الخليج السياحي

أخبار الخليج

إعداد وتحرير: زينب إسماعيل

العدد (17673) - السنة الحادية والخمسون - الأربعاء 29 صفر 1448هـ - 12 أغسطس 2026م

www.akhbar-alkhaleej.com

لا حيوانات منقرضة في البحرين

كتبت- زينب إسماعيل

بينت أحدث الإحصائيات الصادرة عن بوابة البحرين للبيانات المفتوحة أنه لم يتم تسجيل حيوانات منقرضة في البحرين.

وكشفت الإحصائية عن العام 2025 أن 16 صنفا من الحيوانات ما بين مهددة ومعرضة للانقراض.

وتم تصنيف تلك الحيوانات ضمن تصنيفات مختلفة، من بينها أنواع مهددة بالانقراض من الدرجة الأولى، ومهددة بالانقراض، وتحت التهديد، ومعرضة للانقراض، وأقل تهديدا.

وبلغ عدد الأنواع المهددة بالانقراض من الدرجة الأولى نحو 5، والأنواع المهددة بالانقراض نحو 2، والأنواع تحت التهديد ما يقارب 3، والمعرضة للانقراض ما يقارب 5. أما الأقل تهديدا فوصل عددها إلى حيوان واحد فقط، وكانت ضمن فئة الطيور.

وأكدت الأرقام الرسمية أن عدد الحيوانات غير المصنفة يصل إلى 962 صنفا مقابل 618 تم تصنيفها.

وضمن قائمة الحيوانات التي تم تصنيفها "بالمعروفة"، تتصدر الطيور بأعدادها التي تصل إلى 341 طيرا، تليها الأسماك التي تصل إلى 241، أما الرخويات فيصل عددها إلى 184.

أما اللافقاريات فيبلغ عددها نحو 70، والثديات نحو 23، والقشريات نحو 63، والحشرات ما يقارب 32، والزواحف ما يقارب 21.

أما الأنواع غير المصنفة، فتتصدر الطيور أيضا القائمة بـ 336، وتليها الأسماك أيضا بـ 240. أما الرخويات فتحتل المركز الثالث بـ 184 نوعا، ثم اللافقاريات بـ 68 نوعا. في حين أن عدد القشريات يبلغ نحو 63 حيوانا والزواحف ما يقارب 18 والثديات ما يقارب 21 والحشرات نحو 32 حشرة.

وكان تقرير خليجي سابق ذكر أن البحرين تتصدر قائمة دول الخليج العربي من حيث نسبة الطيور والأسماك غير المهددة بالانقراض.

ولفت تقرير المركز الإحصائي الخليجي أن نسبة الطيور غير المهددة بالانقراض في المملكة بلغت نحو 90.5%. كما تم تسجيل نحو 93% من الأنواع الأسماك المهددة بالانقراض.

السعودية تستعيد الأسد الآسيوي.. عاش فيها قبل 12 ألف سنة

أكدت محمية الأمير محمد بن سلمان الملكية في السعودية التزامها بإعادة توطين السلالة الفرعية من الأسد الآسيوي المهدّدة بالانقراض، بصفته أحد الأنواع الـ23 التي ثبت تاريخيًا وجودها في المحمية، وفق ما نشره الموقع الرسمي لوكالة الأنباء السعودية "واس".

وقال الرئيس التنفيذي للمحمية أندرو زالوميس: "لقد كان الأسد جزءًا من المشهد الطبيعي القديم لمحمية الأمير محمد بن سلمان الملكية، واستعادة مفترس قمي بهذا الحجم رحلة تمتد عبر أجيال، وليست حدثًا يرتبط بموعد محدد، ونحن نعمل اليوم على بناء الأسس البيئية اللازمة التي ستجعل عودته إلى موطنه التاريخي ممكنة مستقبلًا".

وقد وُثّقت رسوم لهذا الأسد في أكثر من 12 موقعًا، حيث يُعد من الرموز المتكرّرة في الفنون الصخرية الغنية التي تزخر بها المحمية.

وخلال فترة "الجزيرة العربية الخضراء"، قبل نحو 12 ألف عام، امتد ممر خصب ومتصل من الموائل الطبيعية من إفريقيا عبر الجزيرة العربية، موفرًا بيئة ملائمة لازدهار قطعان كبيرة من الحيوانات العاشبة والمفترسة التي اعتمدت عليها، وبينها ذلك الأسد.

لكن مع تحوّل المناخ نحو مزيد من الجفاف وتراجع الغطاء النباتي والمياه في المناطق الداخلية، أصبحت الأودية العميقة والمظللة، مثل وادي الديسة الشهير في المحمية، ملاذات مناخية مهمة وفّرت ظروفًا أكثر ملاءمة لاستمرار الحياة البرية، وفي هذه البيئات الخصبة نسبيًا، استمرت الحياة البرية إلى جانب المجتمعات والحضارات البشرية القديمة.

بحلول أواخر القرن التاسع عشر، أسهم الإفراط في الصيد وانتشار الأسلحة النارية الحديثة في القضاء على آخر تجمعات الأسود في شبه الجزيرة العربية.

ويُصنَّف الأسد الآسيوي ضمن الأنواع المهدّدة بالانقراض وفقًا للاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة (IUCN)، فلا يتجاوز عدد أفراده في البرية عالميًا 1،100 إلى 1،300 أسد.

وتتركز الغالبية العظمى منها في منطقة جير الكبرى غرب الهند، التي تحتضن نحو 891 أسدًا وفق أحدث بيانات التعداد، بينما تتوزع الأعداد المتبقية في تجمعات صغيرة ومتفرقة وشديدة الحساسية في غرب ووسط إفريقيا.

الخليج يسجل أسرع نموا سياحي بين 2026 و2036

قال المجلس العالمي للسفر والسياحة- "WTTC"ستسجل المنطقة أسرع نمو في قطاع السفر والسياحة في العالم بين عامي 2026 و2036، بقيادة السعودية، حيث يمثل قطاع السفر والسياحة 14.1% من الناتج المحلي الإجمالي، ومن المتوقع أن يتضاعف إنفاق الزوار الدوليين بأكثر من الضعف خلال العقد المقبل.

وكانت بيانات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) أظهرت أن خريطة السياحة العالمية تشهد تحولات لافتة بعد سنوات من اضطرابات الجائحة، مع بروز عدد من الأسواق الناشئة كأكبر الرابحين في سباق استقطاب السياح الدوليين، وعلى رأسها السعودية والمغرب ومصر، التي سجلت معدلات نمو تفوقت بوضوح على العديد من الوجهات التقليدية في أوروبا وأميركا الشمالية.

ووفقاً لتقرير "OECD Tourism Trends and Policies 2026"، الذي يقارن أعداد السياح الدوليين بين عامي 2019 و2025، تصدرت السعودية قائمة الدول الأكثر نمواً في جذب الزوار، بعدما ارتفع عدد السياح الوافدين إليها بنسبة 67% مقارنة بمستويات ما قبل الجائحة، في أكبر زيادة مسجلة بين الاقتصادات التي شملها التقرير.

وجاءت هذه القفزة ثمرة استراتيجية المملكة لتنويع اقتصادها ضمن رؤية 2030، والتي ركزت على تطوير القطاع السياحي عبر تسهيل إجراءات التأشيرات، وزيادة السعة الجوية، وإطلاق مشاريع ضخمة في مجالات الثقافة والترفيه والسياحة الفاخرة، ما حوّل المملكة إلى واحدة من أسرع الوجهات السياحية نمواً في العالم.

وقال رئيس مجلس إدارة مجموعة بريمير الدولية السعودية ونائب رئيس اللجنة الوطنية للسفر والسياحة باتحاد الغرف التجارية، وليد السبيعي إن من العوامل الداعمة لترشيح السعودية لقيادة النمو في قطاع السياحة عالمياً خلال السنوات العشر المقبلة، استضافة المملكة لمعرض إكسبو 2030 وكأس العالم 2034.

٢ الكسل المعرفي السياحي... عندما تصبح 1+1=5

○ بقلم

محمود النشيط.

الجزء الثاني نتناول جانب آخر من "الكسل المعرفي السياحي"، ففي دول مجلس التعاون الخليجي، على سبيل المثال، أسهم تطوير الفعاليات الرياضية والثقافية، وتسهيل إجراءات السفر، وتعزيز الربط الجوي، في تحقيق أرقام سياحية إيجابية خلال الأعوام الأخيرة. غير أن التحدي الحقيقي لا يكمن في زيادة أعداد الزوار فحسب، بل في رفع جودة التجربة السياحية، وزيادة متوسط الإنفاق، وتحويل الزائر العابر إلى زائر متكرر وسفير غير مباشر للوجهة.

أما على مستوى الإعلام السياحي، فإن الكسل المعرفي يظهر عندما يتحول المحتوى إلى إعادة صياغة للبيانات الصحفية، دون تحليل أو مساءلة أو تقديم زوايا جديدة للقارئ. فالإعلام المتخصص لم يعد مجرد ناقل للأخبار، بل أصبح شريكًا في صناعة الوعي، وتصحيح المفاهيم، وطرح الأسئلة المرتبطة بمستقبل الصناعة وتحدياتها.

ولعل أخطر ما في الكسل المعرفي أنه يمنح أصحابه شعورًا زائفًا بالثقة. وهنا معني بذلك كل القيادات السياحية سواء في المرافق الفندقية أو الطيران وحتى منظمي الرحلات وغيرهم فالخبرة، مهما بلغت، لا تكفي وحدها في قطاع يتغير يوميًا بفعل التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي وتحولات الاقتصاد العالمي. إن المعرفة التي لا تتجدد تتحول تدريجيًا إلى عبء، وقد تصبح سببًا في اتخاذ قرارات مكلفة.

من هنا، تبرز الحاجة إلى الاستثمار في رأس المال المعرفي السياحي؛ عبر التدريب المستمر، وتشجيع البحث العلمي، وبناء قواعد بيانات حديثة، وتعزيز التعاون بين الهيئات السياحية والجامعات ومراكز الدراسات، وإتاحة المعلومات الدقيقة لصناع القرار والإعلاميين والعاملين في القطاع من أجل الارتقاء بالعمل الروتيني نحو تحقيق النتائج المرضية على جميع الأصعدة.

كما أن تبني أدوات الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات الضخمة لم يعد خيارًا ترفيهيًا، بل ضرورة تنافسية لفهم سلوك المسافرين والتنبؤ بالاتجاهات المستقبلية وتصميم منتجات أكثر ملاءمة لاحتياجات الأسواق المستهدفة، ولا يمنع الاستعانة بأهل الاختصاص من خارج المنظومة.

في النهاية، ليست المشكلة أن نخطئ أحيانًا في قراءة المشهد السياحي، فذلك جزء طبيعي من العمل الإنساني. المشكلة الحقيقية أن نستمر في ترديد معادلات ثبت خطؤها لأن مراجعتها تتطلب جهدًا فكريًا إضافيًا. ففي السياحة، كما في الحياة، لا يجوز أن تصبح 1+1=5 لمجرد أننا اعتدنا على ذلك، والعمل الجاد كفيل بتصحيح كل ما ورد وتحقيق كل ما هو مؤمل.

إن صناعة السياحة التي تستثمر في المعرفة، وتحتفي بالتعلم، وتراجع مسلماتها باستمرار، هي وحدها القادرة على المنافسة والاستدامة. أما الوجهات والمؤسسات التي تستسلم للكسل المعرفي، فقد تحقق نجاحات مؤقتة، لكنها ستجد نفسها عاجلًا أو آجلًا خارج خريطة المستقبل مع إخفاقات يصعب معالجتها.

موجات الحر تحبس الطائرات على الأرض.. ما السر العلمي؟

الحرارة الشديدة قد تعرقل خطط الرحلات الجوية والسفر، ففي الأيام الأكثر حرارة يفاقم انخفاض كثافة الهواء من صعوبة إقلاع الطائرة بأمان، وربما قد تضطر شركات الطيران لخفض الحمولة من خلال إنقاص أعداد الركاب أو البضائع من على متن الطائرة أو حمل وقود أقل. هذه المشكلة معروفة في المطارات في المناطق الصحراوية حول العالم، ولكن حتى الحرارة الأقل حدة يمكن أن تسبب تحديات مماثلة في المطارات الواقعة على ارتفاعات أكبر أو التي بها مدارج أقصر، ويقول الباحثون إن التغير المناخي الناجم عن النشاط البشري يمكن أن يجعل مثل هذه الاضطرابات شائعة الحدوث، وفقا لوكالة "أسوشيتد برس". وفي الوقت الذي تضرب فيه موجات حر مناطق في الولايات المتحدة وأوروبا هذا الصيف، يظهر في لاس فيجاس كيف يمكن للحرارة المفرطة أن تعرقل السفر الجوي، فقد قدمت شركة أميركان إيرلاينز تعويضات للمسافرين الذين تخلوا طواعية عن مقاعدهم على متن رحلة انطلقت من مطار هاري ريد الدولي في 24 يوليو الماضي، عندما وصلت درجة الحرارة إلى 47 درجة مئوية. ووصفت شركة الطيران خفض وزن الطائرة بأنه الإجراء الاعتيادي في قطاع السفر لدى التوجه إلى وجهات ذات طقس حار عندما تتطلب الظروف ذلك لضمان إقلاع آمن. وقال روس أمير، القبطان المتقاعد بشركة يونايتد إيرلاينز والمدير التنفيذي لشركة إيرو الاستشارية، إن الهواء الساخن يكون أقل كثافة من الهواء البارد، مما يزيد من صعوبة توليد أجنحة الطائرة قوة للارتفاع وتوليد المحركات قوة الدفع اللازمة للإقلاع. ويربط أمير تأثير ارتفاع درجات الحرارة على أداء الطائرة بتأثيرها على أداء الرياضيين أثناء التنافس على ارتفاع شاهق، ويذكر أنه خلال كأس العالم هذا العام، اضطرت الفرق الأجنبية في مدينة مكسيكو سيتي، الواقعة على ارتفاع أكثر من 7300 قدم فوق سطح البحر للتنافس في ظل هواء أقل كثافة مما يجعل اللاعبين يشعرون بالإرهاق بوتيرة أكثر سرعة. وأضاف أمير: "تحتاج محركات الطائرات مثل البشر للكثير من التبريد والهواء الكثيف للأداء بصورة جيدة".

خفض وزن الحمولة

وفي حال أظهرت حسابات الطيار قبل الإقلاع أن الطائرة لا يمكن أن تغادر بأمان كما هو مخطط، فإن شركة الطيران ربما تختار خفض وزن الحمولة وحمل وقود أقل وإعادة التزود بالوقود لاحقاً والانتظار لتراجع درجات الحرارة أو الطلب من الركاب التطوع للتخلي عن مقاعدهم والسفر على متن رحلة لاحقة. ويشار إلى أن إدارة الطيران الاتحادي لا تحدد حداً أقصى لدرجات الحرارة من أجل الإقلاع، عوضاً عن ذلك تقول الإدارة إن حدود التشغيل تتفاوت بناء على نوع الطائرة وطرازها ووزنها وارتفاع المطار.