

- المملكة العربية السعودية ، وزارة البترول والثروة المعدنية إدارة المساحة الجوية ، خريطة جغرافية لمركز الهدا ، طبعة عام 1970م ، مقياس رسم 1: 50.000 ، الرياض .
- المملكة العربية السعودية ، وزارة البترول والثروة المعدنية إدارة المساحة الجوية ، خريطة جغرافية لمركز الشفا ، طبعة عام 1970م ، مقياس رسم 1: 50.000 ، الرياض .
- المملكة العربية السعودية ، المساحة العسكرية ، خريطة جغرافية لمنطقة مكة المكرمة الإدارية ، مقياس رسم 1 : 400.000 ، الطبعة الخامسة، دت .
- المملكة العربية السعودية ، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، وكالة الوزارة لتخطيط المدن ، أطلس الأوضاع الراهنة والمخطط الهيكلي الإقليمي المقترح لمحافظة الطائف . مقياس رسم 1 : 800.000 ، 1997م ، الاستشاري اركي بلان بالتعاون مع بلدية الطائف .
- المملكة العربية السعودية ، مكتب الفارسي الاستشاري ، خريطتان جغرافيتان لمنطقة مكة المكرمة الإدارية ، بمقياس رسم 1: 400.000 ، 1: 500.000 ، طبعة 2001م ، جدة.
- المملكة العربية السعودية، مكتب الفارسي الاستشاري، أطلس المدن والمناطق بالمملكة العربية السعودية، 2002م، جدة .

### ثانياً : المراجع الأجنبية :

- Bradford, M. and Kent, W. 1992, "Human Geography", Thomson Litho Ltd, East Kilbride , Scotland .
- Baker , A. R, 1969, The Geography of Rural Settlements, The common Wealth and International Library of Science Teachnology Engineering and liberal Studies. pp. 123-132, Oxford.
- Clout, H.D., 1969 "Planning Studies in Rural Areas " R.U Cooke and J.H. Hohonson ,Trends in Geography . Oxford Press.
- Clout , H.D. , 1972, "Rural Geography" Oxford, Pergamon, Press.
- Dohrs , F E & Sommers , L M . and Peterson , D R , 1969 , Outside Readings In Geography , new york , Eleventh Printing.
- Keating, H.M, Village Types and Their Distribution In the Plain of Nattingham Geography . Vol . XX . 1935 .
- Frazier, J.W. 1982, (Editor), Applied Geography Selected Perspectives, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, U.S.A.
- Thomas J Colin, 1982, Urban Geography: A first Approach, & Herbert T. David John Wiley & Sons.
- Harold, c.1981 ,Study of Urban Geography , third edition Edward Arnold.
- James H. Johnson 1968, Urban Geography an introductory analysis.
- Mothian , Denise & Rozenblat, Celine, 1999, STRATEGIC STUDY TOWARDS NEW URBAN - RURAL PARTNERSHIP IN EUROPE, 1-10. www. Urban Studies.

\* \* \*

## **جغرافية السياحة العابرة بميناء بورسعيد**

د. عيبر إبراهيم عبد الله سراج الدين\*

**الملخص :**

يعتبر ميناء بور سعيد من الموانئ المهمة في مجال السياحة لموقعة الفريد على مدخل قناة السويس بالإضافة لموقعه على ساحل البحر المتوسط، كما يقع الميناء على طريق ملاحى يعد من أهم الطرق الملاحية

السياحية في العالم وهو شرق البحر المتوسط، وقد اكتسب الميناء أهمية في حركة الركاب السياحية من كونه ميناء تموين للسفن حيث يقوم الميناء بتموين السفن السياحية التي تجوب حوض البحر المتوسط بالوقود والمياه اللازمة لها وبالتالي وضع الميناء على الخريطة السياحية في برامج هذه السفن.

وجديراً بالذكر أن الاهتمام بحركة السياحة الوافدة عبر هذا الميناء من شأنه أن يكون له دوراً فعالاً في خدمة محافظة بورسعيد بصفة خاصة، وخاصة بعد إلغاء المنطقة الحرة وتحول معظم سكانها عن النشاط التجاري، والذي كان النشاط الاقتصادي السائد بالمحافظة إلى بعض الأنشطة الأخرى المرتبطة بالسياحة.

ومن دراسة جنسيات السفن السياحية المترددة على الميناء عام 2005 و جد أن عدد الجنسيات المترددة على الميناء 12 جنسية تقدمتهم السفن القرصية، وتلاها سفن جزر البهاما، وبنما، وإيطاليا، وسانت فنست، وبريطانيا، وبرمودا، وجزر مرشال، ومالطا، والبرتغال، واليونان، ولوكسمبورج، وألمانيا، وأيسلندا.

كما أوضحت الدراسة أن شهر نوفمبر يعد من أكثر شهور العام تنوعاً في جنسيات السفن المترددة على الميناء، ويليه شهر مارس ثم شهر أكتوبر، كما يعد شهري ديسمبر ويناير من أقل شهور العام موسمية في حركة الرحلات السياحية المترددة على الميناء، وراجع ذلك إلى ضعف حركة الرحلات السياحية البحرية بصفة عامة في فصل الشتاء، والاتجاه للنقل للجوى.

أما بالنسبة لحركة الركاب فقد أوضحت الدراسة أن : معظم ركاب السفن السياحية لا يفضلوا البقاء في مصر أكثر من فترة بقاء السفينة 12 ساعة بالميناء، كما أوضحت الدراسة أيضاً أن نحو 55.5% من الركاب عام 2005 قضوا هذه الفترة في زيارة لمدينة بورسعيد، و 39.5% قاموا بزيارة سريعة لأهم المعالم السياحية بالقاهرة والجيزة، و 2.2% تخلفوا عن الرحلة البحرية وبقوا في مصر بغرض زيارة بعض المناطق السياحية الأخرى.

\* مدرس الجغرافيا الاقتصادية، كلية الآداب - جامعة بني سويف.

بمناطق النقل السياحي بمصر كما بلغت نسبة الركاب الذين فضلوا البقاء على ظهر السفينة ولم ينزلوا منها مطلقاً سواء لزيارة مدينة بورسعيد أو القيام برحلة لأي منطقة أخرى بالجمهورية 3% فقط من إجمالي أعداد الركاب وقد بلغت السفن السياحية واليخوت القادمة من الجنوب (القناة) من دول آسيا وأفريقيا وأستراليا 11.2% بينما بلغت نسبة السفن السياحية واليخوت القادمة من الشمال (دول أوروبا وأمريكا) 88.8% من إجمالي أعداد السفن واليخوت الوافدة إلى الميناء عام 2005.

ويتقسيم معوقات الجذب السياحي بمدينة بورسعيد والتخطيط للتنمية السياحية بها فان المدينة تمتلك من المعوقات الطبيعية (الموقع الجغرافي والمناخ ومظاهر السطح) والبشرية (النقل والإرث التاريخي والحضاري وأنماط الإقامة السياحية) ما يؤهلها للتخطيط في التوسع في تجارتها السياحية عن طريق إصدار تشريع لصيانة وحماية وتطوير معوقات الجذب السياحي البارزة، وخاصة غير المماثلة لأي محافظة أخرى من محافظات الجمهورية حتى لا ندخل في منافسة قد تكون لها خطورتها على نجاحها.

وقد أوصت الباحثة في هذا الصدد بضرورة التركيز على بحيرة المنزلة والتي يعد بيئة طبيعية وبشرية لها سمات خاصة، وأوصت بضرورة مراعاة الحس البيئي، والاحتفاظ بالطابع المحلي والذي يعد من استراتيجيات التخطيط السياحي كما أوصت بضرورة العمل على التنمية السياحية العسكرية كأحد الأنماط التي تنفرد بها المحافظة عن طريق تنظيم مهرجانات عسكرية، واستعراضات عرض أفلام إعلامية عسكرية عن الحروب التي مرت بها المنطقة.

## مقدمة :

يعد النقل سبباً من أسباب قيام صناعة السياحة وازدهارها ونتيجة لها في نفس الوقت، والثابت تاريخياً أن ازدهار صناعة السياحة في أقاليم ودول العالم المختلفة قد ارتبط طردياً بتقديم طرق ووسائل

النقل<sup>(1)</sup>، وبمفهوم السياحة اليوم يمكن أن نفكر في النقل البحري كمحقق لدورين رئيسيين: القيام برحلة بمركب سياحي، والانتقال عن طريق السفن والخطوط الملاحية ذات الجدول الزمني. ويعبر ماكنوتش عن ذلك بقوله: "لقد تطور السفر بالبحر إلى منتج عائم وزادت شهرة السفر بالمراكب السياحية في السنوات الأخيرة هذا الأسلوب الرقيق للحياة والذي له سوق نامية مع زيادة الثراء وزيادة وقت الفراغ"<sup>(2)</sup>.

(1) محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1996، ص 172.  
(2) كان أول من افتتح خدمات الملاحة المنظمة بالبواخر سير صمويل كونراد عام 1840، وكان رائد الملاحة البحرية عبر الأطلنطي، ووضع أعلى مستويات الراحة والخدمة والتي اقتصرت لفترة طويلة بعبور الأطلنطي. وتعد السياحة فناً وتنمية واقتصاداً، ولابد من اعتناق الدولة للسياسة الصحيحة والقائمة على أسس علمية لتنمية السياحة بها، ولابد أن تتكامل مشروعات التخطيط بالمدن بالمشروعات السياحية في تخطيط متكامل لكي تظهر المدينة أو التجمع متناسقاً ومنسجماً بكل عناصره واستعمالاته المختلفة والتي يكمل كل منها الآخر<sup>(1)</sup>.

ويعتبر ميناء بورسعيد من الموانئ المهمة في مجال السياحة لموقعه الفريد على مشارف قناة السويس بالإضافة لموقعه على ساحل البحر المتوسط شكل رقم (1). وهكذا يقع الميناء على طريق ملاحي يعد من أهم الطرق الملاحية السياحية في العالم وهو طريق شرق البحر المتوسط، حيث يلاحظ بصفة عامة أن الغالبية العظمى للمسافرين بحراً يقضون فترات ترانزيت تستغل سياحياً في الموانئ التي تقدم خدمات للعبارات التي تقع على طريق ملاحي رئيسي<sup>(2)</sup>.

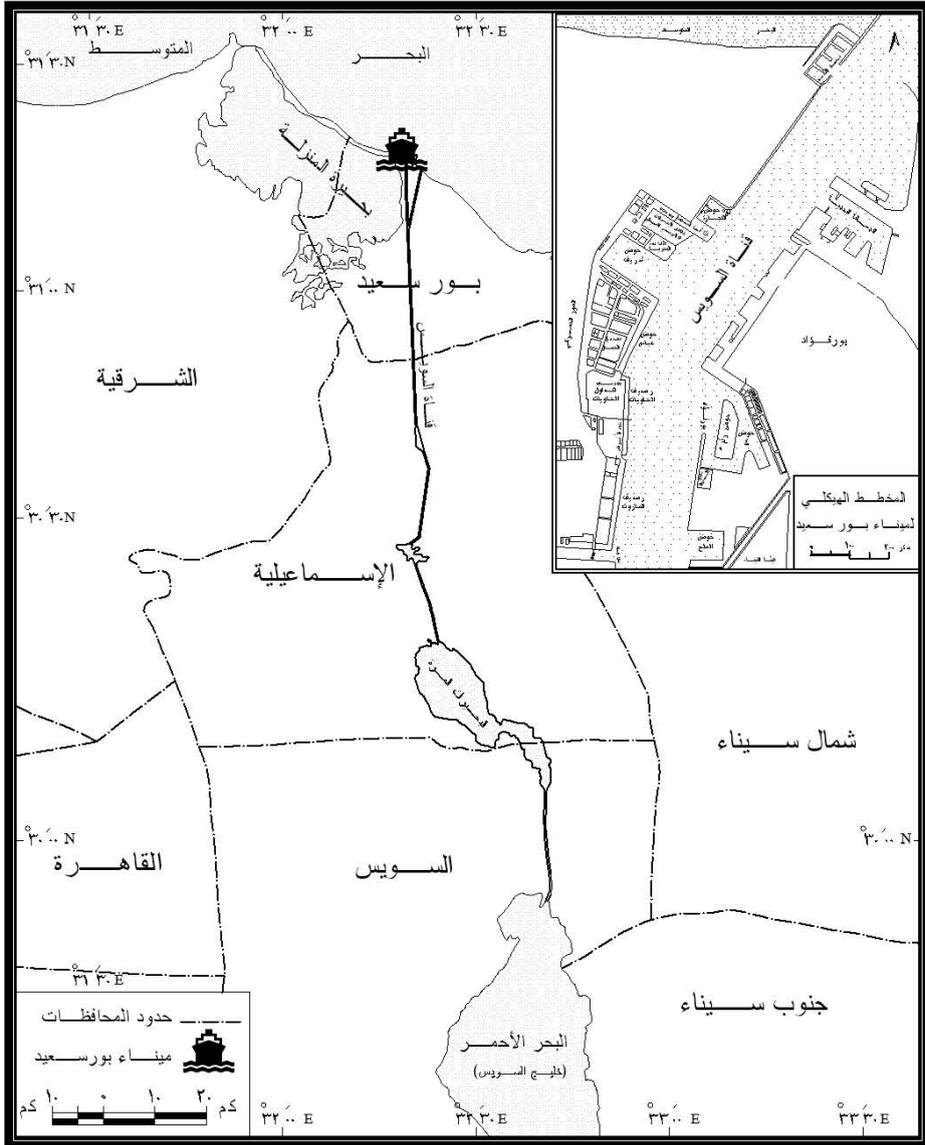
واكتسب الميناء أهمية في حركة الركاب السياحية من كونه ميناء تموين للسفن، حيث يقوم الميناء بتموين السفن السياحية التي تجوب حوض البحر المتوسط بالوقود والمياه اللازمة لها، وبالتالي وضع الميناء على الخريطة السياحية في برامج هذه السفن، وبالإضافة للخدمات التي يقدمها الميناء للسفن تم تطويره لتقديم خدمات الركاب؛ لجذب الركاب في الحركة السياحية سواء داخل محافظة بورسعيد عن طريق استغلال بعض المقومات السياحية الموجودة بالمحافظة أو إلى محافظة القاهرة في رحلات سريعة لزيارة المعالم الأثرية المهمة.

ولما كانت التنمية السياحية لا تقوم إلا في إطار نظرة اقتصادية واجتماعية شاملة، تحدد مدي تفاعل الأنشطة السياحية مع القطاعات الاقتصادية الأخرى<sup>(3)</sup>، لذلك رأيت الباحثة أن الاهتمام بحركة السياحة الوافدة عبر هذا الميناء من شأنه أن يكون له دور فعال في خدمة السياحة في مصر بصفة عامة وفي محافظة بورسعيد بصفة خاصة، وذلك بعد إلغاء المنطقة الحرة وتحول معظم سكانها عن النشاط التجاري والذي كان النشاط الاقتصادي السائد بالمحافظة إلى بعض الأنشطة الأخرى المرتبطة بالسياحة.

(1) حسين كفاوي، رؤية عصرية للتخطيط السياحي في مصر والدول النامية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987، ص 35.

(2) Burton R., Travel geography, ptman, Second édition, British, 1991, pp. 172-173.

(3) محمد صدقي علي الغماز، التنمية السياحية في محافظة شمال سيناء (دراسة جغرافية)، الجمعية الجغرافية، المجلة الجغرافية المصرية، السنة التاسعة والعشرون، العدد الثلاثون، الجزء الثاني، 1997، ص 243.



المصدر: هيئة المساحة المصرية، خرائط مقياس 1 : 100.000 لمنطقة محافظات قناة السويس، 1997.

### شكل (1) : الموقع الجغرافي لميناء بورسعيد البحري.

بتقييم دور مصر السياحي بين أكبر 40 دولة سياحية في العالم، وجد أنها تأتي في المركز الرابع والثلاثون من حيث عدد السياح والذي بلغ 3.76 مليون سائح عام 1998م ، وفي المركز السابع والعشرون من حيث تحقيق الإيرادات من السياحة 3.83 مليار دولار عام 1998م<sup>(1)</sup>، وهذا التراجع الكبير في مركز مصر يدعونا للاهتمام والتركيز علي تنمية أنماط سياحية جديدة، والتخطيط الجيد لها واستغلال أي مقومات سياحية غير مستغلة فعلياً لخلق نوع من الانتعاش للحركة السياحية، ولتحسين مركزها وترتيبها بين الدول السياحية الكبرى.

ومن مميزات تنمية السياحة لمصر أو لأي دولة نامية تنشيط حركة الاتصال والنقل بكل الموانئ البحرية والجوية والطرق مما يعمل على تنمية وتنشيط المجتمع المحلي المحيط بهذه الموانئ<sup>(2)</sup>. وعلى الرغم من ذلك مازال دور النقل البحري محدوداً في مصر في استقبال حركة السياحة الخارجية مقارنة بالنقل الجوي.

بل يلاحظ أن هناك اتجاهاً لتناقص التدرجي في حجم حركة الركاب السياحية القادمين بحراً مقارنة بحركة الركاب القادمين جواً، حيث يزداد عدد السائحين القادمين جواً باطراد، ويلاحظ ذلك بوضوح من خلال الجدول رقم (1) وشكل (2)، واللذان يوضحان تطور حركة السائحين حسب طريقة الوصول الخارجي خلال تسع سنوات من عام 1996 وحتى عام 2004، كما يتضح أيضاً ما يلي:

- تراوحت نسبة حركة السياحة الوافدة جواً خلال التسع سنوات ما بين 66.2% إلى 83.1% من إجمالي حجم حركة السائحين الوافدين بوسائل النقل المختلفة.
- بينما تراوحت نسبة حركة السياحة الوافدة بحراً ما بين 6% إلى 15.4% فقط من إجمالي حجم حركة السياحة الوافدة بوسائل النقل المختلفة خلال نفس السنوات.
- وتراجعت نسبة حركة السياحة الوافدة براً للجمهورية إلى ما بين 10.9% إلى 14.8% من إجمالي حجم حركة السياحة الوافدة بوسائل النقل المختلفة<sup>(3)</sup>.

(1) لمزيد من التفصيل راجع الملحق رقم (1)، (2).

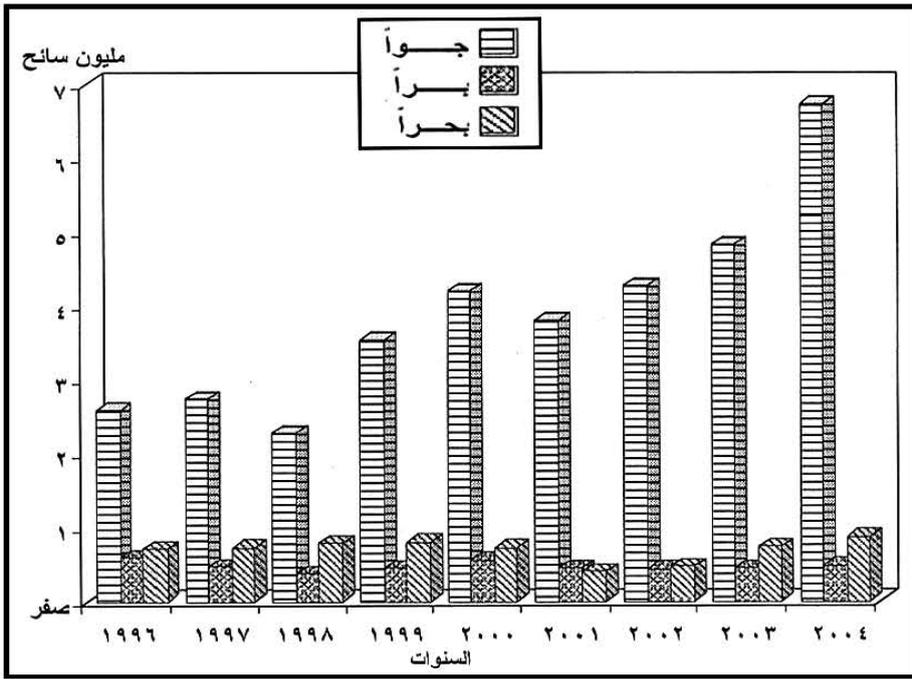
(2) حسين كفاقي، مرجع سبق ذكره، 1987، ص 44.

(3) معظم هذه الحركة تمثلها السياحة العربية الوافدة من الدول العربية.

**جدول (1) : توزيع السائحين الوافدين إلى مصر حسب الوصول عام 2004 (بالآلاف).**

2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	طريقة الوصول السنة
6736	484	428	3800	4210	3542	2281	2745	2581	جواً
83.1	80.1	82.4	81.8	76.5	73.8	66.0	69.3	66.2	%
487	455	437	451	563	455	385	478	599	بحراً
6.0	7.5	8.4	9.7	12.2	9.5	11.1	12.1	15.4	%
881	749	475	397	733	800	788	738	716	براً
10.9	12.4	9.1	8.5	13.3	16.7	22.8	18.6	18.4	%
8104	604	519	4648	5506	4797	3454	3961	3896	الجملة

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 2004، يونيو 2005، ص 306.



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا علي بيانات الجدول رقم (1).

## شكل (2) : توزيع السائحين الوافدين إلى مصر حسب الوصول عام 2004.

ويتناول هذا البحث بالدراسة حركة السياحة الوافدة عبر ميناء بورسعيد وأهم أسباب اختيار الباحثة لهذا الموضوع ما يلي :

- 1- دراسة الباحثة برسالة الدكتوراه عن النقل بإقليم قناة السويس ودوره في التنمية الاقتصادية، وقد استشعرت الباحثة أهمية هذا الموضوع وضرورة أفراد بحث خاص له حيث أن ظروف الرسالة لم تسمح بدراسته دراسة تفصيلية.
- 2- افتقار محافظة بورسعيد إلي دراسات في جغرافية السياحة وسبل تنمية السياحة بها.
- 3- إلغاء المنطقة الحرة وتحول معظم سكان بورسعيد عن الوظيفة التجارية وضرورة العمل علي خلق بعض الأنشطة الاقتصادية الأخرى ومنها النشاط السياحي والأنشطة المرتبطة به.
- 4- الاستفادة من الشخصية المميزة لمحافظة بورسعيد وغير المماثلة لأي محافظة أخرى بالجمهورية، مما يتيح التخطيط للتنمية السياحية بها.

## ويهدف البحث إلى :

- 1- الاستفادة من موقع ميناء بورسعيد والاهتمام بحركة السياح الوافدة عبر هذا الميناء.
- 2- العمل علي تنمية بعض الأنماط السياحية التي تنفرد بها المحافظة كالسياحة العسكرية وصيد ومراقبة الطيور واستغلال بحيرة المنزلة.
- 3- دراسة المقومات الطبيعية والبشرية التي يمكن استغلالها في الجذب السياحي.
- 4- دراسة وتحليل الحركة السياحية الوافدة عبر الميناء واتجاهات السياح أثناء فترة بقاء السفينة في الميناء.

## مناهج الدراسة :

اعتمدت الدراسة علي المنهج الإقليمي، فتحديد الإقليم ضروري لتنفيذ التخطيط الإقليمي الصحيح، والمنهج الموضوعي وذلك بتناول موضوع معين (السياحة) في إقليم جغرافي معين (محافظة بورسعيد)، المنهج التحليلي في التحليل والتفسير والربط، بهدف الوصول إلي النتائج المرجوة من البحث.

### مصادر البيانات :

- 1- المصادر المكتوبة وتشمل الدراسات والأبحاث والكتب والرسائل، والإحصاءات الرسمية المنشورة وغير المنشورة المتصلة بالبحث، والتي سترد في قائمة المراجع.
- 2- الخرائط وتمثل في :
  - لوحة مدينة بورسعيد السياحية، مقياس 1 : 15.000، الهيئة المصرية العامة للمساحة، 2000.
  - لوحة بورسعيد مقياس، 1 : 100.000، هيئة المساحة العسكرية، 1991 .
- 3- الدراسة الميدانية التي قامت بها الباحثة وتضمنت المقابلة الشخصية مع مدير إدارة الركاب بميناء بورسعيد، وموظفي العلاقات العامة ببعض الفنادق، بالإضافة إلي استمارة الاستبيان ملحق رقم (3)، حيث تم توزيع 300 استمارة استبيان بفندق هنان وسونسستا والغزال، وقريتي النورس وكناري.

وقامت الباحثة بعرض المادة العلمية مستعينة بالأسلوب الإحصائي متمثلاً في الجداول والأرقام، والأسلوب الكارتوجرافي المتمثل في الخرائط والرسوم البيانية، بالإضافة إلي الصور الفوتوغرافية.

### أولاً : تخطيط ميناء بورسعيد وأهميته في استقبال حركة السياحة :

أنشئ ميناء بورسعيد عام 1869 وصممت أرصفته في الأساس لاستقبال سفن البضائع العامة، ويتكون ميناء بورسعيد شكل رقم (2) من ثمانية أحواض متعددة الأغراض على النحو التالي :

الحوض الخارجي، حوض التجارة، حوض الترسانة، حوض شريف، حوض عباس، حوض حسين، وحوض الاتصال، حوض الملح، ويستخدم حوض الترسانة في استقبال حركة سياحة اليخوت<sup>(1)</sup>، حيث تم تجهيزه لاستيعاب أكثر من 70 يخت بأطوال من 13-18م.

بالإضافة إلى إضاءة كافية وجميع معدات السلامة والصالات الجمركية ومكاتب لإنهاء إجراءات الوصول والمغادرة.

بالإضافة للأحواض السابقة يشمل ميناء بورسعيد مرسى لسفن الركاب السياحية يخدم هذا المرسى 3 أرصفة بإجمالي أطوال 400 متر تستقبل سفناً حتى أطوال 200م بغاطس 10م، فضلاً عن توافر مرط بطول 325 م يمكنه استقبال سفن بأطوال 200-300م وغاطس 35 قدم، والمحطة مجهزة بصالات استقبال الركاب متكاملة التجهيزات والخدمات (صورة 1).

---

(1)أكاديمية النقل البحري، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، ميناء بورسعيد عام 2000، تقرير رقم 18-5318، ص3.



صورة (1) : المرسى السياحي بميناء بورسعيد

ويشمل المرسى السياحي بميناء بورسعيد كافة الخدمات التي يحتاج إليها السائح من جمارك وبنوك وجوازات ومكاتب اتصال ومكاتب ملاحية.

ويستقبل الميناء كبرى السفن السياحية في رحلات أسبوعية منتظمة، بالإضافة لقدرة المرسى على استقبال 4 سفن سياحية يومية<sup>(1)</sup>.

وقد تم تطوير سور المرسى السياحي وتحويله إلى ممشى سياحي. على امتداد شارع فلسطين بطول (720 م) لإضافة واجهة حضارية للمنطقة، ويضم هذا الممشى محلات البمبوتية ومكاتب الملاحة وكافة الخدمات السياحية من بنوك وشرطة وجمارك.

### ثانياً : حركة السفن السياحية بميناء بورسعيد :

يستقبل ميناء بورسعيد السفن الكبيرة واليخوت التي تجوب العديد من دول البحر المتوسط، فعلى الرغم من التطور في استخدام الطائرات في أغراض السياحة واستقطابها لأعداد كبيرة من

(1) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن ميناء بورسعيد عام 2005، بيانات غير منشورة. السائحين لازال استخدام النقل البحري في أغراض السياحة له سوق جيدة نظراً لما تتصف به من مميزات التمتع بأشعة الشمس وتعدد وسائل الترفيه والتوقف في عدة موانئ تقع على الطريق البحري، وتمكن السياح من التعرف على بلدان متنوعة وشعوب وثقافات متباينة الخصائص خلال الرحلة الواحدة. كما تمكن وسائل النقل البحري المسافرين عليها من حمل كل ما يرغب في استخدامه أو التمتع به خلال رحلته من أمتعة وأغراض بصرف النظر عن حجمها ووزنها<sup>(1)</sup>.

### 1) تطور حركة السفن السياحية بميناء بورسعيد :

يلاحظ من دراسة الجدول رقم (2) والشكل رقم (3) تطور حركة السفن السياحية المترددة على ميناء بورسعيد خلال عشرين عاماً أن هناك فترتان ميزتا هذا التطور، الفترة الأولى وتشمل تسع سنوات (من عام 1986 وحتى عام 1994م) تميزت هذه الفترة بالتزايد التدريجي في أعداد السفن السياحية

المرتددة على الميناء حيث تراوحت نسبة التزايد السنوي ما بين 18%، 47% باستثناء عامي (1991-1993) والتي انخفضت فيهما أعداد السفن المرتددة على الميناء مقارنة بالأعوام السابقة لهما بنسب 14%، 11.5% على الترتيب. ويرجع ذلك بالدرجة الأولى إلى بعض الأحداث الإرهابية التي استهدفت قطاع السياحة في مصر وتحذيرات الإعلام الغربي بأن مصر مقصد سياحي غير آمن. هذا بالإضافة إلى غزو العراق للكويت والأحداث التي صاحبتة.

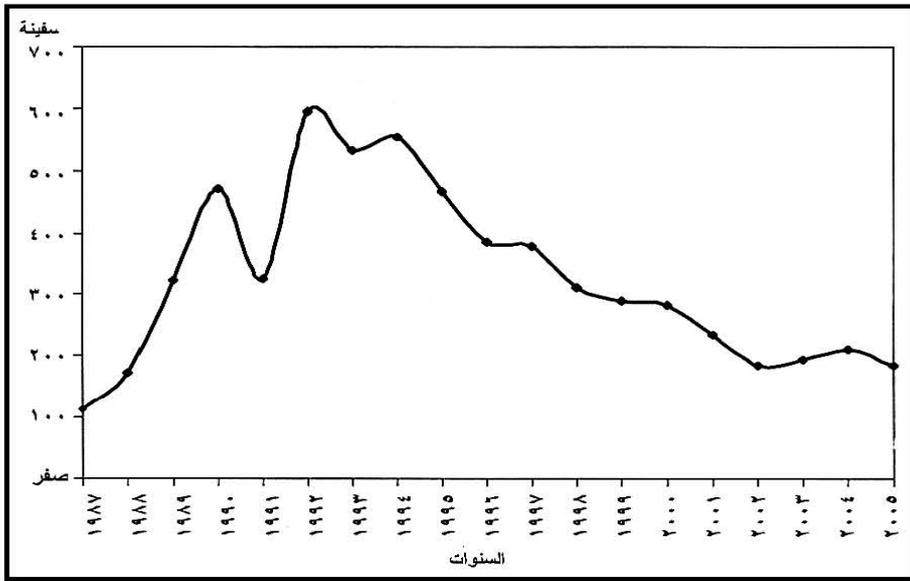
وعلى النقيض من الفترة الأولى تميزت الفترة الثانية والتي شملت إحدى عشر سنة (1995-2005) بالتناقص التدريجي في أعداد السفن المرتددة على الميناء حيث تراوحت نسب هذا التناقص ما بين 2% عام 2001م، 27% عام 2002م، ويرجع هذا التناقص الكبير عام 2002م نتيجة للأحداث الإرهابية العالمية التي تمثلت في تدمير مركز التجارة العالمي بالولايات المتحدة، وما استتبعه من تناقص في حجم الحركة السياحية العالمية وخاصة إلى الدول الإسلامية والعربية، وجدير بالذكر أن السنوات التالية لعام 2002م شهدت ارتفاعاً ملحوظاً في حركة السفن السياحية حيث ارتفع حجم الحركة 5% عام 2003، 8% عام 2004 مقارنة بالأعوام السابقة لهما إلا أنه ما لبث أن تناقص هذا الارتفاع مرة أخرى عام 2005م.

(1) محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، 1996، ص 187.

**جدول (2) : تطور حركة السفن السياحية المرتددة على ميناء بورسعيد خلال الفترة (1986 - 2005).**

السنة	العدد	السنة	العدد
1986	101	1996	384
1987	112	1997	377
1988	172	1998	310
1989	323	1999	290
1990	470	2000	283
1991	326	2001	234
1992	594	2002	184
1993	532	2003	193
1994	554	2004	210
1995	465	2005	184

المصدر: الجدول من تجميع الباحثة اعتماداً على إحصاءات هيئة ميناء بورسعيد، إدارة الركاب، إحصاءات غير منشورة.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على بيانات الجدول رقم (2).

شكل (3) : تطور حركة السفن السياحية المترددة على ميناء بورسعيد خلال الفترة (1986-2005).

## 2) جنسيات السفن السياحية :

تعد دراسة أسواق السياحة الدولية الوافدة لها أهميتها في معرفة التغيرات التي تحدث في حركة السائحين الوافدين ، وتأثير الأحداث السياسية أو الاقتصادية، هذا بالإضافة للتخطيط السياحي لاحتياجات كل جنسية من إقامة أو أنماط السياحة المفضلة، هذا بالإضافة للبحث عن أسواق جديدة لمغريات العرض السياحي<sup>(1)</sup>.

بلغ عدد جنسيات السفن المترددة على ميناء بورسعيد 12 جنسية موزعة كما يوضحها الجدول رقم (3) والشكل (4) كالآتي:

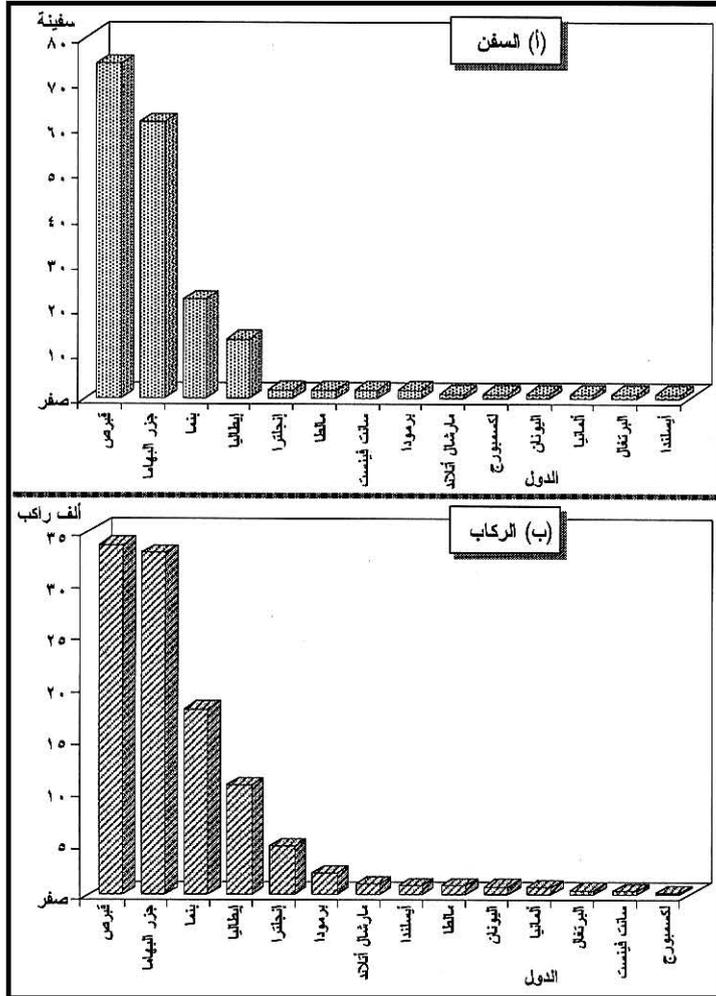
جدول (3) : توزيع عدد السفن السياحية والركاب حسب الجنسية بميناء بورسعيد عام 2005م.

عدد الركاب	عدد السفن	الجنسية
33679	74	قبرص
32948	61	جزر البهاما
17926	22	بنما
10555	13	إيطاليا
4650	2	إنجلترا
1058	1	مارشال أتلاند
885	2	مالطا
399	2	سانت فينسنت
154	1	لكسمبورج
810	1	اليونان
757	1	ألمانيا
425	1	البرتغال
2038	2	برمودا
933	1	أيسلندا

107217	184	الإجمالي
--------	-----	----------

المصدر: من تجميع الباحث اعتماداً على بيانات الهيئة العامة لميناء بورسعيد، الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب، إحصاءات غير منشورة.

(1) محمد الفتحي بكر محمد، جغرافية مصر السياحية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2004، ص 169.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجدول رقم (3).

شكل (4) : التوزيع العددي للسفن السياحية والركاب حسب الجنسية

بميناء بورسعيد عام 2005م.

- شغلت السفن القبرصية المرتبة الأولى في ترددات السفن السياحية بميناء بورسعيد حيث بلغت 4 سفن بلغ عدد مرات تردها على الميناء 74 مرة بنسبة 40% من إجمالي حركة تردد السفن السياحية على الميناء عام 2005، وبلغ عدد الركاب القادمين عليها 33679 راكباً يمثلون نحو 31.4% من إجمالي ركاب السفن السياحية المترددة على الميناء.
- تلتها سفن جزر البهاما في المرتبة الثانية، حيث بلغ عددها 14 سفينة وبلغ عدد مرات تردها 61 مرة بنسبة 33% من إجمالي تردد السفن السياحية على الميناء، وقد عليها 32948 راكباً مثلاً نحو 30.7% من إجمالي ركاب السفن السياحية المترددة على الميناء.
- شغلت السفن البنمية المرتبة الثالثة في ترددات السفن السياحية على ميناء بورسعيد حيث بلغ عددها 4 سفن، بلغ عدد مرات قدومها 22 مرة بنسبة تردد 12% من إجمالي السفن المترددة على

الميناء عام 2005 حاملة 17926 راكباً مثلوا نحو 16.7% من إجمالي ركاب السفن السياحية المترددة على الميناء.

- بلغ عدد السفن الإيطالية المترددة على الميناء 4 سفن بلغ عدد مرات قدومها 13 مرة بنسبة تردد 7% حاملة 10555 راكب يمثلون نحو 9.8% من إجمالي ركاب السفن السياحية المترددة على الميناء.

- تردد على الميناء سفينة واحدة فقط من سفن سانت فنسنت بلغ عدد مرات قدومها خلال عام 2005 مرتين بنسبة تردد 1% حاملة نحو 0.4% فقط من جملة ركاب السفن السياحية الوافدة إلى الميناء.

- بلغ عدد السفن البريطانية المترددة على الميناء سفينتين فقط بلغ عدد مرات قدومها 4 مرات فقط بنسبة تردد 2%، حاملة 4650 راكب مثلوا 4.3% من إجمالي ركاب السفن السياحية القادمة للميناء عام 2005.

- تردد على الميناء سفينة واحدة من سفن برمودا بلغ عدد مرات قدومها للميناء مرتين بنسبة تردد 1% فقط حاملة 1.9% من إجمالي ركاب السفن السياحية الوافدة للميناء عام 2005.

- بلغ عدد سفن مارشال أيلاند سفينة واحدة بلغ عدد مرات قدومها للميناء مرة واحدة بنسبة 0.5% فقط من إجمالي تردد السفن السياحية على ميناء بورسعيد عام 2005 حاملة 1.8% من إجمالي ركاب السفن السياحية.

- بلغ عدد سفن مالطا المترددة على الميناء سفينتين، بلغ عدد مرات قدومها للميناء مرتين (مرة واحدة لكل منهم) بنسبة 1% من إجمالي تردد السفن السياحية على ميناء بورسعيد، وفد عليهما 885 راكباً يمثلون 0.8% من إجمالي ركاب السفن السياحية.

- أقتصرت عدد السفن البرتغالية المترددة على الميناء سفينة واحدة، بلغ عدد مرات قدومها مرة واحدة حاملة 0.4% فقط من إجمالي ركاب السفن السياحية.

- بلغ عدد السفن اليونانية المترددة على الميناء سفينة واحدة بلغ عدد مرات قدومها مرة واحدة بنسبة تردد 0.5%، حاملة نحو 0.7% من إجمالي ركاب السفن السياحية.

- بلغ عدد سفن لوكسمبورج سفينة واحدة بلغ عدد مرات قدومها مرة واحدة، حاملة 0.1% فقط من إجمالي ركاب السفن السياحية المترددة على الميناء.

- بلغ عدد السفن الألمانية المترددة على الميناء سفينة واحدة بلغ عدد مرات قدومها مرة واحدة، حاملة 0.7% من إجمالي ركاب السفن السياحية الوافدة للميناء.

- بلغ عدد السفن الأيسلندية المترددة على الميناء سفينة واحدة بلغ عدد مرات قدومها مرة واحدة حاملة 0.9% من إجمالي ركاب السفن السياحية الوافدة للميناء.

### (3) موسمية حركة السفن السياحية :

يلاحظ من الجدول رقم (4) ما يلي:

بصفة عامة يعد شهر نوفمبر من أكثر شهور العام تنوعاً في جنسيات السفن المترددة على الميناء حيث ترددت على الميناء سفن تتبع 10 جنسيات قامت بسبع عشرة رحلة وجدير بالذكر أن هناك أربع جنسيات اقتصرت رحلاتها على شهر نوفمبر فقط ويلي شهر نوفمبر شهر مارس والذي شمل 7 جنسيات قامت بثلاث عشرة رحلة للميناء، ثم تلاه شهر أكتوبر والذي شمل 5 جنسيات قامت بإثنتان وعشرون رحلة بحرية، ثم شهر أغسطس 4 جنسيات قامت بتسع عشرة رحلة بحرية للميناء. ويعد شهري ديسمبر ويناير من أقل شهور العام موسمية في حركة الرحلات السياحية للميناء ويرجع هذا إلى ضعف حركة الرحلات السياحية البحرية بصفة عامة في فصل الشتاء والاتجاه للنقل الجوي.

- انحصر تردد السفن الإيطالية على الميناء في ستة أشهر شملت شهور الشتاء والربيع والخريف من نوفمبر حتى أبريل، وانعدم تردها تماماً خلال فصل الصيف من شهر مايو وحتى شهر أكتوبر .
- بلغ تردد السفن القبرصية على الميناء تسعة أشهر شملت جميع أشهر العام باستثناء اشهر الشتاء (ديسمبر، يناير، فبراير).
- استمر تردد سفن جزر البهاما خلال جميع شهور العام باستثناء شهر واحد فقط هو شهر فبراير، وجدير بالذكر أن حجم الحركة السياحية على سفن جزر البهاما قد انخفض انخفاضاً ملحوظاً خلال شهور الشتاء سواء من حيث عدد الرحلات، وعدد الركاب، بينما تزايد عدد الرحلات وعدد الركاب بشكل ملحوظ خلال شهور أبريل ومايو ويونيو .
- اقتصرت حركة سفن مالطة على شهري فبراير ومارس فقط.
- بلغ تردد سفن بنما على الميناء سبعة أشهر شملت شهور الصيف من يونيو وحتى نوفمبر بالإضافة لشهر مارس.
- اقتصرت حركة السفن الإنجليزية على شهري مارس ونوفمبر فقط بواقع رحلة واحدة لكل شهر مما يعنى ضعف موسمية حركة السفن الإنجليزية.

جدول (4) : موسمية حركة السفن السياحية بميناء بورسعيد خلال شهر عام 2005.

الشهر	الجنسية	عدد الرحلات	عدد الركاب	الشهر	الجنسية	عدد الرحلات	عدد الركاب
يناير	إيطاليا جزر البهاما	2 2	1901 1522	أغسطس	قبرص جزر البهاما بنما اليونان	8 5 5 1	4139 3488 3531 810
الإجمالي		4	3423	الإجمالي		19	11968
فبراير	إيطاليا مالطا سانت فنسنت	3 1 1	2667 336 198	سبتمبر	قبرص جزر البهاما بنما	10 3 5	4899 1415 3717
الإجمالي		5	3201	الإجمالي		18	10031
مارس	إيطاليا بنما إنجلترا جزر البهاما مالطا قبرص أيسلندا	2 1 1 5 1 2 1	1556 1191 2081 1791 549 549 933	أكتوبر	قبرص جزر البهاما برمودا لكسمبورج بنما	14 5 1 1 1	7771 3728 1095 154 1206
الإجمالي		13	8650	الإجمالي		22	13954
أبريل	جزر البهاما قبرص إيطاليا	13 9 1	6525 2899 806	نوفمبر	قبرص جزر البهاما سانت فنسنت برمودا بنما ألمانيا إيطاليا البرتغال إنجلترا مارشال أيلاند	5 4 1 1 1 1 1 1 1 1	1651 2494 201 943 2396 757 716 425 2569 1058
الإجمالي		23	10230	الإجمالي		17	13210
مايو	جزر البهاما قبرص	10 10	4034 3897	ديسمبر	إيطاليا جزر البهاما	4 1	2909 644
الإجمالي		20	7931	الإجمالي		5	3553
يونيو	قبرص جزر البهاما بنما	10 9 5	4704 4494 3518	إجمالي حركة السفن السياحية		184	107217 راكب
الإجمالي		24	12716	رحلة		184	107217 راكب
يوليو	قبرص جزر البهاما بنما	6 4 4	3170 2813 2367	الإجمالي		14	8350

المصدر: الهيئة العامة لميناء بورسعيد، إدارة الركاب، بيانات غير منشورة، تاريخ البيان، يونيو 2006.

- اقتصرت حركة سفن سانت فنسنت على شهري فبراير ونوفمبر فقط بواقع رحلة واحدة لكلاً من الشهرين.
- اقتصرت رحلات أيسلندا على رحلة واحدة خلال شهر مارس. واليونان على رحلة واحدة خلال شهر أغسطس. ولكسمبورج على رحلة واحدة خلال شهر أكتوبر.
- اقتصرت رحلات برمودا وألمانيا والبرتغال ومارشال أيلاند على رحلة واحدة لكل منهم خلال شهر نوفمبر.

ثالثاً : حركة الركاب السياحية :

يصنف النمط السياحي لنوعية السائحين الوافدين عبر ميناء بورسعيد بنمط سياحة التنقل. وهو نمط سياحي غير ثابت، حيث ينتقل السائح لأكثر من مكان وأكثر من دولة خلال الرحلة السياحية الواحدة تبعاً للبرنامج السياحي المعد لذلك، ويشترط في هذا النوع من السياحة ألا تتجاوز مدة إقامة السائح في المكان الواحد خمس ليال. ويقبل على هذا النمط عادة فئات السن الصغيرة والمتوسطة من السياح - خلال شهور الصيف بوجه خاص لتركز العطلات السنوية به<sup>(1)</sup>.

وقد أوضحت الدراسة الميدانية لنوعية السائحين الوافدين عبر ميناء بورسعيد حيث وجد أن 45% من إجمالي الحركة لفئات سن أقل من 25 سنة .

25%	من إجمالي الحركة	لفئات سن من 25 - 29 سنة.
20%	من إجمالي الحركة	لفئات سن من 30 - 35 سنة.
10%	من إجمالي الحركة	لفئات سن أكثر من 35 سنة <sup>(2)</sup> .

### (1) تطور حركة الركاب السياحية بميناء بورسعيد :

يلاحظ من تحليل الجدول رقم (5)، شكل (5) الخاص بتطور أعداد ركاب السفن السياحية القادمين والمغادرين الارتفاع البسيط في أعداد الركاب المغادرين للميناء على السفن السياحية مقارنة بأعداد الركاب القادمين عليها باستثناء عامي 1996، 1999، ويتضح من ذلك أن معظم ركاب السفن السياحية لا يفضلون البقاء في مصر أكثر من فترة بقاء السفينة 12 ساعة فقط بميناء بورسعيد؛ وتؤكد ذلك الدراسة الميدانية، حيث أوضحت أن نسبتهم نحو 90% من إجمالي العينة<sup>(3)</sup>.

(1) خميس الزوكة ، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، مرجع سبق ذكره ، 1996 ، ص 89.

(2) النسب من حساب الباحثة اعتماداً على بيانات استمارة الاستبيان (300 استمارة) ملحق رقم (3).

(3) 300 استمارة استبيان، لمزيد من التفصيل انظر ملحق رقم (3).

ويرجع السبب في ارتفاع عدد الركاب المغادرين نسبياً مقارنة بعدد الركاب القادمين لانضمام بعض السائحين المتخلفين من رحلات سابقة<sup>(1)</sup> لزيارة بعض المناطق الأثرية بالأقصر وأسوان والتي تستدعي البقاء لفترة أطول من فترة بقاء السفينة ، بالإضافة لانضمام بعض الركاب المصريين لعمل رحلات سياحية علي متن هذه السفن<sup>(2)</sup>.

### جدول (5) : تطور حركة السفن والركاب السياحية لميناء بورسعيد من 1986 حتى 2005م.

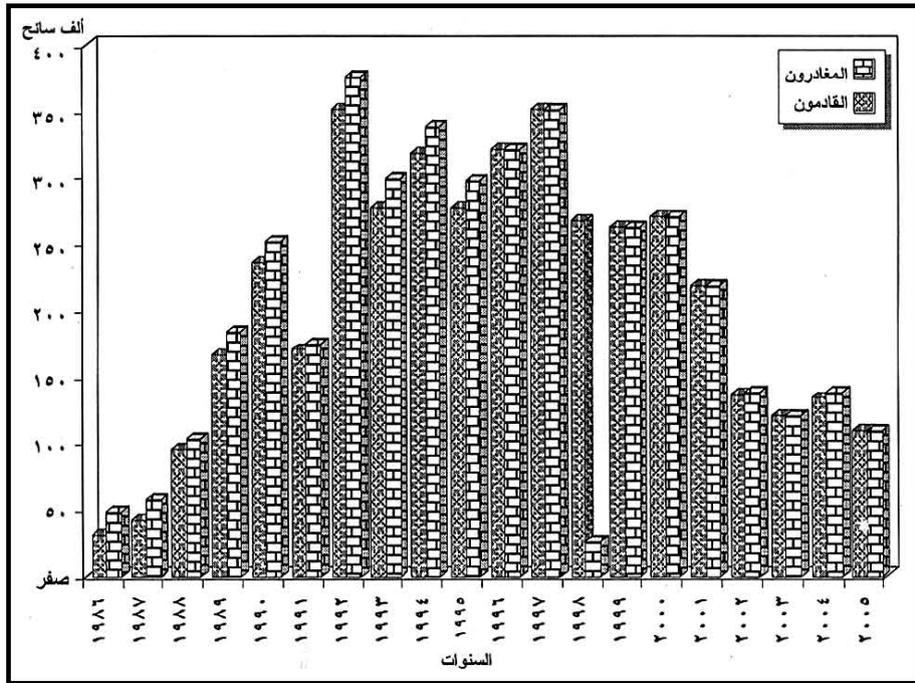
السنة	عدد السفن	عدد الركاب	
		القادمون	المغادرون
1986	101	30352	48503
1987	112	41422	57530
1988	172	95575	103379
1989	323	166271	183713
1990	470	235628	251744
1991	326	170062	173927
1992	594	350556	376009
1993	532	276581	298429
1994	554	316882	338304
1995	465	276254	296545
1996	384	320192	320186

عدد الركاب		عدد السفن	السنة
المغادرون	القادمون		
350436	350516	377	1997
26710	266418	310	1998
261760	261900	290	1999
270532	270412	283	2000
218786	218048	234	2001
137876	136923	184	2002
120699	121221	193	2003
137197	133867	210	2004
110218	107217	184	2005

المصدر: الهيئة العامة لميناء بورسعيد، الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب، بيانات غير منشورة .

(1) استمارة استبيان ، ملحق رقم (3).

(2) من واقع المقابلة الشخصية مع مدير إدارة حركة الركاب بميناء بورسعيد في يونيو 2006.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على بيانات الجدول رقم (5).

شكل (5) : حركة الركاب السياحية لميناء بورسعيد من 1986 حتى 2005.

(2) موسمية حركة الركاب السياحية خلال شهور العام :

يعد النشاط السياحي في غالبية نشاطاً موسمياً، وهناك عوامل عديدة تؤدي إلى الموسمية أهمها تركيز الأجازات في موسم معينة<sup>(1)</sup>، بالإضافة للعديد من العوامل الجغرافية لكل من الدول المصدرة والمستقبل للسياح حيث تختلف موسمية السياحة حسب جنسية السياح.

ويمكن دراسة موسمية السياحة الوافدة عبر ميناء بورسعيد من خلال تتبع أعداد السائحين وجنسياتهم، حيث يتضح من الجدول رقم (6)، وشكل (6) ما يلي:

(1) حسام الدين جاد الرب، التنمية السياحية في محافظة الفيوم، الجمعية الجغرافية، المجلة الجغرافية المصرية، السنة السادسة والثلاثون، العدد الثالث والأربعون، الجزء الأول، 2004، ص 256.

جدول (6) : تطور حركة ركاب السفن السياحية حسب الجنسية خلال شهر عام 2005.

الشهر	الجنسية	عدد الركاب	الشهر	الجنسية	عدد الركاب		
يناير	إيطاليا	1901	أغسطس	قبرص	4139		
	جزر البهاما	1522		جزر البهاما	3488		
				بنما	3531		
				اليونان	810		
الإجمالي		3423	الإجمالي		11968		
فبراير	إيطاليا	2667	سبتمبر	قبرص	4899		
	مالطا	336		جزر البهاما	1415		
	سانت فينتست	198		بنما	3717		
الإجمالي		3201	الإجمالي		10031		
مارس	إيطاليا	1556	أكتوبر	قبرص	7771		
	بنما	1191		جزر البهاما	3728		
	إنجلترا	2081		برمودا	1095		
	جزر البهاما	1791		لكسمبورج	154		
	مالطا	549		بنما	1206		
	قبرص	549					
	أيسلندا	933					
الإجمالي		8650	الإجمالي		13954		
أبريل	جزر البهاما قبرص إيطاليا	6525 2899 806	نوفمبر	قبرص	1651		
				جزر البهاما	2494		
				سانت فنسنت	201		
				برمودا	943		
				بنما	2396		
				ألمانيا	757		
				إيطاليا	716		
				البرتغال	425		
				إنجلترا	2569		
				مارشال أيلاند	1058		
الإجمالي		10230	الإجمالي		13210		
مايو	قبرص	3897	ديسمبر	إيطاليا	2909		
	جزر البهاما	4034		جزر البهاما	644		
الإجمالي		7931	الإجمالي		3553		
يونيو	قبرص جزر البهاما بنما	4704 4494 3518	إجمالي حركة السفن السياحية	107217			
						الإجمالي	12716
						قبرص	3170
	جزر البهاما	2813					
بنما	2367						
الإجمالي		8350					

المصدر: الهيئة العامة لميناء بورسعيد، الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب، بيانات غير منشورة .



- يلاحظ الثبات النسبي في حجم حركة الركاب أثناء فصلى الربيع والصيف، كما يلاحظ أيضاً أن معظم هذه الحركة لركاب جزر البهاما وقبرص وإيطاليا.

#### رابعاً : حركة السياحة الوافدة عبر الميناء داخل الجمهورية :

تتحصر حركة السائحين الوافدين عبر ميناء بورسعيد في اتجاهين؛ أولهما زيارة لمدينة بورسعيد والثاني الذهاب في رحلة سريعة إلى محافظة القاهرة، كما أوضحت الدراسة أيضاً أن هناك نسبة من السائحين تفضل البقاء على ظهر السفينة وعدم النزول منها على الإطلاق أثناء فترة بقائها بالميناء، ويقودنا هذا إلى الإشارة لضرورة التخطيط للتسويق السياحي الجيد حيث نستطيع أن نقول أن شركات التسويق السياحي العالمية عبارة عن احتكارات كبيرة تسيطر على السوق السياحية العالمية لمصلحتها ولا يكون نصيب مصر إلا الفتات من تلك الحركة السياحية العالمية . لذلك يجب أن تكسر هذه الاحتكارات وندخل السوق العالمية، وذلك بتحويل مكاتب مصر السياحية التابعة لوزارة السياحة في الخارج إلى شركات تسويق سياحي تستطيع أن تؤثر في السوق السياحي حتى لا تكون مجرد مكاتب استعلامات<sup>(2)</sup>. ففي الحقيقة أن حركة السياحة إلى بورسعيد حركة عفوية، لم تقم بالدعاية لها ولم تخدمها هذه الشركات ولو بالحد الأدنى للخدمة.

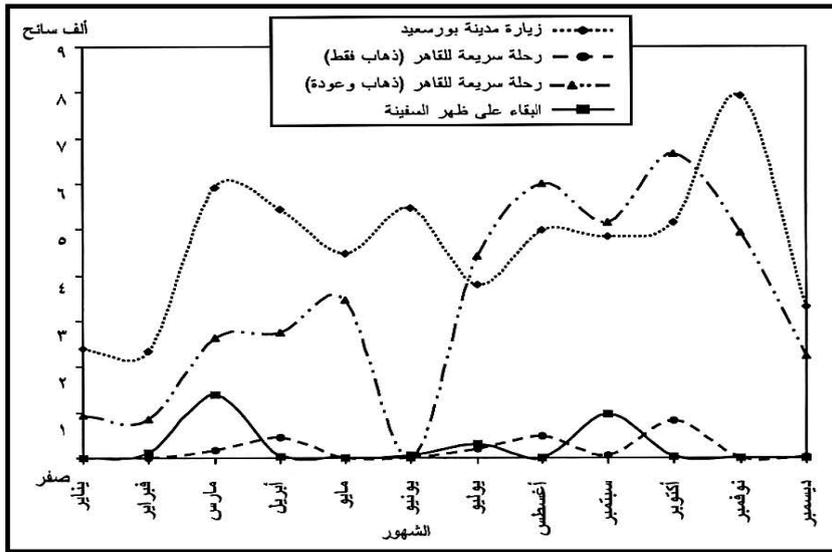
(1) كوبر، ترجمة محمود ربيع عبد الله الملط، جغرافية النقل البحري، أكاديمية النقل البحري بالاشتراك مع منشأة المعارف، الإسكندرية، د0ت ص 114-115.

(2) حسين كفافى، رؤية عصرية لخريطة مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990، ص213.

جدول (7) : حركة ركاب السفن السياحية واليخوت بميناء بورسعيد خلال شهر عام 2005.

الشهر	زيارة مدينة بورسعيد	رحلة سريعة لمحافظة القاهرة والجيزة		البقاء على ظهر السفينة
		ذهاب فقط	ذهاب وعودة	
يناير	2397	11	935	-
فبراير	2338	-	861	-
مارس	5920	170	2634	111
أبريل	5426	463	2740	1377
مايو	4469	-	3451	20
يونيو	5469	-	-	4
يوليو	3790	200	4424	45
أغسطس	4976	488	6014	322
سبتمبر	4841	49	5158	5
أكتوبر	5153	816	6645	975
نوفمبر	7931	-	4922	36
ديسمبر	3302	18	2239	9
الإجمالي*	56012	2215	40023	2904

الجدول من تجميع الباحثة اعتماداً على بيانات مصدرها الهيئة العامة لميناء بورسعيد، إدارة الركاب، بيانات غير منشورة.  
\* الإجمالي بدون طاقم السفينة.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على بيانات الجدول رقم (7).

شكل (7) : حركة ركاب السفن السياحية واليخوت بميناء بورسعيد خلال شهور عام 2005.

يتضح من الجدول (7)، وشكل (7) ما يلي:

- قيام نحو 55.5% من إجمالي الركاب الوافدين إلى الميناء بزيارة لمدينة بورسعيد فقط، بينما قام 39.5% بزيارة سريعة لمحافظة القاهرة والجيزة لزيارة أهم المعالم الأثرية بهما، قد تخلف 2.2% عن الرحلة البحرية ويقوا بمصر بغرض زيارة بعض المناطق السياحية الأخرى بمصر (الأقصر وأسوان والبحر الأحمر)، وقد تراوحت مدة إقامتهم بهذه المناطق ما بين أسبوع وأسبوعين<sup>(1)</sup>، كما بلغت نسبة الركاب الذين فضلوا البقاء على ظهر السفينة ولم ينزلوا منها مطلقاً سواء لزيارة مدينة بورسعيد أو القيام برحلة سريعة لزيارة معالم القاهرة والجيزة 3% من إجمالي أعداد الركاب.
- ارتفعت نسبة السياح الزائرين لمدينة بورسعيد معظم شهور العام مقارنة بالأعداد التي زارت القاهرة والجيزة باستثناء أربعة شهور (يوليو، أغسطس، سبتمبر، أكتوبر) زادت فيها نسبة السياح الذين قاموا بزيارة مدينة القاهرة كما ارتفعت أثناء هذه الشهور أيضاً نسبة السياح الذين تخلفوا عن استكمال الرحلة البحرية ويقوا بالقاهرة ومنها قاموا برحلات لمناطق أخرى بالجمهورية.
- تنوعت جنسيات السائحين الذين فضلوا البقاء على ظهر السفينة وتقدمتهم سفن جزر اليهاما والتي تحمل على متنها سائحون أمريكيان حيث بلغت نسبتهم 85% من إجمالي أعداد السائحين الذين فضلوا البقاء على ظهر السفينة، وتلاههم الركاب اليونانيون والتي بلغت نسبتهم 11%، وركاب اليخوت 4% من إجمالي أعداد السائحين الباقين على ظهر السفينة<sup>(2)</sup>.

#### خامساً: تقييم مقومات الجذب السياحي بالمدينة والتخطيط للتنمية السياحية بها:

كتب "بيترز" أنه بدون دراسة وافية لما تمتلكه دولة ما من مقومات سياحية وبدون تقييمها في ضوء أنماط السياحة المنتظرة في المستقبل، لا يمكن للدول أن تبدأ بالتخطيط للتوسع في تجارتها السياحية في المستقبل، إذن فمن الأهمية بمكان إعداد تقييم دقيق جداً لكل مقومات الجذب الطبيعية، تاريخية، ثقافية التي تمتلكها منطقة ما، وتبعاً لهذا الحصر من الضروري إصدار تشريع لصيانة وحماية وتطوير مقومات الجذب الطبيعية والبشرية البارزة<sup>(3)</sup>.

(1) استمارة الاستبيان، ملحق رقم (3).

(2) الهيئة العامة لميناء بورسعيد، إدارة الركاب، بيانات غير منشورة.

(3) هـ. روبنسون، جغرافية السياحة، ترجمة: محبات إمام، الجزء الأول، دار المعارف، القاهرة، 1985، ص 237.

## (أ) المقومات الطبيعية :

يعد الموقع الجغرافي والمناخ ومظاهر السطح من أهم المقومات الطبيعية للتنمية بالمحافظة وفيما يلي دراسة لهذه المقومات:

### (1) الموقع الجغرافي :

تمتد محافظة بورسعيد فلكياً بين دائرتي عرض 54 ° 30 و 22 ° 31 شمالاً، وبين خطي طول 4 ° 22 و 35 ° 32 شرقاً، وتعتبر محافظة بورسعيد إحدى محافظات القناة الحضرية يحدها شمالاً البحر المتوسط وجنوباً محافظة الإسماعيلية، ومن الشرق محافظة شمال سيناء، ومن الغرب محافظتي دمياط والشرقية. وقد لعب موقعها الجغرافي دوراً مهماً حيث جعلها مركزاً لتقاطع الطرق البحرية بين الشرق والغرب على المدخل الشمالي لقناة السويس على الرغم من صغر مساحة المحافظة والتي تبلغ 135.14 كم<sup>2</sup> تمثل 0.01% فقط من جملة مساحة الأراضي المصرية<sup>(1)</sup>.

### (2) المناخ :

يعد المناخ من أهم العوامل الطبيعية المؤثرة في الحركة السياحية حيث أن تباين الفصول في إقليم الزيارة هو الذي يحدد موعد الزيارة السياحية ومدتها<sup>(2)</sup>. وتعد الحرارة والرطوبة والرياح من أهم عناصر المناخ المؤثرة على النشاط السياحي .

وتتميز محافظة بورسعيد باعتدال مناخها حيث تتراوح درجات الحرارة العظمى ما بين 17.6م كحد أدنى خلال شهر يناير، و 30.4م كحد أقصى خلال شهر أغسطس، كما تتراوح درجات الحرارة الصغرى ما بين 11.6م كحد أدنى خلال شهر يناير، و 24.7م كحد أقصى خلال شهر أغسطس كما يتضح من منحنى درجات الحرارة.

وتعد الرطوبة النسبية من عناصر المناخ الهامة التي تؤثر في الحركة السياحية نظراً لأنها تلعب دوراً مؤثراً في إحساس الإنسان بالراحة في الأجواء الحارة إذا كانت منخفضة، في حين يحدث عكس ذلك في حالة ارتفاعها وخاصة إذا اقترن ذلك بدرجة حرارة عالية<sup>(3)</sup>. ويوضح الجدول (9) المعدلات الشهرية للرطوبة النسبية بمحافظة بورسعيد.

(1) ماجدة محمد جمعة، جغرافية مصر السياحية، دار التوحيد للطباعة، القاهرة، 2000م، ص 337 .

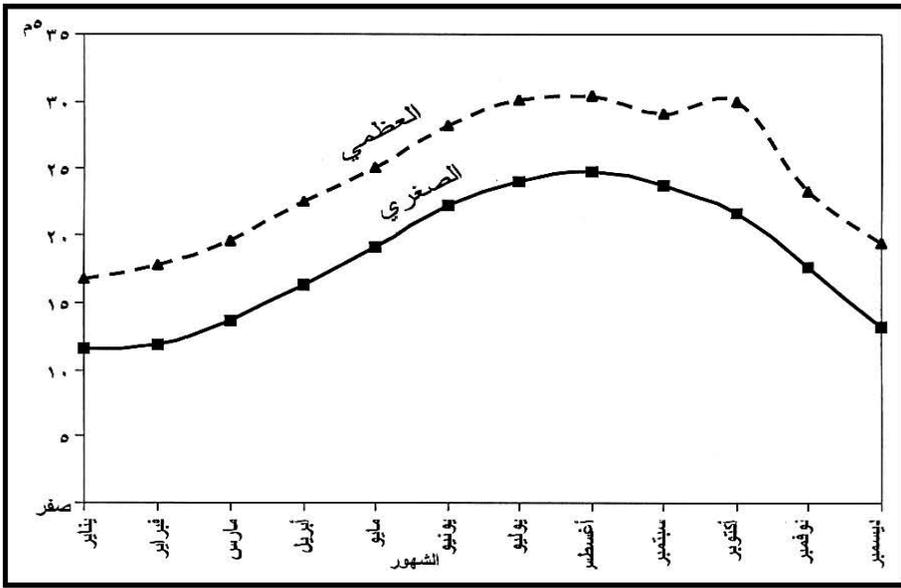
(2) Robinson. H, A Geography Tourism, London, 1976, P. 43.

(3) حسام الدين جاد الرب، التنمية السياحية في محافظة الفيوم، مرجع سبق ذكره ، 2004 ، ص 230.

جدول (8) : المتوسط الشهري لمدلات درجة الحرارة بمدينة بورسعيد.

الدرجة الشهرية	يناير	فبراير	مارس	أبريل	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
العظمى	16.7	17.8	19.6	22.6	25	28.2	30.1	30.4	29.1
الصغرى	11.6	11.8	13.6	16.3	19.1	22.3	24	24.7	23.7

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 2004، 2005، ص 378.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على بيانات الجدول رقم (8).

شكل (8) : المتوسط الشهري لمعدلات درجة الحرارة بمدينة بورسعيد.

جدول (9) : المعدل الشهري للرطوبة النسبية في محافظة بورسعيد.

الشهر	يناير	فبراير	مارس	أبريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
معدل الرطوبة	73	70	70	70	70	71	72	72	70	70	70	73

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي ، 2004، مصدر سبق ذكره، ص 378

يتضح من الجدول رقم (9) أن المتوسط الشهري للرطوبة النسبية يبلغ أعلى معدلاته خلال شهري يناير وديسمبر حيث تبلغ نسبة الرطوبة بكل منهما 73%.

ويليها شهر الصيف يونيو ويوليو وأغسطس والتي تبلغ نسبة الرطوبة بها على الترتيب 71%، 72%، 72% .

ويعتبر تحديد مناطق الراحة المناخية عنصراً مفيداً لتنمية واستغلال أي منطقة سياحياً، وبتطبيق معادلة أوليفر<sup>(1)</sup> التي تربط بين راحة الإنسان ودرجة حرارة الهواء والرطوبة النسبية ببورسعيد ومن خلال الجدول رقم (10) يتضح الآتي:

- يعد فصلا الشتاء والربيع من أنسب فصول السنة لراحة الإنسان ببورسعيد حيث يبلغ معامل الحرارة والرطوبة في الأول (59) والثاني (61.6)، ومن ثم يجب التركيز على الترويج السياحي لبورسعيد خلال هذين الفصلين وخاصة لسائحي دول البحر المتوسط في فصل الشتاء وحيث تتوقف معظم رحلات سفن الركاب من دول شمال ووسط أوروبا وأمريكا شتاءً وينتقل ركاب السفن إلى السفر الجوي.

- ينخفض معدل الراحة المناخية بناءً على معادلة أوليفر أثناء فصل الصيف والشتاء حيث يبلغ (72.5) ، (73.6) على الترتيب وعلى الرغم من انخفاض معدل الراحة خلال هذه الشهور إلا أن هذه المعدلات تعد غير مزعجة ولا تعنى عدم الراحة المناخية حيث لا تزيد عن 75% وبهذا فهي لا تؤثر عند التخطيط للتنمية السياحية ببورسعيد.

(1) تتمثل معادلة أوليفر:

$$م ح ر = ح ف - (0.55 - 0.55 \times ر ن) (ح ف - 58).$$

حيث م ح ر = مقياس الحرارة والرطوبة.

ح ف = متوسط درجة الحرارة بالفهرنهایت.

ر ن = متوسط الرطوبة النسبية (%).

فإذا كان ناتج المعادلة يتراوح بين 60 - 65 عندئذ يكون الجو مريحاً لكل الأفراد، أما إذا كان الناتج 75 فإن الجو يكون مريحاً لنصف الأفراد فقط، وحينما يكون الناتج أكبر من 80 لا يستمتع أى من الأفراد بالراحة.

المصدر :

Oliver, J.E., Climatology, Selected Application, London, 1981, P. 191.

جدول (10) : متوسط درجة الحرارة والرطوبة النسبية ببورسعيد تبعاً لمعادلة أوليفر.

الشهر	متوسط درجة الحرارة (ف)	الرطوبة النسبية (رن)	ناتج المعادلة (م ح ر)	الشهر	متوسط درجة الحرارة (ف)	الرطوبة النسبية (رن)	ناتج المعادلة (م ح ر)
يناير	57.47	%73	57.55	يوليو	80.69	%72	77.19
فبراير	58.64	%70	58.53	أغسطس	81.5	%72	77.88
مارس	61.88	%70	61.24	سبتمبر	79.52	%70	75.97
أبريل	67.1	%70	65.52	أكتوبر	77.81	%70	74.54
مايو	71.69	%70	69.43	نوفمبر	68.81	%70	67.03
يونيو	77.45	%71	74.35	ديسمبر	61.43	%73	60.92

(3) مظاهر السطح :

تعد أشكال سطح الأرض من العناصر المهمة المؤثرة في الجذب السياحي إذ أنه بناء على أشكال السطح وطبوغرافيتها ومستوياتها يتحدد النشاط السياحي في المكان المراد زيارته فقد تكون المزارات السياحية من المظاهر الطبيعية، وذلك مثل كثير من مظاهر السطح كالجبال والتلال والسواحل والبحيرات والأنهار والشلالات وغيرها، أو تكون مجرد تلك الأقاليم التي تجتذب السياحة والترفيه بسبب جمال وتناسق صورتها الطبيعية<sup>(1)</sup>.

ويعد ساحل البحر المتوسط وبحيرة المنزلة من أهم المظاهر الطبيعية بالمحافظة والتي يمكن استغلالها في التنمية السياحية.

أ. ساحل البحر المتوسط :

تتمتع بورسعيد ببيئة بحرية تيسر لها سياحة المراكب السياحية وممارسة الرياضات البحرية. ويمتاز شاطئ المدينة بأنه يطل على مدخل قناة السويس، كما أنه رملي متدرج العمق مما يجعله آمناً<sup>(2)</sup>، وعلى الرغم من وجود بعض المعوقات السياحية فبالإضافة لتلوثه في بعض المناطق

(1) عابدة بشارة، جغرافية السياحة والترفيه كاتجاه معاصر في الدراسة الجغرافية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية

المصرية، العدد 13، الجزء (1)، 1981، ص10.

(2) محافظة بورسعيد، دليل المسح الإحصائي الشامل لمحافظة بورسعيد، 1990/1989، بورسعيد، 1991، ص

70

بمخلفات مراكب الصيد والسفن وناقلات البترول، فالمنطقة الشاطئية ببورسعيد كانت متميزة بإطماحتها المستمر فكانت الكباتن تنقل دائماً إلى الشمال بسبب ابتعادها عن خط الساحل، ولكن في السنوات الأخيرة بدأت هذه العملية في التوقف وبدأت عمليات التحت تهاجم شواطئ المدينة وبدأت مياه البحر تغمر الشواطئ بين الحين والآخر<sup>(1)</sup>.

ويتقسم شاطئ بورسعيد إلى:

**النطاق الساحلي الممتد أمام مدينة بورسعيد :**

ويزيد عرض هذا النطاق في الشرق عنه في الغرب ويحده جنوباً شارع النصر الذي يمتد حتى الإستاد.

وتضم شواطئ حي الشرق والعرب<sup>(2)</sup> والمناخ، ويضم هذا النطاق جميع القرى السياحية بالمحافظة بالإضافة إلى فنادق هيلتون وهلنان (صورة 2).



صورة (2) : نموذج لإحدى القرى الموزعة على طول النطاق الساحلي (قرية مرجبا).

(1) إسماعيل مبارك، ناكل شواطئ الدلتا، مجلة المهندسين، السنة السادسة والثلاثون، العدد 294، أكتوبر 1980،

ص 118.

(2) هذا الموقع كان النواة التي بنت حولها منطقة الاصطياف الأولى ببورسعيد.

**شاطئ حي بورفؤاد :**

يمتد بين قناة السويس وتفريعة القناة الجديدة بحي بور فؤاد ، ويتميز هذا الشاطئ بطابع خاص حيث يعرف بحي الفيلات كما يتوزع به عدد من النوادي البحرية ويبلغ طول هذا الشاطئ كيلومتر واحد وهو محدد من الغرب بحاجز الأمواج الشرقي للقناة كما أنه محدد من الشرق بتجهيزات عسكرية وتفريعة القناة الجديدة، كما تقع أحواض شركة النصر للملاحة خلفه مما يجعله لا يصلح لإقامة مشروعات سياحية كبرى أو قرى سياحية لقلة اتساعه<sup>(1)</sup>. بالإضافة للشواطئ السابقة هناك منطقتان بغرب بورسعيد تصلحان للتنمية السياحية الشاطئية:

## المنطقة الأولى:

تمتد من الكم 8 إلى الكم 14 غرب مدينة بورسعيد وهي منطقة شاطئية هادئة متدرجة المنسوب تتميز بصفاء مياه البحر أمامها ، ويحدها جنوباً شواطئ بحيرة المنزلة وقد تم إنشاء بعض الكبان والفيلات للأهالي من الكم 8 إلى الكم 10، ويمكن أن تستغل المنطقة من الكم 10 إلى الكم 13 في تنشيط سياحة المخيمات وربطها بتنمية بحيرة المنزلة سياحياً.

ومن المعوقات التي تواجه التنمية السياحية غرب الكم 13 وحتى الكم 14 بالمنطقة ضيق الشاطئ ووجود بعض المواقع العسكرية إضافة لوجود المنفذ الجمركي للمنطقة الحرة غرب المدينة ومنطقة الجبانة مما يعني عدم صلاحيتها لإقامة المشروعات السياحية الضخمة أو القرى السياحية<sup>(2)</sup>.

## المنطقة الثانية:

تمتد من الكم 14 إلى الكم 24 غرب مدينة بورسعيد ، وتمتاز هذه المنطقة عن السابقة باتساع الشاطئ حيث يتراوح عرضه ما بين 500م إلى 1500 م، بما يسمح بإقامة قرى سياحية متكاملة تتوافر بها خدمات المرافق، وكافة وسائل الراحة والترفيه، والرياضة المائية وأنشطة الصيد والسياحة العلاجية بشكل يجذب السائح العربي والأجنبي، ومن عوامل الجذب السياحي أيضاً بهذه المنطقة وجود تجمعات سكانية بقرى الصيادين في قرى الأربعين والجراعبة والمنصورة والديبة<sup>(3)</sup>.

(1) نورة يوسف عبد الرحمن المصري، مدينة بورسعيد - دراسة في الجغرافيا الاقتصادية- رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب ، جامعة الإسكندرية ، 1992، ص 333.

(2) محافظة بورسعيد ، مركز المعلومات، الخريطة الاقتصادية للمحافظة، 1990/1989، ص 6.

(3) عبير إبراهيم عبد الله، النقل في إقليم قناة السويس ودوره في التنمية الاقتصادية- دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، كلية البنات جامعة عين شمس، 2005، ص 380.

وجدير بالذكر أن محافظة بورسعيد استفادت من ساحل البحر في إقامة ممشى ساحلي، لحماية الشاطئ والمنشآت السياحية بالإضافة لدوره كمتنفس لزوار المدينة ، ويبدأ الممشى من نادى الصيد شرقاً حتى منفذ الجميل غرباً، وتم الانتهاء من المرحلة الأولى بطول 2.10 كم، تبدأ من فندق هلنان وحتى نادى ضباط الشرطة وجرى العمل بالمرحلة الثانية<sup>(1)</sup>.

## ب. بحيرة المنزلة :

تعد بحيرة المنزلة من البحيرات الضحلة والتي يبلغ عمق الماء بها متراً تحت منسوب سطح البحر، وتتألف قيعانها من طمي النيل الممزوج بأصناف الكائنات البحرية ويزركشها عدد كبير من الجزر الطينية المتفاوتة الأحجام والأشكال ويبلغ إجمالي مساحتها 115 ألف فدان<sup>(2)</sup>، وتتوزع على امتداد بحيرة المنزلة قرى الصيادين بطابعها المتفرد. وتعتبر بحيرة المنزلة البحيرة الوحيدة بين البحيرات المصرية التي تتحرك فيها وحدات ملاحية من أجل نقل البضائع والركاب بين الجهات المطلة على سواحلها، أما بقية البحيرات الشمالية على البحر المتوسط فلا توجد بها ملاحية أو نقل مائي<sup>(3)</sup>.

وتقوم الملاحية في بحيرة المنزلة لخدمة غرضين أولهما صيد الأسماك والثاني نقل الركاب بين المطرية وبورسعيد حيث تمتد قناة المنزلة الملاحية في خط منحني داخل البحيرة لتمر بين الجزر المنتشرة في هذا الجزء ويبلغ طولها في هذا الجزء 25 كم، أما متوسط اتساع القناة فيبلغ 22 متراً ويتراوح عمقها ما بين 1.2م : 1.5م وهي تسمح بملاحية السفن بغاطس لا يزيد على 1.2م عند كامل حمولتها ويخرج من قناة المنزلة هذه وصلتان صغيرتان، إحدهما تمتد لتصلها بهويس العنانية، والأخرى

تمتد جنوب بورسعيد لتصلها بقناة السويس عند موقع هويس الرسوة<sup>(4)</sup>. وتستخدم المراكب الشراعية حتى الوقت الحاضر في حركة النقل بهذا الخط الملاحي<sup>(5)</sup> (صورة 3، 4).

- (1) محافظة بورسعيد - الإدارة العامة لهيئة تنشيط السياحة، المزارات السياحية بالمحافظة، تقرير غير منشور، 2004.
- (2) جودة حسنين جودة، جيمورفولوجية مصر في كتاب جغرافية مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1994، ص 67.

- (3) عبير إبراهيم عبد الله، مرجع سبق ذكره، 2005، ص 229.
- (4) فهمي هلاي أبو العطا، النقل والتجارة في جغرافية مصر، مرجع سبق ذكره، ص 417.
- (5) عبير إبراهيم، مرجع سبق ذكره، 2005، ص 229.



صورة (3) : نموذج للمراكب الشراعية المستخدمة في حركة النقل ببجيرة المنزلة.



صورة (4) : نموذج للمراكب المستخدمة في حركة النقل ببجيرة المنزلة.

وتقترح الباحثة في هذا الصدد تطوير وتعميق قناة المنزلة لاستخدام وحدات ملاحية ذات مستوى عال بها لخلق نوع من الحركة السياحية المتفردة بالجمهورية<sup>(1)</sup> وعمل رحلات سياحية داخل البحيرة لمشاهدة الجزر المنتشرة بالمنطقة وقرى الصيادين والتي تعد بيئة بشرية لها سمات خاصة حيث يتميز سكانها بتقاليد وعادات خاصة، لذلك يجب التشجيع على إقامة مشروعات سياحية في قرى الصيادين مع مراعاة الحس البيئي والاحتفاظ بالطابع المحلي والذي يعد من استراتيجيات التخطيط السياحي<sup>(2)</sup>.

بالإضافة لذلك فإن منطقة بحيرة المنزلة تشتهر بأنها بيئة صيد بري متفردة بالجمهورية يمكن استغلالها في تنمية سياحة السفارى وصيد (الطيور المهاجرة).

وتقترح الباحثة في هذا الصدد تنظيم مهرجان سنوي لصيد ومراقبة هذه الطيور المهاجرة في مواسم هجرتها والترويج لهذا المهرجان عالمياً، وتخصيص بعض المحال لبيع مستلزمات هذه الهواية من أدوات مراقبة الطيور والمجلات والنشرات المتخصصة والمطبوعات وإنشاء فنادق بيئية<sup>(3)</sup> حيث أن ظروف البيئة الطبيعية من أهم مقومات العرض السياحي لأي منطقة لذا كان لزاماً عند التخطيط السياحي إيلاء تلك النواحي البيئية اهتماماً متزايداً حتى لا تنقلب المقومات البيئية إلى معوقات للتنمية السياحية ومحددات لها<sup>(4)</sup>.

ومن وجهة نظر الباحثة فإنه يجب التركيز على هذا المقوم سياحياً حيث أنه من المهم ألا يُشرع في الاهتمام بمقومات جذب سياحي مماثلة لأي محافظة أخرى من محافظات الجمهورية حتى لا تدخل المحافظة في منافسة قد تكون لها خطورتها على نجاحها<sup>(5)</sup>.

(1) حيث يعمل الآن على هذا الخط الملاحي وحدات ملاحية شرعية بدائية لا تصلح لاستخدامها في الرحلات السياحية.

Hall Michael, tourism planning, polices, processes and relationships, First Edition, (2) long man Singapore, 2000, p. 170.

(3) تعتمد فكرة الفندق البيئي (الايكولوجي) على التخطيط والتصميم والبناء في انسجام مع طبيعة الموقع والخلفية الثقافية ومن ثم فإن الهدف من تصميم الفندق البيئي هو خلق علاقة بين السائح والبيئة دون حدوث أي ضرر بتلك البيئة، ومن هنا يظهر دور المصمم المعماري والمخطط المسئول عن وضع التصميم الذي يعمل على حماية المكان، عن : أحمد الجلاّد، الاتجاهات الحديثة في الجغرافيا السياحية، الطبعة الأولى، مكتبة عالم الكتب، القاهرة ، 2002، ص 62.

(4) محبات إمام- أحمد الشراي، أقاليم مصر السياحية، دراسة في جغرافية السياحة، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، 1991، ص 10.

(5) هـ. روينسون، مرجع سبق ذكره، 1985، ص 238.

## (ب) المقومات البشرية :

### 1) النقل الداخلي :

يعد النقل سبباً لنمو السياحة ونتيجة طبيعية لهذا النمو، حيث أن سهولة النقل ووسائله المتطورة قد تشجع على السياحة فإمكانية الوصول تعد عاملاً هاماً له أثره في ظهور الكثير من المناطق السياحية - كما أن التوسع في السياحة أيضاً كان سبباً في زيادة حجم النقل<sup>(1)</sup> - وهكذا فإن تيسيرات النقل تعد من مقومات التنمية السياحية الهامة، حيث أنه من الحكمة اختيار مناطق التنمية السياحية التي تتوافر بها مرافق أساسية حيث أن تحويل مناطق بعيدة لمشاريع سياحية تتطلب استثماراً ثقيلاً مبدئياً في المرافق الأساسية وقد علق سمنار إيستوريل بقوله: "إن العائد لا يحتمل أن يكون أسرع فحسب بل أكبر فيما ينصل بالاستثمار الجديد المتضمن لو تركزت خطة السياحة على التوسع وتحسين التيسيرات في المناطق السياحية الموجودة أولاً"<sup>(2)</sup>.

وجدير بالذكر أن محافظة بورسعيد تتمتع بشبكة نقل داخلي متنوعة وجيدة حيث تتوافر بها شبكة طرق داخلية - تربط بين أحياء المحافظة - وخارجية تربط المحافظة بباقي محافظات الجمهورية، وشبكة سكك حديدية بالإضافة لمطار بورسعيد.

#### أ. النقل على الطرق:

تتميز محافظة بورسعيد بوجود شبكة من الطرق الرئيسية التي تربطها بمحافظات إقليم القناة والمحافظات الأخرى بالدلتا شكل رقم (9).

وتمتد الطرق إلى الشرق ليربط بورسعيد مع سيناء من خلال معديات بحرية تديرها هيئة قناة السويس، كما تمتد الطرق غرباً ليربط بورسعيد مع محافظات شمال ووسط الدلتا وجنوباً ليربطها مع باقي محافظات القناة.

وتتوزع هذه الطرق على النحو التالي:

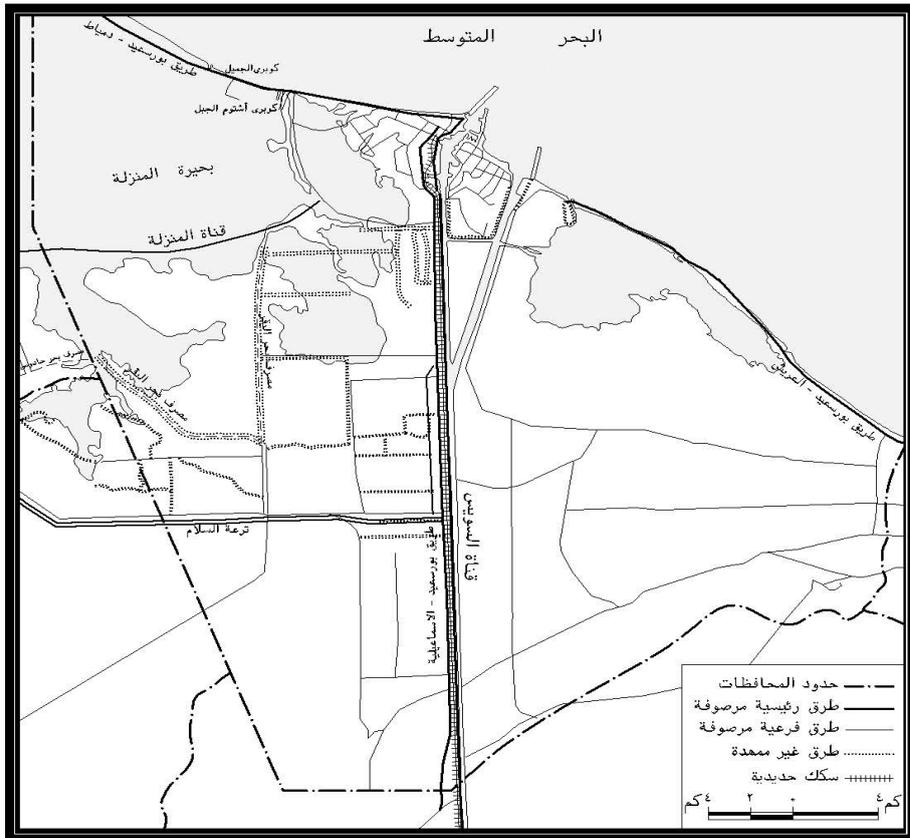
#### طريق بورسعيد/الإسماعيلية :

يمتد بمحاذاة قناة السويس ماراً بالقنطرة غرب بإجمالي طول 76 كم، وهو طريق مزدوج، وتتفرع من هذا الطريق طرق فرعية أخرى أهمها طريق الصالحية بطول حوالي 60 كم، ليربط هذا الطريق بشرق الدلتا ويبلغ حجم المرور على الطريق حوالي 10000 سيارة يومياً<sup>(3)</sup>.

Hall Michael, Tourism Planning, Policies, processes and relationships, op. cit, 2000, (1) P. 25.

(2) هـ. روبنسون، مرجع سبق ذكره، ص 239.

(3) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الطرق والنقل، بيانات غير منشورة، يونيو 2006.



شكل (9) : شبكة الطرق بمحافظة بورسعيد.

## طريق بورسعيد/ دمياط :

طريق عرضي امتداده من الشرق إلى الغرب حوالي 51 كم، يربط محافظة بورسعيد مع محافظة دمياط وشمال الدلتا، ويسير موازى للشاطئ الساحلي الفاصل ما بين بحيرة المنزلة جنوباً والبحر المتوسط شمالاً ويبلغ حجم المرور عليه حوالي 7000 سيارة يومياً<sup>(1)</sup>.

## الطريق الساحلي الدولي:

يربط محافظة بورسعيد بجميع المحافظات الساحلية التي تقع غرب بورسعيد (دمياط - الدقهلية - كفر الشيخ - البحيرة - الإسكندرية - مطروح) وداخل نطاق بورسعيد يطلق عليه الطريق الدائري ويبلغ حجم المرور عليه حوالي 2000 سيارة يومياً<sup>(2)</sup>.

(1) المرجع نفسه 2006.

(2) المصدر السابق مباشرة .

إضافة لشبكة الطرق الرئيسية تتوزع بمحافظة بورسعيد شبكة من الطرق الداخلية يبلغ إجمالي أطوالها 428 كم، وتبلغ نسبة الطرق المرصوفة بها نحو 68.4% من إجمالي أطوالها، كما يتضح من الجدول (11) والشكل (10) :

جدول (11) : توزيع شبكة الطرق الداخلية على مستوى الأحياء بمحافظة بورسعيد عام 2005.

الحي	أطوال الطرق المرصوفة بالكم	أطوال الطرق الترابية بالكم	إجمالي أطوال الطرق الداخلية	نسبة المرصوف إلى الإجمالي
بور فؤاد	57	17	74	77%
الشرق	38	2	40	95%
الغرب	35	16	51	68%
المناخ	68	75	143	48%
الضواحي	95	25	120	79%
إجمالي محافظة بورسعيد	293	135	428	68.4%

المصدر: محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الطرق والنقل، بيانات غير منشورة، يونيو 2006.

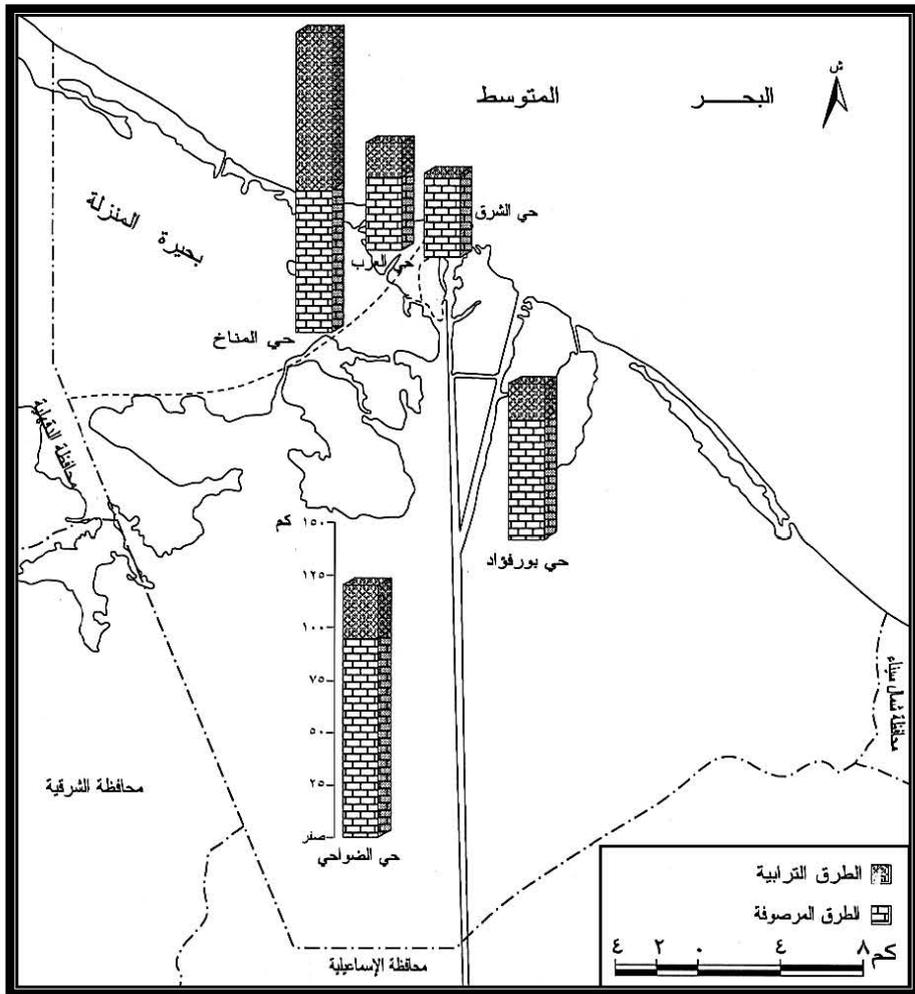
وتمتد شبكة الطرق الداخلية في محاور طولية وعرضية، ومن أهم المحاور الطولية طريق محمد على باعتباره المدخل الرئيسي للمدينة ابتداء من كوبري الرسوة حتى ميدان المسلة. والمحور الثاني شارع عزمي ابتداء من جمرك وكوبري النصر حتى ميدان محطة السكة الحديد. والمحور الثالث طريق الشاحنات ابتداء من جمرك وكوبري الشاحنات حتى شارع عبد الرحمن شكري.

ومن أهم العوامل الجغرافية التي حددت المحاور الطولية والمداخل الرئيسية الجنوبية للمدينة هو المجرى المائي المتمثل في قناة الاتصال التي تربط قناة السويس ببحيرة المنزلة. مما أدى إلي ارتباط أى محور ومدخل للمدينة من الجنوب إلى الشمال بإنشاء كوبري على قناة الاتصال .

## محاور عرضية من الشرق إلى الغرب :

ترتكز هذه المحاور على نقطة البداية هي قناة السويس التي تقع شرق مدينة بورسعيد. وتنتقل منها المحاور والطرق غرباً.

وأهم هذه المحاور العرضية محور شارع 23 يوليو (كتشنر) سابقاً ابتداءً من رصيف ميناء الركاب في اتجاه الغرب ماراً بميدان المسلة ثم إستاد النادي المصري حتى جمرک الجمیل إلى طریق دمیاط. ويعتبر هذا المحور المدخل الرئيسي والوحيد غرب بورسعيد.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على بيانات الجدول رقم (11).

شكل (10) : أطوال شبكة الطرق الداخلية على مستوى الأحياء بمحافظة بورسعيد عام 2005.

#### ومن المحاور العرضية الفرعية الأخرى:

شارع طرح البحر ابتداءً من ميناء الصيد شرقاً حتى الاستاد، ثم شارع أوجيني، وشارع الثلاثيني ويستمد أهميته باعتباره المدخل إلى بورفؤاد عن طريق المعديّة البحرية لقناة السويس.

#### ومن أهم الطرق الأخرى :

- طريق عمر الشريبي وبيربط ما بين شارع محمد على شرقاً عند مديرية الزراعة حتى الزهور غرباً، وطريق الزعيم مصطفى كامل (الشاحنات) ويبدأ من ميناء البضائع شرقاً حتى كوبري الشاحنات (جمرك الشاحنات) باعتباره المخرج الرئيسي للحاويات والبضائع من داخل بورسعيد إلى المحافظات الأخرى سواء الجنوبية أو الغربية، ويعتبر هذا المحور أهم المحاور الاقتصادية داخل محافظة بورسعيد لنقل حركة البضائع من الميناء إلى خارج المحافظة.

- الطريق الدائري داخل مدينة بورسعيد ويبدأ من تقاطع شارع محمد على مع طريق الزعيم مصطفى كامل الذي يتجه غرباً حتى جمرك المنزلة ثم يتجه غرباً بمحاذاة شاطئ بحيرة المنزلة ويطلق عليه طريق الحراسات حتى عزبة عوف ثم يتجه شمالاً حتى جمرك الجميل ثم يتجه شرقاً بما يسمى طريق عاطف السادات أو طرح البحر حتى مسجد السلام ثم إلى قاعدة ديليسبس ثم يتجه جنوباً إلى شارع فلسطين حتى مبنى هيئة قناة السويس ثم شارع عزمي حتى يلتقي مع شارع الزعيم مصطفى كامل. وبهذا الطريق يمكن القيام بجولة حول المدينة دون الدخول إلى وسط المدينة<sup>(1)</sup>.

ويوضح الجدول رقم (12) أعداد المركبات وأنواعها بمحافظة بورسعيد مقارنة بها على مستوى الجمهورية عام 2004.

جدول (12) : أعداد السيارات التي تحمل أرقاماً من أقسام المرور والموجودة بالحركة بمحافظة بورسعيد مقارنة بها على مستوى الجمهورية عام 2004.

المنطقة	ملاكي	كرفان	أجرة	تحت الطلب	أتوبيس					نقل	مقطورة	جرار زراعي	موتوسيكل	تجارى مؤقت	جمرك	قطاع عام	حكومة	محافظة	جملة
					عام	خاص	سياحة	رحلات	مدارس										
محافظة بورسعيد	30820	1	6350	14	89	307	41	44	7	865	17	8466	357	1467	189	418	525	54496	
إجمالي الجمهورية	1640302	831	315293	1363	14300	24918	9133	15300	4802	58016	23164	564171	12970	28602	44333	54681	34092	3497167	

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 2004، مرجع سبق ذكره، ص 314-317.

(1) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الطرق والنقل، بيانات غير منشورة، يونيو 2006.

ويتضح أن جملة أعداد المركبات بمحافظة بورسعيد تمثل نسبتها نحو 1.5% فقط من جملة أعدادها على مستوى الجمهورية، وترتفع بالمحافظة نسبة السيارات الملاكي حيث تبلغ 56.5% وتليها سيارات الأجرة بنسبة 11.6% من إجمالي أعداد المركبات بالمحافظة.

والجدير بالملاحظة هو الانخفاض الكبير في نسبة أتوبيسات السياحة والرحلات إلي 0.07%، و0.08% على الترتيب من إجمالي أعداد المركبات بالمحافظة على الرغم من أن نسبتها على مستوى الجمهورية قد بلغت 0.3%، 0.4% من إجمالي أعداد المركبات بالبلاد .

يستدعى التخطيط للتنمية السياحية بالمحافظة الاهتمام بزيادة أعداد الأتوبيسات السياحية والرحلات لكي تستطيع أن تستوعب الحركة السياحية الوافدة عبر ميناء بورسعيد، والمخطط لها سواء على المستوى الداخلي (داخل المحافظة) أو خارج المحافظة (محافظات الجمهورية).

كما يلاحظ أيضاً أن مركبات الكرفان لا يتجاوز عددها سيارة واحدة بالمحافظة تمثل نسبتها 0.1% من إجمالي أعدادها على مستوى الجمهورية، كما أن هذه المركبات تعد من أنسب أنواع المركبات لرحلات الصيد سواء البرى أو الأسماك، وقد اقترحت الباحثة في هذا الصدد استغلال هذا النمط من أنماط السياحة بالمحافظة وخاصة ببحيرة المنزلة مما يستدعى زيادة أعداد سيارات الكرفان عن طريق شركات السياحة وتأجيرها للسائحين في رحلات صيد تستغرق عدة أيام والتنظيم الجيد لهذه الرحلات والترويج لهذا النمط من السياحة عالمياً.

ب. النقل بالسكك الحديدية :

وترتبط محافظة بورسعيد بالشبكة القومية للسكك الحديدية عن طريق خط واحد هو خط بورسعيد/الإسماعيلية الذي تم مده عام 1904 بطول 78 كم<sup>(1)</sup>، ممثلاً نحو 2% فقط من إجمالي أطوال شبكة الخطوط الحديدية بالجمهورية والبالغ جملة أطوالها 4105 كم<sup>(2)</sup>، وقد تم تدمير هذا الخط أثناء العدوان الإسرائيلي عام 1967 وأعيد إنشاؤه مرة أخرى عام 1976<sup>(3)</sup>، وهو خط مفرد مكمل لخط سكة حديد القاهرة/الإسماعيلية بإجمالي طول 245 كم، وتتفرع من هذا الخط وصلة شمال الإسماعيلية (بالفردان) تصل للقنطرة شرق عابرة قناة السويس عن طريق كوبري الفردان وجرى استكمال هذا الخط حتى رفح<sup>(4)</sup>.

(1) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة النقل، بيانات غير منشورة.

(2) سعيد أحمد عبده، جغرافية النقل في الوطن العربي، مكتبة الأنجلو، القاهرة، 1997، ص 70.

(3) عبير إبراهيم، النقل في إقليم قناة السويس ودوره في التنمية الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، 2005، ص 71.

(4) محافظة بورسعيد، مرجع سابق.

وبتحليل الخط الحديدي بورسعيد/الإسماعيلية باستخدام مؤشر الانعطاف نجده قد بلغ 118.4%، وبالتالي فهو يعد من الخطوط متوسطة الكفاءة<sup>(1)</sup>، وترى الباحثة أنه يمكن العمل على تطويره بدءاً من ضرورة ازدواج الخط وتسيير قطارات كيفية عالية المستوى تصلح للاستغلال السياحي، والعمل على تنظيم مواعيد قيامها مع مواعيد وصول المراكب السياحية وعمل رحلات من بورسعيد لأهم المناطق السياحية بالجمهورية. حيث أوضحت الدراسة الميدانية أن 70% من إجمالي عدد السائحين بعينة الدراسة يفضلون القيام بالرحلات الداخلية عن طريق السكك الحديدية.

### ج. النقل الجوي :

تتمتع محافظة بورسعيد بوجود مطار شمال غرب مدينة بورسعيد على طريق بورسعيد/دمياط على شاطئ البحر المتوسط مباشرة<sup>(2)</sup>.

ولا تزال الحركة بالمطار غير منتظمة على الرغم من زيادة استيعابه إلى أربع طائرات مع تطويره وإنارته ليصبح باستقبال الطيران الليلي وإنشاء صالنتين للسفر والوصول سعة 250 راكب/ساعة<sup>(3)</sup>.

وتقترح الباحثة وخاصة بعد تطوير مطار بورسعيد تنظيم رحلات للسائحين القادمين إلى ميناء بورسعيد والبالغ متوسط عددهم 600 ألف سائح سنوياً لزيارة المدن الأثرية في صعيد مصر والمدن السياحية على ساحل البحر الأحمر حيث أنه حتى الوقت الحاضر لا يستغل المطار الاستغلال الأمثل لخدمة الحركة السياحية.

(1) مؤشر الانعطاف = طول الطريق الفعلي ÷ طول الطريق بخط مستقيم × 100، وكلما اقتربت قيمة المؤشر من 100% كان شكل الطريق الفعلي يقترب من الخط المستقيم وبالتالي تتحقق أقصى كفاءة في الشبكة من حيث المسافة، وكلما زادت قيمة المؤشر عن 100% فهذا يدل على وجود انعطافات في الطريق وبناء عليه فإن مؤشر الانعطاف بطريق بورسعيد/الإسماعيلية =  $100 \times (78 \div 85) = 118.4\%$ .

المصدر: عبير إبراهيم، النقل في إقليم قناة السويس ودوره في التنمية الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 74.

(2) تم افتتاح المطار عام 1930، وتم إغلاقه عام 1956 نتيجة العدوان الثلاثي وبعد افتتاحه أغلق مرة ثانية عام 1967 نتيجة للحرب وبعد أن تم تسليمه لهيئة الطيران المدني أمكن تطويره رغم وجود بعض العوائق والمنشآت، وقد افتتح رسمياً أمام الحركة المحلية في نهاية عام 1968 مكوناً من ممرين ومبنى محطة الركاب وبرج للمراقبة وفي عام 1975 فكرت سلطات الطيران المدني في إقامة مطار دولي جديد وبمقتضى هذه الخطة تم إضافة ممر رئيسي جديد بطول 2350 م.

لمزيد من التفصيل انظر: حسن سيد حسن، بعض مظاهر التغير في خريطة النقل الجوي في مصر في الفترة 1976-1994، مقالات وبحوث في جغرافية النقل، كلية البنات، جامعة عين شمس، 2002.

(3) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة النقل، بيانات غير منشورة.

ومن الاتجاهات الحديثة في الطيران السياحي استخدام التاكسي الطائر، ويستخدم هذا النوع من النقل الجوي طائرات صغيرة تمتلكها شركات صغيرة حمولة الطائرة ما بين (4 - 25 شخصاً)، وتتميز بأنها وسيلة سهلة مريحة وسريعة للسفر بين المدن المختلفة في الدولة الواحدة، خاصة أن مصر تمتلك بالفعل أسطول طائرات البيئش كرافت الذي تمتلكه شركات رسلان إير سرفيس. ومن مميزات التاكسي الطائر<sup>(1)</sup>:

- إمكانية استخدام الممرات القصيرة والمطارات ذات الإمكانيات المحدودة في الإقلاع والهبوط الموجودة بالمدن.
  - توفير الوقت لدي السائحين وتفاذي صعوبة الانتقال بالطرق البرية.
  - تحقيق الراحة والأمان.
  - يناسب ركاب الرحلات السريعة.
  - يحقق عنصر المرونة لإمكانية تغيير مواعيد إقلاع الرحلات تبعاً لظروف وصول السفن السياحية، وخاصة أنها من وسائل النقل التي يصعب ضبط مواعيد وصولها.
- ويوضح الجدول (13 و 14)، تطور حجم الحركة بمطار بورسعيد مقارنة بحجم الحركة على مستوى جميع مطارات الجمهورية.

**جدول (13) : تطور حركة الطائرات بمطار بورسعيد مقارنة بها على مستوى الجمهورية عام 2004.**

إجمالي مطارات الجمهورية	% من إجمالي مطارات الجمهورية	مطار بورسعيد	العدد / العام
143747	1.8	2548	1995
165398	2.3	3764	1996
179322	2.3	4178	1997
160985	1.6	2530	1998
201975	1.2	2478	1999
214001	1.4	3021	2000
182332	1.8	3329	2001
185955	1.8	3447	2002
194860	2.8	5479	2003
231551	3.5	8110	2004

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 2004، يونيو 2005، ص 210.

(1) أحمد الجلال، مرجع سبق ذكره، 2002، ص 82 .

**جدول (14) : تطور حركة الركاب بمطار بورسعيد مقارنة بحركتها على مستوى الجمهورية عام 2004<sup>(1)</sup>. (بالآلاف)**

إجمالي مطارات الجمهورية	% من إجمالي مطارات الجمهورية	مطار بورسعيد	العدد / العام
11222	0.2	21	1995
12888	0.2	23	1996
13561	0.2	25	1997
11668	0.1	17	1998
16557	0.09	16	1999
20588	0.08	18	2000
17688	0.1	18	2001
18362	0.1	19	2002
19143	0.1	27	2003
23975	0.1	26	2004

### يتضح من العرض السابق ما يلي:

تميز حجم حركة الطائرات والركاب بالتزايد التدريجي من عام 1995 وحتى عام 1997 بينما حدث انخفاض ملحوظ في الحركة خلال أعوام 1998، 1999 بسبب إجراء بعض عمليات التطوير بمطار بورسعيد خلال هذين العامين<sup>(2)</sup>.

كما يلاحظ بعد ذلك ارتفاع تدريجي وملحوظ في الحركة مقارنة بالفترة السابقة عن عامي 1998، 1999 حيث وصلت نسبة الطائرات التي استقبلها المطار عام 2004 نحو 3.5% من إجمالي أعداد حركة الطائرات بجميع مطارات الجمهورية بعد أن كانت عام 1995 (1.8%) فقط، وعلى الرغم من ارتفاع نسبة حركة الطائرات بمطار بورسعيد إلا أن نسبة أعداد الركاب لم ترتفع مقارنة بأعدادهم على مستوى الجمهورية.

ويرجع ذلك إلى التزايد في حركة الطائرات الشارتر القادمة من أوروبا والتي تقل أصحاب اليخوت لاستكمال الرحلة من بورسعيد إلى شرم الشيخ والغردقة أو إلى ساحل أفريقيا للاستمتاع

(1) محافظة بورسعيد، مرجع سبق ذكره .

(2) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير غير منشور عن مطار بورسعيد.

برحلة بحرية عبر قناة السويس والبحر الأحمر<sup>(1)</sup> - وبالتالي كانت أعداد الركاب بها قليلة مما يعزى إلى ارتفاع أعداد الطائرات بنسبة أكبر من ارتفاع أعداد الركاب.

ومن الجدير بالملاحظة ضعف حركة الطيران بمطار بورسعيد ، كما أن معظم الحركة قاصرة على الطائرات العاملة في نشاط التعدين خاصة البترول والغاز الطبيعي ، وأن هذه الحركة لا تتناسب مع إمكانية المطار المجهز كمطار رئيسي يتقارب في مستواه التقني مع مطارات الغردقة وشرم الشيخ ومرسى مطروح والإسكندرية<sup>(2)</sup>.

## (2) الإرث التاريخي والحضاري :

تعد مدينة بورسعيد من المدن ذات الأهمية الكبرى في تاريخ مصر ، فقد اكتسبت طابعاً خاصاً يميزها عن باقي المدن المصرية من حيث نشأتها وتطورها ويتصدر الإرث التاريخي والحضاري المتمثل في الآثار والأطلال المقومات السياحية البشرية<sup>(3)</sup>.

وقد عُرفت مدينة بورسعيد منذ قرون بمدينة "الفرما" والتي كانت تقع على مسافة 28 كم غرب مدينة بورسعيد الحالية وكانت الفرما مدينة هامة تمثل ثغراً وحصناً وسوقاً ومدخلاً لمصر. كما كانت من أكثر موانئ الشرق نشاطاً في العصور الوسطى ، وهدمت على يد الصليبيين عام 1118، ويعد اندثارها عرفت آثارها باسم تل الفرما وهي تحوى الآن آثار وأطلال تلك الحقبة<sup>(4)</sup>.

وتعد "الفرما" من أقدم الرباطات المصرية، حيث كانت في زمن الفراعنة حصن مصر الشرقي لأنها تقع في طريق المغيرين عليها. وأسمها المصري القديم (بر آمون) أي مدينة الإله آمون ومنها اشتق الاسم العبري برمون والقبطي برما والعربي الفرما. وسماها الروم بيلوز ومعناها الطينية أو الموحلة لوقوعها في منطقة أوحال بسبب تغطية مياه البحر المتوسط لأراضي تلك المنطقة<sup>(5)</sup>.

(1) المرجع نفسه .

(2) المرجع السابق مباشرة .

- Georing C.& S. Wart. W: Planning for tourism development, New Yourk, 1976, P. (3) 98.
- (4) زين العابدين شمس الدين، بورسعيد تاريخها وتطورها منذ نشأتها 1859 - حتى عام 1882، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987، ص 24.
- (5) محمد رمزي، القاموس الجغرافي للبلاد المصرية، الجزء الأول، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1953 - 1954، ص 91.

أيضاً في هذا الموقع وجدت تيس (جنوب غرب مدينة بورسعيد حالياً) والتي اشتهر أهلها بالغنى والثروة وكانت مدينة بالغة الاتساع ، وكان يقوم بالدفاع عنها سور تعلوه أبراج وحصون<sup>(1)</sup>.

وتقع تيس الآن وسط مياه بحيرة المنزلة حيث كانت بحيرة المنزلة أراضي زراعية خصبة غمرتها مياه البحر المتوسط عن طريق البواغيز وأهمها بوغاز أم فرح على الفرع التيسية نسبة إلى قلعة كانت موجودة بها، أما بيلوز فتقع على الطرف الشرقي لبحيرة المنزلة بين البحر والكتبان وهى نسبة إلى الفرع البيلوزي<sup>(2)</sup>.

وتوجد ببورسعيد حتى الآن أطلال من أسوار وحصون أثرية من عصر الفراعنة والعصر الروماني بتلك المنطقة، وهى تعد مقصد سياحي هام. إضافة لذلك اكتسبت بورسعيد أهمية تاريخية مرتبطة بافتتاح قناة السويس إضافة للحروب العديدة التي توالى عليها.

#### وأهم الآثار المترتبة على هذه الأحداث.

- \* مقابر شهداء الحروب: تقع عند مدخل الجميل تضم جبانات الإنجليز والأوربيين الذين كانوا يقيمون في بورسعيد خلال فترات الاحتلال.
- \* قاعدة تمثال دليسبس: وتوجد عند مدخل القناة .
- \* مبنى هيئة قناة السويس: يمتاز بجمال التصميم والموقع المطل على قناة السويس ، وقد بنى مع افتتاح القناة لخدمة الملاحة الدولية.
- \* متحف بورسعيد القومي: يضم آثاراً من كل العصور بدءاً من العصر الفرعوني عبوراً بالعصر اليوناني - الروماني - القبطي - والعصر الإسلامي وانتهاء بالعصر الحديث، ويبلغ عدد القطع بالمتحف أكثر من ستة آلاف تحفة أثرية كما يشغل الجزء الأكبر منه حديقة أثرية تعرض بها مجموعة من الآثار الضخمة التي تنتمي إلى العصور المختلفة والحديثة مزودة بمقاعد لاستمتاع الزوار بمشاهدة هذه التحف في مناخ طيب بين المساحات الخضراء<sup>(3)</sup>.

(1) تأليف علماء الحملة الفرنسية، ترجمة زهير الشايب، موسوعة وصف مصر دراسات عن المدن والأقاليم المصرية، الجزء الثالث، مكتبة الأسرة، 2002، ص 42.

(2) زين العابدين شمس الدين ، مرجع سبق ذكره ، 1987 ، ص 15.

(3) محافظة بورسعيد، الإدارة العامة لهيئة تنشيط السياحة، تقرير غير منشور (المزارات السياحية بمدينة بورسعيد).

#### \* متحف بورسعيد الحربي: يضم ثلاث قاعات للعرض:

- الأولى: مخصصة لعرض تاريخ مصر الفرعوني والإسلامي.
- الثانية: مخصصة لعرض وتسجيل كفاح شعب بورسعيد ضد العدوان الثلاثي عام 1956 تماثيل للأبطال الذين كان لهم دوراً بارزاً في مقاومة الاحتلال مع عرض لبعض المخلفات التي استولى عليها الفدائيون في حرب بورسعيد.
- الثالثة: لعرض وتسجيل انتصار قواتنا المسلحة في حرب 6 أكتوبر عام 1973<sup>(4)</sup>. وجدير بالذكر أن نمط السياحة العسكرية ظهر كأحد الأنماط الحديثة التي يتطور بها العمل السياحي

بمصر بصفة عامة وبيورسعيد بصفة خاصة ، وتقتصر الباحثة في هذا الصدد تنظيم مهرجانات واستعراضات عسكرية علي غرار بانوراما حرب أكتوبر بمدينة نصر .

\* **متحف ناصر للفن الحديث:** ويحتوي على أعمال فنية مرتبطة بحفر قناة السويس التي افتتحت في مصر عام 1869، وكفاح شعب بورسعيد في العدوان الثلاثي ومجموعة كبيرة من اللوحات المختلفة عن مختلف المناسبات<sup>(2)</sup>.

\* **كنيسة "سان أوجيني":** أنشئت مع افتتاح القناة للملاحة ، وقد افتتحتها إمبراطورة فرنسا "أوجيني" عام 1869م.

إضافة لذلك هناك بعض المزارات الدينية الأخرى بالمدينة على النحو التالي:

- **الكاتدرائية الرومانية:** أنشئت عام 1931 ويوجد بداخلها جزء من صليب السيد المسيح.
- **المسجد العباسي:** أنشئ عام 1912 ويداخله يتجلى فن العمارة الإسلامية من عمدان الرخام الملون والنقوش الإسلامية<sup>(3)</sup>.

### (3) أنماط الإقامة السياحية :

#### أ. الفنادق:

بلغ إجمالي أعداد الفنادق بمحافظة بورسعيد 22 فندقاً توزعت ما بين فنادق 5 نجوم، 4 نجوم، 3 نجوم، نجمتان، نجمة واحدة، جدول رقم (15) والشكل (11) :

(1) المرجع نفسه .

(2) المصدر السابق مباشرة .

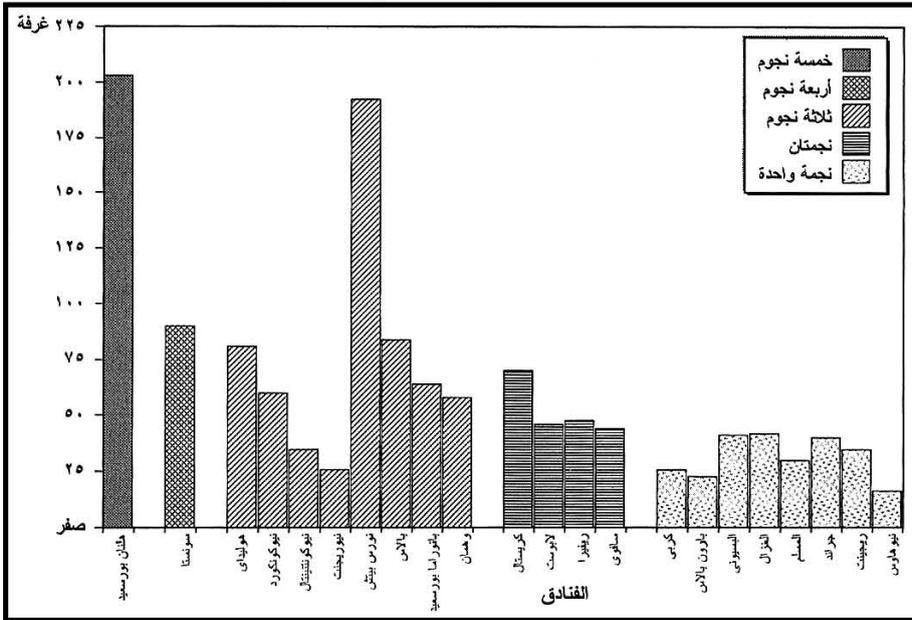
(3) محافظة بورسعيد، الإدارة العامة لهيئة تنشيط السياحة، تقرير غير منشور (المزارات السياحية بمدينة بورسعيد).

**جدول (15) : توزيع فنادق بورسعيد وفقاً لمستوياتها وطاقاتها الفندقية عام 2005.**

م	اسم الفندق	عدد الغرف	عدد الأسرة	المستوى
1	هلنان بورسعيد	203	406	5
2	سونستا	90	180	4
3	هوليداي إن	81	147	3
4	نيوكونكورد	60	166	3
5	نيوكونتنتينال	35	65	3
6	نيوريجنت	26	72	3
7	نورس بيتش	192	768	3
8	بالاس	84	180	3
9	بانوراما بورسعيد	64	128	3
10	وهمان	58	142	3
11	كريستال	70	154	2
12	لابوست	46	92	2
13	ريفيرا	48	91	2

2	85	44	سافوى	14
1	48	26	كرى	15
1	52	23	بارون بالاس	16
1	82	41	البسيونى	17
1	90	42	الغزال	18
1	56	30	المسلم	19
1	102	40	جراند	20
1	48	16	نيوهاوس	21
1	67	35	ريجينت	21
	3221	1345	المجموع	

المصدر: محافظة بورسعيد، مركز المعلومات، إدارة الإحصاء، تاريخ البيان 2006/1/1



المصدر: من إعداد الباحثة اعتماداً على بيانات الجدول رقم (15).

#### شكل (11) : توزيع فنادق بورسعيد وفقاً لمستوياتها وطاقتها الفندقية عام 2005

يتضح من خلال الجدول والشكل ما يلي:

- يوجد بالمدينة فندق واحد خمس نجوم (هلنان) بلغت به نسبة الغرف 15% من إجمالي أعداد الغرف بجميع فنادق بورسعيد وعدد الأسرة لنحو 12.6% من إجمالي عدد الأسرة بجميع فنادق المدينة.
- كما يوجد بالمدينة فندق واحد أربع نجوم (سونستا) بلغت نسبة الغرف به 6.7% ، الأسرة 5.6% من إجمالي أعداد الغرف والأسرة بجميع فنادق المدينة.
- بلغ عدد فنادق الثلاث نجوم 8 فنادق بلغت نسبة الغرف بها 44.5% والأسرة 51.85% من إجمالي أعداد الغرف والأسرة بجميع فنادق المدينة.
- بلغ عدد فنادق النجمتين 4 فنادق بلغت نسبة الغرف بها 15.4% والأسرة 13.1% من إجمالي أعداد الغرف والأسرة بجميع فنادق المدينة.

- بلغ عدد فنادق النجمة الواحدة 8 فنادق بلغت نسبة الغرف بها 18.5% والأسرة 16.9% من إجمالي أعداد الغرف والأسرة بجميع فنادق المدينة.

ومن الدراسة الميدانية أتضح ضرورة الاهتمام برفع مستوى الخدمة بالفنادق وخاصة الـ 3 نجوم فأكثر والتي يزيد الإقبال عليها من السائحين حيث أوضح الاستبيان أن تقييم مستوى الخدمة متوسط بهذه الفنادق، مما يستدعى ضرورة الاهتمام باختيار عمالة على مستوى عالي من التدريب وتغطية القصور في الخدمة الصحية السريعة لنزلاء تلك الفنادق.

ومن خلال دراسة الطاقة الفندقية بمدينة بورسعيد وخاصة عدد الأسرة أمكن الخروج بمؤشر الوظيفة السياحية للمدينة (مؤشر ديفرت (Defert):

$$T_{(F)} = \frac{100 \times N}{D} = \frac{\text{جملة الأسرة} \times 100}{\text{جملة السكان}} = \text{مؤشر الوظيفة السياحية}$$

إذا كانت النتيجة صفراً دللت على انعدام الإيواء السياحي بالمدينة وإذا كانت ما لانهاية دللت على انعدام السكان بالمدينة أما إذا كانت (100) دللت على تساوى عدد السياح مع جملة السكان المحليين بالمدينة<sup>(1)</sup>.

$$\text{وبتطبيق المؤشر على مدينة بورسعيد بلغ : } 10 \frac{3221}{545792} = 0.6\% \text{ عام 2006.}$$

وتعنى هذه النتيجة أن مدينة بورسعيد تكاد لا توجد بها وظيفة سياحية مما يعنى ضرورة التخطيط لزيادة أعداد الفنادق السياحية وطاقاتها إضافة للتخطيط لتنمية المدينة سياحياً، خاصة وأن الإجراءات الأخيرة أفقدت المدينة ميزتها التجارية .

(1) إذا كانت النتيجة (500 فأكثر) دللت على منتجح سياحي طاع.

إذا كانت النتيجة (100 - > 500) دللت على منتجح سياحي ضخم واسع.

إذا كانت النتيجة (40 - > 100) دللت على منتجح سياحي مهم مسيطر.

إذا كانت النتيجة (10 - > 40) دللت على منتجح سياحي مهم غير مسيطر.

إذا كانت النتيجة (4 - > 10) دللت على محلة عمرانية ذات نشاط سياحي ضعيف.

إذا كانت النتيجة (> 4) دللت على منتجح تكاد لا توجد به وظيفة سياحية.

Pearce, D, tourism today, Longman, Jon Wiley & Sons, New York, 1987, P. 115.

#### ب. القرى السياحية :

تتوزع بمدينة بورسعيد 5 قرى سياحية على طول شاطئ البحر المتوسط بأحياء الشرق والعرب والمناخ والزهور على طريق بورسعيد / دمياط كالتالي (شكل 12):

- قرية النورس : تقع بحي الشرق وبها العديد من الملاعب ومركز للعلاج الطبيعي ومدينة ملاهي وعدد 200 شاليه و 30 كيبنة ومركز تجارى- يمكن استغلاله لخدمة الحركة السياحية وحمام سباحة كما يوجد بالقرية فندقاً ومركب عائم (نورس1) يقوم برحلات بقناة السويس لمدة ساعة ويمكن التخطيط لزيادة مدة هذه الرحلات.

- قرية مرحبا : تقع بحي العرب وتشمل 110 شاليه وعدد 65 فيلا.
- قرية الفردوس : تقع بحي المناخ وتشتمل على 694 وحدة مصيفية مزودة بكافة الخدمات ، وجرى العمل في تنفيذ مرحلة ثانية تتسع لنحو 300 وحدة مصيفية<sup>(1)</sup>.
- قرية الكروان : تتكون من 284 وحدة مصيفية بالإضافة إلى فندق يشمل 126 غرفة وجناح، ومبنى لدار السينما ومحلات تجارية وخدمية وحمامي سباحة وتم افتتاحها في أغسطس 2003.
- قرية الكنارى : تتكون من 312 وحدة مصيفية وحمامات سباحة ومباني خدمات وتم افتتاحها عام 2004<sup>(2)</sup>.

#### (4) حجم العمالة السياحية بالمحافظة :

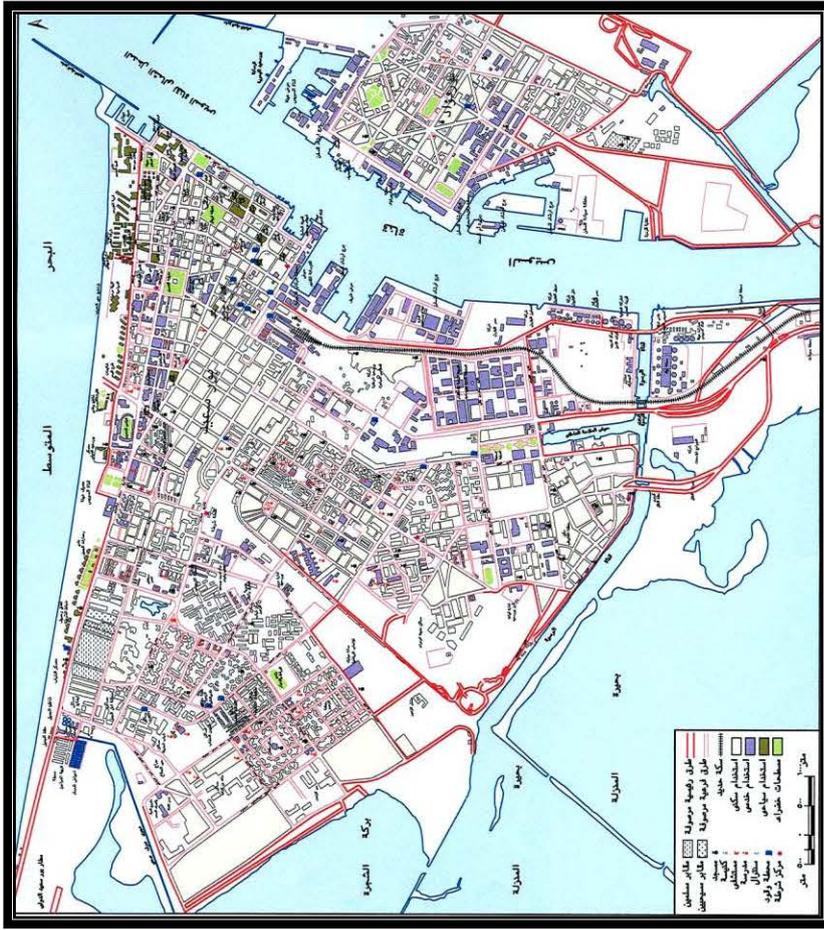
يتضح من الجدول رقم (16) والشكل رقم (13) الآتي :

\* تبلغ نسبة العاملين في مجال الأنشطة السياحية بالمحافظة نحو 1.2% فقط من إجمالي السكان الملتحقين فعلياً بالأنشطة الاقتصادية بالمحافظة، ويرجع ذلك لأن محافظة بورسعيد تعتبر محافظة غير سياحية كما أتضح من تطبيق مؤشر ديفرت حيث ترتفع بها جملة العاملين بالإدارة العامة والتجارة والنقل والاتصالات والتعليم والصناعة التحويلية لتصل إلى 15.8% ، 13.5% ، 13.5% ، 11% ، 9% على الترتيب من جملة السكان الملتحقين فعلياً بالأنشطة الاقتصادية بالمحافظة عام 2006.

\* ترتفع نسبة العاملين بالأنشطة السياحية بحي الزهور فتبلغ نحو 35.6% من جملة العاملين بالسياحة بالمحافظة ويليه حي المناخ 19%، حي العرب 12.8%.

(1) محافظة بورسعيد، مركز المعلومات، بيانات غير منشورة.

(2) المرجع السابق مباشرة.

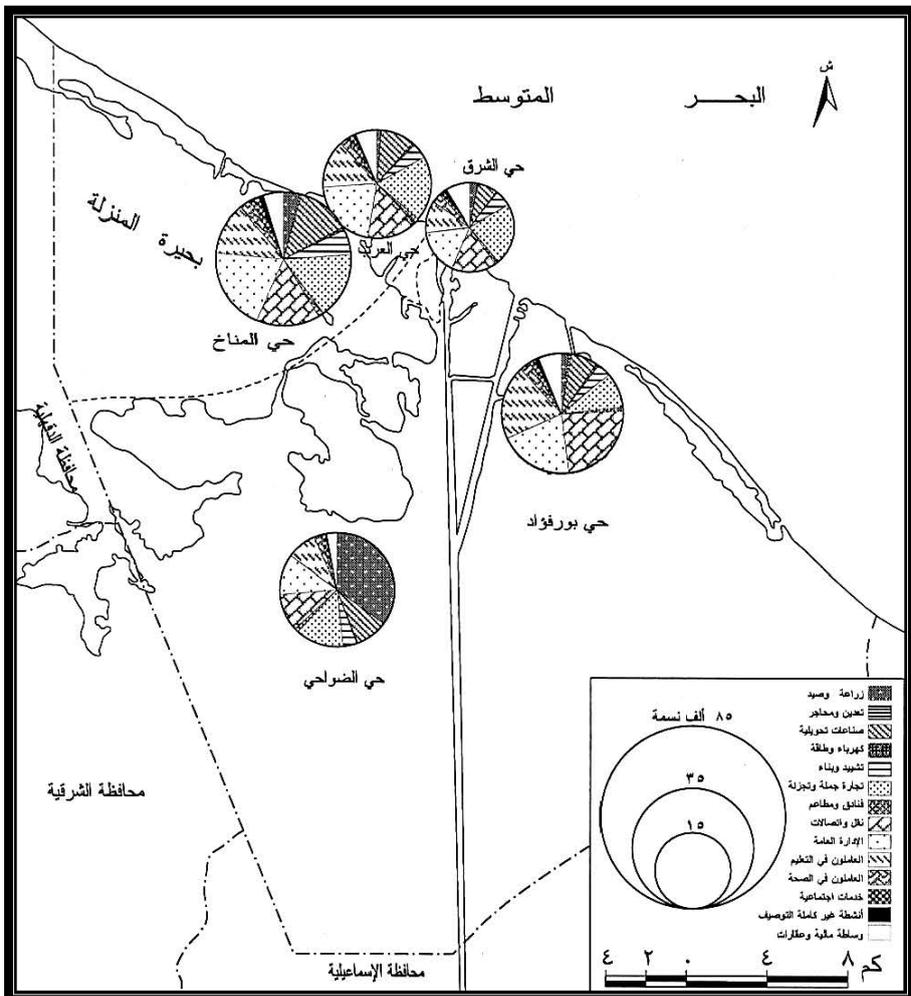


جدول (16) : توزيع السكان (15 سنة فأكثر) حسب أقسام النشاط الاقتصادي بمحافظة بورسعيد عام 2005.

أقسام النشاط الرئيسية	بورسعيد	الشرقية	البحرية	المنياخ	الزهور	التعليمي	الترفيه	الإجمالي
زراعة وصيد	576	524	317	1700	3435	10696	5974	22885
تعددين ومحاجر	277	63	74	153	286	55	30	925
صناعات تحويلية	2414	1359	2964	5602	10382	2786	1532	26648
كهرباء وطاقة	337	143	298	346	640	126	67	1929
تشديد وبناء	1144	1070	1396	2744	5098	1152	644	13056
تجارة جملة وتجزئة	3360	4258	5802	7099	13217	4157	2311	39622
فنادق ومطاعم	344	303	459	684	1272	360	200	3570

39452	1797	3231	12455	6696	4376	3131	8345	نقل واتصالات
46307	1880	3478	16303	8833	6302	3109	7082	الإدارة العامة
32447	1355	2560	10101	5496	4239	2189	6984	العاملون في التعليم
6710	273	519	2262	1232	788	691	1044	العاملون في الصحة
4795	279	503	1703	913	535	359	573	خدمات اجتماعية
2202	80	143	761	413	268	196	373	أنشطة غير كاملة
13263	485	897	4104	2225	1914	1711	2122	وساطة مالية وعقارات
25381 1	1690 7	30663	82019	44136	29732	19106	34975	جملة المتحقين
29198 1	1884 3	36297	90634	49611	38170	19081	35618	جملة غير المتحقين
54579 2	3575 0	66960	17265 3	93747	67902	38187	70593	إجمالي السكان

المصدر: محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الإحصاءات، بيانات غير منشورة.



المصدر: من إعداد الطالبة اعتمادا علي بيانات الجدول رقم (16) .

شكل (13) : توزيع السكان (15 سنة فأكثر) حسب أقسام النشاط الاقتصادي  
بمحافظة بورسعيد عام 2005

(5) نقاء الجو :

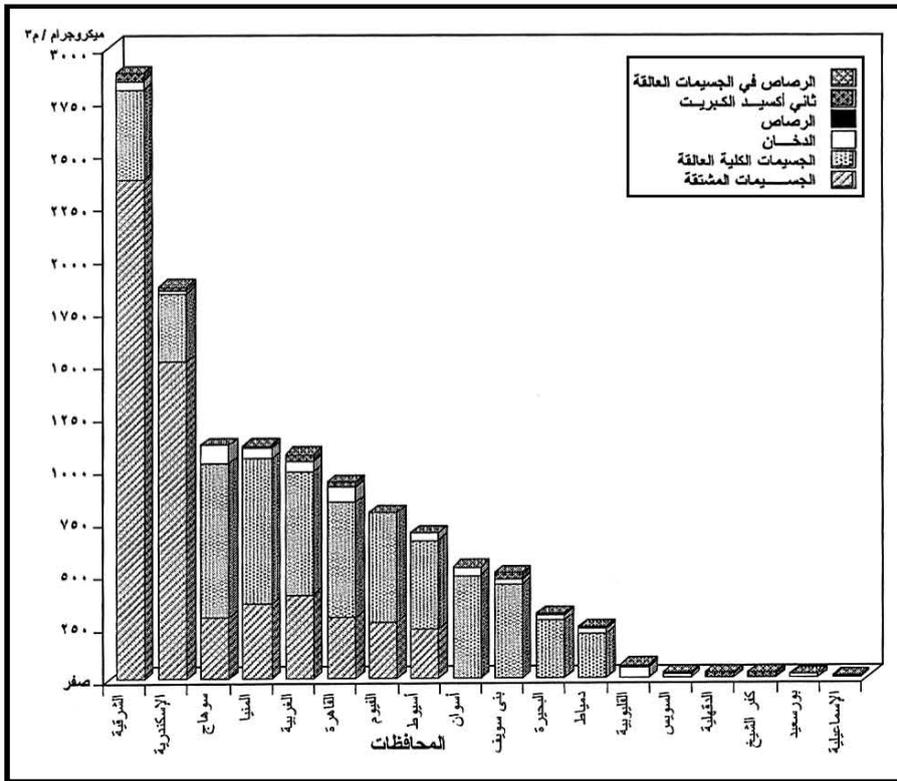
بالإضافة لذلك فإن محافظة بورسعيد تتميز بنقاء جوها مقارنة بباقي محافظات الجمهورية كما يتضح من الجدول (17) والشكل (14)، فمحافظة بورسعيد تكاد تخلو من ملوثات الهواء باستثناء الدخان فقط والتي تبلغ نسبته في هواء المحافظة 18.7 ميكروجرام/م<sup>3</sup> في حين أن الحدود المسموح بها للتعرض للدخان سنوياً 60 ميكروجرام/م<sup>3</sup>، ويخلو الهواء بالمحافظة من أي ملوثات أخرى للهواء مقارنة بباقي محافظات الجمهورية؛ لذلك تعد محافظة بورسعيد من أكثر محافظات الجمهورية ولاسيما الساحلية والسياحية نقاءً في الجو .

جدول (17) : المتوسط السنوي لملوثات الهواء على مستوى محافظات الجمهورية  
عام 2004\* .(ميكروجرام/م<sup>3</sup>).

ملوثات الهواء						المحافظة
الجسيمات الكلية العالقة	ثاني أكسيد الكبريت	الدخان	الرصاص في الجسيمات العالقة	الجسيمات المشنقة	الرصاص	
552.70	25.18	70.80	0.214	289.20	0.285	القاهرة
324.50	15.77	15.58	0.208	1510	0.225	الإسكندرية
-	-	18.28	-	-	-	بورسعيد
-	7.60	18.74	-	-	-	السويس
211.60	7.70	21.90	-	-	0.155	دمياط
-	25.49	-	-	-	-	الدقهلية
431.50	35.38	39.67	0.150	2370	0.202	الشرقية
-	10.54	51.45	-	-	-	القليوبية
-	19.70	4.85	-	-	-	كفر الشيخ
584.30	32.80	51.27	0.325	400	0.364	الغربية
276.60	10.97	22.12	-	-	-	البحيرة
-	5	7.36	-	-	-	الإسماعيلية
517.30	-	-	0.077	271.60	0.114	الفيوم
441.80	29.45	29.15	-	-	0.238	بنى سويف
698.0	15.08	42.69	0.127	354.0	0.166	المنيا
421.0	4.57	33.60	0.430	237.0	0.514	أسيوط
733.40	-	88.53	0.178	289.0	0.319	سوهاج
489.30	-	40.36	-	-	0.168	أسوان

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، يونيو 2004، ص384-385.

\* الحدود المسموح بها للتعرض سنوياً للرصاص 1 ميكروجرام/م<sup>3</sup>، الجسيمات المشنقة 70 ميكروجرام/م<sup>3</sup>، الدخان 60 ميكروجرام/م<sup>3</sup>، ثاني أكسيد الكبريت 60 ميكروجرام/م<sup>3</sup> الجسيمات الكلية العالقة 90 ميكروجرام/م<sup>3</sup>.



شكل (14) : المتوسط السنوي لملوثات الهواء على مستوى محافظات الجمهورية عام 2004 (ميكروجرام/م³) .

#### النتائج والمقترحات :

##### أولاً : النتائج :

- يستخدم ميناء بور سعيد في استقبال وتموين السفن الكبيرة و اليخوت التي تجوب العديد من دول البحر المتوسط بالوقود و المياه اللازمة لها و بالتالي وضع الميناء على الخريطة السياحية لهذه السفن .
- بلغ عدد السفن المترددة على ميناء بور سعيد عام 2005 (12) جنسية تقدمتها السفن القبرصية وسفن جزر البهاما.
- يعد شهر نوفمبر من أكثر شهور العام تنوعا في جنسيات السفن المترددة على الميناء وشهري ديسمبر ويناير من أقل شهور العام موسمية في حركة الرحلات السياحية
- معظم ركاب السفن السياحية لا يفضلوا البقاء في مصر أكثر من فترة بقاء السفينة بالميناء (12 ساعة)، و قد أوضحت الدراسة أن 55.5% من الركاب عام 2005 قضوا هذه الفترة في زيارة لمدينة بور سعيد، و 39.5% قاموا بزيارة سريعة لآثار القاهرة والجيزة، و 2.2% تخلفوا عن الرحلة البحرية بغرض زيارة بعض المعالم الأثرية الأخرى بمصر، وبلغت نسبة الركاب الذين فضلوا البقاء فوق ظهر السفينة 3%.

##### ثانياً : المقترحات :

- إصدار تشريع لصيانة وحماية وتطوير مقومات الجذب الطبيعية والبشرية البارزة وغير المماثلة لأية محافظة أخرى بالجمهورية حتى لا تدخل المحافظة في منافسة قد تكون لها خطورتها على نجاحها.

- العمل على تنمية السياحة العسكرية كأحد الأنماط السياحية الحديثة و التي تفرد بها المحافظة عن طريق تنظيم مهرجانات عسكرية واستعراضات وعرض أفلام إعلامية عسكرية عن الحروب التي مرت بها المنطقة.
- التركيز على سياحة صيد ومراقبة الطيور البرية بالمحافظة وتنظيم مهرجانات لصيد ومراقبة الطيور المهاجرة وخاصة في مواسم هجرة هذه الطيور والترويج لهذا النمط عالميا.
- استغلال بحيرة المنزلة واستخدام وحدات ملاحية ذات مستوى عالي لخلق نوع من الحركة السياحية الجديدة بالجمهورية وعمل رحلات سياحية بالبحيرة لمشاهدة الجزر وقرى الصيادين مع مراعاة تصميم منشآت سياحية وفنادق بيئية منسجمة مع السياق الطبيعي والبشرى بمناطق قرى الصيادين.
- ربط السياحة ببور سعيد بآماكن النقل السياحي الهامة بالجمهورية عند تنظيم البرامج السياحية والتخطيط لها .
- الاهتمام بزيارة الأتوبيسات السياحية وسيارات الكرفان وإدخال التاكسي الطائر عند التخطيط للتنمية السياحية كما ترى الباحثة أن سيارات الكرفان تعد من أنسب المركبات الملائمة لرحلات الصيد سواء البرى أو صيد الأسماك بالمحافظة.

**ملحق (2) : أكبر 40 دولة تحقيقاً  
للإيرادات من السياحة.**

بالمليار دولار

م	الدولة	الدخل
1	الولايات المتحدة	74.24
2	إيطاليا	30.42
3	فرنسا	29.7
4	ألمانيا	29.58
5	بريطانيا	21.29
6	ألمانيا	16.84
7	الصين	12.5
8	النمسا	12.16
9	كندا	9.13
10	أستراليا	8.57
11	بولندا	8.4
12	تركيا	8.2
13	سويسرا	8.2
14	المكسيك	7.85
15	هونغ كونج	7.11
16	روسيا	7.1
17	سنغافورة	6.5
18	تاييلاند	6.39
19	هولندا	5.74
20	كوريا	5.7
21	بلجيكا	5.37
22	الأرجنتين	5.36
23	إندونيسيا	5.13
24	البرتغال	4.77
25	اليابان	4.15
26	اليونان	3.29
27	مصر	3.83
28	السويد	3.75
29	الدنمارك	3.62
30	التشيك	3.5
31	ماليزيا	3.36

**ملحق (1) : أكبر 40 دولة مقصداً  
للسياح في العالم.**

بالمليون سائح

م	الدولة	العدد
1	فرنسا	70
2	ألمانيا	47.7
3	أمريكا	47.1
4	إيطاليا	34.8
5	بريطانيا	24.4
6	الصين	24
7	المكسيك	19.3
8	بولندا	18.8
9	كندا	18.6
10	النمسا	17.2
11	ألمانيا	16.5
12	التشيك	16.3
13	روسيا	15.8
14	المجر	14.6
15	البرتغال	11.8
16	اليونان	11.07
17	سويسرا	11.02
18	الصين	9.6
19	تركيا	9.2
20	تاييلاند	7.7
21	ماليزيا	6.5
22	هولندا	6.17
23	بلجيكا	6.15
24	أيرلندا	6.07
25	جنوب أفريقيا	5.9
26	سنغافورة	5.6
27	إندونيسيا	4.9
28	الأرجنتين	4.8
29	تونس	4.7
30	كوريا	4.25
31	كرواتيا	4.2

3.3	مكاو	32
3.23	تايبوان	33
3.16	الهند	34
3.15	أيرلندا	35
2.77	البرازيل	36
2.74	كرواتيا	37
2.7	إسرائيل	38
2.56	المجر	39
2.42	الفلبين	40

المصدر: منظمة السياحة العالمية، تقرير عام 1998م

4.1	اليابان	32
4.01	أستراليا	33
3.76	مصر	34
3.7	السعودية	35
3.5	مكاو	36
3.25	بورتوريكو	37
3.24	المغرب	38
3.1	البرازيل	39
3.07	رومانيا	40

المصدر: منظمة السياحة العالمية، تقرير عام 1998م

### Appendix No. (3): Questionnaire Form

Age: ..... \*

Nationality: ..... \*

Job: ..... \*

Ship's name: ..... Nationality ..... \*

Ship's period in Port Said: ..... \*

Will YOU stay in Egypt as long as the ship is in the port: \*

Yes  No

If your answer is (No) how long will you stay in Egypt? \*

What's your opinion in the port's procedures and service level? \*

Poor  Fair  Good  Excellent

Places visited or will be visited: \*

Period to stay in Port Said ..... what places ..... Port Said

what places ..... Other parts in Egypt \*

Period of staying. ....

What are the means of transport for the tour in Egypt? \*

Boat  Train  Plane  Car

What's your favourite means of transport and the suggested ones for the \*

internal tour.....

What's your staying place in Port Said? \*

Tourist villa  Other  Hotel

What's your opinion about the service in the staying place? \*

Poor  Fair  Good  Excellent

## المراجع والمصادر

1. أحمد الجلال، الاتجاهات الحديثة في الجغرافيا السياحية، مكتبة عالم الكتب، القاهرة ، 2002، الطبعة الأولى.
2. أكاديمية النقل البحري- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، ميناء بورسعيد عام 2000، تقرير رقم 18-5318 .
3. إسماعيل مبارك، تآكل شواطئ الدلتا، مجلة المهندسين، السنة السادسة والثلاثون، العدد 294، أكتوبر 1980 .
4. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، 2004، القاهرة، يونيو 2005.
5. الهيئة العامة لميناء بورسعيد، الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب والإحصاءات، بيانات غير منشورة.
6. جودة حسنين جودة، جيومورفولوجية مصر في كتاب جغرافية مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب 1988.
7. حسام الدين جاد الرب، التنمية السياحية في محافظة الفيوم، الجمعية الجغرافية، المجلة الجغرافية المصرية، السنة السادسة والثلاثون، العدد الثالث والأربعون، الجزء الأول، 2004 .
8. حسن سيد حسن، بعض مظاهر التغير في خريطة النقل الجوي في مصر في الفترة 1976 - 1994، مقالات وبحوث في جغرافية النقل، كلية البنات جامعة عين شمس، 2002 .
9. حسين كفاي، رؤية عصرية لخريطة مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ، 1990 .
10. -----، رؤية عصرية للتخطيط السياحي في مصر والدول النامية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1987.
11. زين العابدين شمس الدين، بورسعيد تاريخها وتطورها منذ نشأتها 1859- حتى عام 1882، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987.
12. سعيد أحمد عبده، جغرافية النقل في الوطن العربي، مكتبة الأنجلو ، القاهرة، 1997.
13. عائدة بشارة، جغرافية السياحة والترفيه كاتجاه معاصر في الدراسة الجغرافية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد 13، الجزء (1)، 1981.
14. عبير إبراهيم عبد الله، النقل في إقليم قناة السويس ودوره في التنمية الاقتصادية - دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، كلية البنات جامعة عين شمس، 2005.
15. فهمي هلالى أبو العطاء، النقل والتجارة في جغرافية مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1994.
16. نورة يوسف عبد الرحمن المصري، مدينة بورسعيد - دراسة في الجغرافيا الاقتصادية - رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب - جامعة الإسكندرية، 1992 .
17. ماجدة محمد جمعة، جغرافية مصر السياحية، دار التوحيد للطباعة، 2000م .
18. محافظة بورسعيد، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، تقرير عن ميناء بورسعيد عام 2005، بيانات غير منشورة.
19. -----، دليل المسح الإحصائي الشامل لمحافظة بورسعيد، 1990/1989.
20. -----، مركز المعلومات، الخريطة الاقتصادية للمحافظة، 1990/1989.
21. -----، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، بيانات غير منشورة عن توزيع شبكة الطرق الداخلية (الترايبية والمرصوفة) علي مستوي أحياء المحافظة عام 2006 .
22. كوبر، ترجمة محمود ربيع عبد الله الملط، جغرافية النقل البحري، أكاديمية النقل البحري بالاشتراك مع منشأة المعارف، الإسكندرية.
23. محافظة بورسعيد - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الطرق والنقل، بيانات غير منشورة، يونيو 2006.
24. -----، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، بيانات غير منشورة عن مطار بور سعيد، 2006.
25. -----، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الإحصاء، بيان بتوزيع الفنادق وفقاً لمستوياتها

26. -----، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، إدارة الإحصاء، بيانات غير منشورة عن توزيع السكان (15 سنة فأكثر ) حسب أقسام النشاط الاقتصادي بمحافظة بور سعيد عام 2005.
27. -----، الإدارة العامة لهيئة تنشيط السياحة، تقرير غير منشور (المزارات السياحية بمدينة بورسعيد).
28. محبات إمام- أحمد الشرابي، أقاليم مصر السياحية، دراسة في جغرافية السياحة، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، 1991.
29. محمد الفتحي بكير محمد، جغرافية مصر السياحية، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2004.
30. محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1996.
31. محمد رمزي، قاموس الجغرافي للبلاد المصرية، الجزء الأول، دار الكتب المصرية، القاهرة، 1953-1954.
32. محمد صدقي علي الغماز، التنمية السياحية في محافظة شمال سيناء (دراسة جغرافية)، الجمعية الجغرافية، المجلة الجغرافية المصرية، السنة التاسعة والعشرون، العدد الثلاثون، الجزء الثاني، 1997.
33. موسوعة وصف مصر دراسات عن المدن والأقاليم المصرية، الجزء الثالث، تأليف علماء الحملة الفرنسية، ترجمة زهير الشايب، مكتبة الأسرة، القاهرة ، 2002 .
34. منظمة السياحة العالمية، تقرير عام 1998م.
35. هـ. روبنسون، جغرافية السياحة، ترجمة: محبات إمام، دار المعارف، الإسكندرية، الجزء الأول، 1998.
36. هيئة ميناء بورسعيد - الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب (بيانات غير منشورة) حركة السفن المتردة علي الميناء عام 2005.
37. هيئة ميناء بورسعيد - الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب (بيانات غير منشورة) عدد السفن السياحية والركاب حسب الجنسية بميناء بورسعيد عام 2005.
38. هيئة ميناء بورسعيد - الإدارة العامة لحركة البضائع والركاب (بيانات غير منشورة) موسمية حركة السفن السياحية بميناء بورسعيد خلال شهر عام 2005.
39. هيئة ميناء بورسعيد - الإدارة العامة لحركة الركاب (بيانات غير منشورة) حركة ركاب السفن السياحية واليخوت بميناء بورسعيد عام 2005.
40. مقابلة شخصية مع مدير إدارة الركاب بميناء بورسعيد ، يونيو 2006.
41. Georing C. & S. Wart. W: Planning for tourism development, New York, 1976.
42. Hall Michael, tourism planning, polices, pros and relation ships, long man Singapore, first published, 2000.
43. Oliver, J.E., Climatology, Selected Application, London, 1981.
44. Pearce, D, Tourism Today, Longman, Jon Wiley & Sons, New York, 1987.
45. Robinson. H, A geography of tourism, London, 1976.
46. Burton R., Travil Geography, ptman babélisation, Second edition, British, 1991.

## الاتجاهات البحثية لدى الجغرافيين المصريين حتى مطلع القرن الحادي والعشرين

أ.د. فتحي محمد مصيلحي\*