

Domestic Air Traffic for Passengers on Saudi Arabian Airlines: Case Study of King Abdulaziz Airport in Jeddah

Manal Saleh Alansari

Faculty of Arts and Humanities || King Abdulaziz University || KSA

Abstract: The study addresses the domestic passenger air traffic at King Abdulaziz Airport in Jeddah, which is one of the most important airports in Saudi Arabia and a portal to the Two Holy Mosques, serving the population of the region's governorates through the Saudi Arabian Airlines Company; one of the oldest airlines in the Arab world.

The study aims to analyze the volume of internal passenger air traffic in the area of study; determining the directions of this movement by identifying the most momentum routes because it's a vital aspect to airport and airline management, as the traffic volume is considered to be one of the most important criteria that define airlines significance and their trends at the level of urban centers in different regions.

To achieve the study's objectives, a descriptive and analytical approach was used to describe the studied phenomenon and its affecting factors. A quantitative approach was also used to tabulate and classify the study data. Figures, graphs, and cartographic style were used to present results and conclusions.

The study concluded with presenting the most important results that have been reached- a variation in the volume of movement of arrivals and departures according to months and seasonality affecting the study area.

There is also a variation in the number of internal passengers between different routes due to the difference in the functions of airport cities and their inhabitants' number as well as the natural conditions and economic activities that characterize some cities, and the impact of other ways of transport on the volume of air transport and airports' competition in the same region, especially airports that are located in cities with a large population.

As for the most moving routes in the study area, passenger traffic was concentrated in five air routes with a rate of (77.57%) of the total passenger traffic volume on all routes.

Keywords: Air transport, Air traffic, King Abdulaziz airport, Saudi Airlines passengers.

الحركة الجوية الداخلية لركاب الخطوط الجوية العربية السعودية: دراسة حالة مطار الملك عبد العزيز بجدة

منال صالح الأنصاري

كلية الآداب والعلوم الإنسانية || جامعة الملك عبد العزيز || المملكة العربية السعودية

المستخلص: تتناول الدراسة الحركة الجوية الداخلية للركاب في مطار الملك عبد العزيز بجدة، الذي يعد من أهم مطارات المملكة العربية السعودية؛ فهو البوابة الجوية للحرمين الشريفين، ويخدم سكان محافظات المنطقة، وذلك من خلال شركة الخطوط الجوية العربية السعودية، التي تُعد من أقدم شركات الطيران في الوطن العربي. تهدف الدراسة إلى تحليل حجم الحركة الجوية الداخلية للركاب في منطقة الدراسة، وتحديد اتجاهات هذه الحركة، من خلال تحديد المسارات الأكثر حركة، لما في ذلك من أهمية كبرى لإدارة المطارات وشركات الطيران؛ فحجم الحركة من أهم المعايير التي تحدد أهمية الخطوط الجوية واتجاهاتها على مستوى المراكز العمرانية في الأقاليم

المختلفة. ولتحقيق أهداف الدراسة أُعتمدَ على المنهج الوصفي التحليلي لوصف الظاهرة المدروسة والعوامل المؤثرة فيها، كما أُعتمدَ على المنهج الكمي لجدولة بيانات الدراسة وتصنيفها. فيما أُستعين بالأشكال والرسوم البيانية والأسلوب الخرائطي لعرض النتائج والاستنتاجات. حُتمت الدراسة بعرض أهم النتائج التي تُوصل إليها، وهي أن هناك تبايناً في حجم حركة القادمين والمغادرين حسب الشهر، وذلك لعدة أسباب منها الإجازات الرسمية في المملكة ودور مناخ المنطقة الذي يؤثر سلباً وإيجاباً حسب أشهر السنة، فضلاً عن تأثير شهر رمضان المبارك الذي يعد من أهم المتغيرات الموسمية التي تُؤثر على منطقة الدراسة. كما أن هناك تبايناً في أعداد الركاب الداخليين بين مختلف المسارات، ويعزى سبب ذلك إلى اختلاف وظائف مدن المطارات وعدد سكانها، فضلاً عن الظروف الطبيعية والأنشطة الاقتصادية التي تميزت بها بعض المدن، فضلاً عن تأثير وسائل النقل الأخرى على حجم حركة النقل الجوي، وتنافس المطارات في المنطقة الواحدة، ولا سيما تلك المطارات التي تقع في مدن ذات ثقل سكاني كبير. وفيما يخص المسارات الأكثر حركة في منطقة الدراسة، فقد تركزت حركة الركاب في خمسة مسارات جوية، وبنسبة (77.57%) من إجمالي حجم حركة الركاب على جميع المسارات.

الكلمات المفتاحية: النقل الجوي، الحركة الجوية، مطار الملك عبد العزيز، ركاب الخطوط السعودية.

المقدمة.

تُعد جغرافية النقل من أهم فروع الجغرافيا البشرية المساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، إذ إنَّ الحركة المستمرة للإنسان كانت شاهدةً على دور النقل وأهميته. وإنَّ اقتصر قديماً على نقل الأشياء باليد، وحمل الأمتعة، وركوب الدواب، فأثَّه واكب مراحل تطور الإنسان المختلفة؛ فقد تطورت وسائل النقل وتنوعت، إلى أن وصلت إلى ما نراه اليوم، من وسائل أخذت حيزاً من الجو البر والبحر. فأصبح قطاع النقل اليوم مقياساً لمدى تطور البلدان وتحضرها، فضلاً عن دوره الكبير في رفع الناتج الاقتصادي الوطني (أيوب، 2002).

في المملكة العربية السعودية أُوِّلى ولاة الأمر، في العقود الماضية، قطاع النقل، أهميته ومكانته، ولا سيما النقل الجوي، أخذين بالاعتبار مساحة المملكة الشاسعة، وتنوع تضاريسها، وتعدد مدنها، والنشاطات القائمة فيها. فقد برز النقل الجوي في المملكة بعدما تلقى جلاله الملك عبد العزيز - رحمة الله - طائرة من طراز داكوتا من الرئيس الأمريكي الراحل فرانكلين روزفلت عام 1945م، التي بدأ تشغيلها لنقل الركاب بين الرياض وجدة والظهران. يكتسب مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة أهمية خاصة بين مطارات السعودية على الصعيد المحلي والدولي؛ إذ يعتبر بوابة الحرمين الشريفين، فعن طريقه يصل الحجاج والمعتمرون إلى المسجد الحرام في مكة المكرمة، كما يتميز بأنَّه يضم رابع أكبر صالة للركاب في العالم، وهي صالة الحجاج. وفضلاً عن كونه يحتل المرتبة الأولى في المطارات الأكثر حركة في عامي 2017م و2018م، يعد المركز الرئيسي للخطوط الجوية العربية السعودية، التي تعد من أكبر الشركات في الوطن العربي والشرق الأوسط، التي تسهم في نمو عملية الاقتصاد الوطني، وتقدم أفضل الخدمات للركاب؛ إذ سجلت رقمًا قياسيًا، بنقل (34) مليون راكب في 2018م، بفارق كبير عن أقرب منافسيها (الهيئة العامة للطيران المدني، 2018).

مُشكلةُ الدّراسة:

1. ما حجم الحركة الجوية الداخلية في منطقة الدراسة؟
2. ما المسارات الداخلية الأكثر حركة في منطقة الدراسة؟

أهداف الدّراسة:

1. تقدير حجم الحركة الجوية في منطقة الدراسة.
2. تحديد المسارات الجوية الداخلية الأكثر حركة في منطقة الدراسة.

مُبررات الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في الدور الذي يقوم به مطار الملك عبد العزيز في الحركة الجوية الداخلية، باعتباره من أهم مطارات المملكة العربية السعودية، ووقوعه في مدينة جدة التي تعد العاصمة الثانية بثقلها السكاني والاقتصادي والسياحي، يتطلب مضاعفة دوره في تقديم الخدمات لركاب الخطوط الجوية العربية السعودية، وذلك من خلال تكوين شبكة نقل داخلية بينه وبين مطارات المدن الأخرى.

ولهذه الأسباب اختارت الباحثة هذا الموضوع:

1. تفتقر جغرافية النقل عامةً، والنقل الجوي خاصةً، إلى دراسات متقدمة في معرفة حجم الحركة الجوية الداخلية بين مطارات المملكة العربية السعودية.
2. تشهد حركة النقل الجوي الداخلي نموًا متزايدًا ومستمرًا، وبناءً على إحصائية الحركة الجوية في أجواء المملكة الداخلية لعام 2018م، قد بلغ عدد الرحلات الجوية الداخلية 424 ألفَ رحلةٍ، كان نصيب مطار الملك عبد العزيز منها (123) ألفَ رحلةٍ، نقلت أكثر من (15) مليون راكب، الأمر الذي جعله يحتل المرتبة الأولى في المطارات السعودية الأكثر حركة للعام نفسه.
3. تأتي هذه الدراسة بوصفها نموذجًا لمعرفة حجم الحركة الجوية الداخلية في مطار الملك عبد العزيز بوصفها منطقةً لتطبيق الدراسة.

أهمية الدراسة:

تتبع أهمية البحث من أهمية النقل الجوي، إذ يعد من أهم وسائل النقل على مستوى الدولة، وفي العالم أجمع؛ فيبرز دور النقل الجوي في قدرته على اختصار الكثير من الوقت والجهد، إذ يعد أحدث وسائل النقل وأسرعها وأكثرها استخدامًا لأساليب التكنولوجيا المتطورة، وذلك لتغلبه على الكثير من العقبات الطبيعية كالصحاري الشاسعة، والجبال الشاهقة، والغابات الكثيفة، والمسطحات المائية الواسعة (عبد، 1994).

حاز قطاع النقل الجوي في المملكة على الاهتمام والتطوير، ما جعله ينمو بشكل سريع، نتيجة المنافسة العالمية وتطوير الخدمات، فقد أسهمت شركة الخطوط الجوية العربية السعودية في تنشيط السياحة الداخلية، وذلك من خلال تيسير رحلاتها إلى مختلف مدن المملكة، والتعريف بمقوماتها الأثرية والتاريخية، فضلًا عن مشاركتها المستمرة في المناسبات المحلية والدولية، مؤكدة بذلك دورها الفعال في خدمة المجتمع.

تحاول الدراسة الإسهام في تشخيص واقع الحركة الجوية الداخلية في مطار الملك عبد العزيز، الذي يعد من أهم مطارات المملكة العربية السعودية، فهو بوابة الحرمين الشريفين، ويخدم محافظات المنطقة، وذلك من خلال شركة الخطوط الجوية العربية السعودية، التي تعد إحدى أقدم المؤسسات الطيران في العالم العربي، من حيث الخدمات التي تؤديها، وعدد الطائرات، وإدارة الخدمات الأرضية، وعدد الركاب الذين تنقلهم.

منهجية الدراسة.

أ- منهجية التحليل:

أُعتد على المنهج الوصفي التحليلي لوصف ظاهرة الدراسة، والتعرف على خصائصها، وإيجاد العلاقة بين عناصرها، ومن ثمَّ تحليل العوامل المؤثرة فيها. كما أُستُخدم المنهج الكمي، وذلك من خلال جمع بيانات الظاهرة المدروسة، ثم تصنيفها وجدولتها للوصول إلى نتائج موضوعية دقيقة. أُستعين بالوسائل العلمية الحديثة كنظم

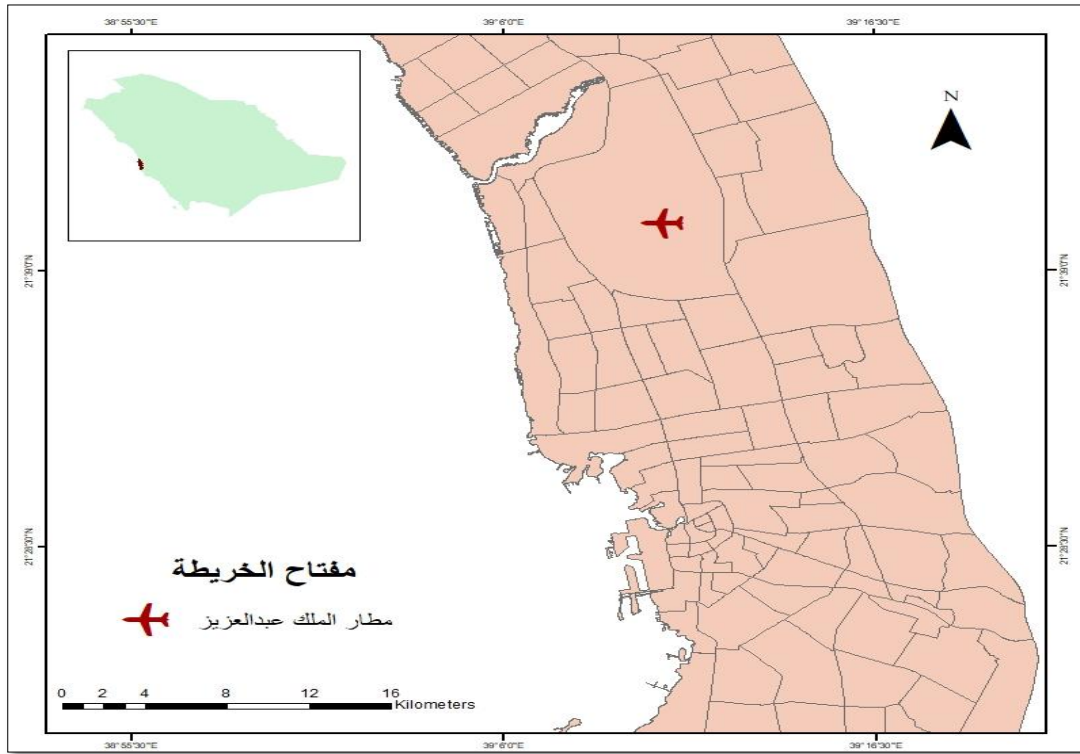
المعلومات الجغرافية GIS لإنتاج خريطة لتمثيل حجم الحركة الجوية الداخلية في منطقة الدراسة، كما أُستعين بالأشكال والرسوم البيانية لتوضيح النتائج والاستنتاجات التي تُوصل إليها.

ب- مصادر البيانات:

بيانات غير منشورة صادرة من إدارة مطار الملك عبد العزيز بجدة.

ج- حدود الدراسة:

تضم الحدود المكانية للدراسة مطار الملك عبد العزيز الواقع في مدينة جدة غرب المملكة العربية السعودية، على دائرة عرض (21° شمالاً) وطول خط (39° شرقاً) شكل (1) (سيف، 2000). تعد جدة عروس البحر الأحمر، وأكبر المدن المطلة عليه، وتعتبر من أهم مدن المملكة العربية السعودية والبوابة التجارية لها ما أكسبها أهمية كبيرة بالنسبة للحركة الجوية، من خلال مطار الملك عبد العزيز، حتى أصبح الأكثر تميزاً في المملكة العربية السعودية، من ناحية النشاط الاقتصادي والصناعي والسياحي، وتضم الحدود الزمنية البيانات المتعلقة بالدراسة عام 2018م.



شكل (1) منطقة الدراسة

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على خريطة أمانة جدة.

الدراسات السابقة.

تناولت العديد من الدراسات الجغرافية وغير الجغرافية النقل الجوي الداخلي، بشكل مباشر أو غير مباشر، وسنركز على أن تكون مقاربتنا لقطاع الحركة الجوية الداخلية مقارنة جغرافية، ومن أهم الدراسات التي تحصلت عليها الباحثة، ما يلي:

- دراسة (Abdo, 1970)، تناول فيها الباحث تحليل نمط الحركة الجوية المحلية للركاب في المملكة العربية السعودية، التي كانت تحتكرها الخطوط السعودية آنذاك، استخدم فيها الباحث المنهج الإحصائي بتطبيق معامل الارتباط، ونموذج الانحدار، وبقايا الانحدار، بالإضافة إلى تحليل العوامل المؤثرة (حجم المدينة - ظل دين 1965-1966م، توصل الباحث إلى أن الزيادة في حركة الركاب الجوية في المملكة ترتبط بالنمو الاجتماعي والاقتصادي العام، وأن نمط الحركة الجوية يتأثر بشكل رئيسي بحجم المدينة، وظل المرور، وتوافر خدمات النقل الأخرى، كما أن التذبذب الموسمي يتأثر إلى حدٍ كبير بموسم الحج.
- دراسة الغامدي، (2000)، تناولت الدراسة ميناء الظهران الجوي، الذي يعد من المنافذ المهمة في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية، هدفت الدراسة إلى تتبع النمو التاريخي للميناء، ومن ثمّ دراسة العوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة فيه، كما قدمت الدراسة تحليلاً كمياً للشبكة الدولية والمحلية لميناء الظهران الجوي، وتحليل الحركة، على طرق الشبكة الجوية، كما احتوت الدراسة على فصل لدراسة الإقليم الجغرافي للميناء، توصلت الدراسة إلى عدة نتائج، من أهمها أن هناك ارتباطاً قوياً بين أعداد السكان، وحركة النقل الجوي بين المناطق الإدارية في المملكة؛ إذ ظهر أن إجمالي عدد السكان في الموانئ الجوية، تمثل نسبة (45.11%) من عدد السكان، حسب تعداد عام 1992م، وعلى هذا فإن التركيب البنيوي للشبكة يغطي نحو نصف سكان المملكة.
- دراسة مكي، (2004)، تناول فيها جغرافية النقل الجوي في المملكة العربية السعودية، وذلك بإعطاء فكرة تطور النقل الجوي في المملكة وأهميته، وتحليل حجم حركة النقل الجوي للركاب والبضائع والبريد بين مختلف المدن التي تغطيها شبكة النقل الجوي محلياً وإقليمياً ودولياً، اعتمد الباحث على المنهج التاريخي في تتبعه مسيرة تطور النقل الجوي، لتحديد أبرز خصائص هذا النمط النقلي بين الحاضر والماضي، بالإضافة إلى الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي لعناصر جغرافية النقل الجوي وإجمالي حجم الحركة محلياً وعالمياً.

الحركة الجوية الداخلية لركاب الخطوط الجوية السعودية في مطار الملك عبد العزيز بجدة عام 2018م
يعد تقدير حجم الحركة الجوية للركاب في مطار معين جانباً ذا أهمية كبيرة لإدارة المطار وشركات الطيران، فحجم الحركة من أهم المعايير التي تحدد أهمية الخطوط الجوية واتجاهاتها على مستوى المراكز العمرانية للأقاليم المختلفة. يجب أن تكون لدى إدارة المطارات تنبؤات جيدة، فيما يتعلق بتدفق الركاب في المستقبل، حتى تتمكن من اتخاذ القرارات المناسبة بشأن الاستثمارات المستقبلية في البنية التحتية للمطار، وأداء شركات الطيران، وسياسات خدمة العملاء، فضلاً عن استخدام شركات الطيران، تلك التنبؤات لتطوير استراتيجياتها الخاصة بتشغيل الخطوط الجوية الجديدة إلى وجهات معينة، ولتكتيف ترددات رحلاتها للوجهات التي يتم تشغيلها، ولإقرار سياسة الأسعار الخاصة بها، ولا يتم ذلك إلا بتتبع حجم الحركة الجوية في المطارات وتقديرها (Opreana and Others, 2019).

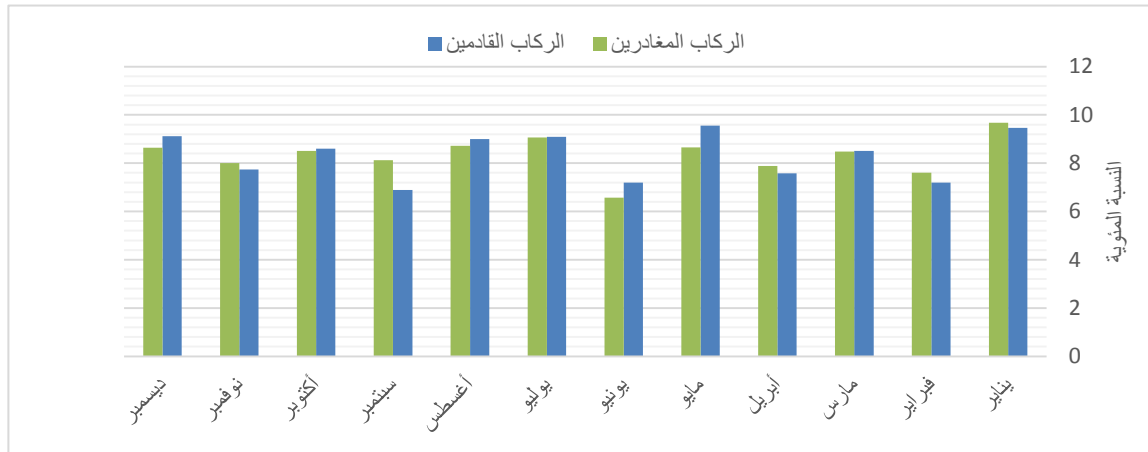
يتمتع مطار الملك عبد العزيز بحركة جوية كثيفة داخلية وخارجية على حدٍ سواء، كما تتباين فيه أعداد المسافرين من سنة لأخرى، ومن شهر لآخر، تبعاً للظروف الاقتصادية والسكانية (الخفاف، 2000)، إذ تنعم المملكة بالاستقرار الأمني الذي ينعكس إيجاباً على الوضع الاقتصادي فيها، ولا سيما بعد ارتفاعات عائدات النفط، وارتفاع مستوى المعيشة، فضلاً عن التحسينات التي تقوم بها الهيئة العامة للطيران المدني لتطوير المطارات، وتنشيط الحركة الجوية في سماء المملكة. كما أن لشركة الخطوط السعودية دوراً بارزاً في زيادة حجم الحركة الجوية بزيادة عدد طائرات أسطولها الجوي، وتشغيل رحلات منتظمة من وإلى جميع مطارات المملكة العربية السعودية. أدت هذه الأسباب إلى زيادة حركة السفر والسياحة في منطقة الدراسة، وأسهمت في رفع عدد المسافرين محلياً. فيمكن من

الجدول (1) والشكل (2) استنتاج حجم الحركة الجوية الداخلية لشركة الخطوط السعودية في مطار الملك عبد العزيز لعام 2018م، حسب الأشهر؛ إذ نجد أن إجمالي عدد الركاب الداخلين بلغ (8.416.936) مليون راكب، شكل عدد القادمين (4.301.521) مليون راكب، بنسبة (51.10%)، بينما شكل عدد المغادرين (4.115.415) مليون راكب، بنسبة (48.89%)، وسيتم تناول كلٍ منهما بالتفصيل.

جدول رقم (1) أعداد الركاب القادمين والمغادرين حسب الأشهر في منطقة الدراسة

الأشهر	القادمين	%	المغادرين	%
يناير	407286	9.46	398723	9.68
فبراير	309568	7.19	313483	7.61
مارس	366380	8.51	349064	8.48
أبريل	326455	7.58	324683	7.88
مايو	411540	9.56	356326	8.65
يونيو	309693	7.19	270793	6.57
يوليو	391293	9.09	373602	9.07
أغسطس	387235	9	358995	8.72
سبتمبر	296452	6.89	334318	8.12
أكتوبر	369990	8.60	350328	8.51
نوفمبر	332995	7.74	329496	8
ديسمبر	392634	9.12	355604	8.64
الإجمالي	4301521	100	4115415	100

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات غير منشورة صادرة من إدارة مطار الملك عبد العزيز بجدة.



شكل (2) التوزيع النسبي لأعداد الركاب القادمين والمغادرين حسب الأشهر في منطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (1)

أولاً- حجم الحركة الجوية الداخلية حسب الأشهر:
أ- حجم حركة الركاب القادمين:

بالنظر إلى الشكل (2) نجد أن شهر مايو أتى في المرتبة الأولى من حيث حجم حركة الركاب القادمين، بنسبة بلغت (9.56%)، ويعزى ذلك إلى تزامنه مع إجازة نهاية العام الدراسي في المملكة، فضلاً عن تضمينه أسبوعين من شهر رمضان المبارك، الذي تنشط فيها الحركة الجوية باتجاه مكة المكرمة، لأداء فريضة العمرة، وقضاء بعض الوقت

بالقرب من المسجد الحرام؛ إذ يعد مطار الملك عبد العزيز بوابة العبور الجوي إليها. يليه شهر يناير بنسبة بلغت (9.46%)، ويعود ذلك إلى تزامنه مع إجازة، منتصف العام الدراسي، فضلاً عن الأجواء التي تتمتع بها منطقة الدراسة خلال هذا الشهر؛ إذ تنخفض فيه درجات الحرارة، ويصبح مقصداً سياحياً لجميع سكان مناطق المملكة. أتى شهر ديسمبر في المرتبة الثالثة بنسبة بلغت (9.12%)، وذلك لتزامنه مع إجازة منتصف العام الدراسي من السنة الدراسية الجديدة. تساوت نسب الركاب القادمين في شهري يونيو وفبراير بنسبة (7.19%) لكلٍ منهما، بينما احتل شهر ديسمبر المرتبة الأخيرة. بنسبة بلغت (6.89%)، ويعود ذلك إلى تزامنه مع بداية العام الدراسي الجديد. تراوحت نسب الشهور الباقية ما بين (9%) إلى (7.57%)؛ إذ تقارب فيها أعداد الركاب القادمين.

ب- حجم حركة الركاب المغادرين:

يتضح من الشكل (2) أن شهر يناير سجل أعلى نسبة مغادرة؛ إذ بلغت (9.68%)، ويعود ذلك إلى الأسباب المذكورة سابقاً، يليه شهر يوليو بنسبة (9.07%)، وهو يزامن شهور الإجازة الصيفية، التي يستغلها السكان عادةً في السفر والسياحة لأسباب متعددة، قد تكون اجتماعية أو علاجية أو ترفيهية، فضلاً عن كونه من شهور الصيف الذي تبدأ ترتفع فيه درجات الحرارة في منطقة الدراسة. فيما أتى شهر أغسطس في المرتبة الثالثة بنسبة (8.72%)، الذي يتزامن هو أيضاً مع شهور الإجازة الصيفية، فضلاً عن تسجيله أعلى معدل شهري لدرجة الحرارة في منطقة الدراسة، إذ بلغت (34.1°)، كما أنه يضم إجازة عيد الأضحى المبارك. تراوحت نسب الشهور الباقية ما بين (8.65%) إلى (8%) بنسب متقاربة. فيما سجل شهري فبراير وأبريل نسبة (7.61%) و(7.88%) على التوالي. حل شهر يونيو في المرتبة الأخيرة على الرغم من تضمنه عيد الفطر المبارك، فإنه أتى أخيراً من حيث عدد المغادرين، ويعود سبب ذلك تزامنه مع الأسبوعين الأخيرين من شهر رمضان المبارك، الذي يفضل فيها السكان عادةً الاستقرار واستغلال أوقاته الفضيلة، ولا سيما سكان منطقة الدراسة التي تعد من أقرب المناطق إلى مكة المكرمة وجهة المسلمين الأولى.

ثانياً- حجم الحركة الجوية الداخلية حسب المسارات:

تعد دراسة حجم حركة النقل على المسارات والطرق مقياساً ضرورياً لتحديد مدى أهميتها، وإبراز دورها في نقل الأشخاص والسلع، ومن ثمَّ إسهامها في تطوير المراكز العمرانية. من حيث الحجم والوظيفة، وانتعاش المناطق التي تخدمها. كما تظهر الدراسة الأهمية الاقتصادية للمناطق والمدن التي تمر بها الطرق والمسارات في منطقة الدراسة، وتحدد ثقلها السكاني (الزوكة، 2008)، ولغرض معرفة المسارات الأكثر حركة وتأثيراً في منطقة الدراسة، جدول (2) شكل (3)، قُسمت المسارات الجوية حسب عدد الركاب لكل مسار كالآتي:

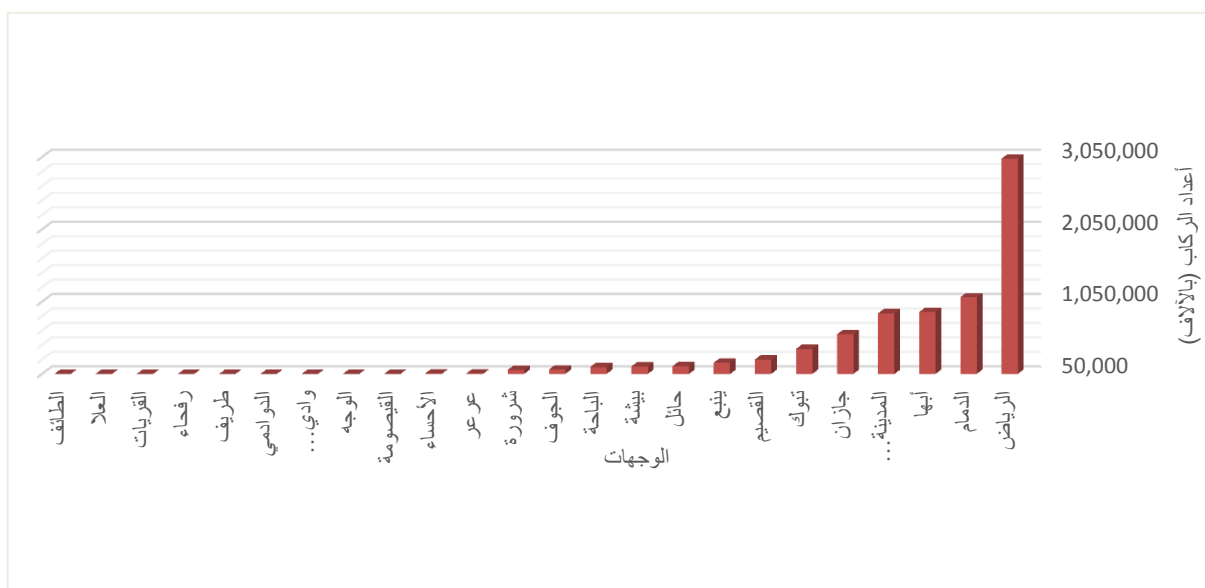
- أ- مسارات تخطت حاجز مليون راكب.
- ب- مسارات تخطت 500 ألف راكب.
- ج- مسارات تخطت 100 ألف راكب.
- د- مسارات تخطت 50 ألف راكب.
- هـ- مسارات لم تتجاوز 50 ألف راكب.

جدول (2) أعداد الركاب القادمين والمغادرين حسب وجهات المسارات في منطقة الدراسة

الوجهات	أعداد الركاب القادمين والمغادرين	%
الرياض	3,026,971	35.95
الدمام	1,110,938	13.19
المدينة المنورة	889,332	10.56
أبها	906,198	10.76

الوجهات	أعداد الركاب القادمين والمغادرين	%
القصيم	248.366	2.95
جازان	598.602	7.11
الباحة	144,154	1.71
الجوف	111,084	1.31
القيصومة	45.554	0.54
بيشة	153.311	1.82
شرورة	105,119	1.24
الطائف	920	0.01
طريف	16.247	0.19
تبوك	394,322	4.68
العلا	10.830	0.12
القرينات	73.330	0.87
وادي الدواسر	35.382	0.42
ينبع	205,996	2.44
الدوادمي	17,701	0.21
الوجه	39.078	0.46
الأحساء	57.369	0.68
حائل	157.492	1.87
عرعر	58.155	0.69
رفحاء	12.458	0.14
المجموع	8.418.909	100

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات غير منشورة صادرة من إدارة مطار الملك عبد العزيز بجدة



شكل (3) أعداد الركاب القادمين والمغادرين حسب الوجهات في منطقة الدراسة

المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على جدول (2)

أ- مسارات تخطت حاجز مليون راكب:

يبين الجدول (3) أن إجمالي عدد الركاب الداخليين للوجهات المذكورة في سنة الدراسة تخطى (8.4) مليون راكب. ونجد أن مسار جدة/الرياض تصدر باقي المسارات في منطقة الدراسة من حيث ضخامة حجم الركاب، فقد بلغ مجموع عدد الركاب (3.026.971) مليون راكب في الاتجاهين، وشكل ما نسبته (35.95%) من إجمالي عدد الركاب الداخليين. ترجع ضخامة حجم الحركة على هذا المسار إلى الأهمية السكانية والاقتصادية والسياسية، فضلاً عن تركيز المراكز الحكومية بين هذه المدينتين، فضلاً عن توفر جميع مقومات السياحة فيهما. ومن ناحية أخرى يخدم هذا المسار منطقة الرياض التي تضم (22) محافظةً، تابعة لها إدارياً، وعلى الرغم من وجود مطارين آخرين -مطاري الدوادمي ووداي الدواسر- فإنَّ النصيب الأكبر كان لمطار الملك خالد بالرياض، بنسبة (98.27%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. كما أسهمت الفعاليات المتنوعة التي أقيمت في المدينتين في تنشيط الحركة على المسار، ما استدعى تكثيف الرحلات بينهم، إلى أن وصلت رحلة في كل ساعة أي (24) رحلةً يومياً⁽¹⁾، في حين أوضحت مطارات الرياض من خلال أحد منشوراتها⁽²⁾ أن جدة هي أكثر الوجهات الداخلية زيارة، كما سجلت معدل زيادة بنسبة (4.93%) في أعداد المسافرين في سنة الدراسة، ويأتي هذا الرقم تأكيداً وتعزيزاً لنمو عدد الركاب على هذا المسار.

أتى مسار جدة/الدمام في المرتبة الثانية، من حيث حجم الحركة، بمجموع بلغ (1.110.938) مليون راكب في الاتجاهين، وبنسبة (13.19%) من إجمالي عدد الركاب الداخليين. يخدم المطار المنطقة الشرقية ومحافظاتها الإحدى عشرة، وعلى الرغم من وجود مطاري القيصومة والإحساء، فإنَّ النصيب الأكبر كان لمطار الدمام بنسبة (91.52%)، من إجمالي عدد ركاب المنطقة. تُعد مدينة الدمام في المنطقة الشرقية ثالث المدن السعودية، من حيث عدد السكان، بعد مدينتي الرياض وجدة. كما أنَّ لوجود شركة أرامكو السعودية المتخصصة في إنتاج النفط والغاز، التي تعد من أكبر شركات النفط في العالم، أهمية اقتصادية، تميزت بها المنطقة الشرقية. يقع مطار الملك فهد الدولي بالدمام بموقع استراتيجي، إذ يربط المملكة بدول الخليج المجاورة، ولا سيما دولة البحرين التي يربطها بالدمام جسر الملك فهد.

ب- مسارات تخطت حاجز 500 ألف راكب:

تصدر مسار جدة/أبها هذه المجموعة بعدد ركاب بلغ (906.198) ألف راكب في الاتجاهين، وبنسبة (10.76%) من إجمالي عدد الركاب الداخليين. تقع مدينة أبها في منطقة عسير التي تتميز بأهمية بالغة على المستوى السياحي في المملكة، ولا سيما مدينة أبها. يخدم مطار أبها سكان المنطقة ومحافظاتها الستة عشر بشكل رئيسي؛ إذ بلغ نسبة عدد الركاب القادمين إليه والمغادرين منه (85.52%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة، ولا ينافس في ذلك سوى مطار بيشة. كان للدور السياحي التأثير البالغ في تنشيط الحركة الجوية على هذا المسار؛ إذ تعد عسير وجهة السعوديين الأولى في فصل الصيف⁽³⁾، لما تتمتع به من مناخ مميز وطبيعة خلابة، فضلاً عن وجود المقومات السياحية الأخرى. تتمتع المنطقة بأهمية تاريخية في العديد من الأماكن، كقرية رجال ألمع التي تستعد لدخول منظمة اليونسكو للتربية والعلم والثقافة المتخصصة بتسجيل الأماكن التاريخية والأثرية حول العالم، وبها جبل السودة الذي يمثل

(1) مقابلة مع أ. فايز الحمادي. مساعد مكتب مدير مطار الملك عبد العزيز، جدة، المملكة العربية السعودية، 12-10-2020م.
(2) مطارات الرياض (2019)، مطار الملك خالد الدولي يتخطى أكثر من 26 مليون مسافر خلال 2018م، متاح على <https://www.riyadhairports.com> /تاريخ الدخول 2-12-2020م.
(3) وزارة السياحة (2019)، عسير وجهة السعوديين والخليجيين في الصيف، متاح على موقع <https://mt.gov.sa> /تاريخ الدخول 2-12-2020م.

أعلى نقطة في أرض المملكة العربية السعودية. أدت هذه الأسباب إلى تدفق الحركة على هذا المسار، من المتوقع أن يشهد زيادة في عدد الركاب السنوات القادمة، نظرًا لما تشهده المنطقة من نمو مطرد في القطاعي السياحي والترفيهي. أتى مسار جدة/المدينة المنورة ثانيًا في هذه المجموعة بعدد ركاب بلغ (889.332) ألف راكب في الاتجاهين، وما نسبته (10.56%) من إجمالي عدد الركاب الداخلين. يخدم مطار الأمير محمد بن عبد العزيز بالمدينة المنورة المنطقة بمحافظاتها الثامنة، وعلى الرغم من وجود مطاري ينبع والعلّا؛ فإن كان النصب الأكبر لمطار المدينة بنسبة (80%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. تنفرد منطقة المدينة المنورة -بعد منطقة مكة المكرمة- بأهمية دينية لكل المسلمين حول العالم، ولا سيما من يعيشون في المملكة العربية السعودية؛ إذ تكتسب المدينة أهميتها من تواجد المسجد النبوي الشريف على أرضها، الذي يعد الوجهة الثانية للمسلمين بعد المسجد الحرام في مكة المكرمة، فهي مدينة رسول الله التي نشأ فيها ومنها نشر رسالته النبوية، الأمر الذي أكسب المنطقة أهمية تاريخية وأثرية، متمثلة في الأماكن التي قضى فيها الرسول ﷺ أوقاته رفقة الصحابة رضي الله عنهم، ولا سيما أماكن الغزوات والمساجد والقبور الشريفة.

أتى مسار جدة/ جازان ثالثًا وأخيرًا في هذه المجموعة بعدد ركاب بلغ (598.602) ألف راكب في الاتجاهين، وما نسبته (7.11%) من إجمالي عدد الركاب الداخلين. ينفرد مطار الملك عبد الله بن عبد العزيز-رحمه الله- بجازان بخدمة سكان المنطقة ومحافظاتها الست عشرة. تتميز منطقة جازان بأهمية تاريخية وسياحية؛ إذ تحتوي على العديد من المواقع ذات الطابع الأثري كالحقيرة التراثية التي تضم العديد من البيوت القديمة، فضلًا عن المظاهر الطبيعية الخلابة التي يقصدها زوار هذه المنطقة، رغبةً في اكتشاف الطبيعة، والتمتع بحسن جمالها، كجزر فرسان، ووادي لجب وجبال فيفا الخضراء.

ج- مسارات تخطت حاجز 100 ألف راكب:

حل مسار جدة/تبوك أعلى قائمة هذه المجموعة بمجموع بلغ (394.322) ألف راكب في الاتجاهين. يخدم مطار الأمير سلطان بن عبد العزيز بتبوك سكان المنطقة ومحافظاتها الست، رفقة مطار الوجه. يعد مطار تبوك المطار الرئيسي في المنطقة، إذ خدم ما نسبته (90%) من إجمالي عدد ركابها. تتميز منطقة تبوك بالعديد من المقومات السياحية كمهرجان الورد والفاكهة، الذي يقام بشكل سنوي في فصل الربيع والمواقع التاريخية كالسكة الحديدية لخط الحجاز ومسجد التوبة فضلًا عن الأماكن الطبيعية الساحرة التي تضمها المنطقة، ويأتي على رأسها جبل اللوز الذي يكتسي اللون الأبيض في فصل الشتاء، ويصبح معلمًا يقصده زوار وسياح المملكة، فضلًا عن واحات الديسة الطبيعية. كما تعد منطقة تبوك مقرًا عسكريًا مهمًا في المملكة العربية السعودية.

أتى مسار جدة/القصيم في المرتبة الثانية في هذه المجموعة، بمجموع بلغ (248.366) ألف راكب في الاتجاهين. ينفرد مطار الأمير نايف بن عبد العزيز ببريدة بخدمة سكان المنطقة ومحافظاتها الاثنتي عشرة. تتميز منطقة القصيم بأهمية زراعية وتجارية فعالة، فضلًا عن الدور السياحي الذي تقوم به من خلال العديد من الفعاليات والمهرجانات كمهرجان التمور السنوي وربيع بريدة؛ إذ تشكل هذه الفعاليات عامل جذب، ولا سيما على الصعيد المحلي. تشرفت منطقة القصيم في شهر نوفمبر من سنة الدراسة بزيارة ملك المملكة العربية السعودية الملك سلمان بن عبد العزيز آل سعود-حفظه الله- في زيارة تعد الأولى من نوعها في تاريخ المنطقة، لما صاحبها من تفاعل واهتمام من الأجهزة الحكومية والخاصة، وتغطية إعلامية حققت انتشارًا واسعًا.

ثم أتى مسار جدة/ ينبع ثالثًا في هذه المجموعة بمجموع بلغ (205.996) ألف راكب في الاتجاهين، على الرغم من وجود مطار الأمير محمد بن عبد العزيز بالمدينة ومطار الأمير عبد المجيد بن عبد العزيز بالعلّا؛ فإن مطار الأمير عبد المحسن بن عبد العزيز بينبع خدم ما نسبته (18.62%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. تتميز مدينة ينبع بأهمية

صناعية متمثلة في وجود مصانع شركتي أرامكو السعودية وسابك المتخصصة في إنتاج النفط والغاز وصناعة البتروكيميائيات، فضلاً عن أهميتها السياحية من خلال إقامتها مهرجان الورد السنوي في فصل الربيع، ولا سيما تمتعها بأجواء معتدلة تجعل منها واجهة سياحية جاذبة.

أتى مسار جدة/حائل رابعاً في هذه المجموعة بمجموع بلغ (157.492) ألف راكب في الاتجاهين. ينفرد مطار حائل بخدمة سكان المنطقة ومحافظاتها الثمان. ويتميز مطار حائل بعمله بوصفه مطاراً محورياً⁽⁴⁾ لمناطق شمال المملكة منذ عام 2016م، ضمن مشروع "وطني" للمطارات المحورية، التي تشرف عليه الهيئة العامة للطيران المدني، بهدف تنشيط الحركة الجوية الداخلية في سماء المملكة، إذ سجل نمواً في أعداد المسافرين خلال عامي 2016م و2017م ومن المتوقع استمرار هذا النمو في السنوات المقبلة. (الهيئة العامة للطيران المدني، 2018)

ثم أتى مسار جدة/بيشة خامساً في هذه المجموعة؛ إذ بلغ مجموع ركاب هذا المسار (153.311) ألف راكب في الاتجاهين. يقع مطار بيشة في منطقة عسير، ويسهم في خدمة سكان المنطقة ومحافظاتها؛ إذ خدم ما نسبته (14.47%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة، ويعد ثاني مطاراتها بعد مطار أبها.

احتل مسار جدة/الباحة المرتبة السادسة في هذه المجموعة بمجموع بلغ (144.154) ألف راكب في الاتجاهين، ينفرد مطار الملك سعود بن العزيز -رحمه الله- بخدمة سكان المنطقة ومحافظاتها التسع. تبرز أهمية منطقة الباحة في القطاع السياحي الذي تتميز به فهي تعد من أهم الوجهات السياحية في المملكة العربية السعودية، نظراً لما تتمتع به من مناظر طبيعية خلابة ومناخ مميز، ولا سيما في فصل الصيف؛ حين ترتفع درجات الحرارة في معظم المناطق باستثناء المناطق الواقعة في جنوب غرب المملكة، والتي تعد منطقة الباحة واحدة منها.

أتى مسار جدة/الجوف في المرتبة السابعة في هذه المجموعة بمجموع بلغ (111.084) ألف راكب في الاتجاهين. يقع مطار الجوف في منطقة الجوف الواقعة أقصى شمال المملكة، ويخدم المطار سكان المنطقة ومحافظاتها الثلاث رفقة مطار القريات. خدم المطار ما نسبته (60.23%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. تتميز منطقة الجوف بأهميتها الزراعية، ولا سيما في زراعة الزيتون واستخلاص زيوته وإنتاجه بكميات كبيرة. كما تُعرف الجوف بأهميتها التاريخية؛ ففيها العديد من المواقع الأثرية القديمة، كقلعة كاف، ومسجد عمر بن الخطاب رضي الله عنه.

أتى مسار جدة/شروبه في المرتبة الثامنة والأخيرة في هذه المجموعة بمجموع بلغ (105.119) ألف راكب في الاتجاهين. يقع مطار شروبه في منطقة نجران في أقصى جنوب المملكة. على الرغم من وجود مطار نجران في المنطقة؛ فإن مطار شروبه تفرد في سنة الدراسة بخدمة سكان المنطقة ومحافظاتها السبع، ويعود سبب ذلك إلى إغلاق مطار نجران لأسباب عسكرية وسياسية نتيجة وقوعه بالقرب من الحدود اليمنية.

د- مسارات تخطت حاجز 50 ألف راكب:

حل مسار جدة/القريات في المرتبة الأولى لهذه المجموعة؛ إذ بلغ عدد ركاب هذا المسار (73.330) ألف راكب في الاتجاهين. يقع مطار القريات في منطقة الجوف، ويسهم في خدمة سكان المنطقة ومحافظاتها رفقة مطار الجوف. خدم المطار ما نسبته (39.76%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة، وهو أقصى مطارات المملكة في جهة الشمال، وتكمن أهميته في ربط مدن المملكة بدول بلاد الشام.

أتى مسار جدة/عرعر في المرتبة الثانية من هذه المجموعة؛ إذ بلغ عدد ركاب هذا المسار (58.155) ألف راكب في الاتجاهين. يقع مطار عرعر في منطقة الحدود الشمالية ومحافظاتها الثلاث. وغالباً تقتصر خدمة مطار عرعر على

(4) المطار المحوري: هو المطار الذي يعد نقطة تجمع وعبور للرحلات والركاب وذلك بهدف الربط بين المطارات التي لا توجد بينها رحلات مباشرة.

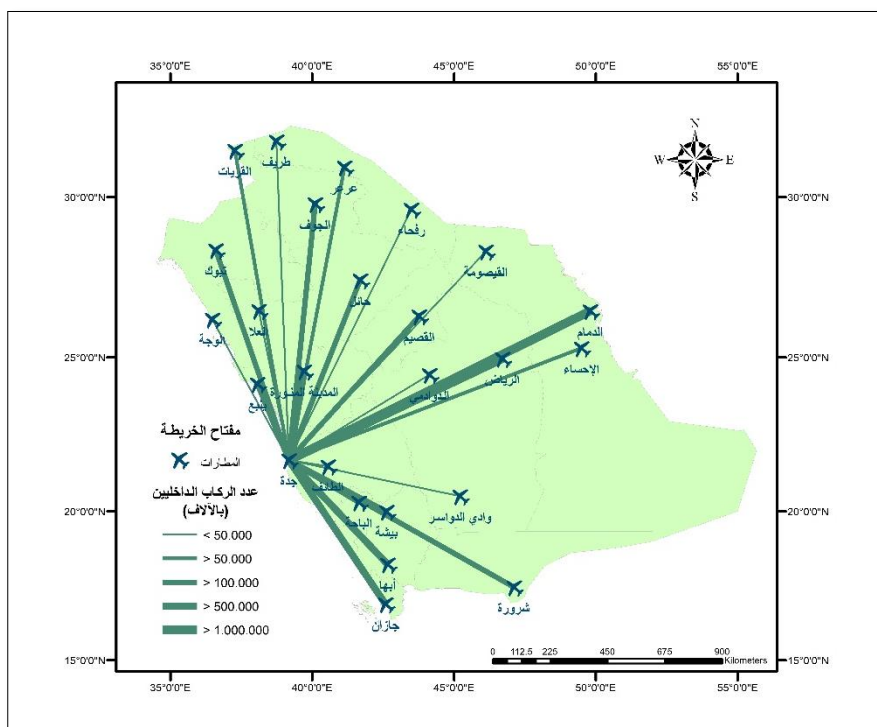
مستوى مدينة عرعر، وذلك لوجود مطار رفحاء في محافظة رفحاء، ومطار طريف في محافظة طريف. بلغت نسبة الركاب في مطار عرعر (66.59%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة، وبذلك يعتبر المطار الرئيسي لمنطقة الحدود الشمالية. أتى مسار جدة/الإحساء في المرتبة الثالثة والأخيرة من هذه المجموعة بمجموع بلغ (57.369) ألف راكب في الاتجاهين. يقع مطار الإحساء في منطقة الشرقية، بالإضافة إلى مطاري الدمام والقيصومة. يعد مطار الإحساء ثاني مطارات المنطقة؛ إذ خدم ما نسبته (4.72%) من إجمالي ركاب المنطقة.

هـ- مسارات لم تتجاوز حاجز 50 ألف راكب:

أتت هذه الوجهات بأعداد ركاب أقل من 50 ألف راكب في الاتجاهين، وينسب تراوحت بين (0.54%) إلى (0.01%) من إجمالي عدد الركاب الداخليين. أن جميع مطارات هذه الوجهات هي مطارات ثانوية في مناطق المملكة، فلا يُعتمد عليها بشكل رئيسي في خدمة سكان المنطقة، إنما تقتصر خدماتها غالبًا على مستوى المحافظات الموجودة بها.

تصدر هذه المجموعة مطار القيصومة في المنطقة الشرقية، بمجموع بلغ (45.554) ألف راكب في الاتجاهين، وهو ما نسبته (3.75%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. أتى ثانيًا مطار الوجه بمنطقة تبوك بمجموع بلغ (39.078) ألف راكب في الاتجاهين. وهو ما نسبته (9.01%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. ثم حلَّ مطارًا وادي الدواسر والدوادمي في منطقة الرياض بمجموع بلغ (35.382) و(17.701) ألف راكب في الاتجاهين على التوالي. وهو ما نسبته (1.14%) و(0.57%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. ثم أتى مطارًا طريف ورفحاء في منطقة الحدود الشمالية بمجموع بلغ (16.247) و(12.458) ألف راكب في الاتجاهين على التوالي. وهو ما نسبته (18.70%) و(14.43%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. ثم أتى مطار العلا في منطقة المدينة المنورة بمجموع بلغ (10.830) ألف راكب في الاتجاهين. وهو ما نسبته (0.97%) من إجمالي عدد ركاب المنطقة. حلَّ أخيرًا مطار الطائف في منطقة مكة المكرمة⁽⁵⁾ بمجموع بلغ (920) راكبًا في الاتجاهين. وهو ما نسبته (0.01%) من إجمالي عدد الركاب الداخليين شكل (4).

(5) تضم منطقة مكة المكرمة ثلاثة مطارات، مطار الملك عبد العزيز بجدة (منطقة الدراسة)، ومطار الطائف، ومطار رابغ الذي لم يستقبل أي راكب من ركاب الخطوط السعودية في سنة الدراسة لأسباب تجهلها الباحثة.



شكل (4) التمثيل الخرائطي للمسارات الجوية الداخلية حسب المجموعات

المصدر: عمل الباحثة

مناقشة النتائج

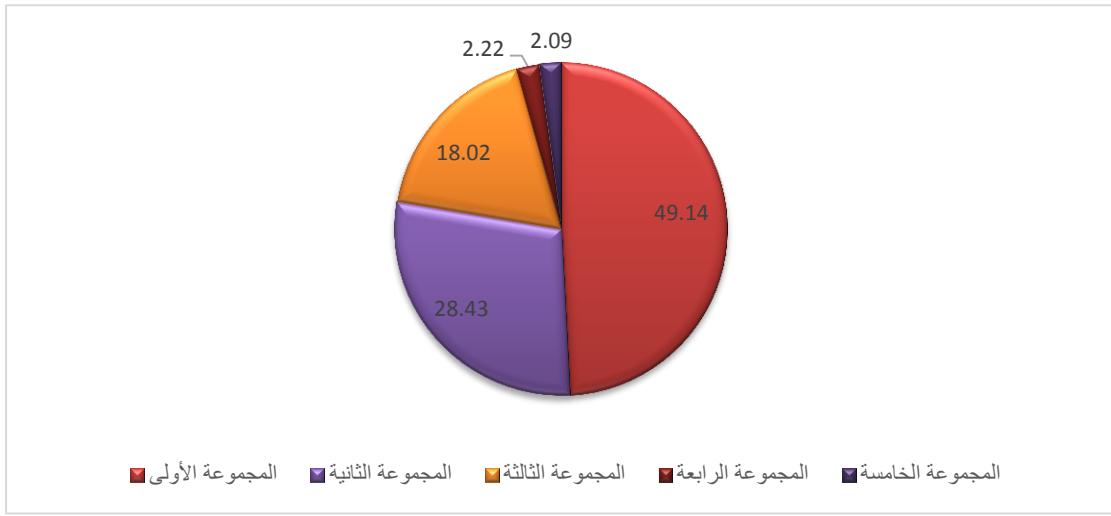
تشير نتائج الدراسة إلى أن هناك أن تباين حجم حركة القادمين والمغادرين يعود إلى أسباب متعددة، منها الإجازات الرسمية في المملكة العربية السعودية، فضلاً عن دور مناخ المنطقة الذي يؤثر سلباً وإيجاباً حسب شهور السنة، فضلاً عن تأثير شهر رمضان المبارك، الذي يعد من أهم المتغيرات الموسمية التي تؤثر على منطقة الدراسة، بينما لم يكن هناك تأثير واضح لتأثير حجج الداخل على حجم الحركة في المطار، وذلك لقلة عدد الحجج الداخليين، فضلاً عن تنافس وسائل النقل الأخرى في خدمتهم، ولا سيما بتوفر شبكة برية جيدة من مكة المكرمة واليها.

كما أن هناك تبايناً في أعداد الركاب الداخليين بين مختلف المسارات، ويعزى سبب ذلك إلى اختلاف وظائف المناطق ومدن المطارات، وعدد سكانها، فضلاً عن الظروف الطبيعية والأنشطة الاقتصادية التي تميزت، بها بعض المدن، فضلاً عن تأثير وسائل النقل الأخرى على حجم حركة النقل الجوي، وتنافس المطارات في المنطقة الواحدة، ولا سيما تلك المطارات التي تقع في مدن ذات ثقل سكاني كبير. وبالنظر إلى المجموعات السابقة، وما تحتويه من وجهات نجد أن ما يقارب نصف حجم حركة الركاب الداخلية في منطقة الدراسة، يتركز في المجموعة الأولى التي تضم وجهتي (الرياض-الدما)؛ إذ تبلغ نسبة حجم الحركة على هذين المسارين (49.14%) من إجمالي حجم حركة الركاب الداخليين. شكلت المجموعة الثانية بثلاث وجهات (أبها-المدينة-جازان)، أكثر من ربع حجم حركة الركاب الداخلية بنسبة (28.43%). فيما أتت المجموعة الثالثة المكونة من ثماني وجهات (تبوك-القصيم-ينبع-حائل-بيشة-الباحة-الجوف-شرورة) بنسبة (18.02%) من إجمالي حجم حركة الركاب الداخليين. ثم أتت المجموعة الرابعة بثلاث وجهات

(القرينات-عرعر-الإحساء)، وشكلت ما نسبته (2.22%) من إجمالي حجم حركة الركاب الداخليين. وحلت أخيراً المجموعة الخامسة التي تضم ثماني وجهات (القيصومة-الوجه-وادي الدواسر-الدوادمي-طريف-رفحاء-العلا-الطائف) بنسبة لم تتجاوز (2%) من إجمالي عدد الركاب الداخليين شكل (5).

كما نستنتج من ذلك أن معظم حجم حركة الركاب الداخلية تركزت في خمسة مسارات داخلية، وهي كالآتي:

1. مسار جدة/الرياض.
2. مسار جدة/الدمام.
3. مسار جدة/أبها.
4. مسار جدة/ المدينة المنورة.
5. مسار جدة/جازان.



شكل (5) التوزيع النسبي لمجموعات المسارات الأكثر حركة في منطقة الدراسة

التوصيات والمقترحات.

بناءً على النتائج التي توصلت إليها الدراسة، توصي الباحثة وتقدم بالتالي:

1. تقدير حجم الحركة الجوية الداخلية في المملكة العربية السعودية، وتبسيط الضوء على أهميته بوصفه قطاعاً خدمياً يسهم في التنمية الاقتصادية للبلاد.
2. دراسة العوامل المؤثرة في حجم الحركة الجوية الداخلية.
3. إقامة دراسات مماثلة عن حجم الحركة الجوية في مطارات السعودية.
4. استغلال نتائج هذه الدراسات في اتخاذ القرارات المتعلقة بإدارة المطارات وشركات الطيران.
5. التوسع في دراسة واقع النقل الجوي في المملكة العربية السعودية.

قائمة المراجع

أولاً- المراجع بالعربية:

- أمانة جدة، 2019-4-27، <https://www.jeddah.gov.sa>

- أيوب، سميرة إبراهيم. (2002). اقتصاديات النقل، الأزاريطة: دار الجامعة الجديدة.
- الخفاف، عبد علي. (2000). جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، عمان: دار الفكر.
- الزوكة، محمد خميس. (2008). جغرافية النقل والمواصلات، الأزاريطة: دار المعرفة الجامعية.
- سيف، محمود محمد. (2000). جغرافية المملكة العربية السعودية، الأزاريطة: دار المعرفة الجامعية.
- عبده، سعيد. (1994). أسس جغرافية النقل، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية.
- الغامدي، مسفرة صالح. (2000). ميناء الظهران الجوي بالمملكة العربية السعودية، كلية الآداب للبنات بالدمام، الدمام.
- مكي، زهير عبد الله. (2004). النقل الجوي في المملكة العربية السعودية (دراسة في جغرافية النقل)، مركز بحوث كلية الآداب في جامعة الملك سعود، الرياض.
- الهيئة العامة للإحصاء. (2018). الكتاب الإحصائي السنوي 2018، الهيئة العامة للإحصاء.
- الهيئة العامة للطيران المدني. (2018) التقرير السنوي 2018، الهيئة العامة للطيران المدني.

ثانيًا- المراجع بالإنجليزية

- Abdo, Ass'ad S. (1970) Domestic Passenger Air Transport in Saudi Arabia, Journal of the College of Arts, Vol. 1:21-39.
- Alin, Opreana. Mihai, Tichindelean. Marieta, Mihaiu D. Cosmin, Tileaga. (2019) Forecasting Passengers Traffic for a Regional Airport, Studies in Business and Economics no. 14(2)/2019, 105-114.