

أهمية قطاعي النقل والسياحة ودورهما في استثمار الموارد البشرية والاقتصادية وتنميتها في مدينة دمشق ومنطقة الزبداني

الدكتور: هيثم ناعس*

الملخص

يشكل قطاعا النقل والسياحة إحدى دعائم قطاعات الإنتاج المادي والخدمي، اللذين يهدفان لرفع الكفاءة الاقتصادية وتحقيق التنمية البشرية عبر الاستثمار المكثف للإمكانيات الاقتصادية والحضارية والتوظيف الأمثل لليد العاملة الوطنية.

ويحاول الاقتصاد السوري إثبات مكانته والسعي لمتابعة خطواته التنموية مستفيداً من نقاط القوة التي يتمتع بها والتي يشار إليها، من خلال المحافظة على الاستقرار الاقتصادي الكلي، وتكثيف الجهود الرسمية والشعبية الداعمة لتلك المجالات الحيوية، وتفعيل دورهما سعياً لتحقيق النمو المستدام والاستقرار الاقتصادي المتوازن؛ هذا ما يؤدي إلى رفع سوية الدخل العام، وتخفيض معدلات البطالة، وذلك من خلال خلق أكبر عدد ممكن من فرص العمل، إلى جانب وضع آلية متكاملة للتطور، لإبراز الوجه الحضاري لسورية وإظهار مكانتها الاستراتيجية وأهميتها السياحية على المستوى العربي والدولي .

* قسم الجغرافية - كلية الآداب والعلوم الإنسانية - جامعة دمشق

مخطط البحث

- مقدمة : - أهمية البحث .
- الهدف والغاية .
- فرضيات البحث .
- منهجية البحث .
- مقومات السياحة في محافظة مدينة دمشق ومنطقة الزبداني وآفاق تطويرها .
 - آ - المقومات الطبيعية .
 - ب- المقومات البشرية والاقتصادية .
- معوقات تطوير السياحة في منطقة الدراسة .
 - آ- المعوقات الاجتماعية والسياسية .
 - ب - المعوقات الاقتصادية .
 - ج - المعوقات الخدمية .
 - د - المعوقات التنظيمية والإدارية .
 - هـ - المعوقات البيئية .
- دور الطرق ووسائل النقل في تخديم النشاطات السياحية في منطقة الدراسة .
 - آ - النقل البري وأهميته في تخديم حركة السياحة في المنطقة .
 - ب - أهمية وسائل النقل الأخرى في تخديم حركة السياحة في منطقة الدراسة.
- الآثار البيئية والاقتصادية والاجتماعية لقطاعي النقل والسياحة في منطقة الدراسة.
- أهمية قطاعي النقل والسياحة في استثمار الموارد البشرية والاقتصادية وتمييزها في منطقة الدراسة.
- نتائج ومقترحات.
- الخاتمة.
- قائمة المراجع.

مقدمة:

تعدُّ السياحة بأشكالها المختلفة ركيزة أساسية من الركائز الاقتصادية التي تزداد أهميتها مع ارتفاع مردودها المادي، والذي بات يشكل مصدراً مهماً من مصادر الدخل الوطني. ويسهم قطاعا النقل والسياحة، بشكل فعال في دعم مجالات الإنتاج المادي والخدمي للمجتمع، ويسهمان في دفع عجلة التنمية، لتلك المصادر الحيوية، إلى جانب الاستفادة من مقومات السياحة، التي تمتلكها سورية، عموماً ومنطقة الدراسة خصوصاً.

تشكل طرق المواصلات ووسائط النقل، داعماً أساسياً ومحركاً فاعلاً للنشاطات السياحية، إذ إنها تعمل على تأمين مختلف متطلبات الحركة، وعمليات التبادل المكاني للموارد والأشخاص، ضمن قطاع الدراسة، فهي بذلك تحقق المنفعة المادية، لهذا المجال الحيوي، وتغرز من أهميته وترفع من سويته الاستثمارية.

أهمية البحث:

مع التوجه الفعلي لاعتماد السياحة، كصناعة استراتيجية، ذات مردود اقتصادي، وكأحد محركات الاقتصاد الوطني، الداعمة لعملية التنمية بأشكالها المختلفة في القطر، هذا ما زاد من أهميتها العملية، من الناحية الاقتصادية والاجتماعية، مما دعا للاهتمام والتركيز، بهذا المجال الحيوي، وإظهار ارتباطه الوثيق بالفروع الاقتصادية الإنتاجية والخدمية، ولاسيما النقل الذي يشكل أحد أهم، مقومات التكامل مع هذا القطاع.

وتتمثل أهمية البحث كذلك، من خلال إظهار دور قطاعي النقل والسياحة، في استثمار الموارد البشرية والاقتصادية وتنميتها، في مدينة دمشق ومنطقة الزبداني.

الهدف والغاية من الدراسة :

يسعى البحث في إظهار، أهمية السياحة، وعلاقتها بقطاع النقل، وتحديد الصلة القائمة بينهما، ضمن الإطار، الجغرافي لمدينة دمشق ومنطقة الزبداني، مع تأكيد القدرات

والإمكانات المتاحة، لقطاعي النقل والسياحة، وآفاق تطويرهما وإبراز دورهما، الاستراتيجي والحيوي في تعزيز الخطط التنموية، ورفع الكفاءة الإنتاجية، للمشاريع ذات الصلة، وتنمية القدرات والطاقات التشغيلية لليد العاملة الوطنية، إلى جانب تحديد المعوقات العامة، والآثار البيئية والاقتصادية والاجتماعية، للسياحة في منطقة الدراسة، بشكل خاص، وسورية بشكل عام .

فرضيات البحث:

تتمثل الفرضيات الأساسية للبحث في التحقق والعمل على تحديد:

- 1- هل للمقومات السياحية التي تملكها المنطقة، دور في تفعيل حركة السياحة، الداخلية والخارجية .
- 2- ما مدى مساهمة، الطرق ووسائل النقل، في تخديم حركة السياحة، والجذب السياحي للمنطقة.
- 3- ما الانعكاسات التنموية لقطاعي النقل والسياحة، وأثرهما في استثمار، اليد العاملة الوطنية وتشغيلها، وزيادة الدخل المادي للسكان، ضمن منطقة الدراسة .
- 4- ما المؤثرات الإيجابية والسلبية للسياحة، وانعكاساتها البيئية والاجتماعية، على منطقة الدراسة .

منهجية البحث:

اعتمد البحث على المنهج النظري، الوصفي الذي تم من خلاله، دراسة مختلف الظواهر والعوامل التي أثرت في معطيات البحث وفرضياته.

كما تم الاعتماد، على المنهج التحليلي والاستقرائي الكمي، لتحديد العلاقات القائمة بين قطاعي النقل والسياحة، وأهميتهما في استثمار الإمكانات المتوافرة لتحقيق التنمية، وذلك من خلال تحليل البيانات والمعطيات الرقمية، التي تم الاعتماد عليها في هذا البحث .

هذا إلى جانب، تعزيز النتائج العلمية والموضوعية للبحث، من خلال الدراسة والبحث الميداني التطبيقي، والمشاهدات والملاحظة الشخصية .

مقومات السياحة في محافظة مدينة دمشق ومنطقة الزبداني وآفاق تطويرها:

تعدُّ مدينة دمشق وريفها، إحدى أهم مناطق الجذب السياحي في سورية، وذلك تبعاً لخصائصهما الطبيعية البشرية والحضارية والتاريخية المميزة، وهذا ما أكدّه كثير، من الرحالة والباحثين، وقد قال عنها الرحالة العربي المشهور ابن بطوطة" دمشق هي التي تفضل جميع البلاد حسناً وتتقدمها جمالاً، وكل ما وصف وإن طال فهو قاصر عن محاسنها فهي ظل ظليل وماء سلسيل، ينساب انسياب الأرقم، لكل سبيل، ورياض يحيى النفوس نسيمها العليل.....". وذكرها ياقوت الحموي في كتابه (معجم البلدان)"..... ومن خصائص دمشق التي لم أرَ في بلد آخر مثلها كثرة الأنهار وجريان الماء في قنواتها..... وهي أرض مستوية تحيط بها من جميع جهاتها الجبال الشاهقة، وبها جبل قاسيون ليس في موضع من المواضع أكثر من العباد الذين فيه، وبها مغاور كثيرة وكهوف وآثار للأنبياء والصالحين لا توجد في غيرها.... وجملة الأمر أنه لم توصف الجنة بشيء إلا في دمشق مثله ". ووصفها ابن جبير في رحلته، وصفاً بديعاً حين قال عنها "وأما دمشق فهي جنة الشرق، ومطلع نور المشرق، وخاتمة بلاد السلام، وعروس المدن، قد تحلت بأزهار الرياحين وتجللت في حلل سندسية من البساتين وامتدت بشرقيها غوطتها الخضراء امتداد البصر .

أ - المقومات الطبيعية :

تمتاز سورية عموماً ومنطقة الدراسة خصوصاً، بتنوع مظاهرها الطبيعية والبيئية، وهذا من ثمَّ ما يزيد من تنوع إمكاناتها السياحية الطبيعية، حيث أوجدت تلك الطبيعة الظروف الملائمة لحركة السياح وتنقلاتهم، في معظم المراحل، ولاسيما

الصيفية منها. " وتشكل السياحة الداخلية إحدى الركائز المهمة في التطوير السياحي، ولاسيما أنها سياحة طبيعية في معظمها، التي تقدر بنحو مليون ونصف المليون سائح على مدار السنة، وهي تشكل نحو 40% من حجم السياحة السورية.*

وتتمثل أهم تلك المقومات من الناحية الطبيعية :

1 - **الموقع الجغرافي:** تمتاز سورية بموقعها الجغرافي والحضاري المتميز، بين قارات العالم القديم، على السواحل الشرقية للبحر المتوسط، الذي جعل منها مركزاً ومهداً ومعبراً لعدد من الحضارات والطرق التاريخية المهمة، كطريق الحرير. وتحتل العاصمة دمشق، موقعاً مميزاً في الجنوب الغربي الأوسط من سورية، ضمن حوضه تحيط بها الجبال المتباينة الارتفاع، ممتدة من الشمال الشرقي، باتجاه الجنوب الغربي، بمسافة 50كم ومن الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، بمسافة 40كم، على مساحة إجمالية تصل إلى 3600كم²، متسلقة السفح الجنوبي لجبل قاسيون، من الغرب متوغلة باتجاه الغوطة في الجنوب الشرقي، وهي تقع على خط العرض 33.30 شمال خط الاستواء، وعلى خط الطول 36.17 شرقي غرينتش . وتمتاز بموقعها المتميز بالنسبة إلى مختلف المحافظات، والمدن السورية، ولاسيما مدينة حلب التي تبعد عنها نحو 350كم، ومدينة اللاذقية على الساحل السوري بالمسافة نفسها تقريباً، أو الدول المجاورة الأخرى، فهي لا تبعد أكثر من 65كم عن الأراضي اللبنانية، ونحو 110كم عن الحدود الأردنية في الجنوب، و230كم عن الحدود العراقية عبر طريق التنف، وأكثرها بعداً من ناحية المسافة تركيا، في الشمال التي تبعد عنها بنحو 420كم* .

* موسى، علي حسن . السياحة في سورية، نينوى، دمشق، ص26.

وتحتل محافظة ريف دمشق، ولاسيماً منطقة الزبداني، بما تتمتع به من خصائص طبيعية ومناخية، امتداداً جغرافياً، وظهيراً سياحياً مهماً لمدينة دمشق، وبعض الدول المجاورة الأخرى، ولاسيماً دول الخليج العربي.

2 - **المظاهر التضريسية:** تقع حوضه دمشق عند أقدم جبل عنتر وقاسيون وجبل أبو العتا ومطلع السلاسل التدمرية، عند الضمير التي تشرف عليها من الشمال و الغرب، وتحيط بها التلال الاندفاعية البركانية لمنطقة الكسوة وأطراف صبة الصفا، من الجنوب والجنوب الشرقي، ثم مرتفع ديرة التلول وعتبة أبو الشامات (720م) في الشرق. ويقع سطح حوضه دمشق على ارتفاع متوسط قدره 650م ويصل في الغرب إلى 700-725متراً وأخفض نقاط الحوضه تقع على ارتفاع 598 م في جوزه النفل في منخفض الهيجانه -العتبية، ويكون الانحدار العام لسطح الحوضه نحو الشرق ويصل أكبر طول لامتداد الحوضه بين 50-60كم وعرضها ما بين 40-45 كم*. وتقسم أرض الحوضه إلى قسمين غربي يعرف بالغوطة وشرقي يسمى بالمرج ويخترقها نهر بردى والأعوج، ويشكل سهل الزبداني صلة الوصل بين جبل لبنان الشرقي وسلاسل القلمون في الشمال الشرقي من جهة، وجبل الشيخ في الجنوب الغربي من جهة ثانية. وتظهر منطقة الزبداني، على شكل كتلتين جبليتين، بينهما قاع منخفض تتشكل في قلب الجبل، الأولى كتلة جبل شير منصور (1885متر) من الغرب، وكتلة جبل المزار - شقيف، في الشرق، وتستمر كتلة المزار باتجاه الشمال الشرقي في كتلة جبل هابيل (1314متر) ثم جبل عين النصور (2116م) فجبل شقيف (2420م). ويأخذ السهل شكلاً متطوياً يمتد من الشمال نحو الجنوب مع انحراف خفيف نحو الشمال الشرقي، مغلق من الشمال بقبة تفصل بينه وبين وادي سرغايا. أما في الجنوب فيكاد يكون السهل مغلقاً أيضاً لولا أعمال النحت والحفر الذي قام بها نهر بردى لتعميق واديه. ويرتفع سطح سهل الزبداني إلى أعلى من 1100 متر**. هذه المعالم التضريسية المميزة الممتدة، ما بين المرتفعات الجبلية المحيطة والمناطق

السهلية والحوضات الداخلية، تشكل عنصراً من عناصر الجذب السياحي، حيث تمتاز المناطق الجبلية بدرجات حرارة معتدلة، خلال الصيف مقارنة بالمناطق السهلية والداخلية، كما أنها الأكثر تعرضاً لهطول الأمطار وتساقط الثلوج، خلال فصل الشتاء، ونظراً إلى طبيعة صخورها الكلسية النافذة، فهذا ما يساعد على تفجر المياه في الوديان والحوضات على شكل ينابيع غزيرة، ساعدت في قيام منشآت سياحية مهمة حولها 3-المناخ: يعدّ المناخ من عناصر البيئة الطبيعية المؤثرة، بشكل مباشر في النشاطات السياحية والبشرية والاقتصادية، بشكل عام. فهو يشكل عنصراً أساسياً للجذب السياحي لمختلف أنواع السياحة الطبيعية أو التاريخية والعلاجية ومحدداً رئيسياً للفعاليات والنشاطات السياحية. وقد حدد العالم كلاوسون (عام 1966) المناخ النموذجي للسياحة والترويج . هو عندما يكون الجو دافئاً ومنعشاً، غير حار دون هطول أمطار وتكون الشمس ساطعة، والجو غير رطب مع هبوب نسيم العليل. وعليه فإن دمشق ومحيطها الجغرافي، ينتميان من الناحية المناخية، إلى المناخ المتوسطي الحار والجاف صيفاً والبارد نسبياً والماطر شتاءً. وتبعاً للبيانات المناخية المقدمة من هيئة الأرصاد الجوية، فإن معدل أمطار دمشق يصل إلى 210 مم، تتدنى عن هذا المعدل في كثير من السنوات أو تزيد في سنوات أخرى، وينعدم المطر فيها خلال شهري تموز وآب ويندر في شهري حزيران وأيلول، وتستأثر الشهور الثلاثة (كانون الأول والثاني وشباط) بنحو 65% من إجمالي الأمطار السنوية، وتكون أمطار الربيع أوفر من أمطار الخريف، ففي فصل الربيع يهطل نحو 20% من الأمطار السنوية، في حين لا يهطل في أشهر الخريف أكثر من 15%، وتتعرض المنطقة إلى تساقط الثلوج خلال بعض أشهر الشتاء ولاسيما كانون الأول والثاني

* - عبد السلام، عادل . جغرافية سورية العامة، مطبعة الاتحاد، دمشق 1990 الصفحة 93

** - المرجع السابق - الصفحة 69

وشباط وآذار، وتزداد كميته على المرتفعات والمناطق الجبلية ولاسيما الجبال المحيطة بمنطقه الزبداني و بلودان ومضايا وسرغايا . ويبلغ المتوسط السنوي لدرجة الحرارة في مدينة دمشق نحو 16° مئوية، ويصل متوسط درجة حرارة أبرد شهور السنة (كانون 2) إلى 6.5 مئوية، في حين يصل متوسط حرارة أحر الأشهر (تموز) نحو 26° مئوية .

الجدول رقم(1) المتوسط الشهري للحرارة والرطوبة النسبية في مدينة دمشق*

الخصر/الشهر	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
المتوسط اليومي للحرارة العظمى (م)	12.2	14.1	17.8	22.9	28.4	33.7	35.7	36.1	32.1	27.0	19.9	14.3
المتوسط اليومي للحرارة الصغرى (م)	2.6	3.2	5.2	8.6	12.6	16.3	17.1	17.5	15.0	12.3	8.1	4.3
متوسط الرطوبة النسبية %	71	64	54	45	38	32	35	37	41	44	56	70

من الجدول نجد أن المتوسط اليومي، لدرجات الحرارة خلال فصل الشتاء لا ينخفض كثيراً، خلال ساعات النهار، فهي بذلك لا تشكل مانعاً أمام حركة انتقال الأفراد والسياح خصوصاً، فهذا الفصل يكاد يخلو من الاضطرابات الجوية العنيفة المتمثلة بالعواصف الماطرة أو الرياح الشديدة البرودة باستثناء الساعات المتأخرة من الليل والساعات الأولى من الصباح .

أما خلال فصل الصيف فترتفع درجات الحرارة خلال ساعات النهار إلى أكثر من 40° م (خلال شهر آب) ويتراوح معدل عدد ساعات سطوع الشمس، خلال أيام شهر كانون 2 بحدود 5/ ساعات / يومياً إلى 12/ ساعة / في شهر تموز. وهذا ما يشكل أحد أهم عناصر الجذب السياحي من المناطق الباردة أو بلاد الضباب تحديداً. الذين يسعون للوصول إلى مثل هذه المناطق التي تزداد فيها ساعات السطوع مقارنة ببلادهم. كما أن رطوبة جو مدينة دمشق عموماً هي أقل من 50% لنحو سبعة أشهر، وهي ترتفع قليلاً عن 70% خلال شهري كانون الأول والثاني، وهي تنخفض خلال

ساعات وسط النهار في الصيف إلى 25% وإلى أقل من 50% في ساعات الليل. وتشير الدراسات المناخية المتخصصة، إلى أنه وفقاً لاستخدام قرينة TOM المناخية فإن مناخ دمشق يكون مريحاً نسبياً من أوائل شهر نيسان حتى منتصف شهر تشرين الثاني، وغير مريح بدرجات مختلفة في الأشهر الباقية من السنة، وبالاعتماد على تصنيف (تيرجنج) نجد أن النهار في دمشق يكون بارداً في شهري كانون الأول والثاني، ودافئاً في أ شهر أيار و حزيران وأيلول وتشرين الأول، وحاراً في شهري تموز وآب، والليل يكون بارداً خلال ساعات الصباح الباكر في شهور السنة كلها عدا شهري تموز وآب **.*

وهكذا فمع ارتفاع معدلات درجات الحرارة خلال شهري تموز وآب وبمعدل، أقل في شهر حزيران، يبدأ العديد من قاطني دمشق بالتحرك إلى المصايف القريبة منها، خاصة إلى الزبداني وبلودان ومضايا وقرى وادي بردى. وذلك لاعتدال الحرارة خلال فصل الصيف، ونقاء الهواء وسيادة النسيم الجبلي العليل. في حين تستأثر، غوطة دمشق بفعالية الحركة نحوها، من قبل المصطافين الدمشقيين خلال أشهر الربيع، حيث الطبيعة الجميلة والهواء الرطب مع درجات حرارة أقل عما هو عليه في المدينة، وذلك لانتشار المساحات الخضراء والأراضي المروية المغطاة بالعشب والأشجار المزهرة.

وهكذا تبعاً للمناخ يمكن أن نميز في منطقة الدراسة نوعين من أشكال السياحة وهما:

آ - **سياحة صيفية:** التي تستأثر بنحو 95% من حجم السياحة المحلية و70% من حجم السياحة الخارجية، إذ يندفع هؤلاء السياح، إلى مناطق الاضطياف المختلفة

* موسى، علي حسن . دمشق مصايفها ومنتزهاتها، دار البشائر، دمشق، ص25.

** المرجع السابق نفسه، ص26 .

التي تتوفر فيها الظروف المناخية الملائمة، حيث الحرارة المعتدلة والرطوبة المنخفضة والجو المريح، هرباً من مناطق إقامتهم الأصلية التي تكون ظروفها المناخية مغايرة ومنطرفة بشكل أكثر عما هو عليه في تلك المناطق .

ب- **السياحة الشتوية** وهي ما تزال محدودة ونكاد تقتصر على بعض السكان من مدينة دمشق الذين يتجهون إلى المناطق الجبلية، التي تكون الفرصة مواتية فيها لتساقط الأمطار و الثلوج، خلال فصل الشتاء وخاصة في الزبداني وبلودان و مضايا وبعض المناطق الأخرى القريبة من دمشق .

4-المياه:

تشكل الموارد المائية من أنهار وبحيرات ونبابيع، عامل جذب سياحي مهماً، وذلك لأهميتها من الناحية الجمالية، وما تخلفه حولها من مساحات خضراء، إلى جانب تأثيرها في المناخ المحلي المحيط بها حيث تهب النسائم العليّة والرطوبة المنعشة خلال حر الصيف الشديد. ويعدّ نهر بردى أهم أنهار الأحواض المغلقة في سورية، الذي يمثل معلماً طبيعياً مهماً وشریاناً حيوياً ينشر الحياة عبر المناطق التي يمر خلالها، بدءاً من منبعه على سفوح جبال لبنان الشرقية على ارتفاع 1100 متر عند المقدمات الشرقية لجبل الشير منصور في حوض الزبداني، مشكلاً في بدايته بحيرة تتدفق مياهها في وادي بردى، وصولاً إلى المصب في بحيرة العتيبة، على منسوب 600 متر فوق سطح البحر، قاطعاً مسافة 71 كم . حيث يبدأ سيره في سهل الزبداني، ماراً بمنطقة التكية التي تغذيه بنبعها، متجهاً نحو نبع الفيحة الذي يعيد الحياة للنهر ويتابع سيره عبر قرى وادي بردى وصولاً إلى مدينة دمشق، حيث يتفرع في قطاعه الأدنى إلى ستة فروع وأقنية، حفرها الإنسان لتأمين جميع احتياجات المدينة ومرافقها العامة من المياه (يزيد، ثورا، المزوي، الديراني، القنوت، بانياس) ليصل إلى بساتين الغوطة الغناء التي تمثل الرئة والتنفس لأبناء مدينة دمشق وملاذهم من أعباء الحياة وحر الصيف، التي تمدهم بنسيمها العليل وخيراتها، من

الخضار والفاكهة والمنتجات الحيوانية. ويشكل نهر بردى مجالاً خارجياً رحباً للسياحة والتنزه حيث قامت على جانبيه العديد من المنشآت السياحية من المطاعم والمنترهات وأماكن المبيت، خاصة قطاعه الممتد من الربوة وحتى عين الفيحة. ويبعد نبع بردى وبحيرته من المواقع التي تستقطب عدداً كبيراً من المنتزهين والمصطافين، ولاسيماً خلال نصف السنة الصيفي. وهناك عدداً آخر من الينابيع في منطقة الزبداني ومنطقة وادي بردى، وأهمها نبع عين الفيحة ثاني أغزر نبع في سورية بمعدل تصريف يصل إلى 6750 لترات/ثا إلى جانب ينابيع بلودان، وعين القصب في نزلة التكية وينابيع بقين ومضايا وتتمتع بحيرة زرزر المتشكلة خلف سد زرزر المقام على وادي القرن، في الجزء الأدنى من حوض الزبداني، بأهمية سياحية تجعلها مقصداً لأعداد كبيرة من المنتزهين والمصطافين .

5- النبات الطبيعي:

نراه ممثلاً بالغطاء المورقة إذ تكسب دمشق جمالاً وحلة خضراء مزهرة إلى جانب ما يعيش، ضمنها من بعض الحيوانات والطيور المغردة، وهذا ما يجعل من تلك المناطق مقصداً مهماً للسواح والمنتزهين، إذ إنها توفر لهم مكاناً يخفف عنهم كثير من حر الشمس الشديدة. وتبقى الغوطة بأشجارها المثمرة المتنوعة التي تتخللها أعداد كبيرة من الأشجار المثمرة وغير المثمرة ولاسيماً الحور والسرور والزيزفون والدلب والغار والكينا وغيرها، مع مساحات أخرى مخصصة لزراعة الخضراوات والنباتات العلفية مع أنواع من الورود والأزهار المتنوعة مقصداً مهماً لأعداد كبيرة من المصطافين وخاصة من سكان دمشق خلال أيام الربيع من السنة.

ب - المقومات البشرية والاقتصادية .

1- توفر الموارد البشرية المؤهلة، نوعاً ما، وذلك مع تراكم الإرث الحضاري عبر الأجيال، وتنامي علاقات التبادل الاقتصادي والثقافي والاجتماعي، الذي أسهم في إغناء المعارف وتراكم الخدمات، ولاسيماً في مجال التعامل مع الآخرين، وهذا

ما أكسب السياحة في سورية دافعاً قوياً وأساساً متيناً تركز إليه . ولدعم هذا الجانب أُحدثت مراكز مهنية وعلمية للتدريب السياحي والفندقي والمدارس المتخصصة لتهيئة الأطر البشرية للعمل في مشاريع الاستثمارات السياحية المختلفة. ويجري العمل الآن لفتح مكاتب للاستعلامات السياحية، على مستوى المدن الرئيسية، وفي المراكز والمنافذ الحدودية، البرية والبحرية والمطارات الدولية في القطر، التي تعدّ الواجهة التي تعطي الانطباع الأول للقدامين إلى القطر.

2- سيادة الأمن والاستقرار اللذين يشكلان دافعاً قوياً لجذب السياح، إلى جانب ما يمتاز به الشعب السوري عموماً، وأهل دمشق خصوصاً، بالبشاشة وحسن المعاملة وكرم الضيافة، هذا إلى جانب ما تتمتع به سورية من بيئة سياسية واقتصادية مستقرة، قياساً إلى الدول المجاورة . أسهمت في زيادة الحمة والتآلف الوطني في ظل حماية الدستور للملكية الخاصة، وهذا ما يمكنه أن يشجع على الاستثمار في سورية فإنه مع استمرار الأوضاع غير المستقرة نسبياً في لبنان، وتراجع حركة السياحة العربية بشكل ملحوظ، نحو دول أوروبا الغربية، وبعض الدول الأخرى، وذلك بسبب التشديد على دخولهم إلى تلك الدول، إلى جانب المضايقات الكثيرة التي يتعرضون لها و سوء المعاملة لهم، فهذا ما جعلهم يغيرون مقصدهم.

ليتجهوا إلى بعض الدول العربية، ومنها سورية، حيث أصبحت الظروف ملائمة، إلى حد بعيد، لإعادة الجذب السياحي، العربي والأجنبي نحو سورية، وخاصة مدينة دمشق، ومنطقة الزبداني، حيث تتوافر المقومات المناسبة التي يسعى إليها السائح ولاسيما فيما يتعلق بالأمن والاستقرار ووفقاً لبيانات مديرية الإحصاء والتخطيط بوزارة السياحة لعام 2005 فقد ارتفعت حركة السياح الخليجيين من 582.688 سائح خلال عام 2004 إلى 651.896 سائح في عام 2005 بزيادة

مقدارها +12%، وكانت الزيادة ملحوظة في الجنسية القطرية بنسبة +33% والكويتية 27% ومن ثم العمانية والبحرينية والإماراتية نحو 25% والسعودية بنسبة 15%. كذلك ارتفع عدد السياح القادمين من دول المغرب العربي (ليبيا، تونس، الجزائر، المغرب) من 83921 سائح خلال عام 2004 إلى 90043 سائح عام 2005 بزيادة قدرها 7% و ارتفعت كذلك حركة قدوم السياح الأوربيين، خلال المدة نفسها، وخاصة من ألمانية وفرنسا وبريطانيا والنمسا من 228.625 سائح إلى 240.079 سائح بزيادة قدرها +5%. وشهدت حركة السياح الأمريكيين ارتفاعاً بسيطاً بمعدل +1% خلال المدة نفسها من 54.601 سائح إلى 55.025 وكانت الزيادة في الجنسية الفنزويلية بحدود +21% والبرازيلية +2% .

وقد سجلت أعلى زيادة خلال تلك المدة في حركة القدوم للسياح الإيرانيين التي وصلت إلى +29% من 176.212 سائح إلى 227.295 سائح، وهكذا فإن إجمالي عدد السياح الإيرانيين يفوقون من حيث العدد إجمالي أعداد السياح الوافدين من الدول الأوروبية كلها.

وهكذا فإن السياحة الإيرانية الدينية بخاصة تعدُّ الأكثر تميزاً في سورية، فهي الأكثر حجماً بالقياس إلى السياحة الأجنبية الدينية إلى القطر عموماً، وخاصة إلى مدينة دمشق وريفها القريب، الذي تركز فيه معظم المراكز الدينية التي يؤمها الوافدون الإيرانيون إذ ارتفع عددهم من 136 ألف سائح عام 1990 إلى 217 ألف عام 2001 وإلى 227.295 ألف سائح عام 2005، ومعظمهم يأتي عن طريق البر بواسطة الباصات السياحية التابعة لشركات إيرانية، وغالباً ما تكون إقامتهم في بيوت وشقق مفروشة، في الأحياء التي توجد فيها المزارات الدينية، التي وصلت نسبتها إلى نحو 60%، في حين لم تزد نسبة نزلاء الفنادق منهم على 40% . وتتراوح مدة إقامتهم بين 7-15 يوماً، وقد تزيد على ذلك في كثير من الأحيان .

الجدول (2) أعداد نزلاء الفنادق والليالي الفندقية التي قضاها النزلاء (عرب، أجنبي، سوريون مقيمون) ونسبتهم المئوية من إجمالي المحافظات ضمن محافظة دمشق وريفها لعام 2005

نزلاء الفنادق											
المحافظة	عرب			أجنبي			سوريون			المجموع	
	العدد	من مجموع المحافظات	من إجمالي النزلاء	العدد	%	%	العدد	%	%	العدد	%
دمشق	452626	52.3	60	280168	54.4	37	20871	42.5	3	753665	53
ريف دمشق	28590	3.3	%58	20506	3.9	41.2	405	0.8	0.8	49501	3
بقية المحافظات	383695	44.4	%61.3	214067	41.7	34.2	27762	56.7	4.5	625524	44
مجموع قطر	864911	%100	%60.5	514741	%100	36.1	49038	%100	3.4	1428690	%100
الليالي الفندقية											
دمشق	3299316	%60	58.5	2198429	66	39	144358	45	2.5	5642103	62
ريف دمشق	122488	%2	54	101733	3	45	3115	1	1	227336	3
بقية المحافظات	2063715	%38	63	1017784	31	31	172383	54	6	3253882	35
إجمالي قطر	5485519	%100	%60	3317946	%100	36	319856	%100	4	9122321	%100

* الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات الواردة بالمجموعة الإحصائية السورية لعام 2006، الصفحات 302-303

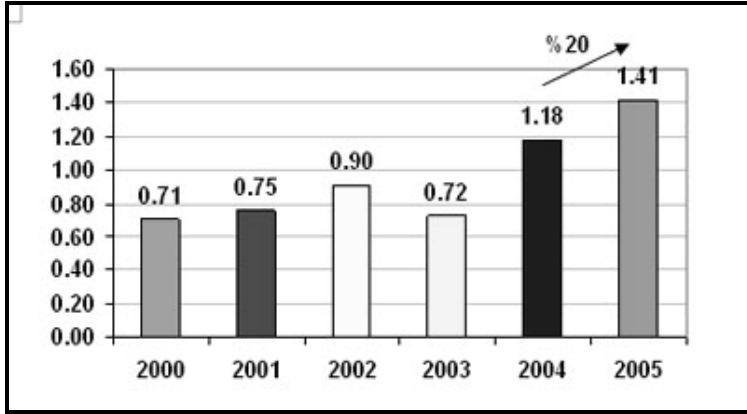
من الجدول نلاحظ أن مدينة دمشق، ومحافظة ريف دمشق تستأثران بأكثر من 55% من إجمالي النزلاء العرب في فنادق القطر، وأكثر من 58% من النزلاء الأجانب، وأكثر من 43% من السوريين المقيمين، ويشكل النزلاء العرب في مدينة دمشق، نحو 60% من إجمالي النزلاء العرب ونحو 37% من النزلاء الأجانب ونحو 3% من السوريين المقيمين . وتستأثر محافظة ريف دمشق بأكثر من 62% من إجمالي الليالي الفندقية للنزلاء العرب، على مستوى القطر ونحو 69% بالنسبة إلى لأجانب، و46% للسوريين المقيمين.

عموماً نجد أن مدينة دمشق تستأثر بمفردها بنسبة 53% من إجمالي عدد النزلاء العرب والأجانب والسوريين المقيمين، وما يقارب 62% من إجمالي عدد الليالي الفندقية، من الإجمالي العام للقطر .

وتستأثر محافظة ريف دمشق بنسبة 3% من إجمالي أعداد النزلاء، وأيضاً بمعدل يصل إلى 3% من إجمالي عدد الليالي الفندقية في القطر .

3 - التسهيلات والإجراءات الإدارية والتنظيمية التي توفر الأرضية المناسبة والملائمة، للإقامة والجذب السياحي، وقد أسهمت القوانين والتشريعات التي أصدرها المجلس الأعلى للسياحة، في تقديم العديد من التسهيلات والإعفاءات، للقطاع الخاص، لتشجيعه على زيادة معدلات الاستثمار السياحي، داخل القطر، ومنطقة الدراسة، مما سمح بإنشاء عدد جديد من الفنادق المتنوعة، من ناحية التصنيف السياحي.

وقد تزايد عدد الأسرة الفندقية السنوي، خلال المدة الواقعة، ما بين 2004 - 2005 إلى نحو 7،9% وكان هذا متوافقاً مع زيادة عدد السياح، خلال المدة ذاتها. التي حققت زيادة وصلت إلى 11%، وكذلك ارتفع عدد سياح المبيت، خلال المدة نفسها بمعدل 20% . والشكل رقم (1) يوضح ذلك .



4- توفر الموارد السياحية الثقافية والتاريخية والمعمارية : تزخر سورية عموماً، ودمشق خاصة، بالعديد من المناطق، التي تمتاز بأهميتها التاريخية والحضارية، وهذا ما يجعلها محطاً لأنظار العديد من السياح، ولاسيما الأجانب منهم، إذ إنها تحفل بالعديد من الأماكن ذات الأهمية الثقافية التراثية والتقليدية، كسوق الحميدية وسوق مدحت باشا وسوق المهن اليدوية والمناخية والبزورية والقباقبية وسوق الصاغة، والعديد من المساجد، وأهمها المسجد الأموي، والتكية السليمانية، إلى جانب العديد من الأديرة والكنائس، منها كنيسة القديس بولس في باب كيسان، وكنيسة حنانيا، وبعض الأبواب التاريخية، التي نذكر منها، باب شرقي وباب السلام، وباب الصغير، وباب توما، والخانات كخان العروس، وبيمارستان النوري.

إلى جانب بعض الأبنية التي تحمل ملامح العمارة العربية والإسلامية المميزة، كقصر العظم، وبيت عقاد، وبيت نظام، وقصر الثقافة (بيت عنبر)، والحمامات القديمة، كحمام نور الدين الشهيد. ويمثل المتحف الوطني، بما يحتويه من آثار، تعبر عن تاريخ سورية القديم، مقصداً يومياً لأعداد كبيرة من السياحة الأجنبية الوافدة إلى القطر.

وتمثل بعض الأماكن ذات الأهمية الدينية، الموجودة في مدينة دمشق وريفها، كمقام السيدة زينب ومقام السيدة رقية، أهم المناطق لجذب السياحة الدينية الشيعية، من إيران وبعض الدول العربية. إلى جانب العديد من الأديرة، التي تحظى، بأهمية دينية لبعض الطوائف المسيحية، كدير الشيروبيم، ودير صيدنايا ومعلولا ودير سركيس وباخوس، ودير مارثقلا.

وتحفل مدينة دمشق، من الناحية الثقافية، بالعديد من المعارض والمهرجانات، كمهرجان دمشق السينمائي، ومعرض دمشق الدولي، إلى جانب العديد من المعارض الفنية المتخصصة.

- معوقات تطوير السياحة في منطقة الدراسة :

رغم التطور الملحوظ، الذي تمر به، السياحة السورية عموماً، ومنطقة الدراسة خصوصاً، إلا أنه لا تزال

هناك كثير من المعوقات التي نذكر منها :

1 - المعوقات الاجتماعية والسياسية :

السياحة صناعة تدر دخلاً مهماً، من الناحية الاقتصادية، إلى جانب كونها، فاعلية اجتماعية، يتحكم فيها تفاعل السائح، كمستهلك مع السكان المقيمين كمنتجين، وكفاعلية أساسية لتلبية احتياجات السواح، وهذا يفرض على الطرفين احتكاماً مباشراً بينهما. لذلك فإن المستوى الثقافي والوعي الاجتماعي، يحددان أسلوب التعامل الذي يشكل من ثم، عامل جذب للسائح، فإن انغلاق سكان بعض الأحياء، وبعض المناطق السكنية، على أنفسهم، بشكل عام، وتخوفهم من الاحتكاك مع الآخرين ولاسيماً وخاصة الغرباء منهم، خشية المساس ببعض عاداتهم وتقاليدهم، مما يجعلهم ينفرون من أي تواصل معهم، فهذا ما ينعكس سلباً، على أسلوب التعامل، أو التعاون بينهم،

ويزيد من حدة التباعد، بين كلا الطرفين، أو ما قد يصدر عن بعض الأشخاص، الذين هم على احتكاك مباشر مع السواح، كالباعة وعمال المطاعم والفنادق وبعض العاملين في المنشآت السياحية، من بعض الإزعاجات والمضايقات أو التصرفات، التي قد تمس بمشاعر كثير من هؤلاء السياح، وتخلف لديهم بعضاً من الآثار النفسية والمعنوية المؤذية.

وتؤثر الظروف والأحداث السياسية والأوضاع غير المستقرة في تراجع حركة السياحة إلى المنطقة، كما حدث خلال الأزمة اللبنانية، بعد اغتيال رئيس الوزراء اللبناني السابق، رفيق الحريري، والاعتداءات الإسرائيلية المتكررة على لبنان، فهذا ما أثر، بشكل سلبي في الحركة السياحية، في القطرين اللبناني والسوري، بشكل عام، ومنطقة الدراسة بشكل خاص، حيث أكدت البيانات الإحصائية الواردة من إدارة الهجرة والجوازات السورية، تدني حجم القدوم السياحي، العربي والأجنبي، بنسبة 5% (من 5765204 سائح عام 2004 إلى 5454012 سائح عام 2005).

وقد انخفض عدد زوار اليوم الواحد القادمين من دول الجوار، خلال المدة نفسها، وخاصة من لبنان بمقدار - 25%، ومن الأردن - 22% ومن العراق - 4% ومن تركيا - 2%.

وينضوي معظم هؤلاء التابعين لهذا النوع من السياحة، تحت اسم سياحة التسوق، إذ يتجه معظمهم إلى الأسواق المحلية الشعبية في دمشق، وذلك للحصول على كثير، من الاحتياجات الاستهلاكية وغيرها، وذلك تبعاً لتدني أسعارها، مقارنة بالأسعار المتداولة في الأسواق المجاورة.

2 - المعوقات التنظيمية والإدارية والإعلامية :

تعدُّ السياحة بأنواعها كافة، أكثر ظاهرات النشاطات الاقتصادية حساسية، فهي سريعة التأثير بالمتغيرات الاجتماعية والاقتصادية، حيث تؤثر أسعار السوق السياحية

أحياناً في إعاقة حركة السياحة إلى بعض المناطق أو المدن أو أنها على العكس تعمل على تشجيعها. فإن ارتفاع أسعار المواد والسلع والإجازات وتكاليف المبيت عموماً والأجور المترتبة على استخدام وسائل النقل والخدمات الأخرى، تؤثر سلباً في فعالية تلك الحركة. فإن موسمية السياحة، في منطقة الدراسة تؤدي إلى ارتفاع واضح في أسعار الخدمات السياحية والنقلية وكل ما يرتبط بهما بشكل مباشر وغير مباشر. كما أن شروط الاستثمار السياحي بشكل خاص، لا تتوافق في كثير من الأحيان مع متطلبات الانفتاح المطلوب لجذب رؤوس الأموال المحلية أو العربية والأجنبية، التي يمكن توظيفها في المشاريع المعروضة، من قبل وزارة السياحة للاستثمار وذلك لتخوف المستثمرين من التعقيدات الإدارية والمالية التي يمكن أن تواجههم خلال مراحل العمل والتنفيذ، مما يكبدهم خسائر مادية كبيرة، مع تضاعف التكاليف بسبب التأخير في تسليم المشروع ضمن المدة المحددة .

وتؤثر مجموعة القرارات والتعليمات الإدارية الصادرة عن الجهات المختصة، في إدارة وتوجيه عمليات الاستثمار السياحي، لتشجيع تلك المجالات في حال كانت متطابقة مع الأسس العلمية والموضوعية، في حين أنها قد تسبب إعاقة واضحة في حال كانت عكس ذلك، حيث تؤثر الرسوم والضرائب العالية المفروضة على مشاريع تشييد المنشآت السياحية واستثمارها، أو تلك التي يتم فرضها على استيراد مواد البناء والأدوات والتجهيزات والمعدات اللازمة من وسائل النقل وغيرها، الضرورية لتلك المنشآت، فضلاً عن القيود الإدارية المصرفية المتعلقة بفتح حسابات للشركات الاستثمارية بالقطع الأجنبي الخاصة بالتمويل إلى جانب صعوبة التحويل أو إخراج العائدات المالية من الأرباح إلى خارج البلاد، دون مرور مدة زمنية محددة. حيث حدد المجلس الأعلى للسياحة وفقاً للقرار رقم 272 لعام 1998 السماح للمستثمرين الأجانب والعرب السوريين المغتربين، بعد انقضاء خمس سنوات على بدء استثمار

المنشآت السياحية، بإعادة تحويل حصتهم الصافية من النقد الأجنبي إلى الخارج، بشرط ألا تتجاوز قيمة رأس المال المدخل من قبلهم* .

ومن ناحية أخرى فإن تدني سوية الفعاليات التنظيمية للنشاطات، الفنية والترفيهية والتسويقية، التي تقتصر، في معظم الأحيان، على بعض الدورات الرياضية الصيفية، التي ترافقها فعاليات فنية، أو مهرجانات للتسوق، التي لا تزال ضعيفة، من حيث الإعداد والتنفيذ، لذلك فإن تأثيرها، مازال محدوداً في جذب منظم ومدروس للسياح، وخاصة أولئك القادمين من بلاد تتمتع باقتصاد مفتوح ومتنوع الثقافات .

هذا إلى جانب ظاهرة أخرى تتمثل فيها بعض السلبيات التي تنعكس سلباً على حركة السياحة، التي تعود إلى أمور تفرضها بعض الجهات الإدارية الحكومية وخاصة في مدينة دمشق، إذ إنها تفرض إغلاق المحلات والأسواق التجارية، فيها خلال فصل الصيف، بحدود الساعة الحادية عشرة مساءً، أي أن المدينة ستتحول بعد ذلك الوقت، إلى مدينة شبه خاوية من الحركة، وخاصة في شوارعها المركزية، فهذا ما يفقدها رونقاً جمالياً ويجعلها مملة للسواح، الذين يفضلون استغلال تلك الأوقات من المساء للتسوق والتجول، خلال ساعات مابعد غروب الشمس، وتدني حدة درجات الحرارة التي يعانون منها خلال ساعات منتصف النهار .

وتشكل النشاطات الإعلانية والدعائية للترويج عن السياحة، وبشكل متقن ومدروس، عبر وسائل الإعلان المختلفة، مصدراً مهماً للجذب السياحي في عصرنا الحالي، الحافل بالتقنيات والمعلومات المتطورة التي من الضروري أن يتم استخدامها بشكل فعال لزيادة حركة القدوم السياحي إلى القطر عموماً، ومنطقة الدراسة خصوصاً. التي لم تستغل بشكل عملي، فهي لا تزال دون المستوى المطلوب، مقارنة ببعض دول المجاورة كتركيا ولبنان، التي توظف كل من إمكاناتها

* - دليل المستثمر، ملقى سوق الاستثمار السياحي الأول، وزارة السياحة، دمشق، 2005 الصفحة 49

الإعلانية والدعائية، عبر مختلف وسائل الإعلان للترويج عن النشاطات السياحية في بلادها، على المستوى الداخلي أو الإقليمي والدولي، مستفيدين من العدد الكبير للمحطات الفضائية التلفزيونية، والمكاتب السياحية، التي تسهم في تعرف واقع السياحة ومقوماتها والتسهيلات التي يرغب فيها السائح وتشجيعه على القدوم. في حين نجد أن الاهتمام في قطرنا يركز على الدعاية للسياحة الداخلية، أكثر من الخارجية، وذلك تبعاً للإمكانات المحدودة، ومن ثم صعوبة الدعاية على المستوى الخارجي التي إن توفرت فهي لا تزال ضعيفة ولا تفي بالغرض المطلوب .

3- المعوقات الخدمية:

تشكل خدمات البنية التحتية، ومدى توافرها ودرجة جودتها، أساساً مهماً في تلبية احتياجات السياحة ومتطلباتها، المتمثلة بالشقق السياحية، من الفنادق والمطاعم والمقاهي والمنتزهات والأسواق التجارية وأماكن التسلية والترفيه، إلى جانب طرق المواصلات ووسائل النقل والخدمات العامة المتعلقة بالجوانب الصحية والهاتفية والبريدية وخدمات النظافة والكهرباء والمياه والصرف الصحي . لكن تدني كفاءة عمل تلك الخدمات، ومستواها العام، ومدى توافرها، أو عدم توافرها، وسوء انتشارها وتوزعها، يؤدي إلى تراجع واضح في حركة التوافد السياحي، إلى كثير من تلك المناطق.

فعملياً تتركز معظم الفنادق، والخدمات الأساسية، بمدينة دمشق، في وسطها التجاري، بشكل خاص، في المرجة والبحصة والسنجق دار وخلف القصر العدلي ومنطقة الحريقة، وتتوضع فنادق الدرجة الأولى والممتازة، على مسافة قريبة منها، كفندق الشيرتون والمريديان والشام وسمير أميس والفورسيزين (الفصول الأربعة)، ضمن دائرة قطرها لا تتعدى بضعة الكيلومترات، فإن هذا التركيز يؤدي إلى حرمان الكثير من المناطق الأخرى، من وجود تلك المنشآت .

تتمثل الصعوبات الأخرى في خدمات النقل من حيث توافرها وانتشارها، ولاسيما تلك المتمثلة بشركات النقل النظامية التي ينذر وجودها خارج مدينة دمشق، وهذا ما يشكل إعاقة في عمليات نقل السياح والأفواج السياحية، ومن ثمّ تعرضهم للخطر أو لعمليات الاستغلال المادي، من قبل بعضهم، في كثير من الأحيان.

كذلك فإن عدم توافر الأماكن المخصصة لوقوف السيارات الخاصة التابعة للسياح، الذين يأتون بوسائلهم الخاصة، وخاصةً أمام أماكن إقامتهم، أو المراكز الخدمية. كما أن سوء توزيع الخدمات البريدية والمصرفية، وتدني سوية الترخيم في بعض المناطق السياحية، ولاسيما الريفية منها، فإن هذا ما يضطر كثيراً من السياح للعودة إلى مدينة دمشق للحصول على تلك الخدمات، ولاسيما المصرفية منها.

4- المعوقات البيئية:

تؤدي الأضرار البيئية التي تتعرض لها المواقع المختلفة، ولاسيما تلك التي تمتاز بأهميتها السياحية، وذلك من خلال التعديت المختلفة على مظاهر البيئة، عن مظاهر البيئة الطبيعية ومكوناتها الحيوية، من الهواء والماء والتربة و الغطاء النباتي. وتمثل وسائل النقل المختلفة العاملة، ضمن منطقة الدراسة، مصدراً مهماً لتلوث الهواء، نتيجة للاحتراق غير الكامل للوقود، فهذا ما يزيد من نسبة غاز أول أكسيد الكربون، الذي يشكل نحو 90% من وزن جميع الغازات الضارة المنبعثة من عوادم وسائل النقل، وخاصة ضمن مناطق الازدحام، حيث تتباطئ حركة السير لصعوبة المرور من تلك المناطق، بسبب التوقف الخطأ للمركبات، على جانبي الطرق الرئيسية وأمام المحلات التجارية، وأماكن التسوق، فضلاً عن ضيق الأرصفة المخصصة لحركة المشاة، ووجود بعض الإشغالات المعيقة لتلك الحركة، في العديد من المواقع السياحية، ضمن قطاع الدراسة. " وقد بلغ حجم الملوثات من غازات أول أكسيد الكربون والهيدروكربونات، وحمض الأزوت وثاني أكسيد الرصاص ومخلفات

الغبار والرصاص التي تطلقها السيارات العامة، داخل مدينة دمشق بنحو 17,6% والسيارات الخاصة نحو 75,3% وباقي وسائل النقل نحو 7,1%*.*

هذا إلى جانب مظاهر التلوث الأخرى التي تسببها تلك الوسائط وبعض الأجهزة السمعية، وذلك من خلال الضجيج المزعج الناتج عن حركة السيارات وصرير الفرامل والإطارات، وخاصة عند المنعطفات، في حال توفر الإمكانيات للقيادة بسرعة، ضمن تلك المناطق، خلال ساعات النهار، وذلك قبل أوقات الازدحام، حيث تكتظ الشوارع بالحافلات والمتسوقين. وتعدُّ الدراجات النارية، أحد مصادر الضجيج المزعجة، التي تصدر أصواتاً تصل مستوياتها إلى أكثر من 100 ديسيبل، ولاسيما تلك التي تعمل دون كواتم أو عوادم للصوت*.* ووفقاً لبيانات المجموعة الإحصائية لعام 2006 فإن نحو 15% من إجمالي الدراجات النارية في القطر تتركز في ريف دمشق و3% ضمن مدينة دمشق. كما أن مظاهر تلوث المياه الجارية، تبدو واضحة ضمن منطقة الدراسة الممتدة من منطقة الزبداني مروراً بقرى وادي بردى وصولاً إلى مدينة دمشق، وتتمثل تلك المظاهر، من خلال التلوث المتزايد لنهر بردى وفروعه، نتيجة تركيز معظم المنشآت السياحية والعمرانية والخدمية على جانبي النهر وامتداده. بدءاً من المنبع حتى المصب حيث تم تصريف معظم مخلفات الصرف الصحي والفضلات والنفايات والمخلفات، التي تنتج عن النشاطات الحياتية للسكان، ضمن تلك المنشآت، إذ يقومون بالتخلص منها، عن طريق رميها وتصريفها ضمن تلك المجاري المائية، فهذا ما يجعلها، عند تناقص كمية المياه الجارية فيها، خلال أشهر الصيف الجاف، مصدراً للروائح الكريهة المنفرة، وذلك لما تحتويه من بكتيريا وجراثيم ومواد عضوية سامة، وعملياً فإن قرابة 50% من المياه الجارية في النهر، خلال تلك المدة، هي مياه ناتجة عن المخلفات البشرية. وعملياً فإن متوسط استهلاك

* تم الحصول على النسب استناداً لمعطيات المجموعة الإحصائية السورية لعام 2006

الفرد الواحد يومياً من المياه يصل إلى نحو 200 لتر، فهذا يعني أنّ كمية المياه المستهلكة للاستعمالات البشرية في حوض نهر بردى تكون بحدود 580 ألف م³ /يومياً، ويصل منها إلى مياه النهر نحو 80% أي أن كمية مياه المجاري المنزلية التي ترد على نهر بردى وفروعه يومياً تبلغ نحو 465 ألف م³ (5.4 ل /ثا)*.

هذا إلى جانب المخاطر التي تنتج عن تلك الظاهرة المتمثلة بانتشار الحشرات الضارة كالذباب والبعوض والقوارض. التي بدورها تشكل مصدراً للإزعاج والطردي السياحي. وتزداد ظاهرة قطع الأشجار والاعتداء على الغطاء النباتي، في العديد من المواضع ضمن منطقة البحث، وذلك لإقامة المنشآت العمرانية المختلفة والفنادق والمطاعم وفتح الطرق وشقها، تماشياً مع تزايد أعداد السكان والمصطافين. وتوجه كثير من سكان مدينة دمشق، لبناء سكن لهم في مناطق الاصطيف، من غوطة دمشق، ومنطقة الزبداني ووادي بردى، حيث يقدر عدد الفيلات في الزبداني بأكثر من 100 فيلا، وعدد الأبنية الطابقية بنحو 1350 التي تتضمن نحو 8000 شقة، وتعود ملكية نحو 76% من ذلك السكن السياحي إلى الدمشقيين، ونحو 21% لأبناء الحوض، والباقي لعرب غير سوريين معظمهم خليجيون***.

وهذا ما يؤثر بشكل سلبي في أهمية تلك المنطقة من الناحية السياحية، لأنّ الغطاء النباتي وما يوفره للبيئة المحلية، من ظروف جمالية ومناخية، يمكن أن يزيد من عوامل الجذب السياحي إليها.

* وهي صالح، الإنسان والبيئة وتلوث بيئي، دار الفكر، دمشق، 23005، ص 195.

** موسى علي، البيئة والتلوث، مطبعة دار حيان، دمشق 1988، ص 240.

*** موسى علي، دمشق، مصايفها ومنتزهاتها، دار البشائر، دمشق، 1999، ص 304.

دور الطرق ووسائل النقل في تخدم النشاطات السياحية في منطقة الدراسة:

ترتبط فاعلية النقل، في تخدم الجوانب المتعلقة بالحركة السياحية، من خلال تأمين الراحة والأمان في عملية الانتقال، إلى جانب السرعة والتردد والانتظام والمصدقية في التعامل والالتزام بالمواعيد. النقل البري وأهميته في تخدم حركة السياحة في المنطقة:

تؤثر بعض العوامل في زيادة فاعلية عمل وسائل النقل، في مجال تخدم النشاطات السياحية، كحجم السكان وكثافتهم وتوزعهم المساحي، إلى جانب الحالة المادية للسواح، حيث تزداد فاعلية الحركة والانتقال لديهم مع ارتفاع دخلهم المادي "فإن 72% من الأسر الأمريكية بمدخيل تقل عن 4 آلاف دولار في السنة لا يسافرون بقصد السياحة في الإجازات، في الوقت الذي تقوم فيه 72% من الأسر التي يزيد دخلها على 15 ألف دولار في السنة بالسفريات السياحية كل عام".*

كذلك فإن أهمية الموقع، من النواحي الجغرافية والإدارية والاقتصادية تزيد من فاعلية مختلف وسائل النقل، وخاصة مع توافر شبكة متطورة من طرق المواصلات الحديثة، ووسائل النقل السريعة، التي تعمل على تحفيز الرغبة للانتقال والحركة، نحو المناطق التي تستأثر بأهميتها الاقتصادية بما فيها السياحية. "إن أنواع النقل السريعة والمريحة قد سمحت خلال زمن قصير نسبياً بضم عدد كبير من المنشآت السياحية المنتشرة في مناطق جغرافية مختلفة. وهنا نلاحظ أن زيادة سرعة التحرك، قد فتحت حدود الإجازة، وبدقة أكثر وفر وقت التحرك بمقدار يومين في المتوسط، أي بنسبة 9-11%".**

* دياب علي، خضرة، جلال، جغرافية السياحة والخدمات، جامعة تشرين، 2006، ص 67.

** المرجع السابق نفسه، ص 68.

عموماً يؤدي النقل دوراً أساسياً في عملية الانفتاح وكسر طوق العزلة، بمختلف أشكالها، إذ يعمل على تخفيف حدة الفروق الحضارية والثقافية، بين الأقاليم المختلفة، ويسهم في تنمية روح التفاهم والتقارب والاندماج بينها. وقد أدى تطور وسائل النقل، في المدة الأخيرة، إلى خفض تكاليف النقل وأجوره، إلى حد كبير، كما أنه عمل على تسهيل عمليات انتقال الأفراد والسلع والحاجيات والمتطلبات الأخرى.

جدول رقم (3) بعض وسائل النقل ونسبتها ضمن مدينة دمشق وريفها لعام 2005

سيارات سياحية	عامة	% من القطر	خاصة	% من القطر	حكومي	% من القطر	المجموع	% من المجموع القطر
مدينة دمشق	24086	31.8	101857	55.5	9352	47.7	135295	48.5
ريف دمشق	4360	5.7	7479	4.1	556	2.8	12395	4.4
باقي المحافظات	47246	62.5	74222	40.4	9708	49.5	131176	47.1
إجمالي القطر	75692	%100	183558	%100	19616	%100	278866	%100
الباصات	عامة	%	خاصة	%	حكومي	%	المجموع	%
مدينة دمشق	552	25.9	53	37.9	223	22.5	828	25.5
ريف دمشق	229	10.7	28	20.0	74	7.5	331	10.0
باقي المحافظات	1350	63.4	59	42.1	692	70.0	2101	64.5
إجمالي القطر	2131	%100	140	%100	989	%100	3260	%100
ميكرو باصات	عامة	%	خاصة	%	حكومي	%	المجموع	%
مدينة دمشق	4127	10.5	215	18.5	1674	41.2	6016	13.6
ريف دمشق	6419	16.5	413	35.5	169	4.2	7001	15.8
باقي المحافظات	27462	73.0	537	46.0	2221	54.6	31220	70.6
إجمالي القطر	39008	%100	1165	%100	4064	%100	44237	%100

- الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات المجموعة الإحصائية السورية لعام 2006،

الصفحات 242-243

تؤكد البيانات الواردة في الجدول أن مدينة دمشق وريفها تستأثران، بنحو 37% من مجموع السيارات السياحية العامة في القطر، ونحو 60% من السيارات الخاصة، ونحو 50% من السيارات الحكومية، وأكثر من 53% من مجموع السيارات السياحية (العامة والخاصة والحكومية) في القطر، ونحو 36% من الباصات العامة و58% من الباصات الخاصة و40% من الباصات الحكومية، فهي بذلك تضم نحو 36% من إجمالي أعداد الباصات العاملة في مختلف أنحاء القطر. (إلى جانب أنها تضم أكثر من 45% من إجمالي أعداد باصات النقل الداخلي في القطر) كذلك فإنها تستأثر بنحو 27% من أعداد الميكروباصات العامة و54% من الميكروباصات الخاصة، و45% من الميكروباصات الحكومية، وهكذا فإنها تضم نحو 29% من الميكروباصات المسجلة في محافظات القطر كلها.

هذا ما يوضح أهمية مدينة دمشق وريفها، من النواحي الإدارية والبشرية والاقتصادية، مما يجعلها تستأثر بأكثر من نصف عدد السيارات السياحية في القطر، ونحو 39% من إجمالي الباصات ونحو 29% من إجمالي الميكروباصات المسجلة في سورية.

ترتبط العاصمة دمشق بشبكة، من الطرق المعبدة الرئيسية، بمواصفات جيدة، مع مختلف المحافظات السورية، والدول المجاورة، وكذلك فهي ترتبط مع محافظة ريف دمشق، ولاسيما منطقة الزبداني ومصايفها، التي تعدّ من أهم المناطق السياحية، في تلك المحافظة، التي يتم الوصول إليها عبر طريقين إسفلتيين. الأول عن طريق بيروت الجديد، أو القديم الذي يمر ببلدة الديماس (بطول 26 كم) ومن ثم يلتقي مع طريق بيروت الجديد. والآخر هو طريق وادي بردى، عبر قرى جديدة الوادي وأشرفية الوادي وبسيمة وعين الخضراء وعين الفيحة، ليتابع سيره وصولاً إلى النكية

(بطول 34 كم) حيث يلتقي مع الطريق الذي يربط، مدينة الزبداني وطريق دمشق- بيروت الجديد (بطول 13 كم).

هذا إلى جانب ارتباط التجمعات البشرية والسياحية، في الحوض، مع بعضها بشبكة من الطرق الإسفلتية. والجدول الآتي يوضح ذلك الارتباط :

الجدول رقم (4) الطرق والمسافات الكيلومترية فيما بين مناطق حوض بردى ومدينة دمشق (بالكم) *

المنطقة	دمشق	الزبداني	بلودان	بقين	مضايا
الزبداني	48	-	6	4	5
مضايا	44	5	7	1	-
بقين	45	4	6	-	1
بلودان	51	6	-	6	7
الروضة	50	16	22	17	18
حوض بجد	48	13	17	11	10
التكية	35	13	19	17	16
نبع بردى	44	6	12	17	6

*

ويرتبط حوض الزبداني، بمدينة دمشق، بواسطة خط حديدي قديم، تابع للخط الحديدي الحجازي الضيق، بطول 58 كم، الذي يتم تشغيله، خلال موسم الاصطياف، بشكل غير منتظم، لتخديم محدود جداً لحركة السياحة المحلية، إلى بعض قرى وادي بردى. علماً أنه كان، في المراحل الأولى لتشغيله، ببداية القرن العشرين الميلادي، يعمل على ربط دمشق، عبر سرغايا، بالعاصمة اللبنانية بيروت.

تمثل وسيلة النقل بالسيارات، أهم الوسائل المستخدمة، في عملية النقل والربط، بين منطقة الدراسة والمناطق الأخرى، داخل القطر أو الدول المجاورة، وقد أكدت الدراسة الميدانية للباحث، أن نحو 85% من السياح المصطافين، الذين يقصدون

* موسى، علي . مرجع سابق، الصفحة 309 .

مناطق حوض الزبداني وقراه، يستخدمون سياراتهم الخاصة، لهذه الغاية، والنسبة المتبقية، يعتمدون على وسائل النقل العامة، التي يتم تشغيلها بصفة خاصة، من قبل بعض الأشخاص، التي هي عبارة عن باصات صغيرة (ميكروباصات) تتسع لنحو 15 راكباً التي يصل عددها إلى 100 سيارة، تعمل على خط دمشق - الزبداني، فضلاً عن نحو 30 سيارة تعمل على خط دمشق - بلودان، ونحو 25 سيارة على خط دمشق - مضايا - بقين، ونحو 5 سيارات على خط الروضة. كما تعمل مجموعة من سيارات الأجرة الصغيرة، والميكروباصات، التي يصل عددها إلى نحو 15 سيارة على تخديم الحركة بين مدينة الزبداني وبلودان، وقرى بقين ومضايا وبالعكس . مع زيادة ملحوظة، في الأعداد المذكورة، خلال أيام العطل والأعياد والموسم السياحي . وتشكل المعابر البرية الحدودية التي تربط القطر بالأقطار الأخرى، أهم منافذ القدوم، بشكل عام، والسياحي بشكل خاص، وقد بلغ إجمالي عدد الداخلين عبر تلك المنافذ، وفقاً لإحصائيات عام 2005 ما مقداره 5219413 شخص. وهي تمثل نحو 89% من إجمالي حركة القدوم للقطر .

ووفقاً للبيانات الواردة في الجدول رقم (6) نجد أن أعلى نسبة للقدوم البري إلى القطر، خلال عام 2005، كانت عبر مركز الجديدة، التي وصلت إلى 1639515 شخص، ووصلت نسبتهم إلى 31% من إجمالي نسبة القادمين عبر المنافذ البرية للقطر، ويليه مركز نصيب، الذي وصل إجمالي عدد القادمين عبره نحو 1184943 شخص، بنسبة 23% من القادمين، في حين وصل إجمالي عدد القادمين، عبر منفذ باب الهوى 477437 شخص بنسبة 9% من الإجمالي، ثم مركز التنف حيث وصل عدد الداخلين عبره 436310 شخص، بنسبة 8% من الإجمالي العام للقادمين براً إلى القطر .

وقد انخفضت حركة القدوم، إلى القطر، من عرب وأجانب من 6153653 قادم عام 2004 إلى 5837980 قادم خلال عام 2005 بنسبة -5%، وذلك بسبب

الأوضاع الإقليمية المضطربة التي سادت المنطقة، مما أدى إلى انخفاض حركة القدوم عبر مركز الجديدة، خلال تلك المدة، بمعدل 25%، وكذلك بالنسبة إلى الجنسيات العربية الأخرى، حيث انخفضت نسبة قدوم اليمينيين بنحو 34% والمصريين 19%. ويلاحظ بالمقابل زيادة واضحة بنسبة القدوم، من قطر +33% والكويت 27% ومن عُمان 25% وليبيا نحو 17% والسعودية 15%.

ب - أهمية وسائط النقل الأخرى في تخدم حركة السياحة في منطقة الدراسة:

يشكل النقل الجوي أهمية بالغة في تلبية حركة السياحة الوافدة إلى القطر، ولاسيما الدول الأجنبية، وبعد مطار دمشق الدولي البوابة الرئيسية، وأهم المنافذ الجوية الخارجية، التي تربط القطر بالعديد من الأقطار والدول الأخرى. وتستأثر منطقة الشرق الأوسط بنحو 50% من إجمالي حركة الطائرات عبر مطار دمشق الدولي، وأكثر من 60% بالنسبة إلى حركة نقل الركاب. وتأتي القارة الأوربية، بالمرتبة الثانية، من حيث حركة الطائرات، بنسبة تزيد على 33%، ونحو 25% من نسبة حركة الركاب. في حين أن أقلها يكون، مع منطقة الشرق الأقصى، وهي على التوالي نحو 2% لحركة الطائرات، و 1.3% لحركة الركاب. هذا ما يمكن تفسيره بالبعد، من الناحية الجغرافية، وتدني الروابط النقلية والاقتصادية والاجتماعية، عموماً مع معظم، دول تلك المنطقة. وتراجع أهمية النقل البحري عبر موانئ القطر، في مجال تخدم حركة السياحة ونقل الركاب، وذلك لتدني إمكانيات أسطول النقل البحري السوري، من ناحية عدد السفن، وقدراتها النقلية، وتراجع مستواها التقني، مقارنة بالشركات العالمية المتخصصة في هذا المجال. فضلاً عن عدم وجود خطوط منتظمة للملاحة البحرية، تربط موانئ القطر الرئيسية، بالموانئ العالمية، التي يمكنها أن تلبي متطلبات النقل السياحي، بشكل عام. هذا ما أدى إلى تدني مساهمة موانئ القطر، في عمليات نقل الركاب، حيث لم يزد إجمالي عدد القادمين، عبر تلك الموانئ خلال عام

2005 على 14816 وهي لا تشكل سوى 0,3% من إجمالي عدد القادمين إلى القطر. في حين أنها تصل إلى نحو 10% بالنسبة إلى القادمين عن طريق الجو، عبر مطارات القطر الدولية، الذين وصل عددهم خلال تلك المدة إلى 603751 شخص.

الجدول رقم(5) القادمون (عرب وأجانب) حسب المراكز الحدودية ومجالات القدوم وفق أشهر السنة

البلد	الجنس	الرجال	النساء	مجموع	الرجال	النساء	مجموع	الرجال	النساء	مجموع	الرجال	النساء	مجموع
البحرين	144	144	0	144	144	0	144	144	0	144	144	0	144
بنغلاديش	4856	4856	0	4856	4856	0	4856	4856	0	4856	4856	0	4856
بنما	44	44	0	44	44	0	44	44	0	44	44	0	44
بوتان	183	183	0	183	183	0	183	183	0	183	183	0	183
بوركينا فاسو	67	67	0	67	67	0	67	67	0	67	67	0	67
بوتسوانا	332	332	0	332	332	0	332	332	0	332	332	0	332
بروناي	64	64	0	64	64	0	64	64	0	64	64	0	64
بنغلاديش	4688	4688	0	4688	4688	0	4688	4688	0	4688	4688	0	4688
بنما	34	34	0	34	34	0	34	34	0	34	34	0	34
بنغلاديش	3577	3577	0	3577	3577	0	3577	3577	0	3577	3577	0	3577
بنغلاديش	66	66	0	66	66	0	66	66	0	66	66	0	66
بنغلاديش	2345	2345	0	2345	2345	0	2345	2345	0	2345	2345	0	2345
بنغلاديش	46	46	0	46	46	0	46	46	0	46	46	0	46
بنغلاديش	234	234	0	234	234	0	234	234	0	234	234	0	234
بنغلاديش	15	15	0	15	15	0	15	15	0	15	15	0	15
بنغلاديش	1962	1962	0	1962	1962	0	1962	1962	0	1962	1962	0	1962
بنغلاديش	34	34	0	34	34	0	34	34	0	34	34	0	34
بنغلاديش	3438	3438	0	3438	3438	0	3438	3438	0	3438	3438	0	3438
بنغلاديش	65	65	0	65	65	0	65	65	0	65	65	0	65

الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على الإحصائيات الواردة في المجموعة الإحصائية السورية لعام 2006 . الصفحات 272-273 .

الجدول رقم (6) حركة النقل الجوي ونسبتها حسب المقصد في مطار دمشق الدولي
لعام 2005 *

%	المجموع	عدد الركاب				حركة الطائرات			اتجاه الحركة	
		%	قدوم	%	ذهاب	%	مجموع	هبوط		إقلاع
100	2152530	100	1064902	%100	1087628	%100	24023	11919	12104	التنقل الدولي النظمي
24.7	531986	24.2	257158	25.4	274828	%33.5	8047	4041	4006	أوروبية
60.2	1295606	60.3	642086	60	653520	%50.2	12054	5935	6119	الشرق الأوسط
1.3	27555	1.3	16350	1.0	11205	%2.1	512	255	257	الشرق الأقصى
13.8	297383	14.2	149308	13.6	148075	%14.2	3410	1688	1722	أفريقية

* الجدول من إعداد الباحث وفقاً لمعطيات المجموعة الإحصائية السورية لعام 2006، الصفحة 253

الآثار البيئية والاقتصادية والاجتماعية لقطاعي النقل والسياحة في
منطقة الدراسة:

تؤثر النشاطات السياحية والنقلية، في العديد من الجوانب المتعلقة، بالبيئة
ومجالات الحياة الاجتماعية والاقتصادية، وتتمثل تلك المؤثرات بما يأتي:

1 - التغير الواضح في كثير من نشاطات السكان الاقتصادية، ولاسيما المناطق
الريفية التي تستأثر بأهمية سياحية، كما هو الحال في الجزء الأكبر من منطقة
الدراسة، حيث تحول عدد كبير من المزارعين إلى العمل في مجالات السياحة
والخدمات الأخرى التابعة لها، وقد أشارت بعض الدراسات العلمية، التي قامت

بها لجان متخصصة، في وزارة الإدارة المحلية، للمنطقة، "على أن نحو 35% من أراضي حوض الزبداني، خرجت من دائرة الاستثمار الزراعي"، وذلك بعد تحويلها إلى منشآت سياحية وعمرانية. وهذا ما ينعكس سلباً، في كثير من الأحيان، على طبيعة استغلال الأراضي الزراعية، عندما يبذل القسم الأعظم من السكان، عملهم الأساسي، إلى أعمال خدمية أخرى، ترتبط بشكل مباشر أو غير مباشر، بالنشاطات السياحية، فهذا ما يؤثر في نوعية التخصص الأساسي لمعظم سكان المنطقة، الذي يعتمد في معظمة على العمل الزراعي .

"من الآثار الاقتصادية للسياحة، تغيير في نسب إسهام القطاعات الإنتاجية والخدمية في الدخل، ولاسيما ضمن الأماكن السياحية الريفية، كحوض الزبداني ووادي بردى، فبعد أن كان الدخل، من الزراعة والإنتاج الحيواني، الأساسي في حياة السكان منذ نحو ثلاثين سنة، تدنى لصالح نسبة الدخل السياحي الذي أصبح يشكل نحو 60% من إجمالي الدخل في الزبداني و85% في بلودان ونحو 50% في عين الفيجة وعين الخضراء.*

2 - التأثير من الناحية الاجتماعية في بعض الجوانب المرتبطة بالعادات والتقاليد والحياة الاجتماعية، بشكل عام، ولاسيما ما يتعلق بالسياح العرب، الذين تزيد مدة إقامتهم على الشهر أو الشهرين، في بعض الأحيان، أو الذين تتكرر زيارتهم للمنطقة، ويقوم معظمهم، في شقق مفروشة مستأجرة، ويعيشون بين الأهالي، فهذا ما يولد نوعاً من العلاقات الاجتماعية والأسرية، وروابط الألفة، بين بعضهم بعضاً، حيث ينأى عن ذلك، في كثير من الأوقات، حالات الزواج بينهم، وقد أكدت البيانات الرسمية، للأحوال المدنية في دمشق، خلال عام 2005 حدوث نحو 5000 حالة زواج بين أسر سورية، وعربية من دول الخليج العربي، ونحو 500 حالة زواج من الجنسية الأردنية ونحو 300 حالة زواج من اللبنانيين،

ونحو 200 حالة زواج من تونسيين، لتزداد حالات الزواج إلى 4000 حالة مع سوريين من خارج منطقة الدراسة.

"وبينت الدراسة الميدانية لحوض الزبداني أن نحو 300 حالة زواج تمت ما بين رجال من دول الخليج العربي، وفتيات من الزبداني وبلودان.*

ولكن من ناحية أخرى فإن للسياحة الترفيهية، في منطقة الدراسة، وغيرها من المناطق تأثيرات سلبية، وذلك عندما يتم استغلال النوادي الليلية والملاهي ومرابع السهر، وكثير من الشقق المفروشة، في جوانب لا أخلاقية، فإنها تؤدي إلى انحرافات سلوكية وأخلاقية، تسبب كثيراً من الأذى النفسي والمعنوي لدى السكان.

وهذه المؤثرات السلبية لا تعني غلب التأثير الإيجابي لبعض جوانب السياحة، وذلك من خلال إحياء كثير من المظاهر التراثية الشعبية، ونشر المعرفة الثقافية الأثرية التاريخية في بلادنا، وذلك عن طريق المهرجانات والمعارض والمؤتمرات والندوات وزيارة المتاحف، الحافلة بالمعالم التراثية التي تعكس الوجه الحضاري والتاريخي لسورية. من خلال السائح الذي يمكن أن يكون سفيراً، يسهم في نقل الكثير من المعارف الحضارية إلى بلاده، ومن ثمّ فهو يعمل، بشكل أو بآخر، على تشجيع حركة السياحة إلى المنطقة .

3- التأثير في المحيط البيئي ولاسيما في المناطق السياحية التي تشكل مقصداً لأعداد كبيرة من السياح، وذلك من خلال زيادة استخدام وسائل النقل، ومن ثمّ ارتفاع مظاهر التلوث البيئي، الكيميائي والفيزيائي، مع زيادة حركة المواصلات، وخاصة على الطرق المؤدية إلى مناطق الاضطراب، خلال أيام العطل

* أبو قاسم، جميلة. واقع السياحة في دمشق والمحافظات الجنوبية من سورية وآفاقها المستقبلية، رسالة دكتوراه جامعة دمشق، قسم الجغرافية، 1999، الصفحة 206.

** المرجع نفسه.الصفحة 207

الأسبوعية. حيث وصل عدد السيارات الداخلة إلى منطقة الزبداني، خلال أيام الجمع في الموسم السياحي، أكثر من 12 ألف سيارة يومياً. فهذا ما يسبب الضغط، على الحركة المرورية، في تلك المناطق، ويزيد من الأضرار البيئية التي تتجم عنها. فضلاً عن مظاهر التلوث الأخرى، التي يتعرض لها الغلاف المائي* والنباتي والتربي، في منطقة الدراسة، وذلك بسبب التعديلات المتزايدة، على تلك المظاهر، نتيجة للزيادة الواضحة، في مختلف النشاطات البشرية، وخاصة السلبية منها، التي تشكل خطراً واضحاً على تلك المكونات.

أهمية قطاعي النقل والسياحة في استثمار الموارد البشرية والاقتصادية وتنميتها في منطقة الدراسة:

يسهم قطاعا النقل والسياحة، بشكل كبير، في دعم مجالات التنمية البشرية والاقتصادية، ويتمثل ذلك من خلال:

1- مساهمتها في تطوير مجالات البنية التحتية والخدمية والإنتاجية، بشكل مباشر أو غير مباشر، فإن النشاطات السياحية المتطورة، لا بد أن يواكبها تطور ملحوظ، في العديد من المجالات، كالتطور في مواصفات شبكة الطرق وبنيتها، إلى جانب تعزيز الكفاءة التشغيلية لوسائل النقل المختلفة، التي تعمل ضمن المنطقة، أو التي تربط بينها وبين المناطق الأخرى. إلى جانب تأثيرها المباشر في نمو حركة العمران، بأشكالها المختلفة، من المباني السكنية، والفنادق والمطاعم والمراكز الخدمية، فضلاً عن المنشآت التي تعمل على تأمين متطلبات السياحة والنقل، في المنطقة. مع ما يرافق ذلك من تحسين لمواصفات شبكات الاتصالات والمياه والكهرباء والصرف الصحي، والخدمات الهاتفية والمصرفية والصحية، ومختلف الخدمات التسويقية والتجارية، التي تسير في تطورها، مظاهر تطور حركة

*المشاريع السياحية المعتمدة من وزارة السياحة عام 2005.

السياحة في تلك المناطق، مع الأخذ بالحسبان، الإمكانيات المادية المتوافرة للدولة، ومساهمتها في تنفيذ المشاريع الاستثمارية التي تعمل على تلبية متطلبات النمو .

وتمثلت الخطوات التنموية، في جملة الأنظمة والقوانين والتشريعات، التي من خلالها تم السعي، لتأمين مناخ استثماري ملائم، لدعم البنية التحتية الخدمية للسياحة. هذا ما بدا واضحاً، من عدد المشاريع الحاصلة على رخصة إشادة للمنشآت الفندقية، خلال عام 2005 والتي بلغت 20 مشروعاً بطاقة 1813 غرفة و 2663 سريراً، بزيادة قدرها 388 غرفة و 925 سريراً على عام 2004 أي بزيادة قدرها 53% .

أما المطاعم، فقد بلغ عدد المشاريع المرخصة، خلال المدة نفسها 59 مشروعاً بطاقة 13080 كرسي، بزيادة 2118 كرسي، على المدة المقابلة نفسها من عام 2004 التي بلغت 10962 كرسيّاً، بزيادة مقدارها 19% .

جدول (7) تطور عدد الاستثمارات وأسرة الفنادق وكراسي المطاعم في القطر لعام

*** 2005**

البيان	لغاية عام 2004	المضافة لعام 2005	المجموع	نسبة الزيادة%
الفنادق	40015	3179	43194	7.9
الاستثمارات	90034	7312	99346	8.1
المطاعم	165190	56319	212509	36
الاستثمارات	46857	16896	63753	36
إجمالي الاستثمارات	136891	24208	163.99	17.6

من الجدول نلاحظ أنّ الاستثمارات المضافة خلال عام 2005 كانت مواكبة، لمعدل نمو القادمين من السياح إلى القطر، ذلك ما يمكنه أن يعمل على تحقيق نوع من التوازن، بين ظاهرتي العرض والطلب السياحيين. وقد حظيت محافظتا دمشق وريف دمشق، بمعدل يزيد على 87% من إجمالي المشاريع الاستثمارية المشار إليها على مستوى القطر.

2- المساهمة في زيادة الدخل ودعم الاقتصاد الوطني.

تبعاً لإحصائيات وزارة السياحة، فقد بلغت العائدات السياحية، للقادمين العرب، خلال عام 2005 ما مقداره 54300 مليون ل.س، مقابل 50373 مليون ل.س خلال عام 2004، أي بارتفاع مقداره +8%. ووصل متوسط إنفاق السائح العربي ما مقداره (22983 ل.س) خلال كامل رحلته. في حين بلغت العائدات السياحية للأجانب الذين زاروا القطر خلال عام 2005 ما مقداره (15036 مليون ل.س) مقابل 12924 مليون ل.س عام 2004، بارتفاع مقداره +16%. وبلغ متوسط إنفاق السائح الأجنبي ما مقداره 19015 ل.س خلال كامل رحلته. ووصلت قيمة العائدات السياحية للسوريين المغتربين، خلال عام 2005 ما مقداره (39133 مليون ل.س) مقابل 41373 مليون ل.س عام 2004 بانخفاض مقداره -5%، ووصل متوسط إنفاق السوري المغترب، نحو 44852 ل.س خلال كامل رحلته. وارتفعت العائدات السياحية الإجمالية، للسوريين المغتربين، من 104671 مليون ل.س في عام 2004 إلى 108470 مليون ل.س في عام 2005 بزيادة مقدارها +4%. وعليه يلاحظ بأن إنفاق السوري المغترب، هو أعلى من إنفاق السائح الأجنبي والأجنبي. فهذا ما يدعو إلى زيادة الاهتمام، والعمل على تنمية اتجاهات السياحة المحلية والعربية، والسعي إلى زيادة حجم الإنفاق السياحي اليومي، المرتبط بالسائح نفسه، من حيث مستواه الاجتماعي ومقدار دخلة السياحي، وبمدى توافر مجالات الإنفاق التي تجذب السياح، من ذوي الدخول المرتفعة، وذلك عن طريق الاهتمام بإقامة المؤتمرات والندوات والمهرجانات، وتوفير كل ما من شأنه زيادة إنفاق السائح داخل المنشأة السياحية وخارجها، وتحسين المنتج المحلي، ولاسيما ما يتعلق ببعض السلع التذكارية والتقليدية المميزة، والسلع التجارية الأخرى، وفقاً لمتطلبات السائح ورغباته، والعمل على تأمين متطلباتهم من الخدمات الضرورية، المتعلقة بالطعام والشراب، ومستلزمات الراحة، والانتقال والاتصال، ومتطلبات الرعاية الصحية وتوفير الأمان.

وهكذا فإن السياسة الاستثمارية للقطر، يجب أن تهدف إلى تشجيع انسياب رؤوس الأموال العربية والأجنبية، ولا يتم ذلك إلا من خلال، تقديم الضمانات الكافية للاستثمارات، من المخاطر غير التجارية التي قد تقع عليها.

وتتمثل أهمية عمليات التسوق، في دعم موارد الدخل، للدولة والمناطق السياحية، بشكل خاص، إذ نجد أن 5-12 % من ميزانية السائح تكون مخصصة للتسوق. "حيث تبلغ نسبة الإنفاق العربي على السكن نحو 30% وعلى الطعام 28% والتسوق 10% وعلى الترفية نحو 12% من مجمل إنفاقهم، وتتعدى نسبة الترفية، عند السياح الشباب. وتتفاوت نسبة توزع الإنفاق عند السوريين، على ما هي عليه عند السياح العرب."*

وقد ارتفعت حصة وزارة السياحة، من الأرباح والعائدات، نتيجة استثمار بعض المنشآت السياحية، التي تشارك في ملكيتها، كفندق شيراتون دمشق، ومريديان دمشق، وإيلا الشام، وغيرها من الفنادق، في المحافظات الأخرى، من 459 مليون ل.س عام 2000 إلى 649 مليون عام 2004، ووصلت إلى 712 مليون ل.س خلال عام 2005.**

3- تنمية الموارد البشرية وتوفير فرص العمل:

تماشياً مع التطورات الاقتصادية والتقنية، في مجالات السياحة، من الضروري العمل على، إعداد الأطر البشرية الوطنية، لمواكبة متطلبات العصر، ومن ثمّ المساهمة بخطط التنمية، في أبعادها المختلفة*، ولاسيما ما يتعلق، بالتنمية السياحية، لتتمكن من تلبية احتياجات السوق السياحية. هذا ما يستدعي العمل لتأهيل تلك

*أبو قاسم، جميلة، مرجع سابق ص198 .

** من التقرير المالي السنوي - موقع وزارة السياحة على شبكة الانترنت (الشابكة).

الكوادر، إدارياً وعملياً لإكسابهم المهارات اللازمة، في مجالات التخطيط والتسويق والجودة السياحية.

ينطلب ذلك صرف مختلف الجهود، من قبل الدولة والجهات المختصة، لإعداد الكفاءات المحلية وتدريبها، بما يتوافق ومتطلبات السوق، وهذا ما يمكنه تأمين فرص العمل المناسبة لأعداد كبيرة منهم، ورفع المستوى العام لدخلهم المادي، مما يسهم في تحسين ظروفهم المعيشية والحياتية، إلى حد بعيد. فضلاً عما يمكن أن تستفيده المنطقة، من تحسين سوية مختلف مقومات البنية التحتية، والظروف العامة للمنطقة، وذلك من خلال المداخل التي تقدمها السياحة للسكان والهيئات، العامة والخاصة كلاًها.

وقد صدرت بعض القوانين التي تشجع الاستثمارات السياحية التي تعكس الأهداف الاقتصادية الكلية المرتبطة بالخطة الخمسية السادسة (2006-2010) وعليه فقد تم في السنوات القليلة الأخيرة اعتماد سياسة الإصلاح والتحديث والانفتاح للانتقال وفق الإمكانيات المتاحة، بالاقتصاد السوري إلى الاقتصاد المعرفي والعمل على صرف الجهود، لتعبئة الموارد والطاقات الوطنية لمواجهة التحديات التنموية، الداخلية والخارجية لرفع قدرة سورية على مواجهة متطلبات العولمة الإقليمية والدولية، والتوجه إلى بناء اقتصاد جديد يتلاءم ومجريات القرن الحادي والعشرين، وذلك من خلال تحقيق نمو اقتصادي أعلى وبمعدلات مستقرة ومستدامة وبتحديد البنية الهيكلية للاقتصاد وخلق فرص عمل كافية لاستيعاب العمالة السنوية، وتشجيع القطاع الخاص للمشاركة بفاعلية في عملية التنمية، ليكون شريكاً كاملاً واستراتيجياً فيه، من خلال خلق بيئة استثمارية مناسبة .

هكذا تنصب الجهود لزيادة معدلات تشغيل عالية، عبر إقامة مشاريع استثمارية ضرورية، في القطاعات الإنتاجية والخدمية، لتحقيق التنمية المتوازنة بين مختلف المناطق، وإيجاد مناخ استثماري جاذب للمستثمرين السوريين والعرب والأجانب

والعمل على رفع مستويات الدخل وتخفيض معدلات البطالة ووضع آلية لتطوير نظام سوق العمل لتحقيق التوازن بين العرض والطلب على اليد العاملة في القطاعين العام والخاص بما يسهم في خلق أكبر عدد ممكن من فرص العمل .

وعملياً تختلف درجة الحاجة أو التوظيف ومستوى الكفاءة، في كل مجال من مجالات العمل، ضمن قطاع السياحة، فبعضها يحتاج إلى أعداد كبيرة من العمال كالفنادق والمطاعم وخدمات النقل التي تستوعب الأطر المختلفة من العمال دون أن تكون مدربة، في كثير من الأحيان، في حين تحتاج بعض المجالات الأخرى من العمل، إلى عمالة متخصصة تملك الخبرة، كالإدلاء السياحيين وبعض موظفي الاستقبال في الفنادق الممتازة، من ناحية المستوى، التي تستأثر بأكبر حجم لحركة التوافد الأجنبي، وبعض الفئات المرتفعة الدخل، وتتعاظم العمالة في المجالات السياحية خلال موسم الاصطياف، في منطقة الدراسة، الذي يبدأ عموماً منذ أوائل شهر أيار حتى نهاية شهر تشرين الأول، وهذا ما يجعله يأخذ الطابع الموسمي، لذلك غالباً ما يتم الاعتماد على العمالة المؤقتة الرخيصة الأجر غير المدربة، المكونة من طلاب المدارس والجامعات أو بعض العمال العاديين الذين يحاولون الحصول على أي فرصة عمل وبأي أجر .

وتشير إحصائيات وزارة السياحة لعام 2005 بأن فرص العمل في مدينة دمشق وريفها قد تضاقت من 56 ألف فرصة عام 2000 إلى 111 ألف فرصة خلال عام 2004، وقد وصل معدل النمو السنوي نحو 18.5% ومن المتوقع أن ترتفع لتصل إلى 309 ألف فرصة عام 2010 .

وارتفع عدد الأدلاء السياحيين خلال المدة نفسها من 1176 إلى 1416 دليل بزيادة 4.8%. عموماً فإنه ضمن قطاع الدراسة المحدد، نجد أن مدينة دمشق تستأثر بنحو 75% من مجموع العاملين في السياحة والخدمات السياحية بالمنطقة، في حين

لا تزيد نسبتهم على 25% في المناطق الأخرى من ريف دمشق ويتوزع العاملون على مجالات السياحة المختلفة، ولاسيما الأعمال الفندقية التي تستأثر بنحو 23% من العمالة. أما خدمات المطاعم فتستأثر بنحو 21% من تلك العمالة، والمقاهي والنوادي والمرابع الليلية نحو 13%، وفي مجالات النقل والخدمات التابعة لها أو المرتبطة بها نحو 17%، وفي مجالات العمل الأخرى المتعلقة بالنشاطات الضرورية للسياحة كالأعمال المصرفية ومجالات البيع والأعمال العقارية، فهي تستأثر بباقي النسبة التي تقدر بنحو 26%*.

هذا إلى جانب تأثير السياحة في زيادة فرص العمل في المنشآت الاقتصادية الإنتاجية المختلفة التي لا تكون بالضرورة موجودة ضمن المناطق السياحية، المتمثلة في مجالات إنتاج الأغذية والألبسة وبيعها والأدوات الاستهلاكية والسلع الضرورية الأخرى كالهدايا التذكارية التراثية والشعبية التقليدية، التي يسعى السائح للحصول عليها، كذكرى من المناطق التي زارها أو التي تحمل انطباعاً معيناً عن البلد بشكل عام.

نتائج ومقترحات:

تمتاز منطقة الدراسة، بخصائص طبيعية وبشرية، تجعلها تحتل مكاناً متميزاً في مجال السياحة والاصطياف التي إذا ما تم استغلالها بالشكل الأمثل، فإن ذلك يمكن أن يضعها بين المناطق السياحية المهمة، على المستوى الداخلي أو الإقليمي والدولي.

ومن خلال الجوانب التي تطرق إليها البحث يمكن الخروج بالنتائج الآتية:

1 - يتم الاعتماد الكبير على السياحة الموسمية المتركرة، خلال فصل الصيف، إذ إن أكثر من 90% من حركة السياحة للمنطقة، تتركز خلال تلك المدة من السنة، في حين تعاني الأشهر الأخرى من السنة ولاسيما فصل الشتاء، من تراجع واضح في تلك الحركة وهذا ما ينعكس على ارتفاع كبير في أجور الإقامة والخدمات

الأخرى خلال الموسم السياحي القصير نسبياً. " حيث تصل أجور الشقة المفروشة في دمشق ما بين (15-25) ألف ليرة في الأوقات العادية من السنة، ولكنها ترتفع لتصل إلى (25-50) ألف ل.س وأكثر في موسم الاصطياف. في حين أنها تصل خلال هذا الموسم في بلودان والزبداني إلى 60-100 ألف ل.س والفيلة من 80-150 ألف ل.س **، إلى جانب ارتفاع كبير في أسعار السلع والمواد الغذائية خلال تلك الأشهر من السنة، وهذا ما يمكن تفسيره بأن القائمين على هذه الاستثمارات يحاولون الحصول على أكبر عائد مادي لنشاطاتهم خلال أيام الموسم السياحي، للتعويض عن توقف العمل كلياً أو جزئياً، في الأشهر الأخرى من السنة، ومن ثم تراجع دخلهم المادي بشكل ملحوظ، هذا ما يدعو إلى ضرورة العمل على توزيع المنتج السياحي المحلي وتطوير أنماط سياحية جديدة تتوافق والمقومات الطبيعية المتوفرة في المنطقة، وذلك من خلال الاهتمام بأنواع محددة من السياحة الشتوية، أو سياحة الاستشفاء والعلاج، من خلال إقامة المشافي والمصحات ومراكز الراحة والاستجمام، التي تعمل على تأمين متطلبات تلك النشاطات .

إلى جانب الاهتمام ببعض النشاطات الترفيهية والرياضية، كتلك المتعلقة برياضة ركوب الخيل وسباقها وبعض أنواع الصيد المرغوب فيها (كالصيد بالصقور) من قبل السياح ولاسيما أهل الخليج منهم* .

هذا ما يمكنه أن يسهم في تنشيط حركة السياحة في معظم أوقات السنة، ومن ثم استثمار مختلف الإمكانيات السياحية واستمرار الفعاليات البشرية والاقتصادية دون المرور بفترات من الركود والتوقف .

* دليل المستثمر، مرجع سابق ص 28 و30.

** - أبو قاسم، جميلة . مرجع سابق، ص 205 ،

2- عدم التناسب ما بين الموارد السياحية المتوافرة في المنطقة والإمكانات التخديمية والاستثمارية المتاحة ويتمثل ذلك في الجوانب الآتية:

أ- تراجع حركة الاستثمار، وتوظيف رؤوس الأموال، السورية والعربية والأجنبية، في قطاع السياحة وذلك بسبب الإجراءات، وبعض القيود الإدارية والقانونية التي لا تزال غير مشجعة تماماً لجلب المستثمرين من مختلف فئاتهم وجنسياتهم، واستثمار أموالهم في مشاريع استثمارية، في سورية عموماً ومنطقة الدراسة خصوصاً، ولاسيماً ما يتعلق بشروط التمويل المادي وتحويل الأرباح وقيمة الضرائب المفروضة على الاستثمارات، إلى ما هناك من تعقيدات، رغم محاولة الدولة والجهات المختصة، تدليل معظم الصعوبات المتعلقة بالمشاريع الاستثمارية السياحية، التي تطرق إليها البحث . لذلك لا بد من إعادة الثقة بشكل عملي ما بين المستثمرين والجهات الرسمية المشرفة على تلك المشاريع.

ب- تركيز السياحة وخدمات النقل، في منطقة الدراسة على الاستثمارات الفردية الخاصة المحلية، التي لا تسهم كثيراً في دعم الاقتصاد الوطني للقطر وتمييزه، لأن فوائدها المادية، تعود بشكل رئيسي على المستثمرين أنفسهم أكثر مما تعود على الجهات العامة والمواطنين، كما أنها لا تسهم بتشغيل اليد العاملة، بالمستوى والحجم المطلوب، لأنها تحاول العمل على تقليل الحاجة لليد العاملة، قدر المستطاع، وذلك لتخفيض التكاليف المترتبة على ذلك، لتحقيق أعلى قدر ممكن من الأرباح، لذلك يتم الاعتماد على تشغيل اليد العاملة القليلة الأجر ذات الخبرة المتدنية، في معظم الأحيان .

فهذا ما يدعو إلى فتح أبواب الاستثمار للمشاريع النفعية العاملة، التي تسهم في رفع سوية الدخل الوطني، وتشغيل العدد الأكبر، من اليد العاملة الوطنية، بالمستويات والخبرات المطلوبة .

ج- اقتصار النسبة الكبرى من السياحة المحلية على الأسواق التقليدية، كبعض الدول العربية والأوربية، فهذا ما يحد من الإمكانيات السياحية، ويجعلها تتأثر بشكل مباشر بتقلبات العرض السياحي، للمناطق الأخرى مما يؤدي إلى تحول نسبة كبيرة من تلك السياحة إلى أقاليم سياحة أخرى، فهذا ما يتطلب السعي للتوجه إلى أسواق جديدة للسياحة كالصين ومنطقة جنوب شرق آسيا وأمريكا اللاتينية، والتركيز على المغتربين السوريين والعرب، ودول شمال أفريقية التي لا تزال بعيدة عن الاهتمام، وتحتاج إلى مزيد من التركيز الدعائي والإعلاني. وتفعيل حركة النقل الجوي والبحري، إلى تلك المناطق لمزيد من الانفتاح وال جذب السياحي إليها.

د - اختلاف توزع السياح وإقامتهم على المناطق السياحية تبعاً لجنسيتهم وتركيبهم العمري والنوعي. إذ تتركز إقامة معظم السياح الأجانب في فنادق مدينة دمشق التي هي من الدرجة الممتازة خمس نجوم بمعدل 30% منهم والأربع نجوم 20% منهم والثلاث نجوم 14% والنجمتين 13% والنجمة الواحدة 22% والدور المفروشة أقل من 1%. بينما تتركز إقامة نحو 55-60% من إجمالي السياح العرب في فنادق النجمة الواحدة والنجمتين. في حين نجد أن نحو 93% من السياح المصطافين العرب والسوريين، في منطقة حوض الزبداني يفضلون الإقامة في شقق مفروشة، وتقل نسبة السياح الأجانب في منطقة الزبداني* عن 1% الذين تتركز إقامتهم في فندق الفيصل وبلودان*.

وأكدت الإحصائيات المعتمدة من قبل المكاتب السياحية، التابعة لوزارة السياحة، أن معظم السياح الأجانب يأتون على شكل أفواج أو مجموعات سياحية عبر شركات

* تم الحصول على النسب من النشرة الإحصائية السنوية التي تصدرها وزارة السياحة عبر الشبكة (الإنترنت) لعام 2005 .

سياحة متخصصة تعتمد على برامج وجولات سياحية محددة ومخطط لها بشكل مسبق، تتركز في معظمها على زيادة المعالم التاريخية والأثرية والمتاحف والأسواق الشعبية والحارات القديمة ومراكز الصناعات اليدوية والتقليدية ضمن مدينة دمشق.

توضح تلك الإحصائيات كذلك، أن أكثر من 80% من سياح دمشق وريفها، تتجاوز أعمارهم 25 سنة. ونسبة ممن تقل أعمارهم عن 18 سنة لا تزيد على 15% وهؤلاء يكادون يقتصر على السياح العرب والسوريين، الذين تكثرت ضمنهم السياحة الترفيهية والعائلية.

كما أن نسبة الذكور بين السياح العرب تفوق نسبة الإناث بشكل واضح، وهذا مرده إلى بروز ظاهرة السياحة الفردية وتتراوح أعمار هؤلاء بين 20-40 سنة، الذين يشكلون نسبة كبرى من سياح هذه الفئة العمرية التي تشكل نحو 50% من مجموع السياح العرب. وهؤلاء يقصدون دمشق وريفها بغية الترفيه والترويح عن النفس، متخذين الشقق المفروشة مكاناً لإقامتهم وأماكن الترفيه مقصداً لهم، في حين تزداد نسبة الإناث بشكل ملحوظ ضمن السياح الإيرانيين (31% ذكور، 69% إناث) وذلك بسبب ازدياد نسبة المرافقات للذكور من أقاربهم لتعذر مجيء الإناث بمفردهم دون المرافق.

هذا ما يدعو إلى الاهتمام والتركيز على بناء الفنادق الشعبية من فئة النجمتين أو الثلاث نجوم والنجمة الواحدة، والعمل على تأمين الشقق المفروشة المناسبة التي تستأثر بالنسبة العظمى لإقامة الغالبية العظمى من السياح.

و- تدني سوية الخبرات والخدمات العامة، المتوافرة حالياً، لقطاعي النقل والسياحة في منطقة الدراسة. فما تزال الخبرات المتوافرة، من الأطر البشرية العاملة في تلك المجالات متواضعة، لا تتناسب مع المتطلبات التي ترقى إليها السياحة السورية، من حيث المكانة والإعداد. كذلك فإن القطاع الخدمي للبنى التحتية

المؤثرة في قطاعي النقل والسياحة، لا يتناسب بشكل عملي، مع حجم الطلب السياحي المتصاعد للمنطقة، ولاسيما ما يخص كفاءة شبكة الطرق التي تخدم المنطقة، فما زال معظمها دون السوية المطلوبة، التي يمكنها أن تلبي متطلبات الحركة المتزايدة عليها. كما هو الحال في طريق وادي بردى الضيق الذي يمتد من دمشق عبر قرى وادي بردى، المكتظة بالسكان، التي تمتاز بأهميتها كمناطق للاصطياف الداخلي وصولاً إلى منطقة الزبداني. كذلك من الأهمية إعادة تشغيل الخط الحديدي الذي يربط دمشق بالمنطقة، وتحديثه ليسهم في تنشيط حركة السياحة والاصطياف، ليس على مستوى القطر فحسب بل يمكن أن يربط المنطقة كذلك مع القطر اللبناني الشقيق. مع الاهتمام كذلك بزيادة فاعلية النقل الجوي عبر مطار دمشق الدولي، وذلك من خلال زيادة أعداد المقاعد الجوية المتاحة للوصول إلى سورية، اعتماد سياسة الأجواء المفتوحة، والترخيص للشركات الخاصة، باستخدام الطائرات المملوكة والمستأجرة لتخديم حركة القادمين إلى القطر عموماً، والقادمين كذلك لأغراض السياحة خصوصاً.

- وتتمثل أهمية البنى التحتية الأخرى، في تفعيل حركة السياحة ضمن منطقة الدراسة، وذلك من خلال تحسين مواصفاتها ورفع سويتها التخدمية. فإن تأمين الطاقة الكهربائية ومياه الشرب إلى مختلف المناطق والأحياء دون انقطاع، ولاسيما خلال فصل الصيف، يعدُّ أمراً ضرورياً وبالغ الأهمية للسكان والمصطافين المقيمين لمدة طويلة في تلك المناطق، فنحو 15% من السياح العرب في منطقة الزبداني، ينظرون إلى الخدمات السياحية على أنها غير كافية، وفيها نقص كبير. في حين تتراجع الشكوى من تلك النواحي للمقيمين والسواح في مدينة دمشق، وذلك كونها العاصمة التي تتركز فيها معظم الخدمات المهمة التي يمكنها أن تلبي، القسم الأكبر مما يحتاجه السائح. هذا أيضاً يُقال عن الخدمات الأخرى المتعلقة بالخدمات الصحية والطبية والمصرفية التي تعاني في كثير من الأحيان من تدني السوية التخدمية لها؛ إلى جانب

ملاحظة سوء توزيعها الجغرافي بين المناطق، حيث يوجد في مدينة الزيداني مشفى حكومي واحد وثلاثة مستشفيات خاصة وعدد من العيادات الطبية المتنوعة والصيدليات، ولكن وجودها ينحصر ضمن مركز المدينة، ولاسيما المحطة. في حين لا نجد أي مشفى في بلودان أو بقين ومضايا، ويقتصر الأمر على وجود مركز صحي وبعض العيادات الخاصة والصيدليات. مما تدعو الحاجة للعمل على رفع سوية مختلف الخدمات ونشرها في شتى الأحياء دون تركزها في مكان واحد، من وسط المدينة، ومحاولة تعزيز كفاءتها التشغيلية لتلبية حاجات ومتطلبات السكان والسياح بأن واحد.

3- زيادة مظاهر التعدي على مكونات البيئة الطبيعية للسياحية في منطقة الدراسة. وذلك من خلال التلوث الذي تتعرض له مكونات البيئة الطبيعية، من الهواء والمياه والتربة والغطاء النباتي، وذلك من خلال النشاطات البشرية والاقتصادية المتزايدة، والفعاليات الأخرى المرتبطة بالنشاطات السياحية. هذا ما يدعو إلى تكثيف الجهود من قبل الهيئات العامة، والشعبية الخاصة، للحد -قدر المستطاع- من الأضرار التي تلحق بتلك المظاهر البيئية التي تعد أساساً مهماً في حركة الجذب السياحي للمنطقة.

خاتمة:

يشهد مناخ الاستثمار الاقتصادي في سورية، خلال السنوات الأخيرة، ولاسيما مجالات النقل والسياحة نمواً متسارعاً، وذلك من خلال عملية الإصلاح والتحديث التي تتجلى في جملة الأنظمة والقوانين والتشريعات الجديدة التي ترتبط عملياً بالمسألة التنموية في البلاد.

وتسعى الإصلاحات المنشودة إلى تعبئة الطاقات والموارد الوطنية المتاحة، لمواجهة التحديات التنموية الداخلية والخارجية، لرفع قدرة سورية على مواجهة

تحديات العولمة الإقليمية والعالمية، والتوجه إلى بناء اقتصاد يواكب متطلبات القرن الحادي والعشرين، وذلك من خلال تحقيق نمو اقتصادي أعلى وبمعدلات مستقرة ومستدامة، وتحديث البنية الهيكلية للاقتصاد، وإيجاد فرص عمل كافية، لاستيعاب العمالة السنوية المتزايدة، وتشجيع القطاع الخاص، للمشاركة بفعالية في عملية التنمية، ليكون شريكاً كاملاً واستراتيجياً فيه، من خلال خلق بنية استثمارية مناسبة وتوفير البنى الأساسية التي تشكل الركيزة المهمة لدعم النشاطات المرتبطة بصناعة السياحة، بالشكل الذي يغطي حجم الطلب المتوقع قياساً بنسبة زيادة السياح البالغة 15% سنوياً، إلى جانب رفع سوية تلك الصناعة والمجالات الأخرى المرتبطة بها، وفق الأسس الحديثة التي تتوافق مع المتطلبات والتوجهات العالمية للاستغلال الأمثل للمقومات الطبيعية والثقافية المتوفرة، وتقديم المنطقة كمنتج سياحي متكامل، والترويج للسياحة المحلية والعربية، والسعي لاستعادة القدوم الأوروبي من خلال تأمين الظروف المناسبة لذلك.

وهذا ما يتطلب العمل على تكثيف الجهود لإبراز أهم المقومات المميزة للقطر؛ لإظهار وجهه الحضاري واستغلال موارده المادية والبشرية وتسخيرها لخدمة الاقتصاد ومجالات التنمية بأشكالها المختلفة.

المراجع

- أبوقاسم، جميلة، واقع السياحة في مدينة دمشق والمحافظات الجنوبية من سورية وآفاقها المستقبلية، رسالة دكتوراه، جامعة دمشق، قسم الجغرافية، 1999 .
- البلخي، محمد خير، وآخرون . تحسين نظام النقل الداخلي في مدينة دمشق، جامعة دمشق، 1991.
- توفيق، ماهر، صناعة السياحة، دار زهران، عمان 1996 .
- الجلاّد، أحمد، جغرافية السياحة، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1991 .
- خربوطلي، صلاح الدين، السياحة صناعة العصر، دار حازم، دمشق 2002.
- خير، صفوح، مدينة دمشق، وزارة الثقافة، دمشق، 1980.
- دبس، ممدوح، جغرافية الخدمات، جامعة دمشق، دمشق، 2005 .
- دليل المستثمر، وزارة السياحة، دمشق، 2005 .
- دليل المشاريع المعروضة في ملتقى سوق الاستثمار السياحي الثاني، وزارة السياحة، دمشق، 2006
- دياب، علي محمد، جلال بدر، خضرة، جغرافية السياحة والخدمات، جامعة تشرين، 2006 .
- القرارات الناظمة للاستثمار السياحي في الجمهورية العربية السورية، وزارة السياحة، 2006.
- كيال، منير، دمشق ياسمينة التاريخ، دمشق، 2004.
- المجموعة الإحصائية، المكتب المركزي للإحصاء، دمشق، 2005.

- موسى، علي حسن، دمشق مصايفها ومنتزهاتها، دار البشائر، دمشق، 1999.
- موسى، علي حسن، البيئة والتلوث، مطبعة دار حيان، دمشق 1988.
- موسى، علي حسن، السياحة في سورية، نينوى، دمشق، دون تاريخ.
- ناعس، هيثم، جغرافية النقل، جامعة دمشق، دمشق، 2006.
- وهبي، صالح، الإنسان والبيئة والتلوث البيئي، دمشق، دار الفكر، 2001.

تاريخ ورود البحث إلى مجلة جامعة دمشق 2007/2/18.