منافذ مصر السياحية "دراسة فى جغرافية النقل"

د. مجدي سيد أحمد أبوالنصر*

مقدمة

نقصد بمنافذ مصر السياحية هنا المنافذ الدولية سواء كانت منافذ جوية أو بحرية أو برية ينفذ من خلالها السائح الأجنبي لزيارة مصر أو الخروج منها، وتتبع أهميتها ليس فقط من كونها المنافذ التي ينفذ من خلالها السائح بل لأن السياح الأجانب يشكلون ٧٣.٦٪ من إجمالي الحركة الدولية للركاب بالمنافذ المصرية والبالغ إجماليها ١٧ مليون راكب عام ٢٠٠٩ تاركة النسبة الباقية لمواطني الدولة في إشارة إلى أهمية النقل السياحي الدولي بهذه المنافذ ودورها الكبير في العلاقات المكانية والوظيفية بين مصر —

* مدرس بقسم الجغرافيا — كلية الآداب (جامعة عين شمس).

وبعض دول العالم الخارجي التي تمثل المنشأ Origins الرئيسة لهذه العلاقات، في حين تمثل هذه المنافذ المقصد Destination الذي تقصده وسائل النقل السياحي الدولي

خصوصا الجوي والبحري في حين تظل حلقة في سلسلة إمكانية الوصول بالنسبة للنقل البري تبعا لخصائص ومكونات ونظام كل وسيلة.

وبشير كل من (Boniface and Cooper, 1994, pp. 38-39) إلى أن النقل يجب أن يحظى بأهمية خاصة لدى القائمين على السياحة لأنه من الزاوية التاريخية نجد أن وسائل النقل تطورت جنبا إلى جنب مع السياحة، فتحسين النقل حفز السياحة، والطلب على السياحة حفز النقل على التطور فظهرت ونمت الخدمات الجوية العارضة لخدمة الأسواق الترفيهية، كما أن النقل يجعل المقاصد السياحية في متناول الأسواق الترفيهية في مناطق المناشئ التي تتولد منها الحركة السياحية، فالسياحة تعتمد على الوصول الفعلي، أو سهولة الوصول من عدمه، التي يترتب عليها نجاح أو فشل المقصد السياحي، كذلك يحتوي النقل السياحي على استثمارات ضخمة عامة وخاصة، وبالتالي يمثل قطاعاً رئيساً في صناعة السياحة من حيث العمالة والدخل وقد ساعده في ذلك خريطة الاتصالات العالمية.

يرجع سبب اختيار هذا الموضوع لرغبة الباحث في استكمال حلقات موضوع النقل السياحي والتي تتمثل حلقاته الأولى في النقل السياحي لمصر وهذا كان موضوع بحث سابق والمنافذ السياحية وهو الموضوع الحالي ثم في بحث تالي سوف نتناول النقل السياحي داخل مصر بهدف رسم صورة شاملة للنقل السياحي في مصر من زواياه المختلفة.

أما الأهداف الرئيسية لدراسة هذا الموضوع فتكمن في الوقوف على التوزيع الجغرافي للمنافذ السياحية وإمكاناتها المختلفة ثم دراسة حركة النقل السياحي بهذه المنافذ أي أن هذه الدراسة سوف تتناول النقاط الآتية:

- الصورة العامة لمنافذ مصر الدولية.
- منافذ مصر السياحية بين التصنيف والتوزيع الجغرافي.

- حركة النقل السياحي بمنافذ مصر السياحية.
- منافذ مصر السياحية حسب النوع.
- ذروة النقل السياحي بمنافذ مصر السياحية.

أولاً : الصورة العامة لمنافذ مصر الدولية.

سوف نعرض للصورة العامة لمنافذ مصر الدولية في إيجاز ليس لكونها الموضوع الرئيس بل لأن منافذ مصر السياحية جزءاً لا يتجزأ منها كما أنها الممر الذي تعبر من خلاله الحركة الدولية للركاب بصفة عامة بما فيها الحركة السياحية بل والبضائع التي تتجه إما لخدمة مواطني الدولة أو لخدمة المجال السياحي في شقه الدولي أو كليهما معاً.

وتحدد الدولة سنوياً المنافذ الدولية لدخول البلاد أو الخروج منها حيث بلغ عددها عام ٢٠٠٩ أربعون منفذاً^(١) (جدول ١)، وهذا العدد عرضة للتغيير عاماً بعد آخر إما لإضافة منفذ دولي جديد، أو ترقية منفذ محلي إلى النطاق الدولي؛ أو التبديل بينهما حسب الحاجة كما هو الحال في منفذ أبوسمبل الجوي.

(١) حددت المنافذ الشرعية للبلاد بالقرار رقم ١٨٥ لسنة ١٩٦٤ والقرارات التالية له على النحو التالي :

المنافذ الجوية : مطارات القاهرة، الإسكندرية (النزهة)، بورسعيد، الأقصر، مرسى مطروح، أسوان، الغردقة، شرم الشيخ، طابا، مرسى علم، العريش، أسيوط، الجوره، سانت كاترين، برج العرب، شرق العوينات. **المنافذ المائية :** موانئ الإسكندرية، بورسعيد، العين السخنة، السويس، الإسماعيلية، أسوان النهري، دمياط، الغردقة، سفاجا، رأس غارب، شرم الشيخ، العريش، أبو طرطور، نويبع، مطروح، الأدبية ومرسى علم. **المنافذ البرية :** منافذ السلوم، طابا، رفح، رأس النقب، العوجه، حدربة، أرقين.

ويجد المنتبغ لمنافذ مصر الدولية أنها تتوزع نوعيا بين ثلاثة أنواع: المنافذ الجوية وقد بلغ عددها ست عشر منفذاً وأخرى مائية (بحرية ونهرية) وبلغ عددها سبعة عشر منفذاً والبقية وعددها سبعة منافذ كانت من نصيب المنافذ البرية.

جدول (١) : منافذ مصر الدولية حسب النوع عام ٢٠٠٩.

م	المحافظة	الجوية	المائية	البرية	الإجمالي	%
١	البحر الأحمر	٢	٥	١	٨	٢٠
٢	جنوب سيناء	٣	٢	٢	٧	١٧.٥
٣	شمال سيناء	٢	١	٢	٥	١٢.٥
٤	أسوان	١	١	١	٣	٧.٥
٥	الإسكندرية	٢	١	٠	٣	٧.٥
٦	مرسى مطروح	١	١	١	٣	٧.٥
٧	السويس	٠	٣	٠	٣	٧.٥
٨	بورسعيد	١	١	٠	٢	٥
٩	القاهرة	١	٠	٠	١	٢.٥
١٠	الأقصر	١	٠	٠	١	٢.٥
١١	أسيوط	١	٠	٠	١	٢.٥
١٢	الوادي الجديد	١	٠	٠	١	٢.٥
١٣	الإسماعيلية	٠	١	٠	١	٢.٥
١٤	دمياط	٠	١	٠	١	٢.٥
	الإجمالي	١٦	١٧	٧	٤٠	١٠٠

المصدر : وزارة الداخلية، مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية، بيانات غير منشورة، عام ٢٠٠٩.

أما من الناحية الجغرافية فقد توزعت في أربع عشر محافظة (شكل ١) حيث اتخذ التوزيع الجغرافي لها ثلاثة محاور أولها وأهمها المحور الشرقي حول البحر الأحمر ممثلا في محافظات البحر الأحمر وجنوب سيناء والسويس حيث أمكن لهذا

المحور الاستحواذ على ١٨ منفذا بما يعادل ٤٥٪ من منافذ مصر الدولية عام ٢٠٠٩ كان للمحافظة الأولى النصيب الأكبر منها ثمانية منافذ يغلب عليها الصفة البحرية وهي الغردقة ومرسى علم ورأس غارب وسفاجا وأبو طرطور بحكم الموقع والامتداد الجغرافي والتركز العمراني والاقتصادي على سواحل البحر الأحمر؛ ومنفذين جويين هما الغردقة ومرسى علم وآخر بري هو منفذ حدربة (قرية تابعة لمدينة شلاتين بمحافظة البحر الأحمر) على الحدود المصرية السودانية؛ تليها محافظة جنوب سيناء بسبعة منافذ ثلاثة منها جوية (شرم الشيخ وطابا وسانت كاترين) واثنان بحريان (شرم الشيخ ونويبع) وآخران بريان (رأس النقب وطابا) (قرية تابعة لمركز نويبع بمحافظة جنوب سيناء)؛ ثم أخيرا ثلاثة منافذ مائية بمحافظة السويس هي السويس والأدبية والعين السخنة.

شكل (١) : التوزيع المكاني لمنافذ مصر الدولية حسب النوع عام ٢٠٠٩.

أما **المحور الثاني** فهو محور المحافظات الشمالية المطلّة على البحر المتوسط ويمثلها هنا حسب الأهمية في عدد المنافذ محافظات شمال سيناء والإسكندرية ومطروح وبورسعيد ودمياط حيث بلغ نصيب هذا المحور ١٤ منفذاً بما يعادل ٣٥٪ من منافذ مصر الدولية منها ستة منافذ جوية وخمسة بحرية وثلاثة برية.

وتعد محافظة شمال سيناء في مقدمة هذا المحور والثالثة على المستوى القومي من حيث عدد المنافذ حيث بلغ نصيبها خمسة منافذ اثنان جويان العريش والجورة (قرية تابعة لمركز الشيخ زويد بمحافظة شمال سيناء) والأخير مخصص للقوات الدولية. ومثلها بري (رفح والعوجة) بالإضافة إلى ميناء العريش البحري، في حين تأتي محافظتي مطروح والإسكندرية في المرتبة الثانية بعد محافظة شمال سيناء في المحور الساحلي حيث تضم المحافظة الأولى الأنواع الثلاثة من المنافذ الدولية وفي مقدمتها منفذ السلوم البري بحكم كونها محافظة حدودية بالإضافة إلى منفذاً جويًا وآخر بحريًا، أما محافظة الإسكندرية فقد ضمت منفذان جويان (النزهة وبرج العرب) وآخر بحري (الإسكندرية)، ثم تأتي محافظة بور سعيد في المرتبة الثالثة بمنفذين أحدهما جوي والآخر بحري، وفي النهاية تحتل محافظة دميّاط المرتبة الأخيرة بهذا المحور بمنفذ بحري وحيد متخصص أو يكاد في نقل البضائع.

أما **المحور الثالث** فهو محور وادي النيل حيث ضم ستة منافذ ثلثها منافذ جوية (أسوان والأقصر وأسيوط والقاهرة) والثلث الباقي مناصفة بين المنافذ النهرية والبرية تحت تأثير الموقع الجغرافي بالدرجة الأولى.

نخلص مما سبق أن المحاور الثلاث السابقة استأثرت بنحو ٩٥ من المنافذ الدولية تاركة النسبة الباقية مناصفة بين الوادي الجديد والإسماعيلية.

ثانياً : منافذ مصر السياحية الدولية بين التصنيف والتوزيع.

(١) تصنيف منافذ مصر السياحية :

قد يكون من الأفضل قبل أن نتناول التوزيع الجغرافي لمنافذ مصر السياحية أن نعرض لعدد من الأسس التي يمكن من خلالها تصنيف هذه المنافذ كالنوع والحجم والنوعية والموقع الجغرافي وغيرها.

فعلى أساس النوع يمكن تصنيفها إلى : منافذ جوية وأخرى بحرية وثالثة برية، حيث أن لكل نوع منها خصائصه ومورفولوجيته الخاصة، كما يمكن تصنيفها حسب الحجم (عدد السياح) إلى: منافذ كبيرة يدخل من خلالها مليون سائح فأكثر وأخرى متوسطة الحجم حيث يتراوح عدد السياح الذين يدخلون من خلالها ما بين نصف المليون والمليون سائح وثالثة صغيرة يقل عدد السياح الداخلون منها عن نصف مليون سائح.

كما يمكن تصنيفها حسب النوعية إلى : منافذ سياحية ينفذ من خلالها السياح الأجانب بصورة تفوق مواطني الدولة، ومنافذ أخرى تتقارب فيها الحركة السياحية مع حركة المواطنين وثالثة يغلب عليها حركة المواطنين.

أما حسب الموقع الجغرافي فيمكن تصنيف المنافذ السياحية إلى: منافذ حدودية أي تقع على الحدود السياسية للدولة كالمنافذ البرية السلوم ورفح وطابا، ومنافذ داخلية وتشمل الموانئ البحرية على اعتبار أنها جزء من اليابس وفي داخل المياه الإقليمية وكافة المطارات الدولية سواء كانت داخل الدولة كالقاهرة والأقصر وأسوان أو تقع في المدن الساحلية كبورسعيد والإسكندرية ومطروح وشرم الشيخ والغردقة.

ومن منظور آخر يمكن تصنيف الوحدات الإدارية (مدينة/قرية) التي تقع فيها هذه المنافذ حسب عدد المنافذ إلى :

- **وحدات إدارية ذات منفذ واحد** : سواء كان منفذها جوي كما هو الحال في القاهرة والأقصر وأسوان وسانت كاترين أو وحدات إدارية ذات منفذ برى كما هو الحال في السلوم على الحدود المصرية الليبية ورفح على الحدود المصرية الفلسطينية أو وحدات إدارية ذات منفذ بحري بحكم موقعها الجغرافي على الساحل وبها ميناء يمكنه استقبال الحركة السياحية كالعين السخنة والسويس والأدبية وسفاجا ورأس غارب ونوبيع.
- **وحدات إدارية ذات منفذين** : وهي وحدات إدارية إما تجمع بين المنفذ الجوى والبحري ومنها الإسكندرية ومرسى مطروح والغردقة وشرم الشيخ والعريش ومرسى علم؛ في حين تميزت طابا بالمنفذين البرى والجوى تحت تأثير الموقع الجغرافي لكل منها.

وعلى الرغم من أهمية كل التصنيفات السابقة إلا أن تصنيفها حسب النوع والوظيفة يعد أفضل التصنيفات التي سوف تعتمد عليها هذه الدراسة مع الأخذ في الاعتبار البعد المكاني للكشف عن الاختلافات المكانية لهذه المنافذ.

(٢) التوزيع الجغرافي لمنافذ مصر السياحية :

من بين منافذ مصر الدولية البالغ عددها ٤٠ منفذاً عام ٢٠٠٩ تمكن ٢٣ منفذاً (شكل ٢) من جذب حركة النقل السياحي الدولي لمصر، مشكلة بذلك منافذ مصر السياحية في العام نفسه، ويجد المتتبع لهذه المنافذ أنها توزعت جغرافياً في عشر محافظات مصرية تباينت فيما بينها تبايناً كبيراً حيث أمكن لمحافظتين فقط هما جنوب سيناء والبحر الأحمر الاستحواذ على اثني عشر منفذاً أي بما يزيد عن نصف عدد المنافذ السياحية بمصر عام ٢٠٠٩ مناصفة فيما بينهما (شكل ٢)، ويرجع ذلك

بحكم كونهما قطبا السياحة المصرية وأكثرها جاذبية، في حين احتلت محافظات الإسكندرية ومرسى مطروح وشمال سيناء المرتبة الثانية بواقع منفذين لكل منها، أما محافظات المنفذ الواحد فهي محافظات القاهرة وأسوان والأقصر والسويس وبورسعيد مع التباين في ثقلها الكمي والنسبي كما سيتضح بعد.

شكل (٢) : التوزيع الجغرافي لمنافذ مصر السياحية على مستوى المحافظات عام ٢٠٠٩.

ومن حيث التوزيع حسب النوع يتضح من شكل (٣) أن هناك شبه سيادة للمنافذ الجوية والبحرية حيث بلغ عددها عشرون منفذاً مناصفة فيما بينهما في حين لم يتجاوز نصيب المنافذ البرية حاجز الثلاثة منافذ في إشارة إلى اتساع قاعدة مشاركة المنافذ الجوية والبحرية في حركة النقل السياحي الدولي لمصر تحت تأثير موقع

مصر الجغرافي على سواحل البحرين الأحمر والمتوسط بالنسبة للمنافذ البحرية وأهمية النقل الجوي في النقل السياحي الدولي عموماً ولمصر على وجه الخصوص.

شكل (٣) : التوزيع الجغرافي لمنافذ مصر السياحية حسب النوع عام ٢٠٠٩.

ويجد المنتبـع لمنافذ مصر السياحية على اختلاف أنواعها أنها توزعت مكانيا في ثمانية عشر موقعا جغرافيا غلب عليها جميعا المنفذ الواحد، في حين أمكن لخمسـة مواقع هي الإسكندرية وشرم الشيخ والغردقة ومرس علم وطابا الاستحواذ على منفذين أحدهما جوي والآخر بحري عدا طابا التي ضمت إلى جانب المنفذ الجوي منفذا برريا تحت تأثير موقعها الجغرافي؛ كما يظهر شكل (٣) أن هناك تفوقاً واضحاً للمنافذ

السياحية في القطاع الشرقي من مصر (البحر الأحمر وسيناء) وقد يرجع ذلك لعامل البعد الجغرافي عن مؤثرات الوادي والدلتا وبالتالي يصبح أكثر مناسبة لجذب وسائل النقل السياحي للسياح الأجانب الذين يمثلون الجزء الأكبر من السياحة الدولية لمصر، على عكس القطاع الشمالي (البحر المتوسط) الذي نجده مفتوحا عليهما فكان أكثر مناسبة لحركة نقل السياح العرب والسياحة الداخلية أما القطاع الأوسط في وادي النيل فقد اقتصر دوره على المنافذ الجوية تحت تأثير الموقع الجغرافي.

ثالثاً : حركة النقل السياحي بمنافذ مصر السياحية.

تعد حركة النقل السياحي بمنافذ مصر السياحية على جانب كبير من الأهمية للكشف عن الثقل الكمي والنسبي لهذه المنافذ خصوصاً إذا كانت العبارة ليست فقط بعدد المنافذ بل بحجم الحركة السياحية العابرة من خلالها لمصر، وسوف نبدأ بتناول هذه الحركة على مستوى الوحدات الإدارية التي تتوطن فيها المنافذ السياحية من خلال الكشف عن الثقل السياحي النسبي بهذه الوحدات من إجمالي الحركة الدولية للركاب بها، وهو ما يوضحه جدول (٢) حيث يتضح منه أن عدد السياح يشكلون النصيب الأكبر (٧٣.٦٪) من إجمالي عدد الركاب بمنافذ مصر الدولية عام ٢٠٠٩ والبالغ ١٧ مليون راكب في إشارة إلى الأهمية الكبيرة التي يشكلها النقل السياحي بهذه المنافذ.

ويتضح من شكل (٤) أن هناك تباين جغرافي واضح بين الوحدات الإدارية التي تتوطن فيها المنافذ سواء من حيث الكم أو نسبة النقل السياحي من إجمالي حركة الركاب بها وهو ما نلمسه في أن النقل السياحي الدولي يشكل أهمية نسبية كبيرة تقترب من حد التخصص في كل من بورسعيد، وشرم الشيخ، وطابا، والغردقة، ومرسى علم، ورفح ومطروح حيث تجاوزت نسبة السياح ٩٠٪ من إجمالي حجم

الحركة الدولية للركاب بها جدول (٢) الأمر الذي يؤكد على أن منافذ هذه الوحدات متخصصة أو تكاد في النقل السياحي الدولي بالدرجة الأولى.

جدول (٢) : نصيب النقل السياحي الدولي لمصر من إجمالي الركاب عام ٢٠٠٩.

الوحدة الإدارية	بالآلاف سائح	%	بالآلاف مصري	%	الإجمالي	%
شرم الشيخ	٣٥٣٢.٥	٩٩.٤	٢٠.٩	٠.٦	٣٥٥٣.٤	١٠٠
الغردقة	٣٥١٥.٧	٩٧.٣	٩٧.٩	٢.٧	٣٦١٣.٦	١٠٠
القاهرة	٢٨٠٥.٢	٥٤.٤	٢٣٥٠.٨	٤٥.٦	٥١٥٦	١٠٠
طابا	٨٠.٥	٩٩.٨	١.٨	٠.٢	٨٠.٦	١٠٠
الأقصر	٤٨٨.٤	٨٣.٠	١٠٠.٣	١٧.٠	٥٨٨.٧	١٠٠
مرسى علم	٤٥١.٤	٩٩.٨	٠.٧	٠.٢	٤٥٢.١	١٠٠
الإسكندرية	٤٣٧.٢	٤٤.٢	٥٥١	٥٥.٨	٩٨٨.٢	١٠٠
السلوم	٢٢٧.١	٢٦.١	٦٤٣.٦	٧٣.٩	٨٧٠.٧	١٠٠
بورسعيد	١٠٠.٨	١٠٠	—	—	١٠٠.٨	١٠٠
نويبع	٧٠	١٥.٩	٣٦٩.١	٨٤.١	٤٣٩.١	١٠٠
رفح	٣٢.٦	٩٥.٩	١.٤	٤.١	٣٤	١٠٠
مطروح	٢٤.٢	٩١	٢.٤	٩	٢٦.٦	١٠٠
أسوان	٢٣.٣	٦٨.٥	١٠.٧	٣١.٥	٣٤	١٠٠
سفاجا	١٢	٣.٤	٣٤٢	٩٦.٦	٣٥٤	١٠٠
أخرى*	٧.٩	٥٥.٢	٦.٤	٥.٦	١٤.٣	١٠٠
الإجمالي	١٢٥٣٥.٨	٧٣.٦	٤٤٩٦.٦	٢٦.٤	١٧٠٣٢.٤	١٠٠

المصدر: وزارة السياحة، مركز المعلومات عن وزارة الداخلية، مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية، بيانات غير منشورة.

* تضم سانت كاترين ورأس غارب والعريش والسويس.

شكل (٤) : منافذ النقل السياحي لمصر حسب الراكب عام ٢٠٠٩.

أما الأقصر وأسوان والقاهرة فقد جاءت في المرتبة الثانية حيث شكل النقل السياحي الدولي لها ما يعادل ٨٣٪ و ٦٨.٥٪ و ٥٤.٤٪ من إجمالي النقل الدولي للركاب بهذه الوحدات الإدارية عام ٢٠٠٩ على الترتيب الأمر الذي يمكن معه اعتبار منافذها من الناحية الوظيفية منافذ للنقل السياحي الدولي من الدرجة الثانية أو شبه متخصصة مع الفارق النسبي فيما بينها، ففي الوقت الذي شكل فيه الجانب السياحي الغالبية العظمى من حركة الركاب بالمدينة الأولى تحت تأثير الموقع الجغرافي بشخصيته السياحية، فإن مدينتي أسوان والقاهرة جاءتا في مرتبة متوسطة بحكم الموقع الجغرافي المتطرف لمدينة أسوان ومنافسة مدينة الأقصر لها في حين تعد القاهرة عاصمة الدولة وبها المطار الرئيس، فوقفت موقفا وسطا إلى حد كبير خدمة للجانبين السياحي ومواطني الدولة، وإن جاءت الأفضلية أو التفوق في شقه السياحي (شكل ٤).

وتتقف الإسكندرية، والسلوم ونوبيع، وسفاجا كأقل الوحدات الإدارية في نصيب النقل السياحي الدولي في مقابل مواطني الدولة عام ٢٠٠٩، حيث لم يشكل النقل السياحي لها سوى ٤٤.٢٪ و ٢٦.١٪ و ١٥.٩٪ و ٣.٤٪ من إجمالي النقل الدولي للركاب بمنافذ هذه الوحدات في العام نفسه على الترتيب، في إشارة إلى أن منافذ هذه الوحدات أكثر خدمة لمواطني الدولة من النقل السياحي وعلى الرغم من ذلك فإنه لا يمكن إغفالها طالما أنها تمثل منفذاً لدخول عدد من السائحين.

أما إذا كان القياس على المستوى الكمي ونوعية المنفذ فسوف يتضح من جدول (٣) أن إجمالي عدد السياح الذين عبروا لمصر من منافذها السياحية الـ ٢٣ بلغ ١٢.٥ مليون سائح عام ٢٠٠٩ كان للمنافذ الجوية النصيب الأكبر منها حيث استحوذت على نحو ١٠.٨ مليون سائح أي ما يعادل ٨٥.٩٪ من إجمالي حركة النقل السياحي الدولي بهذه المنافذ، في حين جاءت المنافذ البرية ثم المنافذ البحرية بفارق كمي ونسبي كبير عن المنافذ الجوية باستحواذهما على ٧.٢٪ و ٦.٩٪ إجمالي حركة النقل السياحي الدولي بمنافذ مصر السياحية على الترتيب، في تأكيد على أهمية المنافذ الجوية في حركة السياحة الدولية لمصر.

وعلى الرغم من التباين الجغرافي الواضح في نصيب منافذ مصر السياحية من حجم النقل السياحي الدولي لمصر (شكل ٥) إلا أن التركيز الجغرافي كان السمة الأبرز على خريطة التوزيع الجغرافي للنقل السياحي بهذه المنافذ.

حيث يتضح من جدول (٢) أن اثنا عشر منفذاً فقط من بين المنافذ السياحية بمصر والبالغ عددها ٢٣ منفذاً عام ٢٠٠٩ أستاذت بنحو ٩٧.٨٪ من إجمالي حركة النقل السياحي الدولي لمصر؛ منها سبعة منافذ جوية هي شرم الشيخ، والغردقة، والقاهرة، والأقصر، ومرسى علم، وطابا، والإسكندرية (النزهة) وثلاثة بحرية هي الإسكندرية، والغردقة، وشرم الشيخ واثنا برين (طابا والسلوم)؛ وهي المنافذ التي ارتفع نصيبها من حجم النقل السياحي الدولي لمصر عن ١٪ (باعتباره حداً مناسباً وأقل عدد صحيح يمكن القياس عليه) لكن إذا قدر للحد السابق أن يرتفع قليلاً إلى

٣٪ أو ٥٪ فسوف يتقلص عدد المنافذ التي تتفوق على هذا الحد إلى ست منافذ وأربع منافذ تستأثر بنحو ٨٨.٣٪ و ٨٠.٨٪ من حجم النقل السياحي بمنافذ مصر السياحية على الترتيب في إشارة إلى أن النقل السياحي يتسم بالتركز الجغرافي الواضح في منافذ مصر السياحية بل أمكن لثلاثة منافذ جوية فقط هي شرم الشيخ والغردقة والقاهرة الاستحواذ على ثلاثة أرباع حجم النقل السياحي بمنافذ مصر السياحية تاركين الربع الباقي لبقية المنافذ.

جدول (٣) : عدد السياح الأجانب بمنافذ مصر السياحية عام ٢٠٠٩ م (بالآلاف سائح).

المنفذ الموقع	الجوي	%	البري	%	البحري	%	الإجمالي	%
شرم الشيخ	٣٣٩٤.٦	٢٧.١	٠	٠	١٣٧.٩	١.١	٣٥٣٢.٥	٢٨.٢
الغردقة	٣٢٨٨.٥	٢٦.٢	٠	٠	٢٢٧.٢	١.٨	٣٥١٥.٧	٢٨
القاهرة	٢٨٠٥.٢	٢٢.٤			٠	٠	٢٨٠٥.٢	٢٢.٤
طابا	١٦٧	١.٣	٦٣٨	٥.١	٠	٠	٨٠٥	٦.٤
الأقصر	٤٨٨.٤	٣.٩	٠	٠	٠	٠	٤٨٨.٤	٣.٩
مرسى علم	٤٥٠.٥	٣.٦	٠	٠	٠.٩	٠	٤٥١.٤	٣.٦
الإسكندرية	١٢٦.١	١	٠	٠	٣١١.٢	٢.٥	٤٣٧.٢	٣.٥
السلوم			٢٢٧.١	١.٨			٢٢٧.١	١.٨
بورسعيد	٠	٠	٠	٠	١٠٠.٨	٠.٨	١٠٠.٨	٠.٨
نويبع	٠	٠	٠	٠	٧٠	٠.٦	٧٠	٠.٥
رفح	٠	٠	٣٢.٦	٠.٣	٠	٠	٣٢.٦	٠.٣
مطروح	٢٦.٦	٠.٢	٠	٠	٠	٠	٢٦.٦	٠.٢
أسوان	٢٣.٣	٠.٢	٠	٠	٠	٠	٢٣.٣	٠.٢
سفاجا	٠	٠	٠	٠	١٢	٠.١	١٢	٠.١
أخرى*	٣.٢	٠	٠	٠	٤.٧	٠	٧.٩	٠.١
الإجمالي	١٠٧٧٣.٤	٨٥.٩	٨٩٧.٧	٧.٢	٨٦٤.٧	٦.٩	١٢٥٣٥.٨	١٠٠

المصدر: وزارة السياحة، مركز المعلومات عن وزارة الداخلية، مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية.

* تضم سانت كاترين ورأس غارب والعريش والسويس.

شكل (٥) : التوزيع الجغرافي للسياح بمنافذ مصر السياحية
حسب نوع المنفذ عام ٢٠٠٩.

ومع التباين المكاني والتركز الجغرافي في خريطة النقل السياحي الدولي بمنافذ مصر السياحية يمكن تقسيم الوحدات الإدارية (مدن وقرى) التي تتوطن فيها هذه المنافذ على أساس الحجم أو النقل الكمي إلى ثلاث فئات :

- الفئة الأولى تضم الوحدات الإدارية التي يتجاوز حجم النقل السياحي الدولي لها حاجز المليون سائح ويمثلها هنا ثلاثة وحدات إدارية فقط هي شرم الشيخ، والغردقة، والقاهرة حيث ضمت هذه الوحدات الثلاث خمسة منافذ (٣ جوية + ٢ بحرية) أمكنها جذب ٩.٩ مليون سائح بما يعادل ٧٨.٦٪ من إجمالي حجم النقل السياحي الدولي لمصر في العام نفسه مع التباين النسبي بين مفردات هذه

الفئة حيث كان للوحدتين الأولى والثانية أهمية كبيرة في النقل السياحي تفوق أهمية مدينة القاهرة؛ ويرجع ذلك بالدرجة الأولى لتخصص المنافذ الجوية بمدينتي شرم الشيخ والغردقة أو تكاد في النقل السياحي الدولي والمباشر؛ في حين تؤدي مدينة القاهرة بحكم كونها العاصمة، وبها مطار الدولة الرئيس خدمة مزدوجة لمواطني الدولة والسياح في آن واحد مع تفوق كمي ونسبي للحركة السياحية لكن ليست بالصورة التي عليها في المدينتين الأولى والثانية، أضف إلى ذلك أنها أكثر مفردات هذه الفئة ارتباطاً بشبكات ووسائل النقل داخل الدولة، وتتمتع ببنية سياحية متحفية متميزة ومتنوعة، وتحتوي على عدد كبير من الشركات السياحية، ووكالات السفر المنظمة للرحلات السياحية، وتستأثر بما يقرب من نصف عدد الأتوبيسات السياحية بالبلاد، مما جعلها عقدة سياحية مهمة في منظومة النقل السياحي الدولي في مصر.

- **وتضم الفئة الثانية** الوحدات الإدارية التي يتراوح حجم النقل السياحي الدولي لها ما بين ٠.٥ من المليون والمليون سائح ويمثلها هنا أربع وحدات إدارية هي طابا، والأقصر، ومرسى علم، والإسكندرية حيث تحتوي هذه الوحدات على سبعة منافذ (٤ جوية + ٢ بحرية + منفذ بري) ورغم كثرة عدد المنافذ بهذه الفئة مقارنة بالفئة الأولى إلا إنها لم تستأثر سوى بنحو ٢.٢ مليون سائح بما يعادل ١٧.٤٪ من إجمالي حجم النقل السياحي الدولي لمصر في العام نفسه أو ما يقرب من خمس حجم النقل السياحي بالفئة الأولى؛ ويرجع تفوق منفذ طابا بين مفردات هذه الفئة لكونه منفذ متخصص سياحياً تحت تأثير جملة من الظروف الخاصة المتعلقة بموقعه الجغرافي ومحيطه الإقليمي، في حين يقف الإرث الحضاري وما يمثله من ثقل وراء أهمية النقل السياحي الدولي لمدينة الأقصر، أما مدينة مرسى علم فهي أيضاً من المدن السياحية المتخصصة التي تتبع أهميتها في النقل السياحي من منفذها الجوي بالدرجة الأولى رغم موقعه الجغرافي على مسافة فعلية تبلغ ٦٠ كم وزمنية ما يقرب من ساعة عن قلب

المدينة الواقعة جغرافيا على ساحل البحر الأحمر جنوب محافظة البحر الأحمر في حين يقف منفذها البحري والذي يكاد يكون متخصص في سياحة اليخوت بحجم نقل سياحي محدود لطبيعة النشاط السياحي الذي يمارسه من جهة وقلة النقل السياحي البحري من جهة أخرى، أما مدينة الإسكندرية فقد جاءت في ذيل قائمة هذه الفئة من الناحية السياحية نظراً لكونها العاصمة الثانية من حيث الأهمية في نقل الركاب وفي مقدمتهم مواطني الدولة، وإذا انطبق هذا على المنفذ الجوي فإن منفذها البحري يجمع بين نقل الركاب والبضائع (ميناء تجاري) مع إعطاء الأولوية الأكبر للشق الأخير.

- أما الفئة الثالثة والأخيرة فتضم كافة الوحدات الإدارية التي يقل حجم النقل السياحي الدولي إليها عن ٠.٥ مليون سائح وتشمل بقية الوحدات الإدارية الإحدى عشر الباقية والتي من أهمها السلوم وبورسعيد، ونويبع، ورفح، ومرسى مطروح وأسوان، وسفاجا ورغم كثرة عدد المنافذ بمفردات هذه الفئة وتنوعها إلا إنها لم تستأثر مجتمعة إلا بنحو ٥٠٠.٣ ألف سائح بما يعادل ٤٪ من حجم النقل السياحي الدولي لمصر عام ٢٠٠٩ تشكل مدينة السلوم الجزء الأكبر منها باعتبارها المنفذ البري الرئيس الرابط بين مصر وأحدى أهم دول الجوار في المجال السياحي، كما أن ارتباطها بمحافظة مطروح، وقربها من واحة سيوه جعلها أكثر مدن هذه الفئة جاذبية للنقل السياحي، في حين كان تراجع النقل السياحي البحري بشكل عام وراء تراجع أهمية المنافذ البحرية بهذه الفئة لاسيما منفذي سفاجا ونويبع كما أنهما موانئ تجارية بالدرجة الأولى، في حين لعبت الرحلات البحرية الدولية السريعة دوراً وراء الأهمية النسبية لميناء بورسعيد ساعده في ذلك موقعه الجغرافي كميناء عبور على قناة السويس، كذلك أدى كثرة إغلاق معبر رفح مع ضعف الإمكانيات المتاحة لاستقبال الركاب بصفة عامة والسياح على وجه الخصوص إلى قلة النقل السياحي الدولي عبر هذا المنفذ، أما مدينة أسوان فقد أدى موقعها الجغرافي في أقصى جنوب مصر وعدم ربطها

المباشر بالطرق المرصوفة بالمدن السياحية على ساحل البحر الأحمر ومنافسة منفذ الأقصر بظهيره الحضاري لها مع الربط بينهما عبر نهر النيل؛ قلل من الدور الذي لعبته أسوان كمنفذ دولي للنقل السياحي.

رابعاً : منافذ مصر السياحية حسب النوع.

بعد أن تناولنا منافذ مصر السياحية بشكل عام من حيث الثقل النسبي والكمي تجدر الإشارة إلى تناول كل منها حسب النوع بشيء من التفصيل تبعاً لأهمية كل منها.

أ) المنافذ الجوية بين التوزيع والإمكانات :

سبق أن أوضحنا أن المنافذ الجوية تستأثر بالنصيب الأكبر من النقل السياحي الدولي لمصر عام ٢٠٠٩، مع التباين النسبي والكمي الكبير بين مفرداتها وهو ما يتضح من جدول (٤) وشكل (٦) حيث يتضح منهما أنه من بين المنافذ الجوية التسع التي تستأثر بمعظم حركة النقل السياحي الجوي الدولي لمصر عام ٢٠٠٩ تبرز ثلاثة منافذ فقط تقاربت في أهميتها كما ونسبة هي شرم الشيخ، والغردقة، والقاهرة حيث أمكن لهذه المنافذ الثلاث الاستحواذ على ٩.٥ مليون سائح بما يعادل ٨٨٪ من إجمالي حركة النقل السياحي الجوي الدولي لمصر في العام نفسه، فإذا أضفنا إليها مطاري الأقصر ومرسى علم لارتفعت النسبة إلى ٩٦.٧٪ في حين توزعت النسبة القليلة الباقية ٣.٣٪ على المنافذ الجوية بطابا، والإسكندرية، ومطروح، وأسوان في إشارة إلى تركيز جغرافي واضح في حركة النقل السياحي الجوي الدولي لمصر.

جدول (٤) : المنافذ الجوية لدخول السياح لمصر عام ٢٠٠٩.

المنفذ الجوي	عدد السياح بالألف	%	المنفذ الجوي	عدد السياح بالألف	%
--------------	----------------------	---	--------------	----------------------	---

شرم الشيخ	٣٣٩٤.٦	٣١.٥	الإسكندرية	١٢٦.١	١.٢
الغردقة	٣٢٨٨.٥	٣٠.٥	مطروح	٢٦.٦	٠.٢
القاهرة	٢٨٠٥.٢	٢٦	أسوان	٢٣.٣	٠.٢
الأقصر	٤٨٨.٤	٤.٥	أخرى	٣.٣	٠
مرسى علم	٤٥٠.٥	٤.٢	الإجمالي	١٠٧٧٣.٤	١٠٠
طابا	١٦٧	١.٦			

المصدر: وزارة السياحة، مركز المعلومات عن وزارة الداخلية، مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية.

شكل (٦): منافذ النقل السياحي الجوي الدولي لمصر عام ٢٠٠٩.

ومن المعروف أن حركة النقل الجوي الدولي ذات شقين إما أن تكون حركة للطيران المنتظم مجدولة Scheduled أي عبر جداول زمنية محددة مسبقا بغض النظر عن الحمولة، وهذه يشكل النقل السياحي فيها منتج ثانوي أو حركة للطيران غير المنتظم أي

ليس له جداول Non-Scheduled زمنية واضحة، والأخير هو الأكثر استخداماً في حركة النقل السياحي، لأن معدلات الزيادة في عدد السائحين المستخدمين للطيران المنتظم تكون متواضعة لارتباط شركات الطيران باتفاقيات ثنائية يجعلها غير قادرة على الاستجابة لأي زيادة في الطلب السياحي (محيا زيتون، ٢٠٠٢، ص ٦٤)، ومن هنا تأتي أهمية تناول النقل الجوي الدولي غير المنتظم في مصر، مع الأخذ في الاعتبار أن مطار القاهرة يشذ عن هذه القاعدة حيث إن ٨٥.٧٪ من السياحة القادمة له تأتي عبر الرحلات المنتظمة ومن ثم تأتي أهمية إلقاء الضوء على كليهما بإيجاز.

وتعد السياحة أحد العوامل الدافعة والمشجعة للتغيير في مجال النقل الجوي وظهر نماذج جديدة كالنقل غير المنتظم منخفض التكاليف الذي تمثل فيه الحركة السياحية جزء من التدفق العام وليس له توجه خاص كالطيران العارض المتخصص في التدفقات السياحية (السياحة الجماعية) كنشاط رئيس بل وحيد مدفوعاً بمصلحة مشغلي الجولات السياحية، والعكس صحيح حيث إن توافر النقل الجوي الرخيص يعد واحد من القوى الدافعة الرئيسة في نمو السياحة الدولية فالعلاقة قوية بين عدد الرحلات الجوية والسياحة الدولية الوافدة (Bieger and Wittmer, 2006, p. 41) إلا أن دخول الطيران منخفض التكاليف على بعض الطرق الجوية أدى إلى انخفاض الأسعار عليها بنحو الثلث وضاعف حجم الركاب عليها خلال عامين (Martin 2006, pp. 28-32) وهو ما يؤكد تزايد عدد رحلات الطيران غير المنتظم للمقاصد السياحية في مصر سواء قامت به شركات الطيران العارض أو شركات الطيران منخفض التكاليف التي أصبحت واقعاً ملموساً وتنمو باطراد ليس فقط في مجال النقل السياحي، بل في النقل الجوي عموماً، خصوصاً وإن معظم النقل الجوي المنتظم يخضع للحكومات على اعتبار أنه خدمة عامة، وصناعة يجب تنظيمها وحمايتها كما هو الحال في مصر.

ويتضح من جدول (٥) أن حجم رحلات النقل الجوي الدولي في مصر بلغت عام ٢٠٠٩ نحو ٢١٢.٧ ألف رحلة دولية (وصول + مغادرة) شكلت الرحلات المنتظمة ٥١.٧% في مقابل ٤٨.٣% للرحلات غير المنتظمة، أي أن هناك تقارب نسبي في كلا شقي الحركة الدولية وهو الأمر ذاته تقريبا إذا كان القياس على مستوى حجم الركاب (جدول ٦) ٥٠.٥% و ٤٩.٥% للحركة المنتظمة وغير المنتظمة على الترتيب.

جدول (٥) : الرحلات الدولية (وصول ومغادرة) بمنافذ مصر الجوية السياحية عام ٢٠٠٩ (بالألف رحلة).

المنفذ	منتظمة	%	غير المنتظمة	%	جملة	%	% من الإجمالي
القاهرة	٨٥.٧	٨٧.٢	١٢.٦	١٢.٨	٩٨.٣	١٠٠	٤٦.٢
شرم الشيخ	٢	٥	٣٨.٢	٩٥	٤٠.٢	١٠٠	١٨.٩
الغردقة	٣.٢	٨.٤	٣٤.٩	٩١.٦	٣٨.١	١٠٠	١٧.٩
الإسكندرية	١٠.٤	٩٩.٧	٠.٠٣	٠.٣	١٠.٤٣	١٠٠	٤.٩
الأقصر	٣.١	٣٣.٣	٦.٢	٦٦.٧	٩.٣	١٠٠	٤.٤
مرسى علم	٠	٠	٦.٤	١٠٠	٦.٤	١٠٠	٣
طابا	٠	٠	٢.٣	١٠٠	٢.٣	١٠٠	١.١
أسوان	٠.١	١٦.٧	٠.٥	٨٣.٣	٠.٦	١٠٠	٠.٣
مطروح	٠	٠	٠.٤	١٠٠	٠.٤	١٠٠	٠.٢
أخرى	٥.٥	٨٢.١	١.٢	١٧.٩	٦.٧	١٠٠	٣.١
الإجمالي	١١٠	٥١.٧	١٠٢.٧٣	٤٨.٣	٢١٢.٧٣	١٠٠	

المصدر: وزارة الطيران المدني، الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية، التقرير الإحصائي السنوي ٢٠٠٩.

جدول (٦) : ركاب الطيران الدولي (وصول ومغادرة) بمنافذ مصر الجوية السياحية عام ٢٠٠٩ م (بالألف راكب).

(١٧٠)

المنفذ	منتظمة	%	غير المنتظمة	%	جملة	%	% من الإجمالي
القاهرة	١١٣١٣	٩٦.٧	٤٠٢	٣.٧	١١٧١٥	١٠٠	٤١.٣
شرم الشيخ	٣٠٣.٩	٤.٧	٦١٦٣.٤	٩٥.٣	٦٤٦٤.٧	١٠٠	٢٢.٨
الغردقة	٧٧٧.٥	١٢.٥	٥٤٦٧.١	٨٧.٥	٦٢٤٤.٦	١٠٠	٢٢
الإسكندرية	١٠٣١.٢	٩٩.٨	٢.١	٠.٢	١٠٣٣.٣	١٠٠	٣.٦
الأقصر	٣٢٩	٣٣.٩	٦٤٢.٢	٦٦.١	٩٧١.٢	١٠٠	٣.٤
مرسى علم	٠	٠	٨٩٨.٤	١٠٠	٨٩٨.٤	١٠٠	٣.٢
طابا	٠	٠	٣٣٥.٦	١٠٠	٣٣٥.٦	١٠٠	١.٢
مطروح	٠	٠	٥٣.١	١٠٠	٥٣.١	١٠٠	٠.٢
أسوان	١٨.٤	٤٢.٣	٢٥.١	٥٧.٧	٤٣.٥	١٠٠	٠.١
أخرى	٥٦٣.٩	٨٨.٦	٧٢.٩	١١.٤	٦٣٦.٨	١٠٠	٢.٢
الإجمالي	١٤٣٣٦.٩	٥٠.٥	١٤٠٦١.٩	٤٩.٥	٢٨٣٩٦.٢	١٠٠	

المصدر: مصدر الجدول السابق.

ويتضح من شكل (٧) أن منافذ القاهرة، وشرم الشيخ، والغردقة هي أكثر المنافذ المصرية تعاملًا مع حركة النقل الجوي الدولي في مصر سواء بمقياس حجم الرحلات أو الركاب باستحواذها على ٨٣٪ و ٨٦.١٪ من إجمالي كل منهما على الترتيب في حين توزعت النسبة الباقية على موانئ مصر الجوية الأخرى، كما يتضح من الشكل أن الطيران المنتظم للرحلات والركاب كان وراء أهمية مطار القاهرة حيث شكل ٨٧.٢٪ من حجم الرحلات و ٩٦.٧٪ من حجم الركاب في تفوق واضح للطيران المنتظم بمطار القاهرة، في حين كانت حركة الطيران غير المنتظم (رحلات و ركاب) العامل الرئيس وراء أهمية مطاري شرم الشيخ، والغردقة حيث شكل الطيران غير المنتظم نحو ٩٥٪ و ٩١.٦٪ من حجم الرحلات و ٩٥.٣٪ و ٨٧.٥٪ من حجم الركاب بكل منهما على الترتيب في إشارة إلى أن الطيران غير المنتظم هو السائد في معظم المطارات السياحية كمطارات مرسى علم، والأقصر، وطابا عدا القاهرة،

والإسكندرية مما يؤكد قوة العلاقة الوظيفية الرابطة بين الطيران غير المنتظم والنشاط السياحي.

ومن الجدير بالذكر أن مؤشر عدد الرحلات يجب أن يؤخذ بحذر عند عملية القياس لتباين حمولة الطائرات، فالعبرة ليست بعدد الرحلات بل بعدد الركاب ومن هنا نجد أن متوسط الحمولة^(١) ومعدل الحمولة^(٢) من المؤشرات المهمة التي يمكن الاعتماد عليهما إلا أن الأخير يصعب توافر بيانات تفصيلية عنه، وبالتالي سوف نكتفي بقياس متوسط الحمولة سواء للطيران غير المنتظم والبالغ ١٣٦.٩ راكب لكل طائرة، ارتفع فوق هذا المتوسط أربعة مطارات هي شرم الشيخ، والغردقة، وطابا، ومرسى علم حيث بلغ ١٦١.٣ و ١٥٦.٧ و ١٤٥.٤ و ١٤٠.٤ راكب لكل طائرة على الترتيب في حين انخفض في خمس مطارات هي مطروح، والأقصر، والإسكندرية، وأسوان، والقاهرة حيث بلغ ١٣٢.٨ و ١٠٣.٦ و ٧٠ و ٥٠.٢ و ٣١.٩ راكب لكل طائرة على الترتيب؛ في إشارة إلى الصغر النسبي في حجم الطائرات المستخدمة في الطيران غير المنتظم بهذه المطارات بصفة عامة ومطار القاهرة على وجه الخصوص التي يكثر فيه استخدام التاكسي الطائر ذو الحمولة المحدودة.

أما الطيران المنتظم فقد بلغ متوسط الحمولة به ١٣٠.٣ راكب للطائرة ارتفعت أربعة مطارات فوق هذا المتوسط هي الغردقة، وأسوان، وشرم الشيخ، والقاهرة في حين تراجعت الأقصر والإسكندرية عن هذا المتوسط.

(١) متوسط الحمولة = عدد الركاب / عدد الرحلات.

(٢) معدل الحمولة = عدد الركاب / عدد المقاعد.

شكل (٧) : رحلات وركاب الطيران الدولي المنتظم وغير المنتظم
في منافذ مصر السياحية عام ٢٠٠٩.

أما إذا تناولنا الإمكانيات المختلفة بمنافذ مصر الجوية فسوف نجد الكثير من الأمور التي يمكن التعرف عليها كعدد الممرات الرئيسة التي يفضل أن تكون متوازية لإمكانية الهبوط والإقلاع في وقت واحد مع وجود الممرات الجانبية التي تساعد في مرونة الحركة داخل المطار، وصولاً لدرجة التشغيل المثلث ٣٢ حركة إقلاع وهبوط في الساعة للممر الواحد، كذلك يمكن قياس طول الممرات والتي يجب أن لا يقل طولها عن ٣ كم لتتناسب مختلف أنواع الطائرات، أيضاً من الأمور المهمة في البنية التحتية للمطارات عرض الممر والذي يجب أن لا يقل عن ٤٥ مترًا، وعدد السيور الناقلة والسلالم المتحركة، ووحدات نقل الأمتعة، والقدرة الاستيعابية لصالات السفر والوصول، وساحات تخزين الطائرات وغيرها من الأمور المادية.

أما العنصر البشري وكيفية أدائه لكافة العمليات داخل هذه المنافذ الجوية فمن الصعب قياسها، وإن تمت محاولة للقياس تعتمد على تتبع الزمن لإحدى الرحلات السياحية من بداية الوصول حتى الانتهاء من إجراءاتها ومغادرة المطار للتعرف على منظومة الزمن التي يستغرقها السائح لإنهاء الإجراءات المتعلقة بدخول البلاد في مطاري القاهرة والغردقة على اعتبار أنها من أكثر المطارات استخداماً في النقل السياحي الدولي.

ومما لاشك فيه أن البنية التحتية للمنافذ السياحية ذات علاقة وثيقة بنمو الحركة السياحية فإضافة ميناء (جوى - مائي - برى) جديد أو تطويره أو فتح مكتب لشركة طيران تقليدية أو اقتصادية سوف يعمل على جذب المزيد من السياح وبالتالي مضاعفة حجم الإيرادات المحلية فيزيد الاستثمار في مجال النقل السياحي بل وتنمية البنية الفوقية (مراكز الإقامة والإعاشة والترفيه والتسوق)، أضف إلى ذلك أن الإمكانيات المتاحة وكفاءة العمل في أزمنة مناسبة بما يحقق الراحة للسائح العادي أو

لذوي الاحتياجات الخاصة يشكل جزءاً رئيساً من تجربة السائح، ومؤشراً على مستوى التقدم الذي تعيشه الدولة، ومستوى الجودة المتوقعة لاستثمار زمن رحلته.

وغنى عن التعريف أن المطار هو نقطة الاتصال الأولى بالسائح أو النقطة المركزية التي تتجمع عندها الحركة السياحية وتنتشر منها، كما أن بنيته التحتية Airport infrastructure ومدى قدرتها على استيعاب الحركة ومواكبتها للتغيرات التكنولوجية واللوجستية هي المقياس الحقيقي للوقوف على جودة الخدمات السياحية، بداية من فحص جواز السفر، والضوابط الأمنية، وإجراء الفحوص الطبية إذا لزم الأمر، وسهولة الحصول على الحقايب والأمتعة ثم المغادرة، وأثر ذلك على تقليل زمن السفر ودرجة رضا السائح Tourist Satisfaction التي تعد بالغة الأهمية في مستوى التوقعات Expectations والتصورات التي ينتظرها السائح في المقصد السياحي.

أما إذا كان مستوى الخدمة في المطار منخفضاً، ويتطلب الكثير من الوقت والجهد فإن ذلك سوف يؤثر على درجة الرضا أو الارتياح السياحي، ولذلك يجب أن تكون البنية التحتية للنقل Transport Infrastructure بصفة عامة، وفي منافذ الدخول أيًا كان نوعها بصفة خاصة متاحة بطريقة فعالة لضمان مستوى عالٍ من جودة الخدمات السياحية، خصوصاً إذا علمنا أن فاعلية Reliability خدمات النقل على اختلاف صورها وأشكالها تشكل النواة الرئيسة لجودة الخدمات السياحية خصوصاً منطقة الجوازات أو الخدمات Chick-in and Service Area التي يجب أن لا تقل أبعاد الوحدة الواحدة عن ٣ متر عرض × ٢٠ متر طول بحيث لا يوجد طابور أو انتظار في هذه المنطقة، كما يجب أن من يصل أولاً يغادر أولاً (Roberto, 2006, pp. 874-875).

ولقد حدد الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA مستوى الازدحام Crowding Level بمساحة ١.٨ متر مربع للراكب في منطقة الجوازات لتقديم خدمة ممتازة ثم يقل مستوى الخدمة ويزيد الازدحام ويطول الطابور بقلّة المساحة، وبالتالي تزيد المسافة الزمنية التي يقضيها السائح في المطار، ومن هنا يجب دراسة البنية التحتية للمنافذ الجوية السياحية، وعدد الرحلات الدولية القادمة لها (المنتظمة وغير المنتظمة) ومواعيد الوصول (منظم أم عشوائي)، وعدد الركاب، ومتوسط زمن الانتظار للراكب الدولي، وعلاقة ذلك بطول طابور الانتظار، وعدد الوحدات المخصصة لإنهاء إجراءات السفر أو الوصول، ومتوسط زمن الحصول على الحقائق، وغيرها من الأمور التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار لرضا المستهلك (السائح) باعتباره من أهم المزايا التنافسية (Fuchs and Weiermair, 2004, pp. 212-225) على اعتبار أن جودة الخدمات السياحية تبدأ من المطار.

وبناءً على ما سبق قد يكون من الأفضل أن نعرض لأهم الإمكانيات المتاحة بالمنافذ الجوية حسب أهميتها السياحية بشيء من التفصيل.

١. منفذ شرم الشيخ الجوي :

يقع منفذ شرم الشيخ الجوي في شمال شرق المدينة وعلى بعد ٢٣ كم من الميناء والسوق القديم ويعد من أكبر المنافذ الجوية السياحية في مصر سواء بمقياس المساحة ٢٥.٣ مليون متر مربع أو بمقياس عدد السياح الذين استقبلهم المنفذ الجوي عام ٢٠٠٩ حيث استقبل نحو ٣.٤ مليون سائح بما يعادل ٣١.٥٪ من إجمالي حركة النقل السياحي الدولي لمصر في العام نفسه، في حين غادره ٣.١ مليون سائح أي أن حجم حركة النقل السياحي به تبلغ ٦.٥ مليون سائح في حين تبلغ سعته التصميمية القصوى ٧.٥ مليون راكب أي أن المطار يعمل بنحو ٨٦.٧٪ من طاقته التصميمية.

أما عن مورفولوجية المطار فيتضح من شكل (٨) أن المطار يحتوي على ثلاث ممرات لهبوط الطائرات وإقلاعها بلغ طول كل منها ٣ كم اثنين منها بعرض ٤٥ متر ليناسب الطائرات ذات الحجم الكبير وآخر بعرض ٢٤ متر مخصص للتاكسي الطائر.

المصدر: من عمل الباحث إعتماًداً على برنامج Google earth.

شكل (٨) : أهم منافذ مصر الجوية في السياحة الدولية عام ٢٠٠٩.

كما يضم المطار مبنيين أحدهما قديم تبلغ مساحته ١٧.٥ ألف م^٢ وقدرته السنوية ٢.٥ مليون راكب بواقع ١٨٠٠ سائح في الساعة، وآخر حديث افتتح عام ٢٠٠٧ وبلغت مساحته نحو ٤٤ ألف م^٢ به صالتين كبيرتين ذو تصميم فريد واحدة للوصول بمساحة ٣٩٠٠ م^٢، والأخرى للسفر بمساحة ٣٤٠٠ م^٢ بقدره تصميمية بلغت ٥ ملايين راكب بواقع ٢٥٠٠ سائح في الساعة، والمطار مجهز بـ ١٠ سيور ناقلة للوصول الدولي، وأربعة للسفر الدولي، واثنان للمحلى، وبه ترماك لانتظار الطائرات يسع ٤٦ طائرة، كما يحتوي المبنى الجديد على ٤٠ كاونتر (check-in Counters) لتيسير الإجراءات مقابل ١٦ بالمبنى القديم مما أدى إلى تحول عدد كبير من شركات الطيران العاملة بالمطار للمبنى الجديد نتيجة الإمكانيات والتجهيزات التقنية والتكنولوجية به فزاد معدل الازدحام في كل من صالتي السفر والوصول، وهو الأمر الذي دفع الدولة للتفكير في إضافة مبنى آخر جديد للمطار ترفع به قدرته الاستيعابية وتقلل فيه معدل الازدحام.

٢. منفذ الغردقة الجوي :

يقع في جنوب غرب مدينة الغردقة على بعد نحو خمسة كيلومترات من وسط المدينة، ويرتفع فوق سطح البحر بنحو ١٧ مترًا (حسن سيد حسن محمد ومجدي عبدالحميد السرسى، ١٩٨٨، ص ٤٣)، ويشغل مساحة تبلغ نحو ٤٠.٣ مليون متر مربع (بما فيها المطار العسكري)، ويتميز تصميمه بأنه مستوح من البيئة البدوية المحيطة، وقد استقبل عام ٢٠٠٩ نحو ٣.٣ مليون سائح بما يعادل ٣٠.٥٪ من إجمالي حركة النقل السياحي الدولي لمصر في العام نفسه ليحتل بذلك المرتبة الأولى بمحافظة البحر الأحمر، والثانية على مستوى الجمهورية تاليا لمنفذ شرم الشيخ الجوي في حين غادر منه ما يقرب من ٢.٩ مليون سائح أي أن حجم حركة النقل السياحي به تبلغ نحو ٦.٢ مليون سائح ليتقارب في ذلك مع منفذ شرم الشيخ الجوي، وفي السعة التصميمية البالغة ٧.٥ مليون سائح أي أن مطار الغردقة يعمل بنحو ٨٢.٧٪ من طاقته التصميمية.

ويتضح من شكل (٨) أن مطار الغردقة يحتوي على ممر رئيس يعد من أطول الممرات بالمطارات المصرية حيث يبلغ طوله أربعة كيلومترات وعرضه ٤٥ مترًا، يساعده ممر موازي تبادلي له الطول والعرض ذاتهما ويقع إلى الشرق منه.

أما مبنى الركاب فيضم أربع صالات صاليتين للوصول (دولي ومحلي)، ومثلهما للسفر بسعة تصميمية تبلغ ٢٨٥٠ راكب في الساعة، كما يحتوي على ٤٦ كاونتر، وسبعة سيور ناقلية، وترماك يسع لانتظار ٣١ طائرة، والمطار دائما في حاجة للتطوير ليوافق الزيادة السنوية في عدد السياح الذين يستخدمون هذا المطار، وهو ما تلتمسه في أن عدد السياح القادمون عبر هذا المنفذ لم يكن يتجاوز ٨٥.٦ ألف سائح عام ١٩٨٩ ارتفع إلى ٣٨٤.٩ عام ١٩٩٨ ثم إلى ٣.٣ مليون سائح عام ٢٠٠٩.

٣. منفذ القاهرة الجوي :

يقف منفذ القاهرة الجوي في المرتبة الثالثة بين منافذ مصر السياحية حيث اجتذب نحو ٢.٨ مليون سائح بما يعادل ٢٦٪ من إجمالي حركة النقل السياحي الدولي لمصر عام ٢٠٠٩ في حين غادره نحو ٢.٩ مليون سائح أي أن حجم الحركة السياحية بمطار القاهرة تبلغ نحو ٥.٧ مليون سائح.

ويعد مطار القاهرة المنفذ الوحيد للعاصمة، وأكبر عقد النقل السياحي بها بكافة المقاييس، حيث تبلغ مساحته ٥٣ مليون متر مربع ليقيم بذلك كأكبر مطارات مصر مساحة، ويضم ثلاثة مباني Terminals للسفر والوصول تحمل الأرقام ١ و ٢ و ٣ وتبلغ سعتها التصميمية ٦ و ٣.٥ و ١١ مليون راكب على الترتيب بمجموع قدره ٢٠.٥ مليون راكب سنويا، هذا بخلاف صالة ٤ والمخصصة للطيران الخاص. وينقل الركاب حاليا بين المباني الثلاث بواسطة أتوبيسات مجانية تعمل على مدار الساعة، كما يتم حاليا وأثناء إعداد هذه الدراسة تركيب قطار كهربائي مكون من

ثلاث عربات سعة العربة ٧٠ راكبا منها عربة لركاب الترانزيت، ويسير فوق كوبري خرساني بطول ١.٩ كم (تم الإنتهاء منه) وبه ثلاث محطات بواقع محطة لكل مبنى من المباني الثلاث وأخرى للجراج متعدد الطوابق^(١) لحل مشكلة الانتظار في مطار القاهرة خصوصا أمام مبنى الركاب (٢) والمول التجاري الذي يرتبط بسير ناقل مزدوج بالطابق الثاني بصالة الوصول (٣) بمبنى (٢)، ورغم أهمية هذا المشروع في الربط بين مباني المطار الثلاث، إلا أن ربط مطار القاهرة عبر الخط الثالث لمترو الأنفاق بوسط المدينة قد يكون الأكثر أهمية في سهولة الوصول ليس فقط للسياح بل والمواطنين أنفسهم وسوف يزيد من فعالية أماكن الانتظار بالمطار.

ويبدو أن التطور الحادث في مطار القاهرة جاء نتيجة لدخول مصر عصر التحالفات الكبرى (تحالف النجوم Stars)^(٢) في يولييه ٢٠٠٨ حيث تضاعف حجم الأسطول وأضيف مبنى جديد للركاب خصص لدول التحالف وبرج للمراقبة بارتفاع ١١٠ متر وممر جديد وغيرها.

(١) يقع الجراج بجوار المول التجاري على مساحة ١٨ ألف متر مربع وهو مكون من بدروم وأرضي وثلاث طوابق متكررة وبه ست مداخل وسبع مخارج ومخرجين للطوارئ وعشرة مصاعد ويسع ثلاثة آلاف سيارة.

(٢) يوجد عدد من التحالفات تندمج فيها شركات الطيران العالمية أهمها تحالف عالم واحد (One World) وتحالف النجوم (Stars Alliance) وتحالف امتياز الأطلسي Qualifier وتحالف الأجنحة Wings وهو أقدم التحالفات ثم أخيراً تحالف دلتا / إير فرانس وهو أحدث التحالفات في مجال النقل الجوي، يمكن للراكب الانتقال بتذكرته بين دول التحالف. ويضم مطار القاهرة حالياً أربعة ممرات منها: ثلاثة متوازية هي المستغلة بالفعل في عمليات الإقلاع والهبوط شكل (٨) إحداها في الشمال بطول ٣.٣ كم وعرض ٦٠ متراً، والآخر في الجنوب بطول ٤ كم وعرض ٦٠ متراً، وهو الممر الأحدث

الذي افتتح للملاحة الجوية في أكتوبر ٢٠١٠ وتكلف نحو ٥٥٠ مليون جنيه والثالث في الوسط بطول ٣.١٨ كم، أما الممر الرابع فهو جهة الشرق ويستخدم كممر احتياطي، كما يضم المطار سبعة عشر مجمعا للسيور، وترماك يسع لانتظار ١٢٤ طائرة كبيرة، و ٣٥ طائرة صغيرة ليس ذلك فحسب بل يتوافر في المطار عشرة مواقف انتظار للسيارات بإجمالي مساحة بلغت ٢٤٦.٨ ألف متر مربع يمكن تصنيفها إلى مواقف انتظار عامة مفتوحة للجميع بما فيها الشركات السياحية تبلغ مساحتها ٢٣٢.٤ ألف متر مربع، وتسع نحو ٧٦١٢ سيارة نظير رسم انتظار لفترة زمنية محددة (خمس جنيهات للانتظار حتى ثلاث ساعات) ويزيد الرسم بزيادة فترة الانتظار، وتقع بالقرب من صالات السفر والوصول، كما يضم مطار القاهرة مواقف خاصة لانتظار الطيارين بلغت مساحتها ٦.١ ألف متر مربع، وثلاثة لكبار الشخصيات بمساحة ٨.٣ ألف متر مربع.

٤. منفذ الأقصر الجوي :

يقع في جنوب شرق مدينة الأقصر وعلى بعد ٦ كيلومتر منها، ويشغل مساحة ٢٣.٢ مليون متر مربع، ويحتوي المنفذ على ممرين (شكل ٨) أحدهما رئيس بطول ٣ كم وبعرض ٤٥ متر، والآخر له الطول والعرض ذاتهما ولكنه تبادلي وليس لهبوط وإقلاع الطائرات، كما يحتوي المنفذ على مبنى للركاب تبلغ سعته أربعة آلاف راكب في الساعة و ١٨ كاونتر لتسهيل إجراءات السفر والوصول، وخمسة سيور اثنان للسفر، وثلاثة للوصول، وساحة انتظار للطائرات (ترماك) تبلغ سعته ٣٣ طائرة، وهذه الإمكانيات جعلته يجتذب نحو ٤٨٨.٤ ألف سائح عام ٢٠٠٩ بما يعادل ٤.٥٪ من السياحة الدولية القادمة إلى مصر، في حين غادر منه ٤٨٢.٨ ألف سائح في العام نفسه في إشارة إلى أنه أكثر خدمة نسبيا للسياحة القادمة.

٥. منفذ مرسى علم الجوي :

يختلف المنفذ الجوي في مرسى علم عن المنافذ الأربعة السابقة من حيث كونه مطار خاص يعمل بنظام (B.O.T)^(١) لمدة أربعين عاما بداية من عام ٢٠٠١ لخدمة المنطقة السياحية بمرسى علم وعلى وجه التحديد بورت غالب حيث استقبل في العام نفسه ١٥ رحلة نقل ٢.٢ ألف سائح ارتفعت في العام التالي إلى ١.٢ ألف رحلة نقل ١٧٠ ألف سائح ثم أخذ في النمو والتطور عاما بعد آخر حتى بلغ عدد السياح المنقولون لمصر من خلاله ٤٥٠.٥ ألف سائح عام ٢٠٠٩ بما يعادل ٤.٢٪ من إجمالي عدد السياح الدوليين المنقولون جواً لمصر في العام نفسه، في حين غادره نحو ٤٤٧.٩ ألف سائح أي يتعامل مع حجم نقل سياحي يقترب من ٠.٩ مليون سائح، وعلى الرغم من أن مطار مرسى علم من المطارات الصغيرة نسبيا حيث لم تتجاوز مساحته سبعة آلاف متر مربع؛ ويضم ممر وحيد يبلغ طوله ٣.٢٤ كم وعرضه ٤٥ متراً، وقدرته على استقبال السياح لا تتجاوز ٦٠٠ سائح/الساعة إلا أن الإدارة الجيدة جعلته يضاعف حجم السياح في أقل من أربع سنوات فيما بين ٢٠٠٦ و ٢٠٠٩ مما يدل على تنامي جاذبيته، الأمر الذي يجب الانتباه إليه والاستمرار في تطويره.

(١) نظام B.O.T اختصار Build (بناء) و Operate (تشغيل) Transfer (تحويل أو نقل) وهو عبارة عن مشروعات عامة تتعاقد فيها الدولة مع القطاع الخاص المحلي أو الأجنبي لتمويل هذه المشروعات بداية من تصميم المشروع وبناء وإدارته خلال فترة محددة يحصل خلالها صاحب المشروع على عائداته طوال فترة الامتياز، وعند انتهاء الفترة المحددة للامتياز يتم نقل أو تحويل ملكية أصول المشروع إلى الحكومة في حالة جيدة حسب الاتفاق دون أن تتحمل الدولة أية أعباء مالية.

٦. منفذ طابا الجوي :

يقع منفذ طابا الجوي إلى الشمال الغربي من طابا بنحو ٤٦ كم حتى المنفذ البري وعلى ارتفاع ٧٣٥ متر فوق منسوب سطح البحر فوق إقليم هضاب وسط سيناء؛ وعلى وجه التحديد هضبة التيه التي يحدها شرقا إما الانكسارات أو الحافات

شديدة الانحدار (جمال حمدان، ص ٥٧٨)، ومن هنا كان على الطريق المرصوف أن يخترق هذه الطوبوغرافية الحادة للوصول إلى ساحل خليج العقبة حيث منطقة طابا عبر كثير من الانعطافات لتفادى الانحدار الشديد وهو ما أكدته قياس مؤشر الإنعطاف حيث بلغ ٢٧٠.٦%.

$$\text{مؤشر الإنعطاف} = \frac{\text{الطول الحقيقي} \times 100}{\text{الطول الهوائي}} = \frac{100 \times 46 \text{ كم}}{17 \text{ كم}} = 270.6\%$$

والمتتبع لمنفذ طابا الجوي يجد أنه لم تكن له أهمية تذكر في المجال السياحي حتى عام ٢٠٠٠ حيث لم يتجاوز حجم الحركة به في العام نفسه ثلاثة آلاف سائح عبر ٣٢٣ رحلة بمتوسط ٩.٣ راكب للرحلة في إشارة إلى صغر حجم الطائرات التي تعاملت معه، ثم أخذ ينمو تدريجيا حتى تجاوز حجم السياح في الرحلات الدولية به ١٠٢ ألف راكب عام ٢٠٠٤ (مقابل ٥٠ ألف راكب محلي) مع ارتفاع متوسط حمولة الطائرة إلى ٩٢.٩ راكب للطائرة، ثم واصلت الحركة الدولية ارتفاعها (وصول + مغادرة) لتصل عام ٢٠٠٨ إلى ٤٢٩.٦ ألف سائح نتيجة للتعاون بين رجال الأعمال في طابا ووزارتي السياحة والنقل فاجتذب المنفذ العديد من شركات الطيران الدولية سواء كانت متخصصة في النقل السياحي الجوي أو منخفض التكاليف، ويبدو أن تأثير الأزمة العالمية في عام ٢٠٠٨ قد أثرت على حجم السياحة الدولية المنقولة جواً لمنطقة طابا حيث انخفض حجم السياحة الدولية (وصول + مغادرة) لمنفذ طابا الجوي إلى ٣٣٥.٦ ألف سائح عام ٢٠٠٩ منها ١٦٧ ألف سائح نقلوا للمنفذ بما يعادل ١.٦% من إجمالي عدد السياح الدوليين المنقولون جواً لمصر عام ٢٠٠٩، في حين غادر منه ١٦٨.٦ ألف سائح.

ويتضح من شكل (٨) أن منفذ طابا الجوي يحتوي على ممرين يبلغ طول كل منهما ٤ كم وعرضهما ٤٥ مترًا، ويحتوي على مبنى للركاب يمكنه استيعاب ٦٠٠ راكب/الساعة عبر أربعة كاونتر، وسير ناقل للسفر وآخر للوصول وترماك يسع لانتظار ١٤ طائرة.

٧. منفذ الإسكندرية الجوي :

يقع إلى الجنوب الغربي من مدينة الإسكندرية على بعد ٦ كم، وهو مطار صغير نسبياً تبلغ مساحته ٢.٧ مليون متر مربع متأثراً بموقعه الجغرافي ببحيرة مريوط وبه ممران أحدهما بطول ٢.٢ كم وعرضه ٤٥ مترًا، والآخر بطول ١.٨ كم وعرض ٣٠ متراً وهي ممرات قصيرة لاتناسب سوى استقبال الطائرات الصغيرة والمتوسطة والطائرات الخاصة، ويضم المطار مبنى للركاب يحتوي على صاليتين واحدة للسفر، والثانية للوصول بقدرة استيعابية تبلغ ٦٠٠ راكب/ساعة، وبه عدد ٢ سير للوصول وآخر للسفر وهي قدرات محدودة قد لا تتناسب مع المدينة الثانية في البلاد من حيث الحجم السكاني والنشاط الاقتصادي ولذلك هناك مشروع لتوسيع وتطوير هذا المنفذ الجوى السياحي المهم.

ولقد اجتذب منفذ الإسكندرية الجوي نحو ١٢٦.١ ألف سائح بما يعادل ١.٢٪ من إجمالي عدد السياح الدوليين المنقولون جواً لمصر عام ٢٠٠٩ في حين غادره ١٢٨.٨ ألف سائح وبذلك بلغ حجم النقل السياحي بهذا المنفذ ما يقرب من ٠.٣ مليون سائح ليحتل بها المرتبة السابعة بين منافذ مصر الجوية الأخرى ويرجع ذلك لكونه يتعامل بشكل كبير مع الحركة الدولية للركاب المصريين بدرجة تفوق تعامله مع الحركة السياحية الدولية لمصر.

٨. منفذ مرسى مطروح الجوي :

يقع في الجنوب الغربي من مدينة مطروح على بعد ٢ كم من قلب المدينة وتبلغ مساحته ١٥.٩ مليون متر مربع، ويضم ممرين أحدهما رئيس بطول ٣ كم ويعرض ٤٥ متراً لاستقبال الطائرات الكبيرة، أما الممر الثاني فيبلغ طوله ٣ كم لكنه يعرض ٣٠ متراً لاستقبال التاكسي الجوي، وهو مطار صغير نسبياً محدود الإمكانيات حيث لا يتسع مبنى الركاب به لأكثر من ٣٠٠ راكب في الساعة، يتم التعامل معهم من خلال أربع كاونتر وسير للسفر وآخر للوصول، وترماك لانتظار الطائرات بسعة ثلاث طائرات.

ونظراً لهذه الإمكانيات المتواضعة بالمنفذ الجوي فلم تتجاوز حجم الحركة السياحية به ٢٦.٦ ألف سائح عام ٢٠٠٩ بما يعادل ٠.٢٪ من إجمالي عدد السياح الدوليين المنقولون جواً لمصر في العام نفسه في حين غادره نحو ٢٦.٥ ألف سائح جاءت جميعها عبر الرحلات غير المنتظمة القادم أغلبها من القارة الأوروبية.

٩. منفذ أسوان الجوي :

يقع منفذ أسوان الجوي جنوب غرب مدينة أسوان غرب بحيرة السد العالي، على مساحة تتجاوز ١٨ مليون متر مربع بما فيها المطار العسكري، ويحتوي المنفذ على ممرين (شكل ٨) لهما الطول والعرض ذاته حيث يبلغ طولهما ٣.٤ كم ويعرض ٤٥ متراً، بالإضافة إلى ١٠ كاونتر ومجمع سيور للسفر، وأربعة سيور للوصول.

وقد استقبل المنفذ الجوي ٢٣.٣ ألف سائح بما يعادل ٠.٢٪ من إجمالي عدد السياح الدوليين المنقولون جواً لمصر عام ٢٠٠٩ أي تقتارب أهميته مع أهمية مطار مرسى مطروح في حين غادر منه ٢٠.٢ ألف سائح في العام نفسه، وبذلك يبلغ حجم الحركة السياحية به ٤٣.٥ ألف سائح ليقف بذلك في ذيل قائمة منافذ مصر الجوية

جذباً لحركة السياحة الدولية، وقد يرجع قلة تفاعله دولياً من الناحية السياحية إما تحت تأثير موقعه الجغرافي أو اعتماده بشكل كبير على الحركة السياحية المحلية.

أما عن جودة خدمات النقل السياحي بالمنافذ الجوية فقد اتضح من نتائج الاستبيان الذي طبق في يناير ويوليه ٢٠٠٩ بصالة استقبال مطار القاهرة وبعض فنادق العاصمة بواقع ٢١٥ استمارة، الصحيح والمكتمل منها ١٩٨ و ١٢٣ استمارة في صالة استقبال مطار الغردقة وبعض فنادق المدينة في يناير ٢٠١٠ جاءت كلها صحيحة، حيث استخدم مقياس Likert Scale لقياس الاتجاهات^(١) والذي يقسم الخدمة إلى خمس مستويات جدول (٧) حيث عبر الغالبية العظمى من السياح عن رضاهم عن وسيلة النقل القادمون بها خاصة الذين سبق لهم زيارة مصر حيث عبر ٥٠.٤٪ عن رضاهم التام في حين جاءت الإجابة بعدم الرضا والبالغة ١٪ من عدد من السياح بالاستبيان واجهوا مشاكل تتعلق بطول المسافة الفعلية والزمنية خصوصاً جنسيات جنوب شرق آسيا وأمريكا اللاتينية، أما نوعية الطيران فقد أكد ٦٧٪ من سياح الغردقة أنهم قدموا لمصر عبر الطيران منخفض التكاليف في حين كانت النسبة الباقية للطيران العارض، أما في القاهرة فقد كان التفوق للطيران المنتظم ٧٧.٩٪ في مقابل ٢٢.١٪ للطيران غير المنتظم، أما عن الخدمات المقدمة في المنافذ السياحية المختلفة فقد جاءت في مرتبة تالية من حيث الأهمية حيث عبر ١٧.٢٪ عن كونها ممتازة ونحو ٤٥.٨٪ جيدة جداً جدول (٧) بمجموع قدره ٦٣٪ في إشارة إلى أن المنافذ السياحية لاتزال في حاجة لتحسين الخدمات بها وتقليل زمن الانتظار أو الوقوف في طوابير لإنهاء إجراءات الوصول أو السفر.

(1) Kinnear, T.C., & Taylor, J.R. (1991). Marketing research, an applied approach. New York: McGraw-Hill.

جدول (٧) : جودة خدمات النقل السياحي بالمنافذ الجوية.

المتغير	ممتاز	جيد جدا	جيد	مقبول	غير مرضي
وسيلة النقل المستخدمة	٥٤.٤	٤٠.٢	٢.٦	١.٨	١
الخدمات بالمطارات	١٧.٢	٤٥.٨	٢٧.١	٩.٨	٠.١

ولقد لوحظ من خلال المشاهدات الميدانية لمطار الغردقة أن أيام السبت والاثنين هي أكثر أيام الأسبوع ازدحاما بالسياح خصوصا صالة السفر الدولي، يزيد من ذلك قيام بعض الشركات السياحية بإنهاء إجراءات السياح في الفنادق، والمغادرة قبل الثانية عشر ظهراً، توفيراً للنفقات، والتوجه بهم للمطار، كما قد يحدث الازدحام بشكل خاص نتيجة إغلاق بعض المنافذ الجوية في أوروبا تحت تأثير ظروف الطقس السيئ في فصل الشتاء، الأمر الذي يؤدي إلى إلغاء بعض الرحلات فيزيد التكديس وهي أمور يجب الانتباه لها ومعالجتها، أما صالات الوصول فقد لوحظ أن الازدحام أقل نسبياً إلا أنه يصل إلى ذروته في حال وصول عدد من الرحلات في فترات زمنية متزامنة أو متقاربة فيحدث الازدحام وتطول المسافة الزمنية بين وصول الطائرة وانتهاء الإجراءات والخروج، حيث تراوح متوسط زمن الوصول من الطائرة لصالة الوصول باستخدام الأتوبيس ما بين ٤ و ١٠ دقائق ثم سيراً على الأقدام لمنطقة الإجراءات الخاصة بالجوازات حيث تستغرق الإجراءات ما بين ٢٠ و ٣٥ دقيقة ثم منها لصالة الحقائب حيث يستغرق السائح بها ما بين ١٠ و ٢٢ دقيقة في حالة الحقائب الكبيرة أما في حالة عدم وجود حقائب أو حقائب محمولة يتجه السائح مباشرة لمنطقة الجمارك ثم الخروج من المطار لوسائل النقل الداخلي سيراً على الأقدام لمسافة زمنية تتراوح بين ٤ و ٧ دقائق، في حين تتضاعف هذه المسافات الزمنية في حالة المغادرة.

ولقد أمكن قياس إمكانية الوصول Accessibility للنقل الجوي بين مصر والدول العشر الأكثر تفاعلا معها في النقل السياحي الدولي حسب المسافتين الفعلية والزمنية وبافتراض أن متوسط سرعة الطائرة ٩٠١ كم/الساعة على الرغم من عدم وجود مقاومة Impedance تذكر للمسارات الجوية مقارنة بالطرق سوى الظروف المناخية وتأثيراتها المختلفة على حركة النقل الجوي.

ومن الجدير بالذكر أن هناك طائفة واسعة من المؤشرات التي تستخدم لقياس إمكانية الوصول فهناك مؤشرات تعتمد على متوسط المسافة وأخرى على الزمن وثالثة على تكلفة السفر Travel Cost ورابعة على جاذبية المقاصد المختلفة (Geertman, S.C.M., Ritsema, Van Eck, J., R., pp. 67-80) وغيرها ولذلك سوف نعتمد هنا في قياس إمكانية الوصول على عنصري المسافة والزمن.

وقد تبين من جدول (٨) وشكل (٩) أن ليبيا والسعودية هما أيسر الدول في إمكانية الوصول الجوي لمصر بمقياس المسافة الجوية والزمنية بحكم الجوار العربي والقرب الجغرافي، الأمر الذي يؤهلها لمزيد من التفاعل المكاني مع مصر كلما زاد حجمها السكاني وارتفع الناتج القومي الإجمالي (GDP) وبالتالي متوسط دخل الفرد، تليها دول القارة الأوروبية حيث جاءت إيطاليا في مقدمة الدول الأوروبية في سهولة الوصول لمصر رغم أنها احتلت المرتبة الرابعة في النقل السياحي الدولي لها عام ٢٠٠٩، وهو أمر يتطلب بذل مزيد من الجهد لزيادة التفاعل المكاني بين مصر وإيطاليا بما يتناسب مع إمكانية الوصول بينهما، أما بريطانيا وروسيا فرغم أنهما من أقل الدول الأوروبية في إمكانية الوصول لمصر تبعا للمسافتين الفعلية والزمنية إلا أنهما احتلتا ترتيبًا متقدمًا في قائمة الدول الأكثر تفاعلا مع مصر في النقل السياحي الأمر الذي يدل على أن هناك عوامل أخرى تنظيمية وإدارية تتدخل لزيادة التفاعل المكاني بين هذه الدول ومصر رغم إمكانية الوصول الأصعب نسبيا مقارنة بإيطاليا.

جدول (٨) : إمكانية الوصول بين مصر وعدد من دول العالم عام ٢٠٠٩.

الدولة	ليبيا	السعودية	إيطاليا	أوكرانيا	بولندا
المسافة	١٣٥٠.٣	١٤٧٠.٢	٢٣٥٧.٣	٢٣٩٧.٣	٢٩٥٦.٧
الزمن	١.٣٠	١.٣٨	٢.٣٧	٢.٤٠	٣.١٧
الدولة	ألمانيا	فرنسا	بريطانيا	روسيا	الولايات المتحدة
المسافة	٣٢٠٤.٤	٣٣١١.٦	٤١٩٩.٧	٦٥٩٦	١٠٩٧٥.٩
الزمن	٣.٣٤	٣.٤٠	٤.٤٠	٧.١٩	١٢.١١

المصدر: <http://www.distancefromto.net/country-distance-from/Egypt> المسافة الجوية بالكيلومتر والزمن بالساعة وأجزائها.

شكل (٩) : إمكانية الوصول لمصر من بعض دول مختارة عام ٢٠٠٩.

أما الولايات المتحدة فمن الطبيعي أن تحتل المرتبة التاسعة في قائمة الدول العشر الكبار في تفاعلها المكاني مع مصر نظراً لطول المسافتين الفعلية والزمنية مما يقلل من التفاعل المكاني بينهما، إلا أن حجمها السكاني بما يزيد عن ٣٠٠ مليون نسمة من جانب والنواتج القومي الإجمالي الذي يفوق الناتج القومي الإجمالي للدول الأوروبية المشاركة في قائمة العشر الكبار من الجانب الآخر، الأمر الذي وضعها

على خريطة التفاعل المكاني في النقل السياحي الدولي لمصر رغم صعوبة الوصول بينهما.

وإذا كان قياس إمكانية الوصول قد شهد تباينا فيما بين مصر والدول العشر الكبار الأكثر تفاعلا معها في النقل السياحي فإنه من الطبيعي أن يمتد هذا التباين إلى المنفذ الجوي السياحي الواحد في مصر في تفاعله المكاني مع المنافذ الجوية الأخرى بهذه الدول العشر الكبار.

(ب) المنافذ البرية :

تأتي المنافذ البرية كثاني أهم المنافذ المصرية جذبا للحركة السياحية حيث استقبلت نحو ٨٩٧.٧ ألف سائح عبر ثلاثة منافذ رئيسية (شكل ١٠) هي طابا، ورفح على الحدود الشرقية لمصر، والسلوم على الحدود الغربية لها حيث بلغ نصيب كل منها ٦٣٨ و ٣٢.٦ و ٢٢٧.١ ألف سائح بنسب بلغت ٧١.١٪ و ٣.٦٪ و ٢٥.٣٪ على الترتيب في إشارة إلى أن منفذ طابا يعد أهم المنافذ البرية في مصر من الناحية السياحية يليه منفذ السلوم ثم رفح أما بقية المنافذ البرية لمصر والبالغ إجمالي عددها سبعة منافذ فقد تركز دورها في النشاط التجاري.

ونظرا لموقع طابا الجغرافي بالقرب من رأس خليج العقبة، ومتحكمة ليس فقط في الساحل الغربي لخليج العقبة بل في سيناء شمالها وجنوبها باعتبارها المنفذ الجنوبي الوحيد لدخول سيناء من الجانب الآخر، وبالتالي يمثل منفذ طابا همزة الوصل لكافة السياح القادمين لمصر عبر هذا المنفذ الذي تتزايد أهميته السياحية عاما بعد آخر في اتجاه عام نحو الزيادة خصوصا بعدما اقيمت في منطقة طابا العديد من الفنادق والقرى السياحية الأمر الذي كانت له انعكاساته على المنفذ فزادت

أهميته، ففي عام ٢٠٠٢ لم يكن يتجاوز حجم الحركة السياحية به ٣٨٥.٧ ألف سائح (وصول ومغادرة)، ارتفعت عام ٢٠٠٨ إلى ١.٤ مليون سائح (وصول ومغادرة).

ورغم أهمية منفذ طابا من الناحيتين الاستراتيجية والسياحية فإن أهميته السياحية على المحك نظرا لإرتباط هذه الأهمية بالأجواء السياسية والأمنية السائدة في المنطقة وبالتالي فإن أهميته السياحية تشهد تذبذبا عاما بعد آخر رغم تزايدها في الاتجاه العام كما سبق القول، وهو ما نلمسه في أن حجم الحركة السياحية بالمنفذ عام ٢٠٠٤ بلغ نحو ٩٩١.٤ ألف سائح تراجع عام ٢٠٠٦ إلى ٦٤٨.٥ ألف سائح كذلك تراجعت أعداد السيارات العابرة من خلاله من ٤٥.٦ ألف مركبة في العام الأول إلى ٢٧.٢ ألف مركبة في العام الثاني كنتيجة مباشرة للأحداث الإرهابية التي تعرضت لها مدينة دهب في إبريل ٢٠٠٦، وبالتالي يظل المنفذ عرضة للتغيير بتغير الظروف الأمنية بالمنطقة.

أما منفذ السلوم فيقع في الجزء الشمالي من هضبة مرمريكا إلى الغرب من مدينة السلوم بنحو ثمانية كيلومترات حيث يربطهما معا الطريق الدولي الساحلي الذي يزيد انعطافة عند الحواف الشمالية للهضبة في اتجاه خط الساحل حيث بلغ مؤشر انعطافه ١٢١.٤%.

ويعتد منفذ السلوم أحد أهم المنافذ البرية التي تشهد تدفقا كبيرا للسياحة العربية بشكل عام والليبية على وجه الخصوص خصوصا أن هناك الكثير من الخطوط البرية التي تربط بين عاصمة البلاد (القاهرة) ببعض المدن الليبية لاسيما بنغازي الأمر الذي يشجع الحركة السياحية لعبور المنفذ البري بين مصر وليبيا.

المصدر: من عمل الباحث إعتماذاً على برنامج Google earth

شكل (١٠) : منافذ مصر البرية في السياحة الدولية عام ٢٠٠٩.

أما منفذ رفح فيقع جنوب شرق مدينة رفح على الحدود المصرية الفلسطينية وعلى بعد نحو تسعة كيلومترات من خط الساحل، وهو المنفذ الوحيد لقطاع غزة مع مصر ولذلك يتمتع بأهمية خاصة للجانب الفلسطيني، إلا أن عدم الاستقرار الأمني والسياسي في المنطقة يعرض المنفذ كثيراً لعملية الإغلاق، وبالتالي قلة حجم الحركة السياحية العابرة له والتي لم تتجاوز ٣٢.٦ ألف سائح عام ٢٠٠٩ بما يعادل ٣.٦٪ من حجم السياحة البرية القادمة لمصر.

ج) المنافذ البحرية :

تعد المنافذ البحرية ثالث أهم منافذ مصر السياحية من حيث النقل السياحي حيث استقبلت هذه المنافذ نحو ٨٦٤.٧ ألف سائح عام ٢٠٠٩ بما يعادل ٦.٧٪ من إجمالي عدد السياح الدوليين المنقولون لمصر في العام نفسه.

وعلى الرغم من كثرة عدد المنافذ البحرية الدولية في مصر والبالغ عددها سبعة عشر منفذاً إلا أن سبعة منافذ فقط كان لها السيادة شبه الكاملة في النقل السياحي البحري الدولي إلى مصر يأتي في مقدمتها منفذ الإسكندرية يليه منفذ الغردقة ثم شرم الشيخ فبورسعيد حيث اجتذبت هذه المنافذ الأربعة عام ٢٠٠٩ نحو ٨٩.٩٪ من النقل السياحي البحري الدولي لمصر في العام نفسه (جدول ٩) في إشارة إلى تركيز النقل السياحي البحري الدولي لمصر، ويبدو أن تفوق هذه المنافذ يرجع إما لكونها المنفذ البحري الرئيس للركاب في مصر كالإسكندرية أو لوقوعها على خطوط الملاحة الدولية كبورسعيد أو جاذبيتها السياحية مع ربطها بالخطوط البحرية الدولية في حوض البحر الأحمر كشرم الشيخ والغردقة.

جدول (٩) : النقل السياحي بمنافذ مصر البحرية الدولية عام ٢٠٠٩.

المنفذ	عدد السياح	%	المنفذ	عدد السياح	%
الإسكندرية	٣١١.٢	٣٦	سفاجا	١٢	١.٤
الغردقة	٢٢٧.٢	٢٦.٣	مرسى علم	٠.٩	٠.١
شرم الشيخ	١٣٧.٩	١٥.٩	أخرى	٤.٧	٠.٥
بورسعيد	١٠٠.٨	١١.٧	الإجمالي	٨٦٤.٧	١٠٠
نويبع	٧٠	٨.١			

المصدر: وزارة السياحة، مركز المعلومات عن وزارة الداخلية، مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية.

ويعد ميناء الإسكندرية في مقدمة الموانئ المصرية التي يتوافر بها محطة متخصصة في استقبال كل من سفن الركاب والسياح بغاطس يتجاوز ١٠ متر، ولقد مكنه هذا الغاطس من استقبال عدد كبير من السفن عام ٢٠٠٩ بلغ عددها ١٨٠ سفينة بعضها من أكبر السفن السياحية في العالم والبالغ طولها ٣٣٤ مترا وارتفاعها ٦٠ مترا وغطاسها تسعة أمتار ويمكنها نقل ٤٢٠٠ سائح وبالتالي يرتبط بعلاقات مكانية ووظيفية مع العديد من الموانئ العالمية سواء بخطوط منتظمة أو عبر الرحلات البحرية السريعة التي تشكل الجزء الأكبر من النقل السياحي الدولي البحري بهذا الميناء باعتبار مدينة الإسكندرية جزء من برنامجها السياحي في حوض البحر المتوسط حيث استقبل ميناء الإسكندرية عام ٢٠٠٩ نحو ٢٥٥ ألف سائح في هذه النوعية من الرحلات أي مايعادل ٨١.٩% من إجمالي حركة النقل السياحي الدولي البحري بميناء الإسكندرية في العام نفسه تاركا النسبة الباقية للخطوط المنتظمة.

أما مدينة الغردقة فيوجد بها مينائين رئيسيين الأول الميناء البحري الذي يقع على عاتقه ربط مدينة الغردقة بالمدن والموانئ الأخرى في حوض البحر الأحمر وميناء الغردقة السياحي الذي يقع تقريبا في وسط المدينة إلى الشمال الشرقي من مطار الغردقة، وهو يتكون من حوض رئيس به ستة أرصفة، منها أربعة أرصفة تعمل على الجانبين (شكل ١١) ويتراوح أطوالها بين ٢٥٤ متر و ٦٧ متر ويغاطس أربعة

أمتار بالإضافة إلى ستة أرصفة صغيرة أطوالها ٢٥ متر لتتناسب اليخوت والسفن الصغيرة.

وتعد سفن الركاب السياحية هي الأكثر ارتياداً للميناء البحري حيث شكلت نحو ٩٤.١٪ من عدد الرحلات الواصلة له في حين شكلت العبارات السياحية النسبة الباقية^(١)، ولقد جاء ميناء ضبا في صدارة الموانئ المتعاملة مع ميناء الغردقة حيث بلغ عدد الرحلات القادمة منه ٢٣٤ رحلة أي ما يعادل ٥٩.٥٪ من عدد الرحلات القادمة لميناء الغردقة عام ٢٠٠٩ مما يدل على أن هناك ليس فقط علاقات مكانية لميناء الغردقة بضبا السعودي بل علاقة وظيفية أيضاً، ومن الجدير بالذكر أن السفن المصرية على هذا الخط لا وجود يذكر لها حيث قامت طوال العام بعمل ثلاث رحلات فقط في حين كانت السفن السعودية والبنمية هي المحركة لحركة النقل السياحي على هذا الخط الملاحي حيث قامت السفن السعودية والبنمية بعمل ١٢٢ رحلة و ١٠٣ رحلة بنسبة ٥٢.١٪ و ٤٤٪ من إجمالي الرحلات على هذا الخط على الترتيب بمجموع قدره ٩٦.١٪ تاركة النسبة الباقية للجنسيات الأخرى.

والمتتبع لحركة السفن الشهرية عبر هذا الخط يجد أن شهر يولييه هو أعلى شهور السنة يليه أغسطس ثم أكتوبر بنسبة ١٥.٨٪ و ١٤.٥٪ و ١٤.١٪ على الترتيب بمجموع قدره ٤٤.٤٪ من إجمالي الرحلات السياحية على هذا الخط وهو ما يتناسب كثيراً مع موسم الأجازات الصيفية، في حين كانت أشهر الربيع (مارس - مايو) أقل الشهور حركة للسفن السياحية عبر هذا الخط الملاحي.

(١) كل البيانات المتعلقة بالرحلات مصدرها، وزارة النقل، قطاع النقل البحري، هيئات الموانئ (الإسكندرية وموانئ البحر الأحمر)، الحركة اليومية للسفن بالموانئ المصرية، بيانات غير منشورة، عام ٢٠٠٩.

المصدر: من عمل الباحث إعتقاداً على برنامج Google earth.

شكل (١١) : أهم موانئ مصر البحرية في السياحة الدولية عام ٢٠٠٩.

ويرتبط ميناء شرم الشيخ البحري بعلاقات مكانية مع اثنين من الموانئ الدولية في حوض البحر الأحمر وخليج العقبة هما مينائي ضبا السعودي والعقبة الأردني حيث بلغ عدد الرحلات الدولية السياحية القادمة لشرم الشيخ عام ٢٠٠٩ نحو ٦٨ رحلة دولية الجزء الأكبر منها (٤١ رحلة) قدمت من ميناء العقبة الأردني في حين بلغ عدد الرحلات السياحية القادمة من ميناء ضبا السعودي ٢٧ رحلة ناهيك عن السفن السياحية المتجولة بدون خط ملاحي التي قامت بعمل ٧٣ رحلة سياحية لشرم الشيخ.

ومن الملفت للنظر أن هناك شبه تخصص في جنسية العبارات السياحية القادمة لشرم الشيخ من الموانئ الدولية فميناء العقبة الأردني رغم تعدد جنسية العبارات القادمة منه لشرم الشيخ (اثنى عشرة جنسية) إلا أن مالطا وبنما واليونان تسهم بنحو ٦٣.٤٪ منها، كذلك العبارات السياحية القادمة من ميناء ضبا السعودي الغالبية العظمى منها من مالطا بنسبة ٨٥.٢٪ في حين كانت النسبة الباقية للعبارات اليونانية.

أما ميناء بورسعيد (غرب) فهو أحد أهم الموانئ السياحية في مصر من حيث الموقع الجغرافي على قناة السويس باعتبارها جزء من ثاني أهم الطرق الملاحية في العالم (سعيد عبده، ١٩٩٤، ص ٢٩٢)، وبالتالي إمكانية استقبال السفن السياحية العابرة لقناة السويس، وكذلك موقعه على البحر المتوسط جعله ميناء لتموين بعض السفن السياحية بالوقود والمياه (عبير إبراهيم عبدالله سراج الدين، ٢٠٠٨، ص ٣٣٩) أي أنه ميناء مزدوج الوظيفة.

أما ميناء نويبع فيقع على الساحل الغربي لخليج العقبة، وبه ثلاثة أرصفة إحداها بطول ١٨٠ متر والآخرين بطول ١٠٠ متر لكل منهما، وتتبع أهمية السياحة من كونه استقبل عام ٢٠٠٩ نحو ٧٠ ألف سائح بما يعادل ٠.٦٪ من إجمالي النقل

السياحي الدولي لمصر جاءوا جميعا عبر الخط الملاحي العقبة/نوبيع وغادر منه ٧٣.٨ ألف سائح.

ويتعامل ميناء نوبيع مع الركاب من خلال ثلاثة أنواع من السفن الأولى: متخصصة في نقل الركاب وهي التي تشكل النسبة الأكبر من عدد الرحلات القادمة للميناء حيث قامت عام ٢٠٠٩ بعمل ٨٤١ رحلة بما يعادل ٧٧.٢٪ من جملة رحلات الركاب للميناء، تليها عبارات الـ RO-RO وهي عبارات متخصصة في نقل الركاب وأمتعتهم وسياراتهم بجانب البضائع حيث قامت هذه العبارات بعمل ٢٢٥ رحلة عام ٢٠٠٩ بنسبة ٢٠.٢٪ من إجمالي عدد رحلات الركاب للميناء، ثم أخيراً العبارات السياحية التي لم تشكل سوى ٢.٢٪ من عدد الرحلات.

ومن الملفت للنظر أن السفن الأردنية هي التي تسيطر بل تحتكر حركة نقل الركاب بسفن الركاب أو تكاد عبر الخط الملاحي العقبة/نوبيع حيث استحوذت على نحو ٩٨.٦٪ من عدد الرحلات تليها السفن المصرية بنسبة ١٪ في حين تقاسمت بنما وأرمينيا وأريتريا النسبة الباقية بواقع رحلة لكل منها، كذلك كان الوجود الأردني كاسحا في عبارات الـ RO-RO حيث قامت بعمل ٢٢٢ رحلة في مقابل ثلاث رحلات للعبارات المصرية بنسبة ٩٨.٧٪ و ١.٣٪ لكل على الترتيب وهو أمر غريب يجب الالتفات إليه وتصويبه خصوصا إذا علمنا أن الميناء استقبل عام ٢٠٠٩ نحو ٣٩٦.٢ ألف مصري وغادر منه ٣٢٥ ألف، أما العبارات السياحية فقد كان للأردن الجزء الأكبر منها حيث ساهمت وحدها بنحو ٤٥.٨٪ منها تليها بنما بنسبة ٢٠.٨٪ ثم مصر ومالطا ولكل ١٦.٧٪ من إجمالي رحلات العبارات السياحية لميناء نوبيع^(١).

(١) ولم يقف تفوق السفن الأردنية عند نقل الركاب بل امتد لنقل البضائع حيث استحوذت السفن الأردنية على نحو ٧١.٢٪ من عدد رحلات البضائع القادمة لميناء نويبع عام ٢٠٠٩. أما ميناء سفاجا فهو من موانئ مصر التجارية الرئيسية، وبالتالي ليس متخصصا في النقل السياحي، إلا أن أهميته تتبع من كونه استقبل نحو ١٢ ألف سائح عام ٢٠٠٩ بما يعادل ٠.١٪ من إجمالي عدد السياح المنقولون لمصر في العام نفسه في حين غادر منه ٨.٨ ألف سائح، ويبدو أن أهمية هذا الميناء في النقل السياحي في تراجع مستمر عاما بعد آخر وهو ما نلمسه في أن عدد السياح الذين دخلوا مصر عبر هذا الميناء عام ٢٠٠٦ بلغ ١٧.١ ألف سائح أي تراجع عددهم بنحو الثلث وقد يرجع ذلك لكون الميناء أكثر تخصصا في حركة نقل مواطني الدولة حيث عبر من خلاله عام ٢٠٠٩ نحو ٤٤٣ ألف راكب مصري في حين غادره ٥٠٠.٧ ألف راكب في العام نفسه.

ويضم ميناء سفاجا أربعة أرصفة خصص رصيف منها لاستقبال سفن الركاب بطول ٤٤٠ متر وبطاقة تصميمية ٧٥٠ ألف راكب أي أنه ليس في حاجة إلى أرصفة جديدة في الوقت الحالي لكنه لا يزال في حاجة إلى بعض التجهيز اللازم لجذب المزيد من السياح خصوصا إذا علمنا أنه قد استقبل نحو ١٢٤ رحلة بالعبارات السياحية عام ٢٠٠٩ في علاقاته المكانية الممتدة من بور سودان جنوبا حتى السويس شمالا ومن العقبة حتى جدة شرقا عبر عشرة خطوط ملاحية أهمها شرم الشيخ / سفاجا والعقبة / سفاجا والعين السخنة / سفاجا حيث بلغت عدد الرحلات السياحية على هذه الخطوط الثلاث نحو ٣٦ و ٢٣ و ١٥ رحلة سنويا بمجموع قدره ٧٤ رحلة أي ما يعادل ٥٩.٧٪ من الرحلات السياحية لميناء سفاجا وقد تعامل ميناء سفاجا من خلال العبارات السياحية مع ١٩ جنسية ليست منها الجنسية المصرية في حين شكلت عبارات مالطا وبنما ثم فنلندا وبلجيكا أبرز هذه الجنسيات حيث استحوذت

هذه الجنسيات الأربع على ٢٥ و ٢٢ و ١٨ و ١٥ رحلة سياحية لميناء سفاجا بمجموع قدره ٨٠ رحلة أي ما يعادل ٦٤.٥٪ من إجمالي الرحلات السياحية للميناء. أما فيما يتعلق بالركاب فإن ميناء سفاجا ذو علاقات مكانية قوية بثلاثة من الموانئ السعودية هي ضبا وجدة وينبع حيث بلغ عدد الرحلات من الموانئ الثلاث ٤٤٧ و ٧٥ و ٧١ رحلة على الترتيب بمجموع قدره ٥٩٣ رحلة وهو ما يعادل ٩٧.٤٪ من عدد رحلات سفن الركاب الواصلة لميناء سفاجا في حين كانت النسبة الباقية من نصيب ميناء السويس وشرم الشيخ والسفن المتجولة.

وتعتبر السفن المصرية (الرياض والقاهرة) والسفن السعودية (مسرة ومحبة) والسفن البنمية وسفن هندوراس أكثر السفن تعاملًا مع ميناء سفاجا حيث بلغت عدد الرحلات التي قامت بها سفن الجنسيات الأربع ٢٠٤ و ١٧٤ و ١٣٩ و ٨٦ رحلة عام ٢٠٠٩ لكل منها على الترتيب بمجموع قدره ٦٠٣ رحلة بما يعادل ٩٩٪ من عدد رحلات الركاب الواصلة لميناء سفاجا.

أما ميناء بورتو غالب الدولي فيقع على بعد نحو ست كيلومترات إلى الجنوب الشرقي من مطار مرسى علم، ويتكون الميناء من عدة أحواض مائية تحصر بينها عدة جزر ترتبط ببعضها أو بالشاطئ من خلال عدد من الجسور التي تسهل حركة النقل السياحي منها وإليها، أما قناة مدخل الميناء فيبلغ طولها نحو نصف كيلومتر وعرضها نحو ١٠٠ متر (شكل ١١)، ولقد تم تشغيل هذا الميناء في أوائل عام ٢٠٠٠ لاستقبال اليخوت الأجنبية والمحلية بهدف تنمية المنطقة وتنشيطها سياحياً، وبالتالي فهو من بين الموانئ المتخصصة في النقل السياحي بل هو ميناء لليخوت بالدرجة الأولى حيث أمكنه عام ٢٠٠٩ جذب نحو ٦٠٠ سائح، ورغم صغر هذا الرقم إلا أنه يمثل ثلاثة أمثال عدد السياح العابرين للميناء عام ٢٠٠٦ مما يدل على أن هناك تنامي للسياحة في منطقة الميناء عاماً بعد آخر.

أما بقية الموانئ السياحية (شكل ١١) مثل وادي الدوم، والجونة، وسهل حشيش، ومرتفعات طابا، والعلمين فقد كان توجهها نحو خدمة النقل السياحي الداخلي بصورة تفوق بكثير خدمة النقل السياحي البحري الدولي لمصر. خامساً : ذروة النقل السياحي الدولي لمصر.

يقصد بالذروة هنا أكبر عدد من السياح الذين وصلوا بالفعل إلى منفذ سياحي معين على المستويين الفصلي والشهري وهو ما يمكن أن نتبينه من جدول (١٠).

فعلى المستوى الفصلي نجد أن ذروة النقل السياحي في المنافذ الرئيسية تظهر في موسم الخريف كما هو الحال في منافذ الغردقة وشرم الشيخ وطابا ورفح وهي منافذ مرتبطة بالدرجة الأولى بالسياحة الدولية الأجنبية، أما القاهرة فقد تبين أن لها قمتين موسميتين بارزتين الأولى في الخريف وهي الأكبر نسبياً لتتفق بذلك مع المنافذ الأربع السابقة وأخرى في الصيف بفضل السياحة العربية، في حين نجد أن موسم الربيع لم يظهر تفوقاً ملموساً إلا في منفذي الأقصر وأسوان يليهما موسم الشتاء في الأولى والخريف في الثانية في حين جاء الموسم الصيفي والموسم الشتوي في ذيل قائمة المواسم جذبا للسياح عام ٢٠٠٩ في المنفذين على الترتيب وهو أمراً قد يتفق مع الظروف المناخية في الأقصر بينما يدعو للتساؤل في أسوان إلا أنه يتفق مع الاتجاه العامة للسياحة الدولية لمصر التي تقل بشكل ملحوظ في معظم المنافذ بهذا الفصل.

أما الموسم الصيفي فيحتل مكانة خاصة في المنافذ التي إما لها شهرة في الإصطياف كالأسكندرية ومطروح حيث حقق الصيف ذروة النقل السياحي فيهما أودات علاقات مكانية قوية مع دول الخليج كمرسى علم وسفاجا حيث احتل فيهما الصيف ذروة النقل السياحي بل أن وجود خط ملاحى منتظم بين سفاجا وضبا، بفضل القرب الجغرافي بينهما في حوض البحر الأحمر مع موسم الأجازات الصيفية

جعل فصل الصيف في سفاجا يستأثر وحده بنحو ٦٠.٨% من جملة حركة السياح بالميناء عام ٢٠٠٩ أغلبها تركز في شهر يولييه الذي استحوذ وحده على ٤٣.١% من إجماليها (جدول ١٠).

جدول (١٠) : التوزيع النسبي للسياح بأهم منافذ مصر السياحية عام ٢٠٠٩.

المنفذ	الغرفة	شرم الشيخ	القاهرة	طابا	الأقصر	مرسى علم	مرسى مطروح	الإسكندرية	رفع	توبيع	سفاجا	أسوان
ديسمبر	٨,٤	٩	٩,١	٨,٦	٨,٤	٦,٣	٦,٧	٦,٤	٥	٨,٣	٥,٤	٦,٤
يناير	٦	٦,٢	٥,٧	٤,٢	١٠	٣,٩	٧,٩	٦,١	٩,٥	٨,٧	٤,٤	٦,٢
فبراير	٦,٢	٦,٦	٧,٥	٥,٣	١١	٥,٥	٦,٨	٧,٥	٧	٨,٤	٣,٤	٦,٤
الشتاء	٢٠,٦	٢١,٨	٢٢,٣	١٨,١	٢٩,٤	١٥,٧	٢١,٥	٢٠	٢١,٥	٢٥,٣	١٣,٢	١٩
مارس	٨,٢	٨,٨	٧,٨	٦,٩	١٢,٦	٨,٨	٦,٦	٦,٢	٣	٩	٥,١	٨,٨
ابريل	٩,٢	١٠,١	٩,١	٩,٥	١١	٩,٨	٦,٣	٨,٢	٦,٧	٨	٤	١٢,٧
مايو	٧,٧	٧,٥	٧,٨	٧,٢	٦,٢	٩,٦	٧,٨	٧,١	٥,٣	٧	٣,٣	٨,٨
الربيع	٢٥,١	٢٦,٤	٢٤,٨	٢٣,٦	٢٩,٨	٢٨,٢	٢٠,٨	٢١,٥	١٥	٢٣,٩	١٢,٤	٣٠,٣
يونيه	٧	٦,٨	٧,٦	٦,٥	٤,٨	٨,٧	٩,٩	٩	٦,٧	٨,٧	٩,٢	٥,٥
يوليه	٨,٣	٧,٨	١٠,٦	٨,٦	٤,٨	٩,١	١١,٧	١٥	٠,٨	٧,٤	٤٣,١	٨,٥
أغسطس	٨,٩	٨,٦	٨,١	١٠,٨	٦,٢	١٢,٦	١١,٢	٨,٩	١٩,٢	٩,١	٨,٥	٩,٣
الصيف	٢٤,٣	٢٣,٢	٢٦,٣	٢٥,٩	١٥,٧	٣٠,٥	٣٢,٨	٣٢,٩	٢٦,٧	٢٥,٢	٦٠,٨	٢٣,٣
سبتمبر	٨,٦	٧,٩	٧,٩	١٠,٢	٦,٦	٨,١	١٢,٣	٦,٧	١١,٥	٩,٣	٧,٤	٧,٩
أكتوبر	١١,٥	١٠,٣	٩,٨	١١,٦	٨,٧	٩,٣	٧,٧	١٠,٣	٠,٦	٩,٢	٣,٣	١٢,٣
نوفمبر	٩,٩	١٠,٤	٩	١٠,٦	٩,٧	٨,٢	٤,٩	٨,٦	٢٤,٦	٧,١	٣	٧,٢
الخريف	٣٠	٢٨,٦	٢٦,٦	٣٢,٤	٢٥	٢٥,٦	٢٥	٢٥,٦	٣٦,٨	٢٥,٦	١٣,٧	٢٧,٤
الإجمالي	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر: وزارة السياحة، مركز المعلومات عن وزارة الداخلية، مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية.

أما على المستوى الشهري فيتضح من شكل (١٢) أن هناك تباين واضح بين المنافذ السياحية سواء من حيث الحجم أو الزمن الذي تسجل فيه هذه المنافذ قمة ذروتها النقلية، وبشكل عام نجد أن معظم منافذ مصر السياحية بل والأكبر حجما تتركز في النصف الثاني من العام (يوليه - ديسمبر) الأمر الذي يدل على أن أشهر الخريف والصيف هي أكثر شهور السنة طلبا للنقل السياحي في حين يخلو النصف الأول عدا الأقصر نسبيا من قمة بارزة.

شكل (١٢) : ذروة النقل السياحي الشهري بمنافذ مصر السياحية عام ٢٠٠٩.

ويمكن من خلال شكل (١٢) تقسيم منافذ مصر السياحية حسب حجم الذروة مع الأخذ في الاعتبار البعد الزمني إلى ثلاث فئات: **الفئة الأولى** تضم المنافذ التي يحقق فيها النقل السياحي ذروة كبيرة ويمثلها هنا ثلاثة منافذ هي الغردقة وشرم الشيخ والقاهرة ففي الغردقة نجد أن النقل السياحي الدولي بلغ ذروته في شهر أكتوبر حيث اقترب عدد السياح به من ٤٠٠ ألف سائح (٣٨٣ ألف سائح) بنسبة ١١.٥% من إجمالي عدد السياح بمنفذ الغردقة عام ٢٠٠٩، في حين بلغ النقل السياحي ذروته في كل من شرم الشيخ والقاهرة في شهري نوفمبر ويوليه على الترتيب حيث تجاوزت ذروة النقل السياحي في المنفذ الأول ٣٥٥ ألف سائح بما يعادل ١٠.٤% من إجمالي عدد السياح به عام ٢٠٠٩ في حين اقترب عدد السياح من ٣٠٠ ألف سائح بالمنفذ الثاني (٢٧١.٤ ألف سائح) بما يعادل ١٠.٦% من إجمالي عدد السياح به في العام نفسه.

في حين تضم **الفئة الثانية** المنافذ ذات حجم ذروة متوسط ويمثلها هنا أربعة منافذ هي طابا والأقصر ومرسى علم ومطروح حيث بلغ أقصى عدد من السياح في شهر ما نحو ٩٣.٨ و ٦١.٤ و ٥٧ و ٤٤.١ ألف سائح على الترتيب، أما من الناحية الزمنية فسوف نجد أن النقل السياحي بلغ ذروته في طابا في شهر أكتوبر ليتوافق في ذلك مع منفذ الغردقة، في حين بلغ النقل السياحي ذروته بالأقصر في شهر مارس، أما ذروة النقل السياحي في المنفذين الأخيرين (مرسى علم ومرسى مطروح) فقد جاءت في شهرين متتاليين هما أغسطس وسبتمبر.

أما **الفئة الثالثة** فتضم بقية المنافذ ذات حجم الذروة الصغير والصغير جداً بدأ بالأسكندرية وانتهاءً برأس غارب في تأكيد على أن منافذ النقل السياحي الدولي لمصر تتباين فيما بينها سواء على مستوى الحجم، أو الفترة الزمنية مما يدل على أن لكل منفذ خصوصية خاصة حسب شهور السنة المختلفة.

الخاتمة

تبين من الدراسة:

- أن اثنتي عشر منفذاً فقط من بين تسعة عشر منفذاً سياحياً ارتفع نصيبها من حجم النقل السياحي الدولي لمصر عن ١٪ واستأثرت بنحو ٩٧.٨٪ من إجماليه يأتي في مقدمتها منفذ شرم الشيخ الجوي باستحواذه على ٢٧.١٪ من إجمالي النقل السياحي الدولي لمصر وتنتهي بمنفذ الإسكندرية الجوي الذي بلغ نصيبه ١٪ من إجماليها.
- أن هناك منافذ متخصصة في النقل السياحي الدولي لمصر أو تكاد هي بورسعيد، وشرم الشيخ، وطابا، والغردقة، ومرسى علم، ورفح تليها في الأهمية الأقصر، وأسوان، والقاهرة أما الإسكندرية، ومطروح، ونويبع، وسفاجا فقد جاء النقل السياحي الدولي بها في مرتبة تالية لنقل مواطني الدولة عام ٢٠٠٩م.
- أن منفذ طابا يعد أهم المنافذ البرية في مصر من الناحية السياحية يليه منفذ السلوم ثم رفح أما بقية المنافذ البرية لمصر والبالغ إجمالي عددها سبعة منافذ فلم يكن لها دور يذكر في النقل السياحي الدولي لمصر.
- أن منفذ الإسكندرية يليه منفذ الغردقة ثم شرم الشيخ هم أبرز المنافذ البحرية في النقل السياحي البحري الدولي لمصر، حيث يرتبط المنفذ الأول بعلاقات مكانية ووظيفية مع العديد من الموانئ في حوض البحر المتوسط سواء بخطوط منتظمة أو عبر الرحلات البحرية السريعة التي تشكل الجزء الأكبر من النقل السياحي الدولي البحري لمصر، في حين يرتبط منفذ الغردقة البحري بعلاقاته مكانية دولية بميناء ضبا السعودي الذي يستأثر بنحو ٥٩.٥٪ من عدد الرحلات السياحية القادمة لميناء الغردقة، أما ميناء شرم الشيخ البحري فيرتبط بعلاقات مكانية مع اثنين من الموانئ الدولية هما مينائي العقبة الأردني وضبا السعودي حيث بلغ نصيب كل منهما ٦٠.٣٪ و ٣٩.٧٪ من عدد الرحلات الدولية السياحية القادمة لشرم الشيخ عام ٢٠٠٩ على الترتيب.

- غياب السفن السياحية المصرية على معظم الخطوط الدولية فالسفن السعودية والبنمية تحتكر أو تكاد حركة النقل السياحي البحري لمصر على الخط الملاحي الغردقة/ضبا (٩٦.١٪)، كذلك الخط الملاحي العقبة/شرم الشيخ رغم تعدد جنسية العبارات السياحية (اثنتا عشرة جنسية) المارة به عام ٢٠٠٩ إلا أن مالطا، وبنما، واليونان تسهم بنحو ٦٣.٤٪ منها، في الوقت الذي شكلت فيه سفن مالطا السياحية الغالبية العظمى من العبارات السياحية القادمة عبر الخط الملاحي ضبا/شرم الشيخ بنسبة ٨٥.٢٪ في حين كانت النسبة الباقية للعبارات اليونانية، كذلك سيطرت السفن الأردنية على حركة نقل الركاب عبر الخط الملاحي العقبة/نويبع باستحواذها على نحو ٩٨.٦٪ من عدد الرحلات تليها السفن المصرية بنسبة ١٪ في حين تقاسمت بنما وأرمينيا وأريتريا النسبة الباقية
- أن النقل السياحي الدولي لمصر عام ٢٠٠٩ بلغ ذروته في النصف الثاني من العام (يولييه/ ديسمبر) ليس فقط لاستحواذه على ٥٤.٥٪ من حجم النقل السياحي الدولي لمصر، بل لأن أغلب القمم الشهرية بمنافذ مصر السياحية وأكبرها حجما تركزت فيه.

Questionnaire

Dear Guest

We hope to fill this Questionnaire to know your impression about the means of transport

- Age : Sex: Nationality: Point of Departure:
- point of entry to Egypt:.....
- Your visit to Egypt : in a group ☐ Individual ☐
- Did you visit Egypt before : Yes ☐ No ☐
- Means of transport to Egypt
Plane ☐ Private Car ☐ Bus ☐ ship ☐ Same - Day Visitors (Quick Trips) ☐
- What is your opinion in Quality of Tourism Transport Means to Egypt.
Excellent ☐ Very Good ☐ Good ☐ fair ☐ Unacceptable ☐
- Your flight to Egypt :
Charter ☐ Scheduled ☐ LCC ☐
- Reason for choosing charter / LCC / Scheduled flights
Time ☐ Costs ☐ Distance ☐ Comfort ☐ Other ☐
- Have you encountered any problems during the flight: Yes ☐ No ☐
- The Problem related to : the service ☐ Long Distance ☐ System ☐ Other
- What is your vote for the transport services at the airport
Excellent ☐ Very Good ☐ Good ☐ Fair ☐ Unacceptable ☐
- Your Ship to Egypt
Passenger ☐ Cruise ☐ Ferry ☐ Yacht ☐ Other ☐
- What is your vote for the transport services at the port
Excellent ☐ Very Good ☐ Good ☐ Fair ☐ Unacceptable ☐
- What is your opinion about the service level at the point of entry
Excellent ☐ Very Good ☐ Good ☐ Fair ☐ Unacceptable ☐
- The high cost of transportation affect the movement of tourist: Yes ☐ No ☐
- Have you stood in a queue for an end to Egypt's entry procedures: Yes ☐ No ☐
- Average waiting time at the point of entry :
Less than ten minutes ☐ 10:30 ☐ 30: 45 ☐ More ☐
- Average number of passengers waiting (Queue length):
Less than ten persons ☐ 10- 20 ☐ 20 -30 ☐ 30 -45 ☐ More ☐
- Average waiting time to receive bags :
Less than ten minutes ☐ 10-20 ☐ 20 -30 ☐ 30 -45 ☐ More ☐

المراجع

١. جمال حمدان، شخصية دراسة في عبقورية المكان، الجزء الأول، شخصية مصر الطبيعية، دار الهلال، بدون تاريخ.
٢. حسن سيد حسن محمد ومجدي عبد الحميد السريسي (١٩٨٨)، السياحة والتنمية السياحية في منطقة الغردقة، دراسة جغرافية، سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط (٤٨) القاهرة.
٣. سعيد عبده (١٩٩٤)، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
٤. عبير إبراهيم عبد الله سراج الدين (٢٠٠٨)، جغرافية السياحة العابرة بميناء بورسعيد، الجمعية الجغرافية العربية، تصدرها الجمعية الجغرافية المصرية، العدد ٥٢، الجزء الثاني، القاهرة.
٥. محيا زيتون (٢٠٠٢)، السياحة ومستقبل مصر بين إمكانيات التنمية ومخاطر الهدر، منتدى العالم الثالث، مكتبة مصر ٢٠٢٠، الطبعة الأولى، دار الشروق، القاهرة.
6. Brian G. Boniface and Christopher P. Cooper (1994). The Geography of Travel & Tourism. 2nd edition, Butterworth Heinemann, 1994.
7. Fuchs M. and Weiermair K. (2004). Destination Benchmarking: an indicator-system's potential for exploring guest satisfaction. Journal of Travel Research. 42(2).
8. Geertman, S.C.M., Ritsema, Van Eck, J.R. (1995). GIS and models of accessibility potential: an application in planning, international journal of geographical information systems, 9 (1): 67-80.
9. Kinnear T.C. and Taylor J.R. (1991). Marketing research. an applied approach. New York: McGraw-Hill.
10. Martin Dresner (2006). Leisure versus business passengers: Similarities. differences. and implications. Journal of Air Transport Management. Volume 12. Issue 1.
11. Roberto Rendeiro Marti'n-Cejas. (2006). Tourism Service Quality Begins at The Airport. Tourism Management 27.
12. Thomas B. and Andreas W. (2006). Air transport and tourism—Perspectives and challenges for destinations. airlines and governments. Journal of Air Transport Management 12.

THE DRY PORTS IN EGYPT

"Features and Problems"

Prof. Dr. Saeed Abdo*

Abstract

Egypt entered the era of dry ports in the ninety's of the 20th century ,in order to decrease the pressure on the seaports and it became an important chain in the Egyptian transportation system.

This research aims to highlight these ports and to identify its role in Egyptian multimodal transportation system.

The research is composed of four main points preceded by an introduction and ended with conclusion, the introduction deals with the revolution if containers and its effect on the appearance of the dry ports, and the four main points are:

- 1st point: Deals with the principle of dry ports and its types.
- 2nd point: Illustrates the requirements of building these ports.
- 3rd point: Focuses on its geographical distribution on the Egyptian region.
- 4th point: Shows its problems.

Then the conclusion summarizes the results and the recommendations.

* Department of Geography, Faculty of Girls for Arts, Science and Education, Ain Shams University.