٥) إحصائيات السكان لأهم محافظات ومراكز ساحل البحر الأحمر، حيث تبين أن سكان منطقة البحر الأحمر يعيش معظمهم على سواحلها، وتعد حاضرة جدة أهم هذه المراكز البشرية، حيث يقطنها ٢,٨١ مليون نسمة بنسبة ٩٧,٥٪ من إجمالي سكان المحافظة حسب تعداد عام ١٤٢٥هـ، يليها مراكز حقل بنسبة ٧٨,٣٪ من إجمالي سكان محافظة حقل، ومركز ينبع بنسبة ٧٥,٤٪ من إجمالي سكان محافظة ينبع، ومركز الوجه بنسبة ٧١,٣٪ من إجمالي سكان محافظة الوجه.

الجدول رقم (٥). إحصائيات سكان أهم محافظات ومراكز الساحل الشرقي للبحر الأحمر عام ١٤٢٥هـ.

المركز	إجمالي سكان المحافظة	سكان مركز المحافظة	نسبة المركز من المحافظة (%)
جدة	٢٨٨٣١٦٩	٢٨١٠٥٨١	٩٧,٥
ينبع	٢٥٠٢٤٤	١٨٨٧١٤	٧٥,٤
جازان	٢٥٢٤٨٨	١٠٠٦٩٤	٣٩,٩
الوجه	٣٨٩٧٦	٢٧٨٠٣	٧١,٣
ضبا	٤٦٤٤٠	٢٥١٦٣	٥٤,٢
حقل	٢٨٤٤٢	٢٢٢٨٠	٧٨,٣
الليث	١١٠٤٤٩	١٥٨٤٨	١٤,٣
فرسان	١٣٩٧٢	١٣٩٧٢	١٠٠,٠

المصدر: مصلحة الإحصاءات العامة، التعداد العام للسكان والمساكن، النتائج الأولية للتعداد العام للسكان ١٤٢٥هـ. والنسب من حساب الباحث.



الشكل رقم (٥). توزيع سكان أهم المراكز المطلة على البحر الأحمر عام ١٤٢٥هـ.

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مصلحة الإحصاءات العامة، التعداد العام للسكان والمساكن، النتائج الأولية للتعداد العام للسكان ١٤٢٥هـ.

٢- النقل والمواصلات: تقوم العملية السياحية بكافة أشكالها المتمثلة في الحركة والاتصال على أساس مبدأ التفاعل المكاني spatial interaction بين المواقع السياحية، ويرى روبنسون (Robinson, 1976) أن صناعة السياحة تتأثر بصورة مباشرة بكلا البعدين المكاني الزمني، ويرتبط هذان العاملان مع بعضهما بشكل كبير، فالمواقع السياحية أياً كان نوعها قد تكون قليلة الأهمية وثنائية في حالة صعوبة الوصول إليها بواسطة أنظمة النقل. وفي المقابل هناك كثير من المواقع السياحية اكتسبت أهمية سياحية كبيرة بسبب سهولة الوصول إليها (الاتصالية Accessibility) (بظاظو، ٢٠٠٩).

ويعمل سكان المدن على ساحل البحر الأحمر بعدد من المهن، جلها ذو علاقة بالبحر، حيث يمتهن معظمهم ركوب البحر، كما هو الحال في ينبع وضبا وجازان وفرسان.

ويمتاز سكان المنطقة بالتسامح وسهولة التعامل وكرم الضيافة، وتلك الصفات ليست حكراً على سكان تلك المنطقة فقط، بل تكاد تكون صفة عامة لغالبية سكان المناطق البحرية.

وبتلك الكثافات والسمات السكانية، فإنه من المتوقع أن تلقى خدمات التجوال البحري في تلك المناطق قبولاً حسناً وترحيباً حاراً من قبل السكان، وذلك لما لهذا النشاط من مردود اقتصادي وحضاري على المنطقة.

من وجود العديد من الموانئ والمرافئ ذات الأحجام المختلفة والوظائف المتنوعة على هذين الساحلين، إلا أنه لا يوجد في المملكة نقل بحري مخصص للسياح عدا ما يمكن تسميته بالرحلات البحرية القصيرة قرب سواحل المدن الرئيسية مثل: جدة والدمام والخبر. وفي الواقع لا يوجد نقل بحري يخدم نقل الركاب بين المدن الساحلية، عدا ما بين جازان وفرسان.

وتتمتع المملكة العربية السعودية بشبكة من الطرق المعقدة التي تربط بين كافة مناطق المملكة مشتملة على معظم المواقع السياحية مع بعضها ببعض وخاصة تلك التي تطل على البحر الأحمر (الشكل رقم ٦). أما فيما يتعلق بالنقل البحري، فقد حبا الله عز وجل المملكة العربية السعودية بساحلين طويلين أحدهما على البحر الأحمر والآخر على الخليج العربي. وعلى الرغم



الشكل رقم (٦). شبكة الطرق بالمملكة العربية السعودية.

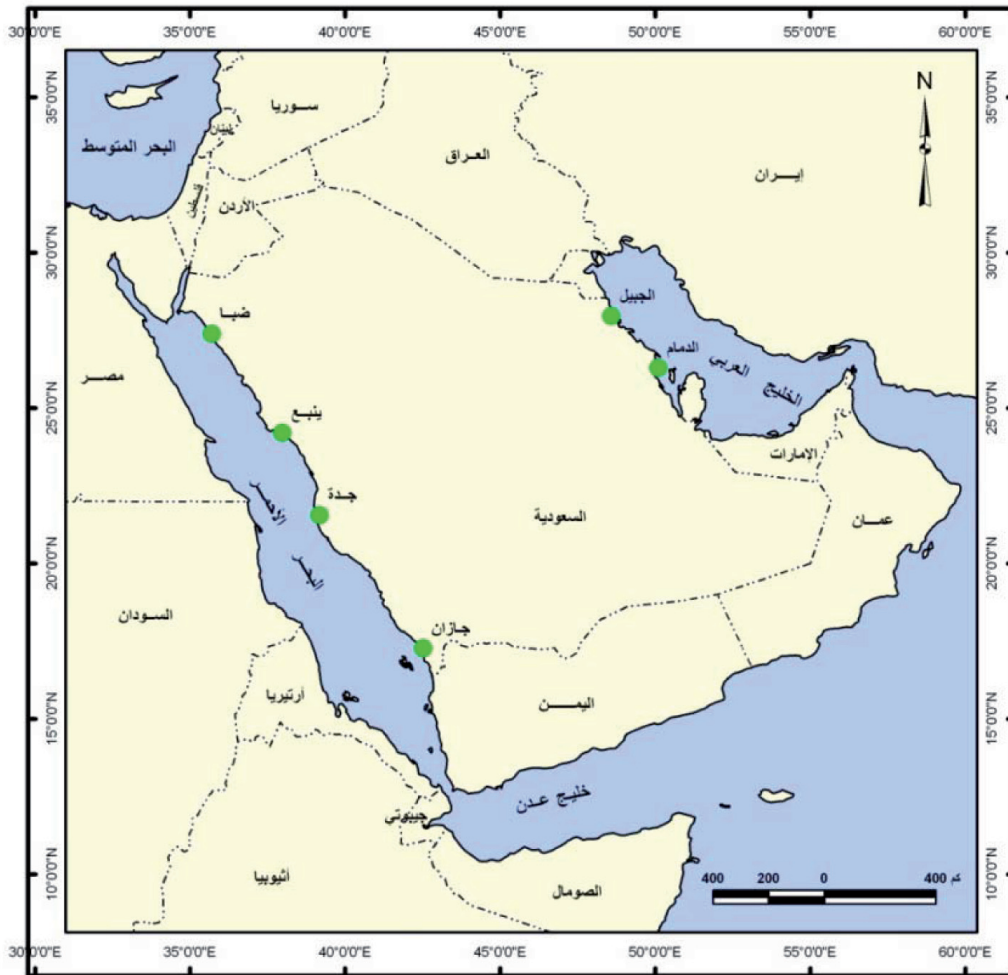
المصدر: هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، خريطة طرق المملكة العربية السعودية مقياس ١: ١٠٠٠,٠٠٠، عام ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م

المخصصة لتصدير البترول. وتضم هذه الموانئ مائة وثلاثة وثمانون رصيفاً تستخدم في الغالب لمناولة

وتشتمل شبكة النقل البحري في المملكة العربية السعودية على ثمانية موانئ رئيسية، عدا المرافق

ويشير الجدول رقم (٦) والشكل رقم (٨) إلى عدد التراخيص الممنوحة لمزاولة نشاط النقل البحري، ويلاحظ أن هذا القطاع يشهد نمواً وصل في مجمله إلى ٢٢٪ في عام ١٤٣٠/١٤٣١هـ زيادة عن عام ١٤٢٨/١٤٢٩هـ. كما يشير الجدول رقم (٧) إلى إجمالي حجم الأسطول العامل في الموانئ السعودية عام ١٤٣٠-١٤٣١هـ، حيث يلاحظ أن عدد السفن المقيدة في المملكة أكثر من ٣٠ ألف سفينة وقارب ويخت.

البضائع. وتتوزع موانئ المملكة على شاطئ الخليج العربي والبحر الأحمر، حيث يوجد خمسة منها على الساحل الغربي في كل من جدة وجازان وضبا، وينبع (التجاري، والصناعي)، وثلاثة على الساحل الشرقي في الدمام، والجبيل (التجاري، والصناعي) (المؤسسة العامة للموانئ) كما يتضح من الشكل رقم (٧)، وتشكل هذه الأرصفة في مجموعها أكبر شبكة موانئ في دول الشرق الأوسط.



الشكل رقم (٧). توزيع موانئ المملكة العربية السعودية.

المصدر: هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، خريطة طرق المملكة العربية السعودية.

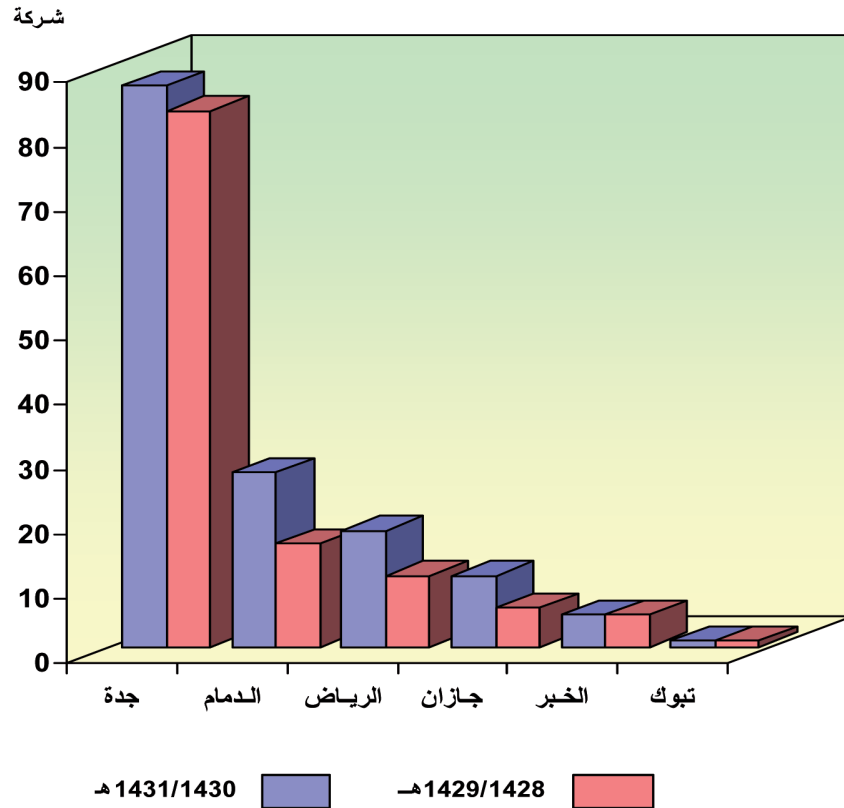
مقياس: ١:١٠٠٠,٠٠٠، عام (١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م)

الجدول رقم (٦). التراخيص الممنوحة للشركات لمزاولة نشاط النقل البحري.

المدينة	عدد التصاريح حتى نهاية السنة الرابعة من الخطة الثامنة ١٤٢٨/١٤٢٩هـ	عدد التصاريح حتى نهاية السنة الخامسة من الخطة الثامنة ١٤٣٠/١٤٣١هـ	نسبة النمو %
جدة	٨٣	٨٧	٤,٨
الدمام	١٦	٢٧	٦٨,٨
الرياض	١١	١٨	٦٣,٦
جازان	٦	١١	٨٣,٣
الخبر	٥	٥	٠,٠
تبوك	١	١	٠,٠
الإجمالي	١٢٢	١٤٩	٢٢,١

المصدر: وزارة النقل، إنجازات الوزارة حتى نهاية السنة الخامسة من الخطة الثامنة ١٤٣٠/١٤٣١هـ.

[http://www.mot.gov.sa/H\\_Mins\\_Achieve.asp](http://www.mot.gov.sa/H_Mins_Achieve.asp)



الشكل رقم (٨). التراخيص الممنوحة للشركات لمزاولة نشاط النقل البحري.

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات وزارة النقل.

[http://www.mot.gov.sa/H\\_Mins\\_Achieve.asp](http://www.mot.gov.sa/H_Mins_Achieve.asp)

الجدول رقم (٧). أعداد السفن والوحدات البحرية المسجلة والمقيدة حتى عام ١٤٣٠ / ١٤٣١ هـ.

المنطقة	عدد السفن	يخوت وقوارب الصيد والنزهة
المنطقة الشرقية	٢٧٩	١١٨٤٤
مكة المكرمة	٣٨٩	١١٢١٠
المدينة المنورة	٠	٢٤١٧
تبوك	٠	١١٣٤
جازان	٩	٣٧٣٣
عسير	٠	٩٧٣
الإجمالي	٦٧٧	٣١٣١١

المصدر: وزارة النقل، إنجازات الوزارة حتى نهاية السنة الخامسة من الخطة الثامنة ١٤٣٠ / ١٤٣١ هـ.

[http://www.mot.gov.sa/H\\_Mins\\_Achieve.asp](http://www.mot.gov.sa/H_Mins_Achieve.asp)

ويوضح الجدول رقم (٨) والشكل رقم (٩) حركة المسافرين من وإلى الموانئ التجارية السعودية. ويلاحظ من الجدول أن إجمالي أعداد الركاب عبر الموانئ السعودية قد تناقص فقد شارفت على مليون ونصف في عام ٢٠٠٧م، إلا أنها تناقصت لتصل إلى مليون ومائة ألف في عام ٢٠٠٩م، مما يعزز أهمية الاستثمار في صناعة التجوال وذلك من أجل زيادة أعداد المسافرين عبر البحر.

ينصب جل اهتمام الموانئ السعودية على نقل البضائع، إلا أنه جرت استثمارات منتظمة طيلة السنوات العشرين الماضية لتحسين مرافق الركاب في بعض الموانئ. وتشمل شبكة النقل البحري للركاب على ثلاثة موانئ رئيسة هي: ميناء جدة الإسلامي، وميناء ضبا، وميناء ينبع التجاري. هذا بالإضافة إلى ميناء جازان الذي يستخدم لنقل الركاب من وإلى فرسان.

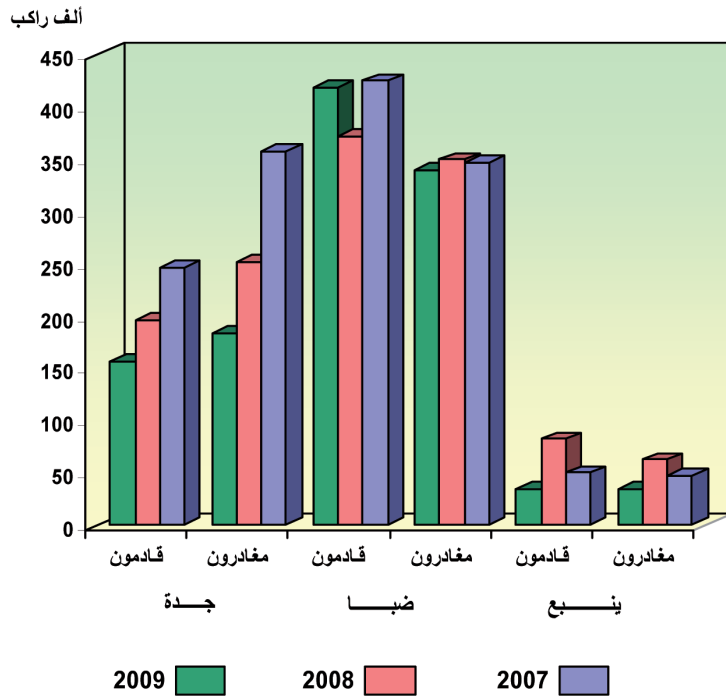
الجدول رقم (٨). الركاب القادمون والمغادرون من وإلى الموانئ التجارية السعودية خلال الفترة (٢٠٠٧-٢٠٠٩).

الميناء	القادمون			المغادرون			المجموع	
	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠٠٧	٢٠٠٨
جدة	٢٤٦١١٧	١٩٥٧٠٥	١٥٧١٨٧	٢٥٢٣٤٤	٢٥٢٣٤٤	١٨٣٢٥٤	٦٠٣٥١٦	٤٤٨٠٤٩
ضبا	٤٢٥١٣٧	٣٧٢٣٩٨	٤١٨٨٨٩	٣٤٦٩٣٤	٣٤٩٨١٤	٣٤٠٢٠٧	٧٧٢٠٧١	٧٢٢٢١٢
ينبع	٤٩٩١٢	٨٢١٦٦	٣٤٤٠٨	٤٧٦٤٠	٦٢٥٠٩	٣٤٧٢٨	٩٧٥٥٢	١٤٤٦٧٥
الإجمالي	٧٢١١٦٦	٦٥٠٢٦٩	٦١٠٤٨٤	٧٥١٩٧٣	٦٦٤٦٦٧	٥٥٨١٨٩	١٤٧٣١٣٩	١٣١٤٩٣٦

— ANNUAL STATISTICS YEAR 2007, 2008, 2009

المصدر: المؤسسة العامة للموانئ.

<http://www.ports.gov.sa/arabic/section/search.cfm>



الشكل رقم (٩). الركاب القادمون والمغادرون من وإلى الموانئ التجارية السعودية خلال الفترة (٢٠٠٧-٢٠٠٩).

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات وزارة النقل.

[http://www.mot.gov.sa/H\\_Mins\\_Achieve.asp](http://www.mot.gov.sa/H_Mins_Achieve.asp)

جدة الإسلامي مساحة قدرها ٤, ١١ كم ٢، ويضم ٥٨ رصيفاً بطول ٢, ١١ كم ذات مياه عميقة تصل إلى ١٦ م. وتتم مراقبة حركة السفن من خلال برج مراقبة مجهز بأحدث أجهزة الاتصالات والرادار المتطورة لخدمة ومراقبة ملاحه السفن. ويخدم الميناء الركاب الوافدين والمغادرين من زوار مكة المكرمة والمدينة المنورة للحج والعمرة (المؤسسة العامة للموانئ).

ميناء ضبا: تقع بلدة ضبا على بعد ١٥٠ ميلاً شمال ميناء الوجه وتتبع إدارياً منطقة تبوك، وهي من الموانئ القديمة التي ظهرت على خريطة ابن حوقل والإدريسي. وتتسم ضبا بموقعها الجغرافي المتميز من الناحية الطبيعية الذي يسمح للسفن بالاقتراب الشديد من الشاطئ (غبان ١٩٩٣). ويعد ميناء ضبا (٢٧°٣٣'٠٨" شمالاً و٣٥°٣١'٠٨")

وفيما يلي وصف مختصر لتلك الموانئ التي تستخدم لنقل الركاب.

ميناء جدة الإسلامي: يقع ميناء جدة الإسلامي على ساحل البحر الأحمر في الجزء الجنوبي من مدينة جدة (٢٥°٢٨'٢١" شمالاً و١٣°١٣'٠٩" شرقاً)، وهو أكبر ميناء على ساحل البحر الأحمر (الحسين، ١٤٣١هـ).

ويمتاز الميناء بموقع إستراتيجي، حيث يتوسط الخط الملاحي الدولي ما بين الشرق والغرب. ويخدم الميناء المدينتين المقدستين مكة المكرمة والمدينة المنورة، هذا فضلاً عن كونه منفذاً اقتصادياً رئيساً للمملكة، حيث يقوم بمناولة ٤٨,٧٪ من حجم البضائع التي ترد إلى المملكة، ومن ثم يحتل المركز الأول من حيث الحجم والأهمية بالنسبة لموانئ المملكة الأخرى. ويشغل ميناء

ناحية الجنوب، والجنوب الشرقي. ويمتاز ميناء ينبع التجاري بأنه من أقرب الموانئ السعودية إلى أوروبا وأمريكا الشمالية وأقرب منفذ لحجاج البحر القادمين من الشمال لمكة المكرمة والمدينة المنورة (المؤسسة العامة للموانئ).

وقدم تطوير الميناء على عدة مراحل، كانت المرحلة الأولى في عام ١٣٨٥هـ برصيفين بطول ٣٨٠م. وفي عام ١٣٩٩هـ تم تدشين المرحلة الثانية التي اشتملت على تنفيذ تسعة أرصفة بطول ١٩٤٦م. وقد تم تجهيز صالة لقدم ومغادرة الركاب والحجاج واستكمال بناء وتجهيز صالة الحجاج الذين يفدون إلى المملكة بحراً عن طريق الميناء. ويعتبر الميناء من أحدث موانئ المملكة المجهزة بأحدث التجهيزات حيث تتم مراقبة جميع نشاطات الميناء بما في ذلك حركة السفن والتحكم بها بواسطة محطة مراقبة عالية التقنية والجودة.

تمت إعادة تأهيل الميناء الذي توقف عن استقبال الحجاج منذ عام ١٤٠٣هـ، وفي عام ١٤٢٣هـ، استقبال الميناء أولى رحلات الركاب في الأول من فبراير ٢٠٠٣م قادمة من جمهورية مصر العربية حيث استقبل ١٠,٠٠٠ حاج مصري خلال موسم الحج. ومن ذلك الحين والميناء يستقبل الركاب، وفي عام ١٤٢٥هـ استقبال الميناء خلال أشهر الحج والعمرة ١٦٠,٠٠٠ راكب بزيادة قدرها ١٥٠٠٪ عن عام ١٤٢٣هـ.

ميناء جازان: ميناء جازان (٢٢°١٦'٥٣" شمالاً و ٠٧°٤٢'٣٢" شرقاً) هو ثالث أكبر ميناء في المملكة العربية السعودية على ساحل البحر الأحمر، ويعتبر الميناء البوابة الرئيسة للجزء الجنوبي الغربي من المملكة. يبعد الميناء ٨٠ كم عن الحدود السعودية اليمنية، على مسافة حوالي ١٩٠ ميلاً شمال مضيق باب المندب (المؤسسة العامة للموانئ).

شرقاً) أحدث الموانئ السعودية الذي افتتح في عام ١٤١٥هـ (المؤسسة العامة للموانئ) وأقرب الموانئ السعودية لقناة السويس، حيث تبلغ المسافة بين ميناء ضبا وقناة السويس ٢٥٣ ميلاً بحرياً تقطعها السفن في حوالي ١٧ ساعة. يتكون الميناء من ثلاثة أرصفة، يبلغ إجمالي أطوالها ٦٠٠م، ويعمل على مدار الساعة لتوفير خطين ملاحيين إلى:

- ١- ميناء سفاجا المصري بمدة إبحار لا تتجاوز ثمان ساعات بواقع سبع رحلات في الأسبوع تصل إلى ثلاث رحلات يومياً في أوقات الذروة.
- ٢- ميناء الغردقة المصري بمدة إبحار لا تتجاوز ثلاث ساعات بواقع خمس رحلات في الأسبوع تصل إلى ثلاث رحلات يومياً أوقات الذروة.

وقد استفاد من خدمات ميناء ضبا ٧٥٩٠٩٦ مسافراً عام ٢٠٠٩م، وبذلك حقق الميناء معدل نمو بلغ ١٢,٥٪ في أعداد الركاب خلال عام ٢٠٠٩م مقارنة بمثلتها من عام ٢٠٠٨م، ويساهم الميناء في مناولة البضائع التي ترد إلى المملكة ولكن بنسبة بسيطة لم تتعد ٧,٠٪ عام ٢٠٠٩م بزيادة قدرها ٢,٠٪ عن العام السابق (المؤسسة العامة للموانئ).

ميناء ينبع: تقع بلدة ينبع ومينائها على بعد ٣٥٠ كم (١٦٨ ميلاً بحرياً) إلى الشمال من جدة وتتبع منطقة المدينة المنورة الإدارية. وهي محاطة بالجبال وبالبحر. يقع ميناء ينبع التجاري على الساحل الشرقي للبحر الأحمر فيما بين دائرتي عرض (٢٤°٠٣'٥٠" شمالاً و ٢٤°٠٦'٠٠" وخطي طول (٣٧°٥٧'٥٠" شرقاً و ٣٨°٠٠'٠٠" شرقاً)، على مسافة حوالي ٤٦٠ ميلاً بحرياً جنوب قناة السويس. وهو ميناء طبيعي محمي باليابسة من ناحية الشمال والشرق، وبالشعب المرجانية من

فرسان بموقعها القريب من خطوط الملاحة العالمية بين باب المندب في الجنوب وقناة السويس في الشمال مما يعمل على تنمية الحركة التجارية وجعلها مكاناً لجذب السياح. ويتم الوصول إلى فرسان من خلال العبارات التي تملكها الدولة أو وسائل النقل (العبارات) التي يمتلكها القطاع الخاص. وتقدم العبارات التي تمتلكها الدولة خدماتها مجاناً للمسافرين وفق جدول زمني محدد، حيث تبحر عبارة كل يوم من ميناء جازان عند الساعة السابعة صباحاً، ومثلها من ميناء فرسان، أي بمعدل رحلة واحدة يومياً وتستغرق الرحلة ثلاث ساعات (الحسين، ١٤٣١هـ).

وتعد عبارة فارس السلام (الشكل رقم ١٠) إحدى العبارات التي تصل جزيرة فرسان بجازان وتتسع هذه العبارة لـ ٤٤٠ راكباً و ٢٠ سيارة صغيرة و ١٠ شاحنات بحمولة قصوى ٤١٩ طناً. ويبلغ طولها حوالي ٥٠ م وعرضها ١٤ م وتم تصنيعها من قبل شركة أسترالية، وحائزة على تصنيف هيئة اللويدز البريطانية المتخصصة بالتأمين وخاصة التأمين البحري (الحسين، ١٤٣١هـ).

ويبلغ عدد الأرصفة التجارية في الميناء ١٢ رصيفاً بطول إجمالي ٢١٧٢ م، ويحتوي الميناء على معدات حديثة وبرج مراقبة مزود بأحدث أجهزة الاتصال. ويستقبل الميناء البضائع القادمة للمملكة وخاصة للجزء الجنوبي من المملكة، حيث يقوم بمناولة ٤,١٪ من إجمالي البضاعة التي ترد للمملكة. كما أن الميناء يقدم خدمات نقل الركاب من وإلى جزر فرسان. وبهذا تعتبر خدمات النقل البحري للركاب هي الوحيدة على مستوى المملكة التي تقدم النقل البحري داخلياً (الحسين، ١٤٣١هـ).

ويقع ميناء فرسان (١٦°٤١'١٦" شمالاً ٤٤°٤٤'٠٥" شرقاً) في جنوب غرب جزيرة فرسان على بعد ٢٤ ميلاً بحرياً من مدينة جازان، وقد افتُتِحَ الميناء للعمل فعلياً عام ١٤٠٤هـ، ويعتبر ميناء فرسان المنفذ الوحيد لجزر فرسان. يحتوي ميناء فرسان على رصيفين خصصا لرسو العبارات التي تقوم بنقل الركاب، هذا بالإضافة إلى أرصفة أخرى مخصصة لسفن نقل البضائع. وقد جهزت الأرصفة بجميع التسهيلات والخدمات، كما تتميز جزر



الشكل رقم (١٠). عبارة فارس السلام لنقل الركاب من وإلى فرسان.

على ساحل البحر الأحمر الشرقي من الإمكانيات ما يؤهلها لتصبح إحدى أهم الأماكن المخصصة للسياحة بصفة عامة ومحطات لسياحة التجوال البحري بصفة خاصة، ويعتمد نجاح سياحة التجوال البحري على ما تملكه محطات الاستقبال على السواحل من مقومات تسهم في تنمية هذا النمط من السياحة، ويمكن القول بأن نجاح سياحة التجوال البحري يعتمد بدرجة كبيرة على توافر المقومات التي تتمتع بها محطات الاستقبال من مقومات تاريخية وأثرية وثقافية وترفيهية، والتي تجعل منها محطات توقف رئيسة خلال رحلة التجوال.

وتتمتع المناطق التي تطل على الساحل الشرقي للبحر الأحمر بتوافر كثير من المقومات التراثية والأثرية البابلية والنبطية، والحصون القلاع مثل المويلح والخريبة وعينونة وقرية وروافة والأزمن، والحصون، كما تضم المناطق المطلّة على البحر الأحمر التراث العمراني التقليدي الموجود في عدد من القرى والأحياء الحضرية مثل: حي الوجه التاريخي الكبير في محافظة الوجه بمنطقة تبوك، وحي الحرم القديم، ومنطقة الصور الأثرية بينبع، هذا فضلاً عن بقايا القرى التقليدية للديرة وخيبر، كما تتوافر بتلك المناطق المقومات الثقافية كالمتاحف مثل متحف الأحياء البحرية بينبع والقرى الثقافية، والأحياء والأسواق الشعبية التي تتميز بمصنوعاتها اليدوية والمحلية، هذا بالإضافة إلى المعارض والمهرجانات مثل: مهرجان صيد الحريد بفرسان ومهرجان أبها الصيفي، ومن المقومات السياحية أيضاً وجود بعض المنتجعات الساحلية والفنادق الحديثة والمدن الترفيهية والمنتزهات الحضرية والمسارح ومراكز للمعارض والأنشطة الرياضية الأخرى، بالإضافة إلى وجود العيون الحارة وخاصة في منطقة جازان (الهيئة العليا للسياحة، ١٤٢٧هـ - ١، ٢، ٣، ٤).

أما وسائل النقل الخاصة التي يمتلكها المواطنون فهي عبارة عن قوارب صغيرة يمكن أن يطلق عليها اسم التاكسي البحري والتي يسميها السكان المحليون بالفلوكة. والفلوكة عبارة عن قارب صغير مصنوع من الألياف الزجاجية (Fiberglass) غالباً ما يفقد لمواصفات السلامة بسبب صغر حجمه وسرعته العالية، حيث تستغرق الرحلة من ميناء جازان إلى فرسان قرابة الساعة الواحدة، بينما تقطع العبارة نفس المسافة بمدة زمنية تصل إلى ثلاث ساعات أو تزيد. وتفتقر خدمات النقل البحري الخاص (التاكسي البحري) إلى خضوعها لجدول زمني للرحلات، بل أن هذه الخدمة تعتمد على توفر المسافرين حيث يقوم مشغلو هذه الخدمة بصف أنفسهم وفق طابور معين بحيث تقوم الرحلات حسب أولوية الحضور الزمني. وتحمل ١٢ شخصاً على الأكثر، وتبلغ قيمة التذكرة ٥٠ ريالاً.

وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتوفير عناصر الجذب السياحي لجزر فرسان إلا أن هناك بعض المشكلات التي لا تزال تعاني منها تلك الجزر كمنطقة سياحية، فبحسب دراسة قام بها العريشي عام (٢٠٠٢م) تبين أن جزر فرسان تعاني من قصور في الجذب السياحي، وأنه ما يقارب من نصف السياح من العينة لم يترددوا على جزر فرسان إلا مرة واحدة، كما أفضت الدراسة أيضاً أنه على الرغم من وجود مقومات الجذب السياحي إلا أن المدة التي يقضيها السياح (١، ٧٨٪ من العينة) لم تتجاوز أربعة أيام (العريشي، ٢٠٠٢).

#### ثالثاً: المقومات التاريخية والأثرية والثقافية

يعتمد تطور ونمو السياحة بصفقتها نشاطاً اقتصادياً على التفاعل بين البيئة بما تملكه من مقومات مع ما أنتجه الإنسان من فكر وثقافة وتفاعل تاريخي وحضاري من جهة والسياح من جهة أخرى. وتمتلك المناطق المطلّة

على البيئة البحرية (الحسين والحميدي، ١٤٢٣هـ). وعموماً يمكن أن تنطلق تلك الرحلات من مدينة جدة وذلك على المسارات التالية (الشكل رقم ١١).

#### ١- مسار جدة - ينبع

يقصد بذلك إقامة رحلات بحرية بين مدينة جدة ومدينة ينبع. وحيث إن المسافة بين المدينتين في حدود ٣٢٠ كم، فإنه من الممكن أن تقام هذه الرحلات على مدى ليلتين، أي في نهاية الأسبوع. وحيث إن مدينة جدة تعتبر أكبر مدن الساحل الغربي السعودي، فإنه من المتوقع أن تجلب هذه الصناعة عدداً كبيراً من السياح الذين يستهويهم البحر ورحلاته. هذا بالإضافة إلى أن مدينة جدة تعتبر مدينة سياحة جاذبة للسياح، لذا فهذا المسار من وجهة نظر الباحث يعتبر واعداً وقابلاً للتطبيق. بل ويجب البدء به قبل المسارات الأخرى، وذلك من أجل التأكد من جدوى هذا المشروع فيما يعرف باسم المشاريع التجريبية "Pilot Projects".

#### ٢- مسار جدة - فرسان

تعد جزر فرسان هبة الله في البحر الأحمر. يمتاز هذا المسار عما سبقه بصلاحيته في فصل الشتاء وذلك لأن جزر فرسان في الغالب تمتاز بجو حار طوال العام، حيث تصل درجة الحرارة في المناطق الضحلة من البحر الأحمر إلى ٧٥ درجة فهرنهايت شتاءً وما بين ٨٥ و ٩٠ درجة فهرنهايت في الصيف (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت ٢). ويمكن أن يستفاد من المهرجانات التي تقام في فرسان (مثل مهرجان صيد الحريد) لتحفيز الرحلات على هذا المسار الذي يصل طوله إلى حوالي ٧٠٠ كم. ويمكن لرحلات هذا المسار أن تمتد لأكثر من ليلتين سياحيتين، حيث تم زيارة عدد من الأماكن والجزر، هذا بالإضافة إلى قضاء ليلة أو أكثر في جزيرة فرسان.

كل هذه المقومات تعد ظهيراً سياحياً مهماً لسياحة التجوال البحري، حيث تمثل مناطق تواجدتها محطات توقف يمكن الاستفادة منها في التنمية السياحية، كذلك يجب ألا يكون غائباً عن البال طرق الحج والتجارة التاريخية مثل طريق البخور، والشامي والطريق المصري، وطريق هجرة الرسول عليه الصلاة والسلام التي يمكن الاستفادة منها في التنمية السياحية (الهيئة العليا للسياحة، ١٤٢٧هـ).

جميع تلك المقومات السياحية تساعد في عملية تنشيط سياحة التجوال البحري، إذ تعد هذه الموارد السابقة من المقومات التي تعمل على تنشيط سياحة التجوال البحري من خلال إقامة عدد من محطات التوقف لسفن التجوال، وإدراج هذه المحطات ضمن برنامج رحلات يضم في طياته زيارة لمثل هذه الأماكن الأثرية والتراثية والترفيهية، ومن ثم تنشيط رحلات التجوال داخل البحر الأحمر.

#### مسارات التجوال البحري المقترحة

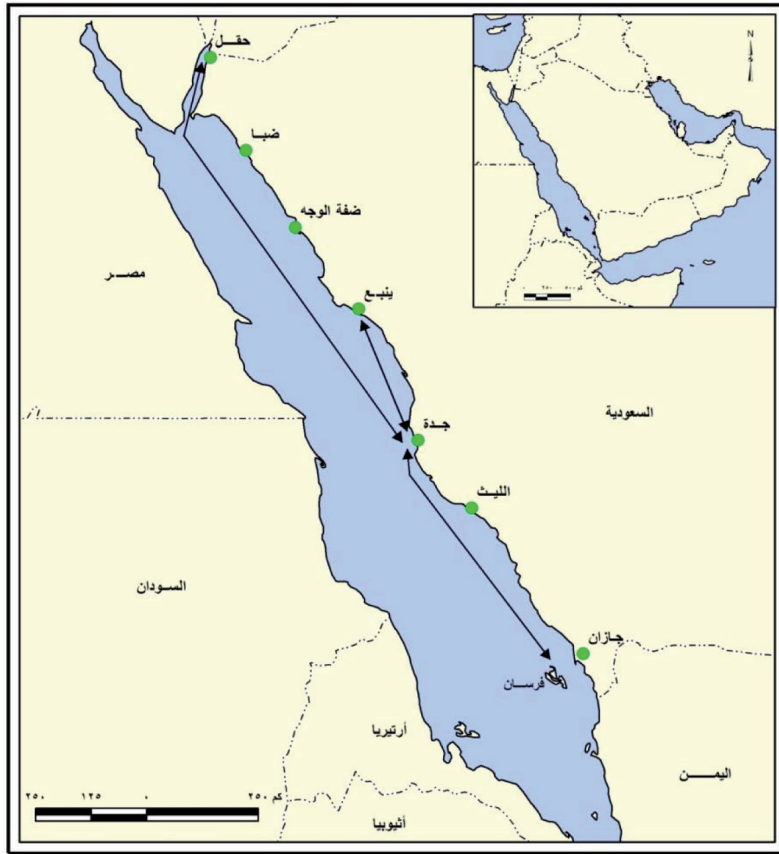
##### في منطقة البحر الأحمر.

بعد كل هذا العرض لمقومات سياحة التجوال البحري، فإنه يمكن القول أنه نظراً لما يتمتع به البحر الأحمر من تنوع في بيئته البحرية، فإنه من المنظور والممكن أن تقام عدة مشاريع للرحلات البحرية بين مدن المملكة العربية السعودية التي تقع على ساحل البحر الأحمر، وذلك بتضافر الجهود بين الجهات المشرفة لمثل تلك النشاطات لدعم وتشجيع صناعة التجوال البحري داخل المملكة. على الرغم من إمكانية تسيير رحلات بحرية سياحية بين معظم مدن ساحل البحر الأحمر، إلا أن مراسي السفن في معظم تلك المدن تحتاج إلى التطوير والتحسين ورفع قدرتها الاستيعابية، مع مراعاة الحفاظ

## ٣- مسار جدة - حقل

وشرما، وقيال، وحواز، وحويوز، وضفة الوجه، والحرّة، والدقم، ورأس شعبان، وبدر، والرّيس، كما يمر هذا المسار على ميناءي ضبا وينبع. ولم يكن خافياً أن تصميم برامج سياحية متقنة يعدّ أمراً ضرورياً لنجاح مثل هذه التجربة. إلا أن تصميم مثل تلك البرامج ليست من صميم صلب أهداف هذا البحث، ومن ثم فقد تكون دعوة لبحث متخصص في البرامج السياحية لطرح مثل هذه الورقة.

يعد مسار جده - حقل من المسارات الجاذبة للسياح الذين لديهم وقت أطول (في حدود أسبوع) للاستمتاع بالبحر وطبيعته الخلابة. ويصل طول هذا المسار إلى أكثر من ألف كم، وتمر هذه الرحلة بعدد من المناطق السياحية الجديدة التي لا زالت بكرة، ويمكن أن تمثل محطات توقف لرحلات التجوال، ومن هذه المناطق الدرّة، والشريح، ومقنا، ورأس الشيخ حميد



الشكل رقم (١١). مسارات التجوال البحري المقترحة في البحر الأحمر.

المصدر: من عمل الباحث باستخدام خريطة من هيئة المساحة العسكرية (بتصرف).

تتكامل هذه الخطوط المقترحة مع خطوط الرحلات في جمهورية مصر العربية، حيث تعد كل من منتجعات شرم الشيخ، والغردقة في مصر من أشهر وأهم وجهات

## التكاملية الدولية

في حالة قيام تلك المسارات، يمكن القول أنه بالاستطاعة قيام تكاملية دولية مع الدول المجاورة، حيث

المخصصة للغوص في البحر الأحمر من أفضل المناطق على مستوى العالم (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت ٢). كما أن الشواطئ الرملية الممتدة (مثل شاطئ الرايس في منطقة المدينة المنورة وشواطئ خليج مقنا، ورأس الشيخ حميد، وقيال في منطقة تبوك) تعد أجمل الشواطئ في المنطقة.

مشكلات التنمية السياحية في نطاق البحر الأحمر وفقاً لتقرير الهيئة العليا للسياحة الخاص بتنمية منطقة تبوك (الهيئة العليا للسياحة، ١٤٢٧هـ-٢)، فإن السياحة البحرية تكاد تكون محدودة نتيجة للقيود المفروضة التي تحد من ممارسة الرياضات الشاطئية كالغوص سواء أكانت من القوارب أم الجزر، بالإضافة إلى منع القوارب من الإرساء على الجزر، أما في جدة وينبع فسياحة الشواطئ والمنتجعات البحرية تعد متطورة نسبياً مقارنة بمنطقة تبوك، حيث تتوفر في هذه المناطق مرافق من الدرجة الأولى (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت ١) الشكل رقم (١٢).

الغوص العالمية، حيث توفر خدمات ذات جودة عالمية في منتجعاتها السياحية (الهيئة العليا للسياحة، ب، ت ١). مما يعني إمكانية التكامل السياحي مع الجانب المصري في هذا المجال. إذ إن هناك فرصة لجذب السياح الدوليين الذين يزورون المنتجعات في الدول المجاورة مثل العقبة في الأردن وطابا وشرم الشيخ والغردقة وسفاجة في مصر إلى استكمال جولتهم السياحية على ساحل البحر الأحمر بالسعودية. وتقع أكثر مناطق الغوص تطوراً في المملكة على البحر الأحمر حول مدينتي جدة وينبع، كما تتوفر منطقة واسعة مخصصة للغوص حول جزر فرسان قبالة ساحل جازان جنوبي المملكة. ولذلك فإن سياحة الرحلات البحرية المتمثلة في زيارة الجزر البكر قبالة السواحل السعودية ورياضة الغوص للتمتع بمشاهدة الشعب المرجانية تعتبر مجالاً سياحياً خصباً لم يطرق بعد. إذ تعد بيئة البحر الأحمر مورداً سياحياً رائعاً متمثلاً في: الشواطئ والسواحل الجميلة، والجزر الكثيرة، والشعب المرجانية الخلابة في أعماق البحر، حيث تعد المناطق



الشكل رقم (١٢). أحد المنتجعات السياحية في مدينة جدة.

التنمية السياحية واستثمار المقومات البيئية والثقافية والبنية التحتية والظهير الجغرافي على امتداد محور البحر الأحمر وربطها مع بعضها ببعض لتشكيل منظومة سياحية متكاملة.

١- لم يتطرق البحث إلى الدراسات الاقتصادية للتجوال البحري في منطقة البحر الأحمر، ولهذا لا بد من إجراء دراسة شاملة للجدوى الاقتصادية لاستثمارات التجوال السياحي المقترحة.

٢- العمل على تطوير وتنشيط سياحة المغامرة من خلال إعداد برامج ترفيهية تجمع بين رحلات التجوال على طول محور البحر الأحمر وبين محطات التوقف في عدد من الأماكن والجزر والتي تتميز بأنها بكر من حيث خصائصها المعيشية وعادات وتقاليد سكانها، فهناك كثير من السياح يرغبون في التعايش مع العادات والتقاليد الاجتماعية والثقافية والمناظر الطبيعية المتوفرة في المنطقة.

٣- ضرورة تحسين شبكات الطرق بالمناطق الساحلية المطلة على البحر الأحمر والجزر المتناثرة داخله، حتى يمكن الربط بين محطات الاستقبال لرحلات التجوال البحري والظهير الجغرافي السياحي لمحور البحر الأحمر، وخاصة في مناطق التنمية السياحية الواعدة مثل: حقل وتثليث.

٤- التعريف بسياحة التجوال البحري من خلال موقع الهيئة العامة للسياحة والآثار على شبكة الإنترنت، يشتمل على كافة المعلومات عن سياحة التجوال البحري، ويكون مدعوماً بالصور ولقطات الفيديو عن سفن التجوال ومحطات التوقف والمناطق الأثرية والتاريخية ومرافق الإيواء والقرى السياحية والمنتجعات المتاحة بها، حتى يتعرف السياح على المقومات السياحية المتاحة على طول سواحل البحر الأحمر. هذا بالإضافة إلى توفير

وعموماً تعاني المنطقة من المعوقات التالية:

- ١- حدة موسمية السياحة.
  - ٢- عدم تطوير الموارد المائية.
  - ٣- الاستخدام المقيد للشواطئ والجزر.
  - ٤- غياب التخطيط للسواحل وعدم توافر مرافق التدريب السياحي.
  - ٥- عدم توافر الوسائل الإرشادية للزوار بشكل كاف، وشعور الزوار بأن الخدمة المقدمة لا تكافئ المبالغ المدفوعة.
  - ٦- محدودية وسائل المواصلات ومحدودية طاقتها الاستيعابية خاصة الموانئ، مما يعوق سياحة القادمين عن طريق البحر، ومن ثم يقلل من فرص توقف رحلات التجوال البحري بها.
- جميع تلك النقاط تحتاج إلى أبحاث منفردة، وتم ذكرها هنا للإشارة إلى أهميتها فقط دون الولوج إلى تفاصيلها.

### التوصيات واتجاهات التنمية المقترحة

كما سبق، يمكن الخروج بعدد من التوصيات التي يمكن الأخذ بها كمؤشرات عامة ربما تصلح كأساس لتوجيهات التنمية السياحية بصفة عامة وسياحة التجوال بصفة خاصة على طول محور البحر الأحمر، وبسبب أن صناعة التجوال البحري جديدة في المملكة، فلا بد من القيام بمهام رئيسة ومتعددة، أهمها ما يلي:

- بالإضافة إلى ما قامت بالهيئة العامة للسياحة والآثار من دراسة حول مشروع السياحة في البحر الأحمر والمناطق الساحلية، إلا أنه من الضروري وضع خطة لتنمية المناطق الساحلية للبحر الأحمر ترمي إلى تأسيس وجهات سياحية مترابطة على البحر الأحمر تهدف إلى الاستفادة من بعض الموانئ التاريخية في

سجل أوراق ندوة تطور الطرق والنقل في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود. وزارة المواصلات. (٢٣-٢٤ محرم ١٤٢٣هـ).

الحميدي، وليد محمد كساب. «التنمية السياحية على ساحل خليج العقبة». مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (١٠٠)، (يناير ٢٠٠١). الزوكة، محمد خميس. صناعة السياحة من المنظور الجغرافي. الإسكندرية: دار المعرفة الجامعية، ١٩٩٧.

الشريف، عبدالرحمن صادق الشريف. جغرافية المملكة العربية السعودية. الطبعة السادسة، الرياض: دار المريخ للنشر، ١٤٢٢هـ.

العريشي، علي بن محمد شيان وأحمد بن علي النهاري. «جزر فرسان - دراسة في تنمية السياحة الداخلية بالمملكة العربية السعودية». مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (١١٢)، (٢٠٠٢).

العوهلي، عبدالعزيز بن عبدالرحمن ومحمد العيد عثمان. «دور النقل البري في تنمية السياحة الداخلية». ورقة عمل قدمت في الندوة الثالثة للسياحة الوطنية. مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية، الدمام (١٦-١٧ محرم ١٤١٩هـ).

العزاوي، أحمد ومحمد الراشد وعبدالله العنيزان. جزر المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر والخليج العربي. الطبعة الأولى، هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، ١٤٢٨هـ.

الكلبي، فهد بن محمد. «تحديد مستويات الراحة المناخية البشرية الشهرية في مناطق المملكة العربية

كتيبات إرشادية خاصة بالمناطق الساحلية والشواطئ، وإنشاء مراكز المعلومات السياحية والتوسع في المرافق الترفيهية، وإعداد كتيب عن الطيور والحياة الفطرية والنباتية والبيئية على طول سواحل البحر الأحمر، والاهتمام بالإعلام السياحي وذلك لما يمتلكه من دور مؤثر وفعال في الوعي والترويج السياحي.

٥- ضرورة توطيد العلاقات الإقليمية التي تربط بين ساحل البحر الأحمر بالمملكة مع الدول المجاورة وبصفة خاصة مصر والأردن وإمكانية الاستفادة من تنظيم رحلات تجوال بين موانئ هذه الدول وموانئ المملكة.

#### المصادر والمراجع

##### أولاً: المصادر والمراجع العربية

أحمد، بدر الدين يوسف محمد. «مناخ المملكة العربية السعودية». وحدة البحث والترجمة (الجمعية الجغرافية الكويتية- قسم الجغرافيا-جامعة الكويت)، رسائل جغرافية، الكويت، العدد (١٥٧)، (١٤١٣هـ/١٩٩٣م).

البارودي، محمد سعيد. «جيمورفولوجية الشروم على الساحل الشرقي للبحر الأحمر». وحدة البحث والترجمة (الجمعية الجغرافية الكويتية - قسم الجغرافيا-جامعة الكويت)، رسائل جغرافية. الكويت، العدد (١٣٣)، (١٩٩٠).

الحسين، سعد ناصر. النقل والسياحة وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية. الرياض: الناشر الدولي للنشر والتوزيع، ١٤٣١هـ.

الحسين، سعد ناصر ووليد كساب الحميدي. «أثر تطور خدمات النقل في التنمية السياحية الداخلية.»

قربة، جهاد محمد. «التحديد المناخي للفصول الجغرافية للمدن الرئيسية على سواحل البحر الأحمر في المملكة العربية السعودية». وحدة البحث والترجمة (الجمعية الجغرافية الكويتية - قسم الجغرافيا - جامعة الكويت)، رسائل جغرافية، الكويت، العدد (٢٩٦)، (ذو القعدة ١٤٢٥هـ / يناير ٢٠٠٥م).

مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، وزارة الاقتصاد والتخطيط، الإحصاءات السكانية والحيوية، الخصائص السكانية والسكنية في المملكة العربية السعودية من واقع نتائج البحث الديموجرافي ١٤٢٨هـ.

مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات، وزارة الاقتصاد والتخطيط، التعداد العام للسكان والمساكن، النتائج الأولية للتعداد العام للسكان ١٤٢٥هـ.

مصلحة الأرصاد الجوية وحماية البيئة. التقارير المناخية، جدة، المملكة العربية السعودية.

#### ثانياً: المصادر والمراجع الأجنبية

- Harrison , D. (ed), Tourism and Less developed countries. London: Centre for Leisure and Tourism Studies, University of North London, 2004.
- McIntosh, R. W., Goeldner, C.R., and Brent Ritchie, J.R., Tourism: Principles, Practices, Philosophies. John Wiley & Sons Inc. San Francisco, CA. 7 Sub edition (November 1994).
- Robinson , H ., A Geography of Tourism , London: Macdonald and Evans, 1976.
- Saudi Ports Authority, Annual Statistics Year 2007, 2008, 2009 .
- Shaw .G.& William , M., Critical issues in Tourism . Oxford: Blackwell,1994 .
- Stabler , M . & Sinclair , M ., Tourism industry “C. B. B. International. U.K.: Wallingford, 1991.

السعودية». مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (١٢٠)، (يناير ٢٠٠٦).

الهيئة العليا للسياحة. «مشروع تنمية السياحة الوطنية للمملكة العربية السعودية (١٤٢٢-١٤٤١هـ)، (ب، ت).

الهيئة العليا للسياحة. إستراتيجية تنمية السياحة في منطقة تبوك (المسودة النهائية) (ب، ت ١).

الهيئة العليا للسياحة. مشروع السياحة في البحر الأحمر والمناطق الساحلية. الرياض، (ب، ت ٢).

الهيئة العليا للسياحة. «إستراتيجية تنمية السياحة في منطقة المدينة المنورة». الرياض، (١٤٢٧هـ-١).

الهيئة العليا للسياحة. «إستراتيجية تنمية السياحة في منطقة تبوك». الرياض، (١٤٢٧هـ-٢).

الهيئة العليا للسياحة. «إستراتيجية تنمية السياحة في منطقة جازان». الرياض، (١٤٢٧هـ-٣).

الهيئة العليا للسياحة. «إستراتيجية تنمية السياحة في منطقة عسير». الرياض، (١٤٢٧هـ-٤).

الوليبي، عبدالله بن ناصر. جيولوجية وجيومورفولوجية المملكة العربية السعودية (أشكال سطح الأرض). الطبعة الأولى، ١٤١٦هـ.

بظاظو، إبراهيم خليل. التخطيط والتسويق السياحي باستخدام GIS. عمان: مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، ٢٠٠٩.

درويش، ناريان. «المقومات الجغرافية السياحية في محافظة المنيا». المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد (٣٤)، الجزء الثاني، (١٩٩٩).

عبد الحكيم، محمد صبحي وحمدي الديب. جغرافية السياحة. الطبعة الثانية، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠٠١.

- وزارة النقل، إنجازات الوزارة حتى نهاية السنة الخامسة

من الخطة الثامنة ١٤٣٠ / ١٤٣١ هـ:

[http://www.mot.gov.sa/H\\_Mins\\_Achieve.asp](http://www.mot.gov.sa/H_Mins_Achieve.asp)

- <http://www.traveltruth.com/articles/ratings.html>

- Florida-Caribbean Cruise Association, <http://caribbean-cruises-report.blogspot.com/2008/04/caribbean-cruises-carnival-splendor.html>

- <http://carnival-news.com>

- <http://www.thecunarders.co.uk/QE2%20Gallery6.html>

- <http://www.coal.org>

- <http://www.f-cca.com/downloads/2008-Cruise-Industry>

- Overview.pdf

ثالثاً: مواقع شبكة الإنترنت

- المؤسسة العامة للموانئ:

<http://www.ports.gov.sa/arabic/section/search.cfm>

- مجموعة أصدقاء الضوء للتصوير الفوتوغرافي:

<http://www.friendsoflight.com/forum/showthread.php?t=20062>

- منتدى بنت جازان:

<http://www.bntjazan.net/vb/showthread.php?p=333628>

- منتديات جازان:

<http://www.jazan.org/vb/showthread.php?t=54247>

- منتديات ستار تايم:

<http://www.startimes2.com/f.aspx?t=13825367>

- موسوعة مقاتل من الصحراء:

<http://www.moqatel.com/openshare/indexf.html>

## **Role of Cruises in Tourism Development at Red Sea Region – Kingdom of Saudi Arabia: Future perspective**

**Saad Nasser Alhussein**

*Assistant Professor - Transportation Geography -Department of Geography*

*College of Arts, King Saud University*

(Received 8/7/1431 accepted for publication 29/7/1431)

**Abstract.** All aspects of tourism industry depend substantially upon transportation services in providing accessibility to tourist attractions. In fact, the availability of highly efficient transport system is a prerequisite for active tourism sector.

The aim of this is four-fold, (1) this study to reveal the possibility of establishing cruising tourism in the Kingdom of Saudi Arabia, (2) to highlight the potential tourist attractions for such a tourism sector, which will enhance tourism development in the region, (3) to identify possible cruising routs in the Red Sea area,(4) to present some obstacles and problems facing cruising tourism development in the Kingdom.

This study relies within a realm of overlapping studies, where a multi-disciplinary approach is used. In this approach, a wide range of tools and scientific literature, and official reports. In addition GIS techniques were used to draw maps and figures, for this study.

Finally, the study presented some recommendations and proposals for exploitation the potential tourist attractions in the best manner along the Red Sea coast. Mainly, the objective was to discover the visibility of cruise trips between (1) Jiddah and Yanbu, and (2) Jiddah and Haqil in the north side of the Red Sea. And between Jiddah and Farasan Islands in the south side of the Red Sea.

This research came up with series of recommendations that aimed to support cruising tourism development along the Red Sea axis in particular. The ultimate objective is to put the Red Sea region on the heart of global tourism map.

