



جامعة المنصورة
كلية الحقوق
الدراسات العليا

بحث بعنوان

اقتصاديات قطاع النقل الجوي
دراسة تحليلية مع التطبيق على السعودية

بحث مقدم للحصول على درجة الماجستير في الحقوق

الباحث

حبيان بن منصور بن حبيان الدوسري

إشراف

الأستاذ الدكتور

إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف
وكيل الكلية لشئون الدراسات العليا والبحوث
كلية الحقوق جامعة المنصورة

٢٠٢٤م

المقدمة

أولاً : موضوع الدراسة :

يعتبر النقل وسيلة لانتقال السلع واليد العاملة والأشخاص بجميع طوائفهم من مكان لآخر بهدف معين، بأنواعه المختلفة (البري ، البحري ، الجوي) كما يساهم في توسيع العمران وسهولة التبادل والتواصل بين الدول، ولما له من أهمية بمساهمته الكبيرة في التنمية بمختلف أشكالها والتي من ضمنها التنمية الاقتصادية التي هي مختلف التغييرات الهيكلية التي تحدث في الاقتصاد الوطني من أجل ضمان حياة كريمة لأفراد المجتمع وإشباع حاجاتهم الأساسية، وتهدف إلى زيادة الدخل القومي للدولة وتقليل التفاوت في الدخل وتعديل التركيب النسبي ورفع مستوى المعيشة، وبين النقل والتنمية الاقتصادية علاقة ترابطية إذ من بين العوامل التي تقاس بها التنمية في البلد عامل النقل فهذا الأخير يساهم في التنمية من خلال توفير مناصب شغل في قطاعه، وكذا اختزال المسافات بفضل وسائله المتطورة، وتبادل المنافع الاقتصادية بين الدول بالتجارة المختلفة وكذا الجانب السياحي الذي يدر أموال طائلة بفضل النقل أيضاً وكذا انعاش الحركة التنموية الشاملة بفك العزلة عن المناطق النائية^(١).

فإذا كان المال عصب الحياة فإن النقل الجوي هو شريان الحياة الاقتصادية في عصرنا الحاضر، ولزاماً من لوازم التطور والتنمية، ودعامة من أهم دعائم التجارة الدولية والأنشطة السياحية وهمزة الوصل بين مختلف دول العالم في شتى المجالات^(٢)، أيضاً يحظى النقل الجوي بأهمية كبرى في مجال النشاط الاقتصادي في عالمنا المعاصر ونتيجة لذلك يقول " Alfred Marshal إن الحقيقة الاقتصادية

(١) ATAG: Air Transport Action Group: The economic & social benefits of air transport, 2005, available. at: http://legacy.icao.int/ATworkshop/ ATAG_ social BenefitsAirTransport.pdf

(٢) د/إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف ، دور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية ، كلية الحقوق جامعة المنصورة ، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية ، ٢٠١٢ . ص ١٥ .

البارزة في عصرنا الحديث لا تتمثل في تقدم الإنتاج الصناعي؛ وإنما تبدو في التقدم الذي بلغته صناعة النقل^(٣).

بيد أن العلاقة بين النقل والتنمية من الموضوعات المهمة التي استرعت انتباه الدول المتقدمة والنامية على السواء. وذلك من الناحية النظرية والعملية. إذ يؤدي تحسين النقل وانخفاض تكلفته بسبب تطوره أو تحديثه أو التقدم العلمي أو التكنولوجي أو بسبب اتخاذ الإجراءات الإدارية أو التنظيمية وإزالة الحواجز والقيود التي تعوق حركته إلى إحداث تأثيرات اقتصادية عديدة على نفقة الإنتاج والإنتاجية وتوطن الأنشطة الاقتصادية وغير ذلك من المتغيرات الاقتصادية القطاعية والكلية^(٤).

وبرغم اختلاف وتنوع الآراء حول طبيعة هذه العلاقة، فإن الآراء تتفق حول أهمية النقل وارتباطه بكافة الأنشطة الاقتصادية - الأخرى^(٥). ويمثل قطاع النقل الجوي وهو قطاع كثيف الاستثمار بطبيعته^(٦) -

(٣) د/السيد أحمد عبد الخالق، الأهمية الاقتصادية لإنشاء سوق نقل جوي عربي موحد، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوي عربي موحد، الرباط، المملكة المغربية، ٢٤-٢١ أكتوبر ٢٠١١، الهيئة العربية للطيران المدني، ٢٠١١. ص ٦٣.

(٤) د/السيد خيرى الحسنيين، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي لعام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩ ص ١٢٠.

(٥) د/عبير على حجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي "دراسة اقتصادية قانونية مقارنة"، الطبعة الأولى، دار الهاني للطباعة - السعودية، ١٤١٤هـ - م ١٩٩٤. ص ١٥٠.

(٦) جدير بالذكر، يُعد نشاط النقل من أهم الأنشطة الخاصة للتوزيع والإمداد اللوجستي في معظم الشركات في السعودية إذ أن كلفة النقل تساوي ٢٠ % من الناتج القومي الإجمالي، ولتحقيق - ٣ % من الكلفة الكلية للتوزيع والإمداد اللوجستي وتقدر بنحو ٩ / ١ التنمية الاقتصادية والبشرية في أي دولة لابد من توافر تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة، لذلك يستدعي الأمر أن تقوم عملية تخطيط النقل على أساس علمي سليم وعلى أساس توازن بين التطور السريع لنظم النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى، وتتكون منظومة النقل للمملكة العربية السعودية من الطرق البرية والنقل الجوي والبحري وخطوط السكك الحديدية، ويواجه قطاع النقل فيها تحديات كثيرة منها توفير متطلبات السلامة والحفاظ على البيئة من التلوث البيئي وتعزيز مهمات الأمن الوطني، وكذلك الحج فإنه يمثل حدثاً فريداً يتمثل بزيادة أعداد الحجاج والمعتمرين في كل عام وهذا يتطلب توفير خدمات النقل ومرافقة، أما الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل في المملكة فيتمثل بقيام الحكومة برفع وتيرة إنفاقها على البنى التحتية والمشاريع المستقبلية من أجل تحقيق التنويع الاقتصادي والنمو المستدام في جميع أنماط وسائل النقل.

اقتصادا كبيرا في ذاته يؤثر بقوة في الاقتصاد الوطني الكلي، ومن ثم يؤثر إيجابا في مستوى الدخل، خلق فرص العمل والتأثيرات المضاعفة لكل ذلك في مجال الاستثمار^(٧).

كما أن النقل الجوي يدر عائدا اقتصاديا Economic Benefit مباشرا غير مباشر. ولعل هذا العائد يظهر من خلال تأثيره في الأنشطة الاقتصادية الأخرى المرتبطة بهذا النشاط. إذ تقدر IATA العائد الاقتصادي على دول أوروبا فقط من هذا النشاط بما قيمته أكثر من ٢٠٠ مليار دولار سنويا. بما في ذلك توفير ٧ ملايين فرصة عمل للمواطنين هناك^(٨).

وعلى صعيد الوطن العربي والسعودية، فإن صناعة النقل الجوي لا تشكل سوى نسبة ٣% من صناعة النقل الجوي العالمي، وتتضمن التحديات التي سيواجهها نمو صناعة النقل الجوي العربي في المستقبل المخاطر الاقتصادية والأمنية، والمنافسة المتزايدة، والتطوير غير المتكافئ للأطر التنظيمية. إضافة إلى ذلك، تعاني تلك الصناعة من مرافق بالية في بعض البلدان، ومن تاريخ حافل بالحروب والإهمال في بلدان أخرى. وقد شكلت جميع هذه العوامل، بالإضافة إلى الركود والكساد الاقتصادي في عدد من البلدان العربية، عراقيل يواجهها تطور صناعة النقل الجوي^(٩) ونتيجة لأهمية قطاع النقل الجوي، فقد اعتبرت اتفاقية الجات، قطاع النقل الجوي واحدا من أبرز القطاعات التي اهتمت بتحريره. إذ بدأ تحرير صناعة النقل الجوي مع سن قانون تحرير الخطوط الجوية في الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٧٨ والذي فك القيود عن السوق المحلية. واعتمدت بلدان أخرى عديدة هذه المبادرة الإصلاحية والتنظيمية المحلية، لاسيما أوروبا، إذ أنشأ الاتحاد الأوروبي سوقا واحدة للطيران في التسعينات^(١٠).

(٧) د/ محمد المجذوب، خطف الطائرات بين الممارسة والقانون، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، ١٩٧٤، ص ١٨٨.

(٨) د/ ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر، عمان، ٢٠٠٨، ص ٨٨.

(٩) Button, K.J., Lall, S., Stough, R and Trice, M., HightTechnology employment and hub airports, Journal of air transport management, 1999

(١٠) Ayse Kucuk Yilmaz, The corporate sustainability model fro airline business, European journal of scientific research, Vol. 22 No. 3, 2008, available at:
http://www.eurojournals.com/ejsr_22_3_01.pdf

وجدير بالذكر أن الاتحاد الأوروبي قد نجح في إزالة جميع القيود التجارية عن الخطوط الجوية التي تحلق على أراضيه، مثل القيود المفروضة على المسارات الجوية وعدد الرحلات والأسعار وبات بإمكان جميع الخطوط الجوية في الاتحاد الأوروبي تشغيل خدمات جوية على أي مسار جوي في الاتحاد^(١١).

ويعني تحرير صناعة النقل الجوي رفع القيود عن مشاركة القطاع الخاص في ملكية الخطوط الجوية والمطارات وتشغيلها، وإزالة القيود التي تنص عليها الاتفاقات الثنائية التقليدية المعنية بالنقل الجوي، وتسمى الاتفاقات الثنائية الحرة من القيود اتفاقات "المجالات المفتوحة"، وهي تنص على منح أكبر عدد ممكن من حريات الجو، خصوصا حق طيران دولة ما في الهبوط في دولة ثانية وتحميل الركاب المسافرين إلى دولة ثالثة. فإمكان رحلة منتظمة من الولايات المتحدة الأمريكية إلى فرنسا مثلا، أن تحمل ركابا في إنجلترا ثم تنقل الركاب جميعهم إلى فرنسا، وتسمى هذه العملية أحيانا "حقوق التحليق في أجواء أبعد"^(١٢).

ثانيا : أهداف الدراسة :

النقل الجوي في السعودية له دور فعال ومهم في التنمية الاقتصادية، وأحد مؤشراتها الذي تكمن أهميته في خلق المنفعة الزمنية والمكانية للبضائع والمسافرين، وهو نشاط خدمي يتميز كغيره من الخدمات باللاملموسة، عدم القابلية للتخزين، اللانفصالية بين مقدم الخدمة ومتلقيها في تأديتها، ويتأثر سوق خدمات النقل كغيره من سوق السلع والخدمات غير أنه يتميز بخصائص عدة، فالطلب عليه ليس لذاته وإنما لتحقيق أغراض أخرى، وتتباين معدلات الطلب والعرض عليه وفق العديد من العوامل كالتقلبات الزمنية ومستويات الأنشطة الاقتصادية، نمو السكان، مستويات الدخل وغيرها من العوامل، أما تكاليفه التي يمكن تخفيضها باستخدام الطرق العديدة لأسلوب النقل الذي يعتبر أحد محاور بحوث العمليات فمنها ما يتحمله

(١١) د/سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريح، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة. ٢٠١٥.

(12) Air transport action group: The Economic and social benefits of air transport, 2008, (on line) geneve: ATAG, 2008. www.iata.org/NR/rdon

متلقي الخدمة في شكل تسعيرة وضياح للوقت إن كان هناك، ومنها ما يتحمله المجتمع والبيئة في شكل تأثيراته الخارجية.

ولذلك تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية سياسة النقل الجوي والآثار الناجمة عنها على القطاعات الاقتصادية علي المستوى الوطني داخل المملكة العربية السعودية ومنها التنمية المحلية والتنمية الاقتصادية وتهدف هذه الدراسة إلى:-

- التعرف علي الأطار النظري لكل من قطاع النقل الجوي والتنمية الاقتصادية.
- الوصول إلي إجابة السؤال المطروح والمتمثل في مدى تأثير سياسة النقل الجوي في المملكة العربية السعودية على التنمية الاقتصادية.

ثالثا : أهمية الدراسة:

تبدو أهمية دراستنا لموضوع التحليل الاقتصادي لدور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية، في السعودية كونها تساعدنا دون شك في التعرف على مدى وأهمية المساهمة التي يمكن أن يقدمها هذا القطاع الحيوي للتنمية الاقتصادية لاقتصادنا الوطني، إضافة إلى التعرف على أهم المستجدات على الساحة الدولية، وبالأخص في المجال الاقتصادي وتأثيرها على قطاع النقل الجوي كما يشكل التعرف على النواحي التي يمكن أن يساهم فيها قطاع النقل الجوي وتعزيز النمو الاقتصادي، جانباً مهماً أيضاً لهذه الدراسة، والأهم توضيح الحقيقة حول العلاقة ما بين النقل الجوي والتنمية الاقتصادية وهل هي علاقة إيجابية فعلاً أم سلبية؟.

رابعا : إشكالية الدراسة :

- (١) ماهية قطاع النقل الجوي وسبل تحريره ؟.
- (٢) ما هو النقل الجوي المنتظم والغير منتظم؟.
- (٣) ما هي خدمات النقل الجوي في السعودية والدول العربية المقارنة؟.
- (٤) ما هي خدمات النقل الجوي في الاتحاد الأوروبي؟.
- (٥) ما هي خصائص النقل الجوي في السعودية ؟.

(٦) ما هي خصائص النقل الجوي في الدول العربية المقارنة؟.

(٧) ما هي خصائص النقل الجوي في الاتحاد الأوروبي؟

خامسا:- خطة البحث:-

نتناول هذا البحث من خلال المباحث التالية :-

المبحث الأول : المفاهيم الاقتصادية للنقل الجوي السعودي ومؤشراته.

المبحث الثاني: واقع النقل الجوي بالمملكة العربية السعودية .

المبحث الثالث : التحديات والأفاق المستقبلية للنقل الجوي بالمملكة العربية السعودية .

المبحث الرابع:- دور النقل الجوي في التنمية الاقتصادية

المبحث الأول

المفاهيم الاقتصادية للنقل الجوي السعودي ومؤشراته

تمهيد وتقسيم:

هي دراسة الأبعاد الاقتصادية والآثار المختلفة التي ترتبط بعمليات النقل الجوي وتحديد المنافع والتكاليف لتلك العمليات مع تحديد صافي الأرباح والخسائر الناجمة عن ذلك النشاط وما لذلك من آثار في الأنشطة الاقتصادية سواء المرتبطة بالسلع أم بالخدمات، إن رفع العائد الاقتصادي من أنشطة الطيران والملاحة الجوية يتوقف على العناصر الآتية:^(١٣).

أ- كفاءة العمل داخل المطارات فيما يتعلق بعمليات التخطيط أو التنظيم أو التوجيه أو الرقابة لحركة الدخول والخروج داخل المطارات بحيث تتم بكفاءة عالية وتوفير التمويل اللازم لتلك الأنشطة .

(١٣) د/ محمود حامد محمود عبد الرزاق ، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي ، الناشر الدار الجامعية ،

الإسكندرية، ٢٠٢١، ص ٢٨١ .

ب-توفير مجموعة متكاملة من خدمات الملاحة الجوية مع التزام الحكومات بوضع الإجراءات والتنظيمات التي تكفل توفير درجة عالية من الأمان لعمليات النقل الجوي .

نتناول هذا المبحث من خلال المطالب التالية:-

المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي ومزاياه .

المطلب الثاني: مؤشرات النقل الجوي .

المطلب الثالث: التكاليف الاقتصادية وهيكل التسعيرة للنقل الجوي.

المطلب الأول

الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي ومزاياه

إن للنقل الجوي أهمية كبيرة في تطوير وتحقيق التنمية الاقتصادية ويتم إيضاح هذا الدور من خلال جملة من النقاط المهمة وكالاتي:-

دور النقل الجوي في خلق الوظائف وزيادة الثروة^(١٤).

هناك نوعان من التأثيرات في قطاع النقل الجوي وتتمثل بالتأثيرات الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة، التأثيرات الاقتصادية المباشرة هي صناعة الطائرات والتوظيف داخل المطارات ومناوله الحفائب وصيانة الطائرات والتزود بالوقود في الموقع والشحن الجوي والملاحة العامة وتذاكر الطيران أما التأثيرات

(١٤) د/ إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف محمد، دور النقل الجوي في التنمية الاقتصادية دراسة تحليلية، دار النهضة العربية

للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ٢٠١٣، ص ٨٨-٩١.

الاقتصادية غير المباشرة فتشمل الإنشاء، الأطعمة والمشروبات، بضائع التجزئة والإلكترونيات، خدمات الأعمال والمحاسبين.

أولاً : دور النقل الجوي في التشغيل والاستثمار وسوق العمل: لقطاع النقل الجوي تأثير في عمليات التشغيل من خلال الكفاءة الإنتاجية للخدمات الجوية وخدمة العملاء، أما عن دورة في الاستثمار فينتج من خلال التأثير في اختيار الشركات للامكان التي تستثمر فيها، أما عن دوره في سوق العمل فهو يحسن سوق العمل عن طريق التسهيل على الشركات في وجود الموظفين ذوي الكفاءة حول العالم.

ثانياً : دور النقل الجوي في التجارة العالمية والسياحة وزيادة الضرائب : إن العلاقة ما بين النقل الجوي والتجارة تعد حافزاً للتقدم الاقتصادي لكونها تسهم في تحسين مستويات المعيشة لكثير من الدول النامية عن طريق نقل البضائع جواً لإمداد المناطق البعيدة بمختلف الصادرات، أما عن دوره في السياحة فهناك علاقة قوية ما بين النقل الجوي والسياحة لكونه يخلق أثراً إيجابياً مباشراً في ميزان المدفوعات عن طريق تضمينها في بنود ميزان المعاملات الجارية المتعلقة بالخدمات، أما عن دوره في زيادة الضرائب فصناعة النقل الجوي تمويل بنيتها التحتية من خلال الرسوم التي يدفعها مستخدمو خدمات النقل الجوي وتدفع الضرائب من خلال الالتزامات على الركاب والضريبة المحلية المضافة للعملاء والهجرة^{١٥}.

الجدول (٣)

مساهمة قطاع الطيران في منطقة الشرق الأوسط من خلال القنوات المباشرة وغير المباشرة والمستحقة والمحفزة في عام ٢٠٢١ .

القنوات	الوصف	مساهمة القطاع في الناتج الإجمالي مليار دولار	مساهمة القطاع في خلق الوظائف مليون وظيفة عمل
مباشرة	وتتضمن الإنتاج والتوظيف في شركات قطاع الطيران	32,9	553,700
غير المباشرة	وتتضمن الإنتاج والتوظيف المدعوم من قطاع الطيران كسلسلة التوريد.	20,9	389,000

¹⁵ Button, K., & Vega, H. (2016). The impact of air transport on trade: A review. Journal of Air Transport Management

183,000	9,8	وتتضمن الإنتاج والتوظيف المدعوم من الإنفاق على العاملين المباشرين وغير المباشرين في قطاع الطيران.	مستحقة
1,300,000	66	وتتضمن الفوائد غير المباشرة المرتبطة بقطاع الطيران وتشمل إنفاق المسافرين على السفر عن طريق الجو ومستوى التجارة عن طريق نقل البضائع.	محفزة

source: Aviation Benefits Report, 2021, p.27

المطلب الثاني

مؤشرات النقل الجوي

هناك مؤشرات تميز النقل الجوي عن باقي أساطيل النقل الأخرى هي:^(١٦).

أ- متوسط السرعة الإجمالية للطائرة كلما احتوى الأسطول على طائرات حديثة ارتفع متوسط السرعة للطائرة وسيؤدي إلى زيادة متوسط عدد الرحلات فضلاً عن خفض التكاليف.

ب- متوسط عدد مقاعد الطائرة وهو عبارة عن نسبة عدد المقاعد الكيلو مترية المعروضة في الرحلات إلى عدد الكيلومترات التي تقطعها الطائرات .

ج- متوسط الحمولة الصافية المعروضة للطائرة .

^(١٦) د/رشا حسن سليم ، النقل الجوي واقتصاديات التنافس في السوق السياحي، المؤسسة المصرية للتسويق والتوزيع أمدكو

للطباعة والنشر، القاهرة، ط١، ٢٠١٩، ص ١٣٢-١٣٤ .

د- متوسط إنتاجية الطائرة في الساعة وهو عبارة عن تفاعل عنصري الحمولة الصافية للطائرة وسرعتها .

ه- متوسط الإنتاجية في الرحلة وهو عبارة عن تفاعل عنصرين هما إنتاجية الطائرة في الساعة وطول الرحلة الجوية .

المطلب الثالث

التكاليف الاقتصادية وهيكل التسعيرة للنقل الجوي

تقتصر تقسيمات التكاليف للمدخل الحديث على تصنيف نفقات التشغيل على وفق التغير النسبي في معدل تكرار التكلفة إلى تكاليف تشغيل متغيرة وأخرى ثابتة وتحلل كالآتي :-

١- تكاليف التشغيل المباشرة المتغيرة وتتضمن تكاليف الوقود، تكاليف طاقم الطائرة المتغيرة، تكاليف طاقم القيادة المتغيرة، التكاليف الهندسية المباشرة، تكاليف خدمة الركاب .

٢- تكاليف التشغيل المباشرة الثابتة وتتضمن المصاريف الثابتة للطائرات، التكاليف السنوية الثابتة لطاقم الطيران، المصاريف السنوية الثابتة لطاقم القيادة، تكاليف المرافق الهندسية .

إن من فوائد التقسيم الحديث للتكاليف^(١٧) هو تقييم الأداء الاقتصادي لشركات الطيران ومستوى كفاءة خدمة النقل جواً، والمساهمة في ترشيد قرارات الاستثمار في مجال النقل الجوي من حيث زيادة حجم النشاط عن طريق شراء طائرات جديدة أو افتتاح خطوط نقل جديدة .

أما هيكل تسعيرة خدمات النقل الجوي للركاب فتحدد على طول المدة الزمنية للرحلة ومستوى نوع الخدمة المقدمة في الطائرة .

(١٧) د/ سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، الناشر الدار الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠١٦ ، ص١٩٧-٢٠٠.

بالنسبة لهيكل تسعير خدمات النقل للبضائع فهو يخضع للتعريف الدولية المعتمدة بواسطة هيئة النقل الجوي الدولية IATA موضحة بالصور الآتية:^(١٨).

أ- التعريف المتناقصة مع حجم النقلات:-

تتمثل بمنح تعريف أقل للأحجام الأكبر من البضائع ولا تعطي هذه التعريف فرصة للتمييز بين الأنواع المختلفة من البضائع .

ب- التعريف المعتمدة على نوع البضائع المنقولة :-

وتتمثل بإعطاء نولون لكل كغم على وفق نوع البضائع المنقولة ويوجد تمييز بين الأنواع المختلفة من البضائع وأيضاً يمكن إعطاء تخفيض لنوع البضائع نفسها في حاله نقل كميات كبيرة منها .

ج- تعريف الوحدة:-

وهي تتمثل بمنح حد ادنى لأي وحدة نقل ذات وزن محدد ثم بعدها يتم تحصيل جزء إضافي لكل كيلو غرام زيادة عن الوزن المحدد للوحدة ويطبق هذا على الحاويات.

د- تعريف نقل كل الأنواع: -

وتتحدد لكل أنواع البضائع على وفق الوزن فقط .

هـ- التعريف التعاقدية:-

ويتم التفاوض مباشرة مع أصحاب البضائع أو من يمثلهم على شرط توفر الحد الأدنى من حجم النقلات خلال مدة زمنية محددة .

المبحث الثاني

^(١٨) د/ علي عبد السلام المعزاوي، د. فتحي عبد العزيز التونسي، اقتصاديات النقل ، الناشر دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة ، القاهرة ، ط ١ ، ٢٠١٩ ، ص ١٣٨-١٣٩ .

واقع النقل الجوي بالمملكة العربية السعودية

تمهيد وتقسيم :

تتوزع المطارات في المملكة العربية السعودية كالآتي:^(١٩).

المطارات الدولية وتتضمن مطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة، مطار الملك خالد الدولي في الرياض، مطار الملك فهد الدولي في الدمام، مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي في المدينة المنورة، مطار الطائف الدولي.

- المطارات الداخلية ربطت المملكة بعضها مع بعض جواً ومن ثم بالدول الأخرى ولقد قسمت إلى أربع مجموعات على النحو الآتي: -

• المطارات الوسطى وهي مطار الأمير نايف بن عبد العزيز في القصيم ويعمل بوجهة دولية، مطار الأحساء يعمل بوجهة دولية، مطار حفر الباطن، مطار وادي الدواسر، مطار الدوادمي^{٢٠}.

• المطارات الغربية وهي مطار الأمير عبد الحسن بن عبد العزيز في ينبع ويعمل بوجهة دولية، مطار الملك سعود بن عبد العزيز في الباحة، مطار الوجه، مطار الأمير عبد المجيد بن عبد العزيز في العلا، مطار رابغ .

• المطارات الشمالية وهي مطار حائل المحوري يعمل بوجهة دولية، مطار الأمير سلطان بن عبد العزيز في تبوك يعمل بوجهة دولية، مطار الجوف يعمل بوجهة دولية، مطار القريات، مطار عرعر، مطار رفحاء، مطار طريف • المطارات الجنوبية وهي مطار أبها المحوري يعمل بوجهة دولية، مطار الملك عبد الله بن عبد العزيز في جازان يعمل بوجهة دولية، مطار نجران، مطار بيشة، مطار شرورة .

وهناك عدد من المطارات في المملكة تشهد مشروعات توسعة بلغ عددها ثلاثة مطارات داخلية فضلاً عن تطوير بعض الصالات الدولية في مطار الملك خالد الدولي، ومشروع تطوير الصالة رقم (١) في

(١٩) الهيئة العامة للطيران المدني في المملكة العربية السعودية، التقرير السنوي، ٢٠٢٢، ص ١٠٨ .

٢٠ عبير على حجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي "دراسة اقتصادية قانونية مقارنة"، الطبعة الأولى، دار الهاني للطباعة - السعودية ، ١٤١٤هـ - ١٩٩٤م .

مطار الملك عبد العزيز الدولي إذ تم إنجاز ٩٣ % ويتوقع أن يتم التشغيل الكامل للصالة نهائية عام ٢٠٢٠ (٢١).

كما بلغ عدد الشركات الوطنية (المحلية) المرخص لها في العمل في داخل المملكة خمس ناقلات جوية وهي الخطوط الجوية السعودية، طيران ناس، السعودية الخليجية للطيران، نسما للطيران، طيران أديل، أما أبرز العملاء لهدأة الطيران المدني السعودي فقد بلغ عددهم (١١) وهي الخطوط الجوية الإماراتية ومصر للطيران والعربية للطيران وفلاي دبي وطيران الخليج وطيران الاتحاد والخطوط الجوية التركية وأرامكو والخطوط الجوية الأردنية والطيران العماني والطيران الكويتي^{٢٢}.

ولقد بلغ حجم الحركة الجوية^(٢٣) لشركات الطيران الوطنية ٥٦% مقابل ٤٤% للشركات الأجنبية، إذ بلغت نسبة الطيران التجاري ٨٨،٣٣%، طيران الأعمال ٤٢،٥ %، الطيران العسكري والحكومي للشحن الجوي ٥،١٢ %، الشحن ١،٣ % . أما عدد العاملين في قطاع النقل الجوي فقد بلغ في عام ٢٠١٢ (٢٤) (٥٣١٨) موظفاً، أما في عام ٢٠١٩ فقد بلغ عدد الموظفين (٤٠٦٨)^(٢٥) موظفاً، أما في عام ٢٠٢١ (٢٦) فقد انخفض عدد موظفي الهدأة إلى (١٧٩٢) موظفاً ويعزا ذلك إلى تخفيض نفقات التشغيل في المطارات . نتناول هذا المبحث من خلال المطالب التالية:-

المطلب الأول : مؤشرات أعداد الركاب والطائرات وطاقاتها الإنتاجية.

المطلب الثاني: مؤشرات الإيرادات والنفقات والأرباح .

المطلب الثالث: الأهمية النسبية لقطاع النقل السعودي من الجانب الاقتصادي.

المطلب الأول

(٢١) البنك المركزي السعودي ، التقرير السنوي ٥٦ ، ٢٠٢٠ ، موقع على شبكة الإنترنت .

<http://www.sama.gov.sa/ar-sa/EconomicReports/Pages/YearlyStatistics.aspx>

٢٢

(٢٣) الهدأة العامة للطيران المدني السعودي ، التقرير السنوي ٢٠٢٢ ، ص ٣٨ .

(٢٤) الهدأة العامة للطيران المدني السعودي ، التقارير السنوية ٢٠١٩ ، ص ٢٥ .

(٢٥) الهدأة العامة للطيران المدني السعودي ، التقارير السنوية ٢٠٢٠ ، ص ٢١ .

(٢٦) الهدأة العامة للطيران المدني السعودي ، التقرير السنوي ٢٠٢١ ، ص ١٤ .

مؤشرات أعداد الركاب والطائرات وطاقتهما الإنتاجية

مؤشر عدد الركاب يمثل أهم عنصر من عناصر الحمولة المنقولة وبما يحمله من منقولات ويتضمن ما يلي: (٢٧).

مؤشر راكب/كم ويقصد به عدد الكيلومترات التي قطعها الركاب خلال رحلاتهم ويعد من نواتج التشغيل المهمة لكونه يتوقف على هذا المعدل تحقيق الإيرادات ومؤشر معدل الحمولة/راكب ويمثل الحركة الكيلو مترية للركاب منسوبة مئويةاً إلى عدد المقاعد الكيلو مترية المعروضة ويعد من المؤشرات التي تحدد التوازن بين العرض والطلب ومقياساً لتحقيق التناسب بين الحمولة المنقولة ممثله في الحركة الكيلو مترية للركاب والحمولة المعروضة ممثلة في عدد المقاعد الكيلومترية المعروضة .

أما مؤشر تشغيل الطائرات (الطاقة الإنتاجية) (٢٨)، وتقاس بعدد ساعات التشغيل المستهدفة أي ما يسمى بمعدل التشغيل السنوي للطائرة من كل طراز ويختلف باختلاف الطراز تبعاً لنوع الطراز من حيث المدى، وهناك نوعان من المؤثرات على الطاقة الإنتاجية لأي طراز من الطائرات وهي مؤشرات متعلقة بالطائرة نفسها وتتمثل بالمدى الذي صممت من أجله لإمكان تغطيته، ومؤشرات متعلقة بتخطيط الأسطول وهي متوسط طول الرحلة لكل طراز وتتحدد معها نسبة عدد الساعات الأرضية للرحلات إلى ساعات الطيران لتلك الرحلات، ويتكون الأسطول السعودي من أنواع مختلفة من الطائرات ويصل إجمالي أسطول الطائرات المدنية إلى ١٤٤ طائرة وهي موزعة كالآتي: (٢٩).

(٢٧) د/ رشا حسن سليم ، النقل الجوي واقتصاديات التنافس في السوق السياحي ، المؤسسة المصرية للتسويق والتوزيع أمدكو للطباعة والنشر، القاهرة ، ط ١ ، ٢٠٢٢ ، ص ٢٠١ .

(٢٨) د/ منال شوقي عبد المعطى أحمد، اقتصاديات النقل السياحي، الناشر دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر ، ط ١ ، الإسكندرية، ٢٠١٩ ، ص ١٩٨-١٩٩ .

(٢٩) أسطولنا الجوي ، موقع على شبكة الإنترنت

- https://www.saudia.com/experience/about-us/our-fleet?sv_lang=ar&sv_cn=IQ,php

١. بوينج ٧٧٧-٣٦٨ وتتكون من المجموعة الأولى ٤١٣ مقعداً والمجموعة الثانية ٣٨١ مقعداً والمجموعة الرابعة ٢٩٠ مقعداً والمدى ٧٩٣٠ ميلاً (١٤,٦٨٥) كم ويصل عدد هذا النوع إلى ٣٣ طائرة .

٢. إيرباص ٣٣٠-٣٣٠ وتتكون من المجموعة الأولى ٢٩٨ مقعداً والمجموعة الثانية ٢٨٨ مقعداً والمجموعة الثالثة ٣٣٠ مقعداً والمدى (٥,٨٥٠) أميال (١٠,٨٣٠) كم ويصل عدد الطائرات لهذا النوع إلى ٣٢ طائرة .

٣. بوينج ٧٨٧-٩ دريملاينر السعة المقعدية ٢٩٨ مقعداً والمدى (٨٠٠٠-٨٣٠٠ ميل) (١٤,٨٠٠-١٥,٣٧٢) كم ويصل عدد هذا النوع من الطائرات إلى ١٨ طائرة .

٤. إيرباص ٣٢١ السعة المقعدية ١٦٥ مقعداً والمدى (٣,٠٠٠ ميل) (٥,٦٠٠) كم ويصل عددها إلى ١٥ طائرة .

٥. إيرباص ٣٢٠ CEO السعة المقعدية ١٤٤ مقعداً والمدى (٣,٣٠٠ ميل) (٦,١٠٠) كم ويصل عدد الطائرات إلى ٤٦ طائرة .

والجدول (٢) يبين حركة الطيران المدني للخطوط الجوية العربية السعودية للمدة ٢٠١٢-٢٠٢٢ إذ نلاحظ زيادة في مجموع أعداد الركاب إذ كان في عام ٢٠١٢ (٢١) مليون مسافر وارتفع العدد إلى (٣٣,٤) مليون مسافر في عام ٢٠٢٢ ويعزى ذلك إلى إلغاء القيود وحركات التحرير والتوسع في استخدام التكنولوجيا الرقمية (التذاكر الإلكترونية) أما الزيادة في أعداد الرحلات من المطارات الداخلية والخارجية فقد ارتفعت من (١٥٠,٢٧٧) ألف رحله عام ٢٠١٥ إلى (٢١٣,٧٢٠) ألف رحله عام ٢٠٢٢ ويعزى ذلك إلى التوزيع الأمثل للمقاعد المعروضة للبيع بمختلف الأسعار بعد تحديد وقياس حجم الطلب المتوقع على الرحلات المستقبلية في جميع المواسم .

أما عن ارتفاع وزن البضائع المنقولة من (٢٦٨) ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى (٦١٧) ألف طن ويعزى ذلك إلى رغبة شركات الطيران المدني في تحقيق عائد مغري من خلال القيام بعمليات الشحن وذلك لوجود حيز كبير عند القيام برحلاتها العادية.

جدول (٤) حركة الطيران المدني للخطوط الجوية العربية السعودية للمدة ٢٠١٢-٢٠٢٢

وزن البضائع المنقلولة الف طن	عدد الرحلات			عدد الركاب مليون			السنوات
	مجموع عدد الرحلات	المطارات الخارجية	المطارات الداخلية	مجموع عدد الركاب مليون	المطارات الدولية	المطارات الداخلية	
268	150,277	54635	95642	21	9,2	11,8	2012
431	163,009	58549	104460	21,5	9,4	12,1	2013
517	168,745	55466	113279	23,9	9,8	14,1	2014
558	177,435	61013	116422	25,9	11,2	14,7	2015
624	190,037	65373	124664	28,2	12,7	15,5	2016
645	194,840	75208	119632	29,5	13,3	16,2	2017
510	205,260	79307	125953	31,6	13,7	16,0	2018
637	206,586	85984	120602	32,2	15,6	16,6	2019
629	214,406	89212	125194	34,1	17,3	16,8	2020
617	213,720	89396	124324	33,4	16,9	16,5	2022

المصدر: البنك المركزي السعودي، الإحصاءات العامة السنوية، موقع على شبكة الإنترنت

<http://www.sama.gov.sa/ar-sa/EconomicReports/Pages/YearlyStatistics.aspx>

ومن ناحية ضيوف الرحمن فقد وضعت الهيئة العامة للطيران المدني على عاتقها استقطاب ٣٠ مليون معتمر كأحد أهداف رؤية المملكة ٢٠٣٠ وهناك العديد من النجاحات التي تحققت ومن أبرزها^(٣٠) بلغ عدد الحجاج في مرحله القدوم والمغادرة في مطاري جدة والمدينة المنورة أكثر من ٣،٤ ملايين حاج عام ٢٠٢٢ بنسبة زيادة عن عام ٢٠١٩ بلغت ٢٧،٢٤% إذ تم إطلاق مبادرة إياب في كل من مطاري جدة والمدينة المنورة وتهدف إلى إنهاء إجراءات سفر الحجاج بسهولة وآلياً من مقر إقامتهم وقبل الوصول إلى المطار .

المطلب الثاني

مؤشرات الإيرادات والنفقات والأرباح

مؤشر الإيراد يتم الحصول عليه من خلال بيع مقاعد الرحلة مضروباً في سعر بيع هذه المقاعد وتكون المحصلة ارتفاع العائد الإجمالي والارتفاع بال PASK وهو إيراد المقعد / الساعة^(٣١).

وبالنسبة للميزان المالي لهيئة الطيران المدني^(٣٢) فقد بين مؤشر إيرادات الهيئة العامة للطيران المدني والشركات التابعة لها المفوترة في عام ٢٠١٨ لأكثر من ٨،٨ مليارات ريال سعودي بنسبة زيادة تقدر ب ٥% تقريباً عن عام ٢٠١٧، واستطاعت الهيئة زيادة إيراداتها المحصلة خلال عام ٢٠١٨ لتصل إلى ٦،٢ مليارات تقريباً . أما مؤشر المصروفات الخاصة بالهيئة العامة للطيران المدني خلال عام ٢٠١٨ فقد

(٣٠) الهيئة العامة للطيران المدني ، الطيران المدني يحتفي باليوم العالمي للطيران المدني وسط إنجازات غير مسبوقة ٢٠٢٢/١٢/٧، موقع على شبكة الإنترنت

https://gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar_sa-08/02/2019-aa_59021

(٣١) د/رشا حسن سليم ، النقل الجوي واقتصاديات التنافس في السوق السياحي ، المؤسسة المصرية للتسويق والتوزيع امدكو للطباعة والنشر ، القاهرة ، ط١ ، ٢٠٢٢ ، ص ١٩٥ .

(٣٢) الهيئة العامة للطيران المدني ، الطيران المدني يحتفي باليوم العالمي للطيران المدني وسط إنجازات غير مسبوقة ٢٠٢٢/١٢/٧، موقع على شبكة الإنترنت :

https://gaca.gov.sa/web/ar-sa/news/translation-of-ar_sa-08/02/2022-aa_59021

تراجعت إلى ٧,٢ مليارات ريال سعودي بنسبة انخفاض ١٢% مقارنة بعام ٢٠١٩ الذي بلغت خلاله المصروفات ٨,٢ مليارات ريال سعودي .

وهذا يرجع إلى الاستغلال الجيد للموارد المتاحة في الشركة . وعندما نقارن ما بين السنة ٢٠١٨/٢٠١٩ نجد أن الإيرادات التشغيلية المحصلة^(٣٣) في عام ٢٠١٨ ارتفعت من ١,١١٣,٦٥٨ مليون ريال سعودي إلى ١,٢٣٢,١٠٥ مليون ريال سعودي في عام ٢٠٢٢، أما النفقات التشغيلية فقد ارتفعت من (١,٠٥٨,٥٩٠) مليون ريال سعودي عام ٢٠١٨ إلى (١,٠٩٩,٥٩٦) مليون ريال سعودي عام ٢٠١٩، وأيضاً حقق عام ٢٠٢٢ ربحاً أعلى قدر ب ٥٧,٧٣٦ مليون ريال سعودي مقارنة مع عام ٢٠٢٢ الذي قدر ب ١٧,٨٨٣ مليون ريال سعودي^(٣٤).

المطلب الثالث

الأهمية النسبية لقطاع النقل السعودي من الجانب الاقتصادي

الجدول التالي يبين الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين لسنوات مختارة (٢٠١٥/٢٠١٩/٢٠٢٢) إذ نلاحظ من خلاله ارتفاع الأهمية النسبية لقطاع النقل السعودي من ٥,١٢ عام ٢٠١٩ إلى ٦,١٢ في عام ٢٠٢٢ وهذا يعني إنه كلما ازدادت مخصصات قطاع النقل من الميزانية فأن مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي سوف تزداد بنسبة عالية^{٣٥}.

جدول (٥)

الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين لسنوات مختارة (٢٠١٥/٢٠١٩/٢٠٢٢)

السنوات	ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين	الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية	الأهمية النسبية لقطاع النقل ^(٣)
2015	101205	1975543	5,12

^(٣٣) الهيئة العامة للطيران المدني المملكة العربية السعودية ، التقارير السنوية ٢٠٢٢ ، ص ١٠٣ .

^(٣٤) الهيئة العامة للطيران المدني المملكة العربية السعودية ، التقارير السنوية ٢٠٢٢ ، ص ١٠٣ .

^{٣٥} محمود حامد محمود عبد الرزاق، (اقتصاديات النقل الدولي - البري والبحري والجوي)، الناشر الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٣

6,41	2422507	155289	2019
6,12	2973626	182071	2022

المصدر : الهيئة العامة للإحصاء السعودي .

(*) الأهمية النسبية لقطاع النقل = ناتج القطاع ÷ الناتج المحلي الإجمالي × 100 .

المبحث الثالث

التحديات والآفاق المستقبلية للنقل الجوي بالملكة العربية السعودية

تمهيد وتقسيم:

يُعد نشاط النقل من أهم الأنشطة الخاصة للتوزيع والإمداد اللوجستي في معظم الشركات إذ أن كلفة النقل تساوي ٢٠ % من الناتج القومي الإجمالي ، ولتحقيق -٣ % من الكلفة الكلية للتوزيع والإمداد اللوجستي وتقدر بنحو ٩ / ١ التنمية الاقتصادية والبشرية في أي دولة لا بد من توافر تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة ، لذلك يستدعي الأمر أن تقوم عملية تخطيط النقل على أساس علمي سليم وعلى أساس توازن بين التطور السريع لنظم النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى^{٣٦}.

وتتكون منظومة النقل للمملكة العربية السعودية من الطرق البرية والنقل الجوي والبحري وخطوط السكك الحديدية ، ويواجه قطاع النقل فيها تحديات كثيرة منها توفير متطلبات السلامة والحفاظ على البيئة من التلوث البيئي وتعزيز مهمات الأمن الوطني، وكذلك الحج فإنه يمثل حدثاً فريداً يتمثل بزيادة أعداد الحجاج والمعتمرين في كل عام وهذا يتطلب توفير خدمات النقل ومرافقة ، أما الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل في المملكة فيتمثل بقيام الحكومة برفع وتيرة إنفاقها على البنى التحتية والمشاريع المستقبلية من أجل تحقيق التنويع الاقتصادي والنمو المستدام في جميع أنماط وسائل .

نتناول هذا المبحث من خلال المطالبين التاليين :-

^{٣٦} عبد المطلب عبد الحميد، السوق العربية المشتركة- الواقع والمستقبل في الألفية الثالثة-، مجموعة النيل العربية، القاهرة، ٢٠٠٢.

المطلب الأول : التحديات.

المطلب الثاني: الآفاق المستقبلية.

المطلب الأول التحديات

التحدي الأول تهديدات الأمن الإلكتروني في قطاع الطيران المدني إذ بلغ عدد عمليات الاختراق والهجمات الإلكترونية التي تم رصدتها وصدها في عام ٢٠١٦ حوالي ٢٠٥٠٤٠ عملية^(٣٧)، التحدي الثاني في عام ٢٠٢٠ ظهور فايروس كورونا إذ أوقفت الحكومة السعودية الرحلات الجوية الدولية^(٣٨) بتاريخ ٢٠٢٠/٣/١٥ مما أدى إلى خسائر صافية قدرها ١٤٤ مليون ريال سعودي وفي ٢٠٢٠/٥/٣١ تم استئناف الرحلات الداخلية، وخلال الربع الثاني لعام ٢٠٢٠ انخفض الطلب الدولي على السفر جواً بشكل كبير بنسبة ٩٨% خلال شهر إبريل على وفق تقرير منظمة السياحة العالمية، التحدي الثالث قضايا الدعم والمنافسة العادلة هناك تناقض في تقديم الدعم الحكومي لجميع شركات الطيران، ومشكلات في تسعير خدمات النقل الجوي الداخلي ونقاط الخدمة الجوية الداخلية الإلزامية، والجدول التالي يبين تكاليف النقل البري بين الدول العربية الممرات والمسافة والتكاليف بالدولار لعام ٢٠١٥-٢٠١٩م.

جدول(٦) تكاليف النقل البري للبضائع بين الدول العربية الممرات والمسافة والتكاليف بالدولار لعام ٢٠١٥-٢٠١٩ م.

الممرات	المسافة كم	الأيام في الطريق	تكاليف غير رسمية \ دولار	إجمالي التكاليف \ دولار	التكلفة دولار\ كم
الأردن - السعودية - اليمن	٢٦٥٤ كم	٦	١٩	٣٥٦	٠.١٣٤
الأردن - مصر- ليبيا	٢٤٣٤ كم	١٤.٥	٥٥	١٢١٤	٠.٤٩٩
الإمارات-السعودية- مصر-ليبيا	٢٩٤١ كم	١٢.٥٩	٤٤	١١٤٠	٠.٣٨٨
المتوسط لكل الممرات	٢٢٤٢ كم	٧.٩٢	٢٤	٥٢٩	٠.٢٤

(٣٧) الهيئة العامة للطيران المدني السعودي ، التقرير السنوي ، ٢٠١٦ ، ص ٤٤ .

(٣٨) شركة الخطوط السعودية للتموين ، الربع الثاني ٢٠٢٠ ، ص ٥ .

أما الجدول الآتي فيبين المسافة ووقت التصدير والاستيراد لدول مختارة هي السعودية والإمارات ومصر لعام ٢٠٢١ في مجال النقل بالمطارات والموانئ إذ نلاحظ أن المملكة كانت الأعلى في وقت التصدير والاستيراد وسلسله التوريد مقارنة مع الدول الأخرى ويرجع ذلك إلى البعد عن الخطوط الملاحية العالمية الجوية والبحرية وترتيبات السلسلة اللوجستية^{٣٩}.

جدول (٧) المسافة ووقت التصدير والاستيراد للمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية مصر العربية لعام ٢٠٢١ في مجال النقل بالمطارات والموانئ :

الدول	المسافة ووقت التصدير للموانئ والمطارات (١)		سل سله التوري د (٢)	المسافة ووقت الاستيراد للموانئ والمطارات (٣)			سلسله التوريد (٤)	
	المسافة كم	أيام		المسافة كم	أيام	المسافة كم	أيام	المسافة كم
سعود ية	235	4	940	232	5	483	5	7
إمارات	89	2	249	107	2	119	2	2
مصر	349	2	792	452	5	554	5	6

Source: connecting to compete 2021 trade Logistics in the Global Economy, p. 53-54-55

- (١) من نقطة المنشأ إلى ميناء التحميل باستثناء الشحن الدولي .
- (٢) من نقطه المنشأ إلى مستودع المشتري .
- (٣) من ميناء التفريغ أو ما يعادله إلى مستودع المشتري .
- (٤) مجاميع مؤشر المسافة للميناء والمطار .

المطلب الثاني

^{٣٩} عادل الغابري، تيسير التجارة في المنطقة العربية الواقع والتحديات، ص١٦، ٢٠١٩، موقع على شبكة الإنترنت:

www.css.escwa.org.lb/EDGD/3411/17.ppt

الآفاق المستقبلية

تم اطلاق استراتيجية المملكة الخاصة بتطوير النقل الجوي رؤية ٢٠٣٠ المستقبلية إذ أكدت تعزيز وتطوير الصناعات الوطنية في مجال النقل الجوي وبناء مطارات عالمية بخدمات عصرية متقدمة لتلبية الزيادة المتوقعة في الحركة الجوية وتطوير البنى التحتية للمطارات من اجل مواكبة الاحتياج الحالي والمستقبلي وتعزيز مكانة المملكة عالمياً كجهة مؤثرة في صناعة النقل الجوي المدني الدولي وتحقيق النمو والاستدامة الاقتصادية . وتماشياً مع النمو المتزايد للحركة الجوية في منطقة الشرق الأوسط فقد تبنت شركة خدمات الملاحة الجوية السعودية إذ تم اطلاق مشروع المفهوم المستقبلي للمجال السعودي SFAC (٤٠) .

وهو احد مشروعات برامج رؤية المملكة لعام ٢٠٣٠ ويهدف المشروع إلى إعادة هيكلة المجال الجوي السعودي لزيادة طاقته الاستيعابية مع الحفاظ على مستويات السلامة والكفاءة التشغيلية ويشمل المشروع وضع خطة رئيسة لخدمات الملاحة الجوية تماشياً مع خطة منظمة الطيران المدني الدولية ICAO الخاصة بوحدة تطوير أنظم الطيران ASBU فضلاً عن تطبيق الإجراءات الجديدة للملاحة القائمة على الأداء PBN في الإقلاع والهبوط والعبور والاقتراب وتطبيق نظام إدارة تدفق واستيعاب الحركة الجوية (٤١) .

المبحث الرابع

دور النقل الجوي في التنمية الاقتصادية

تمهيد وتقسيم:-

(٤٠) خدمات الملاحة الجوية السعودية SANS ، التقرير السنوي ٢٠٢١ ، ص ٩٨ .

(٤١) عبير على حجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي "دراسة اقتصادية قانونية مقارنة"، الطبعة الأولى، دار الهاني للطباعة - السعودية ، ١٤١٤هـ - م ١٩٩٤ .

المبحث الرابع

النقل الجوي والتنمية الاقتصادية

تسعى الدول لتوسيع نطاق سوق النقل الجوي، لزيادة حركة الصادرات والواردات وتحسين وضع ميزان المدفوعات، تخفيض العبء المالي على كاهل الموازنة العامة لتقديم دعم اقتصادي لشركات الطيران بها، توفير فرص عمل ورفع المستوى المعيشي للمواطنين، وما من شك في أن كل ذلك يؤدي إلى تهيئة المناخ الملائم والمناسب للاستثمار والإنتاج والتجارة^(٤٢).

إضافة لما سبق، فإن تأثير النقل الجوي في تنشيط السياحة والتي أصبحت موردا هاما في كثير من دول العالم وعلى رأسها مصر والتي يتوقع الخبراء والمحللون الاقتصاديون أن تكون من أهم بنود التجارة في العالم خلال الفترات المقبلة ولا يخفى ما تضطلع به السياحة من دور في تشغيل العمالة^(٤٣).

وبالنظر إلى الأهمية النسبية للنقل الجوي في مصر من خلال دوره في زيادة حجم الصادرات لوجدنا أنه كلما استطاعت الشركة الوطنية توفير الفراغات اللازمة لنقل الصادرات المصرية بأسعار شحن منخفضة كلما ساعد ذلك صادراتنا على الصمود في مواجهة المنافسة السعرية في الأسواق العالمية، ولعل الأمثلة العديدة التي ذكرتها وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية المصرية خير دليل على ذلك^(٤٤).

أيضا يمارس قطاع النقل الجوي تأثيرات اقتصادية هامة على عملية التنمية والتطوير سواء على المستوى القطاعي أم الكلي، وقد تكون هذه التأثيرات مباشرة أو غير مباشرة ويكون بعضها في الأجل القصير والبعض الآخر، يأخذ طريقه في الأجل الطويل.

كما يؤدي النقل الجوي من خلال تغلبه على العوائق الجغرافية إلى توسيع نطاق السوق وربط الشعوب بعضها ببعض، ويترتب على ذلك اقتصاديات السوق الكبير واقتصاديات الحجم إذ يؤدي كبر السوق

^{٤٢}- د. عبد المطلب عبد الحميد، السوق العربية - المشتركة الواقع والمستقبل في الألفي الثالثة، مجموعة النيل العربية، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ١٣ وما بعدها.

^{٤٣} - Stephen Shaw, Air Line Marketing and Management, second ed., Pitman London, 1985, p. 85.

^{٤٤} - وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية، المؤشر القومي للتصدير، لجنة البحوث والنقل والتعبئة والتخزين، ١٩٨٥، ص ٧، وما بعدها.

إلى تطبيق مبدأي التخصص وتقسيم العمل سيادة المنافسة، القضاء على الاحتكار، تنوع السلع، زيادة رفاة المستهلك كما ونوعا وسعرا، ويزيد كذلك الإنتاجية... الخ^(٤٥).

بيد أن تحسن النقل الجوي وانخفاض تكلفته بسبب تطوره أو تحديثه أو التقدم العلمي أو التكنولوجي أو بسبب اتخاذ الإجراءات الإدارية والتنظيمية وإزالة الحواجز والقيود التي تعوق حركته تؤدي إلى إحداث تأثيرات اقتصادية عديدة على نفقة الإنتاج، والإنتاجية وتوطن الأنشطة الاقتصادية وغير ذلك من المتغيرات الاقتصادية القطاعية والكلية^(٤٦).

ونتيجة لما تقدم، فقد أثرت العديد من التساؤلات والأطروحات حول دور النقل الجوي في خلق الوظائف وزيادة الثروة وكذلك في الإنتاج والاستثمار وسوق العمل، إضافة لمساهمته في زيادة حركة التجارة العالمية ونمو قطاع السياحة وأيضا ارتفاع معدلات الحصيلة الضريبية والناتج المحلي للدول.

وعلى ذلك، فإننا سنحاول التعرض من خلال هذا الفصل من الدراسة لتبيان الدور الذي يمكن أن يلعبه هذا القطاع المهم في التنمية الاقتصادية من خلال التأثير في النقاط والعناصر سالف ذكرها.

وبالتالي فإن تقسيمنا لهذا المبحث سيكون على النحو التالي:

- المطلب الأول: دور النقل الجوي في خلق الوظائف وزيادة الثروة.
- المطلب الثاني: دور النقل الجوي في التشغيل والاستثمار وسوق العمل.
- المطلب الثالث: دور النقل الجوي في التجارة العالمية والسياحة والضرائب والناتج المحلي الإجمالي.

المطلب الأول

دور النقل الجوي في خلق الوظائف وزيادة الثروة

^{٤٥}- د. السيد أحمد عبد الخالق، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

^{٤٦}- Button, K.J and Vega, H., International Air Transport and economic development, Journal of Air Transport Management, 2000, p.p. 200: 210.

يعد قطاع النقل الجوي من القطاعات الواعدة في مجال خلق الوظائف وفرص العمل. كما لا يخفي دوره الهام في زيادة ثروة الدولة. ولكن قبل أن نتعرض لذلك شرحا وتحليلا، وجدت من الضرورة بداءة أن أبرز أهمية صناعة النقل الجوي والأدوار الحيوية والفوائد الاقتصادية لها.

إذ نؤكد على أن النقل الجوي يقدم العديد من الفوائد الاقتصادية، نذكر منها (٤٧).

١- يقدم الطيران شبكة واسعة وكبيرة للنقل حول العالم بما يجعله ضروريا للتجارة العالمية والسياحة أيضا. كما يلعب دورا حيويا في تسهيل النمو الاقتصادي خاصة في تنمية الدول.

٢- يستحوذ النقل الجوي على أكثر من ٢ مليار سنويا، و ٤٠% من حركة تصدير البضائع بين الأقاليم.

٣- أكثر من ٤٠% من حركة السياحة الدولية تتم عبر الجو.

٤- تخلق صناعة النقل الجوي حوالي ٢٩ مليون وظيفة عالميا، من خلال التأثيرات المباشرة وغير المباشرة والمحفزة والمستحدثة وأن هذه النسبة مرشحة للمزيد في المستقبل.

٥- تقدر التأثيرات الاقتصادية العالمية للنقل الجوي وسواء كانت مباشرة أم غير مباشرة محفزة ومستحدثة بحوالي ٢,٩٦٠ بليون دولار أي ما يعادل ٨% من الناتج القومي الإجمالي العالمي.

٦- هناك حول العالم ٩٠٠ خط جوي يمتلك أسطول من الطائرات يقدر بحوالي ٢٢ ألف طائرة aircraft وهؤلاء يخدمون حوالي ١٦٧٠ مطار من خلال شبكة مكونة من ملايين الكيلو مترات تدار بحوالي ١٦٠ من مزودي خدمات الملاحة.

٧- أكثر من ٢٥% من مبيعات الشركات تعتمد على النقل الجوي، ٧٠% من تقارير الأعمال توضح أن خدمة الأسواق الكبيرة هي فائدة من فوائد النقل الجوي.

إضافة لما تقدم، فإن صناعة النقل الجوي ساهمت الي ٢٩ مليون وظيفة عبر العالم وزعت على النحو التالي (٤٨):

⁴⁷ -ICAO, Annual Report of the Council, 2004, p.p. 30- 35.

⁴⁸ -Victor Craig, Air transport sector restructuring, Hal crow air plan- Malay- sia, available at:

<http://legacy.ICAO.int/icao/en/ro/nacc/aps/13 - pp-craig-e.pdf>

- عمل بمجال تصنيع الطائرات حوالي ٥ مليون موظف.
- في حين استحوذت حركة شراء البضائع والخدمات وبيعها والتي تنقل عن طريق النقل الجوي حوالي ٥,٨ مليون موظف.
- بينما عمل حوالي ٢,٧ مليون موظف في مجال التوريد.
- وأخيرا حوالي ١٥,٥ مليون موظف يعملون بصفة مباشرة وغير مباشرة في قطاعي الصناعة والسياحة المرتبطة بالنقل الجوي.

وحول دور النقل الجوي كمستخدم كفاء للبنية التحتية تلاحظ الآتي:

- يعمل في قطاع البنية التحتية والإنشاءات للنقل الجوي أكثر مما يوظفه القطاع (الضعف) بمعدل من ٦٠ إلى ٧٠%.
- يغطي النقل الجوي تكاليف الإنشاءات بالكامل عكس الطرق والسكك الحديدية. إذ تساهم في زيادة الحصيلة المالية للدولة عن طريق المساهمة في فرض الضرائب.
- إن الجيل الجديد من الطائرات سوف يقلل من استخدام الوقود وربما يفوق في المستقبل كفاءة أي سيارة جديدة تعمل في السوق.
- وتجدر الإشارة إلى أن النقل الجوي ساهم أيضا في تحسين مستويات المعيشة والتخفيف من حدة الفقر وخلق فرص للوظائف وزيادة عائدات الضرائب^(٤٩).

وعلى أية حال، فإن صناعة النقل الجوي تشمل^(٥٠):

- ١- قطاع صناعة الطائرات والخدمات المقدمة للملاحة الجوية، المطارات والخطوط الجوية والأنشطة التي تخدم الركاب مباشرة.
- ٢- قطاع الطيران المدني بما تشمل أيضا صناعة نظم الطائرات، المحركات، والهيكل.

^{٤٩} - World Air Cargo forecast 2004/2005, Boeing (2004), The economic Benefits of Air Transport, ATAG (2000), p.p. 8-10.

^{٥٠} - Ibid

بيد أن النمو السريع في المؤشرات الاقتصادية ربما يحدث من خلال عدة عوامل منها ^(٥١):

- خفض تكاليف السفر عبر الجو، حيث لوحظ أن زيادة الكفاءة والمنافسة قللت أسعار التذاكر بنسبة وصلت إلى ٤٠%.
- العولمة، حيث ساعدت الطيران كثيرا من قيام الأفراد برحلات طويلة لقضاء الإجازات والعمل، إذ أصبح الوضع ملئاً سياسياً واجتماعياً.
- التحرير لقطاع النقل الجوي، والذي بدأ بتحرير السوق المحلي للولايات المتحدة في أواخر عام ١٩٧٠ ثم في الاتحاد الأوروبي في ١٩٨٠ والذي اكتمل في أواخر ١٩٩٠، وتحرير بعض المناطق تدريجياً.

وحول الدور الاجتماعي للنقل الجوي، لوحظ أنه يُقدم منافع اجتماعية ملحوظة، وذلك على النحو التالي ^(٥٢):

- ١- يحسن النقل الجوي نوعية الحياة للأفراد، وذلك بتوسيع رفاهية الناس وخبرتهم الثقافية. كما يقدم خيارات واسعة من الأماكن المقصودة في الإجازات حول العالم ووسيلة مواصلات معقولة التكاليف لزيادة الأقارب والأصدقاء حول العالم.
- ٢- يساهم النقل الجوي في تحسين مستويات المعيشة من خلال تقليل حدة الفقر عن طريق السياحة.
- ٣- يساهم النقل الجوي كذلك في حدوث التنمية المستدامة وذلك عن طريق مساهمته لقطاع السياحة والتجارة وتدعيم النمو الاقتصادي وزيادة حصيلة الضرائب وهو ما ينعكس على الناتج المحلي إيجاباً.
- ٤- يسهم النقل الجوي كذلك في تسليم الإغاثات الطارئة والإنسانية في أي مكان على الأرض ويضمن التوصيل السريع للإمدادات الطبية والأعضاء البشرية لزرعها.

⁵¹ -ELFAA: liberalization of European Air transport: the benefits of low fares airlines consumers, airports, regions and the environment, available at:

<http://www.elfaa.com/documents/ELFAABenefitsoflfas 2004.pdf>.

⁵² -IPCC Special Report on aviation, 1999, p. 3.

وحول التأثيرات البيئية الناجمة عن النقل الجوي نلحظ الآتي^(٥٣):

- إن أسطول الطائرات الحديث أسرع ٢٠ وحدة ديسيل، وذلك مقارنة بالطائرات من ٤٠ سنة، ولا شك أن هذا يؤدي إلى تقليل (الضوضاء) بنسبة ٧٥%.
- يستهدف النقل الجوي حدوث ٥٠% انخفاض في الضوضاء وذلك أثناء صعود وهبوط الطائرة بحلول العام ٢٠٢٠.
- يبدو أن الأسطول الحديث للطائرات أكثر كفاءة عما كان منذ ٤٠ عاما بنسبة تصل إلى ٧٠%، حيث انخفض أول أكسيد الكربون بنسبة ٥٠%، بينما الدخان والهيدروكربون الغير محترق قل بنسبة ٩٠%.
- تستهدف برامج الأبحاث تحقيق ادخار وحفظ للوقود بنسبة ٥٠% وتقليل أكسيدات النيتروجين بنسبة ٨٠% بحلول العام ٢٠٢٠ أيضا.

إن تعزيز إدارة النقل الجوي وكفاءتها لها إمكانية تقليل احتراق الوقود بنسبة من ٦: ١٢، بينما تحسينات التشغيل من الممكن أن توفر الوقود بنسبة تصل من ٢: ٦.

ويمكن أن نلخص ما سبق من خلال الشكل التالي رقم (١٥)، والذي يشير إلى أهمية صناعة النقل الجوي وتأثيراتها الاقتصادية:

يضاف إلى ما سبق، فإن قطاع الشحن الجوي من القطاعات الواعدة أيضا في توفير فرص العمل والتشغيل وينعكس على زيادة الثروة كذلك.

ويلحظ أنه وإن ذكرنا أن الشحن الجوي يوفر آلاف الوظائف سنويا، كما أنه يعد مصدرا هاما لإيرادات الدول، إلا أننا نلحظ خروج مصر من قائمة العشرين، وهو مؤشر ينبغي على السلطات المسؤولة عن الطيران في مصر إدراكه جيدا إن أردنا بالفعل أن نطور هذا القطاع الحيوي، وأن نوفر الآلاف من الوظائف، ولا شك أن كل ذلك من شأنه أن يعكس على التنمية الاقتصادية.

^{٥٣} - OECD: The environmental Impacts of increased international air transport 2008, p.p. 12-15. available at: <http://www.oecd.org>.

ومن ناحية أخرى، فإن النقل الجوي يسهم بحوالي ٨٨٠ بليون دولار سنوياً، وهو ما ينعكس بشكل مباشر في زيادة GDP العالمي، مع الأخذ في الحسبان التأثيرات الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة للنقل الجوي.

بالإضافة إلى أن صناعة النقل الجوي واحدة من أكثر القطاعات ذات الكفاءة العالية مقاسة بـ GDP للعامل^(٥٤) فإذا نظرنا مثلاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية لوجدنا أن العامل يبلغ إجمالي ما يتقاضاه حوالي ٦٥،٠٠٠ دولار لكل عامل سنوياً. وهو ما يعادل ثلاث مرات ونصف ما يتقاضاه وأي عامل في أي دولة. وفي نفس القطاع، وذلك إذا ما نظرنا لمستوى الاقتصاد العالمي، ولعل هذه الأجور تتجاوز معظم قطاعات الاقتصاد.

وما سبق يؤكد أن موظفي النقل الجوي يساهمون بشكل كبير في نمو الاقتصاد العالمي، ولعل مردود ذلك يتمثل في التالي:

- ١- أن النقل الجوي صناعة كثيفة لرأس المال.
- ٢- صناعة النقل الجوي مركزه في الدول الأكثر تقدماً حيث أنها تسهم في نمو الاقتصاد العالمي بزيادة الناتج المحلي الإجمالي.
- ٣- إن موظفي النقل الجوي يتمتعون بمهارة عالية، كما أنهم مدربين جيداً، ولديهم خبرة، وتنفذ بشأنهم أبحاثاً كثيرة من أجل تنميتهم.
- ٤- وباعتبار النقل الجوي من الأعمال كثيفة رأس المال، فهنا تبدو إنتاجية العامل عالية جداً، وتعتبر ثلاث أضعاف المتوسط في القطاعات الأخرى.
- ٥- ولعل الشكل البياني التالي رقم (١٨) يؤكد الكلام سالف ذكره، ومدى مساهمة النقل الجوي والتوظيف فيه في الناتج المحلي الإجمالي.

⁵⁴ -IATA: Economic benefits from air transport in Mexico. Available at : <http://www.iata.org/whatwedo/documents/mexico.pdf>.

والتوظيف في النقل الجوي، يشمل قطاعات النقل، الاتصالات، والأعمال، والخدمات المالية والإنشاءات وأسواق الخدمات. وذلك في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي وبقية دول العالم، وسنجد أعلى نسبة تشغيل كانت في النقل الجوي مباشرة يليه الاتصالات ثم الخدمات الأخرى.

إضافة لما تقدم فإن النقل الجوي يسهم بشكل ملحوظ في زيادة الثروة والتوظيف ليس فقط في الولايات المتحدة وأوروبا، وإنما في مختلف أنحاء العالم.

وعلى صعيد الدول النامية وتلك التي في طريقها للتحويل والانتقال لاقتصادات أكثر نمواً، فإننا نجد أن إجمالي الوظائف في النقل الجوي في أفريقيا حوالي ١٧٠,٠٠٠ ألف وظيفة، وفي منطقة الشرق الأوسط حوالي ١٦٥,٠٠٠ ألف وظيفة، بينما جاء نصيب أمريكا اللاتينية حوالي ٢١٠,٠٠٠ ألف وظيفة^(٥٥).

وبالتدقيق في الإحصاءات السابقة، فإننا نؤكد على أن النقل الجوي في أوروبا وأمريكا الشمالية يساهم بنسبة أكبر من بقية المناطق حيث تساهم أمريكا بحوالي ٣٧% من التوظيف العالمي في هذا القطاع وأوروبا ٢٧% والنسبة الباقية موزعة على بقية دول العالم.

وإذا أخذنا نظام الطيران في مدينة هيوستن Houston الأمريكية كمثال فسنجد أن الطيران الجوي في "Houston"، ينقل البضائع والركاب من خلال ثلاث مطارات:

١- مطار انتركونتيننتال Intercontinental

٢- مطار وليم هوبي William P. Hobby

٣- مطار إيلنجتون Ellington Field

وتمتلك "هيوستن" المركز السادس على العالم بالنسبة للنقل الجوي، حيث هناك حوالي ٤٢ مليون راكب، ٧٤٠ مليون دولار ناتجة عن عمليات الشحن الجوي، حسب دراسات أجريت في ٢٠٠٣. أما بالنسبة

⁵⁵ -ATAG: The economic & social benefits of air transport. available at: <http://www.ICAO.int>.

للاثر الاقتصادي الكلي، فسنجد أن المبيعات فيها حوالي ٢٤،٢ بليون دولار أمريكي، كما يدعم الاقتصاد المحلي بحوالي ١٥١،٠٠٠ ألف وظيفة^(٥٦).

المطلب الثاني

دور النقل الجوي في التشغيل والاستثمار وسوق العمل

تطرقنا خلال المطلب السابق للأهمية الكبيرة التي يمكن للنقل الجوي أن يكون له تأثير فيها، لاسيما خلق وظائف جديدة وزيادة الثروة. أما عن دور النقل الجوي في عمليات التشغيل والاستثمار وسوق العمل سنتعرض لها من خلال الصفحات القادمة من هذه الدراسة.

بداية، نؤكد على أن النقل الجوي يلعب دورا مهما في أعمال التشغيل وزيادة حركة الاستثمارات الوافدة، وهو الأمر الذي ينعكس في النهاية في زيادة الوظائف المتاحة من خلال أسواق العمل كما سنرى. وبالنظر للنقل الجوي وزيادة عمليات التشغيل، فيبدو أن قطاع النقل الجوي له تأثير كبير على عمليات التشغيل Business Operation من خلال أمرين هما^(٥٧):

أ- الكفاءة الإنتاجية:

إذ يمكن القول بأن أكثر من ٥٠% من الأعمال تعتمد على الكفاءة الإنتاجية للخدمات الجوية، فمثلا خدمات الركاب المتميزة تمكن المديرين وأصحاب الأعمال من زيادة أعمالهم في مواقع بعيدة وللأقسام الفرعية لشركاتهم في دول أخرى. ولعل ما سبق يمكن العملاء من اختيار سلسلة العروض الأفضل لهم،

^{٥٦} - Dr. Steven G. Craig: economic impact study Houston Airport system city of Houston by the Campbell-Hill, Aviation Group, University of Houston 2003 and 1998, p.p. 20-30.

^{٥٧} - IATA: Op. Cit., p.p. 12-13.

ويتأتى ذلك من خلال المنافسة، كما يسهل ذلك انتشار تقنيات الإنتاج الحديثة ويُسهل على الشركات جذب الموظفين ذات الكفاءة العالية^(٥٨).

ب- خدمة ومقابلة العملاء: Serving and meeting customers:

إذ أن خدمات النقل الجوي تسمح بوجود اتصال أفضل بين البائعين والمشتريين، الأمر الذي من شأنه المساهمة الفاعلة في خلق مبيعات جديدة، ومواجهة مزيد من احتياجات العملاء فسليلة المعروض العالمي أصبحت تعتمد بشكل متزايد على الحركة السريعة للبضائع ذات الوزن الخفيف والقيمة العالية كأجزاء الكمبيوتر، ولعل النقل الجوي من شأنه أن يسهل هذه الحركة من خلال الآتي:

١- تقديم خدمة التوصيل السريع للمنتجات ذات القيمة العالية: وخصوصا ذات الصلة للصناعات الحيوية الحديثة كالتيكنولوجيا الحيوية وأدوات الاتصال عن بعد... الخ..

٢- زيادة نطاق أسواق الإنتاج: إذ أن تطوير الأعمال الإلكترونية يساعد بلا شك الشركات للتعرف على العروض الأقل تكلفة، ويساعد النقل الجوي على مزيد من الاتصال بين البائعين والمشتريين.

٣- تنمية وتحديث التجارة الإلكترونية: ولعل هذا البند من شأنه تمكين الشركات من نقل أوامر التسوق بسرعة عبر الإنترنت، الأمر الذي من شأنه أن يسمح بتخزين المنتجات في مستودعات كبيرة، مما يقلل تكاليف التوزيع والبيع بالتقسيط^(٥٩).

٤- تحسين إدارة الأسهم وتقنيات الإنتاج: ومن شأن ذلك خفض تكاليف التخزين والخسائر نتيجة لانقطاع التيار والتشويش الذي يحدث نتيجة فصل آلية خطوط الإنتاج.

٥- تطوير صناعة النقل: ولعل هذا يقدم توصيل سريع ومضمون في آن ومن الباب إلى الباب والعروض المتزايدة للدعم التخصصي للشركات.

^{٥٨} - Button, K.J and Vega, H., The effects of air transport on the movement of labour, Geo Journal, 2008, p.p. 60-70. Morrison, S. and Winston, C., The evolution of the airline industry, Brookings Institution, Washington DC, 1995, p.p. 8:15.

^{٥٩} - Button, K.J., Lall, S., Stough, R and Trice, M., High-Technology employment and hub airports, Journal of air transport management, 1999, p.p., 2-50

ولعل الشكل البياني التالي رقم (٢٠) يؤكد على أهمية خدمات الجو ودورها في خدمة ومقابلة العملاء.

كما يساهم النقل الجوي أيضا في التوظيف عن طريق المساهمة في قطاع التصنيع، وذلك خلال الفترة من عام ١٩٩٤ إلى ٢٠١٠، حيث تزيد فرص التوظيف وتنخفض من عام لآخر وفقا للظروف الاقتصادية والسياسية.

وحول دور النقل الجوي وتأثيره على الاستثمار، نؤكد على أن النقل الجوي يخلق منافع محفزة كثيرة، والتي يدور تأثيرها خارج النقل الجوي^(٦٠)، إذ يلاحظ أن حوالي ٢٥% من مبيعات الشركات تعتمد على خدمات النقل الجوي.

بيد أن تأثير النقل الجوي على الاستثمار ينتج من خلال تأثيره في اختيار الشركات للأماكن التي ستستثمر فيها، وهنا نلاحظ الآتي^(٦١):

١- تعتبر أكثر من ٥٦% من الشركات أن النقل العالمي عامل ضروري لتحديد مواقع الأعمال في أوروبا.

٢- ١٨% من قرارات الاستثمار في الماضي تأثرت مباشرة بغياب النقل الجوي الجيد خاصة في قطاعات الأعمال عالية التقنية.

٣- ٢٨% من الشركات تعتقد أن الابتكار والاستثمار والإنفاق على البحوث والتنمية في النقل الجوي سوف تتأثر بطريقة سيئة لو كانت ضمانات النقل الجوي مقيدة.

وجدير بالذكر، أن تأثيرات النقل الجوي الاقتصادية ليست فقط مباشرة وغير مباشرة، بل تتعداها إلى وجود تأثيرات محفزة، وتعني أن النقل الجوي يخلق منافع تدور خارجه، كما يتمثل في تأثيره على أداء

^{٦٠} Michael N. Shirima, investment in air transport, case study of precision air-presented at the tourism investment forum, 2002, p.p. 1-3.

^{٦١} -ATAG: Op. Cit., p. 12.

الصناعات الأخرى، وكونه مسهلاً ومساعداً عليه فهذا التأثير يؤثر في أداء الاقتصاد العالمي إذا أثر على كفاءة الصناعات، إذ أن المنافع التي تدور خارج النقل الجوي تكون عن طريق عدة نقاط نذكر منها:

١- **يسهل النقل الجوي التجارة العالمية^(٦٢)**: إذ أنه يساعد الدول على زيادة الدخول إلى الأسواق الرئيسية والسماح بعولمة الإنتاج وتدويله. إضافة لكونه يشجع الدول على تخفيض أنشطتها كي تمتلك ميزة تنافسية تجعلها تبادل بضائع أخرى من إنتاج دول أخرى مقابل بضائعها الجيدة.

٢- **النقل الجوي لا غنى عنه في السياحة**: وهذا ضروري خاصة في الأماكن البعيدة والمناطق السياحية، حيث تقدم السياحة مباشرة وظائف في خطوط النقل الجوي والمطارات تقدر بملايين الوظائف عبر العالم.

٣- **يعزز النقل الجوي الإنتاجية خلال الاقتصاد العالمي**: إذ أن الخطوط الجوية الجديدة، توسع الأسواق التي تعمل بها الشركات، وكنيجة لذلك تستطيع الشركات استغلال اقتصادات الحجم بشكل أفضل، ومن هنا تقلل التكاليف ويزيد التخصص لتنتج هنا ميزة تنافسية بفتح الأسواق. وكل الشركات في هذا السياق ستتنافس حتما لجذب المزيد من العملاء.

٤- **يحسن النقل الجوي كفاءة التوريد**: إذ يبدو أن صناعات عديدة تستخدم النقل الجوي لنقل وقت التسليم وتسهل تسليم البضائع للعملاء بسرعة وبتكاليف معقولة.

٥- **يمكن النقل الجوي الاستثمار داخل وخارج الدول والمناطق**: حيث أن وجود الخطوط الجوية واتصالاتها واحداً من أهم الاعتبارات التي تعر اختيار الشركات لأماكن استثماراتها حسب وجود الشبكات الجيدة من النقل الجوي.

٦- **يعمل النقل الجوي كحافز على الابتكار**: وذلك يشجع التشابك الجيد والترابط بين الشركات التي تقع في أجزاء مختلفة من العالم. ومن هنا نؤكد على أن البنية التحتية الجيدة للنقل الجوي تشجع أكثر على الأبحاث التنموية للشركات والإنفاق عليها^(٦٣).

⁶² -WTO: international trade in air transport: recents development and policy issues, 2005, p.p. 218-220. available at:

<http://www.wto.org/english/res-e/booksp-e/anrep-e/wtro5-3b-e.pdf>.

Ibid, p 20. ^{٦٣}

٧- يقدم النقل الجوي منافع تحسن رفاهية المستهلك: وهذا نتيجة لزيادة إتاحة أماكن السفر بين البلاد والسفر المحلي داخل البلد ذاته.

ويبدو أن هناك فاصلاً واضحاً، بين التأثيرات الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة والمحفزة للنقل الجوي، إذ أن التأثيرات المحفزة تتعلق بالتأثيرات تدور خارج النقل الجوي، بينما التأثيرات الأخرى تتعلق بالعائدات الكلية من صناعة النقل الجوي.

الخاتمة

من خلال الدراسة توصلنا إلى النتائج و التوصيات التالية :-

أولاً : النتائج :

- (١) إن للنقل الجوي في المملكة العربية السعودية أهمية على مستوى الدولة ككل .
- (٢) يخلق النقل الجوي داخل المملكة حركة تقدم للاقتصاد الوطني من خلال خلق ظروف المنافسة وتحقيق اقتصاديات الحجم في مجال الإنتاج وتخفيض تكاليف إنتاج السلع والخدمات وتساوي الأسعار واستقرارها ونفقات العائلات في النقل
- (٣) تكلفة النقل بالنسبة للدخل ونفقات الدخل حسب حجم المدن، ولتحقيق التنمية الاقتصادية والبشرية في أي دولة فأنها ترتبط بتوفير تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة لذلك يستدعي الأمر أن تقوم عملية التخطيط للنقل على أساس علمي سليم وعلى أساس توازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى.
- (٤) يعد نشاط النقل الجوي في المملكة العربية السعودية من أهم الأنشطة الخاصة للتوزيع والإمداد اللوجستي في معظم الشركات .
- (٥) تقسم المطارات في المملكة العربية السعودية إلى ٥ مطارات دولية، أما المطارات المحلية فهي مقسمة الى مطارات وسطى ومطارات غربية ومطارات شمالية ومطارات جنوبية ويصل عددها الى ٢٢ مطاراً محلياً .

(٦) يصل إجمالي أسطول الطائرات المدنية في المملكة الى ١٤٤ طائرة .

(٧) يواجه النقل الجوي في المملكة العربية السعودية تحديات تتمثل بتهديدات الأمن الإلكتروني إذ تم رصد وصد ٢٠٥٠٤٠ عملية، وظهور فايروس كورونا في عام ٢٠٢٠ والظهور المستمر لسلالات هذا الفايروس مما أدى الى خسائر صافية قدرها ١٤٤ مليون ريال سعودي عندما أوقفت الحكومة حركة الطيران في ٢٠٢٠/٣/١٥، وهناك مشكلات في تسعير خدمات النقل الجوي الداخلي وقضايا الدعم والمنافسة العادلة .

(٨) تم اطلاق استراتيجية خاصة لتطوير النقل الجوي على وفق رؤية المملكة المستقبلية عام ٢٠٣٠ إذ تم اطلاق مشروع المفهوم المستقبلي للمجال الجوي السعودي SFAC .

(١) يوصي الباحث بتطوير وإعداد خطة وطنية شاملة لنظم النقل الذكية ومواكبة التطور والبحث العلمي للتكنولوجيات البديلة المبتكرة التي تساعد على تحسين كفاءة النقل وحماية البيئة من التلوث

(٢) يوصي الباحث بتدريب وابتعاث كوادر فنية متخصصة في الإدارة الذكية وهندسة المرور وتوجيه وتمويل الإدارة العامة للمرور والجهات ذات العلاقة لتوفير نظم المعلومات والإدارة الذكية للنقل.

(٣) يوصي الباحث بتتبع وإعادة توجيه منظومة النقل عن طريق البرامج التعليمية والتدريبية الجديدة وتوفير الفرص للأفراد والمؤسسات ذات المهارات المختلفة للمساهمة في برامج وزارة النقل والجهات الأخرى المرتبطة بالنظام الذكي للطرق والمركبات.

(٤) يوصي الباحث بدعم وإنشاء هيكل مؤسس لتطوير التقنية وتحويلها ونشرها عن طريق تحفيز التعاون والمشاركة بين الجهات الحكومية والجامعات والقطاع الخاص، وتوثيق التعاون الدولي ولاسيما مع الدول المتقدمة للاستفادة من التطورات السريعة التي تحدث في تقنيات النقل.

(٥) يوصي الباحث بضرورة تبني رؤية مبنية على رغبات المستخدمين للنقل من أجل معرفة آرائهم وتوجهاتهم بهدف تحسين الخدمة، وتوفير المناخ المناسب لجذب الاستثمارات لتطوير خدمات النقل

(٦) يوصي الباحث من إعادة النظر في قوانين ولوائح الاستثمار الحالية مع وضع القيود التي تناسب ظروف البلد التنموية.

(٧) يوصي الباحث بإنشاء بنوك متخصصة لتمويل وشراء الطائرات واستئجارها نظراً لارتفاع أسعار الطائرات الحديثة ومعداتنا .

- ٨) العمل على تحقيق الاستغلال الأمثل للمطارات والسماح للقطاع الخاص بالمشاركة في أعمال المطارات مثل التشغيل والإدارة بهدف إلغاء الدعم الحكومي وتحقيق الأرباح .
- ٩) يوصي الباحث بالعمل على تحقيق المزيد من التحرير للنقل الجوي للبضائع والأشخاص من أجل تشجيع حركة التصدير بين الدول الأعضاء .
- ١٠) يوصي الباحث بالعمل على إنشاء المزيد من شركات الطيران المدنية لكونها تسهم في خلق فرص عمل مما يساعد على تقليل البطالة .
- ١١) يوصي الباحث بضرورة التقييم الدوري لإدارة تعظيم العائد وذلك لتحفيز الطاقات وعدم تعرضها للروتين الوظيفي .
- ١٢) يوصي الباحث بإنشاء بنوك متخصصة لتمويل وشراء الطائرات، والعمل على تحقيق الاستغلال الأمثل للمطارات والسماح للقطاع الخاص بالمشاركة في أعمال المطارات بهدف إلغاء الدعم الحكومي وتحقيق الأرباح.
- ١٣) يوصي الباحث بأهمية تعزيز ودعم التعاون العربي في مجال النقل الجوي ويكون ذلك من خلال إعطاء دور مهم للهيئة العربية للطيران المدني في تيسير كافة العقبات وتذليل العوائق وحل جميع القضايا المتعلقة بالنقل الجوي.
- ١٤) يوصي الباحث بضرورة العمل على إنشاء بنوك متخصصة لتمويل وشراء الطائرات وكذا استئجارها، نظراً لارتفاع أسعار الطائرات الحديثة ومعداتها.
- ١٥) يوصي الباحث بالعمل على تقليص الحواجز التنظيمية وكذلك الإجرائية أمام النقل الجوي، واتخاذ التدابير التي من شأنها تسهيل النقل. ويأتي ذلك اتساقاً مع الاتفاقية العامة لتحرير تجارة الخدمات GATS، والتي يأتي موضوع تحرير النقل الجوي أحد أبرز القطاعات التي تهتم بها.
- ١٦) يوصي الباحث بأهمية وضع برنامج محدد من أجل إصلاح قطاع النقل الجوي في الدول العربية ومنها مصر بالطبع، وسواء بالنسبة للسلطة المختصة بالطيران المدني بها أم شركات الطيران المدني التابعة لها، ويأتي ذلك من خلال علاج السلبات وأوجه الخلل في هذه الأجهزة، الأمر الذي يجعلها أكثر وأعمق على المنافسة.
- ١٧) يوصي الباحث بالعمل على تحقيق الاستغلال الأمثل للمطارات خصوصاً في المنطقة العربية، وذلك بتطبيق الفكر الاقتصادي وبعيداً عن التدخل السياسي والسماح للقطاع الخاص بالمشاركة في

أعمال المطارات بما تشمل التشغيل والإدارة والملكية، وذلك بهدف إلغاء الدعم الحكومي وتحقيق الأرباح.

(١٨) يوصي الباحث بضرورة العمل على مزيد من التحرير للنقل الجوي للبضائع والأشخاص مع ممارسة كافة حقوق النقل، وذلك تشجيعاً لحركة التصدير بين الدول الأعضاء، الأمر الذي ينعكس في تنشيط التجارة العالمية كهدف أساسي لمنظمة التجارة العالمية W.T.O.

(١٩) يوصي الباحث بضرورة استخدام وسهليل استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وتطبيق مبدأ الشفافية، خصوصاً تبادل البيانات الإلكترونية وكذا مبادرات الحجز الإلكتروني والشحن الإلكتروني، واعتماد التشريعات والأنظمة القانونية المناسبة.

(٢٠) يوصي الباحث بأهمية معالجة الدول العربية ومصر للقضايا البيئية المتصلة بالنقل الجوي لاسيما تلك الناجمة عن الضجيج، وتلوث المياه والتخلص من النفايات المضرّة.

(٢١) يوصي الباحث بالعمل على إنشاء مزيد من شركات الطيران المدنية لكونها تساهم بشكل كبير في خلق فرص للعمل مما يساعد في تقليل البطالة، إضافة لدورها في تسهيل قدوم السائحين إلى الوطن والتجارة العالمية وزيادة الناتج المحلي الإجمالي للدول.

(٢٢) يوصي الباحث بضرورة تحرير النقل الجوي السياحي Charter، مع أهمية أن يكون إطلاق هذا التحرير مقصوراً على المطارات الموجودة في مناطق الجذب السياحي، وهذا أمر هام، حفاظاً على مصالح شركات النقل الجوي المنتظم.

(٢٣) يوصي الباحث بدعم أسطول النقل الجوي، وذلك بتزويده بمزيد من الطائرات الناقلة للبضائع بغرض تسهيل النقل والتجارة، وهو الأمر الذي من شأنه أن يساهم في زيادة نمو التجارة الدولية وإنعاش سوق العمل.

(٢٤) يوصي الباحث بضرورة تعزيز وخلق أجواء مع الاتحاد الأوروبي، ولعل ذلك يتأتى من خلال الاتفاقات مع الاتحاد الأوروبي من أجل مزيد من التجارة ونقل الركاب والسياح، وهو ما ينعكس دون شك في زيادة النمو والتنمية الاقتصادية.

(٢٥) يوصي الباحث بضرورة عمل شركات النقل الجوي العربية والمصرية على تقليل وخفض التكاليف مع الحفاظ على مستوى متميز من الخدمة، وهو ما يؤدي إلى مزيد من جذب الركاب والسياح وحتى شركات البضائع للتعامل معها.

(٢٦) يوصي الباحث بأهمية إنشاء تكتل إقليمي عربي جوي يشكل ضغطاً والحصول على شروط أفضل في التعامل مع شركات النقل الجوي العالمية.

قائمة المراجع

أولاً : المؤلفات باللغة العربية :

(١) المؤلفات العامة :

- (١) أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية ط٢، الإسكندرية : دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٩م.
- (٢) علي فلاح الزعبي، ود زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل التوزيع والإمداد ط١، عمان : دار المسيرة للنشر والتوزيع ، ٢٠١٢م
- (٣) محمد سالم توفيق، هندسة النقل والمرور، بيروت : دار الراتب الجامعية ، ٢٠٠٥م.
- (٤) عبد المطلب عبد الحميد، اقتصاديات الموارد الاقتصادية، مصر : الشركة العربية المتحدة للتسويق، ٢٠١٠م.
- (٥) عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مصر : المنظمة العربية للتنمية الإدارية بحوث ودراسات، ٢٠٠٧م.
- (٦) نهال فريد مصطفى، وجلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة . ٢٠٠٤م.
- (٧) أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، الإسكندرية : مكتبة الإشعاع الفني . ٢٠٠١م.
- (٨) سامية لحول، وراوية حناشي، مساهمة نظم النقل الذكية في الحد من التلوث البيئي، مجلة أسبوط للدراسات البيئية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التيسير، جامعة فرحات وجامعة الحاج لخضر الجزائر، العدد، ٤٠، ٢٠١٤م.
- (٩) التحديات المستجدة في ظل التطورات العربية والعالمية، منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى ٢٠١٥-٢٠١٦، تقرير ٢٢، ٢٠١٥ نيسان: للاتحاد - العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية .
- (١٠) التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ٢٠١٥، صندوق النقد العربي : أبوظبي
- (١١) تقرير التنمية البشرية، ٢٠١٠، البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة : نيويورك
- (١٢) الاستراتيجية الوطنية للنقل، ٢٠١١، وزارة النقل : المملكة العربية السعودية

- (١٣) المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، ٢٠٠٧، المنظمة العربية للتنمية الإدارية - بحوث ودراسات، العدد ٤٣٩ : تأليف عدد من خبراء المنظمة
- (١٤) دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، ٢٠٠٦، ط١، وزارة الشؤون البلدية والقروية : فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر
- (١٥) قطاع شؤون المعلومات - إدارة الإحصاء، ٢٠١٤، لمحة إحصائية لدول مجلس التعاون الخليجي، العدد ٤ : الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية
- (١٦) مؤسسة النقد العربي، ٢٠١٥، التقرير السنوي ٥١ : المملكة العربية السعودية
- (١٧) مؤسسة النقد العربي، ٢٠١٦، التقرير السنوي ٥٢ : المملكة العربية السعودية
- (١٨) الغزي، صبحي، أهمية نظم النقل الذكية في معالجة مشاكل النقل والسيطرة على الأزمات : موقع على شبكة الإنترنت - ٢٠١٠م. www.alnoor.se>article.doc
- (١٩) عادل الغابري، تيسير التجارة في المنطقة العربية الواقع والتحديات : موقع على شبكة الإنترنت، ٢٠١٢م.

www.css.escwa.org.lb/EDGD/3411/17.ppT

- (٢٠) سعد بن عبد الرحمن القاضي، ١٩٩٩، نظم النقل الذكية : أهم مواضيعها وفرص تطبيقها في المملكة العربية السعودية، الرياض :جامعة الملك سعود : موقع على شبكة الإنترنت:

www.kau.edu.sa/showres.asp?siteid=320&rn=35081&ing

- (٢١) النقل المتعدد الوسائط ٢٠١١ : موقع على شبكة الإنترنت :

www.shipping.com.jo/files/study%20from%20mot.doc

- (٢٢) هنري شاوول، المملكة العربية السعودية الطريق إلى المستقبل بدون ذكر للسنة : موقع على شبكة الإنترنت

www.alkhabeer.com.pdf

- (٢٣) حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية بدون ذكر للسنة : بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط الآتي:

(٢) المؤلفات المتخصصة :

- (١) إبراهيم عبد الله عبد الرؤوف ، دور قطاع النقل الجوي في التنمية الاقتصادية ، كلية الحقوق جامعة المنصورة ، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية ، ٢٠١٢.
- (٢) السيد أحمد عبد الخالق، الأهمية الاقتصادية لإنشاء سوق نقل جوي عربي موحد، بحث مقدم لمؤتمر نحو سوق جوي عربي موحد، الرباط، المملكة المغربية، ٢٤-٢١ أكتوبر ٢٠١١، الهيئة العربية للطيران المدني، ٢٠١١.
- (٣) السيد خيرى الحسنين، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي لعام ١٩٧٦، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- (٤) السيد خيرى الحسيني، الجات والنقل الجوي للدول الإسلامية، مؤتمر "أثر اتفاق الجات على اقتصاديات النقل للدول الإسلامية، القاهرة، ٢٣-٢١ مايو ١٩٩٦، المحور الرابع- الجزء الثاني، مركز صالح عبد الله كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر.
- (٥) ردينة عثمان يوسف، إدارة الخدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن) ٢٠٠٩.
- (٦) ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر، عمان، ٢٠٠٨.
- (٧) رشا حسن سليم، (النقل الجوي واقتصاديات التنافس في السوق السياحي)، المؤسسة المصرية للتسويق والتوزيع إمدكو للطباعة والنشر، القاهرة، ط١، ٢٠١٣ .
- (٨) سعد الدين عثماوي، تنظيم وإدارة النقل، دار المريح، المملكة العربية السعودية، الطبعة الخامسة. ٢٠١٥.
- (٩) سميرة بدوي، ٢٠٠٣، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، الإسكندرية : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .
- (١٠) سميرة إبراهيم أيوب، ٢٠٠٣، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الإسكندرية : الدار الجامعية.
- (١١) سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الناشر الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣ .
- (١٢) عادل الغابري، تيسير التجارة في المنطقة العربية الواقع والتحديات، ٢٠١٢، موقع على شبكة الإنترنت :

(١٣) عبد المطلب عبد الحميد، السوق العربية المشتركة- الواقع والمستقبل في الألفية الثالثة-، مجموعة النيل العربية، القاهرة، ٢٠٠٢.

(١٤) عبير على حجازي، تمويل الاستثمارات في مجال النقل الجوي "دراسة اقتصادية قانونية مقارنة"، الطبعة الأولى، دار الهاني للطباعة - السعودية، ١٤١٤هـ - م ١٩٩٤.

(١٥) علي عبد السلام المعزاوي، د. فتحي عبد العزيز التوني، (اقتصاديات النقل)، الناشر دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، القاهرة، ط ١، ٢٠٠٦.

(١٦) محمد المجذوب، خطف الطائرات بين الممارسة والقانون، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، ١٩٧٤.

(١٧) محمود حامد محمود عبد الرزاق، (اقتصاديات النقل الدولي - البري والبحري والجوي)، الناشر الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٣.

(١٨) منال شوقي عبد المعطى احمد، (اقتصاديات النقل السياحي)، الناشر دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، ط ١، الإسكندرية، ٢٠١٠.

(٢) الرسائل العلمية :

(١) نبيلة بروال، النقل والبيئة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر : نسخة إلكترونية ٢٠١١م.

(٢) مسعودة بوزيدي، سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة "دراسة حالة مدينة الجزائر"، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس - سطيف - الجزائر : نسخة إلكترونية ٢٠١٢م.

(٣) خولة كافي، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي دراسة حالة : خط تقرت - قسنطينة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر - باتنة الجزائر : نسخة إلكترونية ٢٠١١م.

(٤) الوثائق الرسمية:

(١) الهيئة العامة للإحصاء - الكتاب الإحصائي السنوي، العدد " ٥٤ " ١٤٣٩/١٤٤٠هـ " ٢٠١٨م "

(٢) الهيئة العامة للإحصاء - الكتاب الإحصائي السنوي، العدد " ٥٣ " ١٤٣٨/١٤٤٠هـ " ٢٠١٧م . "

(٣) مؤسسة النقد العربي السعودي _ التقرير السنوي الخامس والخمسون " ٥٦ " ٢٠٢٠م.

(٥) المواقع الإلكترونية:

(١) الموقع الإلكتروني الرسمي للهيئة العامة للإحصاء <https://www.stats.gov.sa/ar>

(٢) الموقع الإلكتروني الرسمي لرؤية المملكة ٢٠٣٠ [.vision2030.gov.sa](https://www.vision2030.gov.sa)

(٣) الموقع الإلكتروني الرسمي لوزارة النقل <https://www.mot.gov.sa>

ثانياً : المراجع باللغة الأجنبية :

- 1) Brian Grahom, liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European union, Journal of transport Geography, vol. 6, Issu2, June 2000 .
- 2) Button, K.J and Vega, H., International Air Transport and economic development, Journal of Air Transport Management, 2000 .
- 3) Button, K.J and Vega, H., The effects of air transport on the movement of labaur, Geo Journal, 2008 .
- 4) Button, K.J., Lall, S., Stough, R and Trice, M., Hight Technology employment and hub airports, Journal of air transport management, 1999 .
- 5) C.K. Button, The impacts of globalization on international Air Transport Activity international transport forum, 10–12 November, Mexico, 2008 .
- 6) Christian Kraft, Ineffective service sector liberalization: The case of European Air transport, University of Konstanz, 2005 .
- 7) ElfAA Liberalization of European air transport, European Low fares airline Association 2004 .
- 8) Euro control, The economic catalytic Effects of air transport in Europe, 2005 .
- 9) Grancay, Mortin, The economic impacts of air transport liberalization, munich personal repec archive, Mpra, July 2009 .

- 10) Jaap de Wit, The new role of air transport in the tourism industry, University of Amsterdam/ SEO, 2002 .
- 11) Ken Button, the impacts of globalization on international air transport activity, school of George Mason university, USA, 2008 .
- 12) Ken Button, The impacts of globalization on international Air transport activity, school of George Mason University, USA, 2008 .
- 13) Kenneth J. Button, The Taxation of Air Transportation, Center for transportation Policy, operations and logistics, school of public policy, Virginia, USA, April 2005.
- 14) Mairna Hussein Mustafa, Tourism and Globalization in the Arab World, international Journal of business and social science, Vol. I, no. I, October 2010 .
- 15) Nolan, J., Ritchie, p., and Row croft, J.; "Small Market air service and regional policy", Journal of transport Economic and Policy, 2005 .
- 16) Ryan Tam and John Hangman, impact of air transportation on regional economic and international center for air transportation, Cambridge's USA, 2002 .
- 17) Sergio Perelman, Tomas Serebrisky, Measuring the technical Efficiency of airports in Latin America, The World Bank, 2010 .
- 18) Survey Conducted on behalf of TATA Measuring airline Network 13 Benefits, OEF, 2007 .
- 19) Sveinn Vider Gudmundsson, Liberalization of Air Transport, Toulouse Business school, 2011 .

- 20) TAY Koo, David Tan and David Timothy D., Air Transport capacity and tourism Demand interaction Aviator Error correction Model approach, school of aviation, university of new south Wales, 2011 .
 - 21) United Nations ESCWA Study on air transport in the Arab World, United Nations, New York, 2007 .
 - 22) Weisbrod G. Rno A., Economic Impact of public Transportation investment, national research council, October 2009 .
 - 23) WTO: International trade in air transport recent development and policy issues, world trade organization, 2005, available at <http://www.WTO.Org> .
- WTO: international trade in air transport recent development and policy issues, 2005. Available at:
<http://www.wto.org/english/res-e/booksp-e/anrep-e/wtro53b-e.pdf>