السياحة البحرية في مصر: الواقع والتحديات

د. سماح عبد المنعم فهمى محمد سلومة*

(*) **د.سماح عبد المنعم فهمى محمد سلومة:** مدرس بقسم الاقتصاد – كلية التجارة –جامعة الازهر فرع البنات ، وتتمثل الاهتمامات البحثية في التنمية الاقتصادية، الاقتصاد الرقمي ، تحليل السياسات، الاقتصاد القياسي التطبيقي.

Email : samahsaloma@yahoo.com

الملخص

تعد السياحة البحرية واحدة من أسرع القطاعات نموًا وأكثرها ديناميكية في سوق السياحة والسفر الترفيهي، ولها العديد من المنافع الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة على المستوى العالمي. وبالرغم من تلك المنافع، لم تجني مصر من قطاع السياحة البحرية ما يتلاءم مع كنوزها من التراث الطبيعي والحضاري والثقافي. ولذلك هدفت الدراسة إلى تحليل الوضع الراهن للسياحة البحرية في مصر، والوقوف على مكانتها من حركة السياحة البحرية العالمية، مع التعرف على التحديات التي تواجه السياحة البحرية المصرية، ووضع بعض التوصيات للتغلب على تلك التحديات بغرض تحسين وضع السياحة البحرية داخل قطاع السياحة المحلية والعالمية. ومن أجل ذلك تم الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي. وتوصلت الدراسة إلى أنه بالرغم من توافر مقومات السياحة البحرية في مصر، إلا أن هناك العديد من المعوقات التي أثرت وبشكل كبير على مكانة السياحة البحرية المصرية على المستوى المحلي والعالمي.

الكلمات المفتاحية

السياحة البحرية– حركات الركاب– المكالمات البحرية– طريقة الوصول– عوامل التنافسية.

Abstract

The cruise industry is one of the fastest growing and most dynamic parts of the entire tourism and leisure travel market, it has many direct and indirect economic benefits at the global level. Despite these benefits, Egypt has not profited enough from the cruise tourism industry to match the riches of its natural, historical, and cultural legacy. Therefore, the study aimed to analyze the current situation of cruise tourism in Egypt, and to determine its position in the global cruise tourism movement, identifying the challenges facing Egyptian cruise tourism, and developing some recommendations to overcome those challenges to improve the status of cruise tourism within the local and international tourism sector. For this purpose, the descriptive and analytical approach was used for this. The study found that despite the availability of cruise tourism in Egypt, there are many obstacles that have significantly affected the status of Egyptian cruise tourism at the local and global levels.

Keywords

Cruise tourism - Passenger movements - Cruise Calls - Arrival method - Competitive factors.

مقدمة

جذبت السياحة البحرية العديد من أنظار السائحين على المستوى العالمي منذ القرن العشرين، وأصبحت سياحة الرحلات البحرية واحدة من أهم الأنشطة الترفيهية البحرية في العالم في السنوات الأخيرة المفضلة عند أغلب المسافرين ذوي فئات الدخل المختلفة، والقطاع الأسرع نموًا في صناعة السياحة نظرًا لزيادة أعدد الركاب يومًا بعد يوم بين الوجهات البحرية المختلفة وخاصة في منطقتي الكاريبي، والبحر الأبيض المتوسط.

وعلى المستوى المحلي، تتمتع مصر بمقومات السياحة البحرية القادرة على جذب شرائح مختلفة من السائحين؛ نظرًا لتنوع مواردها السياحية الطبيعية والتاريخية ذات الخصائص الفريدة مقارنة بغيرها من البلدان السياحية. فالكم الكبير من الآثار والمعالم التاريخية، والشواطئ والبحار التي تمتد لمسافات شاسعة على سواحل البحر الأبيض والأحمر، ومناخ مصر المعتدل طوال العام، بالإضافة إلى تعدد الموانئ على الشواطئ المصرية. ورغم تلك المقومات إلا أن السياحة البحرية المصرية لم تحتل مكانة متميزة داخل القطاع السياحي المحلي والعالمي؛ ويرجع ذلك للعديد من الأسباب منها: عدم اهتمام الدولة بتطوير الموانئ السياحية، مع تركيز الاهتمام بتنمية منطقة البحر الأحمر على حساب البحر المتوسط، وتراجع الأداء اللوجستي للموانئ المصرية، وتقادم الأسطول البحري المصري، وتداخل الاختصاصات، مع غياب التسويق السياحي الجيد للموانئ المصرية، بالإضافة إلى انخفاض عوامل الجذب لركاب السياحية البحرية في العديد من الموانئ والمدن السياحية.

الإطار النظري ومراجعة الدراسات السابقة

تعددت الدراسات التطبيقية التي تناولت موضوع السياحة البحرية في بعض دول العالم، وقد توصلت تلك الدراسات إلى بعض النتائج منها:

دراسة (محمد، ولاء، ٢٠٢٢)، هدفت الدراسة إلى وصف وتحليل جانب العرض السياحي لميناء الإسكندرية البحري ومدينته كمقصد سياحي للرحلات البحرية في منطقة البحر المتوسط، بالإضافة إلى تحليل حركة السياح والطلب السياحي على الميناء. ومن خلال الدراسة الميدانية خلال الفترة من شهر يوليو إلى شهر نوفمبر ٢٠١٩ توصلت الدراسة إلى أنه يمكن تطوير الميناء من خلال استهداف الشريحة الأكبر من السائحين معتادي الرحلات البحرية، واستغلال تقييمهم الإيجابي للميناء وتشجيعهم لتكرار الزيارة ليصبح ميناءً رئيسيًا محوريًا، كما يمكن تنمية الطلب على المنتج

السياحي السكندري من خلال استهداف سوق سياحة الرحلات البحرية الذي يمكن أن يخلق طلبًا سياحيًا متناميًا على المنتج السياحي السكندري.

دراسة (Gong, L. ,2022)، هدفت الدراسة إلى التنبؤ بالإمكانات التشغيلية لموانئ السياحة البحرية في الصين وخاصة ميناء داليان حتى عام ٢٠٣٠، وذلك بعد التطور السريع لصناعة الرحلات البحرية في الصين في السنوات العشر الماضية، وإنشاء العديد من الموانئ، والتخطيط لبناء المزيد من الموانئ السياحة. وقد توصلت الدراسة إلى أنه بالرغم من التطوير والتوسيع لميناء داليان وتحسين المرافق الداعمة للسياحة البحرية به، إلا أنه ما زال يحتاج إلى المزيد من التطوير واستخدام الأساليب التشغيلية الأكثر تقدمًا من أجل جذب العديد من الرحلات البحرية في المستقبل.

دراسة(Oe, H., & Nguyễn, H. ,2021)، هدفت الدراسة إلى تحليل البيئة الخارجية والموارد المتاحة لقطاع سياحة السفن في منطقة آسيا والمحيط الهادي، وتم التحليل بالاعتماد على المقالات المنشورة في EBSCO and ScienceDirect databases والتي بلغ عددها ٢١٧ مقالة في الفترة من ٢٠٠٠ حتى ٢٠٢٠، وقد اعتمد التحليل في الدراسة على: طريقة PESTEL لفحص التغيرات في البيئة الكلية من خلال ستة عوامل: السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية والبيئية والقانونية، وذلك لتحديد الفرص والتهديدات المحتملة بغرض إجراء مزيد من التقييمات للاستراتيجيات المستخدمة إما للاستفادة من الفرص أو لتجنب التهديد. أيضا تم التحليل باستخدام RBV وذلك لتقييم ما إذا كانت الشركة قادرة على الاستفادة من المخاطر أو التعامل معها ضمن مواردها وقدراتها الحالية. وأخيرا تم استخدام تحليل SWOT للوصول إلى بعض التوصيات الإستراتيجية. وتوصلت الدراسة إلى بعض التوصيات منها: ضرورة التوسع الاستراتيجي للسوق في آسيا وخاصة استغلال الأسواق الصينية وجنوب شرق آسيا البكر في صناعة السياحة البحرية لضمان الاستدامة المستقبلية للأعمال.

دراسة (Peručić, D. ,2020)، هدفت الدراسة إلى تحديد الاتجاهات الجديدة في الإبحار، وتحديد التحديات والفرص التي تواجه صناعة الرحلات البحرية في المستقبل على المستوى العالمي. وقد أظهرت النتائج أن هناك طلبًا متزايدًا من الأسواق العالمية، وخاصة من الأسوق الآسيوية على الرحلات البحرية، مما كان سببًا في زيادة عدد السفن وحجمها وزيادة الوجهات البحرية على المستوى العالمي. أما عن التحديات، فتواجه خطوط الرحلات البحرية العديد من التحديات، تتمثل

أهمها في كيفية الحفاظ على الطلب المتزايد على الرحلات البحرية، وتقديم علامات تجارية جديدة، ومسارات جذابة، ومنافذ مكالمات جديدة لجذب ركاب جدد وضمان تكرار الركاب للرحلات البحرية.

دراسة (Namin, A., Gauri, D. K., & Kwortnik, R. J. ,2020)، ترى الدراسة أن صناعة الرحلات البحرية الترفيهية تتمتع بمستويات عالية من النمو لما يقرب من خمسة عقود، ويعود ذلك ليس فقط إلى اهتمام المسافرين بتجربة الرحلات البحرية، ولكن أيضًا إلى الأسعار المنخفضة نسبيًا. كما ترى الدراسة أنه على الرغم من أن إدارة الإيرادات لأسعار الرحلات البحرية أصبحت الآن تم بصورة فعالة، إلا أنه ما زال هناك فرصًا غير مستغلة لتحسين العائدات. وتهدف الدراسة إلى بيان أثر التميز السعري من الدرجة الثالثة على إيرادات السياحة البحرية، وذلك باستخدام منهج Mixture Modeling Finite في محاولة لتطوير نماذج التسعير القائمة والتحقق منها ومقارنتها بغيرها. وتوصلت الدراسة من خلال النتائج التجريبية التي تمت عن طريق عمليات المحاكاة باستخدام بيانات التسعير – من أحد أكبر خطوط الرحلات البحرية في الولايات المتحدة لمدة ثلاثة سنوات على الرحلات التي استغرقت سبعة أيام – إلى أن تمييز السعر من الدرجة الثالثة يمكن أن يمكن أن يساهم في زيادة الإيرادات بأكثر من ٤%.

دراسة (Kovačić, M., & Silveira, L. , 2018)، هدفت الدراسة إلى تحليل الأثر الاقتصادي والبيئي للسياحة البحرية في كرواتيا والبرتغال مع تحليل قدرات الإقامة في موانئ السياحة البحرية في البلدين وذلك من خلال بيانات لسنوات ومناطق مختلفة. وتوصلت الدراسة إلى أن للسياحة البحرية العديد من المنافع الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة في كرواتيا والبرتغال– وإن كان التأثير في كرواتيا أكبر من البرتغال– الأمر الذي يستدعي التطوير الدائم والمستمر للموانئ والموارد في البلدين من أجل جني المزيد من المنافع في المستقبل.

دراسة (KAHRAMAN, C. , 2017)، وقد هدفت إلى دراسة كفاءة الموانئ البحرية في تركيا مع التركيز على ميناء كوساداسي، الذي يعد الميناء الأكبر والأشهر في تركيا منذ الستينات، وذلك بسبب التطورات التي شهدتها منطقة كوساداسي، بالإضافة إلى الأماكن التاريخية والدينية العديدة الموجودة بها. وتوصلت الدراسة إلى إنه بالرغم من أهمية هذا الميناء في السياحة البحرية التركية، إلا أن هذا الميناء يحتاج إلى المزيد من الخدمات والأنشطة والمرافق الاجتماعية والثقافية التي تلبي حاجة السياحة البحرية. مع التنويه على أهمية الترويج للسياحة البحرية في تركيا، مع التطوير للأماكن ذات الإمكانات التاريخية والثقافية بها.

من خلال استعراض الدراسات السابقة التي تناولت التحليل للسياحة البحرية في بعض دول العالم، وذلك باستخدام أساليب تحليل متنوعة، يُمكن تحديد الاختلاف بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية في كونها اعتمدت بخلاف الدراسات السابقة على تحليل واقع ومكانة السياحة البحرية المصرية من حركة السياحة العالمية بالاعتماد على بعض المؤشرات التي تعكس جانب الطلب على السياحة البحرية في مصر والمتمثلة في: حركات ركاب السياحة البحرية، وطريقة الوصول، ومكالمات الرحلات البحرية.

مشكلة البحث

تمتلك مصر العديد من مقومات السياحة البحرية، بداية من التراث الثقافي المتميز، والموقع الجغرافي الفريد، وطول سواحل مصر التي تصل إلى أكثر من ٢٠٠٠ ميل بحري، وقربها من السواحل الأوربية من جهة الشمال عن طريق البحر المتوسط ودول الخليج العربي من جهة الشرق عن طريق البحر الأحمر، وامتلاك شريان حيوي عالمي وهو قناة السويس الذي يربط البحر الأحمر بالمتوسط، ووجود العديد من الموانئ والمنتجعات المصرية، ورغم تلك المقومات لا تشكل السياحة البحرية المصرية سوى قدر ضئيل من الأهمية على المستوى المحلي والعالمي، وذلك لوجود العديد من المشاكل الإدارية والتنظيمية والتسويقية مثلت عائقًا في أن تحتل السياحة البحرية المصرية مكانة متميزة على الخريطة السياحية البحرية.

هدف الدراسة

هدفت الدراسة بشكل أساسي إلى:

- دراسة وتحليل الوضع الراهن للسياحة البحرية في مصر.
- دراسة وتحليل نصيب مصر من حركة السياحة البحرية العالمية.
- التعرف على التحديات التي تواجه قطاع السياحة البحرية في مصر، ووضع بعض المقترحات للتغلب عليها، في محاولة لزيادة مكانة السياحة البحرية المصرية داخليًا وخارجيًا، بما يعود بالنفع على الاقتصاد المصري.

أهمية الدراسة

تكتسب الدراسة أهميتها في كونها تحاول إلقاء الضوء على قطاع هام يمكن أن يساهم في زيادة العائدات المصرية، لما يتميز به من تشابكات أمامية وخلفية وعلاقات متبادلة مع كثير من القطاعات الاقتصادية الأخرى، ألا وهو قطاع السياحة البحرية، نظرا لما تمتلكه مصر من مقومات

طبيعية وغير طبيعية قادرة على جعلها من الوجهات الأساسية للسياحة البحرية على المستوى العالمي إذا ما أحسن إدارتها وتوظيفها وتطويرها بما يتلاءم مع أذواق السياح.

فرضية الدراسة

للسياحة البحرية العديد من الفوائد الإيجابية المباشرة وغير المباشرة على النشاط الاقتصادي.

منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهجين التاليين:

١- **المنهج الوصفي:** ويتم من خلاله التعرف على السياحة البحرية، مفهومها، وأهميتها، والأنشطة الرئيسية لها، وأسواقها الرئيسية.

٢- **المنهج التحليلي:** يتم من خلاله رصد وتحليل الوضع الراهن للسياحة البحرية المصرية والعالمية، وتحليل نصيب مصر من حركة السياحة البحرية العالمية، مع التعرف على التحديات التي تواجه ذلك القطاع في مصر.

خطة الدراسة

وسعيًا لتحقيق هدف البحث تم تقسيمه إلى مبحثين وخاتمة: تناول المبحث الأول المفهوم، والأنشطة والأسواق الرئيسية، والأهمية الاقتصادية للسياحة البحرية. وتناول المبحث الثاني مقومات وواقع وأهمية السياحة البحرية في مصر، ونصيب مصر من حركة السياحة البحرية العالمية. وينتهي البحث بخاتمة تتناول النتائج والتوصيات.

المبحث الأول

السياحة البحرية على المستوى العالمي

مقدمة

تزايد أعداد المسافرين على متن السفن واليخوت منذ القرن العشرين، وتحولت السياحة البحرية من مجرد وجود سفينة تقدم خدمات بحرية إلى صناعة متكاملة مرتبطة بالعديد من القطاعات على مستوى النشاط الاقتصادي، مما كان سببًا في زيادة رقعة الأسواق البحرية على المستوى العالمي المناسبة للأفراد من الطبقات الاقتصادية المختلفة ذوي فئات الدخل المختلفة.

١-١ تعريف السياحة البحرية

السياحة البحرية، كظاهرة، هي شكل من أشكال السياحة غير التقليدية، والتي تطورت منها كنوع فرعي. لذا ينبغي النظر في مسألة تعريف السياحة البحرية في سياق التعريف العام للسياحة.

من الناحية اللغوية: تُعد السياحة البحرية مزيج من مفهومين، السياحة والبحرية، وهذا يعني أيضًا أن السياحة البحرية لها جانبان: الجانب السياحي، وهو الجانب الاقتصادي المهيمن والجانب البحري الذي يشير إلى الملاحة ليس فقط عن طريق البحر، ولكن أيضًا عن طريق الأنهار والبحيرات والقنوات (Kizielewicz, J., & Luković, T ,2013). وتعني الملاحة مجموعة من المعرفة العلمية والنظرية والمهارات اللازمة لربان القارب للإبحار بأمان ونجاح من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول.

يتم تعريف السياحة البحرية في الأدبيات بتعريفات مختلفة طبقاً لوجهات النظر المختلفة للمتخصصين حولها.

وبشكل عام يمكن تعريف السياحة البحرية على أنها "مجموعة من الأنشطة أو العلاقات الوظيفية المتعددة التي تسببها إقامة السائحين والمراكب داخل أو خارج موانئ السياحة البحرية، وعن طريق استخدام السفن وجميع الأشياء الأخرى المتعلقة بالأنشطة البحرية والسياحية، بغرض الاستجمام والترفيه أو الرياضة أو غيرها من الاحتياجات" (Kizielewicz, J., & Luković , op.cit).

ويرى التعريف السابق أن:

- الملاحة ليست مطلبًا أساسيا للسياحة البحرية، فقد يستقل بعض السياح، على سبيل المثال، قاربًا مستأجرًا لكنهم يظلون على متنه دون مغادرة الميناء.

- لا يقتصر رسو السفن بشكل عام على المراسي، ففي بعض الأحيان يفضل السائحين الترسيخ في الخلجان، أو استخدام مراسي غير خاضعة للحكومة أو حتى المراسي الخاصة، مفضلين الاحتفاظ ببعض الاستقلال عن المرافق العامة. ومن هنا جاء إدراج عبارة «أو خارج الموانئ».
- تم تضمين عبارة «الأشياء الأخرى المرتبطة بالأنشطة السياحية البحرية» بسبب التنويع المتزايد لهذه الأنشطة، والتي يتمثل بعضها في الغوص، والتجديف، وصيد الأسماك، إلى جانب غيرها من الأنشطة المرتبطة بالسياحة البحرية.

٢-١ تعريف صناعة السياحة البحرية

أدى نمو الاهتمام بالساحل واستخدامه خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر إلى نمو السياحة البحرية من خلال زيادة مدن العطلات الساحلية في جميع أنحاء أوروبا الساحلية والولايات المتحدة، ثم انتقل هذا النوع من السياحة إلى فرنسا في ثمانينيات القرن الثامن عشر، وإلى إسبانيا في عشرينيات وثلاثينيات القرن التاسع عشر، وإلى بلجيكا وألمانيا وهولندا في سبعينيات القرن التاسع عشر.

وقد اقترن الاهتمام المتزايد بزيارة البحر للاستجمام خلال القرن التاسع عشر بتطوير البنية التحتية للنقل، وخاصة السكك الحديدية، مما جعل الوصول إلى البيئات الساحلية وغيرها من البيئات الطبيعية أسهل بكثير وأكثر راحة، وساعد ذلك النخبة العصرية في التخلي عن المنتجعات الصحية الداخلية التقليدية لصالح المنتجعات الساحلية(Orams, M., 2002) .

ألحقت الحرب العالمية الأولى والثانية خسائر فادحة للسياحة البحرية في تلك الحقبة، وتم تحويل معظم السفن إلى سفن عسكرية، بالإضافة إلى فقد الكثير منها في المعركة، وبيع جزء كبير منها كخردة بعد الحرب. وبعد الحرب العالمية الثانية بدأت السياحة البحرية في استعادة أنفاسها، ومع ذلك، بحلول أواخر الخمسينات من القرن الماضي، تسببت خدمات الطيران في تراجع السياحة البحرية عبر السفن، ووجدت الشركات نفسها لم تعد قادرة على المنافسة مع السعر والقدرة النسبية المرتفعة للسفر بالطائرة، فلم يعد المسافرين مهتمين برحلة بحرية تستغرق سبعة أيام، على سبيل المثال، من نيويورك إلى لندن إذا كانت الطائرة تستطيع أن تقطع نفس المسافة في غضون ساعات .(Sun, H. ,2019)

تم إعادة تقييم السوق – نتيجة للمنافسة الشديدة من الرحلات الجوية – من قِبل شركات السياحة البحرية وعملوا على استهداف العملاء الجدد الذين يسعون إلى السفر في إجازة للخارج بأسعار معقولة. وكان لابد من تقديم خدمات جديدة لجذب هؤلاء العملاء تتضمن وسائل الترفيه المتعددة، مع العمل على بناء سفن عملاقة بخدمات أكثر شمولية لتوسيع القاعدة السوقية. ومن هنا تحولت السياحة البحرية من مجرد وجود سفينة تقدم خدمات بحرية للأفراد إلى ما يسمى بصناعة السياحة البحرية، هذه الصناعة تحاول أن تبقي على السوق دون منافسة شديدة من الخدمات الجوية Sun, H., op.cit).

مما سبق يمكن تعريف صناعة السياحة البحرية على أنها مجموعة متنوعة من الأعمال التجارية التي ترتبط ارتباطًا مباشرًا بالسياحة البحرية، بداية من مشغلي قوارب الصيد والمرشدين السياحيين، ومدربي الغوص، وتشمل أيضا الشركات ووكلاء الرحلات البحرية، ومحلات صيانة القوارب، والمنتجعات الساحلية، ومحلات ملء خزانات الغوص، ووكالات تأجير معدات ركوب الأمواج الشراعية، وموردي معدات الصيد، وخدمات العبارات في الجزيرة، وجامعي الهدايا التذكارية، وحتى جامعي القمامة.

كما تلعب الوكالات الحكومية دورًا مهمًا في مراقبة وإدارة السياحة البحرية؛ ويتمثل ذلك في سلطات إدارة المنتزهات البحرية، ووكالات مراقبة مصايد الأسماك، وهيئات التسويق والترويج السياحي، ومنظمات السلامة البحرية. بالإضافة إلى ذلك، هناك العديد من المجموعات غير الربحية التي تشكل مكونًا مهمًا من الصناعة، مثل نوادي الغوص، واليخوت، وركوب الأمواج وصيد الأسماك. هذا بالإضافة إلى المنظمات البيئية التي تعتبر مكون أساسي من مكونات صناعة السياحة البحرية . (Orams, M., op.cit)

٣-١ الأنشطة الأساسية لصناعة السياحة البحرية

ترتبط صناعة السياحة البحرية بالعديد من الأنشطة، هذه الأنشطة في تطور مستمر استجابة لرغبات أصحاب المصلحة في مجال السياحة البحرية. وتتمثل تلك الأنشطة في: الأنشطة الثانوية، والأنشطة الرئيسية، والتكميلية، كما هو موضح بالجدول رقم (١):

جدول (١) الأنشطة الأساسية المرتبطة بصناعة السياحة البحرية

صناعة السياحة البحرية					
الأنشطة الثانوية	الأنشطة الرئيسية				الأنشطة التكميلية
	موانئ السياحة البحرية	الإيجار	الإبحار		
			الطرادات:	موانئ الطراد:	
-سياحة الغوص -ركوب الأمواج -التجديف -صيد الأسماك -سفن الصيد -سياحة المغامرات -الغطس	-الأرصفة -المراسي -الموانئ الجافة -الموانئ ذات الفئات المختلفة.	**اليخوت الآلية:** - مع ربان - مع قوارب عادية **اليخوت الشراعية:** - مع ربان - مع قوارب عادية	-طرادات عالمية كبيرة الحجم. -طرادات محلية. **الرحلات:** -رحلات اليوم الواحد -رحلات متعددة الأيام	-موانئ الطرادات الكبيرة -الموانئ المتخصصة -موانئ غير المتخصصة -الموانئ المحلية للحرف التقليدية	- بناء السفن واليخوت الضخمة - بناء السفن الشراعية الصغيرة - إنتاج المعدات البحرية - المعاهد البحثية - المراكز المتخصصة - خدمات المعلومات - المدارس البحرية

Source: Kizielewicz, J., & Luković, T. (2013). The phenomenon of the marina development to support the European model of economic development. *TransNav, International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, *7*(3).

نلاحظ من الجدول السابق أن هناك ثلاثة أنشطة رئيسية مرتبطة بصناعة السياحة البحرية تتمثل في:

أولا: الأنشطة الثانوية لصناعة السياحة البحرية: ترتبط صناعة السياحة البحرية بالعديد من الأنشطة الثانوية والتي يتمثل بعضها في: الغوص، وركوب الأمواج الشراعية، والغطس وغيرها من الأنشطة الجانبية الجاذبة للسياح.

ثانيًا: الأنشطة الرئيسية لصناعة السياحة البحرية: تصنف الأنشطة الرئيسية لصناعة السياحة البحرية إلى ثلاثة أنواع تتمثل في: الموانئ، والإيجار، والإبحار. ومن هذه الأنشطة ما هو متعلق بالموانئ، ومنها ما هو متعلق بالرحلات البحرية نفسها، وذلك كما سيتم توضيحه فيما يلي:

- **الأنشطة المتعلقة بالرحلات البحرية:** يمكن إدراج نشاط الإبحار ضمن الأنشطة المتعلقة بالرحلات ويبدأ نشاط الإبحار بالتخطيط والحجز من خلال الشركات البحرية أو وكلاء السفر للقيام برحلات بحرية من موانئ معينة، لزيارة موانئ أخرى على طريق محدد، وتنفيذ أنشطة مختلفة في هذه الموانئ مثل: زيارة الموانئ والأماكن السياحية ومناطق التسوق

الموجودة في المناطق القريبة من الموانئ. وتتم الرحلة البحرية من خلال طرادة (سفينة) محلية أو عالمية الصنع لمدة يوم واحد، أو لعدد من الأيام.

وتعتبر الموانئ البحرية حلقة الوصل بين البحر والأرض، وهو المنفذ الرئيسي للتجارة الخارجية للدول، ويقع على حافة المحيطات أو البحار أو الأنهار، ويستخدم في استقبال السفن للشحن والتفريغ، واستقبال البضائع، إلى جانب استقباله لسفن الركاب (Hlali, A., & Hammami, S. ,2017.). ويمكن تصنيف المنافذ أو الموانئ الخاصة بالسياحة البحرية إلى الموانئ المتخصصة باستقبال الطرادات السياحية، وموانئ غير المخصصة في الأساس لذلك (هي في الأساس موانئ خاصة بالبضائع)، لكنها توفر للطرادات الكبيرة والصغيرة مرافق رسو بداخلها.

- **أما عن الأنشطة المتعلقة بالموانئ البحرية:** وتشمل جميع الأنشطة الدولية التي تتم من خلال الأرصفة وموانئ السياحة البحرية ومنها: توفير ملاذ آمن للسفن التي تتردد عليها بغرض توصيل البضائع، أو التزود بالوقود، أو التصليح، أو نقل الحمولات والمسافرين. هذا بالإضافة إلى الأنشطة التي تتم من خلال الموانئ الجافة أو كما يشار إليها عادة باسم المحطات الداخلية "Inland terminal". وقد كان الهدف من الميناء الجاف في البداية هو محاولة القضاء على مشكلة الازدحام المتزايد على بوابات الميناء البحري عن طريق إعادة توزيع تدفقات البضائع التي تصل عن طريق البحر (Varese, E. & Lombardi, M., 2020).

ظهر مصطلح الميناء الجاف في البداية من خلال الأمم المتحدة عام ١٩٨٢، وتم تعريفه وقتها بكونه "محطة داخلية تُصدر إليها شركات الشحن بوالص الشحن الخاصة بها لاستيراد البضائع مع تحملها المسئولية الكاملة عن التكاليف والشروط الخاصة ببوالص الشحن". كما عُرف أيضا بمستودع التخليص الداخلي ("Inland Clearance Depot "ICD)، والذي يعني المرفق المشترك الذي يتمتع بمركز السلطة العامة، وذات منشأة مجهزة ببنية أساسية متميزة مرتبطة بوسائل النقل المختلفة وشبكة اتصالات عالية الكفاءة، ويقدم خدمات لمناولة أي نوع من أنواع البضائع (بما في ذلك الحاويات)، وتخزينها مؤقتا من خلال العبور الجمركي من خلال أي وسيلة من وسائل النقل المتاحة، ويخضع للرقابة الجمركية ولسيطرة الجمارك. والميناء الجاف يمكن أن يكون محطة داخلية تقام داخل البلاد عند الموانئ البحرية أو بالقرب من المناطق الصناعية لها. ويقدم الميناء الجاف العديد من التسهيلات، يتمثل الحد الأدنى لها في: تخفيف الأعباء عن الموانئ البحرية، والتفتيش

والتخليص الجمركي، والتخزين المؤقت أثناء التفتيش، وصيانة الحاويات، بالإضافة إلى شحن الحاويات مع وجود خدمات التعبئة والتفريغ (Beresford, A. K., & Dubey, R. C. ,1990). أي أن الموانئ الجافة تعمل على ربط حلقات النقل متعددة الوسائط، والذي يعني نقل البضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل (بحري، نهري، بري، جوي) وبعقد نقل واحد– سند شحن واحد– متعدد الوسائط بين دولتين أو أكثر. ويعتبر نقل من الباب للباب بما يعمل على تحسين مستوى الخدمات اللوجستية المقدمة مما يساهم في زيادة حركة الصادرات والواردات ودعم الاقتصاد القومي بزيادة الإيرادات المحققة من نقل وتداول البضائع، وتخفيف الضغط على الموانئ البحرية ومنع تكدس البضائع والحاويات.

ينبغي الإشارة إلى أن للموانئ أجيال مختلفة، بداية من الجيل الأول (ذات العمليات التقليدية من شحن وتفريغ وتخزين فقط) وصولا للجيل الخامس.

وهناك العديد من المعايير التي على أساسها تُصنف الموانئ منها: الوظائف التي يؤديها الميناء، وسعة الميناء، وتعدد الأرصفة، وجود وحجم المخازن والمستودعات في الميناء، والمسطح المائي الخاص باستيعاب السفن ذات الأحجام المختلفة، ونظام الإدارة الفعالة في الميناء، وفعالية الميناء كمركز إمداد لخلق قيمة مضافة، والخدمات المختلفة لجميع الأطراف ذات الصلة التي تقدمها الموانئ البحرية التي تطورت مع تطور قدرتها على التعامل مع أنواع السفن المختلفة، ونوع البضائع المنقولة بها، ووسائل النقل التي تتعامل معها، وتطور شبكات ووسائل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وأتمتة العمليات المنفذة بها، ورغبات واحتياجات المستخدمين، وذلك تحقيقًا لتكامل المصالح الاقتصادية للمجتمع المينائي بأكمله (Kaliszewski, A. ,2018).

أما عن نشاط تأجير اليخوت، فكما سبق القول بأن الرحلة البحرية تتم من خلال السفن المملوكة للشركات المختلفة أو من خلال اليخوت، سواء كان اليخت ملك لصاحب الرحلة البحرية أو مؤجرًا من الغير. ويعتبر نشاط تأجير اليخوت ضمن الأنشطة الخاصة بالموانئ، ويتم إيجار اليخت لفترة معينة من الوقت في مقابل مبلغ معين من المال. ويمكن أن يتم إيجار اليخت فقط بدون ربان، أو في وجود ربان، أو في ظل وجود طاقم كامل لليخت (يشمل طباخاً وطاقماً لإدارة الأشرعة ومناورة القارب).

وتتمثل المزايا الرئيسية لاستئجار اليخوت في: تجنب العديد من التكاليف المرتبطة بامتلاك يخت– لا سيما تكلفة شرائه، وكذلك الرسو والتأمين والتحضير للموسم والخدمة والإصلاح – مما جعل

تأجير اليخوت أكثر شعبية، بالإضافة إلى إمكانية اختيار المركب الذي يتناسب مع المساحة المائية ونوع الرحلة واحتياجات الركاب (عدد الأشخاص والحالة الصحية والمهارات البحرية)، كما أن تأجير اليخوت يتميز بالمرونة في اختيار ميناء المغادرة(Łapko, A., & Lučić, L., 2019).

ثالثا: الأنشطة التكميلية المرتبطة بصناعة السياحة البحرية: وهي تلك الأنشطة والصناعات التي ارتبط النمو بها بنمو حجم الرحلات البحرية على المستوى العالمي ومنها: الأنشطة البحثية الخاصة بتطوير السفن والموانئ والمراسي، والمدارس البحرية، ومراكز خدمات المعلومات التي تخدم كافة أصحاب المصالح، وصناعة السفن واليخوت، والمعدات البحرية المختلفة. وبدون هذه الأنشطة سيكون تطوير الصناعة الرئيسية للسياحة البحرية مستحيلاً.

وتعتبر صناعة السفن واليخوت من أهم الأنشطة التكميلية المرتبطة بالسياحة البحرية. وتختلف سفن الرحلات البحرية المتخصصة في نقل الركاب / السياح في حجمها، فهناك السفن الصغيرة التي تتسع من ٢٠٠ إلى ٥٠٠ راكب، والسفن متوسطة الحجم التي تتسع من ٥٠٠ الى ١٢٠٠ راكب، ودفع الطلب المتزايد على الرحلات البحرية إلى الاستثمار في بناء سفن ويخوت جديدة أكبر حجمًا، وأصبحت السفن تشبه إلى حد كبير منتجعات العطلات، والتي يمكن أن تستوعب ٥٠٠٠ سائح في وقت واحد.

١-٤ سوق الرحلات البحرية على المستوى العالمي

أثبتت الرحلات البحرية مرونتها على مدار تاريخها الحديث. ففي القرن العشرين، وخاصة منذ عام ١٩٦٠، قامت السياحة البحرية بتنويع عملياتها ولم تعد تقتصر على الدول الأمريكية والأوروبية فقط، بل امتدت إلى دول أخرى، ففي عام ١٩٩٣ قامت شركة Star Cruises بالعمل والإبحار في آسيا، ثم لاحقًا إلى المحيط الهادئ (Lin, L. Y., Tsai, C. C., & Lee, J. Y., 2022).

وعلي الرغم من أن السياحة البحرية لا تمثل سوى ٢% من إجمالي السياحة العالمية [1]، إلا أن هذا النوع من السياحة يزدهر ويزداد عدد ركابه بشكل مطرد عامًا بعد عام، وأصبحت سياحة الرحلات البحرية من أهم الأنشطة الترفيهية البحرية في العالم في السنوات الأخيرة المفضلة عند أغلب المسافرين ذوي فئات الدخل المختلفة. فهناك ٦٦% من المسافرين الذين يحصلون على دخل أقل من ١٠٠ ألف دولار، وحوالي ٦٣% من المسافرين الذين يتراوح دخلهم بين ١٠٠ ألف دولار إلى ١٥٠ ألف دولار، وهناك ٧٥٪ من المسافرين الذين يحصلون على ما بين ١٥٠ ألف دولار إلى

[1] - تم حسابها بواسطة الباحثة عن طريق قسمة إجمالي ركاب السفن البحرية/ إجمالي عدد السائحون الدوليون القادمون في الفترة من ٢٠١٠- ٢٠١٩ بناء على الأرقام الواردة في الموقع -https://www.unwto.org/tourism data/global-and-regional-tourism-performance

٢٠٠ ألف دولار، وحوالي ٧٠% من الذين يزيد دخلهم عن ٢٠٠ ألف دولار يرون إن الرحلات البحرية هي أفضل أنواع العطلات(Florida-Caribbean Cruise Association, 2019) .

أما عن حجم ركاب الرحلات البحرية: فكما سبق القول إن الطلب العالمي على الرحلات البحرية نما منذ أواخر القرن العشرين، وخاصة منذ عام ١٩٨٠، حيث ارتفع عدد ركاب الرحلات البحرية بمعدل نمو سنوي قدره ٧,٢٪ في المتوسط في الفترة من ١٩٨٠-٢٠١٩(بينما كان معدل النمو السنوي للسياحة البرية ٤,٩٪ في المتوسط لنفس الفترة). ويمكن توضيح حجم ركاب الرحلات البحرية على المستوى العالمي بالجدول رقم (٢):

جدول (٢)

حجم ركاب الرحلات البحرية على المستوى العالمي　　(مليون راكب)

السنة	١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٩٠	١٩٩٥	٢٠٠٠	٢٠٠٥	٢٠١٠	٢٠١٥	٢٠١٩
حجم الركاب	١,٥	٢,٩	٣,٧	٤,٧	٧,٢	١١,١	١٨,٤	٢٢,٥	٢٩,٥

المصدر: الإحصائيات متوفرة على الموقع:

https://public.tableau.com/app/profile/cruise.market.watch/viz/2012Growth/2021Growth

يتضح من الجدول السابق أن هناك زيادة مستمرة في حجم ركاب السياحة البحرية على المستوى العالمي في الفترة من ١٩٨٠ حتى ٢٠١٩، حيث ارتفع الحجم من ١,٥ مليون راكب عام ١٩٨٠ إلى ٣,٧ مليون راكب عام ١٩٩٠(أي أن هناك زيادة في عدد الركاب بأكثر من الضعف خلال عقد من الزمن)، ثم ارتفع عدد الركاب إلى ٧,٢ مليون راكب عام ٢٠٠٠(حوالي الضعف بالمقارنة بعام ١٩٩٠)، ثم ارتفع إلى ١٨,٤ مليون راكب عام ٢٠١٠ (أكثر من الضعف في خلال عشر سنوات)، ثم إلى ٢٩,٥ مليون راكب عام ٢٠١٩.

وتعود الزيادة المستمرة في أعدد ركاب الرحلات البحرية عبر الوجهات المختلفة إلى العديد من الأسباب منها: (Jennings, G. ,2007)

- زيادة القدرة على تحمل تكاليف معدات الملاحة؛ كنتيجة للتقدم التكنولوجي والابتكار في هذه الصناعة.
- التطورات في معدات الاتصالات السلكية واللاسلكية، ولا سيما تغطية الأقمار الصناعية الأوسع نطاقاً، والتي توفر زيادة القدرة على الاتصال بمرافق البحث والإنقاذ.
- التحسينات في مرافق الموانئ والمراسى.

- المزيد من الحرية والقدرة على تحمل تكاليف السفر الناتج عن حزم التقاعد المبكر، والاستثمارات في الصناعة، وقواعد الدخل المحسنة للطبقة الوسطى، خاصة في أواخر الثمانينيات وأوائل التسعينيات.
- توفير الرحلات البحرية عالية القيمة عبر أحدث السفن والوجهات ذات المستوى العالمي ومرافق السفن المبتكرة والأنشطة المختلفة على متن السفن، بما في ذلك الكبائن ذات وسائل الراحة الممتازة، والمطاعم، والمنتجعات الصحية، وبرامج الرياضة واللياقة البدنية، وغرف الاجتماعات، ومناطق الأطفال، والاستجمام على متن السفينة، والتسوق، بالإضافة إلى الزيارات البرية (Sun, H. ,2019, op. cit.).
- سياسات التسعير التي تنافست وبقوة مع الأنواع الأخرى من السياحة، ومن ثم أصبحت تكلفة الرحلات البحرية مناسبة لذوي فئات الدخل المختلفة من الركاب، مع التركيز على أن تكون الرحلة أكثر متعة للمسافرين، حيث يمكن للمسافرين قضاء ما بين ٦ إلى ١٠ أيام في المتوسط على متن سفينة سياحية تغير وجهتها كل ليلة وتسمح لهم بزيارة من ٥ إلى ٨ وجهات في بلدان مختلفة ذات تاريخ وثقافات مختلفة (Bleu, P., & Antipolis, S. ,2011) .

<u>وعن مصادر الطلب على الرحلات البحرية</u>: كانت ولا تزال أمريكا الشمالية من أهم مصادر الطلب القوي على الرحلات البحرية بداية من التسعينات حتى الوقت الحالي، فعلى سبيل المثال، في عام ١٩٩٥ بلغت نسبة ركاب الرحلات البحرية من أمريكا الشمالية ٧٦% من إجمالي ركاب الرحلات البحرية على المستوى العالمي. وبداية من عام ٢٠٠٠ كانت هناك مشاركة قوية للطلب على الرحلات البحرية من السوق الأوروبي جنبًا إلى جنب مع سوق أمريكا الشمالية، حيث بلغت نسبة ركاب أمريكا الشمالية ٧٠%، وبلغت نسبة ركاب أوروبا ٢١% من إجمالي الركاب عام ٢٠٠٠(Cappato, A., Canevello, S., & Baggiani, B. ,2011)، ثم ظل معدل النمو ثابتًا نسبيًا في الأسواق الأوروبية بعد عام ٢٠٠٠. وفي الوقت نفسه تم تطوير أسواق أخرى بواسطة خطوط الرحلات البحرية في محاولة لتمديد موسم الرحلات، واستكشاف أسواق جديدة، أو كوسيلة لنقل السفن التي أصبحت غير مناسبة للأسواق الأكثر تقدمًا إلى الأسواق الأقل تقدمًا (على سبيل المثال: إلى الصين وأمريكا الجنوبية) (Bleu, P., & Antipolis, S., op.cit).

وكان لهذا التطوير الأثر الكبير في زيادة رقعة التوزيع الجغرافي لركاب الرحلات البحرية حيث، على سبيل المثال، في عام ٢٠١٩، بلغت نسبة ركاب الرحلات البحرية من أمريكا الشمالية ٥٢%

من إجمالي ركاب الرحلات البحرية على المستوى العالمي، وبلغت نسبة الركاب من أوروبا الغربية ٢٤,٤%، وبلغت نسبة الركاب من آسيا ١٢,٦% ، كما بلغت النسبة ٤,٥% من أستراليا/ نيوزيلاندا/ المحيط الهادي، ٣,١% من أمريكا الجنوبية، ٠,٨٨% من أوروبا الشرقية، ٠,٧٣% من الدول الإسكندنافية/ أيسلندا، ٠,٥٧% من إفريقيا، ٠,٣٦% من الشرق الأوسط/ الدول العربية، ٠,١٩% من البحر الكاريبي، ٠,١٦% من أمريكا الوسطى (CLIA, 2019).

أما عن أهم وأشهر الوجهات البحرية: في عام ٢٠١٩ وبناء على حجم الركاب بالآلاف، كانت منطقة الكاريبي حيث جزر البهاما / برمودا الوجهة السياحية المهيمنة على وجهات السياحة البحرية المختلفة، حيث وصلت نسبة ركاب الرحلات البحرية إلى هذه المنطقة ٤٢,٢% من إجمالي حجم ركاب السياحة البحرية على المستوى العالمي، ثم الصين وآسيا بنسبة ١٤%، ثم وسط وغرب البحر المتوسط بنسبة ١١%، ثم شمال أوروبا بنسبة ٦%، ثم شرق المتوسط بنسبة ٤,٣%، ثم الاسكا بنسبة ٤,٢%، ثم أستراليا/ نيوزيلاندا/ المحيط الهادي بنسبة ٤,١%، ثم قناة بنما بنسبة ٢,٨%، ثم دول البلطيق بنسبة ٢%، ثم إفريقيا/ الشرق الأوسط بنسبة ١,٨%، وأخيرا جزر الكناري بنسبة ١,٧%(CLIA, 2019, op.cit.).

ويتضح من النسب السابقة أن أكثر الأماكن شعبية للإبحار على المستوى العالمي هي البحر الكاريبي التي استحوذت على أكثر من ثلث الحصة السوقية للسياحة البحرية، تليها منطقة البحر الأبيض المتوسط.

وفيما يخص أعمار الركاب: لم يعد الإبحار حكرًا على أفراد الطبقة الاقتصادية العليا، والأفراد في منتصف العمر، حيث أصبح ركاب الرحلات البحرية أصغر سنًا وذات فئات دخل أكثر اعتدالا مما كانت عليه في الماضي(Doğan, O., 2016).

وقد تنوع متوسط أعمار الركاب ما بين ٧ سنوات إلى أكثر من ٧٠ عامًا، ففي عام ٢٠١٩، بلغت نسبة أعمار الركاب ذات ١٢ عامًا ٩% من إجمالي عدد الركاب، وبلغت نسبة أعمار الركاب بين ١٣– ١٩ عامًا حوالي ٦%، والأفراد ذات الأعمار بين ٢٠– ٢٩ بلغت نسبتهم ٩%، والأعمار بين ٣٠– ٣٩ بلغت نسبتهم ١١%، والأعمار بين ٤٠– ٤٩ بلغت نسبتهم ١٤%، والأعمار بين ٥٠– ٥٩ بلغت نسبتهم ١٨%، والأعمار بين ٦٠–٦٩ بلغت نسبتهم ١٩%، والأفراد ذات ٧٠ عامًا فأكثر بلغت نسبتهم ١٤% من إجمالي عدد الركاب على المستوى العالمي.

وفيما يتعلق بالعلاقة بين دخل الأفراد والقيام بالرحلات البحرية: لم يعد الدخل عائقًا بين الأفراد والقيام بالرحلات البحرية، بل على العكس من ذلك فقد أصبحت الرحلات البحرية متاحة ومناسبة للمسافرين ذوي فئات الدخل المختلفة. فهناك ٩% من الركاب الذين يقومون بالسياحة البحرية يتراوح دخلهم بين ٣٩ – ٥٠ ألف دولار سنويًا، وهناك ١٠% من الركاب يتراوح دخلهم بين ٥٠– ٦٠ ألف دولار، ونسبة ١٦% من الأفراد يتراوح دخلهم بين ٦٠– ٧٥ ألف دولار، ونسبة ١٩% من الركاب يتراوح دخلهم بين ٧٥– ١٠٠ ألف دولار، ونسبة ٣٩% يتراوح دخلهم بين ١٠٠– ٢٠٠ ألف دولار، ٧% من الركاب يتراوح دخلهم بين ٢٠٠ – ٣٠٠ ألف دولار سنويًا. (الإحصائيات متوفرة على الموقع:

https://public.tableau.com/app/profile/cruise.market.watch/viz/2012Demos/Dashboard1 .

١-٥ سوق الرحلات البحرية على مستوى البحر المتوسط

تُعد منطقة البحر الأبيض المتوسط (التي تعرف باسم "مهد الحضارة") ثاني أكبر الوجهات البحرية على المستوى العالمي، وذلك لطبيعة مناخها، وتعدد الثقافات والحضارات على معظم أراضي بلدانها.

يضم ساحل المتوسط ٢١ دولة لديها خطوط ساحلية على البحر الأبيض المتوسط، هم ألبانيا والجزائر والبوسنة والهرسك وكرواتيا وقبرص ومصر وفرنسا واليونان وإسرائيل وإيطاليا ولبنان وليبيا ومالطا وموناكو والجبل الأسود والمغرب وسلوفينيا وإسبانيا، وسوريا، وتونس، وتركيا. ويعتبر النشاط السياحي هو نشاط رئيسي في البحر المتوسط، والسياحة البحرية من أهم الأنشطة السياحية على ساحل المتوسط.

ينقسم البحر الأبيض المتوسط – فيما يتعلق بالرحلات البحرية– إلى ثلاث مناطق أساسية: غرب المتوسط، وشرق المتوسط، والبحر الأدرياتيكي، لكل من هذه المناطق المدن الأكثر شهرة في مجال السياحة البحرية وذلك كالتالي(Avcikurt, C., DINU, M. S., 2016) :

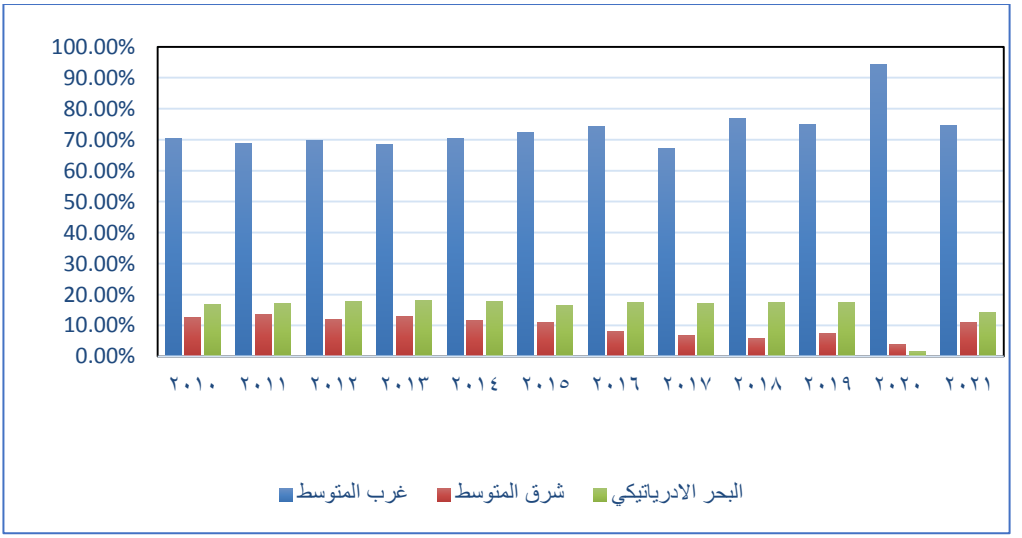
- منطقة غرب البحر الأبيض المتوسط: تعتبر هذه المنطقة الأكثر تفضيلا للسياحة البحرية على ساحل المتوسط، لما تحتويه من المدن التاريخية، والموانئ المتطورة، والبنية التحتية والفوقية المتطورة التي تلبي رغبات السائحين، ومراكز التسوق الشهيرة، وتعدد الثقافات. وتغطي الرحلات البحرية الغربية الجزء من القارة الأوروبية الممتد عبر وسط وجنوب البحر الأبيض المتوسط ومضيق جبل طارق. وتعتبر المدن الإسبانية، والفرنسية، والإيطالية، وتونس، والجزائر من أهم المدن للرحلات البحرية في غرب المتوسط.

- منطقة البحر الأدرياتيكي: يقع في وسط وشرق البحر الأبيض المتوسط (يحدها بشكل أساسي إيطاليا، والدول اليوغوسلافية القديمة –كرواتيا وسلوفينيا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود– وألبانيا واليونان). وتعتبر مدن إيطاليا، واليونان، وكرواتيا من أهم المدن في هذه المنطقة التي تقام فيها الرحلات البحرية.
- منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط، تعتبر هذه المنطقة من أقدم المناطق العالمية من حيث الاستيطان وظهور الحضارات. وتغطي هذه المنطقة السواحل الشرقية للبحر الأبيض المتوسط وجزء من اليونان، وتركيا، وقبرص، ومصر، وليبيا، ومالطا. وتقام العديد من الرحلات البحرية بها في مدن عديدة منها: اليونان، تركيا، قبرص، مالطا، مصر (الإسكندرية).

ويمكن توضيح حركات الركاب عبر مناطق البحر المتوسط من خلال الشكل (١):

شكل (١) حركات الركاب في البحر الأبيض المتوسط عبر المناطق المختلفة في الفترة من ٢٠١٠–٢٠٢١

نسبة%



المصدر: من عمل الباحثة بناء على الإحصائيات المتاحة في التقرير التالي للفترة من ٢٠١٠ – ٢٠٢١:

The Association of Mediterranean Cruise ports "MedCruise", Statistics cruise activities in MedCruise ports.

كما هو موضح من الشكل السابق وبناء على حجم حركات الركاب في البحر الأبيض المتوسط أن منطقة غرب المتوسط كانت ولا زالت هي المنطقة الأكثر استضافة للرحلات البحرية بنسبة قدرها ٧٤% في المتوسط على مدار الفترة من ٢٠١٠ حتى ٢٠٢١، تليها منطقة البحر الأدرياتيكي

بمتوسط نسبة قدرها ١٥,٨%، ثم منطقة شرق المتوسط بمتوسط نسبة قدرها ٩,٧% عن نفس الفترة، وذلك للأسباب السابق ذكرها.

وعن أشهر الموانئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط: اتضح من خلال البيانات المتاحة في التقارير الصادرة عن "MedCruise" خلال الفترة من ٢٠١٠ – ٢٠٢١، أنه على مدار الفترة السابقة هناك عشرة موانئ أساسية للإبحار في منطقة المتوسط، يختلف النسب والترتيب فيما بينهم على مدار تلك الفترة، لكن تظل تلك الموانئ هي الموانئ والوجهات الأساسية للإبحار عبر المتوسط، وتتمثل تلك الوجهات في: ميناء برشلونة في إسبانيا، ميناء تشيفيتافيكيا في شمال إيطاليا، ميناء بيرايوس في اليونان، ميناء بالما دي مايوركا في شرق فالنسيا في إسبانيا، ميناء مرسيليا في فرنسا، ميناء نابولي في جنوب روما عاصمة إيطاليا، ميناء دوبروفنيك في كرواتيا، ميناء جنوة في منطقة ليغوريا غرب إيطاليا، ميناء سافونا شمال إيطاليا.

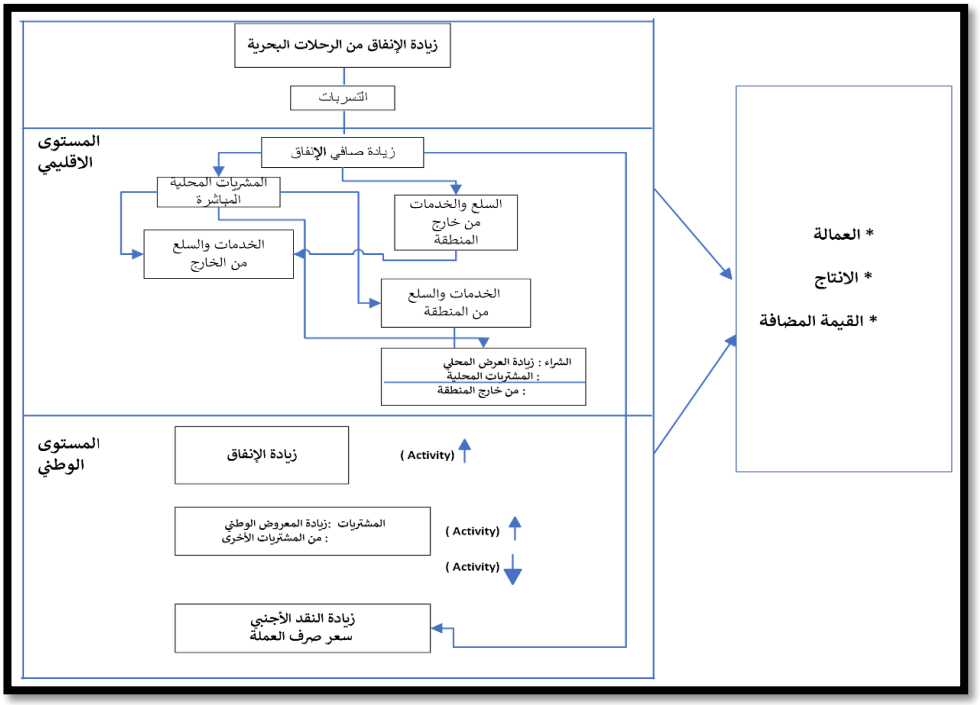
٦-١ التأثير الاقتصادي للسياحة البحرية على المستوى العالمي

تعتبر السياحة البحرية واحدة من أسرع القطاعات نموًا في سوق السفر الترفيهي. كما تعتبر محركًا رئيسيًا للنمو الاقتصادي وخلق فرص العمل، ومصدرًا رئيسيًا للعملات الأجنبية، وخاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية، والعديد من المدن الساحلية.

ترتبط صناعة السياحة البحرية بمجموعة متنوعة من القطاعات بشكل مباشر وغير مباشر، وتعمل على تحسين الأنشطة داخل تلك القطاعات (من حيث العمالة، والإنتاج، والقيمة المضافة). وتتمثل بعض تلك القطاعات في: شركات الضيافة والطيران والزراعة وتجارة التجزئة والترفيه والتصنيع وخدمات المعلومات والرعاية الصحية وبالطبع السياحة، كما لها فوائد على مستوى سلاسل التوريد (السلع والخدمات)، والقيمة المضافة لقطاع التصنيع (الخاصة بالسفن والقوارب، والمعدات، والمحركات...)، كما تعمل على زيادة المحصلة الضريبية (بما في ذلك رسوم وضرائب الميناء)، كما يمكن للمراسي الساحلية أن تعمل تحسين صورة ومظهر المنطقة المحلية، مما يجعلها مكانًا مرغوبًا أكثر للعيش فيه، وبالتالي زيادة الطلب على العقارات السكنية والتجارية في تلك المنطقة وزيادة أسعار العقارات(Ikiz, A. S. ,2016) .

ويمكن توضيح تأثير السياحة البحرية على النشاط الاقتصادي من خلال الشكل (٢):

شكل (٢) تأثير السياحة البحرية على النشاط الاقتصادي



Source: Dwyer, L., & Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. Annals of tourism research, 25(2), 393-415.

يتضح من الشكل السابق أن للسياحة البحرية تأثيرًا على النشاط الاقتصادي (بعد طرح التسربات المباشرة من إجمالي الإنفاق على الواردات). فالسلع والخدمات المشتراة من قبل السائحين يتم إنتاج جزءًا منها داخل المنطقة والجزء الآخر من خارجها. فاذا كانت السلع تنتج في الداخل، سيعمل ذلك على تحفيز الإنتاج المحلي، وهذا بدوره يؤدي إلى المزيد من عمليات شراء السلع والخدمات، من داخل المنطقة وخارجها. وإذا ما تم تحفيز الإنتاج المحلي، بشكل مباشر وغير مباشر، ستكون هناك زيادة في الطلب على عوامل الإنتاج، مما سيعمل على زيادة العرض المحلي، الذي بدوره يؤدي إلى زيادة الدخل والإنفاق، مما ينتج عنه زيادة النشاط الاقتصادي في القطاعات المرتبطة بالسياحة البحرية بصورة مباشرة، وغير مباشرة مع القطاعات الأخرى في الاقتصاد. بالإضافة إلى أن زيادة الإنفاق من قبل الزوار الأجانب يؤدي إلى زيادة الطلب على العملة المحلية، وبالتالي زيادة سعرها.

وعن تلك الإسهامات المباشرة لقطاع السياحة البحرية على المستوى العالمي فتمثل بعضها في:

- يضيف سائحو الرحلات البحرية قيمة قبل وأثناء وبعد الإبحار. فعلى الصعيد العالمي ووفقًا لمنظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة، تولد الرحلات البحرية أكثر من ١٥٠ مليار

دولار في النشاط الاقتصادي كل عام، وتدعم ١,١٧ مليون وظيفة (بدوام كامل)، بإجمالي أجور تصل إلى ٥٠ مليار دولار سنويًا. وتتكون المساهمات الاقتصادية لها من النفقات المباشرة لخطوط الرحلات البحرية، بالإضافة إلى الأموال التي ينفقها كل من ركاب الرحلات البحرية وأفراد الطاقم على الشاطئ، حيث تنفق الطرادات ما متوسطه ٧٥٠ دولارًا لكل راكب في مدن الموانئ على مدار رحلة بحرية نموذجية مدتها سبعة أيام (Cruise Lines International Association on: https://cruising.org/en/fact-sheets).

- تجلب صناعة السياحة البحرية وفرة في الإنتاج الاقتصادي وفرص العمل لجميع البلدان، وبشكل خاص للدول الجزرية والساحلية الصغيرة النامية (على سبيل المثال في عام ٢٠١٩، ساهمت السياحة البحرية بمبلغ ٢١,٦ مليار دولار في الاقتصاد الجامايكي من خلال الخدمات الترفيهية السياحية، وخدمات الأغذية والمشروبات، وخدمات نقل الركاب، والخدمات الترفيهية والثقافية). (على الموقع: https://oceanpanel.org/perspective/edmund-bartlett-cruises-the-future-of-cruise-tourism).
- ساهمت السياحة بأكثر من ٣٠% من إجمالي الصادرات في غالبية الدول الجزرية الصغيرة النامية البالغ عددها ٣٨ دولة، ووصلت النسبة إلى ٩٠% في بعض الدول الجزرية (The High-Level Panel for a Sustainable Ocean Economy ,2020).

أما عن بعض الآثار غير المباشرة للسياحة البحرية على المستوى العالمي فتتمثل بعضها في:

- تعمل السياحة البحرية على تسهيل اختلاط الدول ونقل المعلومات والمعرفة والثقافة والأفكار بما ينعكس على اهتمامات الشباب وتعليمهم (Luković, T., 2012).
- التأثير المضاعف للسياحة الناتج عن حقيقة أن الأموال التي ينفقها السائحون لا تبقى في مكان الاستهلاك، بل تستمر في التداول من عمل إلى آخر، ومن صناعة إلى أخرى، وكلما زاد تداولها، زادت آثارها الاقتصادية (Luković, T. op.cit).
- زيادة الطلب على العملة المحلية، وبالتالي زيادة سعرها.
- مع زيادة الطلب على الرحلات البحرية اتجهت الشركات إلى الاستثمار في بناء سفن جديدة وأكبر حجمًا، مع العمل على زيادة عدد المراسي في السوق وإثراء عروضها، بالإضافة إلى تنويع مسارات الرحلات حول العالم للركاب التي تتراوح من يومين إلى ثلاثة أشهر.

المبحث الثاني

السياحة البحرية في مصر

مقدمة

يعتبر قطاع السياحة البحرية في مصر كنزًا لم يكتشف بعد بالكامل، قادرًا بفضل مقوماته على دعم نشاط السياحة في مصر ومن ثم الاقتصاد المصري، لكنه يعاني من العديد من التحديات التي أثرت على مكانته داخليًا وخارجيًا، ومن ثم فهو يحتاج لمزيد من الاهتمام والخدمات والأنشطة والمرافق التي تلبي حاجة السياحة البحرية من أجل استقطاب المزيد من السيّاح وتشجيعهم على زيارة المدن والمعالم المصرية بحريًا.

٢-١ مقومات السياحة البحرية في مصر

تمتع جمهورية مصر العربية بموقع جغرافي متميز بين ملتقى ثلاث قارات، تمتد سواحلها لحوالي ٣٠٠٠ كم (البحر متوسط ١٠٠٠ كم، البحر الأحمر ٢٠٠٠ كم)، وتطل على بحرين هما البحر المتوسط والأحمر وتربطهما قناة السويس والتي تعد أهم شريان ملاحي عالمي يربط الشرق بالغرب. وتتميز مصر بالعديد من مقومات السياحة البحرية، سواء كانت طبيعية أم بشرية، والتي من الممكن أن تجعلها واحدة من أهم وجهات السياحة البحرية على المستوى العالمي ومن تلك المقومات:

- المناخ العام: الذي يُمكن القطاع السياحي من جذب السائحين أو المستثمرين في السياحة، ويشتمل على: مناخ الأعمال، والأمن والسلامة، والصحة الوقائية، والموارد البشرية وسوق العمل.
- البنية التحتية: وتشتمل على: البنية التحتية لقطاع النقل بكل أنواعه، والبنية التحتية للخدمات السياحية.
- تعدد الموانئ المصرية على شواطئ البحر الأحمر والمتوسط: حيث تمتلك مصر نحو ٥٥ ميناء بحري، منها ١٥ ميناء تجاري، ٣٨ ميناء تخصصي (ويقصد بالميناء التخصصي الإنشاءات المقامة على السواحل المصرية أو في المنطقة الاقتصادية الخاصة لجمهورية مصر العربية بغرض استقبال سفن الصيد، أو ناقلات البترول، أو ناقلات المواد التعدينية، أو قوارب النزهة واليخوت السياحية أو غيرها من الموانئ ذات الطبيعة الخاصة، وتنتشر الموانئ التخصصية على سواحل البحر المتوسط والبحر الأحمر وخليجي السويس والعقبة). وتنقسم الموانئ التخصصية بشكل أساسي وفقًا لقطاع النقل البحري إلى: موانئ بترولية، موانئ تعدينية، موانئ ومراسي صيد، وموانئ سياحية. (قطاع النقل البحري على الموقع: https://www.mts.gov.eg).

١- تميز مصر بالتراث الطبيعي البديع والتنوع البيولوجي الفريد والتراث الثقافي العريق، والمقاصد السياحية الفريدة والجمال الطبيعي الرائع، وتزخر بنصف آثار العالم، علاوة على القرب من أوروبا وأسيا وأفريقيا.

٢-٢ واقع السياحة البحرية في مصر

تتعدد الموانئ المصرية، كما سبق القول، على شواطئ البحر الأحمر والمتوسط. وتعتبر الموانئ التجارية التي تشمل موانئ المنطقة الاقتصادية، وهيئة ميناء البحر الأحمر، وهيئة ميناء الأسكندرية، وهيئة ميناء دمياط هي الأعلى من حيث استقبال الركاب البحرية. وبالرغم من كون هذه الموانئ هي الأعلى من حيث حركة ركاب السفن البحرية، الا أن أعداد الركاب عبر تلك الموانئ في انخفاض مستمر. كما سيتم توضيحه بالجدول رقم (٣):

جدول (٣) حركة الركاب والسياحة بالموانئ المصرية في الفترة ٢٠١٥ – ٢٠٢١

البيان	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١
الإسكندرية	٢١٨٩٤	٣١٧١٠	٢٥٤٨٠	٨٦٥٦	٥٤١٤	٦٦٢٤
إجمالي هيئة ميناء الإسكندرية	٢١٨٩٤	٣١٧١٠	٢٥٤٨٠	٨٦٥٦	٥٤١٤	٦٦٢٤
النسبة من الإجمالي العام %	**%٢**	**%٤**	**%٣**	**%١**	**%٣**	**%٢**
السويس	٥٥٢	١٨٤٠	٠	٤٣٥	٣٨٨	٣٥٦
سفاجا	٤٢٢٣١١	٤١٧١٤١	٤٥٥٥٠٠	٢٩٩٢٩٧	٧٤٨٨٧	١٠٢٠٨٧
نويبع	٤٠٧٢٥٤	٣١٨٠٧٢	٢٨٥٨٣٩	٢٥٣٩٠٣	٦٨٨٤٢	٢٣٠٥٦٦
الغردقة	١٤١٥٠٧	٥٩٧١٠	٨٢٤٣٤	٨٣٣٠٢	١٣٨٤٦	١٥٤٤٣
شرم الشيخ	٦٧٠٠٩	٢٧٨٣٢	٢٣٩٢٥	١٢٦٥٤	٤٥٦٤	١٣٥٨
إجمالي هيئة ميناء البحر الأحمر	١٠٣٨٦٣٣	٨٢٤٥٩٥	٨٤٧٦٩٨	٦٤٩٥٩١	١٦٢٥٢٧	٣٤٩٨١٠
النسبة من الإجمالي العام %	**%٩٥**	**%٩٤**	**%٩٦**	**%٩٦**	**%٩٥**	**%٩٨**
غرب بورسعيد	٢١٦٨٥	١٦٣٧١	١١٥٣٨	١٦١٨١	١٨٨٠	٩٤٨
السخنة	١١٢٩٨	١٤٠	١٦٥٢	٢٢٨٩	١٥٤٠	١٦٠
إجمالي هيئة موانئ المنطقة الاقتصادية	٣٢٩٨٣	١٦٥١١	١٣١٩٠	١٨٤٧٠	٣٤٢٠	١١٠٨
النسبة من الإجمالي العام %	**%٣**	**%٢**	**%١**	**%٣**	**%٢**	**%٠**
الإجمالي العام	١٠٩٣٥١٠	٨٧٢٨١٦	٨٨٦٣٦٨	٦٧٦٧١٧	١٧١٣٦١	٣٥٧٥٤٢

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على التقرير التالي: قطاع النقل البحري. وزارة النقل المصرية. (سنوات مختلفة). تقرير عن حركة الموانئ البحرية المصرية.

يتضح من الجدول السابق أن:

- هناك انخفاض في حجم ركاب السفن البحرية بالموانئ المصرية عبر الهيئات المختلفة في الفترة من ٢٠١٥ – ٢٠٢١، حيث انخفض حجم الركاب من ١,١ مليون راكب عام ٢٠١٥ إلى ٣٥٧,٥ ألف راكب عام ٢٠٢١. [٢]
- يختلف نصيب هيئات الموانئ من حيث حجم ركاب السفن البحرية، وتُعد هيئة موانئ البحر الأحمر هي الأعلى من حيث استقبال الركاب، حيث بلغت نسبة الركاب في موانئ الهيئة ٩٦% في المتوسط في الفترة السابقة. وترجع أهمية هذه الموانىء وتميزها لكونها نافذة مصر على المشرق، حيث تربط مصر وعددًا كبيرًا من دول المشرق العربى وشرق افريقيا. وتعتبر موانى الهيئة ومراسيها فى موقع متميز لمراكز التجارة العالمية فى العالم وكذلك بالنسبة لعواصم ومدن الوجه البحرى والقاهرة وقرب موانى الغردقة وسفاجا وبالقرب من عواصم ومدن الوجه القبلى. وكذلك قربها من مناطق السياحة الدينية، والفرعونية. (الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على الموقع: http://www.rspa.gov.eg/mission.html).
- يعتبر ميناء سفاجا هو الأعلى من حيث أعداد ركاب السفن البحرية بنسبة وصلت إلى ٤٤% في المتوسط، يليه ميناء نويبع بمتوسط نسبة قدرها ٤٣%، ثم ميناء الغردقة، ثم ميناء شرم الشيخ. وترجع أهمية ميناء سفاجا إلى أنه من أقدم موانئ البحر الأحمر، حيث بدأ نشاطه الحقيقى عام ١٩١١م بتصدير خام الفوسفات. ويقوم الميناء منذ فترة طويلة بخدمة الحجاج وكذا التجارة الدولية مع دول أفريقيا ودول جنوب شرق آسيا وأستراليا. ويعتبر ميناء سفاجا الميناء الرئيسي للوجه القبلى حيث يخدم احتياجاته من الواردات والصادرات وحركة الركاب. ويتميز الميناء بقربه من المناطق الساحلية والآثار مما يساهم فى تنشيط حركة السياحة العربية والعالمية. كما يستقبل عودة وسفر الركاب العاملين بالسعودية ودول الخليج من مواطنى الوجه القبلى وكذلك السائحين المترددين على منطقة جنوب الوادى. (الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على الموقع: http://www.rspa.gov.eg/mission.html).

[٢] - لم تتمكن الباحثة في العثور على بيانات لفترات سابقة لقلة البيانات المتاحة عن السياحة البحرية في مصر.

ومن خلال ما سبق يمكن القول إن هناك ضعف في نشاط السياحة البحرية في مصر، وأن حركة الركاب السابقة ترجع وبشكل كبير إلى المصريين العائدين من دول الخليج وليس إلى نشاط سياحي بحري ترفيهي حقيقي من خلال السياح المصريين والأجانب. وهذا الوضع يستلزم تطوير الموانئ والمدن الساحلية المصرية ورفع درجة تنافسيتها لتكون جاذبة للسياح عبر الجنسيات المختلفة بما يزيد من عوائد السياحة المصرية.

٢-٢ نصيب مصر من حركة السياحة العالمية

لم يكن هناك اهتمام كافي بالسياحة البحرية في مصر من قبل المسئولين، مما أثر وبشكل كبير على قدرتها التنافسية سواء على مستوى البحر المتوسط أو المستوى العالمي، بالرغم من امتلاك مصر العديد من المقومات البحرية القادرة على جعلها واحدة من أهم المقاصد البحرية. ويمكن توضيح نصيب مصر من حركة السياحة البحرية العالمية على ساحل المتوسط من خلال بعض المؤشرات كالتالي:

- **حركات ركاب السياحة البحرية في مصر** (Cruise passenger movements)

يعتبر مؤشر حركات ركاب السياحة البحرية أحد أهم المؤشرات التي تبين جانب الطلب للسائح البحري على الموانئ المختلفة. ويوضح ذلك المؤشر إجمالي أعداد الركاب والسائحين المترددين على الموانئ البحرية. وبتتبع الإحصائيات المتاحة عن ذلك المؤشر في الفترة من ٢٠١٢ -٢٠٢١ في البحر الأبيض المتوسط، أتضح أن نصيب مصر من حركة ركاب السياحة البحرية على مستوى البحر المتوسط لا تتعدي ٠,٥% فقط في المتوسط خلال الفترة السابقة (فيما عدا عامي ٢٠١٥ - ٢٠١٦)، والأمر يزاد سوءًا بالمقارنة بحركات الركاب على المستوى العالمي. ويمكن توضيح نصيب مصر من حركة السياحة البحرية على مستوى البحر المتوسط بالجدول رقم (٤):

جدول (٤)

نصيب مصر من حركة السياحة البحرية على مستوى البحر المتوسط في الفترة من ٢٠١٢-٢٠٢١

السنة	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١
نصيب مصر من حركة السياحة البحرية على مستوى البحر المتوسط %	٠,٢ %	٠,١٥ %	٠,٠١ %	١,٨ %	١,٤ %	٠,٢٦ %	٠,٣٧ %	٠,٢ %	٠,٩ %	٠,٣٦ %

المصدر: حسبت النسبة بواسطة الباحثة بناء على البيانات المتاحة في التقرير التالي للفترة من ٢٠١٥ – ٢٠٢١:

The Association of Mediterranean Cruise ports "MedCruise", Statistics cruise activities in MedCruise ports.

يتضح من الجدول السابق أن الموانئ والشواطئ المصرية ليست من الوجهات الأساسية لركاب السياحة البحرية في الفترة السابقة.

- **طريقة الوصول**

تعتبر طريقة الوصول إلى البلد السياحي ضمن أهم المؤشرات التي تعكس الأهمية النسبية لوسائل النقل المختلفة المستخدمة من قبل السائحين للوصول إلى مكان سياحي معين. وقد اتضح من خلال البيانات أن وسيلة النقل الأساسية التي يستخدمها السائحون لزيارة المدن والموانئ المصرية هي النقل الجوي ثم النقل البري ثم البحري، فعلى مدار العقد الماضي في الفترة من ٢٠١٠-٢٠١٩(آخر بيانات متاحة) بلغت نسبة السائحين المترددين على مصر عن طرق الجو حوالي ٨٧% في المتوسط في الفترة السابقة، وبلغت نسبة المترددين عن طريق البر ٨,٨% في المتوسط، وأخيرًا عن طريق البحر وصلت النسبة إلى ٤% في المتوسط في الفترة السابقة. (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ٢٠٢٠)

- **مكالمات الرحلات البحرية (Cruise Calls)**

تعبر مكالمات الرحلات البحرية عن مكالمات السفن البحرية من أجل التوقف الوسيط في ميناء معين أثناء رحلتها المقررة للعديد من الأغراض منها: الشحن، أو لنقل الإمدادات، أو للتزود بالوقود؛ مما يتيح للركاب الفرصة لزيارة المدينة الساحلية والمناطق السياحية القريبة من المنفذ. وتؤثر المقومات المختلفة في ميناء النداء المتمثل بعضها في البنية التحتية والخدمات المقدمة على قرارات السفن في المكالمات. ويمكن توضيح المكالمات البحرية التي تلقتها الموانئ المصرية كنسبة من إجمالي المكالمات عبر البحر المتوسط في الفترة ٢٠١٢ – ٢٠٢١ بالجدول رقم (٥):

جدول (٥) نصيب مصر من مكالمات السفن البحرية على مستوى البحر المتوسط في الفترة من ٢٠١٢-٢٠٢١

السنة	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠	٢٠٢١
نصيب مصر من المكالمات البحرية على مستوى البحر المتوسط %	٠,٣٧ %	٠,٢٦ %	٠,٢١ %	٣,٢٢ %	٢,٧٦ %	٠,٠٦ %	٠,٦٠ %	٠,٤٠ %	١,٠٤ %	٠,٧٣ %

المصدر: حسبت النسبة بواسطة الباحثة بناء على البيانات المتاحة في التقرير التالي للفترة من ٢٠١٥ – ٢٠٢١:
The Association of Mediterranean Cruise ports "MedCruise", Statistics cruise activities in MedCruise ports.

يتضح من الجدول السابق انخفاض نصيب الموانئ والمنافذ المصرية من إجمالي مكالمات السفن البحرية على مستوى البحر المتوسط، ويعني ذلك أن الموانئ السياحية المصرية لا تتمتع بالخصائص الكافية لجذب السفن البحرية للتوقف الوسيط بها.

نستنتج من المؤشرات السابقة التي تعكس جانب الطلب على السياحة البحرية في مصر أن الموانئ المصرية تعاني من انخفاض قدرتها التنافسية أمام الموانئ الأخرى على المستوى العالمي، مما يستدعي ضرورة السعي لتطوير وتمييز المناطق والموانئ السياحية المصرية بالشكل الذي يجذب المزيد من السفن والسائحين، ويكون ذلك بداية من الرصيف والبنية التحتية البرية والخدمات اللوجستية والخدمات البحرية، والعمليات الأرضية مثل الأمن، والإجراءات الجمركية، ومناولة الأمتعة، حتى لا تدخل المنطقة السياحية المصرية منطقة الركود ثم الانحدار.

٢-٣ الأهمية الاقتصادية لقطاع السياحة البحرية في مصر

يُعد النشاط السياحي أحد أهم أعمدة الاقتصاد المصري من حيث المساهمة في الناتج والعمالة، كما يُعد من المصادر الأساسية للنقد الأجنبي. وعلى الرغم الجهود الحكومية المبذولة لدعم السياحة الداخلية لجذب المزيد من الزوار، إلا أن السياحة البحرية في مصر لم تلق الرواج الكافي سواء على المستوى المحلي أو العالمي. وعلى الرغم من عدم وجود بيانات حقيقية تفصيلية عن مقدار مساهمة السياحة البحرية في الناتج أو العمالة في مصر، الا إننا يمكن الوقوف على بعض الأرقام التقديرية التي توضح نصيب إيرادات السياحة البحرية [٣] من إجمالي الإيرادات السياحية المصرية [٤] كما في الجدول رقم (٦):

جدول (٦) بيان تقديري لايرادات قطاع السياحة البحرية كنسبة من الإيرادات الكلية لقطاع السياحة في مصر في الفترة (٢٠١٠- ٢٠١٩) بالمليار دولار

السنة	الإيرادات الكلية لقطاع السياحة*	نسبة السائحين عن طريق البحر إلى إجمالي السائحين**	قيمة إيرادات السياحة البحرية التقديرية
2010	12.53	6.50%	0.81
2011	8.71	5.40%	0.47
2012	9.94	5%	0.50
2013	6.04	5.50%	0.33
2014	7.21	4%	0.29
2015	6.07	3.10%	0.19
2016	2.65	4.30%	0.11
2017	7.78	1.70%	0.13
2018	11.62	2.10%	0.24
2019	13	1.80%	0.23

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على البيانات المتاحة في التقارير التالية:

*الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء. (٢٠٢٠). كتاب الإحصاء السنوي. باب السياحة.

**Ministry of Planning and Economic Development (2021). The annual economic bulletin FY 2020/ 21.

[٣] - تم تقدير قيمة إيرادات السياحة البحرية عن طريق ضرب نسبة السائحين عن طريق البحر في اجمالي إيرادات قطاع السياحة المصرية.

[٤] - تتكون إيرادات السياحة من نفقات الزوار الدوليين القادمين، بما في ذلك المدفوعات الموجهة لشركات النقل الوطنية لغرض النقل الدولي. يجب أن تشمل هذه الإيرادات أية مبالغ مدفوعة مقدماً نظير سلع أو خدمات يتم الحصول عليها في البلد الوجهة. وهي قد تتضمن أيضاً الإيرادات المتحصل عليها من زوار اليوم الواحد، إلا الحالات التي تبرر أهميتها وضعها في تصنيف مستقل. ولا تتضمن بالنسبة لبعض البلدان الإيرادات المتعلقة ببنود نقل الركاب. (البنك الدولي على الموقع:(https://data.albankaldawli.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD

يتضح من خلال القيم التقديرية لقيمة إيرادات نشاط السياحة البحرية في مصر أن:

- انخفضت الإيرادات الخاصة بقطاع السياحة البحرية في مصر من ٨١٠ مليون دولار عام ٢٠١٠ إلى ٢٣٠ مليون دولار عام ٢٠١٩، ويرجع ذلك في الأساس إلى انخفاض أعداد السائحين عن طريق البحر إلى إجمالي السائحين في الفترة السابقة.

٢-٤ التحديات التي تواجه قطاع السياحة البحرية في مصر

هناك العديد من التحديات التي أثرت على أن يكون قطاع السياحة البحرية أحد أهم قطاعات السياحة في مصر والعالم. تمثل هذه التحديات جانب العرض لهذا النوع من السياحة، ويتمثل بعضها في:

- **تركيز الاهتمام بتنمية البحر الأحمر على حساب البحر المتوسط:** اتجهت السياسة العامة للدولة إلى الاهتمام بالسياحة، وأضافت العديد من المناطق الجديدة إلى خريطة مصر السياحية منها ساحل البحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء والساحل الشمالي والصحراء الغربية المتباينة بخصائصها وطبيعتها؛ بغرض تحسين وضع مصر على الخريطة السياحية العالمية. لكن هذا الاهتمام كان مركزًا وبشكل كبير على منطقة البحر الأحمر، ومنطقة سيناء، وانخفضت الاستثمارات الموجهة لتنمية منطقة ساحل البحر الأبيض المتوسط (ثاني الوجهات الأساسية للسياحة البحرية العالمية)، بما انعكس سلبًا على وضع مصر داخل خريطة السياحة البحرية العالمية. ويمكن توضيح ذلك من خلال الجدول رقم (٧) الذي يوضح مشروعات التنمية السياحية التي ترعاها الهيئة العامة للتنمية السياحة – المؤسسة المسئولة عن تنمية الاستثمارات في مناطق التطوير السياحي – منذ إنشائها عام ١٩٩١ حتى عام ٢٠١٧.

جدول (٧) إجمالي الطاقات الفندقية والسياحية بمناطق التنمية السياحية التابعة لإشراف هيئة التنمية السياحية

المنطقة السياحية	القطاع السياحي	عدد المراكز السياحية	عدد المشرعات المعتمدة
البحر الأحمر	الغردقة	٩	٢٢١
	القصير	٨	١٠٦
	مرسى علم	١٠	٦٨
إجمالي البحر الأحمر		٢٧	٣٩٥
سيناء	شرم الشيخ	٣	١٦٨
	الطور – رأس محمد	٣	–
	طابا – نويبع	٩	٨٤
	رأس سدر	٦	٦٧
	العريش	٢	–
إجمالي منطقة سيناء		٢٣	٣١٩
العين السخنة		٧	١٢٤
الساحل الشمالي الغربي		٤	٥
الصعيد		٦	–
الإجمالي		٦٧	٨٤٣

المصدر: الهيئة العامة للتنمية السياحية على الموقع http://www.tda.gov.eg/TDABrief/TDAConstruction-AR.aspx

يتضح من الجدول السابق أنه على الرغم من تنويع المنتج السياحي عبر المناطق المختلفة، إلا أن منطقة البحر الأحمر تستوعب النصيب الأكبر من المشرعات التنموية السياحية عبر المناطق المختلفة بنسبة وصلت إلى ٤٦,٨% ، تليها منطقة سيناء بنسبة ٣٨,٨%، ثم منطقة العين السخنة بنسبة ١٤,٧%، ثم منطقة الساحل الشمال الغربي(الذي يمتد من مدينة العلمين شرقا وحتى الحدود المصرية الليبية غربا ويشمل مدينة مرسى مطروح وهي الميناء الرئيسي في غرب مصر، والسلوم، والضبعة، وسيدي عبد الرحمن، وسيدي براني) بنسبة ٠,٥٩% فقط من إجمالي المشروعات التنموية السياحية المقامة عن طريق الهيئة العامة للتنمية السياحة. وهذا الوضع يحتاج إلى إعادة التنظيم والنظر في شأن المشروعات التنموية السياحية المقامة على ساحل البحر المتوسط، بغرض دعم نشاط السياحة البحرية لهذه المنطقة.

- **تراجع الأداء اللوجستي للموانئ المصرية:** يُمكن تصنيف الأداء اللوجستي في مصر على أنه أداء متوسط بما يؤثر سلبًا على حجم الزيارات البحرية ومكالمات السفن، فمن خلال مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصدر كل عامان عن البنك الدولي منذ عام ٢٠٠٧ (The Logistics Performance Index and Its Indicators)، والذي يقوم بتقييم أداء الخدمات اللوجستية من خلال ستة مؤشرات رئيسية تتضمن: كفاءة عمليات التخليص الجمركي(أي السرعة والبساطة وإمكانية التنبؤ بالإجراءات)، وجودة البنية التحتية المرتبطة بمجالي التجارة والنقل(مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق)، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجستية (مثل مشغلي النقل والمخلصين الجمركيين)، والقدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها، وتتبع معدلات وصول الشحنات إلى أصحابها في الوقت المحدد لها، حصلت مصر في ذلك المؤشر على ٢,٨ درجة في المتوسط في الفترة من ٢٠٠٧ – ٢٠١٨ (حيث تتراوح قيمة المؤشر من ١ إلى ٥، وتمثل الدرجة الأعلى الأداء الأفضل)(البيانات متاحة على موقع البنك الدولي https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ?locations=EG)، مما يدل على تدهور الوضع لجميع الأبعاد السابقة، بما يعني أن السياسات اللوجستية المتبعة في مصر تحتاج إلى تعديل بشكل كبير خصوصًا في الأبعاد الأكثر تدهورًا مثل الجمارك والبنية التحتية والتتبع والتعقب، وهذا التعديل يجب أن يكون مبنيًّا على تجارب الدول الأخرى التي تسبقنا في الترتيب ولكن بإمكانيات تتشابه مع إمكانيات مصر وبما يساعد على جذب العديد من السفن السياحية للموانئ المصرية.

- **تقادم الأسطول البحري المصري:** طبقًا لمؤشر توزيع سفن الأسطول البحري التجاري المصري (دولي) حسب التوزيع العمري ونوع السفينة [٥]، انخفض حجم الأسطول البحري المصري الخاص بنقل الركاب من إجمالي ١٢ مركبة عام ٢٠٠١ إلى ٣ مركبات فقط عام ٢٠٢١. (موقع قطاع النقل البحري: https://www.mts.gov.eg)، نظرا لتقادم بعض المركبات وعدم إحلال أخرى بدلا منها، بما يؤثر سلبًا على حجم الرحلات البحرية المصرية إلى مختلف دول العالم.
- **تداخل الاختصاصات:** هناك تداخل في الاختصاصات بين السلطات المختلفة في الموانئ، وضعف البنية التحتية للموانئ ونقص عمليات الصيانة، وتقادم بعض المعدات، وعدم وجود قواعد تنظيمية واضحة، والجمود في أسعار رسوم الموانئ والخدمات والتي تتحكم الحكومة في تحديدها، والافتقار إلى العمالة المدربة. هذه المشاكل ينتج عنها عدد من التبعات السلبية مثل انخفاض الطلب على الموانئ المصرية. (معهد التخطيط القومي، ٢٠١٤).
- **انخفاض عوامل الجذب لركاب السياحية البحرية:** تعاني المدن السياحية المصرية من انخفاض عوامل الجذب (غير التاريخية)، وعدم مواكبة الموانئ المصرية للتطورات التي تتم في الموانئ البحرية المنافسة. بما ينعكس سلبًا على قرارات شركات السياحة البحرية في اتخاذ الموانئ المصرية كوجهات أساسية لهم.
- **عدم انضمام مصر إلي منظمة موانئ دول البحر المتوسط السياحية(MedCruise):** لم تنضم مصر إلى المنظمة كعضو عامل فيها (بيانات الدول الأعضاء متاحة على موقع المنظمة على: https://www.medcruise.com/member/egyptian-ports)، مما يحرمها من مزايا العضوية والتي تتمثل بعضها في: التمثيل والخصومات للرحلات البحرية الكبرى، والترويج المستمر عبر موقع المنظمة ووسائل التواصل الاجتماعي، والوصول إلى دراسات المنظمة (الإحصائيات ، المقارنة ، تمويل الموانئ)، والترويج في أسواق المصادر الجديدة مثل آسيا، والروابط مع الاتحادات الأوروبية والدولية، والحصول على دورات التطوير المهنية المجانية للأعضاء، وإتاحة فرص التواصل مع الأعضاء الآخرين من خلال الجمعيات العامة، وتبادل الخبرات، وتبادل أفضل الممارسات وتطويرها .
- **غياب التسويق السياحي الجيد للموانئ المصرية:** يعتبر التسويق السياحي اليوم من أهم الخطوات التي تقوم عليها صناعة السياحة خاصة في ظل المنافسة التي تشهدها السياحة على المستوى العالمي، فالتسويق السياحي هو عملية تهدف إلى دارسة السوق السياحي ومتطلباته ومحاولة تقديم منتج يحظى برضا السياح، من خلال ما يتوفر لدى البلد من إمكانيات سياحية

[٥]- يصنف هذا المؤشر السفن إلى سفن بضائع، وحاويات، وركاب، وناقلة صب، وناقلة بترول، وسفن الخدمة، حسب الأعمار بداية من خمس سنوات إلى أكبر من خمسة وعشرون عامًا.

طبيعية وصناعية. ويمكن القول إن هناك نقص كبير في التسويق الجيد الفعال للسياحة البحرية للمدن والموانئ المصرية بالشكل الذي أثر على حجم الركاب والسفن البحرية، وهو ما يستلزم وجود حملة تسويقية تعمل على الترويج الفعال لخصائص ومميزات مصر السياحية الفريدة بما يتناسب مع كل الفئات والأذواق.

- **انخفاض أعدد الموانئ السياحية في مصر:** إن نقص الموانئ السياحية يمثل عائقًا رئيسيًا أمام نمو قطاع السياحة البحرية في مصر، حيث تمتلك مصر سبعة موانئ سياحية فقط (قطاع النقل البحري على الموقع https://www.mts.gov.eg/)، بينما تمتلك إيطاليا ٢٥٣ ميناء سياحي، وتمتلك إسبانيا ١٩١ ميناء، واليونان ١٣٥ ميناء ، وفرنسا ١٢٤ ميناء، وتمتلك كرواتيا ٨١ ميناء، وتمتلك تركيا ٣٧ ميناء، ولدى تونس ٢٩ ميناء، وتمتلك الجزائر ٢٤ ميناء، ولدى ليبيا ١٥ ميناء، وفي ألبانيا ١١ ميناء، وتمتلك المغرب ٩ موانئ بحرية سياحية (Piante, C., & Ody, D. , 2015)، ويعني ذلك إن أكثر من ٧٠٪ من موانئ البحر الأبيض المتوسط تقع في إيطاليا وإسبانيا وفرنسا واليونان وكرواتيا وتركيا، مما يقل من فرص السياحة البحرية لمصر.
- **عدم كفاءة التخطيط للمناطق الساحلية:** معظم المدن الساحلية تعتمد على نشاط واحد فقط، وهو تنمية الشواطئ السياحية، مع إهمال التنمية المتكاملة للمدن الساحلية، مما يسبب العديد من المشاكل، بالرغم من الفرص المتاحة لهذه المدن وخاصة في الساحل الشمالي (AbdeL-Latif, T., Ramadan, S. T., & Galal, A. M. ,2012)

مما سبق يمكن القول إن صناعة السياحة البحرية في مصر لا تزال في المرحلة الأولى من التطور، وأن هناك الكثير من الإمكانات البحرية غير المستغلة، بالإضافة إلى العديد من المشاكل والتحديات التي أثرت وبشكل كبير على القدرة التنافسية للسياحة البحرية المصرية، حيث احتلت مصر المرتبة ٥١ في مؤشر تنمية السفر والسياحة لعام ٢٠٢١ Travel & Tourism Development Index [٦] ، هذ المؤشر يغطي ١١٧ دولة، ويقيس مجموعة العوامل والسياسات التي تمكّن التنمية المستدامة والمرونة لقطاع السفر والسياحة والذي يساهم بدوره في التنمية (Uppink, L., & Soshkin, M. ,2022)، مما يستدعي ضرورة العمل على نمو وتطوير قطاع السياحة البحرية في مصر من خلال حل المشاكل والتحديات السابقة بما يزيد من تنافسية المدن والموانئ، لما لهذا النوع من السياحة العديد من الفوائد المباشرة وغير المباشرة.

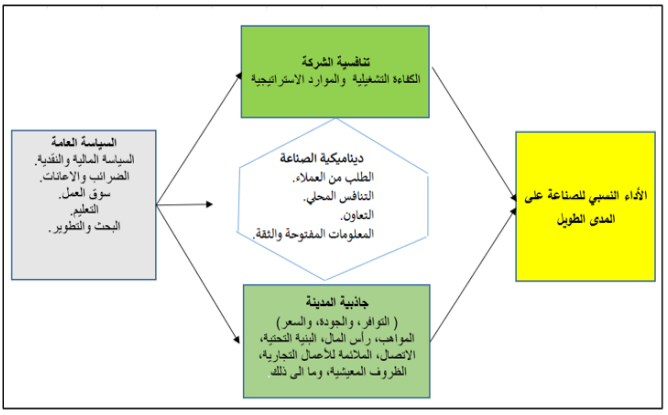
[٦]- يتكون المؤشر من خمسة مؤشرات فرعية (البيئة التمكينية، السياسات والظروف الممكّنة للسياحة والسفر، البنية التحتية، معززات الطلب على السياحة والسفر، استدامة السياحة والسفر)، يتفرع منها ١٧ محور، و١١٢ مؤشر موزعا بين الركائز المختلفة. التقرير متاح على الموقع: https://www.weforum.org/reports/travel-and-tourism-development-index-2021

٢-٥ عوامل تنافسية المدن البحرية

هناك العديد من العوامل المترابطة التي تزيد من جاذبية المدن السياحية والقدرة التنافسية للصناعات الموجودة بها، تتمثل بعض هذه العوامل في: الموقع الاستراتيجي، ووجود إطار سياسي ملائم ومستقر، وإطار قانوني يتسم بالشفافية والفعالية، والتنافس المحلي الذي يخلق حوافز للتحسين المستمر والابتكار، ووفرة الموردين ومقدمي الخدمات، وتوافر الجامعات والمؤسسات البحثية المتخصصة، والأفراد المبدعين، والتدفق الغني والمفتوح للمعرفة والأفكار، والعلاقات المبنية على الثقة، هذا بالإضافة إلى العوامل التي تجذب العائلات والأفراد للعيش فيه. ويمكن تلخيص الآليات التي تقود القدرة التنافسية للصناعة في الشكل (٣):

شكل (٣)

النموذج النظري للقدرة التنافسية الصناعية



Source: Erik W Jakobsen, Lars Martin Haugland & others. (2022). The Leading Maritime Cities of The World. A Menon Economics and DNV Publication.

من النموذج السابق يتضح أنه لكي تزدهر الصناعة البحرية في مدينة ما، يجب أن يتحقق شرطان: الشرط الأول: أن تكون الشركات قادرة على المنافسة، الشرط الثاني: يجب أن تكون المدينة جذابة كمضيف لهذه الشركات. يعتمد هذان الشرطان على بعضهما البعض: حيث تكتسب الشركات قدرتها التنافسية من الموارد المتاحة في المدينة مثل رأس المال والمواهب وسعر هذه الموارد. وبمرور الوقت، تكتسب المدن جاذبيتها تدريجيًا من خلال ديناميكيات الصناعة، التي يتم من خلالها تحسين المعرفة، بما يعود بالنفع على كل من الشركات والموارد. وأخيرًا، تلعب الحكومات دورًا مركزيًا في

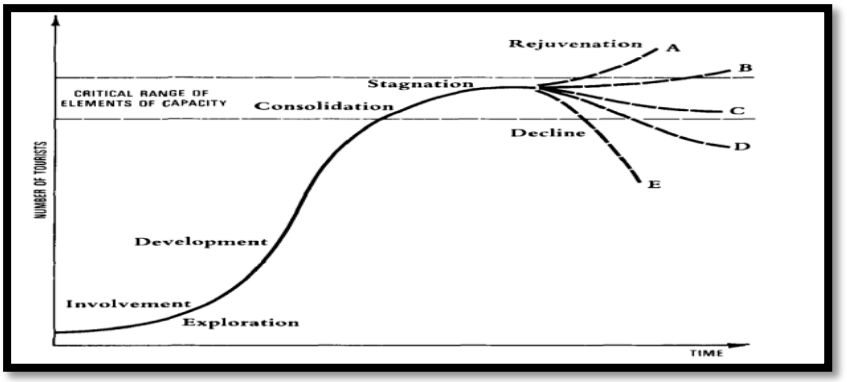
تحديد جاذبية المدينة، من خلال السياسات العامة مثل الضرائب والإعانات وسعر رأس المال والعمالة وعوامل المدخلات الأخرى، والاستثمارات في البنية التحتية، والتعليم، والبحث، والتطوير.

٦-٢ أهمية تطوير المناطق السياحية

هناك العديد من النماذج التي تناولت أهمية تطوير المناطق السياحية كوسيلة لاستدامة السياحة في تلك المناطق، من بين أشهر وأقدم تلك النماذج هو نموذج دورة حياة تطور المنطقة السياحية لبتلر ١٩٨٠.

يرى هذا النموذج أنه كما هو الحال في القطاعات الاقتصادية الأخرى، تتبع السياحة دورة حياة المنتج، حيث تزداد مبيعات المنتج في البداية ببطء، ثم تزداد معدلات النمو بمعدلات متزايدة، ثم تدخل بعد ذلك في مرحلة الاستقرار، وفي النهاية تدخل في مرحلة الانخفاض. وبالمثل في القطاع السياحي، ففي بداية وجود المنطقة السياحية سيأتي الزوار إليها بأعداد قليلة مقيدون ببعض العوامل منها: نقص المعرفة، والمرافق، ووسائل الوصول لهذه المنطقة، ومع توفير المرافق وزيادة الوعي، سيزداد عدد الزوار، ومن خلال التسويق ونشر المزيد من المعلومات عن تلك المنطقة، وتوفير المزيد من المرافق، ستنمو شعبية المنطقة بسرعة، ومع ذلك في النهاية، فإن معدل الزيادة في أعداد الزوار سيبدأ في الانخفاض مع الوصول إلى مستويات القدرة الاستيعابية (هذه القدرة يمكن تحديدها من حيث: العوامل البيئية مثل: ندرة الأراضي، ونوعية المياه، ونوعية الهواء، أو العوامل المادية مثل: النقل، والإقامة والخدمات الأخرى، أو العوامل الاجتماعية مثل : الازدحام، والاستياء من قبل السكان المحليين)، كما ستنخفض جاذبية المنطقة مقارنة بالمناطق الأخرى، بسبب الاستخدام المفرط وتأثيرات الزائرين. ويوضح الشكل (٤) دورة الحياة الافتراضية للمنطقة السياحية وفقا لبتلر: (R.W. Buteler, 1980).

شكل (٤) تطور دورة حياة المنطقة السياحية وفقًا لبتلر



Source: Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. Canadian Geographer/Le Géographe Canadian.

يتضح من الشكل السابق أن دورة حياة المنطقة السياحية تمر بستة مراحل:

المرحلة الأولى: **مرحلة الاستكشاف** (Exploration): تتميز هذه المرحلة بوجود أعداد قليلة من السياح غير المحليين يتم جذبهم إلى المنطقة من خلال مميزاتها الطبيعية والثقافية. كما تتسم تلك المرحلة بمحدودية المرافق المتوفرة للزوار، ومن ثم يتم استخدام المرافق المحلية والاتصال بالسكان المحليين، وهو ما قد يكون بحد ذاته عامل جذب كبير لبعض الزوار.

المرحلة الثانية: **مرحلة المشاركة** (Involvement) : مع زيادة أعداد الزوار، سيدخل بعض السكان المحليين في المشاركة والانخراط في الأنشطة المتعلقة بالسياحة مثل: تقديم خدمات الإقامة، والوجبات، وخدمات المرشدين، والمواصلات، وتؤدي المشاركة في هذه الأنشطة السياحية إلى تحسين نوعية الحياة للسكان المحليين وخلق فرص عمل أيضًا. ومع تقدم هذه المرحلة سيكون هناك ضغوطات على الحكومات والوكالات السياحية لتوفير أو تحسين وسائل النقل والمرافق الأخرى للزوار.

المرحلة الثالثة: **مرحلة التطور**(Development) : يكون عدد السائحين الوافدين في هذه المرحلة أعلى بكثير من المراحل السابقة، بسبب الإعلانات المكثفة عنها، وفيها تتراجع المشاركة المحلية، وتبدأ المنظمات الخارجية في توفير مرافق ومعالم سياحية أكثر تطوراً، وينجذب الاستثمار الأجنبي إلى المنطقة لتبدأ سلاسل الفنادق الدولية، والمطاعم، وغيرها من المرافق الترفيهية في الاهتمام بالمنطقة وتأسيس أعمالها بها، بهدف توفير مرافق عالمية المستوى وكسب المزيد من الأرباح. كما تبدأ العديد من الشركات الكبرى في الاستثمار في الخدمات السياحية، ومنها يبدأ معدل التنمية في الزيادة مما يؤدي إلى تحسين نوعية الحياة للمجتمعات المحلية.

المرحلة الرابعة: **مرحلة الاندماج** (Consolidation) : تشكل السياحة في هذه المرحلة جزءًا كبيرًا من الاقتصاد المحلي، مع احتمالية وجود معارضة واستياء من السكان المحليين تجاه النشاط السياحي خاصة بالنسبة لأولئك الذين لا يشاركون في صناعة السياحة.

المرحلة الخامسة: **مرحلة الركود**(Stagnation) : ستدخل المنطقة إلى مرحلة الركود نتيجة الوصول إلى ذروة أعداد الزوار، والوصول إلى مستويات القدرة الاستيعابية للعديد من المتغيرات السياحية أو تجاوزها، مع ما يصاحب ذلك من مشاكل بيئية واجتماعية واقتصادية للمنطقة.

المرحلة السادسة: **مرحلة الانحدار**(Decline) : في هذه المرحلة، لن تتمكن المنطقة من التنافس مع مناطق الجذب السياحية الجديدة، وبالتالي ستواجه المنطقة انخفاضا كبيرًا في الأعداد والمكانة حيث ستصبح المنطقة اقل جاذبية للسائحين غير المقيمين، ومن الممكن أن تزداد المشاركة المحلية في السياحة في هذه المرحلة في عطلات نهاية الأسبوع أو الرحلات اليومية. وسيكون معدل دوران الممتلكات مرتفعًا، ومن المحتمل أن تتحول الفنادق إلى مجمعات سكنية، أو دور نقاهة أو تقاعد.

ومن ناحية أخرى، قد لا تدخل المنطقة مرحلة الانحدار إذا قامت **بعملية التجديد** (Rejuvenation)، أي إذا قامت بتغيير كامل في عوامل الجذب التي تقوم عليها السياحة، سواء من خلال عوامل جذب من صنع الإنسان أو من خلال الاستفادة من الموارد الطبيعية غير المستغلة في السابق. ويتطلب ذلك تضافر كلا من الجهود الحكومية والخاصة المشتركة لإعادة المنطقة إلى منطقة جذب مرة أخري.

ويتضح مما سبق أنه إذا لم تتم إدارة المقصد السياحي وزيادة قدرته التنافسية على نحو كفؤ من خلال العوامل المختلفة لزيادة درجة التنافسية والتي يتمثل بعضها كما سبق ذكره في: السياسات العامة، والاستثمارات في البنية التحتية، والتعليم، والبحث، والتطوير، والعمل على التطوير والتجديد المتواصل للمناطق السياحة المختلفة بما يتناسب مع أذواق ورغبات السائحين وبالشكل الذي يعمل على الحفاظ وجذب وتحفيز التدفق السياحي للمناطق السياحية المختلفة، فإن المنطقة السياحة ستدخل في مرحلة الركود ثم في مرحلة الانحدار وتنخفض قدرتها التنافسية.

الخاتمة

أولا: النتائج

تتمثل نتائج البحث فيما يلي:

١- السياحة البحرية نوع من أنواع السياحة، يتميز بكونه ذو تأثير متبادل وفعال يشمل معظم الأنشطة الاقتصادية في الدولة.

٢- علي الرغم من كون السياحة البحرية لا تمثل سوى ٢% من إجمالي السياحة العالمية إلا أن هذا النوع من السياحة يزدهر ويزداد عدد ركابه بشكل مطرد عامًا بعد عام، وأصبحت سياحة الرحلات البحرية من أهم الأنشطة الترفيهية البحرية في العالم في السنوات الأخيرة.

٣- بالرغم من زيادة رقعة التوزيع الجغرافي لركاب الرحلات البحرية منذ التسعينات، إلا أن منطقتي الكاريبي والبحر الأبيض المتوسط كانت ولا زالت من أشهر الوجهات البحرية على المستوى العالمي.

٤- تتمتع السياحة البحرية بالآثار الإيجابية المباشرة من حيث الناتج المحلي الإجمالي والتوظيف، مع مكاسب غير مباشرة تمتد من خلال روابط سلسلة التوريد إلى القطاعات الأخرى.

٥- لم تعد السياحة البحرية حكرًا على أثرياء السائحين، بل على العكس من ذلك أصبحت السياحة البحرية تجذب العديد من الركاب ذوي شرائح الدخل المختلفة.

٦- تمتع مصر بمقومات سياحية هائلة، وكنوز أثرية، ومعالم طبيعية، وكثرة شواطئها، وظروف مناخية، يمكن أن تجعلها محورًا هامًا للسياحة البحرية على المستوى العالمي.

٧- تُعد هيئة موانئ البحر الأحمر هي الأعلى من حيث استقبال ركاب السفن السياحية، ويُعد ميناء سفاجا هو الأعلى من حيث أعداد الركاب، لقربه من المناطق الساحلية والآثار، واستقباله للمصريين العائدين من السعودية ودول الخليج، وكذلك استقباله للسائحين المترددين على منطقة جنوب الوادى.

٨- لم تحصل الموانئ المصرية حتى الآن علي نصيب عادل من الحركة السياحية الوافدة من خلال السفن البحرية التي تمر عبر الموانئ المختلفة وخاصة تلك الموجودة على ساحل البحر المتوسط، مما يعني أن المناخ العام بالموانئ المصرية طارد للسياحة البحرية، على الرغم من أن مصر تمتلك العديد من المميزات التي تمكنها من استقطاب أكبر عدد من هذه الرحلات، خاصة وأنها تتميز بمكانة متميزة لا تتوافر في أي مقصد سياحي آخر.

٩- تعاني السياحة البحرية المصرية من العديد من المشاكل والتحديات الإدارية والتنظيمية والتسويقية التي أثرت وبشكل كبير إيرادات السياحة البحرية وعلى القدرة التنافسية للسياحة البحرية المصرية على المستوى العالمي.

ثانيا: التوصيات

١- ضرورة تحسين وتطوير البنية التحتية والفوقية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية المصرية بغرض زيادة الرحلات والمكالمات البحرية على الموانئ المصرية.

٢- ضرورة العمل على تطوير وتحسين وتنويع الخدمات السياحية التي تجذب ركاب وسفن السياحة البحرية داخل الموانئ المضيفة وخارجها، بداية من المحطات البحرية، والضيافة والاستقبال، وأماكن الإقامة، وجودة الطعام، وتوفير وسائل التنقل المختلفة بأعلى جودة مع سهولة الوصول إليها، وتوفير المعالم السياحية والخدمات الترفيهية، وإتاحة المعلومات السياحية للسياح، وتأمين مسار الرحلات بحريًا وبريًا.

٣- إعداد خطة ترويجية تسويقية متكاملة للسياحة البحرية في مصر، تتضمن تعريف العالم بالمقومات السياحية التي تملكها مصر وإمكانياتها الخاصة بالسياحة البحرية، من حيث جاهزية البنية التحتية للموانئ لاستقبال السفن البحرية المختلفة والخدمات التي تقدمها، بما يزيد من فرصة جذب المزيد من السفن والركاب إلى مصر.

٤- تنمية الشراكة بين الأطراف المعنية بالسياحة البحرية لتنفيذ خدمات على نطاق واسع وتمويل برامج للارتقاء بها بما يحقق الفائدة المشتركة وإنجاز الأهداف المرجوة للجميع.

٥- تشجيع الاستثمار من أجل تعزيز السياحة البحرية، سواء أكان الاستثمار محليًا أم أجنبيًا؛ ذلك لأن التوسع في بناء مواقع الزيارات والمنتجعات ومراكز التسوق الكبرى يساهم في زيادة أعداد السياح.

٦- ينبغي على الحكومة المصرية أن تعمل على بناء الموانئ والمنتجعات الجديدة في المناطق التي يقل فيها ذلك، وخاصة في منطقة الساحل الشمالي، بما يزيد من أعداد السياح والسفن السياحية.

٧- تحقيق التكامل بين الموانئ المصرية من خلال وضع مخطط متكامل يتضمن خريطة استثمارية للموانئ المصرية، مع الأخذ في الاعتبار تعظيم الميزة التنافسية لكل ميناء.

٨- ضرورة الانضمام لمنظمة موانئ دول البحر المتوسط السياحية (MedCruise)، مع تطوير وتعزيز العلاقات الجيدة والتعاون بين موانئ الرحلات البحرية في المنطقة (وخارجها) والاتصال بخطوط الرحلات البحرية المختلفة.

٩- استقطاب كوادر ذات خبرة واسعة في مجال الخدمات البحرية من مصر وخارجها، وتأهيل وتنمية قدرات الموارد البشرية، من خلال الدورات التدريبية، والمنح الدراسية، بما يكسبهم الخبرات الجديدة التي تزيد من تنافسية قطاع السياحة البحرية المصرية.

المراجع

- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء. (٢٠٢٠). كتاب الإحصاء السنوي. باب السياحة.
- قطاع النقل البحري. وزارة النقل المصرية. (سنوات مختلفة). تقرير عن حركة الموانئ البحرية المصرية.
- محمد، ولاء. (٢٠٢٢). ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي للرحلات البحرية وسياحة التسوق: دراسة في جغرافيا السياحة. *مجلة كلية الآداب بقنا*، عدد (٥٥)، ص ص ١٢٦- ٢١٢. جامعة جنوب الوادي- كلية الآداب.
- معهد التخطيط القومي. (٢٠١٤). استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية. *سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٢٥٥)*.
- AbdeL-Latif, T., Ramadan, S. T., & Galal, A. M. (2012). Egyptian coastal regions development through economic diversity for its coastal cities. *HBRC Journal*, *8*(3), 252-262.
- Avcikurt, C., DINU, M. S., HACIOĞLU, N., EFE, R., SOYKAN, A., & TETİK, N. (2016). Global issues and trends in tourism.
- Beresford, A. K., & Dubey, R. C. (1990). *Handbook on the management and operation of dry ports*. UNCTAD.
- Bleu, P., & Antipolis, S. (2011). Cruises and recreational boating in the Mediterranean. *Sophia Antipolis*.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer/Le Géographe canadien*, *24*(1), 5-12.
- Cappato, A., Canevello, S., & Baggiani, B. (2011). Cruises and recreational boating in the Mediterranean. *Sophia Antipolis: Plan Bleu/UNEP MAP Regional Activity Centre*.
- Cruise Lines International Association (CLIA), 2021, State of the cruise industry outlook.

- Cruise Lines International Association (CLIA),2019, Global Market Report.
- Doğan, O., (2016). Global cruise tourism industry and turkey: a literature. *Journal of marine tourism*, 1(1), 13-17.
- Dwyer, L., & Forsyth, P. (1998). Economic significance of cruise tourism. *Annals of tourism research*, *25*(2), 393-415.
- Erik W Jakobsen, Lars Martin Haugland & others. (2022). The Leading Maritime Cities of The World. *A Menon Economics and DNV Publication.*
- Florida-Caribbean Cruise Association "FCCA" (2019). Cruise Industry overview.
- Gong, L. (2022). Development and Operation of the Dalian Cruise Port in China. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, *2022*.
- Hlali, A., & Hammami, S. (2017). Seaport concept and services characteristics: Theoretical test. *The Open Transportation Journal*, *11*(1).
- Ikiz, A. S. (2016). The importance of marinas in city branding: an evaluation on the city of Muğla in Turkey. Journal of economics and management studies, 5(1), 1-23.
- Jennings, G. (2007). Water-based tourism, sport, leisure, and recreation experiences. In *Water-based tourism, sport, leisure, and recreation experiences* (pp. 1-20). Routledge.
- KAHRAMAN, C. (2017). A functionwise analysis of the cruise ports in Turkey: The case of Kusadasi. *Journal of Advanced Research in Social Sciences and Humanities*, *2*(6), 377-385.
- Kaliszewski, A. (2018). Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP)–evolution of economic and social roles of ports. Retrieved, 5(1), 31.
- Kizielewicz, J., & Luković, T. (2013). The phenomenon of the marina development to support the European model of economic development. *TransNav, International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, *7*(3).
- Kovačić, M., & Silveira, L. (2018). Nautical Tourism in Croatia and in Portugal in the Late 2010's: Issues and Perspectives. *Pomorstvo*, *32*(2), 281-289.
- Łapko, A., & Lučić, L. (2019). The functioning of yacht charter companies in Croatia and Poland–a comparative perspective. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, *63*(2), 197-206.
- Lin, L. Y., Tsai, C. C., & Lee, J. Y. (2022). A study on the trends of the global cruise tourism industry, sustainable development, and the impacts of the covid-19 pandemic. *Sustainability*, *14*(11), 6890.

- Luković, T. (2012). Nautical tourism and its function in the economic development of Europe. *Visions for Global Tourism Industry: Creating and Sustaining Competitive Strategies, Rijeka, Croatia: InTech*, 399-431.
- Ministry of Planning and Economic Development (2021) .The annual economic bulletin FY 2020/ 21.
- Namin, A., Gauri, D. K., & Kwortnik, R. J. (2020). Improving revenue performance with third-degree price discrimination in the cruise industry. *International journal of hospitality management*, *89*, 102597.
- Oe, H., & Nguyễn, H. (2021). Opportunities, challenges, and the future of cruise ship tourism: Beyond COVID-19 with ubiquitous information sharing and decision-making. *International Journal of Management and Decision Making*, *20*(3), 221-240.
- Orams, M. (2002). Marine tourism: development, impacts and management. Routledge.
- Orams, M. (2002). *Marine tourism: development, impacts and management*. Taylor & Francis E-Library.
- Peručić, D. (2020, April). Analysis of the world cruise industry. In *DIEM: Dubrovnik International Economic Meeting*, 5(1), 89-100. Sveučilište u Dubrovniku.
- Piante, C., & Ody, D. (2015). Blue growth in the Mediterranean Sea: the challenge of good environmental status. *MedTrends Project. WWF-France*, 192.
- Sun, H. (2019). Leakage and value chain in relation to cruise industry.
- The Association of Mediterranean Cruise ports "MedCruise", (various years). Statistics cruise activities in MedCruise ports.
- The High-Level Panel for a Sustainable Ocean Economy "Ocean Panel". (2020). Opportunities for transforming coastal and marine tourism towards sustainability, regeneration, and resilience.
- Uppink, L., & Soshkin, M. (2022). travel & tourism development index 2021 rebuilding for a sustainable and resilient future. In *World Economic Forum: Geneva, Switzerland*.
- Varese, E., Marigo, D. S., & Lombardi, M. (2020). Dry port: a review on concept, classification, functionalities, and technological processes. *Logistics*, *4*(4), 29.
- World Travel & Tourism Council. (2022). Travel & tourism economic impact 2022.