

الميزة النسبية للبنية التحتية لقطاع السياحة بالأقاليم التونسية "دراسة في الجغرافيا الاقتصادية"

د. ماهر حامد سعداوى سليمان^(١)
maher.sedawy@cu.edu.eg

ملخص

تعتمد السياحة في تونس اعتماداً كلياً على البنية التحتية المرتبطة بها، فكلما تطورت تلك البنية، ساهم ذلك في تحقيق نتائج إيجابية لتنمية قطاع السياحة بالدولة، وتتضمن تلك البنية كل ما تمتلكه الدولة من مقومات حضارية وخدمات سياحية وبنية تحتية لقطاع النقل سواءً للنقل الجوي أو البري أو البحري أو لخدمات الاتصالات، وتدرج هذه الأنشطة ضمن استراتيجيات الجذب السياحي، وتدعيم دورها في التنمية الاقتصادية بالدولة.

وتتناول الدراسة مكانة تونس في تنافسية السياحة العالمية لمؤشر البنية التحتية ومن خلال ذلك المؤشر يتم دراسة التباينات الإقليمية للميزة النسبية لقطاع السياحة بتونس للتعرف على أي الأقاليم التي تمثل الدور الأكبر والأخرى التي تمثل الدور الأقل مساهمة في مكانة الدولة في تنافسية السياحة.

ويهدف البحث إلى دراسة الميزة النسبية للبنية التحتية المؤثرة على السياحة بالأقاليم التونسية، وتوصلت الدراسة إلى أن إقليم تونس يمتلك ميزة نسبية أكبر في البنية التحتية للخدمات السياحية من حيث عدد شركات السياحة وشركات الطيران وعدد البنوك وماكينات الـ ATM ومكاتب الصرافة، وهناك تنافسية نسبية بين أقاليم تونس والشمال الشرقي والجنوب الشرقي والوسط الشرقي في عدد الغرف والأسرة، ويمتلك إقليم الجنوب الشرقي ميزة نسبية في عدد المواقع السياحية، والوسط الشرقي في

^(١) مدرس الجغرافيا الاقتصادية، قسم الجغرافيا، كلية الدراسات الأفريقية العليا، جامعة القاهرة.

إجمالي مراكز الإيواء السياحي، أما عن إيرادات السياحة فهناك تنافسية نسبية بين إقليمي تونس والوسط الشرقي، أما إقليم الجنوب الغربي فهو أقل الأقاليم في وفرة تلك المقومات للجذب السياحي.

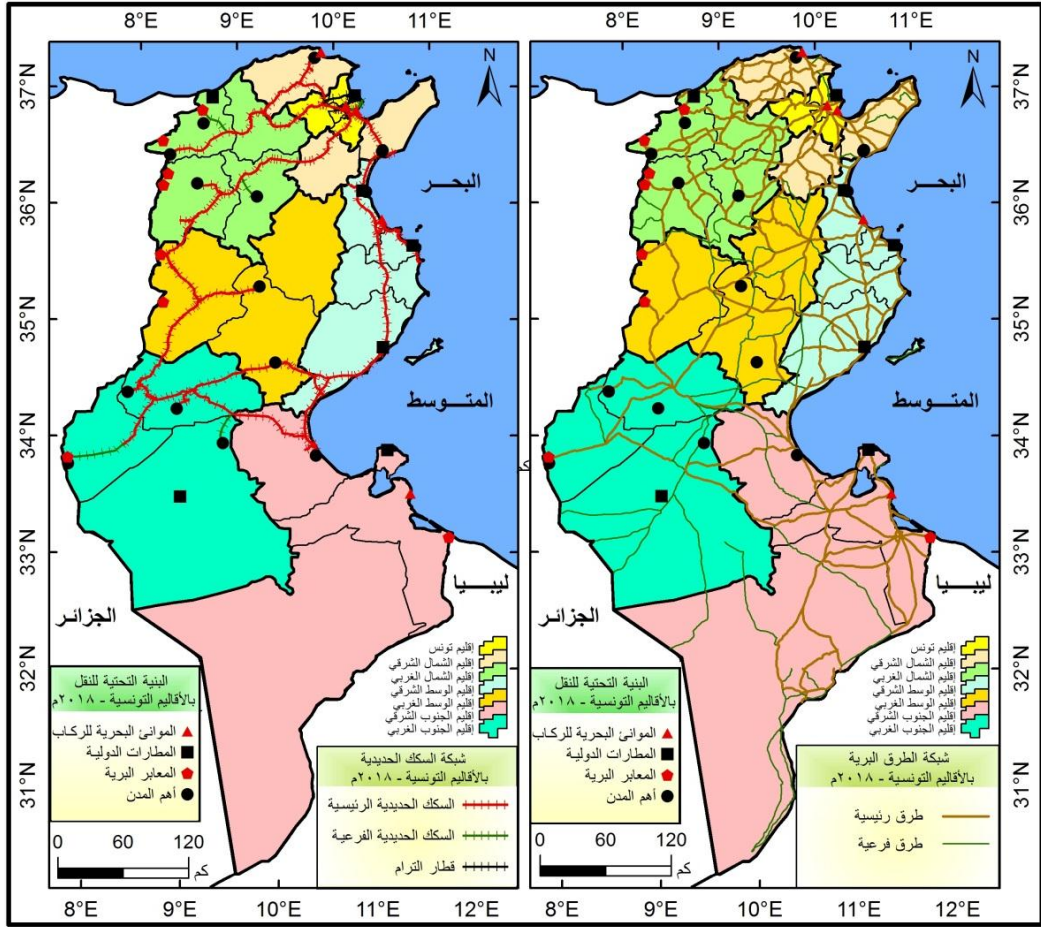
الكلمات المفتاحية: الميزة النسبية - الأقاليم التونسية - السياحة - البنية التحتية.

- مقدمة

تحتل تونس موقعاً متميزاً، في أقصى شمال القارة الإفريقية ويحدها البحر المتوسط من الشمال والشرق، وهي تمثل نهاية كتلة جبال أطلس من الشرق، وعلى الرغم من صغرها بين دول المغرب العربي، إلا إنها تُعد واحدة من البلدان السياحية الرئيسة في منطقة الشرق الأوسط وحوض البحر المتوسط؛ لكونها تجذب أنواع مختلفة من السياح من جميع أنحاء العالم.

ويعتبر قطاع السياحة في تونس من القطاعات، التي تحقق تدفقات مالية وتخلق فرص للعمل، فهو يمثل أحد أهم الموارد الاقتصادية بالدولة، فضلاً عن توفير البيئة السياحية الملائمة للنهوض بهذا القطاع الفعال.

وتتعدد عناصر البنية التحتية التي تخدم قطاع السياحة على مستوى الأقاليم التونسية، وهي تتمثل في البنية التحتية لقطاع النقل مثل المطارات والموانئ البحرية والمعابر البرية وكذلك شبكات الطرق البرية كما هو مبين بشكل (١)، فضلاً عن خدمات البنية التحتية للخدمات السياحية.



المصدر: بتصريف عن: الأطلس الخرائطي، ٢٠١٩م، ص ص. ٣٠، ٣١، و ٣٢.

شكل (١) البنية التحتية لخدمة قطاع السياحة بالأقاليم التونسية

وتقوم فكرة البحث على دراسة المزايا النسبية للأقاليم التونسية(*) في امتلاك البنية التحتية الأفضل لخدمة قطاع السياحة، وفي هذا البحث يستند الباحث

(*) تضم تونس ٢٤ ولاية تقسم على سبعة أقاليم كبرى تتمثل في إقليم تونس الذي يضم ولايات تونس وأريانة وبن عروس ومنوبة، ويضم إقليم الشمال الشرقي ولايات نابل وزغوان وبنزرت، ويحتوي إقليم الشمال الغربي على ولايات باجة وجندوبة وكاف وسليانة، أما ولايات سوسة والمنستير والمهدية وصفافس فتقع في حوزة إقليم الوسط الشرقي، أما إقليم الوسط الغربي

على مؤشر البنية التحتية وهو أحد معايير تنافسية السياحة والسفر الدولية الصادر من منتدى دافوس الاقتصادي.

وتُقسم تونس إدارياً كما هو مبين بجدول (١) إلى سبعة أقاليم بمساحة إجمالية تبلغ ١٥٦ ألف كم^٢، وإجمالي عدد سكان تجاوز ١١,٥ مليون نسمة عام ٢٠١٨م.

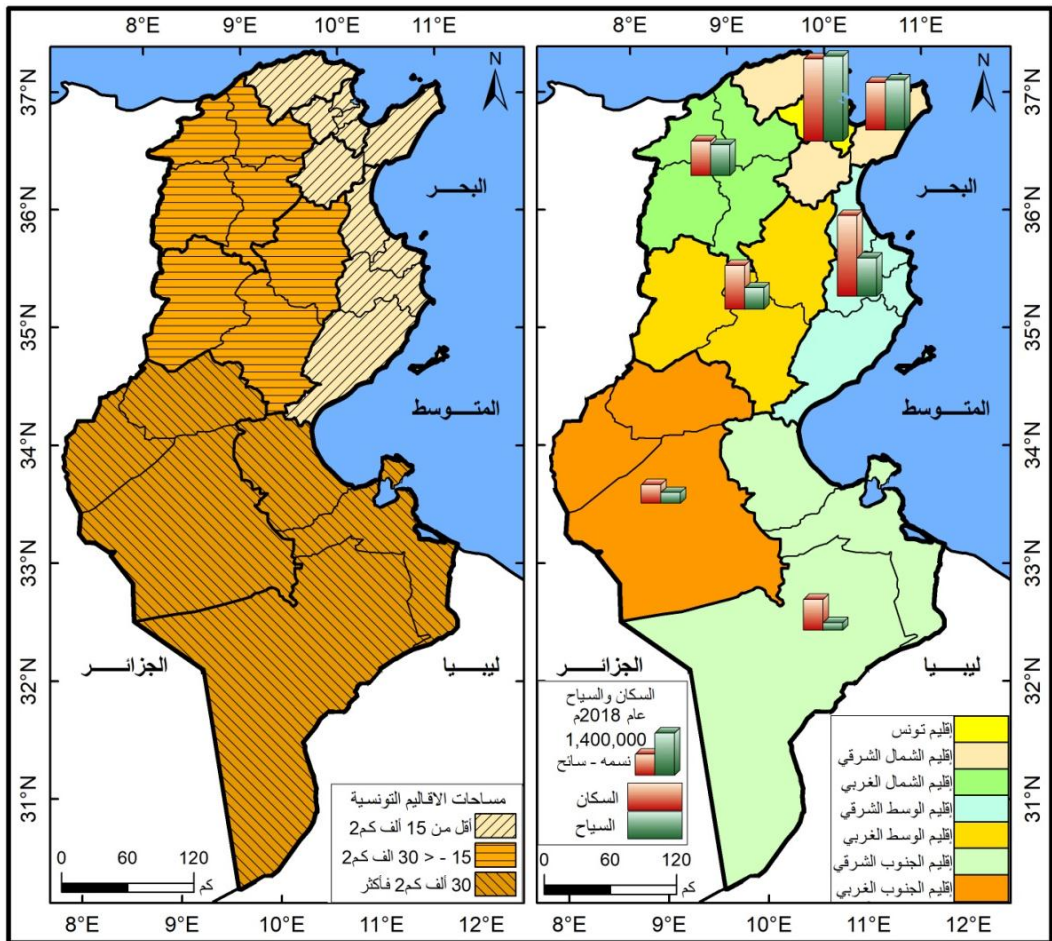
جدول (١) التوزيع المطلق والنسبي للمساحة وحجم السكان والسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

الإقليم	المساحة (كم ^٢)	%	عدد السكان (نسمة)	%	عدد السياح (سائح)	%
إقليم تونس	٢٥٧٩,٨	١,٧	٢٨١٥١٠٣	٢٤,٤	٢٨٩٦٣٦٥	٣٤,٩
الشمال الشرقي	٩٤٥٢,٣	٦,١	١٦١٨٧٧٢	١٤,٠	١٧٠١٣٠٣	٢٠,٥
الشمال الغربي	١٦٦٧١,٦	١٠,٧	١١٨٤٧٠٩	١٠,٣	١٠٥٣٩٧٨	١٢,٧
الوسط الشرقي	١٣٦٢٩,١	٨,٨	٢٧٥٥٨٨٨	٢٣,٩	١٣٠٢٩٤٩	١٥,٧
الوسط الغربي	٢٢٣٥١,٢	١٤,٤	١٤٩٣٧٠٠	١٢,٩	٧٣٠٣١٦	٨,٨
الجنوب الشرقي	٥٤٥٨٤,٣	٣٥,١	١٠٥٤١٨٩	٩,١	٢٥٤١٩٦	٣,١
الجنوب الغربي	٣٦٣١٨,٥	٢٣,٣	٦٢٩٠٨٩	٥,٤	٣٥٩٩٣٢	٤,٣
الإجمالي	١٥٥٥٨٦,٨	١٠٠	١١٥٥١٤٥٠	١٠٠	٨٢٩٩٠٤٠	١٠٠

المصدر: (١) ملحق (١) (٢) المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص ص. ٢٠، و١٥٠. يتضح من خلال قراءة وتحليل جدول (١)، وشكل (٢) عن عام ٢٠١٨م أن إقليم تونس يمتلك ميزة نسبية عن باقي أقاليم الدولة وذلك باستقباله لما يقترب من ٢,٩ مليون سائح أي نحو ٣٥%، من عدد السياح الوافدين إلى تونس، وهو

فيضم ولايات القيروان والقصرين وسيدي بوزيد، وإقليم الجنوب الشرقي يضم ولايات قابي ومدنين وتطاوين، وأخيراً يضم إقليم الجنوب الغربي ولايات قفصة وتوزر وقبلي.

أيضاً الأعلى في عدد السكان بأكثر من ٢,٨ مليون نسمة بما يمثل ٢٤% من سكان الدولة، في حين إنه الأقل في المساحة وذلك بنحو ١,٧% من مساحة الدولة، أما أكبر الأقاليم من حيث المساحة هو إقليم الجنوب الشرقي بأكثر من ثلث مساحة الدولة، وهو الأقل من حيث استقبال السائحين بنحو ٢٥٤ ألف سائح بما يمثل ٣,١% من إجمالي أعداد السياح الوافدين بالدولة عام ٢٠١٨م.



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١).

شكل (٢) حجم السكان وأعداد السياح ومساحات الأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

ويأتي إقليم الجنوب الغربي في المرتبة الأخيرة من حيث عدد السكان بنحو ٦٢٩ ألف نسمة أي بنسبة ٥,٤% من سكان الدولة، في حين أنه يأتي في المركز السادس من حيث حجم السياح ونسبتهم والتي اقتربت من ٣٦٠ ألف سائح وبنسبة ٤,٣% من إجمالي عدد السياح الوافدين بالدولة.

- أهداف الدراسة:

- التعرف على مكانة تونس في مؤشر البنية التحتية للتنافسية السياحية العالمية.
- مقارنة الميزة النسبية الداعمة للسياحة بالأقاليم التونسية في ضوء امتلاك أقاليم الدولة للبنية التحتية والخدمات السياحية.
- البحث عن دور الأقاليم التونسية في قطاع السياحة، ودراسة مدى إمكانية تحول بعض الأقاليم من الميزة النسبية إلى الميزة التنافسية.
- التعرف على الوضع التنافسي بالأقاليم التونسية لما تتمتع به تلك الأقاليم من التقارب الجغرافي.

- أهمية وأسباب اختيار الموضوع: تتمثل في:

- حيوية الموضوع وأهميته من حيث اتباع الاتجاهات الحديثة في دراسات جغرافية السياحة.
- ما تتمتع به دولة تونس من ثراء لمقومات الجذب السياحي ولجودة وكفاءة خدمات البنية التحتية والخدمات السياحية.
- إبراز مكانة تونس الدولية في مؤشر البنية التحتية واسقاط ذلك على الأقاليم التونسية للتعرف على أي الأقاليم صاحبة المساهمة النسبية الأكبر في قطاع البنية التحتية بقطاع السياحة بالدولة.

- **مناهج وأساليب الدراسة:** تم الاعتماد على المنهج الإقليمي باختيار تونس وأقاليمها موضوعاً للبحث، والاعتماد على المنهج التاريخي من خلال التعرف على مكانة تونس في تنافسية السياحة عالمياً وتطور أعداد السياح بالدولة من عام لآخر ودراسة المدن التاريخية بالدولة وما تمتلكه من تراث ثقافي وحضاري متنوع، وفي إطار تحليل ومعالجة إشكالية البحث تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال وصف وتحليل الخريطة السياحية بالدولة والمواقع الأثرية والتراثية، وكذلك تحليل مؤشرات تنافسية السياحة والسفر بالاعتماد على تقارير المنتدى الاقتصادي العالمي (دافوس).

كما تم الاعتماد على بعض الأساليب الكمية والكارتوجرافية من خلال الاعتماد على المتغيرات القياسية، مثل دليل الانتشار للخدمات السياحية، ومعامل الشكل وكثافة الطرق وكثافة الخدمة السياحية للسائحين والسكان.

وقد قام الباحث بالاعتماد على ٢٨ متغير قياسي لتوضح الميزة النسبية للبنية التحتية للتنافسية السياحية بالأقاليم التونسية، شملت تلك المتغيرات الكثير من مثيلاتها الصادرة من آخر تقرير لتنافسية السياحة والسفر، فضلاً عن إضافة متغيرات أخرى للبنية التحتية التي تؤثر على قطاع السياحة ويحتاجها السائح.

- **الدراسات السابقة:** تتمثل في الدراسات الآتية:

- دراسة: **عشي، صليحة**، عام ٢٠٠٩م، حول: الآثار الاقتصادية والاجتماعية للسياحة في تونس، التي تناولت الأماكن السياحية والمدن التاريخية بالدولة.

- دراسة: **بورايوي، ساعد، وعيساني، عامر**، ٢٠١٥م، عن: تقييم تنافسية قطاع السفر والسياحة، دراسة مقارنة بين الجزائر، تونس والمغرب، وركزت تلك الدراسة

على أهمية المؤشرات الدولية في تنافسية قطاع السياحة والسفر، والتأكيد على أهمية المقومات الطبيعية والثقافية والبيئية الداعمة لتنافسية السياحة، من خلال دراسة التباينات الإقليمية والمقارنات التي أوضحت أن هناك تفاوتاً بين دول المغرب العربي في تنافسية السياحة.

- دراسة: أبو اليزيد، جيهان محمد، عام ٢٠١٦م، حول: تنافسية السياحة المصرية، استعرضت تلك الدراسة لتطور تقارير ومؤشرات تنافسية السياحة والسفر على مستوى العالم ومكانة مصر من تنافسية السياحة العالمية وتغير مؤشرات القياس لتلك التقارير من عام لآخر.

- دراسة: بروجة، زيان، ومحمد، راتول، عام ٢٠١٧م، حول: تقييم التنافسية السياحية لدول شمال إفريقيا وفق مؤشر المنتدى الاقتصادي العالمي (دافوس) خلال الفترة (٢٠٠٧م - ٢٠١٥م)، وقد هدفت هذه الدراسة إلى تحليل واقع التنافسية لدول شمال إفريقيا، بناءً على تقارير تنافسية السياحة والسفر، وأيضاً دراسة العوامل والسياسات المحفزة على تطوير السياحة بشمال إفريقيا، ودراسة مقومات الجذب السياحي بالإقليم، وتوصلت بعض نتائج الدراسة إلى أن الجزائر احتلت مرتبة متأخرة بين دول المغرب العربي في مقاييس تنافسية السياحة.

- دراسة: عيساوي، سهام، وحوحو، فطوم، عام ٢٠١٧م، حول: واقع العرض والطلب السياحي في كل من الجزائر وتونس -دراسة مقارنة، استعرضت تلك الدراسة مقومات السياحة في الجزائر وتونس وأبرزت الخدمات السياحية مثل الفنادق والمدن التاريخية والمواقع السياحية في تونس، وتوصلت إلى أن مقومات البنية التحتية الجاذبة للسياحة في تونس لها دور كبير عن مثيلتها في الجزائر.

- دراسة: حراث، حنان، ورمضاني، محمد، ٢٠١٨م، حول: نماذج وطرق قياس علاقة جودة وتنافسية الخدمات السياحية بالقطاع السياحي للدول المغاربية خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٧م، وهدفت تلك الدراسة إلى بناء نماذج لقياس جودة تنافسية الخدمات السياحية بالدول المغاربية، والتي تضمنتها تقارير تنافسية السياحة والسفر الصادرة عن المنتدى الاقتصادي العالمي بدافوس، واعتمدت تلك الدراسة على أساليب تحليلية مثل الأسلوب الإحصائي القياسي، وتوصلت إلى أن هناك تباينات في مقومات الخدمات السياحية بين دول الدراسة وهناك نقص في جاهزية تكنولوجيا المعلومات بتلك الدول.

- دراسة **Dluzewska** عام ٢٠٠٨م حول: التأثير المباشر وغير المباشر لصناعة السياحة على الأراضي الجافة بجنوب تونس (Direct and indirect impact of the tourism industry on dry lands: the example of Southern Tunisia)، تناولت تلك الدراسة النقص في الخدمات السياحية وشبكات النقل في الولايات الصحراوية (تطاوين وقفصة وتوزر وقبلي) بإقليمي الجنوب الشرقي والجنوب الغربي من الدولة، مما حد من الجذب السياحي بالإقليمين.

- دراسة: **Seetanah & et al**، بعنوان: هل تؤثر البنية التحتية على التنمية السياحية؟ **Does Infrastructure Matter In Tourism**

Development?*)، وتناولت تلك الدراسة العديد من الأمثلة لدول العالم؛

حيث أن كفاءة البنية التحتية تلعب دوراً كبيراً في عمليات الجذب السياحي.

تتمثل عناصر البحث في الآتي:

أولاً: الخريطة السياحية وتطور أعداد السائحين في تونس.

ثانياً: مرتبة تونس في التنافسية السياحية الدولية بمؤشر البنية التحتية.

ثالثاً: الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل الجوي في الأقاليم التونسية.

رابعاً: الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل البحري في الأقاليم التونسية.

خامساً: الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل البري في الأقاليم التونسية.

سادساً: الميزة النسبية للبنية التحتية للخدمات السياحية في الأقاليم التونسية.

سابعاً: تقييم مؤشر البنية التحتية لقطاع السياحة في تونس.

أولاً: الخريطة السياحية وتطور أعداد السائحين في تونس

١- الخريطة السياحية في تونس

تبرز الخريطة السياحية لتونس جوانب من مقومات الجذب السياحي

للدولة؛ حيث تمتلك الدولة شريط ساحلي يمتد على أكثر من ١٣٠٠ كم من

السواحل الرملية، ومن ثمّ اشتهرت بشواطئها ومواقعها السياحية التقليدية

(*)Seetanh B, Juwaheer T D, Lamport M J, Rojid S, Sannassee R V, Subadar Agathe U, 2011, Does Infrastructure Matter In Tourism Development?, University of Mauritius Journal, Réduit, Mauritius, Volume 17.

كالقيروان وصفافس، وبنزرت، وسوسة وجرجيس، وزغوان، وقرطاج، وجربة، وطبرقة(عيساوي، وحوحو، ٢٠١٧م، ص. ٨٧).

وتتنوع مظاهر السطح في تونس بين الجبال والغابات والشواطئ والصحراء، وتضاريسها هي الأقل ارتفاعاً مقارنة بدول الجوار؛ حيث يصل ارتفاع أعلى قمة في تونس إلى حوالي ١٥٤٤ متر، متمثلاً ذلك في جبل الشعابني، كما تمتد جبال خمير ومقعد مع الحدود الجزائرية شمال غار الدماء حتى الساحل الغربي لمدينة بنزرت(عشي، ٢٠٠٩م، ص. ٢٤٠).

كما تتمتع الدولة بعدة أنهار منها أودية مجردة ومليان وزرودة ومرق الليل وبنهانة وتتميز تلك الأنهار بعدم انتظامها، ويمثل الجنوب التونسي جزءاً من القاعدة الصحراوية التي تتميز بالعديد من السهول والهضاب وتتواجد الشطوط التي لا يزيد ارتفاعها عن ١٧ متر مثل شط الجريد، والفجاج وغرسة(**Manai, 2018, P.52**)، وتضم الدولة مجموعة من السهول مثل سهول: طبرقة، وبنزرت، والركبة، ومكنة، وكوكه، والنفيضة. كما تحتوي على العديد من السبخات، أهمها: سبخة الكلبية، وسبخة سيدي الهاني بالسواصي(عشي، ٢٠٠٩م، ص. ٢٤٢)، أما الجنوب التونسي فهو عبارة عن منطقة صحراوية تتميز بطبقاتها الرسوبية، وانتشار شطوط غرار والجريد والفجاج وغرسة(**Aissa& Goaiied, 2017, P. 801**).

يُعد غنى وجمال الطبيعة في تونس ممزوجاً بين البحر والجبال والسهول والصحراء، عاملاً أساسياً في خلق لوحة جاذبة للسائح وتطوير قطاع السياحة والنهوض ببعض الأنماط السياحية بالدولة، كسياحة الشواطئ، والسياحة الجبلية والسياحة الصحراوية مما جعلها قطباً سياحياً في المنطقة على الرغم من صغر

مساحتها، وهناك أنماطاً سياحية أخرى مثل سياحة الاستجمام، والسياحة الاجتماعية، والسياحة الرياضية، والسياحة العلاجية، وسياحة الترفيه والسياحة الصحية وسياحة المؤتمرات والتدريب بالإضافة إلى السياحة الثقافية في جميع فصول السنة، وغيرها من الأنماط التي انبثقت من مفهوم السياحة وتخصصت بعد ذلك طبقاً لهدف السائح ومقصده من السفر بشكل خاص (Dluzewska, 2008, P. 663).

كما عرفت تونس حضارات القرطاجيون، الرومان، الوندال، البيزنطيون، العرب والأتراك، مما جعلها مركزاً للتراث الفينيقي والإغريقي، فتمثل المقومات الحضارية والتاريخية أهمية كبيرة لا تقل عن أهمية المقومات الطبيعية، ولذا تُعد تونس من أقدم المعازل الحضارية، مما أدى إلى تنوع وغنى مواقعها الأثرية، وجعلها تحتل مكانة مميزة بين البلدان العربية في قطاع السياحة وتقدم منتجاً سياحياً ثرياً جاذباً للسياح من شتى دول العالم (الحديدي، ١٩٩٦م، ص. ٥٥).

تجمع تونس بين الماضي العتيق والحاضر الحديث، فتضم الدولة العديد من المدن التاريخية (شكل ٣) التي تمثل مواقع للجذب السياحي من خلال مستواها الحضاري وتاريخها العريق بداية من القرن الثاني عشر الميلادي (عشي، ٢٠٠٩م، ص. ٢٤٢)، ومن تلك المدن العريقة مدينة المهديّة(*) التي كانت العاصمة الأولى للخلفاء الفاطميين، وتعتبر مدينتي القيروان وقرطاج من

(*) تمتلك مدينة المهديّة ميناء من أهم موانئ تونس لصيد أسماك السردين، وتمارس به هواية الصيد البحري من قبل سياح هذه المدينة (عشي، ٢٠٠٩م، ص. ٢٤٢).

أهم المدن التاريخية في البلاد، وكذلك مواقع سياحية أخرى، منها: قرية سيدي بوسعيدة، مدينة الحمامات ومدينة جربة وسوسة (Manai, 2018, P.58).

وتقع مدينة الحمامات السياحية على خليج يحمل اسمها وتتميز تلك المدينة بوجود الأسواق العتيقة المحاطة بالأسوار وتعج تلك الأسواق بالصناعات التقليدية والعطور محلية الصنع التي تجد قبولا من السياح، وتستقطب المدينة السياح والعديد من الكتاب والشعراء والفنانين، فتنوع أنماط السياحة بتلك المدينة مثل الاستجمام على الشواطئ والأنماط التاريخية والثقافية، وتمتلك تلك المدينة برج قديم منذ القرن الخامس عشر الميلادي. أما مدينة جربة فتقع على جزيرة جربة بموازاة الساحل الجنوبي الشرقي لتونس على خط عرض الإقليم الصحراوي، وتتميز تلك المدينة بالشواطئ الهادئة وهي محطة متميزة لدى السياح بفضل بنيتها الأساسية كالمطارات والطرق الحديثة والفنادق، ويمارس سكانها العديد من الصناعات التقليدية مثل الفخار والنسيج والصباغة.

وتعتبر مدينة سوسة عاصمة سياحية حيث تتوفر بها كل متطلبات الراحة والترفية من فنادق ومراكز ثقافية وشواطئ وميادين مفتوحة لممارسة الرياضة وبها مجمع سياحي متكامل وهو مجمع القنطاوي، وتمتلك المدينة تراثاً ثقافياً بناه الفينيقيون، وكذلك تمتلك معالم أثرية يرجع تاريخها إلى القرنين الثاني والثالث الهجريين، ويُعد برج خلف الفاتح من أبرز معالمها، وتمتلك المدينة العديد من القلاع التي أقيمت على طول سواحلها لحمايتها من الغزاة، كما يوجد الجامع الكبير الذي أسسه الأمير الأغلبي أبو العباس محمد عام ٨٥٠م، والعديد من المقابر الرومانية التي تمتد على مساحة ٥ كم ٢ تحتوي على ٢٤٠ دهليز (Manai, 2018, P.50).

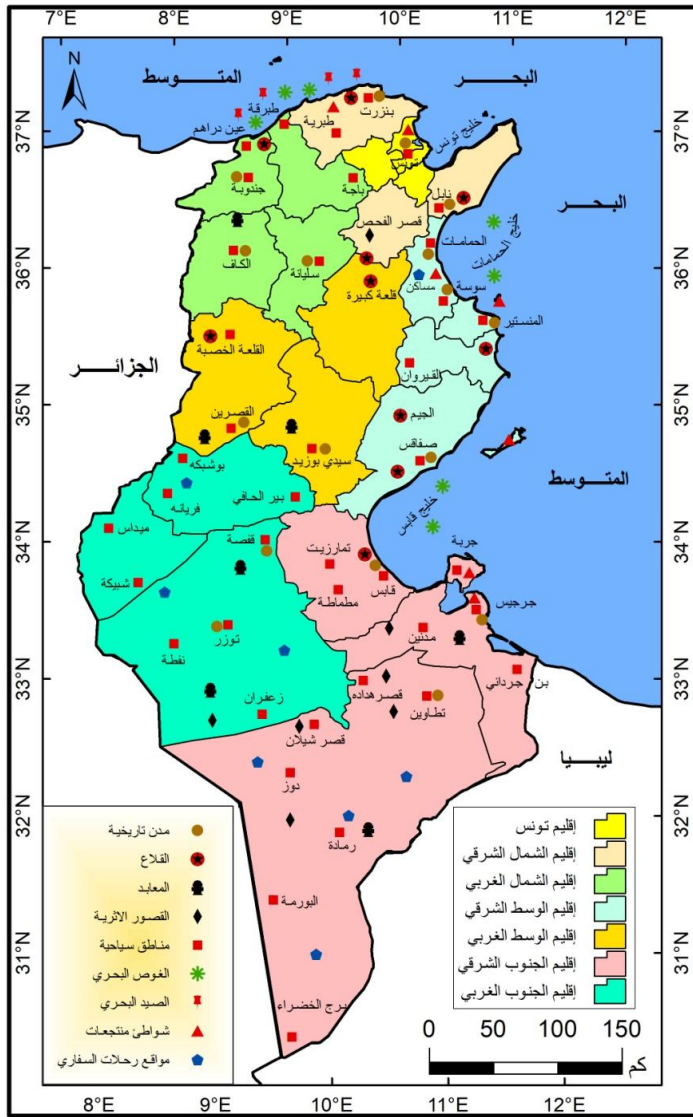
أما مدينة بنزرت(*) فتجمع بين الماضي والحاضر وتقدم تلك المدينة لسائحيها صورة فنية عن طبيعتها الحضارية من مساجد وأسواق ومنازل عتيقة، كما يمتلك سكانها حرفة إنتاج الصناعات التقليدية التي تميزها عبر العديد من القرون، وتضم مدينة تونس موقع إشكل الوطني الذي أُعتبر تراثاً عالمياً منذ عام ١٩٨٠م، وكان يمثل موقع مدينة قرطاج قوة اقتصادية كبرى يسيطر على جزء كبير من العالم المتوسطي سقطت على يد الرومان عام ١٦٤م، وبناء المدينة الجديدة على أنقاض المدينة القديمة وما زالت هناك بقايا أثار تشهد على وجود مدينة قرطاج، كما تضم مدينة سيدي السعيد مجموعة من القصور مثل قصر النجمة وقصر الزهراء، وكذلك تجمع مدينة المنستير بين جمال الطبيعة ومعالمها التاريخية، وهناك جزر بالقرب منها أهمها جزر: سيدي غدامسي والموسكانية والحمام، التي تعتبر مواقع جيدة لهواة الملاحة الترفيهية يتم الوصول لهم من خلال ميناء المنستير المخصص للرحلات السياحية البحرية في محيط المدينة(عيساوي، وجوحو، ٢٠١٧م، ص. ٨٨).

وتتنوع المواقع السياحية وكذلك المتاحف بالدولة فتضم الدولة متحف باردو الوطني، يعرف زائريه بحضارة تونس وفنونها منذ الفترة الرومانية، كما يوجد متحف دار عبد الله الذي يمثل قصراً مصمماً على طراز البيوت التونسية

(*) كانت مدينة بنزرت تعرف باسم هيبوديا ريتوس الرومانية ومرت على تلك المدينة حضارات متعددة منها القرطاجيون والرومان والوندال والبيزنطيون والعرب والأتراك.

القديمة، ومتحف الموسيقى العربية والمتوسطية(*)، وهو من المتاحف التي لها قيمتها الحضارية والثقافية في تونس، وهناك متحف قرطاج الوطني الواقع أعلى هضبة ببرصة بضاحية قرطاج الذي يحتوي على الحفريات الأثرية بالإضافة إلى تحف مختلفة من العصور البونيقية والرومانية والمسيحية التي تعاقبت على تلك المدينة العريقة، أما متحف الخزف فهو لعرض مجموعات من قطع الخزف وعينات من الكتابة المنقوشة والصخور المصقولة وأقيم هذا المتحف في ضريح الولي الصالح "سيدي قاسم الجليزي" وهناك "متحف المحيطات وعلوم البحر" لعرض مجموعه ثرية من الأسماك والطيور والكائنات البحرية التي يعود تاريخها للقرن السادس عشر الميلادي، وهناك متحف للعملة الذي يضم آلات سك المعادن الثمينة، بالإضافة إلى العديد من الصور لتحف من عهد البايات وهي متواجدة لدى الخزينة العامة للدولة (Manai, 2018, P.57).

(*) كان ذلك المتحف قديماً عبارة عن قصر للبارون "رودلف درلانجي Rodolphe D`erlanger" ويمتاز المتحف بالهندسة المعمارية الدقيقة، ثم صار متحفاً للموسيقى والمخطوطات العربية وتحف من الفضة والخشب (Manai, 2018, P.57).



المصدر: (١) الحديدي، ١٩٩٦م، ص. ٥٦.

(٢) الأطلس الخرائطي، ٢٠١٩م، ص ص. ٢١، ٧٥، ٨٤، ٨٨.

شكل (٣) التوزيع الجغرافي للمعالم السياحية بالأقاليم التونسية

ويجب الإشارة إلى أن التراث التونسي يحظى بعبادات وتقاليد تترجمها الصناعات التقليدية اليدوية كالنحاس والفخار والنسيج بتنوع أشكاله وألوانه التي تبرز تراث كل إقليم بالدولة، فضلاً عما سبق تتميز تونس بصناعة الجلد

والحلي البربري وصناعة الخزف في شكل أواني وتحف بأشكال متنوعة (عشي، ٢٠٠٩م، ص. ٢٤٥)، كما تتوفر البنية التحتية الملائمة لاستقبال النشاط السياحي مثل المطارات الموزعة على الدولة وشبكة الطرق والمواصلات الجيدة.

٢-تطور أعداد السائحون في تونس

تمتلك تونس العديد من المقومات بالإضافة إلى التسهيلات السياحية التي تساعد على جذب السائحين بصورة منتظمة ومتزايدة، وشهدت تونس انخفاضاً طفيفاً لأعداد السياح عام ٢٠٠٨م بسبب الأزمات المالية العالمية، ثم تحسنت الصورة وبلغ عدد السياح نحو ٦,٣ مليون سائح عام ٢٠٠٩م محققة بذلك نمواً متواضعاً بلغ ٥%؛ بفضل انتعاش حركة السياحة الترفيهية من أوروبا (World Tourism Organization, 2015, P. 41).

ويشير جدول (٢)، وشكل (٤) إلى أعداد السياحة على مستوى أقاليم الدولة خلال الفترة ٢٠١٠م - ٢٠١٨م.

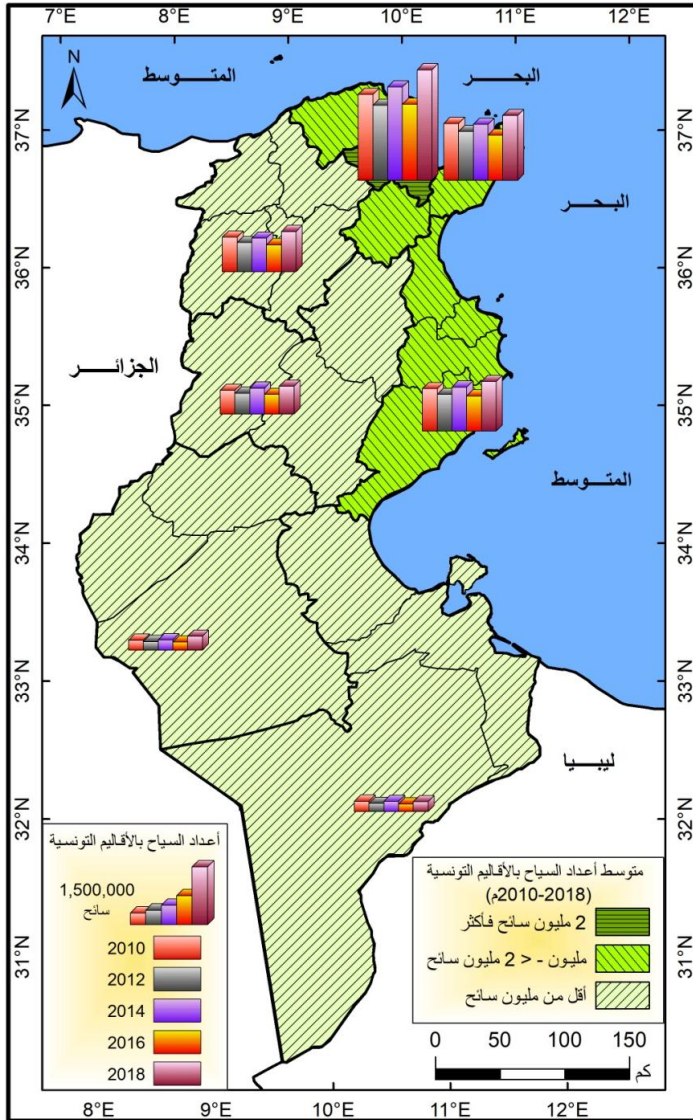
جدول (٢) حجم السياحة الوافدة على الأقاليم التونسية خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٨م (سائح)

الأقاليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	المجموع
٢٠١٠	٢٢٥٠٤٦٥	١٤٩١١٠٦	٩٠٤٣٢٨	١١١١٤٢٦	٦٢١٢٩٤	٢٦٩٢٢٧	٢٥٥٤٢١	٦٩٠٣٢٦٧
٢٠١١	١٥٨٨٩٤٦	١٠٢٨٩٨٦	٦٠٣٠٣٤	٧٨٠١١٥	٤٣٠٧٣٩	١٨١٨٦٧	١٧٢٢٩٥	٤٧٨٥٩٨٣
٢٠١٢	١٩٦٤٢٧٤	١٢٧٩٧٥٤	٧٦١٩٠٠	٩٦٤٢٨٠	٥٤٧٦١٦	٢١٤٢٨٤	٢٢٠٢٣٩	٥٩٥٢٣٤٥
٢٠١٣	٢١١٩١٨١	١٢٩٧٨٤١	٧٩٦٢٦٠	١٠٠٩٤٣٢	٥٨٣٠٨٨	٢٢٥٧١٢	٢٣٨٢٥١	٦٢٦٩٧٦٥
٢٠١٤	٢٤٤٩٨٩٥	١٤٦٨٥٠٥	٨٨١١٠٣	١١٥٣٣١٣	٦٨٠٥٢٧	٢٦٥٠٤٧	٢٦٥٠٤٧	٧١٦٣٤٣٧
٢٠١٥	١٨٣٨٢٤٣	١١٠٤٠١٨	٦٥٣٨٣٦	٨٥٢١٣٠	٥٠٣٧٧٥	١٩٢٩٣٥	٢١٤٣٧٢	٥٣٥٩٣٠٩
٢٠١٦	١٩٩١٩٥٩	١١٨٤٨٧٢	٧٠٤٠٥٥	٩٢١٥٦٧	٥١٥١٦٢	٢٠٠٣٤١	٢٠٦٠٦٥	٥٧٢٤٠٢١
٢٠١٧	٢٤٠٤٦٦٨	١٤٣١٥١٨	٨٨١٤٧٧	١١٣٥٣٤٢	٦٤٨٧٦٧	٢٦٧٩٦٩	٢٨٢٠٧٣	٧٠٥١٨١٣
٢٠١٨	٢٨٩٦٣٦٥	١٧٠١٣٠٣	١٠٥٣٩٧٨	١٣٠٢٩٤٩	٧٣٠٣١٦	٢٥٤١٩٦	٣٥٩٩٣٢	٨٢٩٩٠٤٠
المتوسط	٢١٦٧١١١	١٣٣١٩٨٩	٨٠٤٤٤١	١٠٢٥٦١٧	٥٨٤٥٨٧	٢٣٦٠٥٠	٢٤٠٠٩٢	٦٣٨٩٨٨٧

المصدر: (١) المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ٦٥. (٢) وزارة السياحة التونسية، ٢٠١٩م، ص. ٢٣.

وصلت أعداد السياح في تونس إلى ٦,٩ مليون سائح عام ٢٠١٠م، كما هو موضح في جدول (٢)، وشكل (٤) ومع ذلك يبقى هذا الرقم أدنى من مستوى ما قبل الثورة (World Tourism Organization, 2015, P. 41). كما تراجع أعداد السياح حيث زار تونس ٤,٨ مليون سائح عام ٢٠١١م مقابل ما يقترب من ٧ ملايين سائح عام ٢٠١٠م؛ وذلك بسبب الأحداث السياسية والأمنية في البلاد جراء الثورة التونسية في نهاية عام ٢٠١٠م، واعتمدت تونس في هذا العام على السياحة التقليدية التي تعتمد على البحر والشمس ولا تبحث عن التجديد والابتكار، أما في سنة ٢٠١٢م فقد شهدت الحركة السياحية بعض التحسن، حيث زار تونس قرابة الـ ٦ ملايين سائح؛ ويرجع ذلك لزيادة الوفود

السياحية، إلا إنه على الرغم من ذلك التعافي لم تُعد إلى النسق الذي كانت عليه قبل الثورة (Ministry of Tourism, 2013, P. 59).



المصدر: اعتماداً على بيانات جدول (٧).

شكل (٤) حجم السياح بالأقاليم التونسية خلال الفترة (٢٠١٠م - ٢٠١٨م)

وكانت الحركة السياحية في أفضل صورها في عام ٢٠١٣م عن عامي ٢٠١١م و٢٠١٢م؛ يرجع ذلك لزيادة الوفود السياحية بين شهري يناير وأغسطس التي بلغت نحو ٤ ملايين و ٢٠٠ ألف سائح، كما ارتفعت الحجوزات الفرنسية إلى تونس ما بين فبراير ٢٠١٣م حتى فبراير ٢٠١٤م بمقدار ٨٤%؛ بسبب تخفيف وزارة الخارجية الفرنسية القيود المفروضة على المناطق السياحية في البلاد، مما أدى إلى زيادة الطلب على السياحة في تونس بنسبة ٣% في الأشهر الأربعة الأولى من عام ٢٠١٤م، ولكن حركة السياحة انخفضت عام ٢٠١٥م؛ بسبب الهجمات الإرهابية التي تعرضت لها البلاد (منظمة السياحة العالمية، ٢٠١٥م، ص ص. ٨، ١٠، ١٢، ١٦).

أما على مستوى الأقاليم فيُعد إقليم تونس هو الأكثر استقبالا للسياحة بمتوسط اقترب من ٢.٢ مليون سائح عن الفترة ٢٠١٠م - ٢٠١٨م وقد حقق عام ٢٠١٨م أكثر الأعوام استقبالا للسياح نحو هذا الإقليم بما يقترب من ٢.٩ مليون سائح، أما أقل الأقاليم فيتمثل في إقليم الجنوب الشرقي بمتوسط قدره ٢٣٦ ألف سائح عن نفس الفترة السابقة، وانخفضت أعداد السياح في إقليم الوسط الشرقي بسبب الهجمات الإرهابية التي تعرضت لها سوسة (جولوي، ٢٠١٨م، ص. ٣٣٤).

ثانياً: مركز تونس في التنافسية السياحية الدولية بمؤشر البنية التحتية

تُعتبر تنافسية(*) السياحة والسفر من المؤشرات التي تقيس القوة الاقتصادية للدولة المتمثلة في مقوماتها للجذب السياحي، وقوة صناعة السياحة بها وقدرتها على المنافسة السياحية إقليمياً وعالمياً.

تشمل البنية التحتية بالمعنى الأكبر تلك المرافق ذات الصلة المباشرة بالسياحة والتي تساهم في استدامة المنتج السياحي وهي التي تشتمل على المرافق الترفيهية إلى جانب كل أشكال الإقامة والمنتجات والمطاعم، وكل ذلك بمثابة عناصر رئيسة للبنية التحتية لقطاع السياحة؛ وذلك لأن السياحة ليست صناعة واحدة فلا توجد بنية تحتية سياحية محددة بوضوح، كما تتمثل البنية التحتية في شبكات الطرق وكافة الخدمات السياحية الأخرى وكذلك المرافق الترفيهية والقاعات الرياضية وحمامات السباحة، وكذلك يطلق على عناصر البنية التحتية السياحية، تلك المرافق التي يستخدمها السياح، وعند مغادرتهم يستخدمها معظم السكان باستمرار، وترتبط كفاءة البنية بمدى ما يعرف بالجودة الشاملة لقطاع السياحة (Mandic & Mrnjavac, 2018, PP.3, 4).

(*) ارتبط مفهوم التنافسية في بداية السبعينيات بالتجارة الخارجية، ثم ارتبطت خلال الثمانينات بالسياسة الصناعية، وأما في تسعينيات القرن الماضي فارتبطت بالسياسة التكنولوجية للدول، وحالياً فإن تنافسية الدولة تعني مدى قدرتها على رفع مستويات معيشة مواطنيها.

١- ماهية تنافسية السياحة والسفر

تعددت التعريفات الخاصة بمفهوم تنافسية السياحة، ومنها:

تعريف المعهد الدولي للتنمية والإدارة: أن التنافسية السياحية هي "تعظيم القيمة المضافة ومستوى الإنتاجية في قطاع السياحة والسفر من خلال جذب الاستثمارات لهذا القطاع، ورفع الكفاءة في عمليات وصول وعودة السياح، وتسويق البلد المستقطب للسياح في عدد كبير من دول العالم وتحويل الميزة النسبية إلى ميزة تنافسية وتقديم خدمات سياحية ذات مستوى عال من التقنية والجودة يتماشى مع متطلبات العولمة.

تعريف منظمة السياحة العالمية: التنافسية السياحية هي "الزيادة في الإنتاج وتحسين نوعية السلع والخدمات بما يرضي أذواق المستهلكين وقدرة البلد على توليد موارد وإمكانات تتفوق بها على منافسيها في الأسواق العالمية(الراجحي، ٢٠١٦م، ص ١٥٧).

تعريف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية(الأوسيد) (OECD): أشار إلى أن التنافسية السياحية هي: "قدرة الوجهة السياحية على جذب السياح المحليين والأجانب عن طريق تقديم خدمات سياحية ذات جودة، متميزة ومبتكرة وجذابة من أجل كسب حصص سوقية في أسواقها الداخلية والدولية، وهذا عن طريق استخدام الموارد السياحية بطريقة تتميز بالفعالية والاستدامة".

كما تمثل التنافسية السياحية "مقياس مهم لتقييم الأداء النسبي لمقارنة الدول مع بعضها البعض وإظهار الضعف والقوة في المقارنات السياحية"(أبو اليزيد، ٢٠١٦م، ص. ٤)، وتُعتبر تنافسية القطاع السياحي على "قدرة المؤسسات السياحية

في دولة ما على تحقيق نجاح مستمر في الأسواق الدولية"، كما تُعد التنافسية السياحية معياراً لتقييم مكانة الدول في وضعها السياحي.

يُعتبر مؤشر تنافسية السياحة والسفر(*) الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي(*) World Economic Forum المنعقد في دافوس Davos من أهم

(*) صدر أول تقرير حول تنافسية السياحة والسفر عام ٢٠٠٧م، وضم ٣ مؤشرات رئيسية خلال عامي ٢٠٠٧م، و٢٠٠٨م هي الإطار التنظيمي وبيئة الأعمال والبنية التحتية والموارد البشرية والثقافية والطبيعية، وضمّت تلك المؤشرات الرئيسة ١٣ مؤشر فرعي، وجاء تقرير عام ٢٠٠٩م في ٣ مؤشرات رئيسية ضمت ١٤ مؤشر فرعي، وتمثلت المؤشرات الرئيسة في الإطار التنظيمي للسياحة والسفر، ومؤشر بيئة الأعمال والبنية التحتية، ومؤشر الموارد البشرية والثقافية والطبيعية (World economic forum(A), 2009, P. 6)، ويضم التقرير ٣ مؤشرات رئيسية في عام ٢٠١١م، مقسمة إلى ١٥ مؤشر فرعي (World economic forum(A), 2011, P. 5)، أما في تقرير عام ٢٠١٢م تم الرجوع لما كان عليه بمكونات تقرير عام ٢٠٠٩م بعد حذف المؤشر الفرعي الجديد الذي تم إضافته عام ٢٠١١م، شملت المؤشرات الفرعية لمؤشرات تنافسية السياحة والسفر على ٧٩ ركيزة أو متغير قياسي عام ٢٠١٥م (أبو اليزيد، ٢٠١٦م، ص. ٩)، وكان التقرير تحت مسمى "النمو من خلال الصدمات" والاسم مستوحى من تعرض قطاع السياحة لعدة صدمات وكوارث مثل الإرهاب وعدم توفر الأمن في بعض الدول، وعلى الرغم من ذلك حقق زيادة في الناتج المحلي الإجمالي وذلك بنسبة ٩,٥% بما يقدر بحوالي ٧ تريليون دولار أمريكي كما زادت فرص العمل لنفس العام التي بلغت ٤% من خلال توفير ٢٦٦ مليون فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة (بروجة، وراتول، ٢٠١٧م، ص ١٣٥)، وقد حدثت تغيرات جوهرية بهذه المؤشرات عام ٢٠١٧م مما جعلها تحتوي على ٩٠ ركيزة أو متغير قياسي لتحديد تنافسية قطاع السياحة والسفر (World economic forum(A), 2017, P. 325)، وخلال الفترة ٢٠١٥م، و٢٠١٦م، و٢٠١٧م 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.

مؤشرات التنافسية الصادرة، حيث تركز الاهتمام على ترتيب دول العالم كما ضم المؤشر مجموعة من المعايير والركائز القياسية لتطور قطاع السياحة في أي دولة (يورلوي، وعيساني، ٢٠١٥م، ص.٨٢).

ويجب الإشارة إلى إنه من أهم التحديات التي تواجه صناعة السياحة في الكثير من دول العالم هي إبراز التنافسية لتحديد مدى نجاح أو فشل المنشآت السياحية، مما يترتب عليه ضرورة العمل الجاد والمستمر لتلك الدول لتعزيز قدرتها التنافسية، وذلك مرهوناً بقدرة الدولة على وضع استراتيجيات لجعل التنافسية هي المحرك الفعال لعملية التطور المستقبلي، والعامل الرئيسي للبقاء في المنافسات المتزايدة والتغيرات السريعة.

٢- مكانة مؤشر البنية التحتية بتونس في تنافسية السياحة الدولية

بداية يجب الإشارة إلى أن هناك تقريرين يُصدرا من المنتدى الاقتصادي العالمي، تقرير حول التنافسية العالمية(*) والأخر حول تنافسية السياحة والسفر وكلاهما يشمل مؤشر البنية التحتية في محتواه.

(*) يصدر المنتدى الاقتصادي العالمي العديد من التقارير المتخصصة في قياس تنافسية اقتصاد الدول مثل تقرير التنافسية العالمية، وتقرير القدرة التنافسية للسفر والسياحة، وتقرير الفجوة بين الجنسين وتقرير النمو الشامل والتنمية، وتقرير المخاطر العالمية، ويستعين المنتدى بالعديد من المنظمات الدولية والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية ومراكز الفكر والمراكز الأكاديمية والسياسية (World economic forum(B), 2018, P. 11).

(*) احتلت تونس المرتبة ٨٣ عالمياً عام ٢٠١٣م بمؤشر البنية التحتية في تقرير التنافسية العالمية، وعلى مستوى المتغيرات الفرعية للتقييم احتلت المرتبة ٤٩ عالمياً في جودة البنية التحتية للسكك الحديدية، و٥٦ في جودة إمدادات الكهرباء، و٦٧ في جودة البنية التحتية للنقل الجوي، و٧٧ في جودة الطرق، و٥٠ في تغطية اشتراكات الهاتف المحمول لكل ١٠٠

واشتمل مؤشر البنية التحتية في تقارير تنافسية السياحة والسفر، خلال الفترة من عام ٢٠٠٧م حتى عام ٢٠١١م على خمسة مؤشرات فرعية، تمثلت في: البنية التحتية للنقل الجوي والبنية التحتية للنقل البري والبنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والبنية التحتية السياحية وتنافسية الأسعار في صناعة السياحة والسفر، كما هو مبين بجدول (٣).

احتلت تونس المرتبة السادسة بين دول الشرق الأوسط وإفريقيا والمرتبة ٤٧ في مؤشر بيئة الأعمال والبنية التحتية في عام ٢٠٠٧م، وكانت في مصاف الدول العشر الأولى في الإنفاق الحكومي على قطاع السياحة والتسويق السياحي وحضور المعارض السياحية الدولية مع دول مثل النمسا وكندا واسبانيا، كما احتلت تونس المرتبة السابعة عربياً في تنافسية الأسعار (World economic forum(A), 2009, P. 22).

شخص، والمرتبة ٩١ عالمياً في تغطية الهاتف الثابت لكل ١٠٠ شخص (World economic forum, 2013, P. 371)، أما في عام ٢٠١٨م فقد احتلت تونس المرتبة ٨٢ في مؤشر البنية التحتية، والترتيب الـ ٦٠ عالمياً في جودة إمدادات الكهرباء مما منحها تقييم بلغ ٥.١ درجة، وكذلك الحال في اشتراكات الهاتف المحمول لكل ١٠٠ نسمة حيث تقع تونس في مرتبة متقدمة دولياً في هذا المتغير القياسي حيث بلغت المرتبة ٥٠ عالمياً عام ٢٠١٨م بمقدار هاتف محمول لكل ١٢٦ نسمة، أما عن اشتراكات الهاتف الثابت فكانت مرتبة تونس متأخرة إلى حد ما فقد بلغت المرتبة ٨٤ عالمياً، ذلك بواقع ٨,٦ خط لكل ١٠٠ نسمة (World economic forum(B), 2018, P. 13).

جدول (٣) مؤشر القدرة التنافسية للسفر والسياحة في تونس خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١١م

٢٠١١		٢٠٠٩		٢٠٠٧		الأعوام
الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب/القيمة(*)
٥٤	٤,٠٥	٤٩	٣,٨٧	٤٧	٣,٧٧	بيئة الأعمال والبنية التحتية
٦٥	٣,١٧	٦٢	٣,١٨	٧٨	٢,٧٤	البنية التحتية للنقل الجوي
٤٨	٤,٢٤	٤٢	٤,١٦	٢٧	٤,٧٨	البنية التحتية للنقل البري
٥١	٤,٤٨	٥٤	٣,٧٩	٤٥	٣,٧٠	البنية التحتية السياحية
٧٦	٣,٠٥	٧٧	٢,٦٢	٦٩	٢,٤٦	البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات
٩	٥,٣٠	٧	٥,٦٠	٢٣	٥,١٧	تنافسية الأسعار في صناعة السياحة والسفر

World economic forum(A), 2007, P. xxi, 2009, P. 35, 2011, P.31.

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 أهم أضلاعها وشرطاً لازماً لوجوده، فالسياحة لا يمكن أن تقوم أو تنمو دون الاعتماد على وسيلة أو أخرى من وسائل النقل (أبو النصر، ٢٠١٤م، ص ٢٣٦، ٢٣٥).

(*) تحسب نسبة مؤشر تنافسية السياحة والسفر بمعادلة لتحويل البيانات في مدى من (١-٧) أو ما يعرف (بالمقياس السباعي) من خلال المعادلة: (٦ × قيمة المؤشر للدولة - أقل قيمة في العينة / أكبر قيمة في العينة - أقل قيمة في العينة + ١) (أبو اليزيد، ٢٠١٦م، ص ٨)، وكلما اقتربت النقطة القياسية من الرقم ٧ دل المؤشر على أن الدولة في مرتبة أفضل بين دول العالم، وكلما اقتربت من الرقم واحد دل على أن الدولة في حالة سيئة للغاية، كما يقابل كل نقطة يحصل عليها أي مؤشر المرتبة العالمية للدولة محسوبة من إجمالي عدد الدول التي رصدها التقرير، ويستند التقرير في قياساته على نتائج استطلاعات الرأي وبيانات المنظمات العالمية المعنية ونتائج المسح السنوي التي يحصل عليها المنتدى الاقتصادي العالمي من المؤسسات المعنية داخل كل دولة (بروجة، وراتول، ٢٠١٧م، ص ١٣٥).

ويتبين من قراءة وتحليل جدول (٣) أن تونس قد احتلت المرتبة ٢٧ عالمياً في البنية التحتية للنقل البري، والمرتبة ٤٥ عالمياً في البنية التحتية السياحية، والمرتبة ٦٩ في البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات عام ٢٠٠٧م، والمرتبة ٦٢ في البنية التحتية للنقل الجوي، كما حققت تونس المرتبة السابعة في تنافسية الأسعار في صناعة السياحة والسفر عام ٢٠٠٩م، محققة قيمة ٥.٣ درجة وذلك يعنى أن أسعار الخدمات السياحية ملائمة للسائحين في تونس وأفضل من غيرها في الكثير من دول العالم.

وحققت تونس المرتبة ٨٣ في عام ٢٠١١م لعدد المقاعد المتاحة لخطوط الطيران المحلية، والمرتبة ٦٩ لعدد المقاعد المتاحة لخطوط الطيران الدولية، والمرتبة ٧٢ للمغادرة لكل مليون شخص، والمرتبة ٦٠ بكثافة خدمة المطارات لكل مليون نسمة من السكان، والمرتبة ٥٧ لعدد شركات الطيران، والمرتبة ٣٦ لشبكة النقل الجوي الدولي، والمرتبة ٣٧، و ٢٩ عالمياً في جودة الطرق، وجودة البنية التحتية للسكك الحديدية على الترتيب، والمرتبة ٤١ لجودة البنية التحتية للموانئ، و ٢٥ لجودة شبكة النقل البري، والمرتبة ١٠٤ لكثافة الطرق، والمرتبة ٢٣ في عدد الغرف بالفنادق، والمرتبة ٤٠ في وجود كبرى شركات تأجير السيارات، والمرتبة ٨٥ لأجهزة الصراف الآلي (ATM)، والمرتبة ٦٥، و ٦٦ في استخدامات الإنترنت، استخدام الإنترنت في قطاع الأعمال على الترتيب، والمرتبة ٦٩ لمشاركو الهاتف المحمول، والمرتبة ٥٩ بمعيار ضرائب التذاكر ورسوم المطار، والمرتبة ١٤ في معيار الضرائب على الخدمات السياحية والمرتبة ٢٩ في معيار القوة الشرائية، والمرتبة ١٣ في معيار متوسط أسعار الفنادق (World economic forum(A), 2011, P. 363).

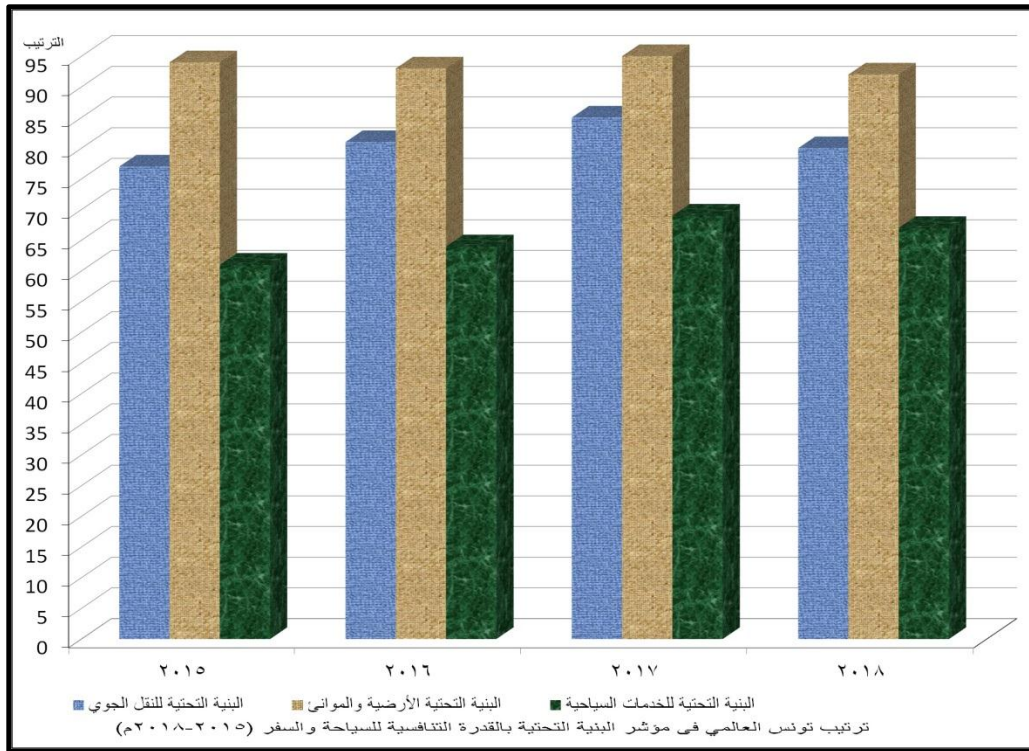
ويجب الإشارة إلى أن تقرير تنافسية السياحة والسفر الصادر في عام ٢٠١٣م لم يضم دول: تونس وانجولا وليبيا وسوريا وتيمور الشرقية؛ لان البيانات كانت غير كافية وغير موثقة (World economic forum(A), 2013, P. 9)، وانخفضت أعداد السياح الوافدين إلى تونس على وجه الخصوص في فترة ثورات الربيع العربي وما أعقبها من تبعات، لأن السلامة والأمن مرتبطان برفاهية السياحة، وقد كان هناك العديد من الأحداث الإرهابية في تلك الفترة. وتغيرت المؤشرات الثانوية لمؤشر البنية التحتية الرئيس في تنافسية السياحة والسفر حيث أصبحت ثلاثة مؤشرات وهي البنية التحتية للنقل الجوي، والبنية التحتية الأرضية والموانئ، والبنية التحتية للخدمات السياحية ويشير جدول (٤) لمكانة تونس في هذا المؤشر خلال الفترة ٢٠١٥م - ٢٠١٨م.

جدول (٤) ترتيب تونس في مؤشر البنية التحتية بالقدرة التنافسية للسفر والسياحة خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٨م

٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		٢٠١٥		الأعوام
الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب/القيمة
٨٢	٣,٧٩	٦٩	٣,٧٤	٨٠	٣,٧٣	٧٦	٣,٣٦	مؤشر البنية التحتية
٨٠	٢,٧٨	٨٥	٢,٣	٨١	٢,٦٧	٧٧	٢,٥٣	البنية التحتية للنقل الجوي
٩٢	٣,٢	٩٥	٢,٧	٩٣	٣,١	٩٤	٣,٠٢	البنية التحتية الأرضية والموانئ
٦٧	٤,٢	٦٩	٤,١	٦٤	٤,٣	٦١	٤,٥٤	البنية التحتية للخدمات السياحية

World economic forum(A), 2015, P. 328, 2016, P. 327, 2017, P. 325, 2018, P. 329.

حققت تونس مركز متقدم في مؤشر البنية التحتية للنقل الجوي، كما هو موضح في جدول (٤)، وشكل (٥) حيث احتلت المرتبة ٧٧ عالمياً بقيمة ٢,٥٣ درجة، وفي مؤشر البنية التحتية للخدمات السياحية بترتيب ٦١ عالمياً بقيمة ٤,٥٤ درجة عام ٢٠١٥م، وتأخرت مكانة تونس في هذين المؤشرين حتى عام ٢٠١٧م، ثم تقدمت في الترتيب العالمي مره أخرى، ولكن كان هناك تذبذب في الترتيب بمؤشر البنية التحتية الأرضية والموانئ وقد كان أعلى ترتيب لتونس عام ٢٠١٨م بالمرتبة ٩٢ عالمياً بقيمة ٣,٢ درجة.



المصدر: بتصريف عن جدول (٤).

شكل (٥) ترتيب تونس في مؤشر البنية التحتية بالقدرة التنافسية للسفر والسياحة

خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٨م

وتأخر ترتيب تونس وانخفض أعداد الوافدين عام ٢٠١٨م؛ بسبب استمرار تحديات نمو القطاع السياحي، أما عن المتغيرات القياسية للمؤشرات فقد احتلت تونس المرتبة ٨٠ عالمياً في جاهزية تقنيات المعلومات والاتصالات، والمرتبة ١٤ في أولويات السفر والسياحة، وقد جذبت تونس السياحة بالمنتجات الشاطئية، لما تمتلكه تلك المنتجات من بنية تحتية عالية، كما حققت أسعار الجذب السياحي بتونس تقدماً دولياً فقد احتلت الدولة المرتبة التاسعة في تنافسية الأسعار (World economic forum(A), 2018, P. 18).

أما عن مكانة تونس في تنافسية السياحة على الصعيد العربي، فقد جاءت الدولة في المركز التاسع عام ٢٠١٨م، والمرتبة الثالثة في مؤشر الأداء السياحي العام؛ لما قامت به من إصلاحات ولاستقبالها نحو ما يقرب من ٩ مليون سائح بدخل تجاوز ٤ مليار دينار مما جعلها في المرتبة الخامسة عربياً من حيث عائدات السياحة، والثامنة في أولويات السفر وكقابلة للسائحين، كما حصلت على مركز متقدم في إمكانات الوصول (World economic forum(A), 2017, P. 18)، ويمكن دراسة المؤشرات الفرعية لمؤشر البنية التحتية في تونس وذلك على النحو التالي:

أ - تنافسية البنية التحتية للنقل الجوي في تونس

يُعتبر هذا المؤشر ضرورياً لضمان سهولة نقل المسافرين من الأقطار وإليها، وكذلك الحركة داخل البلد المضيفة في البلدان واسعة المساحة، ويقيس هذا المؤشر الثانوي جودة النقل الجوي، وذلك باستخدام مجموعة من المتغيرات القياسية وهي: جودة بنية النقل الجوي داخلياً وخارجياً وعدد مقاعد خطوط

الطيران المحلي والدولي وأعداد المغادرين وكثافة خدمة المطارات للسكان من خلال كثافة الرحلات وازدحام المطارات وعدد شركات الطيران العاملة، وذلك هو موضح في جدول (٥).

جدول (٥) تنافسية البنية التحتية للنقل الجوي في تونس خلال الفترة ٢٠١٥ - ٢٠١٨م

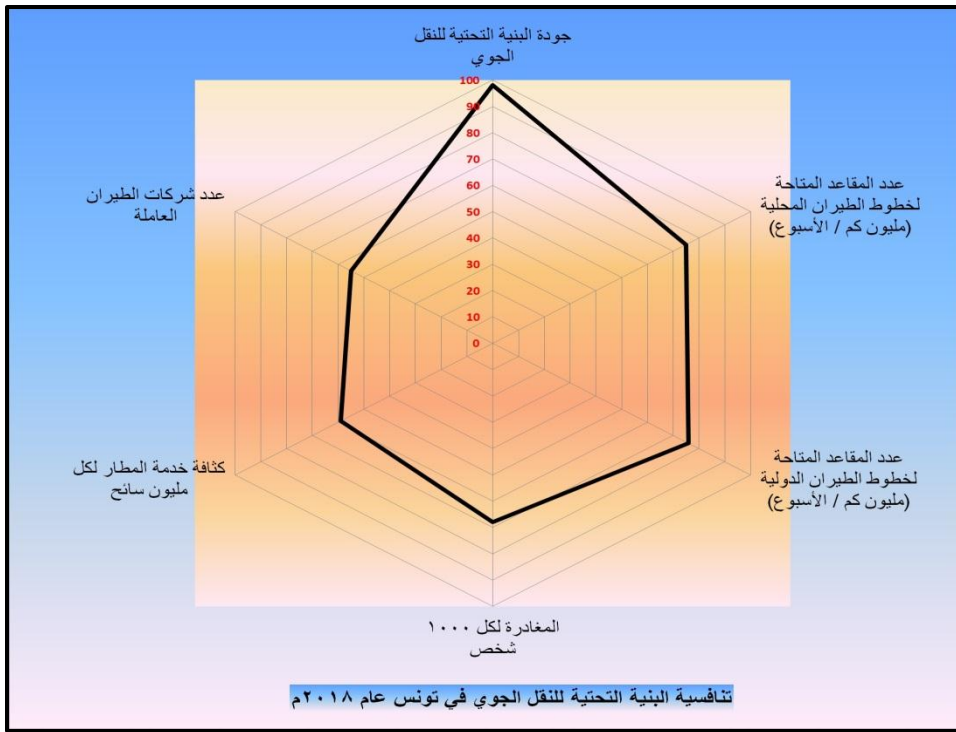
٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		٢٠١٥		الأعوام
الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب/القيمة
٨٤	٢,٢	٨٥	٢,٣	٨٠	٢,٤	٧٧	٢,٥٣	البنية التحتية للنقل الجوي
٩٨	٣,٩	٩٧	٣,٩	٨٧	٣,٩	٧٧	٤,٢	جودة البنية التحتية للنقل الجوي
٧٥	١,٦	٧٦	١,٦	٧٣	١,٥	٧١	١,٩	عدد المقاعد المتاحة لخطوط الطيران المحلية (مليون كم / الأسبوع)
٧٦	١٥٠,٣	٧٥	١٢٣	٦٣	٢٠١,٩	٦٤	١٨٤,٣	عدد المقاعد المتاحة لخطوط الطيران الدولية (مليون كم / الأسبوع)
٦٨	٣,١	٦٩	٣,٢	٦٦	٣,٧	٦٥	٣,٩	المغادرة لكل ١٠٠٠ شخص
٥٩	١,٣	٦٠	١,١	٦١	١,٢	٦٢	١,٢	كثافة خدمة المطار لكل مليون سائح (*)
٥٥	٤٨	٥٤	٤٦	٥٠	٤٣	٤٧	٤٥	عدد شركات الطيران العاملة

World economic forum(A), 2015, P. 329, 2016, P. 327, 2017, P. 325, 2018, P. 329.

يتضح أن هناك تراجع لترتيب تونس في المؤشرات الثانوية للبنية التحتية للنقل الجوي خلال الفترة الواردة بجدول (٥) وذلك من مرتبة بلغت ٧٧ عالمياً عام ٢٠١٥م حتى ٩٨ عالمياً عام ٢٠١٨م في جودة البنية التحتية للنقل الجوي

(*) يجب الإشارة إلى أن معيار "كثافة المطار لكل مليون من سكان المناطق الحضرية" كان بذلك المسمى حتى عام ٢٠١٥م، وتغير المعيار إلى "كثافة المطار لكل مليون من السياح".

وكذلك الحال بالنسبة لمؤشرات عدد المقاعد بخطوط الطيران الدولية والمحلية لكل مليون كم/الأسبوع، وكذلك حركة السياحة المغادرة لكل ١٠٠٠ شخص وعدد شركات الطيران العاملة، إلا أن الدولة حققت تقدماً من عام لآخر في مؤشر كثافة المطارات لكل مليون سائح حيث كانت الدولة في الترتيب ٦٢ عالمياً عام ٢٠١٥م ثم أصبحت ال ٥٩ عام ٢٠١٨م.



المصدر: بتصريف عن جدول (٥).

شكل (٦) مرتبة تونس العالمية في تنافسية البنية التحتية للنقل الجوي في تونس عام

٢٠١٨م

ب- تنافسية البنية التحتية الأرضية والموانئ في تونس

تتمثل تنافسية البنية التحتية الأرضية في توفير وسائل فعالة للوصول إلى المراكز التجارية ومناطق الجذب السياحي ويُعتبر ذلك أمراً حيوياً للقطاع

السياحي. وهذا يتطلب شبكة واسعة من الطرق والسكك الحديدية، والبنى التحتية المتطورة للموانئ، التي تلبي متطلبات المعايير الدولية من حيث الراحة، والأمن والجودة(*) والكفاءة، ويتمثل المعيار الثانوي حول البنية التحتية الأرضية والموانئ في مجموعة من المتغيرات الثانوية، كما هو مبين بجدول (٦)، حيث يُلاحظ أن هناك تذبذباً في ترتيب تونس في متغيرات مؤشر تنافسية البنية التحتية للنقل البري والبحري، فقد بلغت تونس المرتبة ٩٣ عالمياً في متغير البنية التحتية الأرضية والموانئ عام ٢٠١٨م،(*) وحققت الدولة المرتبة ٨٤ و ١١٠ في جودة وكثافة الطرق على الترتيب، والمرتبة ٦٧ في جودة السكك الحديدية، أما في كثافتها فقد وصلت تونس للمرتبة ٣٣ عالمياً؛ ويرجع ذلك لصغر مساحة الدولة ووجود شبكة من السكك الحديدية تقترب من ١٨٠٠ كم، إلا أن تونس حققت ترتيب متأخر في جودة البنية التحتية للموانئ بلغ ١٠١ عام ٢٠١٨م

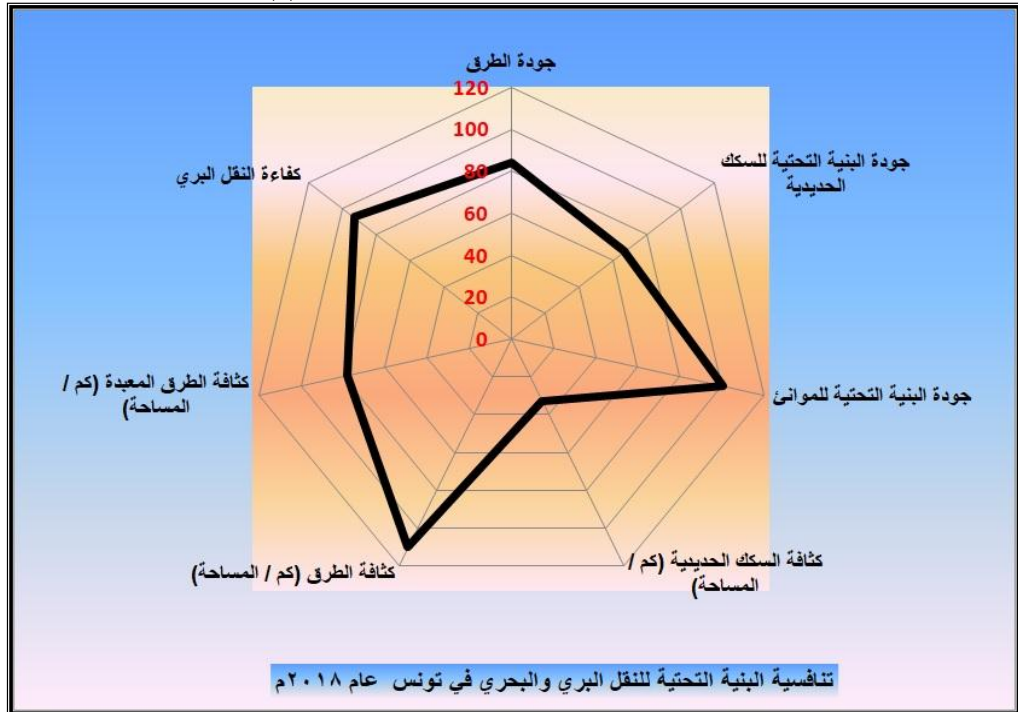
* يقصد بجودة الطرق كل ما يرتبط بالنواحي الهندسية للطرق من حيث صحة الإنشاء والمواد المستخدمة في الإنشاء والميول والزوايا والمطبات الصناعية ودرجة الرصف ونوعها، ويقصد بكفاءة الطرق مدى مساهمة الطرق في ربط الإقليم المدروس وسهولة الوصول إلى مناطق الإنتاج والعمل والسكن ويتأتى ذلك من خلال مدى توافر الخدمات على شبكة الطرق أو الطريق المدروس (ميخائيل، ٢٠٠٠م، ص. ٣٦٢).

* توقف الاعتماد على متغير جودة شبكة النقل البري بداية من عام ٢٠١٧م وحل محله متغير كفاءة النقل البري.

جدول (٦) تنافسية البنية التحتية للنقل البري والبحري في تونس خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٨م

٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		٢٠١٥		الأعوام
الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب/القيمة
٩٣	٣,١	٩٥	٢,٧	٩٤	٢,٩	٩٤	٣,٠٢	البنية التحتية الأرضية والموانئ
٨٤	٣,٧	٨٦	٣,٥	٨٩	٣,٥	٨٣	٣,٧	جودة الطرق
٦٧	٢,٨	٦١	٢,٨	٥٧	٣,٠	٤٧	٣,٣	جودة البنية التحتية للسكك الحديدية
١٠١	٣,٣	٩٨	٣,٣	٩٢	٣,٦	٨٣	٣,٩	جودة البنية التحتية للموانئ
-	-	-	-	١٠٦	٣,٥	١٠٧	٣,٧	جودة شبكة النقل البري
٣٣	٢,٤	٣٤	٢,٣	٤٠	١,٩	٤٨	١,٣	كثافة السكك الحديدية كم/المساحة
١١٠	-	١١١	-	١١١	-	١١٠	-	كثافة الطرق (كم / المساحة)
٧٨	-	٧٩	-	٧٧	-	٧٧	-	كثافة الطرق المعبدة (كم/المساحة)
٩٣	٣,٢	٩٧	٢,٩	-	-	-	-	كفاءة النقل البري

World economic forum(A), 2015, P. 329, 2016, P. 327, 2017, P. 325, 2018, P. 329.



المصدر: بتصرف عن جدول (٦).

شكل (٧) مرتبة تونس العالمية في تنافسية البنية التحتية للنقل البري والبحري عام ٢٠١٨م

ج- تنافسية البنية التحتية للخدمات السياحية في تونس

يقيس هذا المؤشر مستوى البنية التحتية للخدمات السياحية، مستنداً على مجموعة من المتغيرات القياسية تتمثل في: عدد مراكز الإيواء السياحي وعدد غرف الفنادق، واستبيان للسائح بتمديد الزيارة (**)، ومدى إمكانية الوصول إلى الخدمات من خلال وجود شركات لتأجير السيارات ووجود خدمات مصرفية وأجهزة الصراف الآلي ATM، وما يوفره القطاع الحكومي والخاص من مرافق الضيافة المتمثلة في المطاعم والفنادق والمحلات التجارية والمرافق الترفيهية لخدمة السكان المحليين والسياح، ويساعد تطوير بنية الخدمات السياحية على تغيير الوجهة للرحلات السياحية؛ وذلك لتلبية متطلبات الزوار، ومع زيادة العائد من بنية الخدمات السياحية تزداد استدامتها، ومن ثمَّ يزيد ذلك من كفاءة تلك الخدمات (Mandic & Mrnjavac, 2018, PP. 5, 6). ويشير جدول (٧) إلى تلك المتغيرات.

(**) توقف الاعتماد على متغير " يوصى بتمديد الرحلات" عام ٢٠١٦م، وحل محله متغير "جودة البنية التحتية لقطاع السياحة" عام ٢٠١٧م.

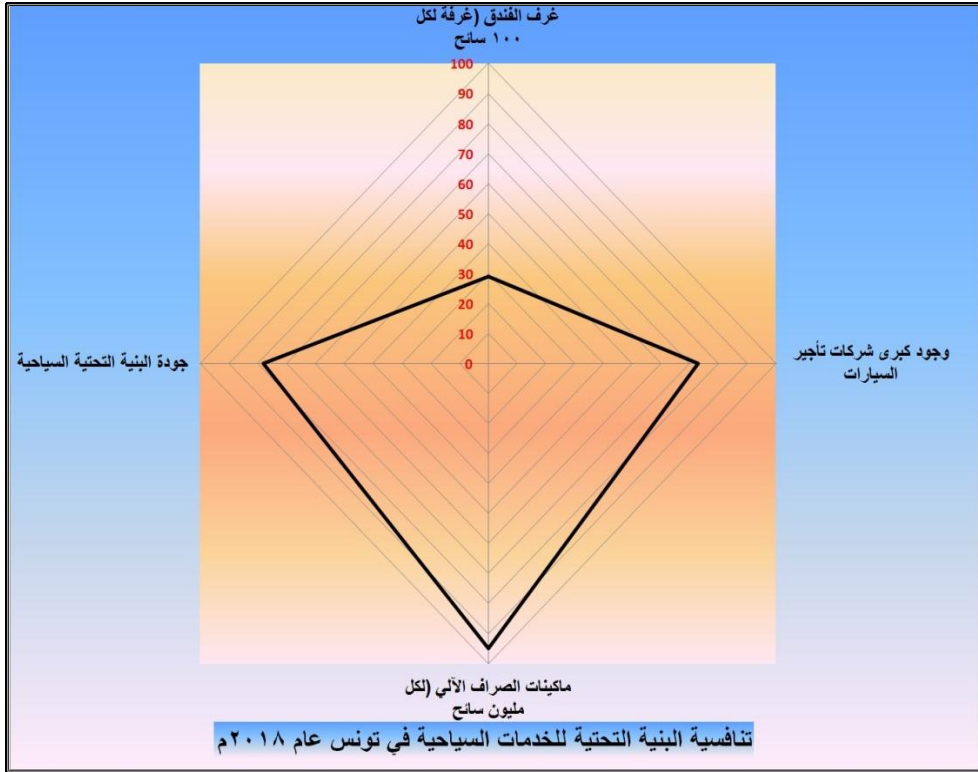
جدول (٧) تنافسية البنية التحتية للخدمات السياحية في تونس خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠١٨م

٢٠١٨		٢٠١٧		٢٠١٦		٢٠١٥		الأعوام
الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب	القيمة	الترتيب/القيمة
٦٨	٤,٢	٦٩	٤,١	٦٤	٤,٣	٦١	٤,٥٤	البنية التحتية للخدمات السياحية
٢٩	١,٢	٣٠	١,١	٢٨	١,١	٢٨	١,١	غرف الفندق (غرفة لكل ١٠٠ سائح)
-	-	-	-	٣٩	٥,٨	٤٠	٥,٧	يوصى بتمديد الرحلات
٧٣	٤,٨	٧٢	٤,٩	٦٥	٥,١	٥٩	٥	وجود كبرى شركات تأجير السيارات
٩٥	٢٨٠,٢	٩٧	٢٨٣,٣	٩٤	٢٧٩,٥	٩٢	٢٧٠,٨	ماكينات الصراف الآلي (ATM) (لكل مليون سائح)
٧٨	٤,٧	٨٠	٤,٥	-	-	-	-	جودة البنية التحتية السياحية

World economic forum(A), 2015, P. 329, 2017, P. 325, 2016, P. 327, 2017, P. 325, 2018, P. 329.

هناك تذبذب في ترتيب تونس العالمي لبنية الخدمات السياحية من عام لأخر خلال الفترة ٢٠١٥م - ٢٠١٨م، كما هو وارد في جدول (٧)؛ حيث احتلت الدولة المرتبة ٢٩ عالمياً عام ٢٠١٨م في توفير غرف الفنادق (غرفة لكل ١٠٠ سائح) في حين كانت في المرتبة ٢٨، والمرتبة ٣٠ عامي ٢٠١٥م و٢٠١٧م على الترتيب، وحققت المرتبة ٩٥ في امتلاك ماكينات الصراف الآلي لكل مليون سائح عام ٢٠١٨م في حين كانت في المركز ٩٢ عام ٢٠١٥م، و٧٨ في جودة البنية التحتية السياحية، إلا إنها تأخرت مركزاً في وجود كبرى

شركات تأجير السيارات حيث احتلت المرتبة ٧٣ عالمياً في ذلك المؤشر عام ٢٠١٨م، كما هو موضح بشكل (٨).



المصدر: بتصريف عن جدول (٧).

شكل (٨) مرتبة تونس العالمية في تنافسية البنية التحتية للخدمات السياحية عام ٢٠١٨م

ثالثاً: الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل الجوي في الأقاليم التونسية

تُعتبر العلاقة بين النقل الجوي والسياحة هي علاقة اتصال وتفاعل، فهناك علاقات متبادلة بين عدد الزوار ونوعيتهم وأنواع الطائرات القادمة بها وكذلك بينهم وبين المطارات وبنيتها التحتية ومستويات الأسعار للخدمات المقدمة، فتساهم كفاءة البنية التحتية للنقل الجوي في جذب حركة السياحة حيث تمثل

محفزات لحركة النقل الجوي للموانئ الجوية صاحبة البنية الأفضل (أبو النصر، ٢٠١٤م، ص. ٢٥٣)، ويترتب أيضاً على تلك الموانئ الجوية - ولكن بطريقة غير مباشرة- نوعية الزوار حسب الغرض من السياحة وما يحتويه إقليم المطار .

ويوجد في تونس ٢٩ مطار دولي ومحلي (*)، من بينها سبع مطارات دولية أهمها مطارات تونس وقرطاج وجربة وجرجيس الدولي (Lucy, 2019, P. 17).

ومن خلال حساب دليل الانتشار (*) للبنية التحتية للنقل الجوي بتونس، (بتصرف عن ملحق ٢)، يتبين انتشار المطارات في خمسة أقاليم بنسبة انتشار بلغت ٧١,٤%، وعلى مستوى تركيز الخدمة بالأقاليم التونسية يتضح أن إقليم الوسط الشرقي هو الأعلى في امتلاك المطارات وذلك بنسبة ٤٢,٩%؛ ويرجع ذلك لامتلاك الإقليم لمطارات تخدم حركة السياحة في ثلاث ولايات وهي صفاقس والمنستير وسوسة، في حين يبلغ دليل الانتشار في باقي الأقاليم التي تمتلك مطارات نحو ١٤,٣%. ويشير جدول (٨) وشكل (٩) إلى الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل الجوي في الأقاليم التونسية.

(*) تم الانتهاء عام ٢٠١٨م من مطار النفيضة، ومطار الحمامات ومطار شمال سوسة في النفيضة الذي يخدم بشكل رئيسي منتجات الحمامات والقنطاوي والمدن الداخلية مثل القيروان (Lucy, 2019, P. 17).

(*) يُعبر دليل الانتشار عن التوزيع النسبي للظاهرة في وحدات ادارية بالدولة وذلك من خلال المعادلة التالية:

$$\text{دليل الانتشار} = \frac{\text{الوحدة الإدارية الموجود بها الخدمة}}{\text{جملة الوحدات الإدارية}} \times 100$$

تتراوح القيمة بين صفر و ١٠٠ وانخفاض الدليل يعني تركيز الظاهرة، وزيادتها تعني زيادة الانتشار (كامل، ٢٠١٧م، ص. ٩٠).

جدول (٨) خدمة الموانئ الجوية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

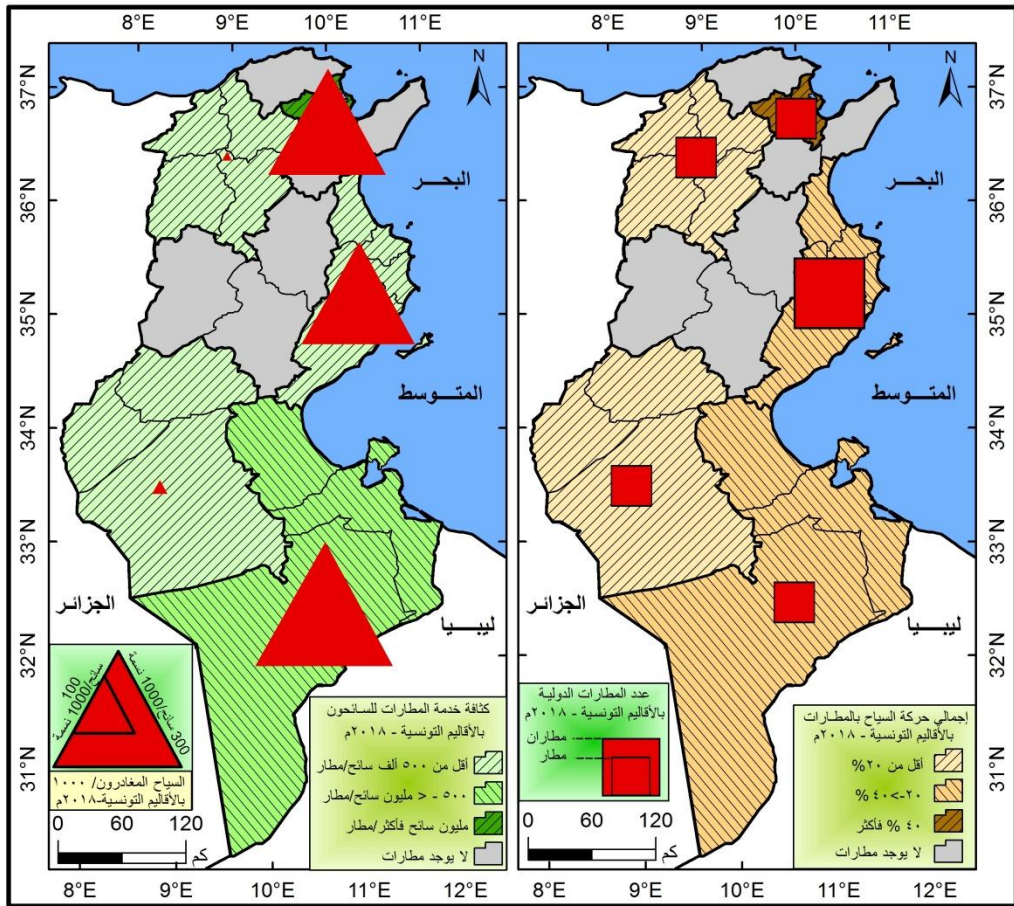
الإجمالي	الجنوب الغربي	الجنوب الشرقي	الوسط الشرقي	الشمال الغربي	إقليم تونس	الإقليم
٧	١	١	٣	١	١	عدد المطارات الدولية
%١٠٠	١٤,٣	١٤,٣	٤٢,٨	١٤,٣	١٤,٣	عدد المطارات بالإقليم (%) من مطارات الدولة
١٩٦٦٥٠٠	٢١٠٠	٣٩٤٧٠٠	٧٠٣٤٠٠	٥٤٠٠	٨٦٠٩٠٠	أعداد السياح الوافدون
%١٠٠	٠,١	٢٠,١	٣٥,٨	٠,٣	٤٣,٧	السياح الوافدون (%)
١٨٨٣٧٠٠	٣٢٠٠	٣٩٦٠٠٠	٧٠٥٦٠٠	١٧٠٠	٧٧٧٢٠٠	أعداد السياح المغادرون
%١٠٠	٠,٢	٢١,٠	٣٧,٥	٠,١	٤١,٢	السياح المغادرون (%)
٣٨٥٠٢٠٠	٥٣٠٠	٧٩٠٧٠٠	١٤٠٩٠٠٠	٧١٠٠	١٦٣٨١٠٠	إجمالي حركة السياح
%١٠٠	٠,١	٢٠,٥	٣٦,٦	٠,٢	٤٢,٦	إجمالي حركة السياح (%)
٥٥٠٠٢٩	٥٣٠٠	٧٩٠٧٠٠	٤٦٩٦٦٧	٧١٠٠	١٦٣٨١٠٠	كثافة الخدمة للسائحين (سائح/مطار)
٢٢٢٢٦,٧	٣٦٣١٨,٥	٥٤٥٨٤,٣	٤٥٤٣,٠	١٦٦٧١,٦	٢٥٧٩,٨	كثافة الخدمة للمساحة (مطار / كم ^٢)
١٦٣	٥	٣٧٦	٢٥٦	١	٢٧٦	السياح المغادرون لكل ١٠٠٠ نسمة من السكان
٥	٠	٠	١	٠	٤	عدد شركات الطيران
%١٠٠	٠	٠	٢٠	٠	٨٠	عدد شركات الطيران (%)

المصدر: من عمل الباحث بتصريف عن: (١) دليل السائح، ٢٠١٩م، ص.٦٥. (٢): (ملحق ٢)، و(جدول

٦). (٣) Lucy, 2019, P.29 (٤) Mandic& Mrnjavac, 2018, 13

تتركز المطارات في خمسة أقاليم بدولة تونس، كما هو موضح من قراءة وتحليل جدول (٨)، وشكل (٩)، هي أقاليم: تونس والشمال الغربي والوسط الشرقي والجنوب الشرقي والجنوب الغربي، ولا يوجد مطارات في إقليم: الشمال الشرقي والوسط الغربي، وإقليم الوسط الشرقي هو الأكثر امتلاكاً للمطارات بنسبة تقترب من ٤٣%؛ وذلك لوجود مطارات صفاقس والمنستير والنفيضة، مما منح

ذلك الإقليم الترتيب الثاني في استقبال الوفود السياحية بنحو ٣٦%، ومغادرة السياح بنسبة ٣٧,٥%، في حين جاء إقليم تونس في الترتيب الأول في إجمالي حركة السياحة بنسبة ٤٢,٦%؛ لمساهمة في استقبال السياح وإرسالهم بنسبة ٤٤%، و ٤١% على الترتيب، كما أن هناك تقارب للوزن النسبي لحركة السياحة الوافدة والمغادرة بتونس في أقاليم تونس والشمال الغربي والجنوب الشرقي بأكثر من ٢٠%، وأقل الأقاليم في حركة السياحة هو إقليم الجنوب الغربي.



المصدر: اعتماداً على بيانات جدول (٨).

شكل (٩) خدمة الموانئ الجوية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

كما تمتلك الدولة خمس شركات طيران، مقار أربعة منهم في تونس، وهي شركات: الخطوط التونسية، والخطوط الجوية كارتاجو، ونوفيلر، والخطوط التونسية والخامسة في سوسة (Lucy, 2019, P. 17).

رابعاً: الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل البحري في الأقاليم التونسية

توجد الموانئ البحرية بتونس في أربعة أقاليم فقط وهم أقاليم: تونس والشمال الشرقي والوسط الشرقي والجنوب الشرقي، وهناك ثلاثة أقاليم وهي: الشمال الغربي والوسط الغربي والجنوب الغربي لا يوجد بهم موانئ بحرية لأنها أقاليم لا تطل على ساحل البحر المتوسط.

وتتركز الموانئ البحرية في أربعة أقاليم تونسية وذلك بنسبة انتشار بنسبة ٥٧,١% من إجمالي عدد أقاليم الدولة (بتصرف عن ملحق ٣)، وعلى مستوى الموانئ، فيتساوى دليل انتشارها بنسبة ٢٨,٦% في ثلاثة أقاليم، هي: إقليم تونس لوجود مينائي حلق الوادي ورادس بولاية تونس، وإقليم الشمال الشرقي لوجود مينائي بنزرت وسوسة في نفس الولايتين، وإقليم الجنوب الشرقي لوجود مينائي قابس بولاية قابس وجرجيس بولاية مدنين.

ويشير جدول (٩) إلى الميزة النسبية لخدمات الموانئ البحرية لقطاع السياحة على مستوى الأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م.

جدول (٩) خدمة الموانئ البحرية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

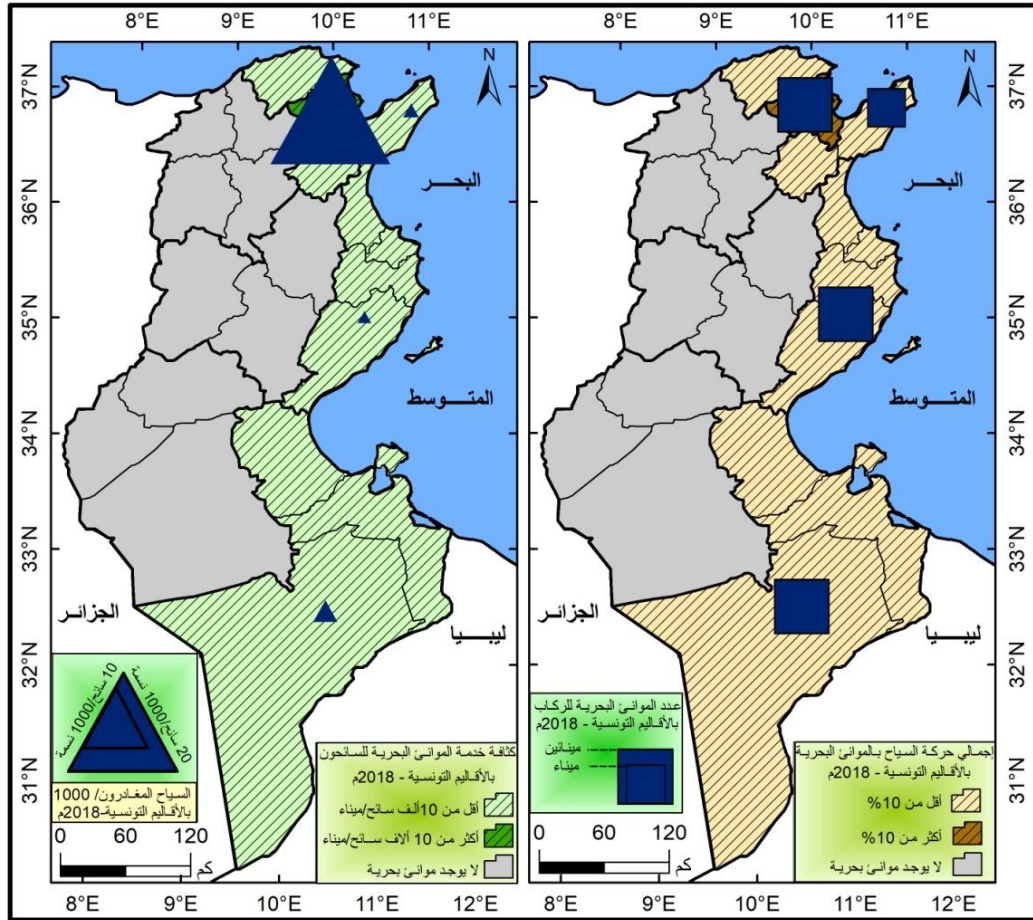
الإجمالي	الجنوب الشرقي	الوسط الشرقي	الشمال الشرقي	إقليم تونس	الإقليم
٧	٢	٢	١	٢	عدد الموانئ البحرية
%١٠٠	٢٨,٦	٢٨,٦	١٤,٢	٢٨,٦	الموانئ (%) من موانئ الدولة
٧٤٦٠٠	٩٠٠	٨٠٠	٨٠٠	٧٢١٠٠	أعداد السياح الوافدون
%١٠٠	١,٢	١,١	١,١	٩٦,٦	السياح الوافدون (%)
٦٥٣٠٠	٩٠٠	٨٠٠	٧٠٠	٦٢٩٠٠	أعداد السياح المغادرون
%١٠٠	١,٤	١,٢	١,١	٩٦,٣	السياح المغادرون (%)
١٣٩٩٠٠	١٨٠٠	١٦٠٠	١٥٠٠	١٣٥٠٠٠	إجمالي حركة السياح
%١٠٠	١,٣	١,١	١,١	٩٦,٥	إجمالي حركة السياح (%)
١٩٩٨٦	٩٠٠	٨٠٠	١٥٠٠	٦٧٥٠٠	كثافة الخدمة للسائحين (سائح/ميناء)
٢٢٢٢٦,٧	٢٧٢٩٢,٢	٦٨١٤,٦	٩٤٥٢,٣	١٢٨٩,٩	كثافة الخدمة للمساحة (ميناء / كم ^٢)
٦	٠,٩	٠,٣	٠,٤	٢٢,٣	السياح المغادرون لكل ١٠٠٠ نسمة

المصدر: بتصرف عن: (١) دليل السائح، ٢٠١٩ م، ص. ٦٨. (٢): (ملحق ٣)، و(جدول ٦).

Mandic&Mrnjavac, 2018, 16(٤) Lucy, 2019, P.35(٣)

يتضح أن هناك ميزة نسبية لحركة السياحة الوافدة والمغادرة عبر الموانئ البحرية بإقليم تونس عن الأقاليم الأخرى كما هو موضح من قراءة ملحق (٣)، و(٩)، و(١٠)؛ وذلك لامتلاكه نحو ٩٦,٥% من تلك الحركة، في حين أن أقاليم الشمال الشرقي والوسط الشرقي والجنوب الشرقي مجتمعة تمتلك ٣,٥% فقط؛ وذلك لوجود مينائي حلق الوادي ورادس بإقليم تونس وما لهما من دور كبير في استقبال نحو ١٣٥ ألف سائح عام ٢٠١٨ م، وهما الأكثر أهمية من موانئ بنزرت وسوسة وصفاقس وقابس وجرجيس التابعين للأقاليم الأخرى،

وقد أدى ذلك لارتفاع كثافة خدمة موانئ إقليم تونس بنحو ٦٧,٥٠٠ سائح/ميناء، في حين لم تتجاوز ١٥٠٠ سائح/ميناء بإقليم الشمال الشرقي و٨٠٠ و٩٠٠ سائح/ميناء بإقليمي الوسط الشرقي والجنوب الشرقي على الترتيب.



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (٩).

شكل (١٠) خدمة الموانئ البحرية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

خامساً: الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل البري في الأقاليم التونسية

تتركز البنية التحتية لشبكات النقل البري التي تمثلت في السكك الحديدية والطرق المرصوفة على السواحل التونسية من بنزرت إلى جرجيس، ومن ثمّ تتصل تلك الشبكة بالموانئ البحرية بالدولة (الحديدي، ١٩٩٦م، ص. ٥٥)، وتتميز البنية التحتية للنقل البري بتونس بمستوى متوسط (سفاري، ٢٠١٧م، ص. ٢٢٧). ويتم دراسة الميزة النسبية للبنية التحتية للنقل البري بالأقاليم التونسية في الآتي:

١- الميزة النسبية للمعابر الحدودية بالأقاليم التونسية

توجد المعابر البرية في أربعة أقاليم فقط بالدولة التونسية، كما هو مبين بجدول (١٠) وهي الأقاليم الحدودية مع الجزائر من ناحية الغرب ومع ليبيا من ناحية الشرق، وهناك ثلاثة أقاليم وهي: إقليم تونس، والشمال الشرقي، والوسط الشرقي لا يوجد بهم معابر برية لأنها أقاليم تعتمد على الموانئ البحرية لكونها تطل على ساحل البحر المتوسط، ويمتلك إقليم الشمال الغربي أربعة معابر حدودية وهي طبرقة وبيوش في ولاية جندوبة، وساقية سيدي يوسف وغار الدماء بولاية الكاف (ملحق ٤)، ممثلاً ذلك نسبة انتشار قدرها ٥٠%.

يتبين من قراءة وتحليل جدول (١٠) وشكل (١١) امتلاك إقليم الشمال الغربي لميزة نسبية في حركة السياحة عبر المعابر الحدودية وذلك بأكثر من ٣٨%، يليه إقليم الوسط الغربي بما يقترب من ٢٩%، ومع انضمام إقليم الجنوب الغربي بنسبة ١٢%، تمثل الأقاليم الثلاث نحو ٧٩% من إجمالي حركة السياحة التي تمثل نحو ٣,٧ مليون نسمة مما يزيد من كثافة الخدمة التي تقدمها تلك المعابر بنحو ٤٤٣ ألف سائح على كل معبر في إقليم الشمال الغربي ونحو

٦٦٤ ألف سائح على كل معبر في الوسط الغربي؛ ويرجع ذلك لامتلاك أقاليم الغرب التونسي المجاورة للجزائر ٧ معابر حدودية، فضلاً عن دخول السائحون عبر تلك المعابر بدون تأشيرات مما يسهل ويزيد من الحركة عكس الحال بالنسبة للمعابر الشرقية بين تونس وليبيا لما يحتاج الأمر للكثير من الترتيبات الأمنية وخاصة بعد الثورة الليبية (سفاري، ٢٠١٧م، ص. ٢٢٠).

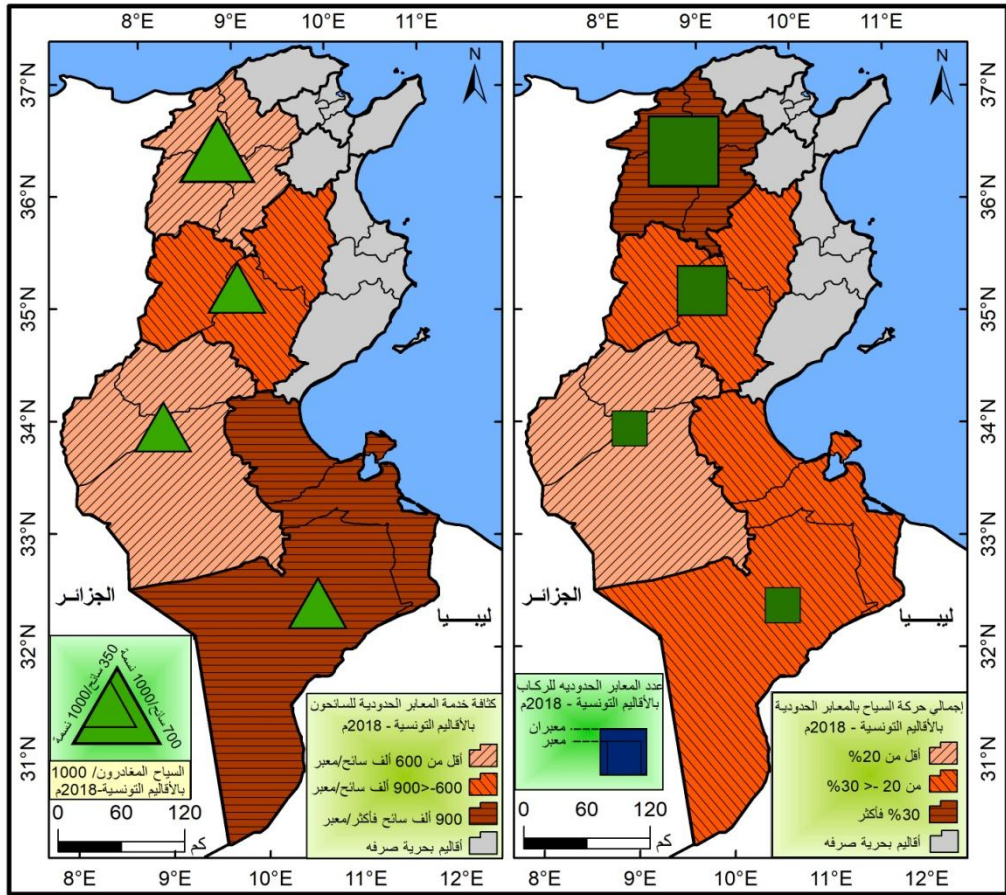
جدول (١٠) خدمة المعابر البرية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

الإجمالي	الجنوب الغربي	الجنوب الشرقي	الوسط الغربي	الشمال الغربي	الإقليم
٨	١	١	٢	٤	عدد المعابر الحدودية
%١٠٠	١٢,٥	١٢,٥	٢٥,٠	٥٠,٠	المعابر الحدودية بالأقاليم (% من معابر الدولة)
٢٤٩٠٣٠٠	٢٩٧٧٠٠	٥١٩٩٠٠	٧١٧٠٠٠	٩٥٥٧٠٠	أعداد السياح الوافدون
%١٠٠	١١,٩	٢٠,٩	٢٨,٨	٣٨,٤	السياح الوافدون (%)
٢١٢٥١٠٠	٢٥١٤٠٠	٤٤٤٨٠٠	٦١١٩٠٠	٨١٧٠٠٠	السياح المغادرون
%١٠٠	١١,٩	٢٠,٩	٢٨,٨	٣٨,٤	السياح المغادرون (%)
٤٦١٥٤٠٠	٥٤٩١٠٠	٩٦٤٧٠٠	١٣٢٨٩٠٠	١٧٧٢٧٠٠	إجمالي حركة السياح
%١٠٠	١١,٩	٢٠,٩	٢٨,٨	٣٨,٤	إجمالي حركة السياح (%)
٥٧٦٩٢٥	٥٤٩١٠٠	٩٦٤٧٠٠	٦٦٤٤٥٠	٤٤٣١٧٥	كثافة الخدمة للسائحين (سائح/معبر بري)
١٩٤٤٨,٤	٣٦٣١٨,٥	٥٤٥٨٤,٣	١١١٧٥,٦	٤١٦٧,٩	كثافة الخدمة للمساحة (معبر بري / كم ^٢)
١٨٤	٤٠٠	٤٢٢	٤١٠	٦٩٠	السياح المغادرون لكل ١٠٠٠ نسمة

المصدر: من عمل الباحث بتصرف عن: (١) دليل السائح، ٢٠١٩م، ص. ٧١. (٢): (ملحق ٤)، و(جدول

٦). (٣) Lucy, 2019, P.38 (٤) Mandic& Mrnjavac, 2018, 18

كما يتضح من الجدول أن أعلى كثافة خدمة للسائحين توجد في إقليم الجنوب الشرقي والتي تقترب من ٩٦٥ ألف سائح وذلك لوجود معبر واحد على الحدود الشرقية مع تونس، أما في الجانب الغربي فنظراً لتعدد المعابر تنخفض الكثافة بها مقارنة مع الجانب الشرقي وقد سجل إقليم الوسط الغربي أعلى كثافة بين معابر الحدود الغربية، يليه إقليم الجنوب الغربي في حين سجل إقليم الشمال الغربي أدنى كثافة لتعدد المعابر الحدودية به التي بلغت أربعة معابر.



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١٠).

شكل (١١) خدمة المعابر الحدودية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

٢- الميزة النسبية لشبكة الطرق البرية بالأقاليم التونسية

تمتلك تونس شبكات طرق برية(*) تقدر بـ ١٨,٤١٨ كم، تقسم إلى ١٣,٥٤٨ كم من الطرق البرية المرصوفة و ١٧٧٦ كم شبكة سكة حديدية والباقي طرق غير مرصوفة (Lucy, 2019, P. 17).

ويتم التعرف على أي الأقاليم التونسية التي تمتلك ميزة نسبية لشبكات الطرق البرية التي تخدم قطاع السياحة من خلال التعرف على أطوال تلك الطرق سواءً للطرق المرصوفة أو للسكك الحديدية وكذلك دراسة كثافة الشبكة(*) ومعرفة خدمة تلك الشبكة(**) على مستوى السكان والسياح والمساحة، وذلك كما يتضح من البيانات الواردة بجدول (١١).

(*) أهم تلك الطرق الرئيسية السريعة: طريق A1 (تونس العاصمة - صفاقس)، وطريق P1 (تونس العاصمة - ليبيا)، وطريق P7 (تونس العاصمة - الجزائر)، ويتم تشغيل شبكة السكك الحديدية بواسطة SNCFT، ويخدم منطقة تونس شبكة ترام، تسمى مترو ليجر (Lucy, 2019, P. 17).
(**) تعتبر كثافة الشبكة Network density من المقاييس الهامة التي تعكس مدى كفاية الشبكة في الدول أو الأقاليم، وتُعد من أبسط الأساليب الكمية معبراً عنها بأطوال الشبكة بالنسبة لوحدة المساحة، أو عدد السكان، وكلما زادت كثافة شبكة النقل تمتع الإقليم بشبكة جيدة، بينما يعني انخفاض كثافة شبكة النقل، بأن هناك مناطق من الإقليم محرومة من خدمة النقل. يتم معرفة كثافة شبكة الطرق من خلال المعادلات الآتية: (عيد، ٢٠١٣م، ص ٢٢)

إجمالي أطوال الشبكة بالدولة (كم)

$$\text{كثافة الشبكة بالنسبة للمساحة} = \frac{\text{إجمالي أطوال الشبكة بالدولة (كم)}}{\text{مساحة الدولة (كم)}} \times 1000$$

إجمالي أطوال الشبكة بالدولة (كم)

$$\text{كثافة الشبكة بالنسبة للسكان} = \frac{\text{إجمالي أطوال الشبكة بالدولة (كم)}}{\text{عدد سكان الدولة}} \times 100000$$

(**) يتم معرفة حساب خدمة الطرق للوصول إلى عدد الكيلومترات المرصوفة التي تخدم عدد من

السكان أو السياح، وذلك من خلال المعادلة الآتية: (عبد، ١٩٩٤م، ص ٨٩)

طول الطريق (كم)

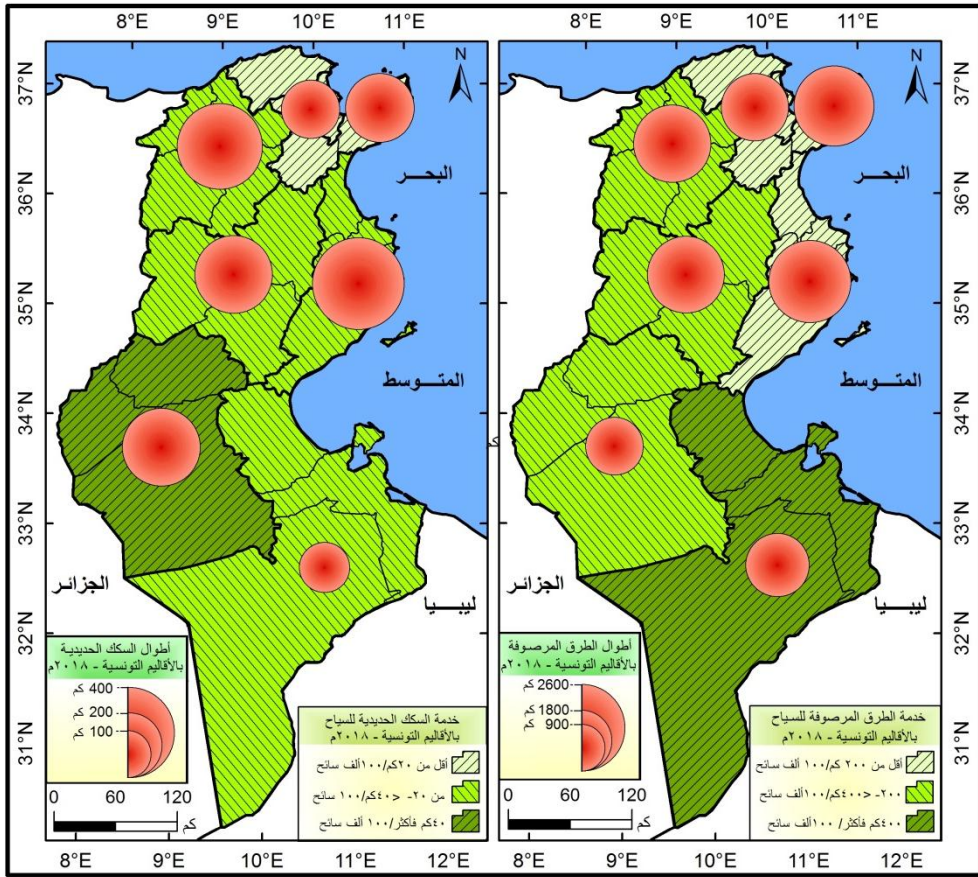
$$\text{خدمه الطرق} = \frac{\text{طول الطريق (كم)}}{\text{عدد السكان المخدومون}}$$

عدد السكان المخدومون

جدول (١١) كثافة وخدمة الطرق البرية في الأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

الإجمالي	الجنوب الغربي	الجنوب الشرقي	الوسط الغربي	الوسط الشرقي	الشمال الغربي	الشمال الشرقي	إقليم تونس	الإقليم
١٣٥٤٨	١٢١٧	١٤٧٣	٢١٦٧	٢٤٧٨	٢١٩٨	٢٣٥٩	١٦٥٦	أطوال شبكة الطرق المرصوفة (كم)
١٠٠	٩,٠	١٠,٩	١٦,٠	١٨,٣	١٦,٢	١٧,٤	١٢,٢	أطوال شبكة الطرق المرصوفة (%)
٨٧,١	٣٣,٥	٢٧,٠	٩٧,٠	١٨١,٨	١٣١,٨	٢٤٩,٦	٦٤١,٩	كثافة الطرق المرصوفة على المساحة (كم/كم ^٢)
١١٧	١٩٣	١٤٠	١٤٥	٩٠	١٨٦	١٤٦	٥٩	خدمة الطرق المرصوفة على السكان (كم/نسمة)
١٦٣	٣٩٦	٤٨٠	٢٩٧	١٩٠	٢٠٩	١٣٩	٥٧	خدمة الطرق المرصوفة (كم / سائح)
١٧٧٦	٢٨٠	١١٧	٢٧٨	٣٨٩	٣٣٧	٢١٨	١٥٧	أطوال السكك الحديدية (كم)
١٠٠	١٥,٧	٦,٦	١٥,٧	٢١,٩	١٩,٠	١٢,٣	٨,٨	أطوال السكك الحديدية (%)
١١,٤	٧,٧	٢,١	١٢,٤	٢٨,٥	٢٠,٢	٢٣,١	٦٠,٩	خدمة السكك الحديدية على المساحة (كم / كم ^٢)
١٥	٤٥	١١	١٩	١٤	٢٨	١٣	٦	خدمة السكك الحديدية (كم/نسمة)
٢١	٩١	٣٨	٣٨	٣٠	٣٢	١٣	٥	خدمة السكك الحديدية (كم / سائح)

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: (١) المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ١٥٨. (٢) جدول (١).
 يتبين من جدول (١١) أن إقليم الوسط الشرقي هو الأكثر في أطوال الطرق المرصوفة بما يقترب من ٢٥٠٠ كم وذلك بأكثر من ١٨% من أطوال الطرق بالأقاليم التونسية، يليه إقليم الشمال الشرقي بأطوال طرق تقترب من ٢٤٦٠ كم وذلك بنسبة أكثر من ١٧%، ويُعد إقليم الجنوب الغربي هو أقل أقاليم الدولة بنحو ١٢١٧ كم أي بنسبة ٩%.



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١١).

شكل (١٢) خدمة الطرق البرية للسياح بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

وتتباين أطوال السكك الحديدية على مستوى الأقاليم التونسية ويأتي إقليم الوسط الشرقي في المرتبة الأولى بأطوال سكك حديدية بلغت ٣٨٩ كم (*) بنسبة ٢٢%، يليه إقليم الشمال الغربي الذي يمتلك نحو ٣٣٧ كم بنسبة ١٩%، ويأتي إقليم الجنوب الشرقي في المرتبة الأخيرة بأطول للسكك الحديدية تبلغ

(*) مقسمة إلى ١٦٤ كم في صفاقس، و١١٧ كم في سوسة، و٨٠ كم في المنستير، و٢٨ كم في المهديّة (الأطلس الخرائطي، ٢٠١٩م، ص. ٣٠).

١٧ كم (***) وذلك بأقل من ٧%، ويتبين مما سبق أنه لا توجد ميزة نسبية في السكك الحديدية؛ حيث تتقارب ثلاثة أقاليم في أطوال الشبكة. وفي نهاية الحديث عن البنية التحتية لقطاع النقل بشتى أنواعه يجب الإشارة إلى أن كل وسيلة من وسائل النقل في تونس لها مجال نفوذ زمني مع حركة السياح تعطي كل وسيلة للنقل أقصى طاقة ممكنة في النقل الجوي، ذروته في سبتمبر وأكتوبر والبري في يوليو وأغسطس، والبحري في نوفمبر، وهذا يترتب عليه تكثيف الجهود في مجال النقل السياحي بصورة عامة وفي تلك الشهور بصورة خاصة حسب كل وسيلة نقل (يوروي، وعيساني، ٢٠١٥م، ص ٧٤).

سادساً: الميزة النسبية للبنية التحتية للخدمات السياحية في الأقاليم التونسية

يتمثل مؤشر البنية التحتية للخدمات السياحية (*) في الطاقة الإيوائية للدولة وخدمات النقل السياحي مثل وكالات تأجير السيارات، بالإضافة إلى مدى توفر

(**) تقسم إلى ٨٣ كم في باجة، و ١١١ كم في الكاف، و ٧٢ كم في جنوبية، و ٧١ كم في سليانة (الأطلس الخرائطي، ٢٠١٩م، ص ٣٢).

(*) تتنوع الخدمات السياحية التي تفيده السائح في المقام الأول، ويمكن رصدها فيما يلي: **خدمة الإقامة والإيواء:** وهي: الفنادق والموتيلات والقرى السياحية والشاليهات والشقق المفروشة المؤجرة للسائح والمخيمات، و**خدمة الإعاشة:** وهي تتمثل فيما يقدم للسائح من مطاعم أو كافيتريات وسبل الإعاشة سواء كانت داخل أماكن الإقامة والإيواء أو في المناطق التي يزورها السائح، و**خدمات النقل:** وتتمثل في جميع وسائل النقل، ولا سيما النقل السياحي تحديداً وكذلك جودة الخدمات المرتبطة بالنقل وتقوم براحة السائحين، وكذلك شركات النقل السياحي العامة والخاصة والشركات السياحية ومكاتب تأجير السيارات، و**خدمة شركات ووكالات السياحة والسفر:** التي تقوم بتقديم خدماتها للسائحين مثل الحجز بالفنادق ووسائل التنقل الداخلية وحجز الرحلات الجوية الدولية والمحلية، وخدمات مكاتب الاستعلامات السياحية سواء داخل الدولة أو خارجها، و**خدمة الاتصالات:** تقدم هذه الخدمة للمكاتب الحكومية والخاصة والفنادق، و**خدمة الترفيه:** تقدمها المراكز السياحية ومختلف وسائل الترفيه السياحي العاملة

الخدمات المالية الالكترونية التي تمثل عامل ضروري يساهم في تنمية السياحة الدولية عن طريق تأمين خدمات السحب الفوري لأموال السياح التي يرغبون في إنفاقها في بلد المقصد (سفاري، ٢٠١٧م، ص. ٢٢٧).

وتم تصنيف البنية التحتية للخدمات السياحية إلى الخدمات السياحية المباشرة والخدمات السياحية غير المباشرة، وذلك على النحو التالي:

١- البنية التحتية للخدمات السياحية المباشرة

تتمثل الخدمات السياحية المباشرة أو الرئيسة في الخدمات التي تلبي احتياجات السائح بصورة دائمة ولا يمكن الاستغناء عنها وتلك الخدمات مثل مراكز الإقامة بكل أنواعها والمزارات السياحية والمناطق التاريخية والاثريّة التي جاء السائح لزيارتها، ويمكن رصد تلك الخدمات في الآتي:

أ- الميزة النسبية للمؤسسات السياحية (مراكز الإيواء السياحي) (*)

تُعد الفنادق (*) على اختلاف تصنيفاتها ودرجاتها بالأقاليم التونسية من أكثر مراكز الإيواء جذباً للسياح لما يحتويه الكثير منها (وخاصة فنادق الدرجات

في الدولة وتكون متنوعة لتلبية رغبات واحتياجات السائحين المتعددة، والخدمات الثقافية: مثل المسارح، ودور السينما، والاحتفالات، ومنشآت العبادة، والخدمات الخاصة للسياح: مثل محلات تصفيف الشعر، والبنوك ومكاتب الصرافة لتغيير العملة، والخدمات العامة: مثل الاتصالات والمراكز العلاجية ومرافق الأمن وشبكات المياه (حراث، ورمضاني، ٢٠١٨م، ص. ١٤).

(*) يطلق على مراكز الإيواء السياحي، تلك الخدمات السكنية السياحية التي تشمل الفنادق والقرى السياحية والشقق الفندقية المفروشة والشاليهات والاستراحات، وكل ما سبق يساهم في خدمة الوظيفة السياحية الترويجية للمكان (جستنييه، ٢٠٠٧م، ص: ٢٩٥)، وسوف تركز الدراسة على الفنادق والقرى السياحية والشقق الفندقية.

(*) يتباين التوزيع الجغرافي للفنادق فهناك فنادق في قلب المدينة بالقرب من المراكز التجارية والأسواق والمناطق الخدمية، وفنادق على مواقع استراتيجية بالطرق السريعة (تكون قريبة من المناطق الأثرية

العالية) على خدمات ذات صلة بالسياحة والترويج مثل حمامات السباحة والمقاهي والمطاعم وقاعات الاحتفالات والمناسبات ومراكز الرياضة والتخسيس والمحلات التجارية (البازارات) وهذا ما يتيح للسائح قضاء وقت كبير في داخل الفندق، كما يحدد عدد الغرف في كل مركز إيوائي، الطاقة الاستيعابية لكل مركز. وهناك ثلاث فئات لتلك المراكز حسب عدد الغرف ما بين مراكز إيواء كبيرة ومتوسطة وصغيرة، فكلما زاد عدد الغرف، زاد حجم مركز الإيواء ويعكس ذلك عدد الأسرّة بالأقاليم التونسية (جستية، ٢٠٠٧م، ص ص. ٢٩٧، و ٣١٥). ويشير جدول (١٢) وشكل (١٣) إلى مراكز الإيواء السياحي بالأقاليم التونسية. ومنها يتضح أن إقليم الوسط الشرقي لدية ميزة نسبية لامتلاكه نحو ٢٢٨ من مراكز الإيواء السياحي وذلك بنسبة ٢٧%؛ ويرجع ذلك لما يحتويه هذا الاقليم من أقدم الفنادق بالدولة(*)، مما ساعد ذلك مع الوقت على تنميتها، وتعد ولايات قفصه وتوزر وقبلي وجندوبة والكاف والقصرين التابعة لأقاليم الشمال الغربي والوسط الغربي والجنوب الغربي هي الأقل احتواءً على مراكز الإيواء بالدولة؛ لكونها ولايات صحراوية تفتقر إلى التنمية السياحية، على الرغم من توفر الإمكانات السياحية بتلك الولايات (عقون، وآخرون، ٢٠١٩م، ص. ١٧٦).

والمزارات السياحية)، وفنادق ساحلية وذلك من خلال استغلال الدول لشواطئها البحرية، وفنادق المطارات وهي تلك الفنادق الموجودة في محيط المطارات لخدمات الترانزيت، ولخدمات المسافرين في حال تأجيل الرحلات الجوية (جستية، ٢٠٠٧م، ص ص. ٣٢٠، ٣٢١). (*) بُنيت الفنادق في إقليم الوسط الشرقي منذ عام ١٩٥٧م في ولايات سوسة و صفاقس، ومنذ عام ١٩٦٦م في فنادق المنستير (عقون، وآخرون، ٢٠١٩م، ص. ١٧٦).

جدول (١٢) مراكز الإيواء السياحي بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

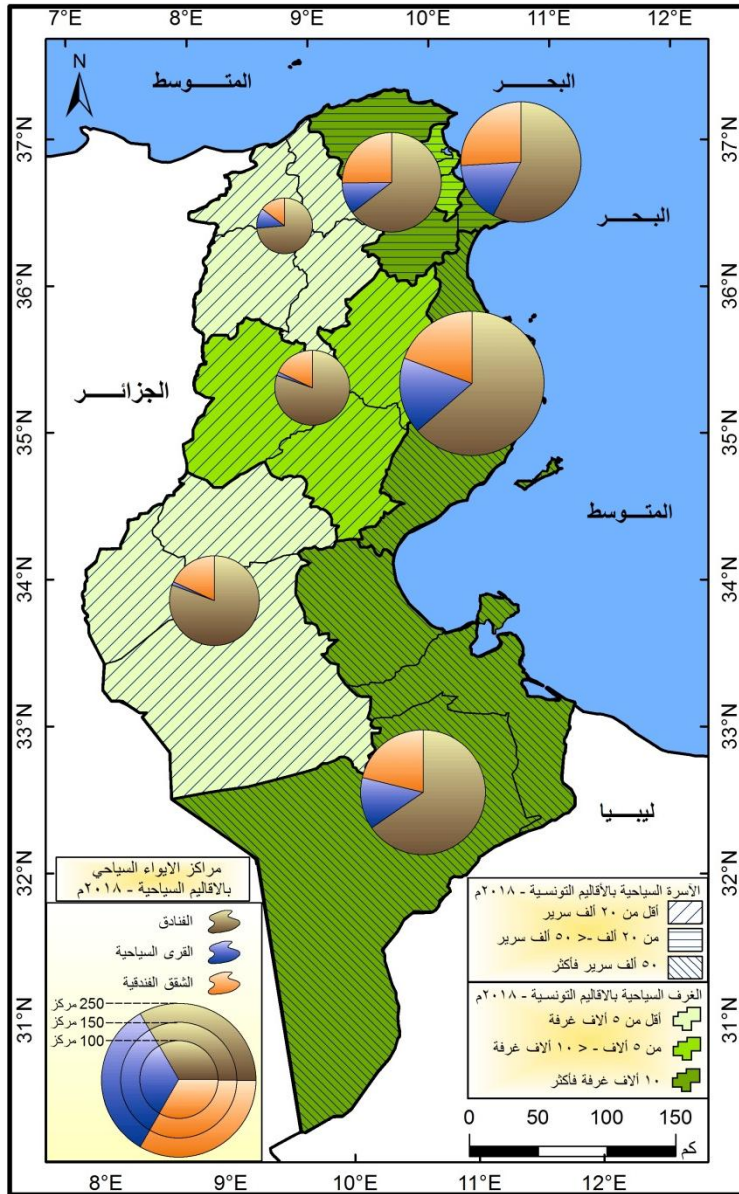
المؤشرات/الإقليم	إقليم تونس	الشمال الغربي	الشمال الشرقي	الوسط الغربي	الوسط الشرقي	الجنوب الغربي	الجنوب الشرقي	الإجمالي
عدد مراكز الإيواء السياحي	١٠٧	١٥٨	٣٤	٢٢٨	٦١	١٧٠	٨٨	٨٤٦
عدد الفنادق(*)	٦٩	٩١	٢٥	١٤٥	٤٩	١١١	٧١	٥٦١
عدد القرى السياحية	١١	٢٦	٤	٣٩	١	٢٣	١	١٠٥
عدد الشقق الفندقية	٢٧	٤١	٥	٤٤	١١	٣٦	١٦	١٨٠
%	١٢,٦	١٨,٧	٤,٠	٢٦,٩	٧,٢	٢٠,١	١٠,٤	١٠٠
عدد الغرف	٦٦٩٧	١٦٠١٤	٢١٧٨	١٨٣٦٦	٥٩٢٧	١٨٦٥٥	٣٧٧٧	٧١٦١٤
%	٩,٤	٢٢,٤	٣,٠	٢٥,٦	٨,٣	٢٦,٠	٥,٣	١٠٠
عدد الأسرة(**)	٢٠٠٩٠	٤٨٠٤٣	٦٥٣٣	٥٥٠٩٨	١٧٧٨٢	٥٥٩٦٦	١١٣٣٢	٢١٤٨٤٤
%	٩,٤	٢٢,٤	٣,٠	٢٥,٦	٨,٣	٢٦,٠	٥,٣	١٠٠

المصدر: بتصريف عن: (١) (ملحق ٥)، (ملحق ٦). (٢) دليل السائح، ٢٠١٩م، ص. ٦٧.

أما من حيث الميزة النسبية لعدد الغرف والأسرة فيتمثل ذلك في إقليم الجنوب الشرقي بنحو ٢٦% يليه إقليم الوسط الشرقي بنحو ٢٥.٦%، وأقل الأقاليم هو الشمال الغربي بعدد ٣٤ مركز وذلك بنسبة ٤% فقط، وكذلك بمقدار ٣% فقط لامتلاكه لعدد الغرف والأسرة.

(*) يمتلك إقليم تونس في تونس وبن عروس العدد الأكبر من الفنادق خمس نجوم وذلك بعدد ١٤ فندق، وتتركز أهم الفنادق الخمس نجوم في عدة ولايات أخرى، فهناك ٨ فنادق في سوسة ومثلهم في القيروان و ٥ فنادق في صفاقس ومثلهم في نابل والمنستير والمهدية و ٧ فنادق في جربة وجرجيس وقابس(عقون، وآخرون، ٢٠١٩م، ص. ١٧٠).

(**) يستأثر إقليم تونس بـ ٦٢٩٣ سرير في الفنادق خمس نجوم، وهناك نحو ٣٩٠٠ سرير في سوسة والقيروان، ونحو ٣٦٠٠ سرير في المنستير وصفاقس والمهدية، وأكثر من ٣٥٠٠ سرير في جربة وجرجيس وقابس، ويحتوي إقليم الشمال الشرقي على نحو ٢٠٦٠ سرير في الفنادق خمس نجوم في نابل وبنزرت(عقون، وآخرون، ٢٠١٩م، ص. ١٧١).



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١٢).

شكل (١٣) مراكز الإيواء السياحي بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

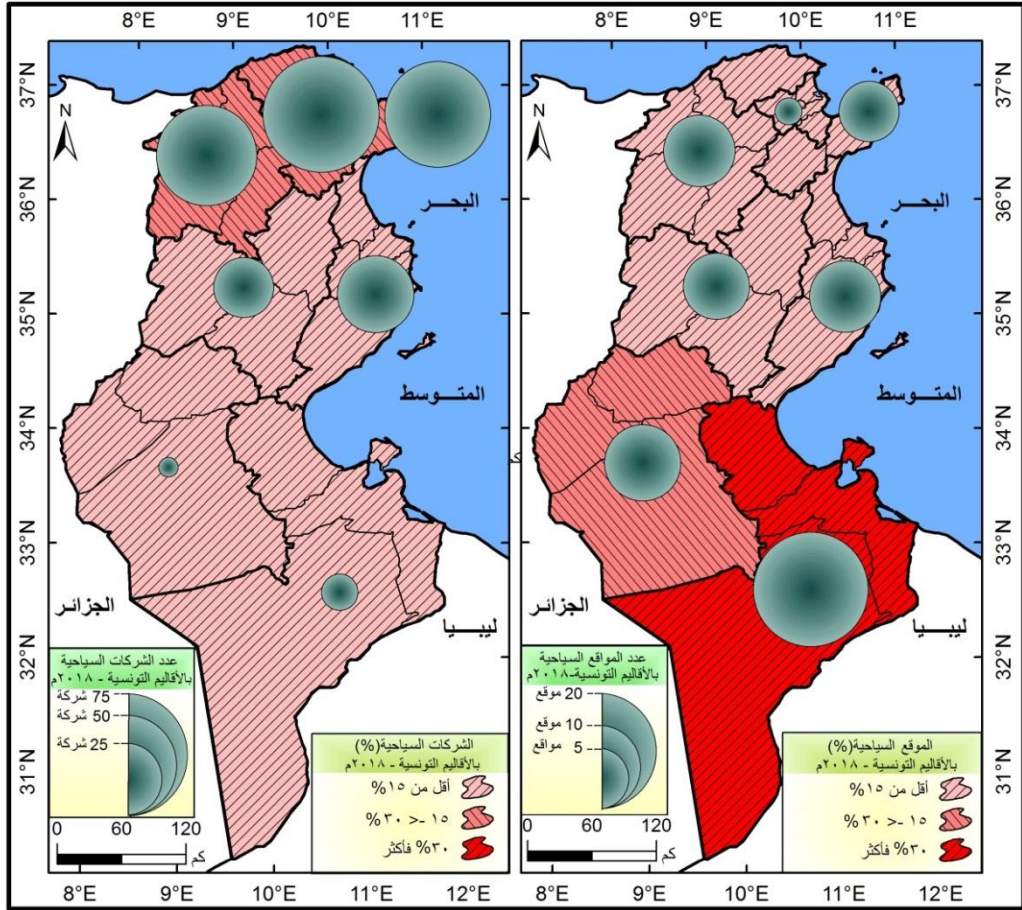
ب - الميزة النسبية للمواقع السياحية وشركات السياحة والسفر

تمتلك الدولة التونسية نحو ٥٢ موقعاً سياحياً، وتتنوع تلك المواقع بين أثرية وتراثية وعلاجية وغيره (شكل ٧)، كما تتوزع الشركات السياحية جغرافياً على أقاليم الدولة، كما هو مبين بجدول (١٣)، وشكل (١٤) ويتضح منها أن هناك ميزة نسبية لإقليم الجنوب الشرقي من حيث امتلاكه للمواقع السياحية وذلك بعدد ١٨ موقع من إجمالي ٥٢ موقع ممثلاً ذلك لنسبه تقترب من ٣٥% إجمالي المواقع السياحية بالدولة، ويأتي إقليم تونس في المرتبة الأخيرة بنسبة أقل من ٢%، إلا أن هذا الإقليم يمتلك ميزه نسبية لعدد الشركات السياحية بنحو ٧٤ شركة أي أكثر من ٣٠% بإجمالي شركات يبلغ ٢٤٥ شركة؛ ويرجع ذلك لوجود تونس العاصمة بهذا الإقليم وما يمتلكه من كافة الخدمات التي تدعم كافة أقاليم الدولة، ويأتي إقليم الجنوب الغربي في المرتبة الأخيرة بعدد شركتان فقط وذلك بنسبة ٢% من شركات السياحة بالدولة.

جدول (١٣) المواقع السياحية وشركات السياحة بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

المؤشرات/الإقليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
عدد المواقع السياحية	١	٥	٧	٧	٦	١٨	٨	٥٢
%	١,٩	٩,٦	١٣,٥	١٣,٥	١١,٥	٣٤,٦	١٥,٤	١٠٠
عدد شركات السياحة	٧٤	٥٩	٥٣	٣١	١٩	٧	٢	٢٤٥
%	٣٠,٢	٢٤,١	٢١,٦	١٢,٧	٧,٨	٢,٩	٠,٨	١٠٠

المصدر: (١) الأطلس الخرائطي، ٢٠١٩م، ص. ٢١، و٧٥، و٨٤: ٨٨. (٢) دليل السائح، ٢٠١٩م، ص. ٨٧. (٣) المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ١٦٢.



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١٣).

شكل (١٤) المواقع السياحية وشركات السياحة بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

٢- البنية التحتية للخدمات السياحية غير المباشرة

أوضحت منظمة التجارة العالمية World Trade Organization أن خدمات النقل والسفر لقطاع السياحة تم اختزالها زمنياً مع التطور التكنولوجي الهائل لاسيما تكنولوجيا المعلومات والتوسع في شبكات الاتصالات التي كسرت حاجز الوقت والمسافة بين بلد المنشأ للسائح ومقصده، كما ساعدت شبكات

الانترنت علي التفاعل مع السياح ومقدم الخدمة، وكذلك الحال ينطبق علي خدمات مصرفية أخرى(أبو النصر، ٢٠١٤م، ص. ٢٣٦)، كما أن وفرة وكثافة أبراج شبكات المحمول يؤدي بدوره إلى وجود خطوط الاتصال وانتشارها وهذا ما يبعث إلى السائحين الاطمئنان علي ذويهم وسهولة التعامل مع الأفراد ببلد المقصد السياحي ومتابعة أعمالهم التجارية(أبو اليزيد، ٢٠١٦م، ص : ١٨).

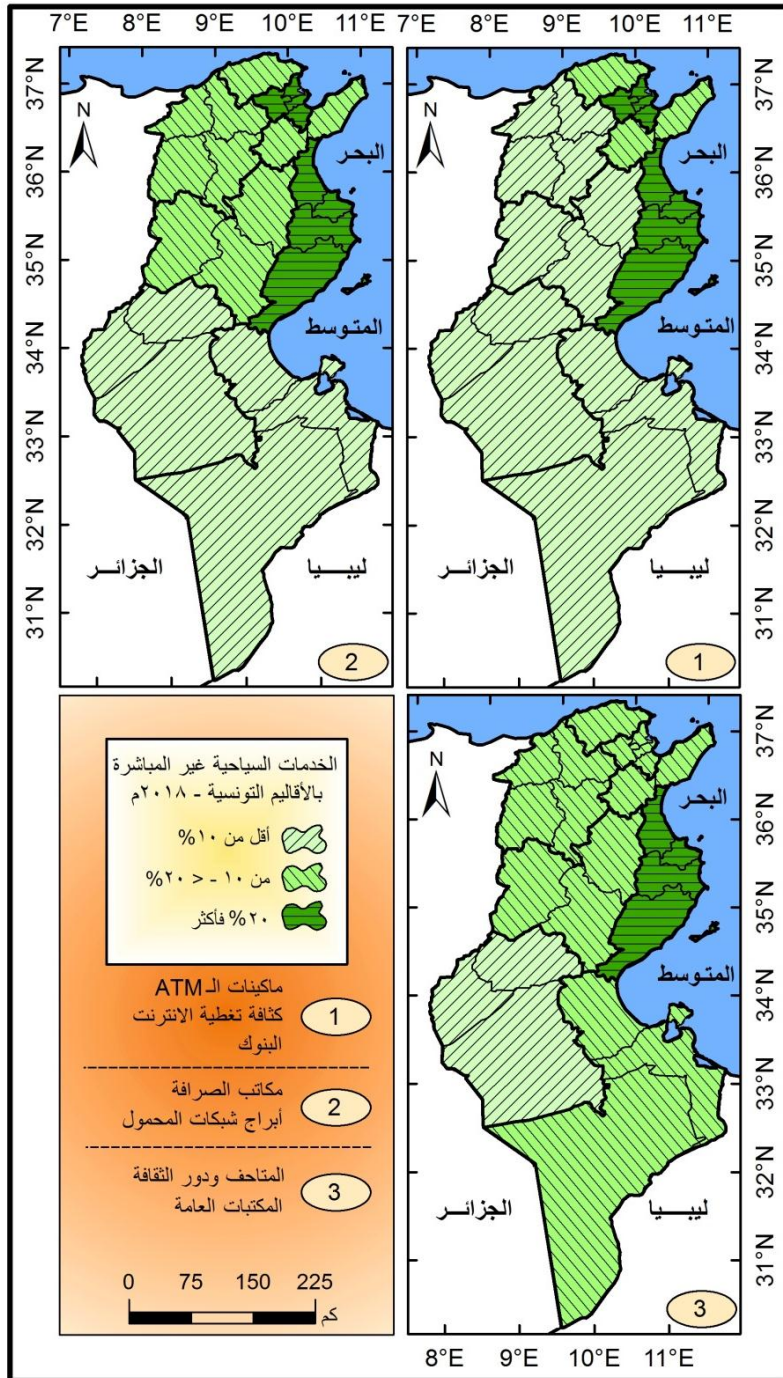
ويتمثل هذا التصنيف الثانوي للتعرف على الميزة النسبية للبنية التحتية للخدمات السياحية غير المباشرة بالأقاليم التونسية ويطلق عليه أيضاً البنية التحتية التقنية للمعلومات والاتصالات، ويتمثل ذلك في خدمات الاتصالات، وتغطية شبكات المحمول، وخدمة الانترنت، ومكاتب الخدمات المصرفية و صرف العملة منها ماكينات الصرف الآلي (ATM)، والخدمات الثقافية، وذلك كما هو موضح بجداول (١٤).

جدول (١٤) الخدمات السياحية غير المباشرة بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

المؤشرات/الإقليم	إقليم تونس	الشمال الغربي	الشمال الشرقي	الوسط الغربي	الوسط الشرقي	الجنوب الغربي	الجنوب الشرقي	الإجمالي
عدد ماكينات الـ ATM	١٠٨٢	٣٣٤	١٤٦	٦٨٠	١٠٩	٢٥٤	٨٨	٢٦٩٣
عدد ماكينات الـ ATM (%)	٤٠,٢	١٢,٤	٥,٤	٢٥,٣	٤,٠	٩,٤	٣,٣	١٠٠
عدد أبراج شبكات المحمول	٦٤	٤٤	٤٥	٦٠	٣١	٢٢	١٧	٢٨٣
عدد أبراج المحمول (%)	٢٢,٦	١٥,٥	١٥,٩	٢١,٢	١١,٠	٧,٨	٦,٠	١٠٠
كثافة تغطية الانترنت للسكان (خط على ١٠٠٠ ساكن) (*)	٤٣٤	١٣٧	٤٧	٢٧٥	٤٨	٧٧	٤٦	١٠٦٤
كثافة تغطية الانترنت (%)	٤٠,٩	١٢,٩	٤,٤	٢٥,٨	٤,٥	٧,٢	٤,٣	١٠٠
عدد مكاتب الصرافة (لتغيير العملة)	٣٨	٢١	١٦	٣٦	١٤	٩	٦	١٤٠
عدد مكاتب الصرافة (%)	٢٧,٢	١٥,٠	١١,٤	٢٥,٧	١٠,٠	٦,٤	٤,٣	١٠٠
عدد البنوك	٧٨٤	٢٤٧	١٠٦	٥٠٨	٨٠	١٤١	٦٠	١٩٢٦
عدد البنوك (%)	٤٠,٧	١٢,٨	٥,٥	٢٦,٤	٤,٢	٧,٣	٣,١	١٠٠
عدد المتاحف ودور الثقافة	٤٣	٢٤	٣٧	٥٢	٣٢	٢٣	١٨	٢٢٩
عدد المتاحف ودور الثقافة (%)	١٨,٧	١٠,٥	١٦,٢	٢٢,٧	١٤,٠	١٠,٠	٧,٩	١٠٠
عدد المكتبات العامة	٦٣	٥٨	٥٨	٩٥	٥٥	٥٢	٤٢	٤٢٣
عدد المكتبات العامة (%)	١٤,٩	١٣,٧	١٣,٧	٢٢,٥	١٣,٠	١٢,٣	٩,٩	١٠٠

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص ص. ٣٨، ٣٩، ٤١، ٤٧، ٦١، ٩٣، و٩٤.

(*) تبلغ سرعة الانترنت على مستوى كافة الأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م نحو ٣٢٠ الجيجابايت في الثانية (المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ٣٩).



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١٤).

شكل (١٥) الخدمات السياحية غير المباشرة بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

- يمكن من خلال قراءة جدول (١٤) وشكل (١٥) تقسيم الخدمات السياحية غير المباشرة بالأقاليم التونسية إلى ثلاث فئات على النحو التالي:
- عدد ماكينات الـ **ATM**، وكثافة تغطية الانترنت، وعدد البنوك:
 - الفئة الأولى (أقل من ١٠%): تضم أقاليم: الجنوب الغربي والوسط الغربي والشمال الغربي والجنوب الشرقي.
 - الفئة الثانية (من ١٠% إلى أقل من ٢٠%): تضم إقليم: الشمال الشرقي.
 - الفئة الثالثة (٢٠% فأكثر): تضم أقاليم: تونس والوسط الشرقي.
 - عدد مكاتب الصرافة، وعدد أبراج شبكات المحمول:
 - الفئة الأولى (أقل من ١٠%): تضم أقاليم: الجنوب الشرقي والجنوب الغربي.
 - الفئة الثانية (من ١٠% إلى أقل من ٢٠%): تضم إقليم: الشمال الشرقي والشمال الغربي والوسط الغربي.
 - الفئة الثالثة (٢٠% فأكثر): تضم أقاليم: تونس والوسط الشرقي.
 - عدد دور الثقافة، وعدد المكتبات العامة:
 - الفئة الأولى (أقل من ١٠%): تضم إقليم: الجنوب الغربي.
 - الفئة الثانية (من ١٠% إلى أقل من ٢٠%): تضم أقاليم: تونس والشمال الشرقي والشمال الغربي والوسط الغربي والجنوب الشرقي.
 - الفئة الثالثة (٢٠% فأكثر): تضم إقليم: الوسط الشرقي.
- ومما سبق يمكن القول أن إقليم تونس يمتلك ميزة نسبية تزيد عن ٤٠% في امتلاك ماكينات الـ **ATM** وتغطية الانترنت وعدد البنوك، وهناك ميزة نسبية لإقليم الوسط الشرقي تقترب من ٢٣% في امتلاك دور الثقافة والمكتبات العامة،

وهناك تنافسية نسبية بين الإقليمين السابقين يتمحور متوسطها بين ٢٢% و ٢٦% في امتلاك أبراج شبكات المحمول ومكاتب الصرافة لتغيير العملة.

سابعاً: تقييم مؤشر البنية التحتية لقطاع السياحة في تونس

تتناول هذه النقطة التقييم لتأثير مؤشر البنية التحتية في قطاع السياحة وأي الأقاليم تكتسب مكانة سياحية أكبر من غيرها وذلك من خلال معرفة الوظيفة السياحية بمؤشر ديفرت أو ما يُعرف بمعامل الكثافة السياحية، ودراسة معامل النقل السياحي ومعامل الكفاية لمراكز الإيواء السياحي والتعرف على حجم الإيرادات السياحية، وذلك من خلال النقاط التالية:

١- الوظيفة السياحية للأقاليم التونسية

بدأ استخدام مصطلح الوظيفة السياحية للأقاليم منذ عام ١٩٦٧م وتطورت أدوات ومعايير القياس(*)، ومع التطور يتم قياس الوظيفة السياحية للأقاليم التونسية من خلال معامل الوظيفة السياحية Tourist Function Index أو ما يعرف أيضاً باسم مؤشر ديفرت Defert's T F Index(*)

(*) تم تطبيق هذا المؤشر عام ١٩٦٧م لقياس الوظيفة السياحية Taux de function TouristiQue داخل المنطقة الادارية أو الاقليم، وفي عام ١٩٧٢م قام بوير Boyer بوضع معيار للوظيفة السياحية للإقليم وهو عندما يكون الناتج (صفر%) إلى انعدام الإيواء السياحي في المدينة أو الإقليم، وإذا كان الناتج (١٠٠%)، يدل على تساوي عدد السياح مع جملة السكان المحليين بالوحدة الإدارية أو الإقليم. وتم تطبيق ذلك على العديد من المدن الكبرى والأقاليم(Pearce, 1987,P.115)

(*) يتم حساب هذا المؤشر من خلال المعادلة الآتية

$$\text{مؤشر الوظيفة السياحية} = \frac{\text{جملة الأسيرة}}{\text{جملة السكان}} \times 100$$

ويُعتبر هذا المؤشر (*) عن قسمة عدد الأسرّة بمركز الإيواء السياحي سواءً فنادق أو منتجعات أو قرى سياحية وذلك على جملة عدد السكان في إقليم الدراسة، ويشير جدول (١٥) إلى مؤشر ديفرت للوظيفة السياحية بالأقاليم التونسية.

جدول (١٥) مؤشر ديفرت الوظيفة السياحية بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

المؤشرات/الإقليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
مؤشر ديفرت	٠,٧	٣,٠	٠,٦	٢,٠	١,٢	٥,٣	١,٨	١,٩

المصدر: من حساب الباحث بتصرف عن: جدول (١)، و جدول (١٢)، ومعادلة الوظيفة السياحية.

ويتبين من جدول (١٥)، وشكل (١٦) أن الوظائف السياحية بالأقاليم التونسية تقع في ثلاثة تصنيفات، حيث أن إقليم الجنوب الشرقي يُعد بمثابة منتج سياحي طاغي لامتلاكه العدد الأكبر من الأسرّة في مراكز الإيواء السياحي بنحو ٥٦ ألف سرير، وأقاليم الوسط الشرقي، والجنوب الغربي، والشمال الشرقي، والوسط الشرقي بمثابة منتج سياحي ضخم وواسع، وإقليمي تونس والشمال الغربي بمثابة منتج سياحي مسيطر.

إذا كان الناتج ٥ فأكثر دل على أن هذا الإقليم بمثابة منتج سياحي طاغي، وإذا كان الناتج بين ١ إلى أقل من ٥ يدل ذلك على أن الإقليم بمثابة منتج سياحي ضخم وواسع، وإذا كان الناتج بين ٠,٤ إلى أقل من ١ يدل على أن الإقليم بمثابة منتج سياحي مسيطر، وإذا تراوح الناتج بين ٠,١ إلى أقل من ٠,٤ دل على أن الإقليم بمثابة منتج سياحي غير مسيطر، وإذا كان أقل من ٠,١ دل ذلك إن الإقليم ذو نشاط سياحي ضعيف، ويكاد لا توجد به وظيفة سياحية (عيساوي، وحوحو، ٢٠١٧م، ص. ٧٢).

(*) يعطي ذلك المؤشر دلالة نظرية على الوظيفة السياحية للأقاليم من خلال معيار عدد الأسرّة دون النظر على حالة الاشغال الفندقية أو أعداد الليالي السياحية داخل كل إقليم.

٢- الكثافة السياحية الأسرة

يتم دراسة الكثافة السياحية(*) في كل إقليم من خلال مقياس عدد الأسرة في مراكز الإيواء السياحي سواء كانت فنادق أو قرى سياحية، وذلك من خلال حساب كثافة الأسرة على السكان أو على المساحة أو على السياح المستفيدين بالخدمة، وذلك من خلال ما هو وراة بجدول (١٦).

جدول (١٦) الكثافة السياحية للأسرة بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

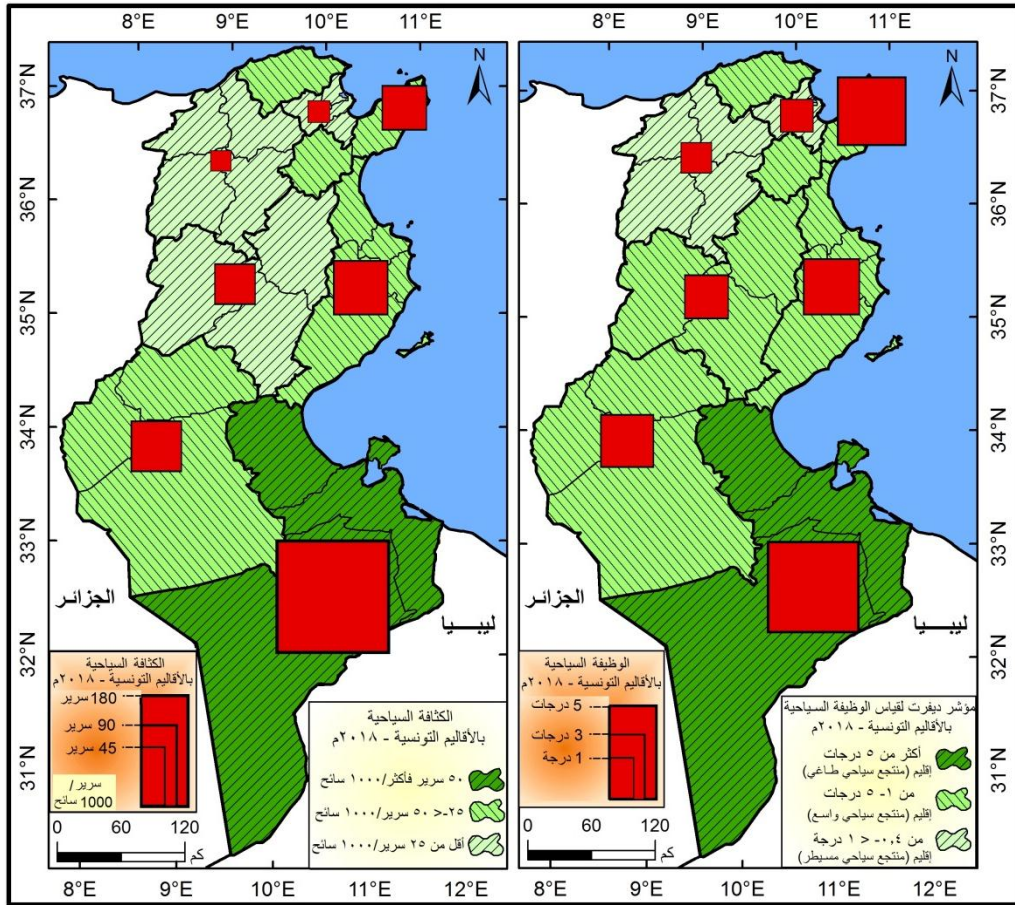
المؤشرات/الإقليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
الكثافة السكانية (سرير/ ١٠٠٠ نسمة)	٧,١	٢٩,٧	٥,٥	٢٠,٠	١١,٩	٥٣,١	١٨,٠	١٨,٦
الكثافة المساحية (سرير/ كم ^٢)	٧,٨	٥,١	٠,٤	٤,٠	٠,٨	١,٠	٠,٣	١,٤
كثافة السائحين (سرير/ ١٠٠٠ سائح)	٦,٨	٢٨,٢	٦,٩	٤٢,٣	٢٤,٣	١٨٢	٣٧	٢٥,٩

المصدر: من حساب الباحث بتصريف عن: جدول (١)، و جدول (١٢)، ومعادلة الكثافة السياحية.

يتبين من جدول (١٦)، وشكل (١٦) ان إقليم الجنوب الشرقي هو الأكثر وفرة في عدد الأسرة وذلك بمقدار ١٨٢ سرير لكل ١٠٠٠ سائح؛ ويرجع ذلك لامتلاك هذا الإقليم العدد الأكبر من الأسرة على مستوى أقاليم الدولة بمقدار ٥٦ ألف سرير في عام ٢٠١٨م وكذلك هو الأقل في استقبال السائحين وذلك بأقل

(*) يتم حساب الكثافة السياحية على عدة متغيرات، فتقاس وفقاً لعدد الأسرة والسكان، كما يلي: عدد الأسرة في الإقليم / عدد السكان في الإقليم $\times 1000$ ، ووفقاً لعدد الأسرة والمساحة، على النحو التالي: عدد الأسرة في الإقليم/مساحة كل إقليم (كم^٢)(كامل، ٢٠١٧م، ص. ٩٠)، أو وفقاً لعدد الأسرة والسياح، كما يلي: عدد الأسرة في الإقليم/عدد السياح في الإقليم $\times 1000$ (دليل السائح، ٢٠١٩م، ص. ٦٦).

من ٢٥٥ ألف سائح في نفس العام، في حين يأتي إقليم تونس من الأقاليم الأقل وفترة في عدد الأسرّة بمقدار ٧ سرير لكل ١٠٠٠ سائح؛ ويرجع ذلك لاستقبال الإقليم لأكثر من ٢.٩ مليون سائح في حين لا يمتلك سوى ٢٠ ألف سرير، فضلاً على أن معظم مراكز الإيواء بالإقليم من الفئات العليا في التصنيف السياحي، ويتضح ذلك جلياً في الاشغال السياحي بالإقليم.



المصدر: اعتماداً على بيانات جدول (١٥)، وجدول (١٦).

شكل (١٦) الوظيفة السياحية والكثافة السياحية بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

٣- معامل الثقل السياحي:

يشير الثقل السياحي(*) إلى أي الأقاليم تمتلك النصيب الأكبر من البنية التحتية للخدمات السياحية المتمثلة في عدد مراكز الإقامة سواء كانت فنادق أو قرى سياحية أو غير ذلك، وعدد الأسرّة وعدد الغرف، ويوضح جدول (١٧) تطبيق الثقل السياحي حسب مراكز الإيواء بالأقاليم التونسية.

جدول (١٧) معامل الثقل السياحي وفقاً لمراكز الإقامة وطاقتها الإيوائية بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

الأقاليم	معيار ١	معيار ٢	معيار ٣	جملة المعايير	معامل الثقل
إقليم تونس	٨٩	٦٥	٦٥	٢١٩	٧٣
الشمال الشرقي	١٣١	١٥٧	١٥٧	٤٤٤	١٤٨
الشمال الغربي	٢٨	٢١	٢١	٧١	٢٤
الوسط الشرقي	١٨٩	١٨٠	١٨٠	٥٤٨	١٨٣
الوسط الغربي	٥٠	٥٨	٥٨	١٦٦	٥٥
الجنوب الشرقي	١٤١	١٨٢	١٨٢	٥٠٥	١٦٨
الجنوب الغربي	٧٣	٣٧	٣٧	١٤٧	٤٩

المصدر: من إعداد الباحث بتصرف عن: جدول (١٢) ومعادلة معامل الثقل السياحي.

(*) يتم حساب معامل الثقل السياحي من خلال معايير ثلاثة وهي: معيار ١: عدد مراكز الإقامة في الوحدة الإدارية/متوسط مراكز الإقامة في منطقة الدراسة $100 \times$ ، ومعيار ٢: عدد الغرف في الوحدة الإدارية/متوسط الغرف في منطقة الدراسة $100 \times$ ، ومعيار ٣: عدد الأسرّة في الوحدة الإدارية/متوسط الأسرّة في منطقة الدراسة $100 \times$ ، ومما سبق معامل الثقل = جملة المعايير/٣ (كامل، ٢٠١٧م، ص ٩٠).

ملاحظة: لاختلاف مفردات التطبيق يجب الإشارة إلى أن الوحدة الإدارية تناظر الإقليم ومنطقة الدراسة تناظر الدولة.

يتبين من جدول (١٧) أن معامل النقل السياحي بلغ أقصاه في إقليم الوسط الشرقي بسبب زيادة أعداد مراكز الطاقة الإيوائية التي بلغت ٢٢٨ مركزاً إيوائياً. وأعداد الغرف التي وصلت إلى ١٨٣٦٦ غرفة، وأعدد الأسرّة التي وصلت إلى ٥٥٠٩٨ سرير، وأدنى معدل لمعامل النقل السياحي بإقليم الشمال الغربي وذلك لانخفاض أعداد مراكز الإيواء إلى ٣٤ مركز، وعدد الغرف وعدد الأسرّة بنحو ٢١٧٨، و ٦٥٣٣ على الترتيب.

يمكن أن يقسم معامل النقل السياحي طبقاً لما هو وارد بجدول (١٧) وكما هو مبين بشكل (١٧) إلى ثلاث فئات وهي فئة بها النقل السياحي أقل من ١٠٠ وتتمثل في أقاليم الشمال الغربي والجنوب الغربي والوسط الغربي وتونس، وفئة من ١٠٠ إلى ١٥٠ وبها إقليم الشمال الشرقي، وفئة النقل السياحي بها أكثر من ١٥٠ وتضم إقليمي الجنوب الشرقي والوسط الشرقي؛ ويرجع ذلك لتركز العديد من الفنادق والقرى السياحية على السواحل التونسية وخاصة في إقليم الوسط الشرقي على شواطئ سوسة (منطقة بو جعفر) وصفاقس والمنستير (عقون، وآخرون، ٢٠١٩م، ص. ١٧٨).

٤- معامل الكفاية لمراكز الإيواء والإقامة:

يعطي معامل الكفاية(*) دلالة لمدى تغطية أهم مقومات البنية الأساسية للخدمات السياحية وهي مراكز الإيواء والإقامة على مستوى أقاليم الدولة ويتم

(*) يتم حساب معامل الكفاية من خلال ما يلي: معيار ١: عدد الفنادق في الوحدة الإدارية / متوسط الفنادق في منطقة الدراسة X ١٠٠، ومعيار ٢: عدد القرى السياحية في الوحدة الإدارية/ متوسط القرى السياحية بالمنطقة الإدارية X ١٠٠، ومعيار ٣: عدد الشقق الفندقية

حساب هذا المعامل من خلال الحصول على المتوسط النسبي لكل مركز من مراكز الإيواء للأقاليم التونسية وذلك من خلال البيانات لثلاثة أنواع من مراكز الإيواء وهي الفنادق والقرى السياحية والشقق الفندقية لعام ٢٠١٨م. ويشير جدول (١٨) إلى معامل الكفاية حسب مراكز الإقامة بالأقاليم التونسية.

جدول (١٨) معامل الكفاية وفقاً لأنواع مراكز الإقامة بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

الأقاليم	معيار ١	معيار ٢	معيار ٣	جملة المعايير	معدل الكفاية
إقليم تونس	٨٦	٧٣	١٠٥	٢٦٤	٨٨
الشمال الشرقي	١١٤	١٧٣	١٥٩	٤٤٦	١٤٩
الشمال الغربي	٣١	٢٧	١٩	٧٧	٢٦
الوسط الشرقي	١٨١	٢٦٠	١٧١	٥١٢	٢٠٤
الوسط الغربي	٦١	٧	٤٣	١١١	٣٧
الجنوب الشرقي	١٣٩	١٥٣	١٤٠	٤٣٢	١٤٤
الجنوب الغربي	٨٩	٧	٦٢	١٥٧	٥٢

المصدر: من إعداد الباحث بتصريف عن: جدول (١٢) ومعادلة معامل الكفاية

يمكن من خلال جدول (١٨) وكما هو مبين بشكل (١٧) أن يقسم معامل الكفاية لمراكز الإيواء بالأقاليم التونسية إلى عدة فئات، فهناك أقاليم معامل الكفاية بها أقل من ١٠٠ وتلك الفئة تضم أقاليم الشمال الغربي والوسط الغربي والجنوب الغربي وتونس، وهناك إقليمين في الفئة التي يتراوح معامل الكفاية بها

في الوحدة الإدارية/ متوسط الشقق الفندقية بالمنطقة الإدارية X ١٠٠، ومما سبق معامل الكفاية = جملة المعايير / ٣ (كامل، ٢٠١٧م، ص. ٩٠).
ملاحظه: لاختلاف مفردات التطبيق يجب الإشارة إلى أن الوحدة الإدارية تناظر الإقليم ومنطقة الدراسة تناظر الدولة، كما أن مفهوم الشقق الفندقية كمركز إيواء سياحي منتشر في الدولة التونسية.

بين ١٠٠ إلى ١٥٠ ويتمثل ذلك في إقليمي الجنوب الشرقي والشمال الشرقي، أما أعلى فئة فكانت أكثر من ١٥٠ وكان ذلك من نصيب إقليم الوسط الشرقي.

٥- معامِل الشكل وسهولة الوصول

يعتبر معامِل الشكل للوحدات الإدارية بالدولة من التطبيقات النظرية لمعرفة مدى تأثير شكل الإقليم وامتداده الجغرافي في خدمة النشاط السياحي^(*) (سراج الدين، ٢٠١٢م، ص. ٢٠٠) ولتوضيح سهولة الوصول^(**) للسائحين من خلال معرفة العلاقات المكانية بداخل تلك الأقاليم، ويشير جدول (١٩) إلى معامِل الشكل للأقاليم التونسية.

(*) يتم دراسة معامِل الشكل وفقاً للمعادلة الآتية:

نصف قطر أصغر دائرة يستوعبها الشكل من الداخل

معامِل الشكل =

نصف قطر أكبر دائرة يستوعبها الشكل من الخارج

ومن المعادلة السابقة فإن الشكل السداسي = ٠,٨، والشكل المربع = ٠,٧، والشكل المثلث =

٠,٦، والشكل المستطيل = ٠,٥٣، والشكل النجمي ما بين ٠,٥١ - ٠,٥٢، والشكل غير

المميز أقل من ٠,٥ (سراج الدين، ٢٠١٢م، ص. ٢٠٠).

(**) تُعد إمكانية الوصول من الدلائل الهامة في دراسة تركيب شبكة النقل بأي إقليم، فهي

مؤشر على مدى التقدم الاقتصادي، ومن ثمَّ في بنية الإقليم، ويتم قياس إمكانية الوصول

على أساس تكوين مصفوفة يوضع على محورها العقد المدروسة (من - إلى) ويتباين

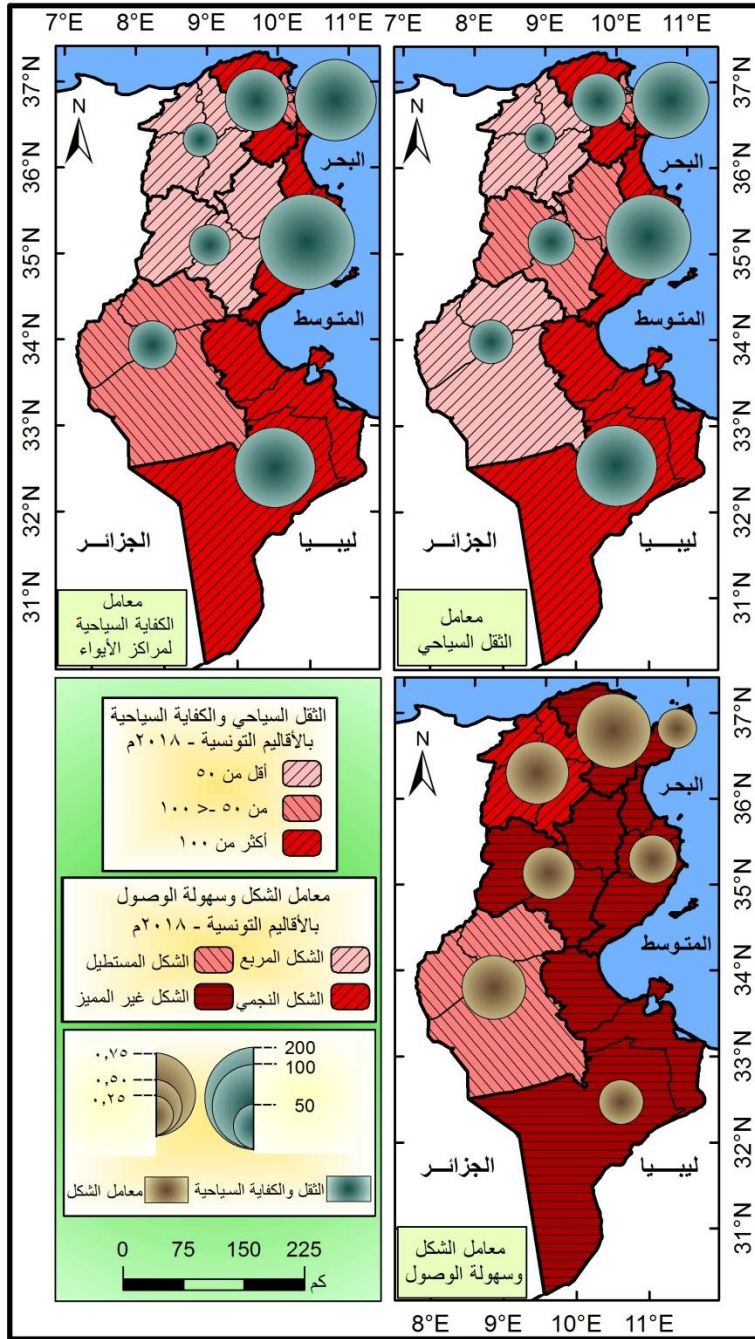
حجم هذه العلاقة حسب المتغير المستخدم (ميخائيل، ٢٠٠٠م، ص. ٣٧٨).

جدول (١٩) تأثير معامل الشكل في إمكانية الوصول بالأقاليم التونسية
(الأبعاد بالكيلو متر)

حالة معامل الشكل	معامل الشكل	نصف قطر أصغر دائرة	قطر أصغر دائرة	نصف قطر أكبر دائرة	قطر أكبر دائرة	الأقاليم
الشكل المربع	٠,٧٢	٢٧,٥	٥٤,٩	٣٨,٠	٧٥,٩	إقليم تونس
الشكل غير المميز	٠,٢٠	١٨,٠	٣٥,٩	٩٠,٩	١٨١,٨	الشمال الشرقي
الشكل النجمي	٠,٥١	٤٦,١	٩٢,١	٩٠,٨	١٨١,٥	الشمال الغربي
الشكل غير المميز	٠,٣٠	٣٧,١	٧٤,١	١٢٢,١	٢٤٤,١	الوسط الشرقي
الشكل غير المميز	٠,٣٥	٤١,١	٨٢,٢	١١٦,٩	٢٣٣,٨	الوسط الغربي
الشكل غير المميز	٠,٢٦	٥٦,٨	١١٣,٦	٢١٩,٧	٤٣٩,٣	الجنوب الشرقي
الشكل المستطيل	٠,٥٣	٦٨,٦	١٣٧,٢	١٢٩,٠	٢٥٧,٩	الجنوب الغربي
الشكل غير المميز	٠,٣٤	١٢٨,٢	٢٥٦,٣	٣٨١,٣	٧٦٢,٥	الدولة

المصدر: تم القياس بين أبعاد النقاط واستخراج قطر الدائرة ونصف قطر الدائرة على برنامج Arc GIS، والاعتماد على معادلة معامل الشكل.

يتضح من جدول (١٩)، وشكل (١٧) أن إقليم تونس هو أكثر الأقاليم مثالية ويقترب من الشكل المربع وذلك بمعدل (٠,٧٢)، وهذا الإقليم قريب من حالة الاندماج ويترتب على ذلك سهولة الوصول للسائحين في وقت وتكلفة أقل، يليه إقليم الجنوب الغربي الذي يقترب من الشكل المستطيل بمعدل (٠,٥٣) ثم إقليم الشمال الغربي الأقرب من الشكل النجمي وذلك بمعدل (٠,٥١)، والثلاث حالات السابقة لا تمثل صعوبة للسائح في الحركة والتنقل من حيث الوقت وأقل كلفة على شركات السياحة، أما الأقاليم التي حصل معامل الشكل بها على معدل أقل من (٠,٥٠) فهي أقاليم غير مندمجة وذات شكل غير مميز مما يؤدي إلى استغراق وقت أكبر وارتفاع تكلفة الوصول.



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (١٧)، و جدول (١٨)، و جدول (١٩).

شكل (١٧) معامل الثقل السياحي ومعامل الكفاية السياحية لمراكز الإيواء ومعامل الشكل بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨ م

وأقل تلك الأقاليم في معامل الشكل هو إقليم الشمال الشرقي الذي يأخذ شكلاً طويلاً مقارنةً بالمسافة العرضية للإقليم. أما إقليم الجنوب الشرقي فله أكبر امتداد طولي يصعب معه انتقال السائحين ويترتب عليه زيادة في الوقت والتكلفة، حيث يمتد على أبعد مسافة طولية بين نقطتين تصل إلى ٤٣٩,٣ كم وهو إقليم طولي يزيد طوله على نصف أقصى طول إجمالي للدولة التونسية بين أبعد نقطتين لها الذي يصل إلى ٧٦٢,٥ كم.

وتجدر الإشارة إلى القول بأن هناك مؤشرات عديدة لقياس كفاءة شبكة الطرق مثل مؤشر التعرج ومؤشر الانعطاف(*) وكثافة الطرق بالنسبة لكل من السكان والمساحة ومؤشرات ترابط الشبكة مثل ألفا وبيتا وجاما... الخ.

(*) يُعد مؤشر الانعطاف أو دليل التعرج Detour index فاستقامة الطريقة تحقق أعلى كفاءة في الشبكة من أساليب تحديد كفاءة الطرق لمعرفة مدى استقامتها فهذا المؤشر مؤداه أن أكثر الطرق كفاءة هما الأقل تعرجاً فاستقامة الطريق تحقق أعلى كفاءة في الشبكة(عبده، ١٩٩٠م، ص. ٧٤)، يتم حساب مؤشر الانعطاف من خلال قسمة الطول الفعلي للطريق بين نقطتين معلومتين / أقصر مسافة تربط بين نفس النقطتين المعلومتين $100 \times$ ، فبلوغ القيمة ١٠٠% دليل على استقامة الطريق، أما زيادتها فتعني مزيداً من التعرج(الزوكة، ١٩٩٧م، ص. ٧٨).

- ونادراً ما تتحقق الاستقامة الكاملة للطريق والتي تجعل نتيجة المعادلة تساوي ١٠٠%، لأن الطرق تخضع للظروف الطبوغرافية التي دائماً تحول دون استقامتها، وقد ميز هاجت Hagget بين نوعين من الانعطاف وهما: الانعطاف الايجابي ويكون هذا النوع اختيار بالتجمع أكبر قدر من القرى والمراكز العمرانية في مسار حركة الطريق، والانعطاف السلبي وهذا النوع يكون إجبارياً لتفادي العوائق الطبيعية التي تحول دون الاستقامة(ميخائيل، ٢٠٠٠م، ص. ٣٦٢).

٦- حجم الإيرادات السياحية والاستثمار السياحي بالأقاليم التونسية

اعتمد قطاع السياحة في تونس لسنوات عديدة على البحر والشمس لجذب السائح ولم تبحث الدولة في التجديد مما جعل ذلك القطاع غير محقق للأرباح بصورة كبيرة حتى أدخلت الدولة استثمارات أجنبية مع تسعينيات القرن الماضي بغرض التنمية السياحية بالدولة (زهري، وحصاص، ٢٠١٥م، ص. ٥٩)، ثم تزايدت إيرادات السياحة بالدولة من عام لآخر إلى أن شكل قطاع السياحة دعامة أساسية في الاقتصاد التونسي(*)، ويشير جدول (٢٠)، وشكل (١٨) إلى الإشغال السياحي وإيرادات السياحة بالأقاليم التونسية خلال عام ٢٠١٨م، حيث يوضح أن إقليمي تونس والوسط الشرقي هما أعلى الفئات في الإشغال السياحي وذلك بأكثر من ٣٠% كنسبة إشغال لكل إقليم، ويأتي إقليم الجنوب الغربي في الفئة الأدنى بأقل من ٢٠% وباقي أقاليم الدولة في الفئة الوسطى التي تتراوح بين ٢٠% إلى أقل من ٣٠%؛ ويعكس ذلك حجم الوفود السياحية الواردة لكل إقليم، أما عن إيرادات مراكز الإيواء السياحي فيأتي أيضاً إقليمي تونس والوسط الشرقي في الفئة الأعلى بأكثر من ٢٥% من إجمالي الإيرادات على مستوى

(*) ساهمت السياحة عام ٢٠١١م بنحو ١,٩ مليار دولار، وفي عام ٢٠١٢م ساهمت بأكثر من ٥٠% من العملات الأجنبية، وساهم بنحو ٦٣% من عجز الميزان التجاري ونحو ٧% من الدخل القومي، كما استقطب هذا القطاع ما بين ١٥ إلى ٢٠% من الاستثمارات الأجنبية (وزارة السياحة، ٢٠١٤م، ص. ٨٢)، ثم ارتفعت إلى ٢,٤ مليار دولار عام ٢٠١٤م، ثم انخفضت عام ٢٠١٦م إلى ٢,٢ مليار دولار بسبب تراجع سوق السياحة الفرنسي بمقدار ٣٠% والاعتماد على سياحة أوروبا الشرقية الأقل في العائدات وقد تم إغلاق العديد من الفنادق وتسريح العمالة (جولوي، ٢٠١٨م، ص. ٣٣٤)، وعادت للارتفاع عام ٢٠١٨م إلى ٢,٨ مليار دولار (WOT, 2019, P. 41)

الدولة، ويأتي إقليم الشمال الشرقي منفرداً في الفئة الثانية بمساهمة تتراوح بين ٢٠% إلى أقل من ٢٥%، وتأتي باقي أقاليم الدولة في الفئة الثالثة والأخيرة بمساهمة أقل من ٢٠% من إجمالي إيرادات الدولة التي تدرها مراكز الإيواء السياحي.

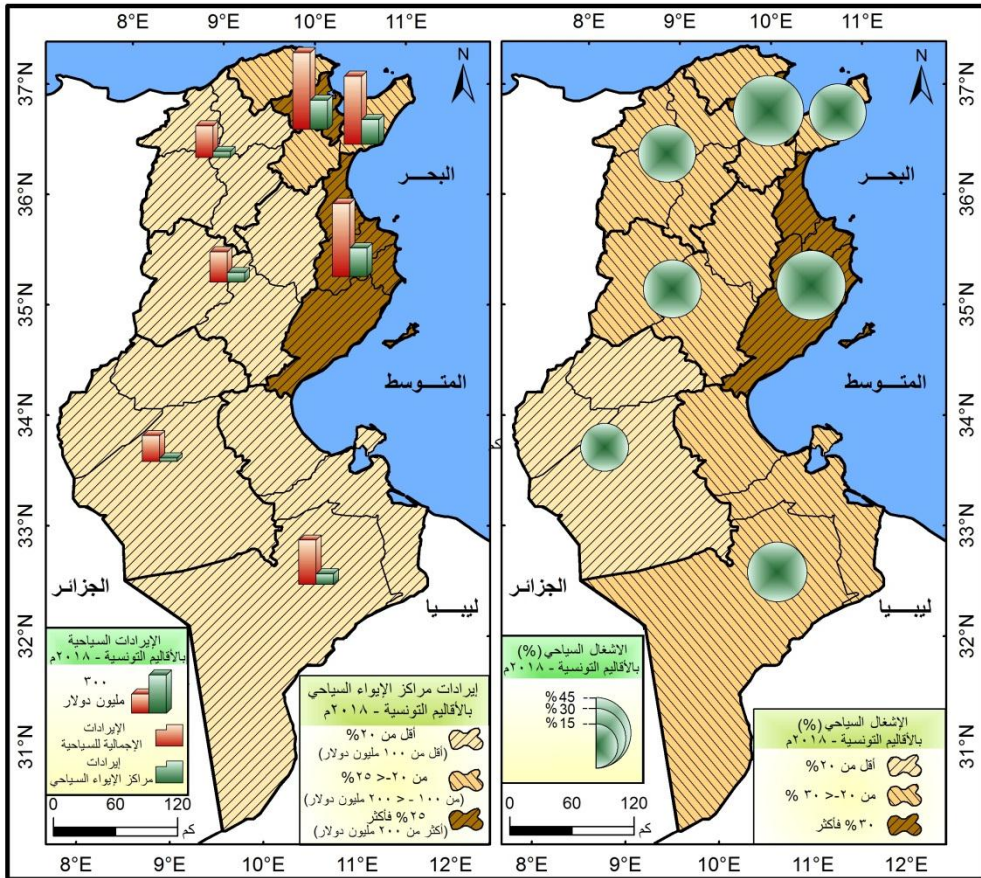
جدول (٢٠) الإشغال السياحي والإيرادات السياحية العامة وإيرادات مراكز الإيواء السياحي بالمليون دولار بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

المؤشرات/الإقليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
الإشغال السياحي (%)	٥١,٠	٢٦,٧	٢٧,٢	٣٩,٦	٢٧,٨	٢٩,٥	١٨,٨	٣٠,١
الإيرادات الإجمالية للسياحية (بالمليون الدولار)	٦٢٠,٩	٥٥٠,١	٢٥٥,٩	٥٩٠,٧	٢٤٣,٩	٣٥٩,٢	٢١٠,٤	٢٨٣١
الإيرادات الإجمالية للسياحية (%)	٢١,٩	١٩,٤	٩,٠	٢٠,٩	٨,٦	١٢,٧	٧,٤	١٠٠
إيرادات مراكز الإيواء السياحي (بالمليون الدولار)	٢٣٥,١	١٩٩,٥	٤٧,٦	٢٣١,٤	٧٤,٧	٨٤,٤	٢٩,٨	٩٠٢,٩
إيرادات مراكز الإيواء السياحي (%)	٢٦,٠	٢٢,١	٥,٣	٢٥,٦	٨,٣	٩,٤	٣,٣	١٠٠

المصدر: بتصرف عن: Ministry of Tourism, 2019, (2) WOT, 2019, P. 41(1) P.58. (٣) المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ١٦٥.

أما عن حالة كل إقليم منفصلاً فيتبين من جدول (٢٠)، وشكل (١٨) أن نسبة الإشغال السياحي هي الأعلى في إقليم تونس وذلك بنسبة ٥١%؛ وذلك لكونه الإقليم الأكثر في استقبال الوفود السياحية، ومن ثمَّ زيادة الإشغال وبعده لياالي سياحية أكثر من الأقاليم الأخرى بالدولة، كذلك يحقق هذا الإقليم ما يقرب من ٢٢% من الإيرادات السياحية الإجمالية، ونحو ٢٦% من إيرادات مراكز

الإيواء السياحي، أما إقليم الجنوب الغربي هو الأقل في نسبة الإشغال السياحي وذلك بأقل من ١٩%، ونحو ٧,٤% من الإيرادات السياحية الإجمالية؛ ويرجع ذلك لبُعد الإقليم الصحراوي عن العاصمة ولقلة الاهتمام بالمواقع الأثرية بالإقليم ولقلة شركات السياحة التي لا تضع الإقليم بصورة كبيرة في برامجها السياحية، وقد ترتب على ذلك انخفاض العائد من إيرادات مراكز الإيواء السياحي إلى ٣,٣% فقط (Dluzewska, 2008, P. 664).



المصدر: اعتمادا على بيانات جدول (٢٠).

شكل (١٨) الإشغال السياحي والإيرادات السياحية بالأقاليم التونسية عام ٢٠١٨م

- النتائج

- يتذبذب ترتيب تونس في القدرة التنافسية للسياحة والسفر لمؤشر البنية التحتية سواءً على مستوى البنية التحتية للنقل الجوي أو البنية التحتية الأرضية والموانئ أو البنية التحتية للخدمات السياحية وذلك خلال رصد التقارير للأعوام من ٢٠٠٧م حتى ٢٠١٨م

- يمتلك إقليم تونس ميزة نسبية في عدد شركات الطيران بنسبة ٨٠% وكذلك إجمالي حركات السياحة عبر المطارات بنحو ٤٢,٥% في حين يمتلك إقليم الوسط الشرقي ميزة نسبية في عدد المطارات بنسبة ٤٣%، وإجمالي حركة السياحة بإقليم تونس بنسبة ٩٦,٥%، وهناك تنافسية نسبية بين أقاليم تونس والشمال الشرقي والجنوب الشرقي في عدد الموانئ البحرية، أما عن دور المعابر البرية في السياحة فهناك ميزة نسبية لإقليم الشمال الغربي بامتلاكه ٥٠% من تلك المعابر كما يمتلك نفس الإقليم ميزة نسبية في حركة السياحة البرية بنسبة ٣٨%.

- تتقارب أطوال شبكة الطرق البرية سواءً للطرق المرصوفة أو السكك الحديدية ولذا فتمثل تنافسية نسبية بين كافة الأقاليم التونسية.

- يمتلك إقليم الوسط الشرقي ميزة نسبية في عدد مراكز الإيواء السياحي بنسبة ٢٧% وهناك تنافسية نسبية بين أقاليم الشمال الشرقي والوسط الشرقي والجنوب الشرقي في عدد الغرف وعدد الأسرّة داخل تلك المراكز.

- يمتلك إقليم الجنوب الشرقي ميزة نسبية في عدد المواقع السياحية بنسبة ٣٥% ويمتلك إقليم تونس نحو ٣٠% من شركات السياحة.

- أما الخدمات السياحية يمتلك إقليم تونس ميزة نسبية في أعداد البنوك وماكينات الـ ATM وتغطية الانترنت وأبراج شبكات المحمول وعدد مكاتب الصرافة، في حين يمتلك إقليم الوسط الشرقي ميزة نسبية في أعداد دور الثقافة والمتاحف واعداد المكتبات العامة.
- أما الوظيفة السياحية والكثافة السياحية والثقل السياحي فأثبتت الدراسة أنها بصورة أكبر من نصيب إقليم الجنوب الشرقي، أما الاشغال الفندقية فيمتلك إقليم تونس ميزة نسبية به وهناك تنافسية نسبية بين إقليمي تونس والوسط الشرقي في الإيرادات السياحية لقطاع السياحة.
- يتبين على مستوى كافة الأقاليم التونسية لانتشار الوسائل الثلاث لحركة دخول وخروج السياح أن دولة تونس يتوفر بها ٢٢ مصدر حركة جوية وبحرية وبرية، وقد بلغ دليل الانتشار العام ٢٢,٧% في إقليمي الوسط الشرقي والشمال الغربي وذلك بامتلاك كل إقليم نحو خمسة مواقع، وأقل انتشار يتمثل في إقليم الشمال الشرقي بعدد مصدر حركة واحد ممثلاً بذلك نسبة انتشار قدرها ٤,٥%.

- التوصيات

- توصي الدراسة بزيادة الخدمات السياحية مثل المراكز الطبية وخدمات الطوارئ والصيديات وكافة الخدمات التي يحتاجها السائحون في كل مدينة ومركز سياحي وعلى وجه التحديد في إقليمي الجنوب الشرقي والجنوب الغربي.
- فتح الأفق التونسية أمام جميع شركات الطيران لما سيكون له تأثير إيجابي على حركة السياحة الوافدة إلى تونس، وعدم سيطرة واحتكار شركات بعينها.

- ضرورة تشجيع المشروعات الترفيهية والخدمية التي تحتاجها المراكز السياحية لأهمية تلك المشروعات بالأقاليم المحرومة من المواقع السياحية الجاذبة للأنشطة السياحية.
- توجه الشركات السياحية ببرامجها إلى الأقاليم الصحراوية بالدولة البعيدة مثل إقليم الجنوب الغربي حتى يزيد ذلك من الحركة السياحية بتلك الأقاليم.
- الاعتماد على شركات الطيران الخاصة ومشاركة شركات الخدمات السياحية في المطارات التي تعمل بنظام BOT كنظام لإدارة المطارات لرفع كفاءة الخدمات المقدمة.
- توصي الدراسة بتوجه الدولة نحو زيادة شبكه الطرق المرصوفة في إقليمي الجنوب الغربي والجنوب الشرقي لكون هذين الاقليمين الأكبر مساحة بما وذلك بأكثر من ٥٨% من مساحة الدولة والأقل خدمة وذلك بأقل من ٣٥ كيلو متر من الطرق لخدمة كيلو متر مربع من المساحة.

ملحق (١) سكان تونس على مستوى الأقاليم خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠١٨م

الولايات	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
٢٠٠٠	٢٠٧٦٠٠٠	١٣٠٥٣٠٠	١٢٤٨٣٠٠	٢٠٨١٠٠٠	١٣٧٨١٠٠	٨٩٨٤٠٠	٥٦٥٣٠٠	٩٥٥٢٤٠٠
٢٠٠١	٢١١٥٩٠٠	١٣١٨٤٠٠	١٢٣٤٨٠٠	٢١١٤٥٠٠	١٣٨٩٦٠٠	٩٠٦٥٠٠	٥٧٠٩٠٠	٩٦٥٠٦٠٠
٢٠٠٢	٢١٥٤٩٠٠	١٣٣١٦٠٠	١٢٢٤١٠٠	٢١٤٨٤٠٠	١٤٠٠٢٠٠	٩١٣٦٠٠	٥٧٦١٠٠	٩٧٤٨٩٠٠
٢٠٠٣	٢٢٢٢٩٠٠	١٣٦٧٨٠٠	١٢١٥٢٠٠	٢٢٠٦٤٠٠	١٣٥١٠٠٠	٩١٤٣٠٠	٥٦٢٣٠٠	٩٨٣٩٩٠٠
٢٠٠٤	٢٢٥٠٨٠٠	١٣٨٢٤٠٠	١٢١٦٩٠٠	٢٢٣٨٤٠٠	١٣٥٧٦٠٠	٩٢٠٦٠٠	٥٦٥٧٠٠	٩٩٣٢٤٠٠
٢٠٠٥	٢٢٨٤٦٠٠	١٣٩٧٦٠٠	١٢١٤٥٠٠	٢٢٧٤٧٠٠	١٣٦٢٣٠٠	٩٢٦٥٠٠	٥٦٨٩٠٠	١٠٠٢٩١٠٠
٢٠٠٦	٢٣١٤٥٠٠	١٤١٣٠٠٠	١٢١٤٦٠٠	٢٣٠٩٠٠٠	١٣٧٠٦٠٠	٩٣٣١٠٠	٥٧٣١٠٠	١٠١٢٧٩٠٠
٢٠٠٧	٢٣٤٨١٠٠	١٤٢٥٢٠٠	١٢١٤١٠٠	٢٣٤٣٩٠٠	١٣٧٧٤٠٠	٩٣٩٦٠٠	٥٧٦٩٠٠	١٠٢٢٥٢٠٠
٢٠٠٨	٢٣٨٠٥٠٠	١٤٣٩٦٠٠	١٢١٥٢٠٠	٢٣٧٩٨٠٠	١٣٨٥٤٠٠	٩٤٦٧٠٠	٥٨١٥٠٠	١٠٣٢٨٧٠٠
٢٠٠٩	٢٤٤٤٦٥٠	١٤٥٧٥٢٠	١١٩٧٨١٠	٢٤١١٤١٠	١٣٩٩٨٧٠	٩٦٢٣٢٠	٥٨٤٥١٠	١٠٤٥٨٠٩٠
٢٠١٠	٢٤٨٤٥٠٠	١٤٧٣٠٠٠	١١٩٣٣٦٠	٢٤٤٧٣٢٠	١٤٠٨٤٣٠	٩٧٠٨١٠	٥٨٨٢٩٠	١٠٥٦٥٧١٠
٢٠١١	٢٥٢٤٩١٠	١٤٨٨٥٩٠	١١٨٨٧٥٠	٢٤٨٣٦٦٠	١٤١٧٠٠٠	٩٧٩٤٠٠	٥٩٢٠٩٠	١٠٦٧٤٤٠٠
٢٠١٢	٢٥٦٥٩١٠	١٥٠٤٤٢٠	١١٨٣٨٢٠	٢٥٢٠٥٨٠	١٤٢٥٦٢٠	٩٨٨٠٢٠	٥٩٥٨٩٠	١٠٧٨٤٢٦٠
٢٠١٣	٢٦٠٧٤٧٠	١٥٢٠٣٨٠	١١٧٨٧١٠	٢٥٥٧٩٦٠	١٤٣٤٢٦٠	٩٩٦٧٣٠	٥٩٩٧١٠	١٠٨٩٥٢٢٠
٢٠١٤	٢٦٥٢٥٨٧	١٥٣٧٦٦٩	١١٧٢٣٢٥	٢٥٩٨٤٢٤	١٤٤٢٢٥٦	١٠٠٥٧٩١	٦٠٣٤٣١	١١٠١٢٤٨٣
٢٠١٥	٢٦٩٧١٠٣	١٥٦٠٣٦٨	١١٧٨٢٣٤	٢٦٤١٥٠٨	١٤٥٦٢٧٧	١٠١٨٨٦٩	٦١٠٣٠٦	١١١٦٢٦٦٥
٢٠١٦	٢٧٣٨٧٣١	١٥٨١٣٢٧	١١٨١٦٧٨	٢٦٨٢٩٢٠	١٤٧٠٧٣٦	١٠٣١٥٩٧	٦١٧٤٩٣	١١٣٠٤٤٨٢
٢٠١٧	٢٧٧٨٢٥٦	١٦٠٠٨٩١	١١٨٣٩٦١	٢٧٢١٢٤٦	١٤٨٣٣٣٩	١٠٤٣٤٦٧	٦٢٣٨٣١	١١٤٣٤٩٩١
٢٠١٨	٢٨١٥١٠٣	١٦١٨٧٧٢	١١٨٤٧٠٩	٢٧٥٥٨٨٨	١٤٩٣٧٠٠	١٠٥٤١٨٩	٦٢٩٠٨٩	١١٥٥١٤٥٠
المتوسط	٢٤٤٥١٢٧	١٤٥٩١٤٩	١٢٠٢١٦١	٢٤١٦٦٨٥	١٤١٠٧٢٠	٩٦٥٨١٥٠٤	٥٨٨٧٠٢٠١	١٠٤٨٨٣٦١

المصدر: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٦م، ص. ٣٤، و٢٠١٧م، ص. ٥٥، و٢٠١٨م، ص. ٥١.

ملحق (٢) حركة السياح عن طريق الموانئ الجوية بالأقاليم التونسية خلال الفترة ٢٠١٤ - ٢٠١٨م

حركة دخول السياح عبر الموانئ الجوية								
الإقليم	الولاية	المطارات	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	المتوسط
إقليم تونس	تونس	تونس - قرطاج	١٢٧٧١٠٠	١٣٤٤٠٠٠	١١٢٠٣٠٠	٨١١٣٠٠	٨٦٠٩٠٠	١٠٨٢٧٢٠
الشمال الغربي	جندوبة	طبرقة	٦٥٠٠	١٢١٠٠	٧٥٠٠	٦١٠٠	٥٤٠٠	٧٥٢٠
الوسط الشرقي	صفاقس	صفاقس	٤٥٢٠٠	١٢٦٣٠٠	٧٨٩٠٠	٢٩٠٠٠	٤٧٠٠٠	٦٥٢٨٠
الوسط الشرقي	المنستير	المنستير	٥٠٢٤٠٠	٤٦٤٥٠٠	٤٤٤	١٢٨٧٠٠	٢٨٥٧٠٠	٢٧٦٣٤٩
الوسط الشرقي	سوسة	النفیضة	٩٨٨٧٠٠	١٠٨٢٢٠٠	١٠٤٥٣٠٠	٣٩٣٤٠٠	٣٧٠٧٠٠	٧٧٦٠٦٠
الجنوب الشرقي	قابس	جربة - جرجيس	٧٦٧٥٠٠	٧٣٢١٠٠	٧٤٨٦٠٠	٣٣٦٣٠٠	٣٩٤٧٠٠	٥٩٥٨٤٠
الجنوب الغربي	توزر	توزر	٩٨٠٠	٤٨٠٠	٣٧٠٠	١٦٠٠	٢١٠٠	٤٤٠٠
		الإجمالي	٣٥٩٧٢٠٠	٣٧٦٦٠٠٠	٣٠٠٤٧٤٤	١٧٠٦٤٠٠	١٩٦٦٥٠٠	٢٨٠٨١٦٩
حركة خروج السياح عبر الموانئ الجوية								
الإقليم	الولاية	المطارات	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	المتوسط
إقليم تونس	تونس	تونس - قرطاج	١٠٦٨٣٠٠	١١٣٩٣٠٠	٩٩١٢٠٠	٧٢٧٩٠٠	٧٧٧٢٠٠	٩٤٠٧٨٠
الشمال الغربي	جندوبة	طبرقة	٦٥٠٠	١١٨٠٠	٧٣٠٠	١٠٠٠	١٧٠٠	٥٦٦٠
الوسط الشرقي	صفاقس	صفاقس	٤٢٥٠٠	١١٨٢٠٠	٧٧٠٠٠	٢٨٥٠٠	٧٤٩٠٠	٦٨٢٢٠
الوسط الشرقي	المنستير	المنستير	٥٠٣١٠٠	٤٦٤٩٠٠	٤٤٥٤٠٠	١٣١١٠٠	٢٤٦٦٠٠	٣٥٨٢٢٠
الوسط الشرقي	سوسة	النفیضة	٩٩٤٨٠٠	١٠٩٠٤٠٠	١٠٥٤٥٠٠	٤٠٠٣٠٠	٣٨٤١٠٠	٧٨٤٨٢٠
الجنوب الشرقي	قابس	جربة - جرجيس	٧٦١١٠٠	٧٢٠٢٠٠	٧٤٨٩٠٠	٣٤٧٧٠٠	٣٩٦٠٠٠	٥٩٤٧٨٠
الجنوب الغربي	توزر	توزر	٩٧٠٠	٥٣٠٠	٤٥٠٠	١٧٠٠	٣٢٠٠	٤٨٨٠
		الإجمالي	٣٣٨٦٠٠٠	٣٥٥٠١٠٠	٣٣٢٨٨٠٠	١٦٣٨٢٠٠	١٨٨٣٧٠٠	٢٧٥٧٣٦٠

المصدر: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ١٥٠.

ملحق (٣) حركة السياح عن طريق الموانئ البحرية بالأقاليم التونسية خلال الفترة ٢٠١٤ - ٢٠١٨ م

حركة دخول السياح عبر الموانئ البحرية							
الإقليم	الولاية	الموانئ	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
إقليم تونس	تونس	حلق الوادي	٨٨٤٠٠	٧١٤٠٠	٨١٧٠٠	٧٥٥٠٠	٦٩٦٠٠
إقليم تونس	تونس	رادس	٤٨٠٠	٣٤٠٠	٤٤٠٠	٢٥٠٠	٣٥٢٠
الشمال الشرقي	بنزرت	بنزرت	١٨٠٠	١٤٠٠	١٤٠٠	٧٠٠	٨٠٠
الوسط الشرقي	سوسة	سوسة	٣٠٠	٤٠٠	٣٠٠	١٠٠	٢٠٠
الوسط الشرقي	صفاقس	صفاقس	٨٠٠	٧٠٠	٥٠٠	٧٠٠	٦٦٠
الجنوب الشرقي	قابس	قابس	١٠٠	٢٠٠	١٠٠	٢٠٠	١٦٠
الجنوب الشرقي	مدنين	جرجيس	١٠٠	٣٠٠	١٠٠	٨٠٠	٧٠٠
		الإجمالي	٩٦٣٠٠	٧٧٨٠٠	٨٨٥٠٠	٨٠٥٠٠	٧٤٦٠٠
حركة خروج السياح عبر الموانئ البحرية							
الإقليم	الولاية	الموانئ	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
إقليم تونس	تونس	تونس - حلق الوادي	٦٢٢٠٠	٥٧٦٠٠	٦٢٦٠٠	٦١٢٠٠	٦٠٤٠٠
إقليم تونس	تونس	رادس	٤٩٠٠	٣٥٠٠	٤٤٠٠	٢٩٠٠	٣٦٤٠
الشمال الشرقي	بنزرت	بنزرت	١٥٠٠	١٢٠٠	١٣٠٠	٧٠٠	١٠٨٠
الوسط الشرقي	سوسة	سوسة	٣٠٠	٥٠٠	٣٠٠	١٠٠	٢٠٠
الوسط الشرقي	صفاقس	صفاقس	٩٠٠	٨٠٠	٥٠٠	٦٠٠	٦٨٠
الجنوب الشرقي	قابس	قابس	٢٠٠	٢٠٠	١٠٠	١٠٠	١٦٠
الجنوب الشرقي	مدنين	جرجيس	١٠٠	٣٠٠	١٢٠٠	٧٠٠	٦٠٠
		الإجمالي	٧٠١٠٠	٦٤١٠٠	٧٠٤٠٠	٦٦٣٠٠	٦٥٣٠٠

المصدر: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ١٥٠.

ملحق (٤) حركة السياح عن طريق المعابر الحدودية بالأقاليم التونسية خلال الفترة ٢٠١٤ - ٢٠١٨م

حركة دخول السياح بالمعابر الحدودية								
الإقليم	الولاية	المعابر البرية	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	المتوسط
الشمال الغربي	جنوبية	طبرقة (ملولة)	٢٩١٩٠٠	٣١٠٤٠٠	٤٣٢٥٠٠	٤٨٦٤٠٠	٦٤١٧٠٠	٤٣٢٥٨٠
الشمال الغربي	جنوبية	ببوش	٧٩٧٠٠	٧٢٢٠٠	٨٣٨٠٠	٨٢٢٠٠	١٢٥٩٠٠	٨٨٧٦٠
الشمال الغربي	الكاف	غار الدماء	٤٤٠٠	٤٢٠٠	٤٢٠٠	٤٥٠٠	١٠٠٠٠	٥٤٦٠
الشمال الغربي	الكاف	ساقية سيدي يوسف	٧٧٢٠٠	٩٦٢٠٠	١٢٨٢٠٠	١٦٠٧٠٠	١٧٨١٠٠	١٢٨٠٨٠
الوسط الغربي	القصرين	قلعة سنان	٣٨٨٣٠٠	٣١٠٠٠٠	٤٥١٤٠٠	٤٠٦٠٠٠	٤٨٤٣٠٠	٤٠٨٠٠٠
الوسط الغربي	القصرين	بوشبكة	١٢٠٢٠٠	١١٨٨٠٠	١٥٧١٠٠	٢٠٣٧٠٠	٢٣٢٧٠٠	١٦٦٥٠٠
الجنوب الشرقي	مدنين	رأس جدير	١١٦٣٢٠٠	١٣٦٦٥٠٠	١٠٦٧٥٠٠	٨٢٦٦٠٠	٥١٩٩٠٠	٩٨٨٧٤٠
الجنوب الغربي	توزر	حزوة	١٣١٩٠٠	١٤٦٨٠٠	٢٠٧٠٠٠	٢٥١٧٠٠	٢٩٧٧٠٠	٢٠٧٠٢٠
		الإجمالي	٢٢٥٦٨٠٠	٢٤٢٥١٠٠	٢٥٣١٧٠٠	٢٤٢١٨٠٠	٢٤٩٠٣٠٠	٢٤٢٥١٤٠
حركة خروج السياح بالمعابر الحدودية								
الإقليم	الولاية	الموانئ	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	المتوسط
الشمال الغربي	جنوبية	طبرقة (ملولة)	١٩٤١٠٠	٢٣٢٧٠٠	٣٤٠٥٠٠	٣٩٦٣٠٠	٥٦٢٦٠٠	٣٤٥٢٤٠
الشمال الغربي	الكاف	غار الدماء	٤٩٠٠	٤٧٠٠	٥١٠٠	٥١٠٠	٩٤٠٠	٥٨٤٠
الشمال الغربي	جنوبية	ببوش	٤٧٩٠٠	٥٢٥٠٠	٥٩٩٠٠	٦٠٠٠٠	٨٤٤٠٠	٦٠٩٤٠
الشمال الغربي	الكاف	ساقية سيدي يوسف	٧٢٢٠٠	٨٨١٠٠	١١١٤٠٠	١٤٠٣٠٠	١٦٠٦٠٠	١١٤٥٢٠
الوسط الغربي	القصرين	قلعة سنان	٢٩٠٣٠٠	٢٤٢٣٠٠	٣٣٣٢٠٠	٣٣٥٠٠٠	٣٩١٩٠٠	٣١٨٥٤٠
الوسط الغربي	القصرين	بوشبكة	١٠٦٥٠٠	١٠٧٤٠٠	١٣٨٤٠٠	٢٠٠٨٠٠	٢٢٠٠٠٠	١٥٤٦٢٠
الجنوب الشرقي	مدنين	رأس جدير	٦٧٩٤٠٠	٦٨٣١٠٠	٧١٦٥٠٠	٥٥٦١٠٠	٤٤٤٨٠٠	٦١٥٩٨٠
الجنوب الغربي	توزر	حزوة	١٢٥١٠٠	١٣٨٦٠٠	١٨٧٢٠٠	٢٣١١٠٠	٢٥١٤٠٠	١٨٦٦٨٠
		الإجمالي	١٥٢٠٤٠٠	١٥٤٩٤٠٠	١٨٩٢٢٠٠	١٩٢٤٧٠٠	٢١٢٥١٠٠	١٨٠٢٣٦٠

المصدر: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٨م، ص. ١٥٠.

ملحق (٥) عدد المؤسسات السياحية على مستوى الأقاليم التونسية خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠١٨م

الأقاليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
٢٠٠٥	٨٨	١٧٥	٢٩	١٦٧	٥٢	١٣٥	٧٧	٧٢٢
٢٠٠٦	٩٠	١٦٥	٢٦	١٨٧	٥٧	١٤٠	٧١	٧٣٦
٢٠٠٧	٩١	١٦٨	٢٨	١٩٢	٥٩	١٤٤	٧٣	٧٥٥
٢٠٠٨	٩٢	١٦٩	٣٢	٢٠٣	٥٨	١٤٧	٧٦	٧٧٧
٢٠٠٩	٩٣	١٧١	٣٢	٢١٠	٥٩	١٥١	٧٥	٧٩٠
٢٠١٠	٩٤	١٧٢	٣٢	٢١٥	٦٠	١٥٢	٧٥	٨٠٠
٢٠١١	٩٧	١٧٢	٣٦	٢١٨	٦٠	١٥٦	٧٧	٨١٦
٢٠١٢	٩٨	١٧٤	٣٧	٢٢٢	٦٠	١٥٨	٧٨	٨٢٦
٢٠١٣	٩٩	١٧١	٣٨	٢٢٥	٦٤	١٥٩	٧٨	٨٣٤
٢٠١٤	١٠٠	١٦٩	٣٨	٢٢٦	٦٥	١٦١	٧٧	٨٣٦
٢٠١٥	١٠٧	١٧٢	٣٩	٢٢٨	٦٥	١٥٩	٨٦	٨٥٦
٢٠١٦	١٠٨	١٦٧	٣٨	٢٣٠	٦١	١٦٦	٨٧	٨٥٦
٢٠١٧	١٠٨	١٦٩	٣٥	٢٣٠	٦١	١٦٨	٩٠	٨٦١
٢٠١٨	١٠٧	١٥٨	٣٤	٢٢٨	٦١	١٧٠	٨٨	٨٤٦
المتوسط	٩٨	١٦٩	٣٤	٢١٣	٦٠	١٥٥	٧٩	٨٠٨

المصدر: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٦م، ص. ١٥٩، و٢٠١٧م، ص. ١٥٦ و٢٠١٨م، ص. ١٦٢.

ملحق (٦) عدد الأسيرة على مستوى الأقاليم التونسية خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠١٨م

الأقاليم	إقليم تونس	الشمال الشرقي	الشمال الغربي	الوسط الشرقي	الوسط الغربي	الجنوب الشرقي	الجنوب الغربي	الإجمالي
٢٠٠٥	١٨٧٢٩	٥٠٩٩٥	٥٢٢٠	٥٦٤٤٣	١٧٥٤٢	٤٩٣١٧	١٠٣٩٥	٢٢٢٠١٨
٢٠٠٦	١٨٨٣٤	٥١٤٦٢	٥٢٧٨	٥٨٢٩٩	١٨٠٥٧	٤٩٦٦٢	١٠٤٨٦	٢٢٦١٥٣
٢٠٠٧	١٩٦١٣	٥٢٠٨٠	٦٠٧٨	٥٨٣٤٨	١٧٨٩٧	٤٩٧٤٢	١٠٩٥٠	٢٢٩٨٣٧
٢٠٠٨	١٩٢٨٠	٥٢٤٨٦	٦١١٨	٥٩١٩٥	١٧٩٨٦	٥٠٠٤٦	١١٠٤٦	٢٣١٨٣٨
٢٠٠٩	١٩٤٩٧	٥١٦٧٤	٦٦٨٨	٥٩٩٧٢	١٨٢٠٠	٥٠٥٧٢	١١١٦٤	٢٣٥٧٢٧
٢٠١٠	١٩٥٥٨	٥١٦٥١	٦٦٦٨	٦١٠١٧	١٨٥٠٧	٥١٥٩٦	١١٢٢٢	٢٣٨٤٩٥
٢٠١١	١٩٣٠٠	٥٢٢٩١	٦٦٨٦	٦١٢٤٤	١٨٥٣٦	٥١٤١٥	١١٦٠٨	٢٣٩٨٩٠
٢٠١٢	١٩٥٧١	٥١٤٠٤	٦٦٩٦	٦٢٨٢٩	١٨٧٧٨	٥٢١١٢	١١٣١٨	٢٤١٥٢٨
٢٠١٣	١٩٥٧٨	٥١٦٤٦	٦٥٦٦	٦٣٠٢٩	١٨٩٣٨	٥٢١٥٧	١١٤١٣	٢٤٢١٤٦
٢٠١٤	٢٠٦٧٦	٤٩٠٦٥	٦٤٧٢	٦١٤٤٧	١٨٥٤٧	٥٥٣٨١	١١٥٤٧	٢٤١٩٩٧
٢٠١٥	٢٠٧٩٩	٤٧٢٩٨	٦٤٧٢	٦٠١٣٣	١٨١٦٤	٥٦٣٦٢	١١٠٢٧	٢٣٩٦٧٩
٢٠١٦	٢٠٣٦٤	٤٧٤٤٢	٦٣٩٦	٦٠١١٣	١٨١٢٨	٥٦٣٤٩	١١٠٦٧	٢٣٩٤٦١
٢٠١٧	٢١٢٩١	٤٨٨١١	٦٤٣٢	٥٨٤٨٩	١٧٨٣٩	٥٧١٢٥	١١١١١	٢٤٠٨٢٢
٢٠١٨	٢٠٠٩٠	٤٨٠٤٣	٦٥٣٣	٥٥٠٩٨	١٧٧٨٢	٥٥٩٦٦	١١٣٣٢	٢٣٤٤٤٦
المتوسط	١٩٧٩٩	٥٠٤٥٣	٦٣٠٧	٥٩٦٩٠	١٨٢٠٧	٥٢٧٠٠	١١١٢٠	٢٣٦٠٠٣

المصدر: المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٦م، ص. ١٦٧، و٢٠١٧م، ص. ١٦٤ و٢٠١٨م، ص. ١٦٩.

مراجع البحث

- المراجع باللغة العربية

- ١- أبو النصر، مجدي سيد أحمد، ٢٠١٤م، تحليل جغرافي للنقل السياحي الدولي بمصر، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٦٣، الجزء الأول، الجمعية الجغرافية المصرية، ص. ٢٣٥ - ٢٧٦.
- ٢- أبو اليزيد، جيهان محمد، ٢٠١٦م، تنافسية السياحة المصرية: تحليل جغرافي، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٦٨، الجمعية الجغرافية المصرية، ص. ١ - ٤٨.
- ٣- الاطلس الخرائطي، ٢٠١٩م، الجمهورية التونسية وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية الإدارة العامة للتهيئة الترابية، دراسة الخارطة الوطنية للبنية التحتية والتجهيزات الجماعية الكبرى في أفق ٢٠٣٠م.
- ٤- الجديدي، محمد، ١٩٩٦م، التجربة السياحية في تونس، المجلة التونسية للجغرافيا، جامعة تونس - كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد ٢٩، ص. ٥١ - ٨٣.
- ٥- الراجحي، محسن عبد الله، ٢٠١٦م، الميزة التنافسية للنشاط السياحي، ط ١، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ص. ١٥٦ - ١٩٦.
- ٦- الزوكة، محمد خميس، ١٩٩٧م، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.
- ٧- المعهد الوطني للإحصاء، ٢٠١٦م، ٢٠١٧م، ٢٠١٨م، التقرير السنوي حول مؤشرات البنية الأساسية، إحصائيات تونس، النشرة الإحصائية السنوية، الديوان الوطني التونسي للسياحة، الإدارة العامة للقطاعات الاقتصادية، www.ins.tn.
- ٨- بروجة، زيان، ومحمد، راتول، ٢٠١٧م، تقييم التنافسية السياحية لدول شمال إفريقيا وفق مؤشر المنتدى الاقتصادي العالمي (دافوس) خلال الفترة (٢٠٠٧م - ٢٠١٥م)، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، مجلد ١٢، العدد ١٤، ص. ١٣٣ - ١٦٠، متاح على الرابط <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/1872> consulté le ١٤/٠١/٢٠٢٢.
- ٩- بوراوي، ساعد، وعيساني، عامر، ٢٠١٥م، تقييم تنافسية قطاع السفر والسياحة: دراسة مقارنة بين الجزائر، تونس والمغرب، مجلة العلوم الإنسانية، العدد ٤٠، ص. ٦٩ - ٨٤، جامعة محمد خيضر بسكرة.
- ١٠- جستنية، أسامة رشاد، ٢٠٠٧م، الوظيفة السكنية السياحية - دراسة حالة (فندق جده)، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٤٩، الجزء الأول، الجمعية الجغرافية المصرية، ص. ٢٩٣ - ٣٣٠.
- ١١- جلولي، رضا سيف الدين، ٢٠١٨م، أثر الهجمات الإرهابية على السياحة في تونس: هجوم سوسة ٢٠١٥م نموذجاً، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة ورقلة، ص. ٣٢٠ - ٣٤٢.
- ١٢- حراث، حنان، ورمضاني، محمد، ٢٠١٨م، نماذج وطرق قياس علاقة جودة وتنافسية الخدمات السياحية بالقطاع السياحي للدول المغاربية خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٧م، مجلة الاستراتيجية والتنمية، المجلد ٨، العدد ١٥، ص. ١٠ - ٣٣، المعهد الوطني للإحصاء التونسي، على الموقع <https://www.asjp.cerist.dz/en/article>
- ١٣- دليل السائح، ٢٠١٩م، وزارة السياحة التونسية، المندوبية الجهوية للسياحة في تونس.
- ١٤- سراج الدين، عيبر إبراهيم عبد الله، ٢٠١٢م، جغرافية التنمية السياحية بمحافظة بني سويف، الجمعية الجغرافية المصرية، الجزء الأول، العدد ٥٩، ص. ١٩٥ - ٢٤٨.

- ١٥- سفاري، أسماء، ٢٠١٤م، دور تكنولوجيا المعلومات والاتصال في تطوير الخدمات السياحية لدول المغرب العربي، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة أم البواقي.
- ١٦- سفاري، أسماء، ٢٠١٧م، فرص التكامل بين الجزائر، تونس والمغرب للتسويق لمبدأ المقصد السياحي الأعظم، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، المجلد الرابع/ العدد الأول، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، ص ص. ٢١٣ - ٢٣٤.
- ١٧- عبده، سعيد، ١٩٩٤م، جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة.
- ١٨- عشي، صليحة، ٢٠٠٩م، الآثار الاقتصادية والاجتماعية للسياحة في تونس، مجلة مركز صالح عبد الله كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر، مركز صالح عبد الله كامل للاقتصاد الإسلامي، مجلد ١٣، العدد ٣٩، ص ص. ٢٣٣ - ٢٧١، دار المنظومة، <https://search.mandumah.com/Record/62481>.
- ١٩- عقون، شراف، والصالح، قرشي محمد، وبوحديد، ليلي، ٢٠١٩م، التجربة التونسية في صناعة السياحة، مجلة دراسات اقتصادية، مجلد ٦، عدد ١، جامعة عبد الحميد مهري، قسنطينة ٢، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، ص ص. ١٦٣ - ١٨٠.
- ٢٠- عيد، حسام سليمان، ٢٠١٣م، محاضرات في جغرافية النقل، الجامعة الإسلامية، غزة، كلية الآداب، قسم الجغرافيا.
- ٢١- عيساوي، سهام، وحوحو فطوم، ٢٠١٧م، واقع العرض والطلب السياحي في الجزائر وتونس - دراسة مقارنة، مجلة اقتصاديات المال والأعمال، العدد ٥، المجلد ٨، الجزائر.
- ٢٢- لجنة منظمة السياحة العالمية للشرق الأوسط، ٢٠١٤م، تقرير موجز حول اتجاهات السياحة في المنطقة وتحديد التحديات الرئيسية لعام ٢٠١٥م، الاجتماع التاسع والثلاثون، تقرير ٣٩، بند ١، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- ٢٣- لزهري، عابد، وجصاص، محمد، ٢٠١٧م، أثر الإنفاق على الاستثمار السياحي على التشغيل: دراسة مقارنة "الجزائر وتونس والمغرب"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، مجلد ١٠، عدد ٣٠، ص ص. ٦٨٠-٥٢.
- ٢٤- ميخائيل، مرزوق حبيب، ٢٠٠٠م، التحضر وشبكة الطرق البرية بمحافظة بني سويف: دراسة تحليلية كمية، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٣٦، الجزء الثاني، الجمعية الجغرافية المصرية، ص ص. ٣٥٥ - ٣٩٠.

- المراجع باللغة غير العربية

- 1- Aissa. S.B, Goaid. M., 2017, Performance of Tourism Destinations: Evidence From Tunisia, Journal of Hospitality & Tourism Research, Vol. 41, No. 7, PP.797-822.
- 2- Dłuzewska.A, 2008, Direct and indirect impact of the tourism industry on drylands: the example of Southern Tunisia, Impact of the tourism industry on dry lands, Emerald Group Publishing Limited, Vol. 19 No. 6, pp. 661-669, this journal is available at www.emeraldinsight.com/1477-7835.htm.
- 3- Gunfadurdoss. A, Hanna. H, Salhab.J, Tarabay. D, 2012, Improving the Competitiveness of the Tourism Cluster in Tunisia, Microeconomics of Competitiveness, Tunisia Tourism Cluster.

- 4- Lucy. S, 2019, Logistics Capacity Assessment, Version: 8, Tunisia, PP. 1-119.
- 5- Manai, Adel, 2018, The Origins of Tunisian Tourism, Journal of Mediterranean Studies, Volume 27, Number 1, Published by Mediterranean Institute, University of Malta, pp. 49-61
- 6- Mandic. A, Mrnjavac. Z, 2018, Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development, Tourism and Hospitality Management, ResearchGate, Vol. 24, No. 1, PP. 1 – 22, publication at: <https://www.researchgate.net/publication/325158801>.
- 7- Pearce.D, 1987, Tourism Today, Longman, Jon Wiley, New York.
- 8- World economic forum(A), 2007, The Travel & Tourism Competitiveness Report, Furthering the Process of Economic Development, Growth through Shocks, Editors: Jennifer Blanke and Thea Chiesa, SRO-Kundig, Geneva, Switzerland, Is available at: www.weforum.org/ttcr.
- 9- World economic forum(A), 2009, The Travel & Tourism Competitiveness Report, Managing in a Time of Turbulence, Growth through Shocks, Editors: Jennifer Blanke and Thea Chiesa, SRO-Kundig, Geneva, Switzerland, Is available at: www.weforum.org/ttcr.
- 10- World economic forum(A), 2013, The Travel & Tourism Competitiveness Report, Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation, World economic forum, Growth through Shocks, Editors: Jennifer Blanke and Thea Chiesa, SRO-Kundig, Geneva, Switzerland, Is available at: www.weforum.org/ttcr.
- 11- World economic forum(A), 2015, The Travel & Tourism Competitiveness Report, Growth through Shocks, Editor: Klaus Schwab, SRO-Kundig, Geneva, Switzerland, Is available at: www.weforum.org/ttcr.
- 12- World economic forum(A), 2017, The Travel & Tourism Competitiveness Report, Paving the way for a more sustainable and inclusive future, Editors: Roberto Crotti, Tiffany Misrahi, SRO-Kundig, Geneva, Switzerland, Is available at: www.weforum.org/ttcr.
- 13- World economic forum(B), 2013, 2015, 2016, 2017, 2018, the Global Competitiveness Reports, World economic forum (2013–2014, 2014-2015, 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018), Insight Report, Klaus Schwab.

**The Relativity advantage of the infrastructure of the tourism sector in the Tunisian regions
"A study in economic geography"**

Abstract

Tourism in Tunisia depends entirely on the infrastructure associated with it, so the more that infrastructure develops, the more positive results this will contribute to the development of the country's tourism sector. Marine or telecommunications services and these activities fall within the strategies of tourist attraction, and support its role in the economic development of the state.

The study deals with the position of Tunisia in the competitiveness of global tourism for the infrastructure index, and through that index the regional variations of the **Relativity advantage** of the tourism sector in Tunisia are studied to identify which regions represent the largest role and the others that represent the least contribution to the state's position in tourism competitiveness.

The research aims to study the **Relativity advantage** of the infrastructure affecting tourism in the Tunisian regions, and the study concluded that the Tunis region has a greater comparative advantage in the infrastructure of tourism services in terms of the number of tourism companies and airlines, the number of banks, ATM machines and exchange offices, and there is a relative competition among the regions of Tunisia, And the northeast, southeast and center-east in the number of rooms and beds, the southeast region has a Relativity advantage in the number of tourist sites, and the center-east in the total number of tourist accommodation centers, as for tourism revenues, there is a relative competition between the regions of Tunisia and the center-east, while the south-west region is the least regions in the abundance of those ingredients for attractions.

Key words: Relativity advantage - Tunisian regions - tourism - infrastructure.