



The Role of Sustainable Transport in Enhancing the Competitiveness of the Egyptian Tourist Destination

دور النقل المستدام في تعزيز تنافسية المقصد السياحي المصري

أمامة سمير محمد حلمي^١ | محمود محمد عبد المنعم عبد اللاه^٢

Article Info

معلومات المقالة

Article Language: Arabic

لغة المقالة: العربية

Vol. 6 No. 1, (2023) pp. 92-116 | <https://doi.org/10.21608/SIS.2023.194465.1134>

Abstract

الملخص

Research aims to assess the competitive situation of the Egyptian tourist destination, and to determine the role of sustainable transportation to enhance the competitiveness of the Egyptian tourist destination, in to analyzing the transportation strategy in Egypt from a tourism perspective. Results showed Egyptian sustainable transport strategy positively affects the competitiveness of tourist destination. Research also found a decline in the competitiveness of the Egyptian tourist destination from 64th place in 2009 to 85th place in 2014, and then progressed in the period from the 83rd place. Globally, it ranked 51st, the indicators of air, land and sea transport infrastructure showed compatibility with the indicators of the competitiveness of the tourist destination. Research results also showed that sustainable transport strategy in Egypt contributed to creating additional free time for tourists while they were in the tourist destination that could be employed in tourism activities, in addition to that, the Egyptian transport projects and their diversity contribute to facing the phenomenon of seasonality through easy access to new tourist destinations. Research indicates that the most prominent weaknesses in the Egyptian transport strategy from a tourism perspective are: low level of efficiency in operating new projects, absence of charter airlines and low costs commensurate with the volume of developments that have taken place in the air transport infrastructure. Results of the research showed that the implementation of the Egyptian sustainable transport strategy provided many opportunities, including: Integration and diversity in transport projects provides an opportunity for the development and revitalisation of domestic tourism.

يهدف البحث الي تقييم الوضع التنافسي للمقصد السياحي المصري، وتحديد دور النقل المستدام في تعزيز تنافسية المقصد السياحي المصري، إضافة الي تحليل استراتيجية النقل في مصر من منظور سياحي. وقد تمثل مجتمع الدراسة في شركات السياحة المصرية فئة (أ) وذلك اعتمادا علي أنها الشركات المنظمة للبرامج السياحية و أكثرها رسدا لمشكلات النقل في مصر، وقد اعتمد الباحثان علي المنهج الوصفي التحليلي لوصف متغيرات البحث وتحليل البيانات الأولية، إضافة الي المنهج الكمي لتحليل مؤشرات التنافسية السياحية للمقصد المصري. وقد أظهرت نتائج البحث ان استراتيجية النقل المستدام المصري تؤثر إيجابيا في تنافسية المقصد السياحي المصري، كما توصل الي البحث أيضاً الي تراجع تنافسية المقصد السياحي المصري من المركز ٦٤ في عام ٢٠٠٩ ليصبح في المركز ٨٥ في عام ٢٠١٤، ثم تقدم مرة أخرى في الفترة (٢٠١٥ - ٢٠٢١) ليتقدم من المركز ٨٣ عالميا الي المركز ٥١، وقد أظهرت مؤشرات البنية التحتية للنقل الجوي ومؤشرات البنية التحتية للبري والبحري توافقا مع مؤشرات تنافسية المقصد السياحي المصري. كما أظهرت نتائج البحث أن استراتيجية النقل المستدام في مصر ساهمت في خلق وقت فراغ اضافي للسياح اثناء تواجدهم بالمقصد السياحي يمكن توظيفه في أنشطة سياحية، إضافة الي أن مشروعات النقل المصرية وتنوعها تساهم في مواجهة ظاهرة موسمية النشاط السياحي المصري من خلال سهولة الوصول الي وجهات سياحية جديدة، كما توصل الي البحث الي أن أبرز نقاط الضعف في استراتيجية النقل المصرية من منظور سياحي تتمثل في: انخفاض مستوى كفاءة تشغيل المشروعات الجديدة، إضافة الي عدم وجود شركات طيران عارض ومنخفض تكاليف تتناسب مع حجم التطورات التي تمت في البنية التحتية للنقل الجوي.

Keywords: Competitiveness; sustainable transport; the Egyptian tourist destination; the competitiveness of tourism and travel.

الكلمات الدالة: التنافسية؛ النقل المستدام؛ المقصد السياحي المصري؛ تنافسية السياحة والسفر.

^١ أستاذ مساعد بقسم الدراسات السياحية بالمعهد العالي للسياحة والفنادق بالإسكندرية (إيجوث).

^٢ أستاذ مساعد بقسم الدراسات السياحية - كلية السياحة والفنادق - جامعة مدينة السادات.

مقدمة

أصبحت التنافسية واحدة من قضايا العصر الحديث التي تواجه الاقتصاد بشكل عام وقطاع السياحة بشكل خاص (بظاظو، وآخرون، ٢٠٢٢)، والتي يجب وضعها في الحسبان لتحسين القدرة على تحمل ضغوط وشدة المنافسة العالمية والمحلية، كما أصبحت تلك القضية من القضايا التي تحظى باهتمام كبير من قبل الحكومات باعتبارها ظاهرة عالمية تتأثر بها كافة الاطراف، وقد أصبح مؤخرا تحسين القدرة التنافسية هدفا اساسيا للتنمية السياحية (Abdalmoity & Mahmoud, 2018)، ومما لا شك فيه أن قطاع النقل من القطاعات المحورية في الاقتصاد المصري لذلك تسعى الحكومة المصرية الي تطوير هذا القطاع وفق استراتيجية معلنه (داود، ٢٠١٦)، وهذا قد ينتج عنه فرص لتعزيز تنافسية المقصد السياحي المصري، كما قد يفرض علي القطاع السياح تحديات، الأمر الذي أثار في ذهن الباحثان عدة تساؤلات منها:

- هل مشروعات تطوير قطاع النقل المصري يؤثر علي تنافسية المقصد السياحي المصري؟
 - ما هي أبرز الفرص التي يوفرها النقل المستدام للسياحة المصرية؟
 - هل مشروعات النقل المستدام تفرض تحديات علي السياحة المصرية؟
- وتتمثل أهمية البحث في أن قطاع النقل من أهم القطاعات التي تعمل على النهوض بالمقاصد السياحية اقتصاديا واجتماعيا وبيئيا في الحاضر والمستقبل إضافة الي أن النقل المستدام هو إحدى المشروعات الحالية لتطوير قطاع النقل المصري، وما زالت تأثيراته غير معروفة على السياحة المصرية.

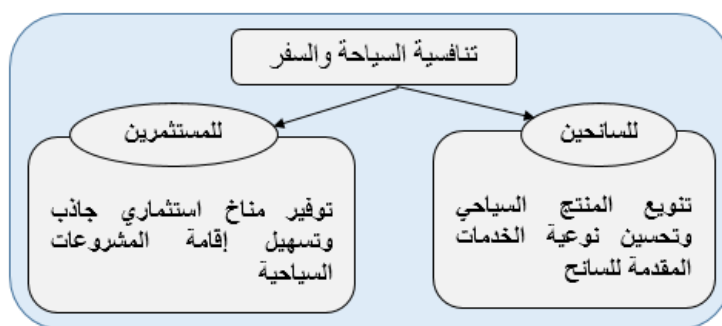
أهداف البحث

- التعرف علي مفاهيم ومؤشرات النقل المستدام
- تحليل مشروعات النقل في مصر وتحديد (نقاط القوة - الضعف - الفرص - التهديدات)
- تحديد دور مشروعات النقل المستدام في حل مشكلات النقل السياحي
- تحديد تأثير مشروعات النقل المستدام علي تنافسية المقصد السياحي المصري.

الإطار النظري

المحور الأول: عرض مؤشرات تنافسية السياحة والسفر

أصبح تحسين القدرة التنافسية هدفا اساسيا للتنمية السياحية (Abdalmoity & Mahmoud, 2018)، الأمر الذي ادي الي قيام العديد من المنظمات العالمية والاقتصادية والسياحية بوضع مؤشرات لتقييم الدول والمقاصد السياحية، مما وضع العديد من الدول في مجال تنافسي. (سلكة، وحمدى، ٢٠٢٠)، ويشير مصطلح تنافسية الساحة والسفر الي قدرة الوجهات السياحية على جذب السياح المحليين والأجانب، من خلال تقديم خدمات سياحية ذات جودة متميزة ومبتكرة، وجذابة لكسب حصص سوقية في أسواقها المحلية والدولية، وذلك اعتمادا علي استخدام الموارد السياحية بطريقة تتسم بالفعالية والاستدامة. (ماي، ٢٠١٨) كما قدمت المنظمة العربية للسياحة مفهوما للتنافسية السياحة مرتكزا على زيادة الإنتاج، تحسين نوعية المنتج السياحي، والخدمات بما يرضي أذواق المستهلكين (يونس، و آخرون، ٢٠٢١) كما يمكن تقديم مفهوم اخر للتنافسية قطاع السياحة يتمحور حول قدرة المؤسسات المنتمة لقطاع السياحة في دولة ما علي تحقيق نجاح مستمر في الاسواق الدولية دون الاعتماد علي الدعم والحماية الحكومية، وهذا ما يؤدي إلي تميز تلك الدول في هذا القطاع. (محسن، و آخرون، ٢٠١٧)



شكل (١) تنافسية السياحة والسفر

المصدر: رجب، (٢٠١١)

وكما يتضح من الشكل (١) أن تنافسية السياحة والسفر تستهدف كلا من السائحين والمستثمرين، وذلك من خلال تحسين الخدمات السياحية وتبويبها بما يتلاءم مع رغبات واحتياجات السائحين، إضافة إلى توفير مناخ استثماري جاذب يسهل من إقامة المشروعات السياحية. وانطلاقاً من هذا المفهوم الذي يركز على تنوع المنتج السياحي وتوفير المناخ الجاذب للاستثمارات السياحية، يري الباحثان أن تحليل خريطة مشروعات النقل المصرية، قد اضافت وجهات سياحية جديدة، وعززت الوصول إلى كافة الوجهات السياحية المصرية عبر منظومات نقل متنوعة ومستدامة. وفي سياق متصل تعد تقارير التنافسية السياحية العالمية بمثابة مرشد للدول السياحية لتخطيط نشاطها السياحي والوقوف على نقاط قوتها وضعفها (مرزوقي، ٢٠٢١)

ونود أن نشير إلى أن المنتدى الاقتصادي العالمي يصدر تقريرين أحدهما حول التنافسية العالمية، والآخر حول تنافسية السياحة والسفر (<https://www.weforum.org>)، وكلاهما يشمل مؤشر البنية التحتية والتي تتضمن تقييم للبنية التحتية المتعلقة بالنقل البري والبحري والجوي. ويفحص المنتدى الاقتصادي العالمي البنية التحتية للنقل باستخدام مؤشر التنافسية العالمية، الذي يُقيم المؤسسات والسياسات والبنية التحتية. وهو يبني نتائج فحصه على البيانات الإحصائية (طول الشبكة) وعلى بيانات المسح (الملاحظة والرصد) على مدى توافر وجودة البنية التحتية للنقل والخدمات. (حجازي، ٢٠٢٢)

ويعد تقرير التنافسية العالمية واحداً من أهم التقارير الدولية السنوية التي يُصدرها المنتدى الاقتصادي العالمي، حيث يصدر من خلاله مؤشراً مركباً كمعيار موحد للقدرة التنافسية للاقتصادات على مستوى العالم، كما يقدم ترتيباً عالمياً للدول وفقاً لهذا المؤشر، والذي تنتظر الدول صدوره لما يعكسه من أبعاد اقتصادية واجتماعية هامة تتحدد بناءً عليها مواقف الدول تجاه الشؤون والسياسات العامة للبلاد، فضلاً عن دوره في تشكيل سياسات النمو على المستوى العالمي (Porter, et al, 2007). وفي الجدول (١) عرض لترتيب مصر بين دول العالم، وتحديد مركزها التنافسي.

جدول (١) ترتيب مصر في تقرير التنافسية العالمية في الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠٢٢

الترتيب	السنة
٨١ من بين ١٣٩ دولة	٢٠١١ / ٢٠١٠
٩٤ من بين ١٤٢ دولة	٢٠١٢ / ٢٠١١
١٠٧ من بين ١٤٤ دولة	٢٠١٣ / ٢٠١٢
١١٨ من بين ١٤٨ دولة	٢٠١٤ / ٢٠١٣
١١٩ من بين ١٤٤ دولة	٢٠١٥ / ٢٠١٤
١١٦ من بين ١٤٠ دولة	٢٠١٦ / ٢٠١٥
١١٥ من بين ١٣٨ دولة	٢٠١٧ / ٢٠١٦
١٠٠ من بين ١٣٧ دولة	٢٠١٨ / ٢٠١٧
٩٤ من بين ١٤٠ دولة	٢٠١٩ / ٢٠١٨
٩٣ من بين ١٤١ دولة	٢٠٢٠ / ٢٠١٩

المصدر : من اعداد الباحثان اعتمادا علي تقارير المنتدى الاقتصادي العالمي

كما يتضح من الجدول (١) أن أفضل مركز حققته مصر في الفترة من ٢٠١٠ حتي ٢٠٢٠، غي تقرير التنافسية العالمي كان في سنة ٢٠١٠ حيث جاءت مصر في المركز ٨١ من بين ١٣٩ دولة، وأساء المراكز التي حققتها مصر كان في سنة ٢٠١٤، حيث جاءت في المرتبة ١١٩ من بين ١٨٨ دولة.

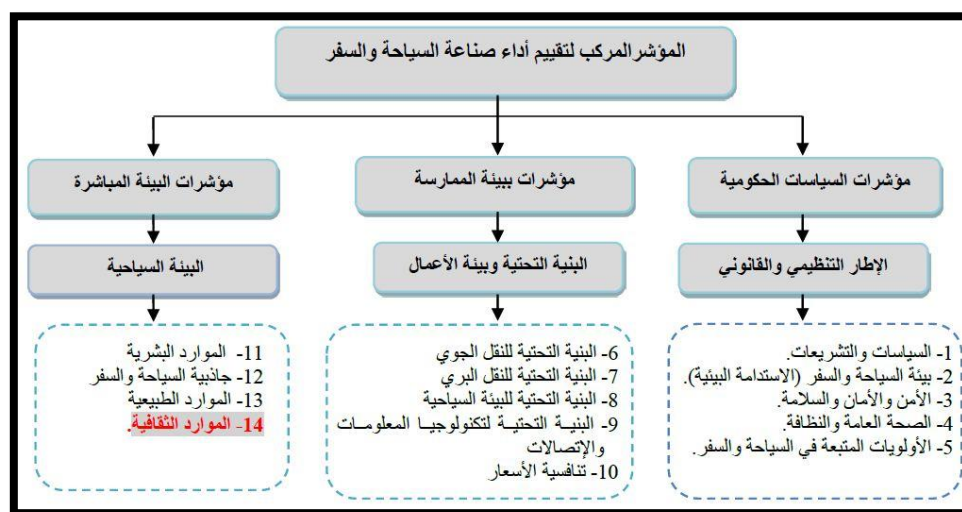
وفي ظل التنافسية العالمية الشديدة للحصول علي حصص في الأسواق السياحية الإقليمية والدولية، كان لزاما اصدار مؤشرات تقيس تنافسية القطاعات السياحية للدول (Croes & Kubickova, 2013) من أجل تحديد نقاط القوة لتعزيزها ورصد نقاط الضعف لتصحيحها، ولذلك أصدر المنتدى الاقتصادي العالمي DAVOS مؤشر تنافسية السياحة والسفر منذ عام ٢٠٠٧.

جدول (٢) ترتيب مصر في تنافسية السياحة والسفر

السنة	الترتيب دوليا
٢٠٠٧	٥٨ من بين ١٢٤ دولة
٢٠٠٩	٦٤ من بين ١٣٣ دولة
٢٠١١	٧٥ من بين ١٣٩ دولة
٢٠١٣	٨٥ من بين ١٤١ دولة
٢٠١٥	٨٣ من بين ١٤١ دولة
٢٠١٧	٧٤ من بين ١٣٦ دولة
٢٠١٩	٦٥ من بين ١٤٠ دولة

(المصدر: من اعداد الباحثان اعتمادا علي تقارير تنافسية السياحة والسفر)

كما يتضح من الجدول (٢) أن أفضل مركز حققه المقصد السياحي المصري في الفترة (٢٠٠٧ - ٢٠١٩) كان عام ٢٠٠٧، حيث احتل المقصد السياحي المصري المركز ٤٩ عالميا من بين ١٢٤ دولة، كما يتضح أن أسوأ مركز حققه المقصد السياحي المصري في مؤشرات تنافسية السياحة والسفر لنفس الفترة كان سنة ٢٠١٣، حيث احتل المقصد السياحي المصري المركز ٨٥ من بين ١٤١ دولة.



شكل (٢) منهجية مؤشرات تنافسية السياحة والسفر ٢٠٠٧ - ٢٠١٣

المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي (٢٠١٣)

كما يتضح من الشكل (٢) أن مؤشرات تنافسية السياحة والسفر في تقارير المنتدى الاقتصادي العالمي، قد ضمت ثلاث مؤشرات رئيسة خلال عامي ٢٠٠٧، و ٢٠٠٨ هي الإطار التنظيمي وبيئة الأعمال، والبنية التحتية، والموارد البشرية والثقافية والطبيعية، وضمت تلك المؤشرات الرئيسة ١٣ مؤشر فرعي، وجاء تقرير عام ٢٠٠٩ في ٣ مؤشرات رئيسة ضمت ١٤ مؤشر فرعي، وتتضمن المؤشرات الرئيسة في الإطار التنظيمي للسياحة والسفر، ومؤشر بيئة الأعمال والبنية التحتية، ومؤشر الموارد البشرية والثقافية والطبيعية، بينما ضم التقرير ٣ مؤشرات رئيسية في عام ٢٠١١، مقسمة إلى ١٥ مؤشر فرعي، أما في تقرير عام ٢٠١٢ تم الرجوع لما كانت عليه بمكونات تقرير عام ٢٠٠٩.



شكل (٣) منهجية مؤشرات تنافسية السياحة والسفر ٢٠١٥ - حتى الآن
المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي (٢٠١٥)

كما يتضح من الشكل (٣) وجود تغيرات في بنية تقارير تنافسية السياحة والسفر، تمثلت هذه التغيرات في إعادة تنظيم المؤشرات السابقة في أربع مؤشرات رئيسية بدلا من ثلاثة، وعلى ١٤ مؤشرا فرعيا و ٩٠ متغيرا والتي بدورها تنقسم إلى مجموعة من المتغيرات لأجل تحديد تنافسية قطاع السياحة والسفر، شمل تقرير تنافسية السياحة والسفر على ٤ مؤشرات رئيسة ضمت ١٤ مؤشر فرعي، هي مؤشرات: البيئة التمكينية، وسياسة السياحة والسفر، والتمكين، وبنية تحتية، والموارد الطبيعية والثقافية. (Calderwood, & Soshkin, 2019)

وتنقسم المؤشرات الفرعية المتعلقة بالنقل والبنية التحتية في تقارير تنافسية السياحة والسفر منذ عام ٢٠١٥ إلى:

البنية التحتية للنقل الجوي: ضروري لسهولة تنقل المسافرين من الوصول إلى ومن البلدان، وكذلك التنقل داخلا لبلد، يقيس هذا العامل كمية النقل الجوي، وذلك باستخدام مؤشرا تمثل عدد المغادرين، وكثافة المطارات وعدد من شركات الطيران العاملة، فضلا عن جودة البنية التحتية للنقل الجوي للرحلات الداخلية والدولية.

البنية التحتية للنقل الارضي والموانئ: وتوافر وسائل فعالة للوصول إلى المراكز التجارية الرئيسية ومناطق الجذب السياحي أمر حيوي للقطاع السياحي. وهذا يتطلب شبكة واسعة من الطرق والسكك الحديدية، والبنى التحتية للموانئ التي تلبي المعايير الدولية من الراحة والأمن والكفاءة. أيضا الطرق غير المعبدة التي تمكن الاتصالات المحلية، وجود الطرق الخلابية ومحددة للغاية جاذبة للسياح.

بنية التحتية للخدمات السياحية: يقيس مستوى البنية التحتية للخدمات السياحية من خلال عدد غرف الفنادق تستكمل مدى إمكانية الوصول إلى الخدمات مثل تأجير السيارات وأجهزة الصراف الآلي.

المحور الثاني: النقل المستدام، واستراتيجية تطوير قطاع النقل المصري.

النقل له تأثيرات بيئية هامة، حيث يمثل هذا القطاع أكثر من ربع الاستهلاك العالمي للطاقة ، وهو ثاني أكبر مستهلك للطاقة بشكل عام (صورية، ٢٠١٧)، من المتوقع أن تزيد انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من وسائل النقل بنسبة ٦٠ % بين عامي ٢٠١٥ و ٢٠٥٠. (The World Bank Group, 2021)

إضافة الي أن السائح ينفق ما يقرب من ٤٣٪ من مجموع انفاقه في البرنامج السياحي علي وسائل النقل، وفي مصر يصل الانفاق الي ٥٢٪ من اجمال تكلفة الرحلة (Sorupia, 2005).

ظهر مصطلح النقل المستدام كمفهوم نابع من التنمية المستدامة، أستخدم لوصف وسائل النقل، ونظم التخطيط والنقل، والتي تتفق مع اهتمامات أوسع للاستدامة، وتهدف سياسة النقل المستدام إلى تحسين استخدام أنظمة النقل لتحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، دون التضحية بقدرة الأجيال القادمة على تحقيق نفس الأهداف. (Qureshi & LU, 2007) حيث عملت خطط النقل التقليدية على تحسين القدرة على الحركة، خاصة بالنسبة للسيارات والمركبات الأخرى، لكن لم تعنى بالآثار التي تخلفها في مختلف المجالات خاصة الإيكولوجية، حيث اهتمت فقط بتحسين الوصول وتسريعه، علي الرغم من وجود تقنيات تسمح بتحسين فرص الوصول مع تقليل الآثار البيئية والاجتماعية (Mezher, et, al, 2016) وإدارة الازدحام المروري واستخدام شبكات ونظم نقل تقدم مساهمات إيجابية في استدامة المحيط اجتماعيا، اقتصاديا وبيئيا، وتحقق التوازن بين التكاليف الاجتماعية، والاقتصادية، والبيئية التي تطرحها نظم النقل (السعيد، ٢٠١٩)

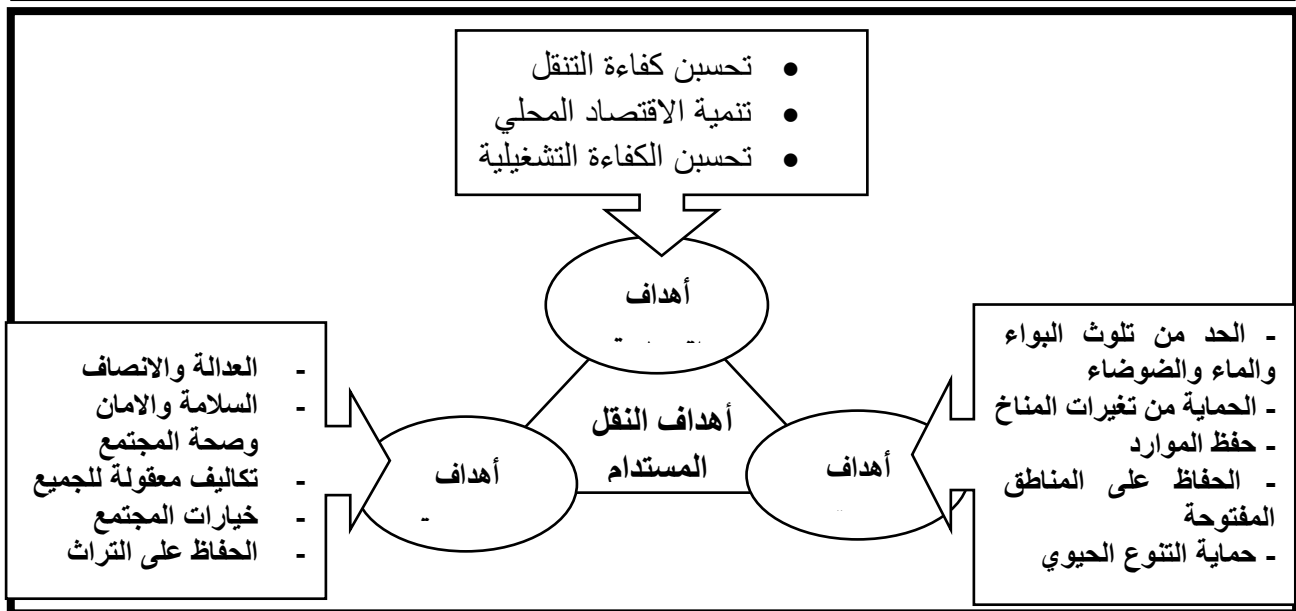
ويمكن تعريف النقل المستدام بيئيا بأنه النقل الذي لا يعرض الصحة العامة والأنظمة البيئية للخطر، ويلبي احتياجات الوصول من خلال استخدام مصادر الطاقة المتجددة بمعدلات أقل من معدلات تجديدها، واستخدام موارد غير متجددة بمعدلات أقل من تطوير بدائل من موارد متجددة (goldman, & gorham, 2006)

كما يمكن تعريف النقل المستدام بأنه تحقيق التنقل والوصول الأساسي لتلبية احتياجات التنمية دون التأثير على نوعية الحياة للأجيال اللاحقة بحيث يكون آمن، صحي وغير مكلف ومحدد في انتاج التلوث واستخدام المصادر المتجددة وغير المتجددة، بحيث يلبي احتياجات الحاضر دون التأثير أو إتلاف التناغم البيئي وضرورة تحقيق اقتصاد ملائم للمجتمع على المدى الطويل (عباس، وعمران، ٢٠١٦)، وللنقل المستدام عدة مواصفات منها تأمين الحاجات الأساسية للأفراد والمجتمعات دون الإضرار بالصحة العامة ولا بالنظام البيئي ومصالح الأجيال القادمة، إضافة الي ضرورة أن يكون الأقل تلويثا للهواء والمياه والتربة، والأقل إصدار للضجيج، والأقل استهلاكاً للموارد الطبيعية، وبالتالي أكثر كفاءة في استخدام الطاقة، ويستفيد من مصادر الطاقة المتجددة. (Jacyna et al, 2014)

فالنقل المستدام هو الذي يعني بالحد من الانبعاثات والنفايات، بحيث يمكن للكوكب استيعابها، يستخدم الموارد المتجددة، مع الحد من التأثير على استخدامات الأراضي، والتقليل من الضوضاء، ويستخدم الموارد غير المتجددة بمعدلات أقل من معدلات تطوير بدائل للطاقة المتجددة. (Qureshi, I. A., & Lu, 2007)

يُعد النقل المستدام أمراً بالغ الأهمية لتعزيز النمو الشامل للجميع، وتوسيع نطاق الحصول على الخدمات الضرورية، ومكافحة تغير المناخ؛ من خلال توفير وسائل انتقال آمنة نظيفة وقادرة على الصمود، ذات كفاءة، وشاملة للجميع؛ وتنتج وسائل النقل حوالي ربع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على مستوى العالم من احتراق الوقود الأحفوري وتزايد انبعاثات هذا القطاع على نحو سريع. (خلود، و بودرع، ٢٠١٩)

تعتبر استراتيجية النقل الذكي إحدى الاستراتيجيات الأساسية التي يعتمد عليها تطوير قطاع النقل المستدام، باستخدام أدواته المختلفة التي تركز أساسا على تطبيق تقنيات حديثة تمثلها أنظمة النقل الذكية (خليل، واخرون، ٢٠٢٢)



شكل (٤) أهداف النقل المستدام

Source: Litman, T. (2013)

كما يتضح من الشكل (٤) أن أهداف النقل المستدام تتسم بالتنوع والتكامل، وتم تصنيف تلك الأهداف الي ثلاث مجموعات هي أهداف اقتصادية ترتبط بكفاءة عملية التشغيل، وأهداف بيئية تتعلق بالحفاظ علي البيئة وخفض الانبعاثات، إضافة الي أهداف اجتماعية تتعلق بجودة الحياه وسهولة الوصول.

تحديات تحقيق النقل المستدام

ثمة مجموعة تحديات تقف حائلاً أمام النقل المستدام، منها (المجلس الاقتصادي والاجتماعي، ٢٠٠١):

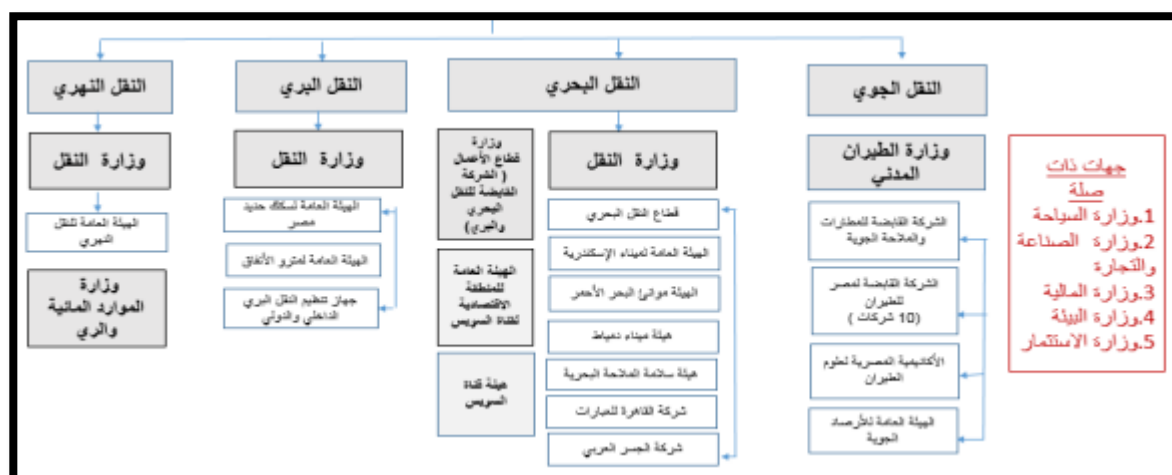
- الاعتماد على المركبات الخاصة من أبرز العقبات القائمة في العديد من البلدان، والتي ينبغي تجاوزها لتحقيق النقل المستدام.

- السياسات والقرارات الفوقية غير التشاركية والتي تتخذ من قیل الحكومات فحسب مما يستغرق وقتاً كبيراً ويترتب عليها تأخير في الإنجاز، وتحقيق أهداف المؤسسات والأفراد في قطاع النقل.

- التزايد المستمر في الطلب على النقل والطاقة، يخلق مشكلات ويؤثر على البيئة، إضافة إلى الاستهلاك المفرط للطاقة. وقد ارتبط النقل في تنافسية السياحة بين منظومتين كبيرتين من منظومات النشاط الاقتصادي، هما منظومة النقل باعتباره جزء لا يتجزأ منهما، ومنظومة السياحة التي يمثل النقل أحد أضلاعها وشرطاً لازماً لوجودها، فالسياحة لا يمكن أن تقوي أو تنمو دون الاعتماد على وسيلة أو أخرى من وسائل النقل، وعلي الرغم من ذلك فإنه عادة ما يتم دراسة النقل دون أخذ السياحة في الاعتبار، علماً بأن السياحة لا يمكن أن تزدهر بدون النقل (Sorupia, 2005)

استراتيجية النقل المصرية

ومن منطلق أن أنظمة النقل الفعالة أساس تطوير المقصد السياحي، وتعزز القدرة على توفير وجهات سياحية مستدامة تضمن سهولة الحركة الضرورية للسائحين (Jeffrey, 2014) تبنت استراتيجية النقل المصرية رؤية مفادها أن يكون السفر في معظم الرحلات باستخدام أنظمة النقل الجماعية المدعومة بالتكنولوجيا الذكية واستخدام مصادر الطاقة النظيفة. ففي الفترة بين عامي ٢٠١٤ و٢٠٢١، استثمرت الدولة المصرية تريليون جنيه مصري حوالي ٦٣.٦ مليار دولار أميركي في قطاع النقل، في سعيها لتحقيق التنمية المستدامة. (حجازي، ٢٠٢٢)



شكل (٥) هيكل قطاع النقل في مصر

المصدر: المركز المصري للدراسات الاقتصادية، (٢٠٢٠)

أولاً: الاستثمار في البنية التحتية

استهدفت استراتيجية النقل المستدام المصرية إنشاء طاقة كبيرة من البنية التحتية من طرق وموانٍ ومطارات وسكك حديدية، وقد أضاف المشروع القومي للطرق نحو ٧٠٠٠ كم طرق جديدة، بالإضافة إلى تحسين جودة ورفع كفاءة الشبكة القائمة، وإنشاء الكباري للربط بين ضفتي النيل في جنوب مصر، كما تم تحسين الطرق الداخلية، كما تم الربط الإقليمي، سواء من خلال الطريق الساحلي الدولي الذي يربط دول المشرق بدول المغرب، أو طريق القاهرة كيب تاون، كما تم تطبيق مفهوم الطرق الخضراء صديقة البيئة من خلال (التوسع في استخدام تقنية إعادة تدوير طبقات الرصف - فصل حركة الشاحنات عن الحركة المرورية في الطرق الرئيسية بإنشاء طرق خدمة جانبية من الخرسانة) (الأقل في نسبة التلوث الناتجة عن أعمال الخط والنقل للأسفلت) وإنشاء الكباري العلوية والاندفاع لإلغاء التقاطعات السطحية بين شبكة الطرق وخطوط السكك الحديدية للحد من التكدسات المرورية التي تتسبب في زيادة معدلات التلوث والتوسع في إنشاء الطرق الدائرية (الدائري /الأوسطى/الإقليمي/طرق دائرية حول مدن الأقصر - المنصورة وغيرها من المدن) بهدف خلخلة حركة المرور ونقلها إلى خارج نطاق المدن وتقليل تركيز الانبعاثات داخلها، إضافة إلى تطوير وسائل النقل النهري سواء لخدمة التتقل داخل القاهرة الكبرى أو بين المحافظات المصرية عبر نهر النيل وروافده الملاحية. (وزارة النقل المصرية، ٢٠٢١) وقد أدت هذه الاستثمارات إلى تحسين ترتيب مصر في مؤشر جودة الطرق، حيث قفز من ١١٨ عام ٢٠١٤ إلى ٢٨ عام ٢٠٢٠. كما تبنت استراتيجية النقل المصرية تطوير قطاع السكك الحديد من خلال تنفيذ منظومة النقل الأخضر المستدام والمتمثلة في شبكة القطار الكهربائي السريع والتي يبلغ إجمالي طولها نحو ٢٢٥٠ كم، بسرعة تصميمية ٢٥٠ كم/ساعة، وتشمل شبكة متكاملة تربط الجمهورية وذلك كما يلي: (إبراهيم، ٢٠٢١)

- الخط الأول: من السخنة - الفيوم - مدينة العلمين الجديدة بطول ٦٧٥ كم.
- الخط الثاني: يربط الموانئ الرئيسية على البحر الأحمر مثل ميناء السخنة بميناءي الإسكندرية وجربوب غرب مطروح، مروراً بمحطات الركاب والبضائع مثل المنطقة الصناعية بقناة السويس، والعاصمة الإدارية والقاهرة الجديدة وحلوان، والبدرشين والسادس من أكتوبر والسادات وبرج العرب والإسكندرية.
- الخط الثالث: يربط الغردقة وسفاجا بقنا والأقصر.
- الخط الرابع: يربط مدينة السادس من أكتوبر بالأقصر وأسوان، كما سيربط مع خط القطار السريع العلمين والسخنة بالأقصر وأسوان غرب النيل، حيث سيكون مسار هذا الخط غرب النيل، وسيربط جميع المدن الجديدة.

هذا بخلاف الربط السككي الإقليمي، حيث يجري الربط مع السودان، وكذا الربط مع جنوب إفريقيا عبر طريق السكة الحديد القاهرة / كيب تاون، كما يتزامن ذلك مع تطوير شبكة السكة الحديد القائمة وتحديث نظام الإشارات والمزلقات.

كما شهدت الموانئ المصرية تطوراً كبيراً، حيث تم الاستثمار في زيادة أطوال الأرصفة، مما أدى إلى زيادة طاقة الموانئ، وتستهدف الدولة مضاعفة الطاقة الاستيعابية للموانئ المصرية بحلول عام ٢٠٣٠. هذا بالإضافة إلى إنشاء أكبر ميناء محوري على البحر الأحمر في سفاجا ويتضمن إنشاء ١٢ كم أرصفة بعمق ١٨ متراً، وخط سكة حديد يربط بين أجزاء الميناء بطول ١٠ كم، مربوط بشبكة القطار السريع (السخنة / العلمين)، كما يربط أجزاء الميناء طريق شرياني بطول ١٤ كم، هذا بالإضافة إلى إنشاء عدد من المواني الجديدة، ومنها ميناء أبوقير، وجربوب غرب مرسى مطروح، وبرنيس، بالإضافة إلى ميناء المكس الذي سيحقق اتصال ميناءي الإسكندرية والدخيلة ليصبح ميناءً يمتد من الإسكندرية إلى الدخيلة. (إبراهيم، ٢٠٢١)



شكل (٦) التوزيع الجغرافي للموانئ البحرية (الركاب) في جمهورية مصر العربية.

المصدر: نجيب، (٢٠٢٢)

ولم يكن النقل النهري بعيداً عن استراتيجية النقل المستدام المصرية فوفقاً للمخطط سيتم إنشاء عدد من الموانئ النهرية، وربطها بشبكة السكة الحديد وتطوير المراسي النهرية وتنفيذ عدد من المستودعات لإزالة الاختناقات الملاحية، ورفع كفاءة الأهوسة، وحماية الجسور على الطرق الملاحية، وتطوير الطرق الملاحية بين القاهرة والإسكندرية والقاهرة / أسوان وكذا القاهرة/ دمياط، بالإضافة إلى القاهرة/ الإسماعيلية، وتطوير الكباري (محمود، ورجب، ٢٠١٨).

الاستثمار في مجال المطارات:

نفذت مصر استثمارات قدرها ٥٠ مليار جنيه لتطوير المطارات القائمة وإنشاء ٥ مطارات جديدة لربط جميع أجزاء الدولة ودعم الصناعة والسياحة وجذب الاستثمار، وهذه المطارات هي (إبراهيم، ٢٠٢١):

- مطار العاصمة الإدارية الجديدة: يقع عند الكيلو ٦١ بطريق القاهرة/ السويس شرق مطار القاهرة، وهو مربوط بأربعة طرق رئيسية هي: (طريق السويس - الطريق الدائري الأوسط - طريق العين السخنة - الطريق الإقليمي)، ومجهز بمبنى للركاب مساحته قدرها ٤٠٠٠ متر، به صالتان؛ إحداها للسفر وأخرى للوصول، بسعة ٣٠٠ راكب/ ساعة.

-
- The map displays the following airports and their capacities:
- مطار مرسى مطروح** (Matruh) : السعة 300/ ساعة
 - مطار برج العرب الدولي** (Matruh) : السعة 1200 / ساعة
 - مطار سفنكس الدولي** (Matruh) : السعة 300/ ساعة
 - مطار القاهرة الدولي** (Cairo) : السعة 29 مليون
 - مطار أسوان الدولي** (Aswan) : السعة 800/ ساعة
 - مطار سوهاج الدولي** (Sohag) : السعة 600/ ساعة
 - مطار الخارجة** (Farafra) : السعة 100/ ساعة
 - مطار أبو سجيل** (Ain Helwan) : السعة 300/ ساعة
 - مطار طابا الدولي** (Taba) : السعة 600/ ساعة
 - مطار سانت كاترين الدولي** (Saint Catherine) : السعة 80/ ساعة
 - مطار ضرم الشيخ الدولي** (Sharm El Sheikh) : السعة 4200/ ساعة
 - مطار الغردقة الدولي** (Garda Khariya) : السعة 7700 / ساعة
 - مطار الأقصر الدولي** (Assiut) : السعة 2800/ ساعة
 - مطار أسوان الدولي** (Assiut) : السعة 1800/ ساعة
 - مطار مرسى علم** (Marsa Alam) : السعة 600/ ساعة

The line graph illustrates the number of riders in millions over a ten-year period. The y-axis represents the number of riders in millions, ranging from 0.0 to 45.0. The x-axis represents the years from 2012 to 2021/2020. The data points are as follows:

Year	Number of Riders (Millions)
2012	33.9
2013	31.9
2014	34.5
2015	34.8
2016	27.2
2017	30.5
2018	35.5
2020/2019	39.7
2021/2020	0.0

101

ثانيا: الاستثمار في أسطول النقل:

يجب أن تتكامل وسائل النقل مع وسائله، فلا بد من تطوير وسائل النقل حتى نعظم الاستفادة من الاستثمار في البنية التحتية للنقل، ويتسم أسطول النقل البري في مصر بأنه مفتت الملكية وموزع على عدد كبير من المشغلين، والسمة الغالبة على أسطول النقل البري عدم حداته وتقادم معظم وحداته (إبراهيم، ٢٠١٩)

- الاستثمار في السكة الحديد: تعاقدت هيئة السكة الحديد على شراء ١٣٠٠ عربة سكة حديد، ١١٠ جرارت، كما قامت برفع كفاءة الوحدات المتاحة بالهيئة. (إبراهيم، ٢٠٢١)
- الاستثمار في أسطول النقل البحري: تراجع عدد سفن الأسطول التجاري البحري من ١١١ سفينة عام ١٩٩٧ إلى ٣٧ سفينة عام ٢٠١٨ بعد استبعاد سفن الخدمة، كما أن الهيكل العمري لسفن الأسطول المصري يوضح أن أكثر من نصف عدد السفن عمرها من ٢٠ سنة فأكثر. (إبراهيم، ٢٠٢١)
- الاستثمار في أسطول النقل النهري: تستهدف استراتيجية النقل إحلال وتجديد الأسطول الحالي، كما تشجع القطاع الخاص على تملك وتشغيل سفن النقل النهري.

منهجية البحث

اعتمد الباحثان على المنهج الوصفي التحليلي لوصف مشروعات النقل المستدام وتحليل تلك البيانات، ومن ثم استخدام المنهج الاستقرائي لقياس اثر ذلك علي تنافسية المقصد السياحي المصري. وقد اعتمد الباحثان علي البيانات الكمية الواردة في تقارير التنافسية العالمية وتقارير تنافسية السياحة والسفر، إضافة الي الاعتماد علي بيانات أولية تم جمعها بواسطة استمارة استقصاء تم توزيعها عشوائيا علي عينة من شركات السياحة فئة (أ)، وقد تكونت استمارة الاستقصاء من أربعة محاور رئيسية، تناول المحور الأول النقل البري في مصر وقد تكون هذا المحور من (١١) عبارة، وتناول المحور الثاني النقل المائي في مصر، وقد تكون المحور من (٥) عبارات، وتناول المحور الثالث النقل الجوي، وتكون من (٥) عبارات، وجاء المحور الرابع بعنوان النقل المستدام في مصر، وتكون من (٩) عبارات، حيث تم توزيع أداة الدراسة (استمارة الاستقصاء) علي ٣٧٧ شركة، وقد استجاب ٢١٩، وبعد استبعاد الاستثمارات غير الصالحة، تم اعتماد ٢٠٩ استمارة للتحليل الاحصائي للتوصل الي النتائج وتحقيق أهداف البحث.

اختبار الثبات والصدق لأداة الدراسة

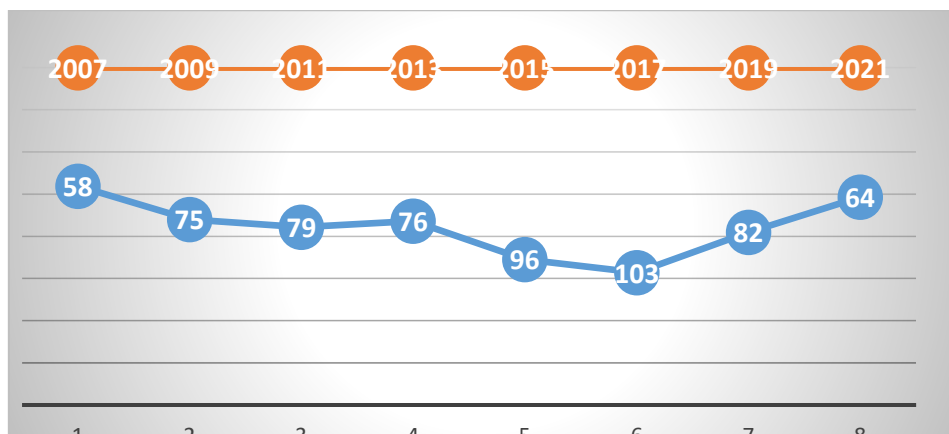
تم إجراء اختبارات الثبات والصدق الذاتي والصدق البنائي للتأكد من قدرة عبارات استمارة الاستقصاء علي قياس المتغيرات الموجودة، والتأكد من صدق تلك العبارات. يبرز جدول رقم (٣) نتائج اختبار كرونباخ ألفا، والتي كانت جميعها أكثر من (٠.٧٦)

جدول رقم (٣) معامل الثبات لعبارات الاستبيان

المتغيرات وأبعادها	معامل الثبات
النقل البري من منظور سياحي	٠.٨٣
النقل المائي من منظور سياحي	٠.٧٨
النقل الجوي من منظور سياحي	٠.٧٩
النقل السياحي المستدام	٠.٨١

كما يتضح من الجدول (٣) نتائج اختبار كرونباخ ألفا، والتي كانت جميعها أكثر من (٠.٧٨)، وهي أعلى من النسبة المقدرة بـ (٠.٧٠) وهو ما يؤكد الصدق الذاتي لاستمارة الاستقصاء.

أولا: استراتيجية النقل البري في مصر



شكل (٩) ترتيب مصر في مؤشر البنية التحتية للنقل البري والمواني (٢٠٠٧-٢٠٢١)

كما يتضح من شكل (٩) نلاحظ تراجع مصر في مؤشر التنافسية الخاص بالبنية التحتية للنقل البري والمواني لأدنى مستوي له في سنة ٢٠١٧، ليصبح ترتيب المقصد السياحي ١٠٣ من بين ١٣٦ دولة شملهم التقرير، ثم ما لبث أن تقدمت مصر في مؤشر البنية التحتية للنقل البري والمواني ٢١ مركز في ٢٠١٩، ثم تقدمت مرة أخرى ١٨ مركز لتحتل المركز ٦٤ في عام ٢٠٢١.

جدول (٤) ترتيب مصر في مؤشرات البنية التحتية للنقل

السنة	في مؤشر جودة الطرق	جودة البنية التحتية للسكك الحديدية	جودة البنية التحتية للمواني	جودة البنية التحتية للنقل الجوي
٢٠١١ / ٢٠١٠	٧٥	٤٦	٦٩	٣٩
٢٠١٢ / ٢٠١١	٨٧	٥١	٧٩	٤٨
٢٠١٣ / ٢٠١٢	١٠٩	٥٢	٧٩	٥٤
٢٠١٤ / ٢٠١٣	١٢٢	٦٣	٨٠	٥٩
٢٠١٥ / ٢٠١٤	١١٨	٧٨	٦٦	٦٠
٢٠١٦ / ٢٠١٥	١١٠	١١٨	٧٧	٦٣
٢٠١٧ / ٢٠١٦	١٠٧	٧٣	٥٨	٥٢
٢٠١٨ / ٢٠١٧	٧٥	٥٠	٤١	٤٢
٢٠١٩ / ٢٠١٨	٤٥	٥٨	٣٩	٤٣
٢٠٢٠ / ٢٠١٩	٢٨	٥٠	٤١	٤٦

(المصدر: من اعداد الباحثان اعتمادا علي تقارير التنافسية العالمية - سنوات متفرقة)

كما يتضح من الجدول (٤) أن المقصد السياحي المصري خلال الفترة (٢٠١٠ / ٢٠٢٠) قد تعدد ترتيبه في مؤشرات البنية التحتية للنقل (البري والجوي والبحري) الواردة في تقارير التنافسية العالمية، وقد بلغ أدنى مستوياته في الأربع مؤشرات الفرعية خلال سنوات ٢٠١٣، و٢٠١٥، ففي مؤشر جودة الطرق تدني ترتيب مصر الي المرتبة ١٢٢ عالميا في عام ٢٠١٣ / ٢٠١٤، كما تقدمت مصر في نفس المؤشر الي المرتبة ٢٨ عالميا، ويرى الباحثان أن هذا التقدم الكبير يمكن تفسيره بما تم تنفيذه من طرق ومحاور مرورية بلغت ٧٠٠٠ كم خلال الفترة من ٢٠١٦ الي ٢٠٢١.

وكما يتضح أيضا من الجدول (٤) أن ترتيب مصر في المؤشر الفرعي جودة البنية التحتية للسكك الحديدية في تقارير التنافسية العالمية في الفترة (٢٠١٠ / ٢٠٢٠) كان في أفضل ترتيب في سنة ٢٠١٠ حيث بلغت المرتبة ٤٦ عالميا، بينما كان أدنى ترتيب عالمي للبنية التحتية للسكك الحديد في ٢٠١٥ حيث جاء ترتيب مصر عالميا في المرتبة ١١٨ ويمكن تفسير ذلك أن فترات عدم

الاستقرار السياسي تسببت في عدم تنفيذ خطط التطوير والصيانة الدورية لمرفق السكة الحديد، كما تقدمت مصر في هذا المؤشر ٥٠ درجة، لتحل المرتبة ٥٠ في عام ٢٠٢٠، وهذا التقدم الملحوظ يعزى الي اعتماد استراتيجية تطور السكك الحديدية والشرع في تنفيذ مشروعات مترو الانفاق ومد خطوط جديدة تعتمد علي الطاقة الكهربائية في التشغيل.

يتضح أيضا من الجدول (٤) أن ترتيب مصر في المؤشر الفرعي **جودة البنية التحتية للموانئ** في تقارير التنافسية العالمي في الفترة (٢٠١٠ / ٢٠٢٠) كان في أدنى ترتيب عالمي في ٢٠١٣ حيث جاء ترتيب مصر عالميا في المرتبة ٨٠ ويمكن تفسير ذلك أن فترات عدم الاستقرار السياسي تسببت في عدم تنفيذ خطط التطوير والصيانة الدورية للموانئ المصرية، كما تقدمت مصر في هذا المؤشر ٤١ درجة، لتحل المرتبة ٣٩ في عام ٢٠١٩، وهذا التقدم الملحوظ يعزى الي تنفيذ مشروعات تطوير عدد من الموانئ المصرية.

كذلك يتضح من الجدول (٤) أن ترتيب مصر في المؤشر الفرعي **جودة البنية التحتية للنقل الجوي** في تقارير التنافسية العالمي في الفترة (٢٠١٠ / ٢٠٢٠) كان في أفضل ترتيب في سنة ٢٠١٠ حيث بلغت المرتبة ٣٩ عالميا، بينما كان أدنى ترتيب عالمي في ٢٠١٥ حيث جاء ترتيب مصر عالميا في المرتبة ٦٣، كما تقدمت مصر في هذا المؤشر ١٧ درجة، لتحل المرتبة ٤٦ في عام ٢٠٢٠، وهذا التقدم التوسع في انشاء مطارات جديدة، إضافة الي تطوير المطارات القائمة وزيادة طاقتها الاستيعابية..

جدول (٥) تحليل النقل البري المصري من منظور الشركات السياحية

العبارة	غير موافق تماما		غير موافق		محايد		موافق		موافق تماما		الوسط الحسابي		الانحراف المعياري	
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%
تتوافر الخدمات بشكل جيد علي الطرق المؤدية للمناطق السياحية في مصر	٢٢	١٠.٥ %	٢٣	١١.٠ %	٢٧	١٢.٩ %	٨٩	٤٢.٦ %	٣٨	١٨.٢ %	٣.٣٣	٠.١٣٥١		
يتم مراعاة المعايير الفنية الدولية في تصميم الطرق المؤدية للأماكن السياحية	١٩	٩.١ %	١٣	٦.٢ %	١٣٩	٦٦.٥ %	١٤	٦.٧ %	٢٤	١١.٥ %	٣.٠٥	٠.٢٦٠٨		
توجد لوحات ارشادية وخدمات اسعاف مناسبة علي الطرق المؤدية للأماكن السياحية	٨	٣.٨ %	١٤	٦.٧ %	٦٣	٣٠.١ %	٩١	٤٣.٥ %	٣٣	١٥.٨ %	٣.٦١	٠.١٦٦٨		
يتم استخدام مواصلات صديقة	٢٩	١٣.٩ %	٢٦	١٢.٤ %	٨٨	٤٢.١ %	٣٣	١٥.٨ %	٣٣	١٥.٨ %	٣.٠٧	٠.١٢٤٤		

												للبيئة تجنباً لزيادة التلوث توفير الخدمات المتكاملة علي الطرق من محطات استراحات يحتاجها السائح
٠.١١٧٢	٣.٢٨	١٣.٤ %	٢٨	٤٠.٢ %	٨٤	١٧.٧ %	٣٧	١٨.٢ %	٣٨	١٠.٥ %	٢٢	
٠.٢٣٠٥	٣.٨٨	٥١.٢ %	١٠٧	٣١.١ %	٦٥	١.٤ %	٣	١.٤ %	٣	٠.٥ %	١	شبكة الطرق المصرية اتاحت مسارات جيدة من حيث الراحة والمسافة للوجهات السياحية.
٠.١١٨٤	٣.٤٩	١٨.٧ %	٣٩	٣٦.٨ %	٧٧	٢٥.٨ %	٥٤	١٢.٠ %	٢٥	٦.٧ %	١٤	يحتل النقل بالقطارات مكانة مميزة داخل البرنامج السياحي
٠.١٥٩٧	٣.٩٠	٤٣.١ %	٩٠	٢٠.١ %	٤٢	٢٦.٣ %	٥٥	٥.٣ %	١١	٤.٨ %	١٠	عبور القطارات بالمناطق السياحية يعطي طابع مميز للرحلة وفق استراتيجية النقل المصرية تغطي محطات السكك الحديدية مناطق الجذب السياحي في مصر
٠.١٤٤٩	٣.٨٨	٤٢.١ %	٨٨	٢٤.٤ %	٥١	١٩.١ %	٤٠	٨.١	١٧	٦.٢	١٣	يساهم النقل بالسكك الحديدية الحفاظ على البيئة من التلوث
٠.١٥٦٣	٣.٨٩	٤١.٦ %	٨٧	٢٠.٦	٤٣	٢٧.٨	٥٨	٥.٣	١١	٤.٨	١٠	استراتيجية تطوير النقل بالسكك
٠.١٩٧٤	٣.٩٥	٤٣.٥	٩١	٣٧.٨	٧٩	٣.٨	٨	٠.٠	٠	١٤.٨	٣١	

												الحديد المصرية تقلل زمن الوصول
٠.٣٤٨٩	٣.٥٨	المتوسط العام										

كما يتضح من الجدول (٥) حول آراء المبحوثين في استراتيجية النقل البري المصري، نجد أن المتوسط العام قد بلغ (٣.٥٨)، وانحراف معياري (٠.٣٤٨) الأمر الذي يعني أن استراتيجية النقل البري المستدام مقبولة من منظور سياحي، كما يتضح أيضا من الجدول السابق أن العبارة "استراتيجية تطوير النقل بالسكك الحديدية المصرية تقلل زمن الوصول" قد جاءت في المرتبة الأولى من حيث درجة القبول بين عبارات المحور، وذلك بمتوسط حسابي بلغ (٣.٩٥)، وانحراف معياري بلغ (٠.١٩٧٤). كما جاءت العبارة "عبور القطارات بالمناطق السياحية يعطي طابع مميز للرحلة" جاءت في المرتبة الثانية من حيث درجة القبول، وذلك بمتوسط حسابي بلغ (٣.٩٠)، وانحراف معياري (٠.١٥٩٧)، بينما جاءت العبارة "يتم مراعاة المعايير الفنية الدولية في تصميم الطرق المؤدية للأماكن السياحية" في المرتبة الأخيرة من حيث درجة القبول، وذلك بمتوسط حسابي (٣.٠٥)، وهو ما يدل علي اتجاه المبحوثين للحيادية عي استجابتهم للعبارة، وانحراف معياري (٠.٢٦٠٨) وهو ما يعبر عن تباين أفراد العينة حول العبارة، وقد يعزي ذلك الي بعض المشكلات الفنية التي ظهرت في عدد من المحاور والطرق الجديدة.

ثانيا: استراتيجية النقل المائي المصرية (البحري والنهري)

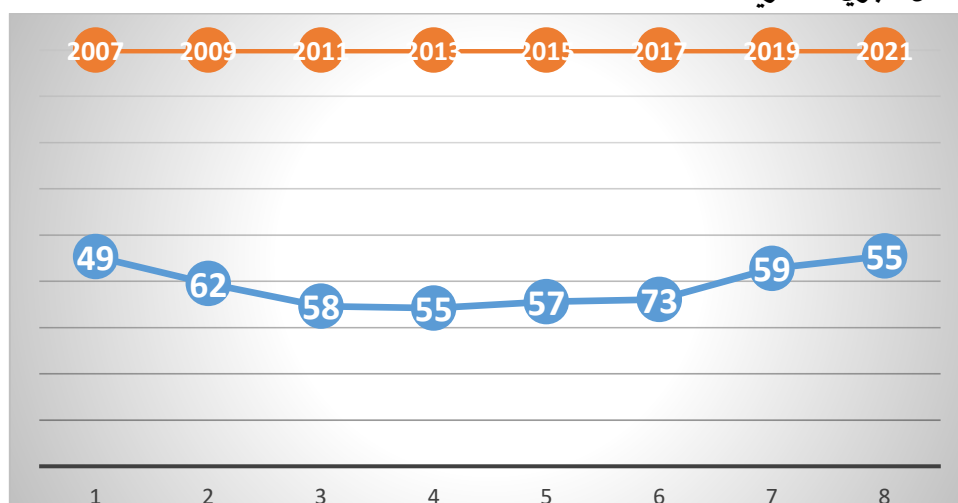
جدول (٦) تحليل النقل المائي المصري من منظور الشركات السياحية

الانحراف المعياري	الوسط الحسابي	موافق تماما		موافق		محايد		غير موافق		غير موافق تماما		العبارة
		%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	
٠.٢٧١٩	١.٦٧	٤.٣ %	٩	٦.٧ %	١٤	٩.٦ %	٢٠	١١ %	٢٣	٦٨.٤ %	١٤٣	تولي استراتيجية النقل المصري تطوير النقل النهري الاهتمام الكاف
٠.١٥٢٦	٢.٣٤	٣.٨ %	٨	٢٧ %	٥٧	١١ %	٢٢	١٥.٨ %	٣٣	٤٢.٦ %	٨٩	تم الاهتمام بالمجري الملاحي للنيل والقضاء علي ظاهرة الجزر الرملية وشحوط المراكب
٠.١٤٣٢	٣.٨٧	٣٩ %	٨٢	٢٥ %	٥٣	٢٤ %	٥٠	٥.٧٤ %	١٢	٥.٧٤ %	١٢	يتم تطوير المجري الملاحي البحري بعمق يناسب السفن السياحية العملاقة وسعة الأرصفة كافية لاستقبال أكثر من سفينة في وقت واحد
٠.١٦٢٩	٢.٩٩	٨.١ %	١٧	١٩ %	٣٩	٤٨ %	١٠١	١٣.٤ %	٢٨	١١.٥ %	٢٤	يتم تطوير محطات الركاب البحرية بطابع

معماري مميز يجمع ما بين الحداثة والتاريخ وذات طاقة تشغيلية واستيعابية											
اهتمت استراتيجية النقل المصرية بتطوير الاسطول البحري/ النهري وفقا لمعايير الاستدامة											
٩٣	٤٤.٥ %	٥٦	٢٦.٨ %	٣٩	١٩ %	١٠	٤.٨ %	١١	٥.٣ %	٢.٠٠	٠.١٦٥٦
المتوسط العام											
٢.٥٧											
٠.٨٧٣٨											

كما يتضح من الجدول (٦) حول استراتيجية النقل المائي المصرية من منظور سياحي، نلاحظ رفض أفراد العينة مشروعات تطوير النقل المائي وذلك بمتوسط حسابي عام بلغ (٢.٥٧)، وانحراف معياري (٠.٨٧٣) ويمكن تفسير ذلك الي تراجع اسطول النقل المائي بدرجة كبيرة، وارتكاز عمليات التطوير في تطوير البنية التحتية للموانئ لأهداف لوجيستية أكثر منها كتوجه لنقل الركاب، ويمكن تأكيد هذا التفسير أن العبارة " يتم تطوير المجري الملاحي البحري بعمق يناسب السفن السياحية العملاقة وسعة الأرصفة كافية لاستقبال أكثر من سفينة في وقت واحد " قد عبر عن قبولها المبحوثين بمتوسط حسابي بلغ (٣.٨٧)، وانحراف معياري (٠.١٤٣٢)، كما جاءت العبارة " تولي استراتيجية النقل المصري تطوير النقل النهري الاهتمام الكاف " في المرتبة الأولى من حيث درجة رفض المبحوثين لها، وذلك بمتوسط حسابي بلغ (١.٦٧)، وانحراف معياري (٠.٢٧١٩).

ثالثاً: استراتيجية النقل الجوي المصرية



شكل (٩) تنافسية البنية التحتية للنقل الجوي في مصر في الفترة (٢٠٠٧: ٢٠٢١)

كما يتضح من الشكل (٩) أن تنافسية البنية التحتية للنقل الجوي للمقصد السياحي المصري في الفترة (٢٠٠٧: ٢٠٢١) في تقارير تنافسية السياحة والسفر قد تراجعت في أدنى مستوياتها في عام ٢٠١٧، حيث جاءت في المرتبة ٧٣ عالمياً، ثم تقدمت لتصل الي المرتبة ٥٥ في عام ٢٠٢١، ورغم هذا التقدم إلا انه يظل أقل من ترتيبها في ذات المؤشر في عام ٢٠٠٧.

جدول (٧) تحليل استراتيجية النقل الجوي المصري من منظور الشركات السياحية

العبارة	غير موافق تماماً		غير موافق		محايد		موافق		موافق تماماً		الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		

استراتيجية النقل الجوي المصري ساعدت في بروز وجهات سياحية جديدة	٢٥	١٢ %	٢٥	١٢ %	٤٤	٢١ %	٣٦	١٧ %	٧٩	٣٨ %	٣.٥٧	٠.١٠٦٦	
زيادة عدد المطارات ساهم في مواجهة تكديس وزحام المطارات	١٠	٤.٨ %	١٥	٧ %	٦٧	٣٢ %	٨٨	٤٢ %	٢٩	١٤ %	٣.٥٣	٠.١٦٣٤	
الخدمات الأرضية بالمطارات تحسنت بشكل مرضي	١١	٥.٣ %	٣٩	١٩ %	٩٧	٤٦ %	٤١	٢٠ %	٢١	١٠ %	٣.١١	٠.١٥٩٤	
زادت عدد الخطوط الجوية العاملة في مصر كنتيجة لزيادة المطارات وطاقاتها الاستيعابية.	١٠.١	٤.٨ %	٣٩	١٩ %	٢٢	١١ %	٢٨	١٣ %	١٩	٩ %	٢.١٦	٠.١٦٢٥	
زادت حركة النقل الجوي كنتيجة لزيادة المطارات المصرية	٨٥	٤١ %	٣٧	١٨ %	٤٧	٢٢ %	٢٨	١٣ %	١٢	٦ %	٢.٢٦	٠.١٣٠٩	
المتوسط العام												٢.٩٣	٠.٦٧٨٩

كما يتضح من الجدول (٧) حيادية المبحوثين تجاه استراتيجية المقصد السياحي المصري لتطوير النقل الجوي، حيث عبر المبحوثين عن عبارات المحور بمتوسط عام بلغ (٢.٩٣)، وانحراف معياري (٠.٦٧٨٩) بينما عبر المبحوثين عن قبولهم للعبارة " استراتيجية النقل الجوي المصري ساعدت في بروز وجهات سياحية جديدة " حيث جاءت العبارة في المرتبة الأولى من حيث درجة القبول بين عبارات المحور وذلك بمتوسط حسابي بلغ (٣.٥٧)، وانحراف معياري (٠.١٠٦٦)، كما جاءت العبارة " زيادة عدد المطارات ساهم في مواجهة تكديس وزحام المطارات " في المرتبة الثانية من حيث درجة القبول بمتوسط حسابي بلغ (٣.٥٣)، وهو قبول ضعيف أقرب لدرجة الحيادية ويمكن تفسير ذلك بأن المطارات الجديدة ستساهم في تنمية جهات سياحية جديدة لم تكن تعاني من تكديس، وقد عبر بعض الباحثين أن التكدس في المطارات يعزى الي نقص العمالة المدربة، أو عدم الاستغلال الأمثل لما توفره تطبيقات التكنولوجيا الحديثة. بينما جاءت العبارة " زادت عدد الخطوط الجوية العاملة في مصر كنتيجة لزيادة المطارات وطاقاتها الاستيعابية " في المرتبة الأولى من حيث درجة الرفض وذلك بمتوسط حسابي بلغ (٢.١٦)، وانحراف معياري (٠.١٦٢٥).

رابعاً: الاستدامة في استراتيجية النقل المصرية

جدول (٨) النقل المصري المستدام من منظور سياحي

العبارة	غير موافق تماماً		غير موافق		محايد		موافق		موافق تماماً		الوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	%		
استراتيجية النقل المصرية وانتشار شبكات النقل يساهم في توزيع عوائد التنمية بشكل عادل	١٥	٧.٢	١٩	٩	٣٧	١٨	٢٩	١٤	١٠.٩	٥٢	٣.٩٥	٠.١٨٤٤

٠.٢٥٨٤	٤.٢٣	٦٦	١٣٨	١٢	٢٦	٧	١٤	٨	١٧	٦.٧	١٤	تعتمد منظمة النقل المستدام المصرية علي تطبيقات التكنولوجيا الحديثة في التشغيل
٠.٢٦٩٠	٤.٣٨	٦٧	١٤١	١٥	٣١	٩	١٩	٦	١٢	٢.٩	٦	وسائل النقل المستدام عالية السرعة تخفض من التلوث والانبعاثات
٠.٢٢٥٥	٤.١٢	٥٩	١٢٣	١١	٢٢	٢٠	٤٢	٥	١١	٥.٣	١١	تنوع وسائل النقل المستدام يلبي الرغبات المتنوعة للعديد من شرائح السائحين/ الركاب
٠.٣٠٩٦	٤.٦٣	٧٤	١٥٥	١٦	٣٤	٨	١٧	١	٣	٠	٠	تعمل شبكة القطار الكهربائي السريع علي تنمية حركة السياحة بين البحر الأحمر (الغردقة) وجنوب الصعيد (الأقصر – أسوان – أبو سمبل)
٠.٢٥٢٤	٤.٣٥	٦٤	١٣٣	٢٠	٤٢	٧	١٥	٦	١٢	٣.٣	٧	تعمل شبكة القطار الكهربائي السريع علي تنمية حركة السياحة بين البحر الأحمر والساحل الشمالي
٠.٢٣٤٦	٤.٢٦	٦١	١٢٧	١٩	٣٩	١٠	٢١	٧	١٤	٣.٨	٨	توفر منظومة النقل المستدام المصرية لشركات السياحة مرونة أكثر في تنويع البرامج السياحية.
٠.٣٢٠٠	٤.٦٤	٧٦	١٥٩	١٧	٣٥	٥	١٠	٠	٠	٢.٤	٥	تساهم استراتيجية النقل المصرية في التخفيف من حدة الازدحام المرور
٠.٢٩١٣	٤.٤٩	٧١	١٤٦	١٦	٣٣	٦	١٣	٤	٩	٢.٤	٥	تساهم استراتيجية النقل المصرية في التوجه نحو النقل الجماعي والتخلي علي النقل الفردي مما يقلل من الانبعاثات
٠.٢٢٨٣	٤.٣٤	المتوسط العام										

كما يتضح من الجدول (٨) حول آراء المبحوثين في النقل المصري المستدام من منظور سياحي، نجد أن المتوسط العام قد بلغ (٤.٣٤)، وانحراف معياري (٠.٢٢٨) الأمر الذي يعني أن استراتيجية النقل المصري المستدام مقبولة تماما من منظور سياحي،

كما يتضح أيضا من الجدول السابق أن العبارة "أ تساهم استراتيجية النقل المصرية في التخفيف من حدة الازدحام المرور " قد جاءت في المرتبة الأولى من حيث درجة القبول بين عبارات المحور، وذلك بمتوسط حسابي بلغ (٤.٦٤)، وانحراف معياري بلغ (٠.٣٢٠٠). كما جاءت العبارة " تعمل شبكة القطار الكهربائي السريع علي تنمية حركة السياحة بين البحر الأحمر (الغردقة) وجنوب الصعيد (الأقصر - أسوان - أبوسمبل)" جاءت في المرتبة الثانية من حيث درجة القبول، وذلك بمتوسط حسابي بلغ (٤.٦٣)، وانحراف معياري (٠.٣٠٩٦)، كما جاءت العبارة " استراتيجية النقل المصرية وانتشار شبكات النقل يساهم في توزيع عوائد التنمية بشكل عادل " في المرتبة الأخيرة من حيث درجة القبول، وذلك بمتوسط حسابي (٣.٩٥)، وانحراف معياري (٠.١٨٤٤)، وهو ما يدل علي استجابة المبحوثين وقبولهم لكل عبارات المحور.

خامسا: اختبار فرضية البحث

H0: لا تؤثر مشروعات النقل المستدام في مصر علي تحسين تنافسية المقصد السياحي المصري
تم الاعتماد علي الانحدار الخطي البسيط لاختبار الفرضية، وتحديد درجة تأثير المتغير المستقل علي المتغير التابع.

جدول (٩)

Model	معامل الانحدار	معامل التحديد	معامل التحديد المعدل	F	Sig.
1	0.539	0.2905	0.288	15.862	0.000

يتضح من الجدول (٩) أن استراتيجية النقل المستدام المصرية تؤثر بنسبة ٢٨٪ في تنافسية مصر السياحية، حيث ان قيمة معامل التحديد تساوي ٠.٢٨٨، والباقي يرجع الي عوامل اخري، ومن ثم يتم رفض الفرض العدمي القائل "لا تؤثر استراتيجية النقل المستدام المصري في تنافسية المقصد السياحي المصري"، وقبول الفرض البديل استراتيجية النقل المستدام المصري تؤثر في تنافسية المقصد السياحي المصري.

مناقشة النتائج

من خلال مناقشة نتائج تحليل البيانات الكمية في تقارير تنافسية السياحة والسفر، والبيانات الوصفية التي تم جمعها باستخدام الاستقصاء، واعتمادا علي (SWOT Analysis)، يمكن التوصل الي أبرز نقاط القوة والضعف المتعلقة بالنقل المستدام من منظور سياحي في بيئة المقصد السياحي المصري، كذلك توضيح أبرز الفرص والتحديات.

مواطن القوة والضعف			
S	نقاط القوة	W	نقاط الضعف
١-	تقليل الوقت المهدر في الانتقال بين الوجهات السياحية المصرية	١-	التركيز على سوق السياحة الجماعية (النقل الجماعي)
٢-	تنويع اختيارات السائح في انتقاء وسيلة الانتقال المناسبة	٢-	عدم وجود شركات طيران (خطوط جوية) تتناسب مع التوسع في عدد المطارات وزيادة الطاقة الاستيعابية لها.
٣-	زيادة تنوع المنتج السياحي المصري من خلال إمكانية الوصول الي وجهات سياحية جديدة	٣-	عدم مواكبة السياحة النهرية لعمليات التطوير التي تمت في أنماط النقل الأخرى
٤-	خفض انبعاثات الغازات الدفيئة من النقل السياحي نتيجة اعتماد النقل المستدام.	٤-	تقلص وضعف وسائل النقل البحري المصرية.

٥-	انخفاض أوقات الانتظار الناتجة عن الازدحام المروري.	٥-	نقص العمالة المدربة بالمطارات، ومحطات الركاب بالموانئ مما يساهم في بطء الإجراءات والتكديس أحيانا.
٦-	بنية تحتية للنقل قوية ومتكاملة ومتنوعة تغطي معظم الوجهات السياحية الأساسية في مصر	٦-	انخفاض مستوى كفاءة تشغيل المشروعات الجديدة
٧-	تطبيق مفهوم الطرق الخضراء صديقة البيئة من خلال (التوسع في استخدام تقنية إعادة تدوير طبقات الرصف - فصل حركة الشاحنات عن الحركة المرورية في الطرق الرئيسية	٧-	عدم وجود شركات طيران عارض ومنخفض تكاليف تتناسب مع حجم التطورات التي تمت في البنية التحتية للنقل الجوي
مواطن الفرص والتحديات			
O	الفرص	W	التحديات
١-	توفير فرص مواتية لتنشيط السياحة الداخلية والتي تظهر أهميتها عند تعرض القطاع السياحي لأزمات	١-	ركود عالمي محتمل حيث لم يتعافى الاقتصاد العالمي بعد جائحة كورونا.
	تأسيس شركات طيران منخفضة التكاليف (LCC) لمساندة الشركات المصرية ولتحل محل شركات الطيران العارض الأجنبية لأسواق أوروبا الشرقية.	٢-	عدم المرونة في تكاليف التشغيل
٢-	فرص الاستثمار والتنمية سياحية لوجهات جديدة، مما يزيد في المعروض السياحي المصري	٣-	التحديات المالية التي تواجه شركات الطيران والناتجة عن الركود
٣-	الربط السياحي الإقليمي وتنظيم برامج ال Mega Destination		
٤-	اجتذاب مشغلين نقل جدد في السوق المصري مما يزيد التنافسية ومن ثم الجودة		
٥-	توفير فرص لتحقيق أهداف التنمية المستدامة الأممية (SDGs 2030).		

النتائج

- أسفرت نتائج التحليل الإحصائي أن استراتيجية النقل المستدام المصرية تؤثر بنسبة ٢٨٪ في تنافسية مصر السياحية، فمن منظور السائح (متلقي الخدمة) فإن استراتيجية النقل المصرية تحسن من كفاءة التنقل، إضافة إلى إتاحة اختيارات للسائح في عملية التنقل، وإتاحة الوصول إلى كافة الوجهات السياحية المصرية عبر منظومات نقل متنوعة ومستدامة.
- استراتيجية النقل المستدام المصرية تعزز تنافسية المقصد المصري من خلال تحقيق أهداف النقل المستدام (البيئية، والاجتماعية، والاقتصادية)، فبينما تحد من تلوث الهواء والماء والضوضاء، وتخفيض من الانبعاثات، واجتماعيا تعزز العدالة والانصاف المجتمعي من خلال انتشار تغطية الاستراتيجية لأرجاء القطر المصري، واقتصاديا اضافت وجهات سياحية جديدة، مما يزيد من تنوع المنتج السياحي المصري وتعزز القدرة على توفير وجهات سياحية مستدامة تضمن سهولة الحركة الضرورية للسائحين.

- توصلت الدراسة الي أن تنوع اختيارات السائح في اختيار وسيلة النقل المناسبة، وتقليل الوقت المهدر في الانتقال بين المدن السياحة المصرية، وخفض انبعاثات الغاز الدفينة الناتجة عن النقل هي ابرز مواطن القوة في استراتيجية النقل المستدام المصرية من المنظور السياحي.
- توصلت الدراسة الي أن زيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات وعدم زيادة الخطوط الجوية العاملة احد مواطن الضعف في استراتيجية النقل المستدام المصرية، إضافة الي أن نقص العمالة المدربة بالمطارات أحد أسباب تكدس المطارات أحيانا، وأحد مواطن الضعف في النقل المصري.
- لم تولي استراتيجية النقل المستدام المصرية الاهتمام الكاف لمنظومة النقل النهري وخاصة فيما يتعلق بتحديث وزيادة الطاقة الاستيعابية للمراكب والفنادق العائمة.
- مشروعات النقل المصرية عززت فرص تنشيط السياحة الداخلية، إضافة الي اتاحة فرص تنمية مناطق سياحية جديدة مما يزيد من تنوع المنتج السياحي المصري، ليس هذا فحسب بل عزز من فرص التعاون الإقليمي وتنظيم برامج ال Mega Destination.
- كما أظهرت نتائج البحث أن استراتيجية النقل المستدام في مصر ساهمت في خلق وقت فراغ اضافي للسياح اثناء تواجدهم بالمقصد السياحي يمكن توظيفه في أنشطة سياحية، إضافة الي أن مشروعات النقل المصرية وتنوعها تساهم في مواجهة ظاهرة موسمية النشاط السياحي المصري من خلال سهولة الوصول الي وجهات سياحية جديدة.

التوصيات

- ضرورة الاستغلال الجيد والمستدام للمطارات المصرية لتعزيز السياحة المصرية.
- التوسع في التحول الرقمي في تشغيل منظومة النقل المستدام لضمان الشفافية وسرعة تلبية الطلب السياحية.
- ضرورة تحفيز الاستثمار الخاص لتملك وتشغيل السفن، وتعديل التشريعات البحرية، بحيث يتم التخفيف من شروط منح الجنسية المصرية للسفن لتشمل السفن المستأجرة وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة في شأن تسجيل السفن.
- ضرورة تنوع طرق الدفع الرقمية لحجز وسائل النقل.
- زيادة الاهتمام بمنظومة النقل المائي -لاسيما - النقل النهري ووحدات السياحة النهرية.

الدراسات المستقبلية

- اطار مقترح نحو تحسين كفاءة وفعالية النقل الجوي واثر ذلك علي تنافسية المقصد السياحي المصري.
- استراتيجية النقل المستدام وتعزيز السياحة الداخلية.
- الاقتصاد الدائري وتفعيل منظومة النقل المستدام المصرية

المراجع

إبراهيم، محمد (٢٠٢١) الاستثمار في البنية التحتية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء المصري. متاح علي الرابط: <https://www.idsc.gov.eg/DocumentLibrary/View/4897>, accessed 21-12-2021

إبراهيم، محمد صبحي. (٢٠١٩). مركبات النقل البري في مصر دراسة جغرافية. مجلة كلية الآداب-جامعة الزقازيق.

أحمد محمد خليل، ر.، زينة، م.، محمد & عبدالرحمن جاد عبده. (٢٠٢٢). النقل الذكي الأخضر السياحي والفندقي ونية إعادة الزيارة للمقصد السياحي: الصورة السياحية كوسيط. المجلة الدولية للدراسات السياحية والفندقية. 3(2), 247-263.

- بظاظو، ا.، ابراهيم، قدحات & رانيه. (٢٠٢٢). تحليل مؤشرات القدرات التنافسية السياحية العالمية وأثرها على تنمية السياحة العربية البينية (دراسة ميدانية). Journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality, 22(3), 191-211. الرابط: https://jaauth.journals.ekb.eg/article_245164_ar.html?lang=en accessed 29-11-2022
- المركز المصري للدراسات الاقتصادية، تقرير النقل ٢٠٢٠، متاح علي: https://www.aces.org.eg/cms/NewsUploads/Pdf/2020_8_10-14_8_43%D9%A%D9%82%D8%B1%D9%8A%D8%B1%20%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84%20.pdf accessed 3-1-2022
- حجازي، محمد (٢٠٢٢) "ورقة سياسات بعنوان سياسات النقل المصرية ٢٠١٤ - ٢٠٢١"، مبادرة الإصلاح العربي، ملف حوارات السياسات المصرية، متاح علي: <https://www.arab-reform.net/ar/publication/%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D8%A7%D8%AA-4%D9%85%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84%D8%A9-2014-20> accessed 11-11-2022
- خلود، شهرزاد & بودرع، بوقجاني. (٢٠١٩) مساهمة قطاع النقل المستدام في تحقيق التنمية المستدامة (Doctoral dissertation, Abdelhafid boussouf university Centre mila).
- داود، إبراهيم محمد داود، ي. (٢٠١٦). دراسة قياسية لدور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات وبالتطبيق علي قطاع النقل البحري المصري. مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية. 1-67, 2(1), متاح علي الرابط: https://journals.ekb.eg/article_30855.html accessed 18-12-2022
- رجب، عادلة (٢٠١١) نحو تعزيز تنافسية السياحة في مصر، المركز المصري للدراسات الاقتصادية، تقارير غير حكومية مصرية ودولية، 2022-11-23 accessed متاح علي: <https://manshurat.org/node/216>
- سلكة، أسماء، وحدي، زينب (٢٠٢٠)، مؤشرات السياحة والسفر للجزائر وفق تقرير تنافسية السياحة والسفر، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد ٩، عدد ٣، ٤٥٣-٤٦٠. متاح علي الرابط: <https://www.asjp.cerist.dz/en/downArticle/222/9/3/117376>
- صورية & شنبي. (٢٠١٧). (إستخدام إستراتيجية النقل الذكي كأداة لدعم أدوات النقل المستدام-دراسة متطلبات التطبيق في النقل البري بالجزائر. (Doctoral dissertation, Université de M'sila). <http://dspace.univ-msila.dz:8080/xmlui/handle/123456789/3561> accessed 3-11-2022
- عباس، سناء، وعمران، يحي (٢٠١٦) "النقل المستدام الشكل الحضري"، المجلة العراقية للهندسة المعمارية، العدد (١) accessed 28-10-2022 متاح علي: <https://uotechnology.edu.iq/IraqiArchMagazine>
- ماي، علي (٢٠١٨) تحليل تنافسية قطاع السياحة والسفر في البلدان المغاربية: الجزائر، تونس والمغرب، مجلة العلوم الإنسانية لجامعة أم البواقي، ٣٦١-٣٧٦، المجلد ٥، العدد ٢، متاح علي: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/75416> accessed 12-10-2022

محمود، م. ر.، & محمود رجب. (٢٠١٨). دور الأسطول التجاري البحري والموانيء المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لإستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠. التجارة والتمويل، ٣٨ (٤)، ١٧٧-٢٣٢.

محسن، نهلة، عراقي محمد، جمال الدين نانسي، و أبو محمد مصطفى (٢٠١٧)، الوضع التنافسي السياحي الدولي لمصر: دراسة تحليلية للبنية الأساسية في مصر، المجلة الدولية للتراث والسياحة والضيافة - تصدرها كلية السياحة والفنادق - جامعة الفيوم، المجلد ١١، العدد ١/١. متاح علي: https://jihtha.journals.ekb.eg/article_28003.html accessed 9-9-2022

مرزوقي، صابر (٢٠٢١) تنافسية المقصد السياحي الاماراتي والدروس المستفادة عربيا، مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة (JAAUTH) المجلد ٢١، العدد ٣، ٢٧٢-٢٩٨. متاح علي: https://jaauth.journals.ekb.eg/article_192879_c5fc5a589f85cd50393a541ea26c55e4.pdf accessed 2-1-2023

نجيب، ولاء محمد احمد. (٢٠٢٢). ميناء الإسكندرية كمقصد سياحي للرحلات البحرية وسياحة التسوق: دراسة في جغرافية السياحة. مجلة كلية الآداب بقنا، مجلد ٣١ العدد ٥٥

وزارة الطيران المدني المصرية 15-1-2023 accessed
(<https://www.civilaviation.gov.eg/Airport/getAllAirports>)

وزارة النقل المصرية، بيان بأهم مشروعات النقل والأنشطة اللوجستية في مصر، بتاريخ ٢٠٢١/١٢/٦، متاح علي: <https://www.unescwa.org/sites/default/files/event/materials/%D8%B9%D8%B1%D8%B6%20%D8%AC%D9%85%D9%87%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9%20%D9%85%D8%B5%D8%B1%20%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A%D8%A9.pdf> df، تم الدخول بتاريخ ٢٠٢١/١٢/٦

يونس زين، أحمد نصير & غانية نذير. (٢٠٢٠). تحليل تنافسية القطاع السياحي في الدول المغاربية" قراءة تقييمية لحالة الجزائر وفق مؤشرات المنتدى العالمي دافوس. Alternatives Managériales Economiques, 2(3), 37-58. " متاح علي: <https://revues.imist.ma/index.php/AME/article/view/22160> accessed 2-1-2023

Abdalmoity, E. A., & Mahmoud, M. M. (2018) A framework for improving the competitiveness of tourist destinations in Egypt, Journal of Urban Research, Vol. 27. (pp. 83 - 103)

Atanassova, V., Doukovska, L., Kacprzyk, A., Sotirova, E., Radeva, I., & Vassilev, P. (2018). InterCriteria Analysis of the Global Competitiveness Reports: From Efficiency-to Innovation-driven Economies. *Journal of Multiple-Valued Logic & Soft Computing*, 31. available at: <https://www.tralac.org/images/docs/8177/gcr-2015-2016-chapter-11-reaching-beyond-the-new-normal.pdf> accessed 15-12-2022

Blanke, J., & Chiesa, T. (2011). The travel & tourism competitiveness report 2011. In *World Economic Forum, Geneva, Switzerland* (pp. 462-473). available at: http://www.bhahotels.com/_new/wp-content/uploads/2012/02/wef-travel-tourism-competitiveness-report-2011.pdf accessed 3-11-2022

Blanke, J., & Chiesa, T. (2013, May). The travel & tourism competitiveness report 2013. In *The World Economic Forum*. Koroni, Switzerland: World Economic Forum. available at: http://p285140.mittwaldserver.info/sites/default/files/upload/WEF_TT_Competitiveness_Report_2013.pdf accessed 12-11-2022

- Calderwood, L. U., & Soshkin, M. (2019, September). The travel and tourism competitiveness report 2019. World Economic Forum.
- Croes, R., & Kubickova, M. (2013). From potential to ability to compete: Towards a performance-based tourism competitiveness index. *Journal of Destination Marketing & Management*, 2(3), 146-154.
- Crotti, R., & Misrahi, T. (2015). The travel & tourism competitiveness index 2015: T&T as a resilient contribution to national development. *The Travel & Tourism Competitiveness Report*, 13.). available at: https://www3.weforum.org/docs/TT15/WEF_TTCR_Chapter1.1_2015.pdf accessed 11-11-2022
- Goldman, T., & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in society*, 28(1-2), 261-273.
- <https://www.iea.org/topics/transport> accessed 12-12-2022
- Jacyna, M., Wasiak, M., Lewczuk, K., & Kłodawski, M. (2014). Simulation model of transport system of Poland as a tool for developing sustainable transport. *Archives of Transport*, 31(3), 23-35. available at: <https://www.infona.pl/resource/bwmeta1.element.baztech-b53675d9-96c7-4131-a304-dce6dc739a17> accessed 9-11-2022
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism management*, 29(5), 831-840.
- Klaus, S. (2011). The Global Competitiveness Report 2011-2012. World Economic Forum.
- Litman, T. (2013). Planning principles and practices. Victoria Transport Policy Institute, 1-35.
- Mezher, S. B., Connolly, D. P., Woodward, P. K., Laghrouche, O., Pombo, J., & Costa, P. A. (2016). Railway critical velocity–Analytical prediction and analysis. *Transportation Geotechnics*, 6, 84-96.
- Porter, M. E., Schwab, K., & Sala-i-Martin, X. (Eds.). (2007). *The global competitiveness report 2007-2008* (pp. 3-50). New York: Palgrave Macmillan.
- Qureshi, I. A., & Lu, H. (2007). Urban transport and sustainable transport strategies: A case study of Karachi, Pakistan. *Tsinghua science and technology*, 12(3), 309-317.
- Rico, P. (2014). 14| The Global Competitiveness Report 2014–2015. available at: https://dial.uclouvain.be/memoire/ucl/en/object/thesis%3A3106/datastream/PDF_04/view accessed 12-12-2022
- Rodríguez-Díaz, B., & Pulido-Fernández, J. I. (2021). Analysis of the Worth of the Weights in a new Travel and Tourism Competitiveness Index. *Journal of Travel Research*, 60(2), 267-280.
- Sala-i-Martin, X. (2016, September). The global competitiveness report 2016–2017. World Economic Forum. available at: <https://apo.org.au/node/68449> accessed 23-9-2022
- Sala-i-Martin, X. A. V. I. E. R., Bilbao-Osorio, B., Blanke, J., Crotti, R., Hanouz, M. D., Geiger, T., & Ko, C. (2012). The global competitiveness index 2012–2013: Strengthening recovery by raising productivity. *The Global Competitiveness Report 2012–2013*, 49-68. available at: https://www3.weforum.org/docs/CSI/2012-13/GCR_Chapter1.1_2012-13.pdf accessed 21-11-2022
- Sala-i-Martin, X., Dervis, K., Hausmann, R., Bascuñán, H. D. F. L., & Pangestu, H. D. M. E. (2010). The Global Competitiveness Report 2010–2011: Highlights. In *World economic forum*. available at:

<https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=3c76044ce67a6ce8952e34a28d985048c201ca5c> accessed 1-1-2023

Schwab, K. (2018, October). The global competitiveness report 2018. World Economic Forum. . available at: <https://apo.org.au/node/262576> accessed 18-12-2022

Schwab, K. (Ed.). (2009). The global competitiveness report 2009-2010. World Economic Forum.). available at: <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=5896d138b0e56d83899df405287330693c73f99b> accessed 9-11-2022

Schwab, K., & Sala-i-Martin, X. (2016, April). The global competitiveness report 2013–2014: Full data edition. World Economic Forum. available at: <http://hdl.handle.net/11146/223> accessed 18-11-2022

Sorupia, E. (2005, September). Rethinking the role of transportation in tourism. In Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (Vol. 5, No. 11).

World Bank. (2017). *Global investment competitiveness report 2017/2018: Foreign investor perspectives and policy implications*. The World Bank . available at: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/978-1-4648-1175-3> accessed 23-11-2022

World Bank. (2020). *Global Investment Competitiveness Report 2019/2020: Rebuilding Investor Confidence in Times of Uncertainty*. The World Bank.. available at: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/978-1-4648-1536-2> accessed 17-12-2022

Yusoff, I., Ng, B. K., & Azizan, S. A. (2021). Towards sustainable transport policy framework: A rail-based transit system in Klang Valley, Malaysia. *PloS one*, 16(3), e0248519.