

## النقل

### ١/٣١ المقدمة

شهد قطاع النقل تحولات جوهرية خلال العقود الأربعة الماضية، تجسدت في بناء شبكة متقدمة من المواصلات غطت جميع مناطق المملكة وربطتها بدول الجوار والعالم. وقد تواصلت جهود التطوير خلال خطة التنمية الثامنة للارتقاء بمستوى كفاءة خدمات النقل وإنتاجيتها، من خلال استمرار سياسة إعادة الهيكلة والتخصيص.

وقد انطلقت خلال خطة التنمية الثامنة مشروعات توسعة شبكة الخطوط الحديدية، وهو ما سيوفر وسيلة فعالة لنقل الركاب والبضائع بين مناطق المملكة، فضلاً عن تقديم خدمات نقل متطورة تربط المشاعر المقدسة بموانئ المملكة وبواباتها الدولية. ويُدعى في تحرير سوق النقل الجوي الداخلي، كما تواصلت خطوات إعادة هيكلة المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية وتخصيصها، فضلاً عن البدء في عملية توسعة شاملة لمطار الملك عبد العزيز الدولي في مدينة جدة.

وتستهدف خطة التنمية التاسعة الاستمرار في تطوير مرافق النقل وتحسين كفاءتها، لمواكبة الطلب المتنامي عليها، فضلاً عن تعزيز درجة تكاملها في إطار نظام نقل متعدد الوسائط، ودعم مكانتها في منظومة النقل الإقليمية والدولية. كما ستركز الخطة على تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للنقل بأبعادها المختلفة، بعد اعتمادها من قبل مجلس الوزراء. وتستهدف الخطة الارتقاء بكفاءة خدمات النقل العام داخل المدن، والعمل على تحسين مستويات السلامة في جميع وسائط النقل، والاهتمام بحماية البيئة من تأثيراتها السلبية. فضلاً عن توفير مقتضيات الدفاع والأمن الوطني ومتطلبات الاستجابة للكوارث، في إطار منظومة النقل الوطنية.

يتناول هذا الفصل الوضع الراهن لقطاع النقل موضعاً التطورات التي شهدتها خلال خطة التنمية الثامنة، ومستعرضاً أهم القضايا والتحديات التي ينبغي معالجتها خلال خطة التنمية التاسعة، كما يبرز توقعات الطلب على خدماته، ويلقى الضوء على الرؤية المستقبلية، والأهداف العامة والسياسات والأهداف المحددة للقطاع في خطة التنمية التاسعة.

## ٢/٣١ الوضع الراهن

### ١/٢/٣١ الطرق

حققت شبكة الطرق الوطنية تطوراً ملموساً خلال خطة التنمية الثامنة، حيث زادت أطوالها خلال السنوات الأربع الأولى من الخطة من نحو ١٦٥ ألف كيلومتر في عام ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤) إلى نحو ١٨٣,٩ ألف كيلومتر في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨)، وذلك بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٢,٧٪). وقد بلغت الزيادة في شبكة الطرق المعبدة نحو ٧,٦ آلاف كيلومتر، وبمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٣,٩٪)، الشكل (١/٣١). في حين نمت شبكة الطرق الترابية بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٢,٣٪) للمدة نفسها.

ويشار في هذا السياق إلى ارتفاع الكثافة الإجمالية للطرق من نحو ٦,٩ كيلومتر إلى نحو ٧,٤ كيلومتر لكل ألف نسمة خلال المدة المشار إليها، عاكسة مستوى التحسن في أداء هذا المرفق الأساسي من مرافق النقل.

ويجدر بالذكر أن قطاع الطرق حظي بدعم مالي كبير من خلال برنامج فائض إيرادات الميزانية الذي أمر به خادم الحرمين الشريفين، حيث خصص للقطاع ما مجموعه ١٤,٥ بليون ريال ضمن المراحل الثلاث لهذا البرنامج.

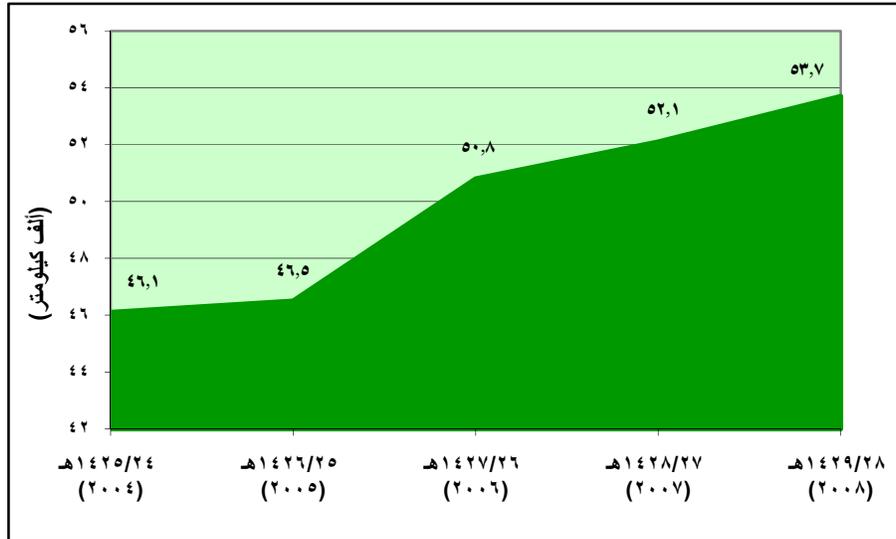
الصفحة

٥٦٢

الشكل (١/٣١)

شبكة الطرق المعبدة

خطة التنمية الثامنة (\*)



(\*) حتى العام الرابع من خطة التنمية الثامنة.

المصدر: وزارة النقل.

الجدول (١/٣١)  
شبكة الطرق حسب المناطق الإدارية  
١٤٢٩/٢٨هـ - (٢٠٠٨)

الطرق الترابية (كيلو متر)	الطرق المعبدة (كيلو متر)				المنطقة
	الإجمالي	الطرق الفرعية	الطرق الثانوية	الطرق الرئيسية	
١٢٨٦٧	١٣٧٥٨	٩٠٤٣	٢٢٣٠	٢٤٨٥	الرياض
١٦٧٠٧	٥٤٢٨	٢٢٢٥	١٠٠٧	٢١٩٦	مكة المكرمة
١٧١١٠	٤١٢٨	١٩٥٨	٩٣٧	١٢٣٣	المدينة المنورة
١٧١٩٧	٥٢٣٢	٣٥١٢	١٠١٠	٧١٠	القصيم
٣٥٢٣	٥٦٨٧	٢٠٨٦	١٣٤٩	٢٢٥٢	الشرقية
٢٠٧١٨	٤٤٦٦	٢٦٩٥	٨٨٧	٨٨٤	عسير
٣٦٠١	٢٧٥٠	٩٧٦	١٨٩	١٥٨٥	تبوك
١١٨٣١	٣٧٦٤	٢٥٦٨	٤٣٣	٧٦٣	حائل
١٠٢٢	١٧٧٩	٨٤٥	٠	٩٣٤	الحدود الشمالية
٤٦٠٩	١٣٠٢	٨١١	٢٢٢	٢٦٩	جازان
٩٦٤٧	١٦٨٦	٧٠٤	٥٢٨	٤٥٤	نجران
٥٩٢٢	١٦٥٥	١١٤٤	٣٨٩	١٢٢	الباحة
٥٤٠٣	٢١٣٣	١١٤٩	٠	٩٨٤	الجوف
١٣٠١٥٧	٥٣٧٦٨	٢٩٧١٦	٩١٨١	١٤٨٧١	الإجمالي

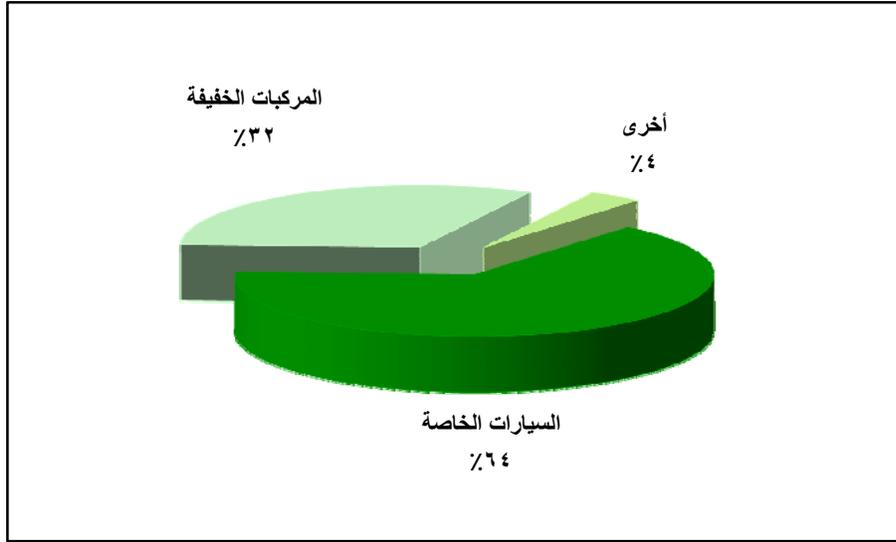
المصدر: وزارة النقل.

ترتبط المراكز الحضرية الرئيسية بشبكة حديثة من الطرق السريعة والمزدوجة. كما ترتبط المحافظات والمراكز الأخرى بالطرق الرئيسية المحورية: الشرق - الغرب، أو الشمال - الجنوب. وقد تم تنفيذ جزء كبير من الطرق الرئيسية لهذين المحورين، بطول ٧٤٨٢ كيلومتر حتى نهاية السنة الرابعة من خطة التنمية الثامنة، ويجري العمل لإكمال المسافة المتبقية خلال خطة التنمية التاسعة. كما يجري إعداد دراسة لإنشاء شبكة طرق بديلة، لتسهيل عملية الوصول وتقريب المسافات، ومن ثم، تحقيق وفورات كبيرة في تكاليف النقل. من جهة أخرى، تشهد الطرق الدولية، التي تربط المملكة بالدول المجاورة، خاصة دول مجلس التعاون الخليجي، عملية تطوير شاملة، وذلك لإكمال تحويلها إلى طرق مزدوجة.

وفيما يختص بأعداد المركبات في المملكة، فقد قُدر إجمالي عدد المركبات المسجلة بنحو ٥,٣٦ مليون مركبة بنهاية خطة التنمية الثامنة. وتمثل السيارات الخاصة وسيارات النقل الخفيفة نحو (٩٦٪) من إجمالي عدد المركبات. ويشار إلى أن النقل البري على الطرق باستخدام المركبات الخاصة، يشكل وسيلة النقل الأولى، حيث تستحوذ على نحو (٨٥٪) من إجمالي الرحلات. ويفسر هذا الوضع بتفضيلات المستهلك في المقام الأول، ثم التوزيع

الجغرافي لمراكز الإنتاج والاستهلاك على الصعيدين المحلي والوطني، إضافة إلى محدودية البدائل المناسبة في بعض أجزاء الشبكة.

الشكل (٢/٣١)  
أسطول النقل البري  
١٤٣١/٣٠هـ - (٢٠٠٩)



المصدر: وزارة الاقتصاد والتخطيط.

الصفحة

٥٦٤

وقد بلغ حجم أسطول الحافلات، من مختلف الأحجام، نحو ١٠٠ ألف حافلة خلال المدة نفسها، في حين بلغ حجم أسطول الشاحنات والصحاريج، من مختلف الأحجام، نحو ١٩٠ ألف شاحنة وصحريج، تقدر طاقتها الإجمالية بنحو ٦,٦ مليون طن متري، الشكل (٢/٣١).

وقد ترتب على ارتفاع متوسط ملكية الفرد للسيارات، إضافة إلى زيادة الكثافة الجغرافية للطرق وتوسع المشروعات التنموية في مختلف المناطق، زيادة حركة التنقل، حيث ارتفعت بنحو (٢٩%) خلال المدة ١٤٢٠/١٩ - ١٤٢٩/٢٨هـ (١٩٩٩-٢٠٠٨).

وقد واصلت الشركة السعودية للنقل الجماعي تقديم خدماتها، بواسطة أسطول يضم ٣٠٠٠ حافلة حديثة، تخدم ٣٨٢ مدينة وقرية داخل المملكة و ٣٠ وجهة دولية. وقد بلغ عدد الركاب الذين خدمتهم الشركة في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨) نحو ٦,٩ مليون راكب بين المدن، ونحو ١١,٩ مليون راكب داخل المدن، منهم نحو ٥,٥ مليون راكب لأغراض الحج والعمرة، في حين بلغ عدد الركاب الذين تم نقلهم على الرحلات الدولية نحو ٦٠٠ ألف راكب.

## ٢/٢/٣١ الخطوط الحديدية

تقتصر شبكة الخطوط الحديدية العاملة في الوقت الراهن على المسار الذي يربط ما بين مدينة الدمام في المنطقة الشرقية ومدينة الرياض، وذلك لنقل الركاب والبضائع. وقد ارتفع حجم البضائع المنقولة على هذا الخط من نحو ٢,٦ مليون طن في عام ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤) إلى نحو ٣,٥ مليون طن في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨)، بمعدل نمو سنوي متوسط قدره نحو (٨٪)، في حين تذبذب عدد الركاب المنقولين للمدة نفسها، الجدول (٢/٣١).

الجدول (٢/٣١)  
نشاط شبكة الخطوط الحديدية  
خطة التنمية الثامنة (\*)

معدل النمو السنوي المتوسط (%)	١٤٢٩/٢٨ (٢٠٠٨)	١٤٢٨/٢٧ (٢٠٠٧)	١٤٢٧/٢٦ (٢٠٠٦)	١٤٢٦/٢٥ (٢٠٠٥)	١٤٢٥/٢٤ (٢٠٠٤)	
عدد الركاب (ألف راكب)	١١٢٤,٠	١٢٢٨,٠	١١٠٩,٩	١٠٧١,١	١١٠٧,١	٠,٣٨ -
البضائع (مليون طن)	٢,٥٦	٢,٥٠	٢,٦٧	٣,٢٧	٣,٤٨	٨,٠
عدد الحاويات (ألف حاوية قياسية)	٢٨٠	٣١٥	٣١٨	٣٤٩	٣٩٨	٩,٢

(\*) حتى العام الرابع من خطة التنمية الثامنة.  
المصدر: المؤسسة العامة للخطوط الحديدية.

وقد بدئ خلال خطة التنمية الثامنة في تنفيذ توسعات مهمة لشبكة الخطوط الحديدية، شملت ثلاثة مشروعات، ستضيف نحو ٣٩٠٠ كيلومتر من الخطوط الحديدية، أولها هو خط الشمال - الجنوب، الذي يربط مواقع التعدين في شمال المملكة بالرياض، مروراً بمناطق الجوف وحائل والقصيم، مع وصلة تمتد إلى ميناء رأس الزور على الخليج العربي. وقد تم الترخيص بتأسيس شركة مستقلة في عام ١٤٢٧/٢٦هـ (٢٠٠٦) لتتولى إنشاء هذا الخط وتشغيله. والمشروع الثاني ويعرف باسم "قطار الحرمين"، والذي يموله صندوق الاستثمارات العامة، قد بدأ العمل في تنفيذه عام ١٤٣١/٣٠هـ (٢٠٠٩)، ليربط مدن مكة المكرمة، وجدة، والمدينة المنورة، بخدمات قطارات الركاب السريعة. ومن المستهدف أن يسهم هذا المشروع في نقل الحجاج والمعتمرين والزوار من المشاعر المقدسة وإليها. أما المشروع الثالث والذي يربط مدينة الدمام على الخليج العربي بمدينة جدة على ساحل البحر الأحمر،

مروراً بمدينة الرياض، ويعرف بـ"الجسر البري"، بالإضافة إلى وصلة لربط مدينة الدمام بمدينة الجبيل، فمن المتوقع أن يتم تنفيذه بنظام عقود البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، الشكل (٣/٣١).

الشكل (٣/٣١)  
شبكة الخطوط الحديدية المستهدفة  
خطة التنمية التاسعة



الشبكة الحالية	■
مشروع خط الشمال - الجنوب	■
مشروع الجسر البري	■
مشروع قطار الحرمين	■
مشروع تحت الدراسة	■

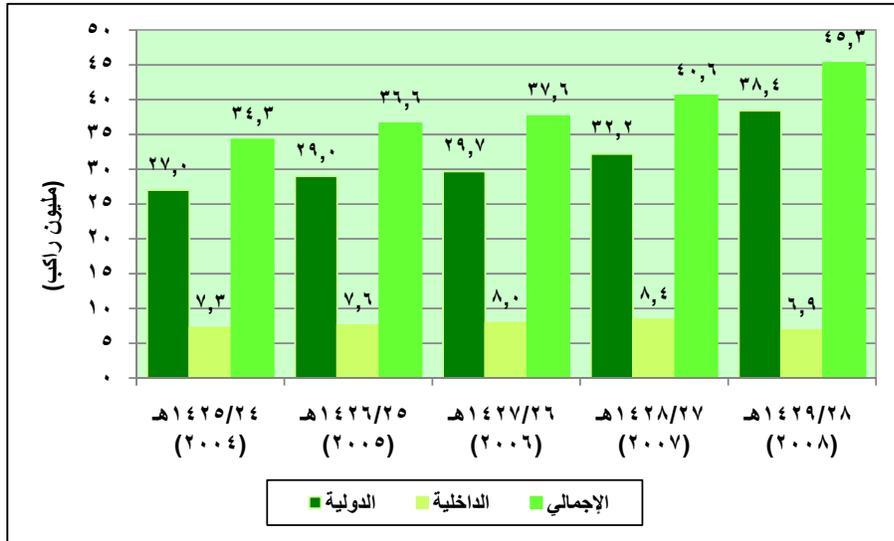
المصدر: المؤسسة العامة للخطوط الحديدية.

## ٣/٢/٣١ النقل الجوي

تضم شبكة النقل الجوي في المملكة ٢٦ مطاراً، منها أربعة مطارات دولية، وستة مطارات إقليمية، وستة عشر مطاراً محلياً. ويشكل النقل الجوي الداخلي، الذي شهد تطوراً ملموساً خلال الخطة، وسيلة نقل مهمة، خاصة أن توزيع هذه المطارات جغرافياً يجعل نحو (٩٠٪) من سكان المملكة يعيشون على بعد نحو ساعتين بالسيارة من أقرب مطار، وهو ما يجعل النقل الجوي الخيار الأفضل لرحلات الذهاب والإياب التي تتجاوز ٣٥٠ كيلومتر. وقد نما النقل الجوي للركاب بمعدل سنوي متوسط قدره (٧,٢٪)، خلال الخطة الثامنة، بحيث بلغ نحو ٤٥,٣ مليون راكب في عام ١٤٢٩/٢٨هـ — (٢٠٠٨)، الشكل (٤/٣١). وتستحوذ المطارات الدولية على نحو (٨٤,٨٪) من إجمالي حركة الركاب في مطارات المملكة. وفي المقابل، بلغ معدل نمو البضائع المنقولة جواً نحو (١,٧٪) كمتوسط سنوي خلال الخطة.

الشكل (٤/٣١)

حركة الركاب في المطارات  
خطة التنمية الثامنة(\*)



(\*) حتى العام الرابع من خطة التنمية الثامنة.

المصدر: الهيئة العامة للطيران المدني.

وقد بدأ خلال خطة التنمية الثامنة في تنفيذ عملية توسعة شاملة لمطار الملك عبدالعزيز الدولي في جدة، تستهدف رفع طاقته الاستيعابية من ١٥ إلى ٨٠ مليون راكب سنوياً في نهاية مدة المشروع. كما تمت الموافقة على إنشاء مطار دولي جديد في المدينة

المنورة بنظام عقود البناء والتشغيل ثم نقل الملكية، والذي يتوقع أن تبلغ طاقته في المرحلة الأولى نحو ١٢ مليون راكب سنوياً بنهاية عام ١٤٣٦/٣٥هـ (٢٠١٤).

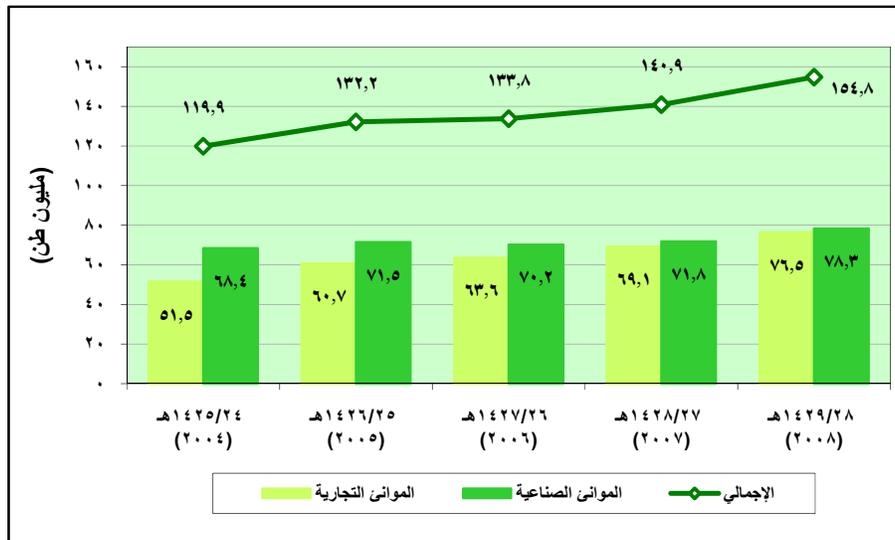
## ٤/٢/٣١ الموانئ والنقل البحري

ارتفع حجم البضائع المناولة في جميع موانئ المملكة من نحو ١١٩,٩ مليون طن في عام ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤) إلى نحو ١٥٤,٨ مليون طن في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨)، بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٦,٦٪)، الشكل (٥/٣١). ويتوقع تأثر حركة البضائع المناولة في الموانئ بالأزمة الاقتصادية العالمية بنهاية خطة التنمية الثامنة.

وفي إطار السعي لتحويل موانئ المملكة إلى موانئ محورية شهد ميناء جدة الإسلامي والملك عبدالعزيز بالدمام تطويراً للبنية التحتية بإنشاء محطات جديدة لمناولة الحاويات بتمويل من القطاع الخاص. هذا وقد بلغ إجمالي الحاويات المناولة في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨) نحو ٤,٦٥ مليون حاوية قياسية، وبزيادة قدرها (١٧,٧٪) موازنة بعام ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤). ويستحوذ ميناء جدة الإسلامي على نحو (٧١٪) من إجمالي الحاويات المناولة في مقابل نحو (٢٧٪) لميناء الملك عبدالعزيز بالدمام.

الصفحة  
٥٦٨

الشكل (٥/٣١)  
البضائع المناولة عبر الموانئ التجارية والصناعية  
خطة التنمية الثامنة (\*)



(\*) حتى العام الرابع من خطة التنمية الثامنة.  
المصدر: المؤسسة العامة للموانئ.

أما فيما يخص أعداد المسافرين عبر الموانئ، فقد بلغ عددهم نحو ١,٣ مليون مسافر عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨) موازنة بنحو ٢,٠٥ مليون عام ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤)، بانخفاض قدره (٣٦,٦٪).

وقد بُدئ خلال خطة التنمية الثامنة في تنفيذ مشروع ميناء رأس الزور على ساحل الخليج العربي، والذي سيخدم بصورة أساسية الصناعات التعدينية وتلك المرتبطة بها. بلغ عدد التراخيص الممنوحة للأنشطة الاقتصادية البحرية ١٢٢ ترخيصاً في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨)، بزيادة قدرها (٤٥٪) موازنة بالوضع في نهاية خطة التنمية السابعة ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤). كما بلغ عدد السفن المسجلة ٦٥٣ سفينة، بزيادة قدرها (٦,٥٪) خلال المدة نفسها، وبطاقة إجمالية تصل إلى نحو ١,٩ مليون طن. وقد شهدت خطة التنمية الثامنة تأمين عبارات نقل حديثة، لرفع كفاءة خدمات النقل بين جازان وجزر فرسان.

### ٥/٢/٣١ النقل العام داخل المدن

اهتمت خطة التنمية الثامنة بتطوير منظومة النقل العام وتحديثها داخل المدن، من أجل تحسين كفاءة النقل الداخلي، إضافة إلى تخفيض الضغوط على البيئة، وترشيد استهلاك الطاقة. فقد بُدئ خلال الخطة في إعداد دراسات لوضع خطط شاملة للنقل العام داخل المدن. كما تم الانتهاء من إعداد الدراسة الخاصة بالسياسات والتشريعات المنظمة للنقل العام، وقد روجعت نتائج هذه الدراسة ومن ثم أُحيلت إلى اللجنة الوزارية للتنظيم الإداري. وفي هذا الإطار، بُدئ خلال خطة التنمية الثامنة في تصميم نظام للنقل العام في مدينة الرياض يستخدم القطارات الخفيفة.

أما على المستوى التشريعي، فقد تم خلال الخطة إصدار العديد من اللوائح والإجراءات منها: اللائحة التنفيذية لنظام النقل العام، ولائحة تأجير السيارات الصغيرة، ولائحة الأجرة العامة، إضافة إلى إجراءات ترخيص نشاط النقل المدرسي وشروطه، ونشاط نقل المعلمات.

### ٦/٢/٣١ كفاءة الأداء

واصلت وزارة النقل، خلال خطة التنمية الثامنة، اهتمامها بتعزيز الطرق البرية ومتابعة أوضاعها، من خلال تطوير المنظومة الوطنية المكونة من محطات حصر الحركة المرورية ومحطات وزن الشاحنات. وتوفر هذه المنظومة، فضلاً عن حماية الطرق من

الأحمال الزائدة، بيانات عن تدفقات الحركة المرورية، والتي يتم الاعتماد عليها في إدارة عمليات تطوير شبكة الطرق وصيانتها.

كما تواصل تحسن الوضع المالي للمؤسسة العامة للخطوط الحديدية خلال الخطة، وذلك نتيجة النمو في الطلب على خدماتها بشكل عام، وعلى خدمات نقل البضائع والحاويات بشكل خاص، إضافة إلى استمرار التحسن في الإنتاجية. فقد ارتفع إجمالي إيرادات الأنشطة الرئيسية للمؤسسة من نحو ١٨٠,٩ مليون ريال في عام ١٤٢٥/٢٤هـ (٢٠٠٤) إلى نحو ٢٩٠,٨ مليون ريال في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨)، بزيادة قدرها (٦١٪) خلال هذه المدة، إلا أن الحصة الكبرى من إجمالي الإيرادات كانت من نصيب خدمات نقل البضائع التي بلغت (٨٢٪) في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨).

وفي إطار سياسة إعادة هيكلة أنشطة النقل وتخصيصه، تم نقل أصول المؤسسة العامة للخطوط الحديدية إلى الشركة التي ستتولى تنفيذ مشروع الجسر البري الذي يربط ما بين مدينتي جدة والدمام مروراً بالرياض، وذلك استناداً إلى قرار مجلس الوزراء رقم (٢٤٤) وتاريخ ١٤٢٧/١٠/٢٩هـ (٢٠٠٦). كما ستنفذ التوسعات، التي تم اعتمادها لشبكة الخطوط الحديدية، من خلال شراكات مع القطاع الخاص، والتي يتوقع أن تؤثر إيجاباً على كفاءة الخطوط الحديدية بشكل خاص ونظام النقل ككل بشكل عام.

لقد تضمنت خطة التنمية الثامنة أربعة أهداف محددة بشأن قطاع النقل الجوي هي: اعتماد سياسة الأجواء المفتوحة وتنفيذها، وإكمال تخصيص الناقل الوطني "الخطوط السعودية"، وإعادة هيكلة الهيئة العامة للطيران المدني، وتطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي في جدة. وقد شهدت هذه المدة تحقيق تقدم ملموس في اتجاه إنجاز تلك الأهداف، حيث بدأت المملكة في تبني سياسة الأجواء المفتوحة، كما صدر نظام الطيران المدني الجديد، والذي حدد مهمات الهيئة العامة للطيران المدني، وفي مقدمتها منح التراخيص لشركات النقل الجوي الوطنية والأجنبية. ومن جانبها، أصدرت الهيئة لوائح وإجراءات منح التراخيص المتعلقة بشركات النقل الجوي المرخص لها في المملكة.

تم خلال سنوات الخطة أيضاً استكمال المرحلة الأولى من برنامج تعزيز المنافسة في سوق النقل الجوي، حيث تم الترخيص لشركتين جديدتين، باشرتا العمل إلى جانب الخطوط الجوية السعودية في السوقين الداخلي والإقليمي. أما بالنسبة للخطوط الجوية السعودية، فقد تم تخصيص عدد من وحداتها، مثل خدمات التموين وخدمات الشحن، وذلك تمهيداً لعملية التخصيص الكامل. وعلى صعيد إدارة المطارات، تم التعاقد في عام ١٤٢٩/٢٨هـ (٢٠٠٨) مع شركات عالمية متخصصة، لإدارة مطار الملك خالد الدولي في الرياض، ومطار الملك عبد

العزيز الدولي في جدة، ومطار الملك فهد الدولي في الدمام وتشغيلها، وذلك تمهيداً لتشغيلها على أسس تجارية، من أجل الارتقاء بمستوى الكفاءة الإدارية والمالية لتلك المطارات، لتصبح أكثر جاذبية.

وعلى صعيد خدمات الموانئ البحرية، فقد تواصل تنفيذ برنامج التخصيص في إدارة مرافق الموانئ وتشغيلها، حيث بلغ عدد الامتيازات الممنوحة في هذا الإطار ٢٩ امتيازاً، وذلك لمدد تتراوح ما بين ١٠ و ٢٠ عاماً. وقد استثمر القطاع الخاص نحو ٤ بلايين ريال في تطوير الموانئ، لتعزيز قدراتها التنافسية إقليمياً وعالمياً.

### ٧/٢/٣١ سلامة الحركة المرورية

ارتفع عدد حوادث السير على شبكة الطرق إلى نحو ٤٨٦ ألف حادث في عام ١٤٢٩هـ (٢٠٠٨)، مقارنة بنحو ٢٩٣,٣ ألف حادث في عام ١٤٢٥هـ (٢٠٠٤). وتستحوذ المناطق الحضرية على نحو (٨٦٪) من إجمالي تلك الحوادث. ترتب على زيادة الحوادث بهذا الشكل ارتفاع أعداد الوفيات والإصابات، بحيث باتت من أهم القضايا المقلقة. فقد ارتفعت أعداد الوفيات نتيجة حوادث الطرق من ٥١٦٨ وفاة إلى ٦٤٥٨ وفاة خلال المدة المشار إليها. كما شكلت الحوادث الجسيمة، التي نجم عنها وفيات وإصابات، نحو (٢٠٪) من عدد الحوادث في عام ١٤٢٩هـ (٢٠٠٨) مقارنة بنحو (٨,٨٪) في عام ١٤٢٥هـ (٢٠٠٤). وتفاعلاً مع تلك التطورات، صدر خلال خطة التنمية الثامنة نظام جديد للمرور، كما يجري العمل على مراقبة الطرق وتسجيل المخالفات المرورية باستخدام شبكة متقدمة تعتمد على تقنية الاتصالات والمعلومات (ساهر).

### ٨/٢/٣١ حماية البيئة

انسجاماً مع سياسات خطة التنمية الثامنة، باتت دراسة التأثيرات البيئية لمشاريع النقل الكبيرة، من جميع الوسائط، تشكل مكوناً رئيساً من مكونات دراسات الجدوى، كما أصبحت المحافظة على البيئة من أهم شروط تخطيط المشروعات وتصميمها وتنفيذها. وقد انطوت الاستراتيجية الوطنية للنقل على قسم خاص بالبعد البيئي في مجال النقل. كما جرى تطبيق قرار المجلس الأعلى لمجلس التعاون لدول الخليج العربية بشأن اعتماد لائحة معايير مستويات الضوضاء في دول المجلس، إضافة إلى اعتماد المعايير والمقاييس الموحدة لجودة الهواء. ويجري حالياً إعداد الاستراتيجية الوطنية لمواجهة الكوارث البيئية، والتي يشكل

النقل أحد أبعادها الرئيسية.

تمثل كثافة الحركة المرورية داخل المدن مصدراً رئيساً للانبعاثات الملوثة، لما تفرضه من ضغوط متزايدة على البيئة والصحة العامة. ويمثل هذا العامل دافعاً مهماً لتطوير منظومة النقل العام المتكاملة داخل المدن الكبيرة والمتوسطة، والذي يجري دراسته حالياً، ويتوقع البدء في تنفيذه خلال السنوات القليلة القادمة.

## ٩/٢/٢١ التطوير المؤسسي والتنظيمي

يشهد قطاع النقل تطورات سريعة وجذرية على الصعيدين المؤسسي والتنظيمي، سواءً من خلال عملية إعادة الهيكلة الجاري تنفيذها، أو ارتباطاً ببرنامج التخصيص، الذي يشمل جميع وسائط النقل والخدمات ذات العلاقة. وفيما يلي أهم التطورات التي شهدتها القطاع على هذا الصعيد خلال خطة التنمية الثامنة:

- **الطرق:** تم إصدار نظام جديد للمرور ولائحته التنفيذية، كما تخضع سياسات النقل العام وتشريعاته لمراجعة شاملة، من أجل إحداث تطوير هيكلي وتنظيمي لهذا القطاع. ويتم كذلك بحث آليات رفع كفاءة محطات الخدمة على الطرق، ومراجعة الأطر اللازمة لذلك.
- **الخطوط الحديدية:** أنشئت هيئة الخطوط الحديدية، وهي هيئة مستقلة تتولى تنظيم القطاع، وضمان المنافسة العادلة، وتحديد الرسوم والأسعار، إضافة إلى الترخيص للأنشطة الجديدة. كما صدرت قرارات من مجلس الوزراء تقضي بالموافقة على الترخيص بتأسيس الشركة السعودية للخطوط الحديدية (سار)، لتكون مسؤولة عن مشروع سكة حديد الشمال - الجنوب، وتأسيس شركة الجسر البري السعودي. وفي ضوء التطورات الكبيرة التي يشهدها القطاع، يجري حالياً إعداد نظام جديد للخطوط الحديدية.
- **النقل الجوي:** تم إقرار نظام الطيران المدني، وتنظيم الهيئة العامة للطيران المدني، ونظام تعرفه الطيران المدني، فضلاً عن إقرار اللوائح الاقتصادية للطيران المدني. وفي عام ١٤٢٨/٢٧ هـ (٢٠٠٧)، تم الترخيص لشركتي نقل جوي للعمل إلى جانب الخطوط السعودية في السوقين المحلي والإقليمي. كما أبرمت عقود مع شركات دولية متخصصة لإدارة المطارات الدولية الثلاثة في جدة والرياض والدمام. وخلال الخطة صنّف مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز بالمدينة المنورة ضمن المطارات الدولية.
- **النقل البحري:** في ضوء المستجدات والتطورات المحلية والدولية، خاصة بعد انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية، وسعيها لتوسيع نطاق تجارتها مع العالم، يجري العمل

على إعداد النظام البحري التجاري السعودي، من أجل توحيد تشريعات النقل البحري المنظمة لجميع الجهات ذات العلاقة.

### ٣/٣١ القضايا والتحديات

#### ١/٣/٣١ تطوير البنية التحتية

##### □ البنية التحتية للنقل :

تعكف الجهات المعنية على إنجاز ما يخصها من خدمات البنية التحتية لقطاع النقل كل جهة في حدود اختصاصها. وعلى الرغم من التطور الذي شهدته وسائط النقل المختلفة، إلا أنها لا تزال بحاجة إلى المزيد من التكامل. وتشير العديد من التجارب العالمية الناجحة إلى أنه يمكن الارتقاء بكفاءة قطاع النقل من خلال تعزيز الاهتمام بالتداخلات بين الوسائط المتعددة خلال المراحل المبكرة من التخطيط.

وتعد هذه إحدى القضايا الأساسية التي ستهتم بها الاستراتيجية الوطنية للنقل، والتي تنطوي على إطار عمل مستقبلي طويل المدى، تتحدد من خلاله مهمات الجهات ذات العلاقة. ومن ثم يفترض، بدءاً من خطة التنمية التاسعة، قيام جميع الجهات بإعداد متطلباتها من مشروعات البنية الأساسية، في ضوء توجهات هذه الاستراتيجية، مع إثبات الجدوى الاقتصادية للمشاريع المقترحة، فضلاً عن تقديرات تكلفتها، وبرامج تمويلها وغيرها. وبهذا يتم الربط بين تخطيط تطوير البنية التحتية والتمويل في مرحلة مبكرة، على أن يتم ضبط هذه الخطة بصورة ديناميكية وفقاً للاحتياجات والتطورات، بحيث تخضع للمراجعة الدورية.

##### □ مشاركة القطاع الخاص :

يُعد توفير قنوات استثمارية لتطوير البنية التحتية قضية مهمة، خاصة في ظل محدودية الموارد المالية المتاحة. وعلى الرغم من تقلص الفجوة التمويلية نسبياً خلال السنوات القليلة الماضية، وذلك نتيجة لتحسن أسواق النفط وارتفاع أسعاره، إلا أن السمة الرئيسية التي تميز أسواق النفط هي عدم الاستقرار، ومن ثم، ينبغي تجنب الاعتماد الكلي على موارد ميزانية الدولة. ويمكن ردم الفجوة التي قد تنشأ عن تراجع التمويل العام، من خلال توفير الفرص الاستثمارية للقطاع الخاص، وتحرير أسواق النقل وتعزيز المنافسة فيها. وإذا كان برنامج إعادة الهيكلة والتخصيص في جميع وسائط النقل يستهدف الارتقاء بمستوى الكفاءة وتحسين الإنتاجية، فإن النتيجة الطبيعية لذلك هي تعزيز مشاركة القطاع الخاص،

والتشغيل التجاري للمرافق المختلفة، بحيث تحقق الاستقلال المالي، مع مراعاة البعد الاجتماعي في توفير خدمات النقل العام.

## ٢/٣/٣١ نقل البضائع وتسهيل التجارة

### □ توفير الخدمات اللوجستية للنقل المتعدد الأنماط :

ترتب على عولمة التجارة وتوسعها ظهور اهتمام متزايد بتطوير نشاط النقل المتعدد الوسائط ليكون قادراً على الوفاء بمتطلبات التجارة العالمية. كما تصاعدت ظاهرة اندماج شركات الشحن العالمية، واتساع النطاق الجغرافي لخدماتها، بحيث أضحت تشكل شبكات عالمية متكاملة لخدمات النقل. ومواكبة لتلك التطورات، طور مشغلو مرافق النقل عملياتهم من خلال تقديم خدمات أكثر كفاءة. ويتوقع لهذه التطورات أن تسهم في تحسين إدارة شبكات النقل العالمية من جهة، وتعزيز الطلب على خدماتها من جهة أخرى.

ولمواكبة تلك التطورات، ينبغي تطوير منظومة وطنية متكاملة للنقل متعدد الأنماط، لتكون قادرة على التكامل مع منظومة النقل العالمية. ويمكن تحقيق ذلك من خلال الاستمرار في رفع قدرات الموانئ الوطنية، وتعزيزها بأنظمة اتصالات وتبادل معلومات ترفع من كفاءة حركة تدفق البضائع. كما ينبغي أن تكون تلك الموانئ قادرة على توفير خدمات توزيع وتخزين البضائع وتحويلها. وفي هذا الإطار، يسهم استخدام النقل المتعدد الأنماط في تسهيل انتقال البضائع وسرعة نقلها من المصدر إلى وجهتها النهائية، فاستخدام خدمات شبكة الخطوط الحديدية - مثلاً - للنقل البري بالنسبة للمسافات الطويلة، بالتكامل مع خدمات الموانئ من جهة، ومع خدمات النقل البري عبر الطرق للمسافات المتوسطة والقصيرة، من جهة أخرى، سيعزز إلى حد كبير كفاءة انتقال البضائع.

الصفحة

٥٧٤

### □ تطوير الأطر التنظيمية :

من المتوقع أن يترتب على توسع خدمات شبكة الخطوط الحديدية وتشغيلها على أسس تجارية تحديات جديدة، خاصة بالنسبة لوسائل النقل الأخرى المنافسة. ومن ثم، فإن هناك حاجة لمواصلة الجهود لمراجعة القواعد واللوائح التنظيمية وتطويرها، من أجل إدراج شروط الكفاءة المهنية فيها، فضلاً عن معايير السلامة والمحافظة على البيئة. كما ينبغي وضع التنظيمات التي تضمن توفر المنافسة العادلة والفعالة بين وسائل النقل المختلفة، إضافة إلى توفر خدمات النقل لجميع المناطق.

## □ تسهيل التجارة العالمية :

سيتأثر التطور المستقبلي في تجارة المملكة الخارجية بمدى سلاسة عبور الحدود الدولية سواءً عبر الطرق أو شبكة الخطوط الحديدية المزمع تدشينها مستقبلاً. ولمواجهة هذا التحدي، يلزم تعزيز قدرات أجهزة الجمارك، وتيسير إجراءاتها، لضمان انسياب السلع بما يتوافق مع مقتضيات التكامل مع الأسواق العالمية والمنافسة فيها.

وفي ضوء تصاعد أهمية النقل البري الدولي، الذي يوفر فرصاً مجدية لشركات النقل بالشاحنات، ينبغي مراجعة التنظيمات واللوائح الوطنية ذات الصلة، لضمان التقيد بالمعايير الدولية والمعاهدات والاتفاقيات المتعددة الأطراف ذات الصلة بخدمات النقل، مثل اتفاقيات سلامة المركبات، ومناولة المواد الخطرة، وإجراءات الجمارك، والنقل العابر (الترانزيت). كما ينبغي دراسة إمكانية إنشاء "جمعية وطنية لمقدمي خدمات الشحن"، وأخرى "لمتعهدى ومقدمي خدمات النقل بالشاحنات"، بحيث تتمكن هذه الكيانات من المشاركة في صياغة المعايير واللوائح التنظيمية الوطنية والدولية، فضلاً عن استفادتها من رعاية المنظمات الدولية المعنية، والتي تقدم الدعم للجمعيات الوطنية الأعضاء في مجالات عديدة مثل: تطوير المهارات وتحسين مستوى الخدمات وكفاءتها. ستسهم الجمعيات الوطنية أيضاً في تنفيذ المعاهدات الدولية، مثل المعاهدة الجمركية للنقل العابر، وغيرها.

## ٣/٣/٣١ نقل الركاب

ترتب على زيادة السكان في المدن الرئيسية بالمملكة وتركزهم فيها تصاعد مشكلة الازدحام على شبكات الطرق الداخلية، نظراً لأن السيارات الخاصة لا تزال تشكل الوسيلة الرئيسية للتنقل داخل المدن. وقد أوضحت الدراسات، أن بناء أنظمة نقل عام رفيعة المستوى وتشغيلها على أسس تجارية صرفة، ربما لا يكون مجدياً اقتصادياً، وسيطلب دعماً جزئياً. ورغم ذلك، فإن العوائد غير المباشرة لنظام نقل كفاء داخل المدن ينطوي على جدوى اجتماعية، خاصة إذا وضعت الانعكاسات البيئية والصحية في الحسبان، إضافة إلى خفض معدلات الحوادث وغيرها. ومن ثم، فإن نجاح تجربة النقل العام داخل المدن يتطلب التنسيق والتكامل بين المهمات المختلفة للجهات المعنية بالنقل، مثل إدارة الحركة المرورية، وإدارة المواقف، والتخطيط الحضري.

## ٤/٣/٣١ سلامة النقل

تتمتع المملكة بنظام شبكة طرق متطورة، سواءً بالنظر إلى امتداد الشبكة أو جودتها،

إلا أن نمو حركة البضائع والركاب، إضافة إلى استمرار اقتصار النقل داخل المدن على السيارات الخاصة، أدى إلى ارتفاع معدل حوادث السير، وما ينتج عنها من خسائر في الأرواح وأضرار صحية ومادية على الفرد والمجتمع.

وعلى الرغم مما تم اتخاذه من إجراءات وتدابير لتحسين السلامة، إلا أن معدل الحوادث المرتفع يتطلب إحداث تطوير على منظومة السلامة على الطرق، على أن تتم مراعاة الأبعاد المتعددة لهذه القضية، التي تشمل إلى جانب حالة الطرق وكثافة الحركة المرورية، مستوى إدراك السائقين وسلوكهم، ومدى تقيدهم بقواعد المرور، وكفاءة تطبيق أنظمة المرور، فضلاً عن حالة المركبات، وغيرها من الأبعاد ذات الصلة.

ويتعين في هذا الإطار تطوير التنسيق وتفعيل آلياته بين جميع الجهات المعنية بتطوير البنية التحتية للنقل والجهات المسؤولة عن إدارة المرور وتنظيمه وتلك المسؤولة عن ترخيص المركبات وفحصها. كما يلزم تطوير الوعي لدى السائقين والمشاة وتطبيق العقوبات الرادعة.

### ٥/٣/٣١ حماية البيئة

تشكل انبعاثات عوادم السيارات أحد المصادر الرئيسية للتلوث في المدن، ومن ثم فهي من العوامل المهددة للصحة العامة، خاصة في ضوء ارتفاع مستوى الزحام على الطرق خلال السنوات الأخيرة. وتشكل الانبعاثات الكربونية الصادرة عن وسائل النقل مصدراً رئيساً للتلوث. ومن ثم، فإن هناك مجالاً لخفض تلك الانبعاثات من خلال تبني العديد من السياسات، منها اعتماد لوائح تنظيمية جديدة لاستيراد المركبات تتميز بالفعالية البيئية، وتطوير إجراءات فحص المركبات الدوري ورفع معاييرها، فضلاً عن تطوير أنظمة حماية البيئة ذات العلاقة.

### ٤/٣١ توقعات الطلب

يتم بناء التوقعات الخاصة بالطلب على عدد من المؤشرات الكلية والجزئية، في مقدمتها: النمو في الناتج المحلي الإجمالي والأنشطة الاقتصادية القطاعية بأبعادها المكائنية (الجغرافية)، والتحويلات الديموغرافية، والتطورات العمرانية، فضلاً عن التطورات المتوقعة في الدخل والاستهلاك، هذا إلى جانب التوقعات الاقتصادية على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

## ١/٤/٣١ النقل البري

يتوقع أن يرتفع إجمالي عدد الرحلات البرية من نحو ٣٠٣ ملايين رحلة في عام ١٤٣١/٣٠هـ (٢٠٠٩) إلى نحو ٣٦٥ مليون رحلة في عام ١٤٣٦/٣٥هـ (٢٠١٤)، أي بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٣,٨٪). ويعزى هذا النمو المتوقع إلى ارتفاع عدد رحلات السيارات الخاصة من نحو ٢٧١ مليون رحلة إلى نحو ٣٢٥,٥ مليون رحلة خلال المدة المشار إليها، أي بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٣,٧٪)، وارتفاع عدد رحلات الحافلات من نحو ١٤ مليون رحلة إلى نحو ١٦ مليون رحلة، أي بمعدل نمو متوسط قدره (٢,٧٪)، إضافة إلى ارتفاع عدد رحلات قطارات الخطوط الحديدية من نحو ١٨ مليون رحلة إلى نحو ٢٣,٥ مليون رحلة خلال خطة التنمية التاسعة، أي بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٥,٢٪)، الجدول (٣/٣١).

الجدول (٣/٣١)

توقعات نشاط النقل البري (عدد الرحلات)

خطة التنمية التاسعة

معدل النمو السنوي المتوسط للخطة (%)	١٤٣٦/٣٥ (٢٠١٤)	١٤٣٥/٣٤ (٢٠١٣)	١٤٣٤/٣٣ (٢٠١٢)	١٤٣٣/٣٢ (٢٠١١)	١٤٣٢/٣١ (٢٠١٠)	١٤٣١/٣٠ (٢٠٠٩)	البيان
٣,٧	٣٢٥,٥	٣١٣,٣	٣٠١,٦	٢٩٠,٤	٢٧٩,٥	٢٧٠,٨	عدد رحلات المركبات الخاصة (مليون)
٢,٧	١٥,٩	١٥,٤	١٥,٠	١٤,٦	١٤,٢	١٣,٩	عدد رحلات الحافلات (مليون)
٥,٢	٢٣,٥	٢٢,٧	٢١,٨	٢١,٠	٢٠,٢	١٨,٢	عدد رحلات القطارات (مليون)
٣,٨	٣٦٤,٩	٣٥١,٤	٣٣٨,٤	٣٢٦,٠	٣١٣,٩	٣٠٢,٩	إجمالي عدد رحلات وسائل النقل البري (مليون)

المصدر: وزارة الاقتصاد والتخطيط.

## ٢/٤/٣١ الخطوط الحديدية

إن الارتفاع في كثافة حركة القطارات (الجدول ٣/٣١) خلال خطة التنمية التاسعة يفسره دخول الخطوط الجديدة إلى الخدمة في منتصف الخطة. وفي ضوء معدلات النمو المتوقعة للوسائط المختلفة، يتوقع انخفاض حصة كل من المركبات الخاصة والحافلات من إجمالي الرحلات البرية من نحو (٨٩,٤٪) ونحو (٤,٦٪) بنهاية الخطة الثامنة، إلى نحو (٨٩,٢٪) ونحو (٤,٤٪) على التوالي خلال خطة التنمية التاسعة. وفي المقابل، سترتفع حصة القطارات من نحو (٦,٠٪) إلى نحو (٦,٤٪) خلال المدة نفسها، في حين يتوقع ثبات معدل نمو نقل الركاب بالحافلات العامة بين المدن. أما بالنسبة للسيارات الخاصة فيتوقع لها

أن تبقى الوسيلة المفضلة للانتقال في المستقبل المنظور، في ضوء استمرار غياب بدائل مناسبة للتنقل داخل المدن، بالإضافة إلى عوامل توزع مراكز الإنتاج والاستهلاك في المناطق الحضرية الكبرى وعلى مستوى المملكة.

ونظراً لأن مواعيد إنجاز التوسعات لبعض أجزاء شبكة الخطوط الحديدية هي مواعيد تخطيطية، فإن توقعات الطلب على هذه الشبكة تظل مبدئية. في ضوء ذلك، من المتوقع أن تنقل شبكة الخطوط الحديدية نحو ١٠,٨ مليون راكب خلال خطة التنمية التاسعة، منهم نحو ٧,٧ مليون راكب على الخطوط القائمة حالياً، ونحو ٢,٥ مليون راكب على خط مكة المكرمة - المدينة المنورة. كما يتوقع أن يتم نقل نحو ٥٧ مليون طن من البضائع والمواد، منها نحو ١٦,٤ مليون طن على الخطوط القائمة، في حين يتوقع لخط الشمال الجنوب أن ينقل نحو ٣٨,٦ مليون طن من المواد والمنتجات التعدينية خلال خطة التنمية التاسعة، الجدول (٤/٣١).

الجدول (٤/٣١)  
توقعات نشاط الخطوط الحديدية حسب المسارات الرئيسية  
خطة التنمية التاسعة

اليابان	٢٠١٠ ٢٠١١ ٢٠١٢ ٢٠١٣ ٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧ ٢٠١٨ ٢٠١٩	٢٠١٠ ٢٠١١ ٢٠١٢ ٢٠١٣ ٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧ ٢٠١٨ ٢٠١٩	٢٠١٠ ٢٠١١ ٢٠١٢ ٢٠١٣ ٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧ ٢٠١٨ ٢٠١٩	٢٠١٠ ٢٠١١ ٢٠١٢ ٢٠١٣ ٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧ ٢٠١٨ ٢٠١٩	٢٠١٠ ٢٠١١ ٢٠١٢ ٢٠١٣ ٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧ ٢٠١٨ ٢٠١٩	الإجمالي
<b>الخطوط القائمة</b>						
عدد الركاب (مليون)	١,٣٦	١,٤٥	١,٥٤	١,٦٣	١,٧٣	٧,٧١
بضائع (مليون طن)	٣,٠٨	٣,١٤	٣,٢٦	٣,٣٩	٣,٥١	١٦,٣٨
<b>خط الشمال - الجنوب</b>						
عدد الركاب (مليون)	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,١٣	٠,١٤	٠,١٥	٠,٤٢
بضائع (مليون طن)	٤,٤١	٥,٦٧	٨,٤٣	٩,٧٠	١٠,٣٥	٣٨,٥٦
<b>خط الشرق - الغرب</b>						
عدد الركاب (مليون)	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,١١	٠,١٣	٠,٢٤
بضائع (مليون طن)	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٤٢	٠,٥١	٠,٩٣
<b>خط مكة المكرمة - المدينة المنورة</b>						
عدد الركاب (مليون)	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,١١	١,٣٦	٢,٤٧
بضائع (مليون طن)	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٤٢	٠,٥١	٠,٩٣
<b>الإجمالي</b>						
عدد الركاب (مليون)	١,٣٦	١,٤٥	١,٦٧	٢,٩٩	٣,٣٧	١٠,٨٤
بضائع (مليون طن)	٧,٤٩	٨,٨١	١١,٦٩	١٣,٩٣	١٤,٨٨	٥٦,٨٠

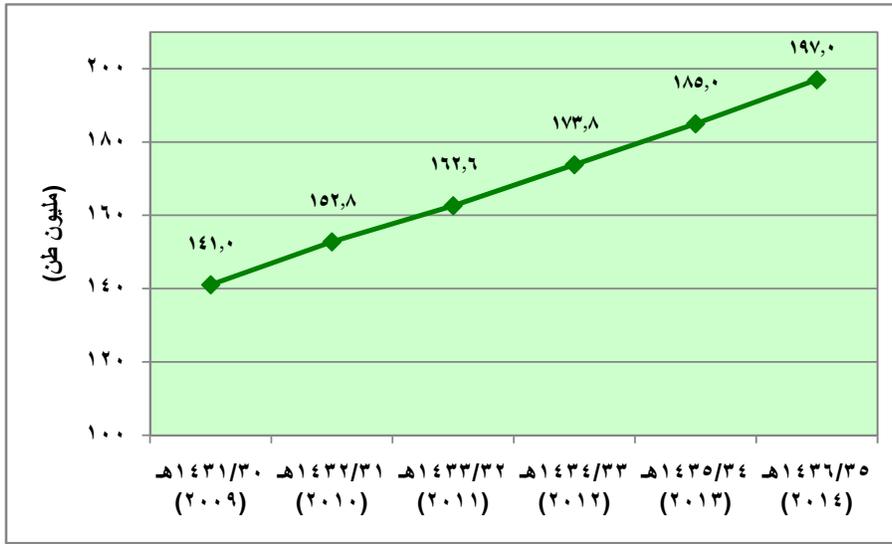
المصدر: وزارة الاقتصاد والتخطيط.

### ٣/٤/٣١ النقل البحري

يتوقع ارتفاع البضائع المناولة في الموانئ من نحو ١٤١ مليون طن في عام ١٤٣١/٣٠هـ (٢٠٠٩) إلى نحو ١٩٧ مليون طن في عام ١٤٣٦/٣٥هـ (٢٠١٤)، الشكل (٦/٣١)، وذلك بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٦,٩٪). وفي هذا الإطار، يتوقع استمرار الدور الرئيس لمينائي جدة الإسلامي والملك عبد العزيز بالدمام.

الشكل (٦/٣١)

توقعات نشاط الموانئ (البضائع المناولة)  
خطة التنمية التاسعة



المصدر: وزارة الاقتصاد والتخطيط، والمؤسسة العامة للموانئ.

### ٤/٤/٣١ النقل الجوي

يتوقع ارتفاع إجمالي عدد الركاب على رحلات الطيران الدولية والداخلية، خلال خطة التنمية التاسعة، بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٤,٨٪). فمن المتوقع ارتفاع عدد ركاب الرحلات الدولية بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٤,٧٪)، في مقابل توقع نمو عدد ركاب الرحلات الداخلية بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (٤,٩٪)، الجدول (٥/٣١). أما فيما يختص بالبضائع المنقولة جواً، فيتوقع ارتفاع الحجم الإجمالي لتلك البضائع بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (١,٧٪) خلال المدة نفسها، حيث سيتم نقل الجزء الأكبر (٩٦٪) من هذه البضائع على متن الرحلات الدولية. ومن ثم، سينمو حجم البضائع المنقولة عبر الرحلات الدولية بمعدل نمو سنوي متوسط قدره (١,٧٪)، في مقابل انخفاض حجم البضائع

المنقولة على الرحلات الداخلية بمعدل انخفاض سنوي متوسط قدره (٠,٤٪) خلال المدة نفسها.

الجدول (٥/٣١)  
توقعات حركة النقل الجوي  
خطة التنمية التاسعة

معدل النمو السنوي المتوسط للخطة (%)	٢٠١٤/٢٠١٣	٢٠١٣/٢٠١٢	٢٠١٢/٢٠١١	٢٠١١/٢٠١٠	٢٠١٠/٢٠٠٩	البيان
<b>نقل الركاب</b>						
عدد الركاب الدوليين (مليون)	٤٥,٦	٤٣,٥	٤١,٥	٣٩,٦	٣٧,٨	٣٦,١
عدد الركاب الداخليين (مليون)	١١,٨	١١,٢	١٠,٧	١٠,٢	٩,٨	٩,٣
إجمالي الركاب (مليون)	٥٧,٤	٥٤,٧	٥٢,٢	٤٩,٨	٤٧,٦	٤٥,٤
<b>نقل البضائع</b>						
حجم البضائع الدولية (ألف طن)	٥٦٣,٩	٥٥٣,٩	٥٤٤,٤	٥٣٥,٢	٥٢٦,١	٥١٧,١
حجم البضائع الداخلية (ألف طن)	٢٢,٠	٢٢,١	٢٢,٢	٢٢,٣	٢٢,٤	٢٢,٥
إجمالي البضائع (ألف طن)	٥٨٥,٩	٥٧٦,٠	٥٦٦,٦	٥٥٧,٥	٥٤٨,٥	٥٣٩,٦

المصدر: وزارة الاقتصاد والتخطيط.

الصفحة

٥٨٠

## ٥/٣١ استراتيجية التنمية

### ١/٥/٣١ الرؤية المستقبلية

إيجاد قطاع نقل متكامل يشمل جميع الوسائل، ومواكب لاحتياجات المملكة المستقبلية، يتميز بالسلامة والفعالية والكفاءة والتطور التقني، ويدعم التنمية الاقتصادية ويعزز القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني، كما يسهم في توفير بيئة صحية وآمنة للمجتمع.

### ٢/٥/٣١ الأهداف العامة

- توفير خدمات نقل عالية الكفاءة والفعالية.
- دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- الارتقاء بمعايير السلامة في وسائل النقل.
- حماية البيئة من انبعاثات وسائط النقل.

— دعم الأمن الوطني.

— توفير خدمات النقل لمناسك الحج والعمرة.

### ٣/٥/٣١ السياسات

- رفع مستوى أداء الجهات القائمة على تقديم خدمات النقل.
- تعزيز مهمة القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل المختلفة.
- تحقيق التوازن بين أسعار خدمات النقل وبين تكاليفها.
- توفير خدمات النقل بكفاءة وتكلفة معتدلة لجميع الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية.
- دعم التنمية المتوازنة بين المناطق، من خلال تسهيل انتقال الأفراد والسلع.
- تعزيز التعاون الإقليمي والدولي لتعزيز أنشطة التجارة والاستثمار وانتقال الأفراد.
- ضمان توفر مقومات السلامة في جميع وسائط النقل.
- تطوير الأنظمة والإجراءات وتطبيقها بكفاءة.
- تطوير قواعد معلومات السلامة المرورية والسلامة على الطرق.
- الحد من التلوث الناجم عن وسائل النقل المختلفة من خلال تطوير قواعد الفحص وغيرها.
- الحد من استخدام المواد المضرّة بالبيئة.
- المحافظة على الموارد البيئية وحمايتها.
- تطوير الوعي البيئي لدى جميع المعنيين بشركات النقل والصيانة وغيرها.
- توفير متطلبات الدفاع والأمن الوطني في منظومة النقل.
- توفير متطلبات مواجهة الكوارث في منظومة النقل.
- تعزيز كفاءة أنظمة النقل لأداء مناسك الحج والعمرة.
- تحسين ظروف السلامة في عمليات نقل الحجاج والمعتمرين.

### ٤/٥/٣١ الأهداف المحددة

- إنشاء ميناء رأس الزور.
- إكمال تطوير مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة.
- تطوير مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بالمدينة المنورة.
- إكمال توسعة شبكة الخطوط الحديدية:

- خط الشمال/ الجنوب.

- قطار الحرمين السريع.

- الجسر البري.

## ٦/٣١ المتطلبات المالية

تبلغ المتطلبات المالية المخصصة للجهات الحكومية في قطاع النقل (وزارة النقل، المؤسسة العامة للموانئ، المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، الهيئة العامة للطيران المدني) خلال خطة التنمية التاسعة (١٠٧,٨) بليون ريال.