

ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي للرحلات
البحرية وسياحة التسوق: دراسة في جغرافية
السياحة

د. ولاء محمد أحمد نجيب

مدرس بقسم الجغرافيا

كلية الآداب - جامعة أسيوط

DOI: 10.21608/qarts.2022.107823.1299

مجلة كلية الآداب بقنا (دورية أكاديمية علمية محكمة)

مجلة كلية الآداب بقنا - جامعة جنوب الوادي - العدد (٥٥) أبريل ٢٠٢٢

ISSN: 1110-614X الترقيم الدولي الموحد للنسخة المطبوعة

ISSN: 1110-709X الترقيم الدولي الموحد للنسخة الإلكترونية

<https://qarts.journals.ekb.eg>

موقع المجلة الإلكتروني:

ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي للرحلات البحرية وسياحة التسوق:

دراسة في جغرافية السياحة

إعداد

د. ولاء محمد أحمد نجيب

مدرس بقسم الجغرافيا

كلية الآداب - جامعة أسيوط

الملخص

تعد سياحة الموانئ البحرية واحدة من الأنشطة التي تمثل نمطاً سياحياً ليس بجديد من أنماط السياحة في مصر والعالم، وقد اجتذب هذا النمط السياحي على المستوى العالمي حوالي ٣٠ مليون سائح بحري عام ٢٠١٩م، كل هذا دفع لضرورة دراسة الوضع الحالي لسياحة الرحلات البحرية في مصر بالتطبيق على ميناء الإسكندرية البحري والذي يعد الميناء الرئيس والأول في مصر، وعلى الرغم من الموقع الجغرافي البحري الذي يتميز به الميناء بالنسبة لأسواق الطلب السياحي للسياحة البحرية وبالنسبة لما تمتلكه مصر من موانئ بحرية يمكن إدراجها ضمن هذا النمط السياحي العالمي إلا أنها لاتحظى بمكانة عالية على خريطة السياحة العالمية؛ لذا تم اختيار ميناء الاسكندرية كدراسة حالة من حيث الموقع، والتحليل المكاني لأقرب مدينة يمكنها دعم الميناء بالخدمات اللازمة، وتحليل حركة السياحة الوافدة، وخصائص السياح، ومستوى الخدمة المقدمة وصولاً الى توصيات متكاملة تهدف الى تطوير الميناء والعمل على التنمية المستدامة له، ووضع مصر على خريطة سياحة الموانئ العالمية، التي تعود بالنفع على الاقتصاد المصري.

الكلمات المفتاحية: الموانئ البحرية، مراكز الخدمات اللوجستية، النقل البحري، نظام (B.O.T)، سياحة التسوق، سياحة التجوال.

مقدمة:

مع تنامي شريحة سائحى الرحلات البحرية المحبين لإكتشاف المناطق السياحية الجديدة داخل المقصد السياحى والذين ينظمون رحلاتهم السياحية بأنفسهم مقابل الشريحة التى تقوم بشراء الرحلات السياحية المنظمة داخل المقصد السياحى ، فإن إستهداف هذه الشريحة والتركيز على متطلباتهم سيساهم فى استغلال مناطق سياحية جديدة غير مرتادة داخل المقصد السياحى وتحقيق الرواج السياحى لها من خلال الترويج لها سياحياً لإجتذاب تلك الشريحة السوقية للمقصد السياحى للميناء^(١).

حيث إن سائح الرحلات البحرية هو سائح يجمع بين أكثر من نمط سياحى^(٢)، فهو يخوض تجربة الرحلة السياحية البحرية وبمجرد وصوله للميناء التى تقع على خط سير رحلته البحرية فإن أول أنشطته السياحية هو زيارة المعالم السياحية لمدينة " المقصد السياحى للميناء " سواء من خلال رحلة سياحية منظمة أو من خلال إكتشاف المدينة بنفسه^(٣) وهنا يدخل فى إطار ممارسة نمط سياحى آخر وهو سياحة التجوال ويقوم بزيارة الأماكن غير المعتادة أوغير المرتادة للمدينة وشوارعها ، بالإضافة إلى ما قد يمارسه السائح من نشاط تسوقى سواء داخل الميناء أو خارجها فى مدينة الميناء^(٤). وفى إطار ذلك يمكن وضع أنماط سياحية جديدة مثل " سياحة التسوق " و" سياحة التجوال "على خريطة العرض السياحى للمنتج السياحى الإسكندرى من خلال التكامل ما بين إمكانات الميناء البحرى لحركة السياحة الوافدة للإسكندرية وإمكانات الظهير الخلفى للميناء لتحقيق التنمية السياحية المستهدفة ، وبناء على ما سبق تم تقسيم مباحث الدراسة كالتالى .

أولاً: التوزيع الجغرافى لموانئ الركاب فى جمهورية مصر العربية .

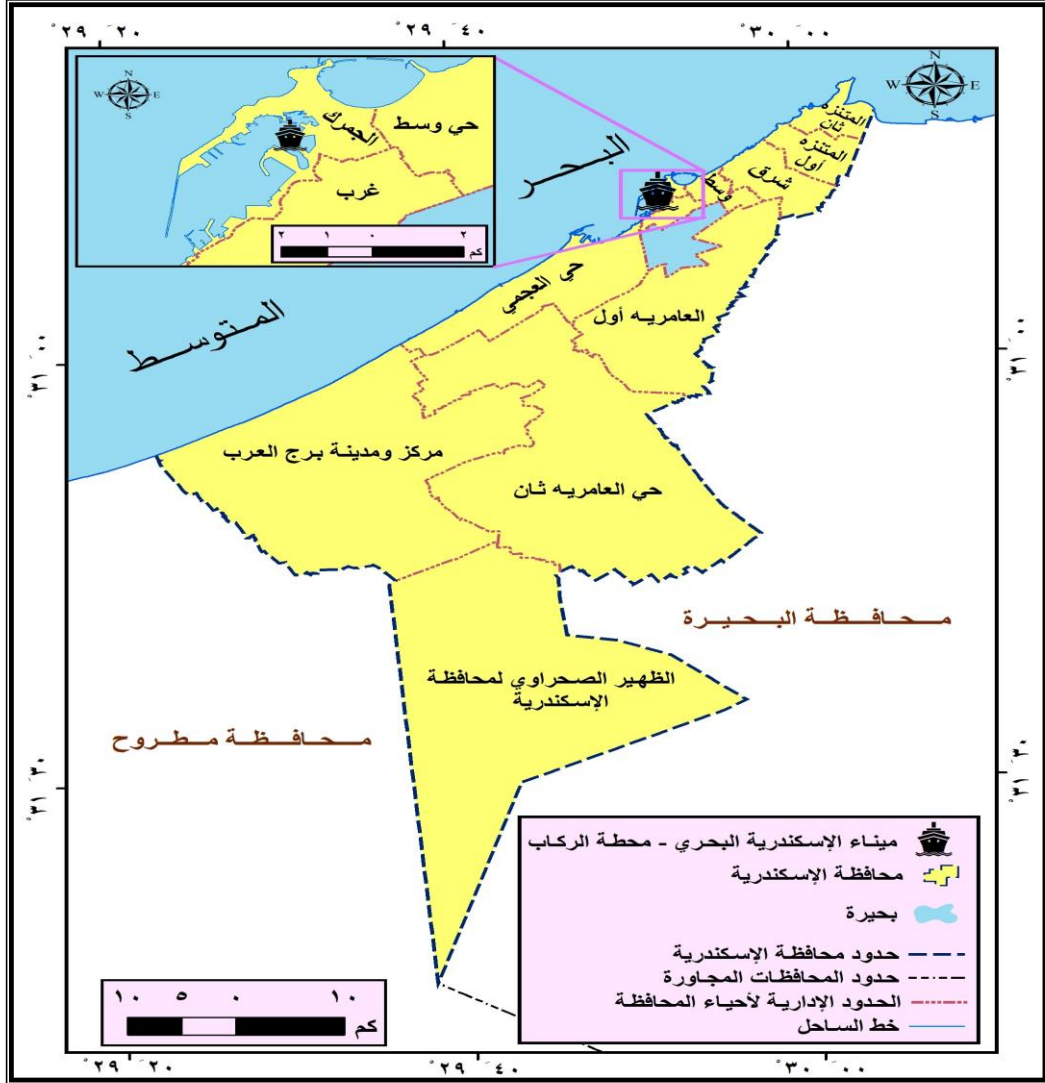
ثانياً: إمكانات مدينة الإسكندرية التسويقية كمقصد سياحى خدمى للميناء .

- ثالثاً: مقومات الجذب السياحي لميناء الإسكندرية الداعمة لسياحة التسوق .
- رابعاً: مقومات المقصد السياحي الجاذبة لحركة التجوال .
- خامساً: مقومات المركز التجارى بمحطة الركاب السياحية البحرية .
- سادساً: المسارات السياحية المقترحة لتطوير سياحة التجوال بالميناء .
- سابعاً: حركة السياحة البحرية الوافدة لميناء الإسكندرية .
- ثامناً: خصائص الحركة السياحية لميناء الإسكندرية .

التعريف بمنطقة الدراسة:

تعد الإسكندرية العاصمة الثانية لمصر وقد كانت عاصمتها قديماً، وهي عاصمة لمحافظة الإسكندرية وأكبر مدنها، تقع على ساحل البحر الأبيض المتوسط بطول حوالي ٥٥ كم شمال غرب دلتا النيل، يحدها من الشمال البحر المتوسط، وبحيرة مريوط جنوباً حتى الكيلو ٧١ على طريق القاهرة الإسكندرية الصحراوي، وتقع الإسكندرية شمال غرب الدلتا على شريط ساحلي بطول ٧٠ كيلو متر من الشرق إلى الغرب، حيث يحدها من جهة الشمال البحر المتوسط، يحدها من جهة الشرق خليج أبو قير ومركز إدكو، ومنطقة سيدي كرير غرباً حتى الكيلو ٣٦.٣٠ على طريق الإسكندرية - مطروح السريع.

أمّا من جهتي الشرق والجنوب فتحدها محافظة البحيرة، ومن جهة الغرب محافظة مطروح، وبالنظر إلى الموقع الفلكي، فإنّ محافظة الإسكندرية تقع فيما بين خطي طول ٢٢ '٢٩ - ٣٠ '٥ شرقاً، ودائرتي عرض ٣٠ '١٥ - ٣١ '١٩ شمالاً، وتبعدُ نحو ١٨٣ كيلومتراً نحو الشمال الغربي من عاصمة البلاد (مدينة القاهرة).



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادًا على - خرائط الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الحدود الإدارية لمصر، ٢٠١٧م - الصور الفضائية، Google Earth، ٢٠١٩م. باستخدام برنامج ARC GIS 10,8

شكل (١) الموقع الجغرافي لمحافظة الإسكندرية ومحطة ركاب ميناء الإسكندرية البحري.

أسباب اختيار الموضوع:

كانت للباحثة عدة أسباب ومبررات لاختيار موضوع البحث منها على سبيل

المثال مايلي:

١- السياحة نشاط اقتصادي مهم حيث إنها توفر فرص عمل للسكان في الخدمات الفندقية والمطاعم وغيرها مما يؤدي إلى المساهمة في القضاء على مشكلة البطالة .

٢- مازالت الإسكندرية كنزا بحثيا لم يكتشف كله وفيها متسع لإجراء الكثير من الأبحاث والدراسات للتعرف عليها واستغلال ما بها من ثروات، وعلى رأسها سياحة الموانئ البحرية.

٣- يدخل موضوع البحث داخل نطاق الجغرافيا الاقتصادية حيث إنه يركز علي المقومات الجغرافية للسياحة في منطقة الدراسة مما يترتب عليه الوقوف علي أهم المشكلات التي تواجه التنمية الاقتصادية والسياحية في المنطقة حتي يتمكن من خلالها وضع تصور مستقبلي للخريطة التنموية بالمنطقة، وكذلك المساهمة في الحد من مشكلة البطالة عن طريق اشتغال جزء كبير من العمالة في الأنشطة المباشرة وغير المباشرة التي تخدم السياحة.

مشكلة الدراسة:

تتطلب التطورات المستمرة في مجال سياحة الرحلات البحرية واشتداد حدة المنافسة العالمية بين الموانئ البحرية، الإهتمام بتطوير وتحسين مستوى الخدمات والتسهيلات التي يوفرها أى ميناء بحري يعمل في المجال وتوفير منتج سياحي جاذب ومتميز يخلق الميزة التنافسية للميناء كمقصد لسياحة الرحلات البحرية، لذلك ستركز المشكلة البحثية على التطبيق على ميناء الإسكندرية البحري كمقصد سياحي يعمل بين الموانئ العالمية العاملة في مجال سياحة الرحلات البحرية وخاصة موانئ البحر

المتوسط، وذلك من خلال دراسة " جانب العرض " لكل من الميناء ومدينته، بالإضافة إلى دراسة وتحليل "جانب الطلب" والمتمثل في حركة السياحة البحرية الوافدة إلى ميناء الإسكندرية كسوق سياحية مستهدفة في تنمية الطلب على المنتج السياحي السكندري .

أهداف الدراسة:

- وضع توصيف وتحليل شامل لجانب العرض السياحي لميناء الإسكندرية البحرى ومدينته كمقصد سياحي للرحلات البحرية في منطقة البحر المتوسط وإمكانية تنميتها.
- تحليل حركة الساح والطلب السياحي على ميناء الإسكندرية البحرى وقياس التجربة السياحية لسائحي الرحلات البحرية الوافدين لميناء الإسكندرية.
- إبراز أهمية هذا النمط السياحي من خلال تتبع تطور حركة السياح.

فرضيات الدراسة:

- ١- إمكانية تطوير ميناء الإسكندرية البحرى ليصبح ميناء سياحياً عالمياً.
- ٢- يمكن الترويج السياحي وتنمية الطلب على المنتج السياحي السكندري من خلال إستهداف سوق سياحة الرحلات البحرية.

صعوبات ومراحل الدراسة:

استهدفت الدراسة الميدانية التعرف على السائح البحرى الوافد لميناء الإسكندرية وتقييمه للميناء كمقصد لسياحة الرحلات البحرية والتعرف على دوافعه وتقييم تجربته السياحية بالإضافة إلى التسويق لمشروعات جديدة وفقاً لطبيعة كل منتج سياحي مستهدف من الدراسة الميدانية سواء بالنسبة لـ " سياحة التسوق " والمتمثل في " مشروع المركز التجارى بمحطة الركاب السياحية البحرية " أو بالنسبة لـ " سياحة التجوال " والمتمثل في " مشروع مسارات التجوال السبع السياحية "، وقد اعتمدت منهجية الدراسة على الطريقة العشوائية فى أخذ العينة من مجتمع الدراسة ، حيث تم اختيار عينة ممثلة

من سائحي الرحلات البحرية ، تم توزيع عدد ٢٣٠ إستمارة في منطقة الدراسة (ميناء الاسكندرية) ، وقد بلغ عدد الإستمارات الصالحة للتحليل ٢٠٠ إستمارة بنسبة إستجابة (٨٧٪) قابلة للتفريغ وأعتمدت أدوات التحليل على الجداول التكرارية النسبية والرسوم البيانية لإستخلاص النتائج، ويتمثل النطاق الزمني لتنفيذ الإستبيان خلال الفترة من يوليو إلى شهر نوفمبر ٢٠١٩م.

الدراسات السابقة:

١ - حسام الدين جاد الرب احمد (٢٠٠٠)^(٥)

تناولت الدراسة تطور الصناعة في منطقة غرب الإسكندرية ، والتوزيع الجغرافي للصناعة وكذلك دراسة التوزيع الجغرافي للهياكل الصناعية في منطقة غرب الاسكندرية ثم تناول قضية توطن الأنشطة الصناعية بالمنطقة ، والعوامل المؤثرة فيها مع مراعاة التوجه الجغرافي وطبوغرافية المنطقة وتأثير البحر ثم دراسة التركيب الحجمي للصناعة في المنطقة وقد تعرض لدراسة بعض النماذج للمؤسسات الكبيرة والصناعات الضخمة والصناعات عالية التكنولوجيا والصناعات المخططة مثل مدينة برج العرب الجديدة والصناعات الصديقة للبيئة وتوصلت الدراسة باقتراح وضع الحلول والخطط المستقبلية للتمية.

٢ - عبد الله محمد عبدالعال (٢٠٠٧)^(٦)

تهدف الدراسة بصفة عامة إلى تقدير الكفاءة الإنتاجية والاقتصادية للمراكب العاملة في ميناء الاسكندرية وناقشت الدراسة تحليل كل بنود التكاليف الاقتصادية للميناء وكذلك التكاليف الاستثمارية والتشغيلية وأهميتها النسبية وبعض معايير التقييم المالي والاقتصادي للميناء .

٣ - أحمد اسماعيل البادى (٢٠١٣م)^(٧)

هدفت الدراسة الى تحديد أخطار الممتلكات بميناء الإسكندرية من حيث المساحة المائية والواجهة البحرية والمساحة الأرضية وكذلك، قياس أخطار الممتلكات بميناء الإسكندرية وتناولت الدراسة إستراتيجيات إدارة الخطر وتجارب الموانئ البحرية المتقدمة في هذا المجال.

مناهج الدراسة:

اعتمدت الباحثة فى إجراء الدراسة على مايلي:

- ١- **المنهج الوصفي التحليلي:** يستخدم هذا المنهج فى تحليل جانب العرض لميناء الإسكندرية البحرى ومدينته كمقصد سياحى للرحلات البحرية.
- ٢- **المنهج التطبيقي:** وفى إطار هذا المنهج اعتمدت الباحثة على التحليل الوصفي والكمى لحركة السياح الوافدة الى ميناء الإسكندرية من خلال إجراء الدراسة الميدانية والتي تمثلت فى توزيع إستمارات استبيان على سائحي الرحلات البحرية بميناء الإسكندرية البحرى.
- ٣- **المنهج الموضوعى :** وقد تم استخدام هذا المنهج فى الربط بين الظواهرات الجغرافية المختلفة لإبراز العلاقات التبادلية بين السكان والطبيعة فى منطقة الدراسة ، وكذلك دراسة الأنشطة الاقتصادية والموارد الاقتصادية المختلفة والحرف المرتبطة بنشاط السكان فى منطقة الدراسة .

أساليب الدراسة:

علاوة على المناهج السابقة فقد اعتمدت الدراسة على عدد من الأساليب التي ستساهم فى إخراج الدراسة فى شكلها الجغرافي المتميز والذي يتيح سهولة وعرض البيانات فى اشكال وخرائط وجداول، ويمكن توضيح أهم الأساليب على النحو التالي.

١ - الأسلوب الكمي والإحصائي. Quantitative Technic

تم استخدام الأسلوب الكمي والوصفي في الدراسة إلى جانب دراسة للخطط الحالية والمستقبلية للتنمية السياحية التي تصدرها الهيئات والوزارات المختصة بهذا المجال السياحي.

٢ - الأسلوب الكارتوجرافي. Cartographic Technic

تم الاعتماد على الأسلوب الكمي والتمثيل الكارتوجرافي لعرض النتائج حتى يمكن إدراك طبيعة التفاعلات والتأثيرات المتبادلة بين الظواهر المختلفة بمنطقة الدراسة، كما استعانت الدراسة بالرسوم البيانية في تتبع الظاهرة وتفسير التطور الزمني لها ورسم المنحنيات والأعمدة البيانية البسيطة والمركبة وغيرها.

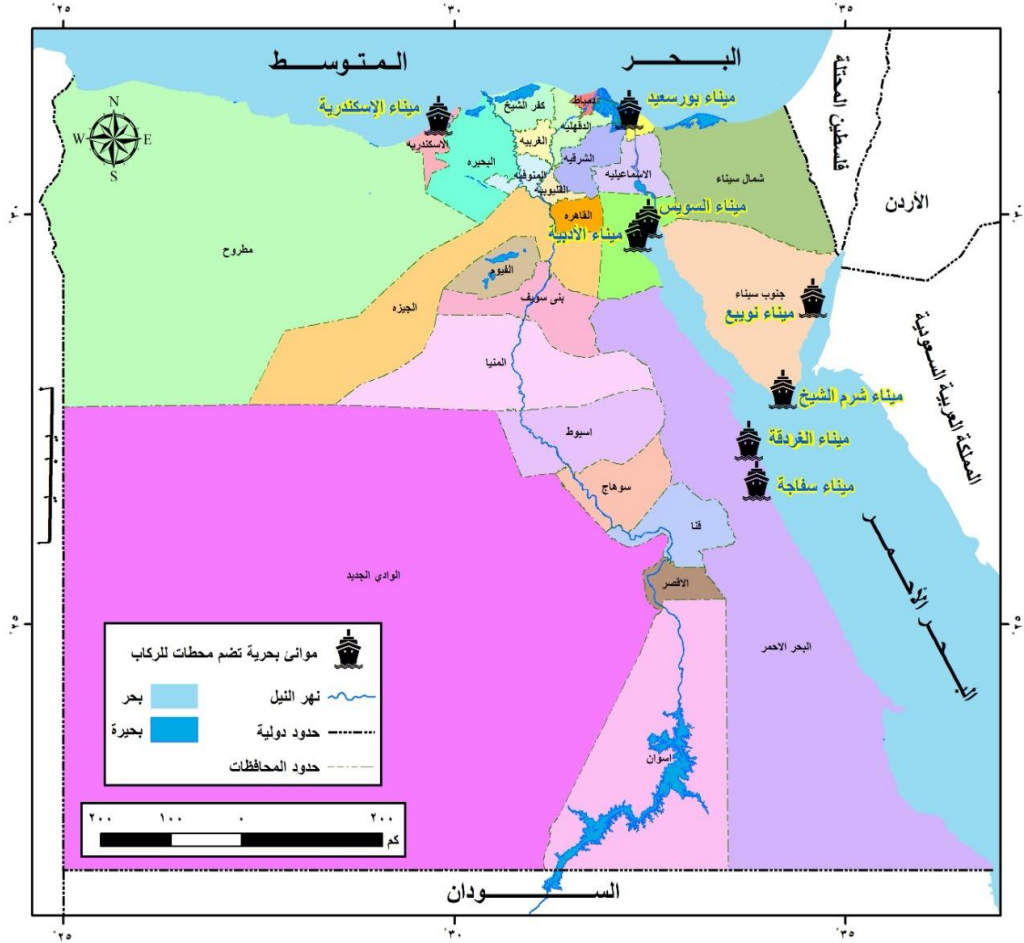
٣ - الدراسة الميدانية.

لمزيد من إلقاء الضوء على موضوع الدراسة تم تصميم نماذج استبانة لدراسة بعض الظواهر المرتبطة بالسياحة واتجاهاتها وكذلك إلقاء الضوء على وجود الخدمات والمرافق السياحية والبنية التحتية للمنشآت.

أولاً: التوزيع الجغرافي لموانئ الركاب في جمهورية مصر العربية

يوجد بمصر حوالي ١٥ ميناء تجارياً أهمها ميناء الإسكندرية والكثير من الموانئ التخصصية وتنقسم إلى موانئ بترولية وعددها ١١ وأهمها ميناء رأس غارب وموانئ تعدينية وعددها ٧ وأهمها ميناء سفاجا التعديني (أبو طرطور) وموانئ سياحية وعددها ٥ وأهمها ميناء بورت غالب وموانئ صيد وعددها ٤ وأهمها ميناء الصيد البحري ببور سعيد كما يوجد بمصر ١٧ نقطة سروج وأهمها الانفوشي وأبو قير وميناء مطروح.

وتتمتع ثماني موانئ بحرية بمحطات للركاب تخدم حركة السياحة البحرية القادمة الى مصر والمغادرة منها - كما يوضح الشكل (٢) ويمكن إبراز أهم خصائص هذه الموانئ فيما يلي:



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادًا على - خرائط الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الحدود الإدارية لمصر، ٢٠١٧م. - الصور الفضائية، Google Earth، ٢٠١٩م. باستخدام برنامج ARC GIS 10,8

شكل (٢) التوزيع الجغرافي للموانئ البحرية التي تضم محطات للركاب في جمهورية مصر العربية.

• ميناء بورسعيد

يقع ميناء بورسعيد على المدخل الشمالي لقناة السويس ويعتبر أحد أهم الموانئ المصرية نظرا لموقعه المتميز على مدخل أكبر ممر ملاحى عالمى (قناة السويس) وفى منتصف أكبر خط ملاحى تجارى يصل أوروبا بالشرق كما يعد أكبر ميناء عبور فى العالم^(٨).

الخدمات اللوجستية وتسهيلات الميناء:

تتميز الأرصفة والمحطات المتخصصة لميناء بورسعيد بأن العمل فيها موزع على شكل محطات مستقلة فهناك محطة الغلال، محطة الحاويات ويبلغ عدد الأرصفة بالميناء ٣٧ رصيفا تنقسم إلى أرصفة للبضائع العامة، رصيف اليخوت ومحطة للركاب، و كل محطة عبارة عن مجموعة أرصفة مع منطقة العمل الخاصة، وقد حقق هذا التخصص فى العمل رفع مستوى الإنتاجية وخفض تكلفة التشغيل و تقديم خدمات ذات كفاء عالية.

• ميناء الأدبية:

هو أحد الموانئ المصرية التابعة إلى الهيئة العامة لموانئ بورسعيد، ويقع على الشاطئ الغربى لخليج السويس وعلى مسافة حوالى ١٧ كيلو متر من مدينة السويس ، يتكون هذا الميناء من تسعة أرصفة تبلغ أطوالها حوالى ١٨٤٠ متر وغطس يتراوح بين ٢٧ - ٤٢ قدم.

• ميناء شرم الشيخ:

يقع الميناء فى أقصى جنوب شبه جزيرة سيناء عند ملتقى خليجى السويس والعقبة عند رأس المثلث الجنوبي الذى تمثله شبه جزيرة سيناء على مسافة ١٥٦ ميل بحري من ميناء السويس، ٣٨٠ كم جنوب مدينة السويس، ٤٩٠ كم من القاهرة.

تبرز أهمية ميناء شرم الشيخ في موقعه المتميز لخدمة الأغراض السياحية بصفة عامة وسياحة اليخوت والرياضة البحرية بصفة خاصة فضلا عن أنه أحد المنافذ البحرية لمحافظة جنوب سيناء، ويشمل مشروع تطوير ميناء شرم الشيخ إنشاء مجمع سياحي، يتضمن إقامة محطة ركاب سياحية، ومارينا لليخوت، ومركز ترفيهي، بهدف دعم وتنشيط السياحة بمحافظة جنوب سيناء ، وكذلك وصيانة المنشآت واليخوت، بمنطقة شرم الشيخ بحمولة تصل إلي ٢٠٠ طن^(٩).

• ميناء نويبع :

هو أحد الموانئ المصرية التابعة للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، ويقع على الساحل الغربي لخليج العقبة وعلى مسافة حوالي ١٦٨ كيلو متر شمال شرم الشيخ ومسافة ٦٤ كيلو متر جنوب طابا ، الطاقة الاستيعابية له مليون راكب سنوياً^(١٠).

• ميناء سفاجا:

يعد ميناء سفاجا من أقدم الموانئ علي البحر الأحمر حيث بدأ نشاطه الحقيقي منذ عام ١٩١١ م بتصدير خام الفوسفات ، وهو نقطة الارتكاز الرئيسة لقواتنا البحرية في تامين الجهة الشرقية الجنوبية لمصر فضلا عن قيام الميناء منذ فترة طويلة بخدمة حجاج^(١١) بيت الله الحرام وحركة التجارة مع دول الاتجاه الجنوبي والشرقي لمصر ، يقع على مسافة ٦٠ كم جنوب الغردقة ، وعمق الميناء كبير يسمح باستقبال السفن كبيرة الغاطس، ويرتبط بالقاهرة عن طريق الطريق الساحلي حتى الزعفرانة مارا بطريق الكريمات وحلوان بطول ٤٠٠ كم ، ويرتبط الميناء جنوبا بالحمراوين بطريق طوله ٦٠ كم والقصير بطريق طوله ٨٠ كم وبمحافظة قنا بطريق بري طوله ١٦٠ كم وخط سكة حديد.

الخدمات اللوجستية لميناء سفاجا:

تزداد أهمية الميناء لقربه من الموانئ السعودية مما ساعد على تنشيط حركة السفر والوصول لحجاج بيت الله الحرام ورحلات العمرة وأيضا العمالة المصرية وتنشيط السياحة العربية، وتم تطوير ميناء سفاجا في عام ٢٠١٨م و إنشاء محطة متعددة الأغراض (حاويات / بضائع عامة) ، على مساحة ٥٠٠ ألف متر مربع، ورسيف بطول ٨٠٠ م طولي، لاستقبال سفن البضائع العامة، والحاويات بطاقة نصف مليون حاوية سنويا، تصل إلى ٣ ملايين حاوية، واستقبال بضائع عامة بطاقة ١,٥ مليون طن تصل إلى ٧ ملايين طن سنويا^(١٢).

• ميناء الغردقة :

يقع الميناء على الساحل الغربي للبحر الأحمر بالقرب من مدخل خليج السويس على مسافة ٣٧٠ كم جنوب السويس، وتبرز أهمية الميناء لموقعه وخدمة السياحة العالمية بمنطقة البحر الأحمر وسياحة اليخوت بأنوعها وسياحة سفن الرحلات الطويلة^(١٣).

• ميناء السويس :

ميناء السويس أو بورتوفيق هو أحد الموانئ المصرية التابعة للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، ويقع الميناء على ساحل البحر الأحمر بالمدخل الجنوبي لقناة السويس في مصر، تمتد حدود الميناء من منطقة رأس مسلة إلي رأس السادات، و تبلغ مساحة الميناء الإجمالية ١٥٨,٠٧٣,٠٠٠ متر مربع، وتبلغ طاقته الاستيعابية ٣.٥ مليون طن سنويا، ويعمل الميناء لمدة ٢٤ ساعة يوميا في ثلاث فترات^(١٤).

• ميناء الإسكندرية :

يحتل ميناء الإسكندرية البحري الصدارة بين موانئ جمهورية مصر العربية فيما يتعلق بحجم حركة التجارة، حيث يتم من خلاله تداول ما يقرب من ٦٠% من تجارة مصر الخارجية، و تقع مدينة الإسكندرية عند طرف فرع رشيد لنهر النيل بين البحر

المتوسط وبحيرة مريوط، وتضم الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ميناءين وهما ميناء الإسكندرية و ميناء الدخيلة، ويعد الأخير امتدادا طبيعيا لميناء الإسكندرية وقد بدأ العمل بميناء الدخيلة منذ عام ١٩٨٠ وبدأ استخدامه مرحليا منذ عام ١٩٨٦ م .



صورة (٢) إحدى الحاويات من داخل الميناء
اثناء العمل الميداني للباحثة اغسطس
٢٠١٩م.

صورة (١) توضح مدخل الميناء اثناء العمل
الميداني للباحثة اغسطس ٢٠١٩م.

محور المحطات المتخصصة لميناء الإسكندرية:

١- محطة الركاب البحرية

تعد أهم مرفق لخدمة السياحة^(١٥) للقادمين والمغادرين كما تختص أعمالها بالركاب والسياحة وتبلغ مساحتها ١٥ ألف متر مربع بارتفاع طابقين ويتكون من سوق حرة ومركز تجاري وترفيهي متكامل ويشمل ٨٠٠٠ مترا مربعا من المسطحات التجارية والمطاعم والكافيتريات تشمل ١٢٠ محلا مضييفا.

٢- محور محطات الحبوب

منطقة متخصصة لاستقبال الغلال والتخزين المؤقت، بها ساحات انتظار سيارات النقل التي سيتم تحميلها بالغلال المعبأة في وتعد هذه الصوامع المخزون الاستراتيجي للحبوب في الدولة.

٣- محور محطات البترول

تقع في نهاية الحدود الغربية للميناء ويخدمها أرصفة ١/٨٧ - ٢ - ٣ - ٤ وتستخدم لاستقبال زيوت الطعام والمنتجات البترولية وخدمات تموين السفن وتستخدم في تصدير خام البترول، والأسفلت.

٤- محطة الفحم

تتم إدارة المحطة بمعرفة شركة النصر لفحم الكوك^(١٦) الكيماويات الأساسية و تقوم هذه الشركة بتشغيل معدات المناولة الموجودة بالمحطة داخل الميناء وتخدم المحطة داخل الميناء الأرصفة ٦١ - ٦٢ - ٦٣ - ٦٤ و طولها ٣٦٥ م و عمق المياه بجوارها ١٠م بما يسمح بمرور السفن حتى حمولة ٣٠٠٠٠ طن أو سفينتين في وقت واحد أو ثلاث سفن من طراز أصغر والعمق العملي هو ٣٣ قدم ما بين السفن والأرصفة ، وعمليات تداول الفحم تتم بواسطة أوناش علي الأرصفة و يتم استخدام روافع يتحرك اثنان منها على قضبان المسافة بينهما ٦٠م و لهما ذراع تفريغ طوله ٢١.٥ م من حافة الرصيف بما يمكن معه شحن القطارات مباشرة من السفينة .

٥- محطة المواشي

تقع في نهاية الحدود الغربية للميناء ويخدمها رصيف ٨٦ ويستخدم في استيراد المواشي.

٦- محطة الإشارات القمرية

تقع مواجهة لمدخل الميناء، عبارة عن برج دائري قطره خمسة أمتار وارتفاعه ٤٢ متراً.

٧- محور محطات الحاويات بميناء الإسكندرية:

تشمل شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والشركات العاملة في هذا المجال، وتخدمها الأرصفة ٤٩ - ٥١ - ٥٣ - ٥٤ - وتبلغ المساحة الكلية لمحطة الحاويات ١٦٣٠٠٠ متر مربع، وبها معدات عملاقة للمناولة والنقل^(١٧).

٨- محطة هاتشون الصينية (HPH) للحاويات:

تبلغ قيمة الاستثمارات حوالي ٧٥٠ مليون جنيه بجانب استثمارات إضافية ٤٥٠ مليون دولار تستوعب ٤٢٠.٠٠٠ حاوية (٢١٠.٠٠٠ حاوية في كل ميناء) مقامة على ٧١ / ٧٢ / ٧٣ بميناء الإسكندرية، والأخرى على رصيف ٩٨ بميناء الدخيلة.

ثانياً: إمكانات مدينة الإسكندرية التسويقية كمقصد سياحي خدمي للميناء:

يوجد تنوع كبير في إمكانات التسوق في مدينة الإسكندرية هذا التنوع يمكن تقسيمه وفقاً لتسهيلات التسوق المختلفة المتوفرة في المدينة كما يلي:

الأسواق الشعبية والمطاعم والمقاهي ذات الطابع المحلي Street / local markets:

تجذب الأسواق الشعبية بالمدينة عدداً كبيراً من سائحي الرحلات البحرية الوافدين لميناء الإسكندرية لرغبتهم في معايشة البيئة المحلية أثناء قيامهم بالتسوق داخل المدينة، وهو أول ما يستقر عنه السائح عند وصوله للميناء، وتوجد العديد من الأسواق الشعبية الواقعة في مركز المدينة الظهر الخلفي لميناء الإسكندرية، بالإضافة إلى المطاعم والمقاهي المحلية والتي يمكن أن توفر للسائح تجربة سياحية فريدة، حيث يعد شراء المأكولات والمشروبات المحلية واحدة من الأنشطة التسويقية التي يمارسها السائح^(١٨).

ومن أهم ما يميز الأسواق الشعبية المحلية للمدينة ويعطيها قيمة مضافة هو الخلفية التراثية والتاريخية لكل سوق من هذه الأسواق، وهو ما يعطي للسائح تجربة سياحية تسويقية مميزة وفريدة عند ممارسته للتسوق في الأسواق الشعبية التي أصبحت نمطاً سياحياً شهيراً في العديد من المقاصد السياحية خاصة في منطقة الشرق الأوسط، ومن نماذج الأسواق الشعبية مايلي:

زنقة الستات تعد من أشهر الأسواق الشعبية ليس فقط على مستوى مصر بل أن شهرتها اتخذت صفة العالمية، فهي واحدة من بقايا الأسواق العثمانية الواقعة في منطقة المنشية التي تعد من أشهر مناطق الإسكندرية التجارية القديمة ومن أعرق أحيائها، وقد كان يطلق على سوق " زنقة الستات " قديماً " سوق المغاربة "، حيث كان التجار الوافدون من المغرب وليبيا يتمركزون في حي المنشية لبيع جميع أنواع الخردوات التي كانوا يجلبونها معهم بالإضافة إلى السجاجيد والبطاطين وهكذا أقيم السوق^(١٩)، بالإضافة إلى سوق العطارين الذي يتميز بخلفية تاريخية ترجع للعصر المملوكي حيث اشتهر بتجارة التوابل والعمور، وبمرور الزمن إختفت دكاكين العطارين وظهرت محال بيع الأنتيكات والأثاث والتي قامت على بيع ممتلكات الجاليات الأجنبية التي غادرت المدينة والتي يعود بعضها إلى العصر النابليوني وقد حظيت محال التحف والأنتيكات في العطارين بشهرة عالمية فيأتي إليها المنقبون من كل البلاد بحثاً عن قطعة نادرة أو لوحة فنية أصلية^(٢٠).



صورة (٤) المشغولات اليدوية والتحف في منطقة السوق القديم يوليو ٢٠١٩م



صورة (٣) مدخل سوق العطارين الشعبي يوليو ٢٠١٩م



صورة (٦) المشغولات والسجاد اليدوى

في العطارين يوليو ٢٠١٩ م



صورة (٥) مدخل زنقة الستات (السوق

الشعبى) يوليو ٢٠١٩ م

ومن نماذج المطاعم والمقاهى ذات الطابع المحلى والتراثى والتاريخى مقهى أنتيوس الذى تأسس عام ١٩٠٠ ويعد واحداً من أقدم المقاهي والمطاعم في الإسكندرية، ويتمتع المقهى بذوق معمارى جاذب فى الأسقف والجدران المزينة والأثاث وكذلك الأعمدة الفخمة الجميلة والتماثيل المنحوتة المستوحاة من العبق اليوناني.

مقهى تريانون يشتهر بوجبات الإفطار الأوروبية ويرجع تاريخ انشائه إلى عام ١٩٠٥ وقد قضى الشاعر اليوناني العالمي الشهير قسطنطين كفاي معظم وقت فراغه، كما استقبل ضيوفاً بارزين منهم أفراد العائلة المالكة المصرية والرؤساء الأجانب وكوكب الشرق أم كلثوم .



صورة (٨) مقهى بستروديس الدراسة

الميدانية للباحثة نوفمبر ٢٠١٩ م



صورة (٧) مقهى تريانون الدراسة الميدانية

للباحثة نوفمبر ٢٠١٩ م

مقهى بستروديس يستمد اسمه من إسم مغامر يوناني استقر في الإسكندرية وأسس مخبزاً عام ١٩٢٣ والمطعم تضم قائمته المشروبات والأكلات اليونانية التقليدية. **مقهى فاروق** وهو مقهى شعبي يوجد في منطقة بحري " الأنفوشي " وله قصة تاريخية ترجع إلى زيارة الملك فاروق له عام ١٩٣٨. (٢١)

• **المراكز التجارية الحديثة Shopping centers / Shopping malls:**

تؤدي المراكز التجارية الحديثة دوراً هاماً في جذب المتاجر ذات العلامات التجارية العالمية وهو ما يساعد على إحياء سياحة التسوق (٢٢)، وبالفعل وضعت وزارة السياحة برنامجاً لإحياء سياحة التسوق يتضمن تشجيع شركات تطوير المراكز التجارية على إنشاء العديد من المراكز التجارية والتعاقد مع العلامات التجارية العالمية التي تجذب السائحين ، وقد تضمن البرنامج أيضاً تشجيع المحال العالمية على تصنيع منتجاتها في مصر خاصة مع توافر المواد الخام لصناعة الملابس القطنية والجلدية التي ترتفع أسعارها بشكل كبير بالخارج ، مما قد يؤدي إلى توفير منتجات عالمية بأسعار تنافسية مقارنة بمنتجات الدول الأخرى وهو ما قد يؤدي إلى جذب السائحين للتسوق .

ومن نماذج المراكز التجارية الحديثة **سان ستيفانو جراندي بلازا** وهو مركز تجارى وفندقى وسياحي ضخم يطل مباشرة على شاطئ البحر مباشرة، وتم إنشاؤه على مساحة ٣٠٠٠٠٠ م^٢ يضم سان ستيفانو مجموعة كبيرة من توكيلات المحال العالمية والمحال الفاخرة يبلغ عددها ١٨٠ محل، ومن مميزات موقع سان ستيفانو مول أنه سهل الوصول إليه، حيث يبعد عن الميناء ووسط المدينة حوالي ٩ كيلو مترات. **سيتى سنتر** وهو مركز تجارى ضخم يضم ٣٧٠ محل منها مجموعة كبيرة من المحال التي تحمل علامات تجارية عالمية وموقعه متميز سهل الوصول إليه بالقرب من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى (٢٣).

وكثير من المحال والبازارات داخل مول سان ستيفانو وسيتى سنتر والداون تاون تتعاقد مع شركات السياحة لتشجيع سائحي الرحلات البحرية من محبي التسوق على شراء هداياهم التذكارية وتناول المشروبات والأطعمة المحلية والعالمية المختلفة.



صورة (٩) مول سان ستيفانو جراند بلازا الدراسة الميدانية للباحثة نوفمبر ٢٠١٩م

• محال المنتجات الحرفية " البازارات السياحية " Craft shops / Bazaars

يوجد العديد من البازارات السياحية التي تقوم ببيع المنتجات والهدايا التذكارية سواء المستوردة أو محلية الصنع، إلا أن معظم المنتجات محلية الصنع ترد من خان الخليلي إلا القليل منها مصنع محلياً كمنتج له طابع سكندري يدوي، كما يوجد ورش لتصنيع المنتجات اليدوية الحرفية كهدايا تذكارية للسائحين بمنطقة قلعة قايتباي والأنفوشي السياحية، هذه الورش يعمل بها عدد قليل من الحرفيين وتعتمد هذه الورش على المهارات اليدوية والخامات المحلية.

معظم المنتجات التي تقوم تلك الورش الحرفية بإنتاجها هي منتجات خشبية تقوم على مهارة الحفر فى الخشب واستخدام بعض الخامات المحلية الصنع من المعادن

والأصداف والأقمشة والجلود وتتنوع تلك المنتجات الحرفية ما بين (نماذج السفن واليخوت الصغيرة - نماذج للآثار السكندرية - نماذج للكائنات البحرية التى تشتهر بها المدينة).

ويتردد على تلك الورش الحرفية أو البازارات عدد من سائحي الرحلات البحرية أثناء زيارتهم منطقة القلعة والأنفوشى خلال رحلتهم السياحية فى مدينة الإسكندرية، وقد أكدت المقابلات الشخصية مع عدد من أصحاب الورش الحرفية التى عكست خبرة سنوات عديدة فى التعامل مع السائحين أن السلوك التسوقى يختلف وفقاً للجنسيات المختلفة للسائحين المترددين على تلك الورش أو البازارات وأن أكثر الجنسيات إقبالاً على ممارسة التسوق هى السائح (الإيطالى - الأسبانى - اليونانى - الأمريكى - التركى - سائحي دول أمريكا الجنوبية).

وبالنسبة للمجهودات التسويقية لإمكانات التسوق فى مدينة الإسكندرية ومن خلال تحليل محتوى الكتيبات السياحية والمواقع الإلكترونية السياحية الرسمية التابعة للهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة وكذلك دليل مدينة إسكندرية السياحى الموجود كرابط إلكترونى على الموقع الرسمى لمحافظة الإسكندرية، بالإضافة إلى المواقع الإلكترونية لبعض الشركات السياحية الكبرى التى تعمل كوكيل سياحى وملاحى لخطوط الرحلات البحرية كشركة (شمال إفريقيا "ناسكو تورز" - كادمار - ترافكو) تبين أن جميعها تحتوى فيما يخص الترويج^(٢٤) لسياحة التسوق فى مدينة الإسكندرية على دعايا ومعلومات عن (الأسواق الشعبية والبازارات التى تبيع المنتجات والحلى اليدوية - المراكز التجارية الحديثة والعلامات التجارية العالمية - المطاعم والمقاهى الشهيرة التى تقدم المأكولات والمشروبات المحلية والغريبة).

ثالثاً: مقومات الجذب السياحي لميناء الإسكندرية الداعمة لسياحة التسوق

التسوق بالنسبة للسائح هو " نشاط من الأنشطة السياحية التي يمارسها خلال رحلته ويرتبط بنسبة ما يخصصه السائح من وقت وما ينفقه من مال^(٢٥)، أما التسوق بالنسبة للمقصد السياحي هو " أحد التسهيلات التي يجب أن تتوفر للسائح داخل المقصد السياحي كالنقل والإقامة إلى جانب عوامل الجذب السياحي الأخرى، ويعد وسط المدينة خاصة تلك التي لها طابع تاريخي وتراث ثقافي مميز من المقاصد السياحية الجاذبة لممارسة التسوق^(٢٦)، ومن تسهيلات التسوق داخل المدن والتي تعد في حد ذاتها عاملاً من عوامل الجذب السياحي إليها

- محال المنتجات الحرفية^(٢٧) " البازارات " Craft shops /Bazaars
- المراكز التجارية " المولات " Shopping centers / Shopping malls
- المحال التي تحمل ماركات عالمية Brand / Flagship stores
- الأسواق العامة أو الشعبية Street / local markets

والإنفاق السياحي على التسوق لا يرتبط كما هو المعتاد بشراء الهدايا التذكارية^(٢٨) من منتجات حرفية فقط، بل يتضمن أيضاً الإنفاق على شراء منتجات أخرى مثل (الأطعمة والمشروبات - الملابس والأحذية - الذهب والمجوهرات والإكسسوارات - الكتب والكروت والبوسترات السياحية - التماثيل والأعمال الفنية - الأثاث - المنتجات^(٢٩) الإلكترونية).

وترتبط نوعية سائح التسوق بنوعية السلوك التسوقي الذي يمارسه هؤلاء

السائحين^(٣٠) ويمكن التفرقة ما بين نوعين رئيسيين من سائحي التسوق وهما كالتالي:

- المتسوق السريع " المتسوق من أجل التسوق " International Shopper :

هذه النوعية من سائحي التسوق هي التي تعرف تماماً ما الذي تريد شرائه وجمعت المعلومات حوله من مصادر مختلفة وتبحث عنه لشراؤه فالتسوق بالنسبة لهم

وسيلة وليس هدفاً في حد ذاته، ولذلك فإن هذا النوع من المتسوقين لا يستغرق وقتاً طويلاً ولا يقطع مسافات كبيرة في جولته التسوقية فجولته التسوقية تنتهى بمجرد حصوله على ما يريد^(٣١).

• المتسوق الترفيهي " المتمتع بالتسوق " Leisure Shopper :

هذه النوعية من سائحي التسوق هي التي تخوض تجربة التسوق من أجل المتعة والمغامرة والترفيه، حيث يكون الإستمتاع بالتسوق هو الهدف الرئيسي من ممارسة التسوق لذلك فهم يقومون بشراء منتجات لم يكونوا مخططين لشرائها من قبل ويكونوا أكثر قابلية لإستكمال جولتهم التسوقية فهي لا تنتهى بمجرد قيامهم بالشراء^(٣٢)، ولذلك فإن هذا النوع من المتسوقين يستغرق وقت أطول ويقطع مسافات أكبر في جولته التسوقية بخلاف النوع السابق، ويمكن تقسيم إمكانات المقصد السياحي لميناء الإسكندرية الداعمة لسياحة التسوق الى مايلي:

• إمكانات الميناء السياحية للتسوق

التسوق هو أحد الأنشطة السياحية التي يمكن الاستفادة من حركة السياحة البحرية الوافدة لميناء الإسكندرية في خلق طلب سياحي عليها من خلال الإمكانيات والتسهيلات الداعمة لسياحة التسوق والتي تتوفر داخل الميناء كـ " محلات البمبوتية- المحطة البحرية".

محال البمبوتية :

يرجع تاريخ البمبوتية للعهد الملكي منذ عام ١٨٦٩ وقبل إنشاء مبنى المحطة البحرية عام ١٩٦٢، البمبوتية هم تجار البحر الذين يعملون على المراكب مع السفن العابرة ، والبمبوتية يتقنون عدة لغات يتعاملون بها مع السياح والسفن الأجنبية العابرة رغم أن غالبيتهم لم يحصلوا على أية شهادة دراسية ومع ذلك أتقنوا اللغة وبرعوا في التجارة والبيع والشراء مع السائحين الأجانب^(٣٣).

وتتنوع المنتجات التي يبيعها البمبوتي لركاب السفن المرابطة بالميناء ما بين منتجات تراثية ويدوية وحرفية وجلدية وفضية وحلى وبرديات وملبوسات قطنية، معظم تلك المنتجات يأتي من ورش حرفية فى الموسيقى وكرداسة وخان الخليلي وإمبابة بالقاهرة، ويرجع ذلك لتراجع الصناعات الحرفية المنتجة للسائحين فى الإسكندرية، بل أن معظم الحرفيين المهرة تركوا الإسكندرية ليعملوا فى القاهرة^(٣٤).

تمثل محال البمبوتية أحد التسهيلات التسويقية التى تقع خارج مبنى المحطة البحرية وهو الجانب الوحيد من تسهيلات التسوق الذى يعمل بكامل طاقته منذ إنتهاء أعمال تطوير المحطة البحرية عام ٢٠٠٧، وهى عبارة عن مبنى أفقى يضم عدد ٣٨ وحدة تجارية يعمل بها حوالى ١١٨ بمبوتى تم إنشاؤها حفاظاً على البعد الاجتماعى وإحياء للتراث القديم للبمبوتية فى المحطة البحرية^(٣٥).

وقد أكدت المقابلات الشخصية مع عدد من أصحاب محال البمبوتية التى عكست خبرة سنوات عديدة فى التعامل مع سائحي الرحلات البحرية على أن السلوك التسوقى يختلف وفقاً للجنسيات المختلفة لسائحي الرحلات البحرية المترددين على محال البمبوتية وأن أكثر الجنسيات إقبالاً على ممارسة التسوق داخل حرم الميناء هى السائح (الإيطالى - الأسباني - اليونانى - الأمريكى - المكسيكى - السويسرى - سائحي دول أمريكا الجنوبية - جنوب أفريقيا).

• محطة الركاب السياحية البحرية:

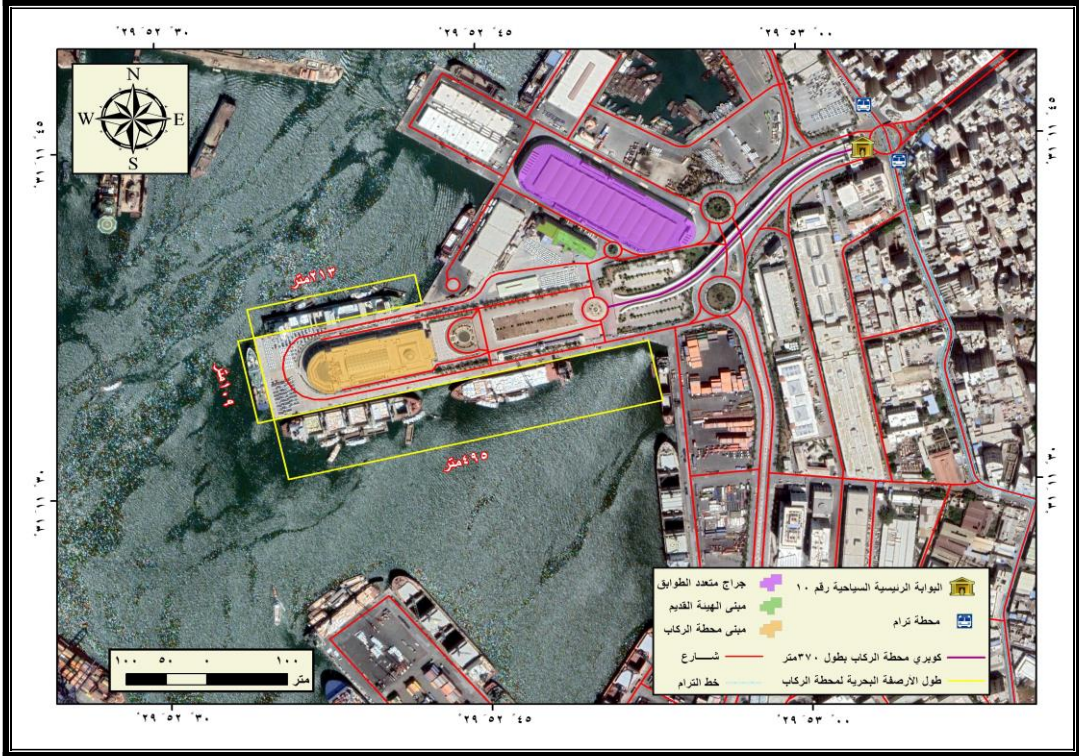
يعد مشروع تطوير ميناء الإسكندرية من أبرز المشروعات التى تضمنتها الخطة الخمسية التى وضعتها وزارة النقل بالتعاون مع هيئات الموانئ لتطوير الموانئ الرئيسية خلال الفترة السابقة من عام (٢٠١٠ - ٢٠١٥م)، وقد هدفت الخطة إلى الإهتمام

بالبنية الأساسية لميناء الإسكندرية وتطويرها لمواكبة التقدم فى صناعة النقل البحرى على المستوى العالمى وإكسابها القدرة التنافسية بشكل عام وبشكل خاص فى مجال إستقبال سفن الرحلات البحرية السياحية كأحد أكبر الموانئ فى حوض البحر المتوسط وذلك وفقاً للمتطلبات العالمية الحديثة^(٣٦).

وتبلغ المساحة الكلية لموقع المحطة البحرية ١٥٠٠٠ م^٢ والمساحة الكلية لمبنى المحطة البحرية^(٣٧) ٨٤٣٠ م^٢، تخدم محطة الركاب البحرية ثلاثة أرصفة بحرية لاستقبال السفن السياحية بإجمالى ١٠٠٠ م^٢ وعمق ١١ م، تؤهلها لإستقبال السفن السياحية الضخمة ذات الغاطس الكبير^(٣٨).

الخدمات اللوجستية بالمنطقة:

إن مبنى المحطة البحرية مصمم لخدمة (٢٠٠٠ راكب / الساعة) وبإجمالى طاقة تشغيلية كلية للمحطة تبلغ (٥٠٠.٠٠٠ راكب / عام)، والمبنى مقسم إلى ٣ أجزاء رئيسية: الجزء الأول: خاص برجال الأعمال والشخصيات الهامة والمكاتب المختلفة بمساحة ٢٦٦٠ م^٢.



المصدر: من عمل الباحثة اعتمادًا على - الإدارة الهندسية للهيئة العامة لميناء الإسكندرية، مخطط المنطقة الثانية من رصيف ٦ إلى ١٢، الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، يناير ٢٠٢٠م. - الصور الفضائية، Google Earth، ٢٠٢٠م. باستخدام برنامج Arc GIS 10,8.

الشكل (٣) محطة الركاب بميناء الإسكندرية البحري.

الجزء الثاني: خاص بالتسويق وهو بمثابة مول تجارى أو مركز تجارى كبير يتكون من ١٠٧ محل ووحدرة تجارية ومكاتب شركات سياحية ووكلاء سياحيين ومساحات مفتوحة بمساحة ٤١٢٢ م^٢.

الجزء الثالث: خاص بجانب آخر من التسويق يشمل المطاعم والكافيتريات بعدد (٥ مطاعم - ٣ كافيتريات)، كما يضم الخدمات البنكية والإستعلامات السياحية والمكاتب الخاصة بإدارة المحطة مثل تفتيش الحقائب والجوازات والجمارك والحجر

الصحة وشرطة السياحة بمساحة ١٦٤٧ م^٢، وفي هذا الجزء تم تخصيص صالة مغادرة ووصول بسعة ١٠٠٠ راكب لتوفير الخدمات وتيسير حركة السائحين، كما تم ميكنة حركة الحقائق والأمتعة بما يتمشى مع الأعداد المتوقعة للسائحين القادمين أو المغادرين من السفن السياحية الزائرة^(٣٩).

أما بالنسبة للتسهيلات والخدمات التي توجد خارج مبنى المحطة البحرية لخدمة السائحين^(٤٠) فترتبط المحطة مباشرة مع مدينة الميناء خارج المنطقة الجمركية من خلال كوبري محطة الركاب البحرية العلوي والذي يبلغ طوله ٣٧٠ م والذي يصل بين البوابة الرئيسية السياحية رقم (١٠) للميناء والكوبرى مزود بمظلات على جانبيه للمستخدمين.

كما يوجد منطقة انتظار سيارات وأتوبيسات سياحية تسع مالا يقل عن ٨٠ أتوبيس و ٣٥٠ سيارة بمسطح تبلغ مساحته ٦٠٠٠ م^٢، بالإضافة لأعمال اللاندسكيب والمقاعد والأرضيات الخارجية، بالإضافة إلى خدمات تأمينية بواسطة شرطة ميناء الإسكندرية وشرطة السياحة وسيارة إسعاف مجهزة تابعة لهيئة الميناء لنقل الحالات الحرجة لأي مستشفى بالمدينة^(٤١).

رابعاً- مقومات المقصد السياحي الجاذبة لسياحة التجوال:

توجد أنماط سياحية مستحدثة في الكثير من المقاصد السياحية من هذه الأنماط السياحية " سياحة التجوال "، حيث يقوم من خلالها السائح بالتجوال سيراً على الأقدام أو استخدام المواصلات العامة من أجل الوصول إلى أو إكتشاف مناطق الجذب السياحي بنفسه خاصة تلك المناطق النائية أو التي لا تدرج في برامج الرحلات السياحية المنظمة ، مستخدماً الخرائط والكتيبات السياحية ومعتمداً على وجود الروابط وهو مصطلح يطلق على الطرق والشوارع الرئيسية والفرعية التي تربط المواقع السياحية

المختلفة بعضها البعض، وسياحة التجوال تستغرق في المعتاد عدة ساعات " أقل من ١٢ ساعة " أو قد تصل أحيانا إلى يوم كامل لإكتشاف منطقة أو أكثر من مناطق الجذب السياحي^(٤٢).

يعد توفر مقومات سياحة التجوال من العوامل التي أصبحت تزيد من الجاذبية السياحية للمدن بعدما حققت شعبية كبيرة ما بين السائحين في أكثر من ٤٠ مدينة في كبرى المقاصد السياحية في العالم ، وتتمثل أهم مقومات الرئيسة لسياحة التجوال اللازم توافرها للسائح في المدن السياحية:

• نظافة الشوارع والميادين العامة وتوفر البنية التحتية من أرصفة وممرات يسير فوقها السائحين^(٤٣).

• توفير قدر من الأمن والأمان والترحيب بالزائرين في المحيط الذي يتجولون به.
• تخصيص أماكن للإستراحة من مقاعد وحدائق عامة وتوافر المطاعم ومحال التسوق.

• تصميم معالم الجذب السياحي والطراز المعماري الجاذب للمباني المحيطة^(٤٤).
• وضع اللافتات الإرشادية في الطرق الرئيسة والفرعية.
• توزيع الكتيبات السياحية الإرشادية المزودة بخرائط توضيحية وتعد خرائط 3D المجسمة ذات البعد الثلاثي التي توضح المسارات السياحية داخل المدينة من أحدث أنواع خرائط التجوال.

ويوجد تجارب لبعض المقاصد السياحية للموانئ مثل " مدينة ميناء ساوثمبتون بإنجلترا "، حيث تم إعداد دليل سياحي بالإضافة إلى وضع الخرائط والأفلام السياحية على المواقع السياحية الرسمية وغير الرسمية للسائحين محبي التجوال الحر والبحث عن أماكن سياحية غير تقليدية والتي يريد أن يكتشفها السائح بنفسه^(٤٥).

هذا النمط السياحي يتم ممارسته من قبل بعض سائحي الرحلات البحرية محبي التجوال الحر فى نطاق ضيق وغير منظم أو مخطط له على الخريطة السياحية لمدينة الإسكندرية ويتم عادة فى منطقة وسط المدينة أثناء فترة زيارة سفن الرحلات البحرية لميناء الإسكندرية البحرى.

وقد تمت بعض الجهود فى هذا الإطار لتنمية سياحة التجوال فى مدينة الاسكندرية وتتمثل فى مشروع " السبع مسارات السياحية "، حيث قام مركز دراسات إسكندرية والبحر المتوسط التابع لمكتبة الإسكندرية " ALEX MED " بتمويل من الإتحاد الأوروبى عام ٢٠٠٦ بإعداد سبع مسارات للتجوال السياحي ولكل مسار من هذه المسارات موضوع مختلف لأحياء الإسكندرية المختلفة ، ولكل مسار خريطة مزدوجة ذات وجهين أحدهما يوضح خطوط السير والإتجاهات التى تؤدى للمواقع السياحية المختلفة التى تتضمنها الخريطة لمسارات المقترحة، كما يوضح الخدمات والتسهيلات المتوفرة بالمدينة كالمواصلات العامة ومناطق التسوق والمطاعم والمقاهى وغيرها، أما الوجه الآخر للخريطة فيزود بالمعلومات التفصيلية عن كل موقع سياحي يتضمنه مسار التجوال^(٤٦).



صورة (١٠) احد المقاهى التراثية الدراسة الميدانية للباحثة نوفمبر ٢٠١٩ م

ويقوم هذا المشروع على استغلال مقومات مدينة الإسكندرية التاريخية والتراثية بما تشمله من (ميادين كوزمبوليتانية شهيرة - أحياء وطنية عريقة - تراث عمرانى مكون

من مبانى وشوارع عريقة تعبر عن مدارس فنية معمارية مختلفة " إسلامية - فرنسية - إنجليزية - تركية - يونانية.. إلخ".

وتتمثل الأهداف الرئيسة لهذا المشروع فى استغلال مقومات مدينة الإسكندرية التاريخية والتراثية لتحقيق ما يلي:

- تنمية سياحة التجوال وإجتذاب السائحين المستقلين الذين يرغبون فى إكتشاف المدينة بأنفسهم وارتياح مناطق غير تقليدية على الخريطة السياحية لها.
- تحفيز السائح على إطالة فترة إقامته داخل المدينة لتتجاوز اليوم الواحد حتى يتسنى له زيارة كافة المناطق السياحية المطروحة فى المشروع.
- زيادة الحركة السياحية الوافدة للمدينة وإعادة توزيعها على مناطق سياحية غير مستغلة بالشكل الكافى فى عدة ضواحي أو مناطق بالمدينة.

خامساً: مقومات المركز التجارى بمحطة الركاب السياحية البحرية:

مبنى المحطة السياحية البحرية يمثل فى حد ذاته واجهة حضارية تعكس عراقة وأصالة وتاريخ الإسكندرية، وتتمثل أهم المزايا النسبية التى يتسم بها المركز التجارى للمحطة البحرية والتى يمكن توظيفها للنهوض بحركة السياحة والتسوق والتجارة بمدينة الإسكندرية فيما يلي:

- التصميم المعمارى المتميز الجاذب لمبنى المحطة البحرية الذى يجمع ما بين الحدائثة وعراقة وأصالة التاريخ، حيث يجمع ما بين ملامح الفن المعمارى الفرعونى واليونانى والرومانى فى البهو والأعمدة وتيجانها والأسقف والجداريات.
- وجود المركز التجارى داخل الميناء فى حد ذاته يعطى له ميزة غير متوفرة فى أى مكان آخر حيث البانوراما التى تطل عليها نوافذ وشرفات وطوابق المركز التجارى المختلفة بإعتباره يطل على المسطح البحرى للميناء من كافة الجوانب، كما تمكن

السائح من التمتع بمشاهدة قصر رأس التين الأثرى ومناورة السفن الوافدة والمغادرة من وإلى الميناء.

• سهولة الوصول إليه من داخل المدينة من خلال كوبري محطة الركاب البحرية العلوي أو من الأرصفة داخل الميناء.

• توفر محال ووحدات تجارية متنوعة ومختلفة المساحات والاستخدامات.

• وجود مساحة مناسبة لإنتظار الأتوبيسات والسيارات^(٤٧).

سادساً: المسارات السياحية المقترحة لتطوير سياحة التجوال بالميناء

وفيما يلي عرض للسبع مسارات السياحية المقترحة وفقاً للترتيب من المسار الأول وحتى المسار السابع:

• المسار الأول: جولة المدينة التركية :Route 1. Turkish town tour

هذا المسار يصلح للتجوال السياحي لمدة يوم واحد ويأخذ هذا المسار الطابع الإسلامي والفولكلور الشعبى، انظر الخريطة رقم (٣) كنموذج لخرائط المسارات السبعة ذات الوجهين . ويبدأ المسار الأول من ميدان المنشية الذي يمثل نقطة بداية الجولة السياحية ويعد بمثابة المحور الرئيسى لقلب المدينة وأقدم ميادينها وكان الميدان يضم القنصليات الرسمية للدول منذ عام ١٨٣٤، كما يوجد بالميدان أيضاً تمثال "محمد على باشا" البرونزى وهو يمتطى جواده ويحمل بإحدي يديه سيفاً وقام بنحته الممثل الفرنسى "جاكومار" وأهداه للمدينة عام ١٨٧١. ويمتد المسار مروراً بالمدينة التركية تقع بين مينائى الإسكندرية الغربى والشرقى وتعكس فترة الحكم الإسلامى عندما كان مجتمع المدينة تشكيلة متنوعة من المصريين والأتراك واليهود والفرنسيين والمغاربة ، ويمكن تقسيمها إلى المنطقة التى تحيط بميدان المساجد.



صورة (١٢) منطقة المساجد الدراسة الميدانية
للباحثة سبتمبر ٢٠١٩ م



صورة (١١) ضريح سيدى المرسي أبو
العباس الدراسة الميدانية للباحثة سبتمبر
٢٠١٩ م

ومناطق الأسواق والبازارات (كسوق زنقة الستات - سوق فرنسا - سوق
الخياطين) كما تضم أقدم المساجد (كمسجد الشوربجي - مسجد إبراهيم تريبانا -
مسجد تمراز) مروراً بمسجد أبي العباس المرسي الذي أمر بتأسيسه الملك فؤاد الأول
وقد صممه المهندس المعماري الإيطالي ماريو روسي ١٩٣٨، وينتهي المسار في
منطقة قلعة قايتباي^(٤٨) وهي تحفة معمارية من العصر المملوكي أنشأها السلطان
قايتباي المملوكي عام ١٤٧٧ هـ لصد الهجوم الخارجي عن الإسكندرية ويتميز الطابع
المعماري لهذه المنطقة بطابع فريد يجمع بين الفن الإسلامي والعثماني الكلاسيكي .



المصدر: : من عمل الباحثة اعتمادًا على: Alexandria and Mediterranean Research Centre (2006), Seven Cultural Routes of Alexandria , Bibliotheca Alexandria , Map Route1، الصور الفضائية، Google Earth، ٢٠١٩م، باستخدام برنامج ARC GIS 10,8 شكل (٤) نموذج المسار السياحي الأول جولة المدينة التركية بمحافظة الإسكندرية

• المسار الثاني: جولة وسط المدينة Route 2. City center tour :

هذا المسار يصلح للتجوال السياحي لمدة يوم واحد ويبدأ المسار من ميدان سعد زغول ويتوسط الميدان تمثال سعد زغول الزعيم القومي الذي نحت على يد الفنان

المصرى الشهير محمود مختار، ويوجد العديد مواقع الجذب السياحي فى هذا المسار تشمل فندق سيسيل الذى تم بناءه عام ١٩٣٠ وقد حظى باستضافة وينستون تشرشل وزوجته أثناء الحرب العالمية الثانية، وفندق متروبول الذى تم بناءه عام ١٩٠٢ ويعد فندق تراثى وهو خليط من الفن المعمارى اليونانى والإيطالى وقد عمل فى الفندق الشاعر اليونانى الشهير " قسطنطين كفافيس"، بالإضافة الى متحف كفافيس ودار أوبرا إسكندرية ومعبد النبى دانيال وكنيسة سانت كاترين وينتهى المسار عند النصب التذكارى لقبر الجندى المجهول^(٤٩) وهو هدية من الجالية الإيطالية لمدينة الإسكندرية ١٩٣٠م.



صورة (١٤) مدخل كنيسة سانت كاترين
الدراسة الميدانية للباحثة سبتمبر ٢٠١٩م



صورة (١٣) كنيسة سانت كاترين الدراسة
الميدانية للباحثة سبتمبر ٢٠١٩م

• المسار الثالث : جولة أثرية Route 3. Archaeological tour :

هذا المسار صالح للتجوال السياحي لمدة يومين ويأخذ الطابع اليونانى والرومانى لمدينة الإسكندرية، اليوم الأول يبدأ المسار من مقابر الشاطبى مروراً بمعبد الرأس السوداء ومتحف الموزايك حدائق الشلالات وأسوار المدينة القديمة وينتهى عند مكتبة الإسكندرية، أما اليوم الثانى يبدأ المسار من المتحف اليونانى الرومانى مروراً بالمرح

الرومانى عمود السوارى ومعبد السرابيوم وينتهى عند مقابر كوم الشقافة عثر عليها عام ١٩٠٠ وهى مقبرة مكونة من ثلاثة مستويات من القبور تحت الأرض والمقابر ومزخرفة برسومات ترجع إلى العصر الفرعونى والرومانى واليونانى^(٥٠).

• المسار الرابع : جولة معمارية Route 4. Architectural tour :

هذا المسار مصمم ليكون جولة لمدة يوم واحد فقط ومعظم مناطق الجذب السياحى التى يتضمنها تعكس تاريخ الإسكندرية الحديثة خلال الفترة من أواخر القرن التاسع عشر وحتى أوائل القرن العشرين ، ويبدأ المسار من منطقة الشاطبى مرورا بكورنيش إسكندرية ، وينتهى المسار عند قصر المنتزة " النهاية الشرقية للكورنيش " وقد بنى عام ١٩٢٧ فى عهد الملك فؤاد على الطراز الإيطالى .

• المسار الخامس : جولة شرق المدينة Route 5. East of the city tour :

هذا المسار مصمم لكى يتم خلال يومين كاملين ويبدأ المسار فى اليوم الأول من منطقة الشاطبى " مكتبة الإسكندرية " مروراً بقصر المنتزة^(٥١) والمعورة وينتهى عند منطقة أبى قير التى شهدت معركة أبى قير البحرية عام ١٧٩٨ وبها بقايا الأسطول الإنجليزي الغارق، وفى اليوم الثانى يبدأ من متحف الفنون الجميلة وينتهى المسار عند حدائق النزهة " أنطونياس .

• المسار السادس: جولة غرب المدينة Route 6. West of the city tour :

يعد المسار تجربة فريدة مع مواقع سياحية غير تقليدية فى الإمتداد الغربى لمدينة الإسكندرية ، ويبدأ المسار من منطقة كينج مريوط مروراً بمنطقة منطقة أبو صير الأثرية البطلمية عند الكيلو ٦٤ أعلى الطريق الساحلى غرب المدينة وينتهى عند مقابر العلمين وتضم مقابر الإنجليز والإيطاليين والألمان إلى جانب المتحف الحربى الذى يضم نماذج من الأسلحة التى استخدمت فى الحرب العالمية الثانية.

• المسار السابع: جولة اليوم الواحد Route 7. One day tour

هذا المسار يبدأ من حدائق الشلالات وينتهي عند مكتبة الإسكندرية وهي جولة تصلح لمدة يوم واحد، وتشمل أهم المناطق السياحية التي تعكس إسكندرية بكل العصور المختلفة بدءاً من التاريخ الفرعوني مروراً باليوناني الروماني والإسلامي والتراث الحديث والمعاصر.

سابعاً: حركة السياحة البحرية الوافدة لميناء الإسكندرية:

تتمثل دراسة حركة السياحة في مكوناتها بعض الجوانب الاقتصادية والاجتماعية لمناطق الإستقبال، فهي تؤدي دوراً مهماً في تعديل أنماط حركة السكان بوجه عام، وفي ميزان مدفوعات مناطق الإستقبال، وفي استخدامات الأرض، والبناء الاقتصادي والاجتماعي العام، وقد أولى المهتمون بالدراسات السياحية مكانة خاصة لتحليل الحركة السياحية للأسباب السابقة^{٥٢}.

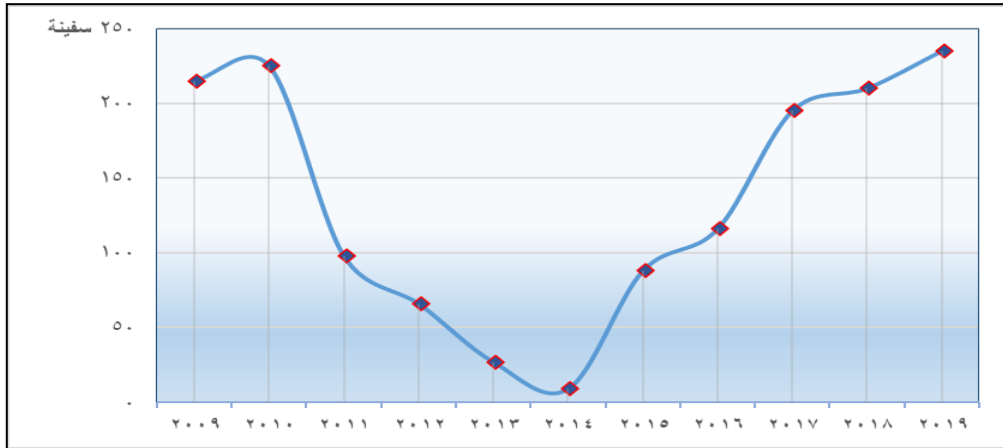
يستقبل ميناء الإسكندرية السفن الكبيرة واليخوت التي تجوب العديد من دول حوض البحر المتوسط، وتختلف جنسيات السياح المترددة حسب الموسمية السياحية ما بين فصل واخر وتتحدد الموسمية السياحية حسب اتجاهات السياح^(٥٣)، فعلى الرغم من التطور في استخدام الطائرات في أغراض السياحة واستقطابها لأعداد كبيرة من السياح ولكن لا يزال النقل البحري في أغراض السياحة لة سوق جيدة، نظراً لما تتصف به من مميزات التمتع بأشعة الشمس وتعدد وسائل الترفيه والتوقف في عدة موانئ، وتمكن السياح من التعرف على شعوب و ثقافات مختلفة خلال الرحلة الواحدة^(٥٤)، و يتم النقل البحري عبر المسطحات المائية سواء أكانت محيطات أو أنهار، ويعد أساس التجارة الدوليّة، حيث يمتاز بعدة مميزات أهمها رخيص الثمن بالنسبة للنقل عبر مسافات طويلة^(٥٥).

جدول رقم (١) تطور حركة السياحة البحرية لميناء الإسكندرية خلال الفترة من (٢٠٠٩م - ٢٠١٩م)

السنة	سفن سياحية	التغير	إجمالي سائحي الرحلات البحرية	التغير
٢٠٠٩	٢١٥		٢١١٣٢١	
٢٠١٠	٢٢٥	٪٠,٥	٢٤٦٩١١	٪١٦,٨
٢٠١١	٩٨	٪٦,٣-	٧٧٩٩٥	٪٦٨,٤-
٢٠١٢	٦٦	٪١,٦-	٨٤٠٦٩	٪٧,٨
٢٠١٣	٢٧	٪١,٩-	٣١٥٩٩	٪٦٢,٤-
٢٠١٤	٩	٪٠,٩-	٨٨٤٢	٪٧٢,٠-
٢٠١٥	٨٨	٪٣,٩	٧١٦٨١	٪٧١٠,٧
٢٠١٦	١١٦	٪١,٤	٦١٩٧٥	٪١٣,٥-
٢٠١٧	١٩٥	٪٣,٩	١٢١٧٢	٪٨٠,٤-
٢٠١٨	٢١٠	٪٠,٧	٢٣٦٥٠١	٪١٨٤٣,٠
٢٠١٩	٢٣٥	٪١,٢	٢٥٢٠٧٩	٪٦,٦

المصدر: من إعداد الباحثة بالاستعانة ببيانات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية "

الإدارة العامة لمركز المعلومات ٢٠٠٩م - ٢٠١٩م "إحصاءات غيرمنشور



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الجدول (١)

شكل (٥) تطور حركة السفن السياحية البحرية لميناء الإسكندرية (٢٠٠٩م -

٢٠١٩م)



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الجدول (١)

شكل (٦) تطور حركة الركاب بميناء الإسكندرية (٢٠٠٩م - ٢٠١٩م)

ومن خلال الشكل السابق نستنتج أن إجمالي أعداد السفن السياحية وأعداد سائحي الرحلات البحرية الذين إستقبلتهم ميناء الاسكندرية قد بلغ زروته فى عام ٢٠١٩م.

١- أن حجم حركة السياحة الى منطقة الدراسة بدأت بنحو (٢١١٣٢١) زيارة سياحية فى عام ٢٠٠٩ م ، أي ما يعادل ٨٣,٨ % من إجمالي الحركة إلى المنطقة بالنسبة للسنوات التي تليها ، ثم تضاعف العدد عام ٢٠١٠ م الى (٢٤٦٩١١) زيارة سياحية اي ما يعادل ٩٧,٧ % من جملة حركة السياح وزياراتهم للمنطقة حتى وصلت نسبة التغير الى ١٦.٨ % ، ثم تقلصت حركة السياحة عام ٢٠١١ م الى أن وصل (٧٧٩٩٥) زيارة سياحية بنسبة ٣٠,٩ % من جملة الحركة مقارنة بالاعوام السابقة ، ويعزى ذلك الى بداية حركة ثورات الربيع العربي بمنطقة الشرق الأوسط ، وتخطى الحجم نصف المليون عام ٢٠٢١ م (٨٤٠٩٦) زيارة سياحية ، وفى الفترة من ٢٠١٤- ٢٠١٨م تآرجح الحجم صعوداً وهبوطاً إلى أن استقر عام ٢٠١٩م عند (٢٥٢٠٧٩) زيارة سياحية ويعزى ذلك الى عامل الاستقرار السياسي.

٢- أما عن معدل نمو الحركة السياحية الى منطقة الدراسة فقد بلغ اقصاه بين عام ٢٠٠٩م ، ٢٠١٠م بنسبة ٩٩٪ أي في أول الفترة المشمولة بالدراسة وبعدها تأرجحت معدلات النمو بين الصعود والهبوط نظراً للأحداث السياسية بالمنطقة العربية.

٣- شهدت المنطقة نمواً سالباً في أربع فترات، أولها واعلاها بين عامي ٢٠١١/٢٠١٤ م (-٦,٦٪)، وفي الفترة من ٢٠١٢/٢٠١٣ م (-١,٩٪)، وأما الهبوط الاخير للزيارات السياحية بالمنطقة كان في عام ٢٠١٥ م (-٠,٩٪) في الحركة السياحية بالمنطقة.

٤- أن هناك توافقاً كاملاً بين ارتفاع وانخفاض معدلات النمو في منطقة الدراسة وبين الاضطرابات السياسية السائدة في المنطقة، وهو ما يوضحه الجدول السابق.

٥- ارتبط الصعود والهبوط في حجم الحركة ومعدلات النمو بالعديد من الأحداث التي مرت بها مصر ، فيعزى الهبوط عام ٢٠١١/٢٠١١ م الى احداث ٢٥ يناير، ومن قبلها أحداث الارهابيين في كنيسة القديسين بالإسكندرية، ففي الأيام الأولى من اندلاع الأحداث غادر مصر مليون سائح والغيت حجوزات شهر فبراير، وتكدت مصر خسائر قدرت بنحو ٨٢٥ مليون دولار خلال هذا الشهر، ويعزى التراجع في الفترة من ٢٠١٢/٢٠١٣ م إلى الأحداث التي وافقت فض اعتصام رابعة مما دفع بعض الشركات مثل توماس كوك وغيرها لإلغاء رحلاتها إلى مصر في الفترة من مايو ٢٠١٣ وأوصت معظم الدول السياحية الى عدم السفر الى مصر.

٦- أما عن الهبوط بين عامي ٢٠١٤/٢٠١٥ ، فيرجع ذلك إلى سقوط الطائرة الروسية في سيناء وما اعقبة من توقف كامل للسياحة الروسية / المصرية ، تلك التي تقصد بالدرجة الأولى سيناء والبحر الاحمر لاسيما منطقة الدراسة ، وبعد ساعات من تبني تنظيم ولاية سيناء سارعت شركات طيران عالمية واقليمية إلى إعلان تجنب رحلاتها المرور فوق محافظة شمال سيناء، حيث اعلنت شركتا طيران لوفتهانزا الألمانية

واير فرانس الفرنسية الأحد وقف رحلاتها فوق شبة جزيرة سيناء تبعتها شركة طيران الإمارات والخطوط الجوية القطرية وطيران الخليج البحرينية وطيران الإمارات وفلاي دبي والعربية للطيران وطيران الجزيرة الكويتية بالإضافة إلى شركة الاتحاد للطيران، حيث أن معظم الركاب كانوا من السياح العائدون إلى روسيا بعد قضاء عطلاتهم في المنتجعات المصرية وبالرغم من ان وقوع الطائرة بعيداً عن حركة السياحة الموانئ الا ان السياحة كلها تتأثر بما يحدث عالمياً وليس فقط اقتصاراً على حركة السياحة في الموانئ والبواخر السياحية المارة بالمنطقة.

٧- شهدت حركة السياحة بمنطقة الدراسة زيادة تدريجية منذ عام ٢٠١٦م /٢٠١٩م إذ زادت الحركة من ١١٦ سفينة سياحية الى ٢٣٥ سفينة على مدى ثلاثة أعوام، ويعزى ذلك الى عوامل الاستقرار الأمنية في مصر.

جدول (٣) توزيع عدد الركاب حسب الجنسيات لميناء الإسكندرية خلال عام (٢٠١٩ م)

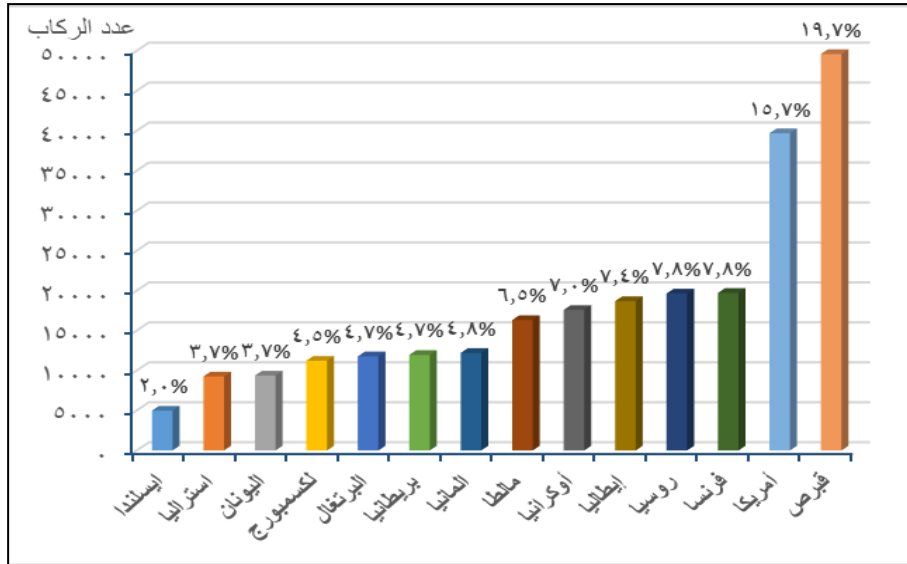
الجنسية	عدد الركاب	%
روسيا	١٩٦٤٧	٨
أوكرانيا	١٧٥٩٤	٧
الولايات المتحدة	٣٩٦٩٥	١٦
قبرص	٤٩٦٠١	٢٠
المانيا	١٢٢٠٨	٥
اليونان	٩٣٧٩	٤
استراليا	٩٢٦٧	٤
ايسلندا	٤٩٨٦	٢
إيطاليا	١٨٦٨٧	٧
فرنسا	١٩٧٢٠	٨
البرتغال	١١٧٨٥	٤
بريطانيا	١١٩٥٧	٥
لكسمبورج	١١٢٢٨	٤
مالطا	١٦٣٢٥	٦
الاجمالي	٢٥٢٠٧٩	١٠٠

المصدر: الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، الإدارة العامة لحركة الركاب والبضائع ، عدد السفن

السياحية حسب الجنسية ، بيانات غير منشورة.

تمثل دراسة مصادر الحركة جانباً رئيسياً في المعالجة، لأنها تعد القاعدة لنجاح خطط التنمية السياحية، كما أنها تمثل نقطة البداية لمعرفة حركة السياحة الدولية، ويمثل هذا الجانب أحد خصائص السوق السياحي لمناطق المصدر من وجهة نظر الدخل ووقت الفراغ وسياسة الإجازات ومستويات التعليم ورغبات وطموحات السياح، كما أن هذا الجانب من الدراسة يوضح خريطة المصادر التقليدية وغير التقليدية للسياح في منطقة الدراسة^(٥٧).

تعد دراسة اسواق السفن السياحية المصدرة للسياح لها أهميتها في معرفة التغيرات التي تحدث في حركة السائحين الوافدين، وتأثير الأحداث السياسية او الاقتصادية، هذا بالإضافة للتخطيط السياحي لمعرفة متطلبات كل جنسية من إقامة او أنماط سياحية على حدة، هذا بالإضافة للبحث عن أسواق سياحية جديدة لمغريات الغرض السياحي^(٥٨).



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على الجدول (٣)

شكل (٧) توزيع عدد الركاب حسب الجنسيات لميناء الإسكندرية خلال عام

(٢٠١٩ م)

في ضوء التحليل للشكل السابق يتضح مايلي:

- يتضح من الشكل السابق ان السفن القبرصية احتلت المرتبة الأولى في السفن المترددة على ميناء الإسكندرية نسبتها ٣٠٪ من جملة السفن والرحلات للميناء عام ٢٠١٩م ونسبة عدد الركاب ٢٠٪ من الوافدين.
- تلتها السفن الامريكية (الولايات المتحدة) في المرتبة الثانية بنسبة ١١٪ من جملة الرحلات للميناء وبلغت نسبة الركاب ١٦٪ من اجمالي الحركة لعام ٢٠١٩م، تلتها بعد ذلك السفن الفرنسية بنسبة ٩٪ واحتلت المرتبة الثالثة، واحتلت السفن الروسية والإيطالية المرتبة الرابعة بنسبة ٧٪ من اجمالي حركة السفن الدولية العابرة للميناء.
- احتلت السفن الايسلندية المرتبة الأخيرة في حركة السفن بنسبة ٢٪ واجمالي عدد ركاب ٧٪.
- جاءت نسبة السفن الإنجليزية بنسبة ٥ % وعند اجراء الدراسة الميدانية اتضح ان عدد كبير جداً من السياح الانجليز يأتون خصيصاً لزيارة كنيسة سانت كاترين.
- على الرغم من كل ما وصلت إليه حركة السياحة الدولية من زيادة، فإن توزيع تلك الحركة ما يزال توزيعاً غير متوازن على أقاليم العالم المختلفة وذلك على المستوى الدولي، وتعد مصر جزءاً لا يتجزأ من منطقة الشرق الأوسط، لذا تتأثر بشكل كبير بما يؤثر في المنطقة ككل كما تؤثر هي في المنطقة أيضاً؛ لذا فإن العمل على زيادة حركة السياحة في مصر يتطلب أولاً تذليل العقبات التي تسود منطقة الشرق الأوسط لأن السائح هدفه الأول توافر عنصر الأمان.
- كما نلاحظ عدم التوازن أيضاً في حجم حركة السياحة الدولية الوافدة إلى مصر من دول العالم المختلفة، إذ تتمثل الغالبية العظمى من حركة السياحة الوافدة إلى مصر من الدول الأوروبية والدول الامريكية في حين تستقبل مصر نسبة ضئيلة من السائحين العرب والسائحين من باقي أنحاء العالم ، ومثلما تختلف حركة السياحة

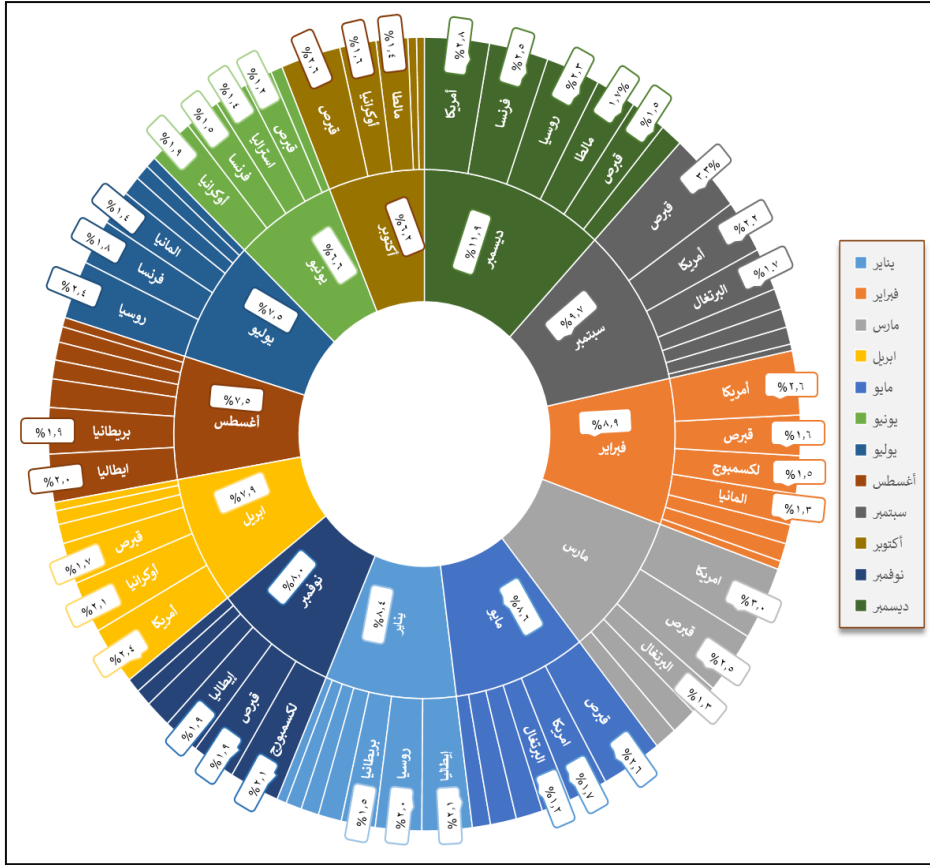
الدولية الوافدة إلى مصر في الحجم من دول المصدر، فهي تختلف أيضا من وقت لآخر، فهي تزداد في شهور معينة لتصل إلى الذروة، في حين تقل في شهور أخرى من العام مما تؤدي إلى ظاهرة الموسمية في حركة السياحة.

جدول (٤) موسمية الحركة السياحية للميناء حسب الجنسية خلال شهور عام ٢٠١٩ م.

الشهر	الجنسية	عدد الركاب	الشهر	الجنسية	عدد الركاب
يناير	اليونان	٢٥١٤	أغسطس	فرنسا	١٥٩٨
	استراليا	١٩٣٥		ايطاليا	٤٩٢٨
	روسيا	٤٩٩٥		اليونان	١٩٣٧
	ايطاليا	٥٤١٩		مالطا	١٨٥٤
	أوكرانيا	١٦٩٩		استراليا	٩٦٧
	المانيا	١٠٤٩		الولايات المتحدة	٢٩١٥
	بريطانيا	٣٦٧٥		بريطانيا	٤٧٣١
	الاجمالي	٢١٢٨٦		الاجمالي	١٨٩٣٠
فبراير	اليونان	١٨٤٥	سبتمبر	قبرص	٨٢٤١
	المانيا	٣١٨٥		اليونان	٦٧٤
	الولايات المتحدة	٦٥٧٤		لكسمبورج	١٩١٣
	ايسلندا	٨٦٤		البرتغال	٤٣٦٧
	قبرص	٤١٣٤		الولايات المتحدة	٥٤٣٤
	لكسمبورج	٣٨٩٧		بريطانيا	٢١٤٤
		١٩٦٤			١٧٧٦

عدد الركاب	الجنسية	الشهر	عدد الركاب	الجنسية	الشهر
	مالطا			مالطا	
٢٤٥٤٩	الاجمالي		٢٢٤٦٣	الاجمالي	
٦٤٧٣	قبرص	أكتوبر	٦٤٢٥	قبرص	مارس
٩٢٨	اليونان		٢٧٩٤	استراليا	
٨٥٦	فرنسا		٢٤١٢	فرنسا	
٣٤٢٦	مالطا		٧٥٣٤	الولايات المتحدة	
٣٩١٨	أوكرانيا		٣١٦٢	البرتغال	
١٥٦٠١	الاجمالي		٢٢٣٢٧	الاجمالي	
٣٩٤٥	إيطاليا	نوفمبر	٥٩٨٧	الولايات المتحدة	ابريل
١٤٨١	اليونان		١٩٨٧	المانيا	
٢٨٠٠	روسيا		٥٣٤٧	أوكرانيا	
١٧٣٥	أوكرانيا		٤٢٣٦	قبرص	
٤٦٩٧	قبرص		٨٧٣	ايسلندا	
٥٤١٨	لكسمبورج		١٤٠٧	بريطانيا	
٢٠٠٧٦	الاجمالي		١٩٨٣٧	الاجمالي	
٣٨٧٤	قبرص	ديسمبر	٦٥٦٩	قبرص	مايو
٢٤١٦	المانيا		٤٢٦٤	الولايات المتحدة	
٥٨٦٥	روسيا		٣١١٥	المتحدة	

عدد الركاب	الجنسية	الشهر	عدد الركاب	الجنسية	الشهر
٦٤١٥	فرنسا		١٩٦٤	البرتغال	
٤٤١٠	مالطا		٢٨٩٥	ايسلندا	
٦٩٨٢	الولايات المتحدة		٢٨١٦	مالطا إيطاليا	
٢٩٩٦٢	الاجمالي		٢١٦٢٣	الاجمالي	
الاجمالي عدد الركاب (٢٥٢٠٧٩) راكب	الاجمالي عدد الرحلات ٢٣٥ رحلة	الاجمالي حركة السفن السياحية خلال شهور عام ٢٠١٩ م	٣٠٣٤	قبرص	يونيو
			٣٥٧١	استراليا	
			١٢٨٥	ايسلندا	
			٣٧٨٥	فرنسا	
			٤٨٩٥	أوكرانيا	
			١٦٥٧٠	الاجمالي	
			١٩٦٥	قبرص	يوليو
			١٥٧٩	ايطاليا	
			٤٦٥٤	فرنسا	
			٣٥٧١	المانيا	
٥٩٨٧	روسيا				
١١٣٩	البرتغال				
الاجمالي		١٨٨٩٥			



شكل (٨) موسمية الحركة السياحية للميناء حسب الجنسية خلال شهور عام ٢٠١٩ م.

يتضح من الشكل (٨) السابق والجدول (٤) مايلي:

- يعد شهرًا أغسطس وسبتمبر من أكثر الشهور في عدد السفن وكذلك تنوعاً في جنسيات السياح المترددة على الميناء، حيث ترددت ١٠ جنسيات مختلفة، واحتلت الجنسية البريطانية المرتبة الأولى في عدد السياح من حيث جنسيات الوفود في فصل الصيف.
- يحتل شهرًا يناير وفبراير على عدد ٦ جنسيات مختلفة من عدة دول وبلغ ذروة السياح في موسم الشتاء احتلت الجنسية الروسية المرتبة الأولى في عدد السياح تلتها المرتبة الثانية الجنسية الأمريكية من حيث عدد السياح الوافدين للميناء.

- بلغ تردد السفن القبرصية على الميناء عشرة أشهر عدا شهرا يناير و أغسطس وهي بذلك تحتل نصيب الأسد في عدد الرحلات السياحية والسياح الوافدين للميناء.
 - اقتصرت حركة السياح البرتغاليين الوافدين للميناء على شهور مارس ومايو ويوليو.
 - ترددت السفن الأوكرانية على الميناء في شهور أكتوبر، يناير، نوفمبر وشهر يونيو حيث بلغت نسبتهم ٧ % من إجمالي عدد الركاب الوافدين للميناء.
- وفى ضوء التحليل السابق لحركة الركاب والسفن لميناء الإسكندرية ووفقاً لحركة السياحة البحرية بين الموانئ نستطيع تحديد نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات يمكن تصنيف ميناء الإسكندرية بإمكاناته ووضعها الحالي والمستقبلي كمقصد لسياحة الرحلات البحرية بناء على عدد السفن والركاب:
- يتضح من خلال حركة السفن والسياح أن ميناء الإسكندرية يعد ميناء ترانزيت لديه مقصد سياحي تحت التطوير ويمتلك مقصده السياحي عوامل جذب سياحية كثيرة غير مستغلة الاستغلال الأمثل، ولابد من توجيه أنظار المستثمرين إليه وتوفير التسهيلات السياحية داخل الميناء حتى حتى تزيد من نقاط قوته.
 - يمكن الوصول تطوير الميناء فى وقت قصير ليصبح ميناء لديه مقد سياحي مرتفع للإمكانات السياحية أو "ميناء ترانزيت جيد التطوير" إذا ماتم معالجة نقاط الضعف واستغلال الفرص وتحقيق تطوير فى البنية الأساسية ومعالجة أوجه القصور فى إمكانية الوصول.
 - يمكن تطوير ميناء الإسكندرية بخطة تنموية محكمة فى الأجل الطويل وفقاً لإمكاناته المستقبلية ليصبح ميناء لديه مقصد سياحي رئيسى ومحورى لسياحة الرحلات البحرية تنطلق منه وتنتهي عنده الرحلة البحرية.



صورة (١٦) من داخل الميناء امام مرسى السفن الدراسية الميدانية للباحثة ٢٠١٩ م



صورة (١٥) السياح داخل الميناء الدراسة الميدانية للباحثة ٢٠١٩ م



صورة (١٨) جنسيات مختلفة من السياح اثناء تطبيق الاستبانة للباحثة ٢٠١٩ م



صورة (١٧) من داخل الميناء اثناء تطبيق الاستبانة الدراسية الميدانية للباحثة ٢٠١٩ م

جدول (٥) حركة السياحة الدولية الى منطقة الدراسة خلال شهور السنة في

الفترة من ٢٠٠٩/٢٠١٩ م (الأرقام بالآلاف)

شهر السنة	ي	ف	م	أ	م	ي	ي	أ	س	أ	ن	د	الجملة
٢٠٠٩	٨	١١	١٨	٢٢	٢١	٢١	٢٦	١٤	١٧	٢٠	١٤	١٢	٢١٥
٢٠١٠	١٤	١٢	٢٠	٣٤	٢٠	٢١	٢٠	٢٩	٢٢	١٩	١٩	١٢	٢٤١
٢٠١١	١٢	١٦	٢٦	٣٢	٢٣	٢٥	٢٦	٣٧	٢٨	٢٧	٢٤	٢٠	٢٩٥
٢٠١٢	١٤	١٩	٣٢	٣٥	٣٢	٣١	٣٣	٤٣	٣٢	٣٥	٣٢	٢٤	٣٦٢
٢٠١٣	١٨	٢٥	٤٠	٤٤	٤٣	٣٩	٤١	٥٧	٣٧	٤٢	٣٧	٢٩	٤٥١
٢٠١٤	٢٦	٣٧	٥٠	٥١	٥٤	٤٥	٥٠	٦٢	٤٩	٦٣	٥٠	٤٢	٥٧٩
٢٠١٥	٤٣	٣	٢١	٣٤	٢٦	٢٦	٣٨	٤٩	٣٦	٤٩	٤١	٣٤	٤٠١
٢٠١٦	٢٤	٢٨	٤٢	٥٠	٤١	٤٨	٥١	٥٨	٤٩	٤٨	٤٧	٣٧	٥٢٣
٢٠١٧	٢٧	٣٣	٥٣	٥٦	٤٧	٥٩	٥٢	٣٥	٨	٢١	٢٣	٢٥	٤٣٩
٢٠١٨	٢١	٢٧	٤٦	٥٧	٥٠	٥٢	٥٨	٧٢	٥٠	٥٣	٥٠	٣٨	٥٧٢
٢٠١٩	٣٦	٤٠	٤٨	٤٩	٤٧	٤٤	٤٨	٥٦	٤١	٤٩	٤٥	١٢	٥١٢
المتوسط	٢٠	٢١	٣٢	٣٨	٣٣	٣٤	٣٦	٤٣	٣١	٣٥	٣١	٢٣	٣٧٧
النسبة	٥,٣	٥,٦	٨,٥	١٠,١	٨,٨	٩,٠	٩,٥	١١,٤	٨,٢	٩,٣	٨,٢	٦,١	١٠٠,٠
معامل الموسمية	٦٥	٦٨	١٠٣	١٢٣	١٠٦	١١٠	١١٦	١٣٩	١٠٠	١١٣	١٠٠	٧٤	١٢٠٠
معامل موسمية ٢٠١٩	٨٤	٩٣	١١٢	١١٤	١٠٩	١٠٢	١١٢	١٣٠	٩٥	١١٤	١٠٥	٢٨	١٢٠٠
معامل موسمية ٢٠١٠	٥٤	٧٧	١٠٤	١٠٦	١١٣	٩٤	١٠٤	١٢٩	١٠٢	١٣١	١٠٤	٨٨	١٢٠٠
معامل موسمية ٢٠٠٩	٤٤	٦١	١٠٠	١٢٢	١١٧	١١٧	١٤٤	٧٨	٩٤	١١١	٧٨	٦٧	١٢٠٠



شكل (٩) متوسط حركة السياحة على مستوى شهور السنة

فيما يتعلق بالتوزيع النسبي للحركة على امتداد شهور السنة، وفي الفترة الموضحة يمكن القول الآتي:

١- يأتي شهر أغسطس في مقدمة شهور السنة جذباً للسياحة الدولية إلى منطقة الدراسة، إذ يستأثر بنحو ١١,٤٪ من جملة الحركة كمتوسط للسنوات المبينة في حين يحتل شهر يناير المرتبة الأخيرة بنسبة (٥,٣٪)، ويبلغ المدى بين الرقمين ٦,١٪ وهو مدى يعكس التباين في الحركة كما يعكس أثراً واضحاً للموسمية، كما تتسم قمة الموسمية بالذبذبة على مدى الفترة، فإذا كان شهر أغسطس يمثل قمة الموسمية وفقاً للمتوسط العام، فإن قمتها عام ٢٠٠٩ وتمثلت في شهر يوليو، وفي عام ٢٠١٠ تمثلت الموسمية في شهر أكتوبر، أما في عام ٢٠١٩م تتمثل في شهر أغسطس أي إنها تتركز في فصل الصيف ومطلع فصل الخريف.

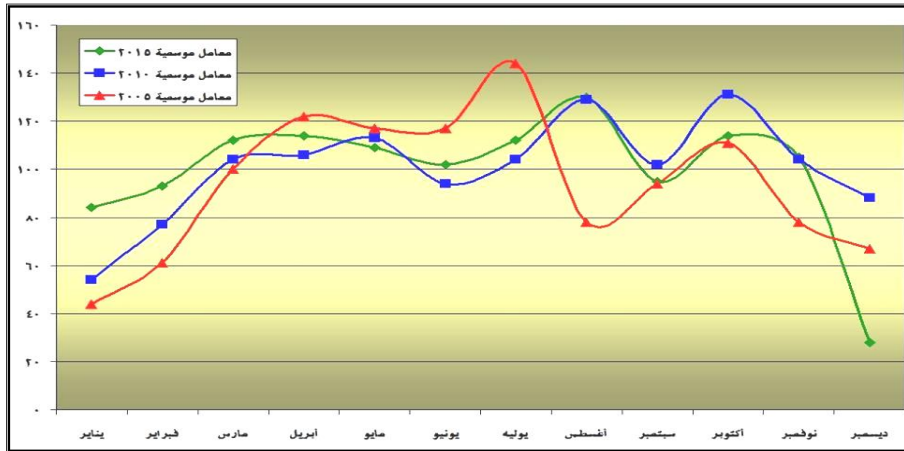
٢- على مستوى فصول السنة يأتي فصل الصيف في المقدمة بمتوسط نسبة يبلغ ٢٩,٩٪، يليه فصل الربيع (٢٧,٤٪)، ثم فصل الخريف بنسبة ٢٥,٧٪، وأخيراً

يأتي فصل الشتاء بنسبة ١٧,١٪، كما يبلغ المدى بين اعلى الفصول وأدناها ١٢,٩٪، وهو ما يؤكد ما ذكر على المستوى الشهرى.

يمكن معالجة الموسمية من خلال تطبيق عدد من مقاييس الموسمية على النحو التالى:

أ- قياس معامل الموسمية Seasonality Index

يتضح من الجدول والشكل السابقين أن مجموع الموسمية يبلغ ١٢٠٠ ، بمعنى أن كل شهر فى المتوسط يساوى ١٠٠ ولكن لظروف الموسمية نجد أن هذه القيمة تزيد أو تنقص عن الرقم ١٠٠ ، معنى هذا أن تأثير الموسمية يظهر بمعامل مختلف من شهر إلى آخر، ويكون مقدار التأثير متوقفاً على مقدار النسبة وعلى أساس المتوسط العام للفترة المبينة بالجدول، فنجد أن الموسمية تظهر بصورة واضحة فى شهور (أغسطس - أبريل - يوليو - أكتوبر - يونيو - مايو - مارس) وتبلغ القيم (١٣٩ ، ١٢٣ ، ١١٦ ، ١١٠ ، ١٠٦ ، ١٠٣) على الترتيب ، فى حين تتساوى القيم مع المتوسط العام ١٠٠ فى شهرى سبتمبر ونوفمبر ، أما شهور ديسمبر وفبراير ويناير فيهبط فيها معامل الموسمية عن المتوسط العام ويتمثل فى القيم الآتية (٧٤ ، ٦٨ ، ٦٥) على الترتيب.



شكل (١٠) متوسط معامل موسمية الحركة فى الفترة من ٢٠٠٩ / ٢٠١٩ م، من عمل

الطالبة اعتماداً على بيانات الجدول السابق

ب_ قياس المدى الموسمي Seasonal Range

وهو يعنى الفرق بين القيمة العليا والقيمة الدنيا للمعاملات الشهرية الموسمية حيث أن القيمة ١٠٠ هي المعامل المتوسط للوصول السياحي في كل شهر، وأن المتوسط الشهري للوصول السياحي هو المعامل الأساسي، وهذا المقياس يمكن أن يأخذ قيمة نظرية تتراوح بين الصفر و ١٢٠٠، فإذا كان حجم السياح متساوياً كل شهر فإن المدى يبلغ (صفر) وإذا ما جاء الزوار كلهم في شهر واحد عندئذ يكون المدى الفصلي ١٢٠٠. (٥٩)

وبحساب المدى الموسمي للمتوسط العام للفترة المبينة، ولأعوام ٢٠١٩، ٢٠١٠، ٢٠٠٩ ينتج ما يلي.

$$- \text{المدى الموسمي للمتوسط العام} = ١٣٩ - ٦٥ = ٧٤$$

$$- \text{المدى الموسمي لعام ٢٠١٩} = ١٣٠ - ٢٨ = ١٠٢$$

$$- \text{المدى الموسمي لعام ٢٠١٠} = ١٣١ - ٥٤ = ٧٧$$

$$- \text{المدى الموسمي لعام ٢٠٠٩} = ١٤٤ - ٤٤ = ١٠٠$$

يتضح من الأرقام السابقة أن المدى الموسمي رتيب، مما يعنى أن الموسمية لم تتغير كثيراً على مدى الفترة المبينة، وهو ما يؤكد المقياس السابق (معامل الموسمية)، ومن ثم فإن الموسمية في منطقة الدراسة ليست بالكبيرة فهي إختلافات بسيطة ومهملة.

ج_ معدل الموسمية Seasonality Range

ويعنى حجم الحركة في اعلى شهور السنة مقسوماً على المتوسط السنوي للحركة، فإذا تساوت الشهور في عدد الوصول السياحي يصبح معدل الموسمية (١)، وإذا حضر السياح في شهر واحد يكون معدل الموسمية (١٢)، ومع زيادة الاختلاف الموسمي يزداد معدل الموسمية (٦٠).

وبتطبيق معدل الموسمية في الفترة المبينة (المتوسط والاعوام

٢٠١٩/٢٠١٠/٢٠٠٩) يتضح ما يلي:

— المتوسط العام ٢٠٠٩ = ٤٣ * ٣١ = ١.٣٩

— المتوسط العام ٢٠١٩ = ٥٦ * ٤٣ = ١.٣٠

— المتوسط العام ٢٠١٠ = ٦٣ * ٤٨ = ١.٣١

وتوضح الأرقام أن معدل الموسمية أقرب إلى الواحد الصحيح الذي يعنى تساوى

الحركة فى معظم شهور السنة وهو ما يؤكد المقاييس السابقة ويعكس التأثير المحدود للموسمية بمنطقة الدراسة.

د_ مؤشر موسمية السياحة Seasonality Indication

ويعنى قسمة المتوسط السنوى للحركة على أعلى الشهور حركة، ويأخذ المؤشر

قيمة نظرية تتراوح بين ٠.٠٨٣، والواحد الصحيح ومع تساوى العدد يكون مؤشر الموسمية (واحد صحيح)، اما اذا ما اجتمع السياح في شهر واحد يكون المؤشر ٠.٠٨٣.

وبتطبيق المؤشر على أرقام المتوسط العام والسنوات الثلاث المختارة يتبين

الآتى:

— مؤشر الموسمية للمتوسط العام = ٣١ * ٤٣ = ٠.٧٢

— مؤشر الموسمية لعام ٢٠١٩ = ٤٣ * ٥٦ = ٠.٧٧

— مؤشر الموسمية لعام ٢٠١٠ = ٤٨ * ٦٣ = ٠.٧٦

— مؤشر الموسمية لعام ٢٠٠٩ = ١٨ * ٢٦ = ٠.٦٩

ومن الأرقام السابقة أنها تقترب من الواحد الصحيح، وهو ما يعنى أن الموسمية

لم تتغير كثيراً على مدى الفترات المختارة، وهو ما يؤكد خصائص الموسمية في المقاييس السابقة.

هـ_ معامل جيني Gini coefficient

يعد معامل جيني أكثر الأدوات شهرة في قياس عدم التساوي، وهو كميّاس لتوزيع الزوار خلال السنة يوضح تبايناً كبيراً، وهو مناسب لتوضيح أهمية التركيز الموسمي في التوزيع، وإذا ما بلغت قيمة المعامل صفر فإن ذلك يعني اللاموسمية، وإذا بلغت القيمة (١) صحيح فإن ذلك يعني موسمية قوية في المقصد السياحي.

جدول (٦) يمكن حساب معامل جيني لمنطقة الدراسة على أساس متوسط

حجم الحركة في الفترة من ٢٠٠٩ / ٢٠١٩ م.

الشهر	عدد السياح بالآلاف	النسبة المئوية	الترتيب التنازلي للنسبة المئوية	تراكمي النسب ومجموعها (A)	تراكمي المنحني المرجعي ومجموعة (R)
يناير	٢٠	٥,٣	١١,٤	١١,٤	٨,٣٣
فبراير	٢١	٥,٦	١٠,١	٢١,٥	١٦,٦٦
مارس	٣٢	٨,٥	٩,٥	٣١,٠	٢٤,٩٩
ابريل	٣٨	١٠,١	٩,٣	٤٠,٣	٣٣,٣٢
مايو	٣٣	٨,٨	٩,٠	٤٩,٣	٤١,٦٥
يونية	٣٤	٩,٠	٨,٨	٥٨,١	٤٩,٩٨
يوليو	٣٦	٩,٥	٨,٥	٦٦,٦	٥٨,٣١
أغسطس	٤٣	١١,٤	٨,٢	٧٤,٨	٦٦,٦٤
سبتمبر	٣١	٨,٢	٨,٢	٨٣,٠	٧٤,٩٧
اكتوبر	٣٥	٩,٣	٦,١	٨٩,١	٨٣,٣٠
نوفمبر	٣١	٨,٢	٥,٦	٩٤,٧	٩١,٦٣
ديسمبر	٢٣	٦,١	٥,٣	١٠٠,٠	٩٩,٩٦
الجملة	٣٧٧	١٠٠	١٠٠	٧٢٠,٠	٦٥٠

$$A-R / M-R = \text{معامل جيني}^{(١)}$$

$$13 = M \quad \text{حيث ان } A = \text{المجموع التراكمى للقيم (عمود ٤)} \\ 1300 = 100 *$$

$$R = \text{المجموع التراكمى للمنحنى المرجعى (عمود ٥)} \\ \text{معامل جينى للموسمية فى منطقة الدراسة} = \frac{720 - 560}{1300 - 650} = \frac{70}{650} = 0.11 =$$

وهي نسبة ضئيلة تقترب من الصفر، وتشير إلى نسبة منخفضة للموسمية، وهو ما يؤكد النتائج التى توصلنا إليها من الطرق السابقة.

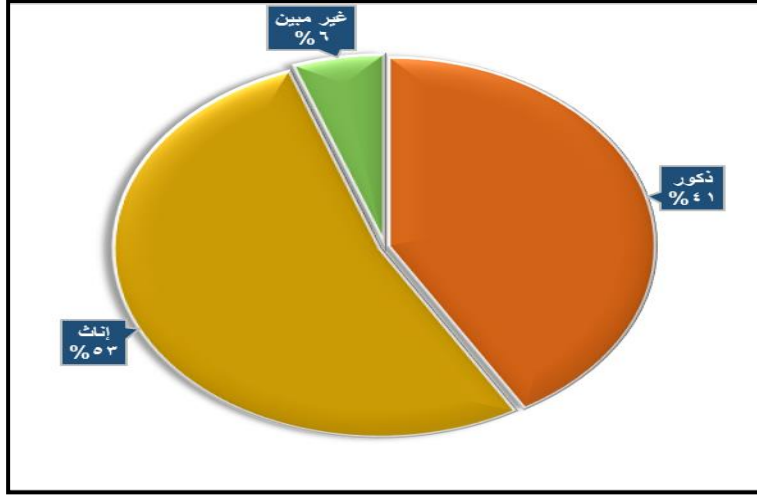
ثامناً: خصائص الحركة السياحية لميناء الإسكندرية.

تحليل ومناقشة نتائج الدراسة الميدانية:

١- النوع:

جدول (٧) النوع (ذكور - إناث)

النوع	العدد	النسبة
ذكور	٨٣	٤١,٥
إناث	١٠٦	٥٣
غير مبين	١١	٥,٥
الجملة	٢٠٠	١٠٠



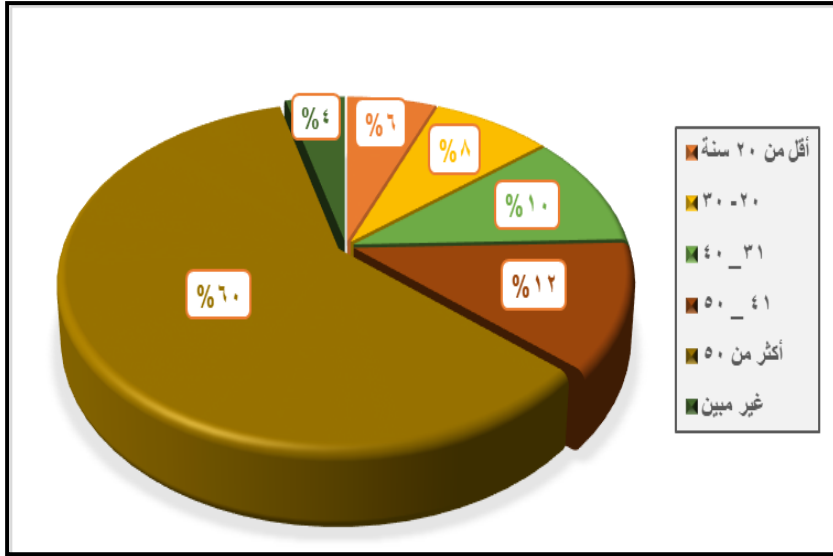
شكل (١١) عدد الذكور والإناث القادمين للمنطقة

أوضحت نتائج تحليل الاستبانة حسب النوع إلى أن بيانات العينة إلى أن نحو (٤١,٥%) من جملتها من الذكور، أما الإناث فيشكلون (٥٣%) وجاءت النسبة غير المبينة (٥,٥) % من إجمالي العينة.

٢- فئات السن:

جدول (٨) يمثل فئات السن

النسبة	العدد	فئات السن
٦%	١٢	أقل من ٢٠ سنة
٨%	١٦	٢٠ - ٣٠
١٠,٥%	٢١	٣١ - ٤٠
١٢%	٢٤	٤١ - ٥٠
٥٩,٥%	١١٩	أكثر من ٥٠
٤%	٨	غير مبين
١٠٠	٢٠٠	الجملة



شكل (١٢) الفئات العمرية القادمين للمنطقة

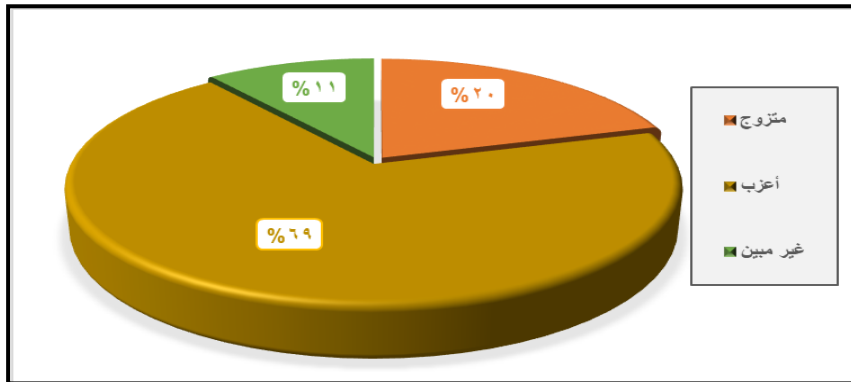
تفيد دراسة فئات السن في تحديد أي الفئات العمرية أكثر توجهاً إلى منطقة الدراسة، ومن ثم تحديد المطالب الترفيهية لكل فئة عمرية معينة ما بين الأنشطة البحرية المتعددة ومنها السباحة، الرحلات البحرية، أو عمل التسوق، أو سياحة التجوال، أو الاستجمام على الشواطئ...إلخ، وقد بلغ مجموع مفردات العينة ٢٠٠ شخص يتوزعون حسب فئات السن الرئيسية على النحو التالي، تستأثر فئة السن الصغرى للوافدين للمنطقة نسبة (أقل من ٢٠ عام) يمثلون (٦%) وذلك نظرًا لأنهم لم يتجاوزوا السن القانوني لإصدار الباسبور الخاص بالسفر من دولة لأخرى ومعظم فئة صغار السن تكون برفقة أهاليهم، أما فئة السن الوسطى التي تتجاوز أعمارهم السن القانوني للسفر، وهم فئة الشباب أكثر من ٢٠ عام إلى سن ال ٤٥ ، فهي تمثل الشريحة المتوسطة من السياح الوافدين للمنطقة وتبلغ نسبتهم حوالي (٣٠%) من إجمالي العينة، وأن فئة كبار السن التي تبدأ من ٥٠ فأكثر travelers senior تمثل الشريحة الأكبر بنسبة إجمالية أكبر من (٦٠ %) من أفراد العينة حيث يتميز هؤلاء بإرتفاع مستوى الدخل والمدخرات وهو ما جاء متمشياً مع دراسة(١٢) Reisinger Y,)

(2010) وهذا ما يؤكد على تغير الديموجرافية باتجاه إنخفاض سن سائح الرحلات السياحية البحرية لمحبي المغامرة واكتشاف مناطق سياحية جديدة وهو ما جاء متمشياً مع دراسة^(٦٣) (European Commission, 2009) ، وجاءت نسبة العينات غير المبينة بنسبة (٤%) من إجمالي العينات.

٣- الحالة الاجتماعية:

جدول (٩) الحالة الاجتماعية

النسبة %	العدد	الحالة
٢٠,٥ %	٤١	متزوج
٦٩ %	١٣٨	أعزب
١٠,٥ %	٢١	غير مبين
١٠٠	٢٠٠	الجملة



شكل (١٣) الحالة الاجتماعية لسياح القادمين للمنطقة

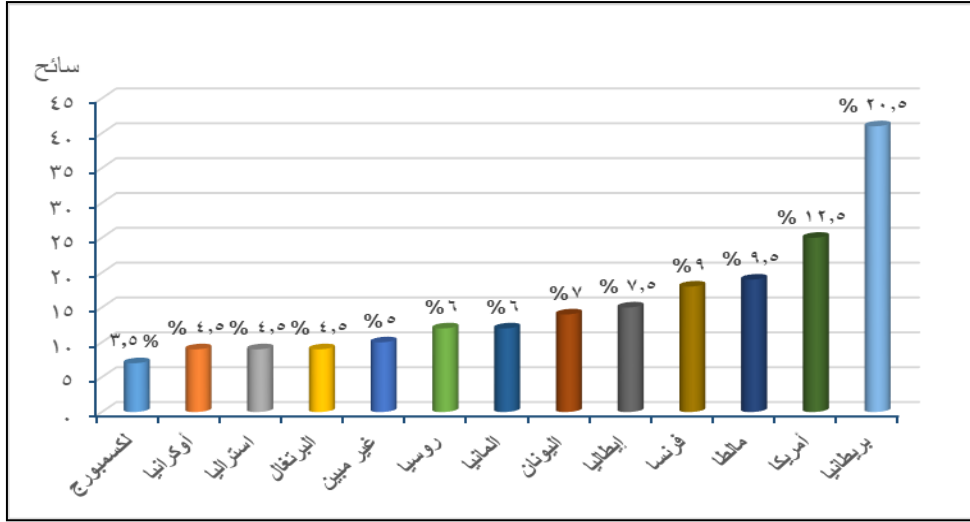
الحالة الاجتماعية: تفيد دراسة الحالة الاجتماعية في تحديد المرحلة التي يتحرك فيها الأفراد, تلك التي تدفعهم إلى أنماط حياة تشكل أنشطة الاستجمام , وكذلك

الأوضاع الأسرية^(١٤) ، وتشير بيانات العينة إلى نحو (٢٠,٥ %) من الزوار الذين يترددون على منطقة الدراسة من المتزوجين أما غير المتزوجين يمثلون (٦٩ %) ، بينما جاءت النسبة غير المبينة (١٠,٥ %) حيث إن نمط الحياة الفردية يختلف عن نمط الحياة الزوجية في عامل السياحة والسفر للمناطق النائية، ومعظم هؤلاء السائحين يكونوا من عشاق الرحلات البحرية للتعرف على عادات وثقافات الشعوب الأخرى.

٤ - الجنسية:

جدول (١٠) جنسيات السياح الوافدة للمنطقة

الجنسية	العدد	%
روسيا	١٢	٦ %
أوكرانيا	٩	٤,٥ %
اليونان	١٤	٧ %
المانيا	١٢	٦ %
الولايات المتحدة (أمريكا)	٢٥	١٢,٥ %
لكسمبورج	٧	٣,٥ %
استراليا	٩	٤,٥ %
إيطاليا	١٥	٧,٥ %
فرنسا	١٨	٩ %
البرتغال	٩	٤,٥ %
بريطانيا	٤١	٢٠,٥ %
مالطا	١٩	٩,٥ %
غير مبين	١٠	٥ %
الجملة	٢٠٠	١٠٠ %



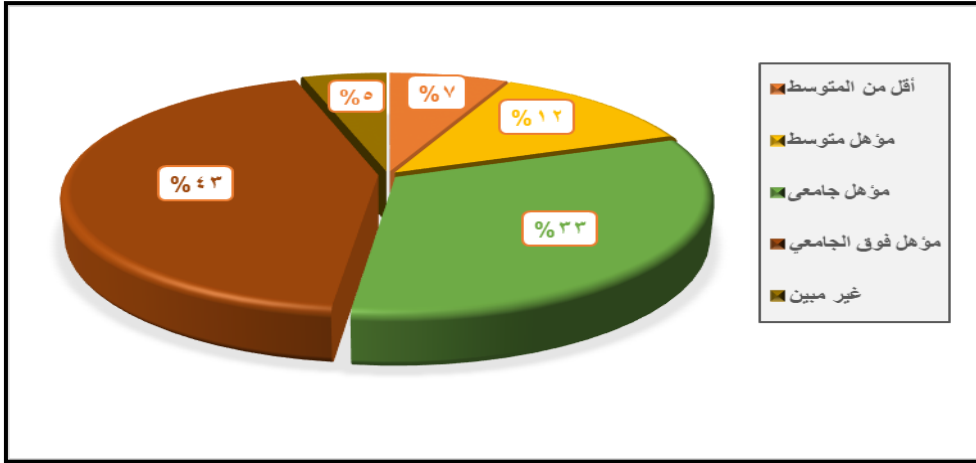
شكل (١٤) جنسيات الزوار القادمين للمنطقة

جاءت غالبية الإستجابات للإستبانة من السائحين البريطانيين يليهم فى المرتبة الثانية السائحين الأمريكيين ويرجع ذلك إلى أن غالبية السفن التى وفدت خلال فترة الدراسة تابعة لخط الرحلات البحرية الإنجليزى Thomson Cruises وخط الرحلات البحرية الأمريكى Princess Cruises.، بينما احتلت السياحة من مالطا المرتبة الثالثة، وتلتها بعد ذلك الفرنسية بنسب (٩,٥%)، (٩%) على التوالي، بينما كانت نسبة السياح من لكسمبورج أدنى نسبة في أعداد الوافدين إجمالي عينة الدراسة.

٥- الحالة التعليمية:

جدول (١١) الحالة التعليمية

النسبة %	العدد	الحالة التعليمية
٧%	١٤	أقل من المتوسط
١٢,٥%	٢٥	مؤهل متوسط
٣٢,٥%	٦٥	مؤهل جامعى
٤٣%	٨٦	مؤهل فوق الجامعى
٥%	١٠	غير مبین
١٠٠	٢٠٠	الجملة



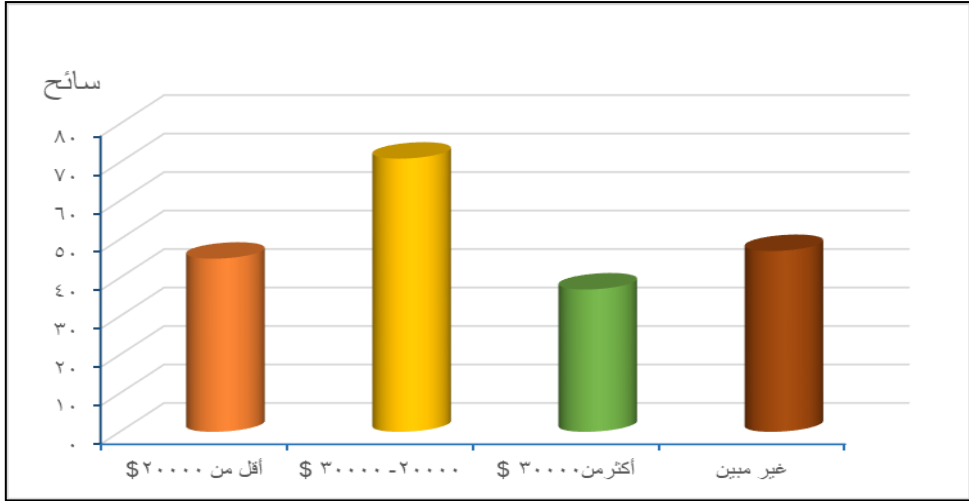
شكل (١٥) الحالة التعليمية

بالنسبة للمستوى التعليمي نجد النسبة الغالبة للفئتين من الحاصلين على تعليم جامعي يليهم الحاصلين على تعليم فوق الجامعي وهي أحد الصفات الهامة بالنسبة للممارسي التجوال والتسوق وهم هواة السفر والرحلات البحرية عبر الموانئ وايضاً، هم الذين يتميزون بارتفاع في مستوى الخبرة والمعرفة ، لذا كانوا هم الشريحة الأكبر في العينة ، استناداً للإستبيانات المعمول بها في الموانئ العالمية لتحديد ما إذا كان أفراد العينة من السائحين الدائمين " معتادى الرحلات البحرية frequent cruisers " أم من السائحين الذين يخوضون تجربة الرحلة البحرية .

٦- الدخل الشهري بالدولار الأمريكي:

جدول (١٢) الدخل الشهري بالدولار الأمريكي

النسبة %	العدد	فئات الدخل
٢٢,٥ %	٤٥	أقل من \$٢٠٠٠٠
٣٥ %	٧١	\$ ٢٠٠٠٠ - ٣٠٠٠٠
١٨,٥ %	٣٧	أكثر من \$ ٣٠٠٠٠
٢٣,٥ %	٤٧	غير مبين
١٠٠	٢٠٠	الجملة



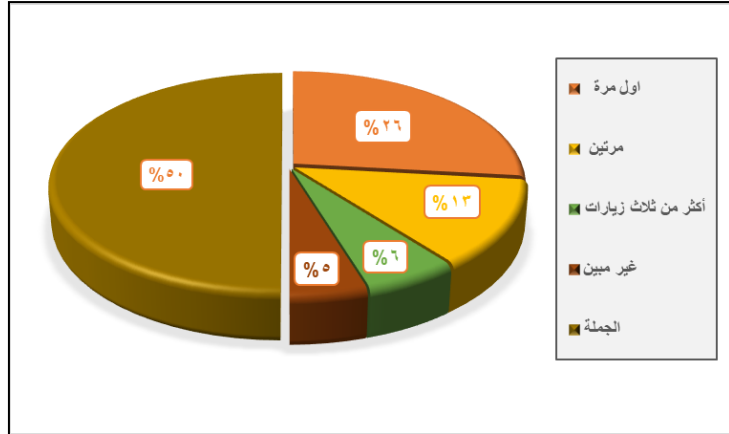
شكل (١٦) دخل الزوار القادمين للمنطقة

لم يوضح عدد ٤٧ فرد من أفراد العينة مقدار دخلهم الشهري يمثلون نسبة (٢٣,٥%) واستنادا إلى من أوضح دخله نجد أن من يزيد دخلهم على (٣٠٠٠٠ دولار أمريكي) يشكلون نسبة (١٨,٥%) من اجمالي العينة، بينما تبلغ نسبة من يزيد دخلهم على (٢٠٠٠٠ دولار إلى أقل من ٣٠٠٠٠ دولار) (٣٥%) بينما بلغت نسبة الذين يقل راتبهم عن ٢٠٠٠٠ دولار تصل إلى (٢٢,٥%) من اجمالي العينة، هذا وقد بلغ متوسط إنفاق السائح الزائر لمنطقة الدراسة (١٠٠٠ دولار أمريكي).

٧- كم عدد الزيارات للمنطقة

جدول (١٣) كم عدد الزيارات للمنطقة

النسبة %	العدد	عدد الزيارات للمنطقة
٥٣,٥%	١٠٧	اول مرة
٢٥,٥%	٥١	مرتين
١١,٥%	٢٣	أكثر من ثلاث زيارات
٩,٥%	١٩	غير مبين
١٠٠	٢٠٠	الجملة



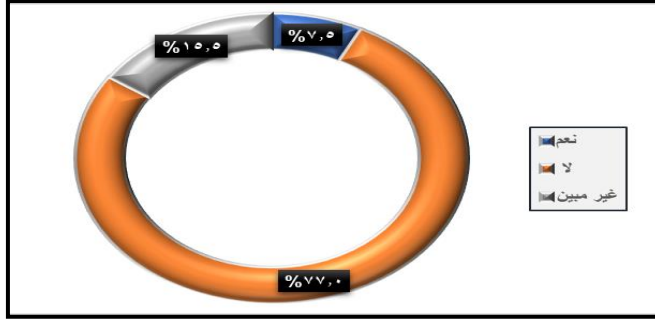
شكل (١٧) كم عدد الزيارات للمنطقة

ويتضح من الشكل (١٤) السابق الممثل لعدد تكرار زيارة الميناء سياحياً نلاحظ أن النسبة الغالبة بإجمالي (٥٣,٥%) من أفراد العينة يزورون ميناء الإسكندرية لأول مرة، وهذا يشير إلى إنخفاض نسبة تكرار زيارة الميناء كمقصد سياحي للرحلات البحرية.

٨- هل لاحظت أية مشكلات أمنية خلال فترة إقامتك

جدول (١٤) المشكلات الامنية

النسبة %	العدد	المشكلات الأمنية
٧,٥%	١٥	نعم
٧٧	١٥٤	لا
١٥,٥%	٣١	غير مبين
١٠٠	٢٠٠	الجملة



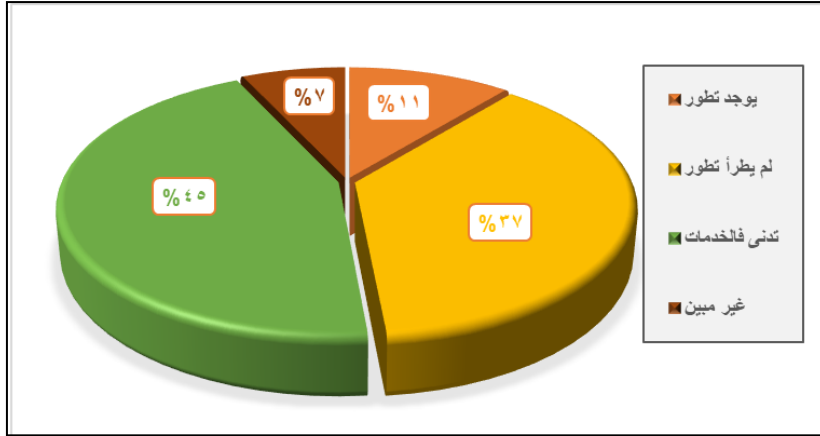
شكل (١٨) المشكلات الامنية

يتضح من الشكل السابق ان عنصر الأمان يتوفر تماماً في منطقة الدراسة حيث إن إجابة افراد العينة وصلت نسبتهم اكثر من ٧٠ % ولا نستطيع ان ننكر ان من اهم عوامل الجذب السياحي البشرية هي توفير عنصر الأمان لدى السائح وكذلك لدى جهة التصدير السياحي .

٩- تطور مستوى الخدمات بالمنطقة:

جدول (١٥) تطور مستوى الخدمات بالمنطقة

النسبة %	العدد	التطور الخدمي
١١ %	٢٢	يوجد تطور
٣٧ %	٧٥	لم يطرأ تطور
٤٥ %	٨٩	تدنى فالخدمات
٧ %	١٤	غير مبين
١٠٠	٢٠٠	الجملة



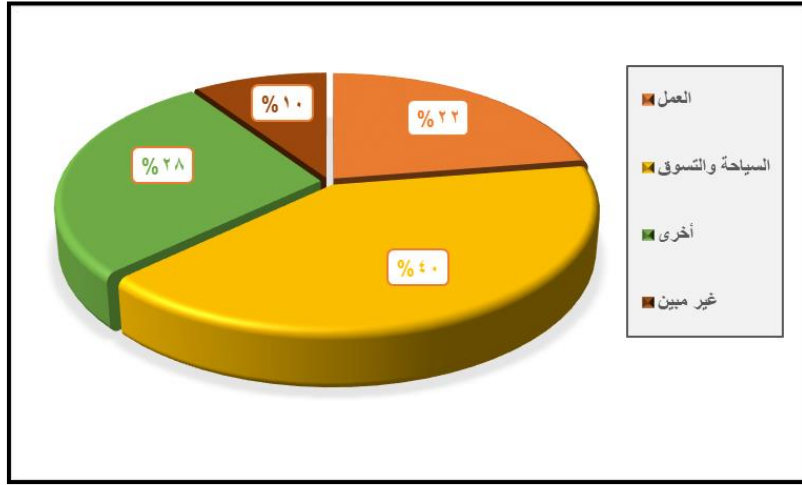
شكل (١٩) مدى تطور جودة ومستويات الخدمة بالمنطقة

جاءت أعداد الاستبانات الخاصة بتحليل جودة الخدمات ومستوياتها من خلال زيارات المترددين المتعددة يوجد تدنى في مستوى الخدمات السياحية وايضا لم يطرأ تغيير في الخدمات ممن زاروا المنطقة من قبل بنسب (٤٥ %) و(٣٧ %) على التوالي وإن دل هذا على شيء فإنه يدل على مدى الإهمال في تطوير المنطقة وتقديمها لتحظى بمكانة كبرى على الخريطة السياحية.

١٠ - الغرض من الزيارة:

جدول (١٦) الغرض من الزيارة

الغرض	العدد	%
العمل	٤٥	٢٢ %
السياحة والتسوق	٨١	٤٠ %
أخرى	٥٥	٢٨ %
غير مبين	١٩	١٠ %
الجملة	٢٠٠	١٠٠



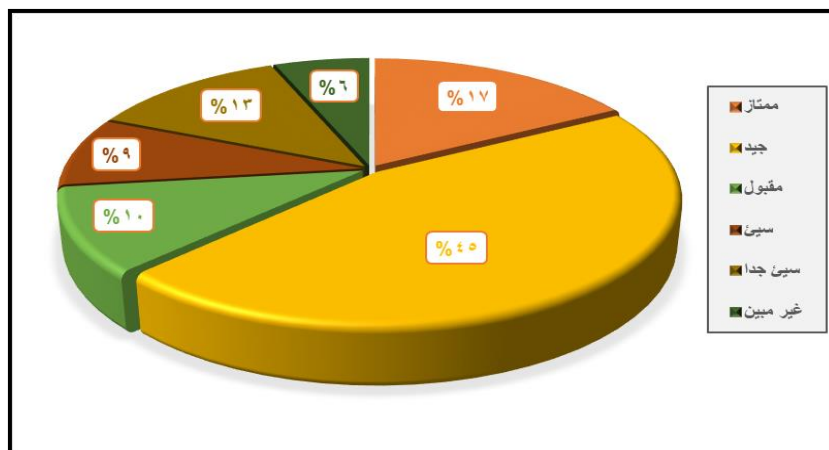
شكل (٢٠) الغرض من زيارة السياح للمنطقة بالترتيب حسب رغباتهم

(أغراض) أهداف الزيارة السياحية: وتم ترتيب أهداف الزيارة وفقاً لأهميتها لدى عينة الدراسة، ويأتي التسوق والتجوال في المقام الأول نظراً لوجود البازارات والمحال التجارية الشعبية، حيث ان أفراد العينة ممن يتوفر لديهم الدافع لممارسة سياحة التسوق هم من نوعية المتسوق الترفيهي "المتمتع بالتسوق" والذين يمارسون التسوق من أجل المتعة والترفيه وعادة يقومون بشراء منتجات لم يكونوا مخططين لشرائها من قبل، كما تشير النتائج أن غالبية أفراد العينة محبي التسوق بنسبة (٤٠%) يقبلون على جميع منافذ التسوق التي تم ذكرها، من "البازارات" والأسواق الشعبية ذات الطابع المحلي مما يعكس رغبتهم في الحصول على المنتج ذا الطابع المحلي لمدينة الميناء، يليه العمل في المرتبة التالية من الفئات الموضح إجاباتها بنسبة (٢٢%)، وأخيراً الأغراض الأخرى التي لم تحدد بعد.

١١ - تقييم ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي:

جدول (١٧) تقييم ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي

التقييم	العدد	%
ممتاز	٣٤	١٧%
جيد	٩١	٤٥%
مقبول	٢١	١٠%
سيئ	١٧	٩%
سيئ جدا	٢٥	١٣%
غير مبين	١٢	٦%
الجملة	٢٠٠	١٠٠%



شكل (٢١) تقييم ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي

يتضح من الشكل (١٨) السابق بالنسبة لتقييم أفراد العينة من الفئتين ممتاز وجيد ان النسبة تفوق الـ ٥٠% للميناء كمقصد سياحي جاء بنسبة غالبية وبشكل إيجابي في صالح الميناء ما بين جيد وممتاز، ولكن لابد من مراعاة باقى افراد العينة حتى تستطيع المنطقة أن تتبوأ مكانة عالمية على الخريطة السياحية.

جدول رقم (١٨) تقييم وتحليل امكانات ميناء الإسكندرية الراهنة كمقصد للرحلات البحرية وفقاً للمعايير العالمية:

التحديات	الفرص	نقاط الضعف	عناصر القوة	معايير تصنيف المواني
	<ul style="list-style-type: none"> الموقع الجغرافي البحري للميناء يجعلها قريبة من أسواق الطلب على السياحة البحرية خاصة في أوروبا مما يمكنها من زيادة معدلات الحركة السياحية الوافدة للميناء. إمكانية تحويل ميناء الإسكندرية لميناء رئيسي محوري Cruisehub من خلال التعاون ما بين الميناء والمطارات الجوية على تقديم خدمات نقل جوي مميزة ومخفضة لإجتذاب سانحي الرحلات البحرية كما في كثير من نماذج المواني العالمية. تحسين إمكانية الوصول من وإلى الميناء وتقليل الوقت المتفرق للوصول لمناطق الجذب السياحي بمدينة الميناء من خلال تطوير ورفع مستوى جودة شبكة الطرق الدخلية، وكذلك المطارات الجوية التي تربط بين الميناء ومصادر الطلب السياحي 	<ul style="list-style-type: none"> إنخفاض جودة الطرق البرية التي تربط الميناء بمدينته وكذلك التي تربط المدينة ببعضها البعض لإنتشار الإشغالات العشوائية وتدهور مستوى الرصف والتعبيد وإختفاء النواحي التشجيرية والجمالية. إفتقار مدينة الميناء لوسائل نقل داخلية جيدة تعمل بمواعيد منتظمة معطن عنها للأماكن المختلفة بالمدينة. وجو مطارين دوليين يخدمان مدينة الميناء مثل برج العرب والنزهة غير مستقلين الاستغلال الأمثل في إجتذاب سياحي الرحلات البحرية. 	<ul style="list-style-type: none"> الموقع الجغرافي البحري المتميز للميناء حيث يتوسط المسارات البحرية لسفن الرحلات البحرية التي تجوب حوض البحر المتوسط. قرب الميناء من المطارات الجوية من المطارات الجوية والطرق الرئيسية المؤدية لمناطق الجذب السياحي في مدينة الميناء. توافر وسائل النقل الداخلية المختلفة مما يسهل حركة انتقال السانحين من وإلى أماكن ومراكز التسوق والجوال. 	أ- إمكانية الوصول للمقصد السياحي للميناء

التحديات	الفرص	نقاط الضعف	عناصر القوة	معايير تصنيف الموانئ
<ul style="list-style-type: none"> يرتبط نجاح عملية طرح وتشغيل المحطة البحرية على الاستثمار الخاص باستقرار الظروف السياسية والأمنية الداخلية. الالتزام بتطبيق المعايير العالمية في خدمات وتسهيلات الميناء السياحية يتطلب مستوى مرتفع من الاتفاق الحكومي والإستثماري لرفع مستوى كفاءة وجودة الخدمات والتسهيلات السياحية التي تقدمها الميناء ومدينته. 	<ul style="list-style-type: none"> تشغيل محطة الركاب البحرية بأقصى طاقتها سيحقق طفرة كبيرة في مستوى الخدمات والتسهيلات المقدمة بالميناء. معالجة هيئة الميناء لمشاكل البمبوتية سياساهم في تشغيل أكثر كفاءة لخدمات الميناء التسوقية. تفعيل العضوية في منظمة الميديكروز والعمل معها في مجال رفع مستوى جودة وكفاءة خدمات وتسهيلات الميناء المقدمة للسفن والسائحين. 	<ul style="list-style-type: none"> مبنى محطة الركاب البحرية لا يعمل وجميع إمكاناته وطاقاته التشغيلية معطلة. محال البمبوتية الجانب الوحيد من تسهيلات التسوق الذي يعمل بكامل طاقته يواجه الكثير من المشاكل الإدارية و غير الإدارية الخاصة بمجال عمل البمبوتية. الميناء عضو غير فاعل في المنظمات الدولية المعنية بصناعة الرحلات البحرية وخاصة منظمة الميديكروز حيث لا يوجد أي استفادة من خدمات المنظمة في مجال تطوير الخدمات والتسهيلات بالميناء. 	<ul style="list-style-type: none"> مجرى ملاحى ذا عمق يناسب السفن السياحية العملاقة وسعة الأرصفة كافية لإستقبال أكثر من سفينة في وقت واحد. محطة ركاب بحرية تتمتع بطابق معماري مميز يجمع ما بين الحداثة والتاريخ وذات طاقة تشغيلية واستيعابية مرتفعة. توفر تسهيلات الإنتظار لوسائل النقل البري كالتاكسي والأتوبيس. تسهيلات خاصة برسوم خدمات السفن السياحية والوكالة الملاحية وتسهيلات خاصة بالسائحين في إجراءات الوصول والمغادرة والإعفاءات الجمركية. خدمات أمنية داخل وخارج الميناء. 	<p>ب- التسهيلات والخدمات المتاحة في الميناء</p>

المصدر: إعداد الباحث بالاستعانة بالمعايير العالمية التي وضعتها منظمة الميديكروز والمفوضية الأوروبية.

النتائج والتوصيات

أثبتت نتائج الدراسة الميدانية صحة الفرض الأول بأنه يمكن تطوير ميناء الإسكندرية البحرى ليصبح ميناء سياحياً محورياً من خلال استهداف الشريحة الأكبر من السائحين معتادى الرحلات البحرية التى أشارت إليهم نتائج الدراسة الميدانية واستغلال تقييمهم الإيجابى للميناء وتشجيعهم لتكرار الزيارة ليصبح ميناءً رئيساً محورياً.

كما أثبتت نتائج الدراسة الميدانية صحة الفرض الثانى بأنه يمكن تنمية الطلب على المنتج السياحى السكندرى من خلال استهداف سوق سياحة الرحلات البحرية، حيث أثبتت الدراسة أن هناك طلب مرتفع من سائحي الرحلات البحرية على سياحة التسوق والتجوال كمنتج جديد على خريطة العرض السياحى، وبالتالي فاستهداف سوق سياحة الرحلات البحرية يمكن أن يخلق طلباً سياحياً متنامياً على المنتج السياحى السكندرى.

وبناء على ذلك يمكن تحديد أهم التوصيات فيما يلى :

- ١- يجب استكمال عملية التطوير بميناء الإسكندرية ومدينته كمقصد سياحى ورفع مستوى جودة الخدمات والتسهيلات المتاحة لسفن ولسائحي الرحلات البحرية لوضع مصر على خريطة السياحة العالمية.
- ٢- الاستفادة من الخبرات الدولية فى مجالات الإدارة والتسويق لجذب مزيد من الرحلات السياحية.
- ٣- إنشاء إدارة مستقلة ومتخصصة للتسويق للميناء ومدينته كمقصد سياحى محلياً ودولياً تضم خبراء متخصصين فى مجال التسويق السياحى بالإضافة لممثلى الجهات السياحية الرسمية وغير الرسمية.
- ٤- ضرورة التعاون بين هيئة ميناء الإسكندرية والمسئولين فى قطاع النقل الجوى والبرى على تحسين إمكانية الوصول للميناء من خلال تطوير ورفع مستوى جودة شبكة الطرق الداخلية التى تربط الميناء بمدينته وكذلك المطارات الجوية التى تربط بين

الميناء ومصادر الطلب السياحي مع تقديم خدمات نقل جوى مميزة ومخفضة لسائحي الرحلات البحرية.

٥- يجب على المخططين الرسميين على المستوى المحلى إعداد خطة تنموية تستهدف وضع سياحة التسوق وسياحة التجوال على خريطة العرض للمنتج السياحي الإسكندري من خلال الاستفادة من النتائج التى توصلت إليها الدراسة التطبيقية.

٦- الاهتمام بتطوير الأسواق الشعبية التى تتمتع بصفة تاريخية وتراثية والتى ظهرت على خريطة الأماكن التى يفضلها سائحي الرحلات البحرية عند ممارسة التسوق ، وذلك من خلال التعاون مع الأجهزة المحلية للمدينة.

المصادر والمراجع

أولاً: المراجع العربية:

- المصادر:

- ١- مجلس الوزراء - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار (٢٠١٨)، وصف مصر بالمعلومات، الإصدار السابع، الجزء الثالث.
- ٢- الهيئة العامة للموانئ المصرية (٢٠١٨)، المخطط الشامل للموانئ المصرية التجارية بتاريخ - ٣٠ / ٧ / ٢٠٣٠ م.
- ٣- الهيئة العامة لميناء الإسكندرية - الإدارة المركزية للشئون المالية والتجارية (٢٠١٥ - ٢٠١٨) ملف مشروعات ميناء الإسكندرية - طرح مشروع إدارة وتشغيل وتسويق المركز التجاري بمحطة الركاب البحرية، تقارير غير منشورة.
- ٤- الهيئة العامة لميناء الإسكندرية " الإدارة العامة لمركز المعلومات " (٢٠١٧): نشرة المعلومات العدد (٣١).
- ٥- الهيئة العامة لميناء الإسكندرية (٢٠٠٧)، المركز الهندسي للخدمة العامة مخطط تطوير محطة الركاب البحرية بميناء الإسكندرية، تقارير غير منشورة.
- ٦- الهيئة العامة لميناء الإسكندرية (٢٠١٣) كراسة الشروط والمواصفات الخاصة بطرح مشروع إدارة وتشغيل وتسويق المركز التجاري لمحطة الركاب السياحية بميناء الإسكندرية.
- ٧- الهيئة العامة لميناء الإسكندرية (٢٠١٧) " الإدارة العامة لمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار " نشرة المعلومات العدد (٣٦).
- ٨- الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة (٢٠١٩) دليل الإسكندرية الشامل، تقارير غير منشورة.
- ٩- وزارة النقل - قطاع النقل البحري (٢٠١٥ - ٢٠١٠)، مشروعات الخطة الخمسية، تقارير غير منشورة.

- الكتب؛

- ١- أحمد اسماعيل البادي (٢٠١٣م)، إدارة اخطار الممتلكات في الموانئ البحرية " دراسة تطبيقية على ميناء الإسكندرية " بجمهورية مصر العربية.
- ٢- أحمد كمال توبجي (١٩٩٦) النقل البحري في مصر تطوره التاريخي ونهضته منذ ثورة ١٩٥٢م، الدار القومية للطباعة والنشر.
- ٣- إيناس بهي الدين عبد النعيم (٢٠٠٨)، المعابد المصرية القديمة، مكتبة نور.
- ٤- حازم أبو شليب، عبد الفتاح مصطفى غنيمه (٢٠٠٥): التسويق السياحي، ط١، الناشر دار الفنون العلمية بالإسكندرية.
- ٥- حسن سعد سند، أكمل رمضان عبد القادر (٢٠٠٩)، أسس صناعة السياحة والضيافة، كلية السياحة والفنادق، مطابع جامعة المنيا.
- ٦- — (٢٠٠٦)، التشريعات السياحية والفندقية كلية السياحة والفنادق، مطابع جامعة المنيا.
- ٧- حسين الشيخ ومحمد عبد الفتاح (٢٠٠٢)، الإرشاد السياحي بين النظرية والتطبيق، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- ٨- حمدي أحمد الديب (٢٠١٧)، قضايا ومشكلات سياحية " معالجة جغرافية "، مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١١٠.
- ٩- سمية بدوي (٢٠١٧م)، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب.
- ١٠- عبد الفتاح مصطفى غنيمه (٢٠٠٣) التخطيط السياحي لأقاليم مصر المعاصرة، ط٣، الناشر دار الفنون العلمية بالإسكندرية.
- ١١- عبد الله محمد عبد اللطيف عبدالعال (٢٠٠٧) الكفاءة الإنتاجية والاقتصادية للمراكب الآلية العاملة بشباك الجر القاعية بمركز صيد الميناء الشرقي بالإسكندرية، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

- ١٢- فاروق كامل عزالدين ومحمد عبده عاشور (٢٠٠٥)، جغرافية السياحة تطور وأسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية.
- ١٣- محمد الفتحي بكير (٢٠٠٤)، جغرافية مصر السياحية، دار المعرفة الجامعية، ط ٢، الإسكندرية.
- ١٤- محمد خميس الزوكة (١٩٩٦)، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- ١٥- محمد رجائي جودة الطحلاوى (٢٠١٦)، موانئ الحجاج على ساحل البحر الأحمر، طريق عيذاب (الحرير)، مطابع دار الهلال.
- ١٦- محمد مدحت جابر (٢٠٠٤)، جغرافية السياحة والترويج، الطبعة الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- ١٧- وليد رضوان (٢٠٠٨)، التذكارات السياحية، دار الكتب والوثائق القومية، حلوان.

- الرسائل العلمية:

- ١- أحمد السيد الشاذلي (٢٠١٨)، "أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً"، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، قسم الاقتصاد، جامعة قناة السويس.
- ٢- حسام الدين جاد الرب احمد (٢٠٠٠)، المناطق الصناعية غرب الإسكندرية خلال ال ٢٥ الأخيرة " دراسة جغرافية"، رسالة دكتوراة، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة.
- ٣- نهى إبراهيم خليل (٢٠٠٧) دور المنتجات الحرفية التذكارية في صناعة السياحة مع الإشارة الخاصة لمصر، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق " قسم الدراسات السياحية"، جامعة الإسكندرية.

- الدوريات العلمية:

- ١-راندا على مصطفى محمد(٢٠٠٩) إدارة مقومات سياحة التراث تطبيقاً على مدينة الإسكندرية، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، المجلد السادس، العدد الاول .
- ٢-عبير سراج الدين (٢٠٠٨م)، جغرافية السياحة العابرة بميناء بورسعيد ، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد (٢٥) الجزء الأول.
- ٣-مصطفى أحمد السيد مكاوي(٢٠٠٩) أهمية السياسات الابتكارية ودورها في إدارة الموروث الثقافي وتنمية سياحة التراث دراسة حالة " الإسكندرية"، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، المجلد السادس العدد الأول.

- المقابلات الشخصية :

- ١- أحمد درويش عبدالعال، أحد أصحاب المراكز المنظمة للأنشطة السياحية " للغطس و ركوب الأمواج"، في مدينة الإسكندرية، يناير ٢٠١٩ .
- ٢- شريف أحمد عبد السميع (٢٠١٩) ، مدير شركة صن جوى للسياحة (الداخلية +الخارجية) ، مقابلات متفرقة .
- ٣- عزت عبد الله (٢٠١٩) مدير مكتب سياحي في مدينة الاسكندرية.
- ٤- المهندس احمد سيد على المسؤول عن صيانة وإدارة مبنى المحطة البحرية - بميناء الإسكندرية بتاريخ ١٠/١٠/٢٠١٩ .
- ٥- مهندسة احلام محمد مصطفى (٢٠١٩)، مدير عام الإدارة الهندسية والأعمال بالوحدة المحلية لمدينة الاسكندرية.

ثانياً: المراجع غير العربية .

- 1- A.R.E, (2010) Ministry of Tourism, Tourism of figure, Egypt.
- 2- Abdel Jalil S.G, Mahran H.I , Mahmud S.A, and Kamal S.M(2010) Employing the Seven Cultural Routes of Alexandria in Tourism Development , journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality ,Vol 7, special .

- 3- Alexandria and Mediterranean Research Centre (2006), Seven Cultural Routes of Alexandria , Bibliotheca Alexandria , Map Route 1-7 .
- 4- Begovic, M., (2012) The Strength and Dynamic of the Seasonal Concentration in Montego Tourism, tourism, Vole. 3.
- 5- Boniface, B copper, C. (1996) the geography of travel and tourism, 2an (Ed) LONDON.
- 6- Burns, Peter Man (2009) Introduction to tourism, London, ROVTLED.
- 7- European Commission (2009) Tourist facilities in ports ,Growth opportunities for the European maritime economy, Policy Research Corporation.
- 8- European Commission (2019) Tourist facilities in ports , The economic factor , Policy Research Corporation,.
- 9- Farag D.A.(2006) Identifying Experiences derived from Visiting Shopping Malls and their Relation ship with Shopping Activities, PHD degree, Faculty of Commerce ,University of Alexandria.
- 10-Gibson P.(2006) Cruise Operation Management, Elsevier Incus's,.
- 11-Gibson P.(2011) Cruise Sector Challenges "Making Progress in an Uncertain World ", Gabler verlag ,Germany.
- 12-Med Cruise (2010) Methodology for Med Cruise Port Evaluation.
- 13-Med Cruise (2015) The Cruise Industry of Today and Tomorrow.
- 14-Melody L.A., and Scarlett C.W.(2006) Tourist Shoppers 'Satisfaction with Regional Mall Experience, International Council of Shopping Centers.
- 15-Monterrey Institute of Technology and Higher Education (2009) Working Paper MKT "Street Markets Influencing Consumer Behavior in Urban Habitat ", Mexico.
- 16-Reisinger Y. (2010) Shopping and tourism, Butterworth Heinemann, Oxford UK.

ثالثاً : مواقع شبكة التواصل الاجتماعي (الإنترنت) :

- 1- <Http://cartography.geog.uu.nl/research/eatlas31.html#32>
- 2- <http://discoversinai.net/downloadscoversinai.pdf>.
- 3- <http://easybids.info/2010/02/25/aqaba-the-capital-of-tourism-in-the->
- 4- <http://gisclub.net/>
- 5- <http://magicjordan.net/en/sites/details/30/Aqaba>
- 6- <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B7%D8>
- 7- https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%86%D8%B5%D8%A8_%D8%A7%D9
- 8- <https://catr.gov.eg/%d9%82%d8%b5%d8%b1->
- 9- <https://catr.gov.eg/almazarat/%D9%82%D9%84%D8%B9%D8>
- 10- <https://www.elbalad.news/4244299>
- 11- www.ar.wikipedia.org/wiki/ /Accessed on May10 ,2019.

كلية الآداب بأسسيوط

استمارة استبانة

في موضوع

قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية

سياحة التسوق في مصر

دراسة حالة على " ميناء الاسكندرية "

دراسة في جغرافية السياحة

بيانات هذه الاستمارة سرية، وتستخدم في أغراض البحث العلمي فقط - رجاء وضع علامة: ()

أو () أو كلمة () أو عبارة () بين الأقواس

أولاً: الخصائص الاقتصادية والاجتماعية للزوار:

١- الاسم: ٢- السن :

٣- النوع : ذكر () أنثى ()

٤- الحالة الاجتماعية: (دون السن - أعزب - متزوج - غيرها)

٥- الحالة التعليمية: (أمي - يقرأ ويكتب - مؤهل متوسط - مؤهل جامعي - مؤهل فوق الجامعي)

٦- الدخل الشهري : (جنيه مصري) - (دولار أمريكي) - أخرى ()

٧- الجنسية ()

٨- تركيب الفوج السياحي: شخص بمفرده () أسرة بأطفال ()

رحلة منظمة () جماعة أصدقاء ()

ثانياً : تحليل سمات الرحلة:

١-الهدف من الزيارة :

* إراحة الجسم وإنعاش الذهن () * المتعة والمرح () * رياضية ()

- * صحية () * أسباب مهنية () * الاهتمام بعناصر أجنبية (تاريخي - احتفالات)
* تبادل العلاقات بين الأشخاص () * أغراض روحانية دينية ()
٢- مكان الإقامة : * فندق () * متن البخرة ()
* منتجع سياحي () بيت شباب () * أخري ()
٣- مدة الإقامة : * أقل من اسبوع () * أسبوع () *
أسبوعين ()
٤- كم عدد الزيارات للمنطقة :

* اول مرة () * مرتين () اكثر من ثلاث زيارات ()

٥- ما هو مقدار ما تنفقه في الرحلة كلها في الزيارة الواحدة:

(جنيه مصري) - (دولار أمريكي) - أخري ()

ثالثا: تحليل خصائص منطقة الدراسة:

١- الأسباب الرئيسية التي تعوق الذهاب إلى هذه المنطقة:

* التكاليف () * تدنى الخدمات ()

* المنطقة غير جيدة () * أخري ()

٢- هل قمت بعمل رحلة اليوم الواحد لمناطق أخري ؟ * نعم () * لا ()

٣- إذا كانت الإجابة بنعم ، فما هي فكيف قضيتها ؟ ضع علامة (صح حول

الاختيار المناسب) : * التسوق () * رحلات خاصة ()

* التجوال بالمدينة () * رحلات علي مركب ()

٤- رتب حسب الأولوية أقل ما استمتعت به خلال فترة إقامتك ؟

* الإقامة والطعام () * مستوى الخدمة () * الضوضاء ()

* تلوث البحر والشاطئ () * عدم ملائمة الأسعار ()

* الميناء () * لا شيء مما سبق ()

- ٥- هل لاحظت أية مشكلات أمنية خلال فترة إقامتك ، أثرت علي تمتعك بالزيارة ؟
* نعم () (انتقل للسؤال رقم ١٠) * لا ()
- إذا كانت الإجابة بنعم ، ففي رأيك ما يجب عمله لتحسين الوضع ؟
٦- هل ترشح للآخرين زيارة المنطقة كمكان لقضاء الأجازة ؟
* نعم () * لا ()
١٠- هل تفكر في زيارة المنطقة مرة أخرى ؟
* نعم () * لا ()
١١- إذا كانت الإجابة بلا لسؤال رقم (١٠) فماذا تحب أن يتغير لتشجيع الزيارة مرة
أخرى أو ترشحها للأصدقاء ؟
وشكرا لحسن تعاونكم

الهوامش

- (١) الهيئة العامة لميناء الإسكندرية (٢٠١٨) كراسة الشروط والمواصفات الخاصة بطرح مشروع إدارة وتشغيل وتسويق المركز التجارى لمحطة الركاب السياحية بميناء الإسكندرية، ص: ١٩
- (٢) فاروق كامل عزالدين ومحمد عبده عاشور (٢٠٠٥) جغرافية السياحة تطور وأسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، ص ٢٥.
- (٣) محمد مدحت جابر (٢٠٠٤) جغرافية السياحة والترويج، الطبعة الأولى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ص ٣٥
- (٤) الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة (٢٠١٨) دليل الإسكندرية الشامل، ص: ٤٤.
- (٥) حسام الدين جاد الرب أحمد (٢٠٠٠) المناطق الصناعية غرب الإسكندرية خلال ال ٢٥ الأخيرة "دراسة جغرافية"، رسالة دكتوراة، غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ص ٥
- (٦) عبد الله محمد عبد اللطيف عبدالعال (٢٠٠٧) الكفاءة الإنتاجية والاقتصادية للمراكب الآلية العاملة بشباك الجر القاعية بمركز صيد الميناء الشرقى بالإسكندرية، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
- (٧) أحمد اسماعيل البادى (٢٠١٣م) إدارة اخطار الممتلكات في الموانئ البحرية " دراسة تطبيقية على ميناء الإسكندرية" بجمهورية مصر العربية
- (٨) عبير سراج الدين (٢٠٠٨م) جغرافية السياحة العابرة بميناء بورسعيد، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد (٢٥) الجزء الأول، ص ٣٤٤.
- (٩) الهيئة العامة للموانئ المصرية (٢٠١٨م) ، المخطط الشامل للموانئ المصرية التجارية ٢٠٣٠- بتاريخ ٧/٣٠ / ص ٢١٧ .
- (10) A.R.E, (2010) Ministry of Tourism, Tourism of figure, Egypt. P 215
- (١١) محمد رجائى جودة الطحلاوى (٢٠١٦) ، موانئ الحجاج على ساحل البحر الأحمر، طريق عيذاب ، مطابع دار الهلال، ص ٦٤.
- (١٢) مطبوعات الهيئة العامة للاستعلامات (٢٠١٨م) ، صفحات متفرقة
- (١٣) قطاع النقل البحري (emdb.gov.eg) ٢٠١٨م، الموانئ التخصصية .
- (١٤) احمد السيد الشاذلى (٢٠١٨)، أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التجارة ، قسم الاقتصاد ، جامعة قناة السويس ، ص ٢١٤ .

(١٥) [ميناء الإسكندرية: عودة البواخر السياحية بعد غياب أكثر من عام ونصف | مجلة ربان](#)

[السفينة\(assafinaonline.com\)](http://assafinaonline.com)

(١٦) الهيئة العامة لميناء الإسكندرية (apa.gov.eg)

(١٧) الهيئة العامة لميناء الإسكندرية - الإدارة المركزية للشئون المالية والتجارية (٢٠١٥ -

٢٠١٨) ملف مشروعات ميناء الإسكندرية - طرح مشروع إدارة وتشغيل وتسويق المركز

التجاري بمحطة الركاب البحرية، تقارير غير منشور.

(١٨) وليد رضوان، (٢٠٠٨)، التذكارات السياحية، دار الكتب والوثائق القومية، حلوان ، ص: ٣٤.

(19) <https://www.elbalad.news/4244299>

(20) <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B7%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D9%86>

(٢١) زيارات ميدانية متكررة للباحثة

(٢٢) حسن سعد سند، أكمل رمضان عبد القادر (٢٠٠٩) أسس صناعة السياحة والضيافة ، كلية

السياحة والفنادق، مطابع جامعة المنيا ، ص ٩٨.

(٢٣) الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة (٢٠١٨م)، مرجع سابق، ص: ٣٢.

(٢٤) عبد الفتاح مصطفى غنيمه (٢٠٠٣) التخطيط السياحي لأقاليم مصر المعاصرة ، ط ٣ ،

الناشر دار الفنون العلمية بالإسكندرية.

(٢٥) راندا على مصطفى محمد (٢٠٠٩) إدارة مقومات سياحة التراث تطبيقاً على مدينة

الإسكندرية، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة، المجلد السادس، العدد الأول،

ص: ١٨٨

(٢٦) نهى إبراهيم خليل (٢٠٠٧) دور المنتجات الحرفية التذكارية فى صناعة السياحة مع الإشارة

الخاصة لمصر، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق " قسم الدراسات السياحية"، جامعة

الإسكندرية، ص ص: ٨ ، ٥٧

(27) Abdel Jalil S.G, Mahran H.I, Mahmud S.A, and Kamal S.M(2010) Employing the Seven Cultural Routes of Alexandria in Tourism Development, journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality, Vol 7, special NO, PP.66

(٢٨) حسين الشيخ ومحمد عبد الفتاح (٢٠٠٢): الإرشاد السياحي بين النظرية والتطبيق، دار

المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ص ٤٧.

(٢٩) حازم أبو شليب، عبد الفتاح مطفي غنيمه (٢٠٠٥): التسويق السياحي، ط١، الناشر دار

الفنون العلمية بالإسكندرية

(٣٠) سمية بدوى (٢٠١٧م)، اقتصاديات النقل البحرى فى العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، ص ١٥٤.

(31) Farrag D.A. (2006) Identifying Experiences derived from Visiting shopping malls and their Relation ship with Shopping Activities, PHD degree, Faculty of Commerce, University of Alexandria, PP.40

(32) Gibson P. (2011) Cruise Sector Challenges "Making Progress in an Uncertain World ", Gabler verlag, Germany ,PP.6,7

(33)www.ar.wikipedia.org/wiki/بمبوطية/Accessed on May10 ,2018

(٣٤) مصطفى أحمد السيد مكاوى (٢٠٠٩) أهمية السياسات الإبتكارية ودورها فى إدارة الموروث الثقافى وتنمية سياحة التراث دراسة حالة " الإسكندرية"، مجلة إتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة ، المجلد السادس العدد الأول ، ص:١٤١

(٣٥)الهيئة العامة لميناء الإسكندرية - المركز الهندسى للخدمة العامة (٢٠٠٧) مخطط تطوير محطة الركاب البحرية بميناء الإسكندرية، غير منشور.

(٣٦) وزارة النقل - قطاع النقل البحرى (٢٠١٠ - ٢٠١٥)، مشروعات الخطة الخمسية، تقارير غير منشورة .

(٣٧)MedCruise (2015) The Cruise Industry of Today and Tomorrow, PP.12.

(38)MedCruise (2010) Methodology for MedCruise Port Evaluation, PP.3.

(٣٩)الهيئة العامة لميناء الإسكندرية- الإدارة المركزية للشئون المالية والتجارية (٢٠١٥ - ٢٠١٨) ملف مشروعات ميناء الإسكندرية - طرح مشروع إدارة وتشغيل وتسويق المركز التجارى بمحطة الركاب البحرية، غير منشور.

(40)European Commission (2019) Tourist facilities in ports, The economic factor, Policy Research Corporation,PP.51,55.

(٤١)الهيئة العامة لميناء الإسكندرية"الإدارة العامة لمركز المعلومات"(٢٠١٧): نشرة المعلومات العدد (٣١)، ص: ١٦ .

(42) (Melody L.A., and Scarlett C.W.(2006) Tourist Shoppers' Satisfaction with Regional Mall Experience, International Council of Shopping Centers,PP.5.

(43)Burns, Peter Man (2009) Introduction to tourism, London, ROVTLED, p 56 .

(44)Boniface, B copper, C. (1996) the geography of travel and tourism, 2an (Ed) LONDON, p 94 .

(45) Monterrey Institute of Technology and Higher Education (2009) Working Paper MKT "Street Markets Influencing Consumer Behavior in Urban Habitat ", Mexico ,PP.6.

(46) Alexandria and Mediterranean Research Centre (2006), Seven Cultural Routes of Alexandria, Bibliotheca Alexandria, Map Route 1-7.

(47) حسن سند وأكمل رمضان (٢٠٠٦)، التشريعات السياحية والفندقية كلية السياحة والفنادق، مطابع جامعة المنيا.

(48) <https://catr.gov.eg/almazarat/%D9%82%D9%84%D8%B9%D8%A9/>

(49)

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%86%D8%B5%D8%A8_%D8%A7%D9%84%D8

(50) إيناس بهى الدين عبد النعيم (٢٠٠٨) ، المعابد المصرية القديمة ، مكتبة نور

(51) <https://catr.gov.eg/%d9%82%d8%b5%d8%b1-%d8%a7%d9%84%d9%85%d9%86%d8%aa%d>

٢ حمدي أحمد الديب (٢٠١٧)، قضايا ومشكلات سياحية " معالجة جغرافية "، مكتبة الأنجلو المصرية، ص ١١٠ .

(52) Begovic, M., (2012) The Strength and Dynamic of the Seasonal Concentration in Montego Tourism, tourism, Vole. 3.p , 65

(53) محمد خميس الزوكة (١٩٩٦)، صناعة السياحة من المنظور الجغرافى ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية .

(54) مقابلة شخصية: المهندس المسؤول عن صيانة وإدارة مبنى المحطة البحرية - بميناء الإسكندرية بتاريخ ١٠/١٠/٢٠١٩ .

محمد صبحى عبدالحكيم، حمدي احمد الديب (٢٠٠٠)، مرجع سبق ذكره، ص ٢٦٧ ..

(55) محمد الفتحي بكير (٢٠٠٤) جغرافية مصر السياحية، دار المعرفة الجامعية، ط ٢، الإسكندرية، ص ١٧٠ .

(56) حمدي أحمد الديب (٢٠١٧)، قضايا ومشكلات سياحية " معالجة جغرافية " ، مكتبة الأنجلو المصرية ، ص ١٣٣ .

(57) حمدي الديب (٢٠١٧)، نفس المرجع السابق، ص ١٢٩ .

(58) معامل جيني (نسبة للعالم جيني) من المقاييس الهامة والأكثر شيوعا في قياس عدالة توزيع الدخل القومي، تعتمد فكرته على منحني لورنز، يمتاز معامل جيني بأنه يعطي قياسا رقميا لعدالة التوزيع، وتتخلص فكرته بحساب المساحة المحصورة بين منحني لورنز وبين خط المساواة (الخط القطري الواصل بين نقطة الاصل والنقطة (١،١) في الرسم البياني) وضرب هذه المساحة ب ٢، وذلك لأن مساحة المثلث المحصورة بين خط التساوي والإحداثيين الأفقي

والعمودي تساوي ٠.٥ ، لذا فإن معامل جيني ينحصر بين الصفر والواحد، حيث يكون صفراً عندما ينطبق منحنى لورنز على خط التساوي وتكون المساحة مساوية للصفر ويكون عندها توزيع الدخل متساويا لجميع أفراد المجتمع (التوزيع الأمثل للدخل)، بينما يكون معامل جيني مساويا للواحد عندما ينطبق منحنى لورنز على الخط الأفقي والخط العمودي وتكون المساحة بين خط التساوي ومنحنى لورنز تساوي ٠.٥ وتكون عندها قيمة معامل جيني مساوية للواحد الصحيح وفي هذه الحالة يكون توزيع الدخل في أسوأ أحواله، أي أنه كلما كانت قيمة معامل جيني صغيرة كلما كانت عدالة توزيع الدخل أفضل. (المصدر :

(<http://ar.wikipedia.org/wiki>

- (⁶²)Reisinger Y.(2010) Shopping and tourism, Butterworth Heinemann, Oxford UK,PP.1.
- (⁶³)European Commission (2009) Tourist facilities in ports, Growth opportunities for the European maritime economy, Policy Research Corporation ,P.P: 24,25.
- (⁶⁴) Mathieson (1982), A. & Wall G., Tourism, Economic Physical and social Impacts, Longman, London.

Alexandria port as a tourist destination for cruises and shopping tourism " A study in the geography of touris"

Abstract

Seaport tourism is always considered one of the significant patterns of tourism in Egypt and the world. This tourism pattern in the global level attracted about 30 million sea tourists in 2019. Particularly, Egypt owns natural seaports that can be included within this tourism pattern. In this paper, Alexandria port is investigated as a case study in terms of location, spatial analysis of the nearest city that can support this port with the necessary services. Also, analysis of the incoming tourism movement, the characteristics of tourists, and the level of service provided. This led to integrated recommendations aimed at developing the port and working on its sustainable development and placing Egypt on a tourism map of international ports to raise the Egyptian economy .

Keywords: Seaports, logistics centers, maritime transport, B.O.T system, shopping tourism, roaming tourism