

تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز 1402 - 1395 هـ / 1982-1975م

طالبة الدكتوراه - قسم التاريخ والحضارة
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية
المملكة العربية السعودية

أ. أمل بنت عبود العتيبي

المستخلص :

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود 1402-1395 هـ / 1982-1975م، وذلك من خلال الوقوف على أهم التطورات التي طالت النقل البري والجوي والبحري، وأبرز وسائله، وإسهامات الدولة في تطويره وتحسينه، بالإضافة إلى آثار هذا القطاع على المجتمع من النواحي الاقتصادية والدينية والتعليمية والصحية. وتأتي أهمية هذه الدراسة انطلاقاً من عدد من العوامل والأولويات العلمية والبحثية المهمة ومن أبرزها توثيق دراسة جادة عن خدمات النقل في المملكة العربية السعودية، وتقديم دراسة نوعية تستفيد منها الجهات الإدارية والبحثية في مشاريعها التطويرية. أما منهج الدراسة ستعتمد الباحثة في هذه على منهج البحث التاريخي القائم على الوصف والتحليل، وذلك بجمع المادة العلمية المرتبطة بالموضوع من مضانها الأصلية المحفوظة في المراكز العلمية بالمملكة العربية السعودية. وتشير نتائج الدراسة وأبرز توصياتها إلى أن خدمات النقل بأنواعها هي داعم مؤثر لخطط التنمية في المملكة العربية السعودية، وتسعى في تلبية احتياجات المواطن، كما أن الدعم الحكومي لقطاع النقل طور من هذه الخدمات، وتوصي هذه الدراسة بضرورة تكثيف الدراسات الجادة حول تقييم تجربة النقل، ومدى ملائمتها لمشروعات التنمية الحديثة.

الكلمات مفتاحية : الطرق ، الأجرة، الشحن الجوي، المطارات ، ميناء جدة الإسلامي

The development of transport services in the Kingdom of Saudi Arabia during the reign of King Khalid bin Abdulaziz (1395- 1402 AH/1975 - 1982/AD)

Amal Abood Alotibi

Abstract

This study aims to highlight the development of transport services in the Kingdom of Saudi Arabia during the reign of King Khalid bin Abdulaziz Al Saud 1395- 1402 AH / 1975- 1982 AD, by examining the most important developments that affected land, air and sea transport, and its most prominent means, and the state's contributions to its

development And improve it, in addition to the effects of this sector on society in terms of economic, religious, educational and health. The importance of this study stems from a number of important scientific and research factors and priorities, the most important of which is documenting a serious study on transport services in the Kingdom of Saudi Arabia, and presenting a qualitative study that the administrative and research authorities benefit from in their development projects. As for the methodology of the study, the researcher will rely on the historical research approach based on description and analysis, by collecting scientific material related to the subject from its original fluorescence preserved in scientific centers in the Kingdom of Saudi Arabia. The results of the study and its most prominent recommendations indicate that transportation services of all kinds are an influential supporter of development plans in the Kingdom of Saudi Arabia, and seek to meet the needs of the citizen, and that government support for the transport sector has developed these services, and this study recommends the need to intensify serious studies on evaluating the transportation experience, and the extent suitability for modern development projects.

Keywords: airports- Jeddah Islamic Portair freight -ways Taxis

النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك فيصل بن عبدالعزيز:

قطعت المملكة العربية السعودية في عهد الملك فيصل بن عبدالعزيز شوطاً كبيراً في مختلف أوجه العمران المختلفة، وتعتبر الطرق البرية والخطوط الجوية والموانئ البحرية بسبب طبيعة الأرض وما حباها من اتساع في رقعتها؛ من أهم وسائل النقل التي طالها الاهتمام طوال فترة عهده.

ففي قطاع النقل البري اهتمت الحكومة بإنشاء الطرق الواسعة، وشقها بخط مستقيم؛ لتربطها ببعضها البعض بأحدث الوسائل، وذلك عن طريق مادة «الإسفلت»، وقد تم تحقيق إنجازات واسعة في هذا المجال؛ إذ بلغ مجموعها أطوالها المعبدة سنة 1388هـ / 1968م، إلى حوالي (10426 كيلاً).⁽¹⁾ وكانت الميزانية المخصصة آنذاك لا تزيد عن (139 مليون ريال)، ليقفز هذا الرقم في سنة 1391هـ / 1971م، إلى (1428 مليون ريال)، إلى أن وصلت في حدود سنة 1394هـ / 1974م، (2/282/500/747/16 ريالاً).⁽²⁾ ويلاحظ من هذا التدرج في لغة الأرقام على مدار السنوات أن هذا القطاع قد أولي عناية لامثيل لها من أجل إنشاءه وتطويره. وفي هذا الإطار شهدت السكة الحديد⁽³⁾ وافر الاهتمام كونها إحدى ركائز النقل الحيوية، إضافة إلى مساهمتها في تحقيق التنمية

الاقتصادية والاجتماعية، ودورها المحوري في نقل البضائع والركاب بين المدن، حيث حولت الخطوط الحديدية من مصلحة حكومية إلى مؤسسة عامة، ويشرف عليها مجلس إدارة مستقل، ولقد عكس هذا التحول في نظام النقل رغبة الدولة الأكيدة في تهيئة الظروف المناسبة لنمو وازدهار هذا القطاع، فكان أصدق تعبير عن ذلك هو صدور القرار سنة 1386هـ/1966م، والذي وفر «للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية» حرية القرار دون التقيد بالأنظمة الإدارية، والمالية، المتبعة في الإدارات الحكومية، وسمح لها أن تقترح لائحة موظفين خاصة بها.⁽⁴⁾ وفي سياق متصل قدمت الدولة تسهيلات عدة لدعم السكة؛ فأصدر المرسوم الملكي رقم سنة 1387هـ/1968م، الذي يقضي بإعفاء مستوردات هذه المؤسسة من قطارات، وعربات، من الرسوم الجمركية⁽⁵⁾ وفي ذات السنة تم شراء خمس قطارات جديدة بلغت قيمتها بنحو (1,740,000 ريال)، و191 عربة جيدة الصنع بقيمة إجمالية قدرت بحوالي (1034200 ريال).⁽⁶⁾

كما نفذت المؤسسة بعض المشاريع التطويرية الجديدة، ومن أبرزها مشروع مد خطوط حديدية إلى مصنع الذخيرة بالخرج، وإلى محطات توزيع المواد البترولية، والغاز السائل في كل من الدمام والرياض، وقد بلغت تكاليف هذه الخطوط (6700000 ريالاً).⁽⁷⁾ ومن زاوية أخرى شهد القطاع البحري الذي يشكل عاملاً مهماً للتنمية الاقتصادية في البلاد نمواً هائلاً، خاصة من ناحية الموانئ وطرقها البحرية التي تعتبر منفذاً إلى العالم الخارجي، ومحوراً للتجارة العالمية على مر الأزمنة، مستفيدة من خصائصها الفريدة وموقع المملكة الاستراتيجي، مما جعلها مركزاً يربط القارات الرئيسة الثلاث، إذ أن الجهة الشرقية منها تطل على الخليج العربي، وغربها مطل على البحر الأحمر.⁽⁸⁾ وعليه، فقد شهد ميناء جدة الإسلامي تطوراً ملحوظاً في بنيتها التحتية؛ إذ شمل بعد التوسعة التي لحقت به سنة 1393هـ/1973م، ثمانية أرصفة جديدة بطول (1640 متراً) قابل للزيادة، وبني فيه صالة على الطراز الإسلامي يستقبل من خلاله الوافدين من حجاج بيت الله الحرام والعائدين منهم بعد انتهاء مناسك الحج والعمرة، ولقد اقيمت فيه مباني إدارية خاصة للميناء والجمرك، بالإضافة إلى أهميته التجارية في الاستيراد والتصدير.

وبذات الأهمية يعد ميناء الدمام ناقلاً مهماً يشحن من خلاله النفط، فطالته التحسينات خاصة على أرصفته التي توسعت وأصبحت بحدود (100 متر) للرصيف الواحد، كما بنيت به عدد من الإدارات الجديدة، وتماشياً مع ما تم ذكره فقد برز أثر ميناء ينبع الذي يستقبل الحجاج، والبواخر التجارية.⁽⁹⁾ ومن جانب آخر جاءت العناية بمجال الطيران منذ وقت مبكر، حيث حصلت على أول طائرة مدنية سنة 1364هـ/1934م، وكانت من طراز (دي سي 3 داكوتا) ذات محركين، والتي تلقاها الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن آل سعود هدية من الرئيس الأمريكي فرانكلين روزفلت، وقد تم تشغيل هذه الطائرات في رحلات جوية بين جدة، والرياض، والظهران، وفي نفس العام تم توجيهه بشراء طائرتين من نفس الطراز لتشكيل الطائرات الثلاث النواة الأولى للخطوط الجوية السعودية، والتي صدر مرسوم ملكي بأنشائها سنة 1368هـ/1948م، ووضعت تحت إشراف ومسؤولية وزارة الدفاع والطيران⁽¹⁰⁾ وامتداداً لذلك حظي القطاع باهتمام الدولة وذلك

بتحويل الخطوط الجوية السعودية إلى مؤسسة عامة مستقلة بذاتها، أصدر بتأسيسها مرسوم ملكي سنة 1385هـ/1965م، وقد نصت بنودها على أن ترتبط هذه المؤسسة بوزارة الدفاع والطيران، ويكون مقرها الرئيس في مدينة جدة، ونظم هذا المرسوم في بنوده أعمال النقل الجوي والتجاري والمدني، حيث استغلت جميع طرق النقل الجوي، وتوسعت أعمال الشراء، والبيع للطائرات، ومعدات، وما في حكمها.⁽¹¹⁾ وبلغت موازناتها لسنة 1392هـ/1972م، أكثر من (247000000 ريالاً).⁽¹²⁾ وعلى أثر ذلك امتلكت المؤسسة مجموعة من الطائرات الحديثة من نوع (دي سي 3)، ونوع آخر من طراز (دي سي 6)، بالإضافة إلى سبع طائرات نفاثة منها: طائرة (بيونج 720)، وطائرة (دي سي 9)، وهذه الطائرات أدت دورها في أن تصل المدن الداخلية بعضها ببعض، كما نظمت رحلات منتظمة إلى البلاد العربية والأوربية.⁽¹³⁾ ومما قيل عن خدمات النقل في عهده ما ذكره أحد الذين زاروا الحجاز في تلك الفترة إذ قال: «كانت السيارة تنقلنا في أقل من ساعة إلى مكة المكرمة، وأقل من خمس ساعات إلى المدينة المنورة، وهي الرحلة التي كنا نقطعها بالسيارة في يومين، وقد أصبح ذلك ممكناً بفضل الطرق الفاخرة التي تعتبر من أفضل الطرق في العالم».⁽¹⁴⁾

كما ذكر آخر في معرض زيارته إلى الرياض: «مدت شبكة من الطرق المعبدة في سائر أنحاء المملكة فربطت المدن والقرى، حتى النائية منها، ببعضها، واستطاعت السيارة أن تحل محل الناقة، وأن تؤمن النقل والانتقال في جميع أنحاء المملكة، كما أصبح السفر منها إلى أقطار العالم سهلاً ميسراً تؤمنه الطائرات بالسرعة التي يتطلبها العصر الحديث».⁽¹⁵⁾

ومما سبق عرضه يتضح حرص الملك فيصل بن عبدالعزيز على العناية بخدمات النقل في المملكة العربية السعودية، وذلك من خلال الاهتمام بالنقل البري وخدماته، ويتضح ذلك من خلال مخصصات الانفاق التي طالت هذا القطاع من الميزانية، بالإضافة إلى تطوير الموانئ البحرية وتوسيعها، ورفع من جودة الطرق الرئيسية.

تطور وسائل النقل وخدماته في عهد الملك خالد:

النقل البري:

حينما تم بدء العمل في خطة التنمية الثانية سنة 1395هـ/1975م، برزت الحاجة لتعديل بعض أعمال الوزارات ودمجها، وقد تضمن هذه الهيكلية استحداث عدة إدارات تتعلق بالنقل في المملكة العربية السعودية، ومنها: إدارة التصميم: وقد أُنيط بها تنفيذ مجموعة من المهام المتعلقة بخصائص المركبات وسائقها، وطبيعة البيئة في المنطقة المراد تنفيذ مشروعات الطرق فيها، وأولويات الحاجة، والخطط الإنشائية، فتولت تخطيط مسار الطريق واختيار السرعة، وعرض المسارات، وتحديد عرض الطريق، وتحديد الانحدارات الطولية، والعرضية للطريق، أما إدارة الجسور: فقد تولت مهمة تصميم الجسور، ومنشآت الصرف، ومناقشة ومراجعة أعمال المؤسسات الاستشارية للتأكد من مطابقتها للمواصفات.⁽¹⁶⁾

هذا التنظيم الإداري منذ تأسيسه كان ممهداً لبدء مرحلة جديدة من مراحل النقل البري الحديث، وهي العناية بخدماته ووسائله، وذلك من خلال ضرورة إنشاء شبكة طرق تربط معظم

المراكز الحضرية، والريفية ببعضها البعض، وتيسير أعمال الانفاق، والجسور؛ لتسهيل حركة الأفراد والبضائع؛ تمهيدا لمشاريع التنمية، وتأمين استثمارها من جانب، والعمل على تفعيل وسائل النقل، واستقطابها، وتخصيص ميزانية خاصة لها من جانب آخر، وعليه، فقد لازمت هذه المشروعات خطط التنمية طوال عهد الملك خالد. وفي سياق متصل يمكن القول بأن الطرق البرية المعبدة عرفت لأول مرة في تاريخ المملكة عن طريق شركة أرامكو، ثم استمر العمل على تعميم تجربة المنطقة الشرقية في تعبيد الطرق، إلى أن كبرت المساحات الممهدة من الطرق، وتزايدت أطوالها، وتدرجت في الاتساع، حتى وصلت سنة 1401هـ/1981م، إلى أكثر من (190000 كيلو متر). ومن أبرز هذه الطرق الطريق الدائري بالرياض، والطريق السريع بين الرياض والدمام، وطريق الرياض - الحجاز، وطريق حائل - الطائف - أبها، وقد بلغت من خلالها سفلتة حوالي (22 ألف كيلو متر) تقريباً من الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية.⁽¹⁷⁾ ويبدو أن هذه الزيادة في أطوال الطرق جاءت نتيجة لارتفاع عائدات النفط بعد ارتفاع اسعاره المفاجئة، فأصبح في مقدور الدولة زيادة مخصصاتها لشبكة النقل البري.⁽¹⁸⁾ كما تدل هذه الكيلومترات على الزيادة السكانية التي حظيت بها البلاد، وانتشارهم بين المدن والقرى.

كما ظهرت العناية بالطرق الزراعية خاصة في المنطقة الجنوبية، ووادي الدواسر، والقصيم، وبعض قرى المنطقة الوسطى، وتجدر الإشارة إلى أن تم التعاقد مع عدد من الشركات لتنفيذ مواصفات ورسومات لهذه الطرق، وذلك لتسهيل مهمة المزارعين في مختلف مناطق المملكة من إنهاء أعمالهم، وتوصيل محاصيلهم الزراعية إلى المدن الكبرى، والمناطق الأخرى، مما أسفر عن تزايد الطرق المعبدة التي كان لها أهمية اقتصادية؛ كونها سمحت بالمرور السهل للشاحنات أثناء نقل بضائعها.⁽¹⁹⁾ ومن أهم وسائل النقل السيارات الخاصة فقد كان أول ظهور للسيارة في المملكة العربية السعودية سنة 1333هـ/1915م، وكانت من طراز مرسيدس، وجاءت هدية من الدولة العثمانية لسعود بن رشيد⁽²⁰⁾ كما دخلت أول سيارة إلى الرياض سنة 1341هـ/1922م، ثم بدأ استخدام السيارات بكثرة منذ عام 1345هـ/1926م، كما أن آخر سيارة استعملها الملك كانت من نوع (كاديلاك)، وكانت مزودة بتسهيلات وأجهزة خاصة⁽²¹⁾ ومنذ تلك الفترة أخذت أعداد السيارات تتزايد بشكل لافت، ففي عهد الملك خالد لوحظ أنه قد بلغت أعداد السيارات المسجلة في بعض المدن سنة 1401هـ/1981م، حوالي (398424 سيارة)، وبلغت أعداد السيارات المستوردة لنفس العام (319952 سيارة).⁽²²⁾ وهذه زيادة تدل على أن هناك وكلاء للسيارات معتمدين وزعت فروعهم على بعض المدن الكبرى ومنها: الرياض، وجدة، والدمام، مثل: الوكالة العربية للسيارات التي كانت نشطة في أعمالها الداخلية والخارجية.⁽²³⁾ وتوجد أيضاً سيارات الأجرة الموحدة التي بدأت فكرتها سنة 1400هـ/1980م، وخصصت بها أولاً المدن الكبرى، فوضعت مواقف لها أمام صالة القدوم الداخلي الخاصة بالمطارات، ثم عممت بعد ذلك التجربة على المدن الأخرى تبعاً مع الأخذ بالشروط اللازم توفرها في المركبة وقائدها⁽²⁴⁾ فقد تم تبليغ الغرف التجارية لیتم تعميم موردی هذه السيارات بالالتزام بالمواصفات اللازمة لتشغيلها، ومنها: تركيب عداد لحساب الأجرة

عن طريق المؤسسة الوطنية المتعهد لذلك، وأن لا يقل سعة السيارة عن خمسة ركاب، وتحديد لون سيارة الأجرة باللون الأصفر الغامق.⁽²⁵⁾ ولصيانتها واحتواء أعطالها انشئت الشركة السعودية للمركبات الآلية، وتقوم بإصلاحها، بالإضافة إلى عملها في إنتاج وتجميع أبدان الباصات ماركة (فورد) الأمريكية، والعمل على تصنيعها، بطاقة إنتاجية قدرها (600 باص) من الحجم الكبير، و(300 باص) من الحجم المتوسط.⁽²⁶⁾

أما النقل الجماعي: فقد عملت الدولة على ترسيخ مفهوم النقل العام بالمملكة العربية السعودية، فإلى جانب وجود السيارات بأنواعها المحدودة، وسيارات النقل الكبيرة التي تحمل البضائع من المصانع الكبيرة، فقد صدرت الموافقة على إنشاء نظام النقل العام على جميع الطرق، وذلك سنة 1397هـ / 1976م.⁽²⁷⁾ وقد نصت بعض بنوده على إمكانية نقل الركاب بالحافلات مقابل أجرة محددة، وأن يكون النقل على شبكة الطرق العامة داخل المدن، أو ما بين المدن المجاورة، كما يتم منح التزام هذا النقل مرسوم ملكي، ويحدد المرسوم مدة الالتزام على أن لا تزيد على خمسة عشر عاماً، ويجوز تمديدتها لمدة مماثلة بقرار من مجلس الوزراء، وأن يكون الملتزم شركة سعودية.⁽²⁸⁾ وعليه صدر مرسوم ملكي آخر برقم م/11 لسنة 1399هـ / 1979م، بتأسيس الشركة السعودية للنقل الجماعي «سابتكو»، كشركة سعودية مساهمة، لتكون بذلك الناقل البري الوطني الأول⁽²⁹⁾ وبذلك أدخل نظام النقل الجماعي الحديث في داخل المدن الكبرى، وفي سنة 1402هـ / 1982م، أسهم في انتشار الأتوبيسات الكبيرة التي تتسع لأكثر من أربعين راكباً.⁽³⁰⁾ وعليه فقد عمم العمل على هذا المشروع لبقية المناطق؛ إذ أعطيت لها التراخيص العامة، فشملت (750 ترخيصاً) لتشغيل حافلات لنقل الركاب على الخطوط التي لم يتم تغطيتها بالخدمات بعد، و(290 ترخيصاً) لمزاولة نشاط نقل البضائع والمهمات، و(242 ترخيصاً) لتشغيل الشاحنات، وافتتاح مكاتب لتحويل البضائع.⁽³¹⁾

الشاحنات: وقد عرف دخول الشاحنات على مختلف أحجامها منذ وقت مبكر، ومنذ ذلك الوقت تهافت التجار والممولين على استقطاب الشركات، وتوقيع اتفاقيات شراكة لأجل تأمين نقل البضائع السائلة كالبترول، ومشتقاته، والعينية كالمواد الغذائية، والملابس، والأثاث، بأطنان مختلفة على مستوى المملكة، وقد قنن نظام النقل المعمول به في بعض مواده على أن لا يجوز تفريغ البضائع، أو وضعها بالطرق العامة، وأرصفتها، في الأراضي غير المبنية، أو غير المحاطة بأسوار خارجية، كما يخضع نقلها لأحكام المواد السابقة، بما في ذلك نقل البضائع على شاحنات عائدة لنفس أصحابها، ونقل المحروقات، وغيرها من المواد السائلة، والحاويات على الشاحنات الخاصة، وكذلك نقل الرمل، والحصي، والحبوب الجافة، بدون أكياس أو غير ذلك على الشاحنات ذات القلاب.⁽³²⁾ أما النقل بالسكة الحديد: فقد تم اعتماد عدة مشروعات من شأنها النهوض بمستوى النقل عبر السكة، ومنها اعتماد إنشاء الخط المباشر بين الهفوف والرياض، واعتماد مشروع إنشاء محطات في كل من الدمام، والنفوذ، والرياض، ويعتبر ميناء الرياض الجاف الذي تم افتتاحه سنة 1401هـ / 1891م، وهو من أبرز المنشآت التابعة للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية⁽³³⁾

ويعد بوابة الرياض لاستيراد البضائع والسلع؛ إذ ساعد التجار والمستثمرين بالمنطقة الوسطى على تحميل بضائعهم من الباخرة مباشرة إلى القطار، ونقلها للرياض، وتخليصها جمركياً، وتسليمها للمستوردين في مستودعاتهم، وبذلك تكون المؤسسة قد دخلت مرحلة متقدمة كمنافس حقيقي للشاحنات في نقل البضائع، وبأسعار تقل عن الشاحنات.⁽³⁴⁾ وقد كانت شبكة الخطوط حتى نهاية عام 9931هـ/9791م، تتكون من خط مفرد بين الدمام والرياض بطول يصل إلى (652 كيلاً)، وكان الخط مواصفاته قديمة، ومستهلكة، مما استدعى تجديده ليواكب التطور في حركة النقل التي شهدتها المملكة خلال فترة تنفيذ المشروعات التنموية الخدمية، والإنتاجية، فتمت تقوية القواعد، وتبديل العوارض، والقضبان بالكامل بمواصفات حديثة، واستخدمت قضبان (يو.آي.سي)، ذات الشهرة العالمية، وبلغت التكلفة الإجمالية لتجديد الخط الحديدي القديم (306 ملايين ريال)⁽³⁵⁾، عهد الملك خالد انطلاقاً عظيمة في مجال التجديد والتطوير، وحققت مشروعات ضخمة بلغت قيمتها حوالي (0011 مليون ريال).⁽³⁶⁾ (789 مليون ريال) للسكة الحديد، بلغت حركة النقل على السكك الحديدية في سنة 2041هـ/2891م، نحو (مليون راكباً).⁽³⁷⁾

أما قطاراتها: فيتم تصنيع عربات مختصة لتشغيل القطارات يتم توريدها إلى المملكة، وتكون بمواصفات عالية الجودة، ومصنعة من الصلب الذي لا يصدأ (ستنلس)، ويوجد بها آخر ما توصل إليه العصر من وسائل تضمن الراحة، والأمان لركاب القطارات من مقاعد وثيرة، ودورات مياه، وأجهزة فرامل مركزية، وعزل تام للصوت والحرارة، كذلك مزودة بأجهزة تكييف مركزي ذي كفاءة عالية، وتحتوي كل عربة بمركز إذاعة خاص للترفيه عن المسافرين، علاوة على عربات الطعام الملحقة بكل قطار، وتمتاز هذه العربات أيضاً بطراز (البواجي) المتطور ذي الكفاءة العالية في امتصاص الصدمات، والتعامل مع المنحنيات، مما يضمن الراحة التامة للركاب عند السرعة العالية.⁽³⁸⁾ واستناداً على ما سبق يلحظ تنوع وسائل النقل البرية التي من شأنها استيعاب بؤابر التنمية الحديثة، وزيادة عدد السكان، من أجل النهوض بها اقتصادياً، ومن ذلك استيراد البضائع وتصديرها، كالمواد السائلة والعينية والمواد الغذائية، ساعدها في ذلك بلا شك الدور الحكومي في تعبيد الطرق وتهيتها بجودة عالية.

النقل الجوي:

تتبع أهمية المطارات من خلال دورها في اعتماد الملاحة الجوية، وبصفة أساسية على المنشآت الأرضية التي تسهل وتؤمن إقلاع وهبوط الطائرات، وتدعيمه بمباني لاستقبال وتوديع المسافرين والجمارك وغيرها.⁽³⁹⁾ وتقوم بوظيفة أساسية وهي تسهيل حركة الركاب والسلع المختلفة والمقولة جواً، ولتحقيق هذا الغرض يتم تزويدها بكل الوسائل التي تضمن تشغيلها بشكل آمن.⁽⁴⁰⁾ ويعد مطار الرياض⁽⁴¹⁾ من أبرز المطارات وأكبرها حيث تم الانتهاء من بنائه سنة 1366هـ/1947م، واختير له مكان بعيد عن الأحياء السكنية، فقد ظل قائماً بأعمال النقل والشحن طيلة هذا العهد⁽⁴²⁾ ولا نستغرب تخصيص مبلغ (1000 مليون ريال)، وذلك لإعداد التصميمات الخاصة بمشروع مطار الرياض الجديد عن طريق إحدى الشركات الأمريكية، في ظل تولية هذا القطاع

بالخ الأهمية، واعتماد مخصصات مالية للإنفاق عليه⁽⁴³⁾ كما شهد الطيران المدني تطوراً إدارياً إذ افتتح في عهده مطار الملك عبدالعزيز الدولي⁽⁴⁴⁾ سنة 1401هـ/1981م، وهو ثاني مطار دولي في مدينة جدة، وهو من أكبر المطارات في العالم، ويتميز بتصميمه الهندسي المعماري المميز، ويستطيع أن يقدم خدماته لـ (3500) مسافر في الساعة الواحدة، ويضم صالة شحن تستطيع الاحتفاظ بحجم بضائع يصل إلى (150) ألف طن سنوياً.

أما مطار الظهران ويعتبر النواة الأولى لمشاريع المطارات الكبيرة على أرض المملكة في فترة الستينات الميلادية، فقد تم تطويره، ونقله إلى مكان آخر، وأطلق عليه اسم مطار الملك فهد الدولي.⁽⁴⁵⁾ وقد بلغ عدد المسافرين على رحلات الخطوط من سنة 6931هـ/6791م، إلى سنة 1401هـ/2891م، حوالي (000.043.11) مسافراً، وزاد عدد المطارات من (02) معها إلى (82) مطاراً.⁽⁴⁶⁾ ومن أهم وسائل النقل الجوي هي الطائرات: وهي وسيلة نقل سريعة وموثوقة ويمكن الاعتماد عليها واستخدامها لأغراض مدنية، مثل: نقل الركاب والسلع بين المطارات المحلية والدولية، ومراقبة الحركة المرورية على الطرق، وهي منافساً قوياً لوسائل النقل الأخرى على المسافات الطويلة والبعيدة.⁽⁴⁷⁾ ولزيادة الطلب على النقل الجوي امتلكت الخطوط الجوية أسطولاً من الطائرات الحديثة والضخمة، ومنها: (الجامبو) و(البوينج) التي تتسع لـ 377 راكباً، كما تم إدخال خمس طائرات جديدة على الأسطول من طراز (الترايستار)، وطراز (جانبو747)⁽⁴⁸⁾ واستبدلت طائرات (دي سي 3) من الخدمة، واستبدلت بطائرات (فيرتشايلد 27)⁽⁴⁹⁾، وفي سنة 1401هـ/1981م، تسلمت الطائرة السابعة عشر من طراز (لوكهيد ترايستار) وأوصت على شراء (11 طائرة) من طراز (أيرباص) التي تعد واحدة من أحدث الطائرات المنتجة في ذلك الحين.⁽⁵⁰⁾ والحقيقة أن دور النقل الجوي لم يقتصر على الركاب فقط، بل امتد ليشمل البضائع التي تتميز بارتفاع ثمنها أو سرعة تعرضها للتلف، كذلك البريد، على أثر ذلك امتلكت الخطوط عدد من الطائرات المخصصة لأغراض الشحن، وهي: (بيونج 747-200ف) وهي طائرة عملاقة، وأربع طائرات من طراز (ماكدونيل دوجلاس أم 11).⁽⁵¹⁾ وفي منتصف سنة 1402هـ/1981م، تعاضم حجم الأسطول الجوي بصورة مذهلة ليضم مختلف طائرات الشحن، والنقل، والسفر البعيد المدى، وقد بلغ عددها (78 طائرة).⁽⁵²⁾ وتعمل هذه الطائرات عامة على دفع عجلة التنمية من خلال تسييرها في رحلات منتظمة سواء داخل المملكة أو إلى معظم بلدان العالم، وليس مستغرباً أن تتبنى الدولة شراء مثل هذه الطائرات الضخمة التي كلفتها بصفقات قدرت بملايين الريالات؛ وذلك لما لها من جودة تشغيلية عالية، وسعة استيعابها وحجمها، وعدم استهلاكها للوقود.⁽⁵³⁾ وعلى الصعيد الداخلي يلجأ المواطنون إلى التنقل بالطائرات عبر المدن الكبرى؛ لوجود المراكز الحكومية، والسفارات، لإنهاء أعمالهم، أو بحثاً عن فرص عمل، سواء في مجال التنقيب عن البترول، أو غيره.⁽⁵⁴⁾ يساعدهم في ذلك انخفاض تكلفة التذكرة بشكل يسهم في تدفق أعداد المسافرين عبر هذه الرحلات خاصة من الطلبة، وأرباب الأعمال، والمغتربين.⁽⁵⁵⁾ والرأي لهذا الاسطول الضخم من الطائرات يعي تماماً أنها اسهمت في تدفق الحجاج والمغتربين من خلالها، خاصة عبر مطار الملك عبدالعزيز الدولي، ويذكر أن الخطوط السعودية وضعت برنامجاً خاصاً

ودقيقاً لكافة شركات الخطوط الجوية العالمية التي تنقل الحجاج إلى مطارات المملكة؛ تسهلاً لنقلهم من الصالة الخاصة بهم إلى خارج المطار، ومن ثم نقلهم إلى المشاعر المقدسة، ويقتضي هذا البرنامج أن يحمل كل حاج معه تذكرة سفر ذهاباً وإياباً سواء كان عن طريق الجو، أو البحر، عن طريق حملة، والمسؤول عن إعادتهم بعد أداء الفريضة هو المسؤول عن الحملة، وقد اضطرت إلى انتهاج هذا الأسلوب تلافياً لما يحصل لبعض الحجاج الذين يأتون إلى الديار المقدسة وهم لا يحملون تذكرة العودة، ولا القيمة التي تكفيهم، وينتج عن ذلك بقاؤهم عبثاً في المطارات والمشاعر المقدسة، وتخلفهم الأمر الذي يحمل السلطات أعباء ثقيلة.⁽⁵⁶⁾ وفي سياق غير بعيد تلبي الدولة ما يفد إليها من طلبات حول تأدية الفريضة باستخدام الطائرات الجوية السعودية ذات الكفاءة العالية، ومثال ذلك أن تلقت الحكومة السعودية طلباً من الضباط المعاقين من أبطال حرب أكتوبر المصريين لزيارة السعودية، وأداء العمرة، وكانت الاستجابة لهذا المطلب الإنساني فورية، ففي سنة 1395هـ/1974م، حطت في مطار الملك عبدالعزيز بجدة ثلاث طائرات سعودية تحمل أكثر من مائتين من الضباط، والجنود، وأسر شهداء حرب أكتوبر؛ لتأدية مناسك العمرة، وزيارة قبر الرسول صلى الله عليه وسلم.⁽⁵⁷⁾ والحقيقة أن كل هذه الجهود التي بذلتها الدولة في مجال النقل الجوي لم تكن عشوائية، فوصولاً إلى تحقيق المادة الثانية من نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية فقد تم إنشاء مركز للتدريب الجوي سنة 1399هـ/1978م، في مدينة جدة ليكون مركزاً للتدريب بمختلف مجالاته مزوداً بأحدث أجهزة الطائرة التشبيهيّة، وتجهيز الفصول، وقاعات للتدريب، بالأجهزة السمعية والبصرية، وفي سنة 1985م، تم إنشاء أكاديمية متخصصة في تدريب الطيران الأساسي الخاص بالطيارين والمهندسين الجويين ومنسقي العمليات والملاحين.⁽⁵⁸⁾ وفي السياق ذاته دأبت على تعزيز جودة العمل من خلال عقد العديد من الاتفاقيات، وإدخال الأنظمة الحديثة، وتدريب الكوادر اللازمة، ونذكر منها في سنة 1396هـ/1976م، تم عقد اتفاقية بلغت قيمتها السوقية (100 مليون ريال)، وذلك لتطوير القوى البشرية والفنية العاملة في مجال الطيران المدني⁽⁵⁹⁾ كما تم تنفيذ مشروع السلامة الوقائية لأربعة عشر مطاراً، وثلاثة مرافق إدارية تابعة لرئاسة الطيران المدني، وبلغت تكاليفها (تسعة وثلاثين مليون ريال).⁽⁶⁰⁾ كما أدخلت شركة الطيران السعودية أجهزة حاسبات إلكترونية جديدة لتحل تدريجياً محل الحاسبات القديمة.⁽⁶¹⁾ ومما سبق عرضة يتضح اهتمام الدولة بقطاع النقل الجوي، والحرص على الجودة من خلال استقطاب أفضل أنواع الطائرات الحديثة من طرز عالية، كما يلحظ استبعاد بعض الطائرات المتعارف على شرائها سابقاً نظراً لقلّة كفاءتها واستبدالها بغيرها.

النقل البحري:

تعتبر الموانئ البحرية من أهم مرافق الدولة؛ لكونها المنفذ الاقتصادي للتجارة الخارجية من صادرات وواردات، وهي أيضاً حلقة الاتصال بين النقل البحري ووسائل النقل الأخرى التي تسجل دائماً تقدماً كبيراً في الحجم والسرعة، الأمر الذي يجعل من الضروري النهوض بها وتحسين عملياتها؛ لكي تتلاءم مع باقي المرافق المتصلة بها⁽⁶²⁾ وعليه، فقد أنشئت المؤسسة العامة للموانئ

سنة 6931هـ/6791م، وذلك لتتولى إدارة وتطوير الموانئ، على أن تتبع رئاسة مجلس الوزراء، ويديرها مجلس إدارة مكون من رئيس المؤسسة، ومديرها العام، وخمسة أعضاء من ذوي الخبرات المتخصصة.⁽⁶³⁾ ومنذ ذلك الوقت تغيرت أوصفتها وفقاً للسنوات.⁽⁶⁴⁾ ومن أبرزها ميناء جدة الإسلامي: حيث شملت توسعته التي بدأت منذ منتصف الثمانينيات الهجرية، بناء عشرة أرصفة نموذجية، فأصبح يضم (اثني عشر) رصيفاً في وقت مبكر، وزود بالرافعات المتحركة التي تسير على إطارات، وقضبان، ويوجد به صالة رئيسة لاستقبال الحجاج على رصيف (رقم 1)، هذا إلى جانب مباني لإدارة الميناء، والإدارات الأخرى، كما توجد به أكبر محطات للحاويات في الموانئ المطلة على البحر الأحمر، ومزودة بأوناش جسرية، وناقلات، ورافعات شوكية؛ لخدمة نقل الحاويات، وعليه فقد تم مناولة أكثر من (12.500) حاوية شهرياً في سنة 1397هـ/1977م، وتخفيفاً للضغط القائم عليه؛ عمدت الحكومة خلال الخطة الثانية إلى توسيع مرفأ ينبع بشكل ملحوظ، وبلغت الحمولة المفروغة فيه سنة 1399هـ/1979م، (مليون طن)، وتشجيعاً لتحويل الشحن من جدة إلى ينبع لجأت الحكومة إلى إقرار الإعفاء من بعض الرسوم فيما إذا تم التفريغ في مرفأ ينبع.⁽⁶⁵⁾ ولبه ميناء الدمام: وهو المرفأ الثاني من حيث الحجم، والطاقة، وهو بوابة الواردات للسلع اللازمة لصناعة النفط، ومعظم المستوردات المتجهة إلى المنطقة الشرقية، والمنطقة الوسطى، ومع أن المسافة التي تفصل بين مدينتي الرياض والدمام لا تزيد على (467 كيلاً) مقابل (1061 كم) من جدة، فإن نسبة كبيرة من السلع المشحونة المتجهة للعاصمة الرياض تفرغ في جدة.⁽⁶⁶⁾ ويمكن القول أن معظم نقل البضائع الواردة إلى المملكة أو الصادرة منها يتم عن طريق الموانئ الخمس التي تم تشغيلها، وهي: ميناء جدة، وجيزان، وينبع، والدمام، والجبيل.⁽⁶⁷⁾ وعمل على سفلتها، وتزويدها بخدمات الكهرباء، وشبكات الصرف، وتزويد الميناء بشبكة متكاملة لمكافحة الحريق، وهذا يعني أن عدد الأرصفة قد تضاعفت أكثر من خمس مرات خلال مدة حكمه، مما أدى إلى ارتفاع طاقتها سنة 1395هـ/1975م، إلى حوالي (6.1) مليون طن وزني، لتضاعف هذه الطاقة لتصل إلى حوالي (64.7 مليون) طن وزني، وذلك سنة 1402هـ/1982م.⁽⁶⁸⁾

أما أبرز وسائله السفن وهي: وسيلة نقل عامة، وتكون معدة للعمل في الملاحة البحرية سواء لنقل الإنسان أو البضائع، وتعتبر من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات)، ويتم نقل معظم البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة، من ضمنها سفن الحاويات، وناقلات النفط، وناقلات المواد الأولية.⁽⁶⁹⁾ ويعد استخدام الحاويات هو التغيير الأكبر في قطاع الشحن البحري، إذ أن الحمولات التي كانت تشحن سابقاً في (أكياس) أو (طباقي)، جرى وضعها في حاويات معدنية بأبعاد قياسية؛ مما سهل عملية الشحن والتفريغ، أما سفن الدرجة؛ فهي السفن المزودة بسلام خارجية ودخلية لنقل السيارات، والمقطورات، ومعدات البناء، وغير ذلك، بتحميل وإنزال الحمولة على السلم دون الحاجة إلى رافعات في الميناء.⁽⁷⁰⁾ ومما سبق عرضة في هذا الإطار يتضح تعدد الموانئ التي اتكأت عليها المملكة في عهد الملك خالد، والتي تدعم الاقتصاد الوطني، وتقديم كافة التسهيلات

اللازمة لمرور السفن والبضائع، مع الأخذ بالاعتبار العمل الدؤوب من أجل تحقيق وسائل الصيانة والسلامة لمرفقاته.

أثار خدمات النقل على المجتمع في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز: الأثار الاقتصادية:

من أبرز أثار النقل البري في المملكة العربية السعودية هو امتداد أطوال الطرق المعبدة بشكل كبير عما كانت عليه في السابق، سواء كان ذلك الطرق الرئيسة أو الفرعية، مما سهل بروز عوامل اقتصادية عديدة من أهمها: انتعاش الحركة الزراعية، والتجارية، وخلق تقدم جديد فيها، مهدت لتسهيل نقل الإنتاج الزراعي والحيواني والتجاري من مصادره عبر الشاحنات الكبرى، إلى داخل وخارج مناطقها، مما أسهم في إيجاد أسعار تشجيعية للمنتجين والمستهلكين على حد سواء. وقد نشطت الهيئات التسويقية الكبرى مثل: المؤسسة العامة للصوامع والغلل ومطاحن الدقيق، وشركات التسويق للخضار والفواكه والألبان والدواجن، لاستيراد هذه الشاحنات المخصصة لنقل كميات كبيرة من البضائع، وتوزيعها في الأسواق، مما أسهم بدوره في انتشار السلع التموينية والغذائية التي يحتاجها المواطن، فأصبحت في متناول يده، ولا يقطع لأجلها مسافات طويلة لأجل الحصول عليها خاصة في القرى. وفي سياق متصل لم تترك تلك الطرق الطويلة بعد تعبيدها ومهيدها بلا دليل؛ بل وجدت على جوانبها خدمات متعددة تخدم سالكها بكل أمان، فأنشئت على أثر ذلك الورش الصناعية الخاصة بأعطال السيارات، كذلك وورش نجدة متنقلة، ومحطات للوقود، ومحطات مزودة بمطاعم تقدم الوجبات الغذائية، والمرطبات، وغيرها، وتقديم كافة الخدمات العامة للركاب، والمسافرين، والسيارات، والحافلات⁽⁷¹⁾ وذلك على مختلف الطرق الرئيسة بالمملكة، ومما لا شك فيه أن ذلك من شأنه يعمل على تشجيع المواطنين على استخدام الطرق بشكل أكثر شمولاً. وفي شأن غير بعيد فأن خط سكة الحديد في نشأتها حول المناطق الزراعية، والتجمعات البشرية، كان لها أثراً بارزاً؛ فلولوا وجود خط السكة لتعذر وجود مشروع حرض الزراعي الذي ساهم في حل المعضلات التي واجهتها التنمية الزراعية في المنطقة الشرقية، وأصبح بالإمكان نقل الحاصلات الزراعية من مكان إلى آخر، بغرض تسويقها بسرعة كبيرة تحول دون فسادها، وبتكاليف مخفضة خاصة للمنطقة الوسطى.⁽⁷²⁾ وبطبيعة الحال فإن نشاط الشركات والمؤسسات في توسيع إنتاجها، يرفع بلا شك من القدرة التشغيلية لها، وبالتالي يسهم ذلك في زيادة أعداد الطبقة العاملة في المجتمع، ويحصل على أثره المواطن بما يسمى الامان النفسي والوظيفي القادر على استيعاب متطلباته وأسرته، فلا ننكر أن مثل هذه المؤسسات الكبرى قد تستقطب بعض موظفيها من جنسيات مختلفة، تحسباً لما لديهم من خبرات ومهارات مختلفة، استفاد منها أبناء البلد بالطبع إلى جانب خبرتهم في تطوير الانتاج وزيادة الدخل. والرأي مثلاً لأصحاب سيارات الأجرة إنه قدمت لهم التسهيلات في العمل عليها، مما أسفر عن زيادة دخلهم، حيث باتوا يتواجدون بالقرب من المطارات، وذلك لحمل الركاب من المطار إلى داخل المدن والعكس. وفي شأن آخر فأن الدولة تدعم التجار وأصحاب الأعمال خاصة في المجال البحري، فقد كان من الأمور المألوفة أن

تنتظر السفينة في الميناء من شهرين إلى ثلاثة أشهر، وفي بعض الحالات كانت مدة انتظارها تصل إلى ستة أشهر. وإذا نظرنا إلى رسوم التأخير في التفريغ كانت تدفعها الدولة ثمنا لازدحام الموانئ، فإننا نجدتها تتراوح بين 3000 إلى 6000 دولار يوميا لكل سفينة على حدة، فجاء استبعاد رسوم الشحن الإضافية الباهظة من التجار التي كانت تزيد من حدة التضخم، وأصبحت السفن تفرغ حمولتها فور وصولها وفي أوقات قياسية، ونجحت الموانئ في استيعاب البضائع المتدفقة لتنفيذ خطط التنمية.⁽⁷³⁾

الأثر الديني:

من الإيجابي في هذه المسألة أن نذكر أن خدمات النقل قد سهلت من إتمام شعائر حج بيت الله الحرام بكل يسر وسهولة، وجاءت هذه التسهيلات في العناية بالطرق المؤدية إلى المشاعر المقدسة، وتحديد المسارات لممشى الحجاج، كما تم إنشاء كبري عرضي في (مشعر منى) لتسهيل حركة السيارات في اتجاه متقاطع على الطرق الرئيسية دون تعطيل حركة المرور على نفس الطرق. كما استخدمت الطائرات العمودية وأنشئت مدرجات خاصة بها في المشاعر المقدسة، فاعتبرت خط الإمداد الأول لتقديم خدمات النقل الصحية والأمنية والغذائية التي تستدعي التدخل السريع، واحتواء الموقف وضبطه.⁽⁷⁴⁾

كما ننوه بالمساهمة الفعالة التي قامت بها شركة النقل الجماعي (سابتكو)، وحافلاتها المجهزة بأفضل التقنيات بخدمة الحجاج، وذلك بتشغيل عدد كبير من الحافلات؛ لنقلهم ما بين المشاعر، وبين جدة، ومكة المكرمة، والمدينة المنورة، وذلك للتخفيف عنهم، ولإعانتهم على أداء المناسك بكل روحانية وأريحية، واستفاد منها حجاج الداخل أيضاً. وفي هذا الصدد عينت الدولة بسقيا الماء في المسجد الحرام، فخصصت عربات لنقل (الجوالين) الخاصة بماء زمزم، وذلك لتوفيره مبرد، ومعقم، وفق الشروط الصحية المطلوبة، ومتابعة عمال السقيا والتأكد من التزامهم بالتوجيهات.

الأثر التعليمي:

كان للنقل بأنواعه دوراً في دعم التعليم في كافة المناطق، وتبنت بعض مؤسساته خطط موجهة لطلاب التعليم العام في وزارة المعارف، ومن ذلك أن الخطوط الجوية السعودية قامت بتخصيص تذاكر مخفضة لأركاب الطلبة والطالبات السعوديين، يشمل ذلك الطلبة المنتظمين في الدراسة بالجامعات، والمدارس، والمعاهد العلمية من بنين وبنات.⁽⁷⁶⁾ وقد استفاد الطلاب من هذه الرحلات خاصة الطلاب الذين يسكنون في غير مدنهم. ومن زاوية أخرى ساعدت الطرق المعبدة في إيصال الكتب الدراسية بصورة سريعة قبيل بدء العام الدراسي من كل عام، مستعينة في ذلك بالشاحنات الكبيرة التي تستوعب نقل هذه الكتب وتوصيلها إلى المدارس في كل أنحاء المملكة، فلم تتعطل بذلك العملية التعليمية في جدولتها، مما يسهم في جودة العملية التعليمية، وسداد مخرجاتها، ومن الآثار في هذا الصدد تعميم النقل المدرسي (الحافلات) على مختلف كليات البنات، وماله من تخفيف العبء على الأسر في توصيلهن.

الأثر الصحي:

من أبرز الآثار المتعلقة بمساهمة النقل في المجال الصحي إلى جانب استخدام سيارات الإسعاف المجهزة بأحدث الوسائل الطبية، هو استخدام الإسعاف الطائر لتدعيم خدمات الإسعاف والطوارئ العاجلة، فقد أسهم في تلبية النداءات العاجلة وخاصة من مستشفيات القرى والهجر، ونقل الفرق الطبية إلى مواقع العمل الميداني، قل الأعضاء الحية من مراكز التبرع لزرعها للمرضى، الإسناد في حالات الكوارث الطبيعية.⁽⁷⁷⁾ والواقع أن سهولة الوصول إلى المراكز الطبية والارتفاع مما تقدمه من خدمات، وسرعة تجاوبها في الالتزامات، كل ذلك عزز من انتشار مفاهيم الصحة العامة في المجتمع، وأثر بشكل مباشر على صحة المواطن والبقاء على حياته.

الأثر الأسري:

سهلت وسائل النقل المختلفة دعم التواصل الاجتماعي بما في ذلك التقارب الأسري والعائلي، بتهيئة كافة الأسباب التي تمكن المواطنين من امتلاك هذه الوسائل، والتنقل بها في كل أريحية بين مناطق المملكة، سواء ذلك في المجال البري أو الجوي أو البحري، وتذليل كافة الصعوبات التي تمنع ذلك، ومما يذكر في هذا الصدد إنه تم تأمين المعديات البحرية الخاصة بنقل أهالي فرسان وجيزان يومياً مع سياراتهم وأمتعتهم بدون مقابل، فقد وضع سلاح الحدود جدولا للرحلات لكي تقوم بنقل المواطنين وأمتعتهم من جيزان إلى فرسان وبالعكس بحيث يكون موعد التحرك في كل من المنطقتين في تمام الساعة السابعة صباحاً من صباح كل يوم من أيام الأسبوع عدا يوم الاثنين الذي خصص للاستراحة وصيانة المعدات البحرية.⁽⁷⁸⁾ ومن أبواب الدعم التي تقدمها الدولة للمواطن في سبيل رفاهيته أن تقدم له تجاه كل تذكرة من تذاكر الرحلات الجوية الداخلية إعانة مقدارها (300 ريال) من أجل تسهيل تنقلات المواطنين السعوديين داخل المملكة، وهذه الخطوة تدلل على أن الخطوط ليست مؤسسة لجني الربح.

الأثر في الانتماء الوطني:

تؤثر قصة التحول في مجال النقل في نفوس مواطنيها، فهي تؤكد لهم أن الدولة تساوي في نشر الخدمات النقلية بين المدن الكبيرة والصغيرة، والقريبة والنائية، فمن الطبيعي أن يختلج في أنفسهم ولاء دائم لقيادات سهرت على راحة وإسعاد المواطن، والأخذ بمتطلباته والرفق بها في مجال التقدم والازدهار، فالرائي على سبيل المثال مطار الجوف كان عبارة عن مهبط ترابي، ومدرج متهاك، ومبنى مكون من غرفتين بسيطتين، ولا يستطيع أن يستقبل أكثر من طائرة واحدة أسبوعياً من طراز (داكوتا) أو (بريستول) من الطراز القديم، فتغير كنهه تماماً بعد افتتاحه رسمياً إذ ارتفعت أعداد رحلاته من واحدة أسبوعياً إلى (15 رحلة) أسبوعياً، هذا بالإضافة لإنشاء مدرج ضخم يستقبل طائرة (البوينج)، وطائرة (الجامبوجيت) العملاقة.⁽⁷⁹⁾

أما دولياً فتوسعت العلاقات بين المملكة العربية السعودية ودول العالم في مجال النقل بمختلف أشكاله، ولا يمكن في هذا المجال حصر جميع الاتفاقيات والمعاهدات التي تمت بشأن ذلك، ولكن يكفي الإشارة إلى أن من نتاج هذا التوسع تطوير عمليات النقل، والاستفادة من

الخبرات العالمية، والتطور التكنولوجي المصاحب لذلك، وهذا كله أثر على جودة الخدمات الخاصة بالنقل في سبيل إسعاد وراحة السكان. ولعل لهذه الاتفاقيات الدولية أثر في استقطاب المملكة لعدد من الأجانب، وإيفادهم للعيش المؤقت فيها لأسباب دراسية أو تدريبية، وفي هذا الصدد يذكر بأنه وقعت مذكرة تعاون بين هيئة الطيران المدني السعودي، والهيئة اليمنية العامة للطيران والأرصاد سنة 1400هـ، يتم بموجبها إيفاد 60 طالباً يمينياً إلى معاهد الطيران المدني بالمملكة، للتدريب والدراسة في مختلف تخصصات الطيران.⁽⁸⁰⁾ وقد تفيد هذه الاتفاقية الجمهورية اليمنية بالدرجة الأولى، ولكن من المهم أن نقف عند استدلال محدد وهو مدى اختلاط هؤلاء الطلبة بالمجتمع، واتصالهم بشعبه، والاستفادة من خبراتهم، وتعميق أواصر الصلة بينهم، وربما أدى إلى البحث عن فرص وظيفية شاغرة فيها تغطي احتياجاتهم وتسد رمق حياتهم.

الخاتمة:

استعرضت هذه الدراسة، «تطور خدمات النقل في المملكة العربية السعودية في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود 1395-1402هـ/1975-1982م»، وعليه فقد خلصت الباحثة إلى مجموعة من النتائج لهذه الدراسة نجلها فيما يلي:

-تنوع وسائل النقل البرية التي من شأنها استيعاب تزايد أعداد السكان، و تسهيل حركة تنقلاتهم، من أجل النهوض بهم اقتصادياً، ومنها: (الشاحنات)، و (السيارات)، و (النقل الجماعي)، إذ قامت بدور كبير في دعم مشروعات التنمية. حيث مهدت لانسياب الواردات والصادرات إلى المملكة بكل يسر وسهولة.

- حرصت الدولة على الجودة من خلال استقطاب أفضل أنواع الطائرات الحديثة من طرز عالية، مثل: (الجامبو) و (البوينج 747)، كما يلحظ استبعاد بعض الطائرات المتعارف على شرائها سابقاً؛ نظراً لقلّة كفاءتها مثل طائرات (دي سي 3) واستبدالها بأحدث منها.

- تعدد الموانئ التي اتكأت عليها المملكة، والتي تدعم الاقتصاد الوطني، وتقدم كافة التسهيلات اللازمة لمروور السفن والبضائع، مثل: مينائي جدة الإسلامي والدمام، مع الأخذ بالاعتبار العمل الدؤوب من أجل تحقيق وسائل الصيانة والسلامة لمرفقاتهما.

- وتوصي هذه الدراسة بضرورة تكثيف الدراسات الجادة حول تقييم تجربة النقل في المملكة العربية السعودية، ومدى ملائمتها لمشروعات التنمية الحديثة، وتحديد أوجه القصور فيها، والعمل على تلافيها، وتفعيل الدراسات المتعلقة بمجالي الطيران والموانئ ودورها في اقتصاد المملكة العربية السعودية.

الملاحق

ملحق رقم 1

المصدر: صحيفة الرياض، العدد (60471)، الجمعة 01 جمادى الأولى، 7341 هـ صورتان أحدهما لمطار الرياض، والأخرى للحظة نزول الركاب من الطائرة.



الهوامش:

- (1) محمد حرب، الملك فيصل بن عبدالعزيز، دار الفكر اللبناني، بيروت، 1991م، ص96.
- (2) عيد الجهني، الملك البطل، مؤسسة الأنوار للنشر، الرياض، 1002م، ص081.
- (3) في عهد الملك عبدالعزيز آل سعود، بدأ النقل بواسطة القطارات للركاب والبضائع عن طريق خط الرياض الدمام. ثم افتتح بعد ذلك الخط الحديدي الأول سنة 1731هـ، بطول 965 كيلومتراً. خير الدين الزركلي، الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز، دار العلم، بيروت، 9981م، ص202.
- (4) حرب، مرجع سابق، ص27.
- (5) صحيفة أم القرى، العدد 1712، 01 صفر، 6831هـ.
- (6) صحيفة أم القرى، العدد 1212، 03 محرم، 6831هـ.
- (7) غالب العتيبي، المملكة العربية السعودية مسيرة دولة ورجال، دار المعارف، الرياض، 1341هـ، ص142.
- (8) محمد السلمان، المواصلات في المملكة وتطورها في عهد الملك عبدالعزيز، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، الرياض، 9141هـ، ص04.
- (9) الجهني، مرجع سابق، ص281.
- (10) زهير مكي، النقل الجوي في المملكة العربية السعودية، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 5241هـ، ص34.
- (11) المركز الوطني للوثائق والمحفوظات: نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية، سنة 5831هـ.
- (12) الجهني، مرجع سابق، ص481.
- (13) العتيبي، مرجع سابق، ص142.
- (14) أحمد حسين، ووالد وما ولد، المكتبة العصرية، بيروت، د.ت، ص511.
- (15) بيار روفایل، صقر الصحراء، ط1، دار حمد محيو، بيروت، 2791م، ص674.
- (16) نوال خياط، الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود، رسالة جامعية - جامعة أم القرى - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، 3002م، ص045.
- (17) سمير الهذلول، ومضات تاريخية عن الدولة السعودية وملوكها، الرياض، وزارة التربية والتعليم، 4241هـ، ص87.
- (18) حسين الشرع، الاقتصاد السعودي في مرحلة بناء التجهيزات الأساسية، الجمعية السعودية للثقافة والفنون، الرياض، 5041هـ، ص08.
- (19) العتيبي، مرجع سابق، ص211.
- (20) وقد أحضرها رشيد الناصر الليلى، ويقال: إن الناس قد تخوفوا منها، واستعدوا للفتك بها في قصص طريفة ومتواترة. فهد المارك، لمحات عن التطور الفكري في جزيرة العرب في القرن العشرين، مطابع ابن زيدون، دمشق، 2831هـ، ص22.
- (21) العتيبي، مرجع سابق، ص101.

- (22) الشرع، مرجع سابق، ص 261.
- (23) الهذلول، مرجع سابق، ص 88.
- (24) من أبرز الصفات اللازم توفرها في قائد المركبة ألا يقل عن 53 سنة، وأن لا يكون من أرباب السوابق، وأن يكون على دراية بتفاصيل المواقع. صحيفة عكاظ: حجز سيارات الأجرة التي لا تتوفر فيها الشروط النظامية، 0041هـ.
- (25) خياط، مرجع سابق، ص 132.
- (26) صحيفة الرياض: مصانع جديدة لتصنيع أجسام السيارات، 7931هـ.
- (27) هيئة الخبراء: نظام النقل العام على الطرق بالمملكة العربية السعودية، 7931هـ.
- (28) صالح الرميح، الانجازات الاقتصادية في عهد الملك خالد، ج1، بحوث ندوة الملك خالد، بن عبدالعزيز، التي عقدتها دار الملك عبدالعزيز، 52-72-جمادى الأولى، سنة 1341هـ، ص 23.
- (29) صحيفة الرياض، العدد 8378، جمادى الآخر، 0041هـ، ص 3.
- (30) على البرماوي، المملكة العربية السعودية قلعة الإسلام ومؤسسها العظيم، دار الزهراء للنشر والتوزيع، 2041هـ، ص 18.
- (31) وكالة الأنباء: واس، منح تراخيص لأنشطة النقل البري في المملكة، 2041هـ.
- (32) نظام النقل العام، المادة (71) و (81).
- (33) الشرع، مرجع سابق، ص 201.
- (34) خياط، مرجع سابق، ص 202.
- (35) العتيبي، مرجع سابق، ص 401.
- (36) الهذلول، مرجع سابق، ص 39.
- (37) الشرع، مرجع سابق، ص 261.
- (38) صحيفة الجزيرة: عقود لتصنيع عربات القطار، العدد 324، 2041هـ.
- (39) البرماوي، مرجع سابق، ص 78.
- (40) مكي، مرجع سابق، ص 29.
- (41) صحيفة الرياض، صورتان أحدهما لمطار الرياض، والأخرى للحظة نزول الركاب من الطائرة. العدد (60471)، الجمعة 01 جمادى الأولى، 7341هـ أنظر الملحق (1).
- (42) تم افتتاح مطار الملك خالد الدولي بالرياض بديلاً عنه، في عهد الملك فهد بن عبدالعزيز.
- (43) مديحة الدغدي، النفقات العامة، الدار السعودية للنشر والتوزيع، الرياض، 0041هـ، ص 67.
- (44) يقع على بعد 61 كيلاً من مدينة جدة، وهو ميناء رئيس على البحر الأحمر، يستقبل الآلاف الحجاج والمعتمرين.
- (45) خياط، مرجع سابق، ص 452.
- (46) الرميح، مرجع سابق، ص 17.
- (47) مكي، مرجع سابق، ص 47.

- (48) صحيفة الجزيرة، الخطوط السعودية تشتري 11 طائرة جديدة، 4/7/0041هـ.
- (49) العتيبي، مرجع سابق، ص 09.
- (50) الهذلول، مرجع سابق، ص 48.
- (51) العتيبي، مرجع سابق، ص 211.
- (52) عبدالله المجيولي، مراثي الملك الصالح خالد بن عبدالعزيز آل سعود، دار السلامة، الطائف، 3341هـ، ص 07.
- (53) البرماوي، مرجع سابق، ص 48.
- (54) الشرع، مرجع سابق، ص 46.
- (55) البرماوي، مرجع سابق، ص 79.
- (56) صحيفة الرياض: تأمين تذاكر ذهاب وإياب للحجاج، 5931هـ.
- (57) إبراهيم المسلم، العلاقات المصرية السعودية، مؤسسة الملك خالد الخيرية، الرياض، 4141هـ، ص 101.
- (58) المجيولي، مرجع سابق، ص 14.
- (59) () وكالة الأنباء السعودية، «واس»، تطوير القوى البشرية والفنية العاملة في مجال الطيران المدني، 5/8/6931هـ.
- (60) يشتمل المشروع على إنشاء مركز لتدريب الفنيين على إطفاء حرائق الطائرات وأجهزة السلامة الوقائية كما يشتمل على أجهزة إنذار إلكترونية وأجهزة خاصة بالتحكم في الخزانات ومحطات توليد الكهرباء الإحصائية وطلسمات الضخ ومواسير التوزيع والتمديدات الكهربائية. وكالة الأنباء السعودية، «واس» مشروع السلامة بالمطارات، 6931هـ.
- (61) صحيفة المدينة، السعودية تستخدم حاسبات إلكترونية جديدة لتطوير خدماتها، 32/01/7931هـ.
- (62) محمد الرويثي، السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار الملك عبدالعزيز، ط 1، 2041هـ، ص 09.
- (63) الرميح، مرجع سابق، ص 07.
- (64) كان بالميناء 41 رصيفا فقط، ارتفع عام 7931هـ إلى (72 رصيفا)، وارتفع عام 9931هـ إلى (73 رصيفا).
- (65) أحمد الدعجاني، خالد بن عبدالعزيز سيرة ملك ونهضة مملكة، الرياض، مكتبة الملك فهد الوطنية، 2002م، ص 122.
- (66) خياط، مرجع سابق، ص 422.
- (67) نهاد باشا، المجتمع الطموح والتنمية الاقتصادية والتحول الاجتماعي، حقوق الطبع محفوظة، 5891م، 523.
- (68) الهذلول، مرجع سابق، ص 98.
- (69) الدعجاني، مرجع سابق، ص 64.

- (70) باشا، مرجع سابق، ص32.
- (71) الشرع، مرجع سابق، ص461.
- (72) أسماء الكثيري، سكة حديد الدمام الرياض وآثارها على المنطقتين الشرقية والوسطى من سنة 5931-4631هـ، رسالة ماجستير، جامعة الملك فيصل، 0441هـ، ص821.
- (73) مجلة تجارة الرياض، حديث شامل مع مدير عام مؤسسة الموانئ السعودية، العدد 511، السنة 0041هـ.
- (74) الهذلول، مرجع سابق ، ص06.
- (75) وكالة الأنباء السعودية «واس»، الطائرات العمودية في منى، 5931هـ.
- (76) صحيفة الجزيرة، إركاب الطلبة والطالبات السعوديين بالأجور المخفضة، 2041/7/01هـ.
- (77) خياط، مرجع سابق، ص342.
- (78) صحيفة الندوة، بناء على توجيهات الأمير نايف نقل الأهالي بين فرسان وجيزان مجاناً.
- (79) صحيفة اليمامة، تشريف الأمير تركي لافتتاح مطار الجوف الجديد، العدد 38، 7931هـ.
- (80) وكالة الأنباء السعودية «واس»، عقود مع الجمهورية العربية اليمنية في مجال الطيران، 7931/6/7هـ.

المصادر والمراجع

- (1) -الوثائق
- (2) -المركز الوطني للوثائق والمحفوظات:
- (3) - نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية، سنة 5831هـ.
- (4) - نظام النقل العام على الطرق بالمملكة العربية السعودية، 7931هـ.
- (5) -الرسائل الجامعية
- (6) -الكثيري، أسماء، سكة حديد الدمام الرياض وآثارها على المنطقتين الشرقية والوسطى من سنة 4631-5931هـ، رسالة ماجستير، جامعة الملك فيصل، 0441هـ.
- (7) -خياط، نوال الملك خالد بن عبدالعزيز آل سعود، رسالة جامعية - جامعة أم القرى - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، 3002م.
- (8) -المراجع والمصادر العربية
- (9) -أحمد، حسين، ووالد وما ولد، المكتبة العصرية، بيروت، د.ت.
- (10) -باشا، نهاد، المجتمع الطموح والتنمية الاقتصادية والتحول الاجتماعي، حقوق الطبع محفوظة، 5891م.
- (11) -البرماوي، علي، المملكة العربية السعودية قلعة الإسلام ومؤسسها العظيم، دار الزهراء للنشر والتوزيع، مكة، 2041هـ.
- (21) -الجهني، عيد، الملك البطل، مؤسسة الأنوار للنشر، الرياض، 1002م.
- (31) -حرب، محمد، الملك فيصل بن عبدالعزيز، دار الفكر اللبناني، بيروت، 1991م.
- (41) -الزركلي، خير الدين، الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز، دار العلم، بيروت، 9981م.
- (51) -السلمان، محمد، المواصلات في المملكة وتطورها في عهد الملك عبدالعزيز، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، الرياض، 0341هـ.
- (61) -العتيبي، غالب، المملكة العربية السعودية مسيرة دولة ورجال، دار المعارف، الرياض، 1341هـ.
- (71) -الدعجاني، أحمد، خالد بن عبدالعزيز سيرة ملك ونهضة مملكة، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2002م.
- (81) -الدغديدي، مديحة، النفقات العامة، الدار السعودية للنشر والتوزيع، الرياض، 0041هـ.
- (91) -روفايل، بيار، صقر الصحراء، دار حمد مجبو، بيروت، ط1، 2791م.
- (02) -الرويثي، محمد، السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار الملك عبدالعزيز، الرياض، ط1، 2041هـ.

- (21)-الشرع، حسين، الاقتصاد السعودي في مرحلة بناء التجهيزات الأساسية، الجمعية السعودية للثقافة والفنون، الرياض، 5041هـ.
- (22)-المارك، فهد، لمحات عن التطور الفكري في جزيرة العرب في القرن العشرين، مطابع ابن زيدون، دمشق، 2831هـ.
- (32)-المجبولي، عبدالله، مرآتي الملك الصالح خالد بن عبدالعزيز آل سعود، دار السلامة، الطائف، 3341هـ.
- (42)-المسلم، إبراهيم، العلاقات المصرية السعودية، مؤسسة الملك خالد، الرياض، 4141هـ.
- (52)-مكي، زهير، النقل الجوي في المملكة العربية السعودية، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 5241هـ.
- (26)-الهللول، سمير، ومضات تاريخية عن الدولة السعودية وملوكها، الرياض، وزارة التربية والتعليم، 4241هـ.
- (72)الدوريات
- (82)الأبحاث المنشورة
- (92)-صالح الرميح، الانجازات الاقتصادية في عهد الملك خالد، ج1، بحوث ندوة الملك خالد، بن عبدالعزيز، التي عقدتها دائرة الملك عبدالعزيز، 52-72-جمادى الأولى، سنة 1341هـ.
- (03)الصحف
- (13) 1- وكالة الأنباء السعودية.
- (32)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، تطوير القوى البشرية والفنية العاملة في مجال الطيران المدني، 6931هـ.
- (33)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، مشروع السلامة بالمطارات، 6931هـ.
- (43)- وكالة الأنباء السعودية، «واس»، الطائرات العمودية في منى، 5931هـ.
- (53)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، عقود مع الجمهورية اليمنية في مجال الطيران، 7931هـ.
- (36)-وكالة الأنباء السعودية، «واس»، منح تراخيص لنشاط النقل البري في المملكة، 2041هـ.
- (73) 2- الصحف المحلية.
- (38)-صحيفة الجزيرة، عقود لتصنيع عربات القطار، العدد 324، 2041هـ.
- (93)-صحيفة الجزيرة، إركاب الطلبة والطالبات السعوديين بالأجور المخفضة، 2041هـ.
- (40)-صحيفة الجزيرة، الخطوط السعودية تشتري 11 طائرة جديدة، 0041هـ.
- (41)-صحيفة الرياض، مصانع جديدة لتصنيع أجسام السيارات، 7931هـ.
- (24)-صحيفة الرياض، تأمين تذاكر ذهاب وإياب للحجاج، 5931هـ.
- (34)-صحيفة عكاظ، حجز سيارات الأجرة التي لا تتوفر فيها الشروط النظامية، 0041هـ.

- (44)- صحيفة المدينة، استخدم حاسبات إلكترونية جديدة لتطوير الخدمات، 7931هـ.
- (54)- صحيفة الندوة، بناء على توجيهات الأمير نايف نقل الأهالي بين فرسان وجيزان مجاناً، 6041هـ.
- (64)- صحيفة اليمامة، تشريف الأمير تركي لافتتاح مطار الجوف الجديد، العدد 38، 7931هـ.
- (74) 3-المجلات
- (84)- مجلة تجارة الرياض، حديث شامل مع مدير عام مؤسسة الموانئ السعودية، العدد 511، السنة 0041هـ.