

التوزيع الجغرافي لخدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية خلال القرن العشرين



د. فريال بنت محمد الهاجري*

المقدمة

تُكمل المملكة العربية السعودية هذا العام ١٤١٩ هـ (١٩٩٨ م) قرناً من الزمان مليئاً بالأعمال والإنجازات التنموية الحضارية لتنتقل المملكة العربية السعودية من نقطة الصفر تقريباً إلى مقدمة الدول النامية من حيث معدلات النمو والتطور ، وهي مناسبة جديرة بالتوقف معها لبعض الوقت للتطلع والتعرف على ما حقته المملكة بعون الله أولاً ثم بقيادة قائدها الملك عبدالعزيز بن آل سعود رحمة الله عليه . ثانياً من إنجازات شملت جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية بدون استثناء ، وكان لقطاع النقل والمواصلات السبق إذ أن للمواصلات الدور الأكبر في تمهيد السبل ، وشق الطرق ، وبناء الجسور كي يمر موكب الحضارة بسهولة ويسر .

يعد قطاع النقل والمواصلات من أول بل وأهم القطاعات التي حازت عناية واهتمام جلالة المغفور له الملك عبدالعزيز رحمه الله مدركاً بأن المواصلات هي عصب الحضارة ، وعبر طرقها ومنشأتها تسير دماء هذه الحضارة ، ويقدر ما ترقى هذه المواصلات بقدر ما يتحقق من تنمية وتقدم ، ولن تصل التنمية إلى أرجاء المملكة إلا إذا تم ربط المملكة الشاسعة المساحة والمتراصة الأطراف ببعضها والدول الشقيقة المجاورة ، والتغلب على كل ما فيها من تضاريس متباينة من جبال شاهقة ووديان عميقة في الغرب إلى صحاري واسعة وسهول منبسطة في الشرق ، وشواطئ طويلة تبلغ آلاف الكيلومترات وتحيط بها شرقاً وغرباً ، ووسط تلك التضاريس المتباينة تقوم التجمعات السكانية على شكل مدن أو قرى متفاوتة المساحة والسكان من الخليج العربي شرقاً وحتى البحر الأحمر غرباً ، يضاف إلى ذلك أن من الله على هذه البلاد ميزة استقبال ملايين المسلمين لتأدية مناسكهم الدينية على مدار السنة سواء للحج أو العمرة وذلك لوجود بيت الله الحرام في مكة المكرمة ومسجد ومثوى رسول الله في المدينة المنورة مما تطلب بذل جهود عظيمة لتوفير المواصلات الجيدة والأمن والرفاهية لهذه الجمهرة الغفيرة .

(*) أستاذ مساعد بكلية الآداب للبنات بالدمام - قسم الجغرافيا - ١٤١٩ هـ - ١٩٩٩ م .

وتعد الطرق عنصراً رئيساً في شبكة النقل بالمملكة حيث تسهم بدور فعال في تسهيل تدفق حركة الركاب والبضائع ، وتعتبر خدمات النقل الجماعي أحد مستغليها ، وقد تابعت عمليات التطوير والتحسين في شبكة الطرق البرية حتى أصبحت تشكل جزءاً هاماً من خطط التنمية الخمسية الشاملة ، واتسعت شبكة الطرق المرصوفة التي تتميز بتوفر مستوى عالٍ من عوامل الأمان والسلامة لتبلغ ٣٧ ألف كيلومتر تقريباً عام ١٤١٧هـ مقارنة بمثنائية آلاف وخمسمائة كيلومتر عام ١٣٩٠هـ. وهي الفترة الممتدة بين خطتي التنمية الأولى والخامسة (١٤٠٠ - ١٤١٥هـ) وجزء من خطة التنمية السادسة (١٤١٥ - ١٤٢٠هـ) - بنسبة زيادة مقدارها ٣٣٥٪. خلال ٢٧ عاماً بحيث أصبحت تربط مدن المملكة كافة بعضها البعض الآخر وبمعظم قرأها بشبكة من الطرق المرصوفة ذات المسارين على الأقل^(١).

ومن هذا المنطلق يمكننا أن ندرج تطور المواصلات ضمن مقاييس التنمية ، وضمن المعايير التي تميز الدول المتقدمة عن الدول المتخلفة إذ تُعد أساساً من أسس الحضارة الحديثة ومؤشراً عن واقع النهضة التي تعيشها الدولة .

واستكمالاً لمسيرة التنمية التي بدأها جلالة المغفور له الملك عبدالعزيز تواصل وزارة المواصلات مساعيها لتأمين خدمات النقل العام للمقيمين والقادمين إلى المملكة بإنشاء الشركة السعودية للنقل الجماعي عام ١٣٩٩هـ^(٢) وهي تهدف بذلك تشجيع رأس المال الوطني بالمشاركة مع القطاع الخاص للمساهمة في مشروعات النقل الوطنية ، وتعمل على توفير وسائل نقل حديثة ومأمونة وبأسعار زهيدة ، كي تساهم في النهاية بالتقليل من الاختناقات المرورية ، والتلوث البيئي داخل المدن ، والحوادث المرورية^(٣).

(١) وزارة التخطيط ، الكتاب الإحصائي السنوي ، العدد ٣٢ ، مصلحة الإحصاءات العامة ، الرياض ، (١٩٩٦م) ، ص ٣١٥ ، وزارة المواصلات ، الطرق والنقل : شرايين التنمية . وعصب البناء والتعمير ، مطابع بحر العلوم ، الرياض ، ١٤١٧هـ (١٩٩٧م) ، ص ٧ .

(٢) تأسست الشركة الوطنية للنقل الجماعي عام ١٣٩٩هـ الموافق ١٩٧٩م بموجب المرسوم الملكي رقم (م/١١) الصادر في ١٣/٣/١٣٩٩هـ ، برأس مال قدره (١٠٠٠) مليون ريال سعودي - مقسم إلى أسهم قيمة السهم مائة ريال ، وتساهم الدولة بنسبة ٣٠٪ من القيمة - للاضطلاع بمهام خدمات النقل العام بالحافلات «الشركة السعودية للنقل الجماعي» ، التقرير السنوي الثامن عشر ، ١٩٩٦م ، ص ٥ .

(٣) وزارة المواصلات ، النقل البري والبحري ، إدارة العلاقات العامة والاستعلامات ، المطابع الأهلية للأوفست ، الرياض ، ١٤٠٢هـ (١٩٨٢م) ، ص ١٢٧ .

مشكلة الدراسة وأهدافها ومنهجها والدراسات السابقة:

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على أهم ثمرات التنمية والتطور التي شهدتها المملكة في مجال طرق النقل والمواصلات البرية حيث أنشأت شركة وطنية مساهمة لنقل الركاب بالحافلات بين مدن المملكة داخليا وخارجيا .

وتهدف هذه الدراسة فيما تهدف إلى تحقيق التالي :

● قياس حجم خدمة النقل الجماعي من خلال دراسة العناصر التالية : حجم الخدمة بمقياس عدد المراكز الرئيسة والفرعية وحجم الخدمة بمقياس الحركة وحجم الخدمة بمقياس أعداد العاملين .

● قياس مدى ما تحقق في قطاع خدمات النقل الجماعي من تنمية عن طريق الإشارة إلى مدى تطور العناصر السابقة خلال الفترة الممتدة ما بين نهاية خطة التنمية الثانية وما بعد الخطة الخامسة (١٣٩٩-١٤١٧هـ / ١٩٧٩-١٩٩٧م) .

● قياس مدى التباين الإقليمي لعناصر خدمة النقل الجماعي بين المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ .

● قياس العائد الاقتصادي لهذا القطاع التنموي الهام .

واعتمدت الباحثة في هذه الدراسة على المنهج الموضوعي (خدمات النقل الجماعي) في إطار إقليمي (المملكة العربية السعودية) ، بالإضافة إلى المنهج التاريخي عند دراسة تطور خدمة النقل الجماعي في منطقة الدراسة ، كما استعانت بالحاسب الآلي لتطبيق عدة أساليب كمية ، واستخلاص بعض النتائج وتمثيلها على الخرائط والرسوم البيانية .

وتعد مهمة الحصول على بيانات تفصيلية عن هذا القطاع وبصفة خاصة فيما يتعلق بعدد الركاب والعمالة والدخل موزعة على مناطق المملكة الثلاث عشرة منطقة إدارية أهم المشكلات التي واجهت الباحثة بسبب عدم وجود وحدة أو هيئة إدارية إحصائية تستخدم الحاسب الآلي لتخزين البيانات على غرار الوزارات وبعض المؤسسات الخدمية الأخرى بالمملكة ، لذا اعتمدت الباحثة في جمع المعلومات على العمل الميداني سواء عن طريق جمع النشرات المطبوعة والتقارير الإحصائية والوثائق من الدوائر الحكومية ذات الصلة المباشرة بموضوع الدراسة - والتي يأتي في مقدمتها : المديرية العامة للنقل الجماعي بالرياض والمركز الرئيسي بالمنطقة الشرقية ،

وزارة المواصلات ، ووزارة التخطيط ، أو عن طريق المقابلات والاتصالات ببعض المسؤولين المستخدمين لهذه الخدمة لملء الاستبيانات وتسديد العجز في البيانات ، كما لجأت الباحثة للتأكد من بعض الحقائق عن طريق الزيارة الميدانية .
والجدير بالذكر أن ما ورد في هذا البحث من بيانات إحصائية يعد أقصى ما توصلت إليه الباحثة من بيانات .

كما سعت الباحثة إلى عمل بعض المقارنات بين أوضاع النقل الجماعي في المملكة وبين أوضاع النقل الجماعي في دولة أخرى متقدمة بهدف قياس حجم هذه الخدمة لتحديد مكانتها بين دول العالم المتقدمة من جهة وبذل محاولات للتحسين من أوضاعها إن أمكن من جهة أخرى ، وتم الحصول على تقرير لإحدى كبريات شركات النقل الجماعي بالعالم وهي شركة فري هاوند (Greyhound) بالولايات المتحدة الأمريكية^(١) عام ١٩٩٧م عن طريق شبكة الإنترنت العالمية (Internet) .

أما عن الدراسات السابقة ، فتعد دراسة النقل أحد موضوعات الجغرافية الاقتصادية الرئيسة إذ عن طريقه يتم تحقيق الشق الثاني لأقسام النشاط الاقتصادي وهو التبادل ، وقد ظهرت دراسات وكتب عديدة تتناول موضوع النقل والنظريات التي تدور حوله إلا أن هذا النوع من الدراسة يعد ضمن الدراسات المتعلقة بالخدمات التي تُقدم في المدن والقرى والتي شغلت اهتمام الكثير من الباحثين في مختلف التخصصات الاقتصادية والعمرانية على حد سواء ، ويمكن أن تُدرج خدمات النقل الجماعي ضمن حرف المرتبة الثالثة من أقسام النشاط الاقتصادي الإنتاجي التي تدر عائدا ماديا ، فمراكز النقل الجماعي عبارة عن منشآت ذات نشاط خدمي اقتصادي توظف عمالة متنوعة في وظائفها وتنال عائدا ماديا لقاء الخدمات التي تقدمها .

ونظرا لقلّة نصيب شبكة النقل الجماعي من الدراسة الجغرافية يفقر إقليم الدراسة (المملكة العربية السعودية) إلى دراسات جغرافية متخصصة ووافية لابرز موقع وأهمية هذا القطاع بالمملكة مما شكل محور اهتمام الباحثة .

التعريف بمنطقة الدراسة:

تقع المملكة العربية السعودية في جنوب غربي قارة آسيا . وتنحصر بين خطي طول ٣٦° ٣٤°

(١) تعد شركة فري هاوند (Greyhound) الشركة الوحيدة بالولايات المتحدة الأمريكية التي تقدم خدمات للنقل الجماعي داخل المدن وما بينها شاملة جميع أرجاء الولايات .

شرقاً و٥٦ شرقاً، وتمتد بين دائرتي عرض ١٦ شمالاً (تقريباً) و٢٢ ١٢ شمالاً، وتبلغ مساحتها ٢٢٥٠ ألف كم ٢ تقريباً وهي بذلك تستأثر بنحو ٨٠٪ من إجمالي مساحة شبه الجزيرة العربية^(١). يحد المملكة من الشرق ساحل الخليج العربي بطول ٦٠٠ كيلومتر، ومتوسط عرض ٦٠ كيلومتراً يمتد من الحدود السعودية - الكويتية شمالاً حتى دوحة سلوى عند السعودية القطرية جنوباً^(٢)، تشترك المملكة في حدودها السياسية الشرقية والجنوبية الشرقية مع دول مجلس التعاون الخليجي وتمثل في حدود المملكة مع الكويت والبحرين وقطر والإمارات وعمان، يحدها من الغرب ساحل البحر الأحمر بطول ١٨٦٠ كيلومتراً (١١٠٠ ميل) يمتد من العقبة شمالاً حتى حدود اليمن جنوباً^(٣)، أما الحدود الجنوبية فتتمثل في اليمن.

وتتضمن أرض المملكة أنواعاً مختلفة من الصخور، كما تشمل على أكثر أنواع التضاريس إلا أن الشكل الهضابي هو السائد، ويمكن تقسيم المملكة إلى عدة أقاليم تضاريسية، يتصف كل منها بطابع يميزه عن غيره، حيث يسود القسم الشرقي من المملكة السهول التي لا يزيد ارتفاعها كثيراً عن مستوى سطح البحر، ويغلب على الجزء الأوسط هضاب متوسطة الارتفاع (كالرياض ٥٩٠ م وحائل ٩١٤ م)، في حين يتميز الجزء الغربي بالمرتفعات الجبلية والقمم التي يزيد ارتفاعها عن ثلاثة آلاف متر عن سطح البحر كما في السودة (٣١٣٣ م)^(٤)، ويحيط بالمملكة السهول الساحلية الغربية المطلة على البحر الأحمر والسهول الساحلية الشرقية المطلة على الخليج العربي، ويكثر فيهما الخلجان والرؤوس والشعاب المرجانية والشطوط، بالإضافة إلى العروق الرملية كما في الربع الخالي وصحراء النفوذ والدهناء.

أولاً: التطور التاريخي لخدمات النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية

عندما نتحدث عن التطور التاريخي لخدمات النقل الجماعي لا بد أن يسبقها لمحة موجزة عن التطور التاريخي للهيئة المشرفة على هذه الخدمة أولاً، ثم التطور التاريخي لشبكات النقل البري

(١) عبدالرحمن صادق الشريف، جغرافية المملكة العربية السعودية، الجزء الأول، دار المريخ للنشر، الرياض، ١٤٥٥هـ (١٩٨٤م)، ص ٩، ١٢.

(٢) إبراهيم العليان وآخرون، المنطقة الشرقية: عراق وحضارة، الإدارة الاقتصادية والبحوث، الغرفة التجارية الصناعية للمنطقة الشرقية، الدمام، (بدون تاريخ)، ص ٢٥.

(٣) محمود طه أبو العلا، جغرافية شبه جزيرة العرب، الجزء الثاني، الطبعة الخامسة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٤٠٦هـ (١٩٨٦م)، ص ١٧.

(٤) عبدالرحمن صادق الشريف، مرجع سبق ذكره، ص ٤٤.

(الطرق) على اعتبار أنها السبب وخدمات النقل الجماعي النتيجة ، أي أن لها السبق في وجود هذه الخدمة (خدمة النقل الجماعي) على هذا النحو .

وقد بدأ قطاع المواصلات يحظى بنصيب من العناية والاهتمام منذ عهد المغفور له الملك عبدالعزيز بن آل سعود حينما أنشئت مصلحة الأشغال العامة والمعادن التابعة لوزارة المالية عام ١٣٥٥هـ (١٩٣٦م) ، وتتلخص مهمتها بالاهتمام بشؤون الأشغال العامة بما فيها الطرق ، ثم أعيد تنظيم وزارات الدولة ومصالحها حيث تأسست في المملكة لأول مرة وزارة المواصلات عام ١٣٧٢هـ (١٩٥٣م) وكان مجموع أطوال الطرق المرصوفة في المملكة آنذاك لا يزيد عن ٢٣٩ كيلومترا فقط وهو رقم متواضع جدا بالنسبة لمساحة المملكة الشاسعة والمتراامية الأطراف والتي تنتشر عليها المئات بل الآلاف من المدن والقرى والهجر والتجمعات السكانية التي يفصل بعضها عن البعض الآخر مئات الكيلومترات ولم يكن هناك رابط بينها سوى القليل من الدروب الصحراوية الوعرة المحفوفة بالكثير من المخاطر ، وأصبحت وزارة المواصلات مسؤولة عن كل ما يتعلق بشؤون البرق والبريد والهاتف والطرق والسكك الحديدية والموانئ عام ١٣٧٥هـ (١٩٥٦م)^(١) .

وبحلول عام ١٣٩٠هـ (١٩٧٠م) وهو عام الانطلاقة الأولى لخطط التنمية الخمسية في المملكة وصل مجموع أطوال الطرق المرصوفة والممهدة (الترابية) إلى أكثر من ١٢٠٠٠ كيلومتر لخدمة المئات من القرى والتجمعات السكانية في مختلف أنحاء المملكة^(٢) ، ونتيجة لزيادة أعباء ومسؤوليات بعض الأجهزة الحكومية ، أعيد تشكيل وزارات الدولة ومؤسساتها العامة ، فأسست وزارة للبرق والبريد والهاتف ، كما أنشئت مؤسسة عامة للموانئ ، ومؤسسة عامة للسكك الحديدية ، وأصبحت وزارة المواصلات مسؤولة عن تخطيط وتصميم وإنشاء وصيانة الطرق والجسور عام ١٣٩٥هـ (١٩٧٥م) ، وقد تبع ذلك أن أنشئ في وزارة المواصلات وكالة متخصصة للنقل وأوكلت إليها مهمة تنظيم قطاع النقل العام باستثناء النقل الجوي عام ١٣٩٧هـ (١٩٧٧م)^(٣) .

(١) وزارة المواصلات ، مصدر سبق ذكره ، ٤١٧هـ ، ص ٦ ، وزارة المواصلات ، شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية ،

المطابع الأهلية للأوفست ، الرياض ، ٤١٢هـ (١٩٩١م) ، ص ٦ - ٧ .

(٢) وزارة المواصلات ، مصدر سبق ذكره ، ٤١٧هـ ، ص ٧ .

(٣) المصدر السابق مباشرة ، ص ٦ .

وقد شهدت السنوات التالية لإنشاء وزارة المواصلات نشاطا مكثفا وإنجازات متواصلة في مجال البناء والتعمير في كافة قطاعات التنمية وتأتي الطرق في مقدمتها باعتبارها ركيزة أساسية من ركائز التنمية ، وقد وصل إجمالي أطوال الطرق المرصوفة بالمملكة قبل بداية خطة التنمية الأولى عام ١٣٩٠هـ (١٩٧٠م) حوالي ٨٥٠٠ كيلومتر ، بالإضافة إلى نحو ٣٥٠٠ كيلومتر من الطرق الزراعية الممهدة (الترابية) ، ثم ارتفع مجموع أطوال الطرق المسفلتة التي نفذتها الوزارة في مختلف مناطق المملكة في نهاية خطة التنمية الخامسة ١٤١٥هـ (١٩٩٥م) ليصل إلى ٣٤٥٥٥ كيلومترا ، بالإضافة إلى حوالي ٩٥٩٤١ كيلومترا من الطرق الزراعية الممهدة (الترابية) بنسبة زيادة مقدارها ٣٠٧٪ تقريبا و ٢٦٤١٪ على التوالي خلال ٢٥ سنة^(١) ، وفي نهاية السنة الثانية من خطة التنمية السادسة ١٤١٦/١٤١٧هـ (١٩٩٧م) قفز مجموع أطوال الطرق المرصوفة التي نفذتها الوزارة في مختلف مناطق المملكة إلى ٣٦٥٨١ كيلومترا من الطرق السريعة والمزدوجة والمفردة ، كما بلغ مجموع أطوال الطرق الزراعية ١٠١٢٦٣ كيلومترا^(٢) ، وبلغت التكاليف الإجمالية لإنشاء شبكة الطرق في المملكة حتى نهاية السنة الثانية من خطة التنمية السادسة ١٤١٦/١٤١٧هـ ما يقارب ١٤٩٦٩ مليون ريال^(٣) .

ونتيجة للتطور والنمو الذي شهدته المملكة في جميع المجالات عامة ومجالات النقل العام وشبكات الطرق خاصة - السابق الإشارة إليها - انعكست آثاره الإيجابية على الإنسان والبيئة المحيطة به إذ ساعدت على نمو وتوسيع المدن ومناطق الاستيطان الأخرى ، وسهلت الحركة والانتقال داخل الحدود الجغرافية للدولة ، وقضت على العزلة والتباين الحضاري فيما بين أجواء الدولة الواحدة^(٤) ، إلا أن إنشاء الطرق الجيدة فنيا وهندسيا لا يؤدي بالضرورة إلى التشغيل الجيد ، ذلك أن التشغيل الجيد يتطلب إلى إنجاز هام لجانب آخر يكفل المرونة والانسحاب مثلما يكفل السرعة^(٥) ويتمثل هذا الإنجاز في إنشاء شركة لنقل الركاب بالحافلات على شبكة الطرق الحديثة داخل مدن المملكة الرئيسة وفيما بينها وخارجها ، تم تأسيس الشركة السعودية للنقل

(١) النسب من حساب الباحثة اعتمادا على : وزارة التخطيط ، مصدر سبق ذكره ، ١٤١٦هـ ، ص ٣١٥ ، ووزارة المواصلات ، مصدر سبق ذكره ، ١٤١٧هـ ، ص ٧ .

(٢) وزارة التخطيط ، مصدر سبق ذكره ، ١٤١٦هـ ، ص ٣١٥ .

(٣) المصدر السابق مباشرة ، ص ٣١٥ .

(٤) أحمد حبيب رسول ، دراسة في جغرافية النقل ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨٦م ، ص ٣٠ .

(٥) صلاح الدين علي الشامسي ، النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، ١٩٧٦م ، ص ٦٥ .

الجماعي (سابتكو SAPTCO) كأول شركة سعودية تُوكل إليها مهمة النقل العام للركاب عام ١٣٩٩هـ (١٩٧٩م)، وبدأت الشركة عملها بتشغيل الخدمات بمدينة الرياض أولاً عام ١٣٩٩هـ، تلاها تقديم الخدمات الداخلية لمدن الدمام وجدة ومكة المكرمة والمدينة المنورة والطائف وبريدة، بالإضافة إلى ذلك تم تسيير خدمات نقل ما بين المدن بين جدة ومطار الملك عبدالعزيز الدولي ومكة المكرمة والمدينة المنورة والطائف في المنطقة الغربية من المملكة ومدن الدمام والجبيل والهفوف في المنطقة الشرقية كمراحل أولية^(١).

وتساهم الشركة سنوياً بنقل أكثر من مليوني حاج ومعتمر داخل نطاق المشاعر المقدسة وبين كل من مدينة مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة، بالإضافة إلى نقل الحجاج بين مدن المملكة وعلى الخطوط الدولية، وقد بلغ إجمالي أسطول الشركة ٢٣٠٠ حافلة متنوعة من حيث السعة والمواصفات والمميزات حتى عام ١٤١٧هـ، تغطي خدماتها معظم المدن الرئيسة وفيما بينها حيث تخدم أكثر من ٧٠٠ موقع - مدينة وقرية وهجرة - برحلات يومية وأسبوعية منتظمة وهي تقترب في ذلك من أسطول شركة النقل الجماعي الأمريكية (Greyhound) إذ يبلغ عدد حافلاتها ٢٤٠٠ حافلة تغطي نحو ١٦٠٠ موقع^(٢)، كما تمتلك الشركة عدداً من المواقع المجهزة بالمعدات ووسائل الصيانة والتشغيل الحديثة الخاصة بحافلاتها في بعض مدن المملكة، بالإضافة إلى الورش المركزية لتجديد الحافلات بالكامل، وتتملك الشركة عدد (١٥) حافلة متقلة منتشرة على شبكة خطوط الخدمة لإسعاف الحافلات المتعطلة على الطرق خاصة في المناطق البعيدة عن مراكز النقل الجماعي الرئيسة كالمناطق الشمالية والجنوبية من المملكة.

وللشركة مساهمات متعددة للنقل الجماعي أهمها :

- تساهم شركة النقل الجماعي بنقل ما يقارب ٣,٥ مليون حاج ومعتمر في كل موسم، وقد وفرت الشركة في موسم حج عام ١٤١٧هـ نحو ٢٧٣٢ حافلة مع ما يلزمها من سائقين وفنيين وإداريين^(٣)، حيث تم تخصيص ١٤٣٢ حافلة منها للعمل ضمن خدمات

(١) الشركة السعودية للنقل الجماعي، هذه هي الشركة السعودية للنقل الجماعي، شركة الطباعة العربية السعودية المحدودة، الرياض، (بدون تاريخ)، ص ١٠.

(٢) Web master gryhound, Financial Reports, Greyhound Lines Inc., U.S.A., 1998, p. 5 (٢)

(٣) تعمل الشركة سنوياً في موسم الحج على تأجير نحو ٦٠٠ حافلة مع ما يلزمها من سائقين وفنيين وإداريين من دولة تركيا «استقصاء شخصي مع مسؤول في شركة النقل الجماعي بالمنطقة الشرقية».

النقابة العامة للسيارات^(١)، و ٥٤٠ حافلة في خدمات النقل داخل مكة المكرمة، و ٧٦٠ حافلة في خدمات العقود والتأجير^(٢).

- تساهم شركة النقل الجماعي بنقل موظفي وطلاب منسوبي الجهات الحكومية والمؤسسات الخاصة كالمدارس والجامعات والشركات الخاصة والمراكز المهنية من خلال عقود مبرمة بين الأطراف المعنية، كما تشارك في العديد من اللجان والمنظمات والاتحادات الدولية والإقليمية والمحلية.

- تساهم شركة النقل الجماعي بنقل الطرود غير البريدية والأمتعة إلى كافة مدن المملكة وتستخدم لهذا الغرض أكثر من ٦٥٠ حافلة.

- شاركت شركة النقل الجماعي مع بعض القطاعات ورجال الأعمال - خارج المملكة - كدولة البحرين في إنشاء شركة النقل السعودية - البحرينية برأس مال مشترك.

وتتفق الشركة الأمريكية العالمية للنقل الجماعي (Greyhound) مع الشركة السعودية للنقل الجماعي في أنها تؤمن رحلات يومية ودورية منتظمة داخل الولايات وما بينها، كما تؤمن خدمات نقل الطرود، وتأجير الحافلات على المدى الطويل أو القصير - خدمات العقود والتأجير - وتوفير الغذاء في معظم محطات النقل الجماعي^(٣).

وقد بدأت الشركة تشغيل خدمات النقل الدولي عام ١٩٩٠م وذلك بتسيير خدمات نقل دولية أسبوعية منتظمة من بعض مدن المملكة إلى العديد من عواصم الدول الخليجية والعربية المجاورة وهي: مدينة دبي وأبوظبي في دولة الإمارات العربية المتحدة والدوحة في دولة قطر والكويت في دولة الكويت والمناقة في دولة البحرين والقاهرة في جمهورية مصر العربية ودمشق في الجمهورية العربية السورية وعمان في المملكة الأردنية الهاشمية واسطنبول في الجمهورية التركية، ولعبت الشركة من خلال تشغيلها لحافلات حديثة ومريحة دورا كبيرا في مجال المنافسة بين شركات النقل الدولي، كما تمكنت من نقل ٥٥١ ألف راكب على خطوط النقل الدولي عام ١٤١٧هـ^(٤).

(١) خدمات النقابة العامة للسيارات هي عبارة عن تجمع لحافلات شركات نقل مستقلة تخدم الحاج في مواسم الحج فقط.

(٢) تعمل الشركة على توقيع عقود تأجير طويلة الأجل وأخرى قصيرة الأجل تمثل بالعقود الشهرية والأسبوعية واليومية ونظام التأجير بالساعة أو التأجير لرحلة واحدة فقط «الشركة السعودية للنقل الجماعي، التقرير السنوي، ١٩٩٧م، ص ١٣».

(٣) Web master gryhound, Op. Cit., 1998, p. 5.

(٤) الشركة السعودية للنقل الجماعي، التقرير السنوي الثامن عشر، ١٩٩٦م، ص ١١، وزارة المواصلات، مصدر سبق ذكره، ١٤١٧هـ، ص ٢٧، الشركة السعودية للنقل الجماعي، التقرير السنوي، ١٩٩٧م، ص ٧، ١٢، ١٥، الشركة السعودية للنقل الجماعي، إدارة النقل الخارجي، بيانات غير منشورة، الرياض، ١٤١٩هـ.

ثانياً: تطور حجم خدمات النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة

الممتدة بين عامي ١٣٩٩-١٤١٧هـ (١٩٧٩-١٩٩٧م)

لاقى قطاع خدمات النقل الجماعي بواسطة الحافلات^(١) كغيره من القطاعات الخدمية اهتمام حكومة المملكة العربية السعودية ليتماشى مع النهضة الشاملة التي تعيشها المملكة في مختلف قطاعاتها الإنتاجية والاجتماعية والثقافية والعمرانية حتى أصبحت المرأة العاكسة لتطور شبكات الطرق البرية بالمملكة .

جدول رقم (١)

تطور إجمالي حجم خدمات النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٣٩٩-١٤١٧هـ (١٩٧٩-١٩٩٧م)

النوع	السنوات	بـ ١٣٩٩هـ بالألف راكب	بـ ١٤١٧هـ بالألف راكب	معدل التغير
خدمات النقل المحلية		28300	20540	-27
خدمات النقل ما بين المدن		1400	4270	205
خدمات النقل الدولية ^(٢)		8	551	6788
الإجمالي		29708	25361	-15

الجدول من حساب الباحثة اعتماداً على : الشركة السعودية للنقل الجماعي . التقرير السنوي للأعوام : ١٣٩٩هـ ، ص ١٤ : ١٩٩٢م . ص ١١ : ١٩٩٧م ، ص ٩ ، ١١ ، ١٢ .

(١) الحافلة هي مركبة تنقل الركاب على امتداد الشوارع والطرق الرئيسية ، يعتمد عليها ملايين الناس لتنقلهم إلى المدارس ومناطق التسوق والعمل ذهاباً وإياباً ، كما يستقلها كثير من الناس أيضاً للقيام برحلات خاصة أو للسفر بين المدن ، وقد صممت الحافلات بأحجام مختلفة وذلك تبعاً لعدد الركاب بحيث تحوي بعض الحافلات على عدد قليل من المقاعد التي تكفي لجلوس ثمانية ركاب فقط ، بينما تتسع حافلات أخرى لأعداد كبيرة من الركاب يصل عددهم إلى ٧٠ راكباً ، مع متسع لوقوف عدد آخر من الركاب ، وتسير معظم الحافلات بزيث الديزل أو البنزين ، وبعض الحافلات ذات مفاصل مترابطة ، أي أنها تحتوي على قسمين متصلين بغطاء مرن .

وتوجد أربعة أنواع رئيسة من خدمات الحافلات وهي : الحافلات العاملة بين المدن ، والحافلات المحلية ، والحافلات المدرسية ، والحافلات الخاصة «مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع ، الموسوعة العربية العالمية ، (٩) ، الرياض ، ١٤١٦هـ (١٩٩٦م) ، ص ٤٩» .

(٢) باشرت خدمات النقل الدولية عملها ابتداءً من عام ١٩٩٠م (١٤١٠هـ) «الشركة السعودية للنقل الجماعي ، التقرير السنوي الثامن عشر ، ١٩٩٦م ، ص ١١» .

يتضح من تتبع أرقام الجدول رقم (١) والشكل رقم (١) الحقائق التالية :

١- بلغ إجمالي عدد ركاب الشركة السعودية للنقل الجماعي (SAPTCO) ٢٥٣٦١ ألف راكب مقابل ٢٠٧٠٠ ألف راكب لشركة النقل الجماعي الأمريكية (Greyhound) عام ١٤١٧هـ^(١)؛ مما يدل على تفوق عدد ركاب شركة النقل الجماعي السعودية على شركة النقل الجماعي الأمريكية بالرغم من أن سكان المملكة يمثلون ما نسبته ٨٪ فقط من جملة سكان الولايات المتحدة الأمريكية^(٢) عام ١٤١٨هـ .

٢- انخفض عدد ركاب النقل الجماعي من ٢٩٧٠٨ ركاب عام ١٣٩٩هـ إلى ٢٥٣٦١ راكبا عام ١٤١٧هـ بنسبة ١٥٪ خلال ١٨ سنة تقريبا (الفترة الممتدة بين عامي ١٣٩٩-١٤١٧هـ) ، ويلاحظ أن الانخفاض في إجمالي عدد ركاب النقل الجماعي بالرغم من الزيادة الملحوظة في عدد ركاب النقل الجماعي ما بين المدن والرحلات الدولية حيث بلغت نسبة الزيادة ٢٠٥٪ و ٦٧٨٨٪ على التوالي خلال فترة الدراسة ؛ جاءت نتيجة لانخفاض عدد ركاب النقل الجماعي داخل المدن (الرحلات المحلية) في جميع مناطق المملكة لعدة أسباب تأتي في مقدمتها : المنافسة التي تواجهها شركة النقل الجماعي من قبل الحافلات الأهلية^(٣) التابعة لشركات النقل الخاصة والمرخصة كسيارات الأجرة وباصات نقل الركاب الصغيرة (المايكرو باص) ، أو منافسة السيارات الأهلية غير المرخصة والتابعة للأفراد السعوديين والمقيمين بالمملكة ، ناهيك عن

(١) Web master gryhound, Op. Cit., 1998, P.5.

(٢) بلغ عدد سكان الولايات المتحدة الأمريكية ٢٧٠٦١٩٠١٤ نسمة عام ١٩٩٨م ، Census Bureau, U.S.A. ، وعدد سكان المملكة ٢١٦٥٣٦٨٩ نسمة عام ١٩٩٨م «سكان المملكة عام ١٤١٨هـ من حساب الباحثة عن طريق عمل إسقاطات سكانية بتطبيق المعادلة الأسية التالية : (لوس ٢ = لوس ١ + ن * ر)» مصدرها : فتحي محمد أبو عيانه ، مدخل إلى التحليل الإحصائي في الجغرافيا البشرية ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، بيروت ، ١٤٠٧هـ (١٩٨٦م) ، ص ٢٤٠ ، ومعتمدة على البيانات الخاصة بالسكان والمقدمة من : وزارة الشؤون البلدية والقروية . نشرة النتائج الأولية للتعداد العام للسكان والمساكن عام ١٤١٣هـ ، مصلحة الإحصاءات العامة ، بيانات غير منشورة ، الرياض ؛ وزارة الشؤون البلدية والقروية . التعداد العام للسكان عام ١٩٧٤م (١٣٩٤هـ) ، مصلحة الإحصاءات العامة ، بيانات غير منشورة ، الرياض .

(٣) يوجد أكثر من ٥٥٠٠ حافلة صغيرة مسجلة في مدن المملكة عام ١٩٩٨م تعمل على نقل الركاب داخل المدن (الخدمة المحلية) وفيما بينها ، ويقوم ملاكها بقيادتها وتشغيلها أو يقودها سائقون مقابل أجر شهري «عبدالعزیز إبراهيم الحسون ، الحافلات الأهلية ودورها في نقل الركاب بالمدن الرئيسية : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) ، ص ٤٨٠ . ويوجد في مدينة الرياض وحدها أكثر من ١٢٠٠ حافلة صغيرة تغطي بحوالي ٨٠٪ من إجمالي الخدمة المحلية لنقل الركاب بالحافلات «عبدالله صالح الرقية والأصم عبدالحافظ أحمد ، الحافلات الأهلية : الواقع والتطلعات (دراسة حالة مدينة الرياض) : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) ، ص ٢٩ .

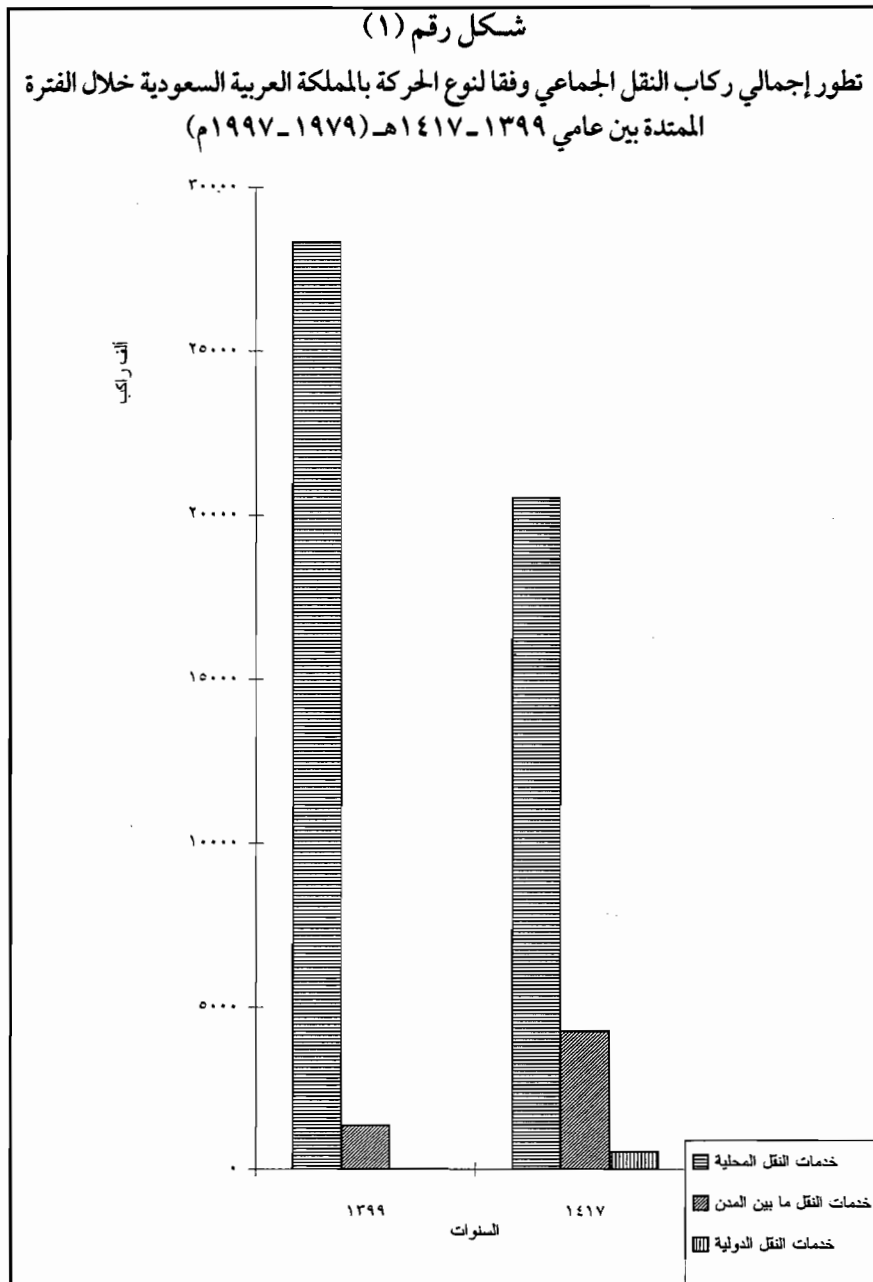
انخفاض كثافة العمالة الأجنبية والتي تمثل الغالبية العظمى من المستفيدين من خدمات الشركة بسبب انتهاج المملكة سياسة السعودة بصفة عامة في جميع قطاعاتها الإنتاجية ، وقد عملت دراسات متعددة في دول متقدمة للتعرف على تطور عدد ركاب النقل الجماعي وأوضاعهم الاقتصادية ؛ ووجد أن عدد ركاب شركة النقل الجماعي (Greyhound) في الولايات المتحدة الأمريكية يتزايدون بمعدل يفوق الزيادة الطبيعية للسكان ، ويقتصر ركاب النقل الجماعي في الولايات المتحدة الأمريكية على أصحاب الدخل المحدود - الطبقة الوسطى والفقيرة في المجتمع والتي تمثل ٣٠٪ من جملة سكان الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٧٤ هـ . وما زال أمامهم الكثير إذ تصل نسبة ركاب النقل الجماعي إلى ٢٪ فقط من جملة سكان تلك الفئة^(١) ، ويتفق ركاب النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية مع ركاب النقل الجماعي في الولايات المتحدة الأمريكية في أن معظمهم من أصحاب الدخل والثقافة المحدودة ، كما أن غالبيتهم - في النقل داخل المدن بصفة خاصة -^(٢) من جنسيات أجنبية غير سعودية (عمالة وافدة : هندية وباكستانية واندونيسية وفلبينية . . الخ) لا تتحدث اللغة العربية أو الانجليزية ، لذا تواجه شركة النقل الجماعي صعوبة الوصول إلى عملائها والتخاطب معهم لتعريفهم بأنظمة وقوانين الشركة ومواعيد رحلاتها وغير ذلك من معلومات تفيد الطرفين .

ونتيجة لانخفاض عدد ركاب النقل الجماعي داخل المدن قامت شركة النقل الجماعي بدراسة مستويات الخدمة على خطوطها العاملة ، واتضح أن مستويات الخدمة على بعضها أكثر من الطلب عليه ، وقد تم اتخاذ بعض الإجراءات كحلول فورية بهدف رفع كفاءة التشغيل عن طريق تقليص مستويات الخدمة على بعض الخطوط وتدعيم البعض الآخر وفقا لمؤشرات الطلب^(٣) ، كما تم التركيز على خدمات أخرى كالعقود والتأجير لمساهمتها بقدر لا يمكن إغفاله في الهيكل الاقتصادي لقطاع النقل الجماعي .

(١) Web master greyhound, Op. Cit., 1998, pp. 5-6 .

(٢) يمثل الركاب السعوديين ما نسبته ٥١٪ من ركاب النقل الجماعي ما بين المدن والنقل الدولي عام ١٩٩٨ م بينما لم تكن هذه النسبة تتعدى ١٥٪ من ركاب الخدمتين معا في مطلع عقد التسعينيات الميلادية «محمد صالح العرادي وعبدالرحمن هارون ، انطباعات العملاء عن خدمات الشركة السعودية للنقل الجماعي : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩ هـ (١٩٩٨ م) ، ص ١٧٣ .

(٣) الشركة السعودية للنقل الجماعي ، التقرير السنوي العاشر ، السنة المالية ١٤٠٨ - ١٤٠٩ هـ ، ص ٥ .



ثالثاً: التوزيع الجغرافي لحجم خدمة النقل الجماعي بالمملكة العربية

السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)

تعد خدمة النقل الجماعي كغيرها من الخدمات التي لاقت أهمية بالغة من قبل الدولة لكونها تعالج في جانب منها القضايا المرورية والبيئية والسكانية التي برزت كنتيجة للنمو المضطرد في لنطاق الحضري ، كما تعني في الجانب الآخر بتوفير سبل النقل الآمنة والاقتصادية لقطاعات عريضة منها السكان^(١) ، وقد بادرت حكومة المملكة بإنشاء شركة النقل الجماعي هادفة من رائها إلى أمور عديدة منها : تحقيق مكاسب اقتصادية من الخدمات المتنوعة التي يقدمها ، بالإضافة إلى توفير فرص عمل كبيرة ومتنوعة في المجتمع ، والإبقاء على حيوية مركز المدينة نتيجة لسهولة الوصول إليه^(٢) ، وتشجيع رأس المال الوطني بالتعاون مع رأس مال القطاع الخاص على المساهمة في مشروعات النقل الوطنية ، والمساهمة في إزالة الاختناقات المرورية داخل المدن وبالتالي التقليل من نسبة تلوث البيئة داخل المدن ، والحوادث على الطرق السريعة^(٣) إذ تشهد لمملكة العربية السعودية نمواً متزايداً سنوياً في معدلات الحوادث المرورية على الطرق السريعة حيث ارتفع عدد الحوادث المرورية من ١٠٨٩٧ حادثاً عام ١٣٩٤هـ إلى ١٣٥٧٦٣ حادثاً عام ١٤١٧هـ بنسبة زيادة مقدارها ١١٤٦٪ تقريباً خلال ٢٣ سنة ، مما يتطلب ضرورة تحسين مستوى لسلامة المرورية على الطرق بالرفع من مستوى العناصر الرئيسة التي تكون الحركة كالسائق والمركبة للحيلولة دون تفاقم مشكلة الحوادث المرورية والحد من الخسائر البشرية (بلغ عدد لمصابين والمتوفين ٢٥٠٧٨ و ٣١٣١ شخصاً عام ١٤١٧هـ على التوالي)^(٤) ، وتسعى شركة لنقل الجماعي بالمملكة جاهدة للتقليل من الحوادث المرورية على الطرق السريعة - بين المدن : اخل المملكة وخارجها - بإنشاء معهد للتدريب في المركز الرئيس بمدينة الرياض لتطوير البرامج لتدريبية المعدة للسائقين بحيث اشتملت على مواد تثقيفية نظرية وعملية ، وقد نفذت الشركة ٤٤ دورة تدريبية حتى عام ١٤١٧هـ شملت ٧٩٠ سائقاً من جميع المناطق الإدارية بالمملكة^(٥) .

(١) عبدالعزيز عبدالرحمن العوهلي وسعد عبدالعزيز المبيض ، مقومات نجاح النقل العام بالمملكة : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) ، ص ٨ .

(٢) المرجع السابق مباشرة .

(٣) وزارة المواصلات ، مصدر سبق ذكره ، ١٤٠٢هـ ، ص ١٢٧ .

(٤) عبدالعزيز بن عبدالرحمن العوهلي ومحمد العيد عثمان ، دور النقل البري في تنمية السياحة الداخلية ، الندوة الثالثة للسياحة الوطنية ، مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية ، الدمام ١٤١٩هـ ، ص ٢١- ٢٢ .

(٥) الشركة السعودية للنقل الجماعي ، مصدر سبق ذكره ، ١٩٩٧م ، ص ٢٠ .

وللتعرف على حجم خدمات النقل الجماعي بالمملكة لابد من التطرق إلى عدد من المتغيرات يأتي في مقدمتها مراكز النقل الجماعي الرئيسة والفرعية ، وحجم الحركة من حيث عدد الركاب والرحلات - ما بين المدن الرئيسة والدولية ، ثم اليد العاملة على اعتبار أن كلا منها يقيس جانباً من جوانب الخدمة التي نحن بصدد دراستها .

وفي هذا الجزء من البحث سيتم التركيز على التوزيع الجغرافي لعناصر خدمات النقل الجماعي للتحقق من مدى عدالة توزيع عناصر هذه الخدمة بين المناطق الإدارية في المملكة آخذين بالاعتبار أن مشكلة التفاوت في كمية ونوعية الخدمات بين إقليم وآخر على مستوى الدولة الواحدة من أهم المشكلات التي يواجهها الكثير من الدول النامية أو حتى المتقدمة بدليل وجود أقاليم متطورة تقدم العديد من الخدمات والأنشطة المتنوعة والفرص الوظيفية بسبب تطور مختلف قطاعاتها الإنتاجية في حين تعاني أقاليم أخرى من تخلخل تام في البنية وتفتقر إلى مختلف الخدمات والأنشطة .

٣-١: حجم خدمة النقل الجماعي بمقياس المراكز

سعت المملكة منذ بداية عهدها بخدمات النقل الجماعي إلى تحقيق مبدأ عدالة التوزيع وإيصال الخدمة لكل من المناطق الحضرية والريفية على حد سواء ، وتتعاون المراكز الرئيسة^(١) مع المراكز الفرعية^(٢) الموزعة على مدن المملكة على تأمين خدمة النقل الجماعي في القرى والهجر أيضا . وقد غطت خدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية أكثر من ٧٠٠ نقطة (سواء مدينة أو قرية وهجرة) في مختلف أنحاء المملكة عام ١٤١٧ هـ مقارنة بخمس نقاط فقط اقتصرت عليها خدمات النقل الجماعي عام ١٣٩٠ هـ^(٣)؛ ويرجع ذلك إلى التزايد السكاني السريع في المملكة بسبب الهجرة الخارجية والزيادة الطبيعية التي رافقها امتداد عمراني ملحوظ ، بالإضافة إلى ضرورة مساهمة التنمية الشاملة التي تشهدها المملكة في كافة قطاعاتها الإنتاجية والثقافية والاجتماعية .

وقد احتوت شبكة النقل الجماعي على تسعة مكاتب رئيسة موزعة على تسع مدن في ست

(١) يقصد بالمراكز الرئيسة مراكز إدارة وتنظيم وتحديد عدد الرحلات وخط سيرها ، وصيانة الحافلات التابعة لشركة النقل الجماعي والتي تعرف بإدارة العمليات .

(٢) تتعاقد شركة النقل الجماعي مع وكالات تابعة لها - وهي بمثابة مراكز فرعية - داخل المملكة وخارجها لتسيير مهمة النقل الجماعي في المدن والقرى التي لا يوجد بها مراكز رئيسة للنقل الجماعي بحيث تتولى مهمة بيع التذاكر والإشراف على حافلات ورحلات النقل الجماعي .

(٣) الشركة السعودية للنقل الجماعي ، مصدر سبق ذكره ، ١٤١٩ هـ .

مناطق إدارية فقط من واقع ثلاث عشرة منطقة إدارية مما يعني أن هناك مناطق تصلها خدمات لنقل الجماعي ولكنها تخضع إداريا للمناطق الإدارية الست على النحو التالي : تخضع المنطقة لشمالية ومنطقة الجوف إداريا للمنطقة الشرقية حيث وجود مركزي والهفوف الرئيسين ، وتخضع منطقة الباحة لمنطقة مكة المكرمة حيث وجود ثلاثة مراكز رئيسة (الطائف ، ومكة ، وجدة) ، ومنطقة حائل لمنطقة القصيم ، وتتبع منطقتا جازان ونجران منطقة عسير ، ومنطقة تبوك للمدينة المنورة عام ١٤١٧ هـ . يتضح من الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٢) ما يلي :

جدول رقم (٢)

التوزيع الجغرافي لمراكز النقل الجماعي التابعة لبعض المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية
عام ١٤١٧ هـ (١٩٩٧ م)

المنطقة	عدد المراكز الرئيسة	عدد المراكز الفرعية (الوكالات)	الإجمالي	النسبة
المنطقة الشرقية	2	25	27	21,77
عسير	1	24	25	20,16
الرياض	1	24	25	20,16
مكة المكرمة	3	19	22	17,74
القصيم	1	18	19	15,32
المدينة المنورة	1	5	6	4,84
الإجمالي	9	115	124	100
النسبة	7,26	92,74	100	

الجدول من حساب الباحثة اعتمادا على : الشركة السعودية للنقل الجماعي ، مصدر سبق ذكره ، ١٤١٩ هـ .

يتضح من الجدول رقم (٢) والشكل رقم (٢) ما يلي :

١- بلغ إجمالي عدد مراكز النقل الجماعي الرئيسة تسعة مراكز بنسبة ٢٦,٧٪ من إجمالي مراكز النقل الجماعي بالمملكة عام ١٤١٧ هـ ، يفوقها في العدد المراكز الفرعية - الوكالات - إذ بلغ عددها ١١٥ مركزا بنسبة ٩٢,٧٤٪ من الإجمالي .

٢ - تفوق المنطقة الشرقية بقية المناطق الإدارية الست من حيث عدد مراكز النقل الجماعي بصفة عامة إذ يصل عددها إلى ٢٧ مركزاً بنسبة ٧٧، ٢١٪ من جملة مراكز النقل الجماعي في المملكة عام ١٤١٧ هـ، ويوجد في المنطقة الشرقية مركزان رئيسيان للنقل الجماعي بمدينتي الدمام والهفوف. كما تدخل المنطقة الشمالية ومنطقة الجوف تحت إدارة المنطقة الشرقية لتصل نسبة سكان المناطق الإدارية الثلاث إلى نحو ٧٩، ١٨٪ من إجمالي سكان المملكة عام ١٤١٧ هـ^(١) وهي بذلك تحتل المركز الأول من حيث عدد مراكز النقل الجماعي والثالث من حيث السكان.

٣ - تقع منطقتا عسير والرياض في المركز الثاني إذ تتساويان من حيث عدد مراكز النقل الجماعي بالمملكة بنسبة ١٦، ٢٠٪ وينحصر ٢٥ مركزاً لكل منها، ويرجع ذلك إلى دخول منطقتي جازان ونجران تحت إدارة منطقة عسير وبذلك تصل نسبة سكان المناطق الإدارية الثلاث إلى ١٤، ٠٩٪ من إجمالي سكان المملكة عام ١٤١٧ هـ، وتستقل منطقة الرياض إدارياً حيث تصل نسبة سكانها بمفردها إلى ٥٨، ٢٣٪ وهي بذلك تحتل المركز الثاني من حيث عدد مراكزها وسكانها.

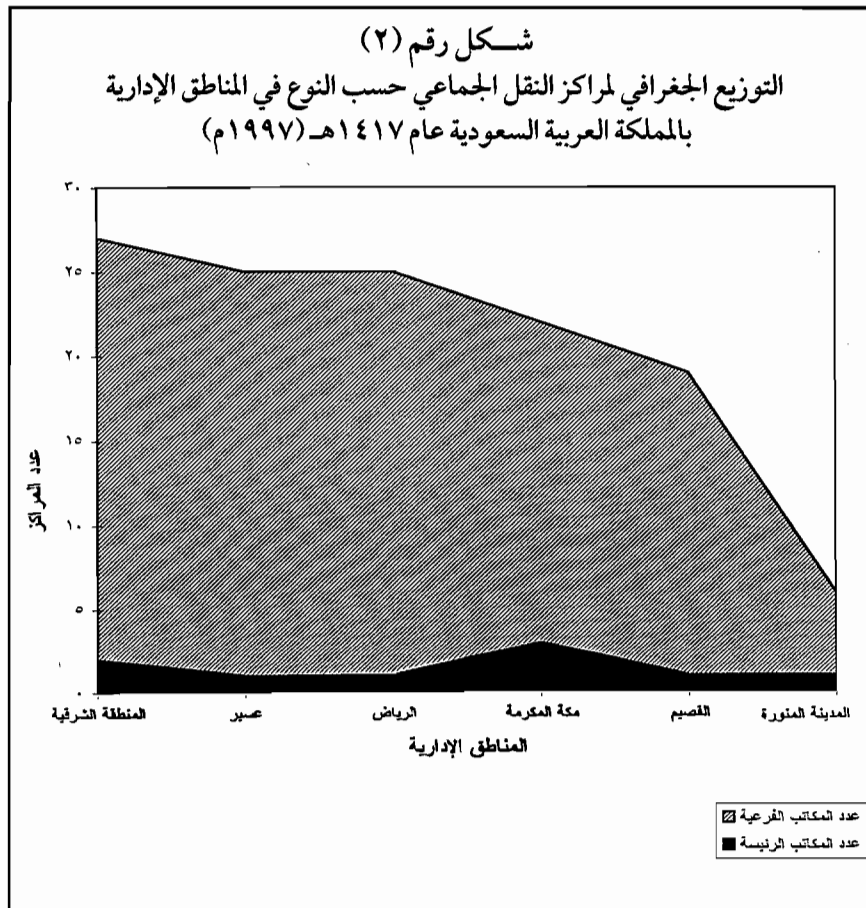
٤ - تحتل منطقة مكة المكرمة المرتبة الرابعة من حيث عدد مراكز النقل الجماعي بنسبة ١٧، ٧٤٪ من جملة عدد مراكز النقل الجماعي بالمملكة عام ١٤١٧ هـ، بالرغم من انضمام منطقة الباحة إدارياً إليها لتصل نسبة سكانهما إلى ٧٢، ٢٧٪ وهي أعلى نسبة على مستوى المملكة، ويلاحظ وجود مراكز رئيسة ثلاث في منطقة لا تتجاوز نسبة مساحتها ٣١، ٧٪ من جملة مساحة المملكة.

٥ - تتراجع منطقتا القصيم والمدينة المنورة إلى المركزين الخامس والسادس من حيث عدد مراكز النقل الجماعي بنسبة ٣٢، ١٥٪، ٨٤، ٤٪ على التوالي، وتضم المنطقة الأولى منطقة حائل إدارياً ليمتعا معاً نسبة سكان مقدارها ٥٢، ٦٪، كما تضم المنطقة الثانية منطقة تبوك إدارياً لتصل نسبة سكانهما إلى ٩٩، ٨٪.

وفي محاولة للكشف عن عدالة توزيع مراكز النقل الجماعي بنوعها على المناطق الإدارية - المجمعة - بإقليم الدراسة وبما يتفق مع عدد السكان من ناحية ومساحة الأقاليم المجمعة من ناحية أخرى، تم تطبيق معامل الارتباط بين النسب المئوية لعدد مراكز النقل الجماعي وعدد السكان

(١) سكان عام ١٤١٧ هـ من حساب الباحثة عن طريق عمل إسقاطات للسكان عام ١٤١٧ هـ بتطبيق المعادلة الأسية التالية: (لوس = ٢ + لوس^١ * ر^ن) مصدرها: فتحي محمد أبو عيانة، مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٠، ومعتمدة على البيانات الخاصة بالسكان والمقدمة من: وزارة الشؤون البلدية والقروية. نشرة النتائج الأولية للتعداد العام للسكان والمساكن عام ١٤١٣ هـ؛ وزارة الشؤون البلدية والقروية. التعداد العام للسكان عام ١٩٧٤ م (١٣٩٤ هـ).

ومساحة الأقاليم المجموعة لمناطق المملكة الثلاث عشرة منطقة ووجد أن العلاقة الارتباطية في الحالتين طردية وضعيفة ومقدارها ٠,٥٦ و ٠,٤١ على التوالي مما يدل على غياب العدالة في توزيع مراكز النقل الجماعي بما يتناسب مع عدد السكان ومساحة الأقاليم المجموعة ، ولكن هناك احتمالية توزيع المراكز بما يتناسب مع ظروف المناطق الاقتصادية والاجتماعية فلنأخذ على سبيل المثال احتلال المناطق الثلاث (الشرقية ، وعسير ، والرياض) المراكز الأولى من حيث عدد مراكز النقل الجماعي لكون المنطقة الأولى عاصمة المملكة الصناعية ، والثانية عاصمة المملكة السياحية ، والرياض عاصمة المملكة الإدارية .



٢.٣: حجم خدمة النقل الجماعي بمقياس الحركة

تعد الحركة من المقاييس الهامة التي ينظر من خلالها للعلاقات المكانية بين نقاط معينة على سطح الأرض أو لمساحات محددة منها ، وتعرف الحركة بأنها تدفق شيء ما عبر خطوط تربط بين نقاط أو عقد مكونة شبكات في غالب الأمر ، وهذه العقد هي أماكن الاستقرار البشري أو الإنتاج الاقتصادي للسلع أو تقديم الخدمات^(١) ، وبالتالي فهي تعمل على انتعاش الأقاليم التي تخدمها من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية بل وفي تطور وازدهار المحلات العمرانية التي عليها من حيث الحجم والوظيفة ، وليس من شك في أن قياس حجم الحركة على شبكة ما للطرق تظهر القيمة والأهمية الاقتصادية والثقل السكاني والاجتماعي للأقاليم التي تخترقها هذه الشبكة^(٢) .

وعند دراسة حركة النقل الجماعي يفترض أنها تتكون من مكانين يمثل أحدهما نقطة البداية والثاني نقطة النهاية - وهي المراكز الرئيسة والفرعية في النقل الجماعي ، وافترضنا وجود حركة بينهما - وهي الشيء المتدفق أي حركة ركاب النقل الجماعي ، وحجم الحركة على هذه القنوات تعكسها دراسة عدد الرحلات .

٢.٣.أ: حجم خدمة النقل الجماعي بمقياس عدد الرحلات

تنقسم حركة النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية إلى نوعين رئيسيين وهما : الحركة الداخلية والحركة الخارجية^(٣) ، وبالنظر في الجدول رقم (٣) يتضح أن حجم الحركة الداخلية للركاب ما بين المدن الرئيسة في المملكة تحتل المركز الأول بواقع ٦٥, ٩٣٪ من الإجمالي بينما تشكل الحركة الخارجية - الدولية - ما نسبته ٣٥, ٦٪ من الإجمالي عام ١٤١٧ هـ .

(١) عيسى علي إبراهيم ، الأساليب الكمية والجغرافيا ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٥م ، ص ١٩٩ .

(٢) محمد خميس الزوك ، جغرافية النقل ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٩٦م ، ص ٩٢ .

(٣) يقصد بالحركة الداخلية : وهي الحركة اليومية لحافلات النقل الجماعي داخل المدن بغض النظر عن عدد الركاب أو حتى بوجود ركاب أو عدم وجودهم ، وهذا النوع من الحركة سيستبعد من الدراسة نظراً لتشعبه من ناحية ؛ ولاتساع مساحة إقليم الدراسة - المملكة العربية السعودية بمناطقها الثلاث عشرة منطقة إدارية - من ناحية أخرى مما يضيّق المجال لكون الدراسة أفقية وليست رأسية مركزة على منطقة إدارية واحدة .

أما الحركة الخارجية فتقسم إلى قسمين :

- الحركة الخارجية (المحلية) ما بين المدن الرئيسة بالمملكة والتي تسير ضمن جدول محدد للرحلات اليومية .
- الحركة الخارجية (الدولية) والتي تسير ضمن جدول محدد للرحلات الأسبوعية ، وتتم بين المدن الرئيسة في المملكة وعددها (١٢ مدينة) وعواصم بعض الدول العربية ودول مجلس التعاون الخليجي (وعدها ثمان دول) وهي : اسطنبول ، بتركيا ، ودمشق بسوريا ، وعمان بالأردن ، والقاهرة بجمهورية مصر ، والمنامة بالبحرين ، والدوحة بقطر ، والكويت ، (ودبي وأبوظبي) بالإمارات .

ويتحليل شبكة النقل الجماعي وفقا لعدد الرحلات الأساسية ما بين المدن والقرى الرئيسة داخل المملكة وخارجها ونقاط الانطلاق ، ويعمل مصفوفة توضح العلاقة بين عدد نقاط الانطلاق وعدد الرحلات (انظر ملحق رقم ١) وجد أن حافلات النقل الجماعي تنطلق من نحو ٩٠ نقطة أساسية متجهة إلى نحو ٤٢ نقطة داخلية (رحلات يومية ما بين مدن المملكة) ، وثمان نقاط خارجية (رحلات دولية أسبوعية) بإجمالي ١٣٢٣ رحلة^(١) .

جدول رقم (٣)

التوزيع الجغرافي لعدد رحلات النقل الجماعي وفقا لنوع الحركة في المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)

المناطق الإدارية	الرحلات الداخلية	%	الرحلات الدولية	%	الإجمالي	%
مكة المكرمة	299	24 , 13	21	25 , 00	320	24 , 19
عسير	287	23 , 16	8	9 , 52	295	22 , 30
الرياض	265	21 , 39	11	13 , 10	276	20 , 86
المنطقة الشرقية	161	12 , 99	28	33 , 33	189	14 , 29
القصيم	139	11 , 22	12	14 , 29	151	11 , 41
المدينة المنورة	88	7 , 10	4	4 , 76	92	6 , 95
الإجمالي	1239	100	84	100	1323	100

الجدول من حساب الباحثة اعتمادا على : الشركة السعودية للنقل الجماعي ، جدول الرحلات .

ويتضح من دراسة وتحليل أرقام الجدول رقم (٣) والشكل رقم (٣) الحقائق التالية :

١- تتفوق عدد رحلات النقل الداخلي ما بين المدن والقرى الرئيسة بالمملكة على رحلات النقل الخارجي ما بين المدن الداخلية وعواصم الدول العربية المجاورة إذ تصل نسبتها إلى ٩٣,٦٥٪ عام ١٤١٧هـ .

٢- تأتي الرحلات الدولية في المركز الثاني بواقع ٦,٣٥٪ من جملة الرحلات ، يرتفع خلالها نصيب المنطقة الشرقية بواقع ٣٣,٣٣٪ ؛ ويرجع ذلك لقربها من دول الخليج العربي ، يليها منطقة مكة المكرمة بنسبة ٢٥٪ من جملة الرحلات الدولية لكونها الأقرب مسافة لعواصم دول شمال وغرب المملكة كعمان ، وسوريا ، واسطنبول ، بالإضافة إلى القاهرة .

(١) الشركة السعودية للنقل الجماعي ، جدول الرحلات .

٣- تنصدر منطقة مكة المكرمة المركز الأول في عدد الرحلات المنطلقة منها والمتجهة إلى مدن وقرى أخرى داخل المملكة وخارجها بواقع ١٩, ٢٤٪ من إجمالي عدد الرحلات الداخلية اليومية والدولية الأسبوعية بالرغم من انطلاق حافلات النقل الجماعي من ١٥ نقطة^(١) فقط تابعة لمنطقة مكة المكرمة من أصل ٩٠ نقطة (١٦, ٦٦٪) مما يدل على كثافة الحركة على هذه الخطوط وارتفاع مستوى التشغيل وهو أمر طبيعي لكونها العاصمة الدينية للمملكة العربية السعودية بصفة خاصة وللعالم الإسلامي بصفة عامة .

٤- تأتي عسير في المركز الثاني من حيث عدد الرحلات المنطلقة منها والمتجهة إلى مدن وقرى أخرى داخل المملكة وخارجها بواقع ٣٠, ٢٢٪ من الإجمالي؛ إذ تتمتع بنحو ٢٥ نقطة من أصل ٩٠ نقطة (٢٧, ٢٧٪) أي أكثر من ربع عدد نقاط الانطلاق ولا غرابة في ذلك إذ إنها تمثل المنتجع^(٢) السياحي للمملكة العربية السعودية أي ما يعرف بالعاصمة السياحية .

٥- تنبؤاً منطقة الرياض المركز الثالث من حيث عدد الرحلات اليومية والأسبوعية بواقع ٨٦, ٢٠٪ من الإجمالي إذ يصل نصيبها إلى ١٢ نقطة فقط .

٦- تحتل المنطقة الشرقية المركز الرابع من حيث عدد الرحلات بواقع ١٨٩ رحلة ونسبة ٢٩, ١٤٪ من الإجمالي من نحو ١١ نقطة انطلاق .

٧- تتراجع كل من منطقتي القصيم والمدينة المنورة إلى المركزين الخامس والسادس بما يوازي ٤١, ١١٪، ٩٥, ٦٪ من جملة عدد الرحلات المنطلقة على التوالي بين مدن المملكة الداخلية يومياً والدولة أسبوعياً بالرغم من انفراد منطقة القصيم بمفردها بنحو ١٩ نقطة انطلاق، والمدينة المنورة بثمان نقاط انطلاق عام ١٤١٧هـ مما يدل على ضعف الطلب (الحركة) على هذه الخطوط وبالتالي انخفاض مستوى التشغيل .

وبتطبيق معامل الارتباط بين النسب المئوية لعدد الرحلات وعدد السكان التابعين لكل إقليم إداري^(٣) وجد أن هناك علاقة ارتباطية طردية قوية نوعاً ما بين المتغيرين ومقدارها ٧٨, ٠ .

وعند رسم شبكة النقل الجماعي التي تربط بين مراكز النقل الجماعي الرئيسة ببعضها ببعض وجد أن هذه الشبكة تمتد في قلب شبه الجزيرة العربية بحيث تربط شرق المملكة بغربها مروراً

(١) يقصد بلفظ نقطة أي مدينة أو قرية أو هجرة .

(٢) يُعرف المنتجع السياحي بأنه مركز عمراني شديد في موقع محدد يتصف بملامح بيئية متميزة تعمل على جذب السائحين بأعداد كبيرة للإقامة فيه بعض الوقت، لذلك يعتمد على السياحة كمصدر لوجوده وإمكانية تطوره مستقبلاً كمصدر أساسي للدخل «محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة من منظور جغرافي، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨م، ص ٦٢» .

(٣) يطلق لفظ إقليم إداري على المناطق الإدارية المهيمنة أو ما يعرف بالمناطق الإدارية التابعة لمركز رئيسي للنقل الجماعي ومقره إحدى المناطق الإدارية الثلاث عشرة .

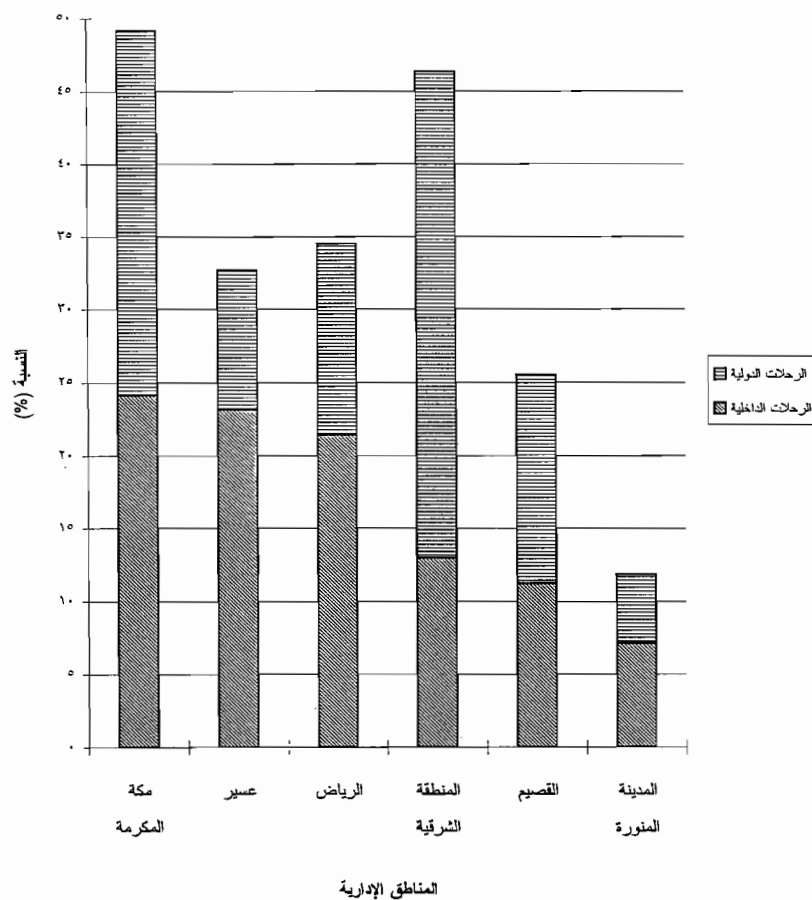
وسطها مكونة ثلاثة أنواع من الشبكات (انظر شكل رقم ٤) .
وبالنظر في الشكل رقم (٤) للتعرف على شبكة النقل الجماعي الرئيسة يمكن التوصل إلى
لحقائق التالية :

١ - تنقسم شبكة النقل الجماعي الرئيسة إلى ثلاث شبكات وهي :
- شبكة النقل الجماعي ذات الخط المتكسر : وهي الشبكة التي تربط المنطقة الشرقية بالمنطقة
لوسطى مروراً بثلاثة مراكز رئيسة وهي الدمام والهفوف بالمنطقة الشرقية ، والرياض في المنطقة
لوسطى من المملكة .
- شبكة النقل الجماعي نصف السداسية : وهي الشبكة التي تربط الإقليم الأوسط بالإقليم
لغربي مروراً بخمسة مراكز رئيسة للنقل الجماعي وهي الرياض وبريدة بالقصيم والمدينة المنورة
رجدة ومكة في منطقة مكة المكرمة .

- شبكة النقل الجماعي المثلثة الشكل : وهي الشبكة التي تربط الإقليم الأوسط بالإقليم الجنوبي
لغربي من المملكة مروراً بمركز الرياض وأبها في منطقة عسير والطائف في منطقة مكة المكرمة .
وهكذا نجد أن مركز الرياض في الإقليم الأوسط من المملكة يمثل البؤرة - نقطة التلاقي - التي
تصل بين شبكات النقل الجماعي ذات الأشكال الهندسية الثلاث بإقليم الدراسة .
٢ - يفترق الجزء الشمالي والجنوبي من إقليم الدراسة إلى خدمات المراكز الرئيسة الشاملة
الرغم من تغطية شبكات النقل الجماعي لأكثر من ٧٠٠ نقطة داخل المملكة وثمان نقاط
خارجها عن طريق المراكز الفرعية (الوكالات) والتي تقدم خدمات محدودة للركاب كبيع تذاكر
لسفر والاستراحات .

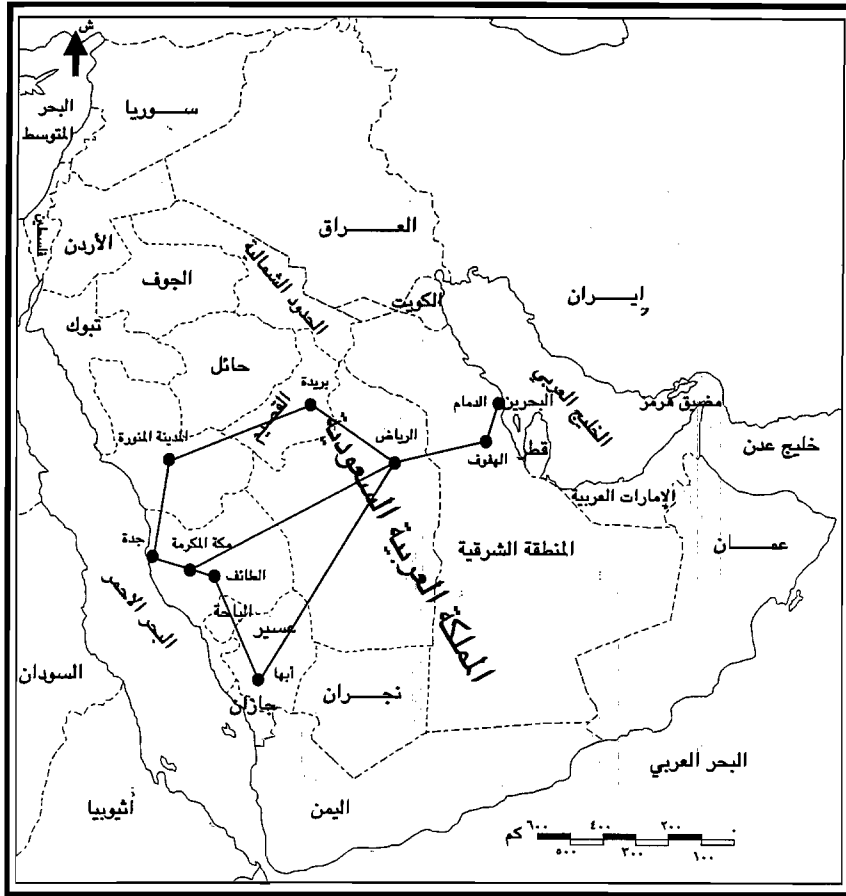
٣ - تغطي شبكة النقل الجماعي الرئيسة بمراكزها التسع ست مناطق إدارية فقط من أصل
ثلاث عشرة منطقة إدارية ممتدة على شكل حزام يتوسط إقليم الدراسة مما يشكل عدة أعباء
ومشاكل إضافية لشركة النقل الجماعي تأتي في مقدمتها :
- تضطر الحافلات التي تصل إلى شمال وجنوب المملكة مروراً بعدد من المدن والقرى
والهجر إلى العودة مرة أخرى إلى مراكزها التسع حتى وإن كانت خالية من الركاب لعدم وجود
مراكز أخرى منتشرة في بقية المناطق الإدارية مما يشكل نفقات إضافية بدون عائد .
- تعمل الشركة على شحن الحافلات المتعطلة على ناقلات خاصة تقطع مسافات طويلة
لتصليحها في المراكز الرئيسة مما يشكل أيضاً نفقات إضافية بدون عائد .
- تعد المنطقة الشمالية منطقة عبور لجميع الرحلات الدولية لدول الشمال والغرب إذ عبر
خلالها أكثر من ٨٥٪ من جملة عدد الركاب المغادرين المملكة عام ١٤١٧ هـ .

شكل رقم (٣)
التوزيع الجغرافي لعدد رحلات النقل الجماعي وفقاً لنوع الحركة
في المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



شكل رقم (٤)

التوزيع الجغرافي لشبكة النقل الجماعي ما بين المراكز الرئيسة في المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



خريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Royal Commission for Jubail and Yanbu, Land use Plan, Jubail Industrial City Community Plan, 1978, p. 17

لأقسام الإدارية مصدرها : رشود محمد الخريف ، التوزيع الجغرافي لسكان المملكة العربية السعودية ، ١٤١٨هـ (١٩٩٨م) ، ص ٢١ .

٣-٢. ب: حجم خدمة النقل الجماعي بمقياس عدد الركاب

شهد قطاع النقل الجماعي نمواً وتطوراً ملحوظين في خدمات النقل ما بين المدن عام ١٤١٧ هـ إذ تم تفادي السلبيات في الخطط التسويقية للأعوام السابقة وتحويلها إلى إيجابيات من حيث الكم والكيف معا ؛ مما مكن الشركة من تحقيق معدلات نقل أفضل تمثلت في ربط معظم مدن وقرى المملكة من خلال تشغيل رحلات يومية منتظمة فيما بينها والعمل على زيادتها في المواسم كما في الأعياد والمناسبات الدينية ، وتحسين مستوى الخدمة المقدمة للركاب أثناء رحلاتهم^(١) .

جدول رقم (٤)

التوزيع الجغرافي لعدد ركاب النقل الجماعي وفقاً لنوع الحركة في المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧ هـ (١٩٩٧م)

نوع الرحلة المناطق الإدارية	رحلات دولية	%	رحلات ما بين المدن	%	الإجمالي	%
مكة المكرمة	54003	9,80	1517183	35,53	1571186	32,59
الرياض	61529	11,17	660133	15,46	721662	14,97
المدينة المنورة	26393	4,79	461625	10,81	488018	10,12
المنطقة الشرقية	85181	15,46	386877	9,06	472058	9,79
عسير	12407	2,25	137228	3,21	149635	3,10
القصيم	17120	3,11	118773	2,78	135893	2,82
وكلاء داخلين ^(٢)	62213	11,29	988181	23,14	1050394	21,79
وكلاء خارجيون ^(٣)	232154	42,13	0	0,00	232154	4,82
الإجمالي	551000	100	4270000	100	4821000	100

الجدول من حساب الباحثة اعتماداً على : الشركة السعودية للنقل الجماعي ، ١٤١٩ هـ ، بيانات غير منشورة .

(١) الشركة السعودية للنقل الجماعي ، مصدر سبق ذكره ، ١٩٩٧م ، ص ١٠-١١ .

(٢) لقد تعذر الحصول على التوزيع الجغرافي لركاب المراكز الفرعية (الوكلاء) في المناطق الإدارية بالمملكة وما تم الحصول عليه هو جملة ركاب المراكز الفرعية في المملكة .

(٣) يقصد بالوكلاء الخارجيين المراكز الفرعية التابعة لشركة النقل الجماعي في عواصم الدول التي تصلها حافلات النقل الجماعي .

ويتضح من تتبع أرقام الجدول رقم (٤) والشكل رقم (٥) الحقائق التالية :

١- بلغ إجمالي عدد ركاب النقل الجماعي ما بين المدن والرحلات الدولية بالمملكة نحو ٤٨٢١ ألف راكب عام ١٤١٧ هـ ، يرتفع خلالها نصيب الرحلات الداخلية - ما بين المدن داخل المملكة - لتصل نسبتها إلى ٨٨,٥٧٪ من الإجمالي .

٢- تتقدم منطقة مكة المكرمة بقية المناطق الإدارية الست من حيث عدد الركاب المغادرين منها سواء لداخل المملكة أو خارجها بنسبة ٣٢,٥٩٪ من جملة عدد ركاب النقل الجماعي في المملكة عام ١٤١٧ هـ ، ويتفوق خلالها رحلات النقل الداخلي بواقع ٣٥,٥٣٪ من جملة عدد ركاب النقل الجماعي ما بين المدن ؛ وهو أمر طبيعي إذ يتدفق إلى منطقة مكة المكرمة ويغادرها مئات المعتمرين يوميا خلال العام ، ناهيك عن الأعداد الغفيرة في المواسم الدينية كما في شهري رمضان وذو الحجة .

٣- تأتي منطقة الرياض في المركز الثاني بنسبة ١٤,٩٧٪ من جملة عدد ركاب النقل الجماعي الدولي وما بين المدن داخل المملكة ، يرتفع خلالها نسبة النقل الداخلي - ما بين المدن - بما يوازي ١٥,٤٦٪ من جملة ركاب النقل الجماعي داخل المدن عام ١٤١٧ هـ ؛ ولا عجب في ذلك إذ إن الرياض عاصمة المملكة الإدارية بها جميع الوزارات والسفارات والدوائر الحكومية لرئاسة مما يضطر الكثير من المقيمين في المملكة ورجال الأعمال لزيارتها لتخليص معاملاتهم لرسومية بصفة خاصة .

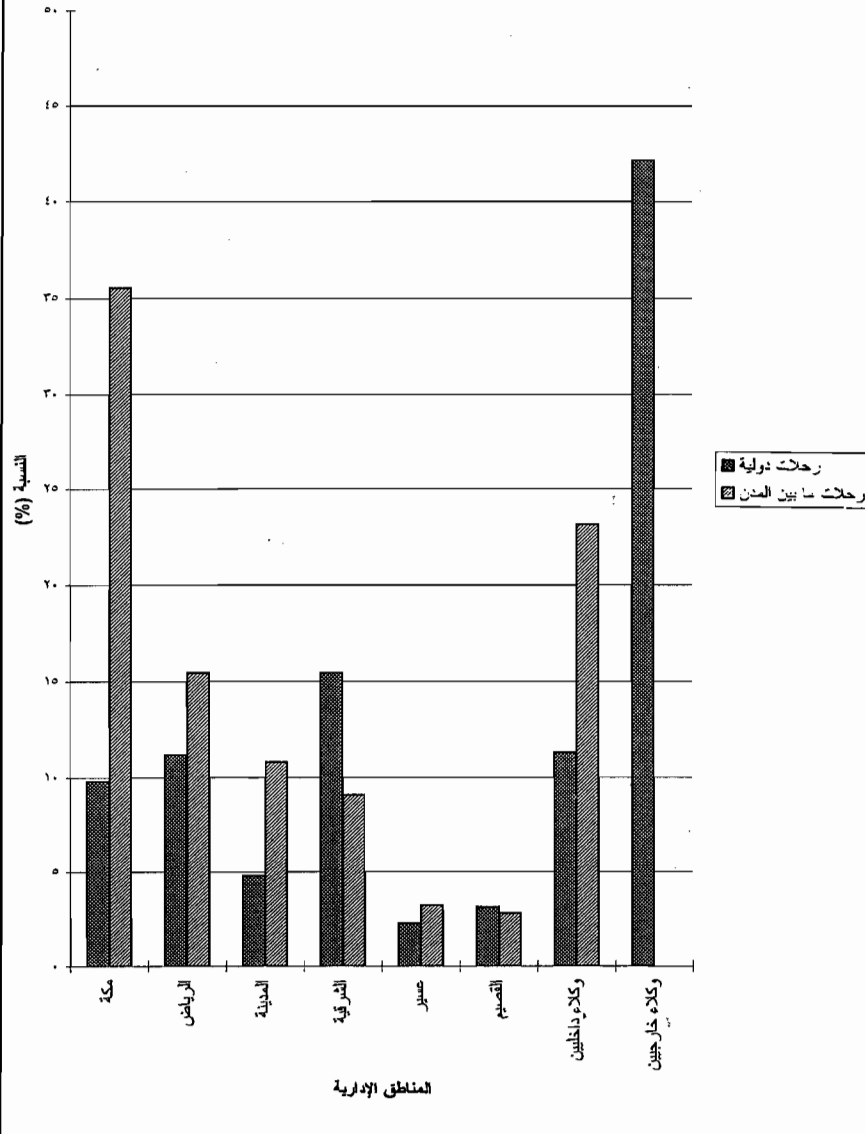
٤- تحتل منطقة المدينة المنورة المرتبة الثالثة من حيث عدد ركاب النقل الجماعي بنسبة ١٠,١٢٪ من الإجمالي عام ١٤١٧ هـ ، يرتفع خلالها نسبة النقل الداخلي - ما بين المدن - بواقع ١٠,٨١٪ من جملة ركاب النقل الجماعي داخل المدن عام ١٤١٧ هـ ؛ وهو أمر بديهي إذ إنها تشترك مع منطقة مكة المكرمة بالمناسبات الدينية .

٥- تأتي المنطقة الشرقية في المركز الرابع من حيث عدد ركاب النقل الجماعي بنسبة ٩,٧٩٪ من الإجمالي عام ١٤١٧ هـ ، يرتفع خلالها نسبة ركاب النقل الدولي - بخلاف المناطق السابقة - بنسبة ١٥,٤٦٪ من جملة ركاب النقل الجماعي الدوليين عام ١٤١٧ هـ ؛ ولا غرابة في ذلك إذ إن موقعها الجغرافي بالقرب من دول الخليج العربي ميزها عن غيرها من مناطق المملكة الإدارية وساهم بانتعاش الرحلات السياحية من وإلى المنطقة الشرقية .

٦ - تراجع منطقتا عسير والقصيم للمركزين الأخيرين بواقع ٣٪ تقريبا لكل منهما بالرغم من تقدم منطقة عسير للمركز الثاني من حيث عدد الرحلات ، وتقترب خلالها نسبة ركاب النقل الجماعي المحليين والدوليين إذ تتراوح النسبة بين ٢ إلى ٣٪ تقريبا عام ١٤١٧ هـ ؛ وهو أمر طبيعي إذ إن بعد الموقع الجغرافي للمنطقة الأولى وعزلة المنطقة الثانية قلل من نسبة الركاب القادمين والمغادرين من وإلى المنطقتين .

وبتطبيق معامل الارتباط الجغرافي ما بين عدد ركاب النقل الجماعي وعدد السكان المقيمين في المناطق الإدارية المجمعة بإقليم الدراسة وجد أن العلاقة الارتباطية طردية وقوية نوعا ما ومقدراها ٨٢ , ٠ مما يدل على تناسب عدد سكان المناطق الإدارية المجمعة مع عدد ركاب النقل الجماعي المنطلقين منها .

شكل رقم (٥)
التوزيع الجغرافي لعدد ركاب النقل الجماعي وفقا لنوع الحركة في المناطق
الإدارية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



٣.٣: حجم خدمة النقل الجماعي بمقياس اليد العاملة

تعد الدراسات الخدمية من أكثف الأنشطة الاقتصادية في توظيف العمالة بسبب ضعف إمكانية ميكنة الخدمة كما هو الحال في الأنشطة الاقتصادية الأخرى كالصناعة مثلاً .

وقد حقق هذا المتغير نموا ملحوظا خلال ١٨ سنة (الفترة الممتدة بين عامي ١٣٩٩ - ١٤١٧هـ) إذ بلغ عدد العاملين في قطاع خدمة النقل الجماعي نحو ٤٨٥٢ عاملا عام ١٤١٧هـ مقابل ٣٣٣٣ عاملا في قطاع خدمات النقل الجماعي عام ١٣٩٩هـ بزيادة مقدارها ٤٦٪. خلال ١٨ سنة وبمعدل زيادة سنوية مقدارها ٥,٢٪^(١)، وعلى الرغم من تقارب حجم أسطول الشركة السعودية (Sapco) والشركة الأمريكية (Greyhound) للنقل الجماعي بنحو ٢٣٠٠ و ٢٤٠٠ حافلة على التوالي إلا أنهما يبتعدان كثيرا في عدد العمالة بواقع ٤٨٥٢ عاملا للشركة السعودية مقابل ١١٧٠٠ عاملا للشركة الأمريكية^(٢) .

جدول رقم (٥)

التوزيع الجغرافي لعمالة النقل الجماعي في المناطق الإدارية بالمملكة العربية السعودية
عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)

المناطق الإدارية	عدد العمالة	%	عدد المراكز	%	عامل / مركز
مكة المكرمة	1765	36,38	22	17,74	80
الرياض	1516	31,24	25	20,16	61
المنطقة الشرقية	835	17,21	27	21,77	31
المدينة المنورة	401	8,26	6	4,84	67
القصيم	172	3,54	19	15,32	9
عسير	163	3,36	25	20,16	7
إجمالي	4852	100	124	100	39

الجدول من حساب الباحثة اعتمادا على: الشركة السعودية للنقل الجماعي، ١٤١٩هـ، بيانات غير منشورة .

١- الشركة السعودية للنقل الجماعي، التقرير السنوي، ١٣٩٩هـ، ص ٢٧ .

٢- Web master gryhound, Op. Cit., 1998, p. 9 .

يتضح من الجدول رقم (٥) والشكل رقم (٦) ما يلي :

١ - بلغ إجمالي عدد عمالة قطاع خدمات النقل الجماعي ٤٨٥٢ عاملاً^(٣) عام ١٤١٧ هـ يصل خلالها كثافة المركز إلى ٣٩ عاملاً لكل مركز على مستوى المملكة .

٢ - تتقدم منطقة مكة المكرمة باقي المناطق الإدارية الست إذ تحتل المركز الأول من حيث عدد عمالة قطاع خدمات النقل الجماعي بواقع ٣٨, ٣٦٪ بالرغم من تراجعها للمركز الرابع من حيث عدد المراكز بنسبة ١٧, ٧٤٪ .

٣ - تأتي الرياض فالمنطقة الشرقية في المركزين الثاني والثالث من حيث عدد عمالة النقل الجماعي بنسبة ٢٤, ٣١٪ و ٢١, ١٧٪ على التوالي عام ١٤١٧ هـ ، ولكن تتراجع الرياض للمركز الثاني وتتقدم الشرقية للمركز الأول من حيث عدد مراكز النقل الجماعي الرئيسة والفرعية بما يوازي ١٦, ٢٠٪ و ٧٧, ٢١٪ على الترتيب ، ويرجع ارتفاع نسبة عمالة النقل الجماعي في منطقة الرياض إلى احتوائها على الإدارة العامة والورش والتي تضم بمفردها ما يقارب من ٣٧١ عاملاً بما يوازي ٧, ٦٥٪ من جملة عمالة خدمات النقل الجماعي في المملكة عام ١٤١٧ هـ .

٤ - تأتي منطقة المدينة المنورة بالمركز الرابع من حيث عدد عمالة النقل الجماعي بما يمثل ٢٦, ٨٪ من الإجمالي ، وتراجع للمركز الأخير من حيث عدد المراكز بواقع ٨٤, ٤٪ .

٥ - تحتل منطقة القصيم المركز الخامس من حيث عدد العمالة وعدد المراكز بنسبة ٥٤, ٣٪ و ٣٢, ١٥٪ من الإجمالي إذ يتحقق فيها مبدأ العدالة في توزيع العمالة على المراكز .

٦ - تتراجع منطقة عسير إلى المركز الأخير من حيث عدد عمالة النقل الجماعي بنسبة ٣٦, ٣٪ بالرغم من احتلالها المركز الثاني من حيث عدد المراكز (١٦, ٢٠٪) مما يدل على غياب مبدأ عدالة التوزيع على الإطلاق في هذه المنطقة .

ويتطبيق معامل الارتباط للكشف عن مدى ما تحقق من عدالة في توزيع العمالة على مراكز النقل الجماعي في المناطق الإدارية المجمعة وجُدد أن قيمة المعامل تساوي ٣٣, ٠ عام ١٤١٧ هـ وهي علاقة ارتباطية طردية ضعيفة جداً تدل على بعد التوزيع عن العدالة .

٣ - يعمل لدى الشركة السعودية للنقل الجماعي عمالة مؤجرة كعمالة النظافة ، لا تدخل ضمن عمالة هذا القطاع وإنما تتبع هيئات ومؤسسات أخرى تم الاتفاق معها شهرياً بموجب عقد سنوي .

وللتأكد من نتيجة معامل الارتباط التي تم التوصل إليها وهي غياب مبدأ العدالة في توزيع العمالة على مراكز النقل الجماعي تم حساب الكثافة بتقسيم عمالة النقل الجماعي في المناطق الإدارية المجمعة على عدد مراكزها الرئيسية والفرعية إذ إنه في حالة العدالة التامة لا بد أن تكون الكثافة العمالية متقاربة بين مناطق المملكة من ناحية ، وتتساوى الفرص الوظيفية والخدمية من ناحية أخرى ، بالإضافة إلى ذلك يمكن التحقق بقياس الكثافة العمالية من حجم التنمية الموجهة لهذا القطاع ، وقد تم الخروج بالفئات الموضحة في الشكل رقم (٧) على النحو التالي :

١- الفئة الأولى : وهي الفئة الأكثر كثافة حيث يبلغ نصيب المركز ٦١ عاملاً فأكثر ، ويدخل ضمن هذه الفئة منطقة مكة المكرمة والمدينة المنورة والرياض والمناطق الإدارية التابعة كالباحة وتبوك بواقع ٨٠ و ٦٧ و ٦١ عاملاً لكل مركز على التوالي .

٢- الفئة الثانية : وهي الفئة المتوسطة الكثافة إذ يتراوح نصيب المركز ما بين ٦٠ - ٣١ عاملاً لكل مركز ، ويدخل ضمن هذه الفئة المنطقة الشرقية فقط والمناطق التابعة لها إدارياً (الحدود الشمالية والجوف) بما يوازي ٣١ عاملاً للمركز .

٣- الفئة الثالثة : وهي الفئة المتخلخلة الكثافة والتي يقل نصيب المركز فيها عن ٣١ عاملاً ، ويدخل ضمن هذه الفئة منطقتا القصيم وعسير والمناطق التابعة (حائل ونجران وجازان) بنحو ٩ و ٧ عمال لكل مركز على التوالي .

والجدير بالذكر ، هناك احتمالية تأثر الفئات السابقة بحجم العمل في المراكز الرئيسية والفرعية والنابعة عن العلاقة ما بين عدد السكان وحجم الحركة ، وبتطبيق معامل الارتباط لحساب العلاقة ما بين الكثافة العمالية وحجم الحركة كشف معامل الارتباط ومقداره ١٢,٠ عن علاقة ارتباطية طردية ضعيفة جداً تثبت النتيجة السابقة وتؤكد على عدم عدالة توزيع العمالة بما يتفق مع حجم العمل .

ويمكن تقسيم عمالة الشركة السعودية للنقل الجماعي حسب الوظيفة - كما هو مبين في الجدول رقم ٦ - ومقارنتها بعمالة الشركة الأمريكية للنقل الجماعي (Greyhound) إلى ثلاثة أقسام رئيسة على النحو التالي : العمالة الإدارية ، والعمالة الفنية المؤهلة ، والعمالة غير المؤهلة (السائقين والمستخدمين) .

جدول رقم (٦)
التصنيف الوظيفي لعمالة النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية
عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)

النوع	النسبة
العمالة الإدارية	9, 17
العمالة الفنية المؤهلة	15, 25
العمالة غير المؤهلة	75, 57
إجمالي	100

الجدول من حساب الباحثة اعتماداً على : الشركة السعودية للنقل الجماعي ، ١٤١٩هـ ، بيانات غير منشورة .

ومن تتبع أرقام الجدول رقم (٦) والشكل رقم (٨) نستنتج التالي :

١- تتقدم العمالة نصف الماهرة أو غير المؤهلة المركز الأول من حيث العدد إذ تشكل نسبتها ٥٧, ٧٥٪ من جملة عمالة النقل الجماعي بإقليم الدراسة عام ١٤١٧هـ ، ويتزعم السائقون هذه الفئة إذ تصل نسبتهم بمفردهم إلى ٧٧, ٦٦٪ مقابل ٧٥, ٣٦٪ من جملة عمالة كل من الشركة السعودية والأمريكية للنقل الجماعي على التوالي ، وبالرغم من ارتفاع نسبة الأولى مقارنة بالثانية إلا أنه أمر طبيعي إذ إن مهمة الشركة الأساسية نقل الركاب بالحافلات محلياً وما بين المدن ودولياً .

٢- تتوسط العمالة الفنية المؤهلة عمالة المركز الأول - العمالة نصف الماهرة أو غير المؤهلة - وعمالة المركز الأخير - العمالة الإدارية - من حيث العدد إذ تشكل نسبتهم ٢٥, ١٥٪ مقابل ٨٤, ٦٪ من جملة عمالة كل من الشركة السعودية والأمريكية للنقل الجماعي على التوالي عام ١٤١٧هـ ، وتقتصر الوظائف الخاصة بالعمالة الفنية على الفنيين ومساعد الفنيين (الميكانيكيين) وهي العمالة الماهرة المتخصصة بأعمال الصيانة والتي تحتاج إلى مؤهلات عالية وخبرة في مجال العمل .

٣- تراجع العمالة الإدارية للمركز الأخير من حيث العدد بواقع ١٧, ٩٪ من جملة عمالة النقل الجماعي بالمملكة عام ١٤١٧هـ ، وتركز مهمتها في تنظيم الشؤون المالية والإدارية ، بالإضافة إلى التخطيط والتنفيذ والإدارة والإشراف ، ويعمل مقارنة بين عمالة هذه الفئة في

الشركة السعودية للنقل الجماعي وشركة النقل الجماعي الأمريكية (Greyhound) نجد أن الشركتين تختلفان كثيرا في تنظيم العمل وتوزيع العمالة بصفة عامة إذ إن نسبة العمالة الإدارية في الشركة الثانية تصل إلى ٣٤, ٥٦٪ أي أكثر من نصف عمالتها في هذا القطاع؛ تتوزع بنحو ١٢, ٣٤٪ لعمالة المحطات و ٢٦, ١٠٪ للمراقبين والمشرفين و ٦٩, ٧٪ لمستقبلي المكالمات الهاتفية و ٢٧, ٤٪ للكتاب^(١).

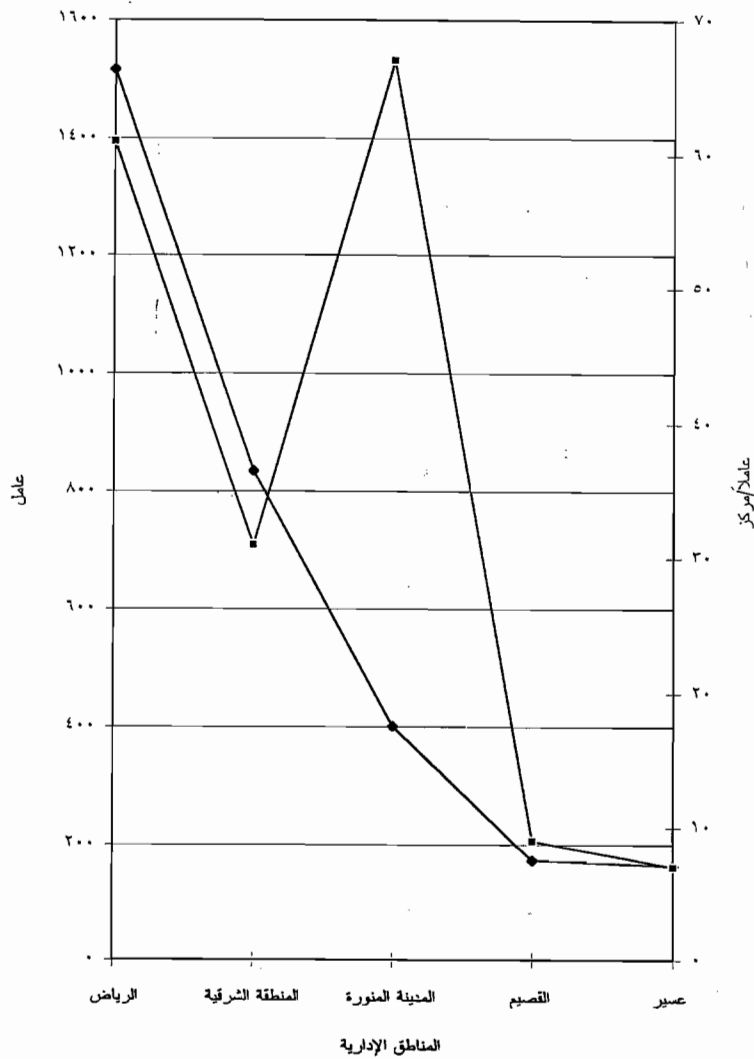
وقد بلغت نسبة العمالة الوطنية في قطاع النقل الجماعي ٨٤, ٤١٪ تقريبا بواقع ٢٠٣٠ عاملا سعوديا بمختلف وظائف الخدمة^(٢) مما يدل على ضرورة الالتزام بسياسة السعودة المنصوص عليها في الخطة الخمسية السادسة والتي تتمثل في ضرورة سعودة جميع الوظائف في القطاعات الحكومية بنهاية الخطة الخمسية السادسة ١٤٢٠ هـ ما عدا الكوادر ذات النوعية والمستويات الفنية التي يصعب توفيرها في المملكة^(٣).

(١) Web master gryhound, Op. Cit., 1998, P.9.

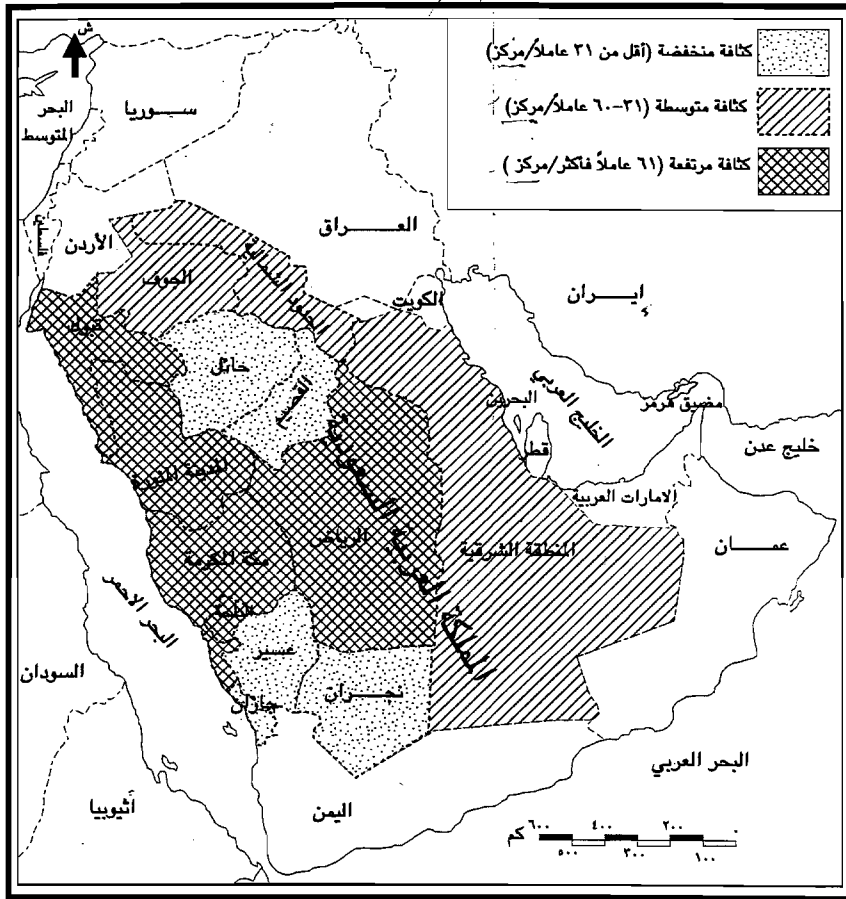
(٢) الشركة السعودية للنقل الجماعي، مصدر سبق ذكره، ١٩٩٧م، ص ١٨.

(٣) وزارة التخطيط، خطة التنمية السادسة، الرياض، ١٤١٥-١٤٢٠ هـ، ص ٣٩٧.

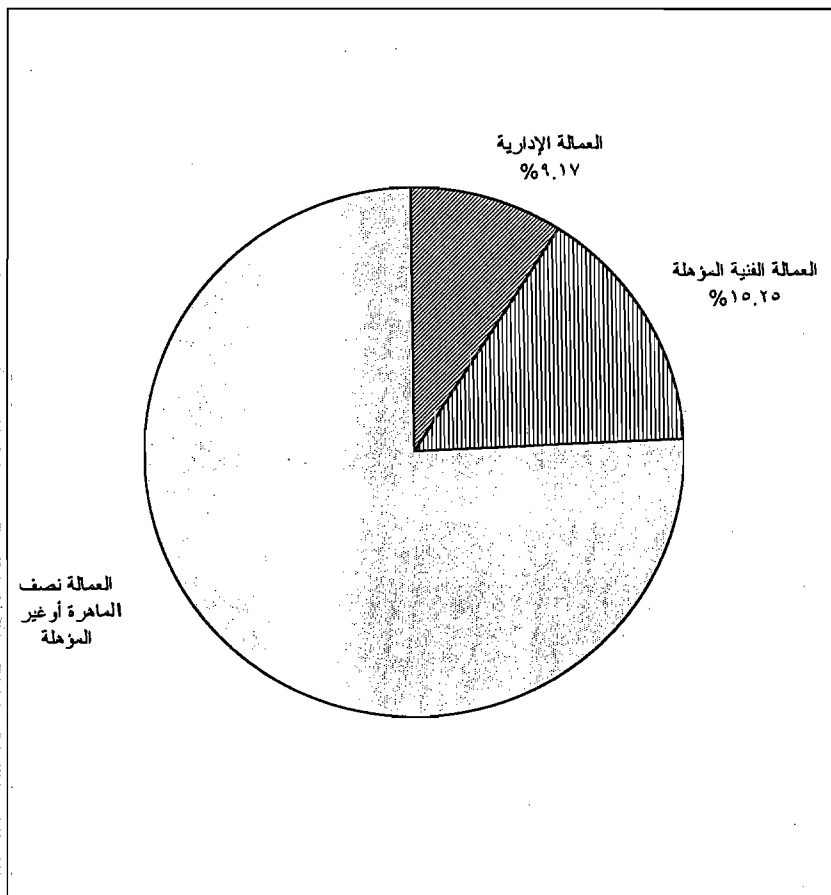
شكل رقم (٦)
التوزيع الجغرافي لعمالة النقل الجماعي ونصيب المركز في المناطق الإدارية بالمملكة العربية
السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



شكل رقم (٧)
كثافة العمالة لمراكز النقل الجماعي في المناطق الإدارية
بالمملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



شكل رقم (٨)
التصنيف الوظيفي لعمالة النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية
عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



رابعاً: الهيكل الاقتصادي لخدمات النقل الجماعي

ينقسم الهيكل الاقتصادي لأي مشروع استثماري إلى قسمين : أوجه الدخل والإنفاق إذ إنهما يتقابلان معاً في نقطة واحدة وهي الجدوى الاقتصادية لاستمرارية المشروع ، وبالتالي فهما يمثلان معاً أهم مراحل الدراسة في مجال الجغرافيا الاقتصادية ، ومن الملاحظ أن أي نظام للنقل قد ينمو أو يتدهور خلال الزمن متأثراً بطبيعة الاستغلال الاقتصادي للموارد القائمة من قبل السكان ومن ثم يمثل المرآة العاكسة للتنمية أو التدهور في الإقليم^(١) .

٤-١: الدخل المتولد عن خدمات النقل الجماعي

تتعدد وتتتنوع خدمات النقل الجماعي التي تشكل هيكله الاقتصادي ، وقد اتضح من خلال الجدول رقم (٧) والشكل رقم (٩) الخاص بدراسة الدخل المتولد عن خدمة النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية أن هناك تبايناً واضحاً بين الخدمة والأخرى إذ تصل أوجها في الدخل المتولد عن خدمة نقل الركاب ، وتبلغ أقلها في خدمات الإعلانات ويرجع السبب في ذلك إلى ارتفاع عدد الركاب المستخدمين لهذه الوسيلة في النقل ما بين المدن داخل المملكة وخارجها .

شكل رقم (٧)

التوزيع النسبي للدخل المتولد عن خدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية
عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)

النوع	القيمة (بالألف ريال سعودي)	%
خدمات الركاب داخل المدن وما بينها	433408	70,67
خدمات العقود والتأجير	165621	27,01
خدمات الإعلانات	819	0,13
خدمات أخرى	13407	2,19
الإجمالي	613255	100

النسب من حساب الباحثة اعتماداً على : الشركة السعودية للنقل الجماعي ، مصدر سبق ذكره ، ١٩٩٧م ، ص ٣٣-٣٤ .

نتبين من تتبع أرقام الجدول رقم (٧) والشكل رقم (٩) مصادر الدخل المترتبة على خدمات النقل الجماعي وهي على النحو التالي :

١- عيسى علي إبراهيم ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١٠ .

١- يحتل الدخل المترتب على نقل الركاب داخل المدن وما بينها المركز الأول إذ تُشكل نسبته ٦٧, ٧٠٪ من إجمالي دخل النقل الجماعي عام ١٤١٧هـ، ويرجع ذلك إلى ازدهار حركة النقل الجماعي ما بين المدن داخل المملكة وخارجها - حيث حققت نسبة التذاكر المباعة زيادة مقدارها ٢٤٢٪ خلال ١٨ سنة^(١) - من ناحية وارتفاع ثمن تذكرة النقل من ناحية أخرى، إذ تبين من خلال مقارنة سعر تذكرة السفر ما بين مدينتي مسقط وصلالة (١٢ ساعة) بعمان^(٢) ١٠٠ ريال للاتجاه الواحد و١٨٠ ريالاً للاتجاهين، وفي المقابل سعر تذكرة السفر من مدينة الدمام إلى مكة المكرمة (لنفس المسافة) ١٦٠ ريالاً للاتجاه الواحد، و٢٨٥ ريالاً للاتجاهين^(٣).

٢- تعد خدمات العقود والتأجير أحد مصادر الدخل الهامة بالشركة إذ تأتي بالمرتبة الثانية من حيث الدخل بنسبة ٢٧, ٠١٪ من إجمالي دخل النقل الجماعي عام ١٤١٧هـ، وتتفوق خدمة العقود على التأجير بواقع ٤٢, ٢٠٪ مقابل ٥٨, ٦٪ على التوالي، وهي عبارة عن عقود طويلة أو قصيرة الأجل كالعقود الشهرية لعدة سنوات أو الأسبوعية واليومية ونظام التأجير بالساعة أو التأجير لرحلة واحدة فقط، تبرمها شركة النقل الجماعي مع الشركات الخاصة والهيئات الأجنبية^(٤) والأفراد والمؤسسات الحكومية التعليمية كالجوامع والمدارس التابعة للرئاسة العامة لتعليم البنات، والمؤسسة العامة للتحلية، والهيئة الملكية بالجبيل، والحرس الوطني بالرياض لنقل الطلاب أو العمال التابعين للمؤسسة، وخدمات الحج والعمرة، وقد وفرت الشركة عدد ٢٧٣٢ حافلة مع ما يلزمها من سائقين وفنيين وإداريين لموسم حج ١٤١٧هـ لنقل حجاج بيت الله الحرام داخل نطاق المشاعر المقدسة وما بين مدن مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة خلال فترات زمنية وجيزة^(٥).

٣- تأتي خدمات الإعلان بالمرتبة الثالثة بنسبة ١٣, ٠٪ من إجمالي دخل النقل الجماعي عام

(١) الشركة السعودية للنقل الجماعي . التقرير السنوي لعامي ١٣٩٩هـ، ص ١٤؛ ١٩٩٧م، ص ١١، ١٢.

(٢) تُعرف شركة النقل الجماعي العماني باسم Oman National Transport Company ويرمز لها بـ ONAT.

(٣) استقصاء شخصي من الباحثة خلال الزيارة الميدانية لمطعم الدمام للاستفسار عن الأسعار ومقارنتها بإحدى شركات النقل الجماعي الخليجي عن طريق الاستعانة بشبكة الانترنت : ١٩٩٩، Oman Transport Buses.

(٤) أبرمت شركة النقل الجماعي عقدا مع السفارة الهندية بالمنطقة الشرقية بتأجير ٦٠ حافلة بمتوسط ٤٣ راكبا للحافلة الواحدة «استقصاء شخصي مع مسؤول في شركة النقل الجماعي بالمنطقة الشرقية».

(٥) الشركة السعودية للنقل الجماعي، مصدر سبق ذكره، ١٩٩٧م، ص ١٤-١٥.

١٤١٧ هـ، وفيها يتم التعاقد مع شركات خاصة بالدعاية والإعلان حيث تأخذ حق امتياز الإعلان على حافلات الشركة في رحلاتها المحلية - داخل المدن فقط - لمدة طويلة الأجل^(١).

٤ - تساهم الخدمات الأخرى التي تقدمها الشركة بنصيب من الدخل (١٩, ٢٪) كتأجير بوفيهات المراكز الرئيسية بشركة النقل الجماعي وبوفيهات الإدارة لمستثمرين مقابل نسبة من الأرباح، كذلك تأجير المباني والممتلكات التابعة للشركة والتي لم تُستغل لعدم الحاجة إليها كشقق منطقة الحمراء بجدة، بالإضافة إلى الدخل المتولد عن نقل الطرود والبضائع^(٢).

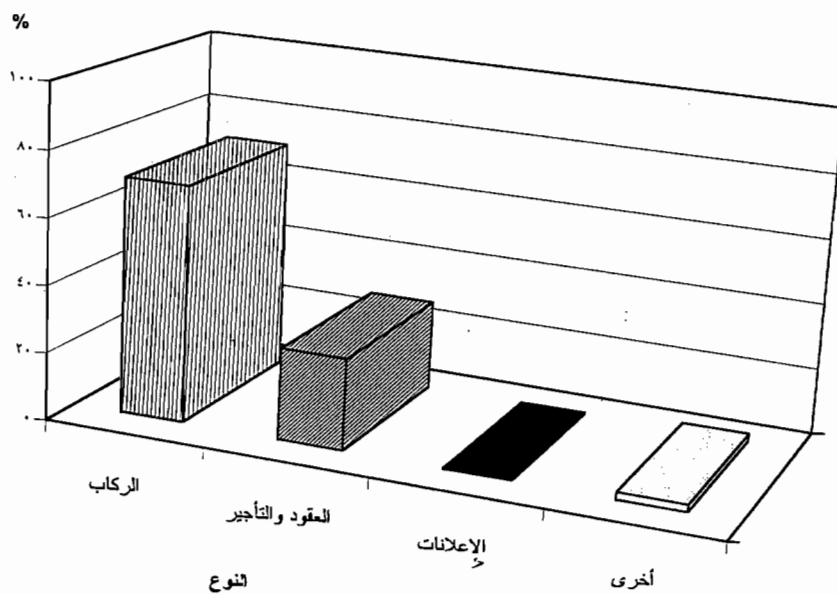
وبعمل مقارنة بين الدخل المترتب على خدمات الشركة السعودية للنقل الجماعي (٦١٣٢٥٥ ألف ريال سعودي) وشركة النقل الجماعي (Greyhound) الأمريكية (٢٨٩١٧٠٧, ٥ ألف ريال سعودي)^(٣) وجد أن دخل الشركة السعودية يمثل ٢١, ٢١٪ من جملة دخل الشركة الأمريكية^(٤)؛ بالرغم من الفارق الكبير بين عدد سكان البلدين - على النحو الموضح سابقاً - إذ يمثل سكان المملكة ٨٪ فقط من جملة سكان الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٤١٨ هـ.

(١) تم التعاقد مع شركة الرياض للدعاية والإعلان على حافلات الشركة المحلية (داخل المدن) لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد «استقصاء شخصي مع مسؤول في شركة النقل الجماعي بالمنطقة الشرقية» .
(٢) استقصاء شخصي مع مسؤول في النقل الجماعي بالمنطقة الشرقية .
(٣) تم ضرب قيمة دخل الشركة ٧٧١١٢٢ ألف دولار أمريكي بما يعادله بالريال (الدولار الأمريكي = ٣, ٧٥ من الريالات السعودية تقريبا) .

(٤) Web master gryhound, Op. Cit., 1998, P.17.

شكل رقم (٩)

التوزيع النسبي لأوجه الدخل المتولدة عن خدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



٢-٤. أوجه الإنفاق المتولدة عن خدمات النقل الجماعي

بلغ حجم المصروفات الخاصة بخدمة النقل الجماعي نحو ٥٢١٠٣٨ ألف ريال عام ١٤١٧هـ مقابل ٢٧٦٣٧٦ ألف ريال تقريبا عام ١٣٩٩هـ بنسبة زيادة مقدارها ٨٨,٥٢٪ خلال ١٨ عاما أي بمعدل زيادة سنوية مقدارها ٥٪ فقط^(١).

شكل رقم (٨)

التوزيع النسبي لأوجه الإنفاق المتولدة عن خدمات النقل الجماعي
في المملكة العربية السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)

النوع	القيمة (بالألف ريال سعودي)	%
الرواتب والأجور والامتيازات	195159	37,46
استهلاك أصول تشغيلية	141699	27,20
التشغيل والصيانة	83914	16,11
عقود الخدمات	29920	5,74
المنافع ورسوم الخدمات	18549	3,56
الإيجارات والإعلان	7633	1,46
نفقات أخرى	44164	8,48
الإجمالي	521038	100

النسب من حساب الباحثة اعتمادا على: الشركة السعودية للنقل الجماعي، مصدر سبق ذكره، ١٩٩٧م، ص ٢٤.

يتبين من تتبع أرقام الجدول رقم (٨) والشكل رقم (١٠) الحقائق التالية:

١- تتقدم النفقات الخاصة برواتب وأجور وامتيازات عمالة النقل الجماعي الرسميين المرتبة الأولى من حيث أوجه الإنفاق عام ١٤١٧هـ بواقع ٤٦,٣٧٪، وبمتوسط دخل سنوي مقداره ٤٠٢٢٢ ريالاً للعامل أي ما يعادل ٣٣٥١ ريالاً سعودياً شهرياً.

٢- يحتل بند استهلاك أصول تشغيلية المركز الثاني من حيث جملة نفقات قطاع النقل

(١) الشركة السعودية للنقل الجماعي، التقرير السنوي لعامي ١٣٩٩هـ، ص ٤٠؛ ١٩٩٧م، ص ٢٤.

الجماعي بالمملكة بنسبة ٢٠، ٢٧٪ عام ١٤١٧ هـ، ويدخل ضمن هذا البند العمر الافتراضي للممتلكات والآلات والمعدات^(١).

٣- تقع نفقات التشغيل والصيانة في المركز الثالث بنسبة ١١، ١٦٪ من جملة النفقات المرتبة على خدمات النقل الجماعي في المملكة عام ١٤١٧ هـ، ويدخل ضمن هذه الفئة صيانة وتشغيل المرافق وقطع غيار الحافلات على وجه الخصوص.

٤- تأتي نفقات عقود الخدمات بالمركز الرابع بنسبة ٧٤، ٥٪ من جملة النفقات المتولدة عن خدمات النقل الجماعي عام ١٤١٧ هـ، ويدخل ضمن هذه الفئة النفقات الخاصة بالعقود المبرمة مع المؤسسات والشركات لقاء تأمين خدمات معينة كالعقود المبرمة مع متعهدي نظافة الحافلات ومكاتب المراكز الرئيسية، وعقود الخدمات الصحية، وعقود تعبئة طفايات الحريق، وعقود توفير ملابس للسائقين والميكانيكيين وموظفي المستودعات، وعقود مشتريات الغازات الصناعية، وعقود توفير الوجبات الغذائية للعاملين المقيمين في المساكن التابعة للشركة، وعقود التأمين، وتحمل نفقات التأمين على الركاب والحافلات والممتلكات بمفردها نصيب الأسد إذ تصل نسبتها إلى نحو ٣٪ من نفقات عقود الخدمات، والنفقات الخاصة بتأمين تذاكر السفر لغير السعوديين.

٥- تحتل نفقات المنافع ورسوم الخدمات المركز ما قبل الأخير من حيث نفقات النقل الجماعي بالمملكة بواقع ٥٦، ٣٪ من جملة النفقات عام ١٤١٧ هـ، ويدخل ضمن هذه الفئة النفقات الخاصة باستخراج وتجديد رخص السائقين، وتجديد استثمارات الحافلات، تجديد الإقامات الخاصة بالعمالة غير السعودية، ورسوم العبور الدولية وغير ذلك.

٦- تأتي في المركز الأخير نفقات الإيجارات والإعلان بنسبة ٤٦، ١٪ من جملة نفقات النقل الجماعي عام ١٤١٧ هـ، ويدخل ضمن هذه الفئة النفقات الخاصة بالدعاية والإعلان للتعريف بامتيازات الشركة وما تقدمه من خدمات، بالإضافة إلى تأجير مرافق للشركة سواء مساكن أو محطات أو مراكز للصيانة في المناطق التي لا يوجد بها ممتلكات خاصة بشركة النقل الجماعي كما في منطقة الاحساء في جنوب المنطقة الشرقية حيث تم تأجير مركز الهفوف الرئيس.

(١) يجري احتساب العمر المقدّر لاستمرار إنتاجية الممتلكات والآلات والمعدات على النحو التالي: مبان (٣٣ سنة)، حافلات (١٠-١٦ سنوات)، آلات ومعدات (٥-٢٠ سنة)، سيارات (٣-٦ سنوات)، أثاث وتجهيزات (٣-١٠ سنوات) «الشركة السعودية للنقل الجماعي، مصدر سبق ذكره، ١٩٩٧م، ص ٢٨». ويتم تخصيص مبلغ سنوي يوضع في بند مصروفات غير مباشرة بقيمة استهلاك (تشغيل) الممتلكات والمعدات والآلات التابعة للشركة.

٧- وهناك نفقات أخرى لم يرد ذكرها في البنود السابقة وقد بلغت نسبتها ٤٨, ٨٪ من جملة نفقات النقل الجماعي عام ١٤١٧ هـ، ويدخل ضمن هذه الفئة النفقات الخاصة بحفلات الترفيه، وحفلات تكريم الموظفين، وتشغيل طلبة الصيف، وتأمين المياه المعبأة في الحافلات للركاب المسافرين عبر المسافات الطويلة، والمشاركة بالمناسبات الاجتماعية والرسمية^(١).

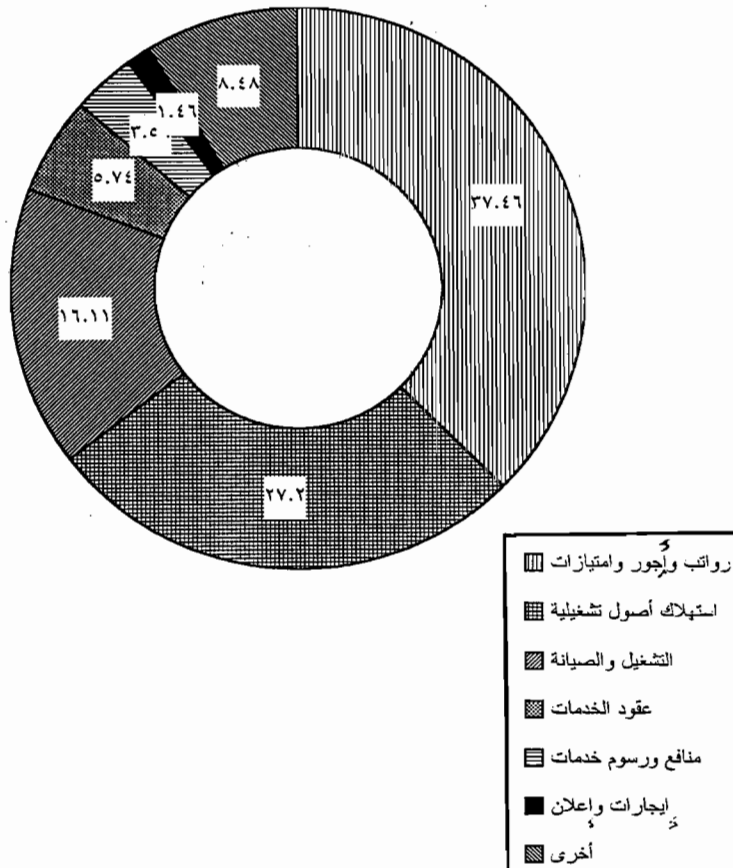
وبالنظر إلى عائد الإيرادات وقيمة المصروفات الخاصة بقطاع النقل الجماعي عام ١٤١٧ هـ وجد أن الشركة قد حققت صافي ربح مقداره ٩٢٢١٧ ألف ريال سعودي بالرغم من المنافسة التي تواجهها في الأسواق المحلية من جهة، ودون الحصول على أي مبالغ من الإعلانات المستحقة منذ عام ١٩٩٣م من جهة أخرى، مما مكن الشركة من توزيع مبالغ نقدية صافية بقيمة ٧٠ مليون ريال على المساهمين بما يعادل ٧٪ من قيمة رأس المال المدفوع^(٢)، وتم تحويل مبلغ ٩, ٢ ملايين ريال سعودي بنسبة ١٠٪ قابلة للزيادة إلى ٥٠٪ من الربح السنوي قبل الزكاة إلى الاحتياطي النظامي وهو مبلغ غير قابل للتوزيع، كما تم تحويل مبلغ ٤, ٦ ملايين ريال سعودي بنسبة ٥٠٪ قابلة للزيادة إلى ٢٥٪ من الربح السنوي قبل الزكاة إلى الاحتياطي الإنفاقي وهو مبلغ يجوز استخدامه لأي غرض يعتمده أعضاء مجلس الإدارة^(٣).

(١) تشارك شركة النقل الجماعي في المناسبات الرسمية والاجتماعية وفعاليات الأسابيع العالمية بصورة مستمرة كنوع من أنواع الدعاية والإعلان للشركة كأن تبني أحيانا بعض النفقات الخاصة بتلك المناسبات كاستقبال الوفود وإسكانهم أو تساهم بجزء من النفقات.

(٢) يتكون رأس مال الشركة البالغ ١٠٠٠ مليون ريال من ١٠ ملايين سهم بقيمة ١٠٠ ريال سعودي للسهم وبيع سنوي مقداره ٧٪ للسهم.

(٣) الشركة السعودية للنقل الجماعي، مصدر سبق ذكره، ١٩٩٧م، ص ٣٣.

شكل رقم (١٠)
التوزيع النسبي لأوجه الإنفاق المتولدة عن خدمات النقل الجماعي في المملكة العربية
السعودية عام ١٤١٧هـ (١٩٩٧م)



الخاتمة

أولت المملكة العربية السعودية قطاع النقل والمواصلات منذ عهد المغفور له الملك عبدالعزيز أهمية خاصة مدركة الدور البارز الذي تلعبه الطرق لتنمية كافة القطاعات الإنتاجية على السواء ، وكان للتوسع العمراني الذي شهدته المملكة نتيجة لزيادة عدد السكان المقيمين والوافدين للعمل في إقليم الدراسة ؛ أن تزايدت كثافة حركة النقل على الطرق وتولدت بعض المشاكل كارتفاع نسبة التلوث الجوي الناتج عن عوادم السيارات وكثرة الحوادث والاختناقات المرورية وكان النقل الجماعي أحد الحلول التي وضعت للحد منها .

ومن دراسة التوزيع الجغرافي لخدمات النقل الجماعي بالمملكة يمكن أن نستنتج الحقائق التالية :

- ١ - بدأت خدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية في الربع الأخير من القرن العشرين عام ١٣٩٩هـ (١٩٧٩م) برأس مال قدره ١٠٠٠ مليون ريال سعودي بواقع ١٠ ملايين سهم ، قيمة السهم ١٠٠ ريال ، وبريح سنوي مقداره ٧٪ للسهم .
- ٢ - انخفض عدد ركاب النقل الجماعي خلال الفترة الممتدة ما بين عامي ١٣٩٩ - ١٤١٧هـ بنسبة ١٥٪ نتيجة لانخفاض عدد ركاب النقل الجماعي داخل المدن في جميع مناطق المملكة بسبب المنافسة التي يواجهها هذا القطاع من قبل شركات النقل الخاصة والسيارات الأهلية .
- ٣ - تستحوذ مكة المكرمة على المركز الأول من حيث عدد رحلات النقل الجماعي ، وعدد الركاب ، وعدد العمالة بواقع ٢٤,١٩٪ و ٣٢,٥٩٪ و ٣٦,٣٨٪ على التوالي عام ١٤١٧هـ .
- ٤ - تأتي المنطقة الشرقية في المركز الأول من حيث عدد مراكز النقل الجماعي بنسبة ٧٧,٢١٪ من جملة عدد المراكز بالمملكة عام ١٤١٧هـ .
- ٥ - تأتي منطقة الرياض في المرتبة الثانية من حيث عدد الركاب والعمالة بنسبة ١٤,٩٧٪ و ٣١,٢٤٪ من جملة كل منها عام ١٤١٧هـ على الترتيب .
- ٦ - تحتل منطقة عسير المركز الثاني من حيث عدد الرحلات ومراكز النقل الجماعي بنسبة ٣٠,٢٢٪ و ٢٠,١٦٪ من جملة عدد المراكز بالمملكة عام ١٤١٧هـ .
- ٧ - وبتطبيق معامل الارتباط بين عناصر النقل الجماعي ومتغيرات أخرى عام ١٤١٧هـ وجدت العلاقات الارتباطية التالية :

- حقق معامل الارتباط علاقة طردية ضعيفة ما بين النسب المئوية لعدد مراكز النقل الجماعي وعدد السكان ومساحة الأقاليم الممثلة لمناطق المملكة الثلاث عشرة منطقة بواقع ٥٦, ٠ و ٤١, ٠ على التوالي مما يدل على فقدان العدالة في توزيع مراكز النقل الجماعي بما يتماشى مع عدد السكان ومساحة الأقاليم الممثلة .

- حقق معامل الارتباط علاقة طردية قوية نوعاً ما بين عدد الرحلات وعدد السكان التابعين لكل إقليم إداري مقدارها ٧٨, ٠ .

- حقق معامل الارتباط علاقة طردية قوية ما بين عدد ركاب النقل الجماعي وعدد السكان المقيمين في المناطق الإدارية الممثلة بواقع ٨٢, ٠ مما يدل على تناسب عدد سكان تلك المناطق مع عدد ركاب النقل الجماعي المنطلقين منها .

- حقق معامل الارتباط علاقة طردية ضعيفة جداً مقدارها ٣٣, ٠ ما بين عدد العمالة وعدد مراكز النقل الجماعي في المناطق الإدارية الممثلة مما يدل على بعد التوزيع عن العدالة .

- حقق معامل الارتباط علاقة ضعيفة جداً ما بين الكثافة العمالية وحجم الحركة بواقع ١٢, ٠ مما يؤكد النتيجة السابقة ويدل على فقدان العدالة في توزيع العمالة بما يتفق مع حجم الحركة .

٨- ارتفاع الكثافة العمالية في قطاع خدمات النقل الجماعي حيث تتراوح بين ٨٠ عاملاً لكل مركز كحد أقصى في منطقة مكة المكرمة إلى سبعة عمال لكل مركز كحد أدنى في منطقة عسير بمتوسط ٣٩ عاملاً لكل مركز على مستوى المملكة مما يدل على عدم تكافؤ الفرص الوظيفية ما بين مراكز النقل الجماعي بمناطق المملكة الإدارية .

٩- تصل نسبة العمالة الوطنية في قطاع خدمات النقل الجماعي إلى ٨٤, ٤١٪ مما يدل على ضرورة الالتزام بسياسة السعودة المنصوص عليها في خطط التنمية الخمسية بالمملكة .

١٠- يفتقر الجزء الشمالي والجنوبي من إقليم الدراسة إلى خدمات المراكز الرئيسة الشاملة الرغم من تغطية شبكات النقل الجماعي لأكثر من ٧٠٠ موقع داخل المملكة ، وثمانية مواقع خارجها من جهة ، ولكون المنطقة الشمالية المنطقة الوحيدة التي يمر خلالها ركاب الرحلات الدولية لبعض دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا حيث تمثل ٨٥٪ من جملة عدد الركاب لغادرين المملكة عام ١٤١٧ هـ .

١١- حقق قطاع خدمات النقل الجماعي في المملكة ربحاً صافياً قدره ٩٢٢١٧ ألف ريال سعودي بالرغم من انخفاض نسبة ركاب خدمات النقل داخل المدن بنحو ٢٧٪ خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٣٩٩-١٤١٧ هـ، ودون الحصول على أي مبالغ من الإعلانات المستحقة للشركة منذ عام ١٩٩٣ م.

١٢- ولتحديد مستوى الشركة السعودية للنقل الجماعي (Sapco) عالمياً تم عمل مقارنة بينها وبين إحدى شركات النقل الجماعي الأمريكية (Greyhound) ووجد التالي :

- تتفوق الشركة السعودية للنقل الجماعي على الشركة الأمريكية من حيث عدد الركاب عام ١٤١٧ هـ بالرغم من أن نسبة سكان المملكة لا تزيد عن ٨٪ من جملة سكان الولايات المتحدة ، ونسبة عمالة الشركة السعودية للنقل الجماعي لا تزيد عن ٤٢٪ من جملة عمالة الشركة الأمريكية .

- يقترب حجم أسطول الشركة السعودية للنقل الجماعي من حجم أسطول الشركة الأمريكية للنقل الجماعي (Greyhound) بواقع ٨٣,٩٥٪ من جملة أسطول الشركة الأمريكية بالرغم من أن تغطية الشركة السعودية للنقل الجماعي لا تزيد عن ٤٧٪ من جملة المواقع التي تغطيها الشركة الأمريكية .

ومن خلال النتائج التي توصلت إليها الدراسة توصي الباحثة بالآتي :

١- ضرورة فتح مركز رئيس واحد على الأقل لخدمات النقل الجماعي في المنطقة الشمالية بصفة خاصة .

٢- ضرورة إعادة توزيع العمالة على مراكز النقل الجماعي لتحقيق فرص التكافؤ الوظيفية ، ورفع إنتاجية العامل .

٣- ضرورة النظر في سعودة هذا القطاع نظراً لأن احتياجاته من الكوادر المهنية متوفرة لدى المواطنين .

٤- التقليل من عدد الرحلات المتجهة من وإلى منطقة عسير لعدم تكافؤها مع عدد الركاب - ارتفاع الأولى وانخفاض الثانية - من ناحية و لرفع مستوى التشغيل من ناحية أخرى .

كما توصي الباحثة من خلال زيارتها الميدانية لبعض المراكز الرئيسة لشركة النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية بالتالي :

١ - ضرورة إنشاء محطات رئيسة نموذجية متميزة عند مخارج المدن وعلى الطرق السريعة شكل يتناسب مع ضخامة شبكة الطرق في المملكة ويعكس ما توصلت إليه المملكة من تقدم ازدهار تُقدم للمسافرين خدمات متنوعة كالفنادق والمطاعم والأسواق وخدمات الاتصالات محطات الوقود ومراكز الصيانة العامة والسحب والخدمات السريعة وخدمات الإسعاف الصالات الواسعة ، ويمكن الاستفادة من القطاع الخاص في تصميم وإنشاء وتمويل هذه المحطات مقابل نسبة من الأرباح ولفترة زمنية محددة .

٢ - ضرورة إنشاء محطات فرعية - داخل المدن - للانتظار تتسع لعدد مناسب من الركاب تزود بمظلات وكراس ومكيفات صحرافية وخرائط حائطية ملونة توضح مسار الحافلات الأرقام والألوان ، ويمكن استثمار هذه المحطات واستغلالها في الإعلان إذ تعد من أفضل الطرق تسويق المنتج .

٣ - ضرورة ربط مراكز النقل الرئيسية بشبكة الحاسب الآلي لما لها من أهمية تشغيلية معلوماتية ، فعن طريق الحاسب الآلي يتمكن المستهلك من حجز مقعده ذهاباً وإياباً مرة واحدة .

٤ - المساهمة في تطوير القطاع السياحي بعمل برامج سياحية ، وتأهيل الكوادر الوطنية لإرشاد السياحي - المرافقين والمرشدين - بما يتناسب مع متطلبات النشاط السياحي .

٥ - تقوية الجهاز الإعلامي وجعله متعدد اللغات لتحقيق التواصل ما بين شركة النقل لجماعي ومستخدمي هذه الخدمة من الجنسيات غير السعودية .

٦ - تكثيف الجهود لنشر الوعي بين المستفيدين من هذه الخدمة بضرورة المحافظة على لحافلات وعدم العبث بها بتمزيق مقاعدها أو تكسير طاولاتها أو الكتابة عليها أو غير ذلك من صرفات غير لائقة .

٧ - دعوة عامة الجمهور وخاصة الطبقة المثقفة إلى ضرورة الاستفادة من خدمات الشركة بلى رحلاتها ما بين المدن السعودية والدولية والتي بطبيعة الحال تختلف عن الوضع الراهن اخل المدن من حيث الخدمة ونوع الحافلة ومستويات الركاب ، مما يتطلب ضرورة فصل خدمات النقل الجماعي الداخلية عن الخارجية أو الدولية .

٨ - إلغاء المركزية الشديدة في اتخاذ القرارات أو بمعنى آخر لابد من فصل المراكز الكبرى ااريا وإعطائها الصلاحيات في تسيير أمورها بما يتناسب مع أوضاعها وظروفها .

٩- ضرورة رفع مستوى الطرق الدولية بالمملكة وخصوصا في المنطقة من رفحاء إلى عرعر ثم طريف فالقريات شمال المملكة حيث لوحظ أن الطريق رغم كثرة استخدامه لا يزال مفردا ولا يوجد فاصل بين الاتجاهين مما يؤدي إلى زيادة الحوادث وكثرة استهلاك الحافلات .

١٠- ضرورة تخفيض سعر تذكرة السفر ما بين المدن داخل المملكة وخارجها إذ تبين من خلال مقارنتها بإحدى الشركات الخليجية بغلاء سعرها خاصة وأن معظم المستفيدين منها من فئات الدخل المحدود .

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية :

- ١- إبراهيم العليان وآخرون ، المنطقة الشرقية : عرافة وحضارة ، الإدارة الاقتصادية والبحوث ، الغرفة التجارية الصناعية للمنطقة الشرقية ، الدمام ، (بدون تاريخ) .
- ٢- أحمد حبيب رسول ، دراسة في جغرافية النقل ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٤٠٦هـ (١٩٨٦م) .
- ٣- رشود محمد الخريف ، التوزيع الجغرافي لسكان المملكة العربية السعودية ومعدلات نموهم خلال الفترة (١٣٩٤-١٤١٣هـ) ، العدد ٢١١ ، الجمعية الجغرافية الكويتية ، الكويت ، ١٤١٨هـ (١٩٩٨م) .
- ٤- الشركة السعودية للنقل الجماعي ، إدارة النقل الخارجي ، بيانات غير منشورة ، الرياض ، ١٤١٩م .
- ٥- الشركة السعودية للنقل الجماعي ، التقرير السنوي الثامن عشر ، ١٩٩٦م .
- ٦- الشركة السعودية للنقل الجماعي ، التقرير السنوي العاشر ، السنة المالية ١٤٠٨-١٤٠٩هـ .
- ٧- الشركة السعودية للنقل الجماعي ، التقرير السنوي للأعوام : ١٣٩٩-١٤٠٠هـ ، ١٩٩٢م ، ١٩٩٦م ، ١٩٩٧م .
- ٨- الشركة السعودية للنقل الجماعي ، جدول الرحلات .
- ٩- الشركة السعودية للنقل الجماعي ، هذه هي الشركة السعودية للنقل الجماعي ، شركة الطباعة العربية السعودية المحدودة ، الرياض ، (بدون تاريخ) .
- ١٠- صلاح الدين علي الشامي ، النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٦م .
- ١١- عبدالرحمن صادق الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية ، الجزء الأول ، دار المريخ للنشر ، الرياض ، ١٤٠٥هـ (١٩٨٤م) .
- ١٢- عبدالعزيز إبراهيم الحسون ، الحافلات الأهلية ودورها في نقل الركاب بالمدن الرئيسية : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) .

- ١٣- عبدالعزيز بن عبدالرحمن العوهلي ومحمد العيد عثمان ، دور النقل البري في تنمية السياحة الداخلية ، الندوة الثالثة للسياحة الوطنية ، مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية ، الدمام ، ١٤١٩هـ .
- ١٤- عبدالعزيز عبدالرحمن العوهلي وسعد عبدالعزيز المبيض ، مقومات نجاح النقل العام بالملكة : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) .
- ١٥- عبدالله صالح الرقية والأصم عبدالحافظ أحمد ، الحافلات الأهلية : الواقع والتطلعات (دراسة حالة مدينة الرياض) : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) .
- ١٦- عيسى علي إبراهيم ، الأساليب الكمية والجغرافيا ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٥م .
- ١٧- فتحي محمد مصيلحي ، شخصية المدينة السعودية ، دار الإصلاح ، الدمام ، ١٤٠٥هـ (١٩٨٤م) .
- ١٨- فتحي محمد أبو عيانة ، مدخل إلى التحليل الإحصائي في الجغرافيا البشرية ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، بيروت ، ١٤٠٧هـ (١٩٨٦م) .
- ١٩- مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع ، الموسوعة العربية العالمية ، (٩) ، الرياض ، ١٤١٦هـ (١٩٩٦م) .
- ٢٠- محمد خميس الزوكة ، بعض أساليب القياس الكمية المستخدمة في الجغرافيا الاقتصادية ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٢م .
- ٢١- محمد خميس الزوكة ، جغرافية النقل ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٦م .
- ٢٢- محمد خميس الزوكة ، صناعة السياحة من منظور جغرافي ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٨م .
- ٢٣- محمد صالح العرادي وعبدالرحمن هارون ، انطباعات العملاء عن خدمات الشركة السعودية للنقل الجماعي : ندوة النقل العام بالحافلات وخدمة المجتمع ، وزارة المواصلات ، المملكة العربية السعودية ، ١٤١٩هـ (١٩٩٨م) .
- ٢٤- محمد عبدالرحمن الشرنوبى ومحمد كمال لطفي ، الموسوعة المبسطة لدول العالم ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٩٧م .

- ٢٥- محمود طه أبوالعلا ، جغرافية شبه جزيرة العرب ، الجزء الثاني : جغرافية المملكة العربية السعودية ، الطبعة الخامسة ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٤٠٦هـ (١٩٨٦م) .
- ٢٦- وزارة التخطيط ، الكتاب الإحصائي السنوي ، العدد الثاني والثلاثون ، مصلحة الإحصاءات العامة ، الرياض ، ١٤١٦هـ (١٩٩٦م) .
- ٢٧- وزارة التخطيط ، خطة التنمية السادسة ، الرياض ، ١٤١٥ - ١٤٢٠هـ (١٩٩٥ - ٢٠٠٠م) .
- ٢٨- وزارة التخطيط ، منجزات خطط التنمية : حقائق وأرقام . ١٣٩٠ - ١٤١٧هـ (١٩٧٠ - ١٩٩٧م) ، الرياض .
- ٢٩- وزارة الشؤون البلدية والقروية . نشرة النتائج الأولية لتعداد العام للسكان والمساكن عام ١٤١٣هـ ، مصلحة الإحصاءات العامة ، بيانات غير منشورة ، الرياض .
- ٣٠- وزارة الشؤون البلدية والقروية ، التعداد العام للسكان عام ١٣٩٤هـ (١٩٧٤م) ، مصلحة الإحصاءات العامة ، بيانات غير منشورة ، الرياضي .
- ٣١- وزارة المواصلات ، الطرق والنقل : شرايين التنمية . وعصب البناء والتعمير : حقائق وأرقام ، مطابع بحر العلوم ، الرياض ، ١٤١٧هـ (١٩٩٧م) .
- ٣٢- وزارة المواصلات ، النقل البري والبحري ، إدارة العلاقات العامة والاستعلامات ، المطابع الأهلية للأوفست ، الرياض ، ١٤٠٢هـ (١٩٨٢م) .
- ٣٣- وزارة المواصلات ، شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية ، المطابع الأهلية للأوفست ، الرياض ، ١٤١٢هـ (١٩٩١م) .

ثانيا :المراجع الأجنبية

- Census Bureau, U.S.A., 1998. (Inter Net).
- Oman Transport Buses, 1999. (ArabNet).
- Royal Commission for Jabail and Yanbu, Land use Plan, Jubail Industrial City Community Plan, 1978.
- Web master greyhound Co., Financial Reports, Greyhound Lines Inc., U.S.A., 1998. (InterNet)

ملحق رقم (١)

مصفوفة توضح رحلات النقل الجماعي التي تصل ما بين مدن وقرى المملكة العربية السعودية الرئيسية عام ١٤١٧هـ

		منطقة الرياض							منطقة الشرقية							منطقة القصيم				مدينة شبنورة				
		الرياض	حطة بني تموم	الدوامي	طوف	القرينة	السيل	المزاحمة	حار	الكرات	عرج	رفحاء	الهوف	الحدي	الدام	الجوف	سوى	القصيم/يريدة	حائل	نفي	ضرية	المدينة	العلا	بابع
عدد النقاط	الاقسام الإدارية	المدينة	أو القرية																					
١	الرياض	الرياض		١	٣	٤	٢	٢	٨	٢	٦	٧	٤	٢	١١	٢		١٠	٤	١	٤			
٢		حطة بني تموم	٤																					
٣		الدوامي	٤															١						
٤		طوف	٣															٤						
٥		القرينة	٤																					
٦		المرج	٦												٤									
٧		الدام	٤																					
٨		الأفلاج	٩												٢									
٩		موات	٤																					
١٠		شقران	٤															١						
١١		البجادية	٣															٤						
١٢		السيل	١٠												٢									
		الإجمالي	٥٥	١	٣	٤	٢	٢	٨	٢	٦	٧	٤	٢	١٩	٢	٠	٢٠	٤	١	٠	٤	٠	٠
١	الشرقية	حار	٧							٤					٥									
٢		الكرات	١												٢									
٣		عرج	٦							٤					٥									
٤		رفحاء	٦							٤					٥									
٥		الهوف	٤												٨	٢								
٦		الشعيرة	٢							٥				٢	٤									
٧		طريف	١							٤					٢									
٨		سكاكا	٢												١									
٩		دومة الجندل	٢												١									
١٠		طبرجل	٢							١					١									
١١		الدام	١١						٥	٧	٥	٥	٨	٢		١		٢	١			١		
		الإجمالي	٤٤	٠	٠	٠	٠	٠	٥	٢٤	٥	٥	٨	٤	٢٤	١	٢	٢	١	٠	٠	٢	٠	٠
١	القصيم	القصيم/يريدة	١٢	١											٢				٤	١		٦		
٢		حائل	٤												٥						٢			
٣		نفي	١															٤			٠			
٤		ضرية																	٢					
٥		حطة مدبر	١														١							
٦		المجمعة	٤							٢							٢				١			
٧		الزلفي	١														٢				١			
٨		طايقة	٢																		٢			
٩		الذائع	٢															٤			٢			
١٠		الرس	٢															٣			٢			
١١		البراء																١			١			
١٢		رابع الجمش																٤						
١٣		دغلة																٤						
١٤		الأرطاوية	٣							٢								٢						
١٥		عطة الصفور																٢				٢		
١٦		ساجر	١															١						
١٧		الكنب	١															١						
١٨		الطلوة																	٢		٢			
١٩		سيطر	١																		٢			
		الإجمالي	٣٥	٠	١	٠	٠	٠	٠	٤	٠	٠	٠	٠	٢	٠	٠	٣٨	٦	٠	١	٢٣	٠	٠
١	المدينة	المدينة	٤												١			٥	٢			٠	١	٤
٢		العلا																				١		
٣		بابع																				٤		
٤		أملج																				١		
٥		خدير																				٣	١	
٦		نماء	٢																			٢		
٧		الرجه																				١		
٨		حدياء																						
		الإجمالي	٦	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١	٠	٠	٥	٢	٠	٠	١٧	٢	٤
١	صبر	بهران	٣											١		١						٠		

ملحق رقم (١)

ج رحلات النقل الجماعي التي تصل ما بين مدن وقرى المملكة العربية السعودية الرئيسية عام ١٤١٧هـ

			منطقة الرياض					منطقة الشرقية										منطقة القصيم				
عدد النقاط	الأقسام الإدارية	المدينة أو القرية	الرياض	حطة بني تميم	الدمامي	عفيف	الترغمة	السليل	الزاحمية	حفر الباطن	الفرات	حرج	رفحاء	الغوف	العقبي	الدمام	الجوف	سوى	القصيم/بريدة	حائل	بني	مربة
٢		وادي الدواسر	٨													٢						
٣		بغلة	٤																			
٤		توبة	٢																			
٥		فدرة	١																			
٦		جفزان	٢	*	*	*	*		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
٧		تثليث	٤													١						
٨		جافن	٤																			
٩		سويت الملايا	٢																			
١٠		القصيم	٢																			
١١		بالقصيم																				
١٢		المغرة																				
١٣		شوران																				
١٤		بارق																				
١٥		محابيل																				
١٦		الدراب																				
١٧		الطوال	٤																			
١٨		بيش																				
١٩		صبيبا																				
٢٠		سراة عبيدة																				
٢١		ظهران الجنوب																				
٢٢		الترغمة	٢																			
٢٣		المصينابة	٢																			
٢٤		وادي بني هليل	٢																			
٢٥		طريب	٢																			
		الإجمالي	٤٤	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	٤	*	*	*	*	*	*
١	مكة	جدة	*	*	*	*	*	٢	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	٣	*	*	*
٢		مكة	٦					٢								٣			٢			
٣		القصيم																				
٤		قرو-القصيم																				
٥		الطائف	٩			٤		٢								٤			٥			
٦		الباحة																				
٧		المروة	٣																			
٨		السيل الكبير	٢																			
٩		البيش																				
١٠		القصيم	٤																			
١١		راية	٤																			
١٢		الأطراف																				
١٣		الطائف																				
١٤		بجرشي																				
١٥		بدر																				
		الإجمالي	٢٨	*	*	٤	*	٦	*	*	*	*	*	*	*	٧	*	*	١٠	*	*	*
		الإجمالي الكلي	٢١٢	١	٤	٨	٢	٦	٢	١٣	٣٠	١١	١٢	١٣	٦	٦٧	٣	٢	٧٥	١٣	١	١

%	الإجمالي	رحلات دولية										منطقة مكة المكرمة										منطقة صبر						
		قطر	المنامة	الإمارات	الكويت	القاهرة	صان	دمشق	استنبول	الجرجسي	بطار الملك	مهد	تربة/	الاحدة	الطائف	قلوة/	القفزة	مكة	جدة	الطوال	ابها	جزان	شرورة	تنومة	بوشة	وادي	انجران	توكه
	١٣٤	١	٣	١	١	٢	١	١	١						٦			٦	١١	١٠	٤	١	١	٢	٤	٣	٣	٣
	٩																	٠	٤							١		
	٩														٢			٢	٢									
	١٣														٢			٢	٢									
	٩														٢			٣	٢									
	١٥																	٠	٥									
	٩																	٠	٤						١			
	٢٢																	٠	٩						٢			
	٨														٢			٢										
	٧																	٢										
	١٥														٢			٤	٢									
	٢٦														٢			٢	٨						٢			
٢٠,٨٦	٢٧٦	١	٣	١	١	٢	١	١	١						١٤	٠	٠	٠	٢٨	٤٠	٤	١	٢	٤	٩	٣	٣	٣
	١٦																	٠										
	٤																	١										
	١٧																	٠								٢		
	١٧																	٠								٢		
	٣٦	١	٤	١	١	٢	١	١	١									٣	٣	٢						١		
	١٣																	٠										
	٧																	٠										
	٤																	٠								١		
	٤																	٠								١		
	٥																	١										
	٦٦	١	٥	١	١	٣	٢	٢	١									٢	٢	٢	٢					١		
١٤,٢٩	١٨٩	٢	٩	٢	٢	٣	٣	٣	٢						٠	٠	٠	٧	٥	٤	٠	٠	٠	٠	٠	٢	٦	٦
	٤١	١			١	٢	١	١	١						١	١		٢	٢							٣		
	١٩					٢	١	١	١									٢	٢									
	٩																	٠										
	٢																	٠										
	٢																	٠										
	٩																	٠										
	٤																	٠										
	٦																	٠	٢									
	١٢																	٢	٢									
	٩																	٠	٢									
	٢																	٠										
	٨																	٢	٢									
	٦																	٠	٢									
	٧																	٠										
	٤																	٠										
	٢																	٠										
	٢																	٠										
	٤																	٠										
	٣																	٣										
١١,٤١	١٥١	١	٠	٠	١	٤	٢	٢	٢						٠	٠	٠	١٤	٩	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢٣	٠	٠
	٥٩					١	١	١	١									٢٠	١٣							٤		
	٢																	٠							١			
	١٦					١	١	١										٤							٥			
	٦																	٢							٣			
	٦																	٠							٢			
	٩																	٠							٥			
	٧																	٣							٣			
	٣																	٣										
٨,١٦	١٠٨	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠				١	٠	٠	٠	٠	١٢	٢٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢٣	٠	٠
	٢١					٢	١	١										٤	١						٥			

منطقة صحر										منطقة مكة المكرمة										مناطق دولية									
نجران	وادي	الواسع	بوشة	تومة	شروية	حيزان	ابها	الطوال	جدة	مكة	القلعة	قار/	الطائف	الباقة	ثنية/	مهد	سائر الملك	باجن	استنبول	دمشق	صان	القاهرة	الكويت	الإمارات	العمارة	الر			
٠	٠					٢	١٠		٢	٢																			
							٢		٢	٢																			
							٣		٠	٢			٣																
	١						٢		٠																				
٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٤	٠	١٠	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١	١	٢	٠	٠					
							٤		٠																				
							٤		٠																				
							٢		٠	٢			٢																
							٢		٠	٢			٢																
							٢		٠	٢			٢																
							٤		٦	٢																			
							٤		٤	٢																			
							٦		٥	٢																			
							٨		٨	٢																			
							٤	٦	٦	١																			
							٤		٦	١																			
							٤	٤	٦	١																			
							٤	٤	٦	١																			
							٢		٢																				
							٢		٢																				
							٢		٢																				
							٢		٢																				
٠	٩	٠	٠	٠	٢	٢	١٥	١٤	٢٥	٢٩	٠	٠	١٢	٠	٠	٠	٠	٠	٢	٢	٤	٠	٠	٠	٠	٠			
٠	٤	٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٦	٢	٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١	١	١	٢	١	١	٠	٠	٠			
	٢					١	١		١٧	٠		٤				٤	٢		١	١	١	١	١						
							٢		٢																				
							٢		٢																				
	٠	٢	٢				٤		١٧	٧				٥	١					١	١	٢	١	١					
							٢		٥	٢		٥																	
									٢	١		٢																	
									١	١																			
							٣		١			٤																	
							١		٢			٣																	
							١		٠	٢		٣																	
							٢		٠			٤																	
						٦	٦		٧	٢																			
							٢		٤	٢		٥																	
									٢																				
٠	٦	٤	٢	٠	٠	٧	٢٥	٠	١٣	٢٤	٢	٢	٢٠	٥	١	٠	٤	٢	١	٢	٢	٥	٢	٢	٠	٠			
٢٨	٢٦	٤	٧	٢	٢	١٢	١٦٤	١٤	٢١٤	١٠٩	٢	٢	٥٦	٥	١	١	٤	٢	٧	١٢	١٢	٢٢	٧	١٦	١٢	٠			