

## التنمية السياحية المستدامة للطرق التاريخية والدينية: بالتطبيق على شبه جزيرة سيناء

رانا محسن عباس مروة مجدي غانم نيفين جلال عيد

كلية السياحة و الفنادق - جامعة قناة السويس

### المخلص

على الرغم من أهميتها البارزة و تنوع مواردها السياحية (مثل الجبال، الأودية، عيون المياه الكبريتية، المحميات الطبيعية، نباتات طبية و أخرى نادرة، الشواطئ البكر و مياه البحر الأحمر النقية) إلا أن الطرق التاريخية في مصر غير منمأة بالشكل الذي يتناسب مع مكانتها و ثراء مواردها. فتلك الطرق تعاني من الإهمال و غياب خطط التنمية السياحية، كما تعاني من مشكلات فيما يخص أساليب الترميم و الحفر الأثري بها. هذا و لا يوجد عدد كاف من الدراسات السياحية التي تقف على أسباب عدم تنمية تلك المناطق الثرية سياحياً أو تتعرض للطرق الفعالة لتنميتها في إطار الاستدامة. يقوم البحث بدراسة الطرق التاريخية (التجارية، الحربية و الدينية) بشبه جزيرة سيناء من حيث مقوماتها و معوقات تطبيق التنمية السياحية المستدامة بها، و يقدم البحث بعض المقترحات التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار لضمان تنمية سياحية فعالة بتلك الطرق و محيطها بما يسهم في أن تكون الطرق التاريخية بسيناء في مصاف المناطق التاريخية و الدينية بالمنطقة العربية كما تستحق أن تكون.

تم تنويع طرق جمع و تحليل البيانات لتشمل استثمارات استقصاء، مقابلات شخصية و تحليل لبعض التقارير الحكومية عن التنمية بالطرق التاريخية في سيناء. كما سعى البحث أن تكون العينة ممثلة لمختلف آراء جموع المنتفعين مثل القطاع العام السياحي و الأثري و القطاع الخاص، السكان المحليين و الخبراء السياحيين. يلقي البحث الضوء على تنوع مقومات التنمية السياحية الطبيعية و الأثرية و التراثية بالطرق التاريخية في سيناء، كما أبرز إمكانية الاستفادة من هذه المقومات في جذب أنواع مختلفة من السياحة إلى جانب السياحة الثقافية و استهداف أنماط متعددة من السياح من الديانات (الإسلامية، المسيحية و اليهودية). أظهرت نتائج البحث ضعف التسهيلات و الخدمات السياحية (مثل أماكن الإقامة، المطاعم، الكافيتريات و المحلات التجارية) و قصور البنية الأساسية (مثل الكهرباء، الاتصالات السلكية و اللاسلكية، إمدادات المياه، السكك الحديدية، الموانئ و المطارات) في بعض الطرق التاريخية بسيناء و انعدامها في البعض الأخر، مما يعوق التنمية السياحية المستدامة بها. كما أكدت النتائج أيضاً أن المشكلات الإدارية الناتجة عن عدم وجود تخطيط علمي سليم لإدارة الطرق التاريخية بمصر يراعى فيه مبادئ الاستدامة (مثل إدماج المجتمع المحلي و القطاع الخاص في خطط التنمية) يؤثر سلباً في التنمية السياحية المستدامة بها. تمثلت تلك المشكلات أيضاً في عدم وضوح الرؤية الخاصة بالتنمية المستدامة، و وجود تضارب في المهام و المصالح لدى الجهات المسؤولة عن التنمية، بالإضافة إلى نقص الدعم المادي و عدم دقة المعلومات التاريخية و الأثرية الموثقة عن تلك الطرق. خلص البحث إلى عدد من المقترحات، تم تقسيمها إلى ستة محاور: مقترحات خاصة بتخطيط التنمية السياحية، و أخرى خاصة بالبنية السياحية و تسويق الطرق التاريخية و المجتمع المحلي و تنميته إلى جانب بعض المقترحات التي تسهم في تحسين الوضع الأمني و الحفاظ على التراث الأثري بالمناطق التاريخية في سيناء.

**الكلمات الدالة:** التنمية السياحية، الطرق التاريخية، الطرق الدينية، السياحة المستدامة، شبه جزيرة سيناء

### المقدمة

السياحة التراثية هي تجربة السفر إلى الأماكن التي تشمل التاريخ و الثقافة و الموارد الطبيعية و يتم فيها ممارسة الأنشطة التي تربط السائح بنمط حياة و تراث المجتمع المحلي سواء كان ذلك من الماضي أو الحاضر ( WHC, 2012 ) و (Silberberg, 1995). وتشمل السياحة التراثية التعرف على التراث الخاص بالتاريخ و الفن و العلم، و أنماط الحياة، و الهندسة المعمارية و المناظر الطبيعية، كما تشمل أيضاً ما يشار إليه باسم "سياحة الإرث" التي تعنى السفر للبحث عن الأنساب أو الرغبة في الشعور بالاتصال بالأجداد و الأسلاف (McCain and Ray, 2003). و من هنا فإن سياحة التعرف على الطرق التاريخية و ما تحويه من آثار و قصص من التاريخ تعد أحد أوجه السياحة التراثية الثقافية، و من ثم فإن تنميتها السياحية بشكل فعال - خاصة في مصر - هي إحدى اهتمامات الدراسة الحالية.

تتبع أهمية التراث الأثري بصورة رئيسية من القيم و المعاني و الدلالات الثقافية، التاريخية، الفنية و الاجتماعية التي تجسد تاريخ الأمم و الشعوب في مناطق التراث الثقافي (الزهراني و قسيمة، 2009). و تعمل التنمية السياحية للمناطق التاريخية و الأثرية على خلق فرص للسائحين للحصول على فهم أعمق لتاريخ تلك المناطق و لعادات و تقاليد سكانها على مر التاريخ (قسيمة، 2005) و (Camp et al. 2012). كما تتنوع فوائد التنمية السياحية للمناطق التاريخية و التراثية، فمنها من له علاقة بتحسين الحياة الاقتصادية و الاجتماعية للسكان المحليين (Hampton, 2005) و (Rosler, 2012) و منها ما يعود بالنفع على التراث الأثري و الحضاري نفسه من حيث ترميمه و تثقيف المجتمع المحلي و السائحين بكيفية التعامل معه و طرق الحفاظ عليه. (Helmy and Cooper, 2002) و (Albert, 2012). إلا أن تعظيم الاستفادة من السياحة التراثية يعتمد بالأساس على أسلوب التخطيط و التنمية السياحية المتبعة بتلك المناطق، فقد أكد مركز التراث العالمي (World Heritage Centre) التابع لمنظمة اليونسكو على أن التنمية السياحية المتواصلة أو المستدامة التي تسعى إلى تحقيق التوازن في التنمية - بهدف الحفاظ على الموارد الطبيعية و التراثية للأجيال القادمة - أصبحت ضرورة يجب اتباعها لتحقيق الفوائد المرجوة من السياحة التراثية فيما يخص تنمية المجتمع المحلي و الحفاظ على التراث (Unesco, 1993) و (WHC, 2012). و أكدت العديد من الدراسات السابقة على أن تحقيق التنمية السياحية المتوازنة يجب أن يعمل على زيادة العوائد الاقتصادية من السياحة بهدف تحسين النواحي الاجتماعية (مثل تثقيف السكان المحليين)، السياسية (مثل تصميم و تنفيذ قوانين و سياسات داعمة للتنمية السياحية) و البنية للمناطق التاريخية و الأثرية (Ghanem and Saad, 2003; Nasser, 2003; Nyaupane, 2009; Millar, 2012).

( 2015 ; الطائي، 2004). و قد تم رصد عدد من المبادئ التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار لتحقيق التنمية المستدامة من خلال الدراسات السابقة، جاء أبرزها في النقاط التالية: أولاً: توفير خطة طويلة الأجل تحصر بشكل مستمر على مراقبة و تقييم تنفيذ بنود الخطة الموضوعية و تهتم بالتغذية العكسية لجوانبها (WHC, 2009, Article 111). ثانياً: ضرورة الاستعانة بالمجتمع المحلي أو ممثليه جنباً إلى جنب مع باقي المنتفعين أو المتأثرين بالتنمية السياحية (Stakeholders involvement) منذ وضع الخطة وحتى تنفيذها لضمان دعمهم للتنمية المستدامة والتزامهم بالقواعد التي تضعها الخطة (Eraqi, 2003, Hampton, 2005 و Rossler, 2012). ثالثاً: مراعاة الطاقة الاستيعابية للمناطق التاريخية والأثرية (Albert, 2012). رابعاً: ضمان حماية التراث البيئي والثقافي للمجتمع (Eraqi, 2003, Albert, 2012) خامساً: الاهتمام بالتواصل الفعال مع المجتمعات المحلية و دعم مشاركتها في الحفاظ على أثرها (WHC, 2012 و حويش، 2003). هذا و قد أضاف Eraqi (2003) بعض النقاط الأخرى التي يجب الاهتمام بها لتحقيق تنمية سياحية مستدامة، جاء منها: مقابلة الاحتياجات الأساسية للعنصر البشري و الارتقاء بالمستويات المعيشية، خلق فرص جديدة للاستثمار و من ثم زيادة فرص العمل، تحسين البنية الأساسية والخدمات العامة في المجتمعات المضيفة، خلق أسواق جديدة للمنتجات المحلية، الارتقاء بمستوى التسهيلات الترفيهية وإتاحتها للسائحين والسكان المحليين، الاستخدام الفعال للأرض وتخطيط المساحات الأرضية بما يتناسب مع البيئة المحيطة و أخيراً إيجاد معايير للمحاسبة البيئية و الرقابة على التأثيرات السلبية للسياحة.

هذا ولا يعتبر العمل على تحقيق التنمية السياحية المستدامة بالأمر الهين، خاصة فيما يتعلق بتنفيذها في الدول النامية التي تعتبر مصر واحدة منها. حيث يواجه تخطيط التنمية السياحية المستدامة عدداً من التحديات التي يمكن أن تقف حائلاً أمام فاعلية تنفيذها. فعلى سبيل المثال فقد أكد Timothy et al (2009) أن نقص الدعم المالي اللازم لتنمية المناطق التاريخية والأثرية و ترميمها هو عادة أحد أهم المشكلات التي يمكن أن تعيق التنمية المستدامة بالدول النامية. كما أكد كل من WTC (2009) و Tosun (2000) و Ghanem and saad (2015) أن عدم مشاركة المجتمع المحلي في التنمية السياحية خاصة في الدول النامية يعتبر أحد مشكلات تحقيق الاستدامة، الأمر الذي ينبع من قلة وعي السكان، قلة وعي الإدارة العليا بمتطلبات التنمية المستدامة، وعدم توافر نظام يعمل على إشراك المجتمعات المحلية في تخطيط و تنفيذ مشروعات التنمية السياحية سواء في المناطق السياحية عامه أو الأثرية. هذا بالإضافة إلى ما أكده خلف الله وتومية (2011) من أن عدم توافر نظام رقابة صارم يترتب عليه عدم تطبيق الإجراءات الجزائية على المتسببين في الإضرار بالتراث البيئي أو الثقافي مما يؤدي إلى تدهور السياحة التراثية. وقد لخص الزهراني (2012) المشكلات التي تواجه التنمية السياحية المستدامة للمناطق التراثية بالدول العربية في 1. هدم العديد من الأبنية التراثية لمصلحة التطوير والاستثمار الاقتصادي والتخطيط الحضري وبالتالي تفكيك النسيج الحضري الممثل لثقافة الأمة وحضارتها. 2. عدم وجود حصر للمباني التراثية في العديد من الدول وخاصة الدول العربية. 3. غياب الوعي بأهمية هذا التراث، و قد أضاف خلف الله و تومية (2011) أن نقص الجمعيات التي تنادي بحماية التراث الثقافي والتعريف بطرق المحافظة عليه قد يكون احد أسباب نقص التوعية لدى السكان المحليين. 4. الترميم العشوائي غير المدروس للأبنية من قبل أصحابها أو المستثمرين لعدم وجود قواعد أساسية للترميم تعمل على ضمان الحفاظ على الآثار التي يتم ترميمها.

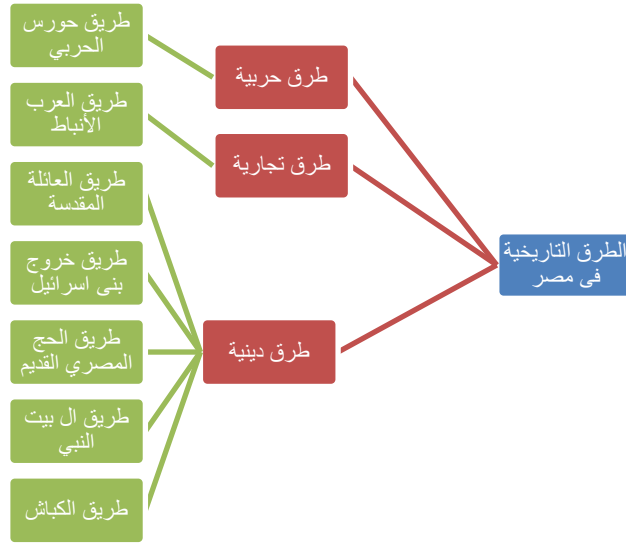
وعلى الرغم من أن هناك عدداً من الباحثين قد ناقشوا أهمية التنمية المستدامة للسياحة التراثية و المعوقات التي تقف أمام تطبيق الاستدامة بشكل فعال، إلا أن القليل هو ما نعرفه عن تطبيق التنمية المستدامة بالطرق التاريخية الدينية، الحربية أو التجارية سواء على المستوى الدولي أو في مصر (محل الدراسة الحالية). و من هنا فقد نشأت فكرة هذا البحث الذي يهدف إلى دراسة الوضع الحالي للتنمية السياحية بالطرق التاريخية في شبه جزيرة سيناء، والوقوف على أسباب عدم استغلالها بالشكل الذي يتوافق مع أهميتها التاريخية والدينية. إلى جانب بحث كيفية تحقيق تنمية سياحية ثقافية مستدامة للاستفادة من الموارد الأثرية والتراثية و الطبيعية لتلك الطرق و محيطها. ولعل أحد أهم ما يميز شبه جزيرة سيناء هو الطابع الديني و الثقافي الفريد، حيث كانت مساراً لعدد من الأنبياء و الرسل و أيضاً طريقاً تجارياً للقوافل التجارية، كما قامت على أراضيها العديد من المعارك على مختلف العصور. و هو ما أسفر عن عدد من الآثار و أعطى لسيناء خاصة و مصر عامة ميزة تنافسية تدعم تنمية السياحة الثقافية والدينية على أراضيها. علاوة على تنوع المقومات الطبيعية للسياحة في المناطق التي يوجد بها الطرق التاريخية (مثل الجبال، الأودية، عيون المياه الكبريتية، المحميات الطبيعية، نباتات طبية و أخرى نادرة، الشواطئ البكر و مياه البحر الأحمر النقية) مما يساعد على تنوع العرض السياحي ليشمل أنواع أخرى من السياحة يمكن أن تدعم السياحة الثقافية (مثل السياحة العلاجية، السفاري، السياحة الشاطئية، سياحة الصحارى و المغامرات).

إلا أن تلك الطرق و المناطق المحيطة بها غير منمأة بالشكل الذي يتناسب مع مكانتها التاريخية و الدينية و ثراء مواردها الطبيعية التي تعد احد أهم أركان التنمية السياحية (جودة، 2011 وريحان، 2012). و بالتالي فهي لا توجد على الخريطة السياحية المصرية ولم يتم إدراجها ببرامج الشركات السياحية. هذا ولا يوجد عدد كافٍ من الدراسات السياحية التي تقف على أسباب عدم تنمية تلك المناطق الثرية سياحياً أو تتعرض للطرق الفعالة لتنميتها في إطار الاستدامة لكي تصبح في مصاف المناطق التاريخية و الدينية بالمنطقة العربية كما تستحق أن تكون. و من هنا فقد جاءت هذه الدراسة للإجابة عن السؤال الآتي: كيف يمكن استغلال الطرق التاريخية (التجارية و الحربية) و الدينية بشبه جزيرة سيناء كأحد عوامل الجذب السياحي في مصر؟ للوصول لإجابة شافية عن هذا السؤال، قام البحث بالإجابة عن عدد من الأسئلة الفرعية. أولاً: ما هي المقومات التي توجد بالطرق التاريخية و الدينية؟ ثانياً: ما هي المعوقات التي تقف حياءً لتنمية الطرق التاريخية و الدينية في سيناء؟ و أخيراً، كيف يمكن تحقيق تنمية سياحية مستدامة لتلك الطرق؟

و من الجدير بالذكر انه لم يرد بالدراسات السابقة تعريف محدد لمصطلح الطرق التاريخية، إلا انه يمكن أن يتم تعريفها على أنها تلك الدروب التي اعتاد السلف أن يسلكوها على مر الزمان لأغراض تجارية أو حربية أو دينية. علماً بأن بعض تلك الطرق كان يبدأ و ينتهي في حدود دولة بعينها أما بعضها الآخر فكان يمر عبر عدة دول. و كانت هذه الطرق غالباً ما تحتوى على منشآت من شأنها تقديم خدمات الاستراحة والإعاشة (أو الاحتماء) كالآبار و القلاع و الكنائس. و هو ما يمثل أثراً تستحق المشاهدة في عصرنا الحديث، وفيما يلي عرض للطرق التاريخية محل الدراسة يشمل الامتداد الجغرافي و مقومات التنمية بها.

### الطرق التاريخية في سيناء: الامتداد الجغرافي و المقومات

يمكن تقسيم الطرق التاريخية في مصر إلى ثلاث أقسام: طرق دينية، طرق حربية و طرق تجارية (ريحان، 2012) كما هو موضح بالشكل رقم 1:



الشكل (1): تقسيمات الطرق التاريخية في مصر

تتعدد مقومات التنمية السياحية المستدامة بالطرق التاريخية بسيناء، و سيتعرض البحث لرصد أهم تلك المقومات من الناحية التاريخية، الأثرية والطبيعية (الموقع، المناخ و تنوع السطح):

#### طريق خروج بني إسرائيل

إن طريق خروج بني إسرائيل يمثل قيمة لكل الأديان السماوية، حيث وردت قصة نبي الله موسى وبني إسرائيل في عدة سور بالقرآن الكريم. ولقد كرم الله سبحانه وتعالى جبل الطور. كما أن لهذا الطريق مكانة خاصة في الديانة المسيحية طبقاً لدروزة (1984) حيث ذكرت الوثائق التاريخية أهم المباني الدينية المسيحية بسيناء كالأديرة والكنائس التي بنيت في محطات الطريق تبركاً بهذه الأماكن ومن أشهرها دير طور سيناء الذي أطلق عليه دير سانت كاترين فيما بعد، وهو من أهم وأقدم الأديرة على مستوى العالم. وقد اختلفت الآراء حول تحديد محطات طريق خروج بني إسرائيل في سيناء (إبراهيم، 1994) ولكن هناك بعض الشواهد الباقية حتى الآن تتفق مع ما ذكر في القرآن الكريم والعهد القديم مثل منطقة عيون موسى ثم منطقة معبد سراييط الخادم ثم طور سيناء ثم منطقة الجبل المقدس (سانت كاترين حالياً) و أخيراً منطقة عين حضرة التي تلاها الطريق الساحلي الموازي لخليج العقبة حتى الوصول إلي بركة فاران في جنوب فلسطين (انظر الشكل رقم 2). و من أهم المقومات الأثرية التي تركتها الحضارات المختلفة في طريق خروج بني إسرائيل:

- آثار الحضارة الفرعونية: تتمثل في عيون موسى ، جبل الشريعة ، هيكل سراييط الخادم و خيمة الاجتماع، حمامات فرعون
- آثار الحضارة القبطية: تتمثل في وادي غرندل ، دير سانت كاترين
- آثار الحضارة الإسلامية: تتمثل في مسجد الحاكم بأمر الله ، قاعة فرعون ، مقام النبي هارون

#### طريق العائلة المقدسة

اعتبر المصريون دخول السيد المسيح والسيدة العذراء مريم أرض مصر بركة كبيرة لأرضها ولشعبها. حيث يوضح Meinardus (2000) أن العائلة المقدسة سارت من بيت لحم إلى غزة و منها إلى رفح ثم إلى الشيخ زويد ثم العريش وأضاف Ava (2009) أن العائلة المقدسة انتقلت من رفح إلى العريش و منها إلى المحمدية التي تقع ما بين تل القلس والفرما عند نهاية بحيرة البردويل. وتابعت العائلة المقدسة المسيرة إلى مصر من خلال الفرما التي كانت المحطة الأخيرة لها في سيناء(درويش، 2012). ومن أهم المقومات الأثرية التي تركتها الحضارات المختلفة في محطات طريق العائلة المقدسة (انظر الشكل رقم 2):

- رفح : تمثال من الرخام الأبيض الناصع وهو تمثال للقدوس مارجرجس، وكذلك تمثال للقديسة أم النور العذراء مريم
- تل المخزن: تم الكشف عن واحدة من أكبر الكنائس الأثرية القديمة الموجودة بشمال سيناء بل في مصر . والتي يبلغ طول محورها من الشرق إلى الغرب حوالي مائة متر وقد بنيت على الطراز البازيليكي
- تل الكنائس: تم الكشف فيه عن جبانة ترجع للعصر الروماني والبيزنطي و حمام روماني ومسرح
- الشيخ زويد : تم العثور على آثار هامة عن طريق الحفائر بهذه المنطقة ، كما وجد فيها فسيفساء معروضة الآن بمتحف الإسمايلية (Ava, 2009)

- العريش :- تم العثور على بقايا كنائس في طرقات المدينة كما أوضح Cowan(2013) ، وأثناء تواجد الإسرائيليين في العريش اكتشفوا معبداً فرعونياً يرجع إلى الأسرة ١٨.

### طريق الحج القديم

يتمر درب الحج المصري القديم عبر سيناء و ارتبط بمجموعة من الطرق التجارية والحربية الأخرى و كان يمر عبره حجاج المغرب العربي والأندلس وسمي أيضا بطريق المحمل حيث كانت تحمل فيه كسوة الكعبة الشريفة عبوراً إلى الأراضي الحجازية، و أضاف غنيمه (1999) أن طريق الحج القديم ينقسم إلى ثلاث مراحل تتقارب في مسافتها إلى حد كبير (انظر الشكل رقم 2) . المرحلة الأولى من بداية الطريق عند القاهرة وحتى عجرود وطولها 150 كم ، ثم المرحلة الثانية من عجرود إلى نخل وطولها 150 كم ثم المرحلة الثالثة من نخل إلى عقبة أبلة وطولها 200 كم. وكانت تقطع كل مرحلة من هذه المراحل الثلاث في نحو ثلاثة أيام بسير قوافل الحجيج ( إبراهيم ، 1994) . ومن أهم المقومات الأثرية التي تركتها الحضارات المختلفة في طريق الحج القديم:

- النواطير: هي من الآثار التي تركها سلاطين مصر في درب الحج المصري، و هي ثلاث أعمدة من الحجر بين ترعة السويس وشرفة وادي الحاج
- تل الخوينات: يرجع إلى العصر اليوناني الروماني وقد تم استرداد شواهد قبور ضمن آثار سيناء التي تم استعادتها من إسرائيل
- قلعة نخل: توجد القلعة في مدينة نخل من عصر السلطان قنصوه الغوري
- قلعة الباشا: توجد قرب عين سدر وهي من منشآت القائد صلاح الدين في عام 1188م

### طريق آل البيت

يعد هذا الطريق من أهم الطرق الدينية التاريخية في مصر، سارت السيدة زينب و معها السيدتين سكينه و فاطمة ابنتا الحسين رضي الله عنه من العراق إلى مصر بعد معركة كربلاء في عام 61 هـ ، 680 م . يمتد مسار آل بيت النبي لمسافة كبيرة من مدينة مكة المكرمة داخل الأراضي الحجازية إلى المملكة المغربية (انظر الشكل رقم 2)، عابراً عدداً من الدول تاركاً بكل منها عدد كبير من الأضرحة و العتبات المقدسة (أبو المجد، 2003). وطبقاً لمركز آل البيت العالمي للمعلومات(2012) فإن امتداد مسار آل البيت و العتبات المقدسة يمر بعدد من المحطات بداية من المدينة المنورة حيث خرج ركب الإمام الحسين نحو مكة المكرمة، و سار معه نفر من أهل بيته وأصحابه، و برفقته نساؤه وأبنائه، وأخته السيدة زينب الكبرى و منها إلى الكوفة ، ثم الشام و منها إلى الأردن ثم وصلوا إلى مصر، فكانت السيدة زينب أول آل البيت الذين حضروا إلى مصر، و خرج لاستقبالها جموع المسلمين و علي رأسهم والي مصر الأموي مسلمة بن مخلد الأنصاري، و ذهب بعض آل البيت إلى ليبيا ثم تونس ثم الجزائر وكانت المغرب هي آخر محطات من تبقى من آل بيت النبي (ص).

### طريق حورس الحربي (طريق الفتح الإسلامي)

طريق حورس هو أول طريق حربي عبره الهكسوس لغزو مصر في عهد الدولة الوسطى و عبرها أحمرس الثالث، وأطلقت هذه التسمية في العادة على الطريق الشمالي الذي كان يربط مصر بالعالم الشرقي الشمالي و بلاد الشام ، و أضاف عوض ( 1999) أن الطريق الحربي من القنطرة إلى رفح لا يزيد عن مئتي كيلومتر و يمر بعدة محطات هي قلعة ثارو (سيلا) و مكانها الآن تل أبو صيفة على بعد كيلومترين و نصف كيلومتر شرقي بلدة القنطرة الحالية،(انظر الشكل رقم 2) ثم مسكن الأسد و قد سمي في بردية أنسطاس باسم مسكن رمسيس، و منها إلى بئر من ماعت و بئر ثان اسمه البئر العذب الماء و تكرر اسم سبتي الأول من ماعت رع أنه أنشأ عدداً من تلك الحصون بل و ربما رمم بعضها الآخر أيضاً و خاصة بعدما أصابها الإهمال بعد أن انصرف أخناتون و من أتى بعده من الملوك عن حروب آسيا (إبراهيم ، 1994). ومن أهم المقومات الأثرية التي تركتها الحضارات المختلفة في طريق الفتح الإسلامي هي قاطية تقع إلى الشرق من مدينة القنطرة شرق بحوالي 65 كم على الدرب السلطاني القديم أو الطريق الرملي الذي سلكه عمرو بن العاص أثناء فتح مصر. وهي من أهم المدن التجارية في العصر المملوكي و لها ميناء على البحر هو الطينة و بها تجبي الضرائب و الجمارك من التجار و تم كشف بها عن جامع من إنشاء الظاهر بيبرس .

### طريق العرب الأنباط (درب البتراء)

طريق البتراء هي طريق التجار و المسافرين من مصر إلى العقبة و السعودية و البتراء و شرقي الأردن ، و أوضح Negev, (1977) أنها تبدأ من السويس و تتجه جنوباً بشكل مرتفع قليلاً عن شاطئ البحر فتمر بعيون موسى و تقطع وادي الاحثا ، فوادي سدر ، فوادي وردان، فوادي عمارة ، فوادي غرندل ، فوادي وسيط ، فوادي أثيل حتى تأتي رأس وادي شبكية فتتحد في وادي الحمر ثم بطريق فيران فوادي الشيخ إلى قرب الوطية فتترك وادي الشيخ صاعداً شرقاً إلى طور سيناء و تبقى في اتجاهها شمالاً بشرق إلى وادي حدره ، فوادي الغزالة ، فوادي العين، فنويبع ، فالعقبة ، فالبتراء (انظر الشكل رقم 2). و أكد Jones (1988) أن القوافل التجارية كانت تمر من الجزء الشمالي من سيناء و ليس الجزء الجنوبي، حيث أن جميع الطرق التجارية في جنوب سيناء يفترض أن تكون ممرات محلية للمقيمين المحليين و ليست رباطاً للطرق الرئيسية. ومن أهم المقومات الأثرية التي تركتها الحضارات المختلفة في طريق العرب الأنباط هي تلك النقوش القبطية، حيث كشفت الحفريات الأثرية عن وجود ما يقارب ثلاث آلاف نقش نبطي في جنوب شبه جزيرة سيناء يعود القرنين الثاني و الثالث الميلاديين (Negev, 1977).



شكل (2): خريطة للطرق التاريخية عبر سيناء و أهم المدن و المراكز التي تمر بها ( سالمان، 2014)

رقم 1 على الخريطة يوضح الطريق الساحلي الشمالي (طريق العائلة المقدسة، طريق حورس الحربي، طريق الفتح الإسلامي

رقم 2 و 3 يوضح الطريق الأوسط (طريق العرب الأنباط، طريق آل البيت)

رقم 4 يوضح الطريق الجنوبي (طريق الحج القديم، طريق خروج بني إسرائيل)

وتتمتع الطرق التاريخية في سيناء بالعديد من المقومات الطبيعية الجاذبة للسياحة كالموقع الجغرافي المتميز والمناخ المعتدل الذي يساعد على زيادة طول الموسم السياحي بها. كما يساعد التنوع في مظاهر السطح و تنوع البيئات كالساحلية و الصحراوية على تنوع المنتج السياحي ليشمل عدد كبير من الأنشطة السياحية، إذ يمكن أن يمارس في تلك المناطق السياحة الشاطئية و سياحة السفاري وغيرها.

وعن الموقع الجغرافي لشبه جزيرة سيناء فتقع بين البحر المتوسط وخليج السويس وقناة السويس والبحر الأحمر وخليج العقبة. وتربط أفريقيا بآسيا عبر الحد المشترك مع فلسطين شرقا. ويتسم مناخ سيناء بكونه مناخاً صحراوياً متوسطياً يتصف عامة بالجفاف والحرارة والقارية معظم العام باستثناء الساحل المتوسطي وأعلى الجبال وتعد جبال سيناء شبه جافة و تسطع بها الشمس تقريبا طوال العام (علوش، 1986). و تنقسم سيناء من حيث التضاريس إلي ثلاثة أقسام رئيسية هي (الجوهري، 1998) :

- القسم الجنوبي: وهو منطقة وعره شديدة الصلابة تتألف من جبال جرانيتية شاهقة الارتفاع ، ويصل ارتفاع جبل كاترين نحو 2637 مترا فوق سطح البحر وهو أعلى قمة جبلية في مصر
- القسم الأوسط: وهو منطقة الهضاب الوسطي أو هضبة التيه وتنحدر أودية هذه الهضبة نحو البحر المتوسط انحدارا تدريجيا
- القسم الشمالي: ويضم المنطقة المحصورة بين البحر المتوسط شمالا وهضبة التيه جنوبا وهو عبارة عن أرض منبسطة ومنطقة سهلية تكثر فيها موارد المياه الناتجة عن الأمطار التي تنحدر مياهها من المرتفعات الجنوبية وهضاب المنطقة الوسطي

### منهج البحث

يقوم البحث بدراسة التنمية السياحية المستدامة بالطرق التاريخية الدينية والحربية والتجارية الموجودة في شبه جزيرة سيناء و ذلك من خلال رصد الوضع الحالي للتنمية السياحية بتلك المناطق و المقومات الطبيعية والتاريخية والتراثية والأثرية التي تدعم التنمية السياحية بها. كما يهدف البحث أيضا إلى التعرف على معوقات التنمية المستدامة و ما يجب أن يؤخذ في الاعتبار لضمان تحقيق تنمية سياحية فعالة تراعى جوانب الاستدامة. وتمثل السؤال الرئيسي للبحث في : كيف يمكن استغلال الطرق التاريخية (التجارية و الحربية) والدينية بشبه جزيرة سيناء كأحد عوامل الجذب السياحي في مصر؟ وللوصول لإجابة عن هذا السؤال، قام البحث بالإجابة عن عدد من الأسئلة الفرعية. أولا: ما هي المقومات التي توجد بالطرق التاريخية و الدينية؟ ثانيا: ما هي المعوقات التي تقف حيلال تنميه الطرق التاريخية و الدينية في سيناء؟ و أخيرا، كيف يمكن تحقيق تنمية سياحية مستدامة لتلك الطرق؟ تمت الإجابة على السؤال الأول من خلال تحليل بعض التقارير الخاصة بالتنمية عامة و التنمية السياحية خاصة في سيناء (مثل تقارير هيئة النقل والكباري، هيئة التنشيط السياحي والهيئة العامة للاستعلامات) مع الاستعانة ببعض الأسئلة في هذا الشأن باستمارة الاستقصاء و المقابلات الشخصية، في حين تمت الإجابة على السؤال الثاني و الثالث من خلال الدراسة العملية التي اهتمت بالتعرف على آراء عدد من المتنفعين تمثلت في الجهات الحكومية السياحية و الأثرية، شركات السياحة، الخبراء السياحيين و السكان المحليين المقيمين في سيناء .

و من خلال نتائج الدراسات السابقة التي تناولت دراسة التنمية المستدامة للسياحة الثقافية التراثية (والتي تعد الطرق التاريخية أحد أوجهها) بالإضافة إلى عدد من المقابلات الشخصية مع العاملين بالهيئات الحكومية المنوط بها التنمية السياحية في مصر، توصل البحث إلى الفرض التالي: المشكلات الإدارية الناتجة عن عدم وجود تخطيط علمي سليم لإدارة الطرق التاريخية بمصر تؤثر سلبا على التنمية السياحية المستدامة بها. ويقصد بالمشكلات الإدارية هنا تلك المشكلات التي تتعلق بإدارة السياحة بالمناطق التاريخية ويمكن أن تؤثر في فاعلية التنمية السياحية بها مثل تضارب المهام و عدم التنسيق بين الوزارات، عدم دعم الإدارة العليا للتنمية السياحية ونقص الدعم المادي إلى جانب عدم وجود خطة للتنمية

السياحية بالطرق التاريخية. وقد أشار بعض الباحثين مثل (Helmy and Cooper, 2002) و (Ghanem and Saad, 2015) و (Nyupane, 2009) إلى بعض تلك المشكلات و أكدوا أنها يمكن أن تعيق التنمية المستدامة بالمناطق الأثرية و تم ذلك دون التأكد الإحصائي وهو ما سيقوم البحث الحالي بتقديمه.

وللإجابة عن أسئلة البحث و اختبار صحة الفرض القائم، تبنت هذه الدراسة طريقة الـ (Mixed-methods) (Abbas and Creswell, 2007) Research. وقد تم من خلالها جمع البيانات الكمية و الكيفية (Quantitative and qualitative data) التي تحتاجها الدراسة وذلك من خلال استمارات الاستقصاء، المقابلات الشخصية باستخدام أسئلة مفتوحة (Unstructured interviews) وتحليل التقارير الحكومية (Research Document) (Analysis) الخاصة بالبنية السياحية و التي تم الحصول عليها من الهيئة العامة للتنشيط السياحي، الهيئة العامة للاستعلامات، هيئة النقل و الكباري، الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء و محافظة شمال سيناء (انظر الشكل رقم 3). و الجدول التالي هو شرح لأسباب و كيفية استخدام هذه الطرق (انظر الجدول رقم 1):

راعت الدراسة ضرورة تنوع العينة لكي تشمل آراء المدراء و العاملين في عدد من الجهات الحكومية المنوط بها التنمية بالطرق التاريخية و الدينية كوزارة السياحة، هيئة التنمية السياحية، هيئة التنشيط السياحي ووزارة الآثار، وذلك من أجل التعرف على حجم الاهتمام بالتنمية السياحية بالطرق التاريخية و الدينية بشبه جزيرة سيناء، مجهودات الدولة في الحفاظ على الآثار و التراث بالمناطق التاريخية، هذا إلى جانب التعرف على آراء المدراء و العاملين المختصين بالإضافة إلى آراء عدد من الشركات السياحية المتخصصة في تنظيم رحلات لشبه جزيرة سيناء حول مقومات و معوقات التنمية و ما إذا كانت خطط التنمية السياحية الرسمية للطرق التاريخية و الدينية - إن وجدت - تهتم بالتنمية المستدامة و تعمل على إشراك المجتمع المحلي و العاملين في القطاع السياحي في تخطيط و تنفيذ التنمية السياحية. و قد تم الاستعانة بالمقابلات الشخصية و استمارات الاستقصاء إلى جانب تحليل التقارير الحكومية للحصول على هذه الآراء (انظر الجدول رقم 1). كما تم التعرف على آراء عدد من السكان المحليين المقيمين بالمناطق التاريخية و الدينية محل الدراسة من خلال المقابلات الشخصية حول أهمية تنمية الطرق التاريخية و الدينية للمجتمع المحلي و آرائهم حول ما يجب أن يراعى عند تخطيط و تنفيذ التنمية السياحية بمناطق معيشتهم. و شملت الدراسة الميدانية أيضا آراء الخبراء السياحيين، وذلك للوقوف على معوقات التنمية بالطرق التاريخية و الدينية محل الدراسة و التعرف على آراءهم حول احتياجات التنمية السياحية بها. و يوضح الجدول التالي حجم عينة الدراسة و طرق جمع البيانات لكل منها:

جدول (1): عينة الدراسة و طرق جمع البيانات

الجهة	العدد	طرق جمع البيانات
العاملون بوزارة السياحة	50	استمارات استبيان
العاملون بهيئة التنشيط السياحي	50	استمارات استبيان
العاملون بهيئة التنمية السياحية	30	استمارات استبيان
العاملون بوزارة الآثار	30	استمارات استبيان
العاملون بالشركات السياحية	50	استمارات استبيان
السكان المحليين	20	مقابلات شخصية
الخبراء السياحيين	10	مقابلات شخصية
محافظ شمال سيناء و مديري القطاعات (هيئة تنشيط السياحة ووزارة السياحة بمحافظة شمال سيناء)	3	مقابلات شخصية
الإجمالي	243	

بعد تصميم استمارة الاستقصاء، تم القيام باختبار بيانات قائمة الاستقصاء علي بعض المستقصي منهم للتأكد من سلامة الصياغة ووضوح الأسئلة من خلال دراسة استطلاعية (pilot study) و بعد اخذ التعليقات المرفقة بالاستمارة في الاعتبار، تم توزيع عدد 260 استمارة استبيان، جمع منها 240 استمارة. تم استبعاد الاستمارات الغير مكتملة و التي بلغ عددها 30 استمارة، مما يجعل العينة الصالحة للتحليل الإحصائي تبلغ 210 استمارة (انظر الجدول رقم 1). كما تم القيام ب 33 مقابلة شخصية مع عدد من السكان المحليين بشبه جزيرة سيناء بالإضافة إلى عدد من خبراء السياحة، محافظ شمال سيناء و اثنين من مدراء قطاعي هيئة تنشيط السياحة و وزارة السياحة بمحافظة شمال سيناء.

بعد الانتهاء من مرحلة جمع البيانات من خلال استمارة الاستبيان، تم تفريغ استمارات الاستقصاء و إدخالها لبرنامج التحليل الإحصائي SPSS version (22) تمهيدا لمرحلة التحليل و التفسير. و تم استخدام الإحصاء الوصفي و يشمل كل من التكرارات، النسب المئوية، المتوسط الحسابي المرجح، الانحراف المعياري و معامل الاختلاف المعياري و ذلك للمقارنة بين آراء العينة محل الدراسة. كما تم استخدام اختبار ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha) لقياس ثبات وصدق محتوى استمارة الاستقصاء (Tavakol and Dennick, 2011). ترجع أهمية المصادقية و الثبات لتأثيرها البالغ في أهمية نتائج البحث و القدرة على تعميم النتائج. و ترتبط المصادقية و الثبات بالأدوات المستخدمة في البحث و مدى قدرتها على قياس المراد قياسه و مدى دقة القراءات المأخوذة من تلك الأدوات (Carmines and Zeller, 1991). هذا و قدمت استخدام اختبار كروسكال و ليس (Kruskal Wallis) للمقارنة بين آراء الجهات المختلفة (القطاع العام السياحي و الأثري و القطاع الخاص) من حيث الاتفاق و الاختلاف، و يسمى بتحليل التباين من الدرجة الأولى ل " كروسكال - و ليس" و يعد بديلاً لتحليل التباين أحادي الاتجاه، و يستخدم لاختبار الفروق بين ثلاث مجموعات أو أكثر ذات بيانات رتيبة أو يمكن ترتيبها أو المتغير المستقل تصنيفي و المتغير التابع رتيبي، ولا يتطلب أن تكون المجموعات متساوية العدد، فيمكن استخدامه لأي عدد من أفراد العينة (الشمراي، 2000).

## النتائج

الجزء التالي هو رصد و تحليل لنتائج تحليل التقارير الحكومية، استثمارات الاستقصاء و المقابلات الشخصية و ويلبها في ذلك مناقشة عامة لنتائج البحث في ضوء ما توصلت إليه الدراسات السابقة من نتائج في هذا الصدد، و فيها سيتم التأكد من صحة الفرض البحثي والإجابة عن أسئلة الدراسة.

## أولاً: الوضع الحالي للتنمية بالطرق التاريخية في سيناء

تمثل المقومات الطبيعية و الأثرية بالإضافة للتراث الشعبي و العادات و المشغولات اليدوية من حلى و سجاد من أهم ما يتميز به بدو سيناء، و هو ما يعد أحد أوجه الجذب السياحي إلى الطرق التاريخية بالمنطقة. و من هنا تتضح إمكانية تنوع المنتج السياحي ليشمل الطرق التاريخية و المناطق المحيطة بها، و بذلك توجد تنوعاً في الأنماط السياحية لتشمل السياحة الشاطئية، العلاجية، السفاري و الغوص إلى جانب السياحة الثقافية. هذا بالإضافة إلى أن تنوع الحضارات (الإسلامية، المسيحية و اليهودية) يعمل على خلق ميزة تنافسية يجب استغلالها في تخطيط التنمية السياحية بالطرق التاريخية في سيناء. إلا أنه و على الرغم من ذلك فقد أبرزت نتائج تحليل التقارير الحكومية الخاصة بالتنمية في سيناء ( مثل تقارير هيئة التنشيط السياحي و هيئة النقل و الكباري ) أن الطرق التاريخية في سيناء تعاني من ضعف في التنمية بشكل عام و التنمية السياحية المستدامة خاصة. و بعض هذه الطرق يعاني من عجز و قصور في البنية الأساسية (مثل الكهرباء، الاتصالات السلكية و اللاسلكية، إمدادات المياه و قطاعات النقل مثل السكك الحديدية، المواني و المطارات) و بعض الخدمات و التسهيلات السياحية (مثل أماكن الإقامة، المطاعم، الكافيتريات و المحلات التجارية)، في حين يعاني البعض الآخر من انعدام التنمية سواء فيما يخص البنية الأساسية أو الخدمات و التسهيلات السياحية. فبعض تلك الطرق يمر بمناطق نماء بشكل جزئي مثل العريش، الطور، غيرها من المدن (انظر الشكل رقم 2)، و على الرغم من أن هذه المدن مازالت في حاجة لاستكمال عمليات التنمية بها، إلا انه يمكن أن تستغل تلك المناطق و ما بها من مقومات سياحية خاصة بالبنية الأساسية و الخدمات السياحية - مع العمل على تحسينها- في خطط تنمية قصيرة المدى تساعد في البدء باستقبال السائحين لحين تنفيذ الخطط طويلة الأجل و الخاصة بتنمية أكثر فاعلية و استدامة. هذا و قد أكدت الدراسات السابقة أن هناك بعض الجهود للاستغلال السياحي للطرق التاريخية و لكنها ضعيفة، فقد قامت وزارة السياحة بوضع خطة مشتركة مع المملكة الأردنية لإحياء طريق العائلة المقدسة عن طريق برنامج مشترك بين الدولتين إلا أن تلك الخطة لم تأت بثمارها المرجوة حتى الآن.

## ثانياً: تحليل نتائج استثمارات الاستقصاء

## جدول (2): آراء العاملين بالقطاع العام و الخاص حول الجهات المنوط بها تنمية الطرق التاريخية و الدينية

إجمالي العينة (210)				العاملين بالقطاع العام و الخاص السياحي و الأثري					المجموعات		
				وزارة السياحة	هيئة التنمية السياحية	وزارة الأثار	الشركات السياحية	التكرار		التكرار	التكرار
مستوى دلالة كا 2	معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	%	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	الجهة المسئولة عن تنمية الطرق التاريخية و الدينية
0.000	0.343	1.348	3.93	9.5	20	6	5	0	1	8	هيئة التنمية السياحية
				10.5	22	3	4	1	9	5	هيئة العامة للتنشيط السياحي
				5.7	12	2	2	0	4	4	وزارة السياحة
				26.2	55	32	12	4	1	6	وزارة الأثار
				48.1	101	7	7	25	35	27	كل ما سبق
				100	210	50	30	30	50	50	الإجمالي

يوضح الجدول رقم 2 نتائج التحليل الإحصائي المتبع باختبار كا (كا2)، و يشير إلى وجود اختلاف معنوي ذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية أقل من 0,05 يتبين من خلاله اختلاف آراء العاملين بالجهات الحكومية السياحية و الأثرية حول الجهات التي تقع عليها عبء تخطيط و تنفيذ التنمية بالطرق التاريخية في سيناء. فقد أكد حوالي 48% من عينة الدراسة أن كلا من هيئة التنمية السياحية، وزارة السياحة، وزارة الأثار، الهيئة العامة للتنشيط السياحي يجب أن يقع عليهم عبء عملية تخطيط و تنفيذ التنمية السياحية بالطرق التاريخية في سيناء، مما يوحي بضرورة وجود تعاون و تنسيق بين تلك الجهات لضمان تنمية سياحية فعالة بتلك المناطق بينما اختلفت النسبة الأكبر من الآراء (52%) على تحديد الجهة المسؤولة عن التنمية السياحية، مما يوحي بعدم وجود إستراتيجية واضحة تحدد الجهات المسؤولة عن تنمية الطرق التاريخية و مسؤوليات كل منها (و هو ما يؤكد أيضاً اختلاف آراء المستقصى منهم حول خطط التنمية من حيث وجودها، نوعها و درجة تطبيقها، انظر الجدول رقم 3). وقد تضاربت آراء

العاملين بالقطاع الحكومي حول مسئوليات التنمية السياحية بالطرق التاريخية في مصر، مما يوحي بعدم وضوح الرؤية الخاصة بالتنمية السياحية لتلك الطرق و عدم وجود خطط فعالة تحدد بوضوح مسئوليات التنمية لكل من القطاعات الحكومية داخل الدولة.

### جدول (3): خطط تنمية الطرق التاريخية من حيث وجودها، نوعها و مدى تطبيقها

إجمالي العينة (210)						العاملين بالقطاع العام و الخاص السياحي و الأثري					المجموعات
						الشركات السياحية	وزارة الآثار	هيئة التنمية السياحية	الهيئة العامة للتنشيط السياحي	وزارة السياحة	
مستوى الدلالة كا	معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	%	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	وجود خطط للتنمية
0.002	0.350	0.492	1.404	40.5	85	0	30	2	37	16	نعم
				59.5	125	50	0	28	13	34	لا
إذا كانت الإجابة نعم حدد نوع الخطط											
0.027	0.337	0.502	1.488	51.2	43	0	0	0	37	6	قصيرة الأجل
				48.8	41	0	30	2	0	9	طويلة الأجل
مدى تطبيق الخطط											
0.007	0.437	0.838	1.916	31	26	0	10	1	9	3	مطبقة
				29.8	25	0	12	1	6	6	إلى حد ما
				39.3	33	0	8	0	22	6	غير مطبقة
				100	210						الإجمالي

ينضح من نتائج التحليل الإحصائي للجدول رقم 3 وجود اختلاف معنوي في آراء المستقصى منهم حول وجود خطط لتنمية الطرق التاريخية في سيناء و درجة تبني هذه الخطط و العمل بها (حيث بلغت قيمة كا 2 اقل من 0.05). وقد أظهرت النتائج تضارب الآراء في القطاع العام السياحي حول وجود خطط من عدمه. بينما أجمع العاملون بوزارة الآثار على وجود خطط طويلة الأجل. و لتوضيح نتائج الاستقصاء في هذا الشأن، تم عمل مجموعة من المقابلات الشخصية مع بعض المسؤولين بوزارة السياحة ووزارة الآثار، أكدت نتائجها أنه لا توجد خطط للتنمية السياحية بالمناطق التاريخية في سيناء، إنما هي بعض الجهود البسيطة مثل تلك الخاصة بالرحلات الدينية بطريق العائلة المقدسة. بينما تعتمد وزارة الآثار خطة طويلة الأجل تهدف لترميم آثار الحضارات المتتابعة بسيناء وليس لها علاقة بالتنمية السياحية بتلك الطرق.



## جدول (4) :درجة توافر الخدمات بالطرق التاريخية بشبة جزيرة سيناء

مستوى المعنوية لاختلاف الأراء	كا2	متوسط الرتبة					المتوسط الحسابي	مدى توافر الخدمات بالطرق التاريخية بشبة جزيرة سيناء
		شركات السياحة	وزارة الاثار	هيئة التنمية السياحية	الهيئة العامة للتشيط السياحي	وزارة السياحة		
0.96	0.58	106.8	98.4	105.7	106.8	106.8	1.661	1-أماكن الإقامة متوفرة : 19.5% لا اعلم: 27.1% غير متوفرة: 53.3%
0.89	1.09	108.46	109.27	96.20	105.6	105.6	2.238	2-وسائل المواصلات متوفرة : 45.7% لا اعلم: 32.4% غير متوفرة: 21.9%
0.98	0.373	105.6	110.2	102.8	105.6	103.8	1.514	3-وسائل ترفيهية متوفرة : 13.3% لا اعلم: 24.8% غير متوفرة: 61.9%
0.87	1.24	97.8	107.3	109.5	108.3	106.8	2.038	4-انترنت متوفرة : 40% لا اعلم: 23.8% غير متوفرة: 36.2%
0.405	4.007	101.5	105.8	90.9	108.6	114.7	2.37	5-بنوك متوفرة : 55.2% لا اعلم: 27.1% غير متوفرة: 17.6%
0.49	3.37	108.12	91.2	116.5	107.6	102.7	1.766	6-صرافة متوفرة : 23.8% لا اعلم: 29% غير متوفرة: 47.1%
0.96	0.54	109.25	101.8	106.2	106.6	102.3	1.723	7-خدمات صحية متوفرة : 23.3% لا اعلم: 25.7% غير متوفرة: 51%

يوضح الجدول رقم (4) آراء عينة الدراسة حول توافر الخدمات الملائمة لاستقبال السياح (مثل أماكن الإقامة، وسائل المواصلات) بالطرق التاريخية والدينية في سيناء. حيث أكدت الدراسة النظرية أن بعض أجزاء من هذه الطرق تمر بمدن معمورة في شمال ووسط وجنوب سيناء مثل العريش، رفح، طابا و سانت كاترين. في المجمل، اتضح من نتائج اختبار كروسكال واليس (حيث أظهرت كا2 دلالات غير معنوية أعلى من 0,05) إجماع أفراد العينة على اختلاف جهات عملهم (قطاع خاص أو عام أو سياحي أو أثري) على عدم توافر بعض الخدمات الهامة في العديد من تلك الطرق مثل أماكن الإقامة،الوسائل الترفيهية وخدمات أخرى مثل وجود صرافة، في مقابل قلة توافر بعض الخدمات الأخرى مثل البنوك ووسائل المواصلات و التي أكد كثير من أفراد العينة أنها تعاني من ارتفاع أسعارها.هذا و قد تضاربت الآراء حول درجة توافر خدمات الانترنت والاتصالات في الكثير من المناطق المحيطة بالطرق التاريخية، تلك النتائج تدل على قصور في البنية الأساسية التحتية و الفوقية و نقص في الخدمات السياحية بمناطق الطرق التاريخية في سيناء.

## جدول (5): آراء القطاع العام و الخاص حول درجة مساهمة بعض العوامل في التنمية السياحية بالطرق التاريخية

مستوى المعنوية لاختلاف الآراء	2كا	متوسط الرتبة					الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	مدى مساهمة بعض العوامل العامة بتنمية الطرق التاريخية
		شركات السياحة	وزارة الآثار	هيئة التنمية السياحية	الهيئة العامة للتنشيط السياحي	وزارة السياحة			
0.481	3.47	102.6	115.4	104.1	109.9	98.7	0.582	2.714	1-البنية التحتية نعم: 78.1% لا: 6.7% لا اعلم: 15.2%
0.29	4.9	100.89	99.4	113.3	113.26	101.2	0.519	2.776	2-الأمن و الأمان نعم: 82.4% لا: 12.9% لا اعلم: 4.8%
0.85	1.34	107.5	98.8	105.7	107.58	105.2	0.398	2.847	3-الإعفاءات الضريبية نعم: 86.2% لا: 12.4% لا اعلم: 1.4%
0.73	1.99	105.9	101	108	103.8	98.3	0.669	2.614	4-توفير الأراضي نعم: 71.9% لا: 17.6% لا اعلم: 10.5%

يوضح الجدول رقم (5) والخاص بالتحليل الإحصائي لاختبار كروسكال واليس عدم وجود اختلاف معنوي ذو دلالة إحصائية بين آراء عينة الدراسة نحو العوامل التي تساهم في تنمية سياحية مستدامة بالطرق التاريخية، على الرغم من اختلاف الجهات التي ينتمون إليها. و يتضح ذلك من خلال قيمة الانحراف المعياري لكل عنصر على حدة عند مقارنته بالمتوسط الحسابي والذي يعبر عن نسبة تشتت غير كبيرة تعني اقتراب آراء مفردات العينة تجاه عنصر معين، بالإضافة إلى قيمة مستوى الدلالة الخاص بمربع كا والذي جاء بنسب أعلى من 0.05 مما يؤكد اتفاق الآراء حول أهم عوامل التنمية السياحية بالطرق التاريخية. فعلى سبيل المثال فقد أجمع العاملون في القطاع الحكومي والسياحي و الأثري والقطاع الخاص على أهمية توافر البنية التحتية و الفوقية لتنمية سياحية مستدامة في حين أكدت آراء نفس العينة أن الطرق التاريخية في سيناء تعاني من ضعف شديد في مجمل الخدمات الخاصة بالبنية التحتية و الفوقية (انظر تحليل الجدول رقم 3). كما رأى العاملون بالقطاع السياحي الحكومي و الخاص أن توفير الأمن بالطرق التاريخية في سيناء (82.4%) و توفير الإعفاءات الضريبية لتشجيع الاستثمار (86.2%)، بالإضافة إلى التوعية السياحية للمجتمع المحلي (87.6%) هي من أهم العوامل التي تؤثر على نجاح التنمية المستدامة بالطرق التاريخية، تلاها في ذلك تخصيص الأراضي اللازمة للاستثمار وتحديد المشروعات المطلوبة طبقاً للخطة الموضوعية للتنمية، الاهتمام بتوثيق المعلومات التاريخية و الأثرية بتلك المناطق (70%) و توفير الدعم المادي اللازم للتنمية (77.6%). هذا و قد أشار بعض أفراد العينة إلى ضرورة التعاون بين الجهات المسؤولة عن تخطيط و تنفيذ التنمية بتلك المناطق، مما يدعم نتائج الجدول رقم (2) و التي تتفق على ضرورة وجود تعاون و تنسيق بين عدة جهات لتحقيق تنمية سياحية فعالة.

## جدول (6): معوقات عامة لعملية التنمية السياحية بالطرق التاريخية و الدينية

إجمالي العينة (210)				العاملين بالقطاع العام و الخاص السياحي و الأثري						المجموعات  المعوقات
معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	%	التكرار	الشركات السياحية	وزارة الآثار	هيئة التنمية السياحية	هيئة التنشيط السياحي	وزارة السياحة	
					التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	
0.262	0.700	2.666	80	168	40	24	24	41	39	1-نقص أماكن الإقامة السياحية و عدم تنوعها
										نعم
										لا أعلم
0.223	0.597	2.666	73.3	154	36	22	22	38	36	2-ارتفاع أسعار الخدمات السياحية المتوفرة
										نعم
										لا أعلم
			6.7	14	3	2	2	3	4	لا
										3-نقص الخدمات الإرشادية

0.249	0.681	2.733	86.7	182	43	26	26	43	44	نعم	
			0	0	0	0	0	0	0	0	لا أعلم
			13.3	28	7	4	4	7	6	لا	
4- سوء معاملة السكان المحليين											
0.333	0.801	2.400	60	126	29	18	18	31	30	نعم	
			20	42	12	6	6	9	9	لا أعلم	
			20	42	9	6	6	10	11	لا	
5- مشكلات أمنية											
0.000	0.000	3	100	210	50	30	30	50	50	نعم	
			0	0	0	0	0	0	0	لا أعلم	
			0	0	0	0	0	0	0	لا	
			13.3	28	7	4	4	6	7	لا أعلم	
			0	0	0	0	0	0	0	لا	
9-مشكلات أخرى											
0.416	0.750	1.800	20	42	11	6	6	9	10	نعم	
			40	84	18	12	12	22	20	لا أعلم	
			40	84	21	12	12	19	20	لا	
			100	210						الإجمالي	

يهدف جدول رقم 6 إلى التعرف على آراء المستقصى منهم في درجة مساهمة بعض العوامل العامة في إعاقة عملية تخطيط و تنمية الطرق التاريخية الدينية في مصر، و قد أثبتت النتائج أن كلا من المشكلات الأمنية (100%)، نقص الخدمات الإرشادية (76.8%)، نقص أماكن الإقامة (80%)، ارتفاع أسعار الخدمات المتوفرة (73.3%)، سوء معاملة السكان المحليين (60%)، التركيز على السياحة الداخلية يعمل على إعاقة التنمية السياحية الفعالة بالطرق التاريخية (ترتيب أهميتها طبقاً لأجوبة العينة). هذا و قد علق عدد من المبحوثين بوجود مشكلات أخرى تمثلت في عدم الاهتمام بترميم آثار الحضارات المتعاقبة بالطرق التاريخية و الدينية، خاصة تلك التي في سيناء.

الجدول رقم (7) يوضح من مدى اختلاف آراء القطاع العام السياحي و الأثري و القطاع الخاص حول تأثير المشكلات الإدارية على التنمية المستدامة بالطرق التاريخية

مستوى المعنوية لاختلاف الآراء	كا	متوسط الرتبة					الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	البنود
		شركات السياحة	وزارة الآثار	هيئة التنمية السياحية	الهيئة العامة للتنشيط السياحي	وزارة السياحة			
0.995	0.213	106.9	105.5	105.5	102.7	106.9	0.500	4.46	عدم دعم الإدارة العليا للتنمية المستدامة أوافق بشدة: 53.3% أوافق: 46.7% لا أعلم: 0% لا أوافق: 0% لا أوافق بشدة: 0%
0.000	1.16	63	168	70	140.7	96.6	0.492	1.4	وجود خطط علمية لتنمية الطرق التاريخية أوافق بشدة: 20% أوافق: 26.7% لا أعلم: 13.3% لا أوافق: 33.3% لا أوافق بشدة: 6.7%
0.996	0.180	107.4	105.5	105.5	102.7	106.3	1.287	3.20	عدم دقة توثيق المعلومات الخاصة بالطرق التاريخية أوافق بشدة: 20% أوافق: 26.7%

									لا أعلم: 13.3% لا أوافق: 33.3% لا أوافق بشدة: 6.7%
0.976	0.475	108.3	105.5	105.5	102	106.2	0.443	4.73	نقص الدعم المادي للتنمية أوافق بشدة: 26.7% أوافق: 73.3% لا أعلم: 0% لا أوافق: 0% لا أوافق بشدة: 0%
0.998	0.11	104.8	105.5	105.5	104.8	106.9	0.340	2.8	ضعف الجهود التشيطية نعم: 86.7% لا: 13.3% إلى حد ما: 0%
0.998	0.11	104.8	105.5	105.5	106.9	104.8	0.340	2.8	ضعف الميزانيات الخاصة بالتنشيط للطرق نعم: 86.7% لا: 13.3% إلى حد ما: 0%

أكدت نتائج التحليل الإحصائي لاختبار كروس والبيس الذي استخدم للمقارنة بين آراء مختلف الجهات الحكومية و القطاع الخاص أن هناك عدداً من المشكلات الإدارية أثر سلباً على تخطيط التنمية السياحية المستدامة بالطرق التاريخية في سيناء، مما يعمل على تأكيد الفرض الثاني للبحث. حيث اتفقت آراء العينة على أن عدم دعم الإدارة العليا للتنمية، ضعف الجهود التنشيطية، نقص الدعم المادي بشكل عام و الخاص بالتسويق للطرق التاريخية. فعلى سبيل المثال أظهر الفرق بين نتائج الانحراف المعياري (0.500) و المتوسط الحسابي (4.466) قلة نسبة تشتت العينة مما يشير إلى اتفاق جميع آراء العينة (اختارت 53.3% أوافق بشدة في حين اختارت نسبة 46.7% أوافق) من العاملين والمدراء بالجهات الحكومية السياحية والأثرية و شركات السياحة الخاصة على أن عدم دعم الإدارة العليا للتنمية السياحية المستدامة يعد من أهم ما يعيق التنمية الفعالة بالطرق التاريخية والدينية. هذا و كما اتجهت آراء المستقصى منهم سواء العاملين بالجهات الحكومية أو العاملين بالشركات الخاصة إلى الإجماع على أن نقص الدعم المادي يمثل أحد معوقات التنمية السياحية بالطرق التاريخية، حيث أجاب 73.3% منهم أوافق و اختارت نسبة 26.7% أوافق بشدة. إلا أن نتائج التحليل الإحصائي أكدت وجود تضارب في آراء المبحوثين أكدتها نتيجة مربع كا(2ك) التي جاءت أقل من 0.05، لتعبر عن وجود اختلاف ذو دلالة إحصائية، فقد وافق 46.7% أن المعلومات غير الموثقة تعيق التنمية السياحية بالطرق التاريخية و الدينية في مصر في حين لم يوافق حوالي 39.3% على أهمية تأثير هذا العنصر على التنمية السياحية. و رغم اختلاف آراء العاملين في نفس جهات العمل إلا أن القطاع الخاص السياحي المتمثل في عينة من الشركات السياحية اتفقت على أن هناك مشكلة في توثيق المعلومات السياحية و الأثرية الخاصة بالطرق التاريخية. إضافة إلى ذلك، فقد أشار التحليل الإحصائي إلى وجود اختلاف ذات دلالة معنوية يظهر تضارب آراء العاملين بالهيئات الخمسة (وزارة السياحة، الهيئة العامة للتنشيط السياحي، هيئة التنمية السياحية، وزارة الآثار، شركات السياحة) حول خطط التنمية السياحية من حيث وجودها، نوعها و مدى تطبيقها (انظر تحليل الجدول رقم 3).

جدول (8): أهمية توعية السكان المحليين، و وسائل التوعية الملائمة

إجمالي العينة (210)		العاملين بالقطاع العام و الخاص السياحي و الأثري					المجموعات			
		الشركات السياحية	وزارة الآثار	هيئة التنمية السياحية	الهيئة العامة للتنشيط السياحي	وزارة السياحة				
معامل الاختلاف	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	%	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	التكرار	أهمية توعية السكان المحليين	
0.248	0.652	2.628	72.4	152	35	22	20	36	39	نعم
			18.1	38	8	4	6	9	11	لا أعلم
			9.5	20	7	4	4	5	0	لا
إذا كانت الإجابة نعم حدد الوسائل الملائمة										

0.448	1.471	3.28	16.3	25	7	2	4	7	5	التعليم المدرسي
			17.6	27	6	2	1	7	8	دورات تدريبية
			18.3	28	2	4	4	8	10	ندوات عامة
			17	26	6	5	5	5	2	طرق أخرى
			30.7	47	15	5	6	9	14	كل ما سبق
			100	210						الإجمالي

يهدف جدول رقم 8 إلى التعرف على آراء عينة الدراسة نحو توعية السكان المحليين بأهمية الطرق التاريخية و الدينية و طرق الحفاظ على الآثار الموجودة بها. أكد الاستقصاء ضرورة تنوع الطرق المتبعة للتوعية لتشمل التعليم المدرسي، دورات تدريبية، ندوات عامة للتثقيف. هذا و قد اقترح عدد من المحوثين استخدام الوسائل الإعلامية المختلفة إلى جانب تدريب أفراد من السكان المحليين للمساهمة في التوعية و دعم الجهود الحكومية في هذا السياق.

### ثالثاً: تحليل نتائج المقابلات الشخصية

تم إجراء عدد من المقابلات الشخصية (انظر الجدول رقم 1)، تم تقسيمها إلى ثلاث مجموعات، لكل منها الاستمارة الخاصة بها. المجموعة الأولى من المقابلات الشخصية تم القيام فيها باستطلاع آراء مسؤولي الجهات الحكومية مثل محافظ شمال سيناء، ومديري مكاتب هيئة تنشيط السياحة ووزارة السياحة بالمحافظة. المجموعة الثانية من المقابلات الشخصية تم القيام بها مع عدد من الخبراء السياحيين والمجموعة الثالثة من المقابلات كانت مع عدد من السكان المحليين بالمناطق التاريخية و الدينية محل الدراسة، وذلك للتعرف على آرائهم في متطلبات و إمكانات التنمية بالمناطق التاريخية و الدينية محل الدراسة و ما يمكن أن يواجهها من معوقات وكانت نتائج مجموع المقابلات الشخصية كالتالي:

1. رداً على الأسئلة الخاصة بالفوائد التي يمكن أن تجنيها الدولة بشكل عام و المجتمعات المحلية بشكل خاص من خلال التنمية السياحية للطرق التاريخية و الدينية في مصر، فقد أجمعت الآراء على أن التنمية السياحية بتلك المناطق ستعود بعدد كبير من الفوائد على كل من الدولة و المجتمع المحلي. فقد أكد كل من الخبراء السياحيين و السكان المحليين أن تلك الفوائد يمكن أن تتمثل في الحفاظ على الموروث الثقافي والحضاري، والحفاظ على المقومات البيئية والسياحية بتلك المناطق، إلى جانب إيجاد مصادر دخل إضافية تسهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الحاضر للسياحة من جهة وتحقيق هدف التنمية الشاملة التي تسعى إليها الحكومة من جهة أخرى (على سبيل المثال من خلال خلق فرص عمل و إدخال عملة صعبة). هذا و قد اتفق الخبراء السياحيون على أن التنمية السياحية بالمناطق التاريخية تعمل على تحسين جودة الحياة للمجتمع المحلي بشكل عام من جراء تنمية البنية التحتية والفوقية التي هي من المتطلبات الأساسية للتنمية السياحية، و التي بالضرورة يعود تنميتها بالنفع على المجتمع المحلي بتلك المناطق. هذا و قد أضاف عدد من الخبراء السياحيين أن للتنمية السياحية في سيناء بعد آمن، فالتنمية في سيناء بشكل عام يجب أن تكون أحد الأهداف الإستراتيجية للأمن القومي، فهي على سبيل المثال تساعد في الحفاظ على ولاء بدو سيناء من خلال ربطهم بتنمية المجتمع المحلي و خدمة الوطن من خلال مشروع قومي يحقق فوائد لهم و للدولة بشكل عام. هذا و قد أكد محافظ شمال سيناء على أن الاهتمام بتنمية الطرق التاريخية و الدينية يدخل ضمن محور تنمية قناة السويس الجديدة الذي سينتج عنه إجمالاً إنشاء العديد من المشاريع السياحية التي ستعمل على إعمار سيناء.

2. رداً على السؤال الخاص بالمقومات السياحية للطرق التاريخية و الدينية والذي من شأنه التعرف على حجم استغلالها الحالي من قبل الجهات الحكومية في خدمة عملية التنمية، فقد اتفقت الآراء أولاً على أن أهم المقومات السياحية في الطرق التاريخية و الدينية تتمثل في كل من المقومات التاريخية و الأثرية، هذا بالإضافة إلى قدسية تلك الطرق عند أصحاب الديانات السماوية و ما تحمله من تاريخ للحضارات المتتابعة و أيضاً الموقع المميز والمناخ المعتدل والمناسب للأنشطة السياحية المختلفة، إلى جانب وجود قناة السويس، البحر المتوسط والبحر الأحمر، والفولكلور الشعبي المميز الموجود لدى السكان المحليين بتلك الطرق. هذا وكما اتفقت آراء الخبراء على أن معظم تلك المقومات لا يتم استغلالها بالشكل المناسب من قبل الجهات الحكومية المعنية بالتنمية السياحية بتلك المناطق، ويرى الخبراء أن ذلك يمكن أن يعزى إلى قصور في الخدمات السياحية و عدم وجود طرق مهيأة تصل لبعض المناطق التاريخية الهامة وأخيراً عدم توافر عنصر الأمن و الأمان بالإضافة إلى عدم التنسيق بين الجهات المسؤولة عن التنمية.

3. واتصالاً بالسؤال السابق و الذي يقيس مدى استغلال المقومات التاريخية و الحضارية و الطبيعية في عمليات التنمية السياحية، فقد أكد محافظ شمال سيناء أن هناك بعض الإجراءات المتخذة بالفعل على المستوى الحكومي لتنمية الطرق التاريخية و الدينية بسيناء، و قد رصد منها الآتي:

- تم الانتهاء من طريق العائلة المقدسة و جرى العمل على طريق حورس الحربي؛
- العمل على نشر عنصر الأمن و الأمان والقضاء على الجماعات الإرهابية المتمركزة بمحافظة شمال سيناء بمعاونه كل من وزارتي الدفاع و الداخلية
- العمل على رفع كفاءة مطار العريش و التسويق له عالمياً من أجل جذب السياحة الدولية

ث- العمل على توفير عدد من وسائل الترفيه و استغلال شاطئ العريش في ممارسة الرياضات مما سيعمل على جذب السائحين

ج- إجراء عمليات الترميم للآثار المتبقية من الحضارات المختلفة التي مرت على شمال سيناء

4. أكدت نتائج تحليل المقابلات الشخصية على وجود بعض الصعوبات و المشكلات التي تقف عائقاً أمام التنمية السياحية الفعالة للطرق التاريخية بسيناء تمثلت في الآتي:

أكد محافظ شمال سيناء على أن الهجمات الإرهابية في سيناء هي إحدى أهم معوقات التنمية بشكل عام يليها في ذلك عدم التسويق الجيد لمطار العريش لخدمة السياحة الدولية والذي من شأنه العمل على تنشيط الحركة السياحية بالمنطقة. و قد اتفق كل من الخبراء السياحيين، المسؤولين الحكوميين والسكان المحليين على أن إحدى أهم معوقات التنمية تتمثل في ضعف التسهيلات والخدمات و قصور البنية الأساسية بالطرق التاريخية والدينية. حيث ذكر المسؤولون الحكوميون نقص وسائل الإقامة و الأنشطة الترفيهية. كما أضاف أحد الخبراء السياحيين أنه من غير الممكن أن يتم عمل تنمية سياحية دون توافر وسائل إقامة مناسبة في العدد و الجودة، مواصلات، خدمات سياحية، وغيرها من العوامل الأساسية لقيام التنمية السياحية و التي لا تتوافر بتلك المناطق محل الدراسة. هذا و قد اتفقت آراء الخبراء السياحيين على وجود بعض المشكلات الإدارية التي تعاني منها السياحة في مصر و يمكن لها أن تؤثر سلباً على التنمية السياحية في الطرق التاريخية والدينية، و تلك المشكلات يمكن تتمثل في الآتي :

أ- نقص الدعم المادي اللازم لعملية التنمية السياحية بالطرق التاريخية و الدينية و التنمية السياحية في سيناء بشكل عام

ب- تضارب المهام و المصالح بين الوزارات المسؤولة عن تنمية الطرق التاريخية و الدينية

ت- نقص الكفاءات التي تضع الخطط العلمية اللازمة للتنمية

ث- عدم توثيق معظم المعلومات المتوفرة عن الطرق التاريخية و الدينية غير موثقة

أما فيما يخص السؤال عن محددات التنمية السياحية للطرق التاريخية و الدينية والتي يجب مراعاتها حتى لا تتأثر الحياة اليومية للسكان المحليين بشكل سلبي ، فقد اتجهت آراء السكان المحليين إلى أن مراعاة العادات و التقاليد من أهم محددات التنمية السياحية للطرق التاريخية و الدينية و يجب مراعاتها و حث السائحين على الحفاظ عليها حتى لا تتأثر الحياة اليومية للسكان المحليين أو عاداتهم و تقاليدهم سلباً.

5. بالسؤال عن كيفية مواجهة الصعوبات التي تعيق عملية تخطيط و تنفيذ التنمية السياحية بالطرق التاريخية و الدينية، جاءت أجوبة مسؤولي التنمية بوزارة السياحة و هيئة التنشيط و محافظ شمال سيناء بعدد من المقترحات تؤكد على ضرورة الاهتمام بالنقاط التالية:

1. الترويج للطرق التاريخية و الدينية بالخارج و إعداد خطة تسويقية خلال فترة زمنية معينة لجذب السياحة الدولية

2. الإسراع في وضع برامج جاذبة وأسعار تنشيطية لتشجيع استغلال مطار العريش .

3. زيادة الترفيه من خلال الانتهاء من تنفيذ المشروعات المقترحة أو تشغيل المشروعات التي نفذت بالفعل

4. إنشاء الفنادق الفاخرة ولكن لا بد أولاً من توفير عناصر الجذب المناسبة

5. كذلك العمل على عودة الأمن والأمان إلى المحافظة

6. زيادة روح الانتماء و حب الوطن و إظهار ذلك من خلال زيارات المصريين للطرق التاريخية و الدينية مما سيؤدي إلى ازدهار السياحة الداخلية

إلا أن هذه النقاط و التي تتركز على التنشيط و الترويج للطرق السياحية و زيادة عدد الفنادق والعمل على توفير عدد من وسائل الترفيهية، تعد نقاطاً هامة و لكن غير كافية لوضع إستراتيجية متكاملة للتنمية سياحية فعالة تراعى جوانب الاستدامة و ينقصها بعض النقاط التي يجب أن تراعى مما يوحى بعدم إمام خطة التنمية على الجانب الحكومي بجوانب الاستدامة التي تحتاجها لتحقيق تنمية فعالة تحقق نتائج لكل من المجتمع المحلي وقطاع الأعمال.

و قد اقترح بعض الخبراء السياحيين ضرورة أن تحظى الطرق التاريخية و الدينية بنصيب عادل ضمن الجهود التسويقية للجهاز السياحي الحكومي حيث يجب إعطائها أهمية لتقديمها للسوق السياحية الخارجية. هذا بالإضافة إلى تفعيل دور السكان المحليين و الاستعانة بهم عند تخطيط و تنفيذ التنمية السياحية، إلى جانب العمل على تفعيل دور رجال الأعمال لدعم المشروعات السياحية و زيادة أنشطتها أسوة بالنشاط التجاري. وفي هذا السياق، أكد محافظ شمال سيناء و عدد من المسؤولين بقطاع تنشيط السياحة بشمال سيناء على أنه يتم الآن العمل على تفعيل دور المجتمع المحلي عن طريق اللقاءات مع شيوخ القبائل و عمل ندوات للتوعية السياحية ، أما الشركات السياحية فجارى العمل على التنسيق معهم بخصوص الترويج لبرامج رحلة العائلة المقدسة. ومن ناحية أخرى فقد أكد السكان المحليون على ضرورة الرفع من مستوى التنسيق والتكامل بين كافة الإدارات السياحية و القطاع الخاص، إلى جانب مساهمة الجهات الحكومية و قطاع الأعمال في الترويج للمشغولات اليدوية و الحرفية المحلية مما يمكن أن يمثل عامل جذب للسائحين و أيضاً تخصيص عدد من المواقع السياحية لعرض تلك المنتجات.

## المناقشة

ألقت الدراسة الضوء على تنوع مقومات التنمية السياحية الطبيعية والأثرية والتراثية بالطرق التاريخية في سيناء و أبرزت إمكانية الاستفادة من هذه المقومات في جذب أنواع مختلفة من السياحة إلى جانب السياحة الثقافية واستهداف أنماط متعددة من السياح من مختلف الديانات (الإسلامية، المسيحية و اليهودية). إلا أن تحليل التقارير الحكومية للتنمية بشكل عام و خاصة السياحة المستدامة بها و هو أيضا ما أكدته نتائج تحليل الاستقصاء (انظر قصور البنية الأساسية بالكثير من الطرق التاريخية في مصر يعيق تنمية السياحة المستدامة بها و هو أيضا ما أكدته نتائج تحليل الاستقصاء (انظر تحليل الجداول رقم 4، 6، 5) و المقابلات الشخصية. كما أكدت النتائج أيضا أن المشكلات الإدارية الناتجة عن عدم وجود تخطيط علمي سليم لإدارة الطرق التاريخية بمصر تؤثر سلباً في التنمية السياحية المستدامة بها. وأوضحت النتائج عدم وضوح الرؤية الخاصة بالتنمية السياحية لكثرت الطرق وعدم وجود خطط فعالة تحدد بوضوح مسؤوليات التنمية لكل من القطاعات الحكومية داخل الدولة. تلك النتيجة تؤكد ما أشارت إليه Ghanem and Saad (2015) من أن قصور الخطط السياحية و عدم وضوح مسؤوليات كل من الـ Stakeholders يعرقل التنمية المستدامة بالمناطق الأثرية في مصر. هذا و كما أكدت نتائج المقابلات الشخصية على ضرورة تفعيل دور السكان المحليين و الاستعانة بهم عند تخطيط وتنفيذ التنمية السياحية، إلى جانب العمل على تفعيل دور رجال الأعمال لدعم المشروعات السياحية وزيادة أنشطتها. و ذلك يؤكد ما أشار إليه كل من Camp et al. (2012), Helmy, Cooper (2002), Nyaupane (2009), Miller's (2012) عن أهمية إشراك المنتفعين (stakeholders) من التنمية السياحية في خطط التنمية لضمان دعمهم و التزامهم بها، و ذلك خلال المراحل المختلفة لوضع وتنفيذ الخطة. هذا وقد ألقت الدراسة الضوء على ضرورة توعية السكان المحليين و اتفقت في ذلك مع ما أكدته Nasser (2003) من أن تدريب و توعية السكان المحليين هو أحد أهم جوانب الحفاظ على التراث الشعبي و الثقافي لديهم و أيضا عامل من عوامل الدفع لتنمية سياحية تراعى جوانب الاستدامة و تعمل على تحسين مستوى معيشة السكان المحليين (Hampton, 2005 and Rossler, 2012). كما قد أوضحت النتائج وجود تضارب في المهام و المصالح لدى الجهات المسؤولة عن تنمية المناطق التاريخية أدى إلى عرقلة التنمية المستدامة بها. و هو ما يتماشى مع ما ذكره Nyaupane (2009) من أن " الاختلاف بين قيم، اهتمامات، أولويات و توقعات الـ [stakeholders] التي تعد الجهات الحكومية واحدة منها يمكن أن يؤثر سلباً في إدارة المناطق التاريخية بل و الحفاظ عليها". هذا و قد أوضحت الدراسة وجود عدد آخر من الصعوبات نابع من المشكلات الإدارية مثل نقص الدعم المادي للتنمية بتلك الطرق و ضعف الجهود التنشيطية و التسويقية للمناطق التاريخية و الدينية التي يتوافر بها بعض الخدمات السياحية و بعض عناصر البنية الأساسية (انظر الجداول أرقام 8:6، 7:6، 2:3).

## التوصيات

من خلال الدراسة النظرية و الدراسة الميدانية التي تم إجراؤها على الطرق التاريخية (الدينية، التجارية و الحربية) بسيناء، تم التوصل إلى عدد من التوصيات كالاتي:

أولاً: توصيات خاصة بتخطيط التنمية السياحية للطرق التاريخية و الدينية يتم توجيهها إلى كل من وزارة السياحة و هيئة التنمية السياحية بالتعاون مع وزارة الآثار و محافظتي شمال و جنوب سيناء

1. يجب أن يتم التعاون و التنسيق بين كل من وزارة السياحة، هيئة التنشيط السياحي، هيئة التنمية السياحية و وزارة الآثار لوضع خطط التنمية السياحية للطرق التاريخية بسيناء، و ذلك في إطار توفير الدعم المادي اللازم و السماح بالإعفاءات الضريبية للمستثمرين
2. يلزم تفعيل خطة وزارة الآثار الخاصة بترميم و اكتشاف الآثار بالطرق التاريخية، على أن يتم متابعة و تقييم تنفيذ تلك الخطط خلال فترات زمنية محددة
3. يمكن تقسيم البرامج السياحية لزيارة الطرق التاريخية و الدينية محل الدراسة و عمل برامج خاصة بكل طريق على حدة أو برامج تشمل أجزاء من أكثر من طريق. فمعظم هذه الطرق تحوى كل مقومات السياحة بسيناء من سياحة ثقافية متمثلة في الآثار و التراث الشعبي السينائي و سياحة السفاري من جبال بأنواعها وأشكالها المبهرة من منحوتات صنعتها الطبيعة تفوق في جمالها أعمال أعظم الفنانين، و أودية تحوى داخلها عيون مائية و نباتات نادرة و نقوش أثرية لكل الحضارات التي تعاقبت على سيناء و سياحة علاجية من مياه كبريتية و نباتات طبية و شواطئ، حيث إن العديد من محطات هذه الطرق مناطق ساحلية
4. وضع عدد من البرامج السياحية المشتركة بين الدول الواقعة على نفس مسار الطرق التاريخية بسيناء مثل برنامج رحلة طريق العائلة المقدسة الذي تم وضعه بالشراكة ما بين وزارتي السياحة المصرية و الأردنية
5. يقترح تقسيم الطرق التاريخية (الدينية، التجارية و الحربية) إلى منطقتين/ قطاعين للتنمية السياحية كالتالي (انظر الشكل رقم 3):

أ- المنطقة السياحية الأولى (منمأة بشكل جزئي): تمتد عبر الساحل الشمالي لشبه جزيرة سيناء و تشمل أجزاء من مسارات بعض الطرق التاريخية مثل (طريق العائلة المقدسة، طريق حورس الحربي، طريق الفتح الإسلامي و طريق العرب الأنباط). و ذلك القطاع يشمل عدد من المدن المنمأة بشكل جزئي مثل رفح ، الشيخ زايد، العريش و الفرما

ب- المنطقة السياحية الثانية (منمأة بشكل جزئي): تمتد عبر الطريق الأوسط و الطريق الجنوبي لشبه جزيرة سيناء و هو جزء من مسار بعض الطرق التاريخية كطريق خروج بني إسرائيل، طريق آل البيت و طريق الحج القديم. هذا القطاع يشمل عدد من المدن السياحية و هي نخل، رأس سد، الطور، سانت كاترين، شرم الشيخ، دهب، نويبع و طابا



الشكل رقم (3) التوزيع الجغرافي للمناطق الثلاث المقترح أن تشملها التنمية السياحية للطرق التاريخية (الدينية، الحربية والتجارية)

يجب إشراك المجتمع المحلي و الشركات السياحية و قطاع الأعمال بشكل عام عند تخطيط التنمية السياحية لضمان تخطيط يتناسق مع احتياجاتهم و متطلبات التنمية. ومن أجل ضمان التزام المجتمع المحلي بالدور المحدد لهم بخطط التنمية السياحية عند وضعها موضع التنفيذ، و يتناسق ذلك مع احد أهم مبادئ التنمية السياحية المستدامة و المعروفة بـ **Involving Stakeholders**

6. العمل على تنوع العرض السياحي عن طريق استغلال المقومات الطبيعية و الأثرية المتعددة بالطرق التاريخية في تنمية أنواع أخرى من السياحة بجانب السياحة الثقافية التراثية مثل سياحة السفاري، السياحة علاجية و السياحة الشاطئية. و ذلك من أجل تدعيم الاقتصاد المحلي و تنمية مراكز سياحية مختلفة في سيناء تستهدف أنواع متعددة من السائحين

7. التنسيق مع وزارة الدفاع والداخلية من أجل تأمين جبال جنوب سيناء و توفير نقاط شرطية بالقرب منها و تفعيل وجود الأمن برفقة الرحلات الخاصة بالطرق التاريخية مما يؤدي إلى تيسير إجراءات مرور السائحين عبر كمانن سيناء

8. استغلال منطقة وسط سيناء في توطين مشروعات وخدمات سياحية و ذلك على سبيل المثال عن طريق: ا. إنشاء مشروعات للخدمات السياحية المتكاملة للسياحة العابرة بطريق الحج الإسلامي في وسط سيناء. ب. إعداد برنامج خاص برحلة العائلة المقدسة بالشراكة مع الجانب الأردني بما يحاكي طريق هروب السيد المسيح إلى ارض مصر و تزويده بالخدمات السياحية اللازمة. ج. تطوير البنية الأساسية التحتية و الفوقية بمنطقة سانت كاترين كمرکز رئيسي للسياحة الدينية

9. استغلال المناطق الجبلية المتعددة بوسط و جنوب سيناء و تنظيم رحلات سفاري داخل الصحراء كلما دلت الإمكانيات الطبيعية على مناسبة الموقع لذلك و يجب مراعاة إقامة مشروعات الإنقاذ السريع والإسعاف الطائر و النهوض بمستوى خدمات الطرق لتحفيز سياحة الرحلات و الربط بين المواقع السياحية المختلفة ( محطات خدمة، استراحات، رصف الطرق وصيانتها من زحف الرمال، وضع لافتات إرشادية، خدمات إسعاف طريق)

ثانياً: توصيات خاصة بتسويق الطرق التاريخية (الدينية و الحربية و التجارية) يتم توجيهها إلى كل من وزارة السياحة و الهيئة العامة لتنشيط السياحة و الشركات السياحية

1. عقد اتفاقيات لتنشيط السياحة العربية مع الدول التي تمر بها مسارات الطرق التاريخية المارة بسيناء مثل السعودية و الأردن المشتركين بطريق العرب الأنباط و طريق الحج القديم
2. دعم ورعاية عدد من الفعاليات السياحية بالطرق التاريخية و محيطها، مثل مهرجان الهجن الدولي و المناسبات الدينية كميلاد المسيح. بالإضافة إلى تنظيم فعاليات ترويجية حول العادات و التقاليد و الموروث الشعبي بسيناء
3. إنتاج أفلام تسجيلية للطرق التاريخية و الدينية توضح الأهمية التاريخية لتلك الطرق و التراث الطبيعي و الثقافي الموجودة بها
4. استخدام الوسائل الحديثة للتسويق السياحي مثل التسويق الإلكتروني عبر شبكة الإنترنت من خلال الموقع الإلكتروني لوزارة السياحة و الهيئة العامة لتنشيط السياحة و تضمينه معلومات عن الجانب السياحي، الأثري، التراثي و الطبيعي بالطرق التاريخية بعدة لغات. ويكون ذلك من خلال: التطوير و التحديث المستمر لموقع الهيئة و إرسال نشرات إخبارية بالبريد الإلكتروني للشركات السياحية و السائحين. هذا بالإضافة إلى الوسائل التي تم اقتراحها من خلال الدراسة الميدانية مثل الندوات، المعارض، الزيارات المتبادرة مع الدول الرائدة في هذا النمط، و التفاعل الفعال عبر مواقع التواصل الاجتماعي (مثل Pintrest, TripAdvisor, Facebook, Twitter and LinkedIn)

رابعاً: توصيات خاصة بدور المجتمع المحلي و تنميته يتم توجيهها إلى وزارتي السياحة و التنمية المحلية

1. دمج المجتمع المحلي في عملية صناعة القرار الخاص بتنمية السياحة في المناطق المقيمين بها (انظر النقطة رقم 6 في التوصيات الخاصة بتخطيط التنمية أعلاه)
2. تدريب كوادر من السكان المحليين بهدف نشر الوعي بأهمية و كيفية الحفاظ على السياحة و الآثار بتلك الطرق



3. تشجيع إقامة المشروعات الصغيرة كالخدمات السياحية المكملة. إلى جانب تنمية الصناعات اليدوية البيئية وإنشاء مراكز في كل من شرم الشيخ ونويبع ورأس سدر
  4. إقامة مركز لتصميم وإنتاج وتسويق المنتجات الحرفية البيئية والتذكارات السياحية بمحافظة شمال سيناء(الأكلمة، الأثواب البدوية، المفروشات، مشغولات الخرز والإكسسوارات)
- خامسا: توصيات خاصة بالحفاظ على التراث الأثري للطرق التاريخية يتم توجيهها إلى وزارتي الآثار و السياحة
1. التوسع في أعمال التنقيب عن الآثار بالطرق التاريخية الدينية، الحربية و التجارية وصيانة وترميم المعالم الأثرية بها، مع مراعاة استخدام أفضل وسائل الترميم و الكشف عن الآثار بما يضمن عدم تدهور الآثار التي لم يتم اكتشافها بعد
  2. يقترح إنشاء مشروعات للصوت والضوء بمناطق مثل سانت كاترين و طابا ( جزيرة فرعون ) و قلعة الجندي يتم فيها عروض عن تاريخ الطرق الدينية ، التجارية و الحربية في سيناء
  3. يجب على وزارة الآثار العمل على توثيق المعلومات الأثرية و التاريخية الخاصة بالطرق الدينية، التجارية و الحربية المارة عبر سيناء وتقديمها لوزارة السياحة للاستفادة منها في عملية التنمية السياحية لتلك المناطق
  4. نشر الوعي بين السائحين إلى جانب السكان المحليين بضرورة الحفاظ على الآثار وطرق حمايتها . بالإضافة إلى إقرار القوانين التي تجرم الإضرار بالآثار بتلك المناطق و العمل على تطبيقها

## المراجع

### أولاً : المراجع باللغة العربية

- إبراهيم، سميه حسن محمد(1994)، سيناء السياحة و الآثار على مر العصور، دار الحكيم للطباعة.
- أبو المجد، شريف عبد الصبور(2003)، التخطيط الإستراتيجي لسياحة ثقافية مستدامة في مصر ، رسالة دكتوراه غير منشورة ، كلية السياحة و الفنادق، جامعة حلوان ، القاهرة.
- الزهراني، عبد الناصر بن عبد الرحمن(2012)، إدارة التراث العمراني ، الجمعية السعودية للدراسات الأثرية ، الرياض.
- الزهراني، عبد الناصر بن عبد الرحمن و قسيمة، كباشي حسين(2009)، مقدمة في إدارة التراث، الرياض.
- الطائي، أبو عياش(2004)، التخطيط السياحي، الطبعة الأولى، الوراق للطباعة والنشر، عمان،الأردن.
- حويش ، ميرفت مأمون خليل(30 سبتمبر- 3 أكتوبر 2003)، التنمية السياحية في مواقع التراث العمراني ،التحديات والمعوقات ، مدينة الكرك- حالة دراسية ندوة التراث العمراني الوطني وسبل المحافظة عليه وتنميته سياحياً.
- دروزة، محمد عزت(1984)، تاريخ بني إسرائيل من اسفارهم، مطابع شركة الإعلانات الشرقية.
- علوش، ناجي (1986) الوطن العربي الجغرافية الطبيعية و البشرية، بيروت ، مركز الدراسات الوحدة العربية.
- عوض، محمود عبد الرازق(1999)، سيناء في مختلف العصور، ال جاسر للدعاية و الإعلان و النسخ ، الطبعة الثانية.
- عيد، نيفين جلال(2009) ، المقومات السياحية في سيناء و منطقة القناة ،جامعة قناة السويس.
- غنيمة، عبد الفتاح(1999)، الآثار البيئية للتدفق السياحي في مصر، دار الفنون العلمية، الإسكندرية.
- قسيمة، كباشي حسين(2005)، تنمية وتطوير السياحة في الولاية الشمالية، مؤتمر تنمية السياحة بالولاية الشمالية، دنقلا، السودان.
- المجلس الأعلى لرعاية آل البيت (2012)، مركز ال البيت العالمي للمعلومات Available at: <http://www.ahram.org/Archive/HYPERLINK>
- ريحان، عبد الرحيم (2011)، رحلة روحانية عبر سيناء إلى مكة المكرمة، المسلة الإخبارية Available at: <http://www.almasalla.travel/News-HYPERLINK7>

### ثانياً: المراجع باللغة الانجليزية

- Albert, M. (2012). Perspectives of World Heritage: Towards future-oriented strategies with the five 'Cs'. In M. Richon, M. J. Viñals & A. Witcomb (Eds.), *Community Development Through World Heritage*, 32-39. Paris: UNESCO.
- Apostolopoulos, Y , Leivadi, S and Yiannakis, A . (1996) *The Sociology of Tourism: Theoretical and Empirical Investigations*, London , Routledge, p52.

- Ava, T. (2009) The Journey of the Holy Family in Egypt, *The Coptic Orthodox Church of Alexandria*, Egypt, p16.
- Carmines, E. and Zeller, R. (1991) Reliability and validity assessment. Newbury Park: *SAGE Publications*.
- Cooper, C. (2002) Curriculum Planning for Tourism Education: from Theory to Practice, *Journal of Teaching in Travel and Tourism*, vol. 2, p. 19-39.
- Cowan, J. (2013) Fleeing Herod: A Journey Through Coptic Egypt with the holy family, *Paraclete press* (Hardcover) ,p9.
- Abbas, T. and Creswell, J. (2007) "Editorial: The new era of mixed methods." *Journal of mixed methods research* 1.1 3-7.
- Eraqi, M. (2003) Eco- tourism Resources Management, as A Way for Sustainable Tourism Development in Egypt, The First International Conference on Tourism Development in Environmentally Sensitive Areas, Sustainable Tourism Egypt 2003, Red Sea Sustainable Tourism initiative, Tourism Development Authority TDA, Cairo 27 – 29 May.
- Ghanem, M. And Saad, S. (2015) Enhancing sustainable heritage tourism in Egypt: challenges and framework of action, *Journal of Heritage Tourism*, Taylor and Francis.
- Hampton, M. (2005) Heritage, local communities, and economic development, *Annals of Tourism Research* 32(3), 735-759.
- Helmy, E. (1999) Towards sustainable planning for tourism development : case study on Egypt <phd>thesis ‘ The Faculty of tourism and hotels , *Helwan University*, Cairo .
- James C. (2013) Fleeing Herod: A Journey Through Coptic Egypt with the holy family , *Paraclete press* (Hardcover) ,p9.
- Jones, R., Hammond, P., Johnson, D. and Fiema, Z. (1988) A Second Nabataean Inscription from Tell esh-Shuqafiya, Egypt.
- McCain, G., & Ray, N. M. (2003). Legacy tourism: the search for personal meaning in heritage travel. *Journal of Tourism Management*, 24(6), 713–717.
- Millar S. (2012) Cultural Tourism: Challenges and Opportunities for Community Development / A Destination Approach to Protecting Heritage Values and Enhancing the Visitor Experience – *Policy, Planning and Management* –, ICTC President.
- Nasser, N. (2003). Planning for urban heritage places: Reconciling conservation, tourism, and sustainable development. *Journal of Planning Literature*, 17(4), 467-479. doi: 10.1177/0885412203017004001.
- Negev, A. (1977) . The Nabateans and the Provincia Arabia, in *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, II, 8, Berlin-New York, 1977, pp. 633–635
- Otto, F. and Meinardus , A. (2000) The Holy Family in Egypt, *AUC press design center*, p 22.
- Rosler, M. (2012). Partners in site management: A shift in focus - heritage and community involvement. In M. T. Albert, M. Richon, M. Viñals and A. Witcomb (Eds.). *Community Development Through World Heritage*, 27-32. Paris: UNESCO.
- Silberberg, T. (1995) Cultural Tourism and Business Opportunities for Museums and Heritage Sites, *Tourism Management*. Vol.16, No. Pp. 361.
- Tavakol, R. and Dennick M. (2011) Making sense of Cronbach’s alpha, *International Journal of Medical Education*; 2:53-55.
- Timothy, D. and Nyaupane, g. (2009) Cultural heritage and tourism in developing world :a regional perspective, *London: Routledge*.

- Tosun, C. (2001) Challenges of sustainable tourism development in the developing world : the case of turkey; *Tourism Management* ,22, 289:303.
- Unesco, (1993) World Heritage Tourism, 17th session of the U Committee, Cartagena, Colombia, Available at:<http://whc.unesco.org/en/sessions/17COM>.
- WHC (World Heritage Center)(2009) World Heritage Center Operational Guidelines, *Paris: UNESCO*. Retrieved from:<http://whc.unesco.org/archive/opguide12-en.pdf>.
- WTC (2009) ITA-AITES World Tunnel Congress 2009, 23-28 May, Budapest, Hungary, *Paris: UNESCO* Available at:<http://www.wtc2009.org/00entry.htm>.
- WHC (World Heritage Center). (2012) Reports of the World Heritage Centre and Advisory Bodies. *Paris: UNESCO*. Retrieved from: <http://whc.unesco.org/en/sessions/36COM/documents/>.