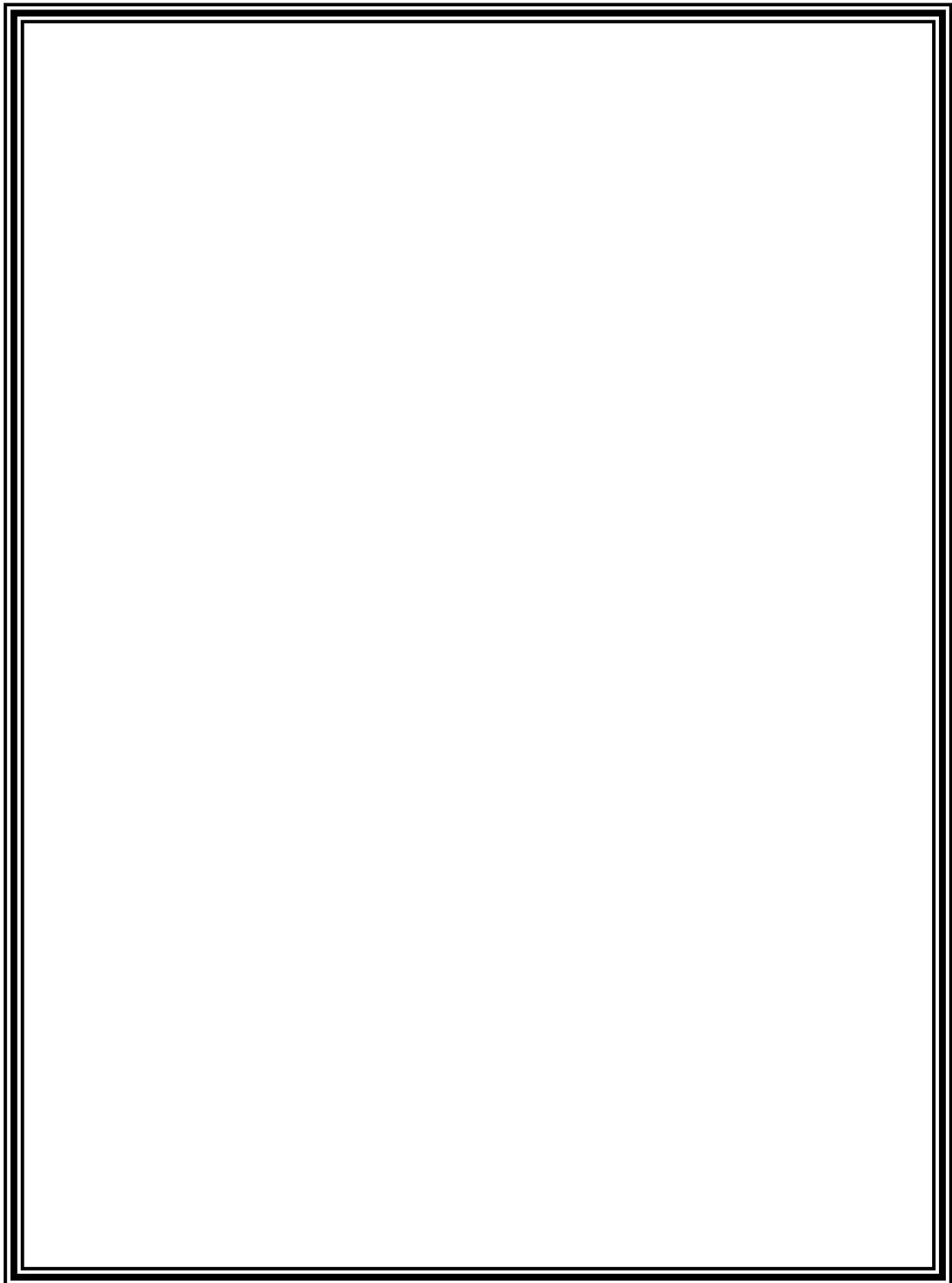


# الدراسات الجغرافية



**تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن  
الساحلية ذات الميناء  
دراسة حالة في الموانئ الفرنسية**

**المدرس  
سامرة ابراهيم كاظم العدال  
جامعة الكوفة - كلية التخطيط العمراني**



# تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء دراسة حالة في الموانئ الفرنسية

The impact of the growth of the cruise sector on the growth of port cities  
A case study in the French ports

المدرس

سامرة ابراهيم كاظم العدال  
جامعة الكوفة - كلية التخطيط العمراني  
[samerai.al-addal@uokufa.edu.iq](mailto:samerai.al-addal@uokufa.edu.iq)

ملخص:  
هذا البحث كحجر إضافي في صرح البحث الأكاديمي حول الرحلات البحرية. الكلمات المفتاحية: رحلات بحرية، مدن ساحلية ذات ميناء، نموذج، تنظيم وظيفي، جاذبية الرحلات البحرية. مقدمة:

في الوقت الحاضر تعد الرحلات البحرية قطاعاً يعتمد على الخطة الاقتصادية ويخضع لتغطية إعلامية عالية لأنها انتشرت في جميع اجزاء العالم. و تجمع الرحلات البحرية بين مميزات النقل و السياحة، اذ عرفت منذ نشأتها نمو سريع يفوق نمو السياحة برمته. فقد كان النمو السنوي منذ الثمانينيات في المتوسط ٨,٢ ٪ في السنة لرحلة بحرية في حين كان ٤,١ ٪ فقط لقطاع

لقد شهد قطاع الرحلات البحرية نمواً كبيراً منذ سبعينيات القرن المنصرم كما أنه شهد تداعيات اقتصادية كبيرة سواء بالنسبة لخطوط الرحلات البحرية او بالنسبة للمدن الساحلية ذات الميناء التي تستقبل السفن العملاقة. فالغرض من هذا البحث هو اقتراح بناء نموذج تنظيم وظيفي للمدينة الساحلية ذات الميناء. فلقد تم مسح ميداني على عدة موانئ في نطاق فرنسا بالاقتران مع البحث عن عوامل جاذبية المناطق الداخلية من هذه الموانئ مما سمح لتحديد اتجاهات التنظيم المكاني التي هي بالتالي أصل النموذج المقترح الذي سوف يتم مناقشته على اساس نماذج اخرى موجودة اصلاً. و بذلك يعد

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

في التشتيت المكاني والزمني مجتمعين فإن السلطات الإقليمية و الأوروبية تشهد اهتماماً متزايداً بقطاع الرحلات البحرية. ففي عام ٢٠١٩ حصلت أوروبا على ٣٧,٩ مليار يورو من الفوائد العالمية من مختلف الجهات . فعلى سبيل المثال استثمر ملاك السفن ١٥,٥ مليار يورو إما لتغطية تكاليف إعادة تزويد سفنهم بالوقود أو بالخدمات المتعلقة بخطوط الرحلات البحرية. و تتمتع أحواض بناء السفن بمزايا مالية وفرص عمل كبيرة للمناطق التي تصنع فيها ٣,٩ مليار يورو. و أخيراً ارتفعت أيضاً نفقات الركاب والطاقم في موانئ الاتصال إلى أكثر من ٢,٥ مليار يورو في عام ٢٠١٢. ومع ذلك فإن المسافرين ينفقون أكثر من أعضاء الطاقم، فهم ينفقون في المتوسط ٧٧ يورو لكل شخص في موانئ المغادرة و ٦٢ يورو لكل شخص في موانئ الاتصال مقابل ٢١ يورو لكل فرد لأعضاء الطاقم<sup>٣</sup>.

اولاً. أهمية البحث : لا يمكن إنكار تحديات قطاع الرحلات البحرية وعواقبها بالنسبة للشركات والموانئ و المدن الساحلية. و في هذا السياق يبدو من المفيد أن نفهم بشكل أفضل العناصر التي تتطوي عليها صناعة الرحلات البحرية من أجل فهم التحديات المتعلقة بتطورها بشكل أفضل. فلقد طرحنا الأسئلة حول العوامل التي يمكن أن تجذب شركات الرحلات البحرية

السياحة بشكل عام. وبالتالي ارتفع عدد الركاب بنسبة ٤٠٠ ٪ بفضل معدل ملء السفن الذي يكون دائماً مرتفع جداً وأحياناً أعلى من ١٠٠ ٪. ويعزى هذا النمو جزئياً إلى الزيادة المطردة في حجم السفن. و في ٥٠ عاماً انتقلت الرحلة من وسيلة نقل للنخبة والرفاهية إلى نمط السياحة لهذه الفئات نفسها وأخيراً إلى السياحة الجماعية<sup>١</sup>. بالإضافة إلى هذا النمو الاقتصادي هناك أيضاً تشتت جغرافي للقطاع ونمو تدريجي للأسواق المتخصصة السابقة. و اقتصرت هذه الرحلات في الأصل على حوض البحر الكاريبي الذي يفي بمعايير السياحة الجماعية الثلاثة (البحر والرمال والشمس) ، وقد امتدت لاحقاً إلى أمريكا الشمالية موسمياً و أوروبا. في البداية تركزت على حوض البحر الأبيض المتوسط و انتشرت لاحقاً في شمال أوروبا. وتشهد الأحواض الآسيوية و الأوقيانوسية التي تعتبر أحواضاً ملائمة خلال السنوات العشر الماضية نمواً سريعاً بفضل الزيادة في أعداد الطبقة الثرية والطبقة الوسطى المحلية<sup>٢</sup>.

و يجتمع هذا التشتت الجغرافي أيضاً مع الامتداد الموسمي، فالأحواض ذات الظروف المناخية الأقل ملائمة مثل أوروبا الإسكندنافية زادت من موسم رحلاتها على مر السنين وبالتالي تزيد الرحلات عن عدة أسابيع أو حتى عدة أشهر. و بفضل هاتين الظاهرتين المتمثلة

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

الحالة يقدم النموذج البياني تقارير عن التغييرات الإقليمية والوظيفية داخل المدن ذات الميناء.

**ثالثاً. مشكلة البحث.** ما هو تأثير نمو قطاع

الرحلات البحرية في الموانئ لوهافر ، تولون ،

نوميا ، كان ، فيلفرانش سور مير ، مارسيليا ،

ليفو و اجاكسيو الفرنسية على نمو المدن

الساحلية ذات الميناء؟

رابعاً. **فرضية البحث:** من خلال طرح مشكلة

وخصوصية منطقة الدراسة هذه يمكن افتراض

الفرضية الآتية: ان التطور المذهل لنشاط

الرحلات البحرية يقدم بُعداً قوياً للموانئ يرتبط

بالسياحة في الموانئ الفرنسية والتي يتم ترجمته

من خلال التطورات الإقليمية والوظيفية الهامة

لهذه الموانئ .

**خامساً. منهجية البحث.** ان الرحلات البحرية

هي موضوع معقد نسبياً لأنها تدمج تنوعاً كبيراً

في أحواض الملاحة و الفاعلين. اذ يمكن

دراستها في العديد من الجوانب وعبر العديد من

التخصصات العلمية. لفهم هذا التعقيد بشكل

أفضل اخترنا الحفاظ على مقارنة منهجية

للموضوع من أجل فهم هذه الظاهرة ككل.

**١ المنهجية**

**١،١ تعريف معايير الجاذبية لخطوط**

**الرحلات البحرية**

من أجل مراعاة التأثير المحتمل لنمو الشحن

البحري على تنمية السياحة في المدن الساحلية

في هذا الميناء أو ذلك ، ثم تم وضع معيار

اختيار منطقة الدراسة من وجهة نظر جغرافية

عبر مفهوم الواجهة البحرية ، و يوجد في فرنسا

العديد من الموانئ ذات الأهمية العالمية لكونها

موانئ رأس مال بشكل أساسي. و تظهر فيها

الرحلات البحرية كقطاع اقتصادي أقل أهمية

لنشاط الميناء لكن يجب أن يكون مفهومًا أن

الاهتمام بتطوير قطاع الرحلات البحرية يعتبر

رصيداً للمدينة الساحلية وليس للميناء نفسه. و

في عام ٢٠٢٠ ظهرت موانئ الرحلات البحرية

الجديدة حتى ضمن هذا النطاق كما أدى النمو

السريع للموانئ الأخرى إلى تغيير ترتيب الموانئ

التي تمت دراستها. و الموانئ المختارة هي

لوهافر ، تولون ، نوميا ، كان ، فيلفرانش سور

مير ، مارسيليا ، ليفو و اجاكسيو.

**ثانياً. هدف البحث:** الهدف من البحث هو فهم

كيفية مشاركة الرحلات البحرية و ظهورها في

التفاعلات المكانية والاجتماعية بين المدن

والموانئ وفهم سبب تطورها. و في هذا المنظور

يتم دمج مناهج النمذجة التي هي عبارة عن بيان

نظري يستند إلى صياغة تخطيطية ورسمية بلغة

محددة وبالتالي يتجاوز البعد الحقيقي، فهو

مخطط يجعل من الممكن الإبلاغ عن الواقع

بطريقة مبسطة، اذ يشرح النموذج كيف يعمل

ولكن ليس لماذا يعمل بهذه الطريقة. و في هذه

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

السكك الحديدية و وجود محور خطوط جوية. و بالتالي يمكن إجراء اتصالات بين المناطق النائية ومناطق الموانئ عن طريق البر وكذلك بالسكك الحديدية<sup>٥</sup>. و من أجل جعل عرض الرحلة البحرية أكثر وضوحاً فمن الممكن الاعلان عن التأثير السياحي للمنطقة باستخدام مؤشر التراث العالمي لليونسكو. ان أوروبا الغربية لها ماض قوي في العصور الوسطى وتميزت أيضاً بالثورة الصناعية والفكرية، فكل هذه العناصر تظهر في اليونسكو بطريقة منطقية لجميع القارات ويجعل من الممكن الإشارة إلى إرث بلد يعتبر تحفة للإنسانية ويجب الحفاظ عليه<sup>٦</sup>. اذ إنها تعد عوامل جذب تدل على تبادل التأثيرات أو التقاليد الثقافية أو الحضارات التي اختفت. فجميع هذه المواقع معترف بها دولياً وبالتالي تصبح مناطق الجذب السياحي الرائدة للسياح تحت الطلب. ان غالبية التراث المسجل في فرنسا هو إرث ثقافي و أول ما يمكن تسميته هو مراكز المدن. ان هذه الجاذبية الثقافية يجعل من الممكن تقليل أهمية المناخ في الزيارات السياحية.

و لقد سمحت عملية جمع البيانات على المستوى الإقليمي معرفة كافية عن خدمة النقل أو المراكز السكانية أو حتى جاذبية السياحة في هذه المنطقة النائية المشتركة. و من خلال الاخذ بعين الاعتبار بالسياق العام حول الموانئ

الفرنسية ذات الموانئ كان من الضروري جمع معلومات حول ما يلي.

فلقد جمعنا عدة أنواع من المعلومات نخلصها في خمس فئات واسعة:

١ خدمات جذب شركات الرحلات البحرية للتوقف في مدينة ساحلية ذات ميناء معين .

٢ عوامل الجذب للمدينة الساحلية ذات الموانئ.

٣ مستوى الخدمة المتعلقة بالوصول الجغرافي للمدينة .

٤ البنى التحتية التقنية.

٥ التخطيط الحضري.

تم تعريف عوامل جاذبية الشركات على أنها وجود او غياب وكالات السفر وتنوع عروض الرحلات وأخيراً مميزات السلامة.

من الواضح أن البنية التحتية التقنية (عدد وطول الموانئ ، الغاطس ...) هي أيضاً عوامل جذب لشركات خطوط الرحلات البحرية. وتتمثل عوامل جاذبية المدينة من خلال الوصول إلى محطة الرحلات البحرية مثل وجود وسائل النقل العام أو سيارات الأجرة أو الحافلات ذات المسار الثابت والبنية التحتية داخل المحطة أو حتى الوظائف المتعددة للمحطة. و تنطبق ظاهرة المناطق النائية<sup>٧</sup> هنا على وجه الخصوص بفضل شبكة النقل الكبيرة والمتفرعة. اذ يمكن ملاحظة إمكانية الوصول إلى الرحلة من حيث النقل على ثلاثة مستويات: شبكة الطرق وشبكة

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

شبكة المترو و / أو التراموي) و الذي يتضمن مناطق الجذب السياحي في الوقت المحدد (الاحياء والمباني ..). و في حالة عدم وجود نقل في الموقع لقد تم دمج خطوط الحافلات في الخرائط<sup>٧</sup>.

وعلى أساس رسم الخرائط لكل من المدن التي تم تنفيذها بفضل العمل الميداني المقدم في المنهجية من الممكن تخطيط المدن السياحية كما في (الشكل ١). إلا اننا نلاحظ بان الخصائص الضرورية للتخطيط الجيد للرحلات البحرية في المدينة الترانزيت و الميناء بداية الخط ليست نفسها. و لقد ركزنا بعد ذلك على العناصر التي تتدخل عند توقف السفن في الرحلات البحرية. أخيراً تجدر الإشارة إلى أن العناصر الديناميكية هي أيضاً جزء من العلاقة بين نمو الرحلات البحرية وتنمية السياحة لكن لن يتم التطرق لها هنا، ومع ذلك سيتم تطبيقها لاحقاً على النموذج الشامل على الموانئ محل الدراسة.

و بالتوازي مع التحليل المقدم على مستوى المدينة كان من المهم وضع إطار أفضل للجذب السياحي داخل المناطق الداخلية من المدينة الساحلية. ففي الواقع يعتمد ميناء الرحلات البحرية بشدة على المناطق النائية سواء بالنسبة لمجموعة متنوعة من الرحلات التي يوفرها أو للوصول إليها عن طريق البر أو السكك

المختلفة في فرنسا و المؤشرات المحلية للرحلات البحرية و السياحة فأصبح من الممكن تحليل نتائج تأثير احدها على الاخر.

### ١,٢ رسم تخطيطي لتطوير المدن ذات الميناء وفقاً لتطور الرحلات البحرية

تتمثل الخطوة الأولى قبل الوصول إلى نموذج للمدينة ذات الميناء الداعم للرحلات البحرية في تقديم نبذة عن التطوير السياحي والحضري للموانئ محل الدراسة. ان تدفق السياح داخل المدينة يكون نحو أماكن مميزة مثل الأحياء أو المباني السياحية ومناطق التسوق...الخ. و بالاعتماد على عوامل الجذب هذه يمكن فهرسة خمسة أنواع من العناصر المتكافئة وتعيينها لكل مدينة من مدن الدراسة و التي تكون المساحات ذات الجذب السياحي والمساحات التجارية والمساحات السكنية والمساحات ذات النزعة الصناعية أو الميناء.

لقد تم تعيين العديد من القنوات أو الأنهار التي يمكن أن تربط بين المدينة والميناء و لغرض توصيل مختلف مناطق المدينة ومحطة الرحلات البحرية فكان من الضروري الاخذ بعين الاعتبار شبكة النقل. لقد تم تمثيل نوعين من النقل هما النقل بالسكك الحديدية الذي يشمل موقع المحطة و الذي يتضمن كلا من (مواقع محطات السكك الحديدية ومواقع المحطات البحرية ) و الثاني هو النقل العام الحضري في حد ذاته)

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

المعلومات طبقاً لتدفق السياح في هذه المدن. ومن الواضح أن بعض السياح يقيمون ليوم كامل في مدينة لوهافر على سبيل المثال. إذ يتيح استخدام نظم المعلومات الجغرافية دمج هذه الطبقة من المعلومات بمزيد من المعلومات التقنية مثل شبكات النقل أو التراث المسجل في اليونسكو. ان العديد من المدن المشار إليها كوجهات سياحية هي مدن مدرجة في قائمة اليونسكو مثل لوهافر وباريس و مرسيليا و كان . اما بالنسبة للرحلات الأخرى المقترحة نرى أن العديد من المباني التاريخية أو الثقافية أو العديد من المناطق الطبيعية مشمولة في هذه المدن<sup>٩</sup>. ويلاحظ أيضاً أن الموانئ متصلة جيداً بوجهات الرحلات بفضل شبكة الطرق السريعة التي تسمح لسيارات السياح بالانتقال بسهولة من نقطة جذب إلى أخرى دون إضاعة الكثير من الوقت في الطريق.

ان هذا التحليل على مستوى المدينة ومستوى المناطق النائية السياحية مكن بالفعل من تسليط الضوء على بعض الاختلافات بين الموانئ. فتظهر تولون و فيلفرانش سور مير بوضوح كمنافذ بوابة يتم استخدامها تقريباً كبنى تحتية لانطلاق الركاب أثناء العبور إلى مناطق أكبر من مناطق الجذب السياحي من ناحية. و من ناحية أخرى على العكس من ذلك ففي مدينتي

الحديدية أو الجوف. عندئذٍ يتيح تحليل عرض الرحلة إمكانية حساب جزئي للمنطق المتبع من قبل الميناء الترانزيت. و من أجل وضع نموذج لتدفق السياح داخل مدينة الترانزيت و الاقليم أثبت تحليل عرض الرحلات لكل من موانئ الدراسة أنه مؤشر فعال. إذ يقدم مكتب السياحة في فرنسا او في الاتحاد الاوربي فيما يتعلق بموانئ هذه الدراسة لشركات الرحلات البحرية التي ترغب في التوقف في المدن لمحطة عامة عن الرحلات الأكثر جاذبية وفقاً للوقت المتاح<sup>٨</sup>. ويمكن التمييز بين ثلاث فئات من موانئ المدن الساحلية تشمل الأولى الأنشطة التي يمكن القيام بها في غضون ساعتين والثانية تشمل الأنشطة التي يتعين القيام بها في نصف يوم والفئة الثالثة تشمل الأماكن التي يمكن رؤيتها في يوم كامل أو أكثر. و يوجد القليل من الموانئ التي تجمع بين الفئات الثلاث و في الموانئ محل الدراسة يجمع مينائي مرسيليا و اجاكسيو بين فئتين فقط. و تستقبل مدينة نومييا برحلات مدتها بضع ساعات أو نصف يوم ولكن ليس غالباً برحلات ليوم كامل و في حالة الرحلة لأكثر من ثماني ساعات يزور السياح المدينة الرئيسية في كلدونيا الجديدة. و تظهر كان و لوهافر و ليفو وجهات جذابة لبضع ساعات. في حين تعد تولون و فيلفرانش سور مير في هذه الحالة موانئ فقط وليست مدناً جاذبة للسياح. لقد استندت هذه

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

اجاكيسو و مارسيليا ينزل الركاب لزيارة المدينة الساحلية نفسها والمناطق المحيطة بها.

### الصورة (١) ميناء مدينة اجاكيسو



Source: <https://www.corse-sport.corsica/ajaccio-devient-ville-active-et-sportive-054825>

البعض من أجل إزالة الخطوط المشتركة الكبيرة وبالتالي وضع الأسس لنموذج نظري لمدينة الرحلات البحرية كما في الشكل (١). بداية من بين المخططات الثمانية المقترحة يظهر مخططان على أنهما مختلفان للغاية و تتمركز في فيلفرانش سور مير و تولون وبالتالي سيتم تحليلهما بشكل منفصل اما المخططات الستة الأخرى تتبع منطقاً مشتركاً لوجود عدة عناصر متطابقة:

أولاً. التمييز الواضح بين منطقة الميناء الصناعي والمساحة الحضرية (سياحية أو سكنية).

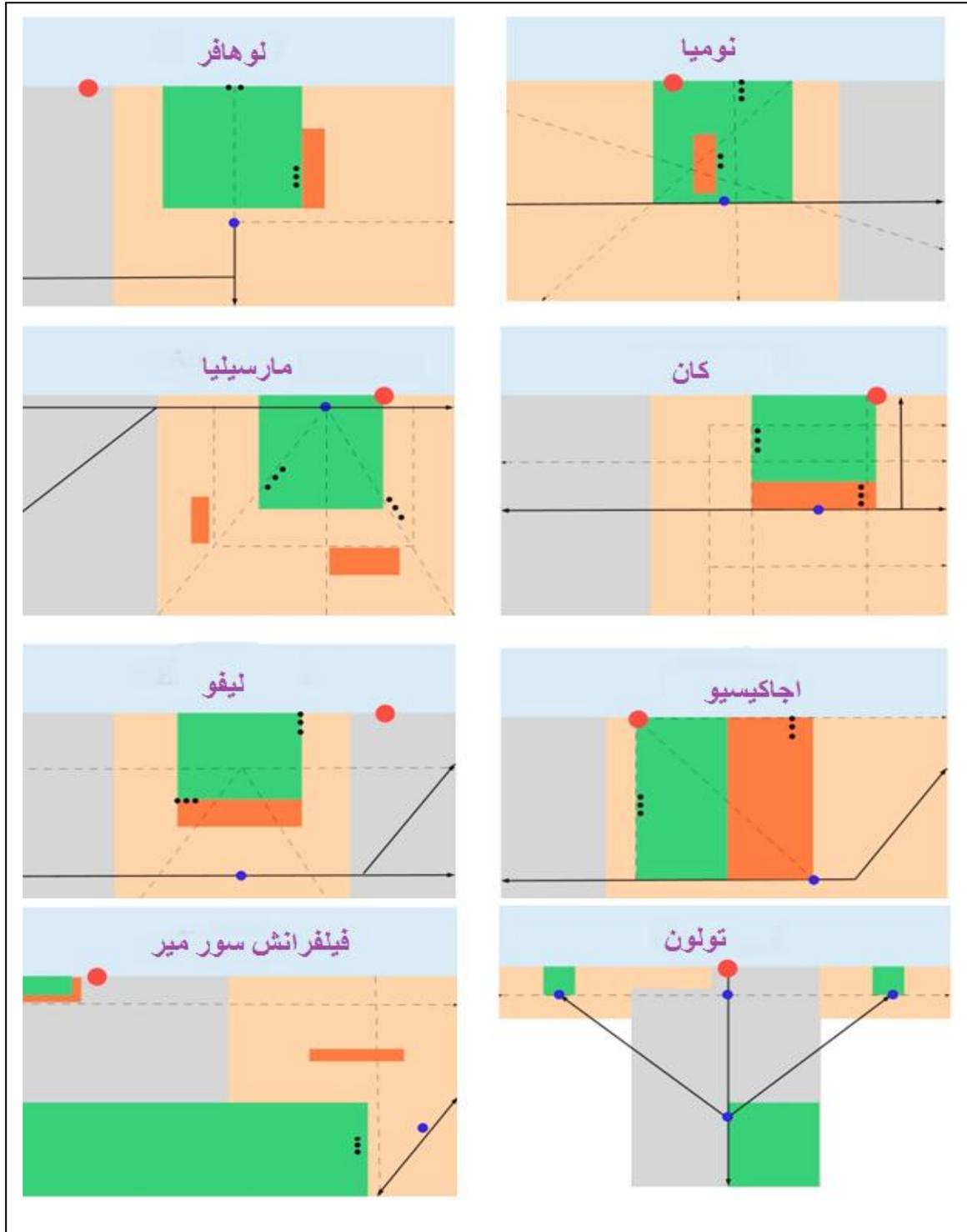
و توجد في منتصف الطريق موانئ أخرى تجذب المدينة الساحلية بقدر ما تجذبها المراكز السياحية الأخرى. و تتأكد الشركات بعد ذلك من عدم وجود موانئ تخدم نفس المنطقة السياحية ضمن مسار معين. على سبيل المثال ستختار شركة ما بين فيلفرانش سور مير و كان بناءً على التوافر والقيود التقنية ولكن لن تضع هذين المنفذين في نفس الدائرة.

### ١,٣ مقارنة مخططات التنظيم الوظيفي

على أساس المعلومات المتحصلة التي تم تعيينها كما هي في الواقع تم تخطيط المكونات الرئيسية لكل مدينة من مدن المراقبة. و يمكن مقارنة هذه الأنماط من الملاحظات مع بعضها

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

الشكل رقم (١) مخططات التنظيم الوظيفي



المصدر: الشكل من عمل الباحث

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

و بشكل عام هناك ثلاث مناطق: منطقة ميناء محددة بوضوح على حافة المدينة ومنطقة حضرية ذات توجه سياحي تتلامس مع المياه في وسط المنطقة السكنية وأخيراً منطقة تجارية تربط بين المنطقتين الحضريتين متصلة عن طريق شبكات النقل المختلفة.

اما فيما يتعلق بكل من تولون و فيلفرانش سور مير فأنهما غير مبنيين على نفس النمط لأنه على الرغم من حجمها الصغير إلا أنهما من أهم الموانئ الامامية البحرية للمدن الكبيرة حتى أنه من الصعب مقارنتها مع التجمعات الست الاولى لأنها عبارة عن مخطط يتضمن عدة تجمعات حضرية بينما يحتوي مخطط فيل فرانش سور مير على تجمع رئيسي فقط. ومع ذلك يمكن إجراء متوازي بين ميناء تولون والمخططات الست الأخرى التي تم تحليلها أعلاه إذا اعتبرنا مدينة تولون المنطقة السياحية الحضرية والواجهة البحرية كمساحة سكنية. و يتماشى هذا التمييز الأخير مع كون الساحل الفرنسي متحضرًا تقريبًا على جميع شواطئه ، وقد تم تأسيس الفرق مع المخططات الأخرى بعد ذلك على حقيقة أن منطقة مجال الميناء الصناعي تدخل مباشرة في اتصال مع المساحة السياحية مخدومة بخط سكة حديد وليس خط نقل حضري.

ثانياً. موقع متميز للمنطقة السياحية الحضرية في وسط المنطقة السكنية الحضرية وعلى اتصال مع البحر أو النهر لأن هذه المساحة غالباً ما تكون القلب التاريخي والسياحي للمدينة. ثالثاً . المساحات التجارية على اتصال مباشر مع المركز الحضري التاريخي ويمكن حتى دمجها داخل هذا المركز. اذ تقع العناصر الخطية والنقطية بشكل أقل انتظاماً من مدينة إلى أخرى حيث تعبر خطوط السكك الحديدية في هذه المدن الست من طرف إلى آخر دون التمييز بين المساحة الوظيفية التي توجد فيها. ومع ذلك لا تزال محطة السكك الحديدية في المنطقة السكنية على اتصال بين المساحة السكنية الحضرية ومنطقة السياحة الحضرية. و أخيراً يتم توزيع النقل الحضري بشكل جيد في كل من المناطق الحضرية ولا يزال يخدم الواجهة البحرية.

رابعاً. ان موقع محطة الرحلات البحرية يعد مكاناً رائعاً اذ يتم وضعه بشكل تفضيلي عند نقطة الاتصال بين الميناء والمناطق السكنية أو عند الاتصال بين المساحة السكنية والمساحة الحضرية السياحية ومن الواضح دائماً أنه على اتصال مباشر مع المجاري المائية. ومع ذلك فإن موقعها غير متماثل من مدينة إلى أخرى بغض النظر عن تنظيم المساحات الوظيفية.

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

الصورة (٢) ميناء تولون



Source : <https://www.cruisemapper.com/ports/toulon-port-221>

ومنافذ عبور للرحلات الأخرى. و يجب أن يأخذ نموذج ميناء الرحلات البحرية في الاعتبار جميع العوامل التي ينطوي عليها البناء و تطوير الميناء. و تجدر الملاحظة ان ميناء المغادرة يعد أكثر إثارة للاهتمام من الناحية الاقتصادية من كونه منفذ عبور بسيط وذلك بفضل ثلاثة إيرادات مالية محتملة. فالأول يأتي من الشركات نتيجة لمصاريف التزود بالوقود والثاني من الركاب عند شراء البضائع و ايجار الفنادق أو التسوق وآخر من أفراد الطاقم<sup>١</sup>. و في هذا المنظور يشتمل النموذج الموضح أدناه على خصائص ميناء المغادرة وميناء العبور. اذ تم بناء هذا النموذج من خلال مقارنة نماذج موانئ

و يتميز مخطط فيلفرانش سور مير عن باقي الموانئ بمنشآته السياحية والتجارية داخل منطقة صناعية أو ميناء لأنه واجهه مدينة نيس، و بالقرب من هذه المنشأة السياحية توجد محطة الرحلات البحرية. ان تسليط الضوء على هذه المساحات الوظيفية المختلفة يكشف عن منطوق مشترك يكمن في قاعدة نموذج لمدينة ميناء للرحلات البحرية.

### ٢ النتائج

#### ٢.١ التنظيم الوظيفي

في فرنسا يمكن اعتبار معظم موانئ الرحلات البحرية بمثابة موانئ هجينة اذ تكون نقطة انطلاق و / أو وصول لبعض الرحلات البحرية

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

مع العلم أيضاً أن مناطق الجذب السياحي ليست كلها جزءاً من القطاع العام إذ يوجد تعاون بين المدينة والسياحة على سبيل المثال مكتب السياحة. و في هذه الحالة يكون التفاعل ثنائي الاتجاه إذ تكون المدينة مسؤولة عن تخصيص ميزانيات لكل من مناطق الجذب السياحي ويقوم مكتب السياحة بترويج مناطق الجذب السياحي في المدينة على المستويات الوطنية و الإقليمية والدولية والتي تسمح على المدى الطويل بحصول المدينة على عوائد مالية مثل ضريبة الإقامة في الفنادق و غيرها.

- التفاعل الثاني بين الجهات الفاعلة هو ذلك القائم بين المدينة وتجارها. إذ انه عادة ما يكون التجار مستقلين ويشكلون جزءاً من اقتصاد المدينة كما أنه عبر المدينة يحصل بعض التجار على موقع نشاط قريب من المناطق المزدهمة مثل المناطق السياحية (تصريح العمل).

- ينطبق التفاعل الثالث للجهات الفاعلة بين المدينة و الميناء، فالميناء يعد مستقلاً و يدار من قبل المدينة فهو لا يزال يعتمد عليها و لو بالقوة العاملة. و في حالة الرحلات البحرية يمكن أن يكون هذا الترابط أكثر أهمية لأنه ينطوي على تنمية على حد سواء للبنية التحتية للموانئ او لصورة المدينة. فعلى سبيل المثال أن إدارة الرحلات البحرية في مارسييليا تتم بواسطة

الرحلات البحرية التي تم تحليلها مسبقاً. كما تم دمج في هذا العلاقات الحالية بين مختلف أصحاب الفاعلين في صناعة الرحلات البحرية ( الفاعلين في الميناء و الفاعلين في المدينة و الفاعلين في السياحة والتجار) . من المهم أن نذكر هنا أن النموذج يمثل عرضاً مبسطاً للمكان لذلك من المستحيل تضمين جميع العوامل التي تتطوي عليها عملية التطوير الصحيحة للرحلات . إذ تتناول كل نقطة من النقاط التالية أحد الهياكل أو الديناميكيات مع مراعاة نموذج مدينة الرحلات البحرية.

و تظهر أربعة مجالات للجهات الفاعلة تقابل المساحات الوظيفية الأربعة الواردة في النماذج وحسب كل مدينة. اي ان الجهات الفاعلة في الميناء هم نفسهم مديري منطقة الميناء و الفاعلين في المدينة هم نفسهم مديرو هذه الأخيرة و الفاعلين في السياحة يخططون لتنمية المنطقة السياحية الحضرية وأخيراً التجار هم الفاعلون المباشرون للمنطقة التجارية. و من بين هذه المجالات الأربعة للجهات الفاعلة لوحظت ثلاثة تفاعلات.

- التفاعل الرئيسي هو العمل بين المدينة و الفاعلين في السياحة و غني عن القول أن السياحة جزء لا يتجزأ من المدينة وتديرها المدينة نفسها. وبالتالي فهي جزء من المدينة بدلاً من كونها مجالاً من الجهات الفاعلة بصورة كاملة ،

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

على سبيل المثال حالة الغالبية العظمى من ركاب الرحلات البحرية في مارسييا . اما التدفق الثاني هو تدفق السياح إلى المناطق التجارية فالعديد من المتاجر بالاتفاق مع مديري الرحلات البحرية تقدم منتجات معفاة من ضريبة القيمة المضافة ويلاحظ بشكل خاص هذه الظاهرة في منطقة البحر الكاريبي. وغالبًا ما تكون شبكة النقل الحضري غير مرتبطة على الإطلاق بالتنمية السياحية للمدينة ولكن في بعض الأحيان يتم وضع بعض الخطط على وجه التحديد لتنمية الأخيرة. لقد تم ذكر أربعة طرق نقل هنا في مخطط النقل. الأول هو النقل الحضري فمن أجل التنمية المستدامة يتم تفضيل وسائل النقل العام في حد ذاتها مثل الترام أو المترو على وسائل النقل العام مثل الحافلة. بالإضافة إلى ذلك تتطلب وسائل النقل هذه استثمارات أكبر للبنية التحتية والمعدات. اما النوع الثاني من النقل هو النقل البري. فلقد تم دمج هذا النوع بشكل أساسي لتوضيح العلاقة بين المدينة والمعالم السياحية وعلى الرغم من وجودها أيضًا في المنطقة الحضرية فقد قمنا بتمثيل شبكة الطرق في المناطق النائية والتي تشير إليها شبكة الطرق السريعة غالبًا. في حين ان النوع الثالث من النقل هو النقل بالسكك الحديدية، اذ يعبر خط السكة الحديدية غالبًا المدينة باتجاه مدن أخرى في المناطق النائية أو

مجموعة من الفاعلين التي تتكون من القطاع الخاص والمدينة والميناء و غرف التجار فتساهم المدينة والميناء للترويج للملاحة البحرية. و يمكن التمييز فيما يتعلق بتدفقات السياح الواردة أو الخارجة. و قد تحدث أربعة أنواع من تدفقات الركاب الواردة. الأولى و هي الأكثر تقليدية تتوافق مع تدفق الركاب الذين ينزلون من سفينة الرحلات البحرية أثناء توقفها في المدينة. و يكون هذا التدفق دولي او اقليمي عن طريق البحر أو النهر ويدخل المدينة من خلال محطة الرحلات البحرية (و نمثله باللون الأحمر في وسط الرسم التخطيطي). و قد يظهر أيضًا نوعان آخران من التدفقات الواردة في الحالة التي تكون فيها المدينة هي ميناء المغادرة لمسارات الرحلات البحرية. ففي الحالة الأولى يأتي السياح من المدينة أو الاقليم إلى محطة الرحلات البحرية للصعود على متن السفينة. اما في الحالة الثانية يأتي السياح من خارج الاقليم أو من دولة اخرى بفضل وجود المطار. و يحدث النوع الأخير من التدفق عندما تكون مدينة الرحلات البحرية مدينة جذابة للغاية من خلال جذب السياح من المناطق النائية.

و أخيرًا تظهر ثلاثة أنواع من التدفقات عند المغادرة من محطة الرحلات البحرية. الأول هو أن السياح ينتقلون مباشرة من المحطة إلى المنطقة السياحية الحضرية لمدينة العبور و هذا

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

أقامت مدينة كيب تاون مناطق تجارية وترفيهية بالقرب من مناطق الموانئ النشطة لاسيما من خلال بناء السفن. و تقوم المدينة أيضاً بنشاطات ترفيهية باستخدام أحواض الموانئ المختلفة. اما المثال الثاني فلقد طورت مدينة جنوة حواف الميناء القديم والمدينة التاريخية بما في ذلك إعادة تأهيل مستودعات القطن القديمة التي اصحبت الآن مسرحاً وحلبة للتزلج على الجليد خلال فصل الشتاء. و بجانب هذه المستودعات القديمة تم بناء متنزه طويل للمشاة مما يسمح للسكان المحليين والسياح التجول على طول الواجهة البحرية التي شيّدت بجانبها العديد من المتاحف و حوض للأسماك. و لقد أطلقت المدينة مسابقة بين المهندسين المعماريين والمصممين لإعادة تصميم بونتي بارودي لإعطاء صورة حديثة للواجهة البحرية<sup>11</sup>. اما المثال الثالث يتعلق بمدينة سيدني التي تقع داخل الخليج و تطل على واجهة بحرية يمكن استغلالها، اذ يجاور مركز مدينة سيدني ميناء دارلينج الذي يوفر العديد من الأماكن العامة التي تقدم اماكن للاسترخاء والترفيه محمية داخل منطقة مخصصة للمشاة. و هناك مشروع لتنمية الواجهة البحرية اكتمل بحلول عام ٢٠٢٠ بما فيها اكتمال محطة الرحلات البحرية.

أبعد من ذلك إذا تم تصميمه للنقل عالي السرعة. وعلى الرغم من أن النقل بالسكك الحديدية يعد نوع من انواع النقل العام إلا أنه يختلف عن النوع الأول من النقل المباشر إليه هنا لأنه ليس حضرياً على وجه الحصر. اما النوع الأخير من النقل هو النقل البحري الذي يمكن أن يحدث في ثلاث طرق. الأول هو نقل الركاب كجزء من رحلة بحرية في المحيط أو النهر. والثاني هو النقل عبر العبارة ففي حالة لوهافر لا يوجد سوى خط مباشر إلى بورتسموث ولكن في حالة موانئ بحر البلطيق يوجد خطوط كثيرة إلى المدن المجاورة حتى في بعض الأحيان إلى مدن في بلدان أخرى. و يتم النوع الثالث من النقل البحري بواسطة الباص النهري او التوكسي النهري في المدن المزدهمة جداً فغالباً ما يكون استخدام الباصات البحرية أو النهريّة أسرع من استخدام النقل البري.

و غالباً ما يكون تطوير الرحلات البحرية في المدينة فرصة لإعادة التفكير في واجهة الميناء فلقد وضعت العديد من المدن سياسات لتنمية الواجهة البحرية والواجهة بين المدينة والميناء (باللون البني على النموذج). وسوف نقدم ثلاثة امثلة مختلفة تمثل دمج الرحلات البحرية في اعادة تصميم واجهة الميناء. المثال الاول

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

صورة (٣) ميناء دارلينج في مدينة سيدني



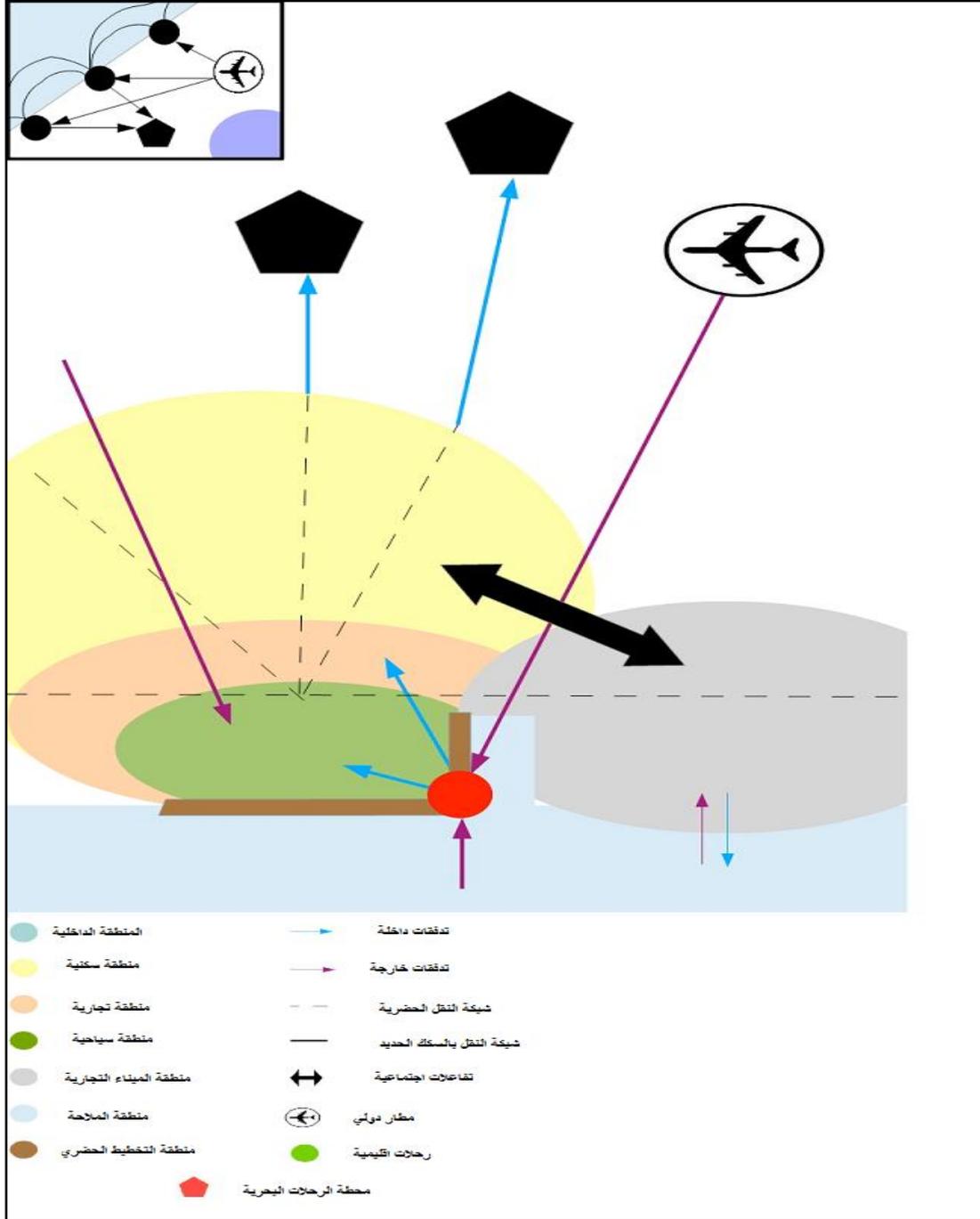
Source : <https://pixabay.com/photos/sydney-darling-harbour-port-662320>

٢,٢ نموذج للمدينة الساحلية ذات ميناء  
الرحلات البحرية  
يتم تنظيم نموذج مدينة الرحلات البحرية من  
خلال الجمع بين الخطط التحضيرية المختلفة  
التي تم تحليلها مسبقاً. لقد تم تحديد ستة  
مكونات تشمل النقل والعلاقات الاجتماعية  
وتدفقات الركاب (الداخلة و الخارجة) وتدفقات  
البضائع وتطورات الموانئ الحضرية كما في  
الشكل (٢).

و تعد الشبكة العالمية لتطوير المدن الساحلية  
ذات الموانئ ( worldwide network of )  
port cities ) واحدة من أشهر الجهات الفاعلة  
في إعادة تطوير واجهات موانئ المدينة. إذ إنها  
المنظمة الدولية الوحيدة التي تجمع بين الجهات  
الفاعلة العامة والخاصة للمشاركة في تنمية  
المدن ذات الموانئ.

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

شكل (٢) نموذج وظيفي للمدينة ذات الميناء



## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

بشكل خاص. و تجدر الاشارة الى انه من الصعب الاندماج في مركز السياحة الحضرية نتيجة للقيود الحضرية التي قد تنطبق على الحفاظ على التراث التاريخي. و أخيراً تتميز المساحة الرابعة فقط بوظيفتها السكنية.

و خارج هذه المساحات لقد تم تمثيل التدفقات الداخلة و الخارجة. فبالنسبة للدخلة يمكن تمييز ثلاثة تدفقات يتوافق مع وصول ركاب الرحلات البحرية خلال رحلات السفن السياحية في المدينة الساحلية. الأول يتمثل بوصول ركاب الرحلات البحرية خلال عبور السفن السياحية في المدينة الساحلية. و الثاني يتمثل بوصول الركاب مباشرة الى محطة الرحلات في الميناء من أقرب مطار في حالة كون الميناء ميناء مغادرة للرحلات البحرية. والثالث يتمثل بتدفق من السياح القادمين مباشرة من المناطق النائية للمدينة السياحية. اما بالنسبة للتدفقات الخارجة فيشار إلى ثلاثة أنواع من التدفقات. الأول يتعلق بتدفق السياح النازلين من القارب لزيارة وسط مدينة العبور، اما الثاني فيتمثل بتدفق الركاب إلى مناطق التسوق في حين ان التدفق الثالث يتمثل بذهاب السياح إلى مناطق الالعاب خارج المدينة سواء كانت إقليمية أو تبعد عدة عشرات من الكيلومترات.

و بالتوازي مع هذه التدفقات تم أيضاً دمج التفاعلات الاجتماعية في النموذج لأنها

و يتضمن هذا النموذج اربعة مساحات وظيفية تتمثل الاولى فيها بمساحة الميناء الصناعي والتي تتميز بهيمنة واضحة لأنشطة الميناء أو غيرها من الأنشطة المرتبطة. فعلى سبيل المثال في حالة النقل البحري للنفط يمكننا مراقبة إنشاء المصافي أو في حالة الحاويات يتم إنشاء منصات متعددة الوسائط، اذ ان هذه المساحة تولد تبادل دولي مباشر عبر البحر او النهر. اما المساحة الثانية تكمن في المركز الحضري الذي يتميز عن بقية المناطق الحضرية بفضل تراث نموذجي يستحق اهتمام السائحين القادمين من الرحلة البحرية أو السياح بشكل عام مثل القنوات التاريخية والمنازل النموذجية في وسط مارسيليا أو أكثر حداثة مثل العديد من المباني في وسط مدينة كان. و اغلب هذه المساحات تعد دولياً كتراث عالمي من خلال تسجيله لدى اليونسكو (مارسيليا ، لو هافر ....). و نلاحظ أيضاً أن هذا المركز الحضري يكون على اتصال مباشر بالمياه لأنها غالباً ما يكون النقطة المركزية لإنشاء المدينة التاريخية (التراثية). اما المساحة الثالثة هي مساحة تجارية لكن وظيفتها لا تتعلق بالصفة التجارية فحسب لكنها تبدوا مؤثرة على باقي المساحات فهي لا تشمل فقط المتاجر ولكن أيضاً المقاهي والمطاعم أو بعض الفنادق. فالمساحة التجارية يمكن تصميمها لتسهيل حركة المشاة او تشييد مركز تجاري او لا يكون منظم

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

البنية التحتية المناسبة للقوارب الكبيرة تحتاج إلى أرصفة بطول و منطقة غطس كافيين. اذ لا يمكن إلا لسلطة الميناء توفير هذه البنى التحتية. اما الوضع على الحيز الحضري يؤدي إلى الربط بين المحطة ومناطق الجذب السياحي في وسط المدينة.

### خاتمة

#### أولاً . الاستنتاجات:

بعد تقديم المنهجية والسياق الذي تركز عليه الموانئ التي تمت دراستها لقد تمكنا من:  
١ ان تحليل التنظيم المكاني بين المدن والموانئ لقطاع الرحلات البحرية يركز على التصميم المكاني للرحلات البحرية داخل المدن الساحلية ذات الموانئ من خلال تحليل توزيع المناطق السياحية والتجارية والسكنية والموانئ و لقد تم بناء هذا النموذج حول أربعة هياكل، فالأول يتعلق بالتفاعلات اذ يسלט الضوء على التفاعلات القائمة بين المناطق المختلفة من نموذجنا، ويشير الهيكل الثاني إلى ادارة تدفقات الركاب الداخليين أو الخارجيين من المحطة. و يمكن ادارة هذه التدفقات بفضل الهيكل الثالث الذي يتوافق مع أوضاع النقل المختلفة. اما الهيكل الاخير يبرز تخطيط الواجهات بين المدن والموانئ حيث يتم دمج البنية التحتية للرحلات البحرية.

ضرورية لتشغيل نظام الرحلات البحرية اذ ان التفاعل الرئيسي الوحيد المدمج في النموذج هو التفاعل بين المدينة والميناء. ففي بعض الحالات تتم إدارة الميناء من قبل السلطات البلدية ولكن في حالات أخرى يكون الميناء مستقلاً. و بالتالي فإن التعاون بين الفاعلين ضروري لتحقيق تنمية حضرية وصناعية وسياحية جيدة. ومع ذلك قد توجد تفاعلات أخرى مثل التفاعل بين الميناء أو المدينة الساحلية مع اقاليم او دول اخرى.

و يوجد هناك نوع آخر من العوامل التي يجب تضمينها في النموذج وهي إمكانية الوصول و يشار إلى ثلاثة عناصر في هذا الصدد. الأول هو وجود مطار قريب والثاني هو أن هذا المطار و مناطق الجذب السياحي الإقليمية متصلة بالمحطة من خلال شبكة طرق او طرق سريعة والثالث هو وجود وسائل النقل العام في المناطق الحضرية مما يسمح للسياح بالتحرك بسهولة أكبر في وسط المدينة. و يمثل العنصر الأخير في النموذج مناطق إعادة التنمية و تعد واحدة من أفضل الأمثلة على ذلك هي واجهات ميناء المدينة والواجهات المائية. و كما يتضح من النموذج فإن محطة الرحلات البحرية تتاخم منطقة الميناء والمساحة الحضرية. و تعود الحاجة إلى وضع المحطة في هذا الموضع بشكل أساسي إلى الحاجة إلى الاستفادة من

## تأثير نمو قطاع الرحلات البحرية على تنمية المدن الساحلية ذات الميناء .....

٥ من خلال تحليل الموانئ محل الدراسة نلاحظ أنها تقع في منطقة نائية نشطة في مجال الرحلات البحرية .

٦ إن المزيد من الوقت والموارد قد تتمكن من تعزيز هذا النموذج من خلال دمج المساحات الأوروبية الأخرى أو حتى القارات الأخرى.

### ثانياً: التوصيات:

١ نوصي على المستوى الاقليمي أن تأخذ الأسواق الناشئة المزيد من الأهمية سواء فيما يتعلق بمناطق انطلاق خطوط الرحلات البحرية أو وجهاتها مثل الأسواق الآسيوية أو الافريقية بما فيها الدول العربية و على وجه الخصوص العراق لأنه يمتلك واجه بحرية مطلة على الخليج العربي و التي يمكن الاستفادة منها لإنشاء محطات للرحلات البحرية التي تنطلق من و الى الدول الآسيوية و الافريقية لغرض السياحة.

٢ نوصي بدمج الرحلات البحرية في إعادة توزيع واجهات المدينة الساحلية ذات الميناء الذي يجعل من الممكن إدراج محطة الرحلات البحرية في تخطيط مساحات حضرية جديدة وعدم عزلها داخل مساحات الميناء البعيدة في بعض الأحيان عن المدينة.

٢ ان نموذج الرحلات البحرية الذي تم إنشاؤه هنا يجعل من الممكن إثبات أنه بغض النظر عن مدى أهمية نشاط الميناء بالنسبة للبضائع فإن المدينة الساحلية ذات الميناء قبل كل شيء هي التي تجذب سفن الرحلات البحرية للمرور بها كما هو الحال في الموانئ الفرنسية محل الدراسة.

٣ ان هذه الموانئ هي الواجهة البحرية لغالبية العواصم السياحية الأوروبية الرئيسية التي تعد مصدر جذب للسكان المحليين و السياح الأجانب الذين يرغبون في استكشاف الحد الأقصى من الأشياء في الحد الأدنى من الوقت.

٤ ان قطاع الرحلات البحرية يعد قطاع سياحي ديناميكي في حركة مستمرة و سوف يشهد بحلول عام ٢٠٣٠ تطورات كبيرة. فمن المؤكد أن النمو من حيث عدد الركاب سيستمر بنفس المعدل و يمكننا أن نتوقع أيضا زيادة في قدرة السفينة على زيادة طاقتها الاستيعابية. فعلى سبيل المثال لقد تم طلب صناعة سفن من فئة الواحة (Oasis-class) في حوض صناعة السفن سانت نازير لصالح رويال كاريبيان إنترناشيونال ذات الطاقة الاستيعابية ل ٦٢٩٦ مسافر و ٢١٠٠ فرد من افراد الطاقم.

pressure under supply constraints,

Tourism Management, 2009

<sup>6</sup> Source: [https://whc.unesco.org/en/eur-na/?fbclid=IwAR3yGauymOuUsXYS9ICgbVFNT4kSGy3Ar2YfuNW9Mh5koOJyKC5\\_34DV54](https://whc.unesco.org/en/eur-na/?fbclid=IwAR3yGauymOuUsXYS9ICgbVFNT4kSGy3Ar2YfuNW9Mh5koOJyKC5_34DV54)

<sup>7</sup> Atout France, Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique, collection Rendezvous en ville, 2012.

<sup>8</sup> <https://www.tourisme.fr/>

<sup>9</sup> Source: [http://whc.unesco.org/fr/list/type=search=&search\\_by\\_country=France&order=region](http://whc.unesco.org/fr/list/type=search=&search_by_country=France&order=region)

<sup>10</sup> Dehoorne O., Murat C., Petit-Charles N., Le tourisme de croisière dans l'espace caribéen : évolutions récentes et enjeux de développement, Etudes caribéennes, décembre 2009.

<sup>11</sup> Fournier C. « Le tourisme de croisières en Méditerranée », *Géoconfluences*, UR, 2011.

<sup>1</sup> Dehoorne O., Petit-Charles N. et Theng S., « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions », *Études caribéennes* [Online], 18 | Avril 2011, Online since 15 April 2011, connection on 18 April 2020. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeenne/5629> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeenne.s.5629>.

2

<https://www.croisieurope.com/destination/croisieres-france>

<sup>3</sup> CLIN, Perspectives de l'Industrie de la Croisière : une évolution continue de la croisière stimule la croissance de l'industrie, [https://tourismexpress.com/photos/files/cp\\_clia\\_perspectives\\_industrie\\_2016.pdf](https://tourismexpress.com/photos/files/cp_clia_perspectives_industrie_2016.pdf).

<sup>4</sup> ان المناطق النائبة لفرنسا هي عبارة عن مفهوم وُلد لتحديد المنطقة التي يخدمها الميناء والتي هي في حد ذاتها المناطق النائبة. وتُعرّف المناطق النائبة بأنها عبارة عن مساحة مستقطبة حول موقع مركزي أو منطقة إمداد . وتميل كل هذه التعريفات إلى تحديد هذا المكان المركزي كميناء الرحلات البحرية والمناطق الخلفية له كمناطقة نفوذ.

<sup>5</sup> D. Albalate et G. Bel, Tourism and urban public transport: Holding demand

de développement, Etudes caribéennes, décembre 2009.

6. Fournier, C. « Le tourisme de croisières en Méditerranée », *Géococonfluences*, URL. 2011.

7. UNESCO/

[https://whc.unesco.org/en/eur-na/?fbclid=IwAR3yGauymOuUsXYS9ICgbVFNT4kSGy3Ar2YfuNW9Mh5koOJyKC5\\_34DV54](https://whc.unesco.org/en/eur-na/?fbclid=IwAR3yGauymOuUsXYS9ICgbVFNT4kSGy3Ar2YfuNW9Mh5koOJyKC5_34DV54).

8. <https://www.cruisemapper.com/ports/toulon-port-221>

9. <https://www.corse-sport.corsica/ajaccio-devient-ville-active-et-sportive-054825>

10. <https://pixabay.com/photos/sydney-darling-harbour-port-662320>

11. <https://www.croisieurope.com/destination/croisieres-france>

#### ثانياً. المقابلات

1. M. Christian SCHMITTER, Président directeur général de CroisiEurope.

2. M. Christophe PILOIX, Directeur des opérations portuaires du Grand Port Maritime de Marseille.

3. M. Jean-François SUHAS, Président du Club de la croisière Marseille Provence.

#### المصادر

##### اولاً. الكتب و الابحاث

1. Albalate D. et Bel G., Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints, Tourism Management, 2009.

2. Atout France, Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique, collection Rendezvous en ville, 2012.

3. CLIN, Perspectives de l'Industrie de la Croisière : une évolution continue de la croisière stimule la croissance de l'industrie,

[https://tourismexpress.com/photos/files/cp\\_clia\\_perspectives\\_industrie\\_2016.pdf](https://tourismexpress.com/photos/files/cp_clia_perspectives_industrie_2016.pdf).

4. Dehoorne O., Petit-Charles N. et Theng S. « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions », *Études caribéennes* [Online], 18 | Avril 2011, Online since 15 April 2011, connection on 18 April 2020. URL :

<http://journals.openedition.org/etudescaribeenne/5629> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeenne.s.5629>.

5. Dehoorne O., Murat C., Petit-Charles N., Le tourisme de croisière dans l'espace caribéen : évolutions récentes et enjeux

## Abstract

The cruise sector has witnessed great growth in France, as well as significant economic repercussions, both for cruise lines and for coastal port cities that receive giant ships. The purpose of this research is to propose building a functional organization model for the port coastal city. A field survey has been carried out on several ports within France, in conjunction with searching for the factors of attraction of the interior areas of these ports, which allowed determining the directions of spatial organization, which is therefore the origin of the proposed model, which will be discussed on the basis of other models that already exist. Thus, this research is considered an additional stone in the edifice of academic research on cruises.

4. Mme Géraldine MANZON, Responsable du développement commercial du Grand Port Maritime de Marseille.

5. Mme Valérie CONAN, Directrice du Club Croisière–Le Havre–Cruise Club.

**Keywords**

Cruises, port coastal cities,  
model, functional organization,  
cruise attraction.