

مجلة بحوث  
كلية الآداب

البحث ( ٤ )

التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في  
منطقة الباحة بالملكة العربية السعودية

إعداد

د / عادل محمد شاويش

مدرس الجغرافيا الاقتصادية  
كلية الآداب - جامعة المنوفية

يوليو ٢٠١٢م

العدد ( ٩٠ )

السنة ٢٣

[http : // Arl.menofia . edu. eg](http://Arl.menofia.edu.eg) \*\*\* E- maii: rgfa2012@ Gmai.com

المبحث الثاني :  
أهمية البحث :

تعتبر أهمية البحث في مجال النقل الجوي في منطقة الباحة كما يمكن  
تطويرها من خلال تحليل بعض الملامح الجغرافية التي تميز  
المنطقة والسكان للمنطقة ، وتأثيرها على اختيار موقع مطار المنطقة ، وكذلك  
مستوى الدخل للمساافرين جوا ، وتحليل تأثيرها على حركة السفر جوا بالمنطقة .  
كما تناول البحث دراسة خدمات ما قبل السفر جوا : ومنها طرق حجز وشراء  
تذاكر السفر ، وكذلك تحديد مقاعد السفر على الطائرة ، وأيضاً تناول البحث وسائل  
المساافرين جوا من محل إقامتهم إلى المطار والعكس : حيث يتعد الخطر على  
مخاطر المنطقة بمسافة تتراوح بين 45 - 100 كم ، وتناول البحث أيضاً تحس  
من حركة وتوفير السفر جوا للخطوط المرتبطة بمنطقة الباحة وهي : الرياض  
والجدة ، وأخيراً تناول البحث أهم المشاكل التي تواجه عملية سفر جوا  
بالمنطقة ، وطرح بعض المقترحات لحل تلك المشاكل .

مقدمة :

النقل الجوي من الموضوعات المتعددة الأنظمة الأكاديمية ، كما هو الحال  
بالنسبة لباقي فروع النقل ، وتتناول موضوعات النقل الجوي عدة أوعية أكاديمية  
أهمها جغرافية النقل وإدارة النقل وهندسة النقل وكذلك اقتصاديات النقل ، وقد يرجع  
ذلك إلى أهمية تشعب تأثيره على تلك الأوعية الأكاديمية من ناحية نظرية  
والطبيقية ، ويتضح ذلك من خلال الدوريات العلمية التي يستعملها الباحثون في  
تحليل موضوعات النقل الجوي وتأثيره على التنمية في عدد من الدول المتقدمة  
والنامية ، ويأتي دور الجغرافي في تقييم عملية النقل الجوي ونوره في عملية تنمية  
الشاملة في منطقة الباحة .

أهمية البحث وأهدافه :

- لقد طرأ على حركة النقل الجوي زيادة كبيرة عبر الضميمة الأخيرة مقررة  
بوسائل النقل الأخرى ، وتم رصد ذلك من خلال المنظمات المعنية ، وعلى رأسها  
منظمة الأياتا (I.A.T.A) وكذلك شركات صناعة للطائرات ومنها شركة بوينج  
مؤهل معتمد شاوليش

وابرياص وغيرها ، وخاصة خلال الفترة من 1975-2002م ، التي شهدت نمو مضاعفا في الطلب على النقل الجوي، وذلك تزامنا مع التزايد في معدلات النمو الاقتصادي، فعلى سبيل المثال بلغ معدل النمو في حركة المسافرين جوا نسبة 10.1% ما بين 2006-2007م (Marcucci, E-Gatta, V- 2011-P- 70).

- لم يقتصر دور النقل الجوي على مطارات العاصمة أو حتى المدينة الثانية في الدولة كما هو الحال في كثير من الدول، بل تعداه إلى مطارات عواصم الأقاليم والمطارات الصغيرة في الأقاليم الذاتية ، مما أدى إلى ظهور دراسات لتقييم حركة المسافرين والعوامل المؤثرة فيها، وكذلك اتجاهات المسافرين تلك المطارات والخطوط العاملة عليها، ومن تلك الدراسات دراسة (Zhang, Y- Xie, Y-2005) ، وكذلك دراسة (Feighan, A -Mclay -2006) ، وأيضا دراسة (Marcucci, E- Gatta, V-2011) ، وكذلك دراسة (Bratner, S-Halpern, N-2012) ، وغيره من الدراسات التي نعرض لها في متن البحث.

- لم تتل دراسة النقل الجوي في المناطق الإدارية الصغيرة في المملكة قدرا كافيًا من البحث ، وقد تبين ذلك من خلال مراجعة سلسلة البحوث الجغرافية التي أصدرتها الجمعية الجغرافية السعودية (دليل الجمعية الجغرافية السعودية- 1428هـ-2007م) ، وكذلك مجلات ودوريات الجامعات والكليات .

- يعد النقل الجوي في منطقة الباحة نموذجا للدور التنموي الذي يمكن يؤديه النقل الجوي ، في تسهيل عملية الحركة والسفر جوا للسكان وخاصة رجال الأعمال والعمالة في منطقة صغيرة السكان والمساحة بين مناطق المملكة ، وقد تأخرت نسبيا لاستخدامها للنقل الجوي مقارنة بمناطق أخرى كبيرة بالمملكة .

تحليل الخصائص العمرية والعلمية والاقتصادية للمسافرين جوا بمنطقة الباحة، وذلك لتحديد الفئات الأكثر استخداما لوسائل النقل الجوي .

تحليل حركة نقل المسافرين جوا بمنطقة الباحة، وتحديد الخطوط الجوية الأكثر أهمية للسكان والوافدين لمنطقة الباحة .

عبد محمد شلووش  
مدير مركز خدمات النقل الجوي في منطقة الباحة ، وذلك بهدف تعظيم  
الخدمات ومحاولة الحد من المشاكل والسلبيات، بهدف الإرتقاء بخدمات النقل  
الجوي في المنطقة.

**منهج البحث وأساليبه:**  
نقد استخدم البحث كلا من المنهج التحليلي والمنهج السلوكي ، وكذلك اتخذ  
نقته استقراء الميدانية وسيلة رئيسية لجمع البيانات من خلال استمارة استبيان  
تمثلت من ثمانية المبدئية وسيلة رئيسية لجمع البيانات من خلال استمارة استبيان  
تمثلت من ثمانية غير متوفرة رسميا ، وقد بلغت أكثر من ألف استمارة ، شملت  
مستعمري بيانات غير متوفرة رسميا ، وكذلك المستوى التعليمي والمادي  
مستعمري بيانات تتعلق بأعمار المسافرين جوا ، وأيضا وسائل النقل من المطار  
وأبواب معرفة طرق حجز وشراء تذاكر السفر ، وأيضا مقترحات المسافرين لحل  
مشكلتهم ، وأيضا استنادا للبحث من المقابلات الشخصية مع كبار العاملين  
في النقل الجوي في المنطقة للتعرف على أفكارهم المتعلقة بتطوير خدمات النقل الجوي  
في المنطقة ، كما استعان بالبحث ببرنامج Spss لتحليل البيانات إحصائيا  
في المنطقة ، كما استعان بالبحث ببرنامج Spss لتحليل البيانات إحصائيا  
والتعرف على نتائج محددة من تلك البيانات.

والتعرف على نتائج محددة من تلك البيانات.  
ومن ناحية أخرى فقد كان لاتساع مساحة المملكة ، أن صارت للخطوط  
الجوية أهمية بالغة في شبكة النقل في المملكة ، بل كان النقل الجوي أسبق من النقل  
بالوسائل الأخرى ، وفي عام 1945م بدأت المؤسسة الوطنية في المملكة رحلاتها  
التجارية باستخدام طائرة داكوتا واحدة عملت بين المدن الرئيسية الثلاث، وهي جدة  
والرياض والظهران ، ومع توالي التنمية بكافة أوجهها نمت المؤسسة حتى أصبحت  
من كبرى شركات الطيران في العالم ، وتغير اسمها إلى مؤسسة الخطوط الجوية  
العربية السعودية ، ثم اختصر الاسم إلى السعودية (عبد الرحمن صادق الشريف- 1994-  
ص371) . وبما أن النقل الجوي هو أحدث أنواع النقل وأسرعها، وهو الوسيلة التي  
أستطاع بها الإنسان أن يتغلب على كثير من الصعاب كالجبال الشاهقة أو الغابات  
الكثيفة أو الصحاري الجرداء .. وهي التي طالما وقفت عقبة في سبيل انتقاله وتحركه  
بين بعض الجهات ( فاروق عز الدين - 2005 - ص 635 ) .

- ويمكن تقسيم المطارات في المملكة إلى ثلاث فئات كما يلي:
- مطارات دولية تخدم النقل الدولي والمحلي وتتمثل في مطار الملك فهد بالقطيف ومطار الملك خالد بالرياض ومطار الملك عبد العزيز بجدة .
  - مطارات عواصم المناطق ومنها مطارات المناطق الإدارية التي تمثل عواصم تلك المناطق الإدارية ، ومنها مطار منطقة الباحة .
  - مطارات المدن الإقليمية التي تخدم النقل المحلي للأقاليم المختلفة (محمد عبد الحميد مشخص-2004م- ص213).

ومن ناحية أخرى ومع الارتفاع الكبير لمستويات دخول السعوديين خلال الربع قرن الأخير ، والذي انعكس على تزايد ملكية السيارات ، وكذلك دخل قطاع النقل الجوي كنمط نقلي متكامل ومساهم بفاعلية في العقدين الأخيرين للقرن العشرين نحسب نقل الركاب بين مناطق المملكة ، بهدف تسهيل الحركة والسفر لأغراض اقتصادية واجتماعية ، وكذلك تنشيط حركة السياحة الداخلية ، سواء السياحة الدينية أو الترفيهية بين مناطق المملكة المختلفة .

وتخطو المملكة العربية السعودية في هذا المجال حذو دول كثيرة يتسم سكانها بالدخل المرتفع والتناثر السكاني ، ومنها الولايات المتحدة الأمريكية. حيث أوضحت الدراسة التي قام بها كل من جريبسك وماتيزوي عن التحليل المكاني للوصول لبرامج خدمات النقل الجوي الأولية في الولايات المتحدة الأمريكية حيث تنتشر شبكة من المطارات الصغيرة جدا في الولايات على مسافة تتراوح بين 70-100 ميل، وتتلقى تلك الخدمات النقلية الجوية دعما من الدولة ، لكي تتكامل مع شبكة المطارات المتوسطة والصغرى ، وذلك لتحقيق إمكانية الوصول والحصول على خدمات النقل الجوي بتكلفة مقبولة ومجهود أقل للسكان الذين يعيشون في التجمعات العمرانية الريفية الصغيرة (Grubesc, T-Matisziw, T-2011- PP-93-105).

### الخصائص العامة لمنطقة الباحة :

تقع منطقة الباحة جنوب غرب المملكة العربية السعودية ، بين خطي طول 41-42 شرق جرينتش ودائرتي عرض 19-20 شمال خط الاستواء، تحدها منطقة مكة المكرمة من الشمال والغرب، وجزء من الجنوب، كما تحدها منطقة عسير من الشرق وجزء من الجنوب وتبلغ مساحتها 36000 كيلومتر مربع، ويبلغ طول المنطقة

تقع على بعد 15 كم من الحدود الشمالية الغربية  
ويشرف على البحر الأحمر من الشرق والجنوب  
ويحده من الشمال والجنوب الغربية  
منطقة مطيرة الكريمة ومنطقة عسير والمنطقة  
تتكون من مناطق شامية وأبوحية جديدة، وهذه المنطقة من المناطق  
المحافظة والتراثية والتاريخية والتي تتميز بالهدوء والجمال

على بعد 15 كم من الحدود الشمالية الغربية  
ويشرف على البحر الأحمر من الشرق والجنوب  
ويحده من الشمال والجنوب الغربية  
منطقة مطيرة الكريمة ومنطقة عسير والمنطقة  
تتكون من مناطق شامية وأبوحية جديدة، وهذه المنطقة من المناطق  
المحافظة والتراثية والتاريخية والتي تتميز بالهدوء والجمال

تقع على بعد 15 كم من الحدود الشمالية الغربية  
ويشرف على البحر الأحمر من الشرق والجنوب  
ويحده من الشمال والجنوب الغربية  
منطقة مطيرة الكريمة ومنطقة عسير والمنطقة  
تتكون من مناطق شامية وأبوحية جديدة، وهذه المنطقة من المناطق  
المحافظة والتراثية والتاريخية والتي تتميز بالهدوء والجمال

مجلة بحوث كلية الآداب

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

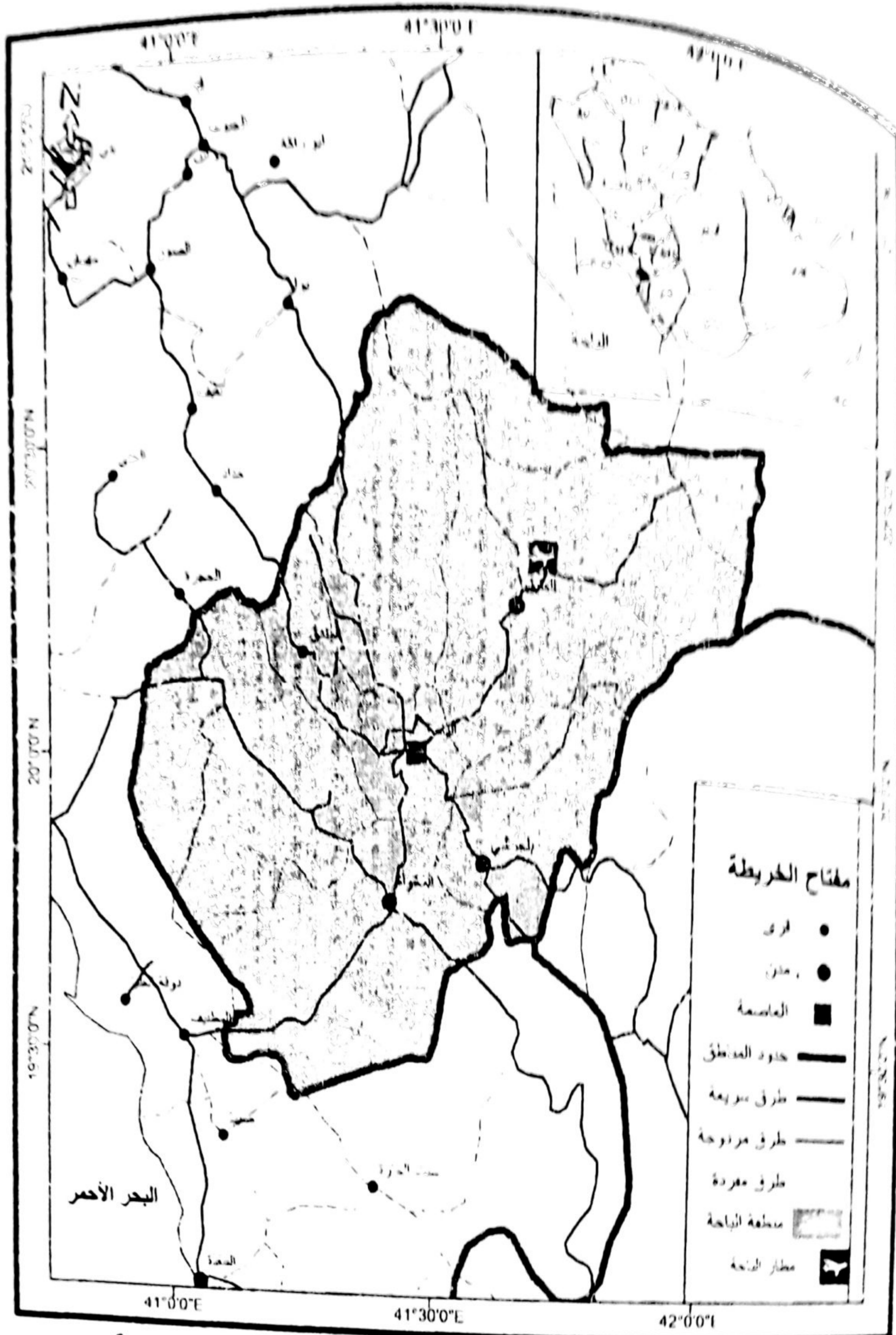
أما بالنسبة لمناخ المنطقة فتقسم محافظات القطيف الشمالية من منطقة الباحة صيفا، حيث تصل 45 درجة مئوية، كما تسقط عليها الأمطار الصيفية بسبب الرياح الموسمية التي تسقط على المرتفعات، والتي تجرى مياهها في أودية تهاجم غرب المنطقة والتي تُعرف بين السكان بالحويل المنقول، كما يتسم شتاء القطيف بالدفء حيث لا تقل درجة الحرارة عن 20 درجة مئوية.

أما مناخ محافظات قحطان حبال العروات فتقسم بالبرودة شتاء، حيث تصل الحرارة إلى 11 درجة مئوية مع تساقط المطر وبعث الضباب لأيام متتالية خلال شهور نوفمبر وديسمبر ويناير، خصوصا في الأجزاء الواقعة غرب المرتفعات كما يتسم فصل الصيف باعتدال الحرارة حيث تتراوح بين 20-25 درجة مئوية، وذلك بحرف جزء كبير من المنطقة مقصداً لسياحة المنتجعات الحدية ذات المناخ المعتدل، مقارنة بغالبية مناطق المملكة الأخرى الأكثر ارتفاعاً في درجة حرارتها صيفاً.

أما بالنسبة لمناخ الهضبة الشرقية التي تشمل مناهضة العقيلي التي يقع بها مطار المنطقة، فيتسم مناخها بالدفء شتاء، وارتفاع الحرارة صيفاً، كما يتسم بالمطر لأن الرياح الموسمية لا تصلها إلا وقد أفرغت حمولتها من بخار الماء (على صالح الزهراني ص ص 13-14 - بصرف-1971).

ويؤثر المناخ سلباً على استخدام كل من الطرق البرية والمركبات، وأحياناً تأخر عملية هبوط وإقلاع الطائرات في المنطقة، خاصة بالنسبة للضباب والتمسيرة والعواصف الرعدية التي تحدث خلال الشتاء والربيع والصيف، والتي تتركز خطورتها على الطيران من خلال المطبات الهوائية التي تعمل على عدم احتفاظ الطائرة بمستوى طيران ثابت، كما تؤثر الأمطار الميضية التي تسقط خلال فصلي الشتاء والربيع سلباً وخاصة بالنسبة لتدهور معدل الرؤية في مرحلتَي الإقلاع والهبوط حيث تنخفض الرؤية الأفقية وتصل إلى أقل من 1000 متر (سراج الدين محمد - 1999 - ص ص 20-23)، وكذلك حدوث الانهيارات الجبلية وتقطع الطرق والتي تؤدي إلى زيادة معدلات الحوادث المرورية، التي تؤثر أحياناً أيضاً على عدم اللحاق لبعض المسافرين برحلة الطيران.

مجلة بحوث كلية الآداب



شكل رقم ( ١ ) شبكة الطرق البرية والمدن ومطار منطقة الباحة



وهو ارتفاع وانخفاض السكان يبلغ إجمالي سكان المنطقة 377.900 نسمة سنة 1992م في حين بلغ عددهم سنة 1992م 332.157 نسمة، بزيادة قدرها 45743 نسمة أي بزيادة قدرها 13.8% بمتوسط معدل نمو سنوي قدره 1.1%، ويتوزع السكان حسب الجنس وبالنسبة للذكور 50.6% وللإناث 49.4%، وتقترب هذه النسبة من مؤتمتتها 1992م، كما بلغ عدد السعوديين سنة 2004 في المنطقة 328.317 نسمة بنسبة 86.9% من إجمالي السكان، مقارنة بـ 289.946 نسمة سنة 1992م بزيادة قدرها 38.371 نسمة ونسبتها 13.2% وبمتوسط معدل نمو سنوي قدره 1.1%، ويرجع انخفاض معدل النمو لكون المنطقة طاردة للسكان، وخاصة لمدن جدة والبرية ومكة المكرمة والدمام والطائف لتوفر فرص العمل والإقامة والخدمات، مما يؤثر على حركة النقل الجوي.

وبما يتعلق بالتوزيع الجغرافي للسكان السعوديين في المنطقة تأتي منطقة الباحة في الترتيب الأول بنسبة تقترب من الربع (22.8%) تليها في الترتيب الثاني محافظة المخاوة بنسبة 17.9%، وفي الترتيب الثالث تأتي محافظة قنوه بنسبة 13.7%، كما تأتي محافظة بلجرشي في الترتيب الرابع بنسبة 15.6%، وتأتي محافظة المنطق في الترتيب الخامس بنسبة 7.8%، وفي الترتيب السادس تأتي محافظة العقير بنسبة 7.7% من إجمالي السكان السعوديين في المنطقة.

أما بالنسبة للسكان غير السعوديين فيبلغ عددهم 49496 نسمة، يتوزعون في محافظات المنطقة، حيث يعيش أكثر من الثلث في الباحة (37.2%) ويرجع ذلك إلى توطن معظم الأنشطة الاقتصادية والخدمية بها، لكونها عاصمة المنطقة، ويؤثر غير السعوديين في حركة النقل الجوي بالمنطقة، خصوصاً بالنسبة للعمالة الوافدة من الهند وباكستان وبنجلاديش وأفغانستان وسريلانكا والفلبين والتايلاند، حيث لا مجال لهم سوى السفر جواً لدولهم، حيث لا تربطهم بنوابع طرق برية أو بحرية مثل مصر والسودان والأردن. وتأتي محافظة بلجرشي في المرتبة السابعة بنسبة الخمس (20.3%)، كما تأتي محافظة المخاوة في الترتيب الثالث بأكبر من العمر (11.4%)، وفي الترتيب الرابع تأتي محافظة المنطق بما يقرب من ثلث

التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة  
(9.6%)، تليها في الترتيب الخامس محافظة قلوة بنسبة 7.8%، وفي الترتيب  
السادس تأتي محافظة القرى بنسبة 7.4%، والمحافظة الثالثة الأخيرة مع  
مستوى توطن الأنشطة الإنتاجية والخدمية، مما انعكس على توطن العمالة والمدن  
بمستويين فيها.

وأخيرا يتباين التوزيع الجغرافي للسكان على مستوى محافظات المنطقة حيث  
تأتي الباحة في الترتيب الأول بنسبة الربع (24.7%)، تليها في الترتيب الثاني  
محافظة المخزوة بنسبة 17%، تليها في المرتبة الثالثة محافظة بلجرشي بنسبة  
16.2%، وفي المرتبة الرابعة تأتي محافظة قلوة بنسبة 14%، كما تأتي محافظة  
المنطق في الترتيب الخامس بأكثر من العشر (12.1%)، وتأتي محافظة القرى في  
الترتيب السادس بأقل من العشر (7.7%)، وأخيرا في الترتيب السابع تأتي محافظة  
العقيق بنسبة 7.6% (المملكة العربية السعودية - مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات -  
التعداد العام للسكان والمساكن - 2004).

### خصائص البنية التحتية والتجهيزات بمطار الباحة:

لقد تم إنشاء مطار الباحة عام 1402 هـ الموافق 1982م كمطار إقليمي،  
وقد أصبح من أهم العوامل الداعمة للحركة السياحية القادمة للمنطقة، حيث يربطها  
بمدن الرياض والدمام وجدة، ويقع مطار منطقة الباحة على مسافة 45 كم من مدينة  
الباحة، وتعتبر مسافة بعيدة نسبيا مقارنة بالعديد من مطارات المملكة ومنها مطار  
الملك عبد العزيز بجدة وكذلك مطار الطائف اللذان لا يبتعدان عن مراكز المدينتين  
سوى بمسافة تتراوح بين 10-15 كم، وكذلك يعتبر المطار بعيدا نسبيا عن مركز  
المدينة مقارنة بعدد من المطارات الدولية، منها مطار لندن وباريس وروما اللاتي  
يبتعدن بمسافة تتراوح بين 10-14 كم (سعيد عبده-1994- ص 329).

ويرجع ابتعاد المطار كثيرا عن قلب مدينة الباحة، لوقوعها على سلسلة جبال  
السروات شديدة التضرس، والتي تخلو من مناطق مستوية واسعة تصلح لإنشاء مطار  
 للمنطقة، مما أدى إلى البحث عن أقرب موقع مستو نسبيا، فكان للشرق من مدينة  
الباحة بمحافظة العقيق، حيث يقع على سطح هضبة مستوية ترتفع 1700 متر فوق  
سطح البحر، ويتسم موقع المطار قرب العقيق بصفاء الطقس، باستثناء بعض أيام

د/ عادل محمد شاويش

السنة التي تتساقط فيها الأمطار، لدرجة سقوط السيول في بعض المناطق القريبة.

وتتوقف الكفاءة الجغرافية للمطارات الإقليمية Regional Airports على عدة عناصر، منها ما يتعلق بعناصر البنية التحتية للمطار، والموقع الجغرافي للمطار، وكذلك خصائص الموضع ومناطق توليد المسافرين أو ظهور المطار والذي يتوقف على حجم السكان ومستوى النشاط الاقتصادي ومستوى الميشة والدخل، وإمكانية الوصول وحركة السياحة المنتظرة (Tapiaoor, F-et- al-2008 - p-208).

وتتشكل البنية التحتية لمطار الباحة من عدة عناصر تسهم في تحقيق درجة مقبولة من الكفاءة الجغرافية للمطار، تبدأ من مدرج لهبوط الطائرات بطول 3350 مترا وعرض 45 مترا، بالإضافة إلى 705 أمتار أكتاف جانبية.

وقد تم تصميم المدرج لاستقبال الطائرات من طراز إيرباص، ويشترع من هذا المدرج ممرات موازية بين المدرج وساحة وقوف الطائرات بعرض 30 مترا، بالإضافة إلى أكتاف جانبية بعرض 107 أمتار، وساحة لوقوف الطائرات تتوفر فيها الأجهزة الملاحية والجوية الحديثة وأجهزة الإضاءة للهبوط ليلا في حالات الرؤية الضعيفة.

وتبلغ المساحة المرصوفة بالأسفلت بالمطار 36000 مترا مربع وتتمتع لأربع طائرات من أنواع مختلفة، كما تم تجهيز المدرج بجميع الوسائل والعلامات اللازمة طبقا للأنظمة الدولية، كما يحيط بالمطار طريق دائري وأيضا توجد شبكة طرق داخلية ومواقف للسيارات وحدائق تحيط بالمبنى.

ويتكون مبنى خدمات الركاب من ثلاث صالات تتخصص الصالة الأولى في خدمة المسافرين القادمين وهي مجهزة بمقاعد يبلغ عددها ستون مقعدا، وكذلك مكتب خاص بعملية الشحن للسلع والبضائع، كما يوجد بها مكتب لتأجير السيارات وكذلك كاونتر للغرفة التجارية، أما الصالة الثانية بالمطار فهي مخصصة للمسافرين المغادرين وتستوعب 300 مقعد منها 180 مقعدا مخصصة للنساء والباقي للرجال.

أما بالنسبة للصالة الثالثة فهي مخصصة لإنهاء إجراءات السفر كما توجد بها استراحة وكافيتريا إضافة إلى المكاتب الحكومية العاملة في المطار، كما يوجد بالمطار مبنى الصالة الملكية التي تبلغ مساحتها 440 مترا، وهي صالة خاصة مجهزة لاستقبال وتوديع الشخصيات المهمة التي تزور المنطقة، وقد تم تصميمها

التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة  
على مطار الإمامي، ويبلغ إجمالي مساحة المبنى الذي يخدم حركة المسافرين  
والمتقنين والمعادن 3300 متر (صورة 1) .

وأخيرا يوجد مبنى للأرصاء الجوية الذي يحتوي على أجهزة لقياس سرعة  
الرياح واتجاهاتها والعواصف وكذلك نسبة الرطوبة والضباب والأمطار، التي تتعرض  
لها المنطقة باستمرار خلال فصول السنة المختلفة، كما يوجد بالمطار فريق مجهز  
ومتكامل من الحماية المدنية لعمليات الإطفاء والإنقاذ بهدف تحقيق أعلى درجة من  
الحماية من الحرائق، وكذلك حوادث الطيران (أحمد صالح الساري - 2003).

وبعد اكتمال التجهيزات السابقة لمطار الباحة، حيث أن المطار هو الذي يقام  
عادة لخدمة الطائرات وإرشادها في عمليتي الإقلاع والهبوط بأمان، وتقديم  
المعلومات من خلال الاتصال المباشر بين الطائرة وطاقمها وبين برج المراقبة، مع  
تسهيل حركة الركاب والبضائع، وتعد السرعة والأمان والراحة متطلبات رئيسية لإتمام  
العمليات التي يقوم بها المطار؛ ويمكن تصنيف المطارات حسب مستوى الخدمات  
التي تؤديها ومجالها وحجم التعامل إلى مطارات محلية، وهي صغيرة الحجم وتقتصر  
على النقل الجوي الداخلي (سعيد عبده - 1994 - ص 326) .

وقد هبطت أول طائرة بمطار الباحة من نوع بوينج 727 والقادمة من  
الرياض وذلك في 1402/9/21 هـ - 1982 وكان على متنها سبعة وستون راكبا وقد  
غادر على متنها 45 راكبا، وقد بدأت الخطوط السعودية عملياتها التشغيلية بعدد  
من الرحلات من مطار الباحة واليه تجاوزت رحلات أسبوعيا قادمة ومغادرة .  
وخلال السنوات الأخيرة فقد وصل عدد الرحلات إلى أكثر من ثلاثين رحلة  
أسبوعيا بين قادمة ومغادرة خلافا عن الرحلات الإضافية، وتتوسع درجات السفر  
جوا بالطائرات التي تخدم حركة النقل الجوي بالمنطقة ما بين الدرجة الأولى ودرجة  
الأفق ودرجة الضيافة، وأمام هذا التوسع فقد قفز عدد المسافرين جوا من 8419  
بنهاية 1982م ليصل إلى 92941 راكبا بنهاية 1999م، وقد قفز ليبلغ 276007  
سنة 2010م، وأخيرا بدأت عملية الشحن الجوي مع بداية 1982م وقد بلغت كمية  
السلع المشحونة 2088 كجم بنهاية 1982م، وقد قفزت لتصل 219495 كجم بنهاية  
1999م (الخطوط العربية السعودية - فرع الباحة - بيانات غير منشورة).

د/ عادل محمد شاويش  
**تحليل إقليم الحركة وتوقيت السفر جوا في منطقة الباحة:**  
عملية النقل الجوي الداخلي في الدولة تتم من خلال خطوط جوية منتظمة تعمل عليها شركات تقوم طائراتها برحلات منتظمة وفقا لجدول محددة معروفة ومعلن عنها، ويمكن تصنيف هذه الخطوط إلى نوعين ، هما الخطوط الجوية الداخلية وهي عبارة عن خطوط جوية قصيرة بصفة عامة ، حيث تربط بين المدن والأقاليم داخل الدولة الواحدة (سعيد عبده- 1994- ص332) . وتعتبر خدمات النقل الجوي بمثابة العامل الرئيسي المؤثر في المنظومة النقلية خاصة في الأقاليم النائية، حيث تساهم في استغلال الموارد الطبيعية والبشرية بكفاءة عالية ، كما تؤثر في إعادة توزيع الموارد واندخول بين أقاليم الدولة كما حدث في الولايات المتحدة وكندا- (Brathen, S Halpern, N-2012- P-3) . ويعتبر مطار الباحة مطار إقليمي محدود الظهير وتنفيذ الإقليمي حيث تقدمها ثلاث خطوط داخلية فقط ، وتعمل عليها الخطوط السعودية فقط ، نربطها ببعض أقاليم المملكة باعتبار المنطقة تضم موارد سياحية وبشرية يمكن أن يساهم النقل الجوي في استغلالها، ويقتصر النفوذ الإقليمي للمطار على خدمة المنطقة ، حيث أن المناطق المجاورة تتمتع بخدمة نقلية أفضل منها .  
وتخرج من المنطقة ثلاث خطوط تعمل عليها رحلات منتظمة تربطها بالعاصمة الرياض برحلة يومية على مدار أيام الأسبوع ، كما ترتبط أيضا بمدينة جدة برحلة يومية منتظمة ، وأخيرا ترتبط الباحة بمدينة الدمام برحلة واحدة يومي الأربعاء والجمعة فقط ذهابا وإيابا ، وهي رحلات ثابتة على مدار العام يمكن أن تتضاعف برحلات إضافية خلال فترة الذروة بفصل الصيف لقضاء الأجازة الصيفية ، حيث حركة السياحة القادمة من وسط المملكة وشرقها، وكذلك حركة السفر للعاملين والمدرسين خارج المملكة عبر مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة .

ولقد شهدت حركة السفر جوا بمنطقة الباحة تطورا في السنوات الأخيرة، خاصة مع تزايد معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها المنطقة ، كما هو الحال بالنسبة لباقي مناطق المملكة، حيث بلغ عدد المسافرين جوا خلال العشر سنوات أكثر من المليونين ونصف المليون (2.514.640) مسافر بمعدل نمو سنوي يبلغ 4.5%، وهو بالطبع عدد صغير مقارنة بحركة السفر جوا بمناطق المملكة الكبرى مثل الرياض ومكة المكرمة أو المدينة المنورة حيث أنهما الأكبر من حيث كل

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

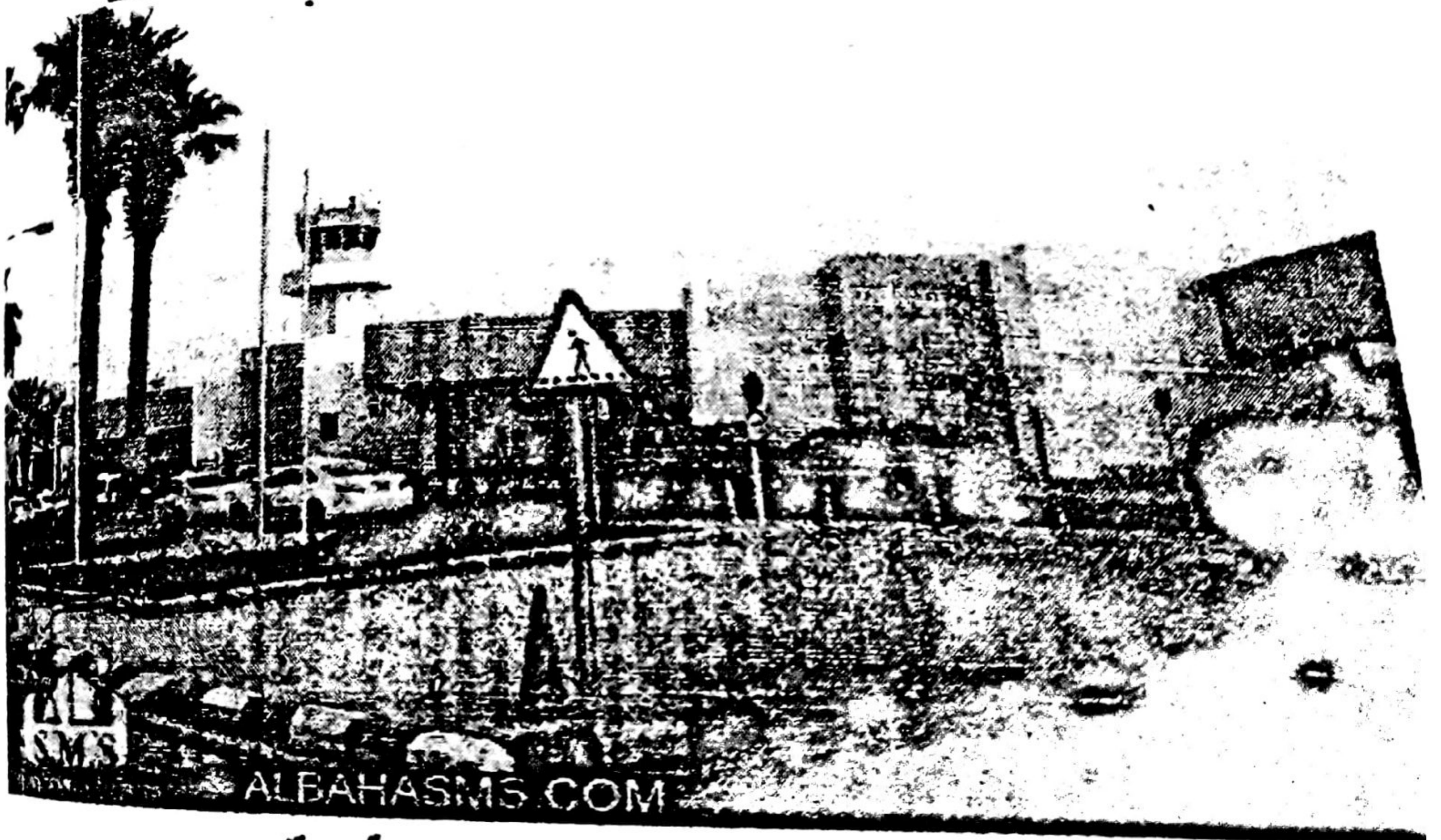
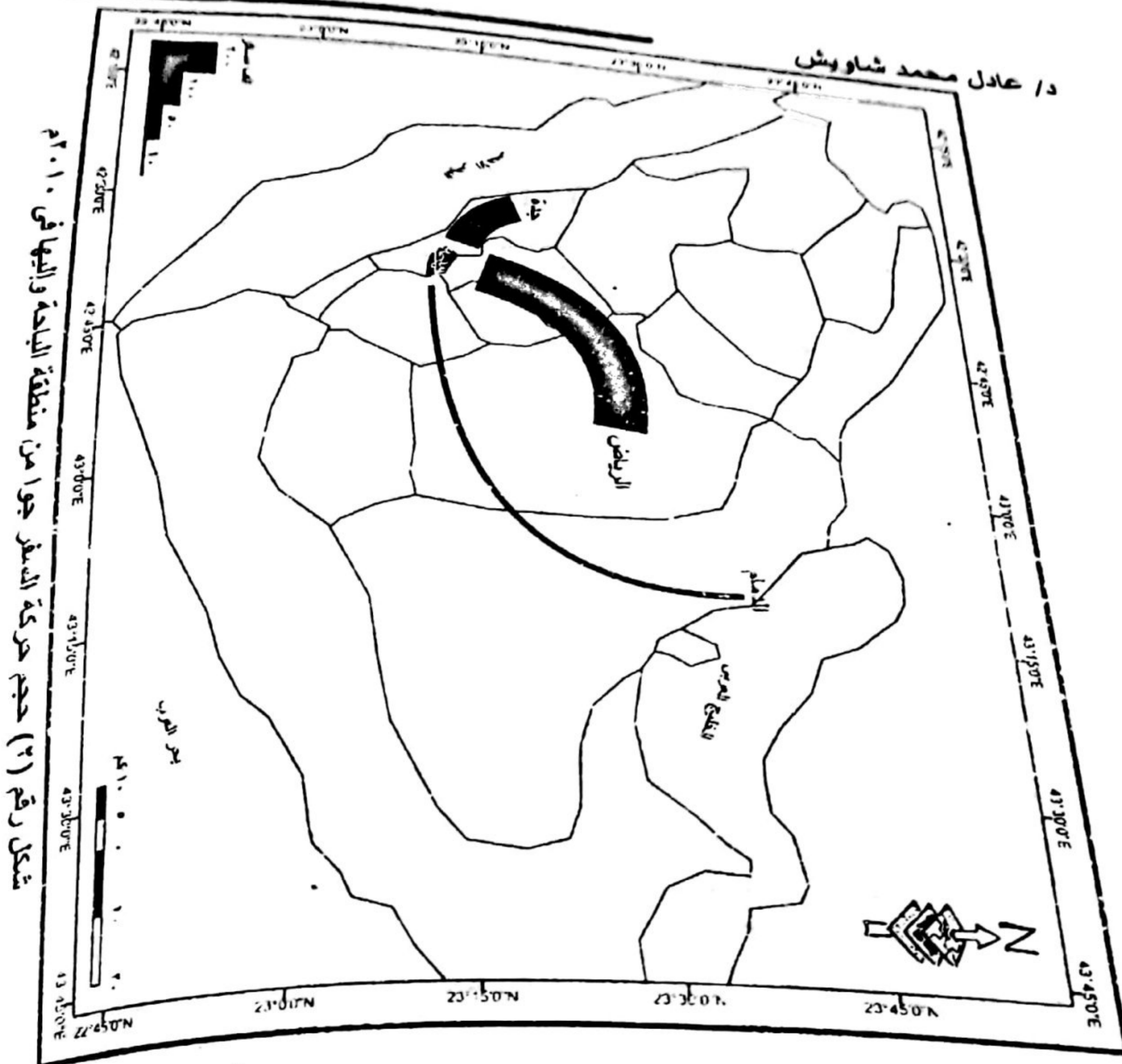
من الحجم السكاني والنشاط الاقتصادي، كما بلغ عدد المسافرين جوا سنة 2010م أكثر من ربع مليون (276007) مسافر عبر مطار الباحة بواسطة ثلاثة خطوط تتجه إلى مطارات الرياض وجدة والدمام ( جدول 1 ) ، ( شكل 2 ) .

جدول ( 1 ) حركة نقل المسافرين جوا من مطار منطقة الباحة واليها 2010م.

البلد	الرياض - الباحة	%	الدمام - الباحة	%	مجموع	%
الرياض	11566	7.6	1162	6	20228	7.3
الدمام	11304	7.4	1238	6.4	21004	7.6
القطيف	12400	8.1	1256	6.5	21694	7.9
الجبيل	12443	8.2	1444	7.5	22050	8
الظهران	12656	8.4	1820	9.4	23953	8.5
البريدة	14742	9.6	2262	11.7	27228	9.9
الرياض	15022	9.9	2338	12.1	28013	10.2
الدمام	12626	9	2130	11	24976	9.1
القطيف	12454	8.3	1534	8	22328	8.1
الجبيل	12551	8.4	1438	7.4	22288	8.1
الظهران	11824	7.8	1362	7	21340	7.7
البريدة	12114	8	1336	6.9	21294	7.7
القطيف	7844	7.5	19320	100	276007	100
مجموع	104880	100	151806	100		

المصدر: المملكة العربية السعودية - الخطوط السعودية - الباحة - بيانات غير منشورة - 2010 .

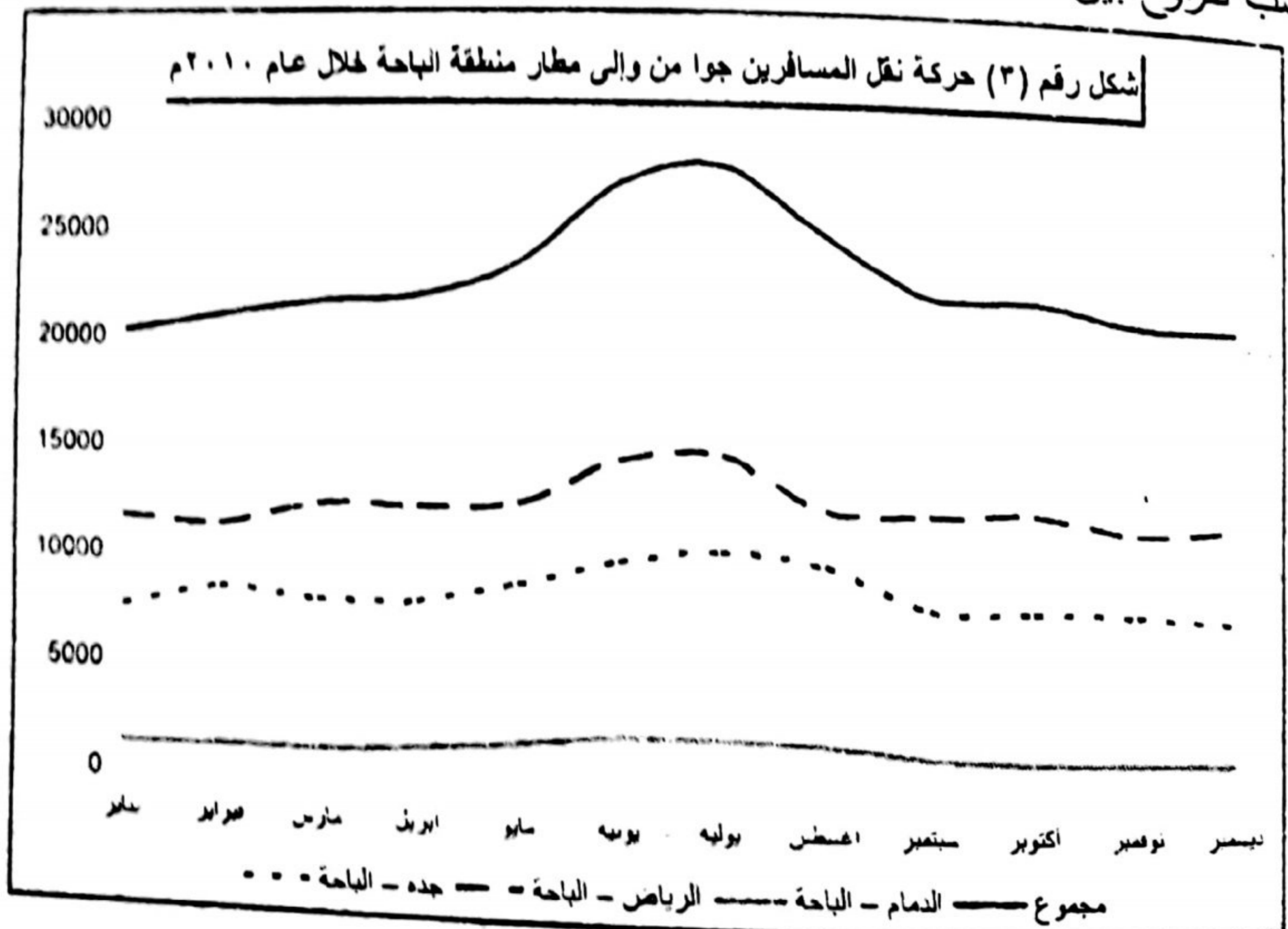
ويأتي مطار الرياض الذي يبتعد عن الباحة بما يقرب من ألف كيلومتر (920 كم) في الترتيب الأول بأكثر من نصف عدد الركاب (55.1%)، ويرجع ذلك إلى كون الرياض العاصمة السياسية للمملكة والمقصد الرئيس لسكان منطقة الباحة، حيث توجد المؤسسات الحكومية الخدمية والإدارية والاقتصادية الرئيسية، كما أن المنطقة تعتبر مقصدا لكثير من سكان منطقة الرياض في فصل الصيف، إضافة إلى نسبة كبيرة من ركاب الترانزيت القادمين والمغادرين للمنطقة من الدول الآسيوية. وفي الترتيب الثاني نجد مطار الملك عبد العزيز الدولي بمدينة جدة والذي يبتعد عن الباحة بمسافة 425 كم ، والذي يأتي في الترتيب الثاني بأكثر من الثلث (38%)، ويعتبر هذا المطار مقصدا رئيسيا لحركة ركاب الترانزيت القادمين والمغادرين للمنطقة وخصوصا من الدول العربية والأوروبية.



صورة (1) منظر عام لمطار الباحة الإقليمي

**التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة**

وأخيراً مطار الدمام الذي يقع في أقصى شرق المملكة على الساحل الغربي والذي يبعد عن الباحة بأكثر من ألف كيلومتر (1320 كم)، والذي يأتي في الترتيب الثالث بنسبة 7%، حيث تعتبر المنطقة الشرقية وعاصمتها الدمام مصدراً لحركة السياحة الصيفية لمنطقة الباحة وكذلك هدفاً للزيارات الاجتماعية وخاصة أن نسبة لا بأس بها من سكان المنطقة تعمل في المنطقة الشرقية سواء في شركات البنزين أو في الوظائف التعليمية والأمنية منذ نهاية سبعينيات القرن العشرين، ولا يزال معظم الذين استقروا في المنطقة الشرقية على علاقة قوية بقراهم وأهلهم بمنطقة الباحة. ومن ناحية أخرى تتباين حركة السفر جواً على تلك الخطوط على مدار السنة حيث تأتي شهور الصيف وهي يونيو ويوليو وأغسطس بنسب تتراوح بين 9-9.6%، وتليها شهور مارس وأبريل ومايو وسبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وديسمبر بنسب تتراوح بين 7.8-8.4%، وفي الترتيب الثالث تأتي شهور يناير وفبراير بنسب تتراوح بين 7.4-7.6% والتي تعتبر الأقل شهر في حركة السفر جواً من منطقة الرياض والباحة. أما بالنسبة لحركة المسافرين جواً على خط الباحة - جدة، وتبلغ المسافة بين المدينتين (425 كم)، وهي مسافة قصيرة نسبياً مما أدى ضعف سفر السعوديين جواً مقارنة بسفر الأجانب، وتختلف حركة السفر على مدار السنة، حيث تأتي شهور الصيف في الترتيب الأول وتشمل يونيو ويوليو وأغسطس بنسب تتراوح بين 9.7-10.2%، بينما تأتي شهور يناير وفبراير ومارس وسبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وديسمبر بنسب تتراوح بين 7.2-8.9%، ونجد أن هذه الشهور تأتي قبل وبعد شهور الصيف.





وأخيرا نجد أن حركة نقل المسافرين جوا على خط الباحة - الدمام تتباين على مدار العام حيث تأتي شهور الصيف - ممثلة في مايو ويونيو وأغسطس في مقدمة ترتيب الحركة التقلية بنسب تتراوح بين 9.4-12%، تليها في الترتيب الثاني شهور سبتمبر وأكتوبر ونوفمبر وديسمبر وإبريل بنسب تتراوح بين 7-9%، ( شكل 3 ) ، وأخيرا تأتي شهور يناير وفبراير ومارس بنسب تتراوح بين 6-6.9% ، وهي أقل شهور لحركة المسافرين جوا بين الباحة والدمام، من ذلك نجد أن شهور الصيف شهور الذروة بالنسبة لنقل المسافرين جوا بين الخطوط الثلاثة التي تربط الباحة من مناطق المملكة الثلاث وكذلك عبرهما مع العالم الخارجي .

وفيما يتعلق بتوقيت السفر للركاب وأندي يعد من العوامل المؤثرة على حركة النقل الجوي، ليس في منطقة الباحة وحدها بل على مستوى العالم، وخاصة أن منطقة الباحة من أهم مناطق سياحة الاصطياف في المملكة، وهذا ينعكس على كثافة حركة النقل الجوي خلال شهور الصيف، كما رأينا من خلال تحليل حركة السفر الجوي من المنطقة وإليها، والتي تأتي في الترتيب الأول من حيث الشهور المفضلة لحركة السفر جوا لدى كثير من السكان والوافدين في المنطقة، وقد أكدت ذلك الدراسة الميدانية والتي أشارت إلى رغبة أكثر من الثلث (34.4%) في السفر جوا خلال شهور الصيف، حيث العطلة الصيفية للمراحل التعليمية التي تبدأ بمنتصف مايو حتى نهاية أغسطس مع بداية العام الدراسي .

ويرجع ارتفاع الطلب على حركة السفر جوا خلال فصل الصيف لكون المنطقة تتمتع بسياحة المنتجعات الجبلية ذات المناخ المعتدل ، حيث تجذب السكان من مناطق الرياض والمنطقة الشرقية والقصيم ، التي تعاني من ارتفاع درجة الحرارة صيفا ، وكذلك مدينتي جدة ومكة المكرمة واللاتي تعتبر مناطق رئيسية لتوليد الحركة السياحية القادمة للمنطقة في فصل الصيف ، وذلك للتمتع بدرجة الحرارة المعتدلة ، وأيضا للتمتع بمشاهدة الغابات والحيوانات والطيور البرية المنتشرة في المنطقة، وتفضل نسبة لا بأس بها من السائحين القادمين للمنطقة السفر جوا عبر المطارات التي توجد بها (عادل محمد شاويش- 2004). بينما تأتي العطلات الأسبوعية ممثلة في

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

يومى الخميس والجمعة كوحدة ، وباقي أيام الأسبوع الخمس في الترتيب الثاني من حيث معدل الإقبال على السفر الجوي بنسبة (16.9%) لكل منهما على التوالي. ويرجع ذلك لرغبة السكان والوافدين في الاستفادة من عطلة نهاية الأسبوع للعودة من الخارج أو السفر للخارج أو العودة لمحل عملهم داخل المملكة ، وبنسبة أقل وفي الترتيب الثالث تأتي الرغبة في السفر الجوي خلال عطلة الفصل الدراسي ، حيث السياحة الداخلية ، وسفر بعض الأجانب لدونهم لقضاء تلك الأجازة ، وأخير وفي الترتيب الرابع تأتي الرغبة في السفر خلال أجازة العيدين، والتي تمتد لأكثر من أسبوع في كل منهما وذلك بنسبة 15.5%.

وبعد تحليل أعم خصائص حركة النقل الجوي بمنطقة الباحة والتي تتم كما رأينا من خلال الدراسة وجود فترة نزوة ، تتمثل في موسم الصيف بالترتبة الأولى وخلال فترات الأعياد والعطلات ، مما جعلنا نتساءل عن مدى توافر الرحلات وكنك الخطوط الجوية التي تخدم حركة النقل الجوي في المنطقة ، حيث تبين أن أكثر قليلا من النصف الذين يرون وجود رحلات جوية كافية على مدار الأسبوع ترتبط الباحة بمناطق المملكة الثلاث السابقة الذكر.

### الخصائص العمرية للمسافرين جوا في منطقة الباحة:

تتباين الخصائص العمرية للمسافرين بالنقل الجوي في المنطقة بدرجة كبيرة وذلك من خلال الدراسة الميدانية تبين أن متوسط أعمار المسافرين جوا 33.7 سنة، في حين يبلغ الحد الأدنى لمستوى أعمار المسافرين 18 سنة الحد الأعلى لأعمار المسافرين 71 سنة، فيبلغ المدى بينهما 35 سنة بانحراف معياري قدره 11.1، في حين تبلغ الفئة المنوالية 25 سنة . ومن خلال التصنيف العمري للمسافرين جوا من المنطقة واليها ، فقد اعتبرت الدراسة الفئة العمرية الأكثر من ثماني عشر سنة هي بداية لاتخاذ قرار رحلة السفر جوا باستقلالية عن الوالدين، وأيضا هي بداية التحاق الطلاب والطالبات السعوديين بالمرحلة الجامعية، حيث يحصل الطلاب والطالبات مكافئة حكومية شهرية تبلغ ألف ريال شهريا، كما يستطيع الذين لم يلتحقوا بالتعليم الجامعي الالتحاق بمجالات العمل المختلفة ، حيث يحصلون منها على عائد مادي

من خلاله يمتدحون الحصول على تأشيرة سفر، وكذلك يعتبر سن الحادي والعشرين هو السن المصنوع به الانتشار الوافدة للمملكة من دول العالم الخارجي.

وتبلغ نسبة المسافرين جوا الذين تتراوح أعمارهم بين 18 - 21 سنة 8.1%، كما وتبلغ نسبة المسافرين جوا الذين تتراوح أعمارهم بين 22 - 26 سنة 23.2% أي ما

تتبع نسبة المسافرين جوا الذين تتراوح أعمارهم بين 27 - 31 سنة 12.7%، بينما تبلغ نسبة المسافرين جوا الذين تتراوح أعمارهم بين

32 - 34 سنة 12.8%، في حين تنخفض قليلا الفئة العمرية المحصورة بين 35 - 38 سنة حيث

تصل إلى 11.3%، تليها بانخفاض طفيف الفئة المحصورة بين 39 - 42 سنة

نسبة 10.1%، تليها فئة المسافرين الذين تتراوح أعمارهم بين 43 - 46 سنة .

وبذلك يعني أن الفئة العمرية الرئيسية للمسافرين جوا بمنطقة الباحة تنحصر

بين 22 - 46 سنة، حيث إن تلك الفئة العمرية من المسافرين تمثل 85.3% أي

أكثر من ثمانية أعمار المسافرين جوا في منطقة الباحة، ويرجع ذلك إلى أن معظم

العمالة الآسيوية والعربية الوافدة بأنماطها الوظيفية المختلفة تنحصر في تلك الفئة

العمرية التي تستخدم خطوط النقل الجوي بمنطقة الباحة سواء القادمين أو المعادين

منطقة الباحة . بينما تمثل فئة المسافرين جوا بالمنطقة المحصورة بين 47 - 62

سنة بنسبة (13.6%)، ويغلب على تلك الفئة من المسافرين جوا أن معظمهم

سعوديون، وأخيرا الفئة العمرية من المسافرين جوا الأعلى من 63 سنة تمثل 1.2%

ومعظمهم من المسافرين السعوديين أيضا.

يبدو أن العلاقة بين عامل السن والإقبال على السفر جوا إلى مناطق المملكة

محدودة نسبيا ، حيث بلغت قيمة ارتباط بيرسون 389. ، ويرجع ذلك إلى الانتشار

الكثيف لملاكية السيارات ذات السعة التحميلية الكبيرة ، حيث تستوعب بعض أنواع

السيارات أكثر من عشرة من الركاب، وكذلك انتشار ظاهرة السائق الخاص لدى كثير

من الأمر ، بينما ترتفع قيمة معامل الارتباط نسبيا بين عامل السن والسفر جوا خارج

المملكة حيث بلغت 441. ، ويرجع ذلك لعدم قدرة كبار السن الراغبين في السفر

خارج المملكة تحمل مشقة السفر برا أو بحرا حتى بالنسبة للدول المجاورة للمملكة.

ويعني هذا وجود عوامل أخرى لها تأثير أكبر على حركة السفر جوا بالمنطقة.

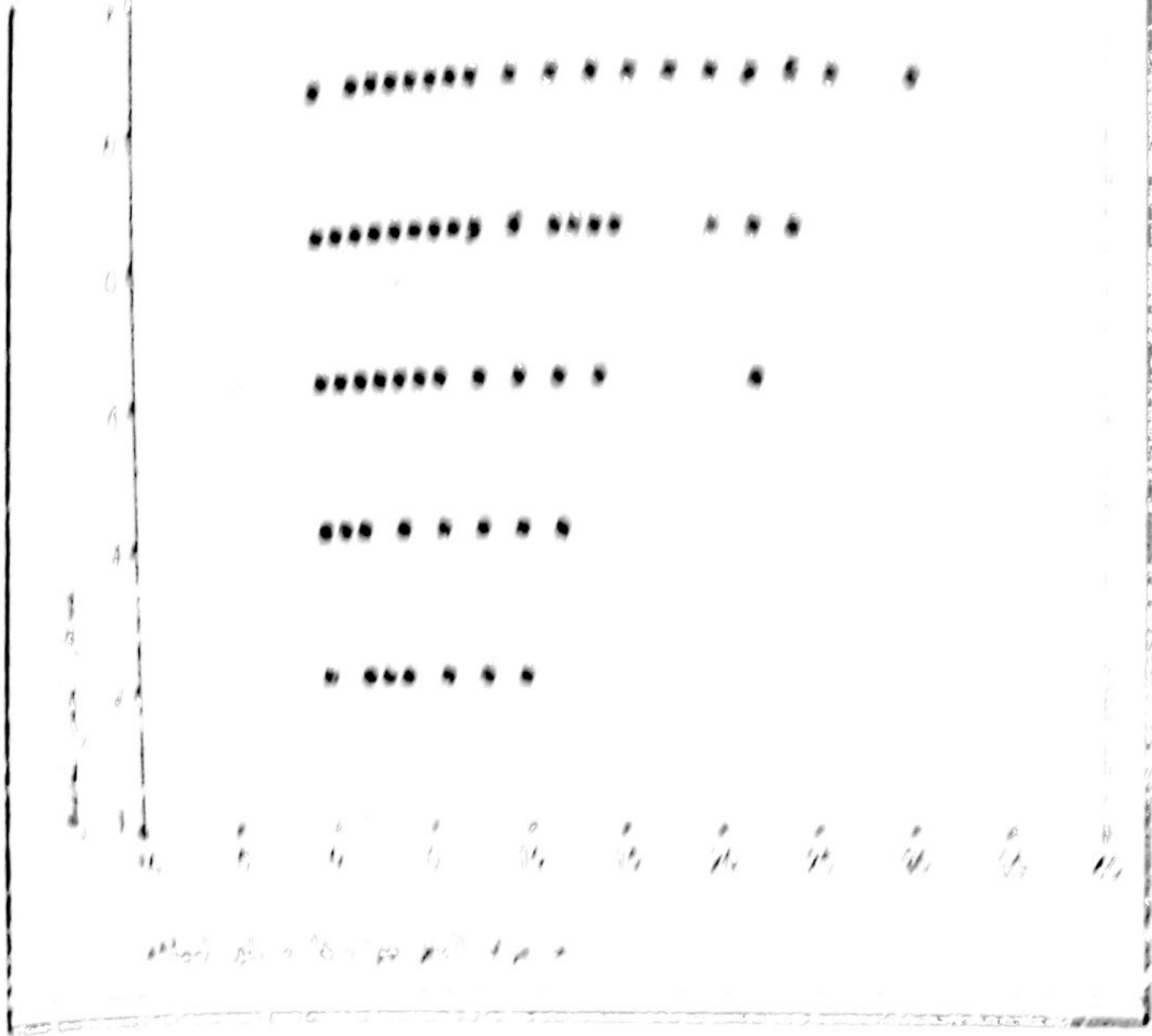
### المؤهلات العلمية ومستوى الدخل للمسافرين جوا بمنطقة الباحة:

وتفرد أهل الحوي بين أعماط النقل الأخرى بتأثره بدرجة كبيرة بالمستوى العلمي للمستهلكين من خدماته، وخاصة إذا وجد نوعاً من الترابط العكسي بين المؤهلات العلمية ومستوى دخول المستخدمين للنقل الجوي. وبالطبع تتبين المستويات العلمية للمستهلكين من تلك الخدمات النقلية ويتضح ذلك من خلال الدراسة، حيث نجد أن المؤهلات العليا تمثل الشريحة الكبرى للمستهلكين من خدمات النقل الجوي بمنطقة الباحة (48.9%)، تليها في المرتبة الثانية أصحاب المؤهلات الثانوية بنسبة (23.7%)، وفي الترتيب الثالث تأتي المؤهلات فوق العليا بنسبة 14.4%، يليها في الترتيب الرابع أصحاب المؤهلات المتوسطة (الإعدادية) وأخيراً الحاصلون على إتمام المرحلة الابتدائية بنسبة 4.2%.

من ذلك نجد أن أصحاب المؤهلات العليا وفوق العليا هم الأكثر استفادة من خدمات النقل الجوي بمنطقة الباحة بنسبة (63.3%)، على الرغم أن هاتين الشريحتين لا يمثلان أكثر من ربع السكان في المنطقة، إلا أن تلك الشريحة في معظمها تتمتع بمستوى دخل مرتفع مقارنة بأصحاب المؤهلات الأخرى باستثناء بعض أصحاب المهن الحرفية، وقد انعكس ذلك على وجود ارتباط إيجابي ضعيف نسبياً (شكل 3)، طبقاً لمعامل بيرسون للعلاقة بين المؤهل العلمي وعدد مرات السفر جوا حيث بلغت قيمة معامل بيرسون 0.363.

ومن ناحية أخرى تتباين مستويات الدخل للمسافرين جوا بمنطقة الباحة الذي يؤثر بدوره أيضاً على قوة الطلب على خدمات النقل الجوي بالمنطقة، وتشير الدراسات التطبيقية إلى وجود ترابط قوي بين المستوى الاقتصادي الإيجابي ونمو الطلب على خدمات النقل الجوي والعكس صحيح (Dobruszkes, F-Hame, G-2011-P-1397). وقد تبين من خلال الدراسة الميدانية أن الفئات الأقل دخلاً هي الأقل طلباً لخدمات النقل الجوي بالمنطقة والعكس صحيح، ونجد ذلك بالنسبة للعمالة الأسيوية الموجودة بالمنطقة ذات الدخل الأقل من 2000 ريال شهرياً.

توزيع المسافرين على وسائل النقل المختلفة حسب جنسهم

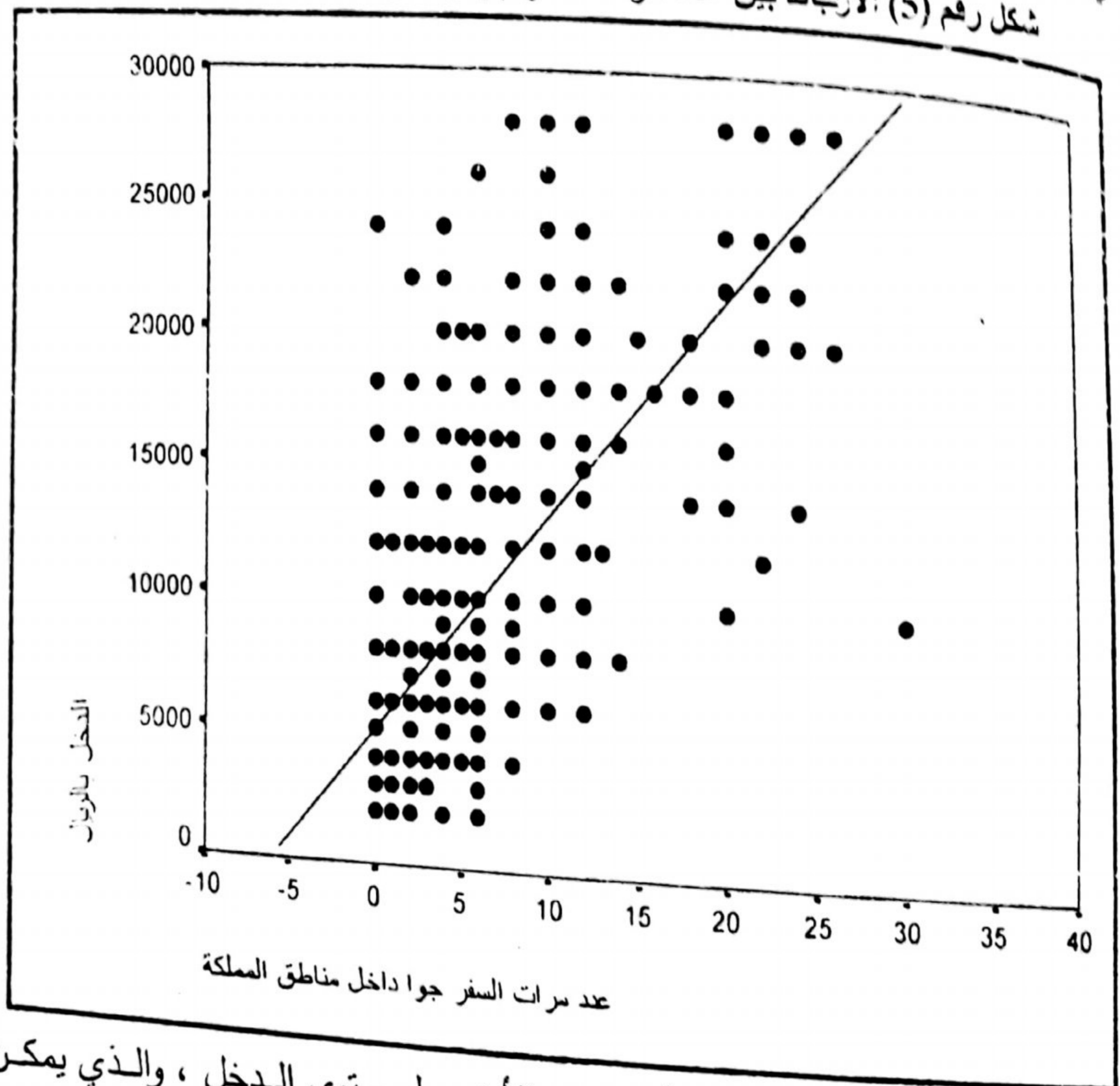


وفقاً لتقرير وزارة معاشهم قديماً، أهميَّة لا تكفي، لا يمكن السفر جواً إلا بكلِّ منافع على الأقل حيث لا يمكنهم الوصول بغير نفقات السفر الجوي، والمسوية، وكذلك الحال بالنسبة للعملة الأقل حجلاً من الدول العربية والتي تكفي للتعامل مع خدمات النقل البري، حيث تنفق بكميات إلى مصر عبر ميناء صيدا أو ميناء العقبة الأردني، وكذلك السفر البري للوصول إلى الأردن وسوريا عبر معابر شمال المملكة بمناطق نينوك والحدود الشمالية، وكذلك التعامل مع النقل البحري الأقل تكلفة عبر ميناء جدة إلى ميناء السويس وسفاحا بمصر أو إلى ميناء بور سودان بالسودان، وباستثناء تلك الخيارات البرية والبحرية والتي تحتم حركة السفر والاتصالات بين المملكة والدول العربية، فإنه لا توجد خيارات بتسمية الدول الآسيوية التي تعتبر المصدر الرئيسي للعمالة بالنسبة لمناطق المملكة، والتي لا خيار أمامها سوى السفر جواً.

ومن ناحية أخرى تبين من الدراسة الميدانية للمساافرين جواً بمنطقة الباحة أن فئة المسافرين الذين يتراوح دخلهم بين 2000-3000 ريال نسبة ( 14.6 % )، بينما تبلغ نسبة فئة المسافرين الذي يتراوح دخولهم بين 3001-5000 ريال ( 21.5 )،

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

وهي بذلك تعتبر الفئة الغالبة بين المسافرين جوا بمنطقة الباحة. ومنهم بلا شك  
 وهم من فئة المسافرين الذين تتراوح بين 5001-6000 ريال.  
 وتأتي ترفع لتبلغ نسبة (16.5%)، (الريال السعودي أكثر من 1.70 جنيه مصري).  
 تليها بفارق طفيف المسافرين جوا الذين تتراوح دخولهم الشهرية بين 6001 -  
 7000 ريال بنسبة 15.9%، في حين تليها بفارق قليل أيضا الفئة التي تتراوح دخولهم  
 بين 7001-8000 ريال وذلك بنسبة 15.5%، تليها فئة المسافرين الذين تتراوح  
 دخولهم بين 8001-10000 ريال 11.3%، بينما نجد أن باقي فئات الدخل التي  
 تتراوح بين 10001-28000 ريال تمثل نسبة (21.4%) وتتمثل في تلك الفئة أكثر  
 من مستوى للدخل ويشمل المسافرين المستفيدين من خدمات النقل الجوي بالمنطقة  
 في معظمهم من السعوديين والوافدين ذوي الدخل المرتفع.  
 شكل رقم (5) الارتباط بين عدد مرات السفر جوا والدخل للمسافرين بمنطقة الباحة



وأخيرا أوضحت الدراسة أن الحد الأدنى لمستوى الدخل، والذي يمكن  
 شخص من الاستفادة خدمات السفر جوا بالمنطقة هو ألفا ريال، بينما يصل الحد  
 مجلة بحوث كلية الآداب

في حين أن نسبة كبيرة من المسافرين الذين يستخدمون خدمات السفر الجوي في المملكة العربية السعودية، كما هو الحال في باقي دول المنطقة، لا يتجاوزون 20000 ريال، وبالطبع توجد فجوة كبيرة بين مستوى الدخل والنفقات، مما يجعل السفر الجوي خياراً غير متاح للجميع.

وهذا يفسر انخفاض مستوى الدخل في قيمة معامل بيرسون حيث تبين وجود علاقة قوية بين مستوى الدخل وعدد مرات السفر جواً خلال العام. وقد تراوح بين 0.23 - 0.69. لعديد من المسافرين للداخل والخارج على التوالي (شكل 5). وبما أن العلاقة الارتباطية بين المؤهل العلمي وعدد مرات السفر، خاصة في ظروف المملكة التي ينتشر بها الكثير من أصحاب الأعمال السعوديين، فإن الدخل المرتفع، مقارنة بأساطع العمالة الواعدة مهما كانت درجتها العلمية.

### النمط تكرارية السفر الجوي في منطقة الباحة:

بما أنك أن نمط سفر السكان والوافدين في منطقة الباحة جواً يختلف من شخص إلى آخر وذلك تبعاً لعدد من العوامل منها، مستوى الدخل، والمؤهلات العلمية التي يكتسبها بصورة أو بأخرى إلى المهنة التي يعمل بها المسافرون جواً بالمنطقة، وتوجد محددات أخرى تؤثر في حجم الطلب على خدمات النقل الجوي في المنطقة باعتبارها تمثل نمطاً للمطارات الإقليمية الصغيرة.

ومن تلك المحددات إمكانية الوصول للمسافرين من وإلى المطار، وكذلك زمن السفر من المطار واليه، وأيضاً تكرارية الرحلات الجوية التي تخدم المطار، ونوع الطائرات التي تخدم حركة نقل الركاب وأجرة النقل وزمن الطيران أو زمن الرحلة والغرض من السفر عبر النقل الجوي، ونوعية النشاط الاقتصادي والخدمي السائد في المنطقة، وأخيراً كل من المنافسة والمسافة الفاصلة بين المطار وأقرب المطارات الكبرى في الدولة (Lian, J- Ronnevik, J -2011- PP-86 -87).

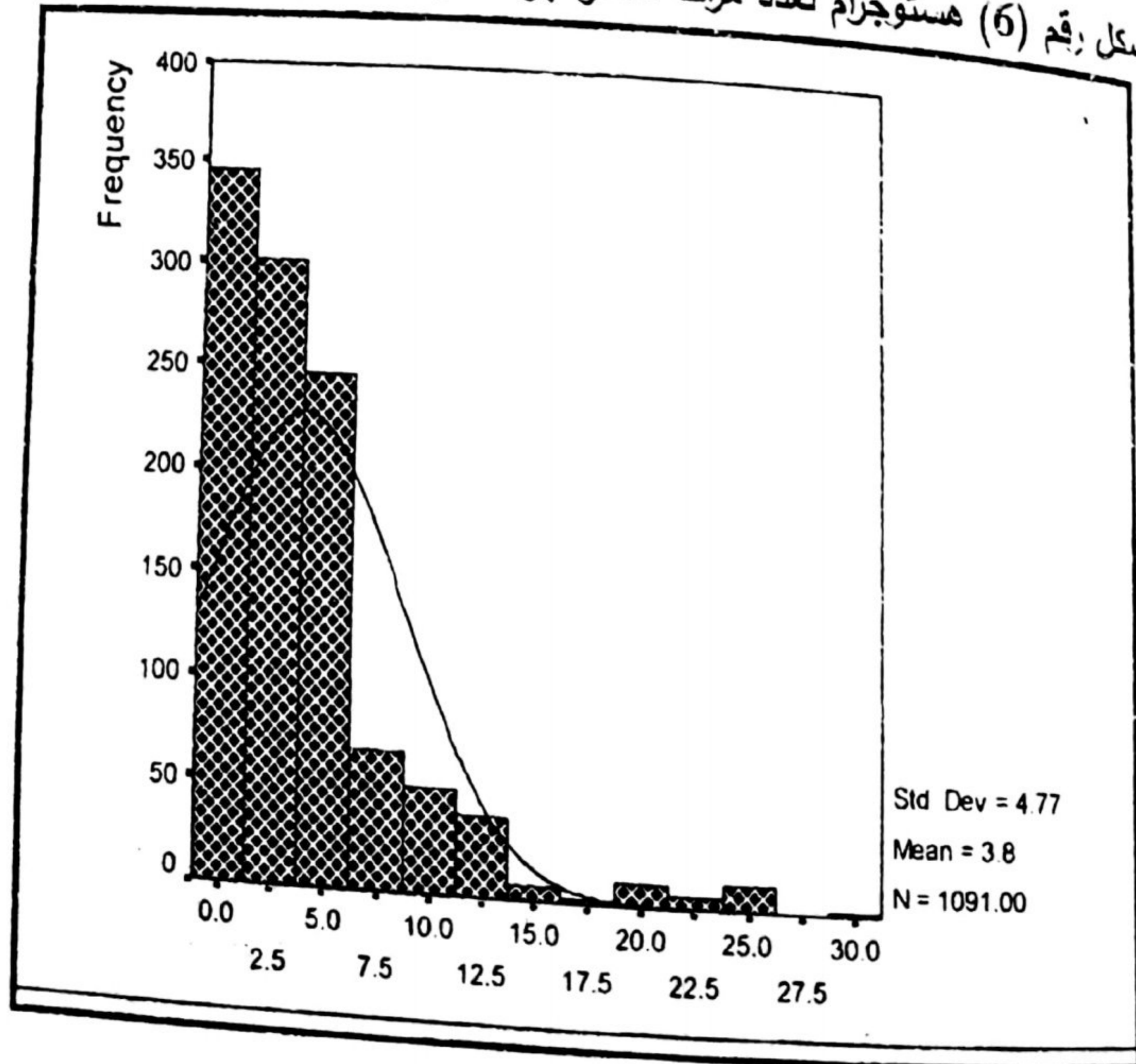
ومن ناحية أخرى ومن خلال الدراسة الميدانية تبين أن ما يقرب من ثلث أرباع سكان المنطقة بما فيهم الوافدون (72.6%) قد استفادوا من خدمات النقل الجوي في المنطقة للسفر خارج المملكة، وقد يكون الطلب على - مناطق المملكة التي ترتبط مع الباحة بخطوط النقل الجوي أو لغرض السفر الدولي

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

خارج المملكة ، وخاصة بالنسبة للعمالة الوافدة للمنطقة والتي تتجه من مطار الباحة إلى مطارات الرياض أو جدة حيث الخطوط الدولية.

فقط من الربع (27.4%) ، ويتباين معدل الاستفادة من خدمات النقل الجوي بالمنطقة أكثر بينما تبلغ نسبة الذين لا يستخدمون من خدمات النقل الجوي بالمنطقة سواء لحساب السفر إلى مدن الرياض والدمام أو جدة سواء لتحقيق أغراض اجتماعية أو اقتصادية أو لتحقيق تلك الأهداف خارج المملكة عبر مطارات تلك المدن بالنسبة للوافدين أو سكان المنطقة . وفيما يتعلق بحركة السفر جو داخل مناطق المملكة فقد أوضحت الدراسة أن (30.3%) لا يستخدمون بشكل مطلق من تلك الخدمات ، ويرجع ذلك إلى تفضيلهم السفر البري بالسيارات عند الرغبة للسفر إلى مناطق المملكة المختلفة ، وقد يرجع ذلك لعدم قدرتهم على تحمل تكلفة السفر جو وخاصة الأسر كبيرة العدد ، وكذلك توفر وسائل سفر بديلة ، ومنها السيارات العائلية التي تتسع لأكثر من عشرة مسافرين ، وبالتالي فهي تتسع للأسر كبيرة العدد وهي من السمات الغالبة للأسر السعودية بشكل عام.

شكل رقم (6) هستوجرام لعدد مرات السفر جو داخل المملكة بمطار منطقة الباحة





وبالتالي تفضل تلك النسبة من السكان والوافدين السفر لمناطق المملكة المختلفة مستخدمين سياراتهم بدلا من السفر جوا لتفادي تكلفة السفر المرتفعة التي تعتبر أحد ملامح النقل الجوي . أما السكان الذين يتراوح استفادتهم من خدمات النقل الجوي الداخلي بالمنطقة ما بين 1-2 مرة سنويا فيمثلون (27.6%) ، بينما تبلغ نسبة الذين تتراوح استفادتهم من خدمات النقل الجوي للسفر داخليا ما بين 3-5 مرات سنويا (15.6%) . بينما يأتي في الترتيب الثالث الذين تتراوح استفادتهم من خدمات النقل الجوي الداخلي ما بين 6-8 مرات بنسبة 14.5% ، وفي الترتيب الرابع يأتي الذين تتراوح استفادتهم من خدمات النقل الجوي الداخلي ما بين 10-13 مرة بنسبة 8.2% . وأخيرا وفي الترتيب الخامس يأتي الذين تتراوح استفادتهم من خدمات النقل الجوي بين 14-30 مرة سنويا نسبة قليلة للغاية حيث تبلغ 3.9% .

وقد تبين من الدراسة أن تلك نسبة من المسافرين جوا يتمثلون في كبار رجال الأعمال وكبار الموظفين والقيوم العاملين في منطقة الباحة، أو من سكانها الذين يعملون بمدن الرياض والدمام وجدة ومكة المكرمة ، وكذلك تنقسم تلك الشريحة بارتفاع مستوى الدخل حيث تبين وجود علاقة ارتباطية قوية بين مستوى الدخل وعدد مرات السفر جوا إلى مناطق المملكة المختلفة ، وأخيرا يبلغ متوسط عدد مرات السفر جوا بالمنطقة 3.8 مرة ( شكل 6 ) ، في حين يبلغ معدل التباين 22.7 مرة . كما بلغ الحد الأقصى لعدد مرات الاستفادة من خدمات النقل الجوي الداخلي 30 مرة سنويا .

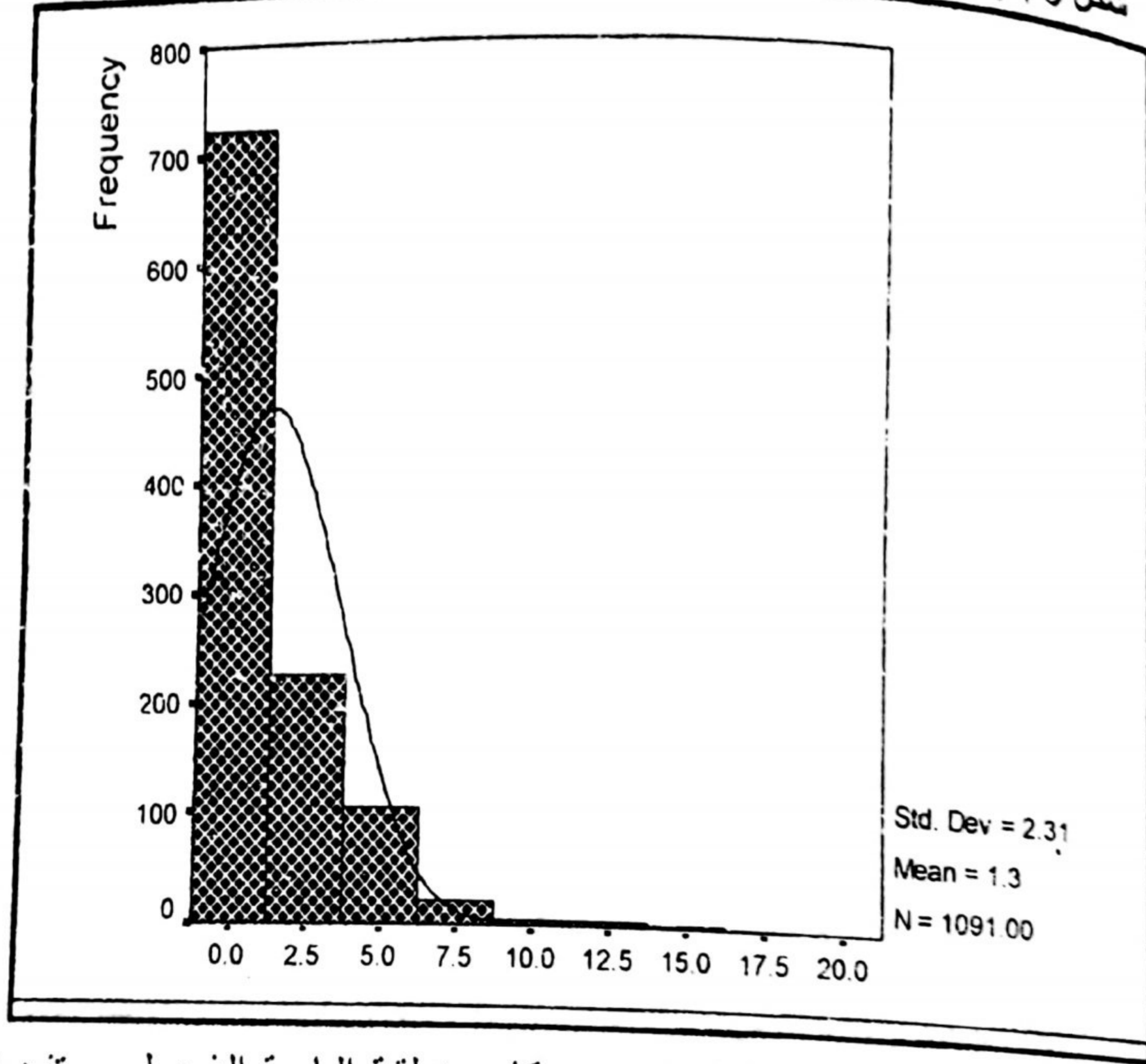
أما فيما يتعلق بعملية السفر جوا خارج المملكة للسكان والوافدين فتبلغ نسبة الذين لم يستفيدوا من خدمات النقل الجوي (62.8%) ، بينما تبلغ نسبة الذين استفادوا من خدمات النقل الجوي للسفر للخارج (37.2%) . كما تبلغ نسبة الذين استفادوا من خدمات النقل الجوي ، وذلك للسفر خارج مناطق المملكة بمعدل يتراوح بين 1-2 مرة سنويا (22.6%) ، وفي الترتيب الثاني يأتي الذين استفادوا من خدمات النقل الجوي بمعدل يتراوح بين 3-4 مرات بنسبة (6.7%) .

وفي الترتيب الثالث يأتي الذين استفادوا من خدمات النقل الجوي بالمنطقة بمعدل يتراوح بين 5-6 مرات بنسبة 4.6% ، وتتقلص نسبة الذين يستفيدون من

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

خدمات النقل الجوي خارج المملكة ويأتون في الترتيب الرابع بمعدل يتراوح بين 7-20 مرة لكي تبلغ نسبة ضئيلة للغاية تمثل 3.5%، ويمكن القول بأن المسافرين في الترتيب الثالث والرابع، أي الذين يسافرون جواً لأكثر من خمس مرات سنوياً معظمهم من أصحاب الدخل المرتفعة ويتمثلون في رجال الأعمال وأصحاب الوظائف العليا من السعوديين والوافدين بالمنطقة.

شكل رقم (7) هستوجرام لعدد مرات السفر جواً خارج المملكة بمطار منطقة الباحة



وأخيراً نجد أن هناك نسبة كبيرة من سكان منطقة الباحة الذين لم يستفيدوا من خدمات النقل الجوي وخاصة للسفر جواً خارج المملكة، حيث يبلغ متوسط السفر جواً 1.3 مرة سنوياً (شكل 7)، وذلك عكس مرات السفر جواً داخل المملكة التي تبلغ أكثر من الضعف (3.8 مرة سنوياً) (شكل 6)، يرجع ذلك إلى أسباب منها: ضعف المستوى المادي مما يجعلهم يفضلون قضاء مواسم العطلات والأجازات المختلفة داخل مناطق المملكة وخاصة مكة المكرمة والمدينة المنورة أو زيارة الأقارب بالمنطقة الشرقية أو بالرياض، وكذلك فئة كبار السن وخاصة الذين ليس لديهم ارتباط بأعمال خارج المملكة.

د/ عادل محمد شاويش  
طرق الحصول على تذاكر السفر ووسيلة الوصول لمطار الباحة:  
يسعى المتعاملون مع السفر جوا في الحصول على أقصى معدل من الراحة  
والكفاءة من بداية التفكير في إجراءات السفر، ومرورا بإجراءات السفر والشحن  
وصعود الطائرة وحتى نهاية رحلة السفر، وانتهاء بالنزول والحصول على الحقايب  
والخروج من الطائرة، بينما تستهدف شركات النقل الجوي تحقيق الكفاءة  
والربحية (Nyquist, D-McFadden, K-2008 - PP-197-198).

ومن ناحية أخرى تمر عملية السفر جوا بمنطقة الباحة كما هو الحال في باقي  
مناطق المملكة بعدة خطوات قبل القيام بالرحلة سواء الرحلات الجوية المحلية أو  
الدولية، وتتمثل الخطوة الأولى في القيام بعملية حجز تذاكر السفر حيث تتم عملية  
الحجز بالمنطقة من خلال عدة أنماط منها: الحجز باستخدام الهاتف سواء النقال أو  
الهاتف الثابت، وهما من وسائل الاتصال الأكثر انتشارا واستخداما بين المستثمرين  
العمرية والثقافية المختلفة وخصوصا كبار السن، ويأتي هؤلاء في الترتيب الأول  
بنسبة (28.8%)، ويأتي الحجز عن طريق الإنترنت في الترتيب الثاني حيث  
تفضله نسبة كبيرة من الراغبين في السفر جوا بالمنطقة في السنوات الأخيرة،  
وخصوصا بعد الانتشار الواسع لاستخدام الشبكة العنكبوتية (الإنترنت)، وخصوصا  
بين المسافرين من الشباب المتعلم والمتقف، وذلك بنسبة (27.3%).

وفي الترتيب الثالث يأتي مكتب الخطوط السعودية الرئيسي بمدينة الباحة  
وذلك بنسبة 17.7%، ويفضل كل من الطلاب والعسكريين الحجز عن طريق ذلك  
المكتب مباشرة للحصول على تخفيضات على التذاكر كإمتياز من الحكومة السعودية  
، وفي الترتيب الرابع بنسبة أقل قليلا من السابقة حيث تبلغ (17.3%) يأتي حجز  
التذاكر عن طريق الذهاب إلى مكتب وكيل الخطوط وذلك إما للحجز للسفر بواسطة  
الطيران السعودي أو الطيران الأجنبي .

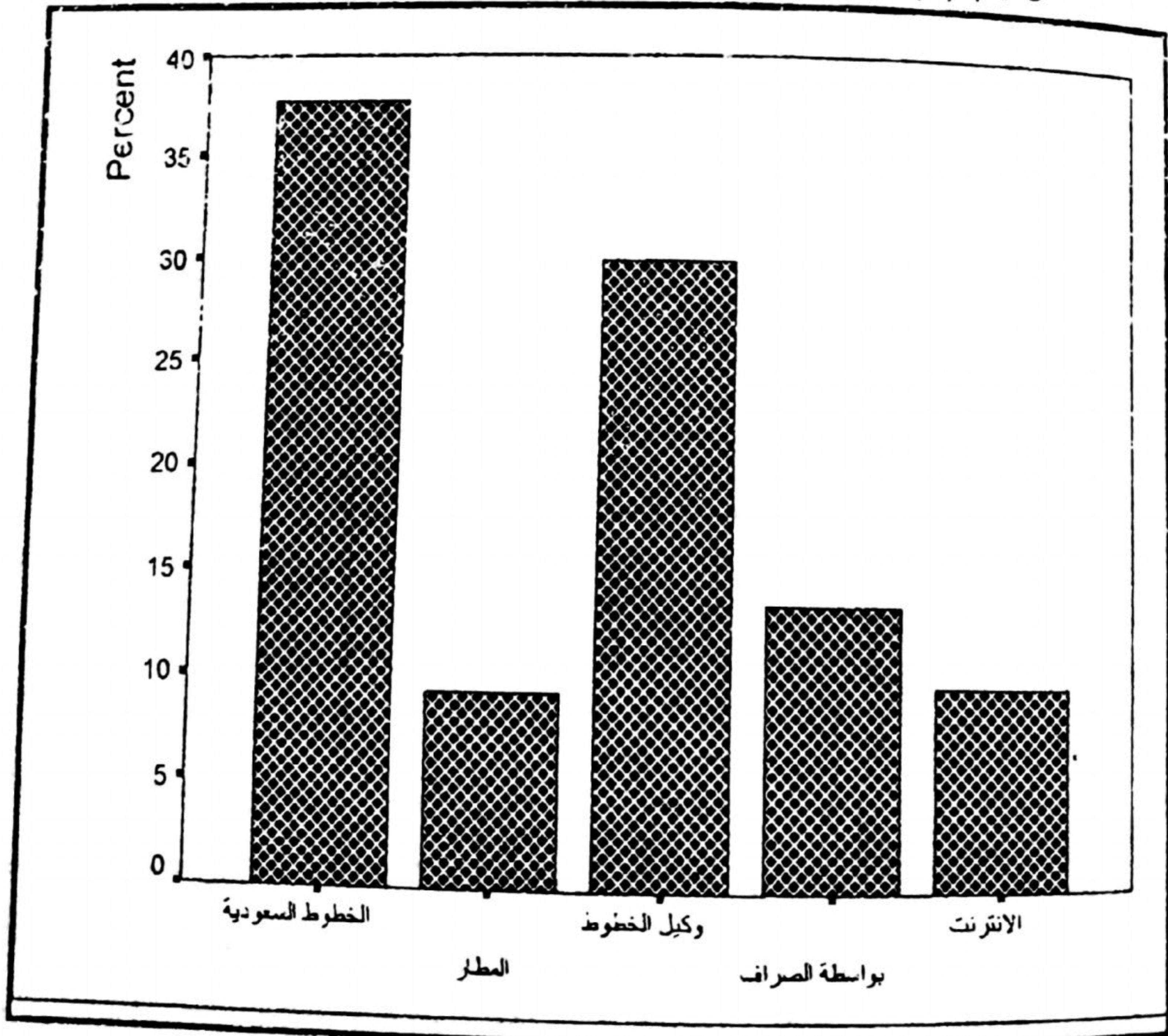
ووكيل الخطوط هو عبارة عن شركة محلية تحمل مسمى وكالة للسفر  
والسياحة تقدم خدماتها للسائحين والركاب مقابل عمولة تتراوح ما بين 7 - 10% وهذه  
الوكالات تابعة لمنظمة الأياتا، وتنتشر مكاتب وكلاء الخطوط بالمنطقة في كل من  
الباحة وبلجرشي والمخوادة، بينما تخدم مدن قلوة والمنندق والأطاوله والعقيق من

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

مكاتب للوكلاء ، وأخيرا وفي الترتيب الخامس يأتي حجز تذاكر السفر جوا عن طريق الحجز المركزي في كل من الرياض أو جدة بنسبة (9.4%) .

أما بالنسبة لعملية شراء ودفع قيمة تذاكر السفر جوا والتي تلي عملية الحجز والتي تتم عبر عدد من الوسائل منها: مكتب الخطوط السعودية الرئيسي الذي يأتي في الترتيب الأول بنسبة (37.8%) حيث تفضله شريحة المسافرين ، وخاصة الذين يحصلون على تخفيض على قيمة التذاكر من الطلاب والعسكريين، وكذلك العاملون بالمصالح الحكومية من الوافدين العاملين بمؤسسات القطاع الحكومي ، الذين يحصلون على تذاكر حكومية وكذلك موظفو الحكومة السعوديون الذين يسافرون في مهمات عمل حكومية ، وفي الترتيب الثاني تأتي عملية الشراء للتذاكر عن طريق وكلاء الخطوط بمدن المنطقة والذين يمثلون (29.9%) ، ( شكل 8 ) ، ومعظم المسافرين لتلك الشريحة يستخدمون خطوط طيران غير سعودية للسفر خارج المملكة.

شكل رقم (8) طرق ومنافذ شراء التذاكر للمسافرين جوا بمنطقة الباحة



كما تشير وتظهر أهمية مطار الرياض في توفير الخدمات الجوية للمناطق المحيطة به، حيث أن مطار الرياض هو المركز الرئيسي للمطارات في المنطقة الغربية، ويخدم عدد كبير من المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم.

وتشير النتائج أيضاً إلى أن مطار الرياض هو الأكثر استخداماً من بين المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية، حيث بلغت نسبة المسافرين من مطار الرياض إلى المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية 47.1%، وهذا يعكس أهمية مطار الرياض في توفير الخدمات الجوية للمناطق المحيطة به، حيث أن مطار الرياض هو المركز الرئيسي للمطارات في المنطقة الغربية، ويخدم عدد كبير من المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم.

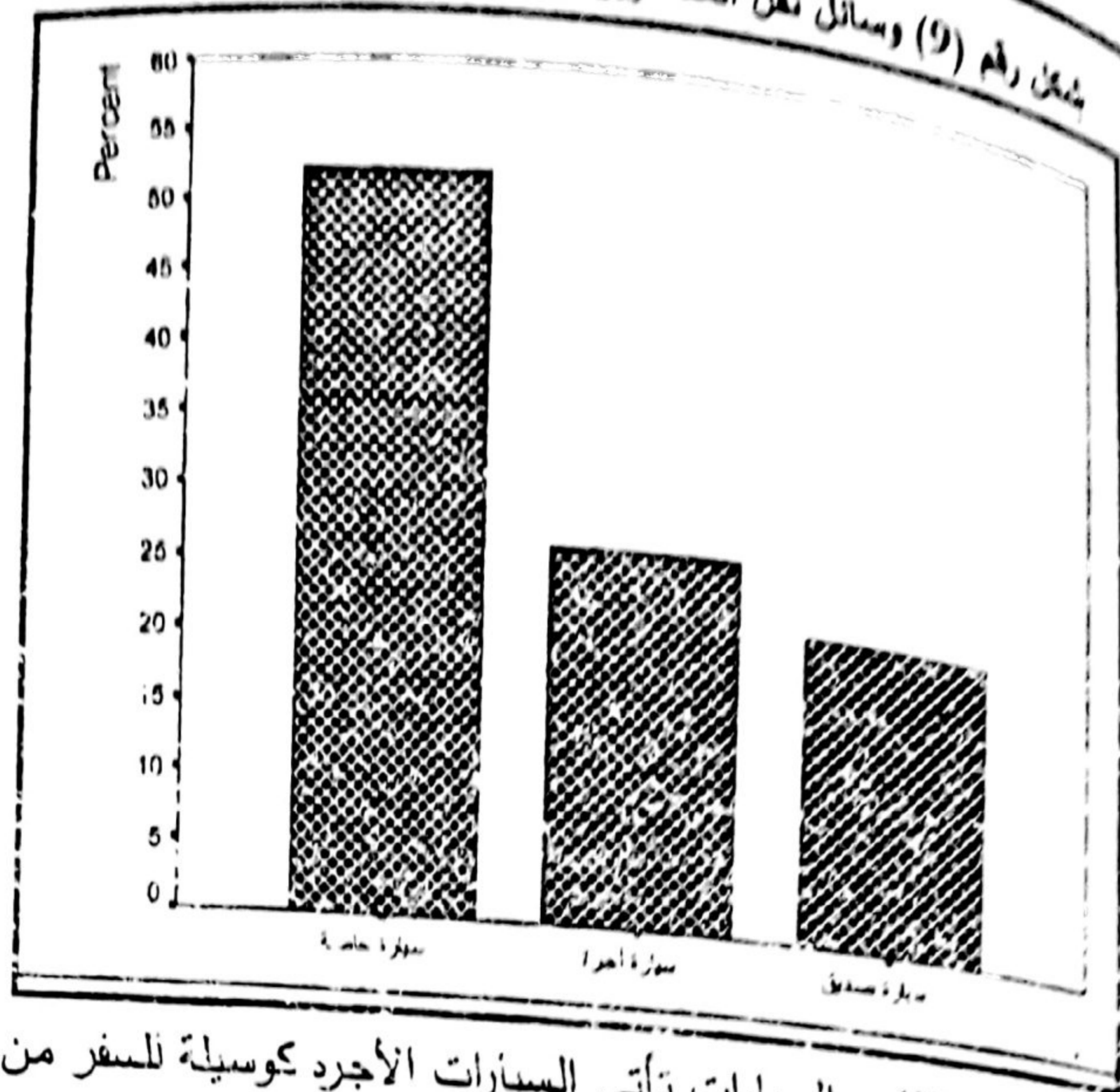
وأما فيما يتعلق بتوزيع المسافرين من مطار الرياض إلى المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية، فإن النتائج تشير إلى أن مطار الرياض هو الأكثر استخداماً من بين المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية، حيث بلغت نسبة المسافرين من مطار الرياض إلى المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية 33.2%، وهذا يعكس أهمية مطار الرياض في توفير الخدمات الجوية للمناطق المحيطة به، حيث أن مطار الرياض هو المركز الرئيسي للمطارات في المنطقة الغربية، ويخدم عدد كبير من المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم.

وأخيراً لكي نأخذ عينة من المسافرين من مطار الرياض إلى المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية، فإن النتائج تشير إلى أن مطار الرياض هو الأكثر استخداماً من بين المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية، حيث بلغت نسبة المسافرين من مطار الرياض إلى المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية 33.2%، وهذا يعكس أهمية مطار الرياض في توفير الخدمات الجوية للمناطق المحيطة به، حيث أن مطار الرياض هو المركز الرئيسي للمطارات في المنطقة الغربية، ويخدم عدد كبير من المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم.

وتتبعاً لذلك فإن استخدام مطار الرياض هو الأكثر استخداماً من بين المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية، حيث بلغت نسبة المسافرين من مطار الرياض إلى المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم في المنطقة الغربية 33.2%، وهذا يعكس أهمية مطار الرياض في توفير الخدمات الجوية للمناطق المحيطة به، حيث أن مطار الرياض هو المركز الرئيسي للمطارات في المنطقة الغربية، ويخدم عدد كبير من المطارات الصغيرة والمتوسطة الحجم.

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

شكل رقم (9) وسائل نقل المسافرين جوا من مطار منطقة الباحة واليهما



وفي الترتيب الثاني السيارات تأتي السيارات الأجرة كوسيلة للسفر من المطار واليه بنسبة (26.2%). وأخيرا وفي الترتيب الثالث بنسبة (21.6%)، يأتي استخدام سيارة الأصدقاء كوسيلة للوصول من وإلى المطار ويلجأ إليها نسبة كبيرة من العمالة الوافدة، وذلك كنوع من المجاملة بينهم ، وذلك توفيراً لنفقات السفر التي يمكن أن يدفعها المسافر جوا للسيارة الأجرة.

### أهم المشاكل التي تواجه عملية النقل الجوي في منطقة الباحة:

بالطبع يؤدي النقل الجوي في منطقة الباحة دورا مهما لحساب عملية التنمية منذ بدايته ولأكثر من ثلاثين سنة، حيث يتكامل مع باقي أنماط النقل في هذا المجال، وتقال خدمات النقل الجوي في المنطقة درجة جيدة من رضا السكان في المنطقة نسبة (62.1%)، بينما لا يشعر بعدم الرضا عن عناصر خدمات النقل الجوي نسبة 37.9% ، حيث تبين من خلال الدراسة الميدانية وجود مجموعة من المشاكل التي تواجه عملية النقل الجوي في المنطقة من أهمها:-

- مشكلة عدم توافر رحلات جوية على المستوى اليومي، بدرجة تلبي الطلب المتولد من قبل الراغبين للسفر جوا بمنطقة الباحة، ويلمس هذه المشكلة

در عهد محمد شادويش (1991%)، ويرجع ذلك إلى التغيرات التكنولوجية لعدد الرحلات وعدد الخطوط الجوية، ونقص الخدمة بالمنطقة، وهذا عكس التحليل الكمي للعديد من الدراسات المتعلقة بالمشكلة على السفر جوا في بعض المناطق القليلة السكان في الولايات المتحدة الأمريكية والذي يؤكد على ضرورة تزايد حركة السفر الجوي مع تزايد حجم السكان (Johansson, O - 2007 - pp- 371-372)، وقد بلغت شكوى سكان المنطقة حول تلك المشكلة مداها من خلال العديد من النداءات الصحفية من سكان وتوابعين، التي أكدت قلة عدد الرحلات التي تربط الباحة بالمدن الرئيسية بالمنطقة، وكذلك المطالبة بزيادة عدد الرحلات وانتظامها <http://www.al-baha.net/?action=showNews&news=3>

- تأتي مشكلة تأخير مواعيد تطائرات في الترتيب الثاني من بين مشاكل النقل الجوي بالمنطقة وذلك بنسبة 16.6%.

- أما مشكلة ارتفاع أسعار تذكر السفر جوا فتأتي في الترتيب الثالث بنسبة 9%.

- بينما في الترتيب الرابع مشكلة صغر حجم الطائرات التي تنقل المسافرين، فبعضها من طراز إيرباص صغيرة الحجم التي يتراوح عدد ركابها بين 116-298 ركباً ويُسَمَّر هذه المشكلة 8.9%.

- تأتي مشكلة عدم توافر خطوط تربط المنطقة بمناطق بعيدة يقصدها سكان المنطقة، وكذلك يأتي من تلك المناطق سائحون لمنطقة الباحة، ويلمس هذه مشكلة 7%.

- وأخيراً بلغت نسبة الذين لا يلتمسون مشاكل في عملية النقل الجوي بمفرديتها المختلفة في المنطقة (39%) .

### مقترحات وتوصيات لتطوير النقل الجوي في منطقة الباحة:

توجد مجموعة من المقترحات التي أوضحها الدراسة الميدانية، والتي يمكن أن تسهم في تطوير عملية السفر جوا بالمنطقة، ومن تلك المقترحات ما يلي:-

- المقترح الذي احتل المرتبة الأولى بنسبة (16.8%)، ويتمثل في ضرورة ضبط مواعيد رحلات السفر بالطائرات، وحيث إنه مقترح تنظيمي يمكن تحقيقه بدرجة أسرع، وذلك لأن تأخير مواعيد السفر من مطار الباحة، قد ينعكس سلباً على

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

المسافرين وخصوصا المواصلين على الخطوط الدولية ، حيث يتسبب التأخير في فقدان الرحلات الدولية، مما يضطر الركاب المواصلين دوليا الانتظار لساعات حتى يمكن الالتحاق برحلات أخرى تنقلهم لدولهم، كما ينعكس عدم ضبط مواعيد السفر جوا أيضا على المغادرين أو القادمين للمنطقة على فقدان أعمالهم ، التي قد يترتب عليها مشاكل مادية أو اجتماعية بالنسبة لهم.

وفي الترتيب الثاني يأتي مقترح يوصي بالمزيد من الرحلات الجوية على المدار الأسبوعي، وكذلك على المدار اليومي، بنسبة تقرب من السابقة (6.2%)، ويمكن أن يتم ذلك من خلال مضاعفة عدد الرحلات اليومية خلال شهر وأيام العطلات والأعياد، والتي يتضاعف فيها الطلب على السفر الجوي بالمنطقة.

والأهمية المقترحة فقد نرمت الخطوط السعودية أنها تعتمزم البدء بتسيير رحلاتها بين الباحة والخطوط الثلاث ، وهي الرياض وجدة والدمام مطامع يونيو 2012م ، وقد روعي في الحزول الجديد زيادة السعة المقعدية ، وكذلك وعدد الرحلات استجابة لجهود التنمية السياحية في الباحة . وذلك من خلال زيادة الرحلات بين الباحة والرياض من 28 رحلة في الاتجاهين كل أسبوع إلى 34 رحلة بنسبة زيادة تصل إلى (21%)، كما أرتفع عدد الرحلات الأسبوعية بين الباحة وجدة من 18 رحلة في الاتجاهين إلى 22 رحلة بزيادة تبلغ (22%)، وأيضا فقد ارتفع عدد الرحلات بين الباحة والدمام من 6 رحلات أسبوعيا في الاتجاهين إلى 8 رحلات بنسبة زيادة تبلغ (33%)، ( www.ameinfo.com/Arabic-2333650.html ) .

- ويتعلق المقترح الثالث بتشغيل طائرات ذات طاقة ركابية أكبر وذلك لإستيعاب الطلب المتزايد على السفر جوا ، ويوصي بذلك (11.8%) .

- أما المقترح الرابع فيتمثل في خفض أسعار تذاكر السفر جوا ، ويوصي بها (9.8%)، وخصوصا فيما يتعلق بالنسبة للسفر الجوي الداخلي التي تسيطر عليه مؤسسة الخطوط السعودية، وذلك تشجيعا لحركة السياحة الداخلية التي تستفيد منها المنطقة ، باعتبارها من أهم مناطق سياحة الاصطياف في المملكة، حيث يمكن القول بأن أسعار تذاكر الطيران والخبرة السابقة عن المطار وجدول



الطيران من أهم العوامل المؤثرة في اختيار كل من المطار وخطوط الطيران وخاصة المطارات الإقليمية والصغيرة (Zhang, Y-Xie . Y-2005-442) .  
- وأخيرا يأتي المقترح الخامس المتعلق بإضافة خطوط جديدة ويوصى به (7.6%)، والتي من خلالها ترتبط المنطقة بمناطق أخرى لها معها ارتباط اقتصادي واجتماعي وديني وهي ، المدينة المنورة وجازان وتبوك ونجران.

### خاتمة البحث:

- تناول البحث دراسة تقييمية للنقل الجوي في منطقة الباحة التي تعتبر من أصغر مناطق المملكة مساحة وسكانا ، والذي إبعكس على تأخرها النسبي في دخول مجال النقل الجوي حتى مطلع ثمانينيات القرن العشرين عكس مناطق أكبر مثل عسير وجازان ، وقد دخلت المنطقة مجال النقل الجوي من خلال ثلاث خطوط فقط هي : الباحة - الرياض - الباحة - جدة وكذلك الباحة - الدمام، وهي المدن الرئيسية في المملكة ، وخاصة بعد برامج التنمية الاقتصادية والسياحية التي شهدتها المنطقة في الربع قرن الأخير.
- يقع المطار على مسافة 45 كم من مدينة الباحة بسبب التضاريس المعقدة التي ساهمت في إبتعاده عن محافظات المنطقة بمسافة تتراوح بين 45-100 كم مما جعل لوسائل النقل البري دور مهم في الوصول من وإلى المطار.
- تبين من الدراسة الدور الكبير الذي يؤديه مكتب الخطوط السعودية الرئيسي، بالنسبة لعملية حجز وشراء وتحديد المقاعد وبطاقة الصعود للطائرة، وكذلك الدور الذي تؤديه وكالات السفر المنتشرة في المنطقة ، وكذلك الدور المسند لشبكة الإنترنت في عملية الحجز والشراء لتذاكر السفر جوا، وذلك رغم وجود بعض المشاكل التنظيمية التي يجب حلها من قبل الخطوط السعودية .
- أظهرت الدراسة التنوع العمري والاقتصادي والمهني للمسافرين جوا بمنطقة الباحة، وقد تبين وجود ارتباط بين المستوى الاقتصادي وحركة السفر الجوى للمتعاملين مع النقل الجوي في المنطقة .

## التقويم الجغرافي لعملية النقل الجوي في منطقة الباحة

أظهرت الدراسة النمو الكبير لحركة السفر الجوي خلال فصل الصيف ، وذلك ارتباطا بسياحة المصايف التي تشتهر بها المنطقة ، كما تلمح حركة السفر الجوي أيضا خلال الأجازات والمعطلات وخصوصا بالنسبة للعمالة الوافدة .

من من الدراسة قلة الرحلات الجوية العاملة على الخطوط بالمنطقة ، مقارنة بالطلب عليها خاصة خلال شهور الصيف ، وكذلك قلة عدد الخطوط التي تخدم حركة السفر الجوي بالمنطقة ، وخاصة في مواسم الذروة والتي تتمثل في فصل الصيف والأجازات ونهاية الأسبوع ، وذلك يتطلب الدفع على الأفل بمزيد من الرحلات الجوية ، استجابة للطلب المتزايد على السفر جوا من وإلى المنطقة وخاصة بعد تدشين برامج التنمية السياحية وإنشاء جامعة بالمنطقة .

بدأت الجهات المعنية بتدعيم النقل الجوي في المملكة الانتباه لمشكلة قلة عدد الرحلات ، حيث بدأت في زيادتها منذ صيف 2012م ، لكن لا تزال مشكلة قلة عدد الخطوط الرابطة للمنطقة ببعض مناطق المملكة الأخرى التي لها ارتباط اقتصادي واجتماعي بالمنطقة لم تجد حلا حتى الآن .

استمارة استبيان خاصة بالبحث العلمي

- 1- العمر ( ) 2- المؤهل الدراسي (ابتدائي - متوسط - ثانوي - بكالوريوس - ماجستير - دكتوراه)
- 3- متوسط الدخل الشهري (2000 - 4000 - 6000 - 8000 - 10000 - 12000)
- 4- هل تسافر خارج منطقة الباحة بالطائرة - نعم - لا
- 5- كم عدد مرات السفر بالطائرة لباقي مدن المملكة في السنة: (0 - 2 - 4 - 6 - 8 - 10)
- 6- كم عدد مرات السفر بالطائرة خارج المملكة في السنة: (0 - 2 - 4 - 6 - 8 - 10)
- 7- ما هي طريقة حجز تذكرة الطائرة (الهاتف - الحجز المركزي - الانترنت - الوكيل - الخطوط السعودية).
- 8- ما هي طريقة شراء تذكرة الطائرة - (مكتب مبيعات السعودية - المطار - الوكيل - سداد عن طريق الصراف - الانترنت - الهاتف المصرفي).
- 9- ما هي طريقة اختيار المقاعد (البوردنج): (موظف الحجز - موظف المطار - عن طريق الانترنت).
- 10- متى يكون موعد سفرك بالطائرة خلال السنة - (خلال أيام الأسبوع - خلال العطلة الأسبوعية - خلال أجازة الصيف - خلال عطلة الفصل الدراسي - خلال عطلة عيد الفطر - خلال عطلة عيد الأضحى).
- 11- ما هي وسيلة نقلك من وإلى مطار الباحة - سيارتك الخاصة - سيارة أجرة - سيارة صديق).
- 12- هل تحمل وزن زائد في حقائبك المصاحب لك خلال سفرك بالطائرة (نعم - لا).
- 13- هل تتوافر رحلات جوية أسبوعية كافية من منطقة الباحة لمناطق المملكة (نعم - لا).
- 14- هل تتوافر خطوط جوية كافة من الباحة إلى باقي مناطق المملكة (نعم - لا).
- 15- هل ترغب في فتح خطوط جديدة تربط الباحة بباقي مناطق المملكة (نعم - لا).
- 16- ما هي الخطوط المقترحة (1 - 2 - 3)
- 17- هل تشعر بالرضا عن دور النقل الجوي في منطقة الباحة (نعم - لا).
- 18- ما هي أهم مشاكل النقل الجوي في منطقة الباحة:
  - 1- 2
  - 3- 4
  - 17- ما هي مقترحاتك لحل مشاكل النقل الجوي بمنطقة الباحة:
    - 1- 2
    - 3- 4
    - 5- 6

التقويم الجغرافي لعمالية النقل الجوي في منطقة الباحة

قائمة المراجع والمصادر :

مراجع ومصادر عربية :

1. أحمد صالح تيساري - الباحة، حقائق وأرقام - شركة المدينة المنورة للطباعة والنشر - جدة - 1424هـ - 2003م .
2. سراج الدين محمد - النقل الجوي في مصر، دراسة تطبيقية - الجزء الأول - الهيئة المصرية العامة للكتاب - 1995 .
3. سعيد عبده - النقل - أسس جغرافية النقل - مكتبة الأندلس المصرية - القاهرة - 1994 .
4. عادل محمد شاويش - إمكانات التنمية السياحية في منطقة الباحة بالمملكة العربية السعودية - مجلة مركز البحوث الجغرافية - جامعة المنوفية - العدد الرابع - 2004 .
5. عادل محمد شاويش - شبكة النقل والإتصالات وأثرهما على بعض جوانب التنمية في منطقة الباحة بالمملكة العربية السعودية، دراسة في الجغرافيا الاقتصادية - مجلة بحوث الشرق الأوسط - مركز بحوث الشرق الأوسط - جامعة عين شمس - 2009 - العدد (25) .
6. عبد الرحمن صادق الشريف - جغرافية المملكة العربية السعودية - دار المريخ للنشر - الرياض - 1984 .
7. علي صالح الزهراني - المعجم الجغرافي للبلاد السعودية، بلاد غامد وزهران - دار اليمامة - الرياض - الطبعة الأولى - 1971 .
8. فاروق عز الدين - النقل، أسس ومناهج وتطبيقات - مكتبة الأنجلو المصرية - 2005 .
9. محمد عبد الحميد مثنى - الجغرافية البشرية للمملكة العربية السعودية - دار كنوز العلم - جدة - 1420هـ - 2000م .
10. محمود محمد سيف - جغرافية المملكة العربية السعودية - دار المعرفة الجامعية - 2002 .
11. المملكة العربية السعودية - الخطوط السعودية - بيانات غير منشورة - 2010م .
12. المملكة العربية السعودية - مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات - التعداد العام للسكان والمساكن - 2004 .
13. المملكة العربية السعودية - وزارة التعليم العالي - الجمعية الجغرافية السعودية - دليل الجمعية الجغرافية السعودية - الرياض - الإصدار السادس - 1428هـ - 2007م .

**Arable Reference List**

1. Alhussain, Saad- Analysis of Ground Access Modes Choices King Khaled International Airport, Saudi Arabia - Journal Of Transport Geograpy- 19- 2011- 1361- 1367 .
2. Brathen, S-Halpern, N-Air Transport Service Provision and Management Strategies to improve the Economic Benefits for Remote Regions - Research in Transportation Business & Management-4-2012-3-12 .
3. Dobruszkes, F-Hamme, G - The Impact Of The Current Economic Crisis On The Geography Of Air Traffic Volumes; An Empirical Analysis- Journal Of transport Geography-19- 1387- 1398.
4. Feighan, A- Mclay, P- Accessibility and Attractiveness of European Airports; A Simple Small Community Perspective-Journal of Transport Management-12- 2006-313--323 .
5. Grubestic, Tony - Matisziw , Timotisziw --A Spatial Analysis Of Air Transport Access And The Essential Air Service Program In The United States - Journal Of Transport Geography-19-2011-93 - 105.
6. Jchansson, O -Inter-Urban Competition And Air Transport In The Deregulated Era: The Nashville Case-Journal Of Transport Geography -13-2007-368- 379 .
7. Lian, J-Ronnevik, J-Airport Competition - Regional Airports Losing Ground to Main Airports - Journal Of Transport Geography-19- 2011-85-92 .
8. Marcucci, E-Gatta, V-Regional Airport Choice; Consumer Behavior And Policy Implications-Journal Of Transport Geography-19 - 2011- 70-84 .
9. Nyquist, D-McFadden, K- A study Of the Airline Boarding Problem - Journal Of Air Transport Management- 14-2008-197-204 .
10. Sanchez, P-Burghouwt, G -The Geography Of The Spanish Airport System: Spatial Concentration and Deconcentration Patterns In Seat Capacity Distribution, 2001- 2008 - Journal Of Transport Geography -19-2011- 244- 254 .
11. Tapiador, F-et-al- The Geographical Efficiency Of Spain's Regional Airports: A quantitative Analysis-Journal Of Air Transport Management -14-2008-205- 212.