



تأثير اتصالية النقل العام في تنمية المناطق السياحية في المملكة العربية السعودية

د. سعد بن ناصر الحسين*

ملخص:

تؤدي الاتصالية دوراً فاعلاً في تنمية المناطق السياحية، فمن المعروف أن تنشيط السياحة يتطلب توافر نظام نقل، قوامه سهولة في الاتصال ورخص التكاليف. كما أن غياب الاتصالية أو صعوبتها يعد عائقاً أمام تطوير المواقع السياحية حتى ولو كانت ذات مقومات طبيعية أو بشرية جاذبة.

قسمت الهيئة العامة للسياحة والآثار في المملكة العربية السعودية في خططها الاستراتيجية المملكة إلى عدد من المناطق السياحية تتدرج إلى ثلاث فئات (مناطق التنمية السياحية الحالية، مناطق التنمية السياحية الناشئة، مناطق التنمية السياحية الجديدة). واعتماداً على حقيقة أن عمليات تطوير المناطق السياحية لا يمكن أن تتم دون تطوير خدمات النقل بجميع أنواعه، لذا فإن العلاقة بين النقل والسياحة تمت دراستها من خلال دراسة تأثيرات وسائل النقل العام (الجماعي) على التنمية السياحية في مناطق المملكة، وذلك من خلال استخدام عدد من مؤشرات الاتصالية (مؤشر شميل ومؤشر الاتصالية البيئية ومؤشر الاتصالية الاقتصادية ومؤشر الاتصالية المحتملة) التي تقيس مدى اتصالية المناطق السياحية في المملكة العربية السعودية ودرجة احتمالية الوصول. هذا، بالإضافة إلى وضع تصور مستقبلي لتطوير مناطق التنمية السياحية في المملكة.

* دكتوراه في جغرافية النقل، جامعة إنديانا، بلومنجتون، الولايات المتحدة الأمريكية، عام ١٩٩٣م، أستاذ مشارك، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية.

وقد خلصت الدراسة إلى تقسيم مناطق التنمية السياحية بفئاتها الثلاث إلى أربع درجات أو رتب بحسب أهميتها الاتصالية، حيث تم رسم خريطة لاتصالية المناطق السياحية، وذلك باستخدام تقنية نظم المعلومات الجغرافية (GIS).

ومن نتائج الدراسة أن تربعت منطقة مكة المكرمة على قائمة المناطق وفقاً لمؤشر الاتصالية وكذلك مؤشر الاتصالية المحتملة، في حين حصلت منطقة الحدود الشمالية على أقل الدرجات في الرتب وفقاً لمؤشر الاتصالية وكذلك مؤشر الاتصالية المحتملة، وترى الدراسة أن إنجاح السياحة في تلك المناطق، يقتضي بالضرورة تعزيز دور النقل العام في تقديم خدمات ميسرة وسهلة ورخيصة لهذه المناطق.

مقدمة:

يعد النقل سبباً ونتيجة لنمو السياحة، فكلاهما يؤثر بالآخر ويتأثر به؛ إذ إن النقل يعتبر شرطاً أساسياً للتنمية السياحية وتطويرها. فمن المعروف أن تنشيط السياحة يتطلب توافر نظام نقل، قوامه سهولة في الاتصال ورخص في التكاليف. كما أن ازدياد الطلب السياحي أو المتوقع يكون سبباً منطقياً لتطوير منشآت وتسهيلات النقل لتلك المناطق.

وتعد الاتصالية (أي سهولة الاتصال) العامل الرئيسي خلف أهمية النقل في كونها عاملاً مؤثراً فاعلاً في التنمية السياحية؛ إذ إن غياب الاتصالية أو ضعفها يعد عائقاً أمام تطوير المواقع السياحية حتى ولو كانت تلك المواقع ذات مقومات طبيعية أو بشرية.

وتعتمد التنمية بجميع أنماطها - وخاصة الاقتصادية منها - في أي دولة سواء أكانت من الدول المتقدمة أم من الدول النامية - بدرجة كبيرة - على تسهيلات النقل، فمن دون وسائل النقل لا يمكن نقل عناصر التنمية، ومن ثم لن تكون هناك مخرجات لأي عملية تنموية. ويعد النقل العام إحدى مفردات عملية الاتصال المهمة، التي تقوم بنقل الأفراد في شكل مجموعات باستخدام الحافلات وفق رحلات محددة زمنياً ومكانياً. وتنبع أهمية النقل العام من قدرته على تخفيف الاختناقات المرورية في شوارع المدن والمساهمة في تخفيض نسب

التلوث البيئي والتقليل من مقدار الحوادث المرورية حيث إن وسائل النقل الجماعي المنظم والراقي يشجع المواطنين على استخدامه بدلاً من استخدام السيارة الخاصة^(١).

ولكي ينجح النقل العام في أداء مهامه بدرجة عالية، لا بد أن يتوافر فيه الكفاءة العالية لتساعد على جذب أكثر فاعلية. فالنقل العام الجيد الذي يتصف في أنه نظيف ميسر وسهل الاستعمال وذو موثوقية عالية، يزيد من فرص تنمية المناطق سياحياً؛ إذ أظهرت دراسة قام بها نوليز ووارينج (Konwles and Wareing)^(٢) أن التنمية السياحية ترتبط بتوافر خدمة النقل والمواصلات التي تتسم بدرجة وثوق عالية من حيث التقاطر، والالتزام بالمواعيد، والراحة في أثناء السفر.

وحيث إن السياحة ظاهرة تنتج عن انتقال الأفراد من مكان إقامتهم إلى مكان آخر بهدف الترويح^(٣)، فإنه ينظر إليها على أنها أحد الأنشطة البشرية التي تعتمد في تطويرها وتنميتها على مجموعة من العوامل الطبيعية والبشرية المتمثلة في عوامل الجذب. كما يمكن النظر إلى السياحة على أنها علم دراسة حركة الناس المؤقتة إلى أماكن ذات جذب طبيعي أو بشري^(٤). ويرى أصحاب النظرة الاقتصادية إلى السياحة أنها مجموعة من الظواهر ذات الطبيعة الاقتصادية الناتجة عن وصول السائحين إلى منطقة أو دولة معينة وإقامتهم فيها ورحيلهم عنها. وتتمثل الأهمية الاقتصادية للسياحة في تحقيق أقصى

(١) عبده، سعيد، (٢٠٠٧م)، جغرافية النقل الحضري مفهوماً، ميدانها، ومناهجها، سلسلة رسائل جغرافية، تصدر عن قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (٣٢١)، ص ٦٢.

(٢) Knowles R., and Wareing J.,Ba,Msc. (1976), Economic and Social Geography, Made Simple, London.

(٣) Ramadan.H. (2003), Tourism Attraction of Landforms in Jordan, Bul. Soc. Geog. Egypte, Vol. 76,p 151.

(٤) الحسين، سعد ناصر، (٢٠١٠م)، النقل والسياحة وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، الرياض، الناشر الدولي، ص ٢٦.

درجة ممكنة من التشغيل لموارد الدولة وتوزيع نتائج عمليات التنمية على رقعة أكبر من البلد، ودفع عجلة التنمية في الأقاليم المختلفة وزيادة الفرص الاستثمارية المتاحة أمام القطاع الخارجي، وزيادة القيمة المضافة للنتاج الوطني نتيجة زيادة فرص العمل بالإضافة إلى تكوين علاقات عمل جديدة.

ويعد النشاط السياحي واحداً من أكبر الأنشطة الاقتصادية في العالم، حيث تمثل السياحة الصناعة الرائدة في العديد من الدول والأسرع من حيث قدرتها على خلق فرص العمل وتحقيق إيرادات للدول من النقد الأجنبي. وقد ساهم قطاع السياحة في عام ٢٠٠٦م بنسبة ١٠,٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي على مستوى العالم، كما وفر ٢٣٤ مليون وظيفة، وهو ما يمثل ٨,٢٪ من العمالة على مستوى العالم^(٥)، وفقاً للتقارير البارومترية لمنظمة السياحة العالمية؛ فقد بلغ عدد السياح على مستوى العالم نحو ٨٩٨ مليوناً في عام ٢٠٠٧م، ومن المتوقع أن يرتفع الرقم إلى ما يقرب من ١,٦ مليار بحلول عام ٢٠٢٠م^(٦).

مشكلة الدراسة وأهميتها:

تمثل السياحة الداخلية في المملكة العربية السعودية هدفاً للمخططين؛ حيث إن هذه السياحة تمثل أحد المصادر الأساسية التي تعرف المواطنين بتراث بلادهم الحضاري، كما تعمل على تعزيز شعور المواطن بالانتماء وعدم الاغتراب داخل حدود الوطن. ومن الناحية الاقتصادية تحد هذه السياحة من تسرب العملات والنقد إلى خارج حدود الوطن؛ إذ تؤكد الإحصائيات أن إجمالي إنفاق السياحة السعودية للخارج يتجاوز ٣٠ مليار ريال سنوياً، في حين لا يتجاوز حجم الإنفاق في السياحة السعودية للداخل ٥,٥ مليارات ريال

(٥) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، (٢٠٠٧م)، السياحة في مصر.. هل أصبحت بالفعل قاطرة التنمية؟، مجلس رئاسة الوزراء، العدد (١٢)، القاهرة، ص ٢.

(٦) Albalate, D. Germa Bel. (2009), Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints, Tourism Management, xxx, p 1.

سنوياً، ويشكل حجم إنفاق السياح السعوديين في الخارج إلى حجم إنفاق السياح الداخلين في المملكة ما نسبته ٥٥٠٪، وهو ما يعد استنزافاً كبيراً للسيولة المالية في الاقتصاد الوطني، تذهب هدرًا إلى الخارج، وكان الأجدر بها أن توجه (أو على الأقل أن يوجه جزء كبير منها) إلى السياحة الداخلية^(٧)، كذلك حقق قطاع السياحة نحو ٣,٧٪ من نسبة الناتج المحلي الإجمالي، ونسبة ٦,٩٪ من الناتج المحلي غير النفطي عام ٢٠٠٩م^(٨). وتشير البيانات التقديرية إلى أن إنفاق الحركة السياحية المحلية لصيف ٢٠١٠م سيبلغ (١٣,٢ مليار ريال) مقابل دخل متحقق (١٢,٧ مليار ريال) لعام ٢٠٠٩م، بمعدل نمو ٤٪^(٩).

كذلك تقوم السياحة بتنشيط القطاعات الصناعية والمرافق الخدمية داخل الدولة مثل الفنادق والمطابخ والاستراحات، كما أنها تنشط قطاعات صناعية قادرة على خلق فرص عمل مثل صناعات الحرف اليدوية والصناعات التقليدية الخفيفة، بالإضافة إلى الاستثمار في البنى التحتية مثل المطارات والطرق والموانئ، وهذا يعد دافعاً للتنمية وبخاصة في المناطق الريفية والنائية بما يسهم في تحقيق فرص عمل كثيرة ومتنوعة لسكان تلك المناطق بما يحد من ظاهرة الهجرة إلى المدن الكبيرة المزدهمة. ومن ثم تسهم السياحة بشكل كبير في تحقيق التنمية الإقليمية المتوازنة.

ولكي تنجح الهيئة العامة للسياحة والآثار بالمملكة العربية السعودية في القيام بمهامها، أعدت الهيئة خطتها الاستراتيجية التي قامت بتحديد مناطق

(٧) الحميدي، وليد محمد كساب، (٢٠٠١م)، " التنمية السياحية على ساحل خليج العقبة"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، العدد (١٠٠)، ص ٢٩.

(٨) مركز ماس، (٢٠١٠م)، عرض أهم مؤشرات الحركة السياحية لعام ٢٠٠٩م، الهيئة العامة للسياحة والآثار، الرياض.

(٩) مركز ماس، (٢٠١٠م)، تقرير إحصائي عن الحركة السياحية المتوقعة خلال صيف ١٤٣١هـ، الهيئة العامة للسياحة والآثار، الرياض.

التنمية السياحية في المملكة العربية السعودية، وتصنيفها إلى ثلاث فئات: (مناطق التنمية السياحية الحالية، مناطق التنمية السياحية الناشئة، مناطق التنمية السياحية الجديدة). تلك المناطق السياحية تختلف فيما بينها من حيث الحجم (المساحة) وما تحويه من مكونات سياحية طبيعية وبشرية، هذا، بالإضافة إلى دورها الحالي في تنمية صناعة السياحة الوطنية. وتسعى الهيئة العامة للسياحة والآثار إلى تفعيل إدارة الجودة ومراقبتها وتطوير المناطق السياحية الحالية، وإلى دعم المناطق السياحية الناشئة لتصبح مناطق ترقى إلى مصاف النوع الأول (الحالية)، كما تقوم الهيئة بوضع خطط استراتيجية لتنمية المناطق السياحية الجديدة من خلال القيام بدراسات مستفيضة هدفها الارتقاء بتلك المناطق وجعلها في مصاف أخواتها الحالية؛ مما يجعلها مصدراً داعماً للاقتصاد المحلي والوطني.

واعتماداً على حقيقة أن عمليات تطوير مناطق التنمية السياحية لا يمكن أن تتم بمعزل عن تطوير خدمات النقل بجميع أنواعه، من منطلق أن العلاقة بين النقل والسياحة علاقة طردية؛ بمعنى أن أي تنمية فاعلة لطرق النقل المختلفة تنعكس إيجاباً على التنمية السياحية إلا أن كثيراً من الدراسات - في الغالب - لا تلتفت إلى تأثيرات النقل العام على التنمية السياحية. وربما يعود السبب في ذلك إلى أن معظم السياح يستقلون النقل الجوي أو السيارة الخاصة للوصول إلى المناطق السياحية المقصودة.

وعلى الرغم من كل هذا، يجب ألا يتم إغفال دور النقل العام وتأثيراته على التنمية السياحية؛ حيث إنه مع تطوير وسائل النقل العام تتحول السياحة الداخلية من سياحة النخبة إلى سياحة الجميع. ومن هنا يأتي هذا البحث ليسلط الضوء على هذا الجانب الذي لم يحظ باهتمام كاف لدى الباحثين والمخططين وصناع القرار، بما يعظم من التنمية السياحية الداخلية.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور النقل العام (النقل الجماعي) في المملكة

العربية السعودية في تنمية المناطق السياحية من خلال بناء عدد من مؤشرات الاتصالية التي تقيس مدى اتصالية المناطق السياحية في المملكة العربية السعودية ودرجة سهولة الوصول إليها، وتكمن أهمية تلك المؤشرات في أنها تأخذ في الحسبان فرص الوصول إلى المناطق المدروسة، لذا فإن استخدامات مؤشرات الاتصالية أصبحت محط أنظار مخططي النقل في السنوات الأخيرة^(١٠). ومن ثم، فإن المراجعة الناجحة للاتصالية بصفة مستدامة ينتج عنها تطوير هائل للمناطق السياحية في المملكة العربية السعودية، وتعتبر مؤشرات الاتصالية طريقة مثالية لمساعدة صناع القرار حيال خدمات النقل العام للوصول إلى المناطق السياحية في المملكة العربية السعودية.

ونظراً إلى حقيقة أن جميع مناطق التنمية السياحية في المملكة غير متساوية في حجمها وإمكاناتها فضلاً عن كونها متفاوتة في درجة خدمات النقل الموصلة إليها، فإن حساب عدد من مؤشرات الاتصالية لقياس درجات الاتصال بين المناطق السياحية المختلفة (الحالية، الناشئة، الجديدة) سوف تساعد - بلا شك - صناع القرار المهتمين بتنمية تلك المناطق على تبني سياسات ناجحة متعلقة بتفعيل خدمات النقل العام في تلك المناطق.

ومن هذا المنطلق تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ١ - تسليط الضوء على واقع خدمات النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية ممثلة في شركة النقل الجماعي (سابتكو).
- ٢ - دراسة العوامل الجغرافية المؤثرة في خدمات النقل الجماعي.
- ٣ - تعرف مقومات السياحة الداخلية في المملكة العربية السعودية وربطها بمفهوم الاتصالية.
- ٤ - حساب مؤشرات الاتصالية وربطه بالتنمية السياحية.

(١٠) Gutiérrez and el. (2010), Using accessibility indicators and GIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment, Journal of Transport Geography 18,p - p 141- 152.

منهجية الدراسة:

في هذه الدراسة تم استخدام مجموعة المناهج والأساليب، ومنها المنهج الوصفي التحليلي الذي استخدم في عرض الحقائق العلمية عن المناطق السياحية مع تبسيط الأرقام والنسب بشكل سردي واضح يحقق الفهم السريع في إطار وصفي كمي، وكذلك المنهج الأصولي الذي استخدم لدراسة الأسس والمبادئ التي تتحكم في الأنشطة السياحية في محاولة لفهم العوامل المؤثرة في النشاط السياحي، إضافة إلى المنهج الموضوعي؛ وذلك من أجل معالجة موضوع من أهم موضوعات جغرافية النقل هو الاتصالية والتنمية السياحية، والمنهج الإقليمي الذي تم من خلاله اختيار المملكة العربية السعودية مجالاً تطبيقياً لهذه الدراسة، إذ يؤكد المنظور الإقليمي في الجغرافيا على خصوصية العوامل الجغرافية الموجودة في كل مكان^(١١)، مع الاعتماد على المنهج التاريخي في دراسة تطور خدمات النقل العام وتطور حجم السياحة الداخلية. كما تم الاستعانة ببعض الأساليب منها الإحصائية في تفسير بيانات الدراسة، وكذلك استخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS) لإعداد خرائط توضح الأنماط المكانية للاتصالية ودورها في تنمية مناطق المملكة السياحية.

أدوات الدراسة:

تطلب الإعداد لهذه الدراسة الاعتماد على مجموعة كبيرة ومتنوعة من الأدوات لجمع المادة العلمية، وقد تمثلت تلك الأدوات فيما يلي:

أ - بيانات الدراسة: وتتمثل فيما يلي:

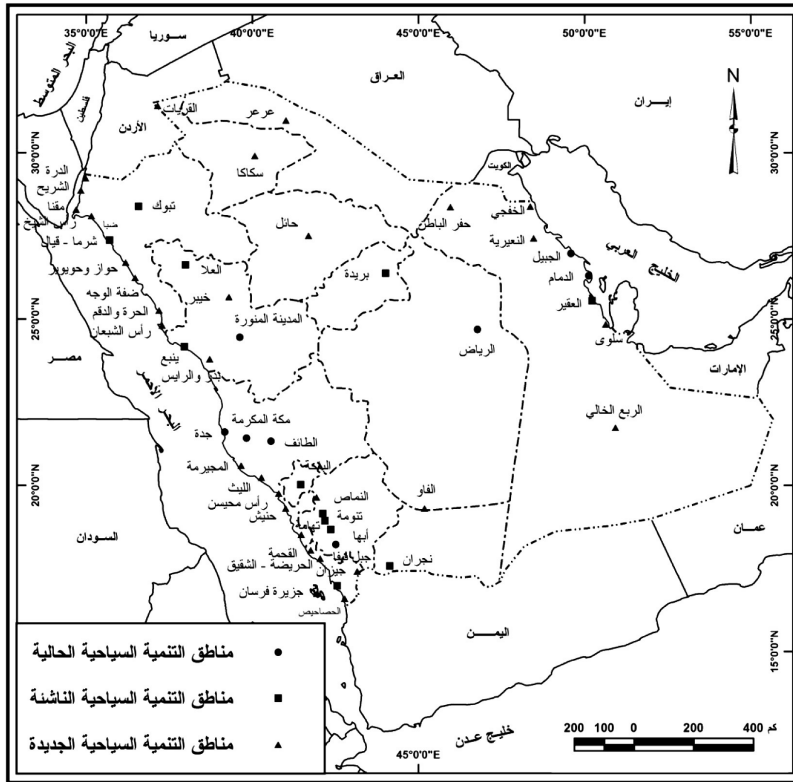
- ١ - البيانات الصادرة عن مصلحة الأرصاد الجوية وحماية البيئة.
- ٢ - الإحصاءات الصادرة عن مصلحة الإحصاء العامة والمعلومات.
- ٣ - البيانات الصادرة عن شركة النقل الجماعي (سابتكو).

(١١) الديب، محمد محمود، (٢٠٠١م)، الجغرافيا الاقتصادية: مغزاها وأهدافها، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، العدد ٣٨، ص ٢٣٥.

٤ - تقارير استراتيجية التنمية السياحية الصادرة عن الهيئة العامة للسياحة والآثار.

٥ - الكتب العلمية والمراجع والأبحاث العلمية المتخصصة.

ب - الخرائط: وتتمثل في الخرائط الصادرة عن الهيئة العامة للسياحة والآثار، وهيئة المساحة العسكرية مقياس ١: ١,٠٠٠,٠٠٠ عام ١٤٢١هـ، وخريطة الطرق الصادرة عن هيئة المساحة الجيولوجية السعودية مقياس ١: ١,٠٠٠,٠٠٠ عام (١٤٢٤هـ/٢٠٠٣م).



المصدر: الهيئة العامة للسياحة والآثار، المخطط الهيكلي للتنمية السياحية في المملكة، ١٤٢١هـ، بتصرف.

شكل (١) - مناطق التنمية السياحية بالمملكة العربية السعودية

النقل العام وأهميته:

عند الحديث عن النقل العام في المملكة العربية السعودية فإنه يتبادر إلى الذهن تلقائياً شركة النقل الجماعي (سابتكو) التي أنشئت في عام ١٣٩٩هـ (١٩٧٩م)، وأوكل إليها امتياز النقل العام داخل المدن وفيما بينها؛ لتغطي خدماتها اليوم أكثر من ٣٨٢ مدينة وقرية في مختلف أنحاء المملكة مقارنة بخمس نقاط فقط اقتصرت عليها خدمات النقل الجماعي عام ١٣٩٠هـ، هذا بالإضافة إلى خدمات (سابتكو) الدولية في مجال النقل الدولي إلى الدول المجاورة.

جدول (١)

تطور أعداد مستخدمي النقل الجماعي بالمملكة العربية السعودية
خلال الفترة (١٣٩٩هـ - ١٤٣٠هـ)

بالألف راكب

السنوات	خدمات النقل الداخلي	خدمات النقل بين المدن	خدمات النقل الدولي	الإجمالي
١٣٩٩هـ	٢٨٣,٠٠٠	١٤,٠٠٠	٨,٠٠٠	٣٠٥,٠٠٠
١٤١٧هـ	٢٠٥,٤٠٠	٤٢,٧٠٠	٥,٥١٠	٢٥٣,٦١٠
١٤٣٠هـ	١,١٩٠,٠٠٠	١٠,٨٠٠	٩,٨٠٠	١,٢١٠,٦٠٠
الإجمالي	١,٦٧٨,٤٠٠	٦٧,٥٠٠	٢٣,٣١٠	١,٧٦٩,٢١٠
معدل التغير	٤٩٣	٣٨٢	١٩١	٤٨٠

* الجدول من إعداد الباحث: اعتماداً على بيانات من:

(http://www.saptco.com.sa/ar/company_profile.htm)

ويلاحظ في الجدول (١) ارتفاع أعداد مستخدمي النقل الجماعي بمختلف أنواعه منذ نشأة الشركة ١٣٩٩هـ حتى عام ١٤٣٠هـ إلى أكثر من ١,٧٦ مليار راكب، بنسبة زيادة سنوية مقدارها ١٥٪ خلال ٣١ سنة تقريباً. وقد سعت المملكة منذ بداية عهدها بخدمات النقل الجماعي إلى تحقيق مبدأ عدالة التوزيع وإيصال الخدمة لكل من المناطق الحضرية والريفية على حد سواء، ويرجع ذلك إلى مساهمة التنمية الشاملة التي تشهدها المملكة في مختلف قطاعاتها الإنتاجية

والثقافية والاجتماعية^(١٢). وفي أحد التقديرات لحجم النقل بالشركة بلغ عدد الركاب الذين نقلتهم الشركة حتى نهاية عام ٢٠٠٩م أكثر من مليارين وستمئة مليون راكب^(١٣).

وقد شهدت الفترة الزمنية ١٣٩٩هـ - ١٤١٧هـ انخفاضاً بنسبة ١٦,٨، وهذا راجع إلى المنافسة التي تواجهها الشركة من قبل الحافلات الأهلية التابعة لشركات النقل الخاصة والمرخصة كسيارات الأجرة وحافلات نقل الركاب الصغيرة (خط البلدة)؛ وبخاصة بعد تبني الشركة سياسة زيادة السعر من ريال واحد إلى ريالين عام ١٤٠٣هـ، التي كانت سبباً رئيساً في زيادة أعداد الحافلات الأهلية (الكوستر) بشكل كبير؛ حيث كان عدد الحافلات المصرح لها ٧٤٣ حافلة في جميع المدن عام ١٤٠٠هـ^(١٤).

العوامل الجغرافية المؤثرة في خدمات النقل العام (الجماعي):

هناك عدد من العوامل الجغرافية التي تؤدي دوراً مؤثراً في قوة خدمات النقل العام أو ضعفها، لعل أهمها ما يلي:

١ - شبكة الطرق:

تؤدي شبكة الطرق دوراً حاسماً وحيوياً في بناء منظومة الاتصالية بين مدن المملكة؛ إذ تمثل الطرق أحد العناصر الأساسية في منظومة النقل التي تقوم بخدمة الأنشطة النقلية المتنوعة، فمن دون الطرق لن يكون هناك اتصال بين المدن والقرى وتصبح بمنزلة جزر منعزلة، كما أن وجود الطرق يؤدي إلى ظهور

(١٢) الهاجري، فريال، (١٩٩٩م)، التوزيع الجغرافي لخدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية خلال القرن العشرين، سلسلة رسائل جغرافية، تصدر عن قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (٩٥)، الكويت، ص ١٧٥.

(١٣) http://www.sapco.com.sa/ar/company_profile.htm

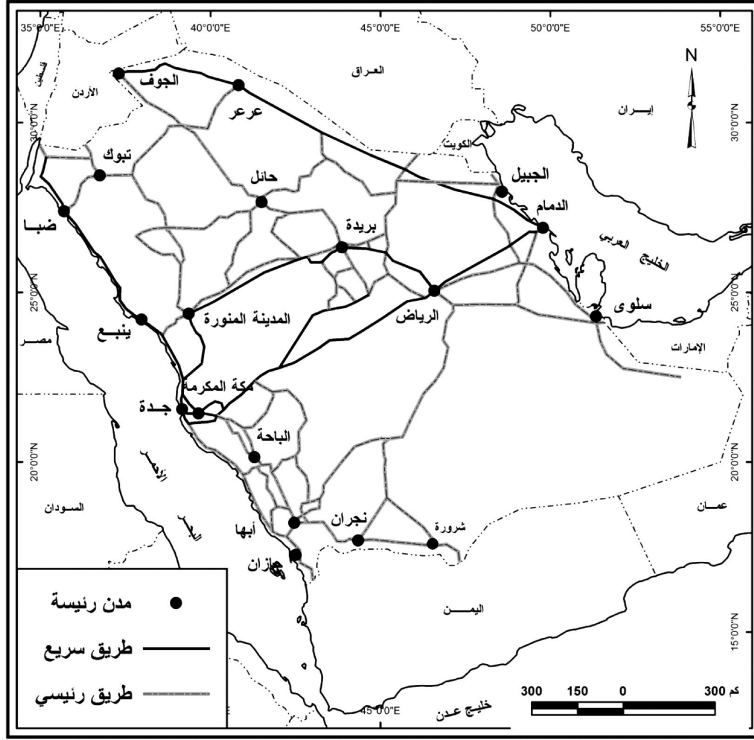
(١٤) Ministry of Communications. (1987), Feasibility study to Determine the need for high capacity transit services final report of Jeddah Study Area, Partners Consulting Engineers.

الخدمات المصاحبة لها مثل محطات الوقود والتموين والاستراحات والمطاعم، وما إلى ذلك، التي تشكل في النهاية عوامل تسهل حركة الحافلات وترفع كفاءة الخدمة من حيث المرونة والراحة والأمان.

وقد تطورت شبكة الطرق المرصوفة في المملكة من أقل من ٢٣٩ كيلو متراً في عام ١٣٧٢هـ التي كانت وصلات تربط المدن الرئيسية مثل مكة - جدة؛ ليصل مجموع أطوال الشبكة من الطرق المرصوفة مع بداية الخطة الخمسية في عام ١٣٩٠هـ إلى نحو ٨,٥ آلاف كيلو متر؛ مما حقق درجة كبيرة من الترابط الحركي بين معظم أطراف المملكة العربية السعودية، وبتتابع الخطط الخمسية وصلت أطوال شبكة الطرق الرئيسية في المملكة العربية السعودية في ١٤٢٨هـ إلى ٤٧,٥٢ ألف كيلو متر؛ أي بزيادة مقدارها ٥٠٠٪ عما كانت عليه في بداية الخطة الخمسية الأولى، بمتوسط نمو سنوي ٨,٤٪، بالإضافة إلى تحسين مستوى الخدمات ورفعته وتطوير وسائل السلامة لمستخدمي الطرق. ولا شك أن هذا التطور في منظومة النقل المصاحب لعملية التنمية يدفع إلى فتح مجالات جديدة في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية؛ مما يزيد الطلب على النقل ويعزز من فرص التطوير في استخدام النقل الجماعي.

٢ - موقع المدن من الشبكة النقلية:

تتجمع طرق النقل في عقد أو نويات بؤرية تمثلها المواقع العمرانية الحضرية والريفية، وتختلف أهمية هذه العقد البؤرية بحسب عدد الطرق المتفرعة منها، ومن ثم قدرة هذه المدن على جذب الحركة إليها ومنها رحلات النقل العام (الجماعي). وبدراسة الشكل (٢) يظهر أن أعداد الخطوط النقلية التي تتفرع من المدن يتراوح عددها بين ستة خطوط كأعلى قيمة وخط مفرد في نهاية الشبكة، وعلى هذا يمكن تقسيم مدن المملكة طبقاً لعدد الخطوط المتفرعة منها إلى الفئات التالية:



المصدر: هيئة المساحة الجيولوجية السعودية، خريطة طرق المملكة العربية السعودية، مقياس ١: ١,٠٠٠,٠٠٠، عام (١٤٢٤هـ/٢٠٠٣م).

شكل (٢) - شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية

- أ - مدن الدرجة الأولى: وتضم المدن التي تخرج منها نحو ستة خطوط نقلية، وتقع على رأس هذه الفئة مدينة الرياض؛ حيث يخرج منها نحو سبعة خطوط، تليها مدن مثل أبقيق وبرىة والدمام والهفوف.
- ب - مدن الدرجة الثانية: ويخرج منها خمسة خطوط نقلية، مثل مدينتي مكة المكرمة والظهران.
- ج - مدن الدرجة الثالثة: وتحوي أربعة خطوط نقلية، وتشمل هذه الفئة مدناً مثل حفر الباطن والقطيف والنعيرية في المنطقة الشرقية، ومدن الطائف

وأبها في القسم الغربي من المملكة، كما تضم مدن عنيزة والمجمعة وشقراء بالقسم الأوسط، وفي المنطقة الشمالية تقع مدينة عرعر.

د - مدن الدرجة الرابعة: وتمثل نويات بؤرية يخرج منها ثلاثة خطوط نقلية برية فقط، وتضم هذه المجموعة كثيراً من المدن، مثل الجوف والمدينة المنورة ونجران من حواضر المناطق، هذا، فضلاً عن مدن الغاط والأرطاوية وبدر والبديع والجموم والحناكية وحوطة بني تميم والحوية وخميس مشيط والدرب والدلم والدوادمي والزلفي وسيهات والشقيق وظهران الجنوب وعين بن فهد ولبلى والنماص وينبع البحر.

وبناء على هذه التقسيمات تم إنتاج خريطة توضح درجة الاتصالية في تلك المناطق. ويمكن القول إن جميع مناطق المملكة تتمتع باتصالية جيدة إلا أن بعضها يتفوق على الأخرى.

٣ - موقع المدن والانقطاع الحركي:

يقصد بالانقطاع الحركي تبديل وسائل النقل وأنواعه، ويحدث هذا في مواقع يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع^(١٥)، أولها: الانقطاع الطبيعي الناتج عن تبدل في مظهر سطح الأرض مثل مواقع التقاء اليابس والماء (الموانئ)، ثانيها: الانقطاع التجاري الناجم عن تبدل في ملكية البضائع مثل مدن تجميع المحاصيل والخامات من أجل التصدير، ثالثها: الانقطاع السياسي الذي يحدث نتيجة توقف حركة النقل على حدود الدول لأغراض جمركية وأمنية^(١٦).

هذا الانقطاع الحركي أو التغير في وسائل النقل يؤثر في درجة الاتصالية وقوتها، فكلما كانت عملية الاتصال أو التغير متيسرة وسهلة، فإن الاتصالية

(١٥) Cooley, c. (1954), Theory of Transportation, Baltimore, Amer, Econ, Assoc.

(١٦) مصيلحي، محمد فتحي، (١٩٨٥م)، مدن المملكة العربية السعودية: دراسة في إمكانات الموقع، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مجلس النشر العلمي، الكويت، العدد ٤١، ص ٥١.

تكون ذات كفاءة عالية، والعكس صحيح. ومن أهم المدن ذات الانقطاع الحركي مدينة جدة ومينائها، وكذلك مدينة الدمام التي تتجمع فيها الطرق النقلية "الطرقية والحديدية والبحرية"، وهناك أيضاً موانئ ومرافئ طبيعية مثل الخبر والقطيف ورأس تنورة على الخليج العربي، وحقل والليث والقنفذة ورابغ والوجه وضبا على البحر الأحمر.

وتعد المعابر البرية الدولية من أمثلة الانقطاع الحركي السياسي، ومنها مدينة الخفجي على الحدود السعودية مع الكويت، ومدينة القيصومة ورفحة مع العراق، وطريف وعرعر وحالة عمار مع الأردن، ومدينة سلوى مع قطر، ومدينتا ظهران وجازان مع اليمن. وهذا الانقطاع الحركي السياسي يتطلب بالضرورة إعادة استخدام وسائل النقل، وعلى رأسها النقل بالحافلات وبخاصة للعمالة القادمة من الدول المجاورة.

٤ - الظروف المناخية:

تعتبر راحة الإنسان المناخية من أهم العوامل التي تؤدي إلى زيادة الإنتاج من حيث الكم والكيف معاً، من منطلق أنها تمثل أهم العوامل التي تشجعه على ممارسة نشاطاته سواء منها الإنتاجية أو الترفيهية، كما أن راحة الإنسان المناخية تعتبر من أهم العوامل التي تحدد مكان ممارسته للكثير من النشاطات وزمانها^(١٧).

ويتسم مناخ المملكة في معظم أوقات العام بارتفاع درجات الحرارة، حيث يزيد المعدل الشهري لدرجة الحرارة عن ٢٠ درجة مئوية خلال ثمانية أشهر على الأقل، ويزيد على ٢٥ درجة مئوية في أربعة أشهر. ففي شهر يوليو تزيد

(١٧) الكليبي، فهد بن محمد، (٢٠٠٦م)، "تحديد مستويات الراحة المناخية البشرية الشهرية في مناطق المملكة العربية السعودية"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (١٢٠)، ص ١٥٤.

درجة الحرارة في كثير من المناطق على ٣٨ درجة مئوية، هذا، بالإضافة إلى العواصف الرملية التي تعد إحدى سمات المناخ في المملكة^(١٨).

ووفقاً لمؤشر الراحة المناخية^(١٩)، يلاحظ أن مناخ المملكة يتسم بعدم الراحة في الفترة الممتدة من مارس إلى نوفمبر؛ وذلك بسبب ارتفاع درجات الحرارة كما سبق القول، أما باقي شهور السنة فيميل مناخ المملكة إلى أن يكون بين مريح مائل للبرودة ومريح مائل للحرارة، وعليه، فإن معظم شهور السنة يشعر الفرد فيها بارتفاع درجات الحرارة؛ مما يسبب الإرهاق والتعب لمستخدمي السيارات الخاصة في ظل القيادة لمسافة طويلة بين أطراف المملكة. ومن ثم، فإن توافر عناصر الراحة مثل التكييف والأمان التي تتوافر في الحافلات يمكن أن تكون من العوامل الجاذبة للإقبال على استخدام الحافلات وبخاصة في فترات العطلات التي تتوافق زمنياً مع شهور الحرارة المرتفعة في المملكة.

مناطق التنمية السياحية في المملكة:

يقصد بها تلك المناطق التي تجذب السياح دون غيرها من المناطق للإقامة فيها بصفة مؤقتة والتي لها سمات لا توجد أو لا تتوافر في الموطن الأصلي للسائح^(٢٠)؛ فمنذ ظهور سياحة الأفواج أو المجموعات (Mass Tourism)

(١٨) المطير، ناصر بن عامر، (٢٠٠٤م)، خصائص وآراء الركاب المسافرين من مدينة الرياض على حافلات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية، سلسلة رسائل جغرافية، تصدر عن قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (٢٩١)، الكويت، ص ٩.

(١٩) عبدالحكيم، محمد صبحي، حمدي الديب، (٢٠٠١م)، جغرافية السياحة، الطبعة الثانية، القاهرة، مكتبة الإنجلو المصرية، ص ص ٥٧ - ٥٨.

(٢٠) الحسين، سعد ناصر، ووليد كساب الحميدي، (١٤٢٣هـ)، "أثر تطور خدمات النقل في التنمية السياحية الداخلية"، سجل أوراق ندوة تطور الطرق والنقل في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود، وزارة المواصلات، ص ٢٧٦.

خصوصاً بعد الحرب العالمية الثانية، ظهرت أنواع مختلفة ومتزايدة من مقاصد الجذب السياحي، ولا تزال المقاصد ومواقع الجذب السياحي والأنشطة المرتبطة بها في ازدياد وتنوع مطرد مع الوقت. إن عمل تصنيف لتلك المواقع وإدراج ذلك التصنيف في المخطط العام يسهل على الشركات المستثمرة وأصحاب رؤوس الأموال اختيار المشروعات وعمل المخططات المستقبلية^(٢١). وقد قامت الهيئة العامة للسياحة والآثار بتقسيم المناطق السياحية إلى ثلاثة أنماط وفقاً للأبعاد المكانية للتنمية السياحية، فقد أعدت الهيئة خطاً لمناطق المملكة الثلاث عشرة لتنمية السياحة بطريقة منظمة ومخططة. وذلك بناء على مشروع لتنمية السياحة الوطنية الاستراتيجية العامة، وتتوزع هذه المناطق كما يحددها الجدول (٢) والشكل (١) على النحو الآتي:

١ - المناطق السياحية الحالية:

يقصد بها "المناطق السياحية القديمة والمهيمنة على جملة النشاط السياحي"، وتصنف بحسب الموقع السياحي على أنها المواقع ذات الموقع البؤري (Focal) التي تتجمع عندها خطوط النقل وتتميز بأنها مواقع معدة وجاهزة لاستقبال السياح، وتضم ثماني مناطق هي مدن (الرياض، الدمام، الجبيل، المدينة المنورة، الطائف، مكة المكرمة، جدة، أبها).

وتركز تلك المناطق على أنشطة سياحية قائمة مثل السياحة الدينية المرتبطة بالمواقع الدينية الإسلامية كالمسجد الحرام، والمسجد النبوي الشريف والمساجد والمواقع الأخرى، إضافة إلى العدد الكبير من الغرف الفندقية والمرافق الحكومية والخاصة والأماكن التي توفر الراحة والاستجمام،

(٢١) باهمام، عمر بن سالم، (٢٠٠٥م)، اعتبارات تخطيطية للسياحة البيئية في المملكة العربية السعودية، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مجلس النشر العلمي، الكويت، العدد ١١٧، ص ١٨٨.

والتي يتوافر فيها المجال للسياحة البيئية، خاصة بالنسبة إلى السكان المقيمين^(٢٢).

٢ - المناطق السياحية الناشئة (الواعدة):

تتسم مواقع هذه المناطق بالعقدية (Nodal)، وتركز على سياحة التراث والثقافة وتضم العديد من المواقع الأثرية والتاريخية المهمة^(٢٣)، ويتوافر فيها بعض المقومات لاستقبال السياح، ويبلغ عددها نحو ثلاث عشرة منطقة، تصنف بحسب العقدية إلى:

١ - العقدية الطبيعية كالممرات الجبلية أو الوديان مثل (الباحة، سبت العليا، النماص، تنومة، العلا، تبوك، تهامة).

٢ - العقدية البشرية التي تلتقي فيها طرق النقل عند موقع محدد مثل (بريدة، الإحساء).

٣ - المواقع السياحية المدخلية (Gateway, Portal)، وهي التي تقع عند مدخل إقليم مثل (نجران)، أو على جبهة بحرية مثل (ينبع، ضبا، جازان).

٣ - المناطق السياحية الجديدة:

تعرف الهيئة العامة للسياحة والآثار تلك المواقع السياحية بأنها تلك "المناطق التي لديها مقومات أولية لخدمة السياحة ولكنها غير المعدة لاستقبال السياح". وتضم هذه الفئة نحو ٣٢ منطقة جديدة، وتركز تلك المناطق على سياحة البحار والشواطئ، إضافة إلى تضمين المواقع التاريخية، وتوجد مناطق كبيرة على الشواطئ غير مستغلة في الوقت الحالي^(٢٤)، وتنتمي بحسب تصنيف المواقع السياحية إلى الموقع السياحي الهامشي (Marginal)، وهو

(٢٢) الهيئة العامة للسياحة والآثار، (١٤٢٧هـ)، "استراتيجية تنمية السياحة في منطقة المدينة المنورة"، الرياض، ص ٦٤.

(٢٣) الهيئة العامة للسياحة والآثار، (١٤٢٧هـ)، مرجع سبق ذكره، ص ٦٤.

(٢٤) الهيئة العامة للسياحة والآثار، (١٤٢٧هـ)، المرجع السابق، ص ٦٤.

موقع سياحي متطرف؛ أي أن المسافة الفاصلة بينه وبين حدود الإقليم أو الدولة أقل من المسافة الفاصلة بينه وبين بؤرة الإقليم أو الدولة^(٢٥) مثل (القريات، عرعر، الربع الخالي، الخفجي)، أو أن يكون هامشياً عند إعداد الرحلات السياحية من قبل منظميها مثل المناطق الواقعة على ساحل البحر الأحمر، وهي تتصف بالبكر والمناظر الطبيعية الخلابة.

جدول (٢)

توزع مناطق التنمية السياحية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤٣١هـ

المنطقة	منطقة التنمية السياحية	أنواع مناطق التنمية السياحية			المنطقة	منطقة التنمية السياحية	أنواع مناطق التنمية السياحية		
		الحالية	الناشئة	الجديدة			الحالية	الناشئة	الجديدة
الباحة	الباحة		✓		المنورة	المنورة		✓	
الجوف	دومة الجندل			✓		المنورة		✓	
	القريات			✓		المنورة		✓	
القصيم	بريدة وغنيزة		✓	ينبع		المنورة		✓	
	أبها	✓				المنورة		✓	
عسير	حنيش			✓	مكة المكرمة	مكة المكرمة		✓	
	البراك			✓		مكة المكرمة		✓	
	القمحة			✓		مكة المكرمة		✓	
	الشفيق			✓		مكة المكرمة		✓	
	تنومة		✓			مكة المكرمة		✓	
	النماص		✓			مكة المكرمة		✓	
	سبت العليا		✓			مكة المكرمة		✓	
						مكة المكرمة		✓	

(٢٥) بظاظو، إبراهيم خليل، (٢٠٠٩م)، التخطيط والتسويق السياحي باستخدام GIS، عمان، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، ص ١٩١.

تابع / جدول (٢)

توزع مناطق التنمية السياحية بالمملكة العربية السعودية عام ١٤٣١هـ

المنطقة	منطقة التنمية السياحية	أنواع مناطق التنمية السياحية			المنطقة	منطقة التنمية السياحية	أنواع مناطق التنمية السياحية		
		الحالية	الناشئة	الجديدة			الحالية	الناشئة	الجديدة
المنطقة الشرقية	الإحساء		✓		نجران	بني معارض الفاو			✓
	العقير			✓		وادي نجران		✓	
	سلوى			✓		المنطقة الشمالية	عرعر	✓	
	أبو قميص			✓	الرياض	الرياض		✓	
	الدمام	✓			تبوك	الدرة			✓
	الجبيل	✓				الشريح			✓
	الربع الخالي			✓		تبوك		✓	
	الخفجي			✓		رأس حميد			✓
	النعيرية			✓		قيال وشارما			✓
	حفر الباطن			✓		حواز وحويز			✓
	حائل			✓		ضفة الوجه			✓
	جزر فرسان			✓		الحرّة والدفم			✓
	جبل فيفا			✓		رأس الشبعان			✓
	منطقة مدينة جازان		✓			ضبا		✓	
	الحصا صميم			✓		الإجمالي	٨	١٣	٣٢

المصدر: الهيئة العامة للسياحة والآثار، المخطط الهيكلي للتنمية السياحية في المملكة السعودية، ١٤٣١هـ.

اتصالية النقل العام والتنمية السياحية:

هناك ارتباط وثيق بين مفهوم النقل والسياحة؛ فالسياحة في معناها الأشمل والأوسع تعني أن يوجد الشخص في مكان آخر غير مكان إقامته الأصلي. وهذا يعني، أنه لا يمكن أن يكون الشخص في ذلك المكان دون استخدام وسيلة نقل. وحتى تصبح السياحة في جانب الطلب، أو بعبارة أخرى، حتى يصبح المكان جذاباً للسياح والطلب عليه مرتفعاً بالمقارنة بغيره من المواقع، فإن ذلك المكان يجب أن يمتاز - بالإضافة إلى عوامل الجذب الذاتية الطبيعية والبشرية - بإمكانية سهولة الوصول إليه (الاتصالية Accessibility).

ويقصد بالاتصالية هنا "تسهيلات النقل التي من خلالها يمكن الوصول إلى الأنشطة من نقطة معينة باستخدام نظام نقل محدد" ^(٢٦)، وبعبارة أخرى هي "الفرص المتاحة للأفراد والشركات ليصلوا إلى الأماكن التي يمارسون فيها أنشطتهم" ^(٢٧). والحقيقة أن الاتصالية هي المنتج الرئيسي لنظام النقل؛ ذلك لأن الاتصالية تحدد الميزة المكانية للمنطقة بالنسبة لسائر المناطق، ولذلك فهي أحد العوامل الرئيسية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية في الإقليم ^(٢٨).

ومن ثم، يمكن القول إن الاتصالية ذات علاقة بالحركة والتنمية الاقتصادية والروابط الاجتماعية والتأثيرات البيئية، ولهذا فإنه يمكن النظر إلى الاتصالية على أنها البديل أو الممثل لمجموعة من العوامل ذات العلاقة بالجغرافيا والاجتماع والبيئة المؤثرة على البنى التحتية للنقل. وتشير الاتصالية لسهولة الوصول إلى السلع والخدمات والأنشطة والوجهات التي تسمى معاً بالفرص، ويمكن تعريفها

Morris, J.M., Dumble, P.L., Wigan, M.R. (1978), Accessibility indicators ^(٢٦) for transport planning. Transportation Research A 13, 91-109.

Linneker, B., Spence, N.A. (1992), Accessibility measures compared in an ^(٢٧) analysis of the impact of the M25 London orbital motorway on Britain. Environment and Planning A 24, 1137-1154.

Wegener, M., Bkemann, D. (1998), The SASI Model: Model Structure. ^(٢٨) Institut für Raumplanung, University at Dortmund.

بأنها " القدرة على التفاعل والتبادل "، وفي مجالات الجغرافيا والاقتصاد تشير الاتصالية إلى السهولة النسبية للوصول إلى مكان معين أو منطقة^(٢٩). والاتصالية أو سهولة الوصول تمثل الهدف الرئيسي لمعظم أنظمة النقل، ومن ثم فإن الاتصالية عنصر رئيسي في جغرافية النقل خاصة والجغرافيا عامة.

وخلاصة القول إن الاتصالية لا تتحقق إلا بتوافر نقل خاص ميسر ومرن وغير مكلف. ولذلك يجب أن تكون التركيبة السعرية للنقل السياحي غير مكلفة ومنافسة حتى تغري السياح للسفر إلى المقصد المطلوب، فكلما النقل والمقصد السياحي يتأثر أحدهما بالآخر^(٣٠).

وتتضح العلاقة بين النقل والتنمية السياحية في أعلى درجاتها في إمكانية سهولة الوصول (الاتصالية) إلى المقصد السياحي التي تعد من أهم مقومات الترويج له وزيادة أعداد الزائرين. وحتى تنجح وسائل النقل (وخاصة النقل العام) في دعم السياحة وتنميتها لابد من توافر الشروط التالية:

١ - ارتباط الطلب على النقل السياحي عامةً والنقل بالحافلات خاصة بعدة متغيرات، مثل الوقت والأسعار ومستويات الخدمة، وكذلك مدى توافر المعلومات للمستخدم عن الخدمة النقلية، والمعلومات الدقيقة والشاملة عن كل ما يتعلق بالطرق والخدمات المتوافرة عليها، ونقاط الجذب السياحي القريبة من الطريق: كل هذه المتغيرات تؤثر في فاعلية النقل العام (الجماعي)، وجعلها في متناول الجميع من العوامل المؤثرة في خدمة قطاع السياحة. وإذا تم تحسين تلك المتغيرات فإن النقل الجماعي سوف يكون دعامة قوية لتطوير الخدمة السياحية وازدهارها^(٣١).

Litman,T. (2010), Evaluating Accessibility for Transportation Planning, (٢٩) Victoria Transport Policy Institute, March,p 3.

(٣٠) الحسين، والحميدي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٧٨.

(٣١) العوهلي، عبدالعزيز بن عبدالرحمن، ومحمد العيد عثمان، (١٤١٩هـ)، " دور النقل البري في تنمية السياحة الداخلية "، ورقة عمل قدمت في الندوة الثالثة للسياحة الوطنية، مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية، الدمام.

٢ - قرب المقصد من أماكن المنشأ للرحلة السياحية: فقرب المقصد السياحي يعد أحد العوامل التي تؤدي إلى نجاحه وسهولة ارتياده؛ مما يوفر له قدرة تنافسية تعطيه أولوية على غيره من المقاصد السياحية، والقرب هنا ليس محدوداً بخيار معين، فقد يكون قرباً جغرافياً أو قرباً زمنياً أو رخص تكلفة النقل أو راحة الوصول^(٣٢). ويعد النقل الجماعي منافساً قوياً لوسائل النقل الأخرى في رخص تكلفة النقل.

٣ - التكامل بين وسائل النقل: وهو يعد من أهم مقومات نجاح الاتصالية، فالتنقل بين مواقع الجذب في المقصد السياحي أو بين المقاصد السياحية قد يحتاج إلى أكثر من وسيلة للنقل لتحقيق مستوى الخدمة المطلوب الذي يعتبر من أساسيات نجاح التخطيط للسياحة. ومن ثم فإن تكامل خدمات النقل العام (الجماعي) مع غيرها من خدمات النقل الأخرى (الجوية والبحرية) مطلب أساسي لنجاح التنمية السياحية.

٤ - تصميم الطرق وإداراتها: وله تأثيره المباشر على وسائل النقل وخاصة النقل الجماعي؛ مما يؤثر على درجة التنقل والاتصالية سلباً أو إيجاباً، فمن المؤكد أن بناء طريق عريض وسريع يوصل إلى منطقة طبيعية بكر أمر سوف يؤثر على الوضع البيئي والثقافي للمنطقة، بسبب تشجيع أعداد أكبر من السياح على القدوم إلى تلك المناطق^(٣٣).

ومما سبق يمكن القول إن النقل العام (النقل الجماعي بالحافلات) قادر على تحقيق الشروط الواجب توافرها في وسيلة النقل (خاصة رخص التكاليف) لإتمام العملية السياحية ومن ثم تنمية مناطق التنمية السياحية المقترحة داخل المملكة العربية السعودية. وهذا يعزز القول إن المناطق السياحية الناجحة هي

(٣٢) باهمام، (٢٠٠٥م)، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٠.

(٣٣) باهمام، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٢.

التي تختص بخدمات نقل عام متميز، في حين أن المناطق التي لا تخدم بشكل جيد تحتل مراتب أقل في إمكانية التنمية.

وللتأكد من صحة هذه المقولة، استخدم عدد من مؤشرات الاتصالية للمناطق السياحية في المملكة، التي من خلالها يمكن تحديد احتمالية التفاعل المكاني ومدى تركيز التأثيرات بالتفصيل. وفقاً لما يلي:

مؤشر الاتصالية بحسب عدد الوصلات (مؤشر شمبل):

يمكن النظر إلى الاتصالية على أنها سهولة الحركة بين عقد الشبكة أو السهولة التي يمكن الوصول بها من موقع إلى آخر من مواقع الشبكة، ولهذا تتحدد إمكانية الاتصال بين عقد الشبكة بناءً على عدد الوصلات، ويعتبر مؤشر شمبل Shimbel من أهم المؤشرات المستخدمة في قياس إمكانية الوصول إلى أي عقدة في الشبكة^(٣٤)، ويُعبر عن جملة الوصلات الطرقية المطلوبة لربط محطة ما بالمحطات الأخرى في الشبكة النقلية من خلال أقصر ممر، وتوضح القيم المنخفضة إمكانية وصول أكبر على الشبكة^(٣٥). ويعتمد استخدام مصفوفة الاتصالية (Accessibility Matrix) بحسب عدد الوصلات بين المدن (العقد). الشكل (٣)، ثم يتم ترتيب العقد على أساس أن العقدة التي ترتبط عبر أقل عدد من الوصلات هي أفضلها في الاتصالية، وباستخدام هذا المتغير على مدن المملكة - كما هو موضح في الجدول (٣) والشكل (٤) - يتضح الآتي:

(٣٤) خير، صفوح، (٢٠٠٤م)، البحث الجغرافي: مناهجه وأساليبه، دار المريخ للنشر، الرياض، ص ٤٩٤.

(٣٥) مصيلحي، فتحي محمد، (١٩٨٤م)، الجغرافيا البشرية المعاصرة، دار الإصلاح، الدمام، ص ٢١٠.

جدول (٣)

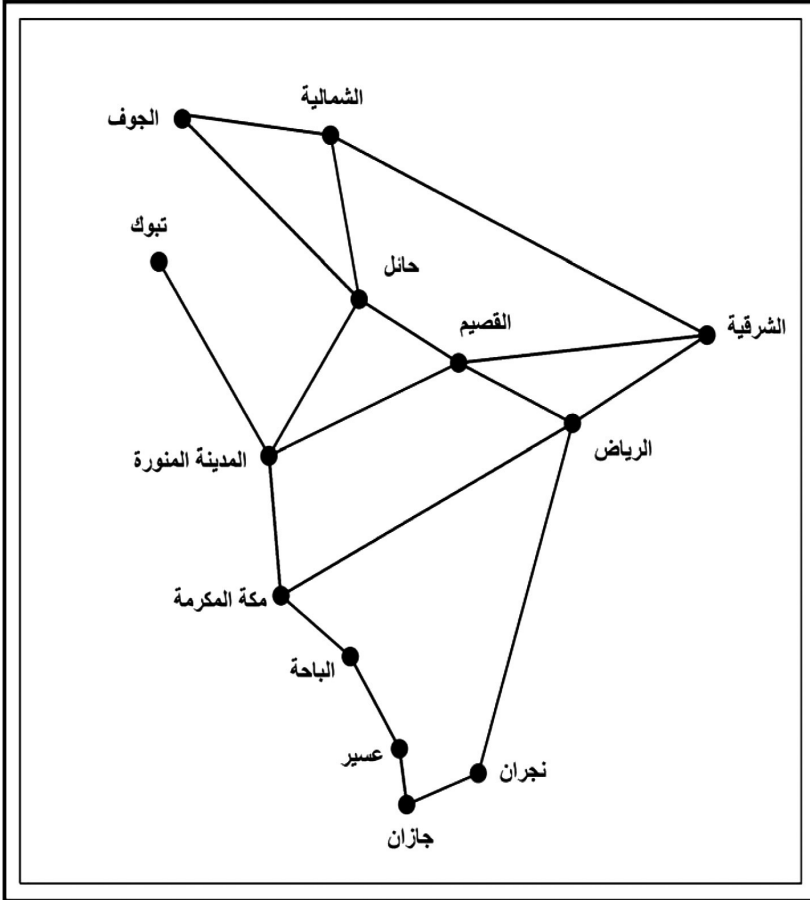
الاتصالية بين عقد الطرق المرصوفة بحسب أعداد الوصلات
(مؤشر شمبل)

من إلى	عسير	الباحة	الشرقية	الرياض	الجوف	المدينة المنورة	القصيم	تبوك	جازان	حائل	الحدود الشمالية	مكة المكرمة	نجران	مؤشر شمبل	
														الجملة	رتبة
عسير	٠	١	٤	٣	٥	٣	٤	٤	١	٤	٥	٢	٢	٣٨	١٠
الباحة	١	٠	٣	٢	٤	٢	٣	٣	٢	٣	٤	١	٣	٣١	٧
الشرقية	٤	٣	٠	١	٢	٢	١	٣	٣	٢	١	٢	٢	٢٦	٣
الرياض	٣	٢	١	٠	٣	٢	١	٣	٢	٢	٣	١	١	٢٤	١
الجوف	٥	٤	٢	٣	٠	٢	٢	٣	٦	١	١	٣	٧	٣٩	١١
المدينة المنورة	٣	٢	٢	٢	٢	٠	١	١	٤	١	٢	١	٥	٢٦	٤
القصيم	٤	٣	١	١	٢	١	٠	٢	٣	١	٢	٢	٢	٢٤	٢
تبوك	٤	٣	٣	٣	٣	١	٢	٠	٥	٢	٣	٢	٦	٣٧	٨
جازان	١	٢	٣	٢	٦	٤	٣	٥	٠	٥	٦	٣	١	٤١	١٢
حائل	٤	٣	٢	٢	١	١	١	٢	٥	٠	١	٢	٦	٣٠	٦
الحدود الشمالية	٥	٤	١	٣	١	٢	٢	٣	٦	١	٠	٣	٦	٣٧	٩
مكة المكرمة	٢	١	٢	١	١	٣	١	٢	٣	٢	٣	٠	٤	٢٦	٥
نجران	٢	٣	٢	١	٧	٥	٢	٦	١	٦	٦	٤	٠	٤٥	١٣

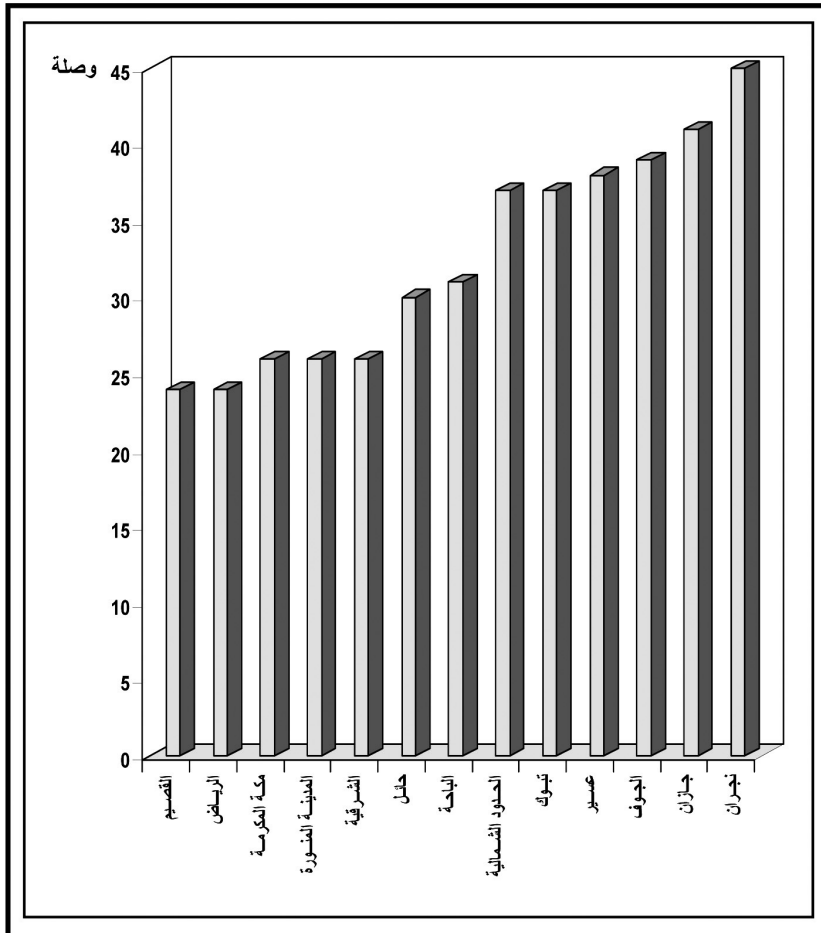
المصدر: من عمل الباحث.

- تأتي كل من الرياض والقصيم في المرتبة الأولى من حيث الاتصالية بين العقد (٢٤ وصلة)، تليهما عقد الشرقية والمدينة المنورة ومكة المكرمة بمجموع (٢٦ وصلة)، وتشترك جميعها في المرتبة الثانية، ثم حائل في المرتبة السادسة (٣٠ وصلة)، وتشترك تبوك والحدود الشمالية في المرتبة الثامنة (٣٧ وصلة)، وتأتي نجران (٤٥ وصلة) في المرتبة الأخيرة نظراً لموقعها المتطرف في الشبكة.

- يكشف التوزيع المتقارب لبعض عقد الشبكة عن وجود الامتداد العرضي لبعض المحاور من الشرق إلى الغرب مثل محور (الشرقية، الرياض، مكة، القصيم، المدينة المنورة) في شكل نطاق بوسط المملكة؛ مما يعزز الاتصالية بين المناطق السياحية داخل هذا النطاق، كذلك وجود محور طولي يمتد في غرب المملكة من الشمال إلى الجنوب؛ مما يزيد من مقدار الاتصالية في المناطق السياحية بغرب المملكة وجنوبها.



شكل (٣) - الخريطة الطوبولوجية بين مناطق المملكة العربية السعودية



شكل (٤) - الاتصالية بين عقد الطرق بحسب أعداد الوصلات

مؤشر الاتصالية البينية (المسافة):

وتمثل العقدة المرتبطة بباقي أجزاء الشبكة عبر أقل مجموع لأطوال الوصلات هي أعلاها في الاتصالية، فمن المعروف أن أقصر الطرق الواصلة بين عقد الشبكة تفضي إلى قلة في تكاليف النقل، ومن خلال دراسة الجدول (٤) والشكل (٥) يتبين ما يلي:

جدول (٤)
الاتصالية بين عقد الطرق المرصوفة بحسب المسافة بين الوصلات

الاتصالية البينية	نجران		مكة المكرمة	الحدود الشمالية	حائل	جازان	تبوك	القصيم	المدينة المنورة	الجوف	الرياض	الشرقية	الباحة	عسير	من إلى
	الرتبة	الجملة													
٧	١٤٠٧٩	٢٧٩	٦٦١	٢١٥٦	١٥٢٩	١٩٢	١٧٩٧	١٤٠٩	١٠٦٨	٢١٦٠	١٠٥١	١٤٤٦	٣٢١	٠	عسير
٦	١٢٥٢٨	٦١٠	٣٣٦	١٨٦٣	١٢١١	٥٠٠	١٤٦٦	١٠٧٧	٧٧٥	١٨٦٧	١٠٤٠	١٤٥٣	٠	٣٢١	الباحة
٨	١٤٨٥٤	١٣٧٣	١٢٩٢	١٠٤٨	١٠٥٣	١٦٣٩	١٦٨١	٧٥٦	١٢٨٧	١٤٣٨	٣٨٩	٠	١٤٥٣	١٤٤٦	الشرقية
٣	١١٢٢٧	٩٧٩	٨٨٠	١٠٤٨	٦٤١	١١٤٥	١٣١٠	٣٣٨	٨٦٩	١٤٣٧	٠	٣٨٩	١٠٤٠	١٠٥١	الرياض
١٣	١٧٦٦٣	٢٤٧٩	١٥١٩	٣٩٠	١٠٧١	٢٢٢٧	٦٣٨	١٣٤٤	١٠٩٣	٠	١٤٣٧	١٤٣٨	١٨٦٧	٢١٦٠	الجوف
١	١٠٧٥٩	١٣٣٦	٤٢٧	١٠٨٨	٤٦١	١١٣٥	٦٩٠	٥٣١	٠	١٠٩٣	٨٦٩	١٢٨٧	٧٧٥	١٠٦٨	المدينة المنورة
٤	١١٣٠٩	١٣٣٦	٨٦٧	٩٥٤	٣٠٥	١٤١٨	٩٧٤	٠	٥٣١	١٣٤٤	٣٣٨	٧٥٦	١٠٧٧	١٤٠٩	القصيم
٩	١٤٨٧٦	٢٠٧٦	١١١٧	٦٢٣	٦٦٩	١٨٣٥	٠	٩٧٤	٦٩٠	٦٣٨	١٣١٠	١٦٨١	١٤٦٦	١٧٩٧	تبوك
١٠	١٥١٧٢	٤٧٣	٦٩٩	٢٢٢٣	١٥٩٦	٠	١٨٣٥	١٤١٨	١١٣٥	٢٢٢٧	١٢٤٥	١٦٣٩	٥٠٠	١٩٢	جازان
٥	١٢١٣٢	١٦٤١	٨٨٨	١٠٦٧	٠	١٥٩٦	٦٦٩	٣٠٥	٤٦١	١٠٧١	٦٤١	١٠٥٣	١٢١١	١٥٢٩	حائل
١٢	١٦٠٢٢	٢٠٤٦	١٥٠٦	٠	١٠٦٧	٢٢٢٣	٦٣٣	٩٥٤	١٠٨٨	١٥١٩	١٠٤٨	١٠٤٨	١٨٦٣	٢١٥٦	الحدود الشمالية
٢	١١١٣٧	٩٤٥	٠	١٥٠٦	٨٨٨	٦٩٩	١١١٧	٨٦٧	٤٦٧	١٥١٩	٨٨٠	١٢٩٢	٣٣٦	٦٦١	مكة المكرمة
١١	١٥٥٧٣	٠	٩٤٥	٢٠٤٦	١٦٤١	٤٧٣	٢٠٧٦	١٣٣٦	١٣٣٦	٢٤٧٩	٩٧٩	١٣٧٣	٦١٠	٢٧٩	نجران

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على بيانات أطوال الطرق المرصوفة - وزارة النقل - عام ١٤٣٩ هـ.

- يبلغ مجموع أطوال الوصلات بين المناطق المدروسة نحو ١٧٧٣٣٠ كيلو متراً، تراوح أطوالها بين ١٠٧٥٩ - ١٧٦٦٢ كيلو متراً، تأتي المدينة المنورة من حيث الرتبة في المركز الأول، في حين تليها مكة المكرمة في المركز الثاني، وهذا يوضح الاهتمام من الدولة برفع درجة الاتصالية في المناطق المقدسة لخدمة الحج والعمرة.
- تأتي جازان والجوف والحدود الشمالية في المركز (١١، ١٢، ١٣) على التوالي، وهذا بسبب الموقع المتطرف في شبكة النقل؛ حيث يصل الفرق بين العقدة الأولى (المدينة المنورة) والعقدة الأخيرة (الجوف) نحو ٧,٩ آلاف كيلو متر.
- يمكن تقسيم درجة الاتصالية بحسب أطوال الوصلات (المسافة) إلى الفئات التالية:
- ١ - الفئة الأولى (أكثر من ١٠,٠٠٠ - ١٢,٠٠٠ كم): وتضم كلاً من المدينة المنورة، مكة المكرمة، الرياض، القصيم.
- ٢ - الفئة الثانية (أكثر من ١٢,٠٠٠ - ١٤,٠٠٠ كم): وتشمل كلاً من حائل والباحة.
- ٣ - الفئة الثالثة (أكثر من ١٤,٠٠٠ - ١٦,٠٠٠ كم): وهي الفئة الأكثر انتشاراً، وضمت نحو خمس مناطق هي (عسير، الشرقية، تبوك، جازان، نجران).
- ٤ - الفئة الرابعة (أكثر من ١٦,٠٠٠ كم): وضمت المناطق الأكثر تطرفاً في الشبكة، وهي الحدود الشمالية والجوف.

مؤشر الاتصالية الاقتصادية:

يهدف هذا المؤشر إلى تعرف حجم الأنشطة الاقتصادية الموجودة في الإقليم وإمكانية الوصول إليها، بعد أن يتم الأخذ في الحسبان التكلفة والوقت الذي تقطعه للوصول إلى تلك الأنشطة. هذا المؤشر مقياس عام لمدى قوة الاتصالية للمنطقة، اعتماداً على الفرضية التي تقول إن المناطق التي لديها

اتصالية أفضل، لديها فرص أكبر للنمو الاقتصادي. ويمكن حساب مؤشر الاتصالية الاقتصادية^(٣٦)، على النحو التالي:

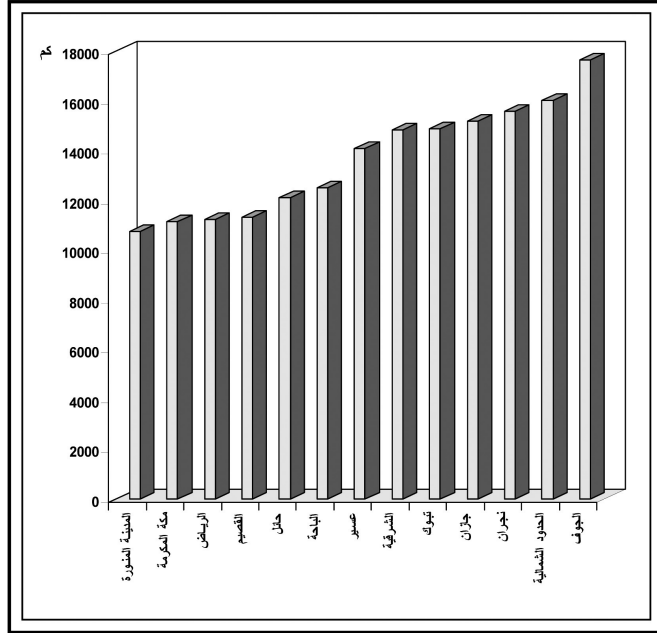
$$P_I = \sum_{j=1}^n \frac{m_j}{t_{ij}}$$

حيث إن:

P_I = قيمة مؤشر الاتصالية الاقتصادية للنقطة (العقدة).

m_j = مجموع حجم الأنشطة في المقصد (مجموع عدد الوحدات السكنية السياحية).

t_{ij} = الوقت المقطوع بين (i) المنشأ و (j) المقصد، وتشير هنا إلى (مجموع عدد الرحلات).



شكل (٥) - مؤشر الاتصالية بمناطق المملكة العربية السعودية بحسب أطوال الوصلات

وعليه تم تحويل هذا المؤشر ليتناسب مع التنمية السياحية؛ بحيث تم الاستبدال بعدد الأنشطة التجارية عدد الوحدات السكنية في المنطقة؛ أي أن عدد الوحدات السكنية تم استخدامه كممثل (Proxy) لقوة المنطقة سياحياً، وحيث إن البحث ينصب جل اهتمامه على تأثيرات خدمات النقل العام على التنمية السياحية فقد استخدمت أعداد رحلات النقل العام من المنطقة وإليها بدلاً من المسافة أو الزمن.

وقد تم حساب مؤشر الاتصالية لمناطق المملكة الإدارية الثلاث عشرة باستخدام مجموعة من المتغيرات وهي مصفوفة رحلات شركة النقل الجماعي (سابتكو) إلى كل منطقة خلال عام ٢٠٠٩م، وأعداد الوحدات السكنية السياحية بالمناطق في عام ٢٠٠٨م، وكلما قربت قيمة المؤشر إلى (١) دل ذلك على قيمته وأهمية المنطقة وأن المنطقة تتمتع باتصالية عالية، كما هو موضح في الجدول (٥)، وتقسم إلى الفئات التالية:

جدول (٥)

مؤشر الاتصالية الاقتصادية بين مناطق المملكة لعام ٢٠٠٩م

المنطقة	عدد الوحدات السكنية السياحية	عدد الرحلات بالنقل الجماعي السنوية	قيمة المؤشر	الرتبة
مكة المكرمة	٢١٣٦	٦٠٢٢٥	٠,٠٣٥٥	١
المنطقة الشرقية	٦٤٨	٢١٩٠٠	٠,٠٢٩٦	٢
المدينة المنورة	٨١٩	٣١٠٢٥	٠,٠٢٦٤	٣
الرياض	١٠١٦	٥٩١٣٠	٠,٠١٧٢	٤
عسير	٤٣٠	٣١٣٩٠	٠,٠١٣٧	٥
نجران	٧٥	١٣١٤٠	٠,٠٠٥٧	٦
الباحة	٦٢	١٢٤١٠	٠,٠٠٠٥	٧
القصيم	١٠٤	٢٣٧٢٥	٠,٠٠٤٤	٨
حائل	٦٨	١٦٧٩٠	٠,٠٠٤١	٩
الجوف	٣٢	١٢٤١٠	٠,٠٠٢٦	١٠

تابع / جدول (٥)

مؤشر الاتصالية الاقتصادية بين مناطق المملكة لعام ٢٠٠٩م

المنطقة	عدد الوحدات السكنية السياحية	عدد الرحلات بالنقل الجماعي السنوية	قيمة المؤشر	الرتبة
جازان	٤٠	١٦٠٦٠	٠,٠٠٢٥	١١
تبوك	٥٢	٢٠٤٤٠	٠,٠٠٢٥	١٢
المنطقة الشمالية	١٣	١٠٥٨٥	٠,٠٠١٢	١٣

المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على:

- حصر رحلات بين مدن المملكة، (١٠٢٠م)، بيانات غير منشورة، شركة النقل الجماعي (سابتكو)، ٢٠١٠م.

- مسح الموارد السياحية، (٢٠٠٨م)، مركز ماس، الهيئة العامة للسياحة والآثار
<http://www.mas.goc.sa>

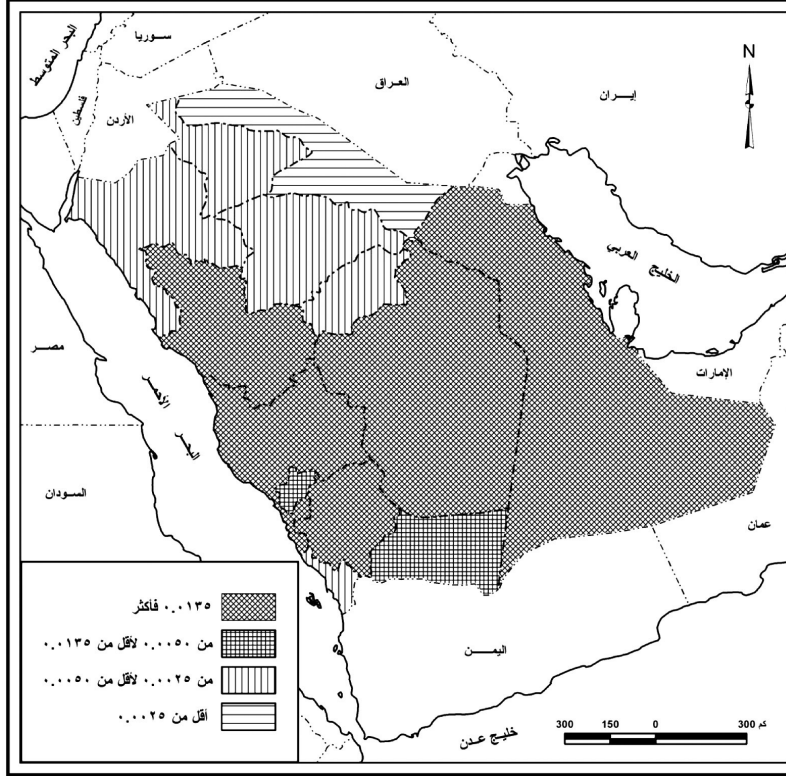
١ - **الفئة الأولى:** وتبلغ قيمة المؤشر فيها (٠,٠١٣٧) فأكثر، وضمت هذه الفئة مناطق مكة المكرمة والمنطقة الشرقية والمدينة المنورة والرياض وعسير؛ وهذا لأن هذه المناطق تمثل تركيز خدمات النقل العام بها؛ فهي تمثل نطاقاً يتوسط المملكة يمتد على شكل نطاق محوري من الشرق إلى الغرب.

٢ - **الفئة الثانية:** وتراوح قيمة المؤشر فيها بين (٠,٠١٣٥ إلى ٠,٠٠٥)، وتضم كلاً من الباحة ونجران، يرجع هذا إلى العقدية البؤرية في شبكة النقل؛ حيث تمثلان محاور اتصال بين مناطق المملكة.

٣ - **الفئة الثالثة:** تراوح قيمة المؤشر فيها بين (٠,٠٠٤٩ إلى ٠,٠٠٢٥)، وتضم هذه الفئة خمس مناطق هي على التوالي: (القصيم، حائل، الجوف، تبوك، جازان)، وهذه المناطق تتسم بالتطرف النسبي في الشبكة النقلية؛ مما يحد بشكل كبير من كفاءة الاتصال بينها وبين باقي الشبكة.

٤ - **الفئة الرابعة:** قيمة المؤشر فيها أقل من (٠,٠٠١٢)، وتضم منطقة واحدة، وهي الحدود الشمالية التي تحتل المرتبة الأخيرة في عقد الشبكات لطول الطرق الموصلة إليها.

وبناء على ما تقدم تم رسم الخريطة - الشكل (٦) - التي توضح درجة الاتصالية في المناطق السياحية بالمملكة العربية السعودية.



شكل (٦) - مؤشر الاتصالية الاقتصادية لمناطق المملكة العربية السعودية

مؤشر الاتصالية المحتملة:

بهدف تطوير المؤشر السابق بإدخال النظرة المستقبلية والتخطيطية، فقد قام الباحث بإدخال متغير جديد بالإضافة إلى المتغيرين السابقين، وهو عدد المناطق السياحية، (وهي المناطق الموجودة بخريطة التنمية السياحية المقترحة من قبل الهيئة العامة للسياحة والآثار بكل منطقة إدارية). وهذا المقياس للاتصالية يعرف "بمؤشر الاتصالية الجغرافية المحتمل"؛ حيث إن الاتصالية

هي مجموع المسافات بين المواقع (عدد الرحلات) مقسوماً على حجم النشاط السياحي في المنطقة (عدد الوحدات السياحية / عدد المواقع)، والمكان الأكثر سهولة في الاتصال هو الذي تنخفض قيمته، ويمكن حسابه بالصيغة التالية:

$$A(G) = \sum_i \frac{(\sum_j^n d_{ij})}{n}$$

حيث إن:

$A(G)$ = مؤشر الاتصال المحتملة.

d_{ij} = مجموع أقصر المسافات بين المنشأ والمقصد (عدد الرحلات).

n = عدد المناطق (ما يعادل حجم النشاط السياحي بالمناطق {عدد الوحدات السياحية / عدد المواقع}).

ومن خلال دراسة الجدول (٦) والشكل (٧) يمكن تقسيم مؤشر الاتصال الاحتمالية ودوره في التنمية السياحية إلى الفئات التالية:

١ - الفئة الأولى: وتشمل المناطق التي يكون فيها مؤشر الاتصال أقل من (١٠٠)، ويسهل الوصول إليها، وكذلك يكثر عدد الرحلات إليها، وتضم مكة المكرمة، المنطقة الشرقية، المدينة المنورة، الرياض، عسير)، وهذه المناطق تحتوي بالكامل على المناطق السياحية الحالية، التي تمثل أكثر المناطق السياحية جذباً، فالمناطق التي ترتفع فيها مستويات إمكانية الوصول إلى مواقع المواد (المدخلات) والأسواق تميل إلى أن تكون أكثر إنتاجية وتنافسية من الطرفية والمناطق النائية.

٢ - الفئة الثانية: وتشمل المناطق التي يراوح فيها مؤشر الاتصال بين (١٠٠ إلى ٢٠٠)، وتضم منطقتين، هما نجران والباحة، وهما من المناطق السياحية الناشئة التي لديها الكثير من الإمكانيات التي تحتاج إلى تطوير أو الاستفادة من موقعها كالوقوع على محاور الطرق الرئيسية، مثل موقع الباحة على الطريق الممتد بين مكة المكرمة إلى عسير، فأصبحت بذلك بمنزلة البوابة إلى الإقليم الجنوبي الغربي من المملكة العربية السعودية.

جدول (٦)

مؤشر الاتصالية المحتملة لمناطق المملكة العربية السعودية عام ٢٠٠٩م

المنطقة	مجموع رحلات النقل الجماعي	الوحدات السكنية السياحية	المناطق السياحية	المؤشر	الرتبة
مكة المكرمة	٦٠٢٢٥	٢١٣٦	٦	٢٨	١
المنطقة الشرقية	٢١٩٠٠	٦٤٨	١٠	٣٤	٢
المدينة المنورة	٣١٠٢٥	٨١٩	٥	٣٨	٣
الرياض	٥٩١٣٠	١٠١٦	١	٥٨	٤
عسير	٣١٣٩٠	٤٣٠	٩	٧٣	٥
نجران	١٣١٤٠	٧٥	٢	١٧٥	٦
الباحة	١٢٤١٠	٦٢	١	٢٠٠	٧
القصيم	٢٣٧٢٥	١٠٤	١	٢٢٨	٨
حائل	١٦٧٩٠	٦٨	١	٢٤٧	٩
الجوف	١٢٤١٠	٣٢	٢	٣٨٨	١٠
تبوك	٢٠٤٤٠	٥٢	١٠	٣٩٣	١١
جازان	١٦٠٦٠	٤٠	٤	٤٠٢	١٢
المنطقة الشمالية	١٠٥٨٥	١٣	١	٨١٤	١٣
الإجمالي	٣٢٩٢٣٠	٥٤٩٥	٥٣	-	-

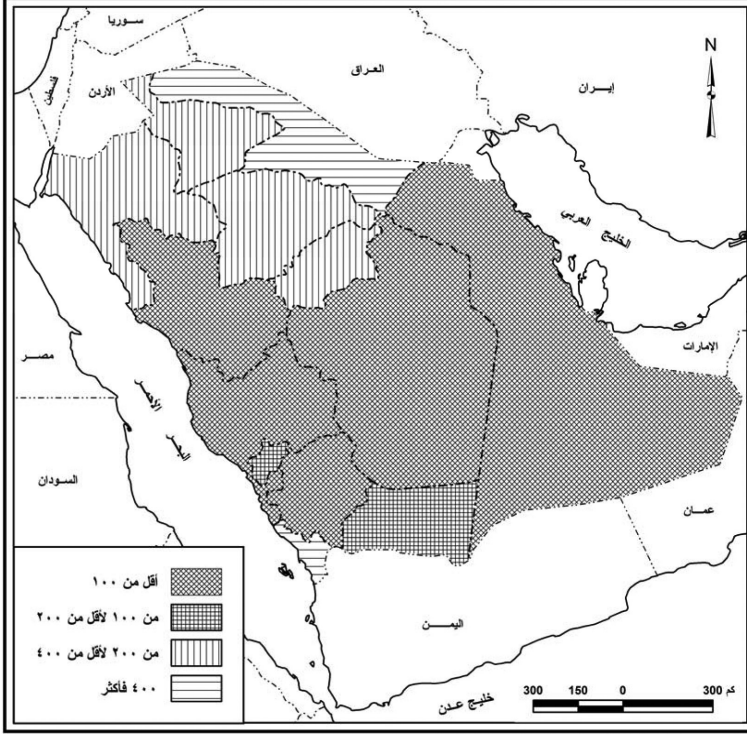
المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على:

- بيانات غير منشورة، (٢٠١٠م)، شركة النقل الجماعي (سابتكو).
 - مسح الموارد السياحية، (٢٠٠٨م)، مركز ماس، الهيئة العامة للسياحة والآثار.
- (< http://www.mas.gov.sa >)

٣ - الفئة الثالثة: وهي المناطق التي يراوح مؤشرها بين (٢٠١ إلى ٤٠٠)، وعددها أربع مناطق، هي (القصيم، حائل، الجوف، تبوك)، وتضم هذه المناطق ما يقرب من ٤٤٪ من إجمالي المناطق السياحية الجديدة المقترح تنميتها، فمحافظة تبوك لديها نحو ٢٥٪ من المناطق الجديدة السياحية.

٤ - الفئة الرابعة: وتبلغ قيمة مؤشر الاتصالية لهذه الفئة (أكثر من

(٤٠٠)، وتضم (جازان، والمنطقة الشمالية)، وتتسم كل منهما بالبعد المكاني على أطراف المملكة؛ ولذا يؤثر عامل المسافة هنا على الطلب السياحي.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجدول (٦).

شكل (٧) - مؤشر الاتصالية المحتملة لمناطق المملكة العربية السعودية

والمقارنة بين المناطق السياحية في المملكة بحسب درجة الاتصالية باستخدام مجموع الرتب التي تم الحصول عليها لكل مؤشر يبينها الجدول (٧)، وقد أمكن تقسيم المملكة بحسب درجة الاتصالية - الشكل (٨) والشكل (٩)؛ مع ملاحظة أنه كلما قلت القيمة، دل ذلك على درجة اتصالية عالية - إلى الفئات التالية:

جدول (٧)

ترتيب الاتصالية بين مناطق المملكة بحسب المتغيرات المستخدمة

الرتبة	المنطقة	الرتبة بحسب عدد الوصلات	الرتبة بحسب أطوال الوصلات	الرتبة بحسب مؤشر الاتصالية الاقتصادية	الرتبة بحسب مؤشر الاتصالية المحتملة	مجموع الرتب
١	مكة المكرمة	٥	٢	١	١	٩
٢	المدينة المنورة	٤	١	٣	٣	١١
٣	الرياض	١	٣	٤	٤	١٢
٤	الشرقية	٣	٨	٢	٢	١٥
٥	القصيم	٢	٤	٨	٨	٢٢
٦	الباحة	٧	٦	٧	٧	٢٧
٧	عسير	١٠	٧	٥	٥	٢٧
٨	حائل	٦	٥	٩	٩	٢٩
٩	نجران	١٣	١١	٦	٦	٣٦
١٠	تبوك	٨	٩	١١	١١	٣٩
١١	الجوف	١١	١٣	١٠	١٠	٤٤
١٢	جازان	١٢	١٠	١٢	١٢	٤٦
١٣	الشمالية	٩	١٢	١٣	١٣	٤٧

المصدر: من عمل الباحث.

١ - الفئة الأولى - درجة اتصالية مرتفعة جداً (أقل من ١٠ - ١٩):

تمثل هذه الفئة أعلى درجات الاتصالية، وتمثل نطاق وسط المملكة، وهو يمتد على محور عرضي متصل على النحو الآتي: (مكة المكرمة، المدينة المنورة، الرياض، الشرقية)، وهذه المناطق تمثل المناطق السياحية الحالية (القائمة) ضمن تعريف الهيئة العامة للسياحة والآثار.

٢ - الفئة الثانية - درجة اتصالية مرتفعة (من ٢٠ - ٢٩):

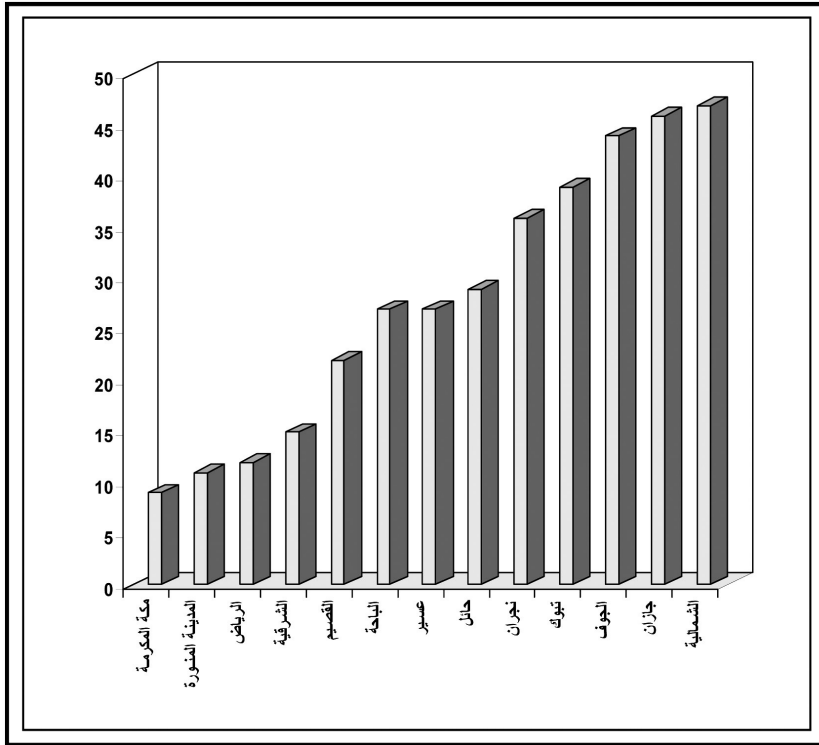
تمثلها مناطق (القصيم، الباحة، عسير، وحائل)، ويلاحظ التشابه في قيم الباحة وعسير باعتبارهما إقليمياً واحداً يمثل نمط السياحة الصيفية في المملكة.

٣- الفئة الثالثة - درجة اتصالية متوسطة (من ٣٠ - ٣٩):

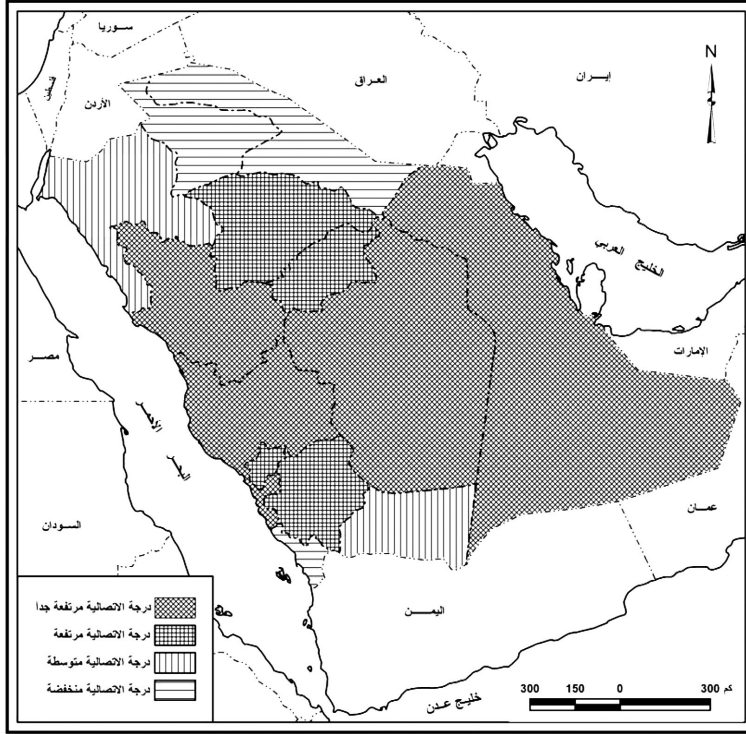
وضمت هذه الفئة منطقتين (نجران، وتبوك)، وأهم ما يميزهما احتواء كل منهما على العديد من المناطق السياحية الجديدة وفق تصنيف الهيئة العامة للسياحة والآثار.

٤- الفئة الرابعة - درجة اتصالية منخفضة (٤٠ فأكثر):

وهذه المناطق هي الأقل في الاتصالية بباقي مناطق المملكة؛ وذلك لتطرف الموقع فيها من الشبكة النقلية.



شكل (٨) - مؤشر الاتصالية بحسب المتغيرات المستخدمة بمناطق المملكة العربية السعودية



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات الجدول (٧).

شكل (٩) - مؤشر درجة الاتصالية بحسب المتغيرات المستخدمة لمناطق المملكة العربية السعودية

النظرة المستقبلية:

وفي محاولة لاستقراء المستقبل، وتصوراً للتنمية السياحية مستقبلاً، قام الباحث بافتراض زيادة عدد رحلات النقل العام الجماعي بمقدار ١٠٪ إلى المناطق السياحية الناشئة، وبمقدار ٥٪ إلى المناطق السياحية الجديدة، مع ثبات عدد الرحلات إلى المناطق السياحية الحالية، كما هو مبين في الجدول (٨). وبعبارة أخرى تم افتراض زيادة خدمات النقل العام إلى مناطق المملكة بنسب متفاوتة؛ إذ تم افتراض زيادة قدرها ٥٪ في عدد رحلات النقل الجماعي إلى

المناطق السياحية الجديدة، و ١٠٪ إلى المناطق الناشئة وثبات أو عدم تغير في عدد الرحلات إلى المناطق الحالية على افتراض أنها متشعبة. وقد أعد مؤشر الاتصالية وفقاً لأعداد رحلات النقل الجماعي الافتراضية، وكانت النتيجة كما هو موضح في الجدول (٨).

جدول (٨)

مجموع الرحلات المفترضة إلى مناطق المملكة السياحية (الناشئة والجديدة) ودرجة الاتصالية

الرتبة	المنطقة	الإجمالي المفترض
١	تبوك	١٩٧٥٢
٢	المنطقة الشرقية	١٨١٠٦
٣	عسير	١٦٤٦٠
٤	المدينة المنورة	٩٨٧٦
٥	جازان	٨٢٣٠
٦	مكة المكرمة	٤٩٣٨
٧	نجران	٤٩٣٨
٨	الباحة	٣٢٩٢
٩	الجوف	٣٢٩٢
١٠	القصيم	٣٢٩٢
١١	المنطقة الشمالية	٣٢٩٢

المصدر: من عمل الباحث.

ومن نتائج الجدول السابق (الجدول ٨) يمكن تقسيم مناطق المملكة بحسب عدد الرحلات المفترضة إلى الفئات التالية:

- الفئة الأولى: يراوح عدد الرحلات فيها بين (١٥ ألفاً - ٢٠ ألف رحلة)، وتضم كلاً من تبوك والمنطقة الشرقية اللتين تحتويان على خمسي المناطق السياحية بالمملكة، وتتركز فيهما أكثر من نصف المناطق الجديدة (سياحة البحار والشواطئ)، وكذلك عسير التي تمثل المنطقة السياحية الممثلة لسياحة الاصطياف في المملكة.

- **الفئة الثانية:** يراوح عدد الرحلات المفترضة فيها (٤ آلاف - ١٠ آلاف رحلة)، وهذه المناطق هي على التوالي: (المدينة المنورة، جازان، مكة المكرمة، نجران)، وتعتمد هذه المناطق على السياحة الدينية والسياحة التاريخية.
 - **الفئة الثالثة:** يبلغ عدد الرحلات المفترضة فيها (أقل من ٤ آلاف رحلة)، وهذه المناطق هي (الباحة، الجوف، القصيم، المنطقة الشمالية)، وتتسم هذه المناطق بإمكانيات سياحية متواضعة، لذا تحتاج إلى ابتكار أنماط مساندة من السياحة تجتذب السياح إليها مثل سياحة المهرجانات وسياحة السفاري.
- ويلاحظ من نتائج المؤشر الافتراضي تقدم منطقة تبوك والمنطقة الشرقية وعسير في الرتب. وهذا أمر منطقي؛ إذ إن تلك المناطق - وخاصة تبوك - تمتلك ثماني مناطق سياحية جديدة.

النتائج والتوصيات:

تعد السياحة من أكثر الأنشطة الاقتصادية ازدهاراً في الوقت الحالي، ونظراً لأهميتها في تنمية مختلف القطاعات الإنتاجية والخدماتية وإعادة توزيع التنمية المحلية والإقليمية فقد أولتها المملكة العربية السعودية أهمية كبيرة من خلال إنشاء الهيئة العامة للسياحة والآثار، التي قامت بوضع الخطة القومية لتطوير المناطق السياحية في المملكة بطرح ٥٣ منطقة، تمثل مناطق التنمية السياحية. وفي إطار هذا الاتجاه لسياسات المملكة نحو التنمية السياحية، جاءت هذه الدراسة بمحاولة توضيح علاقة النقل العام في عملية تنمية السياحة الداخلية في تلك المناطق، ومحاولة إبراز دور النقل الجماعي باستخدام الحافلات في تطوير مفهوم النقل السياحي من خلال بناء مؤشرات الاتصالية ودورها في تنمية المناطق السياحية بإعادة رسم السياسات لاستخدام النقل الجماعي في السياحة، وبخاصة سياحة المجموعات.

وبدراسة نتائج مؤشرات الاتصالية - (عدد الوصلات، أطوال الوصلات، مؤشر الاتصالية الاقتصادية، مؤشر الاتصالية المحتملة) - تبين وجود تفاوت بين مناطق المملكة في درجة اتصالياتها كما يظهر في الجدول (٧)؛ حيث تحتل مناطق التنمية السياحية الحالية المراتب المتقدمة في درجة الاتصالية (مكة المكرمة، المدينة المنورة، الرياض، الشرقية)، وتمثل المناطق ذات الاتصالية المرتفعة في (القصيم، عسير، حائل)، أما مناطق الاتصالية ذات الدرجة المتوسطة فتمثلها (نجران، تبوك) اللتان تحتويان على معظم مناطق التنمية السياحية الجديدة، أما مناطق الاتصالية المنخفضة فهي المناطق التي تتسم بالتطرف بالنسبة للموقع الجغرافي مثل (الجوف، جازان، الحدود الشمالية).

ويشير الجدول (٨) إلى محاولة الباحث لوضع تصور لتنمية المناطق السياحية ذات الاتصالية المتوسطة والمنخفضة، وهذا يبدو جلياً من صعود تبوك إلى المرتبة الأولى وعسير إلى المرتبة الثالثة. ولتفعيل خطط التنمية السياحية فإنه يمكن للمسؤولين وصناع القرار المعنيين بالتنمية السياحية كخطة اعتماد هذا البحث كخطة عمل أو خريطة طريق للتطبيق.

وقد خرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات، نوجزها فيما يلي:

التوصية (١): "تبني سياسة سعرية تشجيعية للنقل الجماعي لزيارة المناطق السياحية". وتنبتق أهمية هذه التوصية من أن إنجاح التنمية السياحية يعتمد بدرجة كبيرة على مدى توافر وسائل نقل جيدة وبأسعار معقولة.

ولتحقيق هذه التوصية تقترح الدراسة الآليات التالية:

- تكوين شراكة فاعلة بين شركات السياحة وشركات النقل العام؛ بما يسهم في تكوين الحزمة السياحية المتكاملة Package، من خلال شراكة شركات النقل الجماعي مالياً مع شركات السياحة في إتمام الرحلة السياحية.
- المشاركة في دعم المهرجانات السياحية الداخلية من خلال تسيير

رحلات مباشرة للنقل الجماعي إلى أماكن هذه المهرجانات السياحية بأسعار تشجيعية.

– دعم دور الإرشاد السياحي وتطويره بما يساهم في تنمية السياحة الداخلية.

التوصية (٢): تبني "استراتيجية إعلامية للتوعية السياحية"، وتنطلق أهمية هذه التوصية من أن التوعية الإعلامية بقيمة المناطق السياحية وأهميتها تعتبر عاملاً فاعلاً في تعظيم التنمية السياحية.

ولتحقيق أهداف هذه التوصية تقترح الدراسة مجموعة من الآليات، نوجزها فيما يلي:

– إعداد برامج تلفزيونية متخصصة في إبراز أهم المعالم السياحية بالمملكة وبخاصة المناطق السياحية الجديدة والناشئة.

– إقامة المهرجانات المحلية في المناطق السياحية المختلفة؛ بما يشجع التراث الشعبي ويحفظه من الاندثار.

– إقامة بعض المؤتمرات العلمية المحلية والدولية في المناطق السياحية، وبخاصة في المناطق الجديدة والناشئة؛ لتحقيق المزيد من التوعية السياحية بهذه المناطق.

المراجع

أولاً - المراجع العربية:

- الحسين، سعد ناصر، (٢٠١٠م)، النقل والسياحة وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، الناشر الدولي، الرياض.
- الحسين، سعد ناصر، والحميدي، وليد كساب، (١٤٢٣هـ)، "أثر تطور خدمات النقل في التنمية السياحية الداخلية"، سجل أوراق ندوة تطور الطرق والنقل في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود، وزارة المواصلات.
- الحميدي، وليد محمد كساب، (٢٠٠١م)، التنمية السياحية على ساحل خليج العقبة، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، العدد (١٠٠).
- الديب، محمد محمود، (٢٠٠١م)، الجغرافيا الاقتصادية: مغزاها وأهدافها، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، القاهرة، العدد (٣٨).
- العوهلي، عبدالعزيز بن عبدالرحمن ومحمد العيد عثمان، (١٤١٩هـ)، دور النقل البري في تنمية السياحة الداخلية، ورقة عمل قدمت في الندوة الثالثة للسياحة الوطنية، مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية، الدمام.
- الكليبي، فهد بن محمد، (٢٠٠٦م)، "تحديد مستويات الراحة المناخية البشرية الشهرية في مناطق المملكة العربية السعودية"، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (١٢٠).
- المطير، ناصر بن عامر، (٢٠٠٤م)، خصائص وآراء الركاب المسافرين من مدينة الرياض على حافلات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية، سلسلة رسائل جغرافية، تصدر عن قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (٢٩١).

- الهاجري، فريال، (١٩٩٩م)، التوزيع الجغرافي لخدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية خلال القرن العشرين، سلسلة رسائل جغرافية، تصدر عن قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (٩٥).
- الهيئة العامة للسياحة والآثار، (١٤٢٧هـ)، استراتيجية تنمية السياحة في منطقة المدينة المنورة، الرياض.
- باهمام، عمر بن سالم، (٢٠٠٥م)، اعتبارات تخطيطية للسياحة البيئية في المملكة العربية السعودية، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مجلس النشر العلمي، الكويت، العدد (١١٧).
- بظاظو، إبراهيم خليل، (٢٠٠٩م)، التخطيط والتسويق السياحي باستخدام GIS، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان.
- خير، صفوح، (٢٠٠٤م)، البحث الجغرافي: مناهجه وأساليبه، دار المريخ للنشر، الرياض.
- عبدالحكيم، محمد صبحي، حمدي أحمد الديب، (٢٠٠١م)، جغرافية السياحة، الطبعة الثانية، القاهرة، مكتبة الإنجلو المصرية.
- عبده، سعيد، (٢٠٠٧م)، جغرافية النقل الحضري: مفومها، ميدانها، ومناهجها، سلسلة رسائل جغرافية، تصدر عن قسم الجغرافيا والجمعية الجغرافية الكويتية، العدد (٣٢١).
- مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، (٢٠٠٧م)، السياحة في مصر- هل أصبحت بالفعل قاطرة التنمية؟، مجلس رئاسة الوزراء، العدد (١٢)، القاهرة.
- مركز ماس، (٢٠١٠م)، تقرير إحصائي عن الحركة السياحية المتوقعة خلال صيف ١٤٣١هـ، الهيئة العامة للسياحة والآثار، الرياض.
- مركز ماس، (٢٠١٠م)، عرض أهم مؤشرات الحركة السياحية لعام ٢٠٠٩م، الهيئة العامة للسياحة والآثار، الرياض.
- مصيلحي، فتحي محمد، (١٩٨٤م)، الجغرافيا البشرية المعاصرة، دار الإصلاح، الدمام.

- مصیلحي، فتحي محمد، (١٩٨٥م)، مدن المملكة العربية السعودية: دراسة في إمكانيات الموقع، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، مجلس النشر العلمي، الكويت، العدد (٤١).

ثانياً - المراجع الأجنبية:

- Albalate,D. Germa' Bel. (2009), Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints, Tourism Management, xxx.
- Cooley, c. (1954), Theory of Transportation, Baltimore, Amer, Econ, Assoc.
- Gutiérrez and el. (2010), Using accessibility indicators and GIS to assess spatial spillovers of transport infrastructure investment, Journal of Transport Geography 18.
- Knowles R., and Wareing J.,Ba,Msc. (1976), Economic and Social Geography, Made Simple, London.
- Linneker, B., Spence, N.A. (1992), Accessibility measures compared in an analysis of the impact of the M25 London orbital motorway on Britain. Environment and Planning A 24, 1137-1154.
- Litman,T. (2010), Evaluating Accessibility for Transportation Planning, Victoria Transport Policy Institute, March.
- Ministry of Communications. (1987), Feasibility study to Determine the need for high capacity transit services final report of Jeddah Study Area, Partners Consulting Engineers.
- Morris, J.M., Dumble, P.L., Wigan, M.R. (1978). Accessibility indicators for transport planning. Transportation Research A 13, 91-109.
- Ramadan.H. (2003), Tourism Attraction of Landforms in Jordan, Bul. Soc. Geog. Egypte, Vol. 76,p 151.
- Wegener, M., Bkemann, D. (1998), The SASI Model: Model Structure. Institut für Raumplanung, University Dortmund.

المواقع على شبكة المعلومات الدولية:

- 1 - <http://www.mas.gov.sa>
- 2 - http://www.saptco.com.sa/ar/company_profile.htm