

دراسة أوضاع النقل السياحي على الطرق المصرية في ضوء ارتفاع معدل الحوادث

سامح أحمد رفعت عبد الباقي

مدرس بقسم الدراسات السياحية، كلية السياحة والفنادق- جامعة حلوان

مقدمة

إن من أهم ما تمتلكه المقاصد السياحية من ميزات تنافسية يتمثل في الصورة والسمعة السياحية، وبما أن عنصر (النقل) يمثل جوهر النشاط السياحي سواء كان النقل (خارجي) بين الدول والمقاصد السياحية، أو كان النقل (داخلي) داخل المقصد السياحي، فإن ما تتعرض له مصر خلال السنوات الأخيرة من تكرار وتعدد لحوادث النقل البري على الطرق يمثل خطراً تحول لأزمة باتت تهدد حركة السياحة في مصر، خاصة مع استغلال المقاصد السياحية المنافسة لتكرار هذه الحوادث في حملاتها الدعائية المضادة. إضافة إلى أن الأمر لا يحتمل في ظل أزمة مالية عالمية تعصف بجميع الصناعات والقطاعات الإنتاجية والخدمية، بما فيها صناعة السياحة، وبالتالي أصبح من الأجدر علينا إحكام السيطرة على كافة عناصر صناعة السياحة في مصر وعلى رأسها (النقل السياحي).

© 2008 World Research Organization. All rights reserved

Keywords: Tourism Transport , Egyptian Roads

Citation: (2009) : Rfar S. , Studying the Tourism Transport Issues on Egyptian Roads in the Spot of Increasing the Average of Accidents, 14 (2)25-59.



أهداف الدراسة

توضيح حجم الخطر الكامن في ارتفاع معدل حوادث النقل السياحي البري على الطرق في مصر، وتحديد أوجه التأثير السلبي لهذه الحوادث على النشاط السياحي في مصر، إضافة لتقييم عناصر نظام النقل في مصر، مع وضع تصور لمحاوَر علاج الأزمة.

فرض الدراسة

تؤثر حوادث النقل السياحي البري على الطرق المصرية على الصورة السياحية لها، بما يندرج بتأثير مستقبل على قرارات السائحين بالسفر إليها.

خطة الدراسة

ستتناول الدراسة حوادث النقل السياحي البري في مصر في ثلاثة مباحث كالتالي:

المبحث الأول: العلاقة بين السياحة ونظم النقل والأمن.

المبحث الثاني: حوادث الطرق في مصر (توصيف حالة عامة).

المبحث الثالث: تحليل حوادث النقل السياحي البري على الطرق في مصر (الأسباب- الأبعاد).

المبحث الرابع: النتائج والتوصيات.

المبحث الأول: العلاقة بين السياحة ونظم النقل والأمن

أولاً: تعريف عملية النقل وأهميتها

النقل هو حمل الأشخاص والمتاع والأخبار من جهة لأخرى، وإقتصادياً هو عملية متممة للإنتاج بين المنتج والمستهلك، ولولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه وبين أخيه وليقبت شعوب الأرض منفصمة قانعة في ديارها. لذلك ففي النقل ميزة ذات شأن في تقريب الجهات البعيدة، وإستغلال موارد الثروة على أحسن وجه.

وإرتياد الناس الأسفار يختلف تبعاً للغرض الذي يصبو إليه الإنسان، فالبعض ينتقلون من أجل عملهم وإنتاجهم اليومي، وهو ما يعبر عنه بمنفعة المنتج *Producer's Utility* والبعض الآخر يرتاد السفر لأجل المتعة والسُرور، ويسمى ذلك بمنفعة المستهلك *Consumer's Utility* مثلما هو الأمر في النقل للسياحة.

ولعملية النقل تعريفات علمية متعددة ومتباينة وفقاً لوسيلة النقل أو نوع المنقول أو الغرض من النقل، وبصفة عامة فيمكن تعريف النقل علمياً بأنه " مجموعة الطرق و الوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى نقل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر، وبذلك

يؤدي النقل ووظيفة ربط جميع قطاعات الاقتصاد الوطني بخدماتها وبيعها البعض، وبالتالي يعمل على خلق الارتباط بين مواطن الإنتاج والاستهلاك والخدمات" (١).

والنقل سواء كان داخلياً أو خارجياً أو كان لنقل ركاب أو بضائع أو كان حكومياً أو خاصاً فعلياً القيام بواجباته مع تحقيق (الأمن والسلامة)، والسبيل إلى ذلك هو وجود وسائل نقل كالسيارات والقطارات والسفن والطائرات تكون قادرة على تحقيق ذلك، فضلاً عن وجود طرق برية ممهدة ومجهزة وخطوط سكك حديدية وموانئ بحرية ونهرية مجهزة لإستقبال وتشغيل هذه الوسائل، بما تتطلبه من خدمات وتسهيلات، إضافة لأساليب ربط كل هذه العناصر ببعضها البعض.

ومن الواجب وجود قوانين وتشريعات تنظم وتحدد كيفية سير منظومة النقل داخلياً ودولياً لضمان حفظ حقوق جميع أطراف هذه الصناعة، وتحديد واجبات وحقوق كل طرف منها، خاصة قوانين حفظ سلامة الركاب والبضائع وإعطاء مزيد من الأمان (٢).

ثانياً: السياحة و نظم النقل

يعد النقل مكوناً أساسياً من مكونات الرحلة السياحية، وهو ما يظهر بوضوح في المفهوم العلمي (للسياحة) كونها "إنتقال الفرد من مكان إقامته إلى مكان آخر لأي غرض غير العمل أو الكسب المادى لمدة لا تقل عن ٢٤ ساعة ولا تزيد عن عام" (٣).

وعليه فالإرتباط وثيق بين صناعة النقل ونمو صناعة السياحة في العالم، وعلى مدى مراحل تاريخية متعاقبة. وكلما نشطت وتطورت حركة النقل نشطت حركة السياحة بطريقة موازية. فالنقل يعد بمثابة القاعدة التي تركز عليها صناعة السياحة.

فالنقل يؤثر في الطلب السياحي، فكلما تطورت وسائل ونظم النقل زاد الطلب السياحي مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة، ففي الأنشطة الاقتصادية الأخرى يلاحظ ثبات المستهلك وفي الغالب تنتقل السلع للأسواق القريبة منه، بينما العكس هو الصحيح في صناعة السياحة من حيث ثبات المنتج السياحي وإنتقال السائح إليه. وبما أن النقل السياحي يتعامل مع الإنسان تتعقد العملية نظراً لما

(١) طارق عبد الفتاح الشريعى، "اقتصاديات النقل السياحي"، مؤسسة حورس الدولية، القاهرة: بدون، ص ص ١٣، ١٦، ١٩.

(٢) وفاء أحمد إلياس، "النقل والسياحة"، كلية السياحة والفنادق، جامعة المنيا، بدون، ص ص ٤ - ٥.

(٣) طارق عبد الفتاح الشريعى، مرجع سبق ذكره، ص ١٩.



يتسم به الإنسان من طبيعة بيولوجية وإحساس وشعور ومزاج، وهو ما يتطلب بالتالي توفير كافة وسائل الراحة والأمان للسائحين.

كما يؤثر النقل السياحي أيضاً في العرض السياحي، فعملية التنمية السياحية تعتمد كلياً على عملية النقل، وما تقوم به من نقل عناصر الإنتاج المختلفة واللازمة للاستثمار السياحي، كما أن توافر النقل يعنى وصول التنمية السياحية إلى أبعد الأقاليم وإمكانية استثمارها سياحياً^(١). إضافة إلى أن التطورات التكنولوجية الحديثة والمتواصلة في مجال صناعة النقل توفر وسائل ونظم نقل متطورة من حيث عناصر: السرعة الأكبر، معايير الأمن والسلامة، الراحة والرفاهية، توفير إستهلاك الوقود وإستخدام أنواع وقود جديدة كالوقود الحيوى، أسعار تنافسية أفضل، الطاقة الإستيعابية لوسيلة النقل، الوصول إلى مقاصد سياحية أبعد جغرافياً Long-haul destinations وبالتالي فتح أسواق سياحية جديدة ومناقسة سياحية أكبر^(٢). حتى أن (النقل السياحي) في حد ذاته في بعض المقاصد تحول إلى مصدر أو عنصر جذب سياحي مثل بعض القطارات الأوروبية الفخمة (قطار الشرق) والقطارات اليابانية، أو ما نشاهده الآن من تطورات تكنولوجية هائلة في صناعة الطائرات ومستوى الرفاهية والفخامة بها، أو الفنادق العائمة والبواخر السياحية في بعض أنهار وبحار العالم^(٣).

وليس أدل على حتمية وحيوية هذه العلاقة بين السياحة والنقل من قيام منظمة السياحة العالمية من جعل عنوان الإحتفال بيوم السياحة العالمي ٢٧ سبتمبر لعام ٢٠٠٥ بعنوان:

" السفر والنقل: من مخيلة جول فيرن إلى واقع القرن الحادى والعشرين "

Travel and Transport: From the Imaginary of Jules Verne to ٢١st Century Reality والتي أكدت للعالم السياحي كله الإرتباط بين تاريخ السفر والسياحة وتاريخ النقل، وكيف تحولت روايات (جول فيرن) الأربعة والخمسين والتي كتبها من عام (١٨٢٨ - ١٩٠٥) إلى حقائق يجسدها تطور صناعة النقل في العالم^(٤).

ثالثاً: النقل السياحي

(١) مثنى طه الحورى، السيد إسماعيل محمد الدياغ، "اقتصاديات السفر والسياحة"، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، القاهرة: ٢٠٠٠، ص ٢٤٩ - ٢٥٠.

(٢) Faulkney, B., Moscardo, G., & Laws, E., "Tourism in the ٢١st Century. Lessons for Experience", British Library, London: ٢٠٠٠, PP ٩٣ - ١٠٥.

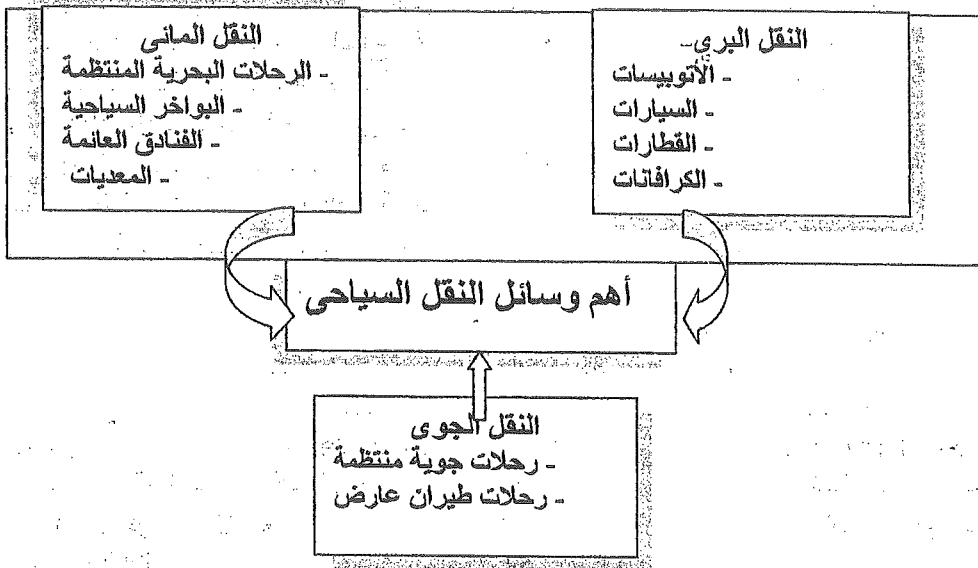
(٣) Cooper, c., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D and Wanhill, S., "Tourism Principles and Practices", Pearson Education Limited, England: ٢٠٠٥, P. ٤٦٤.

(٤) صلاح الدين عبد الوهاب، "السفر والنقل: من مخيلة جول فيرن إلى واقع القرن الحادى والعشرين"، محاضرة يوم السياحة العالمي، الجمعية المصرية لخبراء السياحة العلميين، القاهرة: ٢٦ سبتمبر ٢٠٠٥، ص ١.

" النقل السياحي هو أحد الدعامات الأساسية في النشاط السياحي ويتمثل في الوسائل التي تخدم السائحين في تنقلاتهم سواء من خارج الحدود أو داخلها وتصنيف هذه الوسائل كالتالي (نقل بري، نقل مائي، نقل جوي) (١)."

ويتضح من التعريف أن هناك معايير مختلفة لتصنيف وسائل النقل السياحي إما كونها تابعة للقطاع العام أو للقطاع الخاص، أو طبقاً لطبيعة الطريق مثلما يوضح الشكل التالي (٢):

شكل رقم (١) أهم وسائل النقل السياحي



Source: Stephen, J., "Transport and Tourism", ٢٠٠٥, P.١١.

أو يقسم النقل السياحي إلى (١):

(١) إسلام عبيد المجيد حسن، "خدمات النقل السياحي الداخلي في ظل المتغيرات العالمية الحديثة"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، ٢٠٠٤، ص ٢٤.

(٢) Stephan, J., "Transport and Tourism. Global perspectives", Addison Wesley Longman Limited, England: ٢٠٠٥, P.١١.



- النقل السياحي الخارجى International Transport

هو إنتقال السائح من بلده الأضلى إلى دولة الزيارة والعودة إليها ثانية، وتشير الإحصائيات العالمية إلى أن النقل الجوى يمثل ٦٥% من حركة النقل السياحي فى العالم، أما فى مصر فإن هذه النسبة ترتفع لى تصل إلى ٧٨%. بينما تتوزع النسبة الباقية على وسائل النقل البحرى والبرى بنسبة (١٢% - ١٠%) على التوالى. كذلك فإنه من النتائج التى توصلت إليها بعض المنظمات السياحية العالمية أن السائح ينفق من ميزانيته ما نسبته تقريباً ٣٤% على مصروفات الإنتقال حتى الوصول إلى المكان المستهدف للزيارة.

والنقل السياحي الخارجى يمكن أن يتم بواسطة الطائرات أو السفن أو الوسائل البرية كالسكة الحديد أو السيارات، ويختلف استخدام كل وسيلة تبعاً لعدة عوامل أهمها:

- طول المسافة بين دولة السائح ودولة الزيارة.
- تكلفة النقل الخاصة بكل وسيلة من الوسائل.
- مدة الرحلة التى يقوم بها السائح.
- الإمكانيات المادية للسائح (ميزانية السائح المخصصة للرحلة).
- مدى توافق مقومات كل وسيلة من وسائل النقل كالموانى الجوية والطرق البرية السريعة الجيدة وخطوط السكك الحديدية المنتظمة المريحة والأمنة.

- النقل الداخلى Domestic Transport

يقصد به جميع التنقلات الداخلية التى يقوم بها السائح داخل الدولة التى يزورها بإستخدام كافة وسائل الإنتقال السياحية (الجوية والبرية والنهرية أو البحرية).

ويختلف إنتشار كل وسيلة من هذه الوسائل فى الدول السياحية تبعاً لتوافر العوامل المساعدة لإستخدام كل منها، ومدى الإتساع الجغرافى للدولة، وبعد المناطق السياحية عن بعضها البعض، بالإضافة إلى حجم الحركة السياحية الوافدة فهناك دول تستخدم الطائرات بشكل واسع فى نقل

(١) محمد مصطفى رشاد مصطفى، "تقييم متطلبات الجودة الشاملة فى إدارة قطاع النقل السياحي البرى بشركات السياحة المصرية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، ٢٠٠٨، ص ٤٧



السائحين إلى مناطقها السياحية المختلفة. بينما النقل النهري يكثر بالدول السياحية التي يكون لديها أنهار طويلة تربط بين مناطقها السياحية، وعلى سبيل المثال "مصر". ويعتبر النقل السياحي الداخلي (البري) بالأتوبيسات السياحية هو محور هذه الدراسة

رابعاً: السياحة ونظم النقل والأمن

تعتبر صناعة السياحة نظراً لطبيعتها من الصناعات شديدة الحساسية والتأثر بالأحداث والمتغيرات حولها، سواء الاقتصادية أو السياسية أو الأمنية... وغيرها، وهي أحداث أو متغيرات قد تكون متوقعة أو مفاجئة، منها ما هو متصل بالصناعة نفسها ومنها ما هو ليس ذو صلة بالسياحة، وتتوقف درجة التأثير السياحي بالأحداث وطريقة المواجهة على نوعية الأحداث أو المتغيرات وحجمها، مثل الإرهاب، الكوارث الطبيعية كالزلازل... وغيرها. وجميعها أسباب تهدد العنصر الأهم لإزدهار النشاط السياحي وهو (الأمن والسلامة) للسائحين، خاصة مع التغطيات الإعلامية المكثفة للأحداث المؤثرة على صناعة السياحة^(١)

خاصة مع وضع منظمة السياحة العالمية للمفهوم الأشمل (للامن والسلامة في السياحة) شاملاً في المقام الأول حماية حياة السائحين وأرواحهم، صحتهم، حماية السائحين جسدياً ونفسياً، كذلك حماية العاملين في المجال السياحي، إضافة للأفراد في المجتمعات السياحية المضيفة. وهو ما يتطلب حماية حياة السائح من أخطار الحوادث الإرهابية والحرائق وحوادث النقل وغيرها، كذلك حماية صحة السائحين من أخطار مثل التلوث البيئي بجميع صورته وضمن الأمن الغذائي، إضافة للحماية من كافة أشكال الجرائم والمخدرات وتوفير الحماية والمساعدة الطبية لهم عند اللزوم.^(٢)

٢٠٠٣

٢٠٠٣

٢٠٠٣

(١) Péter, E., Santana, G., "Providing Safety for Tourists. A study of a Selected Sample of Tourist Destinations in the USA and b Brazil", Journal of Travel Research, Vol: ٤٠, Sage Pub, ٢٠٠٢, P. ٤٢٤.

(٢) Hall, C., Timothy, J., and Duval, D., "Safety and Security in Tourism. Relationships, Management, and Marketing", Haworth Hospitality Press, USA: ٢٠٠٣, P. ١.



فأهم ما يقلص الحركة السياحية لأي مقصد سياحي في العالم هو شعور السائحين بالخطر وإدراكهم لعدم الاستقرار، وبالتالي إفتقادهم للثقة في المقصد السياحي وقدرته على حمايتهم، فيفقد المقصد السياحي تدريجياً أهم ميزة جاذبة له وهي (الأمان) للزيارة والإقامة.^(١)

وهو ما يتطلب ضرورة فهم وتحليل (سلوك المستهلك السياحي) فيما يتعلق بوسائل النقل، وأهم ما في ذلك معرفة العوامل المؤثرة على قرار المسافر بصفة عامة والسائح بصفة خاصة في إختياره لوسائل النقل، وهي مرتبة وفقاً للأولوية كما يلي:^(٢)

- توافر عوامل الأمان
- السرعة (الوقت الذي توفره الوسيلة)
- الإزعاج أو الضوضاء الناتجة عنها
- المرونة
- الراحة والرفاهية
- الخدمات الأرضية الخاصة بكل وسيلة
- المتعة أثناء السفر أو الإنتقال
- السعر التنافسي
- المسافة الجغرافية المقطوعة
- مواعيد الوصول والمغادرة (المتاحة)
- جودة الخدمات الملحقة ومدى تنافسيتها.
- الحوافز والعروض المقدمة
- تسهيلات ومواقع المحطات

ويلاحظ أن أهم العوامل السابقة في الأولوية هو توافر عوامل (الأمان والسلامة) والذي يعني حفظ حياة السائح وصحته وجسده، وبالتالي تأتي من بعده أية عوامل اقتصادية أو خدمية أخرى. و(الأمن) هو العنصر الذي يمكن توفيره بتواجد عوامل (الأمان والسلامة) في كافة عناصر نظام النقل، سواء كان نقلاً برياً أو مائياً أو جوياً. وتتمثل أهم عناصر نظام النقل في^(٣):

- الطريق (طريق برى، خطة سكة حديد، طريق مائي، مسار جوى..) وما يتصل به من عوامل التصميم الهندسى، التمهيد، خدمات وتسهيلات الطريق الطبية والخدمية. وغيرها

(٣) Santana, G. "Globalization, Safety and National Security". Tourism in the Age of Globalization, Rutledge, London: ٢٠٠١, PP ٢٢٦-٢٢٧.

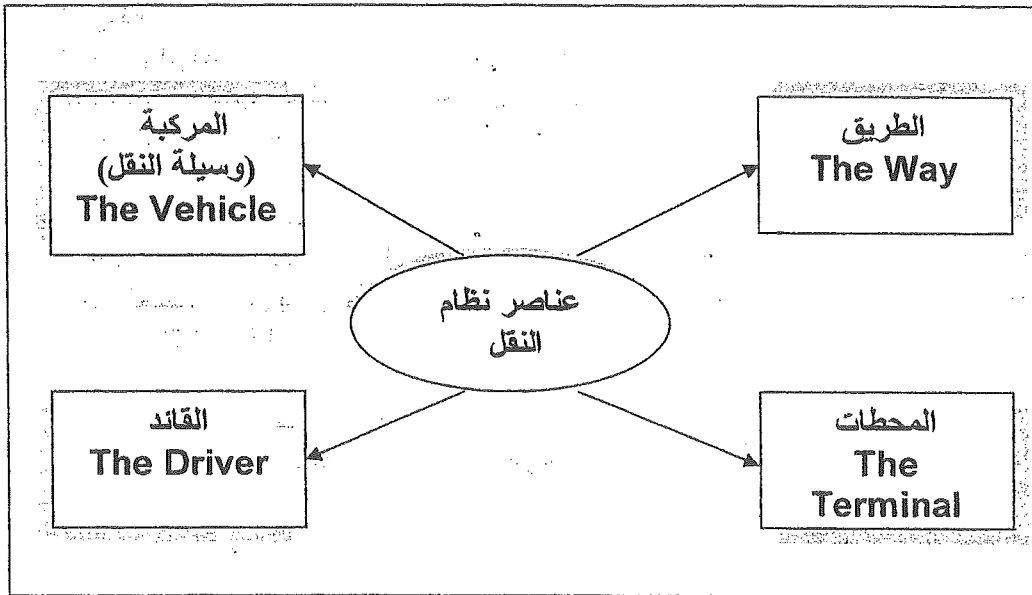
(٤) Cooper, c., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D and Wan hill, S., Op.Cit, P.P. ٤٦٥ - ٤٧٥.

(٣) Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D and Wan hill, S., Op.Cit, P. ٤٦٩.



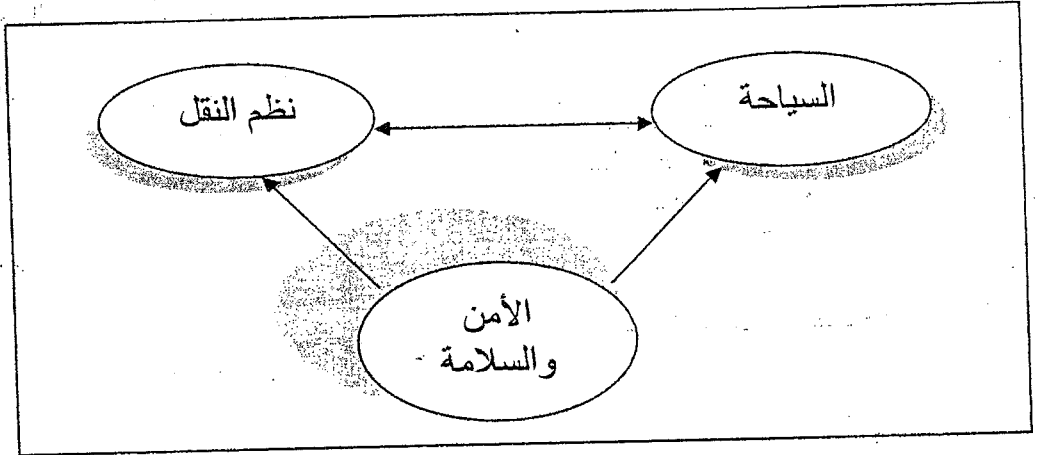
- المركبة (وسيلة النقل) وما يتصل بها من جوانب فنية، عوامل الراحة والرفاهية، السرعة، الطاقة الإستيعابية... وغيرها.
- المحطات (محطات برية، محطات سكة حديد، موانئ بحرية ونهرية، مطارات) وما يتصل بها من جوانب فنية و هندسية في التصميم، الخدمات والتسهيلات، الطاقة الإستيعابية... وغيرها.
- القائد (العنصر البشري) وعوامل اللياقة الذهنية والصحية، الكفاءة والخبرة والتدريب المستمر... وغيرها.

شكل رقم (٢)
عناصر نظام النقل التي يجب أن تخضع جميعها لمعايير (الأمان)



وهو ما تسعى هذه الدراسة لمناقشته بشأن الخطورة التي قد تترتب على إرتفاع معدل تكرار حوادث النقل السياحي البرى (بالاتوبيسات السياحية) على مختلف الطرق السريعة فى مصر، وتزايد أعداد الضحايا والجرحى من السائحين فى هذه الحوادث من مختلف الجنسيات كجزء من حالة تردى عامة لأوضاع النقل وحوادث الطرق فى مصر. وما يترتب على تلك الحوادث من تحول مصر إلى مقصد سياحي غير آمن على حياة السائحين فى واحد من أهم عناصر العملية السياحية وهو (النقل السياحي).

ويوضح الشكل التالى العلاقة الحتمية بين العناصر الثلاثة: السياحة - نظم النقل - الأمن. شكل رقم (٣)
العلاقة بين السياحة ونظم النقل والأمن



المبحث الثانى
حوادث الطرق فى مصر (توصيف حالة عامة)

- أوضاع النقل وحوادث الطرق فى مصر بصفة عامة

لا يمكن الحديث عن أوضاع وحوادث النقل السياحى فى مصر دون الحديث عن الوضع العام للنقل وحوادث الطرق فى مصر. حيث تعتبر حوادث الطرق وما يترتب عليها مأساة إنسانية تشكل عبئاً نفسياً على المواطن، فضلاً عن التكلفة الباهظة التى يتحملها المجتمع من خسارة رأس المال البشرى وخسارة مادية مباشرة وغير مباشرة جراء تكاليف العلاج الطبى والتأهيل وخسارة الأصول المادية. وقد زاد من خطورة المشكلة تنامى أعداد السكان والمركبات. بالإضافة إلى زيادة الحراك المتمثل فى التنقل بين مكان وآخر سواء داخل المدن أو خارجها للأفراد والبضائع.

ولحوادث الطرق أسباب عديدة منها المباشر وغير المباشر ترجع حتماً لعناصر (نظام النقل)، فيعتبر (العنصر البشرى) وسلوكيات السائقين أهم الأسباب المباشرة لحوادث الطرق، وكذلك عيوب المركبة والطريق والعوامل الجوية. وتتمثل الأسباب غير المباشرة فى الزيادة الكبيرة فى عدد المركبات، وعدم مواكبة تطور شبكة الطرق وعدم مطابقة المواصفات الفنية والقياسية لبعض الطرق.

وفيما يلى مجموعة من الحقائق الهامة التى تمثل مؤشرات خطيرة مجسدة للوضع المتردى لأوضاع نظام النقل فى مصر^(١):

١. ٢٢,٤ ألف حادثة سيارات فى مصر خلال عام ٢٠٠٧ مقارنة بحوالى ١٩,٢ ألف حادثة عام ٢٠٠٦. بينما لن يقل المتوسط كثيراً خلال عام ٢٠٠٨ والذى سجلت الأشهر الأربعة الأولى منه (٧) آلاف حادث على مختلف الطرق المصرية.

٢. نتيجة لزيادة حوادث السيارات خلال الفترة (١٩٩٠ - ٢٠٠٧) زادت حالات الوفاة والإصابات ولكن بمعدلات تفوق معدلات زيادة الحوادث، وهو ما يعبر عن مدى خطورة هذه الحوادث، فقد ارتفعت حالات الوفاة بنحو ٣٦,٧% بين عامى ١٩٩٠ و ٢٠٠٧ وحالات الإصابة بنسب

(١) "حوادث الطرق فى مصر"، تقارير معلوماتية، مجلس الوزراء المصرى، مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار، العدد ٢١، سبتمبر ٢٠٠٨، ص ص ٢، ٣.



٤٩,٨% خلال نفس الفترة، وذلك على الرغم من ارتفاع عدد الحوادث بنسبة ٢٤,٤% فقط خلال نفس الفترة.

٣. ٣٠ حادثاً سيارة في مصر لكل ١٠٠ ألف نسمة عام ٢٠٠٧ مقابل ٣٥ حادثاً لكل ١٠٠ ألف نسمة عام ١٩٩٠.

٤. بلغ إجمالي قيمة التعويضات التي صرفتها شركات التأمين نتيجة حوادث السيارات في مصر حوالي ٥١٨,٤ مليون جنية للتأمين الإجباري ونحو ٤٠٠ مليون جنية للتأمين التكميلي عام ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧.

٥. حوالي ١٢ حادثاً في المتوسط تقع يومياً على الطرق السريعة في مصر عام ٢٠٠٧، ينتج عنها إصابة أو وفاة نحو شخصين لكل حادثاً في المتوسط، ويرجع سبب ٧٠,٩% منها إلى (العنصر البشري).

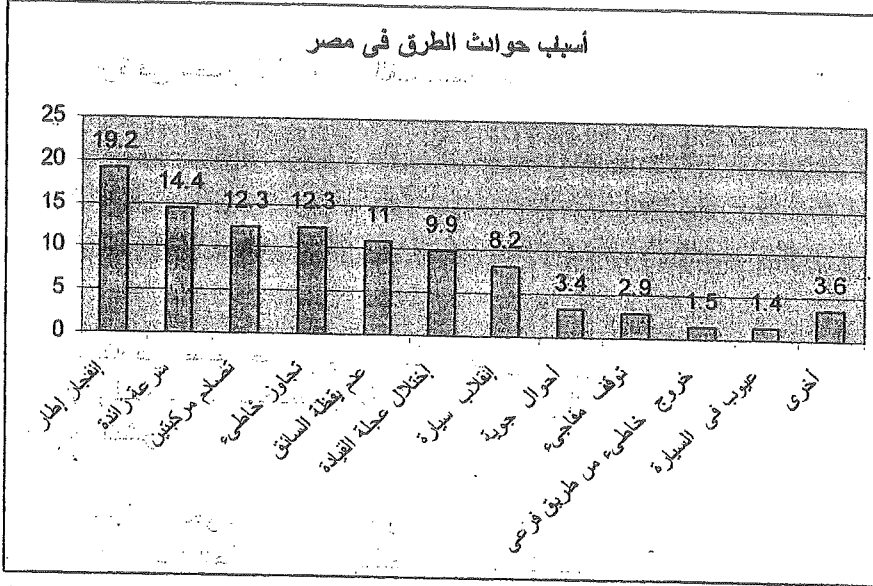
٦. ٣٩,١% من إجمالي الحوادث على الطرق السريعة عام ٢٠٠٧ تسببت فيها سيارات النقل وهي تعتبر أعلى نسبة في هذا العام مقارنة بالحوادث التي تسببت فيها السيارات الأخرى، يليها السيارات الخاصة بنسبة ٣٨,١% من الحوادث خلال العام نفسه.

٧. ٣٦١ نقطة إسعاف على الطرق السريعة في مصر عام ٢٠٠٧ موزعة على ٢٤ طريق، وأعلى عدد نقاط إسعاف متواجدة على طريق الجيزة - أسوان الغربي بإجمالي ٥٥ نقطة إسعاف، كل مركز إسعاف يخدم حوالي ٨٦ ألف نسمة في المتوسط، في مايو ٢٠٠٨.

٨. تشكل حوادث النقل البري (الطرق البرية) نحو ٨٤% من إجمالي حوادث النقل في مصر وذلك في الفترة ما بين ١٩٩٥ وحتى ٢٠٠٧، وبما يمثل خسائر مادية لمصر تتجاوز ٤ مليارات جنية سنوياً.

٩. إنفجار إطار السيارة والسرعة الزائدة وتصادم مركبتين والتجاوز الخاطيء هم أكثر العوامل تسبباً في حوادث السيارات في مصر خلال عام ٢٠٠٧.

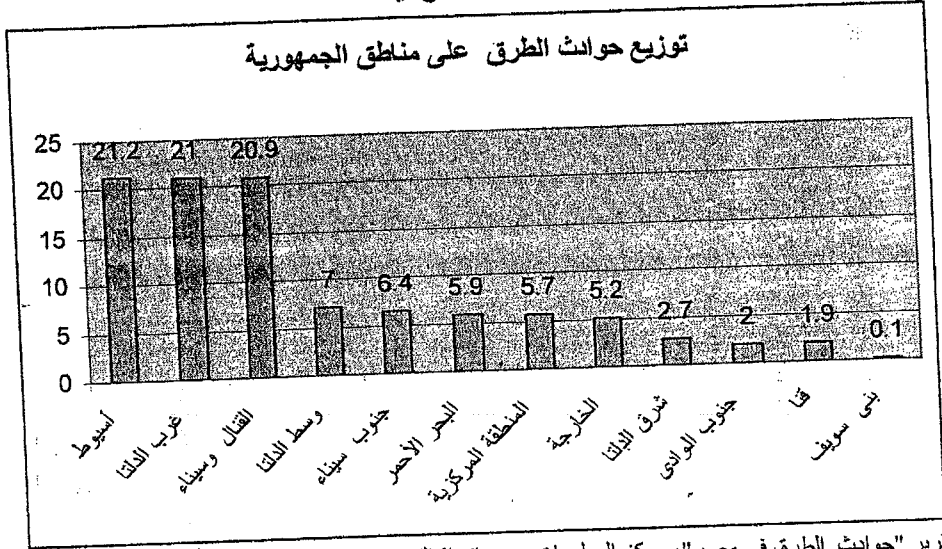
شكل رقم (٤)
أسباب حوادث الطرق في مصر



المصدر: تقرير "حوادث الطرق في مصر"، مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار، سبتمبر ٢٠٠٨، ص ٦.

١٠. أكثر حوادث الطرق خطورة في مصر عام ٢٠٠٧ كانت في مناطق أسيوط والدلتا وسيناء والبحر الأحمر. كما يوضح الشكل التالي:

شكل رقم (٥)
توزيع حوادث الطرق في مصر طبقاً للمناطق الجغرافية

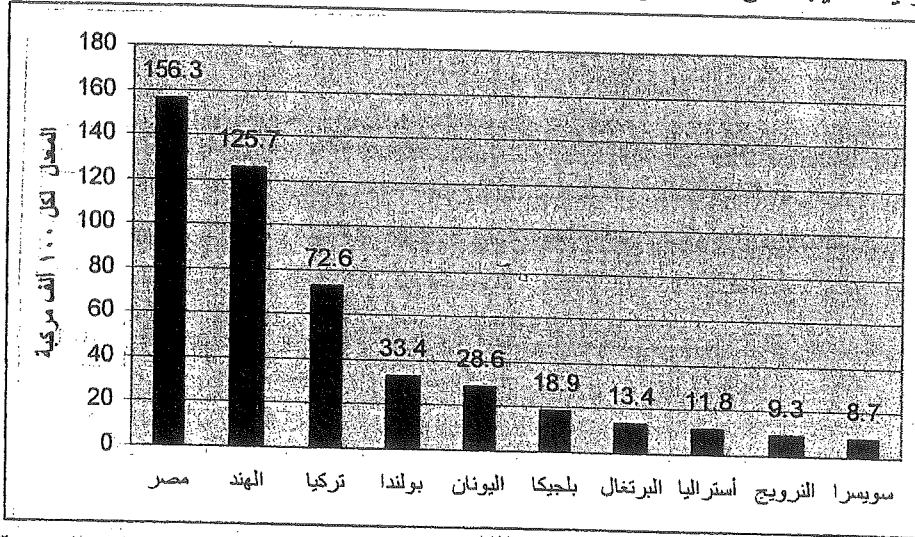


المصدر: تقرير "حوادث الطرق في مصر"، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، سبتمبر ٢٠٠٨، ص ٦.

١١. وفقاً لمؤشر (عدد الوفيات بالنسبة لإجمالي عدد السكان) فإن معدل الوفيات في مصر نتيجة لحوادث الطرق في مصر بلغ ٨,٦ لكل ١٠٠ ألف نسمة عام ٢٠٠٦، وهذا يعتبر أقل إلى حد ما من دول ذات اقتصاديات ومستويات دخل متوسطة شبيهة وفقاً لتصنيف البنك الدولي، مثل المجر (١٣)، بولندا (١٣,٨)، السلوفاك (١١,٣)، بينما هذا المعدل أكبر من تركيا (٦,٢) لكل ١٠٠ ألف نسمة عام ٢٠٠٦. ولكن هذا المؤشر غير كاف ومخادع لقياس مستوى الأمان والسلامة في منظومة النقل، نظراً لتباين إجمالي عدد السكان بين هذه الدول، بالإضافة لإرتباط الحوادث بالدرجة الأولى بعدد المركبات في كل دولة.

١٢. في عام ٢٠٠٦ ووفقاً لمؤشر (عدد الوفيات بالنسبة لعدد المركبات) فإنه مع الأسف تعد مصر (الأولى عالمياً) في عدد الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق وفقاً لعدد المركبات، حيث سجلت مصر ١٥٦ حالة وفاة لكل ١٠٠ ألف مركبة، مقابل على سبيل المثال: تركيا (٧٢,٦)، اليونان (٢٨,٦)، إيطاليا (١٣,٤)، في حين كانت (سويسرا) هي الأقل على الإطلاق في وفيات حوادث الطرق فسجلت (٨) وفيات فقط لكل ١٠٠ ألف مركبة. كما يوضح الشكل التالي:

شكل رقم (٦)
معدل الوفيات نتيجة حوادث الطرق في مصر وبعض دول العالم في عام ٢٠٠٦



المصدر: تقرير "حوادث الطرق في مصر"، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، سبتمبر ٢٠٠٨، ص ١٣.

وتشير الأرقام الدولية السابق عرضها إلى إهتمام غالبية الدول الصناعية في العالم بإتخاذ إجراءات حاسمة للحد من مشكلة حوادث الطرق، وقد أدى هذا الإهتمام إلى إنخفاض واضح في معدلات الحوادث و الآثار المترتبة عليها من قتلى ومصابين وخسائر مادية، وذلك على الرغم من زيادة أطوال وأعداد شبكات الطرق والحركة عليها في هذه الدول. وعلى النقيض فإن الوضع في الدول النامية أخذ في التدهور، فتضاعفت معدلات حوادث الطرق وتضاعفت معها الخسائر الاقتصادية والاجتماعية، بصورة لم يسبق لها مثيل، كما جاء في تقارير المنظمات الدولية (الاتحاد الدولي للطرق- منظمة الصحة العالمية البنك الدولي)، والتي أكدت أن ما يقرب من ٨٨% من قتلى حوادث الطرق عالمياً يقعون في الدول النامية، بالرغم من كونها تمتلك حوالي ٢٠% فقط من مجموع سيارات العالم. (١)

(١) "الأمان على الطرق: الوضع الحالي ومنهاج التطوير"، دورية المجالين القومية المتخصصة، الدورة الواحدة والثلاثون، ٢٠٠٤-٢٠٠٥، ص ٢١٦.



ولا شك أن هذا الواقع السلبي هو ما دفع المسؤولين في مصر في يونيو ٢٠٠٩ لتبني المؤتمر الأول لسلامة الطرق تحت عنوان (طرق أكثر أماناً في مصر) والذي حمل المتخصصين فيه سائقي السيارات في مصر المسؤولية عن غالبية حوادث الطرق في مصر، نظراً للسلوكيات الخاطئة من السرعة الزائدة والسير عكس الإتجاه، وعدم الإطمئنان على سلامة السيارات دورياً وخاصة الإطارات، فضلاً عن قضية التحقق من سلامة الطرق وصيانتها. وقد أكدت قيادات المرور بوزارة الداخلية المصرية أن الوضع المتردى لحوادث الطرق في مصر لا تتحمل مسؤوليته فقط وزارة الداخلية، وإنما هي منظومة متكاملة تشمل السائقين والطرق والمركبات ونظام المرور.

وأكد اللواء حبيب العادلي وزير الداخلية أن الوضع يتطلب التعاون والتنسيق بين جميع أطراف المجتمع، وأكد على بدء الوزارة بالتنسيق مع بعض الجمعيات الأهلية ومؤسسات المجتمع المدني في حملة توعية لنشر (الثقافة المرورية) من خلال سيارات دعائية مجهزة بشاشات عرض متقدمة في مختلف المحافظات، وإنتاج بعض الأفلام التسجيلية القصيرة والدعايات التلفزيونية.

بينما أبدى الألماني (مارتن مونجهوف) الخبير بأكاديمية الشرطة الألمانية والمسئول عن برنامج تحسين الطرق المصرية بين الاتحاد الأوروبي ومصر أسفه الشديد لنقص المعلومات الدقيقة عن حوادث الطرق، وقلّة البيانات التي تعيق عملهم في مصر، وأشار إلى أن البيانات الدقيقة هي الأهم لتحليل أسباب وقوع الحوادث في مصر، وأشار أن الحكومة الألمانية قامت بتصميم نموذج لتسجيل بيانات الحوادث، وهو النموذج الذي سيتم تطبيقه قريباً في مصر. (١)

ويلاحظ أن الأرقام والإحصاءات السابقة عن حوادث الطرق في مصر متناقضة تماماً مع إعلان منظمة الصحة العالمية لموضوع (أمان الطرق) كموضوع ليوم الصحة العالمي في ٧ أبريل ٢٠٠٧، وتنظيم الأمم المتحدة أسبوعاً لأمان الطرق تحت شعار "أمان الطرق لا يأتي مصادفة" خلال الفترة من ٢٣ أبريل إلى ٢٩ أبريل ٢٠٠٧. وهو ما يعنى الإهتمام العالمي بهذه القضية.

كذلك فإن المعطيات الرقمية السابقة تشير إلى أزمة حقيقية تدفعنا للحديث عن: دور الدولة في تنظيم عملية النقل على الطرق البرية بصفة خاصة بإعتبارها المسرح الرئيسي للغالبية العظمى لحوادث الطرق، كما ذكرت الأرقام السابقة. حيث يناط بالهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل

(١) المؤتمر الأول لسلامة الطرق تحت عنوان (طرق أكثر أماناً في مصر). شبكة الأخبار العربية moheet.com <http://moheet.com/newsPrint.aspx?nid=٢٤٣٧١٩>

البرى إنشاء وصيانة الطرق السريعة والرئيسية، وهى الطرق التى تربط ما بين عواصم المحافظات بعضها وبعض، وتلك التى تربط عواصم المحافظات بالمدن والمراكز الرئيسية. أما الطرق الإقليمية فتشرف عليها أجهزة الإدارة المحلية. كما تتعدد الجهات ذات العلاقة بقطاع النقل البرى من ناحية التخطيط ورسم السياسات والتشغيل والإشراف والرقابة. ولا بد من الإعراف أن هذا القطاع يواجه بعض المشكلات والصعوبات، وخاصة نقص الاستثمارات المتاحة لتطوير هذا القطاع، والعمل لحقبة طويلة فى ظل القطاع العام، وتعدد الجهات المعنية بالإشراف على هذا القطاع، وغياب آلية التنسيق بين هذه الجهات. لذلك تعاني شبكات الطرق فى مصر بغض النظر عن الجهة القائمة بالإنشاء أو الإشراف من سوء الصيانة الدورية والتطوير، الأمر الذى أدى إلى ظهور مناطق تكرر الحوادث (النقاط السوداء) بصورة كبيرة. لذلك تتجه سياسة قطاع النقل البرى إلى الاقتصاد الحر وإعمال قوى السوق والخصخصة فى مجال البنية الأساسية للطرق وتشغيل وسائل النقل.⁽¹⁾

خاصة مع تأكيد كبار الأثريين فى مصر مثل د. إبراهيم النواوى. رئيس قطاع الآثار المصرية الأسبق والمستشار بالمجلس الأعلى للآثار، أن سوء حالة الطرق فى مصر سبب فى تراجع أعداد السائحين وزوار المناطق الأثرية فى مصر، حيث ترفض شركات أغلب شركات السياحة إدراج أكثر من ٧٥% من المواقع الأثرية فى الصعيد والوجه البحرى على قائمة برامجها السياحية بسبب سوء حالة الطرق المؤدية إليها. حيث أكد على أن زوار مناطق آثار الفيوم والمنيا وسوهاج وقنا قليلة جداً بسبب سوء الطرق، حتى أن إجمالى الدخل السياحى لهذه المناطق الأثرية شهرياً لا يزيد عن ألف جنيه.

ويتبين من العرض السابق أن أغلب المشاكل المتصلة بحوادث الطرق فى مصر تتراوح بين عنصرين أساسيين من عناصر نظام النقل وهما: القصور فى مواصفات الطرق وصيانتها من جانب، وأخطاء وتجاوزات العنصر البشرى (السائقين) من جانب آخر.

(١) " دور الدولة فى تنظيم نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية"، دورية المجالس القومية المتخصصة، المجلد ٢٩، ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣، ص ٢٨٩، ٢٩٠.

المبحث الثالث

تحليل حوادث النقل السياحي البري على الطرق في مصر (الأسباب والأبعاد)

١. جدول حوادث النقل السياحي على الطرق في مصر

ن حالة النقل السياحي البري على الطرق جزء لا يتجزأ من حالة التردى العامة لأوضاع النقل وحوادث الطرق البرية فى مصر والسابق عرضها، وفيما يلي عرض على سبيل المثال لا الحصر لمجموعة من حوادث النقل السياحي على الطرق المصرية، وأهمية هذا العرض ترجع لملاحظة معدل تكرار الحوادث والفواصل الزمنى بينها، وأعداد الضحايا والمصابين من السائحين وجنسياتهم وأسباب وقوع هذه الحوادث... وغيرها من مؤشرات توضح حجم الخطر الذى يهدد صورة مصر السياحية.

جدول رقم (١)

حوادث النقل السياحي على الطرق فى مصر من نوفمبر ٢٠٠٥ إلى مايو ٢٠٠٩ (على سبيل المثال لا الحصر)

تاريخ الحادث	الطريق	جنسية المجموعة السياحية	عدد الضحايا والمصابين من السائحين	سبب الحادث
٢٠٠٥/١١/٢٤	القاهرة/ الإسكندرية	الروسية	إصابة ١١ سائح روسي	رعونة السائق فى ظل سوء الأحوال الجوية
٢٠٠٦/١/٣١	سفاجا/ الغردقة	الصينية	مصرع ٤ سائحين وإصابة ٣	إنقلاب الأتوبيس فى أحد منحنيات الطريق
٢٠٠٦/٤/١٣	عين موسى/ السويس	البولندية	مصرع سائحة بولندية وإصابة ٢٠ آخرين	إضطدام الأتوبيس السياحي المسرع بسيارتي نقل واقفنا على جانبي الطريق
٢٠٠٦/٦/١٠	الغردقة / القاهرة	الألمانية	إصابة ٢١ سائح ألماني	إختلال عجلة القيادة من يد السائق
٢٠٠٦/٦/٢١	سفاجا / قنا	الإيطالية	إصابة ٦ سائحين إيطاليين	إضطدام العربة السياحية بسيارتين سياحيتين واقفنا على جانبي الطريق لأعطال
٢٠٠٦/٧/١٣	رأس غارب/ الغردقة	الفلبينية الفلسطينية	إصابة ١٠ سائحين	إضطدام سيارتين



اصطدام سيارة نقل مع السيارة السياحية	إصابة سائح أمريكي	القطرية الأمريكية	القاهرة / سوهاج	٢٠٠٧/٣/١١
اصطدام أتوبيس سياحي بأخر للرحلات	إصابة ٢٣ سائحين	الروسية	شرم الشيخ/ الجيزة	٢٠٠٧/٣/١٢
انفجار الإطار الأمامي للسيارة السياحية واختلال عجلة القيادة	إصابة ٧ سائحين	السورية	الطور/ أبو رديس	٢٠٠٧/٥/١
تصادم بين السيارتين السياحية وسيارة نقل	إصابة ٢ سائحين	أوكرانيا	البحر الأحمر/ القاهرة	٢٠٠٧/٥/٣
اصطدام السيارة السياحية بأخرى واقفة على جانب الطريق في منطقة مظلمة دون إشارات ضوئية	إصابة ١٣ سائح	البولندية	سفاجا/ قنا	٢٠٠٧/٩/٢١
إختلال عجلة القيادة من السائق عند أحد المنحنيات	مصرع سائحة وإصابة ٣٠ آخرون	الفرنسية الألمانية الإيطالية	سفاجا/ قنا	٢٠٠٧/١١/١٨
إختلال عجلة القيادة من السائق نتيجة السرعة الزائدة	إصابة ٢٧ سائحا	الألمانية الفرنسية السويسرية الأسترالية	سفاجا/ قنا	٢٠٠٨/٢/١٤
تصادم ٣ سيارات لوجود أعمال رصف بالطريق	إصابة ٤ سائحين	جنوب أفريقيا الروسية	القاهرة/ أسوان	٢٠٠٨/٤/١١
إنقلاب الأتوبيس واحترقا في أحد المنحنيات	مصرع ٩ سائحين وإصابة ٢٨ آخرون	الروسية الإيطالية الأوكرانية	شرم الشيخ/ القاهرة	٢٠٠٨/٥/١
سيارة نقل مسرعة شطرت الأتوبيس لنصفين	مصرع ٤ سائحين وإصابة ٣٧ آخرين	الروسية البولندية	رأس سدر/ عيون موسى	٢٠٠٨/٩/١٥
إتحراف الأتوبيس من السائق في أحد المنحنيات	مصرع ٧ سائحين وإصابة ٢٨ آخرون	البيلجيكية	أسوان/ أبو سمبل	٢٠٠٨/١٠/٣١
إنقلاب الأتوبيس في أحد المنحنيات الخطيرة الغير مضاءة	مصرع ٧ سائحين وإصابة ١٥ آخرون	الروسية الأوكرانية	دهب/ شرم الشيخ	٢٠٠٨/١٢/٢٣
تصادم الأتوبيس السيارتين بسيارة نقل فى أحد	مصرع ٢ سائحين	الفرنسية	سفاجا/ قنا	٢٠٠٩/١/٢٢



المنحنيات الخطيرة				
إختلال عجلة القيادة من يد السائق	إصابة ٧ سائحين	الألمانية	أسوان/ أبو سمبل	٢٠٠٩/٣/١٨
تصادم سارة ريع نقل بالميني باص السياحي في أحد المنحنيات	مصرع سائح واحد وإصابة ٧ آخرون	الروسية	الزعرانسة/ الكريمت	٢٠٠٩/٣/٢٧
السرعة الزائدة	إصابة ٢٥ سائحاً	البولندية	قرب مطار شرم الشيخ	٢٠٠٩/٥/٩

المصدر: بمعرفة الباحث من تقارير وكالات الأنباء والأخبار المصرية والعربية. (الأهرام- الأخبار- الجزيرة- المصري اليوم- الشرق الأوسط).

يضاف لذلك عدد كبير من حوادث إنقلاب وتصادم الأتوبيسات السياحية ولكنها لا تحمل سائحين، وتحمل بعض الأحيان مصريين من العاملين في القرى والمنتجعات السياحية.

إستنتاجات من الجدول السابق:

- يلاحظ الفارق الزمني المحدود بين الحوادث وبعضها، علماً بأن الجدول لم يتكر جميع الحوادث حصراً.
- أكثر الطرق ظهوراً في الحوادث هي طرق (جنوب سيناء- البحر الأحمر- طريق سفاجا/ قنا) وتعرف مناطق كثيرة بها في مجال الطرق البرية بالنقاط السوداء.
- تتراوح أسباب أغلب الحوادث ما بين أخطاء بشرية للسائقين مثل السرعة الزائدة وإختلال عجلة القيادة، وأسباب تعود للطرق نفسها وأهمها عدم الإنارة حيث تقع أغلب الحوادث ليلاً، وتعدد المنحنيات الخطيرة، والتصادم مع سيارات النقل.
- تتمثل أكثر الجنسيات التي أصابها هذه الحوادث في الروسية والبولندية. مع الإشارة للأهمية القصوى التي يمثلها السائح الروسي من إجمالي الحركة السياحية القادمة لمصر.
- يكتشف بعد العديد من الحوادث عدم إلتزام شركات النقل السياحي فعلياً بالقوانين وإجراءات الأمن والسلامة المعتمدة، من تسجيل أسماء السائقين بالوزارة، والكشف الطبي والنفسي على



السائقين، وعدم الكشف الإلكتروني على الأتوبيس السياحي، وعدم إخطار وزارة السياحة ببرامج هذه الشركات، مما يترتب عليه قرارات بإيقاف هذه الشركات عن العمل لشهور.

٢. عناصر نظام النقل السياحي على الطرق في مصر

- الأتوبيسات السياحية (مجال الدراسة)

يحتل الأتوبيس السياحي جزءاً هاماً من حركة النقل السياحي ويوفر الأتوبيس درجة كبيرة من الراحة فضلاً عن توفير التكلفة فأسعارها أقل من السفر بالطائرات أو حتى القطارات، وبصفة عامة فإن على المنطقة السياحية التي تستهدف حجماً وافر من التدفق السياحي ضرورة توفير القدر الكافي كما وكيفاً من الأتوبيسات ليناسب الحركة السياحية لديها، بمعنى أن تكون طاقة النقل بالأتوبيسات قادرة على إستيعاب حركة التدفق السياحي المتوقعة، وأن تكون من النوعية المناسبة للخدمة المطلوبة. ولقد تطور النقل بالأتوبيسات ليتحول إلى شبكات تغطي دولاً بأكملها، بل وترتبط ولايات ودول عدة مثل الحال في أوروبا والولايات المتحدة.

في مصر. مع نهاية الخمسينات وبداية الستينات من هذا القرن ظهرت الأتوبيسات السياحية كنشاط مستقل عن الأتوبيسات العامة، وقبل هذه الفترة لم يكن هناك سوى أتوبيسات النقل العام تعمل داخل المدن أو بين المدن. وبدأ نشاط النقل السياحي كنشاط مستقل بذاته في شركات مستقلة وكان هذا على نطاق محدود للغاية، وأولى هذه الشركات شركة (سكولتس لاند) والتي تأسست عام ١٩٥٩ وكان عدد ما تملكه من أتوبيسات لا يزيد عن عشرة أتوبيسات تقوم بتأجيرها للمؤسسات والهيئات لنقل العاملين بها، كذلك كانت تستخدم للقيام برحلات داخل مصر، تلى هذه الشركة شركة (القاهرة للنقل والسياحة) ولم يتعد نشاطها أكثر من سابقها. ومع بداية الستينات دخلت شركة مصر للسياحة كشركة رائدة في هذا المجال فكونت أول أسطول متكامل مختلف السعات عام ١٩٦٢ وبلغ عدد الأتوبيسات التي تملكها وقتها ١٠٢ سيارة. وظل الأمر على ما هو عليه دون أي تطوير يذكر حتى السبعينات من القرن الحالي وذلك نتيجة لركود الحركة السياحية بعد نكسة ١٩٦٧ واستمر الركود إلى ما بعد إنتصارات أكتوبر ١٩٧٣، ونتيجة لسياسة الإنفتاح الاقتصادي التي تبنتها مصر شهدت البلاد إقبالا سياحياً من رجال الأعمال العرب والأجانب



وبدأت أعداد السائحين في الإزدياد. وتطورت القوانين المنظمة لعمل الشركات العاملة في المجال السياحي وإزداد عدد هذه الشركات حتى وصلت للوضع الحالي. (١)

وتقوم (الإدارة العامة للنقل السياحي) بوزارة السياحة بدور هام في تقرير صلاحية السيارة السياحية وترخيصها سياحياً بموجب قرار وزاري يصدر للسيارة حاملاً جميع بياناتها واسم الشركة المالكة، سواء كانت شركات سياحية الفئة (أ) أو شركات نقل سياحي الفئة (ج)، وذلك من خلال مجموعة من الضوابط التي تتحكم في سنة صنع السيارة وعدد مقاعدها والمسافات الفاصلة بين هذه المقاعد سواء (الأتوبيس السياحي- الميني باص السياحي- الميكروباص السياحي)، كذلك الإمكانيات والتجهيزات الداخلية للسيارة من ستائر ودورة مياة وثلاجة وشاشات عرض وإضاءة... إلى غير ذلك من تسهيلات بما يمكنها من تقديم خدمة سياحية راقية.

إلا أن الأمر لم يعد يتوقف عند هذا الحد، فقد أضافت شركات تصنيع السيارات والأتوبيسات السياحية العالمية معايير جديدة للوصول بالأتوبيسات السياحية لأعلى درجات الجودة والأمان في القيادة والحفاظ على البيئة، وهي المعايير التي كانت نتاج لسلسلة متواصلة من الأبحاث العلمية التي قامت بها هذه الشركات وأهمها (مرسيدس بنز كريسلر- إيفيكو)، حتى أصبحت ملزمة لمعظم شركات النقل السياحي البرى في الدول الأوروبية. ومن أهمها:

- تزويد الأتوبيس السياحي بنظام (ASR) Acceleration Skied Control والذي يساعد على سهولة السير على الطرق السريعة في حالة هطول الأمطار، دون حدوث أى إنزلاق بما يزيد من درجة الأمان، ويعتبر من الأنظمة الحديثة والتي قامت بإبتكارها شركة (شتوتجارت) الألمانية.

- نظام كبح وإيقاف الأتوبيس أثناء السير على أعلى السرعات Antilock Braking System وهو نظام يعمل على جهاز كمبيوتر متصل بالوحدة الرئيسية لفرامل السيارة، يقوم بإيقاف السيارة من خلال كبح مكابح الأتوبيس بشكل متوالى سريع يصل إلى عشر مرات في خلال عشرة أجزاء من الثانية، إضافة للمساعدة في عدم إنزلاق السيارة أو إنحرافها أثناء التوقف، بما يزيد من معدل الأمان على الطريق، وقد أنتجته شركة (مرسيدس بنز).

(١) هناء عبد القادر سيد، "النقل وأثره على الحركة السياحية بالتطبيق على النقل بالسيارات"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة: ١٩٩٤، ص ٣٥ - ٩٣.



- جهاز ضبط عداد السرعات بحيث لا تزيد عن ١٠٠ كيلو متر في الساعة، وهذا العداد به جهاز كمبيوتر يتم ضبطه على السرعة المطلوبة، كما يوضح سرعة السيارات التي تسير أمام الأتوبيس مسافة ١٥٠ متر عن طريق شاشة تصدر إشعاع من مقدمة السيارة.

- نظام Electronic Stability Program (ESP) ويعمل على حفظ توازن الأتوبيس السياحي من الإنزلاق أثناء هطول الأمطار، بالإضافة لجهاز Taco Graph القائم بعمل الصندوق الأسود لتسجيل كل ما يتعرض له الأتوبيس أثناء الرحلة.

وكلها أنظمة تقلل من المخاطر على الطريق وتوفر الأمان المطلوب في النقل بالأتوبيس السياحي، وبالتالي تحتاج للإلتزام بها شركات النقل السياحي في مصر قبل تشغيل أتوبيساتها السياحية. ولكن يؤخذ بالإعتبار أيضاً التكامل مع باقى عناصر منظومة النقل وخاصة الطريق، العنصر البشرى (السائق).^(١)

- العنصر البشرى (سائقى الأتوبيسات السياحية)

لا يمكن الحديث عن سائقي الأتوبيسات السياحية دون الحديث عن تجربة الاتحاد المصرى للغرف السياحية لتطوير التعليم والتدريب للموارد البشرية السياحية، حيث يادر الاتحاد بإنشاء قطاع متخصص للتنمية البشرية والتدريب، قام بإنشاء مشروع (مستويات المهارة المهنية القومية للعاملين بالقطاع السياحي) National Skill Standards Project (NSSP) منذ عام ٢٠٠٠ بالتعاون مع خبراء بالاتحاد الأوروبى. ويهدف المشروع فى الأساس إلى:

أ. توحيد محتوى المهن السياحية من حيث المهارات والمعارف ولغة التعامل ليكون مفهوماً متفق عليه بين جميع العاملين ومؤسسات العمل وأجهزة التوظيف وأجهزة التعليم والتدريب السياحي.

ب. توحيد معايير المهارة مهنياً ومعرفياً بالمستوى المهني الواحد فى المهنة الواحدة.

ج. تأهيل الأفراد بالمهارات العملية والمعارف المطلوبة لسوق العمل.

وقد تم بالفعل إعداد معايير المهارة المهنية Skills Standard بمستوياتها الوظيفية المختلفة لعدد ٢٤ مهنة بالقطاعات السياحية المختلفة، كما تم الإنتهاء أيضاً من إعداد مؤهلات الجدار المهنية القومية Egyptian Vocational Competency Based Qualifications

(١) محمد مصطفى رشاد، مرجع سبق ذكره، ص ص ١١٤، ١١٨، ١١٩.



ونظم إختباراتها، كما تم إعداد الحزم التدريبية للوظائف السياحية في كافة المستويات.

وكان (قطاع النقل السياحي البرى) نصيباً وافراً في هذا البرنامج بعد تحديد الإحتياجات التدريبية، وتصميم برامج تدريبية مكثفة لكل وظيفة على حدة في هذا القطاع، وبصفة خاصة (لقائدى) السيارات السياحية، حيث أستطاع الاتحاد تطبيق قرار وزارى بعمل تصريح قائد مركبة سياحية لسائقى القطاع، والذي بدأ بحوالى ١٤٥٢ سائق بشركات النقل السياحي البرى على مستوى الجمهورية من خلال دورات تدريبية، بالتعاون بين وزارة السياحة والإتحاد المصرى للغرف السياحية وغرفة شركات ووكالات السفر والسياحة، هذا البرنامج التدريبى بعنوان (تنمية مهارات قائد المركبة السياحية) والذي أعده نخبة من السادة الخبراء والمتخصصين^(١)، وقد تضمن هذا البرنامج التدريبى عدد من المحاور كالتالى^(٢):

- أ. القيادة الوقائية وقواعد وآداب المرور.
- ب. قوانين وقرارات وضوابط وزارة السياحة المنظمة لقطاع النقل السياحي.
- ج. المهارات اللازمة لقائدى المركبة السياحية للحصول على رضاء العميل.
- د. المركبة وعلاقتها بحوادث المرور لقائدى المركبات السياحية.
- هـ. الإسعافات الأولية (الإنقاذ وإنعاش القلب والتنفس).
- و. مهارات تنمية الذات وتطوير العلاقات الإنسانية لقادة المركبات السياحية.

وكل من الموضوعات السابقة هو دورة تدريبية قائمة بذاتها، يستغرق الإعداد للدورة الواحدة من ٣ شهور إلى ٨ شهور بإستثناء دور القيادة الوقائية يستغرق إعدادها ١٨ شهراً. وجدير بالملاحظة أن برنامج تنمية مهارات قائد المركبة السياحية هو البرنامج الوحيد المتخصص داخل قطاع النقل السياحي البرى والمعنى بوظيفة واحدة في هذا القطاع وهى (قائدى) المركبات السياحية.

ولتقنين هذا البرنامج التدريبى وضعت وزارة السياحة بالقرار رقم ٤٥٠ لعام ٢٠٠٣ بتاريخ ٢٠٠٣/١٢/١٤ شروط للإلتحاق بهذه الدورات وهى:

(١) المرجع السابق، ص ١٠٧، ١٠٨.
(٢) برنامج تنمية مهارات العاملين بالقطاع السياحي، وحدة تنمية الموارد البشرية، الإتحاد المصرى للغرف السياحية، القاهرة: ص ١.



- الحصول على رخصة قيادة من الدرجة الأولى من قبل إدارة المرور المختصة.
- إجادة القراءة والكتابة.
- اجتياز الكشف الطبي والنفسي.
- أن يكون السائق مسجلاً بسجلات الإدارة العامة للنقل السياحي.

كما ألزم القرار شركات السياحة وشركات النقل السياحي بعدم تشغيل أى سائق دون الحصول على شهادة اجتياز الدورة التدريبية سواء فيما يخص السائق الأساسي أو الإحتياطي^(١).

ويرى الباحث أنه بالرجوع للجدول السابق عرضه عن حوادث النقل السياحي على الطرق المصرية، وملاحظة تكرار ظهور قاندى الأتوبيسات السياحية كأحد الأسباب المتكررة لهذه الحوادث، وبالمقارنة بالجهود السابقة بشأن تدريب قاندى الأتوبيسات السياحية، فإنه يمكن ملاحظة وجود تناقض، وهو ما يشير إستنتاجاً إلى عدم تكامل الجهود السابق ذكرها من تدريب وإشتراطات وكشف طبي... وغيرها مع باقى عناصر منظومة النقل السياحي البرى ومنها (حالة الطرق من إنارة ومنحنيات خطيرة...)، (متابعة الأتوبيسات السياحية) وصولاً للدور الأهم من الرقابة الفعلية على جميع هذه العناصر.

٣. حوادث النقل السياحي على الطرق فى مصر (مؤشرات- مؤثرات)

أ. التأثير المباشر لحوادث الطرق على حركة السياحة لمصر بالأرقام

أشارت الدراسة التى أجراها مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء بعنوان (أثر حوادث الطرق على السياحة فى مصر) الصادرة فى ١٧ يونيو ٢٠٠٩ أن الفترة من يناير ١٩٩٠ حتى أكتوبر ٢٠٠٨ شهدت وقوع ٤٢٦,٦ ألف حادث طريق تقريباً، أسفرت عن مقتل ١٠٠,٩ ألف شخص وإصابة ٤٤٠ ألفاً آخرين بمتوسط ١٨٨٦,٦ حادث و٤٤٧ قتيلاً و١٩٤٧ جريحاً شهرياً. حتى أصبحت حوادث الطرق السبب الثانى لوفاة المصريين.

وأن العام الماضى ٢٠٠٨ شهد إزدياداً ملحوظاً فى حوادث النقل السياحي البرى وضحاياها من السائحين بمجموع ١٦٥ حادثاً أسفرت عن مصرع ٥٧ سائحاً وإصابة ٤١٤ آخرين. إلا أن رغ ذلك يلاحظ أن شهر يوليو هو أكثر الشهور التى تشهد وقوع حوادث الطرق، فى حين يمثل شهر

(١) محمد مصطفى رشاد، مرجع سبق ذكره، ص ص ١١١، ١١٢.



ديسمبر أقل الشهور في وقوعها، وفي مقابل ذلك تزداد أعداد السائحين الوافدين إلى مصر بشكل ملحوظ خلال أغسطس، وتشهد أشهر يونيو وديسمبر ويناير إنخفاضاً في تدفق السائحين.

حيث وصل إجمالي عدد السائحين الوافدين إلى مصر خلال الفترة من يناير ١٩٩٥ إلى أغسطس ٢٠٠٨ حوالي ٨٥,٩ مليون سائح بمتوسط ٥٢٣,٦ ألف سائح شهرياً، ووصل عدد السائحين خلال أغسطس ٢٠٠٨ إلى ١,١ مليون سائح مقارنة ب ١٩٦,٤ ألف سائح خلال يناير ١٩٩٥، وهو ما يعنى ضمناً أنه حتى الآن لا يوجد تأثير مباشر لوقوع حوادث الطرق على أعداد السائحين الوافدين لمصر شهرياً، إلا أن استمرار الوضع الحالي يندر ببداية ظهور تأثيرات فعلية مباشرة على اتجاه السائحين لزيارة مصر، ما لم تتخذ الجهات المعنية الإجراءات اللازمة لضمان سلامة الطرق وضمان مستويات الأمن والسلامة على الطرق المصرية (١)

ب. تحذيرات السفارات والحكومات- تهديدات وكلاء السفر الصورة السياحية لمصر والدعايات المضادة

إن من أهم وأخطر التأثيرات المباشرة لحوادث النقل السياحي البري على الطرق في مصر هي صدور التحذيرات من السفارات المختلفة لمواطنيها بعدم السفر لمصر لقضاء أجازاتهم أو التهديدات التي تتلقاها السياحة المصرية من كبار وكلاء السياحة والسفر المتعاملين مع مصر بإلغاء برامجهم في مصر، وهو ما تكرر كثيراً خلال السنتين الماضيتين فمن غير المقبول حضور السائحين لقضاء عطلاتهم في مصر وعودتهم لبلادهم محمولين في تحوش. فعلى سبيل المثال طالب نائب رئيس "الدوما" الروسي بوقف السياحة الروسية لمصر ٢٠ عاماً بسبب حوادث الطريق التي راح ضحيتها سائحون روس، ودعا لإزالة الإعلانات المروجة للسياحة إلى مصر من شوارع روسيا، في الوقت الذي تحتل فيه السياحة الروسية المرتبة الأولى بما يمثل ٣٤% من إجمالي الحركة السياحية القادمة لمصر، وبما يمثل تقريباً ٢,٥ مليون سائح في عام ٢٠٠٨، قضاوا ١٢ مليون ليلة بمصر. (٢)

(١) دراسة " أثر حوادث الطرق على السياحة في مصر"، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء، يونيو ٢٠٠٩.

(٢) جريدة العرب السياحية الإلكترونية



كذلك تحذيرات حكومات فرنسا وسويسرا لمواطنيها بعدم السفر لمصر، وفي حالة السفر تجنب السفر براً ليلاً لرداءة الطرق وعدم إحترام السائقين المصريين لقواعد المرور، ولرعاياها بالحذر أثناء السير في الشوارع المصرية، ثم تحذير وزارة الخارجية الأمريكية للمواطنين الأمريكيين وخاصة "نوى القلوب الضعيفة" بعدم قيادة السيارات في مصر نظراً لسوء حالة الطرق ووعونة السائقين المصريين. إضافة إلى إستغلال المقاصد السياحية المنافسة لتلك الأحداث في الدعاية السلبية لمصر والإيجابية لها^(١) إلى غير ذلك من تأثيرات سلبية تنذر بمرور الوقت بتسوية الصورة السياحية لمصر كمقصد سياحي غير آمن من جانب النقل السياحي، وإفساد جهود التنشيط السياحي لمصر، وهو ما سيكون نقطة التحول وبداية التأثير الفعلي على الحركة السياحية القادمة لمصر.

خاصة وأن (الصورة السياحية للمقصد) Destination Image تمثل الحلقة الأهم في عملية إختيار السائح لمقصدهم، من خلال المقارنة بين المزايا والإيجابيات من جانب والسلبيات من جانب آخر. فهناك محفزات عديدة عند إتخاذ السائح لقرار السفر لمقصد ما وهي ما تسمى (عوامل الدفع والجذب) Push and Pull factors وتتكون عوامل الجذب لدى السائح من خلال أدوات الدعاية والإعلان والتسويق والكلمة المنطوقة وتوصيات الأصدقاء والأقارب. ومن أهم أسباب إبطال مفعول قوى جذب السائح الشعور بالخطر أو التهديد على صحته أو حياته في المقصد (عدم الأمان)، خاصة وأن الطبيعة البشرية تميل لتذكر و نقل المعلومات السلبية والأخبار السينة عن المقصد بما يخلق (صورة سلبية) عن هذا المقصد السياحي.^(٢) وهوما ينطبق على حالة مصر في ظل شيوع حوادث النقل السياحي البرى على الطرق، وما يشاع على ألسنة أهالى السائحين المتوفين أو المصابين ووسائل الإعلام وحكومات دولهم.

ج. حوادث النقل السياحي على الطرق المصرية أزمة

يجب التعامل مع قضية حوادث الأتوبيسات السياحية المتكررة في مصر من منطلق (إدارة الأزمة Crisis Management)، فالأزمة في مفهومها العلمى وتطبيقها العملى هي نتيجة

(١) <http://www.crisismanagement.idsc.gov.eg/Crisis/Newsdetails.aspx>

إدارة الأزمات والكوارث، مركز المعلومات و دعم إتخاذ القرار، مجلس الوزراء المصرى.

(٢) Rittichainuwat, B., Hallin, Q., and Jerrold, K., "The Collective Impacts of a Bundle of Travel Determinants on Repeat Visitation", Journal of Hospitality & Tourism Research, SAGE Publications, Vol, ٢٧, No, ٢, May ٢٠٠٣, P: ٤.



نهائية طبيعية ومتوقعة لتراكم أو تكرار مجموعة من المشكلات والتأثيرات، بما يمثل تهديداً صريحاً وواضحاً لاستقرار حالة أو نظام ما، مما يستدعي التغيير وإتخاذ إجراءات سريعة من شأنها مواجهة الأزمة. (١)

وهو ما ينطبق على حالة مصر في ظل تعدد وتكرار حوادث الأتوبيسات السياحية، فهذه الحالة لا تمثل حوادث طارئة أو كوارث غير متوقعة يصعب السيطرة عليها، وإنما تمثل كل حادثة مشكلة في حد ذاتها ومتوقعة يومياً، ومع ارتفاع معدل الحوادث وتأثيراتها الدعائية السلبية تتهدد بشكل واضح سمعة مصر السياحية واستقرار الحركة السياحية إليها، وهو ما يتطلب وفقاً لمفهوم إدارة الأزمة وقفة لإتخاذ إجراءات وإيجاد حلول لمواجهة تلك الأزمة.

كما يجب أن يؤخذ بالإعتبار أن مثل هذه الأزمات في المقاصد السياحية رغم ما تمثله من جوانب سلبية، إلا أنها تنطوي على بعض الإيجابيات، أهمها ما يتمثل في جعل الأزمة (نقطة تحول) وتغيير نحو الأفضل من خلال مواجهة علمية وعملية سليمة لها، خاصة إذا ما صاحب الإدارة الفعالة للأزمة جهود تسويقية وتغطية إعلامية ودعائية، بما يحد من أثر الأزمة على قرارات السائحين بعدم السفر للمقصد. (٢) وهو ما يعنى في هذه الحالة حاجة مصر لتغطية إعلامية أكبر وبشكل عالمي للمؤتمرات والندوات التي تعقد في مصر بهذا الشأن، مثل المؤتمر الأول للطرق في مصر يونيو ٢٠٠٩، وغير ذلك من جهود مثل تطوير بعض الطرق، تعديل القوانين المرورية، الدورات التدريبية لسائقين السياحيين، الجزاءات الموقعة على شركات النقل السياحي المخالفة... إلى غير ذلك من جهود لمواجهة الأزمة.

٤. النقل السياحي في ظل العولمة

في الوقت الذي نتحدث فيه عن تطوير عناصر منظومة النقل السياحي البري (الأتوبيسات السياحية)، ونناقش ارتفاع معدلات حوادث الطرق في مصر، أصبح العالم في مجال النقل السياحي يتحدث عن أبعاد وأفكار أخرى تتخطى هذه المراحل الأولية، فمع إدراك العالم السياحي المتقدم للقيمة الحيوية لعنصر النقل السياحي في إثراء التجربة السياحية ونجاح العملية السياحية،

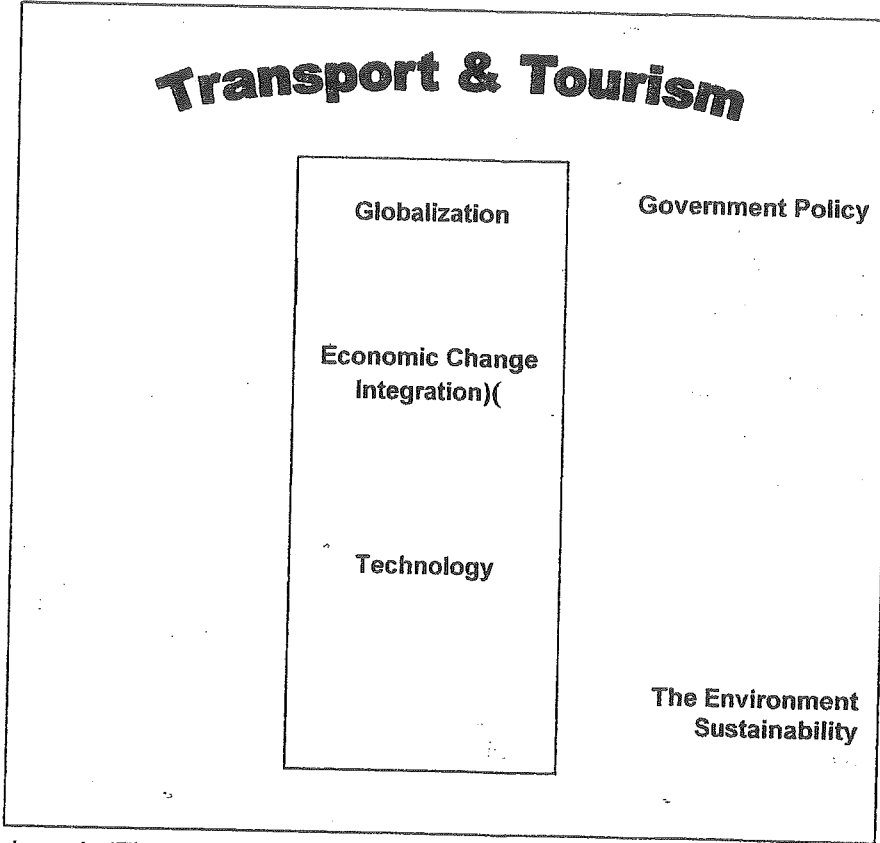
(١) " السياحة والإرهاب وإدارة الأزمات"، المجالس القومية المتخصصة، الدورية الرابعة والعشرون، ١٩٩٨، ص ٣٠٣.

(٢) Aktas, G., and Ebru, A., "Crisis Management in Tourist Destination", Global Tourism, Elsevier Inc, USA: ٢٠٠٥, P. ٤٤٦.



يركز الخبراء في مجال النقل على دراسة جوانب هذه الصناعة وتأثيرها بظاهرة العولمة. حيث يوضح الشكل التالي العوامل التي أصبحت تؤثر وتتحكم في (النقل السياحي).

شكل رقم (٧)
عمليات التغيير في النقل السياحي



Source: Stephen, J., "Transport and Tourism", ٢٠٠٥, P.٢٧٣.



وتفقد هذه العوامل أو المؤثرات ظاهرة (العولمة) بما تعنيه من إنفتاح الدول على بعضها البعض، وبالتالي زيادة الحركة السياحية بين دول العالم وظهور مقاصد سياحية جديدة، بما يؤدي إلى إنتعاش في حركة النقل السياحي بمختلف وسائله، فالمقاصد السياحية تتنافس على إنشاء وتطوير المطارات في كل أنحائها، وتطوير شبكات الطرق البرية الداخلية والسريعة، وتطوير القطارات ومحطاتها... إلى غير ذلك من وسائل وعناصر نظم النقل المختلفة (١) خاصة مع علمها بضرورة تدعيم موقفها التنافسي في حلقة من أهم حلقات العملية السياحية (النقل السياحي)، وتتمثل أهم المحاور التي يدور في فلكها النقل السياحي اليوم في: (٢)

- التغير في السياسات الحكومية من خلال عدم التقيد بالقواعد المحلية والتحرير من خلال خفض الرسوم الجمركية، الإتجاه نحو الخصخصة.

- الإتجاه العالمي الشديد نحو (الإندماج) بين العناصر المختلفة لمنظومة النقل، كطريقة أذكى لإكتساب القوة والقدرة على العمل ومواجهة المنافسة الشرسة في ظل العولمة. بما يسمح بتقديم خدمات أرقى في الجودة، أكثر تكاملاً، وبأسعار تنافسية.

- سيطرة التطورات التكنولوجية سواء في مجال تطوير وسائل النقل بمختلف أنواعها وشكل الخدمات ونظم الأمان والرفاهية بها، أو فيما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات من نظم وشبكات الحجز العالمية المتطورة، ونشر البيانات والحجز عبر الإنترنت
On line booking المتزايد يوماً بعد يوم، أو فيما يتصل بنظم إدارة المحطات والمطارات والطرق.

- التركيز في العلاقة الإيجابية بين النقل السياحي وحماية البيئة، ومراعاة المعايير البيئية وخفض التلوث الهوائي عند تصميم وسائل النقل بمختلف أنواعها.

- التركيز على السائحين كمستهلكين، والإهتمام بدراسة ومتابعة الجديد في سلوكهم الإستهلاكي السياحي، مثل طلبهم لجودة أكبر وأفضل يومياً، وهو ما يؤدي لقصر دورة حياة منتج

(١) طارق عبد الفتاح الشريعي، مرجع سبق ذكره، ص ص ١٩٧، ١٩٨.

(٢) Source: Stephen, J., Op.Cit. P.P. ٣٧٢: ٣٨٢.



أو خدمة النقل السياحي، وحاجتها للإبتكار لتقديم الجديد والجيد باستمرار، بل والإبداع في عملية التسويق لخدمات النقل السياحي.

المبحث الرابع
النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج العامة للدراسة

١. تعاني مصر من أزمة حقيقة في مجال حوادث النقل بصفة عامة، خاصة حوادث الطرق البرية والتي تمثل ٥٨٤% من إجمالي حوادث النقل، حيث تحتل مصر المركز الأول عالمياً في عدد وفيات حوادث الطرق بالنسبة لعدد المركبات، بما يعادل ١٥٦ ألف حالة وفاة لكل ١٠٠ ألف مركبة.
٢. يعتبر عامل (الأمان والسلامة) أهم المؤثرات أولياً على قرار السائح بإختياره بين وسائل النقل السياحي والمقاصد السياحية.
٣. لم تؤثر بعد حوادث النقل السياحي المتكررة (الأتوبيسات السياحية) على الطرق في مصر مباشرة على أعداد السائحين القادمين لمصر، لكنها بدأت بالتأثير سلباً على صورة مصر السياحية من خلال التحذيرات المتكررة مع كل حادث للسفارات والحكومات الأجنبية لمواطنيها بالحد من الطرق المصرية وعدم السفر إليها، وتهديدات وكلاء السفر بإلغاء تعاملاتهم مع مصر.
٤. أكثر الطرق ظهوراً في الحوادث السياحية (النقاط السوداء) هي طرق سيناء والبحر الأحمر وسفاجا- قنا، وهي من أكثر المناطق إستقبالاً للسائحين في مصر، وهو ما يدق جرس إنذار مستقبلي لإنتعاش الحركة السياحية بهذه المناطق.
٥. غالبية الحوادث السياحية تحدث ليلاً، وترجع أسبابها إلى أخطاء بشرية للسائقين مثل السرعة الزائدة وإختلال عجلة القيادة، وأسباب تعود للطرق نفسها وأهمها عدم الإنارة، وتعدد المنحنيات الخطيرة، والتصادم مع سيارات النقل.

ثانياً: التوصيات العامة للدراسة

١. إدراك أن حالة حوادث الطرق في مصر تمثل بالفعل أزمة في حالة إستمرارها على ما هي عليه الآن، وهو ما يتطلب تشكيل (فريق إدارة أزمات) يضم متخصصين من وزارة النقل والمواصلات، الهيئة العامة للطرق والكبارى، المحليات المشرفة على أهم الطرق المصري



الخدمة للسياحة، وزارة السياحة، وزارة الداخلية، الاتحاد المصري للغرف السياحية، شركات النقل السياحي. وتكون مهمة هذا الفريق تحليل الوضع الحالي ودراسة نقاط القوة والضعف في جميع عناصر نظام النقل، تمهيداً لوضع إستراتيجية مواجهة تشمل المحاور التالية:

- تحسين حالة الطرق البرية وخاصة الطرق التي تخدم المناطق السياحية الأهم في مصر في سيناء والبحر الأحمر وصعيد مصر، وتشمل عملية التحسين ما يلي:
 - إنارة أكبر مسافة ممكنة من هذه الطرق البرية إن لم تكن جميعها.
 - تحقيق إزدواجية الطرق البرية لتقليل معدل حوادث التصادم.
 - معالجة المنحنيات الكثيرة والخطيرة هندسياً بما يناسب حجم الأتوبيسات السياحية وعددها التي تمر عبر هذه الطرق.
 - المراقبة الليلية للطرق بالرادار وعدم الإكتفاء بالرادار النهاري.

- الإستمرار في تطوير شبكة الأتوبيسات السياحية في مصر و زيادة عوامل الأمان والسلامة بها من خلال:

- استخدام النظم التكنولوجية الحديثة مثل ESB / ASC/ ABS والمعنية بتحديد السرعات ل 100 كيلومتر في الساعة أو أقل، ضبط توازن الأتوبيسات أثناء هطول الأمطار.
- الإلتزام بوجود (الصندوق الأسود) الذي يفيد في سرعة ودقة تحليل الحوادث مثل جهاز Taco graph والذي يقوم بتسجيل كل ما يحدث للأتوبيس أثناء الرحلة.
- ضرورة تفعيل (الدور الرقابي الفعلي) بالكشف الدوري على الأتوبيسات السياحية سواء من خلال الشركة نفسها أو من خلال الإدارة العامة للنقل السياحي بوزارة السياحة.

- سائقى الأتوبيسات السياحية:

- الإستمرار بإصرار على البرنامج التدريبي للإتحاد المصري للغرف السياحية (تنمية مهارات قائد المركبة السياحية) بكل عناصره، فتأثيره الإيجابي سيظهر بقوة مع تطور باقى عناصر منظومة النقل.
- الرقابة على إلتزام شركات النقل السياحي بتسجيل السائقين بعد اجتيازهم للدورات التدريبية وعدم تشغيلهم قبل ذلك.
- الإلتزام بوجود (السائق الإحتياطي) مع كل أتوبيس.
- الكشف الطبى والنفسى الدورى على السائقين السياحيين.



المنع الفوري لقوافل الأتوبيسات السياحية (الكوفوى) من السفر ليلاً والتي تصل لعشرات الأتوبيسات السياحية التي تنتقل عبر طرق شرم الشيخ والغردقة والقاهرة والأقصر، نظراً للإرهاق الذى يكون عليه السائقين وعدم النوم، وإضافة لسوء حالة الطرق وعدم إنارتها.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

١. " أثر حوادث الطرق على السياحة في مصر"، دراسة مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار، مجلس الوزراء، يونيو ٢٠٠٩.
٢. إدارة الأزمات والكوارث، مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار، مجلس الوزراء المصرى. <http://www.crisismanagement.idsc.gov.eg/Crisis/Newsdetails.aspx>
٣. إسلام عبد المجيد حسن، "خدمات النقل السياحي الداخلى في ظل المتغيرات العالمية الحديثة"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، ٢٠٠٤.
٤. " الأمان على الطرق: الوضع الحالى ومنهاج التطوير"، دورية المجالس القومية المتخصصة، الدورة الواحدة والثلاثون، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥.
٥. " السياحة والإرهاب وإدارة الأزمات"، المجالس القومية المتخصصة، الدورية الرابعة والعشرون، ١٩٩٨.
٦. المؤتمر الأول لسلامة الطرق تحت عنوان (طرق أكثر أماناً في مصر). شبكة الأخبار العربية <http://moheet.com/newsPrint.aspx?nid=٢٤٣٧١٩>
٧. برنامج تنمية مهارات العاملين بالقطاع السياحي، وحدة تنمية الموارد البشرية، الإتحاد المصرى للغرف السياحية، القاهرة.
٨. جريدة العـرب الـسياحية الإلكترونية <http://www.almasalla.travel/News/News.asp>.
٩. "حوادث الطرق في مصر"، تقارير معلوماتية، مجلس الوزراء المصرى، مركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار، العدد ٢١، سبتمبر ٢٠٠٨.
١٠. " دور الدولة في تنظيم نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية"، دورية المجالس القومية المتخصصة، المجلد ٢٩، ٢٠٠٢ - ٢٠٠٣.
١١. صلاح الدين عبد الوهاب، " السفر والنقل: من مخيلة جول فيرن إلى واقع القرن الحادى والعشرين"، محاضرة يوم السياحة العالمى، الجمعية المصرية لخبراء السياحة العلميين، القاهرة: ٢٦ سبتمبر ٢٠٠٥.
١٢. طارق عبد الفتاح الشريعى، "اقتصاديات النقل السياحي"، مؤسسة حورس الدولية، القاهرة.



١٣. مثنى طه الحورى، السيد إسماعيل محمد الدباغ، "اقتصاديات السفر والسياحة"، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، القاهرة: ٢٠٠٠.
١٤. محمد مصطفى رشاد مصطفى، "تقييم متطلبات الجودة الشاملة في إدارة قطاع النقل السياحي البرى بشركات السياحة المصرية"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، ٢٠٠٨.
١٥. هناء عبد القادر سيد، "النقل وأثره على الحركة السياحية بالتطبيق على النقل بالسيارات"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة: ١٩٩٤.
١٦. وفاء أحمد إلياس، "النقل والسياحة"، كلية السياحة والفنادق، جامعة المنيا، بدون.

ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية

١. Aktas, G., and Ebru, A., "Crisis Management in Tourist Destination", Global Tourism, Elsevier Inc, USA: ٢٠٠٥.
٢. Cooper, c., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D and Wanhill, S., "Tourism Principles and Practices", Pearson Education Limited, England: ٢٠٠٥.
٣. Faulkney, B., Moscardo, G., & Laws, E., "Tourism in the ٢١st Century. Lessons for Experience", British Library, London: ٢٠٠٢.
٤. Hall, C., Timothy, J., and Duval, D., "Safety and Security in Tourism. Relationships, Management, and Marketing", Haworth Hospitality Press, USA: ٢٠٠٣.
٥. Peter, E., Santana, G., "Providing Safety for Tourists. A study of a Selected Sample of Tourist Destinations in the USA and b Brazil", Journal of Travel Research, Vol: ٤٠, Sage Pub, ٢٠٠٢.
٦. Rittichainuwat, B., Hallin, Q., and Jerrold, K., "The Collective Impacts of a Bundle of Travel Determinants on Repeat Visitation", Journal of Hospitality & Tourism Research, SAGE Publications, Vol, ٢٧, No, ٢, May ٢٠٠٣.
٧. Santana, G. "Globalization, Safety and National Security". Tourism in the Age of Globalization, Rutledge, London: ٢٠٠١.
٨. Stephan, J., "Transport and Tourism. Global perspectives", Addison Wesley Longman Limited, England: ٢٠٠٥.



English Summary

Studying the Tourism Transport Issues on Egyptian Roads in the Spot of Increasing the Average of Accidents

Transport is acknowledged as one of the most significant factors to have contributed to the international development of tourism; mainly the tourist's travel decision and choosing between the destinations and means of transport affected by the (safety and security) in tourism transport.

In general, Egypt as a tourist destination have a problem in (roads accidents), according to the formal reports Egypt in compared with other countries has the biggest number of victims related to the number of vehicles in the roads accidents. Last ten years Egypt suffers from the lack of (safety and security) factor in tourism transport, especially with the increased number of tourism buses accidents on the roads.

In numbers, the increased number of tourism buses accidents has not affected directly yet the number of tourists to Egypt, but it started to deform the tourism Image, specifically with the increased warnings and threats of foreign ambassadors and international travel agencies for tourists to avoid traveling to Egypt.

The research discusses the topic in four sections: the first explains the relationship between tourism, transport and safety, and the elements of tourism transport system. The second describes the deteriorated status of the roads accidents in Egypt using formal statistics and reports. The third analyses the reasons and results of tourism bus accidents in Egypt, and the future trends of tourism transport through the globalization. The fourth decides the conclusions and recommendations of the research.

The most important recommendation is: forming a crisis management team to create a facing strategy dependent on the next axes:

- Developing the land roads, specifically (dark points) through lightening, way double ness, and engineering treatment for the dangerous turns.
- Providing the tourism buses with the highest rate of safety and security by wide using of the modern technology systems like (ESB-ASC-ABS-Taco Graph), and the frequent inspection for the buses.
- Continuing the training courses for tourism drivers, and register them after training, frequent medical and psychical inspection for drivers, and observance of the alternative driver for each bus.