

## تفعيل دور النقل الجوي في تنشيط الحركة السياحية الوافدة الى منطقة البحر الأحمر "

\* \* محمد خميس الزوكة

\* غادة عبد الله

\* عبد الرحمن عبد الفتاح

\* \* \* \* \* نرمين السيد محمد الحطاب

### مقدمة

يشمل إقليم البحر الأحمر في مصر كل النطاقات المطلة على البحر الأحمر و التي تتبع إداريا محافظتي جنوب سيناء و البحر الأحمر و التي تعد سواحلها من أهم مناطق السياحة البحرية ليس على مستوى مصر فقط بل و على مستوى العالم نظرا لما تتمتع به من جمال و موارد طبيعية متفردة الخصائص على مستوى البيئتين البحرية و القارية على حد سواء ، و من هنا كان تركيز الدراسة على السياحة على سواحل البحر الأحمر في مصر و دور النقل الجوي في تحديد مستوياتها و بيان كيفية تنشيطها.

و تتعدد المطارات الجوية في إقليم الدراسة و تتباين وظائفها التي تحدد ثقل و أهمية و دور كل منها فهي تلعب دورا فاعلا في النقل الجوي عامه و السياحي خاصة ، و هو ما ينطبق على مطارات شرم الشيخ ، الغردقة ، مرسى علم و التي سلطت الأضواء عليها بشيء من التفصيل .

أهداف البحث :

- ١- تقييم المظاهر البشرية و خاصة السكان و مراكز العمران و شبكات الطرق التي تشكل البنية الأساسية لتطوير المطارات و بالتالي الأنشطة السياحية في إقليم البحر الأحمر
- ٢- دراسة دور و نصيب النقل الجوي في النشاط السياحي بإقليم البحر الأحمر ، و تحديد كيفية تنمية هذا الدور في المستقبل القريب

منهجية البحث :

- لتحقيق الأهداف السابق الإشارة إليها ، و سعياً إلى تغطية كل ما يمكن أن يشكل عنصراً في موضوعات البحث فقد اعتمد البحث على :
- ١- الدراسة المكتبية :- عن طريق الاستعانة بأحدث الدراسات و التقارير الدورية عن حركة السائحين

\* كلية السياحة و الفنادق - جامعة قناة السويس

\* \* كلية الآداب - جامعة الإسكندرية

\* \* \* المعهد العالي للسياحة و الفنادق - الإسكندرية



بالنقل الجوي في الاقليم بالاضافة الي الاستعانة بالكتب و المراجع لتغطية العوامل البشرية و الطبيعية  
المؤثرة على دور النقل الجوي في المنطقة

٢- الدراسة الميدانية :- من خلال توزيع عدد ٣٠٠ استمارة استبيان على السائحين بمنطقة شرم الشيخ  
- الغردقة - مرسى علم ، تمثل اكبر المناطق جذبا للسياحة باقليم البحر الاحمر . وقد تم توزيع  
الاستمارات خلال شهري اكتوبر و نوفمبر من عام ٢٠٠٦

### ١.١ الملامح العامة لإقليم البحر الأحمر

يمتد ساحل البحر الأحمر من السويس شمالاً حتى الحدود المصرية السودانية جنوباً لمسافة تقدر بنحو  
١٠٠٠ كم، وهو بذلك يضم السواحل المطلة على البحر الأحمر وأيضاً السواحل المطلة على خليج  
السويس، ويتصف البحر الأحمر بالضيق حيث يتراوح عرضه بين ١٤٥ كم (٩٠ ميلاً) ٣٦٢ كم (٢٥٠  
ميلاً) وهو بحر ضيق بشكل عام رغم امتداده الطولي الكبير، ويبلغ متوسط عمق مياهه حوالي ٦١٠  
أقدام بشكل عام ، وتتميز معظم سواحل البحر الأحمر بكثرة تعرجاتها ؛ مما أسهم في تزايد أطوالها  
حيث يمثل طول الساحل ٩٠٠ كم . وبالتطبيق على منطقة الدراسة يمكن استخلاص الحقائق الرئيسية  
التالية :

١- تعدد رؤوس اليابس التي تتوغل داخل المياه البحرية ( أبو جالوم ، اتانتور ، نصراني ، شرم الشيخ  
( بالإضافة إلى رؤوس الغردقة ، سفاجا ، بانياس  
٢- كثرة الخلجان والمسطحات المحمية ، ويمثلها بالنسبة لمنطقة الدراسة خلجان جمسة ، الغردقة ،  
سفاجا ، فول جنوب رأس بناس ، حلايب .

٣- تعدد الجزر التي تتخلل نطاق البحر الأحمر والتي تتباين في طبيعتها بين الصخرية والمرجانية  
وتمتد أمام السواحل مجموعة من الجزر المنفردة هي من الجنوب إلى الشمال على النحو التالي :  
جزيرة حلايب وتمتد شمال ميناء حلايب الواقعة في أقصى جنوب شرقي مصر ، جزيرة سان جون  
زيرجد) الواقعة قبالة رأس بانياس من ناحية الجنوب، جزيرة وادي الجمال ، جزيرة الأخوان الواقعة  
على بعد ٦٠ كيلومتراً تقريباً من ساحل مدينة القصير، جزيرة سفاجا الواقعة قبالة ميناء سفاجا .

### ٢.١ أماكن اقليم الدراسة

تتمثل في مجموعتين من العوامل هما الطبيعية ، والبشرية والاقتصادية .  
١. ٢. ١. العوامل الطبيعية، وتتمثل في الآتي :

- ١- الموقع
- ٢- توزيع اليابس والماء
- ٣- أشكال السطح
- ٤- المناخ



### ١. ١. ٢. ١ الموقع

يقع حوض البحر الأحمر بمصر في العروض المدارية الحارة باستثناء الأقاليم الجبلية مرتفعة المنسوب<sup>(١)</sup>، لذا نجد أن البحر الأحمر ككل يكاد يكون هو البحر الوحيد في العالم الذي يقع في المنطقة المدارية بين دائرتي عرض ١٢,٣ ، ٣٠ شمالاً؛ وذلك بين باب المنذب جنوباً والسويس شمالاً، ولهذا الموقع أثر كبير في الارتفاع النسبي لدرجة حرارة المياه والهواء على حد سواء وبالتالي ارتفاع نسبة الملوحة في مياه البحر مما جعلها بيئة صالحة لنمو التكوينات المرجانية التي تمتد على طول سواحله بصورة متصلة<sup>(٢)</sup>

ويمتد إقليم الساحل لمسافة ٩٠٠ كيلو متراً تقريباً بمحاذاة البحر الأحمر من السويس شمالاً على دائرة عرض ٢٩ شمالاً، وحتى الحدود المصرية السودانية عند دائرة عرض ٢٢° شمالاً، وهو عبارة عن شريط ساحلي محصور بين البحر الأحمر شرقاً والحافة الجبلية (المرتفعات) واستغلت بعض المناطق السهلية المستوية في تشييد المطارات عندها، كما هو الحال بالنسبة لمطارات شرم الشيخ عند رأس نصراني، الغردقة، ومرسى علم في منطقة حلايب بالجنوب، ويضم الإقليم عدة مراكز عمرانية تمتد في نطاقات سهلية استغلت مدخلها في أغراض السياحة والترويج، ويتصدر هذه المراكز (العين السخنة، الزعفرانة، رأس غارب، الغردقة، سفاجا، القصير، مرسى علم، الشلاتين، حلايب).

### ١. ١. ٢. ١ توزيع اليابس والماء

تتصف سواحل البحر الأحمر بتعدد تعرجاتها مما ساعد على زيادة أطوالها حتى بلغت في مصر نحو ٩٠٠ كم، لذلك تكثر رؤوس اليابس التي تتوغل داخل المياه البحرية لإقليم الدراسة وبالمثل بحكم توزيع اليابس والماء تكثر الخلجان والمسطحات البحرية المحمية، ويمثلها الخلجان الواقعة قرب رؤوس اليابس المتوغلة في المسطحات البحرية، كما هي الحال بالنسبة لخلجان الزيت (على الساحل الغربي لخليج السويس)، طابا، نويبع، نعمه (على الساحل الغربي لخليج العقبة)، حلايب (على ساحل البحر الأحمر قرب الحدود المصرية السودانية) وفول وجمسة والغردقة، سفاجا. وتشكل جميعها مسطحات بحرية هادئة، محمية أمكن استغلال معظمها في أغراض السياحة والترويج وإقامة المارينا السياحية وكان آخرها في مرسى علم جنوب إقليم الدراسة.

### ١. ١. ٢. ١ أشكال السطح

(١) محمد خميس الزوكة، جغرافية حوض البحر الأحمر، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ١٣١

(٢) موسوعة المجالس القومية المتخصصة الدورات ١٩٧٤ - ١٩٨٩، المجلد الخامس، القاهرة، ص ١٠٩



يلعب هذا العامل دوراً مؤثراً وفعالاً في تحديد كل من خصائص بعض عناصر المناخ ( وخاصة درجة الحرارة والأمطار ) وأيضاً مسارات خطوط الطيران، ومدى الأمان الذي تحظى به، فالساحل السهلي للبحر الأحمر يتمتع بصفة عامة بطقس مشمس في معظم شهور السنة؛ لذلك استغل في إقامة المنتجعات والقرى السياحية اعتماداً على صفاء مياهه وهدوئها؛ وخاصة في مناطق الخلجان وأماكن تجمع الشعاب والجزر المرجانية.

#### ٤. ١. ٢. ١ المناخ

يتميز إقليم البحر الأحمر باعتدال الخصائص المناخية له وجفافه؛ مما جعل شواطئه صالحة للاستغلال صيفاً وشتاءً على حد سواء ، ويعد المناخ في إقليم البحر الأحمر من أنسب الأجواء للاستمتاع بشفء الشمس في الشتاء والخريف، ويتميز إقليم الدراسة بخلو الهواء من الرطوبة .

وأثرت نسبة الرطوبة مع مستوى درجة الحرارة في حركة الطائرات بالإقليم حيث يتحكم هذا العامل في تكوين الضباب وتساقط الثلوج في العادة وبالتالي التأثير على محركات الطائرات ، إذ ترتبط كثافة الهواء بالتأثيرات التي تحدث لكل من درجات الحرارة والضغط الجوي، بالإضافة إلى عامل الرطوبة النسبية وإن كان تأثيره أقل، وتعد كثافة الهواء العامل الحاسم في تحديد طاقة وقدرة الطائرة على الارتفاع عن طريق المراوح أو المحركات النفاثة، لذا تزداد سرعة الطائرة على الممرات الأرضية بالمطارات حتى تزداد القدرة على الارتفاع، وجدير بالذكر أن عمليات هبوط الطائرات وإقلاعها من مطارات البحر الأحمر الثلاثة ( شرم الشيخ ، الغردقة ، مرسى علم ) تتم في ظل ظروف مناخية أوضحها الارتفاع الشديد لدرجات الحرارة؛ وبالتالي الانخفاض الشديد لكثافة الهواء ، وهو ما يعني حتمية طول المسافة التي تقطعها الطائرات على الممرات الأرضية، لكي تتم عمليات الإقلاع والهبوط بأمان، لذلك تتسم مطارات إقليم الدراسة بطول ممراتها الأرضية التي تتراوح بين أكثر من ثلاثة كيلومترات كما في شرم الشيخ، ونحو أربعة كيلو مترات كما في مطار الغردقة (١)

#### ٢. ٢. ١ : العوامل البشرية والاقتصادية

تشتمل هذه العوامل على توزيع كل من السكان ومراكز العمران، النشاط السياحي ، السياسة الحكومية

#### ١. ٢. ٢. ١ - توزيع كل من السكان ومراكز العمران

تختلف المقومات البشرية عن مثلتها الطبيعية في ناحية مهمة تتمثل في تأثير بعدها الزمني سواء القديم أو الحديث في السياحة ، علماً بأن مساحة إقليم الدراسة تبلغ ٢٠٠ ألف كيلومتر مربع، أي ما يعادل

(١) الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة، قطاع التخطيط والمتابعة، الإدارة العامة للمعلومات، نشرة المعلومات السياحية لمحافظة البحر الأحمر ٢٠٠٥، ص ٢



خمس مساحة مصر، وتمتد الشواطئ بطول ٩٠٠ كم تقريبا كما يتراوح عرض الشواطئ (السهول) على البحر الأحمر بين ٨,٣٥ كم، ويبلغ عدد سكان إقليم الدراسة نحو ٢,٨ مليون نسمة تقريبا موزعة على ثلاثة قطاعات بالإقليم بالصورة التي توضحها أرقام الجدول رقم (١)

جدول رقم (١) توزيع سكان إقليم البحر الأحمر عام ٢٠٠٠

القطاع	السكان	
	العدد (بالألف)	%
الشمالي	١٣٩٤	٤٨,٥
الأوسط	١٠١٩	٣٥,٥
الجنوبي	٤٥٦	١٦
الجملة	٢,٨٦٩	%١٠٠

المصدر: وزارة الإسكان و المرافق و المجتمعات العمرانية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر ٢٠٠٠. ويتبين من تتبع أرقام الجدول رقم (١) أن سكان إقليم البحر الأحمر تتزايد أعدادهم بالنطاق الشمالي وتقل بالاتجاه نحو الجنوب، وترجع تلك الظاهرة إلى عدة عوامل. بتصدرها طبيعة الموقع الجغرافي للنطاق الشمالي وقربه من مناطق التركيز السكاني في كل من القاهرة وشرق الدلتا ومحافظات قناة السويس إلى جانب تعدد مراكز العمران البشري والإمكانات الاقتصادية وشبكات الطرق في الشمال، في حين تقل بالاتجاه صوب الجنوب؛ مما انعكس على توزيع السكان بإقليم البحر الأحمر. بدورها التجمعات السكانية التي يتباين حجمها بدرجات متفاوتة في القطاعات الثلاثة بإقليم الدراسة، وخاصة في النطاقات الغنية بمواردها المعدنية حيث تمارس حرفة التعدين، وذلك تبعا لعدة متغيرات يأتي في مقدمتها طبيعة الخامات المعدنية وحجم احتياطياتها وقيمتها الاقتصادية القائمة على مدى الحاجة إليها، وهو ما يفسر تباين مستوى التجمعات السكانية في بعض النطاقات الصحراوية بإقليم الدراسة حيث يستغل كل من البترول وخامات الفوسفات والأملاح، كما تتصدر الزراعة والصناعة باقي الحرف الإنتاجية من حيث حاجتها الكبيرة إلى الأيدي العاملة. طبقاً للجدول (١) يتضح أن هذا يتركز في النطاقين الشمالي والجنوبي ثروات معدنية وبترولية تصل نسبتها إلى ٧٥% من جملة ثروات مصر المعدنية تقريبا. فالغردقة أساساً مدينة بترولية وكان أول كشف للبترول في رأس جمسة، ثم في الغردقة وإن كان قد نفذ منها حالياً، إلى جانب كل من القصير وسفاجا (مدينة فوسفات) ورأس غارب (مدينة بترول) (١) أما النطاق الأوسط فتقع فيه مدينة الغردقة التي بدأ التخطيط السياحي فيها ومع بداية عقد الثمانينيات إلى أن وصلت لما هي عليه حالياً حيث تتمتع بموقع متميز على الخريطة السياحية الدولية

(١) محمد خمير الزوكة، جغرافيا حوض البحر الأحمر، المرجع السابق



لمصر كأحدى أفضل ثماني مدن سياحية في العالم نظراً لما يتمتع به إقليمها من مناظر خلابة وجو معتدل على مدار العام وبصورة يندر وجودها في أي مكان آخر في العالم<sup>(٢)</sup>

#### ١. ٢. ٢ - النشاط السياحي

تمتد محاور النشاط السياحي في قطاعات عريضة ومتعددة من إقليم البحر الأحمر، إذ يضم عدداً من المراكز والمنتجعات السياحية في الغردقة إلى جانب شرم الشيخ وسفاجا والعين السخنة ومزسى علم وغيرها، وساعد على ذلك توافر العديد من الخلجان والرؤوس والمسطحات البحرية الواسعة التي ينمو على قيعانها الشعاب المرجانية، وتعيش فيها العديد من تجمعات الأسماك مختلفة الألوان والخصائص وفيما يلي دراسة للمناطق السياحية الرئيسية في إقليم البحر الأحمر التي تعكس إطار النشاط السياحي في إقليم الدراسة، وهي من الشمال إلى الجنوب .

منطقة شرم الشيخ : هي منطقة متميزة تتوافر فيها مختلف الإمكانيات السياحية البحرية التي تجذب السياح بأعداد كبيرة من مختلف دول العالم، لذلك تضم مطاراً دولياً كبيراً، وهو مطار رأس نصراني الذي تسلمته الهيئة العامة في سيناء يعد إبريل عام ١٩٨٢ م ( الشركة المصرية للمطارات التابعة لوزارة الطيران المدني ) ، لإدارته مديناً وكان يضم مبنى بسيطاً سابق التجهيز مقسم إلى صالة للسفر، وأخرى للوصول وتستوعب كل منها نحو ١٥٠ راكباً / ساعة ويضم ترمك يسع ٤ طائرات متوسطة. ويبعد المطار عن المدينة مسافة ٢٣ كم ناحية الشمال الشرقي<sup>(١)</sup> إلا أن الصورة تغيرت في الوقت الحاضر، كما سنعرض فيما بعد .

منطقة الغردقة : من أهم المناطق السياحية بإقليم الدراسة سواء للسياحة الدولية أو للداخلية على حد سواء، وتقع مدينة الغردقة عند التقاء دائرة العرض ٢٧ ١٥° شمالاً بخط طول ٤٩ ٣٣° شرقاً، وهي تبعد عن مدخل خليج السويس في الشمال بنحو ٣٩١ كم ، وعن مدينة سفاجا في الجنوب بنحو ٦٣ كم<sup>(١)</sup> وتمتلك منطقة الغردقة معظم مقومات الجذب السياحي وخاصة الشعاب المرجانية والشواطئ الرملية، إلى جانب وجود مجموعة من الجزر تمتد أمامها أهمها اليفتون ، أبورمانى ، أبو دنقار ، جزيرة تامة جاويش الكبرى وأم جاويش الصغرى؛ بالإضافة إلى وجود السبخات على طول امتداد الشاطئ، وينتهي البحر بمجموعة من الأودية، ويتمتع الساحل أمام الغردقة بحماية طبيعية من الأمواج كما أن البحر محمي من التلوث بسبب عمليات المد والجزر .

<sup>(٢)</sup> مجلة الشباب ، العدد ١٩٣ ، أغسطس ١٩٩٣ ، ص ١٤ ، مؤسسة الأهرام

<sup>(١)</sup> وزارة الطيران المدني ، الشركة المصرية القابضة للمطارات والملاحة الجوية ، (تقارير غير منشورة) ، ٢٠٠٦

<sup>(٢)</sup> محمد الفتحي بكير ، جغرافية مصر السياحية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، عام ٢٠٠٢ ، ص ٢٠٢



مطلة لحد الجامعة العربية للسياحة والضيافة ، الميلاد الثالث ، العدد الثاني ، ٢٠٠٦

ويوجد في المدينة مطار دولي كبير ساعد على زيادة الحركة السياحية الوافدة منذ عام ١٩٦٦م ، ويستوعب المطار نحو ٢٥٠٠ راكب/ساعة ، ويجري الآن عمل توسعات لمبنى الركاب لرفع السعة الاستيعابية للمبنى حتى تصل الي ٣٠٠٠ راكب / ساعة<sup>(١)</sup> ، وذلك بالصورة التي ستعرض تفصيلا بعد قليل .

منطقة سفاجا : تضم هذه المنطقة مركزين سياحيين هما : سفاجا وكلاري ، ويشغل المركز الأول مساحة ٦,٨ كم ٢ في حين تبلغ مساحة المركز الثاني ١٤,٦ كم ٢<sup>(٢)</sup> وتتميز هذه المنطقة بوجود ميناء بحري رئيسي على ساحل البحر الأحمر .

منطقة مرسى علم : وهي من المناطق الجديدة الجاذبة للسياحة في إقليم الدراسة ، وتضم مركزا سياحيا مساحته ١٧ كيلو مترا ، وطول شاطئه ٣,٨ كيلو متر وتتصف هذه المنطقة ببعدها عن مراكز العمران على الساحل ، وإن كان الطريق الساحلي يربطها بباقي أنحاء الإقليم ، كما يصلها بالنيل طريق ادفو / مرسى علم ، إلى جانب وجود مطار دولي بها أسهم في زيادة الحركة السياحية للمنطقة ، وهو أول مطار في مصر يعمل بنظام B.O.T ، وهو مخصص لاستقبال رحلات الطيران الشارتر .

منطقة رأس بيناس : وهي أكثر المناطق السياحية بإقليم الدراسة امتدادا صوب الجنوب ، وتمتلك المنطقة العديد من مقومات الجذب السياحي حيث تضم أعدادا كبيرة من الرؤوس البحرية والخلجان ، إلى جانب تعدد الجزر الممتدة أمام سواحلها ، ويبلغ مساحة هذه المنطقة نحو ٤,٢ كم ، ويبلغ طول شاطئها حوالي ١١ كيلو مترا

منطقة العين السخنة : تقع على بعد ٥ كم جنوب السويس ، وهي من أجمل المناطق الواقعة على ساحل البحر الأحمر ، واشتقت اسمها من العيون الكبريتية الموجودة بها ، وهي أقرب مناطق إقليم الدراسة للقاهرة حيث تطل على خليج السويس ، مما جعلها مصيفا ومشتى . وتمتاز بشواطئها الرملية الجميلة وخلجانها وشعابها المرجانية وتضم العديد من القرى والمنتجعات السياحية متباينة المستوى حيث يستطيع الزائر الاستمتاع بقضاء إجازته . وافتتح مؤخرا ميناء تجاري على أحدث الوسائل الإلكترونية على بعد ٤٠ كم من مدينة السويس .

منطقة الجونة : تقع على بعد ٢٥ كم شمال الغردقة ، وهي منتجع سياحي أنشئ حديثا ومجهز على أعلى مستوى من الخدمات السياحية ، ويوجد بها العديد من القرى السياحية والفنادق العالمية ذات المستويات المختلفة ، ومراكز للغوص ، وملاعب للجولف ، كما أن بها مطارا صغيرا لاستقبال الطائرات الخاصة .

<sup>(١)</sup> وزارة الطيران المدني ، المرجع السابق ص ٢٠٤  
<sup>(٢)</sup> محمد الفتحي بكير ، المرجع السابق ص ٢٠٤



منطقة القصير: تقع على بعد ٨٠ كم من جنوب سفاجا، وطبيعة المنطقة جعلت منها مركزا عالميا لسياحة المخيمات، وقد أقيم بها العديد من الفنادق متباينة المستوى خلال السنوات الأخيرة والقصيرة وهي من أهم مهن لتصدير الفوسفات إلى بعض دول شرق أفريقيا وجنوب شرق آسيا، ويربطها بمدينة قنا طريق من الخصائص يبلغ طوله ٢٢٠ كم .

برنيس: هي مدينة صغيرة تقع على بعد ١٢ كم جنوب مرسى علم، وهي منطقة غنية بالأسمدة ومختلف الأحياء المائية وخاصة الدرافيل. ومن أفضل المناطق الاستشفائية بمصر. وتوجد بالقرب من شواطئها جزيرة الزبرجد التي اشتهرت كمصدر للزبرجد الزيتوني الذي كان يستخرج من مناجم الجزيرة منذ عام ١٥٠٠ ق. م، وحتى منتصف القرن العشرين .

الشلاتين: تقع جنوب الغردقة بمسافة ٥٢٠ كم، ينتظرها مستقبل سياحي وتجاري كبير، وتتبعها إداريا خمس قرى هي أبورماد - حلايب - رأس حربة - مرسى حميري - الأبرق . ويوجد جنوب الشلاتين أكبر وأهم محمية طبيعية وهي محمية جبل علبة التي تتمتع بمقومات طبيعية (نباتية وحيوانية) وبشردون تجذب السياح إذا أحسن استغلالها

### ٣.١: خصائص الحركة السياحية في إقليم البحر الأحمر

يعد البحر الأحمر من أقاليم العرض السياحي الرئيسية في مصر من حيث حجم الحركة السياحية، استقبال الإقليم حوالي ١,٥ مليون سائح، وهو ما يكون نحو خمس حجم الحركة السياحية الدولية الواردة إلى مصر عام ٢٠٠٣، واستناداً إلى البيانات الإحصائية المتاحة . في الجدول رقم (٢) يمكن تحديد ملامح الحركة السياحية الوافدة إلى الإقليم على النحو التالي:

جدول رقم (٢) حركة السياحة الوافدة إلى المراكز السياحية بإقليم البحر الأحمر بدون شرم الشيخ عام ٢٠٠٣

الشهر	الغردقة	سفاجا	مرسى علم	رأس غارب	الجملة
يناير	٨٦٥١٤	٥٢٤	٤٤٨٧	٤٠	٩١٥٦٥
فبراير	٩١٠٢٥	١٣٦٢	٦٠٦٥	٤٣	٩٨٤٩٥
مارس	٨٧٢٠٩	٧٠٥	٨٠٢٢	٤٠	٩٥٩٧٦
أبريل	٨٣٦٤٨	٣٤٤	٨٠٥٩	١٨	٩٢٠٦٩
مايو	٦٨٢٠٨	٤٨٤	٦٦٠٢	٥٥	٧٥٣٤٩
يونيو	٧٥٧٢٥	١٣٧٦	٨٢٢٣	٢٧	٨٥٣٥١
يوليو	١٢٠٥١٠	٥٠٦٧	٨٨٣٥	٨	١٣٤٤٢٠
أغسطس	١٤٤٠٣٥	١٧٢١	١٦٧٩٣	٧	١٦٢٥٥٦
سبتمبر	١٢٠١١٦	٦٨٧	١١٤٩٤	٥	١٣٢٣٠٢



١٦٨٤٨٥	٣	١٣٠٥٨	٦٣٣	١٥٤٧٩١	أكتوبر
١٧٦٤٦٨	٥	١٢٦٦٤	١٧١٤	١٦٢٠٨٥	نوفمبر
١٤٨٨١٤	٢	٩٣٠٥	٥٥٧	١٣٨٩٥٠	ديسمبر
١٤٦١٨٥٠	٢٥٣	١١٣٦٠٧	١٥١٧٤	١٣٣٢٨١٦	الجملة

المصدر: وزارة الطيران المدني، الإدارة المركزية للنقل الجوي، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، إدارة الإحصاء

يمكن من خلال تتبع أرقام الجدول رقم (٢) و تحليلها استخلاص الحقائق الرئيسية التالية :

١.٣.١ - تزايد حجم السياحة الدولية الوافدة إلى الإقليم، فبعد أن كانت ٤١٧,٦٩٤ سائح عام ١٩٩٨ صبح العدد ١,٤٦١,٨٥٠ سائح عام ٢٠٠٣، أي تزايد حجم السياحة الدولية الوافدة إلى البحر الأحمر - نون شرم الشيخ - بنسبة ٢٥٠% تقريبا خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٨ ، ٢٠٠٣ ومع ذلك يتصف حجم الحركة السياحية بالإقليم بالتذبذب في بعض السنوات تبعاً للأحداث السياسية في إقليم الشرق الأوسط الأحداث الاقتصادية في أقاليم الطلب السياحي في العالم

٢.٣.١ - يحتل نوفمبر المرتبة الأولى بين شهور السنة من حيث تزايد أعداد السياح الوافدين إلى البحر الأحمر حيث بلغت ١٧٦٤٦٨ سائح بنسبة ١٢,٠٧% من الإجمالي (جملة عدد السياح في السنة) يليه شهر أكتوبر حيث استقبل خلاله ١٦٨٤٨٥ سائح بنسبة ١١,٥٢% من إجمالي السياح الوافدين إلى إقليم البحر الأحمر، وجاء يناير في المرتبة الأخيرة بين شهور السنة حيث بلغ عدد السياح الوافدين خلاله حوالي ٩١٥٦٥ سائح وهو ما يشكل ٦,٢٦% من إجمالي سياح الإقليم عام ٢٠٠٣. ويتباين حجم الحركة الدولية في إقليم البحر الأحمر تبعاً لفصول السنة، إذ يحتل فصل الخريف المرتبة الأولى، يليه الصيف ثم الربيع إلا أن الفرق محدود باستثناء فصل الخريف، وهو ما يؤكد ضالة ظاهرة الموسمية في حركة السياحة الدولية الوافدة إلى إقليم الدراسة. ويختلف حجم حركة السياحة الدولية الوافدة إلى الإقليم تبعاً للجنسية عن مثيله في مصر ككل إذ احتل السياح الأوروبيون (شمال وغرب وجنوب أوروبا) المرتبة الأولى من حيث ضخامة أعدادهم التي بلغت ١٠٩٢٥٧٦ سائح وهو ما يعادل ٦٤,٨% من جملة السياح الوافدين، وجاء إقليم شرق أوروبا في المرتبة الثانية بين أقاليم العالم الوافد السياح منها إلى إقليم البحر الأحمر حيث بلغ عددهم ٣١٤٤٤٥ سائح وهو ما يوازي ١٨,٦٥% من الإجمالي العام وجاء السياح الأوروبيون في المرتبة الثالثة حيث بلغ عددهم ٢٤٦٦٩١ بنسبة ١٤,٦% من الإجمالي، وجاءت المنطقة العربية في المرتبة الرابعة حيث بلغ عدد السياح العرب الوافدين ١٦٧٦٦ سائح أي نحو ١% من الإجمالي، وجاءت استراليا في المركز الخامس حيث بلغ عدد السياح الوافدين منها ٨٣١٣ سائح بنسبة ٠,٤٩% من الإجمالي، ثم أمريكا الشماليه التي بلغ عدد السياح الوافدين منها ٣٩١٦



سائح بنسبة ٠,٢٣ % من الإجمالي ، يليها أفريقيا بعند ١٩,٠٦ شكلوا نحو ٠,١١ % من الإجمالي  
 وأخيرا أمريكا الجنوبية التي بلغ عدد السياح الوافدين منها حوالي ١٢٥٤ سائح وذلك عام ٢٠٠٣  
 ويضم إقليم البحر الأحمر من الناحيتين الجغرافية والإقليمية إقليم شرم الشيخ جنوب شبه جزيرة  
 الذي يشكل امتداداً طبيعياً للبحر الأحمر. ويبين الجدول رقم (٣) حركة السياحة الدولية الوافدة إلى  
 شرم الشيخ عام ٢٠٠٥

جدول رقم (٣) حركة السياحة الدولية الوافدة إلى شرم الشيخ عام ٢٠٠٥

الشهر	الطيران المنتظم		الطيران غير المنتظم		عابرون
	رحلات	ركاب	رحلات	ركاب	
يناير	٦٤	٦٩١-٦	١٠٢٣	١٤١٦٠٠	.
فبراير	٥٩	٦١٤٨	٨٤٨	١٤٥٧٤٦	.
مارس	٧٦	٨٧٥٦	١١٦٤	١٩٦٤٢٢	.
أبريل	٦٢	٨١١-٩	١٢١٢	٢٠١٥٦٧	.
مايو	٧١	٨٩٥٥	١٠٨٤	١٦٨٢٤٠	.
يونيو	٧٨	٨٦٣٥	٨٨٨	١٣٩٠٩٨	٦١
يوليو	٩٩	١١٩-٨٤	٩٧٤	١٢٩٠٤٩	.
أغسطس	٨٩	١١٠-٦٧	٦٨٦	١٠٢٨٥١	٣١٠
سبتمبر	٧٦	١٠٢-٥٢	٧٣٢	١١١٢٦٣	٢٣٣
أكتوبر	٧٨	١٠٣-٦٥	١٠١٥	١٧٠٩١٢	٩٥
نوفمبر	٦٥	٧٥٠-٦	١٠٦٦	١٦٩٧٧٩	.
ديسمبر	٦٠	٧٢٥-٨	٨٥٢	١٥٣٠٢١	.
الجملة	٨٧٧	١٠٧١-٢٢	١١٦٤٤	١٨٢٩٥٤٨	٦٩٩

المصدر: وزارة الطيران المدني، الإدارة المركزية للنقل الجوي، الإدارة العامة للشئون الاقتصادية، إدارة الإحصاء

تظهر أرقام الجدول رقم (٣) تماثل ملامح السياحة الدولية الوافدة إلى نطاق جنوب شبه جزيرة  
 مع مثلتها الوافدة إلى باقي إقليم البحر الأحمر من حيث معدلات التدفق و الموسمية ، ويتضح  
 الدراسة السابقة أن إجمالي عدد السياح الوافدين إلى إقليم البحر الأحمر ( بما في ذلك شرم الشيخ )  
 ٤١٦٩٨٠٥ سائح بنسبة ٤٥,٢ % من جملة حجم السياحة الدولية الوافدة إلى مصر البالغ ٢٢٨٨٧  
 سائحا عام ٢٠٠٥ .



#### ٤.١ دور السياسة الحكومية في النشاط السياحي:

تتبع السياسات الحكومية دوراً مهماً و مميّزاً في النشاط السياحي وهو ما تجسد في الاهتمام بالتنمية السياحية كجزء من منظومة التنمية، حيث تتجه سياسات الدولة إلى الاستفادة من الإمكانيات المتاحة في أي منطقة تمثل جذبا سياحياً، لذلك فإن التنمية السياحة يمكن أن تحقق التنمية الاقتصادية السريعة ذلك لأن السياحة تعد من أقل الأنشطة حاجة إلى تمويل الأنفاق الاستثماري ، فتشغيل عامل واحد في السياحة بالدول النامية يحتاج إلى ما يعادل ١٠٠٠ جنية، مقابل ٢٥٠٠ جنية في حالة تشغيل نفس العامل في القطاع الصناعي<sup>(١)</sup> فالسياحة لا تتطلب قدراً كبيراً من النقد الأجنبي للتجهيزات السياحية، فضلاً عن ان معظم الدخل السياحي قوامه النقد الأجنبي عكس القطاعات الاقتصادية الأخرى<sup>(٢)</sup>، وان للسياسة الاقتصادية التي اتبعتها الحكومة المصرية خلال التسعينيات أثرا في تشجيع القطاع العام علي الاستثمار، مع خصخصة عدد كبير من منشآت القطاع العام في قطاع السياحة، وقد تم وضع خطة للتنمية السياحية خلال الفترة (١٩٨٩/٩٧ - ٢٠٠٠/٢٠٠٢) تهدف الى تحقيق زيادة في حجم الحركة السياحة من "٤,٣ الى ٦,٣ مليون سائح، و عدد الليالي السياحية من ٢٩,٢ الى ٤٦ مليون ليلة سياحية، و متوسط الإقامة من ٦,٨ ليلة الى ٧,٣ ليلة و إجمالي دخل من ١٤ مليار إلى ٢٢ مليار جنية"<sup>(٣)</sup>

واتخذت بعض الجهات الحكومية المسئولة عن قطاع السياحة في مصر مثل وزارة السياحة العديد من الخطوات لتنفيذ سياسة الدولة الخاصة بتنشيط السياحة أهمها ما يأتي :-

١. التنسيق بين وزارة السياحة و القطاعات التابعة لها مع جهاز شئون البيئة لإتمام مشروع خط التنظيم البيئي لساحل مدينة الغردقة التابع لإقليم الدراسة
  ٢. تطوير البنية الأساسية بالمنطقة وإنشاء المطارات الحديثة أو التوسع في الموجود كما حدث من منطقة مرسى علم حيث تم تحويل المطار إلى نظام " B . O . T " Build Operate And Transfer، مع التوسع في مطارى الغردقة و شرم الشيخ بالصورة التي سيتم عرضها بعد قليل.
- يمكن تلخيص محاور السياسات الحكومية الهادفة إلى تطوير السياحة في إقليم الدراسة في الآتي :

(١) محمد الفتحى بكير ، المرجع السابق، ص ٦٩

(٢) نبيل الروبى ، التخطيط السياحي ، (بدون دار نشر) ، ١٩٨٧ ، ص ٤٢ - ٤٣

(٣) وزارة السياحة ، مركز تكنولوجيا المعلومات ، (تقارير غير منشورة) ، ٢٠٠٦



## ١.٤.١ - تطوير البنية الأساسية بالإقليم عن طريق :

- ١.١.٤.١ - إنشاء مطارات حديثة بالمنطقة الجنوبية بالقرب من برنيس أو مرسى علم واستكمال تشييد شبكة الطرق البرية التي تربط الإقليم بكل من وادي النيل والصحراء الغربية ، وتطوير الموانئ البحرية وزيادة سعتها وخاصة مينائي الغردقة وشرم الشيخ .
- ٢.١.٤.١ - استكمال خط السكك الحديدية الممتد بين أبو طرطور وميناء سفاجا، وربط محطات المدن بالشبكة القومية للكهرباء بإقليم الدراسة والمراكز السياحية بها وتوسيع شبكة خطوط المياه وزيادة الطاقة الإنتاجية لتصل إلى نحو ٢٠٠ ألف متر مكعب يومياً .
- ٢.٤.١ - استثمار المناطق الأثرية وأعداد الدراسات اللازمة لترميمها حتى يتم استثمارها والمحافظة عليها في صورة مشرفة.
- ٣.٤.١ - العمل على تنويع المنتج السياحي في الإقليم وتشجيع مشروعات المخيمات وموانئ اليخوت العالمية وتشجيع إقامة ملاعب الجولف في الإقليم ، التي يقبل عليها قطاعات عريضة من السياح .
- ٤.٤.١ - إقامة مراكز سياحية تتفق مع إمكانات المدن بالمنطقة مع تطوير المدن وإعادة تخطيطه لتستوعب التنمية المستهدفة سياحياً وتتوافق معها . ٥.٤.١ - التنسيق مع وزارة البترول لتحديد مناطق التنمية السياحية ومناطق التنقيب وأساليب السيطرة على التلوث البحري حتى لا ينعكس سلباً على الأنشطة السياحية والترويجية .
- ٦.٤.١ - التوسع في استخدام مصادر جديدة غير نمطية للطاقة مثل: الطاقة الشمسية والرياح التي تتصف بالنظافة التامة، وهو ما يتناسب وحاجة الأنشطة السياحية بالإقليم .
- ٧.٤.١ - وضع أساليب التعامل مع المحميات الطبيعية وتحديد حرمة استثمارها كمزارات سياحية مفتوحة ، مع التركيز على إدراجها ضمن البرامج السياحية الخاصة بإقليم البحر الأحمر .
- و جدير بالذكر أنه تم توزيع الاستثمارات السياحية على المناطق الصالحة للاستغلال السياحي بإقليم الدراسة وأوضح المخطط كيفية استعمال الأرض، مع وضع شروط الحفاظ على البيئة وجمال وروعة المناطق والحفاظ على عدم تلوث المياه حفاظاً على الشعب المرجانية والحياة النباتية المائية بهذا الإقليم
- ٨.٤.١ - استغلال الوديان من سلاسل الجبال الشرقية في مجال الزراعة و تحديد نطاقات خزانات المياه الجوفية مثل: وادي الحوضين بمثلث حلايب الذي يكفي لزراعة ٢٠٠ ألف فدان
- ٩.٤.١ - تطوير الخدمات العامة لتناسب مع الزيادة السكانية المتوقعة في مختلف المجالات ( التعليم - الصحة - الإسكان - الشباب و الرياضة - الشؤون الاجتماعية التتموية )



١٠.٤.١- وضع أساليب التعامل مع المحميات الطبيعية و تحديد حرمتها و استثمارها كمزارات سياحية مفتوحة . ونظراً لاهتمام الدولة تم وضع سياسة متطورة حاكمة للاستثمارات السياحية؛ فقد قامت الحكومة بتوزيع الاستثمارات السياحية في المناطق الصالحة للاستعمال السياحي، وأوضحت الخطة كيفية استعمال الأرض وضع شروط للحفاظ على البيئة و جمال وروعة المناطق و الحفاظ على عدم تلوث المياه حفاظاً على الشعب المرجانية و الحياة النباتية بإقليم الدراسة<sup>(١)</sup>، يتضح مما سبق أن إقليم الدراسة يضم ثلاثة مطارات هي شرم الشيخ والغردقة ومرسى علم وهي مصنفة ما بين المطارات الدولية والمحلية والحربية والاستثمارية وهي تشكل نحو ١٤,٢٪ من جملة المطارات الدولية، وتبلغ طاقتها الاستيعابية الإجمالية نحو ٤٩٠٠ راكب/ ساعة بنسبة ٣٥,٩٪ من جملة الطاقة الاستيعابية الإجمالية للمطارات المدنية في مصر عام ٢٠٠٥ وسوف نتعرض في هذا الجزء الى نقطتين هامتين هما:

### ٥.١ : الموانئ الجوية في إقليم البحر الأحمر

الإقليم يضم ثلاث موانئ جوية هي :

- شرم الشيخ  
- الغردقة  
- مرسى علم

#### ١.٥.١ : ميناء شرم الشيخ الجوي:

يقع مطار شرم الشيخ عند نقطة التقاء دائرة عرض ٢٧° ٥٩ شمالاً ، خط طول ٢٤° ٣٤ شرقاً، ويبعد عن مدينة شرم الشيخ بمسافة ٢٣ كيلو متراً إلى الشمال الشرقي منها وذلك في رقعة مستوية واسعة من الأرض تقع على منسوب ١١٩ قدماً فوق مستوى سطح البحر<sup>(٢)</sup> ويتألف المطار من مبنى بسيط سابق التجهيز مقسم إلى صالة للسفر، وأخرى للوصول وتستوعب كل منها نحو ١٥٠ راكباً / ساعة، كما يشتمل على ساحة انتظار "ترماك" يسع لعدد ٤ طائرات متوسطة الحجم، وتتضمن مكونات المطار ممرين جويين طول الأول نحو ٣٠٨١ متراً وعرضه ٤٥ متراً ومنسوبة من ناحية الشرق نحو ١١٧ متراً فوق مستوى سطح البحر؛ أما الممر الثاني فيحتوي على ٢٦ موقفاً للطائرات جملة مساحته نحو ٢٨٠ ألف متر مربع، ويضم المطار محطة خاصة لتوليد الكهرباء، ويحتوي المطار على ثلاث صالات لاستقبال الركاب اثنتان منهما مجهزةتان للوصول ورحيل الركاب، أما الصالة الثالثة تم افتتاحها في نهاية عام ٢٠٠٦ بمساحة إجمالية للمبنى ٤٣ ألف متر مربع ، بلغت تكلفة تشييدها ٤١٤ مليون جنيه مصري بتمويل من البنك الدولي .

#### ١.٥.١ .١ امكانيات المطار وطاقته الاستيعابية

<sup>(١)</sup> وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية ، الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، مخطط التنمية العمرانية لمحافظة البحر الأحمر ، ٢٠٠٠ ، ص ١٨٣

<sup>(٢)</sup> وزارة الطيران المدني ، الشركة المصرية للمطارات ، قسم التصميمات الهندسية ، (تقارير غير منشورة)



يوجد بالمطار صالة لاستقبال الرحلات الداخلية، وأخرى لاستقبال الرحلات الدولية ويضم المطار صالة انتظار للرحلات الدولية بها سوق حرة تعرض المنتجات والسلع وبيعها واستبدال العملات .  
والمطار مروراً بأربع صالات لرحيل الركاب مصنفة على النحو التالي :

١- صالة لمعادرة الرحلات الداخلية بمساحة تقدر بنحو ٢٢٦٠ م<sup>٢</sup>

٢- صالون لمعادرة ركاب الرحلات الدولية ، وتبلغ مساحة الصالة الصغرى حوالي ٢٢٩٠ م<sup>٢</sup> ، والصالة الكبرى حوالي ١٤٠٠ م<sup>٢</sup> .

٣- صالة انتظار للرحلات الدولية تبلغ مساحتها حوالي ١٩٣٠ م<sup>٢</sup> ، بهذا الجزء من المطار سوق حرة لبيع المنتجات والسلع وكافتيريا عامة مساحتها حوالي ٨٠ كم<sup>٢</sup> .

ونتم افتتاح صالة انتظار خارجية ( المول التجاري ) كما تم تشييد مبنى جديد للركاب رقم (٣) يسع حوالي ٢٥٠٠ راكب / ساعة وهو مجهز بأحدث النظم والتجهيزات العالمية، بالإضافة إلى ترمك بسعة ٢٦ موقف للطائرات ، علماً بأن مبنى الركاب (٢) بالمطار تشكل طاقته الاستيعابية نحو ٦٦,٦٪ من إجمالي سعة المطار (١٢٠٠ راكب / ساعة ) إلى جانب تمركه في منطقة سياحية من الدرجة الأولى، وأسهم التجهيز المتميز لمطار شرم الشيخ بما يضمنه من "مرافق وخدمات" \* في زيادة إقبال السياح سواء بالنسبة للسياحة الداخلية أو الدولية، وهو ما أثبتته الإحصائيات للأعوام من ١٩٩٧ وحتى عام ٢٠٠٥، ويبين الشكل رقم (١) أعداد الركاب بالمطار خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٧، ٢٠٠٥ (١)

#### ٢.١.٥.١ تحليل الحركة السياحية الوافدة إلى ميناء شرم الشيخ

تظهر الأرقام الواردة في الشكل رقم (١) التزايد المطرد لحركتي السياحة الجوية الدولية والداخلية على حد سواء خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٧، ٢٠٠٥ وذلك بالنسبة لعدد الركاب ، وسواء أكانت الرحلات منتظمة أم غير منتظمة وان كانت الغلبة للرحلات الدولية عنها بالنسبة للرحلات الداخلية حيث شكل عدد ركاب الرحلات الدولية (وصول) ما يعادل ٨١,٣٠٪ من جملة عدد ركاب الرحلات ( وصول ) في مطار شرم الشيخ عام ٢٠٠٥، بعد أن كانت لا تتجاوز ٥٦,٨٠٪ من جملة عدد ركاب الرحلات

\* يتميز موقع المطار بسهولة الوصول إليه عن طريق الحافلات وسيارات الأجرة، كما يتميز بتوافر بعض منشآت الإقامة السياحية بالقرب منه مثل الفنادق والمعسكرات ، إلى جانب المطاعم والمكاتب السياحية والبنوك ومكاتب البريد ، والهاتف والتلغراف، بالإضافة إلى التسهيلات الطبية وعيادة الحجر الصحي ، وتقع مستشفى شرم الشيخ العام على بعد ٢٠٠ متر جنوب غرب المطار، كما يوجد بالمطار الخدمة والتسهيلات اللازمة وإصلاح الطائرات وصيانتها .

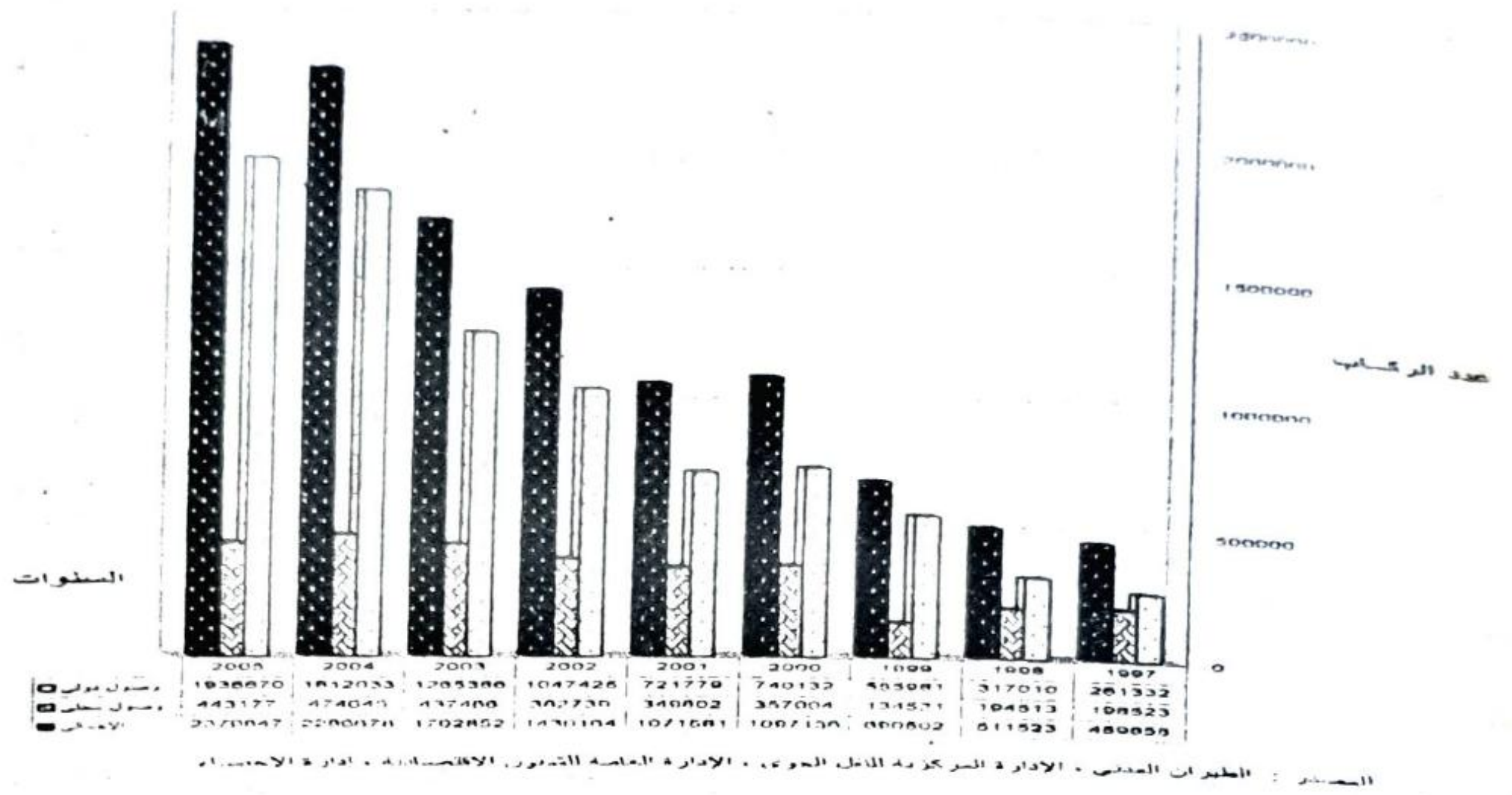
١"وزارة الطيران المدني ، الإدارة المركزية للنقل الجوي ، الإدارة العامة للشؤون الاقتصادية ، إدارة الإحصاء



في نفس المطار عام ١٩٩٧ ، وبذلك زاد ركاب الرحلات الدولية المنتظمة وغير المنتظمة (وصول) بنسبة ٤١٧,٥٪ خلال الفترة بين عامي ١٩٩٧ ، ٢٠٠٥ . ويلاحظ من تتبع أرقام الجداول المشار إليها ارتفاع نسبة الرحلات غير المنتظمة وعدد ركابها عن مثيلتها المنتظمة في كل السنوات قيد الدراسة ، وهو أمر طبيعي يمثل انعكاساً لانخفاض تكلفة السفر على الرحلات المؤجرة (الشارتر) عن مثيلتها المنتظمة طوال الفترة الزمنية قيد الدراسة.

(شكل رقم ١)

حركة السياحة الدولية و الداخلية للركاب بمطار شرم الشيخ خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٧ ، ٢٠٠٥



### ٢.٥.١ : مطار الغردقة

يقع مطار الغردقة عند التقاء دائرة عرض ١٠ ٢٧ شمالاً بخط طول ٤٨ ٣٣ شرقاً ، وذلك على منسوب ٥٢ قدماً فوق مستوى البحر ، وهو يقع على بعد ٣,٢٤ ميل جنوب مدينة الغردقة وشيد مطار الغردقة في مايو عام ١٩٦٦ حينما خصصت الدولة مبلغ ١٠٢ ألف جنيه لإعداد هذا المطار لاستقبال الطائرات التي تحمل الأفواج السياحية وذلك تلبية لرغبة العديد من شركات السياحة لتسهيل وصول الأفواج السياحية إلى الغردقة مباشرة ، وذلك بهبوط الطائرات القادمة من أوروبا مباشرة في الغردقة بدلاً من الهبوط في مطار القاهرة ثم السفر إلى الغردقة ، إلا أنه بعد حرب ١٩٦٧ خصص المطار للمجهود الحربي حتى تحقق النصر العسكري لمصر في أكتوبر عام ١٩٧٣ ، ومع بداية مباحثات السلام قامت الهيئة ( الشركة المصرية للمطارات التابعة لوزارة الطيران المدني) في نوفمبر عام ١٩٧٧ بإعداد وتشغيل جزء من المطار (الغردقة) لرحلات الطيران المدني .



### ١.٢.٥.١ امكانيات المطار وطاقته الاستيعابية

يضم المطار ممراً جواً يبلغ طوله حوالي ( ٤٠٠٠ متراً وعرضه ٤٥ متراً )، كما يحتوي الترمالك الخاص بالمطار على ٢٧ موقفاً للطائرات بمساحة إجمالية قدرها ٣٣٧ ألف متر مربع وبه محطة خاصة لتوليد الطاقة الكهربائية، ويضم المطار صالتين للركاب مجهزتين لوصول الركاب ومغادرتهم، وفيما يلي وصف عام للصالتين بمطار الغردقة: الصالة الأولى: وهي مخصصة لرحيل الركاب، وتبلغ مساحتها حوالي ٢٩٤٦٦ م<sup>٢</sup>، وهي مقسمة إلى ثلاث صالات على النحو التالي:-

- صالة للسفر الخاصة بالإجراءات الأمنية .
- صالة خاصة بالسفر للرحلات الدولية .
- صالة خاصة بالسفر للرحلات الداخلية .

أما الصالة الثانية: وهي مخصصة لوصول الركاب وتبلغ مساحتها حوالي ٤٦٢٠ م<sup>٢</sup>، وتنقسم إلى ثلاث صالات فرعية على النحو التالي :

- صالة الوصول الخاصة بالإجراءات الأمنية .
- صالة خاصة بالسفر للرحلات الدولية .
- صالة خاصة بالسفر للرحلات المحلية .

يتكون المطار من مبنى الركاب البالغ سعته حوالي ٢٥٠٠ راكب / ساعة ويجري حالياً عمليات توسعة لمبنى الركاب الحالي لزيادة سعته الاستيعابية لتصل إلى ٣٠٠٠ راكب / ساعة، كما يجري تطوير كامل للعناصر المعمارية لمبنى الركاب ومخطط لإنشاء مبنى للركاب يسع لنحو ٧,٥ مليون راكب سنوياً ليستوعب الحركة الجوية حتى عام ٢٠٢٠ بالإضافة إلى مبنى الركاب الحالي بعد زيادة طاقته، وتبلغ مساحة مبنى الركاب الخاص بالسفر حوالي ٢١٠٠٠ م<sup>٢</sup> تبلغ مساحة مبنى الركاب الخاص بالوصول حوالي ١٥٠٠ م<sup>٢</sup> .

ويلاحظ أن الطائرات المدنية الأجنبية يمكنها الهبوط في مطار الغردقة، بعد الحصول على تصريح بالهبوط من وزارة الطيران المدني وذلك قبل ثماني ساعات من وقت السفر التقريبي من مطار الإقلاع، وهو ما ساعد على تزايد الرحلات والركاب الذين يستقبلهم المطار سواء أكانت رحلات منتظمة أم غير منتظمة.

### ٢.٢.٥.١ تحليل الحركة السياحية الوافدة إلى ميناء الغردقة

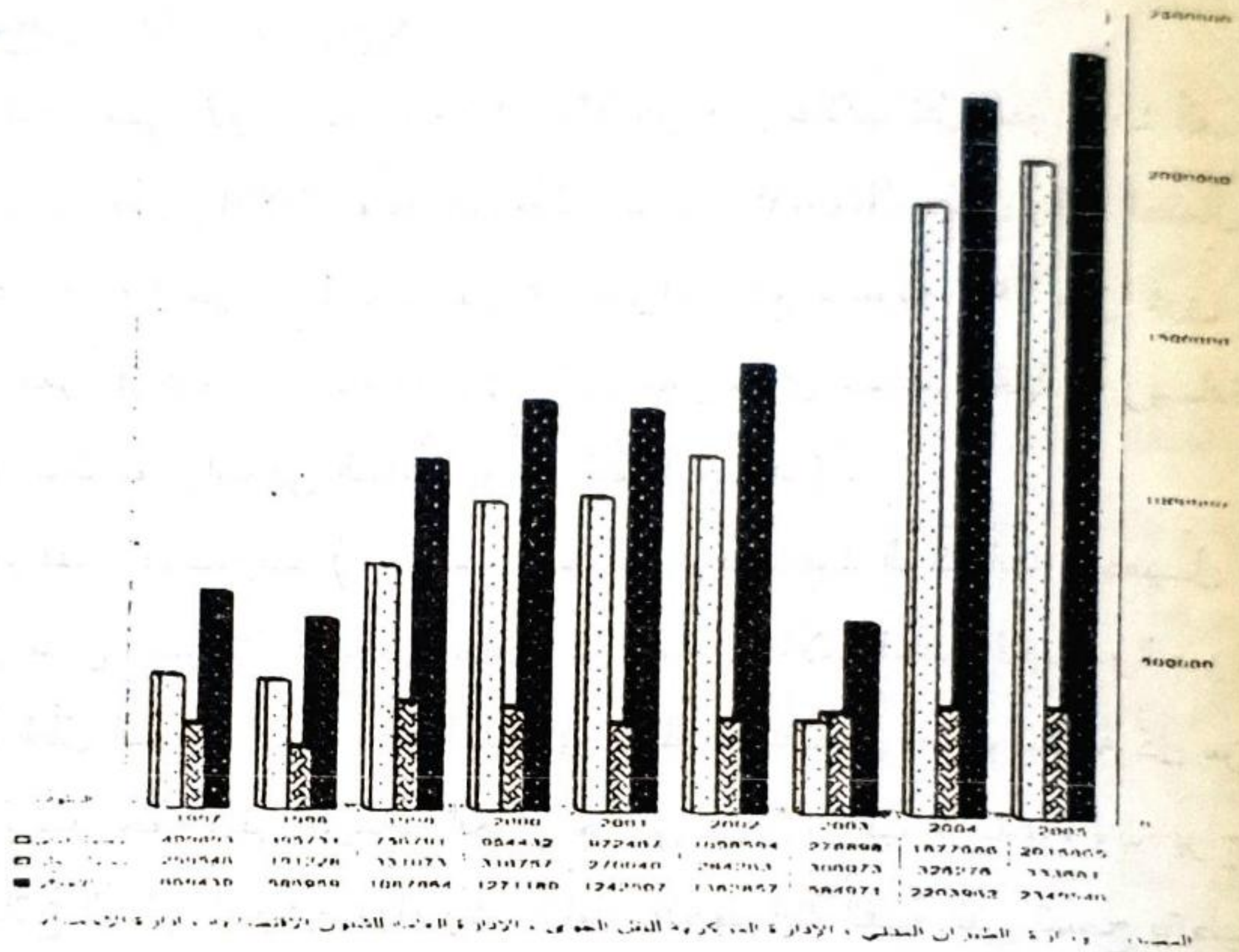
يبين الشكل رقم (٢) حركتي السياحة الدولية والمحلية للركاب خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٧، ٢٠٠٥ حيث نجد التزايد المستمر لحركة السياحة الجوية الدولية والداخلية على حد سواء خلال تلك الفترة وذلك سواء أكانت الرحلات منتظمة أم غير منتظمة ( مؤجرة ) وإن كانت الغالبية للرحلات



مجلة اتحاد الجامعات العربية للسياحة والضيافة : المجلد الثالث ، العدد الثاني ٢٠٠٦

الدولية إذ شكل عدد ركاب الرحلات الدولية ( وصول ) ٨٥,٨ ٪ من جملة عدد ركاب الرحلات ( وصول ) في مطار الغردقة عام ٢٠٠٥ بعد أن كانت ٦١,٢ ٪ من جملة عدد ركاب الرحلات في نفس المطار عام ١٩٩٧ . وبذلك زاد عدد ركاب الرحلات الدولية المنتظمة و غير المنتظمة ( وصول ) ٢٥٠,٩ ٪ خلال الفترة بين عامي ١٩٩٧ ، ٢٠٠٥ .

(شكل رقم ٢)  
حركة السياحة الدولية والداخلية للركاب بمطار الغردقة خلال  
الاعوام من ١٩٩٧ وحتى ٢٠٠٥



### ٣.٥.١: مطار مرسى علم

يعد مطار مرسى علم الشريان والبوابة الرئيسية لمنطقة مرسى علم السياحية الواقعة في أقصى جنوب شرقي مصر، ويقع المطار الدولي على بعد ٦٠ كيلومتراً شمال المدينة، وقد تم افتتاحه عام ٢٠٠٢ ويعد مطار مرسى علم أول مطار دولي يعمل بنظام "B.O.T" في مصر حيث يستقبل الرحلات الجوية نظام الشارتر، وتم إنشاء المطار كضرورة حتمية لاكتمال عناصر الجذب السياحي في المنطقة، حيث تقدمت مجموعة استثمارية بطلب إنشاء المطار بنظام B.O.T، وهذا النظام يتيح للقطاع الخاص أو القطاع الاستثماري أن يبني ويدير ويحقق أرباحاً استثمارياً على أن تؤول ملكيته بعد ذلك إلى الدولة بعد الفترة الزمنية التي يتم الاتفاق عليها في العقد والتي غالباً ما تتراوح بين ٤٠، ٥٠ عاماً حسب



ضخامة حجم الاستثمارات، ويتم كل هذا تحت الإشراف الكامل للجهات الحكومية مثل: الجمارك والجوازات والأمن .

وقد صدر قرار رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة رقم ٣٨١ لسنة ١٩٩٧ بالترخيص بتأسيس شركة إيماك مرسى علم لتشغيل وإدارة المطار بهدف إنشاء وإدارة المشروع خلال فترة بقائها، وذلك طوال فترة الإنشاء والامتياز يضاف إليها خمس سنوات لضمان تسليم المطار وإعادةه إلى الدولة في نهاية الفترة الزمنية وذلك لمدة ٤٠ عاماً يستبعد منها فترة الإنشاء. ويمكن مد العقد بين الطرفين بعد انتهاء المدة المتفق عليها، ولكن بموجب عقد جديد واتفاق جديد يتم صياغته بين الطرفين .

#### ١.٣.٥.١ إمكانات المطار وطاقة الاستيعابية

استقبل المطار منذ افتتاحه حتى الآن (١) نحو ٣٦٠٠ رحلة جوية تم خلالها نقل نحو ٤٠٠ ألف سائح، ويضم المطار مدرجاً (ممر جوي) للإقلاع وهبوط للطائرات (RunWay) بطول وقوة احتمال مناسبين ، ويبلغ طول الممر نحو ٣٠٠٠ متر، وعرضه نحو ٤٥ متراً، ويبلغ منسوبه ٣٥٠ متراً فوق مستوى سطح البحر، كما يضم ممرأ فرعياً للمراقبة، ويجرى تشييد ممر جوي مساعد لمقابلة زيادة حركة الطائرات عندما تتجاوز ست طائرات في الساعة (وهي الطاقة الحالية) .

ويضم المطار ثمانية مواقف للطائرات ( لعمليات نزول وصعود الركاب وتحميل وتفريغ البضائع) ويحتوي على مبنى لخدمة الركاب ( المغادرة والوصول والإجراءات الأمنية والجمركية) التي تتطلبها سلامة عمليات النقل الجوي التي تفرضها القوانين واللوائح ليتحقق أمن وسلامة كل من الركاب والطائرات والمطار . وتقدر سعة مبنى الركاب الحالي حوالي ٦٠٠ راكب / ساعة، وبه برج للمراقبة الجوية لتنظيم عملية إقلاع الطائرات وهبوطها، وهو شامل التجهيزات الفنية التي تسمح بتنظيم الحركة الجوية آخذاً في الاعتبار السياسات والخطط التي تفرضها الهيئة المصرية العامة للطيران المدني لسلامة عمليات الهبوط والإقلاع . ويعتمد المطار أساساً في الحصول على الطاقة الكهربائية اللازمة لتشغيل كافة مرافقه على شركات توزيع الكهرباء القومية، ويحيط بمنشآت المطار وصلاته سور خارجي تم تشييده خلال المرحلة الأولى من عمليات تجهيز المطار ومنطقته. ويبين الجدول رقم (٤) مراحل إنشاء مطار مرسى علم الدولي بدءاً من عام ٢٠٠٢ وحتى يناير عام ٢٠٤٠ .

(١) الفترة بين عامي ٢٠٠٣-٢٠٠٥



جدول (٤) مراحل إنشاء مطار مرسى علم الدولي

المرحلة الأولى (بين عامي ٢٠٠٢-٢٠١٢)	المرحلة الثانية (بين عامي ٢٠١٣-٢٠٢٥)	المرحلة الثالثة بين عامي (٢٠٢٦-٢٠٤٠)	البيان / المرحلة
٦٠٠ راكب / ساعة وصالة الإجراءات ١٢٠٠	١٣٠٠ راكب / ساعة	٢٠٠ راكب / ساعة	قدرة الاستيعاب

المصدر: جريدة الوقائع المصرية ، العدد رقم ٢٦٤ لسنة ١٩٩٨

ويحتوى المطار على أبراج حراسة على مسافات متباعدة تتناسب مع طول السور، وهى مجهزة بالإضاءة اللازمة ووسائل الاتصالات الضرورية ومزود بطرق داخلية موصلة لمبنى الركاب و مناطق انتظار السيارات كما أنه مزود بمبنى المخازن والورش لصيانة السيارات والمعدات ومبان لإسكان العاملين، وخزان مياه وكافتيريا ودورات مياه، ومسجد وأماكن مخصصة لخزانات وقود شركات البترول .

ويحتوى المطار على العديد من المعدات التى تستخدم لخدمات المطار مثل: مكافحة الحريق واللواقت الإرشادية وحاويات لتصريف فائض المياه أو السوائل ويتبع المطار شركة الخدمات الأرضية التى تقوم برصد حركة التوسع العمراني في المنطقة التى يخدمها المطار، ولدى الشركة بيانات كاملة عن عدد الفنادق التى يتم البدء في العمل بها وعدد الغرف التى تحويها ، كما يتم حساب الاحتياجات الفعلية من الطائرات .

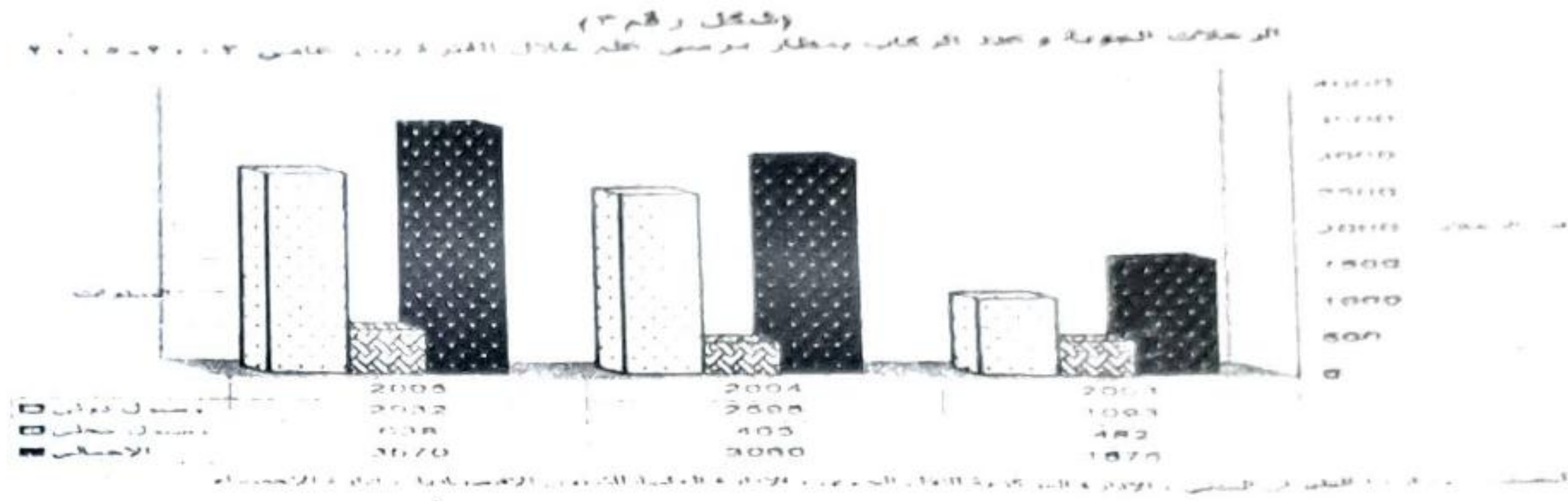
ولقد أسهم مطار مرسى وما يشتمل عليه من مرافق وخدمات للركاب و الطائرات ومراكز وقبرى الإقامة الفندقية فى تزايد تدفق السياح على إقليم مرسى علم .

٢.٣.٥.١ تحليل الحركة السياحية الوافدة الى ميناء مرسى علم

يتبين من تتبع أرقام الشكل رقم (٣) الخاص بعدد الرحلات الجوية والركاب الذين وصلوا إلى الإقليم عن طريق المطار خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٣-٢٠٠٥ التطور المطرد لعدد كل من الرحلات الجوية والركاب الذين استقبلهم مطار مرسى علم ، علماً بأن كل عمليات الطيران التى يستقبلها مطار مرسى علم هى رحلات مؤجرة - شارتر ( غير منظمة ) حيث بلغ عدد الركاب ( السياح ) نحو ٤٩٤,٥ ألف راكب عام ٢٠٠٥ بعد أن كان ١٧٨,٨ ألف راكب عام ٢٠٠٣، وبذلك زاد عدد الركاب الذين استقبلهم المطار بنسبة ١٧٦,٥٪ خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٣ ، ٢٠٠٥ بزيادة سنوية مقدارها ٥٨,٨ ٪ . ويلاحظ غلبة الطابع الدولي على عمليات الرحلات والركاب فى مطار مرسى علم حيث شكلت الرحلات الدولية نحو ٨٢,١ ٪ من جملة الرحلات التى تعامل معها المطار فى حين شكلت النسبة الباقية



(١٧,٩%) الرحلات الداخلية، كما شكل الركاب ( السياح ) الدوليون ما يوازي ٨٧,١ % من جملة من تردد على المطار ، في حين شكلت النسبة الباقية (١٢,٩%) السياح المحليين وذلك عام ٢٠٠٥



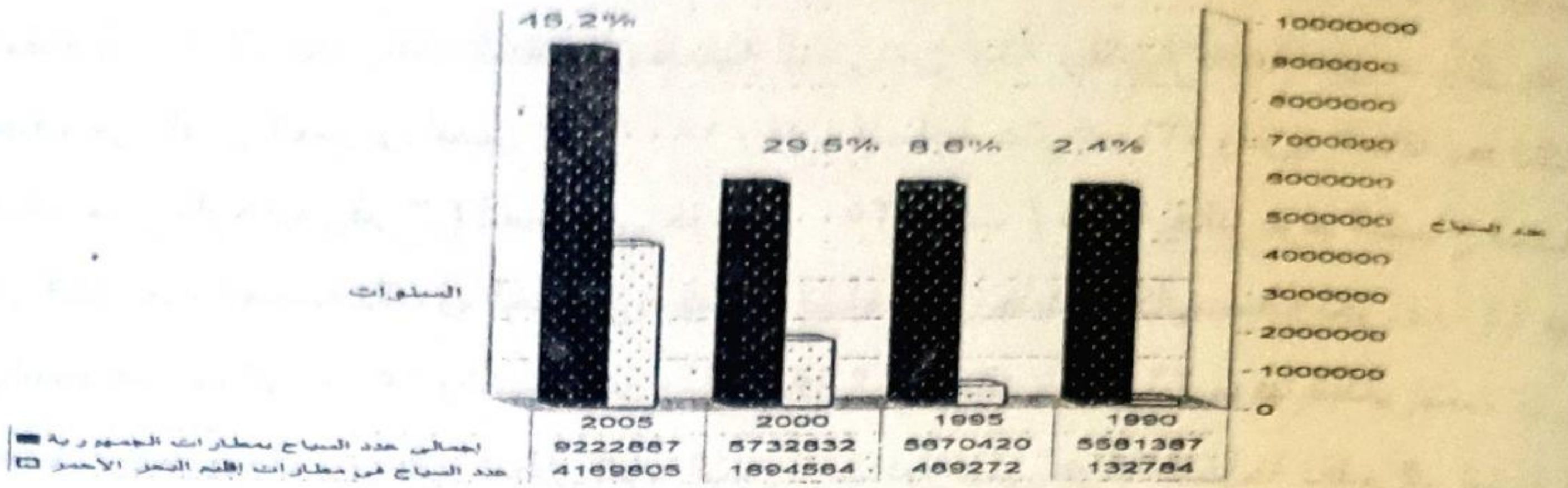
#### ٦.١ : دور النقل الجوي في نقل السياح إلى إقليم البحر الأحمر :

يسعى هذا الجزء من الدراسة إلى رصد دور النقل الجوي في نقل السياح إلى إقليم الدراسة من حيث التطور خلال عدة سنوات، ونوعية الرحلات والموسمية على مستوى شهور السنة، مع التركيز على عقد مقارنة بين حركة النقل الجوي في مطارات إقليم الدراسة ومقارنتها بالنقل الجوي إلى كافة المطارات المصرية. ويوضح الشكل رقم (٤) تطور حجم الحركة الجوية (عدد السياح) في مطارات إقليم البحر الأحمر مقارنة بمثيلاتها على مستوى مطارات الجمهورية خلال الفترة بين عامي ١٩٩٠، ٢٠٠٥.



(شكل رقم ٤)

تطور حجم الحركة الجوية لنقل السياح في مطارات إقليم البحر الأحمر مقارنة بمثيلاتها ( نقل الركاب ) على مستوى مطارات الجمهورية خلال الفترة بين عامي ١٩٩٠ ، ٢٠٠٥



المصدر : وزارة الطيران المدني - الإدارة المركزية للنقل الجوي - الإدارة العامة للتسويق الاقتصادية - إدارة الإحصاء

توضح أرقام الشكل رقم ( ٤ ) تزايد أعداد السياح الوافدين إلى البحر الأحمر جواً. فبعد أن كان ١٣٢,٧ ألف سائح عام ١٩٩٠، بلغ ٤,١ مليون سائح عام ٢٠٠٥ بنسبة زيادة مقدارها ٣٠٤٠٪ خلال عامي ١٩٩٠، ٢٠٠٥، وهي نتيجة تتفق مع ما سبق الإشارة إليه من تزايد عدد الرحلات الجوية المتجهة إلى مطارات البحر الأحمر بنسبة ٨١٠٪ خلال نفس الفترة الزمنية ( ١٩٩٠، ٢٠٠٥ ). وتبع ضخامة عدد السياح المتجهين إلى مطارات البحر الأحمر تزايد نسبتها إلى جملة عدد السياح في كافة المطارات المصرية حيث بلغت ٢,٤٪ ، ٨,٦٪ ، ٢٩,٥٪ ، ٤٥,٢٪ خلال الأعوام ١٩٩٠، ١٩٩٥، ٢٠٠٠، ٢٠٠٥ على الترتيب، مما يعكس الدور المتنامي لعدد السياح المنقولين جواً إلى إقليم الدراسة بالقياس إلى جملة عدد السياح المنقولين جواً على مستوى المطارات المصرية، وهو ما يمكن اعتباره مؤشراً واضحاً لدور النقل الجوي في نقل السياح إلى إقليم البحر الأحمر، أو لتزايد كثافة الرحلات الجوية المتجهة إلى مطارات البحر الأحمر

#### ٧.١ محاور تطور النقل الجوي واثرها على السياحة في البحر الأحمر :

##### ١.٧.١ رفع كفاءة المطارات الجوية

كان للدولة دور رئيسي في رفع كفاءة المطارات الموجودة بالفعل؛ وخاصة بإقليم البحر الأحمر والمتمثلة في مطارات شرم الشيخ- مطار الغردقة- مطار مرسى علم كما يلي :



### ٢.١.٧.١ مطار شرم الشيخ الدولي

بدون تشييد مطار شرم الشيخ عام ١٩٨٢ وقد اهتمت الدولة بتطويره بما يتناسب مع استيعاب  
المطار وهو ظل إمكانيات الدولة وأيضاً الإمكانيات السياحية الكبيرة لإقليم الدراسة، لذا أوسعت مساحة  
مبنى الركاب من ١٥٥٧٥ متراً مربعاً حتى بلغت ٢١٨٠٥ أمتار مربعة كمساحة إجمالية، أي بنسبة  
زيادة مقدارها ٤٠٪ كما زاد الطاقه الاستيعابية للمبنى من ١٢٠ راكباً / ساعة حتى ١٠٠٠  
التسعينيات من القرن العشرين ليصل إلى ١٥٠٠ راكب / ساعة عام ٢٠٠٥، ولتزيد الطاقه بعد ذلك  
بعد إضافة مبنى الركاب رقم ٣) لتصل إلى حوالي ٢٥٠٠ راكب / ساعة حالياً، وتم افتتاح مسألة  
الانتظار الخارجية الخاصة بالمول الخارجي، كما تم إنشاء مبنى جديد للركاب سعته نحو ٤٤٠٠٠ متر  
مسطح يستوعب حوالي ٢٥٠٠ راكب/ساعة، بالإضافة إلى ترميم سعته ١٦ موقفاً للطائرات.

وتتبع عمليات التطوير المشار إليها لمطار شرم الشيخ تزايد دوره في حركة السياحة بالقليم الدراسة إذ  
زاد عدد الرحلات الوافدة إلى المطار لتبلغ ٢١٤٦ رحلة سياحية عام ١٩٩٧، وزادت بعد ذلك حتى  
بلغت ١٢٥٢١ رحلة سياحية عام ٢٠٠٥، لذلك تزايد بالتبعية أعداد السياح المنقولين جواً عن طريق  
مطار شرم الشيخ لتصل إلى ٢٦١٣٣٢ راكباً عام ١٩٩٧، وزاد العدد بعد ذلك حتى بلغ ١٩٢٦٦٧  
عام ٢٠٠٥ بزيادة مقدارها ٦٤١٪ خلال الفترة بين عامي ١٩٩٧، ٢٠٠٥، مما يعكس الازدهار  
الكبير الذي شهدته حركة نقل السياح جواً عن طريق مطار شرم الشيخ.

### ٢.١.٧.١ مطار الغردقة

كان مطار الغردقة في بادئ الأمر مخصصاً لاستقبال الطائرات النفاثة التي تحمل الأفواج السياحية،  
إلا أنه بعد اندلاع حرب ١٩٦٧ خصص المطار للمجهود الحربي. وفي عام ١٩٧٧ ومع بداية  
مباحثات السلام قامت وزارة الطيران بتشغيل جزء من المطار للرحلات الخاصة بالطيران المدني.  
ويضم مطار الغردقة مبنى للركاب مساحته حوالي ٢٠٧٢١ متراً مربعاً وسعته حوالي ٢٥٠٠ راكب/  
ساعة وذلك حتى نهاية عقد التسعينيات من القرن العشرين إلا أنه وبتوجيه الدولة وسعيها إلى تطوير  
مرافق المطار ورفع طاقته فقد تم توسيع مبنى الركاب حتى بلغت سعته ٣٠٠٠ راكب/ ساعة في الوقت  
الحاضر، وشمل التطوير كافة العناصر المعمارية المتعلقة بملاحقات مبنى الركاب، بالإضافة إلى رفع  
كفاءة الممرات ومواقف الطائرات ليستوعب ٢٧ طائرة كما تم توسيع طاقة المطار عن طريق إنشاء  
مبنى للركاب سعته حوالي ٧,٥ مليون راكب سنوياً ليستوعب الحركة الجوية حتى عام ٢٠٢٠. ونتيجة  
لمجهودات التطوير المشار إليها، فقد زاد عدد الرحلات الدولية الوافدة إلى المطار لتبلغ ٣٥٧٠ رحلة  
سياحية عام ١٩٩٧، في حين بلغت نحو ١٢١١٧ رحلة سياحية عام ٢٠٠٥. وتتبع ذلك تزايد أعداد



السياح الوافدين إلى الإقليم عن طريق مطار الغردقة. فبعد أن كان عددهم ٤٠٩,٨٩٣ سائح عام ١٩٩٧ زاد العدد وأصبح نحو ٢٠١٥٨٦٥ سائحا عام ٢٠٠٥ ، وبذلك زاد عدد السياح الوافدين إلى الإقليم عن طريق مطار الغردقة بنسبة ٧٩,٧ ٪ خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٧ ، ٢٠٠٥ ، مما يعكس تزايد دور مطار الغردقة في نقل السياح جوا إلى إقليم الدراسة خلال الفترة قيد الدراسة ( بين عامي ١٩٩٧ ، ٢٠٠٥ )

#### ٣.١.٧.١ مطار مرسى علم

وهو أول مطار دولي يعمل بنظام B.O.T ليس على مستوى إقليم البحر الأحمر فقط، بل وعلى مستوى الدولة المصرية ، وهو مخصص لاستقبال الرحلات الشارتر ( الطيران غير المنتظم ) . وفي سعي الدولة إلى تطور الأنشطة السياحية والترويجية بمنطقة مرسى علم لم يقتصر التطوير على منطقة المطار فقط، بل خطط لتطوير الإقليم بأكمله وتم تحويل مطار مرسى علم من مطار تديره الحكومة المصرية إلى مطار تقوم بإدارته وتشغيله مؤسسة متخصصة خاصة، وذلك خلال فترة التزام محددة على أن تطبق عليه وعلى كافة عملياته كافة القوانين واللوائح المصرية .

وتمر عملية تطوير مطار مرسى علم بثلاث مراحل زمنية (جدول رقم ٤) ، وتبع عمليات التطوير المشار إليها تزايد أعداد السياح الوافدين إلى الإقليم عن طريق مطار مرسى علم بشكل واضح خلال السنوات الأخيرة فقد بلغ ٤٩٤,٥ ألف سائح عام ٢٠٠٥ ، بعد أن كان نحو ١٧٨,٥ ألف سائح عام ٢٠٠٣ ، بزيادة مقدارها ١٧٦,٥ ٪ خلال الفترة الممتدة بين عامي ٢٠٠٣ ، ٢٠٠٥ ، وهو ما يعكس الدور المتنامي لمطار مرسى علم في استقبال السياح المنقولين جوا إلى هذا النطاق الجنوبي من إقليم البحر الأحمر .

#### ٢.٧.١ تطوير البنية الأساسية الخاصة بالموانئ الجوية:

وتتمثل أهم عوامل هذا التطوير فيما يلي :

١.٢.٧.١ الاهتمام برفع كفاءة الطرق التي تربط بين نطاقات المطارات وباقي جهات الإقليم؛ وخاصة تلك التي تتوفر فيها إمكانات العرض السياحي

٢.٢.٧.١ التنسيق مع جهاز شئون البيئة لإتمام مشروع خط التنظيم البيئي لساحل مدينة الغردقة<sup>(٢)</sup> حيث أن هذا المشروع يهدف إلى التوسع في إنشاء القرى السياحية و المنتجعات عن طريق ردم مساحات من البحر ، وايضا العمل على التنظيم البيئي الساحلي لمدينة الغردقة.

٣.٢.٧.١ التوسع في استخدام مصادر جديدة للطاقة في كافة مرافق الخدمات السياحية

<sup>(١)</sup> الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، التخطيط الهيكلي لمدينة الغردقة ٢٠٢٠ ، القاهرة ، ١٩٩٧ ص ١٨-٣



٤.٢.٧.١ يتميز الإقليم بغناه بالموارد البترولية والغاز الطبيعي وخاصة في نطاقه الشمالي، مما يمكن أن يسبب أضراراً للأنشطة السياحية والترويجية في إقليم البحر الأحمر بتأثير التلوث

٥.٢.٧.١ الاهتمام بالتوسع في إنشاء مخزرات السيول أسفل الطرق المرصوفة الواقعة في نطاقات الأودية الجافة حفاظاً على الطرق وحماية للمركبات التي تستخدمها وخاصة في أغراض السياحة والترويج بالقرب من كل من شرم الشيخ، الغردقة، رأس غارب، مرسى علم على وجه الخصوص.

### الدراسة الميدانية

## ١.٢ أساليب جمع بيانات الدراسة

اعتمدت الدراسة الميدانية على توزيع استمارات الاستقصاء على عينة عشوائية من السائحين الموجودين بإقليم البحر الأحمر سواء بمنطقة شرم الشيخ أو الغردقة أو مرسى علم

### ١.١.٢ تصميم الاستمارة

تضمنت الاستمارة ٢٣ سؤالاً قسمت إلى مجموعتين

- المجموعة الأولى " من السؤال الأول إلى السابع " تضمنت أسئلة شخصية عن السائح وذلك لتحديد شريحته وصفاته الديموجرافية .

- المجموعة الثانية " من السؤال الثامن إلى الثالث والعشرين " خصصت لقياس دور النقل الجوي في التنشيط السياحي في إقليم البحر الأحمر في مصر بصفة عامة و مدن شرم الشيخ و الغردقة و مرسى علم كأكثر مناطق جذب سياحي في الإقليم بصفة خاصة

### ٢.١.٢ تحديد مجتمع البحث

تم اختيار مجتمع البحث في إقليم البحر الأحمر سواء في شرم الشيخ أو الغردقة أو مرسى علم حيث أنهم من أكبر ثلاث مناطق جذباً للسياحة بالإقليم وتم اختيار عينة عشوائية من السائحين وذلك للاستبيان عن دور النقل الجوي في التنشيط السياحي بالإقليم

### ٣.١.٢ توزيع وجمع استمارات الاستقصاء

لقد تم توزيع عدد ٣٠٠ استمارة استقصاء من خلال ثلاث مناطق وذلك خلال شهري أكتوبر و نوفمبر من عام ٢٠٠٦.

١. تم توجيه ١٠٠ استمارة الى سائحي مدن شرم الشيخ بمنطقة جنوب سيناء الموجودة بإقليم البحر الأحمر باعتبارها من المناطق المنتعشة سياحياً، وقد بلغ عدد الاستمارات التي تم جمعها من المنطقة حوالي ١٠٠ استمارة ولكن تم استبعاد ١٨ استمارة لم يتم فيها الإجابة عن الغالبية العظمى من الأسئلة



أي أن عدد الاستثمارات التي تم جمعها و تحليلها إحصائيا للوصول بها الى نتائج ٨٢ استثمارة فقط بمدينة شرم الشيخ

٢. تم توجيه ١٠٠ استثمارة الى سانحي مدينة الغردقة بإقليم البحر الأحمر باعتبارها عاصمة الاقليم بلغ عدد الاستثمارات التي تم جمعها من المنطقة ١٠٠ استثمارة و لكن تم استبعاد ١٤ استثمارة لم يتم فيها الإجابة عن الغالبية العظمى من الأسئلة ، اي أن عدد الاستثمارات التي تم جمعها و تحليلها إحصائيا للوصول منها الى نتائج ٨٦ استثمارة استبيان فقط بمدينة الغردقة .

٣. تم توجيه ١٠٠ استثمارة الى سانحي مدينة مرسى علم بإقليم البحر الأحمر و قد بلغ عدد الفاقد من الاستثمارات ثمان استثمارات بالإضافة الى ١٢ استثمارة لم يتم فيها الإجابة عن الغالبية العظمى من الأسئلة إي أن الاستثمارات النهائية التي تم تحليلها إحصائيا ثمانون استثمارة فقط لمدينة مرسى علم

#### ٤.١.٢ أساليب معالجة بيانات الدراسة إحصائيا

اشتملت استثمارة الاستقصاء على أسئلة تم الإجابة عليها بنعم أو لا و أسئلة تم الإجابة عليها باختيار إجابة واحدة و أخرى كانت تترك للسائح لكي يتم التعرف على رأيه بوضوح .

وروعي عند تصميم الاستثمارة ان تكون مكتوبة بطريقه و لغة سهله و واضحة و مختصرة حتى يمكن الإجابة بسهولة و ذلك لعدم ملل السائح ولضيق وقته أثناء زيارته للمنطقة ، وقد تم استخدام الأسلوب الإحصائي المتوسط المرجح ( الموزون ) في تحليل البيانات و ذلك لاتفاقه مع طبيعة تلك البيانات حيث يتم إعطاء وزن نسبي لكل إجابة من الإجابات المتحصل عليها من العينة العشوائية في نقطة معينة و يتم تجميع هذه الأوزان النسبية حتى يتم الوصول الي الأهمية النسبية لتلك الإجابات .

#### ٢.٢ نتائج الدراسة الميدانية

تحليل إجابة استثمارة الاستقصاء الموجهة لعينة من سانحي إقليم البحر الأحمر في مناطق " الغردقة ، مرسى علم ، شرم الشيخ "

١.٢.٢ النوع

( جدول ٥ ) السياح تبعا لمعيار النوع

النوع	شمم الشيخ	الغردقة	مرسى علم	إجمالي الإقليم	
				العدد	%
ذكر	٤٨	٣٤	٥٢	١٣٤	٥٤%
انثى	٣٤	٥٢	٢٨	١١٤	٤٦%
الإجمالي	٨٢	٨٦	٨٠	٢٤٨	١٠٠%



يتضح من جدول رقم (٥) أن النسبة تكاد تكون متقاربة بين النوعين من السياح ، فقد بلغ عدد الذكور ٥٤% من العينة في حين بلغت الإناث ٤٦% من العينة و هذا مؤشر على الإقبال من الجنسين .  
٢٢٢ الحالة الاجتماعية

( جدول ٦ ) السياح تبعاً لمعيار الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	شرم الشيخ	الغردقة	مرسى علم	إجمالي الإقليم	
				العدد	%
أعراب	٥٧	٤٦	٣٨	١٤١	٥٦,٨%
متزوج	١٢	٢٢	٢٣	٥٧	٢٢,٩%
مطلق	٧	١٣	١٠	٣٠	١٢,١%
أرامل	٦	٥	٩	٢٠	٨,٢%
الإجمالي	٨٢	٨٦	٨٠	٢٤٨	١٠٠%

يشير جدول رقم (٦) إلى أن الحالة الاجتماعية للعينة المختارة تدل على إقبال الذكور و الإناث غير المتزوجين بنسبة حوالي ٥٦,٨% من إجمالي العينة في حين بلغت نسبة المتزوجين حوالي ٢٢,٩% و تفاوتت النسبة بين المطلقين و الأراامل حيث بلغت الأولى حوالي ١٢,١% ، أما الثانية فبلغت ٨,٢% وقد يرجع ارتفاع نسبة غير المتزوجين بين سياح العينة إلى تمتع السائح بحرية الحركة و التنقل .

### ٣.٢.٢ الفئة العمرية

( جدول ٧ ) السياح تبعاً لمعيار الفئة العمرية

العمر	شرم الشيخ	الغردقة	مرسى علم	إجمالي الإقليم	
				العدد	%
أقل من ٣٠	٢٩	٣٤	١٢	٧٥	٣٠,٢%
من ٣٠ إلى أقل من ٤٠	٤١	٢٣	٣٥	٩٩	٣٩,٩%
من ٤٠ إلى أقل من ٥٠	٧	١٨	٢٥	٥٠	٢٠,١%
من ٥٠ إلى أقل من ٦٠	٣	٩	-	١٢	٤,٩%
٦٠ فأكثر	٢	٢	٨	١٢	٤,٩%
الإجمالي	٨٢	٨٦	٨٠	٢٤٨	١٠٠%

يتضح من جدول رقم (٧) أن حوالي ٣٩,٩% من سائحي إقليم البحر الأحمر تتراوح فئتهم العمرية من ٣٠ سنة إلى أقل من ٤٠ سنة تليها الأعمار الأقل من ٣٠ سنة حيث بلغت حوالي ٣٠,٢% و يليها



الفئات العمرية ما بين ٤٠ سنة والأقل من ٥٠ حيث تمثل حوالي ٢٠,١% من العينة بينما مثلت الفئة العمرية سواء من ٥٠ سنة الى الأقل من ٦٠ أو الأكثر من ٦٠ سنة حوالي ٤,٩% لكل منهما .

#### ٤.٢.٢ الجنسية

(جدول ٨) السياح تبعاً لمعيار الجنسية

الجنسية	شرم الشيخ		الغردقة		مرسى علم		إجمالي الإقليم	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
الايطاليون	٢٧	٣٢,٩	-	-	٤٢	٥٢,٥	٦٩	٢٧,٨
الألمان	١١	١٣,٥	٢٦	٣٠,٢	١٨	٢٢,٥	٥٥	٢٢,٢
الروس	٢٢	٢٦,٨	٢٤	٢٧,٩	-	-	٤٦	١٨,٥
البريطانيون	١٩	٢٣,١	-	-	٨	١٠	٢٧	١٠,٩
السويسريون	-	-	-	-	٨	١٠	٨	٣,٢
التشيك	-	-	١٨	٢٠,٩	-	-	١٨	٧,٢٥
السويد	-	-	١٥	١٧,٤	-	-	١٥	٦,١
جنسيات أخرى	٣	٣,٧	٣	٣,٦	٤	٥	١٠	٤,٠٥
الإجمالي	٨٢	١٠٠	٨٦	١٠٠	٨٠	١٠٠	٢٤٨	١٠٠

يشير جدول رقم (٨) الي أن غالبية السائحين القادمين الى منطقة شرم الشيخ من الايطاليين حيث بلغوا حوالي ٣٢,٩% من العينة المأخوذة من المنطقة و يليهم السائحون الروس الذين يمثلون حوالي ٢٦,٨% ، يليهم السائحون البريطانيون ٢٣,١% الألمان ١٣,٥% و جنسيات أخرى ٣,٧% .

- بتحليل البيانات الشخصية لسياح منطقة الغردقة وجد ان غالبية القادمين الى المنطقة من الألمان حيث بلغت نسبتهم حوالي ٣٠,٢% من الإجمالي يليهم السياح الروس ٢٧,٩% ثم التشيك ٢٠,٩% ، يليهم القادمون من السويد ١٧,٤% و جنسيات اخري ٣,٦% .

- بتحليل البيانات الشخصية لسائحي منطقة مرسى علم وجد ان الغالبية العظمي من السائحين القادمين الي المنطقة من الايطاليين قدرت بنحو ٥٢,٥% ، يليهم الألمان ٢٢,٥% ثم السويسريون و البريطانيون ١٠% لكل منهم و جنسيات أخرى ٥% ويعزى ارتفاع نسبة السياح الوافدين من كل من ايطاليا و ألمانيا الي نشاط الحملات التسويقية في الدولتين وخاصة المانيا التي بدأت فيها حملات التسويق الي الغردقة من عائلات خويدق مما امتع السوق الألمانية بمدينة الغردقة كمقصد سياحي تبعه العديد من الشركات السياحية الأخرى في توجيهها الي السوق الألمانية ( مقابلة شخصية مع مدراء القري السياحية بمدينة الغردقة ) هذا الي جانب قرب ايطاليا من مصر مما يقلل من تكلفة الرحلة . بالنسبة للسياح الروس



فترجع نسبتهم الي تشوقهم لسياحة الشمس و التسهيلات التي تقدم لهم في الدفع ( دفع التكلفة ) . ويدل ما سبق على أن السائحين القادمين الي إقليم البحر الأحمر أغلبهم من أوروبا بجنسيات مختلفة يتقدمها السائح الإيطالي بنسبة ٢٧,٨ % و يليه الروسي بنسبة ١٨,٥ % ثم السائح البريطاني بنسبة ١٠,٩ % ثم التشيكي بنسبة ٧,٢٥ % ثم السعودي بنسبة ٦,١ % وأخيرا جنسيات أخرى بنسبة ٤,٠٥ % .

### ٥.٢.٢ المهنة

(جدول ٩) السياح تبعا لمعيار المهنة

المهنة	شرم الشيخ		الغردقة		مرسى علم		إجمالي الإقليم	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
طالب	١٢	١٤,٦	١٩	٢٢,١	٤	٥	٣٥	١٤,٤
موظف	٤٢	٥١,٣	٣٠	٣٤,٩	٥٤	٦٧,٥	١٢٦	٥٠,٨
أعمال حرة	٢٦	٣١,٧	٣٤	٣٩,٥	٢٢	٢٧,٥	٨٢	٣٢,٨
لا يعمل	٢	٢,٤	٣	٣,٥	-	-	٥	٢
أخرى	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالي	٨٢	١٠٠	٨٦	١٠٠	٨٠	١٠٠	٢٤٨	١٠٠

يتضح من الجدول رقم (٩) أن إقبال السائحين القادمين الي إقليم البحر الأحمر من الموظفين بنسبة ٥٠,٨ % و بنسبة ٣٢,٨ % للأعمال الحرة و ١٤,٤ % من الطلبة مع وجود نسبة ضعيفة من الذين لا يعملون تقدر نسبتهم بحوالي ٢ % وهذا يدل علي ارتفاع نسبة الموظفين و أصحاب الأعمال الحرة حيث شكلا معا نحو ٦٤,٩ % من مجموع العينة.

٦.٢.٢ متوسط دخل السائح (جدول ١٠) السياح تبعا لمعيار متوسط الدخل الشهري

متوسط الدخل	شرم الشيخ		الغردقة		مرسى علم		إجمالي الإقليم	
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%
أقل من ٢٠٠٠ دولار	٢	٢,٤	٢	٢,٣	-	-	٤	١,٦
من ٢٠٠٠ دولار: أقل من ٣٠٠٠ دولار	٥	٦,١	٢٤	٢٧,٩	-	-	٢٩	١١,٧
من ٣٠٠٠ دولار: أقل من ٤٠٠٠ دولار	٢٣	٢٨,١	٣٠	٣٤,٩	-	-	٥٣	٢١,٣
من ٤٠٠٠ دولار: أقل من ٥٠٠٠ دولار	٢٨	٣٤,١	١٨	٢٠,٩	١٦	٢٠	٦٢	٢٥
أكثر من ٥٠٠٠	٢٤	٢٩,٣	١٢	١٤	٦٤	٨٠	١٠٠	٤٠,٤
الإجمالي	٨٢	١٠٠	٨٦	١٠٠	٨٠	١٠٠	٢٤٨	١٠٠



يشير جدول رقم ( ١٠ ) الى أن النسبة الأكبر من السائحين للمنطقة تمتاز بمتوسط دخل يقدر بأكثر من ٥٠٠٠ دولار شهريا حيث بلغت النسبة حوالي ٤٠,٤ % ، بالإضافة الى ارتفاع مستوى معيشة نوعية السائحين القادمين الى هذا الإقليم و بالأخص المتجهين الى منطقته مرسى علم حيث بلغ نسبة متوسط الدخل أكثر من ٥٠٠٠ دولار ( حوالي ٨٠% من العينة ) .

بلغت نسبة السائحين حوالي ٢٥% بمتوسط دخل ٤٠٠٠ الى أقل من ٥٠٠٠ دولار ، يليها من ٣٠٠٠ دولار الى أقل من ٤٠٠٠ دولار بنسبة ٢١,٣ % ، يليها من ٢٠٠٠ دولار الى أقل من ٣٠٠٠ دولار ١١,٧ % ، أما متوسط الدخل الذي يقل عن ٢٠٠٠ دولار فكانت نسبته ضعيفة لا تتجاوز ١,٦ % من الطلبة الذين يشتغلون بعض الوقت بجانب الدراسة ، ويتضح من الجدول ان منطقتي الغردقة و شرم الشيخ تتناسب جميع الطبقات و الشرائح من السياح .

### ٧.٢.٢ الموسم المفضل لزيارة السائح للإقليم

(جدول ١١) الموسم المفضل لزيارة السائح للإقليم

الترتيب	النسبة	الفترة
٣	٢٥%	الصيف
٤	٢١%	الخريف
٢	٢٦,٧%	الشتاء
٢	٢٧,٣%	الربيع
	١٠٠%	الإجمالي

يتضح من الجدول رقم (١١) أن أكثر الفترات التي يرغب فيها السائح في الزيارة بالمنطقة هي موسم الربيع حيث بلغت نسبة السائحين حوالي ٢٧,٣ % ، بينما حوالي ٢٦,٧ % كانت إجابتهم بفصل الشتاء ، و بلغت حوالي ٢٥% في موسم الصيف و أخيرا موسم الخريف بنسبه حوالي ٢١% وهذا يدل علي أن موسم الربيع من أكثر المواسم جذبا للسياحة وقد يرجع هذا لاعتدال الجو في الإقليم علي مدار السنة مع توافق موسم الربيع مع أجازات ال Easter و الشتاء مع أجازات الكريسماس و السنة الجديدة بالإقليم بالرغم من تضاؤل و انكماش ظاهرة الموسمية الي جانب أن الذي يحدد فترة زيارة السياح هي الإجازات و العطلات الرسمية و التعليمية أي أن الإقليم يجذب السياح طول العام .



## ٨.٢.٢ وسائل الدعاية للإقليم

(جدول ١٢) وسائل الدعاية للإقليم

الترتيب	النسبة	وسيلة الدعاية
١	%٣١	عن طريق الوكلاء السياحيين
٢	%٢٥	النشرات و الملصقات السياحية
٥	%١١	القنوات الفضائية التليفزيونية
٤	%١٥	شركات الانترنت
٣	%١٨	أصدقاء أو أقارب سبق لهم زيارة المنطقة
	%١٠٠	الإجمالي

تشير النتائج الموضحة في جدول رقم (١٢) إلي أن الوكالات السياحية أكثر وسائل الدعاية فاعلية للإقليم %٣١ يليها الدعاية عن طريق النشرات و الملصقات السياحية بالسفارات و القنصليات %٢٥ يليها الدعاية غير المباشرة عن طريق الأصدقاء و الأقارب الذين سبق لهم زيارة الإقليم %١٨ في حين بلغت نسبة الإقبال عن طريق شركات الانترنت حوالي %١٥ يليها القنوات الفضائية التليفزيونية حيث بلغت %١١.

## ٩.٢.٢ تفضيل السائح لوسيلة الوصول الى الإقليم:

(جدول ١٣) تفضيل السائح لوسيلة الوصول الي الإقليم

الترتيب	النسبة	وسيلة الوصول
١	%٩٨	عن طريق الجو
٣	٠	عن طريق البحر
٢	%٢	عن طريق البر
	%١٠٠	الإجمالي

تشير الإجابات الموضحة في الجدول رقم (١٣) الي أن النقل الجوي هو الأكثر استخداما للسائح حيث أيد هذا الاختيار حوالي %٩٨ من العينة أما النسبة الباقية و هي نسبة ضعيفة لا تتجاوز %٢ أيدوا النقل البري سواء بالأتوبيسات السياحية أو السيارات الخاصة وهذا يرجع الي عامل الجوار حيث أن هذه النسبة كانت من إسرائيل .

## ١٠.٢.٢ نوع الطيران المفضل لدي السائح:



(جدول ١٤) نوع الطيران المفضل لدى السائح

الترتيب	النسبة	نوع الطيران
٢	%٣٢	طيران منتظم
١	%٦٨	طيران غير منتظم
	%١٠٠	الإجمالي

يتضح من نتائج التحليل الإحصائي الموضحة في الجدول رقم (١٤) الي أن حوالي %٦٨ من إجمالي العينة يفضلون الطيران غير المنتظم لرخص سعره وحوالي %٣٢ يفضلون الطيران المنتظم لتعدد مواعيده ودقتها ، وهذا يدل علي نجاح ماتم تطبيقه في مطار مرسى علم (BOT) حيث انه يعتمد في رحلاته على استقبال الرحلات غير المنتظمة.

#### ١١.٢.٢ احتياجات ورغبات السياح من خدمات الطيران داخل الإقليم

(جدول ١٥) احتياجات ورغبات السياح من خدمات الطيران داخل الإقليم

الترتيب	النسبة	احتياجات ورغبات السياح
٣	%٩	زيادة عدد الرحلات
١	%٨٧	تخفيض أسعار تذاكر الطيران
٢	%٤	تسهيل الإجراءات داخل المطار
		احتياجات أخرى
	%١٠٠	الإجمالي

يتضح من التحليل الإحصائي للنتائج الموضحة في الجدول رقم (١٥) ارتفاع نسبة راغبي تخفيض تذاكر الطيران من السياح حيث بلغت نسبتهم حوالي %٨٧ من إجمالي العينة وهذا يدل علي ارتفاع أسعار تذاكر الطيران ، يليهم راغبو زيادة عدد الرحلات حيث بلغت نسبتهم حوالي %٩ ثم راغبو تسهيل الإجراءات داخل المطار حيث بلغت نسبتهم %٤ من إجمالي العينة .

#### ١٢.٢.٢ تفضيل السائح لوسيلة النقل داخل إقليم البحر الأحمر



(جدول ١٦) تفضيل السائح لوسيلة النقل داخل إقليم البحر الأحمر

الترتيب	النسبة	وسائل النقل
٣	%١	الطائرة
٢	%٢٩	الباخرة
١	%٧٠	الأتوبيس
	%١٠٠	الإجمالي

يتضح من التحليل الإحصائي الموضح في الجدول رقم (١٦) أن نسبة كبيرة جدا من السياح تقدر %٧٠ يفضلون الانتقال بالأتوبيس و ذلك للتمتع بجمال الإقليم و لإمكانهم عمل زيارات سياحية في الطريق .  
يليه الانتقال بالباخرة ٢٩ % و يعزى انخفاض هذه النسبة الي ارتفاع تكلفة البواخر يقتصر الإقبال عليها على شريحة السائح ذات الدخل المرتفع نسبيا ، يليها الانتقال بالطائرات و يفضله كبار السن .

### ١٣.٢.٢ المشاكل التي واجهت السائح عند الزيارة

و عن المشاكل التي واجهته أثناء زيارته للإقليم و ادت معظم آراء السائح حول نقطة واحدة وهي بعض المضايقات التي تصدر عند احتكاكه برجل الشارع الي جانب ارتفاع الأسعار وإحساسه بالاستغلال .

### ١٤.٢.٢ المقترحات

- وهو سؤال مفتوح يعبر فيه السائح عن أي اقتراحات فجاءت معظمها عن تخفيض أسعار الطيران و لإقامة و زيادة الوعي السياحي لدى أهل المنطقة .



### ٣.٢ النتائج و التوصيات

#### ١.٣.٢ النتائج

##### ١.١.٣.٢ نتائج الدراسة الميدانية

١- ارتفاع نسبة السياح الوافدين من أوروبا خاصة من إيطاليا و ألمانيا وروسيا  
٢- يتميز إقليم البحر الأحمر باحتوائه على كثير من المقومات الطبيعية و البشرية و الاقتصادية التي تجذب السائحين من جميع الشرائح و الفئات الي جانب ارتفاع نسبة الموظفين بجميع درجاتهم و أصحاب الأعمال الحرة حيث شكلا معا أكثر من ٦٤ % من العينة المأخوذة من خلال الدراسة الميدانية  
٣- أثبتت الدراسة الميدانية أن الغالبية العظمي من السائحين يفضلون الطيران غير المنتظم لقلّة نفقته و تعدد مواعيد أقلّعه بالرغم من عدم دقه مواعيده وهذا يجعلنا نكثف الاهتمام بمثل هذا النوع من الطيران .

٤- تضاؤل ظاهرة الموسمية بالنسبة لاقبال السياح خلال مواسم السنة الي حد ما .  
٥- أكثر طرق جذبا للسياح الوكلاء السياحيو ثم النشرات و الملصقات السياحية التي يتم توزيعها عن طريق السفارات و القنصليات في الخارج ثم الدعاية غير المباشرة التي تتم عن طريق زيارة الأصدقاء و الأقارب للمنطقة ثم شبكات الانترنت و القنوات الفضائية .  
٦- تفضيل السائح لوسيله الوصول جوا الي الأقليم .  
٧ - يشكو السياح من كثرة المضايقات و الاستغلال وهذا يدل على قله الوعي السياحي لدي رجل الشارع .

#### ١,٢.٣.٢ نتائج عامة

١- تشكل منظومة النقل الجوي و السياحي وما يرتبط بها من أنشطة سياحية في إقليم البحر الأحمر نتاجا لتفاعل مجموعة من العوامل بعضها طبيعية كالموقع ، وتوزيع اليابس و الماء والذي يحدد امتدادات الشواطئ الرملية و تعرجات خط الساحل و انعكاسها على المواقع الأنسب للمارينا السياحية ، و أشكال السطح و التي تتعكس على تحديد مسارات الطرق الأكثر أمانا و مواقع المطارات الأنسب



بالإضافة إلى دورها في تحديد امتدادات الشعب المرجانية و أنواعها و التي تشكل أحد أهم مقومات  
الغذب السياحي في الإقليم و التي تتعكس بدورها على معدلات تدفق السياح و خاصة إلى إقليم البحر  
الأحمر ، إلى جانب خصائص المناخ الملائم على مدار السنة و الذي أسهم بدوره في تزايد قوة الجذب  
السياحي لإقليم البحر الأحمر .

٢- أسهمت العوامل البشرية و خاصة ما يتعلق منها بتوزيع كل من السكان و مراكز العمران السياحية  
و مسارات شبكة الطرق ، بالإضافة إلى ما يتضمنه إقليم البحر الأحمر من المنتجعات السياحية  
المواقع الأثرية و المراكز الدينية ، و بعض المقومات السياحية العلاجية في تنشيط السياحة بإقليم البحر  
الأحمر و خاصة الوافدين منها عن طريق النقل الجوي

٣- للنقل الجوي دور كبير في نقل السياح سواء أكانوا وطنيين أم دوليين إلى إقليم البحر الأحمر  
وسواء أكانت الرحلات مؤجرة أم منظمة ، فقد شكلت الرحلات الجوية المتجهة إلى مطارات البحر  
الأحمر نحو ٣٩٪ من جملة الرحلات الجوية المتجهة إلى كافة المطارات المصرية عام ٢٠٠٥  
وخلال نفس العام شكل السياح المتجهون إلى إقليم الدراسة ٤٥,٢٪ من إجمالي الركاب المنقولين جوا  
إلى كافة المطارات المصرية .

٤- تلعب الرحلات الجوية المؤجرة (غير المنتظمة) دورا فعالا في حركة نقل السياح إلى إقليم البحر  
الأحمر ، فقد شكل الركاب الوافدون إلى مطارات إقليم الدراسة عن طريق الرحلات المؤجرة حوالي  
٢,٧٪ من جملة السياح الوافدين إلى إقليم البحر الأحمر عام ٢٠٠٥ ، في حين شكلت النسبة الباقية  
(٧,٣٪) السياح الوافدين إلى إقليم البحر الأحمر عن طريق الرحلات الجوية المنتظمة.

٥- تزايد حجم السياحة الوافدة إلى إقليم البحر الأحمر فبعد أن كانت ٤١٧,٦ ألف سائح عام ١٩٩٨ و  
أصبحت ١٤٦١,٨ ألف سائح عام ٢٠٠٣ و بذلك تزايد حجم السياحة الدولية الوافدة إلى البحر الأحمر  
بدون شرم الشيخ ( بنسبة ٢٥٠٪ خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٩٨ ، ٢٠٠٣ في حين بلغ عدد  
السياح الأجانب الوافدين جوا إلى شرم الشيخ ١٢٦٥,٣ ألف سائح عام ٢٠٠٣ بعد أن كانوا ٢٦١,٣ ألف  
سائح عام ١٩٩٧ ، و بذلك تزايدت أعدادهم خلال الفترة قيد الدراسة بنسبة ٣٨٤,٢٪

٦- يتباين حجم حركة السياحة الدولية إلى البحر الأحمر تبعا لفصول السنة ، إذ يحتل فصل الخريف  
المرتبة الأولى ، يليه فصل الصيف ثم فصل الربيع ، إلا أن الفرق محدود باستثناء فصل الخريف  
، وهو ما يؤكد ضالة ظاهرة الموسمية في حركة السياحة الدولية الوافدة جوا إلى إقليم البحر الأحمر .

٧- تتصف حركة السياح الوافدين إلى إقليم البحر الأحمر جوا بالنشاط على مدار العام نظرا لتنوع  
المعروض من فعاليات السياحة ، ومع ذلك تتصف هذه الحركة بالموسمية على مستوى شهور السنة



حيث تزايدت الحركة بشكل واضح خلال بعض الشهور ، و تتضاءل بشكل ملموس خلال شهور أخرى ،  
فمع بداية الألفية الثالثة وبالتحديد عام ٢٠٠٥ أصبح هناك قمتان لحركة وفود السياح الي البحر الأحمر

جوا و هما :-

أ- القمة الأولى : تمثلها شهور الربيع مارس ، أبريل ، مايو والتي بلغ عدد السياح الوافدين جواً إلى  
إقليم الدراسة خلالها ١,٢٢٨,١١٤ سائح وهو ما يعادل ٢٩,٤ ٪ من جملة السياح الوافدين جواً عام

٢٠٠٥ .

ب- القمة الثانية : يمثلها شهور الشتاء أكتوبر ، نوفمبر ، ديسمبر ، وقد بلغ عدد السياح الوافدين جواً إلى  
إقليم الدراسة خلالها ١,١١٥,٩١٨ سائح بنسبة ٢٦,٧ ٪ من جملة السياح الوافدين إلى الإقليم جواً عام

٢٠٠٥ .

٨- انخفضت حركة السياح الوافدين جواً إلى البحر الأحمر على مستوى شهور السنة الى الحد الأدنى  
خلال شهر سبتمبر ( ٢٧٢,٩٥٩ سائح ) خلال نفس العام (٢٠٠٥) وهو ما يبرز التباين الواضح سواء  
في قمة حركة نقل السياح جواً إلى إقليم الدراسة على مستوى الشهور أو الشهر الأدنى حركة خلال  
الأعوام قيد الدراسة ( ١٩٩٠ - ٢٠٠٥ ) . ويمكن إرجاع ظاهرة موسمية حركة نقل السياح جواً إلى إقليم  
الدراسة إلى مجموعة من العوامل التي يمكن تصنيفها إلى مجموعتين ، تتمثل الأولى منها في تلك  
الخاصة بالسياح الأجانب وأوطانهم والتي تتمثل في الحالة الاقتصادية السائدة ، وأسعار صرف العملات  
الأجنبية ، وتكاليف الرحلة السياحية ، إلى جانب الأوضاع السياسية السائدة ، في حين تتمثل المجموعة  
الثانية في العوامل المتعلقة بمصر - دولة العرض السياحي - وخاصة ما يتعلق بالدعاية والإعلان ،  
ومستوى التسويق للمنتج السياحي المصري .

٩- يتصدر مطار شرم الشيخ مطارات إقليم الدراسة من حيث ضخامة حركة السياح الوافدين الي الإقليم  
جواً حيث بلغ حجم الحركة المذكورة به ٢٣٨٨ ألف سائح وهو ما يعادل ٤٨,٧ ٪ من جملة السياح  
الوافدين الي الإقليم جواً و البالغ عددهم ٤٨٩٨,٣ ألف سائح عام ٢٠٠٥ ، في حين جاء مطار الغردقة  
في المركز الثاني ( ٢٠١٥,٨ ألف سائح بنسبة ٤١,١ ٪ من الإجمالي ) ، ومطار مرسى علم في المركز  
الأخير ( ٤٩٤,٥ ألف سائح بنسبة ١٠,١ ٪ من الإجمالي ) عام ٢٠٠٥ .



## ٢.٣. التوصيات

- ١- العمل على تخفيض أسعار تذاكر الطيران الداخلي قدر المستطاع حيث تعرقل بمستوياتها الحالية تشجيع حركة السياحة الداخلية إلى الإقليم على وجه الخصوص.
- ٢- التوصية بالتركيز على الطيران غير المنتظم والسماح به إلى إقليم الدراسة على مستوى الرحلات الداخلية حيث أنه يصعب حلولا للعديد من العقبات التي يمكن أن تواجه رواد الطيران المنتظم مثل ارتفاع الأسعار نتيجة لارتفاع الضرائب والرسوم الخاصة به، وأثبتت الدراسة في مواقع عديدة من الرسالة نجاح الطيران (الخاص) الشارتر وتعاضد دوره في نقل السياح من إقليم البحر الأحمر واليه، بل إن مطار مرسى علم الجديد مخصص لاستقبال الطيران الخاص (الشارتر) فقط .
- ٣- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في مجال شركات الطيران منخفضة التكاليف لتشجيع النقل الجوي الداخلي لأغراض السياحة في إقليم البحر الأحمر بحكم موقعه الجغرافي واتساع مساحته .
- ٤- تعد الحياة المرجانية هي رأس المال الذي تقوم عليه كافة أنشطة الاستثمار السياحي بإقليم الدراسة ويقدمها وتدهورها يفقد الإقليم عنصراً مهماً من عناصر الجذب الذي تقوم عليه السياحة الترفيهية والعلمية، مما يؤدي إلى خفض الإقبال السياحي مستقبلاً لذلك يوصى بوضع قوانين تحمي هذه الحياة المرجانية حتى لا تكون السياحة بإقليم الدراسة مهددة بالانهيار حيث تمثل الشعاب والحواجز المرجانية مزاراً سياحياً متقدراً للسياح الوافدين من جميع بقاع العالم للاستمتاع بها، بالإضافة إلى أنها تعد محطات للراحة والغذاء للطيور المهاجرة أثناء رحلتها السنوية من أماكن مشتاتها في الجنوب وأماكن تكاثرها بالشمال، حيث تجد الطيور صيدها من الأحياء البحرية الوفيرة المتجمعة بين الشعاب المرجانية، وهو عامل مهم لحماية بعض سلالات الطيور من الانقراض .
- ٥- الاهتمام بوسائل حماية البيئة في الإقليم والمحافظة على الثروة السمكية بعدم السماح باستعمال المواد شديدة الفتك والقنل مثل الديناميت في صيد الأسماك التي يمكن أن تؤدي إلى تجمع أسماك القرش بأعداد كبيرة في مواقع يمكن أن تهدد الأنشطة والرياضات البحرية المرتبطة بصناعة السياحة والترويج في إقليم الدراسة .
- ٦- التشدد في تنفيذ اللوائح والاشتراطات المتعلقة بعملية البناء حتى يصبح لكل مدينة هويتها وشكلها المناسب لبيئتها، والالتزام بهيكل التخطيط العمراني المعتمد لنطاقات ومدن إقليم البحر الأحمر .
- ٧- العمل على زيادة الوعي السياحي لدى المواطنين عن طريق وسائل الدعاية والاعلام المتعددة .
- ٨- تشجيع وسائل الإعلام للقيام بدور النوعية وزيادة البرامج الإعلامية التي يعرف العالم من خلالها ملامح العرض السياحي في مصر عامة وإقليم البحر الأحمر خاصة، مع إصدار المزيد من النشرات والكتيبات والدوريات السياحية التي يتم توزيعها داخل مصر وخارجها



قائمة أهم المراجع - أولاً: العربية

١	سعيد عبده، أسس جغرافيا النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٤
٢	محمد الفتحى بكير ، جغرافية مصر السياحية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، عام ٢٠٠٢
٣	محمد خميس الزوكة ، جغرافيا الطاقة ، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠١
٤	محمد خميس الزوكة ، جغرافية حوض البحر الأحمر ، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣
٥	محمد خميس الزوكة، جغرافيا النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣
٦	محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي ، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢
٧	محمد صدقى على الغماز ، جغرافية شرم الشيخ السياحية ، مركز بحوث الشرق الأوسط ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، ١٩٩٤ ، العدد ١٥٩
٨	نبيل الروبي ، التخطيط السياحي ، (بدون دار نشر)، ١٩٨٧ .
٩	يسرى دعبس ، سلسلة المحميات الطبيعية فى مصر ، مركز البيطاش ، الإسكندرية ، ٢٠٠٢

ثانياً :- المراجع الأجنبية

1	Gee ,c.& Makens ,J.& Choy ,D., The Travel Industry, Second Edition, N.Y.,1989
2	Inkpen , G., Travel and Tourism , Second edition ,England, 1998
3	Page J. Stephen, Transport and Tourism Global perspectives, Second Edition, Malaysia,2005
4	Brown ,B.E,(1985).Assess and the effects of stress on Reef coral advances in Mar ,Bio, col.s,s. ,Applied Transport economics, Kogan limited Britian,London,1987
5	Dogauis ,R., Flying off course, the Economics Of international Airlines, Gearge Allen and Unidion LTd., London,1985
6	Graham ,A., Managing airports, London, 2001

ثالثاً :- الدوريات و النشرات

١	جريدة الوقائع المصرية ، العدد رقم ٢٦٤ لسنة ١٩٩٨
٢	مجلة الأهرام الاقتصادية ، العدد ١٤٠٣ ، نوفمبر سنة ١٩٩٥
٣	مجلة الشباب ، العدد ١٩٣ ، أغسطس ١٩٩٣ ، مؤسسة الأهرام
٤	مجلة الطيران المدني العدد ٣٤ جماد الأول ، القاهرة ، ٢٠٠٣
٥	منشور وزارة السياحة ، نشرة المعلومات السياحية بمحافظة البحر الأحمر، القاهرة ، ٢٠٠٥
٦	الهيئة العامة للتخطيط العمراني ، التخطيط الهيكلى لمدينة الغردقة ٢٠٢٠ ، القاهرة ، ١٩٩٧
٧	الهيئة المصرية العامة للتنشيط السياحي ، قطاع التخطيط والمتابعة ، الإدارة العامة للمعلومات ، نشرة المعلومات السياحية لمحافظة البحر الأحمر ، ٢٠٠٥
٨	الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ، تقرير عن رسوم الطيران المدني ، القاهرة ٢٠٠٣
٩	الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ، مجلة الطيران المدني ، العدد ٦٦ القاهرة ، ١٩٩٣



## SUMMARY

This clarification to valuate and activate the role of Air transportation in tourism of red sea region

This clarification followed by to option:

- 1- First part – it's of the civilian images of the of the five session of the operation features of tourism aviation specially Airplane, Airport, rotting. Instead of specialty for the civil aviation transportation and the facts belonging.
- 2- Second part – it's of the International organization which rolling the aviation through international basements beside many kinds services such as Taxi, Airplane, Buss of aviation.
- 3- Third part – it's of all the features affect the civil aviation activities in the region of red sea specially the natural features such as the geography location, sources of the water, environment, economic with the human ray's population, real stating, and the Government truism Activity.
- 4- Forth part – Sharm el Shikh Hurgada , Marsa alam, regional Airports. And the truism aviation transportation in the red sea. According to the truism value the region of the red sea reference to the phaciliteis option available as a Rass Galeb private Airport of the Oils Companies services. And Military Airport, and the civilians airports which is a especially for the tourism in the regional of red sea.
- 5- Fifth part – is about the operation steps of develop the truisms activities and valuate the option available to increase the target of the services option which will be offered to the tourist capacity and that would be through the international Promoting and marketing of the tourism in the regional of the red sea.
- 6- Sixth part. It's about the tourist study and the interviewing the tourist about the truisms activity in the regional of read sea. And reported opinion of the truisms regarding the value of the services options facility available. to reduce the affecting points of the title study and about the problems effect the tourist during the time presented and offering about 300 information sheets to be filet up by the tourist equal to 100 sheets of each for Sharm el Shikh Hurgada , Marsa alam
- 7- Seventh part – it's about the results of Information sheets offered to tourist in fact been avoid 44 sheets without information flit up by the tourist. And been lost about 8 sheets of the total sheets 248. it found out that the result by the simple way of collecting the information from the tourist about the valuating the activity of the tourism the region of red sea. And to avoid the negatives cases of this valuating the titles as follow:
  - 7-1 . most of the tourist prefer to use the ordinary flights because of the cost and the flight scadual even if the airline fly or arrived in wrong times.



7-2 . the tourist don't looking to follow the session of the environment at the red sea.

7-3 .the wais of the international promoting and marketing advertisement about the site of the tourism the red sea and through the tourist procure available in the markets and Embassies and networking satellite channels.

7-4 .the tortes may find some of UN connivance situation of the Regional Street and population. That is because the tourist education of the population needs in the region.

A -- reduce the flight ticket cost

B -- increase the ordinary economic airlines

C- Educate the regional population.

As offered some of the options as following:

- the possibility of reducing the internal flights tickets cost
- focusing of the internal economic flights is it will avoid any cases of the Airliner. Reference to the taxation locally. In fact the chartered flight prove the income economy and the taxation value. In/ out the red sea region. References to Marsa Alam Airport are especially of the chartered flights.
- Working hard to increase the value of the International Add in Egypt and the region of red sea. That would be through the procures and appointing the travels agents in door out door.
- To protect the environment of any effect cases which cosign some of inconnveious situation to the regional tourist? Including the water sports which are one of the tortes needs in the region of red sea.
- to announce each regional ID through the Realty of the state buildings in the regional of the red sea...