

## تفعيل دور المطارات الإقليمية في القطاع السياحي المصري بالتطبيق على مطار بورسعيد

أسماء عبد الفتاح عبدالفتاح إبراهيم

إسلام محمود الجمال

كلية السياحة والفنادق - جامعة قناة السويس

صبري عبد السميع

كلية السياحة والفنادق - جامعة حلوان

## الملخص

تهدف الرسالة إلى تفعيل دور المطارات الإقليمية في قطاع السياحة المصري وتسليط الضوء على أهميتها في تفعيل حركة السياحة الدولية إلى مصر من خلال دراسة حالة مطار بورسعيد للتعرف على التحديات والمشكلات التي تواجه المطار كما يسلط الضوء على أهمية استخدام الإدارة الاستراتيجية لتطوير المطارات الإقليمية وقطاع الطيران المدني بشكل عام. استخدمت مقابلات شبه منظمة مع موظفي مطار بورسعيد. تظهر النتائج أن عدم وجود مرافق ورحلات مجدولة من بين التحديات الرئيسية التي تواجه هذا المطار الإقليمي. واقترحت الدراسة عددا من التوصيات أهمها إعطاء تصريحات بتطوير مطار بورسعيد وتذليل العقبات لتفعيل المطار.

**الكلمات المفتاحية:** المطارات الإقليمية، النقل الجوي في مجال السياحة، مطار بورسعيد.

## مقدمة

تعتبر العلاقة بين النقل والسياحة علاقة وثيقة لكون النقل واسطة لبلوغ المقصد السياحي وجزء لا يتجزأ من الرحلة السياحية، ويعتبر النقل الجوي أحد أهم وسائل النقل السياحي في العالم، بل إنه يعد الطريق الرئيسي للنقل بالنسبة لبعض المقاصد السياحية البعيدة نسبيا عن مناطق التصدير السياحي الرئيسية في العالم وبوجه خاص في السفر بين القارات، وتعتبر المطارات من المشروعات التجارية الهامة التي إذا أُدبرت إقتصاديا تحقيق احتياجات العملاء بالكفاءة والكفاية المرجوة وتمتيز الخدمات والتسهيلات ويؤدي ذلك إلى زيادة الدخل القومي (عبد 2007). ويعتبر النقل الجوي مكونا أساسيا لمنظومة النقل بصفة عامة، كما يشكل جزءا مهما من صناعة السياحة، حيث أسهم النقل الجوي في إبراز أسواق سياحية جديدة، واكتشاف مقاصد سياحية ليس من السهل الوصول إليها عن طريق البر أو البحر، وعلى هذا يمكن القول أن النقل الجوي قد لعب دورا أساسيا في توزيع حركة السياحة الدولية (Vellas and Becherel, 1995).

ولأن وسيلة النقل الجوي باتت أهم الوسائل فهناك حاجة إلى إنشاء وتخطيط وتطوير المطارات لتواكب التطور التكنولوجي الهائل والأعباء الناتجة من تلك التطور، ولذا فإن تخطيط واختيار مواقع المطارات عملية منهجية مهمة لتواكب الأعباء والتطورات الناتجة من تطور الطيران ويعتبر النقل الجوي في عصرنا وسيلة أساسية من وسائل النقل لخدمة الاقتصاد الوطني للدول، ولا يمكن الاستغناء عنه بل من الواضح أن بعض الدول تخصص جزءا كبيرا من موازنتها المالية لإنشاء أسطولها الجوي (القرأ، 2007).

## المطارات والنقل الجوي

أعطت المنظمة الدولية للطيران المدني تعريفاً للمطار: بأنه عبارة عن سطح محدد على الأرض أو على الماء يحتوي على كافة الأبنية والتجهيزات والتعميرات اللازمة لكي يكون معد ليستعمل كليا أو جزئياً لهبوط وإقلاع الطائرات بأنواعها المختلفة. يستخدم مصطلح مطار للتعبير عن السطح المعد لإستقبال الطائرات الإعتيادية في حين يستخدم تعبير القاعدة البحرية أو مرسى الطائرات الجو مائية (مطارات مخصصة بالهبوط على الماء) للتعبير عن الأحواض المائية المعدة لإستقبال الطائرات الجو مائية (ICAO, 2012).

يعد النقل عبر الطائرات أحد الوسائل السريعة في نقل المسافرين واحتياجاتهم المختلفة ورغم أن الهدف الأساسي لهذه الوسيلة هو نقل المسافرين كخدمة أساسية، فقد ولدت خدمة الشحن الجوي كخدمة إضافية تقدمها مؤسسات الطيران (بالأطرش، 2015). ويمكن القول بأن النقل الجوي يتميز بثلاث خصائص رئيسية هي النمو المتزايد، والمنافسة الشديدة، والقابلية للتأثر الشديد بالمشكلات السياسية والإقتصادية والبيئية والأمنية (عبد الفتاح، 2003). ومن مميزات النقل السرعة التي تعتبر الميزة الأساسية له مما أدى إلى زيادة عدد المسافرين جوا (خليفة، 2008)، حيث أن عامل السرعة مهم جدا وهو لا يوجد في أي وسيلة أخرى غير النقل الجوي فالسرعة مهمة جدا للأفراد إذا كان أمامه وقت قصير أو أجازة محددة الوقت فعامل السرعة مهم جدا حتى يتوفر له الوقت الكافي للاستمتاع (الحطاب، 2007). كما يعتبر أيضا من أهم مميزات أنه هو الوسيلة الرئيسية في العالم التي تصلنا بالمقاصد السياحية الجديدة والبعيدة عن مناطق التصدير السياحي الرئيسية في العالم كما أنها وسيلة خلقت أيضا مقاصد سياحية جديدة كان من الصعب الوصول إليها بالبر أو البحر فالنقل الجوي يتربع على عرش سياحة الأسفار البعيدة (خليفة، 2008)، الراحة والأمان ومستوى عالين المهارة والتخصص الدقيق والتدريب الجيد لكل العاملين على مستويات النقل الجوي (غديري، 2005). ونتيجة للتطور الواضح الذي شهده العالم في صناعة الطائرات من حيث سرعتها وسعتها وتجهيزاتها، أدى ذلك إلى تزايد أهمية الدور الذي يلعبه النقل الجوي في نشاط حركة السياحة وتطورها على مستوى العالم فقد ساهمت التكنولوجيا الحديثة المتقدمة الخاصة بتصميم الطائرات التجارية الحديثة في الإقبال المتزايد نحو استخدام الطائرة سياحيا (عبد المعطي، 2011).

## الموانئ الجوية الدولية في مصر

وتتمثل في مطارات القاهرة، شرم الشيخ، الغردقة، والأقصر، وأسوان، والإسكندرية، ومطارات برج العرب، وأسيوط، وطابا، والعريش، وبورسعيد، وسانت كاترين، والطور، ومطارات مرسى علم، والعلمين الدوليين (أبو السعود، 2004، ص 99). والجدول رقم (1) سيوضح وجه المقارنة بين الموانئ الجوية الدولية في مصر وميناء بورسعيد الجوي.

## جدول (1): مقارنة بين الموانئ الجوية الدولية في مصر وميناء بورسعيد الجوي

م	المطار	وجه المقارنة
1	مطار القاهرة	لا يوجد وجه للمقارنة .
2	مطار شرم الشيخ	يوجد بمطار شرم الشيخ ثلاثة ممرات للطائرات ، أما مطار بورسعيد فممر واحد ولا يستوعب الطائرات الكبيرة فمساحة ممر مطار بورسعيد 2349 م ومساحة ممرات مطار شرم الشيخ لكل ممر منهم 3081م ويستوعب الطائرات ذات الأحجام الكبيرة ، وكذلك الترمك في مطار شرم الشيخ يسع 46 طائرة ، والترماك بمطار بورسعيد يسع 4 طائرات حجم متوسط ، ولا يوجد لوافت إرشادية في مطار بورسعيد ، ويوجد بمطار شرم الشيخ لافتات إرشادية فإمكانيات مطار شرم الشيخ أعلى بكثير من مطار بورسعيد ، ونأمل أن يتطور مطار بورسعيد لتصبح بورسعيد مثل شرم الشيخ من الناحية السياحية.
3	مطار الغردقة	مطار الغردقة به خدمات ومرافق أكثر تطورا، التي تكاد تنعدم في مطار بورسعيد مثل المحلات ومطاعم وكافتريات ومساحة للعب خاصة بالأطفال ،..... ، ومبنى الركاب في مطار الغردقة يسع 2500 راكب ، بينما في مطار بورسعيد مبنى الركاب يسع 500 راكب فقط ، والترماك في مطار بورسعيد يسع 4 طائرات متوسطة ، أما في مطار الغردقة الترمك فيسع 19 طائرة من مختلف الأطرزة وهو خرساني ،أما الأسفلتي في مطار الغردقة فيسع 9 طائرات ، طول ممر مطار الغردقة 4000م ،أما مطار بورسعيد 2349م ، إمكانيات مطار الغردقة تجعله يخدم القطاع السياحي .
4	مطار الأقصر	مطار الأقصر به إمكانيات أفضل بكثير من مطار بورسعيد ، حيث يوجد بمطار الأقصر ممران ، ممر رئيسي بطول 3000م ، وممر تبديلي بطول 3000 م ، فممرات مطار الأقصر تسع لطائرات كبيرة الحجم ، يعكس مطار بورسعيد إذ به ممر واحد فقط طوله 2349 م ، لا يسع طائرات ذات حجم كبير ، ويؤثر ذلك على النشاط السياحي في مطار بورسعيد.
5	مطار أسوان	مطار أسوان هو مطار سياحي دولي ومساحة المطار والممرات والترماك أعلى كفاءة وإمكانية من مطار بورسعيد ، فالترماك في مطار بورسعيد يسع 4 طائرات ، أما في مطار أسوان الترمك يسع 28 طائرة ، ومبنى الركاب في مطار أسوان يسع 3200 راكب ، أما مبنى الركاب في مطار بورسعيد 500 راكب ،أما بالنسبة للممرات في مطار أسوان فهناك ممران ، الممر الرئيسي بطول 3400م والممر التبديلي 3400 م ، أما مطار بورسعيد فيه ممر واحد فقط بطول 2349م ، لا يستوعب طائرات كبيرة ، ويوجد بمطار أسوان لوافت إرشادية يعكس مطار بورسعيد ، فمطار أسوان يخدم النشاط السياحي مقارنة مع مطار بورسعيد.

<p>إمكانيات مطار النزهة تتقارب مع إمكانيات مطار بورسعيد ،فالترماك في مطار النزهة يسع 10 طائرات ، أما الترمك في مطار بورسعيد يسع 4 طائرات ، ومبنى الركاب في مطار النزهة يسع 600 راكب ، أما في مطار بورسعيد الترمك يسع 500 راكب، وهناك ممران في مطار النزهة ، طول الممر الرئيسي 2201م والممر التبادلي 1801م ، أما طول ممر مطار بورسعيد 2349م ، فإمكانيات مطار النزهة محدودة مثل مطار بورسعيد ، حيث يؤثر ذلك على النشاط السياحي ، إلا إنه يساعده وجود مطار آخر بالاسكندرية وهو مطار برج العرب .</p>	<p>مطار الإسكندرية أو مطار النزهة</p>	<p>6</p>
<p>يقع مطار برج العرب في جنوب الإسكندرية ، ومبنى الركاب يستوعب أضعاف ما يستوعبه مبنى ركاب مطار بورسعيد ، 1000 راكب مقابل 500 راكب ، وبالنسبة للممر في مطار برج العرب فهو أكثر طولاً من ممر مطار بورسعيد ، حيث يبلغ طول ممر مطار برج العرب 3400 م أما طول ممر مطار بورسعيد 2349م ، وبالنسبة للترماك في مطار بورسعيد فيسع 4 طائرات ، والترماك في مطار برج العرب يسع 11 طائرة ، يوجد لواقف إرشادية في مطار برج العرب ، ولا يوجد في مطار بورسعيد ، وبالتالي فإن مطار برج العرب يسهم في تنشيط القطاع السياحي في مصر مقارنةً بإمكانيات مع مطار بورسعيد .</p>	<p>مطار برج العرب</p>	<p>7</p>
<p>أوجه الاختلاف بين مطار أسبوط ومطار بورسعيد ، ففي مطار بورسعيد الترمك يسع 4 طائرات ، والترماك في مطار أسبوط يسع 3 طائرات ، ومبنى الركاب في مطار أسبوط يسع 800 راكب/ساعة ، أما مبنى الركاب في مطار بورسعيد يسع 500 راكب/ساعة ، يوجد بمطار أسبوط ممرين ، ممر رئيسي بطول 3019 م ، وممر مساعد بطول 3019 م ، وبالنسبة لمطار بورسعيد ممر طوله 2349م ، يوجد في مطار أسبوط لافتات إرشادية ، ولا يوجد في مطار بورسعيد لافتات إرشادية، ويتضح مما سبق أن مبنى الركاب والممرات أفضل من مطار بورسعيد ، فمطار أسبوط إمكانياته أفضل من مطار بورسعيد ويساهم ذلك في تنشيط السياحة في مصر</p>	<p>مطار أسبوط</p>	<p>8</p>
<p>مبنى الركاب 400 يسع راكب/ساعة في مطار سوهاج ، ومبنى الركاب في مطار بورسعيد يسع 500 راكب/ساعة ، بمطار سوهاج يوجد 2 ترمك يسع 6 طائرات ، ومطار بورسعيد به ترمك يسع 4 طائرات ، بمطار سوهاج مساجد وأسواق حرة وبازارات وكافتريات ويشتهر بالطراز الفرعوني ، وبالتالي عنصر جذب للسائحين ، وهو ثاني أكبر المطارات ، مساحة مطار سوهاج أكبر من مساحة مطار بورسعيد</p>	<p>مطار سوهاج</p>	<p>9</p>
<p>مطار طابا مستخدم من قبل الأمم المتحدة لحفظ السلام ، مبنى الركاب في مطار طابا يسع 600 راكب/ ساعة ، أما مطار بورسعيد مبنى الركاب فيه يسع 500 راكب/ الساعة ، وطول الممر في مطار طابا 4000م ، أما في مطار بورسعيد طول الممر 2349م ، الترمك في مطار طابا يسع 12 طائرة ، وفي مطار بورسعيد الترمك يسع 4 طائرات ، ويوجد بمطار طابا لافتات إرشادية ولا توجد بمطار بورسعيد ، وبالتالي فإن إمكانيات مطار طابا أعلى من مطار بورسعيد .</p>	<p>مطار طابا</p>	<p>10</p>

11	مطار العريش	يتشابهه مطار العريش مع مطار بورسعيد في سعة الترامك حيث يسع في كل منهم 4 طائرات ، ويختلف مطار العريش مع مطار بورسعيد في الممر ومبنى الركاب ، حيث أن الممر في مطار العريش طوله 3019 م ، أما في مطار بورسعيد الممر طوله 2349م ، وبالنسبة لمبنى الركاب في العريش فمساحته أقل من مساحة مبنى الركاب في مطار بورسعيد ، فمبنى الركاب في مطار العريش يسع 200 راكب/الساعة ، ومبنى الركاب في مطار بورسعيد يسع 500 راكب / الساعة ، وهنا مطار العريش الأفضل في الممر عن مطار بورسعيد ، إلا أن مطار بورسعيد أفضل منه في مبنى الركاب .
12	مطار سانت كاترين	مطار سانت كاترين تشبه إمكانياته إمكانيات مطار بورسعيد ، فهو أيضا محتاج للتطوير مثل مطار بورسعيد لتنشيط القطاع السياحي المصري ، حيث يسع مبنى الركاب في مطار سانت كاترين 80 راكب/ساعة ، وهو أقل في السعة عن مبنى ركاب مطار بورسعيد الذي يسع 500 راكب/ساعة ، يتشابهه مطار سانت كاترين مع مطار بورسعيد في سعة الترامك الذي يسع 4 طائرات ، والممر في مطار سانت كاترين أقل من مطار بورسعيد ، الممر في مطار سانت كاترين طوله 21150م ، والممر في مطار بورسعيد طوله 2349م.
13	مطار الطور	مطار الطور أيضا متقارب في إمكانياته مع مطار بورسعيد ، وهو أيضا يحتاج للتطوير ، مبنى الركاب في مطار الطور يسع 200 راكب/الساعة ، والممر في مطار الطور طوله 3000 م ، ومطار بورسعيد الممر فيه طوله 2349م ، وفي مطار الطور ترامك 5 يسع طائرات ، وفي مطار بورسعيد ترامك يسع 4 طائرات
14	مطار العلمين	وهو يتميز بأنه أقرب مطار مصري من جنوب أوربا ، ويتقارب إمكانياته مع مطار بورسعيد ، إلا إنه محتاج أيضا للتطوير ، لتنشيط القطاع السياحي في مصر.
15	مطار مرسى علم	ويتميز مطار مرسى علم بأنه يدار بطريقة B.O.T لمدة أربعين عام ، وهو أساس إنشائه لدعم حركة السياحة المتزايدة بمنطقة البحر الأحمر ، في مطار مرسى علم مبنى الركاب يسع 600 راكب/الساعة ، ومطار بورسعيد مبنى الركاب يسع 500 راكب /الساعة ، فهو مشجع للتنمية السياحية حيث ، فعند العمل فيه ازدهرت شراء المستثمرين للأراضي وشيد الكثيرين المشاريع السياحية ، وبناءا عليه فتطوير مطار بورسعيد بنفس نظام مطار مرسى علم سيؤدي إلى تشجيع المستثمرين لشراء الأراضي وعمل الكثير من المشاريع السياحية.

ويتضح من جدول (1) أوجه الاختلاف بين مطار بورسعيد والمطارات الدولية في مصر ، ويوضح أيضا أن مطار القاهرة ومطار شرم الشيخ ومطار الغردقة ، أنها من أفضل المطارات الدولية في مصر من حيث التطورات والخدمات بها ، وتأمل الدراسة بوصول مطار بورسعيد إلى تلك التطورات في هذه المطارات ، وبالتالي هذه التطورات التي تنشيط القطاع السياحي في مصر.

#### الموانئ الجوية المحلية والدولية

وهناك مطارات محلية ودولية عند الضرورة ، كمطاري أبو سمبل ، ومرسى مطروح تم إفتتاحه للرحلات الدولية بدءا من مارس 2006 (Egyptian Ehcaan co,2005)، ويوضح جدول (2) أوجه المقارنة بين المطارات المحلية والدولية في مصر ومطار بورسعيد .

#### جدول (2): مقارنة بين الموانئ الجوية المحلية والدولية في مصر وميناء بورسعيد الجوي

م	المطار	وجه المقارنة
1	مطار أبو سمبل	يتشابهه مطار أبو سمبل مع مطار بورسعيد في سعة مبنى الركاب الذي يسع في كل منهم 500 راكب/الساعة ، ويختلف مطار أبو سمبل عن مطار بورسعيد في الممرات ، ففي مطار "أبو سمبل" ممران الرئيسيين بطول 3000م ، والممر التبادلي 3000م ، أما في مطار بورسعيد فيه ممر واحد فقط بطول

تفعيل دور المطارات الإقليمية في القطاع السياحي المصري بالتطبيق على مطار بورسعيد

<p>2349م ، وأيضا يختلف مطار "أبو سمبل" مع مطار بورسعيد في سعة الترمك ، ففي مطار "أبو سمبل" الترمك يسع 10 طائرات أما في مطار بورسعيد فيسع 4 طائرات ، ويوجد لواقف ارشادية في مطار "أبو سمبل" ولا يوجد في مطار بورسعيد، وبالتالي يتضح أن مطار "أبو سمبل" إمكانياته أفضل من مطار بورسعيد.</p>		
<p>مطار دولي ومحلي يخدم مدينة مرسى مطروح، يضم المطار أيضا قاعدة عسكرية. يبعد عن المدينة حوالي 2 كم في الاتجاه الجنوبي الغربي، وهو من ضمن المطارات التي سلمها الجيش البريطاني لمصلحة الطيران في عام 1954 . كانت مصر للطيران تسيّر رحلات منتظمة إليه منذ بداية الخمسينيات خلال مواسم الصيف، تم انشاء المطار في فترة الاحتلال الأنجليزي وتم تسليمه الى سلطة الطيران المدني المصرية في عام 1945، وقامت شركة مصر للطيران في بعض الفترات بتشغيل رحلات صيفية مابين القاهرة ومرسى مطروح بصفة منتظمة ويتم استخدامة حاليا مدنيا وعسكريا . مطار بورسعيد هنا أفضل في سعة مبنى الركاب ، مبنى الركاب في مطار بورسعيد فيسع 500 راكب/الساعة ، أما مبنى الركاب في مطار مرسى مطروح فيسع 300راكب/ الساعة ، والممرات أفضل في مطار مرسى مطروح عنها في مطار بورسعيد ، فيوجد في مطار مرسى مطروح ممران الرئيسي بطوله 3000م ، وممر تاكسي طوله 3000م ، أما في مطار بورسعيد يوجد ممر واحد فقط بطول 2349م ، وبالنسبة للترمك في مطار مرسى مطروح يسع طائرتين ، أما مطار بورسعيد فيسع 4 طائرات.</p>	مطار مرسى مطروح	2

ويتضح من جدول (2) أن هناك مطارين في مصر للطيران الدولي والمحلي . وأوجه الإختلاف قليلة بين مطار بورسعيد والمطارات المحلية والدولية في مصر.

الموانئ الجوية المحلية

المطارات المحلية تتمثل في مطارات ، الخارجة ، والداخلة ، وشرق العوينات (أبو السعود ،2004،ص99) ويوضح جدول (3) مقارنة بين هذه المطارات ومطار بورسعيد .

جدول (3):مقارنة بين الموانئ الجوية المحلية في مصر وميناء بورسعيد الجوي

م	المطار	وجه المقارنة
1	مطار الخارجة	مطار الخارجة أفضل من مطار بورسعيد في الممر، الممر في مطار الخارجة طوله 3500م ، الترمك في مطار الخارجة يسع 6 طائرات ، أما الترمك في مطار بورسعيد يسع 4 طائرات .
2	مطار الداخلة	في مطار الداخلة مبنى الركاب يسع 100 راكب/ساعة ، ومطار بورسعيد مبنى الركاب يسع 500 راكب/ الساعة ، وهنا مطار بورسعيد يكون أفضل بالنسبة لمبنى الركاب ، وبالنسبة للممرات ، الممر في مطار الداخلة طوله 2489 م ، أما الممر في مطار بورسعيد طوله 2349م، والترمك في مطار الداخلة ومطار بورسعيد يسع كل منهما 4 طائرات.
3	مطار شرق العوينات	مبنى الركاب في مطار شرق العوينات يسع 100 راكب/ ساعة، اما مبنى الركاب في مطار بورسعيد يسع 500 راكب/ساعة ، الممر في مطار شرق العوينات طوله 3500م ،أما في مطار بورسعيد فطوله 2349م ، الترمك في مطار شرق العوينات يسع 8 طائرات ، والترمك في مطار بورسعيد 4 طائرات

ويتضح من جدول (3) أنه بالرغم من أن مطار الداخلة ومطار شرق العوينات مطارات محلية إلا إنها أفضل من مطار بورسعيد في الممر الذي يبلغ طوله 3500 م ، ويشبه مطار بورسعيد مطار الداخلة في سعة الترمك التي تسع 4 طائرات .

## الموانئ الجوية خاصة بأغراض معينة

وهناك مطارات خاصة بأغراض معينة ، كمطار الجورة (مستغل من قبل الولايات المتحدة) ، ومطار السادس من أكتوبر (تدريب) ، ومطار إمبابية (غير مستخدم) (خليل ، 2000). ويوضح جدول (4) أوجه الاختلاف بينهم وبين مطار بورسعيد.

جدول (4): مقارنة بين الموانئ الجوية المحلية في مصر وميناء بورسعيد الجوي

م	المطار	وجه المقارنة
1	مطار الجورة	مطار الجورة مستغل من قبل الولايات المتحدة الأمريكية ، وهو لحركة الطائرات المتعددة الجنسيات ، حيث أنه لغرض معين. أما مطار بورسعيد فهو مطار مدني.
2	مطار السادس من أكتوبر (تدريب)	مطار 6 أكتوبر هو مطار لغرض معين وهو للتدريب ، ومطار بورسعيد هو مطار مدني.
3	مطار إمبابية (غير مستخدم)	مطار إمبابية غير مستخدم، وإيضا هو من المطارات ذات الأغراض الخاصة.

وبذلك تناولت الرسالة المطارات الإقليمية بجمهورية مصر العربية وأنواعها والفرق بينها وبين مطار بورسعيد الدولي ، وقد ظهرت مؤسسات وهيئات متخصصة في التعرف على آراء مختلف شرائح المسافرين في خدمات المطارات ، كما تقوم بتقييم المطارات طبقاً لعناصر ومقاييس معينة ، الأمر الذي لفت إهتمام مختلف الدول للتركيز على المداومة على تحديث مطاراتها وتطوير ماتقدمه من خدمات بحيث تكون في حد ذاتها أحد مقومات الجذب السياحي (بهنسي، 2004، ص33).

## مشكلات الموانئ الجوية

تتمثل مظاهر الضعف للموانئ الجوية المصرية في الآتي: طول فترة إنتظار الأمتعة ، بسبب قلة وسائل المناولة في صالات الوصول في مطار الغردقة. قلة عدد مأموري الجمارك في المطارات المصرية وعدم وجود جدوى حقيقة من الخط الأخضر حيث يتم تفتيش معظم الركاب فيه. قلة عدد شاشات المعلومات عن الرحلات المغادرة والقادمة وسوء حالتها. طول المدة الزمنية التي ينتظر فيها الركاب قيام الرحلة بعد إنهاء إجراءات السفر. إنعدام وسائل الترفيه عن الركاب أثناء فترة الإنتظار ، رغم إنها من أهم عناصر خلق الايرادات للمطارات. طول المدة الزمنية المطلوب فيها حضور الركاب المغادرين قبل قيام الرحلة ، حتى مع أخذ اعتبارات الفحص الأمني للركاب و الأمتعة في الإعتبار . قلة عدد المعدات وخطوط فحص الأمتعة في مداخل المطارات للمغادرين. قلة عدد خطوط فحص جوازات الركاب المغادرين، التقصير في أعمال النظافة ببعض المطارات. تكديس موقف السيارات بمطار القاهرة وعدم إنتظامها. صغر حجم صالة الإستقبال وماينبعه من تكديس للأفواج عند وصول عدد كبير من الطائرات. تعقيد الإجراءات بما يعوق انسياب الحركة ويزعج الركاب. قلة عدد الموظفين بكاونترات شركات الطيران يعمل على تكديس الحركة. ويرى (بيج، 2007) ، قطاع الطيران بدأ الاهتمام بالأمور المتعلقة بالأمن والسلامة بصورة كبيرة عقب أحداث الحادي عشر من سبتمبر في الولايات المتحدة الأمريكية ، وصار هناك عدد من الهيئات داخل المطارات وخارجها مسؤولة عن الأمور المتعلقة بأمن الركاب في أرض المطار وعلى متن الطائرة . ففي المطار ، يتركز اهتمام هذه الهيئات على سلامة الحدود الخارجية للمكان وعدم إختراق الدخلاء لنطاق الأمن الخاص به . فقد أصبحت مكافحة الإرهاب إحدى المشكلات التي يجب التعامل معها وخصوصا في الأحداث الأخيرة وانتشار ظاهرة القنابل والسيارات المفخخة. لذا تم تعزيز عوامل الأمن بإدخال كاميرات المراقبة التليفزيونية في المطارات ثم انتشارها بصورة واسعة بعد ذلك ، فقد تمت تجربة الوسائل التكنولوجية الحديثة مثل علم الإحصائيات البيولوجية (وهو علم يتم فيه استخدام التكنولوجيا للتعرف على السمات الفسيولوجية المميزة للركاب: مثل بصمات الأصابع أو حذقة العين) في فحص ملفات الركاب من قبل هيئات مكافحة الجريمة ، إلى جانب وسائل جديدة في تفتيش الحقائب والأمتعة ( مثل شاشات فحص الحقائب المزودة التي تم إدخالها ب "ميونخ")، بالإضافة إلى التعاون الكبير بين هيئات خطوط الطيران لردع أي هجوم إرهابي محتمل ومن بين القيود الكبيرة التي تواجه المطارات في المستقبل اعتراض المجتمع على ماتسببه من ضوضاء ، وعوادم الطائرات التي تسبب التلوث ، وقد سجلت المطارات كثيرا من هذه الاعتراضات التي تتزايد يوما بعد يوم مما دفعها إلى دراسة بعض الإجراءات التي تهدف إلى تخفيف معدلات التلوث في سعي منها للتعامل مع هذه المخاوف ، بينما أصبحت إحدى الوسائل الرئيسية في النقل المسببة للتلوث .

## نشأة ميناء بورسعيد الجوي

قامت قوات الاحتلال البريطانية بإنشاء المطار قبل الحرب العالمية الثانية، لاستخدامه في استقبال الطائرات التابعة لها، وتم تسليمه الى سلطة الطيران المدني المصرية في عام 1945 التي قامت بتطويره ليستقبل الطائرات الكبيرة ذات 4 محركات وتصل حمولتها من 10 الى 14 راكبا الا انه تم وقف استخدام المطار عقب حرب يونيو عام 1967 وتم افتتاحه للحركة الجوية في عام 1977 حيث قامت هيئة الطيران المدني المصرية بتطويره وتحسين خدماته وتجهيزاته وتم اطالة ممراته الى 1500 متر لاستقبال الطائرات طراز فوكر (المروحية 37) والأطرزة الاخرى المشابهة ( الشركة المصرية للمطارات ، 2014).

## طبيعة مرفق ميناء بورسعيد الجوي

الوضع الحالي لمطار بورسعيد يسمح باستيعاب كافة أنواع الطائرات التي تتناسب مع قدرته على الاستيعاب ، فمواصفات الممرات الحالية لا تتحمل طائرات كبيرة الحجم ، وهو حاليا يستقبل طائرات تابعة لخدمات البترول الجوية ، وطائرات تشارتر . ولا يوجد بالمطار

رحلات مجدولة . وقد أعلنت وزارة الطيران المدني تطوير مطار بورسعيد وتحويله إلى ميناء جوي دولي وطرحه أمام المستثمرين لتشغيله بنظام المشاركة بالوقت بعد انتهاء بيت الخبرة العالمي "الوفتهانزا" من الدراسات الخاصة بإعادة تطويره وتوسعته بما يتناسب مع التشغيل الدولي وذلك في إطار تنشيط السياحة في المدينة (مجدي، 2014)

### أهمية مرفق ميناء بورسعيد الجوي

وجود هذا المطار في بورسعيد يعطيه أهمية تجعله متميزاً من حيث الموقع إذ يطل على ثلاث قارات كما أنه يقع على الطريق الجوي الذي يربط القاهرة بدول حوض البحر المتوسط . وبالرجوع لتاريخ المطارات ببورسعيد نجد أن مطار بورسعيد (مطار الجميل) افتتح في أول سبتمبر عام 1934 كما ذكر أن شركة (Misr Air Work) قامت بافتتاح خط لها يربط بورسعيد بالقاهرة ، وقد افتتحت هذه الشركة في مطار بورسعيد كمدرسة للتدريب على الطيران وقام بالتدريب فيها مدرسون إنجليز ويونانيون . تكمن أهمية مطار بورسعيد في موقعه المتميز بمحافظة بورسعيد ، وتتضح من الدراسة أن تفعيل مطار بورسعيد سوف يخفف الضغط على مطاري القاهرة وبرج العرب ، من الناحية الأمنية لمنع دخول اي نوع من المتفجرات أو المحظورات ، و تحقيق أرباح مجددة لمصر ، إذ أن أغلب رجال الأعمال يقيمون في محافظة بورسعيد والمحافظات المجاورة لها ، وهم عنصر أساسي في تفعيل المطار بقيام رحلات دولية مباشرة من مطار بورسعيد إلى دول أوروبا وآسيا ، والدول العربية مثل المملكة العربية السعودية ، الإمارات ، عمان ، الكويت وتوضح الدراسة أن تفعيل مطار بورسعيد وتطويره، له أهمية كبيرة في تخفيف الضغط على رحلات الحج والعمرة في مطاري القاهرة وبرج العرب ، حيث يتجه المعتمرون والحجاج من محافظة بورسعيد والمحافظات المجاورة إلى مطار بورسعيد ، بقيام شركات السياحة بالتعاون مع شركات الطيران بعمل برامج الحج والعمرة ويصبح الطيران بدلاً من مطار القاهرة أو مطار برج العرب يكون من مطار بورسعيد .

### الحملات التثقيبية لمطار بورسعيد والخطة الموضوعية لتطوير المطار

أوضح تقرير ( الدعم الفني (العلاقات العامة ) بمحافظة بورسعيد ، 2015) ، الحملات التثقيبية لمطار بورسعيد كالاتي: **الدراسات الخاصة بالحملة الإعلامية لتنشيط المطار المرحلة الأولى : للحملة الإعلامية لتنشيط مطار بورسعيد الدولي ، وتلخصت في الآتي:** تكثيف التواجد الإعلامي لهذه الحملة عن طريق وسائل الإعلام المختلفة . وتجديد الحملة على فترات متقاربة حتى لا تفقد التواصل مع هذه الجهات. وكذلك التأكيد على إستمرار عروض تخفيض للتذاكر وعروض خاصة للمجموعات. و تفعيل العروض للجهات المقترحة وعمل منافسة بينهم، بالمرور على هذه الجهات بصفة دورية منتظمة وذلك لتأكيد التواصل مع أهداف الحملة، والإتيافق على تنظيم لقاء دوري مع المحافظ لتقديم خطة الرحلات الخاصة بالموسم وكذا الخاصة بكل جهة من الجهات. و أيضاً توجيه دعوات رسمية لهذه الجهات من خلال تنظيم مؤتمر فعال لتحديد تفاصيل خطط الرحلات الخاصة بهذه الجهات ، مع تدعيم الجهات الأكثر التزاماً وتدعيم خطوط الطيران. وعمل لوائح خاصة بأسعار التذاكر بما فيه عروض مغرية للتذاكر خلال فترات معينة وتوزيعها في الأماكن المزدحمة بالسكان مثل : المعديات والنوادي والقباب، على أن يشمل الإعلان أرقام التليفونات مع الإستعانة بالصور الجذابة للأماكن السياحية والمناظر الطبيعية . وقد تم حصر الأماكن والجهات التي يمكن أن يكون لها دور فعال في تدعيم رحلات المطار من ضمنها:- (البونك بمختلف أنواعها وفروعها و أماكنها بالمحافظة- هيئة قناة السويس بشركاتها المختلفة- النوادي بكافة أنواعها وفروعها- شركات البترول ببورسعيد - إتحادات الطلاب بالجامعات للتنسيق مع رئيس "جامعة قناة السويس" - أقسام العلاقات العامة بالفنادق- مكاتب وزارة السياحة ببورسعيد لوضع رحلات الطيران ضمن برامجها السياحية وذلك لسواح البواخر وسياحة اليوم الواحد). وترى الدراسة أن الحملة الإعلامية لتنشيط مطار بورسعيد مجددة، إلا إن هناك بعض العوائق التي ستوضحها الدراسة في المرحلة الثانية للحملة الإعلامية.

**المرحلة الثانية : للحملة الإعلامية لتنشيط مطار بورسعيد ، وتلخصت في الآتي:** عوائق وعقبات المطار وتنقسم إلى: **مشكلة التمويل وتتحصر في:** عدم وجود جهات تمويل المطار بشكل منتظم. وكذلك ضعف مشاركة رجال الأعمال لتغطية تكلفة المطار في خطواته الأولى. هذا بالإضافة إلى الظروف الراهنة التي تمر بها البلد. **عقبات واجهت الحملة الإعلامية للمطار:** عدم توافر إمكانيات مناسبة للدعاية للمطار من حيث (اللوائح...). ضعف وصول فكرة المطار إلى المواطن البورسعيد في الشارع، و توقف إستكمال الحملة نتيجة للظروف الحالية وتغير رحلات المطار. وترى الدراسة أن هذه العقبات التي تواجه مطار بورسعيد يمكن تفاديها بتضمين مطار بورسعيد ضمن خطة وزارة الطيران لتطويره . وستوضح الدراسة في المرحلة الثالثة تدعيم مطار بورسعيد إعلامياً.

**المرحلة الثالثة: تدعيم مطار بورسعيد إعلامياً، وتلخصت في الآتي:** **خطوات الحملة:** تبدأ خطوات الحملة بإختيار الطريقة الأنسب لضمان وصول المعلومة بطريقة سهلة يفهمها المواطن العادي وذلك من خلال اختيار إحدى الوسائل الإعلامية (المرئي – المسموع - المقروء). و من الممكن إستخدامها فرادي أو بطريقة متسلسلة لضمان عدم تشتت المعلومة، وهذا يتوقف على مدى إمكانية توافر أو إتاحة أي من الوسائل السالفة الذكر. وترى الدراسة أن هذه الحملات التثقيبية ستسهم في تفعيل دور المطار في تنشيط القطاع السياحي، شرط وضع مطار بورسعيد ضمن خطط تطوير وزارة الطيران .

### الموقع العام لميناء بورسعيد الجوي

يبعد المطار عن المدينة 6 كم غرباً، وتبلغ مساحة المطار حالياً حوالي 300 فدان، طول الممر 2349 م مدعم بنظام إنارة كاملة ، عرض الممر 45 م ، قوة تحمل الممر 35 PCN، كما يقع على بعد 10 كم من ميناء بورسعيد تقريبا، ويطل على ثلاث قارات أفريقيا و أوروبا وآسيا ، كما أنه يقع على الطريق الجوي الذي يربط القاهرة بدول حوض البحر المتوسط ، ويحده من الشمال البحر المتوسط ومن الجنوب بحيرة المنزلة، ومن الشرق أرض القوات المسلحة، ومن الغرب الطريق الدائري . يوجد بالمطار ثلاث بوابات للدخول ، ويقع أمامها طريق لعبور السيارات ، من ناحية البحر المتوسط ، البوابة الأولى تكون لدخول المسافرين وبها صالة الركاب الأولى ومنطقة الجمارك والجوازات وهي صالة المغادرة ، والبوابة الثانية بها صالة الركاب الثانية وهي صالة الوصول، والبوابة الثالثة للعاملين بالمطار وبها مكتب موظف الأمن بالمطار. عند الدخول من البوابة الأولى يوجد مكتب الأمن ليستعلم عن هوية المسافرين ، ويليه منطقة الجمارك والجوازات ثم الصالة الأولى وهي صالة السفر التي تستوعب 250 راكب / ساعة ، مطورة ومجهزة، إلا أن المكان يفتقر إلى الكافتيريا أو مطعم لخدمة المسافرين ، وبعد صالة الركاب ساحات وقوف الطائرات التي تستوعب 4 طائرات طراز B 737-100 ، والبوابة الثانية بها صالة الركاب الثانية وهي

صالة الوصول التي تستوعب 250 راكب/ساعة ومجهزة أيضا ، وفي هذا المكان المكاتب الإدارية بالمطار مثل مكتب العلاقات العامة ومكتب الاتصالات ومكتب الإدارة الهندسية ومكتب العمليات . والبوابة الثالثة الخاصة بالعمالين بالمطار عند دخولها يوجد بالجانب الأيمن مكتب الأمن ، به ماكينة تسجيل خروج ودخول العمالين .

### مبنى الركاب

يحتوي المطار على عدد (2) صالة (سفر\_ وصول) سعة كل منهما 250 راكب/ساعة، أي إنها تستوعب 50000 راكب سنويا ، صالة المغادرة مجهزة للاستراحة للانتظار ميعاد إقلاع الطائرة، وأيضاً صالة الوصول مجهزة لتسع 250 راكب/ ساعة. أي أن صالات السفر جميعها تسع 500 ركب /ساعة.

### مناطق خدمات الطائرات

ساحات وقوف الطائرات 100م X 35 م متاح لعدد 4 طائرات طراز B 737-100 ، وموقعها بعد مبنى الركاب ، ويوجد بها المساعدات الملاحية المتاحة DVOR/DME ، وفصيلة المطار للإطفاء (الشركة المصرية للمطارات، 2015). وترى الدراسة أنه لا بد من توسيع منطقة الترمك لتسع عدداً أكبر من الطائرات و أيضاً أحجاماً أكبر . ليستقبل رحلات خارجية لطائرات كبيرة . وبالنسبة لممر الطائرات طوله 2349 م ، وهو مدعم بنظام إنارة كاملة ، وقوة تحمله 32 ، وهي لا تستوعب هبوط الطائرات المحملة أكثر من 72 طناً (وزارة الطيران المدني، 2015)، وترى الدراسة أنه لا بد من توسيع طول الممر ، وزيادة قوة التحمل للممر ليستوعب هبوط طائرات الحجم الكبير ، وقيام رحلات الحج والعمرة مباشرة من خلاله ، وأيضاً لتفعيله دولياً وداخلياً لتنشيط الحركة السياحية في محافظة بورسعيد خاصة وجمهورية مصر العربية عموماً.

### نظام العمل بميناء بورسعيد الجوي

نظام العمل بمطار بورسعيد تشغيله من الشروق إلى الغروب وحسب الطلب ليلاً ، ويستقبل المطار سنويا حوالي 53 ألف راكب ويتركز استقباله على طائرات البترول ، ويستقبل رحلات دولية ، ورحلات خاصة ، وبه منطقة للجوازات والجمارك ، وذلك في حالة السفر خارج مصر ، الرحلات اليومية بالمطار 20 رحلة في اليوم، 20 رحلة مغادرة و 20 وصول وهي طائرات البترول ، ويسمح المطار باستيعاب الطائرات التي تتناسب مع مواصفات الممر الحالي فيه ولا تتحمل طائرات كبيرة الحجم.

### المعوقات التي تواجه ميناء بورسعيد الجوي

الممر طوله صغير نسبياً 2349م ولا بد من زيادته إلى 3000 متر على الأقل لاستقبال طائرات كبيرة الحجم ، ويوجد إعاقة في توسيعه فمن الشرق أرض القوات المسلحة ومن الغرب الطريق الدائري وأرض ملك للثروة السمكية وفي الجنوب البحيرة والشمال البحر المتوسط ، ولكن هناك خططاً لتطويره بدم البحيرة والبناء فوقها وتوسيع الممر من الشرق والغرب في حالة السماح بالمساحة المطلوبة من الشرق والغرب للممر. قوة تحمل PCN (أرض المهيبة للطائرة)، تتحمل فقط طائرات أوزانها من 40 إلى 45 طناً فقط، ولا بد أن تكون أعلى من ذلك، بحيث تتحمل هبوط طائرة وزنها من 72 إلى 78 طناً (مقابلة ميدانية مع الأستاذ/محمد جمال – مدير العمليات بمطار بورسعيد الدولي بتاريخ 23-8-2015). لا يوجد أماكن انتظار للسيارات في المطار لأن التعليمات لا يمكن أن تنتظر السيارات إلا على بعد 50 م من المطار، ولا يوجد مساحة كافية لإنشاء أماكن انتظار للسيارات.

واليا لا يوجد طلب شديد من محافظة بورسعيد على استخدام المطار ، ولكن في المستقبل يتوقع أن يكون الطلب أعلى ، بسبب شرق التفرية والمستثمرين القادمين في البداية كان بالمطار خط القاهرة – بورسعيد ولكنه لم ينجح ، وأسباب عدم النجاح أن الطائرة حمولة 70 أو 80 راكب وتكلفة الرحلة 6000 دولار ، وتغادر الرحلة براكب أو راكبين وبالتالي فهناك خسارة لشركة الطيران ، حيث أن تكلفة التذكرة 700 جنية ، وبالتالي أدى ذلك الي فشل الخطو. عدم قبول خطوط الطيران السعودية ، والسبب في ذلك صغر حجم الممرات ، الأمر الذي أدى الي عدم وجود رحلات حج وعمرة او غيرها للسفر الي المملكة العربية السعودية .و عدم تعاون شركات السياحة ببورسعيد بالتسويق للمطار ، وذلك بعمل رحلات داخلية من المطار لسياح للسفن الترانزيت لليوم الواحد .

لما سبق تهدف هذه الدراسة إلى تناول احد المطارات الاقليمية ( مطار بورسعيد الدولي) ذات المقومات والأهمية الجغرافية وبيان مدي امكانية تفعيل دورها في القطاع السياحي.

### المنهج

تتمثل عينة الدراسة في دراسة حالة مطار بورسعيد الدولي من خلال محاولة اكتشاف مقوماته ومزاياه التي يمكن الاستفادة منها في تنشيط القطاع السياحي المصري حيث تم جمع بيانات الدراسة عن هذا المطار من خلال استمارتين للاستقصاء إحداهما للعمالين في مطار بورسعيد الدولي والثانية علي عدد من شركات السياحة التي من المفترض ان لها دور في تنمية قطاع السياحة من حيث تنشيط حركة المطارات بصفة عامة والمطارات الداخلية أو الاقليمية بصفة خاصة، بالإضافة إلى عدد من المقابلات الشخصية باستخدام عدة إستمارات مقابلة شخصية مع محافظ بورسعيد ، ومدير مطار بورسعيد الدولي ، ومدير مكتب هيئة التنشيط السياحي ببورسعيد ، ومدراء شركات السياحة ، ومدير عمليات مطار بورسعيد الدولي (Sunders, Lewis And Thornhill, 2009) .

**التحقق من صحة الفرض الاول** إذ ينص علي الآتي " لا يوجد أي دور معنوي ذي دلالة احصائية لمطار بورسعيد كأحد المطارات الاقليمية في تنشيط حركة السياحة المصرية من وجهة نظر العمالين في مطار بورسعيد

ويتم التحقق من صحة هذا الفرض من خلال تحليل التباين (ANOVA) الذي يوضح في (5)



جدول (5): اختبار صحة الفرض الأول

ANOVA<sup>b</sup>

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	21.894	5	4.379	1716.613	.000 <sup>a</sup>
Residual	.125	49	.003		
Total	22.019	54			

يتبين من خلال جدول (5) أن قيمة (F) تبلغ 1716.6 وهي أكبر من القيمة الجدولية عند مستوى معنوية 0.00 وهو أقل من مستوي 0.05 وعليه يرفض الفرض العدمي ويقبل الفرض البديل القائل " هناك دور معنوي ذو دلالة احصائية لمطار بورسعيد كأحد المطارات الإقليمية في تنشيط حركة السياحة المصرية من وجهة نظر العاملين في مطار بورسعيد. ويبين الجدول التالي رقم (6) معامل الارتباط R يبلغ 99% ليوضح مدى قوة الارتباط لدور مطار بورسعيد في تنشيط حركة السياحة المصرية .

جدول (6): بيان القوة التفسيرية لمتغيرات الفرض الأول

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.997 <sup>a</sup>	.994	.994	.05051

يوضح جدول (6) أن قيمه R2 تبلغ 99% وهو معامل التحديد والتفسير بين المتغيرات وتدل هذه النسبة علي مدى القوة التفسيرية لمجموعة المتغيرات المستقلة التي تمثل عوامل زيادة فعالية مطار بورسعيد الدولي فكانت ذات قوة تفسيرية عالية في النشاط السياحي المصري و ما يؤكد هذه القوة التفسيرية ما يوضحه جدول (7) الذي يبين قوة الارتباط بين هذه المتغيرات وبين حركة السياحة من خلال معامل الارتباط سبيرمان .

جدول (7): معامل الارتباط سبيرمان للفرض الأول

		ترتيب حسب الارتباط	OMP
Spearman's rho	OMP		Correlation Coefficient 1.000
			Sig. (2-tailed) .
			N 55
	القرب من الأماكن السياحية-	1	Correlation Coefficient .992**
			Sig. (2-tailed) .000

		N	55
تجهيز المطار لاستقبال السياح	3	Correlation Coefficient	.675**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	55
قرب المطار من الفنادق والانتقالات-	2	Correlation Coefficient	.984**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	55
بعد المطار عن مناطق التأثير السياسي-	4	Correlation Coefficient	.606**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	55
وضع استراتيجية لتطوير مفهوم السياحة و اجتذاب السياح- أوافق بشدة	6	Correlation Coefficient	.522**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	55
تطوير خدمات الاستقبال والتوديع للسياح القادمين والمغادرين وتنظيم الرحلات السياحية-	6	Correlation Coefficient	.522**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	55
تطوير خدمات السوق الحرة والخدمات المقدمة لزوار المطار-	5	1Correlation Coefficient	.567**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	55

ويتضح من خلال جدول (7) أن هناك عوامل قوية الارتباط وعوامل أخرى ضعيفة ولكنها في الحد المقبول معنويًا لزيادة فعالية مطار بورسعيد الدولي لخدمة السياحة. فمعامل سبيرمان يؤكد قوة الارتباط (99%) بين الحاجة الي قرب مطار بورسعيد من الأماكن السياحية كعامل مؤثر في حركة السياحة ، يلي ذلك ضرورة قرب المطار من الفنادق ووسائل الانتقال حيث يؤثر ذلك في حركة السياحة وتنشيطها بنسبة 98% من خلال معامل ارتباط سبيرمان ويأتي في المرتبة الثالثة ضرورة تجهيز المطار لاستقبال السياح حيث أن ذلك ذو أثر في حركة السياحة بقوة ارتباط قدرها 66%. وأما العامل المتعلق بضرورة بعد مطار بورسعيد عن أماكن الاضرابات السياسية فيعتبر ايضا عاملاً مهماً ومؤثراً بالنسبة للعوامل التي تجعل مطار بورسعيد ذا أهمية لحركة السياحة وذلك بقوة ارتباط تقترب من 61% وفقا لمعامل سبيرمان ، ويأتي

## تفعيل دور المطارات الإقليمية في القطاع السياحي المصري بالتطبيق على مطار بورسعيد

في قوة ارتباط متقاربة من هذا العامل ضرورة تطوير خدمات السياح وخدمات السوق الحرة بمطار بورسعيد بنسبة ارتباط قدرها 58% تقريباً هذا ويأتي عامل الاهتمام بخدمات السفر والاستقبال ووضع استراتيجية للتطوير بقوة ارتباطية قدرها 52% .

**التحقق من صحة الفرض الثاني** إذ ينص علي أنه " لا يوجد أي دور معنوي ذي دلالة احصائية لمطار بورسعيد كأحد المطارات الإقليمية في تنشيط حركة السياحة المصرية من وجهة نظر أصحاب شركات السياحة. ويتم التحقق من صحة هذا الفرض من خلال تحليل التباين (ANOVA) في جدول ا رقم (8)

**جدول (8): اختبار صحة الفرض الثاني**

### ANOVA<sup>b</sup>

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	24.640	7	3.520	.	. <sup>a</sup>
Residual	.000	71	.000		
Total	24.640	78			

يتبين من خلال الجدول أن قيمة (F) قيمة لانهاية وهي اكبر من القيمة الجدولية عند مستوي معنوية 0.00 وهو اقل من مستوي 0.05 ولذا يرفض الفرض العدمي ويقبل الفرض البديل القائل " هناك دور معنوي ذي دلالة احصائية لمطار بورسعيد كأحد المطارات الإقليمية في تنشيط حركة السياحة المصرية من وجهة نظر مدراء شركات السياحة ، وقد بلغ معامل الارتباط R بين متغيرات هذا الفرض بالنسبة لرأي المدراء نسبة 100% وهذا ما يوضحه جدول (9)

**جدول (9): بيان القوة التفسيرية لمتغيرات الفرض الثاني**

### Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	1.000 <sup>a</sup>	1.000	1.000	.00000

من خلال جدول (9) يتضح أن قيمه معامل التحديد والتفسير R2 تبلغ 100% وهي تدلل علي ان مجموعة المتغيرات المستقلة التي تمثل عوامل زيادة فعالية مطار بورسعيد الدولي ذات قوة تفسيرية عالية في النشاط السياحي المصري ، ويبين الجدول التالي رقم (10) قيمة معامل الارتباط سبيرمان الذي يوزع تلك القوة الارتباطية على عدة عوامل .

**جدول (10): معامل الارتباط سبيرمان الفرض الثاني**

		TUR	TUR
Spearman's rho	Correlation Coefficient	1.000	
	Sig. (2-tailed)	.	
	N	79	
- القرب من الأماكن السياحية	Correlation Coefficient	.946 <sup>**</sup>	
	Sig. (2-tailed)	.000	

		N	79
- تجهيز المطار لاستقبال السياحة		Correlation Coefficient	.334**
		Sig. (2-tailed)	.003
		N	79
- قرب المطار من الفنادق والانتقالات-		Correlation Coefficient	.968**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	79
- بعد المطار عن مناطق التأثير السياسي		Correlation Coefficient	.871**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	79
- وضع استراتيجية لتطوير مفهوم السياحة و اجتذاب السياح		Correlation Coefficient	.627**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	79
- تطوير خدمات الاستقبال والتوديع للسياح القادمين والمغادرين وتنظيم الرحلات السياحية		Correlation Coefficient	.604**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	79
- تطوير خدمات السوق الحرة والخدمات المقدمة لزوار المطار		Correlation Coefficient	.496**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	79

ويتضح من خلال جدول (10) أن هناك عوامل قوية الارتباط وعوامل أخرى ضعيفة ولكنها في الحد المقبول معنويًا لزيادة فعالية مطار بورسعيد الدولي لخدمة السياحة. حيث يوضح معامل سبيرمان أن العوامل ذات القوة الارتباطية الأكثر تأثيراً والتي تزيد من أهمية مطار بورسعيد لحركة السياحة من خلال رأي أصحاب شركات السياحة ضرورة قرب المطار من الفنادق وأماكن الانتقالات بقوة ارتباطية كبيرة تصل الي 97% ، يليها العامل المتعلق بضرورة القرب من الأماكن السياحية بقوة ارتباطية قدرها 94% وفي القوة الارتباطية التالية يأتي ضرورة بعد مطار بورسعيد عن أماكن التأثير السياسي بنسبة 87% وبعد ذلك يأتي ضرورة وضع استراتيجية لتطوير الخدمي وكذلك

خدمات استقبال وتوديع الركاب بنسبة ارتباطية تتراوح بين 60 الي 67 % ، ثم يأتي العوامل المتعلقة بتجهيز خدمات السوق الحرة بقيمة ارتباط ضعيفة قدرها 49% كمؤثر في فعالية المطار للنشاط السياحي من وجهة نظر اصحاب الشركات ثم العامل المتعلق بضرورة تجهيز المطار لاستقبال السياحة بقوة ارتباط قدرها 33% وهي نسبة ارتباط ضعيفة. ومن خلال التحقق من الفرض الاول الذي يمثل رأي العاملين في عوامل تحقيق الفعالية المطلوب لمطار بورسعيد وكذلك الفرض الثاني الذي يحدد تلك العوامل ( ولكن باختلاف الترتيب ) وفقا لرأي اصحاب شركات السياحة تكون التوصية بضرورة الاهتمام بتلك العوامل لتنشيط السوق السياحية المصرية.

#### النتائج

- 1- يواجه تطوير مطار بورسعيد العديد من المعوقات أكثرها تأثيرا محدودية الميزانيات وبعض العيوب الإدارية مثل البيروقراطية ، مما يستدعي تدخل القطاع الخاص لإتسامه بالمرونة والسرعة في إتخاذ القرارات ، وكذلك المساهمة في توفير الميزانيات المطلوبة للتطوير . وإعتماد المطار على رحلات شركات البترول والرحلات الخاصة فقط. ووجود صعوبات في إطالة الممر الخاص بهبوط الطائرات بسبب وجود منطقة عسكرية في الشرق من الممر ووجود الطريق الدائري في الغرب من الممر.
- 2- ومن المعوقات أيضاً عدم وجود جهات تمول المطار بشكل منتظم. وكذلك ضعف مشاركة رجال الأعمال لتغطية تكلفة المطار في خطواته الأولى. هذا بالإضافة إلى الظروف الراهنة التي تمر بها البلد، وعدم توفر خدمة الإنترنت بشكل عاجل لمواكبة العصر، و تلك الخدمة ممكن أن تكون من مصادر الدخل غير الجوية للمطار. عدم توافر إمكانيات مناسبة للدعاية للمطار، من حيث ( اللوات (...). وكذلك ضعف وصول فكرة المطار إلى المواطن بورسعيدي في الشارع . و توقف إستكمال الحملة التثقيفية نتيجة للظروف الحالية وتعثُر رحلات المطار.
- 3- الإستخدام النسبي للوافت الإرشادية ، مستوى الخدمة والنظافة مقبول . وهناك امكانية للتسويق السياحي عبر مطار بورسعيد بنسبة 55.3% من الشركات المبحوثة وهذا مؤشر قوي يبرز السعي نحو تحقيق الفعالية المطلوبة والعمل علي ازالة المعوقات أمام دور المطار في عملية السياحة وبالتالي لايد من البحث عن عوامل جذب سياحي بالقرب من مطار بورسعيد مثل بناء قري سياحية او استغلال المساحات الخضراء او شواطئ البحر وقد أفاد المستقصي منهم ببعض ذلك. هناك نسبة 40% أو تزيد يوافقون للبحث عن عوامل جذب ومن ذلك استغلال المساحة امام المطار علي البحر لبناء قري سياحية من هذه النسبة 23.3% يوافقون بشدة علي هذا الموضوع لغرض تفعيل دور مطار بورسعيد في تنشيط السياحة . ومن العوامل التي تؤثر بشدة في زيادة فاعلية مطار بورسعيد عامل ضرورة قرب مطار بورسعيد من الأماكن السياحية وضرورة بعد المطار عن مناطق التأثير السياسي أقل العوامل هو تطوير خدمات السوق الحرة والخدمات المقدمة لزوار المطار ، بعض هذه العوامل تتاولتها كثير من الدراسات السابقة ( عبد الفتاح ، 2003 ) وأشارت إلى أنه حتي يتم تنشيط صناعة النقل الجوي لا بد وجود تكامل الخدمات في اركان المطار حتي خدمات رعاية الأطفال والمسنين وخدمات الإنترنت والترانزيت.و الاهتمام بأماكن انتظار السيارات وحركة التنقل من والي المطار.
- 4- أجوبة العاملين بشأن عوامل تفعيل دور مطار بورسعيد لأغراض التنشيط السياحي تأتي في مقدمة هذه العوامل عملية تطوير خدمات الاستقبال والتوديع للسياح القادمين والمغادرين وتنظيم الرحلات السياحية وذلك بمتوسط حسابي قدره 4.54 وانحراف معياري 1.57 . يلي ذلك عاملاً ضرورة وضع استراتيجية لتطوير مفهوم السياحة واجتذاب السياح وعامل دعم خدمة السوق الحرة والخدمات المقدمة لزوار المطار وذلك بمتوسط حسابي قدره 4.454 وانحراف معياري قدره 1.45 . ويأتي في المرتبة الأخيرة عامل ضرورة القرب من الأماكن السياحية المتوسط الحسابي 2.18 وانحراف معياري 2.5 عن الوسط الحسابي.
- 5- عدم وجود إحصائيات عن أعداد السياح القادمين عن طريق مطار بورسعيد ، نظراً لعدم تفعيل المطار سياحياً. وهناك تضارب في وجهات النظر بين مدراء شركات السياحة ، والعاملين بمطار بورسعيد ، وهيئة التنشيط السياحي ، وكل منهم لا يقدر على تحديد واجباته ، وكل منهم يعلق المشكلة على الآخر، وبالتالي عدم الوصول الي الحل الأمثل لتفعيل وإستغلال المطار سياحياً. وكذلك ضعف دور التسويق للرحلات المنتظمة .

#### التوصيات

توفير خدمة الإنترنت بشكل عاجل لمواكبة العصر، فهذه الخدمة يمكن أن تكون من مصادر الدخل غير الجوية للمطار. ووضع اللوافت الإرشادية الكافية في المطار ، مع تحسين مستوى الخدمة والنظافة . ويجب على إدارة المطار الإهتمام بتطوير الخدمات الإدارية والفنية بالمطار ومحاولة تشغيل رحلات الحج والعمرة من مطار بورسعيد على أن يتم الإعلان بكثافة مسبقا وبخاصة مع شركات وكلاء السياحة ببورسعيد.و محاولة تجهيز مطار بورسعيد لإستقبال الطائرات رحلات شارتراو بمطار مرسى مطروح وذلك بالتنسيق مع كبرى الشركات السياحية وتنظيم مجموعات للسفر بالداخل والخارج. كما يجب إستخدام التكنولوجيا الحديثة في نظم الإتصالات بين المطار والطائرات أو بين المواقع المختلفة في المطار .

كما يجب تحويل المطار إلى وحدات متكاملة متطورة بما يتضمن تطوير المطاعم ومحلات الترفيه وشركات السياحة والطيران ومحلات شراء الهدايا على مستوى عال والتي يجب أن تصمم بطريقة جمالية جذابة تغري الراكب و مودعيه بالحضور مبكرا إلى المطار و الإستمتاع بما فيه ،بالإضافة إلى توفير إمكانيات لرجال الأعمال تمكنهم من تشغيل أجهزة الكمبيوتر الخاصة بهم وإجراء إتصالاتهم و توفير أجهزة الفاكس والتليفون و الكمبيوتر لهم ، و يعتبر توفير أماكن للمسافرين من أهم مجالات التطوير، كما يجب تطوير الخدمات البنكية بأسلوب ميسر، والعمل على توفير وسائل المواصلات التي تسهل الإنتقال من و إلى المطار عن طريق التعاقد مع شركات خاصة ، مع الأخذ بعين الإعتبار أن تتناسب تكلفة التنكرة مع جميع فئات الركاب.و إنشاء مراكز تدريب بمطار بورسعيد لتأهيل العاملين بالمطار ، ورفع كفاءتهم في كافة المجالات ، بالإضافة إلى تقديم خدماته وخبراته للغير، والإدارة الجيدة تعتبر مفتاح نجاح الأعمال من خلال تحديد الأهداف ، ووضع الخطط وتنظيم الأنشطة التي من خلالها يمكن تحقيق الأهداف.

كما يجب تعزيز الأمور الأمنية المتعلقة بالزوار وربط شركات طيران على خطوط بورسعيد وتفعيل رحلات جوية من بورسعيد للعالم وتخفيف الضغط على مطار القاهرة وبرج العرب. و تنشيط السياحة في إطار عمليات الطيران بتحقيق القيود والإجراءات ليصبح تنافسية في

كل من الميدان الدولي والمحلي، ويمكن إستغلال مطار بورسعيد بوضعه الحالي ، كي ينقل المعتمرين والحجاج من مطار بورسعيد إلى مطار القاهرة

## المراجع

### أولاً: المراجع العربية

- 1- أبو السعود (2004)، "السموات المفتوحة، سياسة تكتيك في السماوات المفتوحة، أثر فتح المجالات الجوية في العالم على النقل الجوي في مصر"، عادل رجب (محرر)، مركز بحوث ودراسات الدول النامية بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، كتاب الأهرام الإقتصادي، العدد 194، القاهرة، ص 98، 31، 15، 99
- 2- القراء، يوسف سليمان أحمد(2014)، دراسة تحليلية للإعتبارات التخطيطية لموقع مطار ياسر عرفات الدولي بقطاع غزة، رسالة ماجستير، كلية الهندسة، الجامعة الإسلامية، غزة ص.ص 61-42-43
- 3- الحطاب، نرمين السيد(2007)، دور النقل الجوي في التنشيط على سواحل البحر الأحمر في مصر، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس ص.ص 52
- 4- الحطاب، نرمين السيد(2012)، استراتيجية تطوير المطارات المصرية دراسة تطبيقية على مطار الإسكندرية الدولي، رسالة دكتوراه، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس ص.ص 1-216
- 5- المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO، (2012)، المفهوم العلمي للموانئ الجوية، متاح من [www.icao.int/pages/defaults.aspx](http://www.icao.int/pages/defaults.aspx)، تاريخ الوصول: 2014/5/23
- 6- الشركة المصرية للمطارات(2014). قطاع تنمية الموارد البشرية، إدارة التنظيم والتحليل التنظيمي.
- 7- بهنسي، فاروق (2004)، أثر النقل الجوي العارض (الشارتر) على تنشيط السياحة (تحليل تطبيقي على جمهورية مصر العربية)، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، المجلد 29، العدد 58، الإسكندرية. ص 33.
- 8- بالأطرش، دلال (2015)، دور جودة خدمة النقل الجوي في كسب رضا الزبون- دراسة حالة الخطوط الجوية الج ا زنرية بمدينة ورقلة، كلية العلوم اقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير قسم العلوم التجارية، ورقلة، الجزائر
- 9- خليل، طلعت محمود (2000)، الهيئة العامة المصرية للطيران المدني الماضي والحاضر، الهيئة العامة للطيران المدني، وزارة النقل، القاهرة.
- 10- خليفة، مي منصور عبد الرازق(2008)، تفعيل دور الطيران العارض في تنشيط الحركة السياحية إلى مصر، رسالة ماجستير، كلية السياحة والفنادق، جامعة قناة السويس ص.ص 5-90
- 11- زيارة ميدانية بمحافظة بورسعيد، مكتب الدعم الفني (العلاقات العامة)، 2015.
- 12- عبده، سعيد، (2007)، جغرافية النقل (مغزاها ومرماها)، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة. ص.ص: 407-408
- 13- عبد الفتاح، محمد سمير (2003)، مدخل إلى شركات الطيران، دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة. ص.ص 13، 26
- 14- عبد المعطي، منال شوقي (2011)، جغرافية السياحة، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الإسكندرية. ص 127 : 129
- 15- عبد السميع، صبري (1980)، المشكلات التنظيمية والإدارية بالموانئ الجوية دراسة ميدانية مع التطبيق على ميناء القاهرة الجوي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، ص.ص 9-10: 12
- 16- غديري، بهية (2005)، دور النقل الجوي في التنمية الاقتصادية في مصر خلال الفترة من 1990 – 2000، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة قناة السويس ص.ص 55-5
- 17- وزارة الطيران المدني، (2015)، المطارات المصرية، متاح من: [www.civilaviation.gov.eg/airports](http://www.civilaviation.gov.eg/airports)، تاريخ الوصول 2015/8/28
- 18- مجدي، محمد (2014)، تطوير مطار بورسعيد، متاح من: [www.forum.egypt.com](http://www.forum.egypt.com)، تاريخ الوصول: 2015/4/3

## Second: English References:

- 1- Egyptian Ehcaan co.(2005), Egyptian Holding Company For Airports and Air Novigation , Egyptian Airports Company Major Egyptian International Airports. Avalibal from : <http://www.chcaan.com/main.airports.aspx> Accessed: 3/8/2014
- 2- Saunders, M. , Lewis, P. And Thornhill.A.(2009).Researcher Methods for Business , Rotolito Lonbardo, Italy. P:60
- 3- Vellas , F. and Becherel , L.,( 1995), International Tourism : An Economic Perspective, MACMILAN PRESS LTD ,London.p: 119.

## Abstract

### Activating the Role of Regional Airports in the Egyptian Tourism Sector

#### "A Case Study on Port Said Airport"

This thesis aims at activating the role of regional airports in the Egyptian tourism sector and highlighting the importance of regional airports in activating the international tourist traffic to Egyptian destinations. The study investigates the case of Port Said airport through identifying challenges and problems facing the airport. The study also highlights the importance of using strategic management for the development of regional airports and in the civil aviation sector in general. Semi-structured interviews were used with Port Said airport staff. The results show a lack of facilities suggested is a number of recommendations.

**Keywords:** Regional Airports, Air Transfer in Tourism Field, Port Said Airports.