النقل الذكي الأخضر ونية تكرار الزيارة للمقصد السياحي: الصورة السياحية كوسيط

ا.م.د رشا أحمد محمد خليل	د.محمد زينه	د.ريهام عبدالرحمن جاد
كلية السياحة والفنادق	كلية السياحة والفنادق	كلية السياحة والفنادق
جامعة قناة السويس	جامعة قناة السويس	جامعة قناة السويس
قسم الدراسات السياحية	قسم الدراسات الفندقية	قسم الدراسات السياحية

معلومات المقالة

الكلمات المفتاحية:

النقل الذكي الأخضر؛ الصورة السياحية؛ نية تكرار الزيارة؛ المقصد السياحي.

(IJTHS), O6U

المجلد 3، العدد 2، أكتوبر 2022
ص 247 – 263

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة الدور الذي يقوم به النقل الذكي الأخضر في تحسين الصورة السياحية وتأثير ذلك في نية تكرار الزيارة للمقصد السياحي المصري، ولتحقيق أهداف هذه الدراسة فقد تم إعداد استمارة استبيان موجهة للسائحين كأداة لجمع البيانات ، حيث تم اعتماد 285 استمارة من أصل 300 تم توزيعها بنسبة 95%، وقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي الذي يتضمن استخدام الأسلوب الميداني في جمع البيانات لاختبار صحة فرضيات الدراسة بواسطة الاستمارة وتحليلها إحصائيا، وذلك بواسطة نموذج المعادلة البنائية باستخدام برنامج Smart PLS 3. و قد توصلت الدراسة إلى أن النقل الذكي الأخضر السياحي يؤثر إيجابياً في نية تكرار الزيارة من خلال تحسين صورة المقصد السياحي، كما توصلت الدراسة إلى ضرورة توفير شبكة نقل ذكية وآمنة في المقصد السياحي المصري، والعمل على استخدام وسائل النقل الأخضر والممارسات البيئية الخضراء التي من شأنها أن تحافظ على البيئة فضلا عن تحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي بشكل أفضل وخلق الرغبة في تكرار الزيارة.

مقدمة

يعتبر قطاع النقل ركيزة أساسية للاقتصاد القومي بصفة عامة وصناعة السياحة بصفة خاصة حيث يمثل هذا القطاع بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، إذ لا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل، فالنقل ضروري لصناعة السياحة والفنادق والحياة اليومية وللسكان المحليين حيث أنه يمثل أول عنصر من عناصر الرحلة السياحية وهو العنصر الوحيد في صناعة السياحة والضيافة الذى لا يمكن فصله عن الرحلة السياحية **(يونس ،2019)**. وبالرغم من أهمية النقل في عملية التنمية الاجتماعية والاقتصادية من خلال تسهيل حركة نقل المسافرين والبضائع، إلا أنه له تأثيرات سلبية على البيئة الحضارية، وقد اتجهت العديد من الدول إلى استخدام تقنيات نظم النقل الذكية و التي بدأت بعض تطبيقاتها في الانتشار **(بلقواس،2014)**. ويمثل نظام النقل الذكي إحدى الأدوات الحديثة في تنظيم وتحسين حركة المرور عن طريق اعتماده على تقنيات الاتصالات والتكنولوجيا الحديثة **(عبد الوهاب،2018)**، ويعتبر النقل الأخضر ضرورة لتحقيق المميزات التنافسية للمقصد السياحي وتكرار الزيارة من قبل السائحين حيث أن هذه الممارسات البيئية المتمثلة في النقل الأخضر لها دور فعال في اختيار السائح للمقصد السياحي لقضاء اجازته ومن ثم تكرار الزيارة **(Bui et al.,2021 ؛ سالم وآخرون،2021)**. وتهدف الدراسة إلي التعرف على ماهية نظم النقل الذكية الخضراء؛ إلقاء الضوء على مفهوم الصورة السياحية ومكوناتها؛ دراسة أثر تطبيق نظم النقل الذكي الأخضر في تحسين الصورة السياحية، دراسة طبيعة العلاقة بين نظم النقل الذكي الأخضر ونية تكرار الزيارة للمقصد السياحي المصري من خلال الصورة السياحية.

مشكلة الدراسة

بالرغم من أهمية النقل في قطاعات الاقتصاد القومي بصفة عامة وصناعة السياحة والضيافة بصفة خاصة وذلك من خلال تسهيل حركة نقل المسافرين والبضائع، إلا أن له تأثيرات سلبية على البيئة الحضارية، حيث تشهد المدن السياحية حركة مرورية سريعة نتيجة لتزايد وسائل النقل الأمر الذي يزيد من الأضرار البيئية الناجمة عن استخدام وسائل النقل، وازدياد الاختناقات المرورية وحوادث المرور وعدم سلامة وأمن السائحين، ومن هنا كان لابد من تطبيق نظم النقل الذكية الخضراء في المجال السياحي والفندقي للمحافظة على البيئة وتحسين الحركة المرورية وزيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وتحسين مستويات الحركة والراحة والأمان للمسافرين مما يؤدى إلى تحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي واعادة تكرار الزيارة. والسؤال المطروح هنا إلى أي مدى تساهم نظم النقل الذكية الخضراء في تحسين كفاءة أنظمة نقل السائح من وقت وصوله إلى وقت المغادرة ؟ وإلى أي مدي يؤثر تطبيق نظم النقل الذكية الخضراء في تحسين الصورة السياحية ونية اعادة تكرار الزيارة للمقصد السياحي المصري؟

مفهوم نظم النقل الذكية الخضراء

تمثل نظم النقل الذكية التطور الطبيعي للبنية التحتية لقطاع النقل من خلال تحديثها لتواكب عصر المعلومات كلما استمر الطلب على النقل فإن نظم النقل الذكية ستساعد في توفير طاقة استيعابية أكبر وبكفاءة أعلى دون الاعتماد الكلي على إنشاء مرافق نقل جديدة **(المشهداني ،2019)**، وتقوم نظم النقل الذكية بتطبيق التقنيات التكنولوجية الحديثة في مجال المراقبة وجمع المعلومات والبيانات والتحكم والاتصالات وبرامج الحاسب الآلي بهدف الاستفادة القصوى من القدرة الاستيعابية لشبكات الطرق ووسائل النقل الأخرى **(عيسى، صيداوى،2019)**، وتساعد هذه التقنيات في انسيابية حركة

المرور وسهولة الوصول إلى الأماكن المراد الوصول إليها وتقليل عدد الرحلات وعدد الكيلومترات المقطوعة بالمركبات الأمر الذي سيؤدي إلى التقليل من الحوادث المرورية والتلوث البيئي وحالات الطوارئ من خلال المعلومات التي ستتوافر عبر هذه التقنيات والأجهزة المكونة لها **(المشهداني ،2019،ص226)**

و لذلك كان اللجوء إلى النقل الذكي الأخضر هو الحل الأمثل للتخفيف من التأثيرات البيئية السلبية الناتجة عن النقل، فهو يأخذ بعين الاعتبار مبادئ التنمية المستدامة، كما أنه لا يهدد الصحة العامة وسلامة المواطن والبيئة، ويستخدم الموارد المتجددة بمعدلات لا تؤثر عليه، كما يهدف إلى تلبية الاحتياجات الحالية دون المساس بالاحتياجات المستقبلية من خلال ترشيد استعمال وسائل النقل للتخفيف من سلبياتها **(سلامة ،2021،ص96) (عمران وعباس ،2016،ص188)**. وقد عرفه المعهد الأمريكي بأنه تحقيق التنقل والوصول الأساسي لتلبية احتياجات التنمية دون التأثير على الأجيال المستقبلية بحيث يكون آمن، صحي، غير مكلف ومحدد في استخدام المصادر المتجددة وغير المتجددة، بحيث يلبي احتياجات الحاضر دون التأثير على البيئة وضرورة تحقيق اقتصاد ملائم للمجتمع على المدى الطويل **(لطيفة،2021،ص437) (محمودي وآخرون ،2021،ص 311)**.

ويقصد بنظم النقل الذكية" تلك النظم التي تعتمد على استخدام تقنيات الحاسب الآلي والإلكترونيات والاتصالات والتحكم بهدف الحصول على معلومات تتعلق بأداء مرافق النقل، وأحياناً عن الطقس والظروف الجوية والبيئية بهدف مواجهة العديد من التحديات التي من الممكن أن تواجه الافراد أثناء عملية النقل البري، وهو الأمر الذي من شأنه أن يساهم في تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة"**(بولقواس،2014،ص158)**.

كما عرفها كل من **البرنس (2020،ص654)** (**Sampson et al (2019,p6** بأنها "استخدام تقنيات الحاسب الآلي والإلكترونيات وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال النقل "، كما يقصد بمصطلح النقل الذكي "تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصال في مجال النقل ويطلق عليها ب 'الذكية لأنها تعتمد على وظائف مرتبطة عموماً على الذكاء مثل القدرة الحسية، الذاكرة، الاتصالات ، معالجة المعلومات والسلوك التكيفي ، ولهذه التكنولوجيا دور أساسي في الاستخدام الأمثل للبنية التحتية وتحسين السلامة المرورية والأمن بالإضافة إلى استخدام وسائط النقل الصديقة الأكثر للبيئة وتقليل استهلاك الطاقة والتلوث ومصادر الازعاج" **(نعيمة ، 2017، ص 9؛ عبد الوهاب ،2018،ص11 Tokody et al,2018,p 386 ;)**

أهداف نظم النقل الذكية الخضراء

تسعى نظم النقل الذكي الأخضر في المجال السياحي لتحقيق مجموعة من الأهداف كما ذكرها كلاً من **بولقواس(2014)؛ محمود (2014)؛ أزيار(2019) ؛)؛ سالم وآخرون (2021)** فيما يلي:

1- تحسين السلامة للنقل: وذلك عن طريق العمل على تطوير وتطبيق مجموعة متكاملة ومتناسقة من الإجراءات الهادفة لرفع مستوى السلامة، والتقليل من عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث النقل، وكذلك التقليل من حجم الخسائر الاقتصادية والاجتماعية التي تسببها الحوادث، وهو الأمر الذي لا يمكن له أن يتحقق إلا من خلال اتخاذ الإجراءات التالية:

- التحكم المروري: وذلك من خلال القيام بتقييم أداء الطرق السريعة والشوارع المزودة بإشارات مرورية والتنسيق بينها وبين عمليات النقل العام لموازنة الطلب مع السعة ضمن نظام النقل ؛

- إدارة الاحداث الطارئة: وذلك عن طريق توفير إجراءات تدخل ذات كفاءة عالية في حالة الأحداث المرورية الطارئة والظروف الجوية السيئة، أعمال الطرق، وفى المناسبات الخاصة، فالتقنيات المتقدمة للنقل تركز على استشعار وجود الحوادث الطارئة والتأكد من وقوعها من أجل تحسين زمن الاستجابة لها وإرسال الفرق الملائمة لها من حيث الأفراد والمعدات؛
- إدارة الطلب على الانتقال: وذلك عن طريق تنفيذ نظام استخدام الحارات المرورية المخصصة للمركبات، والتحكم بمواقف السيارات وتكلفتها وتسعيرية الدخول للطرق.

2-زيادة الطاقة والكفاءة التشغيلية لشبكة النقل البري؛

3- تحسين مستويات الحركة والراحة للمتنقلين: تساهم نظم النقل الذكية في تمكين المتنقلين (السائقين) من الحصول على المعلومات وتحليلها وعرضها عليهم، وذلك بهدف مساعدتهم على الحركة من مكان انطلاقهم وصولا الى مقصدهم الذي يرغبون في الوصول إليه، مع تحقيق السلامة والأمن وتخفيض زمن الرحلة و الجهد المصاحب للرحلة والتقليل من تكلفته؛

4-التقليل من التأثيرات الناجمة عن النقل على البيئة والطاقة: وذلك عن طريق التقليل من انبعاثات العوادم الضارة من المركبات و التقليل من الوقود المهدر بسبب الازدحام وعدم اختيار الطريق المناسب مع احترام متطلبات الحفاظ على البيئة عند تصميم وتنفيذ البنية التحتية للنقل ، و الحد من استهلاك المواد المضرة بالبيئة . ويتضح مما سبق أن النقل الأخضر يعتبر ضرورة لتحقيق الميزة التنافسية للمقصد السياحي وتكرار الزيارة من قبل السائحين حيث أن تطبيق هذه الممارسات البيئية المتمثلة في النقل الأخضر لها دور فعال في اختيار السائح للمقصد السياحي لقضاء أجازته ومن ثم تكرار الزيارة **(Bui et al.,2021 ؛ سالم واخرون،2021)**. وفقا لذلك يكون الفرض الأول : هناك تأثير إيجابي مباشر للنقل الذكي الأخضر السياحي على نية إعادة تكرار الزيارة .

الصورة السياحية للمقصد السياحي

الصورة الذهنية هي الناتج النهائي للانطباعات الذاتية التي تتكون عند الأفراد أو الجماعات بناء على الخبرة المتاحة لهم، إزاء شخص معين، أو مؤسسة معينة **(صادق وآخرون ، 2021; Bui et al.,2021,p1288)**، أجمع الباحثون على أن الصورة الذهنية الإيجابية للمقصد السياحي تؤثر على اختيار السائح حيث تعتبر عامل تمييز بين المقاصد المتنافسة، كما يتأثر اختيار السائح لتحديد مقصد سياحي معين وتكرار الزيارة لها مرتبطا بالصورة الذهنية التي رسمها في ذهنه عن تلك المقصد نتيجة للمعلومات التي جمعها عن المقصد وتجربته وخبرته السابقة أثناء زيارته للمقصد **(عبدالفتاح وآخرون،2017؛Louis,2004)**

وتعرف الصورة الذهنية على أنها مجموع المعتقدات والانطباعات الذاتية والأفكار والتوقعات لدى الأفراد أو الجماعات حول مقصد سياحي، فهذه الصورة تمثل تبسيط لعدد أكبر من تصوراتهم ومعلوماتهم حول هذه الوجهة السياحية **(Kotler and gartner,2002; Kim & Richardson,2003)**

ويعبر مفهوم الصورة الذهنية عنً "التصورات التي يحملها أفراد المجتمع عن العالم من حولهم بمكوناتها المختلفة، وتعد الصورة نتاجا طبيعيا لخبرات الأفراد المباشرة وغير المباشرة التي يتلقونها عبر تفاعلاتهم الاتصالية المختلفة **(عبد الحميد وآخرون ،2019)(توفيق،2023)**. وقد تعددت الآراء حول مكونات الصورة الذهنية فهناك من يري أن الصورة السياحية مبنية على مكون واحد يسمى المعرفة، واقترح آخرون بُعد آخر وهو التأثير كمكون ثاني للصورة السياحية. في حين أن رأوا

آخرون أن الصورة السياحية تتكون من ثلاثة مكونات كما وضحها كلا **من توفيق(2023)؛ Kim & Richardson (2013) فيما يلى:**

أ- المكون المعرفي :وهو إدراك السائح للصفات المتأصلة في المقصد والتي يمكن أن تكون مأخوذة من زيارات سابقة تؤثر على الصورة المعرفية ؛

ب- المكون التأثيري: يقصد بها المشاعر حول المقصد أو تقييم السائح للمقصد وتنقسم مشاعر السائح للمقصد إلى مشاعر إيجابية أو محايدة ويصبح هذا المكون فعال أثناء مرحلة التقييم في عملية اختيار المقصد؛

ج- مكون النية : بعد التعرض لكل المؤثرات الداخلية والخارجية للمقصد يجب على السائح أن يتخذ قراراً حول السفر إلى المقصد من عدمه.

مصادر تكوين الصورة السياحية

تبنى صورة المنظمات والشركات على المشاعر والمعتقدات حولها في عقول جمهورها، كنتيجة للخبرة والملاحظة، وتتمثل في:الخبرة المباشرة :أن تكون قد تعاملت معها شخصياً، الخبرة غير المباشرة :أي تعاملت معها بشكل غير شخصي، سواء من أحد الأصدقاء أو الأقارب، رسائل الأصدقاء ووسائل الإعلام ولها تأثير كبير على المتلقي خاصة ممن لهم مصداقية عنده **(ندا،2017،ص660)**.

وتتميز الصورة السياحية بالبطء(تتغير تدريجيا)،وقد تميل إلى الثبات(تستمر فترة طويلة)، كما أنها ديناميكية(تعتمد على الوقت والمسافة)،نسبية(تتغير من شخص لآخر)، لها طبيعة متعددة، والتغيرات بها تعتمد على تقييم الصورة الحالية **(Jaun et al.,2012)**. وقد وضح **Camile (2003)** صورة المقصد السياحي على مستويين:

أ-**صورة أساسية:** وتقاس بما يقدمه المقصد السياحي من معايير أساسية والتي ترضي توقعات السائحين والوكالات السياحية وتتوافق مع المعايير المشتركة للمجموعات المختلفة من العملاء الحاليين والمحتملين، وتشكل هذه الوجهة حسب هذا المستوى من الصورة الاختيار الأفضل المحتمل للسياحة.

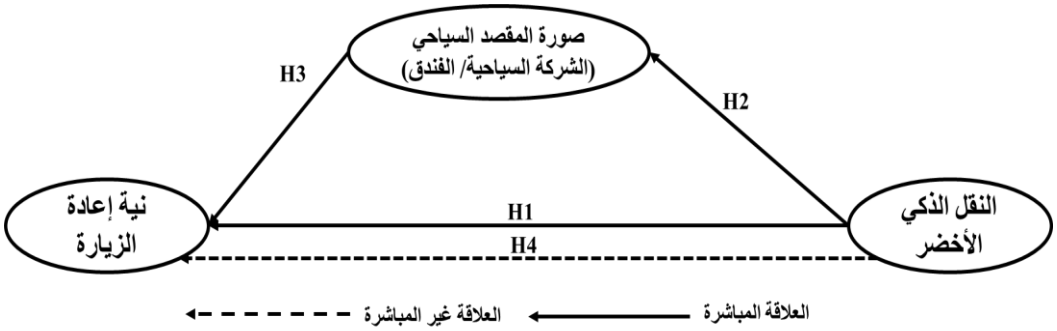
ب- **صورة خاصة:** وتعبر عن تصورات مجموعة من العملاء الحاليين والمحتملين، وتقاس بالدرجة التي تتوفر عليها هذه الوجهة من معايير خاصة ترضي العملاء بشكل كبير، ويعتبرها العميل أفضل اختيار محتمل للسياحة.

النقل الذكي الأخضر والصورة السياحية ونية إعادة تكرار الزيارة للمقصد السياحي

هناك علاقة وثيقة بين نظم النقل الذكي الأخضر وصناعة السياحة حيث يوفر نظام النقل الذكي العديد من التسهيلات للسائحين الذين يرغبون في زيارة مكان سياحي معين مثل زيادة كفاءة نظام النقل وتوفير المعلومات الخاصة بالقطارات ،الحافلات والسيارات ووسائل النقل الأخرى ، بالإضافة إلى المعلومات التي تتعلق بأماكن الزيارة والإقامة والمطاعم وأماكن التسوق_فضلاً عن تحديد الطرقات البديلة لتغيير الوجهة عند الضرورة، كما تتيح إمكانية الدفع الالكتروني فهو يقدم أفضل خطة للنقل والمقومات السياحية للسائح من وقت وصوله إلى وقت المغادرة(**Ragunathan et al.,2015,p193** ; **نعيمة ،2017،الزيادات وآخرون،2010)** ويعتبر استخدام تقنيات النقل الذكي من مكونات رسم صورة ايجابية عن المقصد السياحي والتي تعمل على تحسين الصورة الذهنية للمقصد السياحي (**Lin et al.,2021**) ووفقا لذلك يكون الفرض الثاني : النقل الذكي الأخضر السياحي يؤثر بشكل مباشر على الصورة السياحية للمقصد السياحي .

و تؤدي الصورة الذهنية للمقصد السياحي دوراً فعالا في عملية اختيار السائحين للمقصد السياحي، فالصورة الذهنية الإيجابية للمقصد السياحي لها تأثير على اختيارات السائحين لتحديد وجهاتهم السياحية وعلى تكرارهم للزيارة، كما تعمل الصورة على تمييز الوجهة السياحية عن منافسيها، وهى تسمح بتطوير اتجاهات إيجابية في صالحها واكتساب ولاء السائح **(بن أيوب وآخرون،2017،ص5؛ مصطفي وآخرون،2012)**. ووفقا لذلك يكون الفرض الثالث: تؤثر صورة المقصد السياحي بشكل مباشر على نية إعادة تكرار الزيارة للمقصد السياحي إن عملية تكوين الصورة الذهنية للمقصد السياحي تبدأ بجمع المعلومات من خلال وسائل الإعلام وتجارب الأصدقاء والأقارب وكذلك من خلال أدلة السفر والكتب السياحية بالإضافة إلى التجربة الحقيقية والشخصية للسائح في زيارة المقصد السياحي فإذا قام بزيارة المقصد السياحي وحقق الرضا عنه وعن الخدمات السياحية به وخاصة تلك التي تستخدم وسائل النقل الأخضر والممارسات البيئية الخضراء والتي تحافظ على البيئة ، فسوف تنشأ لديه اتجاهات إيجابية لزيارة المقصد السياحي مرة أخرى في المستقبل ولا يكتفى بذلك فحسب بل يدعوا أصدقاؤه لزيارة هذا المقصد السياحي **(عبدالحميد،2019؛ يونس ،2019)** ووفقا لذلك يكون الفرض الرابع : يؤثر النقل الذكي الأخضر السياحي ايجابياً بشكل غير مباشر على نية إعادة تكرار الزيارة للمقصد السياحي من خلال تحسين صورة المقصد السياحي.

نموذج الدراسة : بعد استعراض الدراسات الأدبية السابقة ذات الارتباط بموضوع الدراسة، تم تحديد نموذج الدراسة الموضح بشكل (1).



شكل (1) النموذج المقترح للعلاقات بين متغيرات الدراسة

منهجية الدراسة

تستند الدراسة إلى المنهج الوصفي التحليلي، وذلك لأنها تقوم على الجمع بين وصف متغيرات الدراسة وصفاً كيفياً، وكذلك وصفها وصفاً كمياً، مع الربط بين نتائج الوصف الكمي والكيفي.

مجتمع الدراسة وتحديد حجم العينة وأساليب جمع البيانات

يشمل مجتمع الدراسة عينة عشوائية لعدد من السائحين فقد جمعت البيانات باستخدام استمارة استقصاء (300 نسخة) وزعت على السائحين،تم توزيع 300 استمارة استبيان وبعد الفحص الأولي تم استبعاد عدد 15 استمارة لم تستكمل من بعض الأفراد وبهذا أصبحت الاستبيانات الصالحة للتحليل 285 استمارة بمعدل استجابة يصل إلي 95% وصممت

استمارة الاستقصاء من جزأين: الجزء الأول يشمل أسئلة البيانات الديمجرافية وتمثلت في الجنس، العمر ، مدة الاقامة و عدد مرات الزيارة .أمّا الجزء الثاني فقد تضمّن أسئلة لمتغيرات الدراسة المتمثلة في المتغير المستقل وهو النقل الذكي الأخضر السياحي والفندقي و ويشتمل هذا المحور على ثمانية أسئلة ، والمتغير التابع هو الصورة السياحية و يتكون هذا المحور من أربعة أسئلة واعادة نية تكرار الزيارة ويشتمل هذا المحور على خمسة أسئلة.

كما تم استخدام مقياس ليكرت Likert Scale للإجابة على أسئلة استمارة الاستقصاء من 1 : 5 حيث يعني الرقم 0 غير موافق تماماً و 5 يعني موافق تماماً. وقد استخدم برنامج SPSS نسخة 25 لمعالجة البيانات المفقودة، القيم المتطرفة Outliers، والتأكد من العلاقة الخطية بين مفردات الدراسة. ثم تم اختبار الفروض باستخدام طريقة المربعات الصغرى الجزئية باستخدام برنامج Smart PLS3.

اعتمدت الدراسة على مفردات من دراسة**(Małeckia etal,2018)** لقياس النقل السياحي الأخضر، في حين استخدم نموذج**(Wang etal,2018)** لقياس متغير صورة المقصد، وأخيرا استخدم مقياس**(Rahman,etal,2014)** لقياس متغير نية إعادة الزيارة، هذا وقد عرضت الاستبانة على بعض العاملين ذوي الخبرة للتأكد من صحة وسلامة المصطلحات وسهولة فهمها.

أساليب تحليل البيانات المستخدمة

تم تحليل بيانات الدراسة الحالية من خلال ثلاث مراحل متتالية:

1- التحليل الوصفي "Descriptive Analysis" يعتمد التحليل الوصفي للبيانات التي تم الحصول عليها من خلال استمارة إستقصاء موجهه الى مجموعة من السائحين الوافدين في محافظة القاهرة الكبرى من الفترة (يناير- مارس 2022) وكانت وصف عينة الدراسة كالتالي: حوالي 70 % من عينة الدراسة ذكور بينما فقط 30 % نساء، ، وكان متوسط الأعمار لعينة الدراسة من 30-45 (60 %) ومن 45-60 (20%) وفقط 20 % أقل من 30 عاما. وكان نسبة مدة الاقامة 2-3 أيام (20%) ، و6-7 أيام(70 %) أما نسبة مدة الاقامة أكثر من 7 أيام فكانت (10 %) ، بينما كانت نسبة عدد مرات الزيارة لأول مرة(30%) ، و ثلاث مرات بنسبة (10 %) بينما نسبة عدد مرات الزيارة لأكثر من ثلاث مرات (60%) وهذه النسبة توضح إلي أي مدي استشعر السائح الفرق بين زيارة محافظة القاهرة قبل وبعد تطبيق تقنيات نظم النقل الذكي الأخضر.

تحليل الثبات وصدق مقاييس الدراسة Scale Reliability and Validity

تم اختبار ثبات مقاييس الدراسة باستخدام معامل ثبات ألفا كرونباخ Cronbach's alpha لاختبار الاتساق الداخلي Internal consistency (انظر جدول رقم 1). أما صدق مقاييس الدراسة فتم قياس نوعان وهما الصدق التقاربي convergent validity والصدق التمييزي discriminant validity فالصدق التقاربي يهدف إلي التأكد من ارتباط المقاييس أو المتغيرات على المستويين النظري والميداني، بمعنى أن المقاييس المفترض أنها مرتبطة نظرياً، يجب أن تكون أيضاً مرتبطة في الواقع أو الميدان التطبيقي **(Hair et al,2017)**.

أما الصدق التمييزي فهو على العكس تماماً من الصدق التقاربي، فهذا النوع من الصدق يستخدم للتأكد من عدم ارتباط المقاييس أو المتغيرات على المستويين النظري والميداني، بمعنى أن المقاييس المفترض أنها غير مرتبطة نظرياً، يجب أن تكون أيضاً غير مرتبطة في الواقع أو الميدان التطبيقي **(Schumacker & Lomax, 2010)**. وقد أُجرى اختبار ألفا كرونباخ Cronbach's Alpha الذي تراوحت قيمته بين 0.834 و0.900 كما هو مبين بجدول (1)، وهذه القيم تزيد عن الحد الأدنى المقبول إحصائياً 0.7 مما يعد مؤشراً على ثبات المقاييس المستخدمة لمتغيرات الدراسة وبالتالي يمكن الاعتماد على أداة جمع البيانات بشكل كبير **(Elshaer et al., 2022)**.

التحليل الإحصائي متعدد المتغيرات "Multivariate Analysis" باستخدام نموذج اختبار نموذج الدراسة باستخدام طريقة المربعات الصغرى الجزئية Partial Least Square ببرنامج Smart-PLS 3

تم استخدام نموذج الدراسة باستخدام طريقة المربعات الصغرى الجزئية Partial Least Square برنامج SmartPLS3، وتعد هذه الطريقة أحد أساليب نماذج المعادلة الهيكلية Structure Equation Modelling **(العريفى، 2014)** ، وتعد أقوى وأحدث الأساليب الإحصائية التي يمكن استخدامها لتحليل النماذج النظرية على مستوى العالم **(Elshaer et al., 2022)**، وتعتمد عملية تحليل البيانات بهذه الطريقة على عنصرين رئيسيين هما كما يلي Hair et al., (2017):

أولا: تقييم جودة ومطابقة مقياس الدراسة Measurement model

تم تقييم جودة ومطابقة مقياس الدراسة من خلال إجراء اختبارات الصدق Validity والثبات Reliability، بطريقة المربعات الصغرى الجزئية عن طريق: -

- الثبات التركيبي Composite reliability (CR)

أُستخدام معامل الثبات التركيبي لقياس ثبات العوامل غير الظاهرة أو الكامنة، ويتضح من جدول (1) أن قيم الثبات المركب تراوحت بين 0.882 و0.921 وهي أعلي من الحد الأدنى 0.7، وهو ما يشير إمكانية الوثوق بالأبعاد المستخدمة في هذه الدراسة وتكراراها في دراسات مستقبليه.

- الصدق التقاربي Convergent Validity

يهدف الصدق التقاربي إلى اختبار مدى تقارب وتوافق أسئلة القياس مع بعضها البعض، فالأسئلة التي تقيس نفس البعد يجب أن تكون متسقة مع بعضها، كما يبين أن المقاييس التي من المفترض أنها مرتبطة نظرياً مرتبطة في النطاق التطبيقي أيضا. ويتم تقييمه وفقا لـ **Hair et al, (2017)** أولاً: عن طريق قيم التشبع الخارجي Outer Loadings للمتغيرات الظاهرة على المتغير الكامن، التي يجب ألا تقل عن 0.6، ويتضح من شكل (2) وجدول (2 – القيم المميزة بخط أسفلها–) أن درجة التشبع لكل المتغيرات الظاهرة علي متغيرات الدراسة الثلاثة الكامنة أكبر من هذه القيمة، وهو ما يشير إلي أن كل متغير ظاهر استخدم لقياس متغير النقل الذكي الأخضر مثلاً يعتبر قادراً على قياسه، وقد ثبتت معنوية جميع قيم التشبع عند P≤0.001، وكانت قيمة T–Value المحسوبة أكبر من قيمتها الجدولية 1.96. **وثانيا:** يجب أيضاً أن تكون قيمة متوسط التباين المستخرج Average Variance Extracted (AVE) أكبر من 0.5 القيمة الأدنى المقبولة، وكما هو موضح بجدول (1) فقد تراوحت قيمة AVE بين 0.591 (النقل الذكي الأخضر) و0.744

(صورة المقصد). وبناء علي قيم كل من التشبع الخارجي Outer Loadings وAVE يمكن التأكيد علي أن المتغيرات الظاهرة المستخدمة لقياس الأبعاد الكامنة (النقل الذكي الأخضر، صورة المقصد، ونية إعادة الزيارة) يتوفر بها الصدق التقاربي وهي الأفضل لقياسها، وأنها مترابطة في الواقع الميداني .

جدول (1) إحصائيات تقييم نموذج القياس والمتوسط الحسابي والانحراف المعياري

المتغيرات	Average Variance Extracted متوسط التباين (AVE)	معامل ألفا كرونباخ α	الثبات التركيبي
النقل الذكي الأخضر	0.591	0.900	0.920
صورة المقصد	0.744	0.885	0.921
نية إعادة الزيارة	0.600	0.834	0.882

– الصدق التمييز Discriminant Validity

يهدف الصدق التمييز إلي قياس مدى التباعد أو التنافر المنطقي بين أدوات القياس، أي هو الدرجة التي يختلف عندها أي بناء عن الأبنية الأخرى في النموذج، كما يهدف إلي التأكد أن المقاييس أو المتغيرات التي يفترض أنها غير مترابطة نظرياً غير مترابطة في الواقع. وكدليل على وجود صدق تمييزي تم التأكد أن قيم التشبع الخارجي Outer loading (أسفلها خط) أكبر من قيم التشبع المتداخل Cross–Loading كما هو موضح بجدول (2)، وهذا يعني أن المتغيرات الظاهرة علي كل بعد كامن تتميز وتختلف عن المتغيرات الظاهرة للأبعاد الأخرى الكامنة المستخدمة في النموذج (الأسئلة الموضوعة لقياس التمثيل السطحي مثلا لا تقيس غيره) **(Elshaer et al., 2022)**.

جدول رقم (2) تحليل معامل الصدق التمييزي Outer loading وCross-Loading

المؤشر	النقل الذكي الأخضر	صورة المقصد	نية إعادة الزيارة
GIT_1	**0.667**	0.471	0.506
GIT_2	**0.791**	0.549	0.571
GIT_3	**0.816**	0.597	0.628
GIT_4	**0.768**	0.611	0.586
GIT_5	**0.658**	0.492	0.472
GIT_6	**0.821**	0.680	0.634
GIT_7	**0.801**	0.691	0.637
GIT_8	**0.808**	0.686	0.700
Image_1	0.665	**0.873**	0.648
Image_2	0.686	**0.875**	0.637
Image_3	0.667	**0.875**	0.650
Image_4	0.687	**0.826**	0.747
Revisit_1	0.671	0.732	**0.829**
Revisit_2	0.714	0.714	**0.822**
Revisit_3	0.551	0.478	**0.727**
Revisit_4	0.525	0.497	**0.776**
Revisit_5	0.500	0.533	**0.711**

ويمكن التأكد أيضاً من الصدق التمييز عن طريق معامل Fornell-Larcker الذي يستخرج بحساب الجذر التربيعي لمتوسط التباين المستخرج AVE لكل متغير، إذ يجب أن تكون قيمته أعلي من القيم المرتبطة به في الصفوف والأعمدة، فكما هو موضح بجدول (3) نجد أن قيمة الجذر التربيعي لـ AVE (القيم المظللة) أكبر من القيم المرتبطة به في الصفوف والأعمدة.

جدول (3) معامل Fornell–Larcker ومعاملات الارتباط بين متغيرات الدراسة

المتغيرات الرئيسية	النقل الذكي الأخضر	صورة المقصد	نية إعادة الزيارة
النقل الذكي الأخضر	0.769		
صورة المقصد	0.755	0.863	
نية إعادة الزيارة	0.766	0.770	0.774

** معامل الارتباط معنوي عند مستوي دلالة P≤0.001

ثانيا: نموذج البناء Structural model

يعنى نموذج البناء أو النموذج الداخلي بدراسة العلاقات بين المتغيرات الكامنة ذاتها. ووفقا Hair et al, (2017) فهناك بعض الاشتراطات لتأكد من صحة النتائج وهي:-

- اختبار معامل التحديد R Square

كلما اقتربت قيمة معامل التحديد R^2 من 1 كان أفضل، ويلاحظ من شكل (1) أن قيمة معامل التحديد للنقل الذكي الأخضر كمتغير تابع قد بلغت (R^2=0.617)، مما يعني أن متغير النقل الذكي الأخضر قادراً علي تفسير 62% تقريباً من التغير في صورة المقصد السياحي لدي السائحين، بينما كانت قيمة معامل التحديد لمتغير الصورة السياحية للمقصد كمتغير تابع آخر (R^2=0.678) وهذا يعني أن متغير النقل الذكي الأخضر ومتغير صورة المقصد قادران علي تفسير 68% تقريباً من معدلات نية إعادة الزيارة لدي السائحين المستهدفين كعينة.

- اختبار تفسير حجم التأثير Cohen (F2)

يوضح معيار كوهين قدرة تفسير كل متغير مستقل على حدة للمتغير التابع. ووفقاً لـ **Hair et al, (2017)** إذا تجاوزت قيمة F^2 حاجز0.35 فإن حجم التفسير يكون كبيراً. وكانت قيمة معامل كوهين لمتغير النقل الذكي الأخضر كمتغير مستقل يؤثر في صورة المقصد (F^2=1.6)، بينما بلغت قيمة المعامل في حالة تأثر النقل الذكي الأخضر في متغير نية إعادة الزيارة (F^2=0.22)، في حين كانت قيمة المعامل في حالة تأثير صورة المقصد في متغير نية إعادة الزيارة (F^2=0.23)، وبذلك تكون قيم معامل كوهين في الحدود المقبولة إحصائيا.

- اختبار ارتباط الأهمية التنبؤية Stone-Geisser test (Q2)

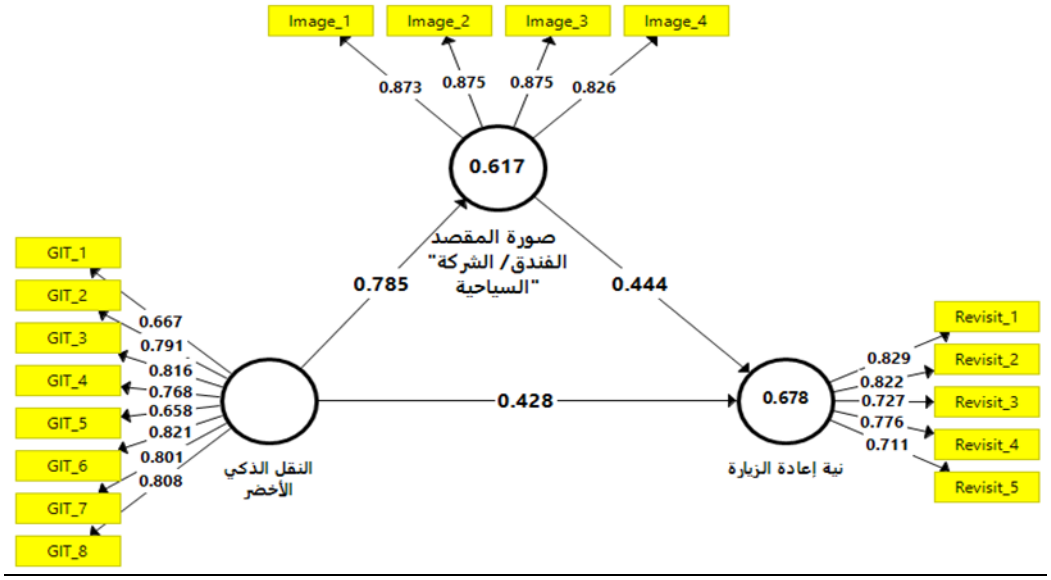
يجري اختبار **Q^2** لإظهار القوة التنبؤية للنموذج، وتستخرج نتائج الاختبار للمتغيرات التابعة، ويجب أن تكون قيمته أكبر من **(0.0)** وكلما زادت القيمة زادت الأهمية بحد أقصي **(1)** صحيح (عادل العريفي، 2014). وقد بلغت قيمة **Q2** لمتغير صورة المقصد 0.427، بينما قيمتها لمتغير نية إعادة الزيارة كانت 0.372 وهذا يوضح القدرة التنبؤية العالية للنموذج **(Elshaer et al. 2022).**

- معيار Standardized Root Mean Square Residual (SRMR)

كلما كانت قيمته أقل من 0.1 دل ذلك علي دقة النموذج المقترح وإمكانية استخدامه لتحليل البيانات، والقيمة المتحققة في النموذج الحالي هي 0.83 مما يدل على النموذج المقترح يمكن استخدامه لتفسير العلاقات بين متغيرات الدراسة.

جدول (4) نتائج تحليل المربعات الصغرى الجزئية PLS لاختبار فرضيات الدراسة

العلاقة	بيتا β	قيمة (ت)	المعنوية Sig.
النقل الذكي الأخضر -> نية إعادة الزيارة (العلاقة المباشرة)	0.428	8.280	0.000***
النقل الذكي الأخضر -> صورة المقصد	0.785	26.455	0.000***
صورة المقصد -> نية إعادة الزيارة	0.444	8.804	0.000***
النقل الذكي الأخضر -> صورة المقصد -> نية إعادة الزيارة (العلاقة غير المباشرة)	0.348	8.262	0.000***



شكل رقم (2): النموذج البنائي والقياسي للدراسة والمستخرج من برنامج Smart PLS 3

مناقشة وتحليل نتائج التحليل الاحصائي المتحصل عليها من نموذج المعادلة البنائية باستخدام برنامج Smart PLS 3

- قدمت هذه الدراسة نموذجًا نظريًا تم اختباره عمليا لإظهار العلاقة بين النقل الذكي الأخضر في المجال السياحي والفندقي وتحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي وتأثير ذلك على نية إعادة تكرار الزيارة، حيث أنه يوفر إطاراً يتم استخدامه لشرح تأثير النقل الذكي الأخضر على نية اعادة تكرار الزيارة من خلال تحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي .

– أوضحت البيانات المتحصل عليها من نموذج المعادلة البنائية باستخدام برنامج Smart PLS 3 **(العريفي،2014)** أن النقل الذكي الأخضر له تأثير إيجابي مباشر ومعنوي في نية إعادة تكرار الزيارة حيث كان مقدار التأثير 0.428 وقيمة ت 8.280 وهي معنويه عند مستوى أقل من 0.001 وتلك النتيجة تعطي دلاله على أن الفرض الأول (العلاقة الإيجابية والمعنوية بين النقل الذكي الأخضر ونية اعادة تكرار الزيارة) قد تحقق. وتتوافق النتيجة الأولى مع الدراسات السابقة **(Bui et al.,2021 ؛ سالم وآخرون،2021)**. والتي توصلت إلى الممارسات البيئية المتمثلة في النقل الأخضر لها دور فعال في اختيار السائح للمقصد السياحي لقضاء أجازته ومن ثم تكرار الزيارة.

– وبالمثل أعطت نتائج نموذج المعادلة البنائية باستخدام برنامج Smart PLS 3 مؤشراً على أن النقل الذكي الأخضر السياحي والفندقي له تأثير إيجابي مباشر ومعنوي في تحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي حيث كان مقدار التأثير0.785 وقيمة ت 26.455 معنويه عند مستوي أقل من 0.001 وتلك النتيجة تعطي دلاله على أن الفرض الثاني (العلاقة الإيجابية والمعنوية بين النقل الذكي الأخضر وتحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي) قد تحقق. وتتوافق تلك النتيجة مع الدراسات السابقة مثل **(Ragunathan et al.,2015,p193؛ نعيمة ،2017؛ Lin et al.,2021)** حيث يوفر نظام النقل الذكي العديد من التسهيلات للسائحين الذين يرغبون في زيارة مقصد سياحي معين، كما يعتبر استخدام تقنيات النقل الذكي من مكونات خلق صورة إيجابية عن المقصد السياحي والتي تعمل على تحسين الصورة الذهنية لتلك المقصد.

– كما أظهرت النتائج أيضا أن صورة المقصد السياحي لها تأثير إيجابي مباشر ومعنوي في نية إعادة تكرار الزيارة حيث كانت العلاقة المباشرة إيجابيه (0.444) وقيمة ت تساوي8.804 وهي معنويه عند مستوي أقل من 0.001 وأصبح مقدار هذه النتيجة مؤشرا علي تحقق الفرض الثالث من الدراسة الحالية . وتتوافق تلك النتيجة مع الدراسات السابقة مثل **(بن أيوب وآخرون،2017)** حيث تؤدي الصورة الذهنية للمقصد السياحي دوراً فعالا في عملية اختيار السائحين للمقصد السياحي، وفي التأثير على اختيارات السائحين لتحديد وجهاتهم السياحية وعلى تكرارهم للزيارة ، كما تعمل الصورة على تمييز الوجهة السياحية عن منافسيها، وهى تسمح بتطوير اتجاهات إيجابية في صالحها واكتساب ولاء السائح.

– و أظهرت النتائج أيضاً أن هناك علاقة غير مباشرة بين النقل الذكي الأخضر السياحي والفندقي ونية إعادة الزيارة وذلك من خلال تحسين صورة المقصد السياحي حيث كان مقدار التأثير0.348 وقيمة ت 8.262 وهي معنويه عند مستوي أقل من 0.001 وتلك النتيجة تعطي دلاله على أن الفرض الرابع (علاقة ايجابية غير مباشرة بين النقل الذكي الأخضر ونية اعادة الزيارة وذلك من خلال تحسين صورة المقصد السياحي قد تحقق. وتتوافق تلك النتيجة مع الدراسات السابقة مثل **(يونس ،2019)** فإذا قام السائح بزيارة المقصد السياحي وحقق الرضا عنه وعن الخدمات السياحية به وخاصة تلك التي تستخدم وسائل النقل الأخضر والممارسات البيئية الخضراء والتي تحافظ على البيئة ، فسوف تنشأ لديه اتجاهات إيجابية لزيارة المقصد السياحي مرة أخرى في المستقبل ولا يكتفى بذلك فحسب بل يدعوا أصدقاؤه لزيارة هذا المقصد السياحي.

التوصيات

بناء على النتائج التي توصلت إليها الدراسة فإن الدراسة تقدم التوصيات الآتية

- ضرورة تشجيع متخذي القرار على تعميم تجربة تطبيق تقنيات النقل الذكي الأخضر في جميع المقاصد السياحية .
- العمل على وضع استراتيجية متكاملة للنقل الذكي وحزمة من السياسات وآليات التطبيق والتي تضع مصر في الموقع اللائق كمقصد سياحي عالمي .
- ضرورة توفير شبكة ذكية آمنة للنقل السياحي في المقصد السياحي المصري.
- العمل على استخدام وسائل النقل الأخضر والممارسات البيئية الخضراء والتي تحافظ على البيئة لتحسين الصورة السياحية للمقصد السياحي وإعادة نية تكرار الزيارة .

مراجع باللغة العربية

- أزبار، سليمان عبود(2019)،الحكومة الذكية وتطبيقاتها في النقل الذكي دراسة تحليلية لآراء عينه من العاملين في المنظمات العراقية، المجلة العراقية للعلوم الادارية ، المجلد 15، العدد59.
- البرنس، ايهاب لطفى (2020)،الأبعاد الجغرافية لخدمات النقل الذكي التشاركي في مدينة المنصورة دراسة في جغرافية النقل، مجلة كلية الآداب جامعة بورسعيد ، العدد السادس عشر .
- بن أيوب، فاطمة، عمرون، سارة، طبايبية، سليمة (2017)، أثر الترويج على الصورة الذهنية للمقصد السياحي كعلامة تجارية، دراسة عينة من وكالات السفر والسياحة على مستوى شرق الجزائر
- بولقواس، ابتسام (2014)، تقنية نظم النقل الذكية كاستراتيجية لتطوير قطاع النقل، مجلة رؤى اقتصادية ، العدد السادس.
- توفيق، أماني محمد (2023تحت النشر)،أثر أبعاد العلامة التجارية للوجهة السياحية على الولاء الاتجاهي للسائح الأجنبي تحليل الدور الوسيط للصورة الذهنية للوجهة ورضاء السائح الأجنبي:دراسة تطبيقية على السياح الأجانب بمدينتي الغردقة وشرم الشيخ، المجلة العربية للإدارة، مجلد43،العدد2(تحت النشر).
- الزيادات، ممدوح، طايع ،العزاوي،فياض، سامى (2010)، تأثير المعرفة السوقية للزبائن على الولاء للعلامة التجارية للسلع المعمرة الكهربائية" دراسة ميدانية على أرباب الأسر في مدينة عمان "المجلة العربية للإدارة، المجلد 30 ، العدد1.
- سالم ، محمود، ابو الشوق ، محمد، لطيفة ، قعيد(2021)، تأثير الممارسات البيئية على الصورة الذهنية واتخاذ قرار السفر للمقاصد السياحية البيئية :دراسة مقارنة بين الامارات والجزائر ومصر ، مجلة كلية السياحة والفنادق ، جامعة مدينة السادات ، المجلد 5 ، العدد1.
- سلامة ،محمد عادل(2021)، دور النقل الحضري المستدام في حل مشكلة تلوث الهواء في القاهرة الكبرى، مجلة الهندسة ، كلية الهندسة جامعة الفيوم ، المجلد الرابع، العدد الاول .
- صادق ، أسماء شام حسن(2010)، الصورة الذهنية لمجلس طالبات الجامعة الإسلامية لدى جمهور الطالبات، دراسة ميدانية، بحث تخرج، كلية الآداب ، الجامعة الإسلامية ، غزة.
- عبد الحميد، محمد سليمان ، حسن ، سوزان بكرى ، طلعت ، سمر على (2019)، دراسة تأثير سعر الخدمات والصورة الذهنية على ولاء العملاء للمقصد السياحي المصري ، المجلة الدولية للتراث والسياحة والضيافة – تصدرها كلية السياحة والفنادق – جامعة الفيوم، المجلد (13) ،العدد (1).

- عبد الوهاب ، أريج محى (2018) ،دور نظام النقل الذكي في تقليل الازدحام المروري – منطقة باب المعظم في بغداد ، مجلة الهندسة والتنمية المستدامة ، العدد 06، المجلد 22.
- عبدالفتاح،ولاء محمود، وفيق، غادة محمد، قاعود، مروة صلاح(2017)، الأزمات الأمنية وتأثيرها علي الصورة الذهنية لمصر كمقصد سياحي، المجلة الدولية للتراث والسياحة والضيافة، كلية السياحة والفنادق، جامعة الفيوم، المجلد11، العدد(1/2) سبتمبر.
- العريفي، عادل (2014)، الدليل المختصر لتحليل البيانات الإحصائية باستخدام طريقة PLS وبرنامج Smart PLS، الناشر مركز Quality Research، الإصدار الأول، استراليا.
- عمران ، يحي ،عباس ، سناء (2016) ،النقل المستدام و الشكل الحضري ، المجلة العراقية للهندسة المعمارية ،العدد(1)
- عيسى، حسان ، صيداوي ،وليد(2019)،نحو تخطيط ذكى – الحكومة الذكية بديلا عن الحكومة التقليدية ،مجلة جامعة تشرين ، العلوم الهندسية ، المجلد 41 ، العدد 4.
- لطيفة ،قعيد (2021)، النقل المستدام أحد مؤشرات استدامة المدن" دراسة حالة النقل المستدام بمدينة مصدر بأبو ظبي"،مجلة اقتصاديات شمال اقتصاديات شمال إفريقيا المجلد 17 ، العدد 26، ص431– 44.
- محمود ،فؤاد محمود(2014) ،تطبيق انظمة النقل الذكية لعلاج مشاكل النقل والمرور بمنطقة إقليم القاهرة الكبرى، مجلة المهندسين المعمارية ، العدد الثاني .
- محمودي ، حسين ، ابن الخضر ، السعيد، شنبي ، صورية (2021) ،مشروع استراتيجية النقل الذكي لدعم استراتيجية النقل المستدام المقترحة لتطوير النقل البري في الجزائر وعوامل نجاحها ، مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة ، المجلد (6) ،العدد (1) ، ص 309 –326 .
- المشهداني ، ابن على حسين (2019) دور النقل المستدام والنقل الذكي في تخفيف مشاكل النقل بإمارة دبى ، التحديات الجيوفيزيائية والاجتماعية والانسانية والطبيعية في بيئة متغيرة 26 – 25 "يوليو– اسطنبول – تركيا ، المؤتمر العلمي الدولي العاشر .
- مصطفى ، بن شلاط ، زهراء ،صادق ،الأمين ، بودخيل محمد (2021) ،تفعيل الصورة الذهنية للمقصد والاتصال الشفهي الإلكتروني(E–WOM) للتأثير على سلوك المستهلك السياحي، مجلة المقار للدراسات الاقتصادية، المجلد (4) ،العدد(2) ،ص 57–77 .
- ندا، مي محمد علي(2017)، تقييم الصورة الذهنية لمصر في الملصقات السياحية ومدى ملاءمتها لدعم السياحة، مجلة الفنون والعمارة، كلية الفنون التطبيقية، جامعة حلوان، العدد الثامن.
- نعيمة ، ديلمى (2017) ،مساهمة نظم النقل الذكية في تسيير الحركة المرورية_ دراسة حالة مدينة البويرة ، رسالة ماجستير ، معهد تسيير التقنيات الحضرية ، قسم الهندسة الحضرية ، جامعة محمد بوضياف –المسيلة ، الجزائر .
- يونس ، ممدوح حسن مصطفى عبد الجواد(2019)، أثر البصمة الايكولوجية على اتجاهات السائحين في اختيار المقصد السياحي، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية السياحة والفنادق ، جامعة مدينة السادات .

مراجع باللغة الأجنبية:

- Bui ,Vinh, Alaei ,Ali Reza, Vu ,Huy Quan, Li ,Gang, Law, Rob .2021. Revisiting Tourism Destination Image: A Holistic Measurement Framework Using Big Data, Journal of Travel Research, Vol. 61(6) 1287–1307.
- Camile, Chamard. 2003. L'évaluation De L'image De Marque D'une Ville, Création D'une Echelle De Mesure, Rencontres internationales, Démocratie et management local.
- Elshaer, I.A., Azazz, A.M.S. and Fayyad, S. 2022. Positive Humor and Work Withdrawal Behaviors: The Role of Stress Coping Styles in the Hotel Industry Amid COVID-19 Pandemic. International Journal of Environmental Research and Public Health 19(10), p. 6233. doi: 10.3390/ijerph19106233.
- Elshaer, I.A., Azazz, A.M.S. and Fayyad, S. 2022. Authenticity, Involvement, and Nostalgia in Heritage Hotels in the Era of Digital Technology: A Moderated Meditation Model. International Journal of Environmental Research and Public Health 19(10), p. 5784. doi: 10.3390/ijerph19105784.
- Elshaer, I.A., Azazz, A.M.S. and Fayyad, S. 2022. Underdog Environmental Expectations and Environmental Organizational Citizenship Behavior in the Hotel Industry: Mediation of Desire to Prove Others Wrong and Individual Green Values as a Moderator. International Journal of Environmental Research and Public Health 19(15), p. 9501. doi: 10.3390/ijerph19159501.
- Elshaer, I.A., Fayyad, S., Ammar, S., Abdulaziz, T.A. and Mahmoud, S.W. 2022. Adaptive Reuse of Heritage Houses and Hotel Conative Loyalty: Digital Technology as a Moderator and Memorable Tourism and Hospitality Experience as a Mediator. Sustainability 14(6), p. 3580. doi: 10.3390/su14063580.
- Hair, J. F.; Hult, J. T. M.; Ringle, C. M. and Sarstedt, M. 2017. A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)", Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, SAGE Publications, Inc., UNS, Second Edition.
- Hsiao-Hsien, Lin, I-Cheng, Hsu, Lin,Yun, Tzu, Tung ,Ming, Le, Ying, Ling .2022. After the Epidemic, Is the Smart Traffic Management System a Key Factor in Creating a Green Leisure and Tourism Environment in the Move towards Sustainable Urban Development? Sustainability, 14, 3762. Available at https://doi.org/10.3390/su14073762 ,19/9/2022
- Intelligent Transportation Systems for Sustainable Development in Asia and the Pacific .2015.Working Paper by the Information and Communications Technology and Disaster Risk Reduction Division ,United nations ESCAP – THAILAND.
- Juan A. García, Mar Gómez, Arturo Molina. .2012. A Destination-Branding Model: An Empirical Analysis Based on Stakeholders, Tourism Management, (1)33,646-661.
- Kim, H. & Richardson, S. L. 2003. Motion Picture Impacts on Destination Images", Annals of Tourism Research , 30 (1), 216-237.
- Kotler, P. & Gartner, D.2002. Country as Brand, Product and Beyond: A Place Marketing and Brand Management Perspective", Journal of Brand Management , 9 (4), 249-261.
- Louise, Gylling Jørgensen. .2004. An Analysis of a Destination's Image and the Language of Tourism, Thesis, Department of English, The Aarhus School of Business, Uniquely Singapore.

- Małeckia, Krzysztof , Iwanb, Stanisła , Kijewskab, Kinga .2014.Influence of Intelligent Transportation Systems on reduction of the environmental negative impact of urban freight transport based on Szczecin example, 1st International Conference Green Cities : Green Logistics for Greener Cities. Last access 30/9/2022 Available at http://www.sciencedirect.com/
- Ragunathan ,Thirumalaisamy, Battula, Sudheer Kumar, Vedika ,Jorika,V Anithad , T. Tarun , Prasad ,M. Shiva, Kalyani, M. Uma .2015. ITTS: Intelligent Transport and Tourism System, 2nd International Symposium on Big Data and Cloud Computing (ISBCC'15), Procedia Computer Science , 191 – 196.
- Rahman, Imran, Park, Jeongdoo, Geng-qing Chi, Christina .2014. Consequences of "green washing": consumers' reactions to hotels' green initiatives IJCHM 27,6. The current issue and full text archive of this journal is available on Emerald Insight at: Available at http://www.emeraldinsight.com/0959-6119.htm
- Sampson ,Eric, Signor, Lidia, Flachi, Manuela, Hemmings, Emily, Somma, Giacomo, Aifadopoulou, Georgia, Mitsakis, Evangelos, Sourlas, Vasilis.2019. Intelligent Transport Systems (ITS) and SUMPs – making smarter integrated mobility plans and policies, Brussels, Belgium.
- Schumacker, R. E., & Lomax, R. G. 2010.:" A Beginner's Guide to Structural Equation Modeling", 3rd Edition, New York: Taylor & Francis Group.
- Tokody, Dániel, Albini, Attila, Ady,László, Rajnai, Zoltán ,Pongrácz,Ferenc, 2018. Safety and security through the design of autonomous intelligent vehicle systems and intelligent infrastructure in the smart city,Interdisciplinary Description of Complex Systems 16(3-A), 384-396.
- Wang, Jing, Wang Shanyong , Xue, Hanbing, Wang, Yu, Li, Jun, 2018.Green image and consumers' word-of-mouth intention in the green hotel industry: The moderating effect of Millennials. Journal of Cleaner Production 181 (2018) 426e436. Available at http://www.elsevier.com/locate/jclepro.

Green Intelligent Transportation and Intention to Revisit Egypt as a Tourism Destination: Tourism Image as a Mediation

Abstract:
This study aims at exploring the effect of Green intelligent transportation on improving the tourism image and motivate the intention to revisit Egypt as a tourism attractive destination. Data was obtained from surveying 300 tourists. A totals of 285 responses were obtained with a response rate of 95%. Smart PLS 3 was employed as the main data analysis technique to provide a more clear explanation of how Green intelligent transportation in tourism and hospitality effect positively on improving the tourism image and revisit Egypt as a tourism destination using the most modernized transportation system. The results indicate that green intelligent transportation has an effective positive relation in improving the tourism image and intention to revisit .The study also recommended the need to provide a safe smart network for tourist transport in Egypt as tourism destination, using green intelligent transportation and green environmental practices that preserve the environment to improve the tourism image of the tourist destination and to revisit.

Key words: Green intelligent transportation , Tourism image, tourism destination, intention to revisit**.**