

## أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي

دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

The importance of developing tourism infrastructure in the process of tourist attraction -A comparative analytical study of the Arab Maghreb countries (Algeria, Morocco, Tunisia) during the period (2013-2023)

بوران سمية

مخبر إدارة الأفراد وحوكمة الشركات

المركز الجامعي نور بشير البيض، الجزائر

[s.bourane@cu-elbayadh.dz](mailto:s.bourane@cu-elbayadh.dz)

تاريخ النشر: 2024/12/15

راجع نور الهدى إشراق\*

مخبر التنمية المستدامة لمناطق الهضاب العليا والمناطق الصحراوية

المركز الجامعي نور بشير البيض-الجزائر

[n.radjaa@cu-elbayadh.dz](mailto:n.radjaa@cu-elbayadh.dz)

تاريخ القبول للنشر: 2024/10/02

تاريخ الاستلام: 2024/07/12

### ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية تطوير البنية التحتية للسياحة في عملية الجذب السياحي، ولتحقيق هذا الهدف تم إجراء دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي الثلاث (الجزائر، المغرب، وتونس) خلال الفترة (2013-2023)، وذلك من خلال تحليل البيانات المجمعة من تقارير المنتدى الاقتصادي العالمي حول تنافسية السياحة والسفر، وبيانات البنك الدولي للسياحة الدولية.

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها أن تطوير البنية التحتية للسياحة تعتبر العمود الفقري والعامل الأساسي في عملية جذب السياح وجذب الاستثمارات الأجنبية وتنمية قطاع السياحة، كما تم التوصل إلى أن الأداء السياحي لدول المغرب العربي ضعيف خاصة الجزائر سواء من حيث استقطاب السياح الوافدين أو من حيث مؤشرات البنية التحتية السياحية، وهذا لا يعكس فعلا المقومات السياحية وعناصر الجذب السياحي التي تتمتع بها هذه الدول. الكلمات المفتاحية: البنية التحتية السياحية، الجذب السياحي، تنافسية السياحة، السياح، دول المغرب العربي. تصنيفات JEL: Z33، Z31.

### Abstract:

This study aims to show the importance of developing tourism infrastructure in the process of tourist attraction. To achieve this a comparative analytical study was conducted for the three Arab Maghreb countries (Algeria, Morocco, and Tunisia), during the period (2013-2023), by analyzing the data collected from the reports of the world Economic forum on travel and tourism competitiveness, and the world Bank International Tourism Data.

The study reached a set of results, the most important of which is that developing tourism infrastructure is considered the main factor in the process of attracting tourists, attracting investments and developing the tourism sector. It was also found that the tourism performance of the Maghreb countries is weak, especially Algeria, whether in terms of attracting incoming tourists or in terms of tourism infrastructure indicators, and this does not actually reflect the tourism components and elements of tourist attraction that these countries enjoy.

**Keywords:** Tourism Infrastructure, Tourist attractions, Tourism competitiveness, Tourist, Maghreb countries.

**Jel Classification Codes:** Z33, Z31.

\* المؤلف المراسل.

## أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي

دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

### 1. مقدمة:

تعتبر الجاذبية السياحية رهان مهم ومورد أساسي للثروة، إذ تمثل السياحة في الوقت الراهن صناعة قائمة بذاتها وليست مجرد رفاهية عابرة، كما توصف بأنها صناعة بلا دخان، اهتمت الدول العربية بالسياحة كونها من أكبر الصناعات في الوقت الحاضر، ولا زالت تشهد تسارعا في النمو والتوسع حيث تطور عدد السياح من 25 مليون سائح سنة 1950 إلى أزيد من 1323 مليون سائح سنة 2017م، كما ارتفعت الإيرادات التي ولدها السياحة على المستوى العالمي من 2 مليار دولار سنة 1950 إلى ما يزيد عن 1340 مليار دولار سنة 2017م، أكثر منهم لأغراض الترفيه والاستمتاع فقط.

تتمتع دول المغرب العربي بالمقومات الكافية في المجال السياحي، من آثار تاريخية، حضارية، وثقافية تؤهلها أن تكون بلدان سياحية مهمة، ونظرا للأهمية الاقتصادية للسياحة أصبح من الضروري أن تولي هذه الدول اهتماما خاصا بتعزيز القدرة التنافسية لقطاعها السياحي عبر الاستثمار في تحسين البنية التحتية وتطويرها، وتوفير عناصر الجذب السياحي لتلبية احتياجات مختلف فئات السياح المحليين منهم والدوليين، مما يجعل هذه الدول في طليعة البلدان الأكثر جذبا للسياح في العالم.

وعليه جاءت هذه الدراسة لإبراز أهمية البنية التحتية في عملية الجذب السياحي لدول المغرب العربي.

### 1.1. إشكالية البحث

انطلاقا مما سبق نطرح الإشكالية التالية:

فيما تكمن أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي؟

### 2.1. الفرضية

يعتبر تطوير البنية التحتية السياحية أمرا أساسيا لجذب السياح واستقطابهم، حيث يساعد في خلق بيئة مناسبة تدعم استثمار الموارد السياحية وتعزز التجربة السياحية الإيجابية، مما يعكس الجوانب المميزة للأنشطة السياحية المتاحة.

### 3.1. أهمية البحث

تأتي أهمية هذه الدراسة انطلاقا من الموضوع المعالج في حد ذاته، فالسياحة من المواضيع التي تزايد الاهتمام بها في الآونة الأخيرة كون أن هذا القطاع أصبح من أهم القطاعات المرشحة لتكون أحد البدائل الاستراتيجية لقطاع المحروقات وهذا لا يتحقق إلا بتوفر بنية تحتية سياحية تساهم في استقطاب العديد من السياح.

### 4.1. أهداف البحث

نسعى من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- إظهار مختلف الجوانب النظرية المتعلقة بالبنية التحتية السياحية وماهية الجذب السياحي.
- تحليل مؤشرات البنية التحتية السياحية لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013، 2023).

### 5.1. منهجية الدراسة

لمعالجة مختلف جوانب الدراسة والإجابة على إشكالية البحث المطروحة وتحقيق أهدافه، تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال دراسة وتحليل أهم مؤشرات البنية التحتية السياحية وعدد السياح الوافدين إلى دول المغرب

العربي (الجزائر، المغرب، تونس)، واستخلاص الدور الذي يؤديه هذا الأخير في تطوير وتحسين السياحة، كما تم تقسيم هذا البحث إلى:

- ماهية البنية التحتية السياحية.
- ماهية الجذب السياحي.
- دراسة تحليلية لمؤشرات البنية التحتية السياحية وعدد السياح الوافدين إلى دول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013، 2023).

## 2. ماهية البنية التحتية السياحية

تعود بداية استخدام مصطلح البيئة التحتية للإشارة إلى الأعمال الإنشائية إلى عام 1887م، والذي اعتمد على فكرة الخلط ما بين المواد الصناعية والطبيعية من أجل العمل على إنشاء بنى جديدة تهدف إلى تقديم المساعدة للأفراد من أجل القيام بعملهم بسهولة، حيث ارتبط هذا المفهوم في بادئ الأمر بالثورة الصناعية ثم توسع من خلال إدراج أنشطة رأس المال الاجتماعي.

### 1.2 مفهوم البنية التحتية وأهميتها

#### 1.1.2 مفهوم البنية التحتية

يصف رواد التنمية الاقتصادية الأوائل مثل "روزتشتين"، "رودان"، "راغنارنوركسه" و"ألبرت هيرشمان" البنية التحتية بأنها "رأس المال الاجتماعي تميزها لها من رأس المال الخاص الذي يتمثل في مؤسسات القطاع الخاص من معدات وآلات ومباني وغيرها" (الوصال، 2018، صفحة 22).

عرفها تقرير البنك العالمي بأنها الاستثمارات الملموسة في المرافق والخدمات العامة المتعلقة بالنقل، الاتصالات، المياه والصرف الصحي، الطاقة، السكك الحديدية، الموانئ والمطارات، والتي تسعى إلى دعم القطاع الخاص بما في ذلك الأنشطة العائلية والتجارية.

عرفت بعض المنظمات الاجتماعية البنية التحتية بأنها "الخلفية الغير المرئية لدعم البيئة الطبيعية والثقافية والتكنولوجية اللازمة لتطور المدينة، وهذه تأخذ اتجاهات متعددة كرأس المال الأساسي ويتضمن الموارد الملموسة مثل: مستوى التعليم والمستوى الصحي للمجتمع عامة" (حمزة مطرش، 2014، الصفحات 03-04).

يعد تعريف "هدسون" من أبرز ما تم اعتماده لتعريف البنية التحتية حيث عرفها على: "أنها النظم المادية والمرافق التي توفر الخدمات العامة الأساسية مثل: النقل، مرافق المياه، الغاز، الكهرباء، الطاقة والاتصالات، التخلص من النفايات، الحدائق والملاعب، المباني الرئيسية والرسمية". (حسين، 2018، صفحة 68).

من خلال ما سبق يتضح أن البنية التحتية تشمل كل من المنشآت، الخدمات والتجهيزات الأساسية التي يحتاجها المجتمع مثل: وسائل المواصلات كالمطارات والطرق والسكك الحديدية، ووسائل الاتصالات كالانترنت والجوال، إضافة إلى نظام الصرف الصحي وقنوات المياه، بل يتعدى كل هذا إلى أن يمتد إلى البنية الفطرية ولذلك فإن كل ما يصرف في هذا المجال يدخل ضمن مفهوم البنية التحتية.

## أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

### 2.1.2 أهمية البنية التحتية

تتجلى أهمية البنية التحتية عبر عنصرين رئيسيين هما:

- تعزيز النمو الاقتصادي على الصعيدين العام والخاص، عن طريق توفير بيئة ملائمة لجذب وتيسير الاستثمارات الخاصة إلى جانب تحقيق نتائج إيجابية من المشاريع الحكومية مما يعود بالنفع على المجتمع.
- ضمان توزيع الموارد والثروات بشكل منصف بين مختلف المناطق والفئات المستفيدة.
- ولتحقيق الأهداف المنشودة، ينبغي التركيز على إنجاز أربعة أهداف رئيسية وهي (Ziara , Nigim , Enshassi , & M. Ayyub , 2002):
- تعزيز العدالة الاجتماعية بشكل فعال.
- دعم الاقتصاد وخلق فرص عمل واستثمار مستدامة.
- التوسع في برامج ومشاريع جديدة بطريقة ملحوظة.
- الحفاظ على الموارد الطبيعية والبشرية.

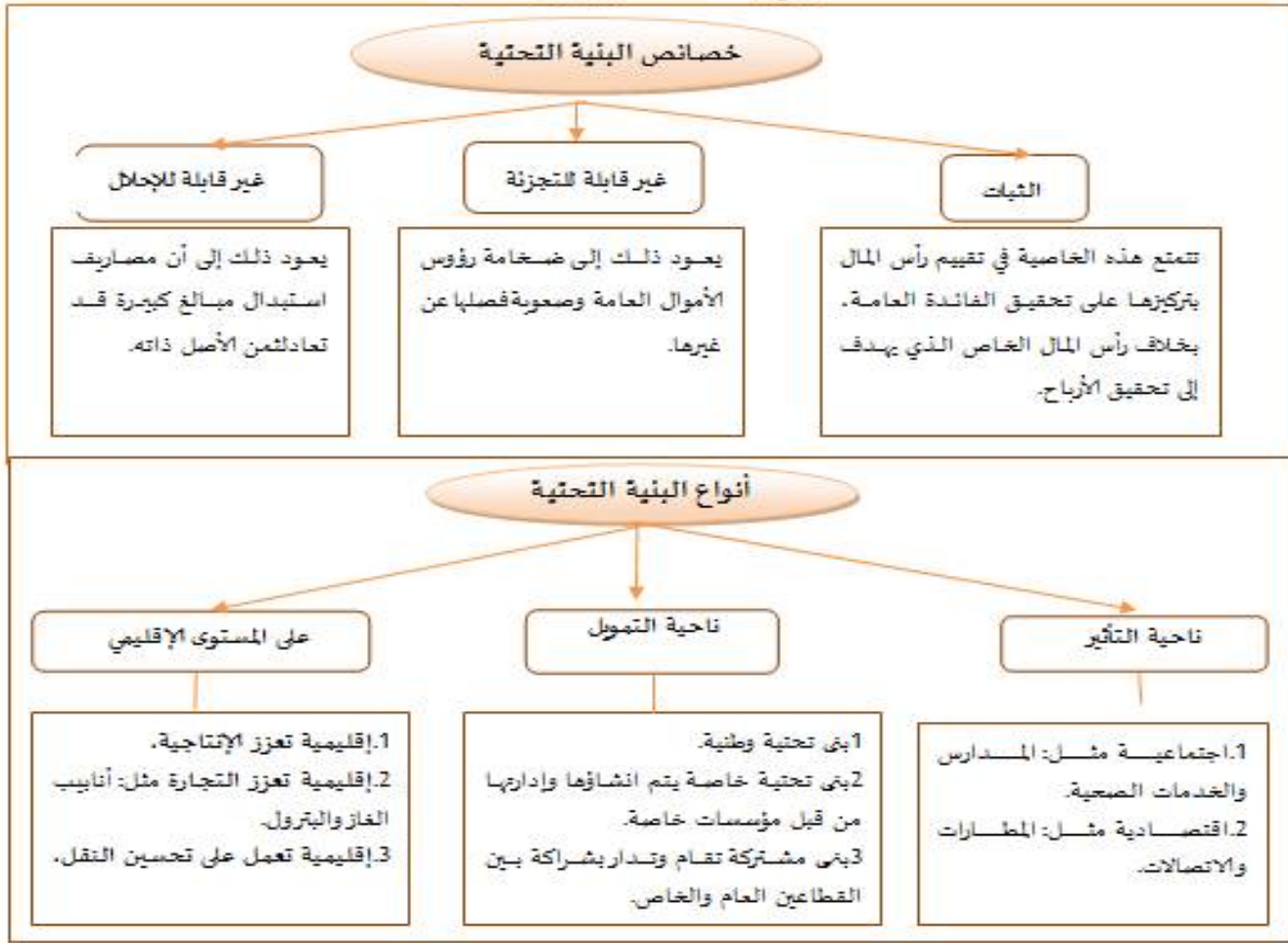
### 2.2 خصائص وأنواع البنية التحتية

#### 1.2.2 خصائص البنية التحتية

تتسم البنية التحتية بمجموعة من الخصائص نلخصها فيما يلي (بك، 2022، الصفحات 54-55):

- خدمات مشاريع البنية التحتية ومنافعها ليست مخصصة لفئة محددة أو قطاع معين، بل يستفيد منها الجميع أفراداً وقطاعات، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.
  - في أغلب الأحيان، يتم تحديد أسعار خدمات البنية التحتية محلياً بسبب طبيعتها الغير قابلة للتصدير.
  - شركات البنية التحتية عادة ما تكون ضخمة وتحتاج إلى استثمارات كبيرة منذ البداية بسبب طبيعة المشاريع التي تقوم بها، مثل بناء الطرق والسكك الحديدية والمطارات، وعلى الرغم من الاستثمارات الكبيرة قد تكون الإيرادات في السنوات الأولى محدودة بسبب فترة التشغيل المبدئية والتي قد تستمر لسنوات، وهو ما يجعل تمويل هذه المشاريع تحدياً مما يدفع بعض المستثمرين إلى طلب ضمانات للإيرادات المستقبلية لضمان عائد استثماراتهم.
  - تحسين جودة مرافق البنية التحتية يمكن أن يشجع على نشاط اقتصادي متزايد ويساهم في تحقيق توازن التنمية في المناطق التي تعاني من نقص مستوى التطور.
  - تطوير البنية التحتية من المفروض أن يساهم في تحقيق توازن في التنمية بين المناطق المتقدمة وتلك ذات النمو الأقل، من خلال اعتماد استراتيجيات تنموية تركز على توفير المرافق الأساسية في هذه المناطق.
- إضافة إلى الخصائص السابقة الذكر فإن للبنية التحتية ثلاثة خصائص أساسية كما يوضحه الشكل التالي:

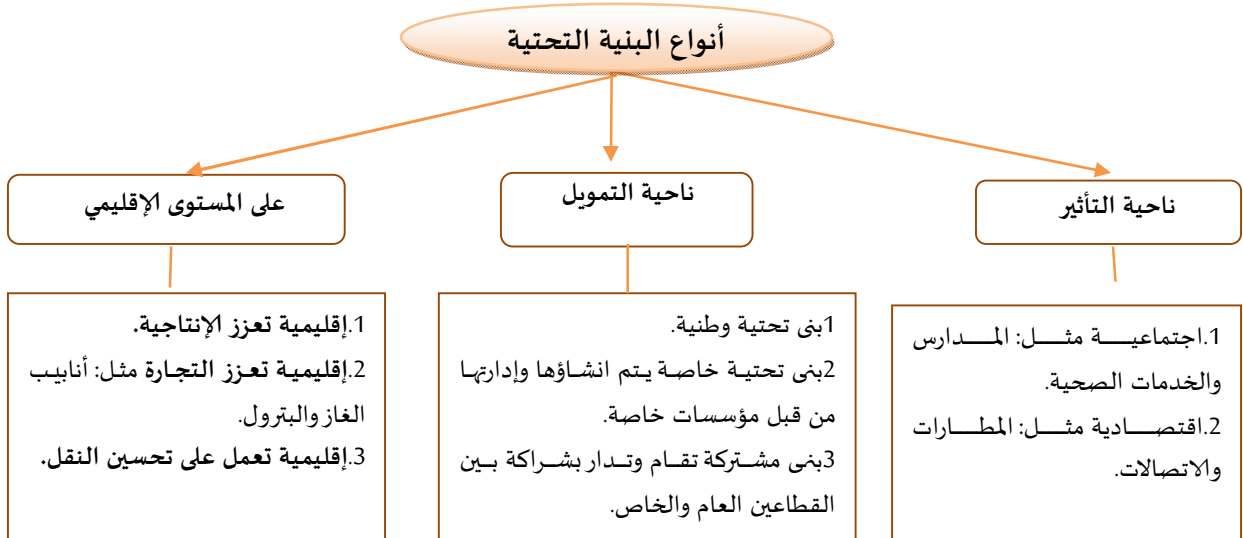
الشكل رقم 01: خصائص البنية التحتية



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على: (الأزهر، ميسي، ومحمد الأمين، 2018، الصفحات 237-238)

## 2.2.2 أنواع البنية التحتية:

يتم توضيح أنواع البنية التحتية وتقسيماتها من خلال الشكل التالي:



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على: (الأزهر، ميسي، ومحمد الأمين، 2018، الصفحات 237-238)

## أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي

دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

3.2 البنية التحتية السياحية ومكوناتها

1.3.2 مفهوم البنية التحتية السياحية

البنية التحتية السياحية تشير إلى مجموعة الخدمات الأساسية الضرورية لإنشاء وتطوير أي مشروع أو وجهة سياحية.

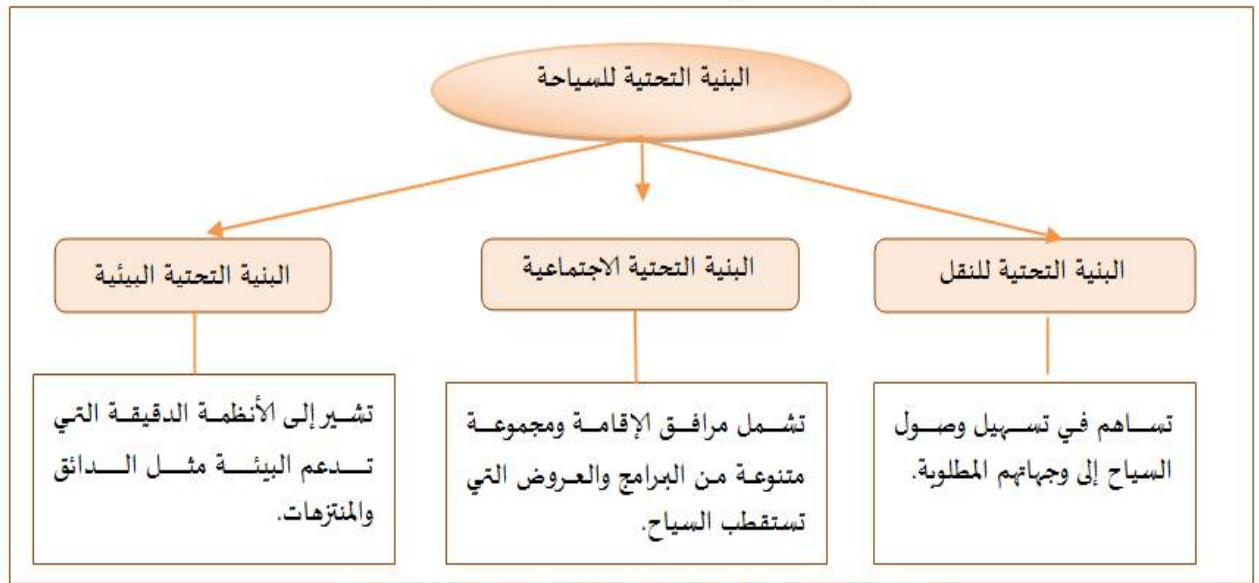
تعرف البنية التحتية على أنها "مجموعة معقدة من الهياكل والشبكات القائمة للأغراض الصناعية والترفيهية التي تهدف إلى تشغيل قطاع السياحة مع اعتبار البنية التحتية للسياحة جزءا لا يتجزء من صناعة السياحة" (https://btet.ru/ar/questions/chto-vhodit-v-infrastrukturu-turizma-turisticheskaya-infrastruktura-sushchnost/، 2023)

كما تعرف على أنها مجموعة من الصناعات والمؤسسات المساعدة التي تنظم وتخدم الأنشطة السياحية والسياحة عموما.

2.3.2 مكونات البنية التحتية السياحية:

وفق المنتدى السياحة والنقل، تتألف البنية التحتية للسياحة من ثلاث عناصر رئيسية تتناغم معا لتكوين وجهة سياحية جذابة كما هو مبين في الشكل أدناه:

الشكل رقم 03: مكونات البنية التحتية السياحية



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على (طهراوي، 2022، صفحة 145)

أما بالنسبة ل (Balaure, Blan.Veghes)، فإن البنية التحتية السياحية تتكون من:

- البنية التحتية للنقل الجوي.
- البنية التحتية للنقل البري.
- الخدمات السياحية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

## 3. ماهية الجذب السياحي

## 1.3 مفهوم السياحة وأنواعها

## 1.1.3 مفهوم السياحة

عرف الاقتصادى النمساوي "هيرمان" السياحة على أنها: "مصطلح يطلق على كل العمليات المتداخلة وخصوصا العمليات الاقتصادية المتعلقة بدخول الأجانب وإقامتهم المؤقتة، وانتشارهم داخل حدود منطقة أو دولة معينة" (طيب و سماعيني ، 2020 ، صفحة 27).

تعريف المنظمة العالمية للسياحة (WTO): "السياحة هي مجموع النشاطات التي يقوم بها الأفراد خلال السفر والانتقال إلى الأماكن خارج محيطهم المعتاد بغرض الراحة أو لأغراض أخرى" (Pierre & Balfet, 2007, p. 04).

## 2.1.3 أنواع السياحة

تنقسم السياحة وفق الغرض إلى (لعماس ، لسود ، ومقدم ، 2020 ، صفحة 238):

- السياحة الطبيعية: تتأثر الحركة السياحية بشكل كبير بالعوامل المناخية والجغرافية، وتعرف السياحة الطبيعية كنتيجة لهذا التأثير بأنها السفر لزيارة المناطق الطبيعية والاستمتاع بجمالها واكتشاف المعالم الثقافية المصاحبة لها.
- السياحة الرياضية: تركز على المشاركة في الأحداث والفعاليات الرياضية سواء كانت المشاركة في المنافسات الرياضية المختلفة أو حضور المباريات والأحداث الرياضية كجزء من تجربة السفر والترفيه.
- السياحة للدراسة وحضور المؤتمرات العلمية: تتضمن السفر للدراسة في مؤسسات تعليمية أو لحضور الملتقيات والفعاليات العلمية الأكاديمية، حيث يستفيد الأفراد من الفرص التعليمية والثقافية المقدمة في هذه الأنشطة.
- السياحة الاقتصادية: تركز على تعزيز النشاط الاقتصادي، وهي تتعلق بزيارة رجال الأعمال لوجهات سياحية وتشمل أيضا حضور المعارض الدولية ومتابعة أعمالهم في تلك الفعاليات.
- السياحة الثقافية: تعني اكتشاف ثقافات وحضارات الدول الأخرى، وتتضمن زيارة المعارض والمسابقات الثقافية لتعزيز التفاهم وتبادل الخبرات.
- السياحة الدينية: هي من أقدم أنواع السياحة تركز على زيارة المواقع والأماكن ذات الأهمية الدينية والروحية لدى ديانة معينة، فهي تشمل زيارة المعابد والكنائس والمساجد وغيرها من المواقع الدينية الأخرى.

## 2.3 مفهوم الجذب السياحي

يتكون النظام السياحي ثلاثة عناصر رئيسية وهي: العنصر الأول هو السائح الذي يمثل الجانب المتحرك والنشط العنصر الثاني هو الموقع السياحي الذي يعد الثابت والمحدد، العنصر الثالث هو وسائل النقل التي تسهم في الربط بين الأفراد والأماكن السياحية. (J. Page, 2003, p. 226).

ومن هنا يتضح أن غياب العنصر الثابت يجعل مفهوم النظام السياحي مهتما.

لفهم مفهوم الجذب السياحي بشكل أعمق والحصول على رؤية شاملة عنه، من الضروري أن نتناول تعريف كل من الجاذبية السياحية والمنطقة السياحية الجذابة.

### 1.2.3 الجاذبية السياحية والمنطقة السياحية الجذابة

#### ❖ تعريف الجاذبية السياحية

لا يوجد تعريف موحد يتضمن كافة أنواع الجذب السياحي الطبيعية، الاجتماعية، والحضارية، ولكن يمكن تحديدها، فوفقا للمجلس الاسكتلندي تعتبر الجاذبية السياحية في الوجهات المحددة لها دورة حياة معينة، الهدف الرئيسي من اكتشاف أو إنشاء هذه الجاذبية هو تعزيز متعة الأفراد وبهجتهم، فضلا عن إثراء ثقافتهم وإدراكهم، أما "ميدلتون" يرى أنها: "تجسد في المواقع التي تميزت بأشكالها الفريدة والبارزة، والتي يتم إدارتها من قبل فرق متخصصة بهدف تعزيز تجربة الترفيه والثقافة للأفراد" (بودية و دوح ، 2018 ، صفحة 22).

#### ❖ تعريف المنطقة السياحية الجذابة

تعد المنطقة السياحية الجذابة بمثابة الموقع الجغرافي الذي يقدم من خلاله المنتج السياحي عبر تقديم خدمات متنوعة في أنشطة مختلفة والتجارب التي تستهدف السياح الذين يطمحون إلى الأفضل (Laurent , Nicolas , & Bernardin , 2008, p. 39).

### 2.2.3 تعريف الجذب السياحي

يمكن تعريف الجذب السياحي على أنه موقعي تضمن مجموعة من الأنشطة والخدمات التكميلية والمعدة بشكل مناسب لتكون مركزا رئيسيا للثقافة أو الراحة والترفيه، بهدف جذب السياح. تشمل أمثلة على ذلك: المواقع التاريخية الحدائق العامة، المحميات الطبيعية، الغابات والفعاليات الثقافية (Metelka, 1990, p. 154).

وهناك من عرف الجذب السياحي من منظورين مختلفين هما (Hanis & Haward, 1996, p. 123):

❖ **المنظور الأول:** ينظر إلى الجذب السياحي على أنه خاصية طبيعية أو ثقافية في موقع ما، تجذب انتباه الأفراد والسياح وتشغل اهتماماتهم في أوقات الفراغ.

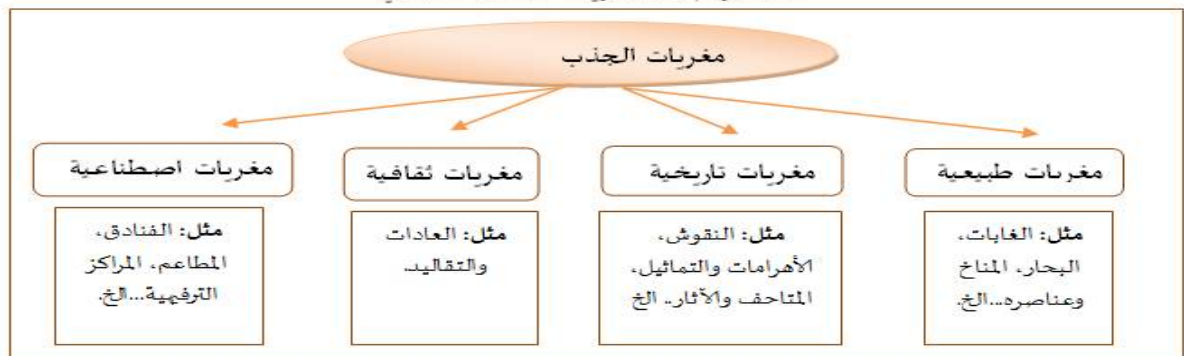
❖ **المنظور الثاني:** يفهم الجذب السياحي كمميزات أو خصائص إيجابية توفرها منطقة معينة، تشمل الأنشطة والخدمات التي ترضي تفضيلات الزوار، مثل جودة الطعام والأنشطة الثقافية..

### 3.3 مغربيات وعوامل اختيار مناطق الجذب السياحي

#### 1.3.3 مغربيات الجذب السياحي

يدل مصطلح المغربيات السياحية إلى مجموعة من العوامل والعناصر التي تشكل جزءا من نظام الجذب السياحي والتي تهدف إلى جذب السياح ودفعهم للاستمتاع بالعرض السياحي، ويمكن تقسيم هذه العوامل وفقا للشكل التالي:

الشكل رقم 04: مغربيات الجذب السياحي



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على: (حامد وصادق مصطفي، 2016، صفحة 356)

تعتبر المغريات والمقومات السياحية عناصر مهمة تشجع الأفراد على المشاركة في التجربة السياحية، فهي تتألف من مجموعة العناصر التي تؤثر بشكل كبير في قرارات السائح واختباره للوجهة السياحية.

### 2.3.3 عوامل اختيار مناطق الجذب السياحي

يمكن تلخيص عوامل اختيار مناطق الجذب السياحي فيما يلي:

- ❖ النقل: ينبغي إتاحة وسائل النقل البري، البحري والجوي للوصول إلى هذه المواقع، مع ضمان أن تصبح مصاريف النقل في الموقع أدنى من مصاريف الإقامة، وذلك لتعزيز السائح على زيارتها.
- ❖ الاستخدامات والتكاليف: تتباين التكاليف بين المناطق المختلفة، حيث تعد تطوير مناطق الجذب السياحي من أبرز العوامل التي تساهم في زيادة التكاليف بشكل ملحوظ، نظرا لما تتطلبه هذه العملية من نفقات كبيرة.
- ❖ الموردون: مطلوبون لأغراض صيانة المعدات والمباني والتسهيلات المادية، فعند اقتربها من مناطق الجذب السياحي لا تكون هناك مشاكل كثيرة، لكن ابتعادها عن هذه النواحي يتطلب إنشاء مواقع خاصة للعاملين وتشجيع الموردون على القدوم إليها، ولهذا فمن المهم استثمار الموارد اللازمة لتجهيز مقومات الجذب السياحي في هذه المواقع.
- ❖ الأمن والسلام: وهما شرطان أساسيان لنجاح منطقة الجذب السياحي، ويعتبر المناخ السياسي معيارا للجاذبية السياحية.
- ❖ العامل المالي: إن تأمين التمويل اللازم لمناطق الجذب السياحي يعد أصعب من تطوير هذه المناطق، حيث تتطلب المنشآت السياحية الكبيرة رؤوس أموال ضخمة لتمويل المشاريع. تخصص هذه المنشآت جزءا من الأموال لتطوير السياحة، وتعد النسب المالية أداة فعالة لمراقبة تطوير مناطق الجذب السياحي.

4. دراسة تحليلية مقارنة لمؤشرات البنية التحتية السياحية وعدد السياح الوافدين إلى دول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013، 2023).

بناء على تقارير تنافسية السياحة والسفر العالمية الصادرة عن المنتدى الاقتصادي العالمي دافوس والتي تنشر كل سنتين منذ عام 2007، والاعتماد على بيانات البنك الدولي، نقوم بتحليل واقع القدرة التنافسية، البنية التحتية السياحية وعدد السياح الوافدين إلى دول المغرب العربي الثلاث (الجزائر، المغرب، تونس)، خلال الفترة (2013، 2023).

### 1.4 تنافسية قطاع السياحة والسفر في البلدان المغاربية (الجزائر، المغرب، تونس). خلال الفترة (2013، 2023)

#### 1.1.4 مفهوم التنافسية السياحية

#### ❖ تعريف التنافسية السياحية

عرفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية التنافسية السياحية بأنها "القدرة على استقطاب السياح من الداخل والخارج من خلال تقديم خدمات سياحية متميزة، مبتكرة، جذابة وعالية الجودة، بهدف الحصول على حصة سوقية أكبر في الأسواق المحلية والأجنبية، عن طريق استخدام الموارد السياحية بفاعلية واستدامة" (منصور وبن تركي، 2022، صفحة 148)

أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي  
دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

❖ مؤشرات التنافسية السياحية

الشكل رقم 05: مؤشرات تنافسية قطاع السياحة والسفر حسب تقرير سنة 2019



2.1.4 مؤشرات تطور تنافسية قطاع السياحة والسفر في الدول المغاربية محل الدراسة خلال الفترة (2013، 2023)  
الجدول رقم 01: المؤشر الكلي لتنافسية قطاع السياحة والسفر في البلدان المغربية خلال الفترة (2013، 2023)

2023		2021		2019		2017		2015		2013		السنوات
الترتيب/ المؤشر	قيمة	الترتيب/ المؤشر	قيمة	الترتيب/ المؤشر	قيمة	الترتيب/ المؤشر	قيمة	الترتيب/ المؤشر	قيمة	الترتيب/ المؤشر	قيمة	
140	المؤشر	140	المؤشر	140	المؤشر	137	المؤشر	141	المؤشر	140	المؤشر	
98	3,42	\	\	116	3,1	118	3,07	123	2,93	132	3,07	الجزائر
82	3,64	71	3,8	66	3,9	65	3,81	62	3,81	71	4,03	المغرب
83	3,60	80	3,6	85	3,6	87	3,5	79	3,54	/	/	تونس

المصدر: (Blanke & Chiesa, 2013, p. 18)، (The Travel and Tourism Competitiveness Report, 2015, p. 05)، (The Travel and Tourism Competitiveness Report, 2019, p. 15)، (The Travel and Tourism Development Index 2024, 2024, p. 11)، (Development Index 2021, 2022, p. 13)

يبين الجدول رقم 1 الترتيب الدولي سياحيا لدول المغرب العربي الثلاث (الجزائر، المغرب، تونس)، حيث نلاحظ أن هناك تباين في الترتيب إذ أنه طيلة سنوات الدراسة (2013، 2023)، حافظت دولة المغرب على المركز الأول بين دول المجموعة، وهذا يدل على التطور المستمر لصناعة السياحة ونتيجة للاستقرار الذي شهدته دولة المغرب مقارنة ببقية دول المجموعة مما مكنتها من الحصول على المرتبة 28 عالميا كأحد أكثر الوجهات السياحية أمانا في العالم، وكل هذا راجع إلى نجاح الإستراتيجية السياحية لأفاق 2020 في المغرب.

احتلت تونس المرتبة الثانية من بين دول المجموعة، لكن لم تدرج في التصنيف العالمي سنة 2013 نتيجة الاضطرابات السياسية التي شهدتها البلاد، كما نلاحظ تراجع ترتيبها في السنوات التالية، حيث سجلت أسوأ تصنيف لها سنة 2017 بمرتبة 87 عالميا، ثم تعود ويتحسن ترتيبها بدرجتين في سنة 2019. وسبع درجات (الترتيب 80) سنة 2021.

فيما يتعلق بالوضع في الجزائر، نلاحظ أنها ظلت في المرتبة الأخيرة ضمن دول المجموعة طوال سنوات الدراسة، كما أنها لم تظهر في التصنيف لسنة 2021 وهذا ما يعكس التراجع المستمر والوضعية الصعبة التي يتواجد عليها قطاع السياحة

في الجزائر، حيث أن تنافسيته بعيدة كل البعد عن المستويات والمعايير الدولية، رغم ما تتوفر عليه الجزائر من إمكانيات ومقومات تسمح لها بالرقى والنهوض بصناعة هذا القطاع ومن ثم الاستفادة من تأثيره على النشاط الاقتصادي سواء كان تأثير مباشر أو غير مباشر.

لكن بالرغم من ذلك استطاعت الجزائر الصمود إلى حد كبير وتحسين ترتيبها إلى المرتبة 98 سنة 2023، وهذا ما يعكس سعي الجزائر لتطوير قدرتها التنافسية السياحية من أجل رفع معدلات الجذب السياحي.

2.4 واقع البنية التحتية السياحية لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013، 2023)

الجدول رقم 2: تطور البنية التحتية السياحية لدول المغرب العربي خلال الفترة (2013، 2023)

البنية التحتية للخدمة السياحية		البنية التحتية للأرض والموانئ		البنية التحتية للنقل الجوي		السنوات
2015	2013	2015	2013	2015	2013	
2,03	1,44	2,56	2,63	1,98	2,24	الجزائر
4,44	3,78	3,48	3,63	2,86	3,10	المغرب
4,54	/	3,02	/	2,53	/	تونس
البنية التحتية للخدمة السياحية		البنية التحتية للأرض والموانئ		البنية التحتية للنقل الجوي		السنوات
2019	2017	2019	2017	2019	2017	
2,1	2,1	2,8	2,5	2,2	2,1	الجزائر
3,9	3,8	3,5	3,4	3,2	2,8	المغرب
4,1	4,1	2,8	2,7	2,5	2,3	تونس
البنية التحتية للخدمة السياحية		البنية التحتية للأرض والموانئ		البنية التحتية للنقل الجوي		السنوات
2023	2021	2023	2021	2023	2021	
2,61	/	2,80	/	2,66	/	الجزائر
2,31	/	3,33	/	3,65	/	المغرب
2,69	/	2,69	/	2,95	/	تونس

المصدر: (Blanke & Chiesa, 2013, pp. 36, 37)، (The Travel and Tourism Competitiveness Report, 2015, p. 18)، (The Travel and

Tourism Competitiveness Report, 2017, p. 15)، (The Travel and Tourism Competitiveness Report, 2019, p. 45)، (The Travel and

Tourism Development Index 2024، 2024، صفحة 39).

من الجدول رقم 2 نلاحظ أن مؤشر البنية التحتية يتضمن ثلاث مؤشرات فرعية تسهم في تصنيف الدول بناء على بنيتها التحتية، من خلال هذه المؤشرات نرى أن المغرب يتصدر دول المغرب العربي في هذا المجال، ما يعني أن بنيته التحتية السياحية تتفوق على الجزائر وتونس، وخصوصا فيما يتعلق بوسائل النقل الجوية، البرية والبحرية. على الرغم من التقدم الذي حققته الجزائر في تحسين مؤشر البنية التحتية للخدمات السياحية، إلا أن هذه الجهود لم تؤد إلى تحسين كبير في ترتيبها على الصعيدين الدولي والمغاربي، ويعود ذلك إلى نقص وضعف في البنية التحتية المتطورة اللازمة لتوفير الراحة للسياح الأجانب، بالإضافة إلى التأخير الملحوظ في تنفيذ العديد من المشاريع والاستثمارات التي كانت جزءا من المخطط التوجيهي للهيئة السياحية آفاق 2030.

أما بالنسبة لتونس فإنها احتلت المرتبة الثانية ضمن مجموعة الدول المدروسة، لكنها حققت أحسن مرتبة في جودة البنية التحتية للخدمة السياحية.

## أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي

### دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

3.4 تطور عدد السياح الوافدين إلى دول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس)، خلال الفترة (2013، 2020)

الجدول رقم 3: تطور عدد السياح الوافدين إلى دول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013، 2020)

السنوات	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	2733000	2301000	1710000	2039000	2451000	2657000	2371000	591000
المغرب	10349000	10507000	10542000	10677000	11540000	12489000	13109000	2802000
تونس	7352000	7163000	5359000	5724000	7052000	8299000	9429000	2012000

المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على (بيانات البنك الدولي، 2024)

من خلال البيانات الواردة في الجدول أعلاه، يتضح أنه تم تسجيل زيادة ملحوظة ومستمرة في عدد السياح الوافدين إلى دولة المغرب فبعدما كان 10349000 سائح سنة 2013، وصل العدد إلى 13109000 سائح سنة 2019، هذا الارتفاع يعزى إلى التحسينات التي أجريت على البنية التحتية السياحية في البلاد.

على نفس المنوال، سجلت تونس أيضا زيادة كبيرة في عدد السياح الوافدين إليها، فبعدما قدر ب 7352000 سائح سنة 2013 وصل العدد إلى أكثر من 9 ملايين سائح سنة 2019.

في المقابل شهدت الجزائر تراجعا ملحوظا في عدد السياح مقارنة بدولتي المغرب وتونس خاصة سنة 2015 حيث بلغ 1710000 سائح فقط، هذا التراجع يبرز التحديات التي تواجهها الجزائر في تطوير بنيتها التحتية السياحية، ويشير إلى الحاجة الملحة لمواكبة التطورات في هذا المجال لتحقيق التقدم المنشود والوصول إلى مستويات الدول المجاورة الرائدة في السياحة.

أما بخصوص سنة 2020 فنلاحظ انخفاض عدد السياح في الدول الثلاث محل الدراسة وهذا بسبب الأزمة الصحية العالمية كوفيد19 وما ترتب عنها من حجر صحي، إلغاء الرحلات، وغلق جميع المطارات.

#### 5. الخاتمة:

من خلال تناولنا لهذه الدراسة التي تم فيها عرض وتحليل أهم مؤشرات تنافسية قطاع السياحة والسفر وكذا عدد السياح الوافدين لدول المغرب العربي الثلاث (الجزائر، المغرب، تونس)، نستخلص أن تطور البنية التحتية يساهم في تحقيق نتائج إيجابية لتنمية السياحة في هذه الدول.

ومن خلال ما تم التطرق إليه في هاته الورقة البحثية توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات أهمها:

#### ❖ النتائج

- تعتبر البنية التحتية السياحية ضرورة لا غنى عنها في عملية الجذب السياحي واستقطاب السياح، فتوافر بنية تحتية مثل: الطرقات، المطارات، الموانئ وغيرها بالكم المناسب والجودة الملائمة، يعد من الدعائم الأساسية لزيادة عدد السياح وبالتالي زيادة القدرة التنافسية لقطاع السياحة.
- تشمل البنية التحتية السياحية ثلاثة عناصر أساسية وهي: البنية التحتية للنقل الجوي، البنية التحتية للأرض والموانئ، والبنية التحتية للخدمات السياحية.

- هناك تفاوت في ترتيب دول المغرب العربي في تنافسية السياحة، حيث احتلت دولة المغرب المرتبة الأولى ضمن ترتيب جودة البنية التحتية للسياحة، عدد السياح الوافدين للدولة، تعقبها دولة تونس في المرتبة الثانية، وأخيرا دولة الجزائر في المرتبة الأخيرة.
  - ضعف الأداء السياحي لدول المغرب العربي خاصة الجزائر سواء من حيث استقطاب السياح الوافدين أو من حيث مؤشرات البنية التحتية السياحية، وهذا لا يعكس فعلا المقومات السياحية وعناصر الجذب السياحي التي تتمتع بها هذه الدول.
- ❖ التوصيات:
- العمل على تطوير البنية التحتية للسياحة وتحسين جودتها لجذب السياح، من خلال زيادة الاستثمارات في قطاع النقل البري، البحري، وكذا الجوي، والحرص على تنفيذ ذلك ضمن متطلبات المعايير الدولية.
  - الاهتمام بمقومات الجذب السياحي والعمل على تحسينها بشكل مستمر لتلبية رغبات السياح، وزيادة استخدام تقنيات حديثة داخل المنشآت السياحية قصد تحسين الخدمات المقدمة.
  - ضرورة العمل على تنوع المنتج السياحي من خلال إدخال أنواع جديدة من السياحة لجلب أنواع أخرى من السياح.
  - الاستفادة من التجارب الدولية والإقليمية في تنمية البنية التحتية للسياحة والمرافق الأساسية، وكذا برامج بناء القدرات في المجال السياحي التي تقدمها المنظمات المتخصصة، لاسيما منظمة السياحة العالمية.

## 6. قائمة المراجع والمصادر

### باللغة العربية:

### المقالات:

1. أسية لعساس ، راضية لسود ، ونجية مقدم . (31 ديسمبر، 2020). تنمية القطاع السياحي في الجزائر. *Revue d'économie et de statistique appliquée*, 17(03)، الصفحات 234-235.
2. آية ظريف جمعة حسين. (31 ديسمبر، 2018). اية ظريف جمعة حسين، إدارة البنية التحتية في المناطق النائية والمنعزلة: دراسات حالة مصرية. *مجلة كلية الهندسة*، 01(02)، الصفحات 67-90.
3. حياة طهراوي. (02 ماي، 2022). أثر البنى التحتية على نمو السياحة بدول شمال إفريقيا دراسة قياسية باستخدام نموذج Panel. *Revue d'économie et de statistique appliquée*, 19(01)، الصفحات 143-158.
4. سعد نور حامد، وزينب صادق مصطفى. (2016). توظيف نظم المعلومات الجغرافية في ارساء البنى التحتية لتنمية مقومات الجذب السياحي وبناء نموذج مقترح للتنبؤ بالطلب السياحي- دراسة تطبيقية في بعض مناطق احوار العراق، ، ص . *مجلة الإدارة والاقتصاد*(109).
5. سعيدة طيب ، ونسبية سماعيني . (31 ماي، 2020). أهمية القطاع السياحي ودوره في تحقيق التنمية المحلية في الجزائر. *مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي*، 04(01)، الصفحات 25-37.
6. شيماء حمزة مطرش. (2014). استدامة البنى التحتية للمدينة العراقية-دراسة تحليلية لمدينة بغداد-. *المجلة العراقية للهندسة المعيارية*(29).
7. عيابو الطيب ، ويوسفي رشيد. (29 ديسمبر، 2020). الاستثمار في البنى التحتية بين متطلبات وبدائل التمويل تجارب دولية مختارة. *مجلة دفاتر بوادكس*، 09(02)، الصفحات 01-21.
8. عزة الأزهر ، سارة ميسي ، وميرة محمد الأمين . (31 ديسمبر، 2018). الأزهر عزة وآخرون، البنى التحتية: مفاهيم وأساسيات. *مجلة المنهل الاقتصادي*، 01(02)، الصفحات 233-242.
9. محمد خليل بك. (2022). مساهمة السياحة المحرزة سينيمائيا (FIT) في دعم البنية التحتية للمقاصد السياحية في سورية. *مجلة جامعة البعث*، 44(10)، الصفحات 39-80.
10. منال منصور، وعز الدين بن توكي . (2022). واقع تنافسية القطاع السياحي الجزائري مقارنة بتونس والمغرب وفق مؤشر المنتدى الاقتصادي العالمي(تقارير 2015، 2017، 2019)، ، العدد ، ، ص . *مجلة العلوم الانسانية والاجتماعية*(01).

## أهمية تطوير البنية التحتية السياحية في عملية الجذب السياحي

### دراسة تحليلية مقارنة لدول المغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس) خلال الفترة (2013-2023)

11. سعاد بودية، و بلقاسم دواح . (14 أبريل، 2018). تحليل جاذبية قطاع السياحة كبديل للنفط في إستراتيجية التنمية دراسة تجارب الدول العربية باستخدام نماذج بانيل (البيانات المقطعية). مجلة المالية والأسواق، 05(08)، الصفحات 18-45.

التقارير:

12. كمال أمين الوصال . (2018). البنية التحتية والاستثمارات العامة في العالم العربي بين ضرورة التطوير ومعضلة التمويل، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات (الإصدار الأولي). قطر: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات.

المواقع الإلكترونية:

13. <https://btet.ru/ar/question/cho-to-vhodit-v-infrastrukturu-turizma-turisticheskaya-infrastruktura-sushchnost>. (2023، 12 29) ./

14. بيانات البنك الدولي. (10 جوان ، 2024). السياحة الدولية. تم الاسترداد من عدد الوافدي

<https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?locations=DZ-TN-MA>

باللغة الإنجليزية

15. Pierre , J., & Balfet, M. (2007). Management du Tourisme (éd. 2eme edition). France: Pearson Education.
16. Blanke , J., & Chiesa , T. (2013). The Travel and Tourism Competitiveness Report. World Economic Forum .
17. Forum, T. W. (2019). The Travel and tourism competitiveness Report.
18. Hanis , R., & Haward, J. (1996). The Dictionary of Hospitality travel and tourism, Molbonne, Hospitality press.
19. J. Page, S. (2003). Tourism Management-Managing for change (Second edition ed.). Italy: Butterworth Heinemann.
20. Laurent , B., Nicolas , P., & Bernardin , S. (2008). Laurent BOTTI et d'autres, Ingénierie du Tourisme-Concepts Méthodes applications (éd. 1ere édition). France: groupe de Boeck.
21. Metelka, C. (1990). The Dictionary of Hospitality travel and tourism (Travel Management Library) (Subsequent edition ed.). New york: Delmar Pub .
22. (2015). The Travel and Tourism Competitiveness Report . World Economic Forum .
23. (2017). The Travel and Tourism Competitiveness Report. World Economic Forum .
24. (2019). The Travel and Tourism Competitiveness Report. World Economic Forum .
25. (2022). The Travel and Tourism Development Index 2021 . World Economic Forum .
26. (2024). The Travel and Tourism Development Index 2024. World Economic Forum .
27. Ziara , M., Nigim , K., Enshassi , A., & M. Ayyub , B. (2002, Mars 1). Strategic Implementation of Infrastructure Priority Projects : Case Study in Palestine . Journal of Infrastructure Systems, 08(01).