



جامعة غرداية

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الميدان : العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة : العلوم التجارية

قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ليسانس

التخصص : تسويق

بعنوان

دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين

- دراسة ميدانية : مؤسسة تسيير المطارات - مفدي زكرياء - غرداية

تحت إشراف:

- د- عبيدي فتيحة

من إعداد الطالبتين :

- شائش فاطيمة

- رواني دنيا

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ: جوان 2025

أمام اللجنة المكونة من:

رئيسا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر	د. مشري مبروكة
مشرفا ومقررا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر	د. عبيدي فتيحة
مناقشا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر	د. بلعوينات حياة
مناقشا	جامعة غرداية	أستاذ محاضر	د. بهاز لويزة

السنة الجامعية: 2025-2026

الإهداء والشكر

الحمد لله حمداً وشكراً وامتناناً على البدء والختام
﴿وَقُلْ رَبِّ ادْخُلْنِيْ مَدْخَلَ صِدْقٍ وَأَخْرِجْنِيْ مَخْرَجَ صِدْقٍ وَاجْعَلْ لِّيْ مِنْ لَّدُنْكَ سُلْطٰنًا نَّصِيْرًا﴾
فالحمد لله الذي يسر البدايات وبلغنا النهايات بفضلته وكرمه
إهداء

إلى "ابي" فخري واعتزازي سندي اول النور الذي أنار دربي والسراج الذي لا ينطفئ نوره
، ملهمي في غياب والحضور كنت دائماً قدوة افتخر به.

إلى "امي" القلب حنون ودعوة مرافقة في كل خطوة إلى الجسر الصاعد إلى الجنة
من سهرت في الشدائد بدعائها دمتي تاجاً فوق رأسي .
إلى من قال فيه: ﴿سَنَشِدْ عُضْدَكَ بِأَخِيكَ﴾ كنت سندي حين مالت خطي، دمت عوناً لا يميل.
إلى صديقتي ورفيقات دربي ومرآتي في زحام بحبكم كان طريق اهون.
ولا ننسى أن نخص بجزيل الامتنان أستاذتنا الفاضلة الدكتورة عبيدي فتيحة،
التي كانت نعم الداعمة والموجهة، فبفضل توجيهاتها وتفانيها، كان لهذا المشروع أن يرى النور.

لهذه الأرواح النبيلة، ولكل من كان جزءاً من هذا النجاح... لكم منا كل التقدير والمحبة.
ما كنا لنصل لولا توفيق من الله، راجية من الله تعالى
أن ينفعنا ما علمنا ، ويجعله حجة لنا لا علينا..

ملخص باللغة العربية :

تناولت الدراسة واقع العرض والطلب على خدمات النقل الجوي في مطار غرداية، وقد إستخدمنا المنهج الوصفي التحليلي حيث قمنا بتوزيع 30 استمارة استبيان على عينة قصدية متكونة من 30 مسافر، في حين إستخدمنا مقابلة واستهدفنا فيها مدير وبعض من الموظفين ، وأسفرت النتائج عن وجود توازن بين العرض والطلب يخضع لنفس الآليات الاقتصادية المعمول بها، مع ملاحظة الهيكلية في السوق التي أثرت على التنافسية وجودة الخدمات، كما أظهرت الدراسة أن مؤسسة تسيير المطارات لها بعض من قيود في البنية التحتية. أوصت الدراسة بضرورة وضع استراتيجية شاملة لتطوير القطاع، تشمل تحسين البنية التحتية، وتشجيع دخول شركات طيران جديدة، وزيادة عدد الرحلات وتنويع الوجهات لتلبية احتياجات المسافرين المتزايدة.

الكلمات المفتاحية :

نقل جوي، عرض ، طلب ، خدمة النقل، مطار غرداية

Abstract

The study examined the reality of supply and demand for air transport services at Ghardaïa Airport, utilizing a descriptive analytical approach. We distributed 30 survey questionnaires to a purposive sample consisting of 30 employees and travelers. The results indicated a balance between supply and demand governed by the same economic mechanisms in place, with a noted market structure that affected competitiveness and service quality. The study also revealed that the airport management institution faces infrastructure constraints. The study recommended the need for a comprehensive strategy to develop the sector, including improving infrastructure, encouraging the entry of new airlines, increasing the number of flights, and diversifying destinations to meet the growing needs of travelers.

Keywords

Air Transport , Supply, Demand, "Transport Service, Ghardaïa Airport"

فهرس المحتويات

رقم الصفحة	فهرس المحتويات
-	ملخص
-	فهرس المحتويات
-	فهرس الجداول
-	فهرس الملاحق
5-1	مقدمة
06	الفصل الأول: الأدبيات النظرية والدراسات السابقة
07	تمهيد
08	المبحث الأول : عرض خدمات النقل الجوي للمسافرين
08	- المطلب الأول : الخصائص والمحددات لعرض وخدمات النقل الجوي للمسافرين
09	- المطلب الثاني : التمويل التأجيري واستئجار الطائرات
10	- المطلب الثالث : مرونة عرض خدمات النقل الجوي
11	- المطلب الرابع : تحليل تكاليف النقل الجوي
12	- المطلب الخامس : تسعير خدمة النقل الجوي للمسافرين
15	المبحث الثاني : الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين
15	- المطلب الأول : أهمية تحليل الطلب على النقل الجوي للمسافرين
15	- المطلب الثاني : خصائص الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين
16	- المطلب الثالث : محددات الطلب والعوامل المؤثرة عليه
18	- المطلب الرابع : مشكلة ذروة الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين
18	- المطلب الخامس : مرونة الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين
19	- المطلب السادس : أساليب التنبؤ بالطلب على النقل الجوي للمسافرين
20	المبحث الثالث : الدراسات السابقة

20	- المطلب الأول : الدراسات المحلية
21	- المطلب الثاني : الدراسات العربية
22	- المطلب الثالث : الدراسات الأجنبية
24	- المطلب الرابع :مقارنة الدراسة الحالية بالدراسات السابقة
25	خلاصة
26	الفصل الثاني: الدراسة التطبيقية
27	تمهيد
28	المبحث الأول : الإجراءات المنهجية للدراسة
28	- المطلب الأول : بطاقة فنية حول مطار غرداية - نوميرات مفدي زكرياء
29	- المطلب الثاني : مجتمع وعينة الدراسة
30	- المطلب الثالث : الأدوات المستعملة في الدراسة
32	المبحث الثاني : نتائج الدراسة ومناقشتها
32	- المطلب الاول : نتائج الدراسة
44	- المطلب الثاني :تفسير ومناقشة نتائج الدراسة
45	خلاصة
47	الملاحضة
47	النتائج
48	الإقتراحات
48	أفاق الدراسة
50	قائمة المراجع
60-53	قائمة الملحق

فهرس الجداول

الرقم	العبرة	ص
(2-1)	مقارنة الدراسة الحالية والدراسات السابقة	24-23
(2-2)	إستمارة الإستبيان	30
(2-3)	التوزيع الطبيعي لأفراد الدراسة	31
(2-4)	قياس ثبات الإستبيان	31
(2-5)	تقسيم موظفي ومسافري حول العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية حسب الجنس	32
(2-6)	تقسيم موظفي ومسافري حول العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية حسب العمر	33
(2-7)	تقسيم موظفي ومسافري حول العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية حسب المستوى التعليمي	33
(2-8)	تقسيم موظفي ومسافري حول العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية حسب سبب السفر	34
(2-9)	تقسيم موظفي ومسافري حول العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية حسب مرات السفر	34
(2-10)	أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية	35
(2-11)	أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى	35
(2-12)	توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي	36
(2-13)	عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف	36
(2-14)	أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية	37
(2-15)	أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة	37
(2-16)	سبق لي أن ألغيت رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر	38
(2-17)	خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية	38
(2-18)	هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية	38
(2-19)	أجأ إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة	39
(2-20)	أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلاً	39
(2-21)	أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنوياً)	40
(2-22)	إختبار T لدراسة الفرضية الرئيسية	42
(2-23)	إختبار T لدراسة الفرضية الفرعية الأولى	42
(2-24)	إختبار T لدراسة الفرضية الفرعية الثانية	43

فهرس الملاحق

الرقم	عنوان الملحق	الصفحة
01	وثيقة الإستبيان	53
02	أسئلة المقابلة	55
03	مخرجات معطيات برنامج التحليل الإحصائي <i>SPSS V26</i>	56

مقدمة

توطئة:

شكل قطاع النقل وبشكل خاص النقل الجوي، الشريان الحيوي للاقتصاد حيث يعتبر أحد أبرز مكونات البنية التحتية التي دعمت التنمية الشاملة في المجتمعات الحديثة، و تجاوز دور هذا القطاع مجرد نقل الأفراد والبضائع، إذ إعتبر جسرا حيويا لنقل المعارف والتكنولوجيا والابتكارات بين الشعوب، وعد نمطاً متطوراً عكس ذروة الإنجازات التكنولوجية، حيث تميز بالسرعة والتخصص في نقل الأفراد بشكل رئيسي، مع بروز شركات عالمية متخصصة في نقل البضائع.

ومن منطلق السياق برزت ولاية غرداية كوجهة سياحية متميزة في الجزائر، حيث تتمتع بمقومات سياحية فريدة جمعت بين الطابع التاريخي والثقافي والطبيعي، وأصبح النقل الجوي أداة حيوية لتعزيز السياحة في هذه الولاية، من خلال تسهيل وصول السياح إليها وربطها بمختلف المناطق.

يعتبر النقل الجوي في ولاية غرداية رافداً واعداً لتحقيق التنمية المستدامة، حيث تزايدت في الآونة الأخيرة الدعوات لتحسين خدمات القطاع وتطويره، بهدف تحسين جودة الخدمات وتلبية الطلب المتنامي من السياح المحليين والأجانب، وشكل النقل الجوي أداة حيوية لربط هذه الولاية السياحية بالعالم الخارجي، ودعم التكامل الاقتصادي الإقليمي، ما يجعله محورا لتحقيق رؤية سياحية مستدامة.

■ أولاً: الإشكالية

في ظل التطورات العالمية التي تشهدها صناعة النقل الجوي، والتي تتسم باتجاهات نحو تحرير الأسواق وزيادة التنافسية، يبرز قطاع النقل الجوي في الجزائر كمجال حيوي يواجه تحديات وفرصا متشابكة ، تعد ولاية غرداية، بموقعها الجغرافي المتميز وأهميتها السياحية والاقتصادية، نموذجا مثاليا لدراسة ديناميكيات العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين، و انطلاقاً من هذا السياق، تتمحور الإشكالية الرئيسية للدراسة حول السؤال التالي:

كيف يمكن تحقيق التوازن بين العرض والطلب في سوق النقل الجوي للمسافرين في ولاية غرداية ؟

تنبثق من هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية، وهي :

- ما هي محددات وخصائص العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في ولاية غرداية؟
- هل يتسم سوق النقل الجوي في ولاية غرداية، بهيكلية تحد من التنافسية وتؤثر على جودة الخدمات؟
- ما هي التحديات التي تواجه مؤسسة تسيير المطارات بغرداية في تلبية الطلب المتزايد؟

■ ثانياً: الفرضيات

لمعالجة الإشكالية المطروحة، تعتمد الدراسة على مجموعة من الفرضيات التي تسعى إلى تفسير العلاقة بين العرض والطلب في سوق النقل الجوي بولاية غرداية، وهي كالتالي:

□ الفرضية الرئيسية:

- يخضع تحقيق التوازن بين العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في ولاية غرداية لنفس الآليات الاقتصادية التي تحكم السلع والخدمات الأخرى، مع مراعاة الخصوصيات المحلية.

■ الفرضيات الفرعية:

- يتسم سوق النقل الجوي في ولاية غرداية، بهيكلية تحد من التنافسية وتؤثر على جودة الخدمات.
- تمتلك مؤسسة تسيير المطارات بغرداية إمكانيات للتطوير والتوسع في البنية التحتية بما يسمح بتلبية الطلب المتزايد وتحسين تجربة المسافرين

ثالثاً: أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تحليل ديناميكيات العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في ولاية غرداية، مع التركيز على المحددات الاقتصادية والاجتماعية والتشغيلية.
- دراسة خصائص سوق النقل الجوي في المنطقة من حيث الهيكلية التنظيمية، مستوى الخدمات، والتحديات الراهنة.
- استكشاف أثر التوجهات العالمية نحو تحرير القطاع على السوق المحلية في غرداية، مع تقييم الفرص والمخاطر المحتملة.
- تقديم توصيات عملية لتعزيز كفاءة مؤسسة تسيير المطارات بغرداية في تلبية الطلب المتزايد ودعم التنمية الاقتصادية والسياحية في المنطقة.

■ رابعاً: أهمية الدراسة

تكمن أهمية هذه الدراسة في عدة جوانب:

- تتزامن الدراسة مع الاهتمام الحكومي المتزايد بتطوير قطاع النقل في ولاية غرداية، والذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بقطاع النقل الجوي كعامل تمكين رئيسي.

- تسعى الدراسة لإبراز النقل الجوي كقطاع اقتصادي استراتيجي، وليس مجرد خدمة عمومية، وهذا بدوره يدعم إعادة هيكلته لتحقيق كفاءة أعلى.
- يعد النقل الجوي قطاعاً واعداً يمكن أن يشكل بديلاً اقتصادياً في مرحلة ما بعد الاعتماد على المحروقات، خاصة في ظل التقلبات التي تواجهها أسعار النفط.
- تسلط الدراسة الضوء على ولاية غرداية كمنطقة ذات إمكانيات سياحية واقتصادية كبيرة، وهذا يعزز من أهمية تطوير البنية التحتية للنقل الجوي لدعم التنمية المحلية.

■ خامساً: أسباب اختيار الموضوع

تم اختيار موضوع الدراسة بناء على الاعتبارات التالية:

- يعد النقل الجوي ركيزة أساسية لدعم التنمية الاقتصادية والسياحية، خاصة في مناطق مثل غرداية التي تتمتع بمقومات سياحية وثقافية فريدة.
- في ظل الحاجة إلى تنويع مصادر الاقتصاد بعيداً عن المحروقات، برز النقل الجوي كقطاع مساهم في تحقيق هذا الهدف.
- تتميز غرداية بموقعها الجغرافي وأهميتها السياحية، وهذا ساهم في دراسة سوق النقل الجوي فيها نموذجاً وتعميمه على مناطق أخرى.
- قلة الدراسات التي تناولت سوق النقل الجوي في مناطق محددة مثل غرداية، وهذا يجعل من الدراسة محط مساهمة علمية متميزة في سد هذه الفجوة.

سادساً: حدود الدراسة : تمثلت الدراسة في مجموعة من الحدود تمثلت في مايلي :

- الحدود الموضوعية :تناولت الدراسة الأدبيات النظرية حول العرض والطلب لخدمات النقل الجوي للمسافرين دراسة حالة مطار غرداية
- الحدود الزمانية: بدأت في جمع المراجع بعد نهاية إمتحانات السداسي الأول بيوم **2025-02-02** ، ثم بدأنا بالتحضير لموضوع الدراسة في **2025-02-10** ، حيث قمنا بضبط كل من الإشكالية والأسئلة الفرعية والفرضيات وأهداف الدراسة في شهر مارس **2025-03-16**، ثم قمنا بإعداد إستمارة المقابلة وإرسالها للتحكيم يوم **2025-04-08**، ثم قمنا بتوزيعها على الموظفين والتي كانت في شهر **2025-04-28**
- الحدود المكانية :شملت الدراسة مطار المسافرين – بولاية غرداية – منطقة النوميترات
- الحدود البشرية: إشتملت الدراسة على كل عمال بمطار المسافرين – بولاية غرداية

سابعا : منهج الدراسة والأدوات جمع البيانات:

■ نوع الدراسة ومنهجها

إعتمدنا في الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وهو المنهج الأنسب لتحليل ديناميكيات العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في ولاية غرداية، نظرا لقدرته على تقديم وصف دقيق وشامل لواقع السوق المحلية. حيث هدف من خلاله جمع البيانات وتحليلها لفهم الخصائص، المحددات، والتحديات التي تواجه قطاع النقل الجوي في المنطقة، مع التركيز على مؤسسة تسيير المطارات بغرداية كدراسة ميدانية، كما أتاح المنهج التحليلي تفسير العلاقات بين العرض والطلب وتقييم تأثير العوامل الاقتصادية والتنظيمية، مثل التوجهات نحو تحرير القطاع، على أداء السوق.

■ أدوات جمع البيانات

اعتمدت الدراسة بشكل أساسي على أداتين:

أولاً: الاستبيان: كوسيلة لجمع البيانات حيث:

- تم تصميم استبيان منظم يحتوي على مجموعة من الأسئلة المغلقة والمفتوحة لجمع البيانات الكمية والنوعية.
- هدف الاستبيان هو استكشاف واقع العرض والطلب في سوق النقل الجوي بغرداية من خلال وجهات نظر المسؤولين، العاملين، والمسافرين.
- تضمن الاستبيان محاور رئيسية تتعلق بتحديد التحديات التشغيلية والتنظيمية التي تواجه مؤسسة تسيير المطارات، وتقييم تصورات الأطراف المعنية حول تحرير القطاع وآثاره المحتملة.
- تم توزيع الاستبيان على عينة من 30 فرداً شملت مسافري مطار غرداية.

ثانياً: المقابلة:

تم استخدام أداة المقابلة كأداة لجمع البيانات، حيث استهدفت المقابلات:

- مدير مطار مفدي زكرياء (نوميرات - غرداية).
- مجموعة من الموظفين العاملين في مختلف أقسام المطار.

ثامناً هيكل الدراسة :

تكونت الدراسة حول العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين من مقدمة وفصلين رئيسيين وخاتمة، حيث يتناول:

- الفصل الأول الأدبيات النظرية والدراسات السابقة للموضوع من خلال ثلاثة مباحث: الأول ركز على تحليل عرض خدمات النقل الجوي (بما في ذلك الخصائص والمحددات، التمويل التأجيري، المرونة، التكاليف، والتسعير)، والثاني يتناول تحليل الطلب على هذه الخدمات (متضمناً أهمية التحليل، الخصائص، المحددات،

مشكلة ذروة الطلب، المرونات، وأساليب التنبؤ)، أما المبحث الثالث فيستعرض الدراسات السابقة المحلية والعربية والأجنبية مع مقارنتها بالدراسة الحالية.

- **الفصل الثاني الجانب التطبيقي :** من خلال مبحثين: الأول يوضح الإجراءات المنهجية للدراسة (بطاقة فنية حول مطار غرداية، مجتمع وعينة الدراسة، والأدوات المستعملة)، والثاني يعرض نتائج الدراسة ومناقشتها، وتختتم الدراسة بخاتمة تليها قائمة المصادر والمراجع والملاحق.

الفصل الأول :

الأطر النظرية والدراسات السابقة

تمهيد:

يشكّل تحليل علاقة العرض والطلب في خدمات النقل الجوي للمسافرين حجر الأساس لفهم ديناميكيات هذا القطاع الحيوي، الذي يمارس دوراً محورياً في الاقتصاد العالمي والتكامل بين المجتمعات، و تستند الأدبيات النظرية في هذا المجال إلى مبادئ الاقتصاد الكلاسيكي والحديث، حيث تعتبر آلية السوق (التوازن بين العرض والطلب) المحرك الرئيسي لتحديد الأسعار، وتوزيع الخدمات، وكفاءة تخصيص الموارد.

من ناحية الطلب، تُركّز النظريات على العوامل المؤثرة في قرارات المسافرين، مثل الدخل الفردي، وأسعار التذاكر، وتوافر البدائل (كالقطارات والنقل البري والجوي)، فضلاً عن العوامل النفسية والاجتماعية (كالرغبة في السفر للترفيه أو العمل).

أما من ناحية العرض، فتدرس النماذج النظرية قدرة شركات الطيران على توفير الخدمات، بما يشمل تكاليف التشغيل (كوقود الطائرات والصيانة)، والهيكّل التنافسي للسوق (احتكار، أو منافسة كاملة، أو احتكار القلة)، وتأثير السياسات الحكومية (كالضرائب أو الدعم المالي)

تتجاوز الأدبيات الحديثة النظريات التقليدية لدمج مفاهيم أكثر تعقيداً، مثل المرونة السعرية والمرونة الداخلية للطلب، والتي تظهر تفاوت استجابة المسافرين للتغيرات في الأسعار أو الدخل، كما برزت نماذج التوازن الجزئي التفاعل بين قطاع الطيران وقطاعات أخرى، مثل السياحة والتجارة الدولية، بينما تعتمد نماذج الاقتصاد القياسي على تحليل البيانات الضخمة لفك تشابك العلاقات السببية.

وعليه إنطلاقاً من هذا الفصل سوف نتعرف في طياته على :

- المبحث الأول: عرض خدمات النقل الجوي للمسافرين
- المبحث الثاني: الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين

المبحث الأول: عرض خدمات النقل الجوي للمسافرين

المطلب الأول : الخصائص والمحددات لعرض وخدمات النقل الجوي للمسافرين

سنتعرف من خلال هذا المطلب حول الخصائص والمحددات لعرض خدمات النقل الجوي للمسافرين :

1- خصائص عرض وخدمات النقل الجوي للمسافرين

تتميز خدمات النقل الجوي للمسافرين بخصائص فريدة تميزها عن غيرها من الخدمات الأخرى ومن بين هذه الخصوصيات نجد أن الزمن يبرز دوراً حاسماً حيث يعتبر أحد أهم عناصر جذب العملاء، إذ يتوقع المسافرون الوصول إلى وجهاتهم في أسرع وقت ممكن مع ضمان دقة المواعيد فإن هذه الخدمة تتسم بالطابع غير الملموس، أي أنها لا يمكن تخزينها أو رؤيتها قبل الاستخدام، مما يجعل إدارة العرض أكثر تعقيداً.¹

كما أن هناك حاجة إلى استثمارات ضخمة في البنية التحتية مثل الطائرات والمطارات، والتي تشكل جزءاً كبيراً من التكاليف الثابتة، وينبغي أيضاً أن تكون شركات الطيران قادرة على تقديم خدمة متميزة تشمل الراحة والأمان والجودة العالية للمستخدمين، لأن هذه العوامل هي التي تحفز المسافرين على اختيار شركة معينة على أخرى.²

2- محددات عرض وخدمات النقل الجوي للمسافرين

فيما يتعلق بالمحددات التي تؤثر على عرض خدمات النقل الجوي للمسافرين، نجد أن هناك عدة عوامل داخلية وخارجية تمثل أدواراً مختلفة:³

- من جهة فإن أسعار خدمات النقل الجوي تتأثر بالمنافسة الشديدة بين الشركات المختلفة، وكذلك بالتغيرات الاقتصادية العالمية مثل أسعار الوقود وسعر صرف العملات الأجنبية
- من جهة أخرى، فإن الالتزام بأوقات الإقلاع والهبوط الدقيقة يعد تحدياً مستمراً بسبب الأحوال الجوية والتدخلات الأمنية وغيرهما من العوامل غير المتوقعة، وإن السياسات الحكومية والتنظيمات الدولية تضع قيوداً معينة على عمليات النقل الجوي، مثل متطلبات السلامة وأمان الطيران، ما يزيد من تعقيد العمليات التشغيلية،

¹ -حمادة فريد منصور ، مقدمة في إقتصاديات النقل ، مركز الإسكندرية للكتاب ، مصر ، 1998 ، ص 43- 44 .

² نفس المرجع والصفحة.

³ - أدريس ثابت عبد الرحمن ، المدخل الحديث في الإدارة العامة ، الدار الجامعية ، 2001، ص 191.

إضافة إلى أن مرونة العرض السعرية تواجه قيوداً زمنية كبيرة، حيث يكون من الصعب تعديل عدد المقاعد أو الرحلات بشكل فوري لتلبية التغيرات المفاجئة في الطلب.

المطلب الثاني : التمويل التأجيري واستئجار الطائرات

1- تعريف التمويل التأجيري وأهميته

يري أحد الوسائل المالية التي تلجأ إليها شركات الطيران لامتلاك أو استخدام الطائرات دون الحاجة إلى دفع كامل قيمة الشراء فوراً، حيث يتيح هذا النوع من التمويل للشركات الحصول على الطائرات بأسلوب اقتصادي أكثر كفاءة، حيث يتم دفع أقساط شهرية أو سنوية بدلاً من تحمل تكلفة عالية مرة واحدة.¹

في سياق صناعة الطيران، يمكن أن يكون التأجير التمويلي إما "تأجير عار" (*Bareboat Lease*) أو "تأجير تشغيلي" (*Operating Lease*)، ولكن الأكثر شيوعاً هو التأجير التمويلي طويل الأجل الذي يهدف إلى تمكين المستأجر من الاستفادة من الطائرة لفترات زمنية طويلة مع خيار الشراء في نهاية فترة العقد، وهذا النوع من التمويل يوفر على الشركات المال اللازم للاستثمار في مجالات أخرى مثل التسويق والصيانة والتطوير.²

وقد شكل التمويل التأجيري دوراً حاسماً في تعزيز قدرة شركات الطيران على توسيع أساطيلها دون الإضرار بميزانياتها التشغيلية، حيث وفرت شركات مثل *AviaAM Leasing* حلولاً متكاملة تشمل تأجير الطائرات وتجارها وإعادة تسويقها، مما ساهم في تخفيف العبء المالي عن كاهل شركات الطيران وبمنحها مرونة أكبر في إدارة أصولها المالية، في حين أن التأجير التمويلي يسمح للشركات بالاستفادة من المزايا الضريبية المرتبطة بهذا النوع من العقود، حيث يؤدي ذلك إلى تخفيض التكاليف العامة بشكل كبير.³

2- آليات عمل التمويل التأجيري لاستئجار الطائرات

عملية التأجير التمويلي لطائرات النقل الجوي تتبع خطوات محددة تبدأ بإبرام عقد بين طرفين رئيسيين:⁴

¹ - بلعوج بلعيد، تأجير الأصول الثابتة، كمصدر تمويل للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة، الملتقى الوطني الأول حول المؤسسات الصغيرة والمتوسطة و دورها في التنمية، الأغواط، الجزائر، 9/04 /2002، ص.8، ص.9.

² - حسام الدين عبد الغني الصغير، الإيجار التمويلي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1994، ص 12-13.

³ - نفس المرجع والصفحة.

⁴ - معاش أمينة دلال . بن تريح بن تريح، استخدام آلية التمويل التأجيري كأداة لتمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر، مجلة دراسات التنمية الاقتصادية، المجلد 05، العدد 02، 2022، ص 25.

- المؤجر: يقوم بشراء الطائرة نيابة عن المستأجر، ثم يؤجرها له لمدة محددة مقابل أقساط دورية، و في بعض الحالات، يمكن للمستأجر أن يختار شراء الطائرة بعد انتهاء فترة التأجير أو استبدالها بطائرة جديدة بناء على شروط العقد المتفق عليها مسبقاً.
- من جهة أخرى يجب على شركة الطيران تقديم ضمانات مالية كافية لضمان تنفيذ العقد، خاصة إذا كانت الطائرة جديدة أو ذات تكنولوجيا متقدمة، وهذه الضمانات تشمل دفعات أولية و ضمانات بنكية تثبت جدية المستأجر في الالتزام بشروط الاتفاقية ، كما أن هناك عوامل أخرى تؤثر على عملية التأجير مثل أسعار الفائدة العالمية وأسعار صرف العملات الأجنبية، والتي يمكن أن تزيد من تعقيد العمليات المالية المتعلقة بالتأجير التمويلي.
- على الرغم من الفوائد الكبيرة التي يقدمها التأجير التمويلي لشركات الطيران، إلا أنه يحمل معه مجموعة من التحديات التي يجب مراعاتها، و من بين هذه التحديات نجد تقلب أسعار الوقود وارتفاع تكاليف الصيانة الدورية، بالإضافة إلى المخاطر القانونية والتنظيمية المرتبطة بعقود التأجير التمويلي ، لذلك تحتاج شركات الطيران إلى التعاون الوثيق مع شركات التأجير التمويلي لتقليل هذه المخاطر وتوفير حلول مستدامة تخدم مصالح الطرفين.¹

المطلب الثالث : مرونة عرض خدمات النقل الجوي

مرونة عرض خدمات النقل الجوي تعد واحدة من أهم المفاهيم التي تؤثر على كفاءة وفعالية هذا القطاع الحيوي، وتعني المرونة في هذا السياق القدرة على تعديل العرض استجابة للتغيرات المختلفة في الطلب، سواء كانت هذه التغيرات ناجمة عن عوامل موسمية، أو اقتصادية، أو حتى جيوسياسية ، حيث يمكن لشركات الطيران زيادة عدد الرحلات خلال فترات الذروة مثل العطلات والمواسم السياحية، أو تقليلها عند انخفاض الطلب لتقليل التكاليف التشغيلية، و هذه المرونة ليست فقط متعلقة بعدد الرحلات، بل تمتد أيضا إلى أنواع الطائرات المستخدمة، حيث يمكن للشركات استخدام طائرات ذات سعة أكبر أو أصغر بناء على الطلب المتوقع.²

في حين أن المرونة في عرض خدمات النقل الجوي تتطلب وجود بنية تحتية قوية تدعم هذه التعديلات السريعة، فعلى سبيل المثال، يجب أن تكون المطارات قادرة على استيعاب التغيرات في عدد الرحلات اليومية دون التسبب في ازدحام أو تأخير كبير، وهو ما يعتمد بشكل مباشر على قدرتها التشغيلية والإدارية ، كما أن التكنولوجيا الحديثة مثلت دورا محوريا في تحقيق هذه المرونة؛ إذ أتاحت أنظمة إدارة الحجزات والتحليلات للشركات رؤية دقيقة حول الأنماط

¹ - معاش أمينة دلال . بن تريح بن تريح ، مرجع سبق ذكره ، ص 25.

² - عاشور السعيد ، دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين ، دراسة حالة ، مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية ، تخصص اقتصاد الخدمات ، جامعة الجزائر 3 ، 2016 ، ص 54.

الاستهلاكية للمستخدمين، مما ساعد في تحسين خطط التشغيل والتنبؤ بالطلب بشكل أكثر دقة، في حين أن المرونة في تقديم خدمات النقل الجوي تشمل أيضاً القدرة على التكيف مع القوانين واللوائح الدولية ، فعلى سبيل المثال، وفرت اتفاقيات الحرية الجوية (*Air Service Agreements*) بين الدول مرونة تشغيلية كبيرة للنقلات الوطنية، مما سمح لها بتقديم خدمات متعددة عبر حدود مختلفة دون قيود كبيرة ومع ذلك، فإن المرونة هاته كانت مقيدة أحياناً بسبب القيود الأمنية أو البيئية التي تفرضها الحكومات، والتي تؤثر على نوع الخدمات المقدمة وكيفية تقديمها.¹

في الجانب المالي، تعتبر المرونة أيضاً عاملاً حاسماً في تحديد أسعار التذاكر واستراتيجيات التسعير، حيث يمكن لشركات الطيران تعديل الأسعار بناءً على الطلب الفعلي، مما يساهم في تحقيق أعلى عائد ممكن لكل رحلة ، وهذه الاستراتيجية المعروفة باسم "إدارة العائد" (*Revenue Management*) تعتمد على تقنيات تحليلية متقدمة تتيح للشركات تخصيص الأسعار لكل فئة من المسافرين بطريقة تلبي احتياجاتهم وتزيد من الإيرادات.²

المطلب الرابع: تحليل تكاليف النقل الجوي:

تتنوع المعايير والمنهجيات المعتمدة في تصنيف تكاليف النقل الجوي، بما يعكس تبايناً مشابهاً لتصنيف النفقات العامة، مما ينتج عنه تعدد أنماط التكاليف وفقاً للأسس التحليلية المستخدمة، وتكمن أهمية إدارة التكاليف التشغيلية في كونها ركيزة جوهرية لضمان الاستدامة التنافسية لمؤسسات الطيران، إذ يتطلب تحقيق النجاح توازناً دقيقاً بين خفض النفقات التشغيلية والحفاظ على جودة الخدمات المقدمة للمسافرين، مع مراقبة مستوياتها مقارنة بالمؤشرات العالمية ، وتعد البيئة الاقتصادية من العوامل المحورية المؤثرة في هيكل هذه التكاليف، والتي تتباين بحسب الخصائص الإقليمية والوطنية، ومن جهة أخرى تظهر تفاوتات جوهرية في تكاليف التشغيل المباشرة للطائرات، لا تختصر على الاختلاف بين الطرازات فحسب، بل تمتد لتشمل التباين بين الطائرات المنتجة لنفس الطراز والحجم، نتيجة عوامل تشمل: اختلاف المسارات الجوية، وتوزيع الحمولة والمقاعد، ومعدلات استهلاك الوقود، وأنظمة صيانة المحركات، والعمر التشغيلي للطائرة، وكفاءة الكوادر الفنية المتخصصة، والقيود التشغيلية المرتبطة بالسرعات المحددة.³

وعليه يقاس إجمالي التكاليف التشغيلية من خلال الربط بين الموارد المستهلكة وحجم المخرجات التشغيلية، والتي تعبر عنها بوحدات قياس متنوعة مثل: ساعة التشغيل الجوي، الكيلومتر المقطوع، المقعد/الكيلومتر المتاح، الطن/الكيلومتر، الراكب/الكيلومتر، ما يوفر إطاراً تحليلياً لفهم الكفاءة التشغيلية وتقييم الأداء، في حين يمثل الطن الكيلومتری وحدة قياس

¹ -ردينة عثمان يوسف ، إدارة خدمات النقل الجوي ، دار المناهج للنشر والتوزيع ، عمان ، 2009 ، ص 104 .

² -ردينة عثمان يوسف . نفس المرجع . ص 104.

³ -خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل ، مجلة الفتح ، العدد 38 ، بغداد ، 2009، ص43.

شاملة تعكس إجمالي الحمولة المنقولة، سواء كانت ركاباً أو بضائع أو بريدًا، مما يجعله مؤشراً معيارياً ملائماً لإجراء المقارنات بين كفاءة الأداء التشغيلي، وتنقسم تكاليف الوحدة إلى نوعين رئيسيين:¹

- تكاليف الوحدة المنتجة (الطن الكيلومتری المعروض)، والتي تقاس بناءً على الطاقة التشغيلية المتاحة، وتكاليف الوحدة المباعة (الطن الكيلومتری المنقول)، التي تُحسب وفقاً للحجم الفعلي للحمولة المنقولة، وتكشف العلاقة بين هذين المؤشرين عن اعتماد عكسي على معدل الاستغلال التشغيلي (معامل التعبئة)، حيث يتضاعف متوسط تكلفة الوحدة المباعة مقارنةً بالوحدة المنتجة في حال انخفاض معامل التعبئة إلى 50%، على سبيل المثال، ويعزى ذلك إلى الطبيعة الزمنية الحساسة لخدمات النقل الجوي، التي تصنف كسلعة عابرة غير قابلة للتخزين، ما يؤدي لفقدان القيمة الاقتصادية للوحدات غير المستغلة بمجرد انطلاق الرحلة.
- من هذا المنطلق، تفضّل الاعتمادية على تكاليف الوحدة المباعة (المنقول) عند تحليل العلاقة بين الهياكل التكلفة وأسعار تذاكر الركاب أو شحن البضائع، لارتباطها المباشر بالإيرادات المتحققة، في حين يكتسي استخدام تكاليف الوحدة المنتجة (المعروض) أهمية تحليلية عند إجراء مقارنات مؤسسية بين شركات الطيران، لكونه يعكس الكفاءة التشغيلية المطلقة دون تأثير عوامل الطلب المتقلبة، وهذا التمايز المنهجي يبرز ضرورة توظيف مؤشرات القياس بما يتوافق مع الغاية التحليلية، سواء تعلّقت بتقييم الربحية أو قياس الأداء النسبي في القطاع.

المطلب الخامس: تسعير خدمة النقل الجوي للمسافرين :

يعتمد في تسعير خدمات النقل الجوي منهجان رئيسيان: الأول يركز على تحليل التكلفة التشغيلية، حيث يحدد السعر بناءً على مؤشرات تكلفة مثل المتوسط الحسابي للتكاليف و التكلفة الحدية، خاصة عند توافر بيانات حول مرونة الطلب على الخدمة، أما المنهج الثاني فيستند إلى عوامل الطلب والقيمة المدركة للخدمة من قبل العميل، مع تطبيق مبادئ التمييز السعري لتعظيم العوائد، وينقسم التسعير المعتمد على التكلفة إلى نموذجين فرعيين: يتمثل الأول في التسعير بالتكلفة المتوسطة، الذي يطبق عند تجانس الخدمات المقدمة، مما يسمح بتوحيد السعر لجميع المستفيدين، وفي هذا الإطار يحسب السعر الأساسي عبر دمج التكلفة المتوسطة المتغيرة مع نسبة إضافية ثابتة لتغطية التكاليف غير المباشرة (كالتكاليف الثابتة وتكاليف الصيانة) وضمان تحقيق عائد استثماري. يعرف هذا النموذج بالتسعير الكيلومتری، لارتباطه بالمسافة المقطوعة، ويعبر عنه بالمعادلة:²

$$P = a + b(d)$$

¹ - سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل، ط5، دار المريخ، المملكة العربية السعودية، 2005، ص 78.

² - حامد سليمان المشخوي، إقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003، ص 98.

حيث:

- P : السعر الأساسي للخدمة.
- a : المكون الثابت الذي يعكس التكلفة المتوسطة الثابتة.
- b : المكون المتغير المرتبط بالتكلفة المتوسطة المتغيرة لكل وحدة مسافة.
- d : المسافة المقطوعة بالكيلومترات.

تبرز هذه المعادلة العلاقة الطردية بين السعر وكل من التكاليف الثابتة والمتغيرة، مع اعتماد ديناميكي على بعد الرحلة، وفي المقابل، يوجّه النموذج الثاني نحو التكلفة الحدية، الذي يتطلب تحليلاً دقيقاً لاستجابة الطلب للتغيرات السعرية، أما المنهج القائم على قيمة الخدمة فيعتمد على التمايز السعري وفقاً لقدرة العملاء على الدفع وقيمة الخدمة المدركة، ما يتطلب تقسيم السوق إلى شرائح بناء على الخصائص السلوكية و التشغيلية، وعليه يعد هذا الأسلوب أمثل في ظل الطبيعة غير المتجانسة لطلبات النقل الجوي، حيث تتفاوت القيمة الاقتصادية للخدمة باختلاف توقيت الرحلة أو مرونة الركاب أو نوع الحمولة المنقولة.¹

تُعاني معظم شركات الطيران من تحديات منهجية في توزيع التكاليف التشغيلية المباشرة وغير المباشرة على شبكة خطوطها، مما يدفعها إلى الاعتماد شبه حصري على معدل استهلاك الوقود كمؤشر أساسي لتقدير التكاليف المتغيرة لكل مسار، وتكشف التحليلات عن علاقة عكسية بين التكلفة المتوسطة المتغيرة والمسافة المقطوعة، حيث تنخفض تكلفة الوقود لكل كيلومتر مع زيادة بعد الرحلة بسبب كفاءة الاستهلاك في الرحلات الطويلة، مما ينعكس على انخفاض الأسعار نسبياً مقارنة بالرحلات القصيرة.²

تتفاقم تحديات المنافسة في الخطوط قصيرة المدى، إذ تسجل أسعارها مرتفعة نسبياً أمام بدائل نقل أخرى (كالسيارات أو القطارات)، نتيجة لارتفاع مرونة الطلب السعرية والتقاطعية في هذه الأسواق، وهذا يستلزم توظيف استراتيجية دقيقة في اختيار مواصفات الطائرات (كالقدرة الاستيعابية وكفاءة المحركات) لضمان توافقها مع خصائص المسارات، حيث يؤثر طراز الطائرة بشكل مباشر على معدلات استهلاك الوقود - بافتراض ثبات العوامل التشغيلية الأخرى -

¹ - حامد سليمان المشخوي ، نفس المرجع ، ص 98.

² - سميرة إبراهيم أيوب ، إقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، القاهرة ، 2003، ص ص 145-146.

ينعكس على القدرة التنافسية للسعر وتحقيق معدلات الإشغال المستهدفة، ومن الناحية التنظيمية، يفضل نموذج التسعير بالتكلفة المتوسطة لضمان عدالة توزيع الأعباء التكلفة بين الركاب، وذلك لسببين جوهريين:¹

- أولاً، تجنب تحميل فئة من الركاب تكاليف أعلى من المتوسط بسبب منح تخفيضات لفئات أخرى (كالقصر أو الشباب) تستفيد من الخدمة ذاتها
- وثانياً، منع إرهاق ركاب الخطوط المربحة بتكاليف تعويضية عن العجز في خطوط أخرى ضمن الشبكة.
- وتبنى العديد من الشركات آليات تمويل داخلية (كالإعانات التشغيلية المتبادلة) لتحقيق التوازن المالي بين مساراتها، وهي ممارسة شائعة تعكس تعقيدات إدارة الشبكات متعددة المسارات في قطاع الطيران.
- تعد التكلفة الحدية في قطاع النقل الجوي محوراً تحليلياً لقياس الأعباء الاقتصادية المترتبة على نقل راكب إضافي، وتنقسم إلى سيناريوهين رئيسيين:
- الأول يتمثل في الرحلات ذات معامل الحمولة دون الحد الأقصى، حيث تتوفر مقاعد شاغرة، ما يجعل التكلفة الحدية للراكب الإضافي ضئيلة نسبياً، لا سيما مع استبعاد التكاليف الثانوية كإصدار التذاكر والخدمات المرفقة (كالوجبات واستهلاك المقعد).
- أما السيناريو الثاني فيشمل الرحلات ذات معامل الحمولة الكامل، حيث ترتفع التكلفة الحدية بشكل ملحوظ نتيجة التعقيدات التشغيلية، مثل الالتزام بتعويض الركاب في حال إلغاء الحجز أو توفير بدائل نقلية، أو تشغيل رحلات إضافية خلال فترات الذروة لاستيعاب الطلب غير المتوقع.
- في الحالة الثانية، تواجه الشركات تحديات لوجستية وقانونية، كالتعويضات المالية أو توفير إقامة مؤقتة للركاب المتأثرين، إلى جانب تكاليف تشغيل رحلات استثنائية قد تتطلب تعبئة أسطول إضافي، وتختلف القدرة على الاستجابة لهذه المتطلبات باختلاف المرونة التشغيلية للشركة، سواء عبر التوسع المؤقت في الأسطول أو التعاون مع شركات أخرى. وعلى المدى الطويل، تُجبر هذه الضغوط الشركات على اعتماد نماذج تنبؤية دقيقة للطلب، واتخاذ قرارات استراتيجية حول شراء أو تأجير الطائرات لمواءمة التقلبات الموسمية.

من جانب آخر، يظهر النقد التحليلي أن نموذج التسعير بالتكلفة المتوسطة - الذي يفترض تجانس الخدمة وتوحيد الأسعار - يتعارض مع الواقع التشغيلي المعقد، حيث تقدم شركات الطيران عروضاً ترويجية متباينة (كخصومات الشباب أو القصر) تُخل بمبدأ المساواة التكلفة. كما أن اعتماد هذا النموذج يتجاهل التفاوت في توزيع الأعباء المالية

¹ -خالد رواسكي، محاولة نمذجة برامج تسيير الأسطول الجوي الخاص بشركة نقل المسافرين، رسالة مقدمة ضم متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع الاقتصاد القياسي، جامعة الجزائر، 2004، ص 34.

بين الركاب، خاصة في شبكات الخطوط المتعددة التي تعتمد آليات دعم متبادل بين المسارات المربحة وغير المربحة. وعليه تبرز هذه الإشكاليات الحاجة إلى نماذج تسعير مرنة تعكس التكاليف الحدية والظروف السوقية الديناميكية، مع مراعاة العدالة في توزيع المنافع والتكاليف بين جميع الأطراف.¹

المبحث الثاني: الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين

المطلب الأول :أهمية تحليل الطلب على النقل الجوي للمسافرين

يشكّل تحليل الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين مدخلاً استراتيجياً لفهم التفاعلات بين العرض التشغيلي والاحتياجات السوقية، حيث يُمْكِن هذا التحليل من تحقيق عدة أهداف جوهرية:²

- أولاً: المواءمة بين الخطط التشغيلية للشركات والمتطلبات الفعلية للسوق، عبر تقييم مدى ملاءمة قدرات الأسطول وتردد الرحلات مع أنماط الطلب.
- ثانياً: التنبؤ بحجم الطلب المستقبلي باستخدام أدوات تحليلية قائمة على البيانات التاريخية والمؤشرات الاقتصادية، مما يدعم قرارات التوسع في الأسطول (شراء أو تأجيراً) أو إعادة توزيعه بين الخطوط.
- ثالثاً: إدارة التقلبات الزمنية من خلال تحديد فترات الذروة والركود، مما يعزز المرونة التشغيلية في مواجهة الطلب المتصاعد عبر تعبئة الموارد بشكل استباقي.
- رابعاً: تطوير السياسات السعرية المرتبطة بتحويلات السوق وأنماط المنافسة، إلى جانب تقدير الجدوى المالية عبر نمذجة الأرباح المتوقعة.

على الصعيد الكلي، أتاحت هذه التحليلات للحكومات صياغة سياسات قطاعية مستنيرة، كتحرير السوق أو منح تراخيص تشغيلية جديدة، لتعزيز الكفاءة التنافسية في ظل تنامي الحاجة إلى خدمات النقل.

المطلب الثاني : خصائص الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين

أما خصائص الطلب فتتمثل في طبيعته المشتقة، إذ لا يعد النقل الجوي غاية بذاته بل وسيلة لتحقيق أهداف أخرى (كالتجارة أو السياحة أو التعليم)، ما يربط كثافته بتركيز الكثافة السكانية وانتشار المراكز الاقتصادية، كما يتسم الطلب بالمرونة الزمنية، حيث تتناسب معدلاته طردياً مع القيمة الاقتصادية المحققة من توفير الوقت، والتي تقاس

¹ - خالد رواسكي ، مرجع سبق ذكره، ص 34.

² - تيسير العجارمة ، التسويق السياحي ، ط1 ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان ، 2005، ص 56.

بتكلفة الفرصة البديلة لفترات الانتقال، فكلما ارتفعت المكاسب الزمنية الناتجة عن اختيار الطيران مقارنةً بوسائل النقل البديلة، زادت جاذبية الخدمة — خاصة للشرائح ذات القيمة العالية للوقت (كرواد الأعمال).¹

المطلب الثالث: محددات الطلب والعوامل المؤثرة عليه

يعتبر الطلب على السلع والخدمات محصلة تفاعل مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية المترابطة، يأتي في مقدمتها السعر كعامل حاسم يمتلك تأثيراً عكسياً على الكمية المطلوبة وفقاً لقانون الطلب، حيث تؤدي الأسعار المرتفعة إلى كبح الاستهلاك، في حين تحفز الأسعار التنافسية زيادة الإقبال. وعلى صعيد متصل، يلاحظ دور مستوى الدخل الفردي في تحديد القوة الشرائية، إذ ترتفع المرونة الاستهلاكية مع تحسُّن الدخل، مما يعزز القدرة على الوصول إلى سلع ذات قيمة مضافة أعلى.²

لا تقل التوقعات الاقتصادية أهميةً في تشكيل أنماط الإنفاق، فالتفاؤل بشأن النمو الاقتصادي أو استقرار الوظائف يحول السلوك الاستهلاكي نحو المزيد من الشراء، بينما تدفع التوقعات السلبية الأفراد إلى تبني إستراتيجيات تقشفية. إلى جانب ذلك، تشكّل التفضيلات الفردية والذوق الشخصي محركاً رئيسياً للطلب، تتشكل عبر مؤثرات ثقافية واجتماعية كالعادات والتقاليد والقيم السائدة، والتي قد تدفع نحو تبني منتجات محددة أو تجنب أخرى.³

في هذا الإطار، شكلت الحملات التسويقية دورها التحويلي عبر تعزيز الوعي بالعلامات التجارية وإعادة تشكيل التصورات الاستهلاكية، ما يمكنها من بناء طلب اصطناعي وتعزيز طلب كامن، وهكذا تتفاعل هذه المحددات في إطار نظام ديناميكي يعكس تعقيد البيئة السوقية، حيث تُحدد درجة التأثير النسبي لكل عامل وفقاً للسياق الاقتصادي والخصائص الديموغرافية للسوق المستهدف.⁴

يعد تحليل العوامل المؤثرة في محددات الطلب عملية معقدة تتطلب فهم التفاعل بين متغيرات اقتصادية وسلوكية واجتماعية، وتصنّف هذه العوامل إلى:⁵

¹ -هاني حامد الضمور ، تسويق الخدمات ، دار وائل للنشر والتوزيع ، الأردن ، 2004 ، ص 22.
² -ردينة عثمان يوسف ، إدارة خدمات النقل الجوي ، ط1 ، دار المناهج للنشر والتوزيع ، عمان ، 2009 ، ص 131.
³ - المرجع نفسه ، ص 131.
⁴ -المرجع نفسه ، ص 131.
⁵ - المرجع نفسه ، ص 334.

1-العوامل الاقتصادية:

- السعر: يُمثل حجر الزاوية في نظرية الطلب، حيث تظهر العلاقة العكسية بين السعر والكمية المطلوبة (قانون الطلب) تأثيره عبر آليتي تأثير الدخل (انخفاض القوة الشرائية مع ارتفاع الأسعار) وتأثير الإحلال (اتجاه المستهلكين إلى بدائل أرخص)
- الدخل: يُحدد مستوى الدخل الفردي مرونة الطلب، إذ تظهر السلع "الطبيعية" زيادةً في الاستهلاك مع تحسُّن الدخل، بينما تنخفض نسبة الإنفاق على السلع "الرديئة" في نفس السياق.

2-العوامل السلوكية:

- التوقعات: تُشكّل التوقعات المستقبلية حول أسعار السلع أو الدخل أو الظروف الاقتصادية دافعاً لسلوك استهلاكي استباقي أو تحفظي.
- التفضيلات: تتشكل عبر عمليات نفسية وثقافية معقدة، مثل التأثير بالاتجاهات العالمية أو الهوية المجتمعية، وتعدّ محوراً في نظريات الاقتصاد السلوكي.

3-العوامل الاجتماعية والثقافية:

- تؤطرّ البنى الاجتماعية (كالعادات والتقاليد) أنماط الاستهلاك، حيث تُفضّل مجتمعات معينة سلعاً محددة لأسباب دينية أو أخلاقية، حيث تمثل الشبكات الاجتماعية والتأثير الجماعي دوراً في تعزيز الطلب عبر ظواهر مثل الموضة أو "الهوس الاستهلاكي".

4-العوامل التسويقية:

- أعادت الحملات الإعلانية تشكيل تفضيلات المستهلكين عبر آليات الإقناع العاطفي أو العقلاي، مستخدمةً أدوات مثل التسعير النفسي أو التسويق بالقصص، وتؤثر استراتيجيات التوزيع (كالتوافر الجغرافي أو القنوات الرقمية) على إمكانية الوصول إلى السلعة، مما يعد عاملاً محورياً في الأسواق الناشئة.

5-العوامل الخارجية:

- تشمل السياسات الحكومية (كالضرائب أو الدعم)، والظروف البيئية (كالأزمات المناخية)، والتطورات التكنولوجية التي تُحدث تحولات جذرية في أنماط الطلب، ويبرز هذا التعدد في المحددات الطبيعة الديناميكية للطلب، حيث تتفاعل المتغيرات في إطار نظام اقتصادي غير خطي، ما يتطلب نماذج تحليلية قادرة على استيعاب التشابكات بين العوامل الكمية (كبيانات الأسعار) والنوعية (كالاتجاهات الثقافية)، وتعد هذه الرؤية الشاملة أساساً لصياغة سياسات تسعيرية واستثمارية فاعلة في ظل بيئات سوقية متقلبة.¹

¹ - ردينة عثمان يوسف، المرجع السابق ، ص 334.

المطلب الرابع : مشكلة ذروة الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين

يتميز الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين بظاهرة التحولات الزمنية غير المتجانسة، حيث تظهر ذروات طلبية يومية وأسبوعية وموسمية تتباين في كثافتها وتوزيعها الجغرافي تبعاً لخصائص الخطوط التشغيلية والمناطق المستهدفة. وتنقسم ذروات الطلب الموسمية إلى ثلاث فئات رئيسية بناء على محركاتها الأساسية:¹

1. **المحركات المؤسسية:** كالأجازات المدرسية والعطل الرسمية للمؤسسات، والتي تُحدد فترات زمنية مسبقة تزداد خلالها حركة السفر بسبب توقف الأنشطة العملية أو التعليمية، ما يشكل فرصاً لتنقل الأفراد.

2. **المحركات المناخية:** يعد فصل الصيف محوراً لذروة سياحية عالمية نظراً لملاءمة الظروف الجوية للتنقل، في حين تؤدي الاضطرابات الجوية في الشتاء (كالعواصف أو الضباب) إلى إلغاء الرحلات، ما يولد طلباً متراكماً يعوض لاحقاً عبر زيادة الحجوزات بعد استقرار الأحوال الجوية.

3. **المحركات الثقافية-الدينية:** مثل مواسم الحج والعمرة، أو المهرجانات الدولية، التي تُحدث طلباً مركزاً على مسارات محددة (كالرحلات بين الجزائر والمملكة العربية السعودية خلال الأشهر الهجرية ذي القعدة وذو الحجة)، وفقاً للتقويمات الدينية أو الثقافية الخاصة بكل مجتمع.

أما ذروات الطلب اليومية والأسبوعية فترتبط ارتباطاً عضوياً بالروتين الزمني للحياة العملية، حيث تبلغ حركة السفر ذروتها صباحاً (قبل بدء ساعات العمل الرسمية) ومساءً (بعد انتهائها)، في حين تسجل بعض المناطق ذروات أسبوعية خلال عطلات نهاية الأسبوع بسبب أنماط السفر الترفيهي والعائلي، حيث تعكس هذه الديناميكيات التفاعل المعقد بين العوامل الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، ما يستدعي تبني استراتيجيات مرنة في إدارة الطاقة التشغيلية لمواءمة التقلبات الطلبية.

المطلب الخامس : مرونة الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين:

يمكن تعريف مرونة الطلب السعرية إلى حالات رئيسية بناء على مدى استجابة الكمية المطلوبة للتغيرات في الأسعار، حيث تقاس هذه المرونة عبر نسبة التغير النسبي في الكمية المطلوبة إلى التغير النسبي في السعر، و في حالة الطلب المرن ، تتجاوز نسبة التغير في الكمية المطلوبة نسبة التغير في السعر، مما يؤدي إلى ارتفاع قيمة معامل المرونة السعرية عن الوحدة ، ما يعكس حساسية السوق تجاه التقلبات السعرية، وبالمقابل في حالة الطلب غير المرن ، تظل نسبة التغير في الكمية المطلوبة أقل من نسبة التغير في السعر، فيصبح معامل المرونة أقل من الوحدة ، مت يشير إلى قلة الاستجابة

¹ -حميد الطائي وبشير الغلاق ، إدارة عمليات الخدمة ، دار البازوري للنشر والتوزيع ، عمان ، 2009 ، ص 18.

للمتغيرات السعرية، أما عند نقطة الطلب الأحادي المرنة)، فتتساوى النسبتان بدقة، فيصبح المعامل مساويا للوحدة ، ما يظهر توازناً بين التغير السعري والكمي.¹

وتمثل الطلب تمام العدمية حالة نظرية حيث لا يستجيب الطلب مطلقاً للتغيرات السعرية (معامل المرونة = 0)، كما في السلع الضرورية التي يصعب الاستغناء عنها، بينما في حالة الطلب تمام المرونة (**Perfectly Elastic**)، يصبح الطلب لانهائياً عند سعر معين، بحيث يؤدي أي ارتفاع طفيف في السعر إلى انهيار الطلب فوراً، فيصبح معامل المرونة لانهائياً (∞)، هذه التصنيفات تقدم إطاراً نظرياً دقيقاً لفهم ديناميات السوق واتخاذ القرارات الاقتصادية الاستراتيجية، خاصة في مجالات التسعير والسياسات العامة.²

المطلب السادس: أساليب التنبؤ بالطلب على النقل الجوي للمسافرين

تعتبر أساليب التنبؤ بالطلب على النقل الجوي للمسافرين أداة حيوية لتخطيط الموارد وضمان الكفاءة التشغيلية في قطاع الطيران، حيث تعتمد هذه الأساليب على مزيج من النماذج الكمية والنوعية لتحليل الاتجاهات المستقبلية. تشمل الطرق الكمية التقليدية تحليل السلاسل الزمنية (مثل نماذج **ARIMA**) التي تستخدم البيانات التاريخية لتحديد الأنماط الموسمية والاتجاهات العامة، بينما تعتمد النماذج القياسية الاقتصادية على متغيرات كالتأثير المحلي الإجمالي وأسعار التذاكر والدخل الفردي لبناء علاقات سببية بين العوامل الاقتصادية والطلب.³

من ناحية أخرى، تبرز تقنيات التعلم الآلي (كالشبكات العصبية) لقدرتها على معالجة البيانات الضخمة واستخلاص أنماط غير خطية، مثل تأثير الأحداث الاجتماعية و اتجاهات البحث عبر الإنترنت، كما تستخدم الأساليب النوعية كطريقة دلفي واستطلاعات التفضيلات المعلنة والمكشوفة لفهم سلوك المسافرين وتوقعاتهم تحت سيناريوهات مختلفة ولا تغفل النماذج السببية المتخصصة، كنموذج الجاذبية الذي يحسب التفاعل بين المدن بناء على حجمها الاقتصادي والمسافة، أو تحليل السيناريوهات لمواجهة عدم اليقين الناجم عن الأزمات المفاجئة.⁴

¹ - يوسف محمد السلطان وآخرون ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، مطبعة الموصل ، الموصل ، 1988 ، ص 200.

² - نفس المرجع ، ص 200.

³ -خيرة صالح ، نعيمة بركة ، التنبؤ بالطلب على خدمة النقل الحضري الجماعي باستخدام منهجية بوكس جينكينز ، دراسة حالة مؤسسة النقل ترامواي ورقلة من 11 نوفمبر 2018- 20 مارس 2020 ، ص 32

⁴ - نفس المرجع ، ص 32

المبحث الثالث: الدراسات السابقة

المطلب الأول: الدراسة المحلية

1. الدراسة رقم 01 : نعيطي جاد الحق : 2023 دراسة قياسية للطلب والعرض لخدمات قطاع النقل في الجزائر - دراسة حالة تقرت للفترة (1988-2021)

تسعى هذه الدراسة إلى تحليل وقياس ديناميكيات العرض والطلب على خدمات قطاع النقل في الجزائر خلال الفترة الزمنية الممتدة من 1988 إلى 2021، ولتحقيق هذا الهدف، تم اعتماد نموذج الانحدار الذاتي للفجوات الزمنية الموزعة المبطنة (ARDL) لدراسة أثر التغيرات في العرض (كمتغير مستقل) على التغيرات في الطلب (كمتغير تابع)، مع استكشاف وجود علاقة توازنية طويلة الأجل بين المتغيرين، وأظهرت النتائج القياسية للدراسة استقرار كلا المتغيرين (العرض والطلب) عند التكامل من الدرجة الأولى. كما كشفت التحليلات عن وجود تأثير معنوي للعرض على الطلب، حيث يؤدي زيادة العرض بنسبة 1% إلى زيادة الطلب بنسبة 29%، وذلك عند مستوى دلالة إحصائية قدره 5%.

2. الدراسة رقم 02 : دراسة عاشور الرشيد : : 2016 دراسة العرض و الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين : حالة الجزائر

تعدّ خدمات النقل أحد الركائز الأساسية للاقتصاد، ومن أبرز قطاعات البنية التحتية، نظرا لدورها المحوري في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية. فهي لا تقتصر على نقل الأفراد والبضائع فحسب، بل تمتد إلى تسهيل انتقال المعارف والتكنولوجيا بين الأماكن، وعليه يسهم في تقليص المسافات والزمن بأقل التكاليف الممكنة، مع تأكيد الفوائد المكانية والزمانية.

وفي هذا السياق، أبرز النقل الجوي كنمط حديث ومتقدم من أنماط النقل، نتيجة التطور التكنولوجي الذي حققه الإنسان، حيث يتميز بالسرعة في تقديم الخدمة وتخصّصه البارز في نقل الأفراد.

وهدف البحث إلى دراسة إشكالية العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في السوق الجزائرية، مع التركيز على توجهاتها نحو التحرير الاقتصادي والآثار المحتملة لهذا التوجه. ويتناول البحث ذلك من خلال استعراض أهم المفاهيم والتوجهات العالمية المتعلقة بهذا القطاع، ثم تحليل واقع السوق الجزائرية، والتحديات التي تواجهها في ظل دعوات متزايدة لتحرير القطاع وخصخصة الشركة الوطنية العمومية.

كما أخذ البحث بعين الاعتبار الضغوط الناتجة عن التقلبات في أسعار المحروقات، التي تشكّل المورد الاقتصادي الرئيسي للجزائر، مما يبرز أهمية تطوير قطاع النقل الجوي كبديل استراتيجي لتعويض الموارد الناقصة، وتعزيز دوره في تحقيق التنمية المستدامة.

3. دراسة مراس محمد 2015 بعنوان " التحليل القياسي للطلب والعرض على خدمات قطاع النقل في الجزائر باستخدام نماذج الانحدار الخطية و غير الخطية.

تتناول الدراسة في البداية عرضاً شاملاً لقطاع النقل بصفة عامة، ثم تنتقل إلى تقديم تحليل معمق حول قطاع النقل في الجزائر، مع التركيز على النماذج القياسية التي تفسر تطور حركة العرض والطلب على خدمات النقل. من خلال التحليل المنهجي، توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- يشهد الطلب على خدمات النقل في الجزائر نمواً مستمراً وبوتيرة تصاعدية تتماشى مع الدالة الأسية، وهذا يعكس تزايداً هندسياً في الطلب.
- تشهد جميع أنماط الطلب على خدمات النقل في الجزائر ارتفاعاً أسياً، وهو ما تم التعبير عنه من خلال الدالة الأسية، وهذا يشير إلى ديناميكية قوية في هذا الجانب.
- على صعيد العرض، يسجل قطاع خدمات النقل في الجزائر زيادة طفيفة، تم التعبير عنها من خلال الدوال الخطية واللوغاريتمية، إلا أن هذا العرض يظل دون المستوى المطلوب، مما يكشف عن فجوة بين العرض والطلب في هذا القطاع.

المطلب الثاني : الدراسة العربية

1. دراسة :هبة ديبو ، 2023 ، دراسة تحليلية للعوامل المؤثرة على الطلب على النقل العام "حالة دراسية مدينة دمشق وريفها"

يشكل قطاع النقل والمواصلات ركيزة أساسية لعمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العديد من دول العالم الثالث، حيث يعتبر العمود الفقري للبنية التحتية الداعمة للتنمية. ويعد التخطيط الفعال والمستدام لشبكات النقل عنصراً حاسماً في تطوير هذه البنى، إذ يرتبط بشكل وثيق بالطلب على خدمات النقل واستخدامات الأراضي.

تتميز مدينة دمشق، بوصفها مدينة ذات إرث تاريخي عميق، بتوسع عمراني مستمر، وترتبط بعلاقات نقلية وثيقة مع المناطق المحيطة بها، سواء القريبة والبعيدة. ونتيجة لذلك، يواجه قطاع النقل العام في المدينة تحديات كبيرة تتمثل في وجود فجوة واضحة بين العرض والطلب، خاصة على الخطوط الرابطة بين دمشق وريفها، و أدى هذا الخلل إلى تفاقم العديد من المشكلات النقلية، أبرزها الازدحام المروري، طول مدة الانتظار والتأخير، صعوبات القيادة، والضغوط النفسية والإرهاق الذي يعاني منه مستخدمو هذه الخدمات.

تركز هذه الدراسة على تحديد العوامل المؤثرة في الطلب على خدمات النقل العام بين مدينة دمشق وريفها، واستكشاف العلاقات المتبادلة بين هذه العوامل، و تم جمع بيانات ديموغرافية ونقلية تتعلق بالتجمعات السكانية الواقعة على محاور الطرق الرابطة بين دمشق وريفها، والمخدومة بوسائل النقل العام (مثل الميكروباصات والباصات

(الداخلية)، وذلك للفترة الزمنية من 1998 إلى 2010. تم تحليل البيانات باستخدام برنامج Eviews، حيث أظهرت النتائج أن العوامل الأكثر تأثيراً على الطلب تشمل الكثافة السكانية، أعداد الموظفين، وجودة الخدمة المقدمة، في المقابل، تبين أن الدخل وتعرفة النقل العام لهما تأثير أقل نسبياً على الطلب.

2. دراسة: عيساوي سهام، حوحو فطورم ، 2017 ، واقع العرض والطلب السياحي في كل من الجزائر وتونس - دراسة مقارنة.

يعد قطاع السياحة أحد القطاعات الاقتصادية الحيوية التي تسهم بشكل كبير في دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول، من خلال مكوناته المتنوعة مثل النقل، الخدمات السياحية، والطاقة الفندقية. ونظراً لأهميته، يحظى هذا القطاع باهتمام واسع من قبل الجهات المعنية بالتخطيط والإشراف على عمليات التنمية، لما له من قدرة على تحفيز القطاعات الأخرى وتعزيز تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وهدفه الدراسة إلى تحليل وتشخيص واقع القطاع السياحي في كل من الجزائر وتونس، من خلال دراسة مكونات العرض والطلب السياحي في البلدين، والتي تشمل عدد السياح، الإيرادات السياحية، وغيرها من المؤشرات ذات الصلة. وتوصلت الدراسة إلى أن قطاع السياحة في الجزائر يواجه تحديات كبيرة، أبرزها نقص الاستثمارات في البنية التحتية والخدمات الأساسية، مما يحد من قدرته على تحقيق النمو المطلوب، وفي المقارنة مع تونس، أظهرت النتائج أن تطوير القطاع السياحي في الجزائر يتطلب رؤية استراتيجية طويلة الأجل، مدمجة ضمن إطار شامل للتنمية الاقتصادية.

المطلب الثالث: الدراسات الأجنبية

1. دراسة: László Buics، " 2021 الخدمات عند الطلب والعرض في النقل والتنقل - مراجعة أدبية منظمة"

يهدف الدراسة إلى استكشاف فرص تطبيق خدمات الطلب والعرض عند الحاجة في قطاع النقل والتنقل، و مع تزايد انتشار هذه الخدمات الشخصية المدفوعة بالطلب والعرض في مجالات عديدة، يجب أن تفهم عملية نشرها وتشغيلها بشكل أعمق، لذا يتم إجراء مراجعة أدبية منظمة في هذه الدراسة لفحص هذه العمليات الخدمية التكيفية، وهناك تنوع كبير في أنواع هذه الخدمات وخصائصها، مثل خدمات النقل عند الطلب والعرض، النقل المستجيب للطلب، خدمات النقل بالتواصل الهاتفي، التنقل المرن عند الطلب والعرض، والعديد من الخدمات الأخرى، بسبب ذلك، فإن اتباع نهج منهجي هو أمر مبرر بشدة، حيث هناك حاجة كبيرة إلى ملخص شامل لمعرفة المزيد عن طبيعة ونموذج تشغيل هذه الخدمات.

2. دراسة "Edmilson Varejão"، 2017، "الطلب والعرض على وسائل النقل العامة وتصميم السياسات العامة المثلى"

تعتبر وسائل النقل والتنقل عوامل رئيسية تؤثر على جودة الحياة في المدن حول العالم، و من أجل اختيار نظام نقل مثالي، من الضروري فهم كيفية استجابة المسافرين لتصاميم البنية التحتية العامة المختلفة، و في هذا الفصل، تم معالجة هذا السؤال من خلال مراجعة الأدبيات التجريبية ذات الصلة في اقتصاديات النقل، وتركزت على مناقشة الأبحاث التي تنمذج وتقدر الطلب والعرض على استخدام وسائل النقل العامة، مع وضع ذلك في الاعتبار، وتم إستعراض أولاً النهج والمواصفات النموذجية المستخدمة، و وتم تلخيص النتائج الرئيسية الموجودة في تلك الأدبيات، و أخيراً، تم نتائجنا في سياق مستقبل القطاع، مع الأخذ في الاعتبار التحديات الجديدة، والابتكارات، ونماذج الأعمال الناشئة.

المطلب الرابع : مقارنة الدراسة الحالية بالدراسات السابقة

1. مقارنة بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة:

سنعرض أهم أوجه التشابه والاختلاف بين دراستنا هذه و الدراسات التي سبقتها في الجدول التالي:

الجدول رقم 01 : مقارنة بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة.

أولاً: مقارنة الدراسة الحالية مع الدراسات المحلية

المقارنة	الدراسة الحالية	صيداوي سهام وجرجرة خطورة (2017)	دراسة مجد (2015)	الدراسة: عشوش الرتيمة (2016)	الدراسة: تيقطي مجد الحق (2023)	هبة تنير (2023) - دمشق
هدف الدراسة	التوازن بين العرض والطلب في النقل الجوي بمطار غرداية	التأثير على الطلب السياحي	قياس الطلب والعرض	تحليل النقل الجوي للمسافرين	تحليل العرض والطلب في قطاع النقل	التأثير المزدوج على الطلب
مجتمع الدراسة	مطار مفدي زكرياء بغرداية ومستخدمي النقل الجوي	الجزائر وتونس	النقل في الجزائر	النقل الجوي في الجزائر	النقل العام في الجزائر (تقرير APDL)	النقل العام بدمشق
أفراد الدراسة	المسافرين (30 عينة) والموظفين	مقارنين	التجار	أفراد تحليليين	مجموعة APDL	FViews
منهج الدراسة	وصفي تحليلي	وصفي تحليلي	قياسي (نظري)	تحليلي وصفي	إحصائي (سلاسل زمنية)	تحليل قياسي
بيئة الدراسة	النقل الجوي المحلي	قطاع السياحة	عموم الجزائر	النقل الجوي في الجزائر	قطاع النقل البري	دمشق

ثانياً: مقارنة الدراسة الحالية مع الدراسات الأجنبية

وجه المقارنة	الدراسة الحالية (غرداية)	<i>Edmilson Varejão</i> (2017)	<i>László Butcs</i> (2021)
هدف الدراسة	التوازن بين العرض والطلب في النقل الجوي بمطار غرداية	سياسات النقل العام	خدمات النقل عند الطلب
مجتمع الدراسة	مطار مفدي زكرياء بغرداية ومستخدمي النقل الجوي	مدن برازيلية سابقة	أسواق النقل عالمية
أفراد الدراسة	المسافرين (30 عينة) والموظفين	مراجعة البيئة	إحصائية منهجية
منهج الدراسة	وصفي تحليلي	مراجعة البيئة	تحليل كمي
بيئة الدراسة	النقل الجوي المحلي	—	عينات متنوعة

خلاصة :

يمثل تحليل العرض والطلب في خدمات النقل الجوي للمسافرين نظاماً ديناميكياً يعكس التفاعل المعقد بين العوامل الاقتصادية، والتشغيلية، والاجتماعية، التي تشكّل معاً العمود الفقري لاستراتيجيات صناعة الطيران، فمن جانب العرض، أبرزت تحديات إدارة الخصائص الفريدة للخدمات غير الملموسة، وارتباطها باستثمارات ضخمة في البنية التحتية والتكنولوجيا، إلى جانب الحاجة إلى مرونة تشغيلية عالية لمواءمة التقلبات الطلبية، سواء عبر تعدد الرحلات أو توظيف نماذج تمويلية كالتأجير التمويلي الذي يخفف الأعباء المالية.

أما الطلب، فيتأثر بشكل جوهري بالمتغيرات السعرية، والدخل الفردي، والتوقعات الاقتصادية، والثقافة المجتمعية، ما يظهر حساسية عالية للمرونة السعرية والتقاطعية، خاصة في الأسواق قصيرة المدى ذات البدائل التنافسية، ولا يمكن إغفال دور الأدوات التحليلية الحديثة، مثل نماذج التعلم الآلي وتحليل السيناريوهات، في تعزيز دقة التنبؤ بالطلب، وتجنب مخاطر ذروات الطلب غير المتوقعة، أو الأزمات الخارجية كالجوائح والاضطرابات السياسية.

من ناحية أخرى، أبرزت إدارة التكاليف التشغيلية وتطوير استراتيجيات التسعير المرنة تحديات منهجية، حيث تتفاوت هياكل التكاليف بين الرحلات الطويلة والقصيرة، وتتطلب موازنة دقيقة بين تحقيق الربحية والحفاظ على الجاذبية التنافسية. وفي هذا الإطار، تظل المرونة التشغيلية والمالية لشركات الطيران عاملاً حاسماً لضمان الاستدامة، خاصة مع تزايد الضغوط البيئية والتنظيمية.

وهكذا يعدّ الفهم الشامل لتفاعلات العرض والطلب، مع دمج النماذج الكمية والنوعية، ضرورةً استراتيجية لصناعة طيران قادرة على التكيف مع بيئة اقتصادية متقلبة، وتحقيق التوازن بين الكفاءة التشغيلية وتلبية الاحتياجات المتنوعة للمسافرين في عالم سريع التغير.

الفصل الثاني : الدراسة التطبيقية

تمهيد:

تعتبر دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي في المناطق النائية والصحراوية من المواضيع ذات الأهمية الاستراتيجية، خاصة في بلد مثل الجزائر الذي يتميز بمساحة شاسعة وتنوع جغرافي كبير، وتأتي الدراسة التطبيقية لتسليط الضوء على واقع العرض والطلب على خدمات النقل الجوي في مطار غرداية، كنموذج للمطارات الواقعة في المناطق الصحراوية، وتكمن أهمية الدراسة التطبيقية في كونها تربط بين الجانب النظري للمفاهيم الاقتصادية المتعلقة بالعرض والطلب والاحتكار، والواقع العملي لسوق النقل الجوي في منطقة غرداية، فمن خلال جمع وتحليل البيانات الميدانية، تمكنت الدراسة من تقديم صورة واقعية عن ديناميكيات هذا السوق، والتحديات التي يواجهها، والفرص المتاحة لتطويره.

وعليه سنتعرف من خلال الدراسة الميدانية على مبحثين :

– المبحث الأول : الإجراءات المنهجية للدراسة

– المبحث الثاني : نتائج الدراسة ومناقشتها

المبحث الأول: الإجراءات المنهجية للدراسة

يعتبر تحديد الطريقة والأدوات المستخدمة في البحث العلمي من الخطوات الأساسية التي تضمن دقة النتائج وموضوعيتها، ويهدف هذا المبحث لتوضيح المنهجية المتبعة في دراستنا حول العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في مطار غرداية - النوميّرات، حيث سنتناول في المطلب الأول بطاقة فنية حول مطار غرداية للتعرف على ميدان الدراسة، ثم سنتعرف في المطلب الثاني على مجتمع وعينة الدراسة، وأخيراً سنستعرض في المطلب الثالث الأدوات المستعملة في جمع البيانات وتحليلها.

المطلب الأول: بطاقة فنية حول مطار غرداية - نوميّرات مفدي زكريا

● الموقع الجغرافي:

مطار غرداية - نوميّرات مفدي زكريا يقع في مدينة غرداية، الجزائر، يتميز بموقعه الاستراتيجي في منطقة الجنوب الجزائري، وهذا ما يجعله نقطة وصل مهمة بين عدة مدن، وبالنسبة للإحداثيات الجغرافية للمطار هي $22^{\circ}32'E 003^{\circ}47'58"N 54'$ ، ويقع على ارتفاع 461 مترا (1,512 قدم) فوق مستوى سطح البحر.

● تاريخ التأسيس:

تم افتتاح مطار غرداية - نوميّرات في عام 1998. منذ ذلك الحين، أصبح المطار جزءاً أساسياً من البنية التحتية للنقل الجوي في الجزائر، حيث يساهم في تعزيز الحركة السياحية والتجارية في المنطقة، ويمتلك المطار قدرة استيعابية تصل إلى حوالي 200,000 مسافر سنوياً حيث تعكس أهمية المطار في تلبية احتياجات الحركة الجوية في غرداية والمناطق المحيطة بها.

● الخطوط الجوية العاملة:

يعتبر الخطوط الجوية الجزائرية هي الشركة الرئيسية التي تشغل رحلات من وإلى مطار غرداية، قدمت الشركة مجموعة من الوجهات الداخلية، تشمل:

- الجزائر العاصمة
- وهران
- قسنطينة
- إليزي
- تمنراست
- أدرار.

في عام 2025، استقبل مطار غرداية حوالي 25,385 مسافرا، وهذا يدل على نشاطه وحيويته في مجال النقل الجوي يشهد المطار حركة طيران منتظمة، حيث يتم تشغيل عدة رحلات يوميا إلى الوجهات المذكورة، وهذا ساهم في تعزيز الربط بين المدن الجزائرية.

● الوظائف والشركات الناشطة في مطار غرداية:

- الخطوط الجوية الجزائرية: تهتم بنقل المسافرين من وإلى مختلف الوجهات الوطنية والدولية.
- شركة طيران الطاسيلي: تقوم بنقل المسافرين العاديين بالإضافة إلى نقل العاملين في الشركات البترولية.
- مؤسسة نفطال: تتكفل بتزويد الطائرات بالوقود وضمان جاهزية الإمدادات الطاقوية
- المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية: تشرف على تنظيم حركة الطائرات في الجو، وتمنح أوامر الإقلاع والهبوط لضمان سلامة الملاحة الجوية.
- شرطة الحدود الجوية: تعمل على حماية المطار وتأمين المسافرين، من خلال مراقبة الحدود الجوية والحفاظ على النظام.
- مؤسسة الجمارك الجزائرية: تقوم بتفتيش السلع والبضائع، ومراقبة المسافرين لمنع تهريب المواد غير القانونية.

المطلب الثاني: مجتمع وعينة الدراسة

شملت عينة الدراسة موظفي ومسافري مطار غرداية - النوميترات، وتم تحديد خصائص المجتمع المستهدف بوضوح، مع شرح معايير اختيار العينة وتبرير حجمها، حيث اتبعت الدراسة منهجية علمية دقيقة في تصميم الاستبيان كأداة رئيسية لجمع البيانات، حيث تم تطويره عبر عدة مراحل لقياس متغيرات الدراسة المتعلقة بالعرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين، ولضمان جودة الأداة، تم تعديل فقراتها بناء على ملاحظات الأستاذة المشرفة، كما تم التحقق من صدق وثبات الأداة من خلال اختبارات الصدق والثبات المناسبة، أما التحليل الإحصائي للبيانات، فقد تم باستخدام برنامج SPSS، حيث تم توظيف الأساليب الإحصائية الوصفية والتحليلية المناسبة لاختبار فرضيات الدراسة.

وتكونت مجتمع الدراسة من موظفي و مسافري مطار غرداية - النوميترات، ولإجراء هذه الدراسة، تم اختيار عينة قصدية تكونت من 30 مسافر تم توزيع 30 استبياناً على أفراد العينة المختارة.

الجدول رقم (2-2) :إستمارة الإستبيان

البيان		الاستبيان
عدد الاستمارات الموزعة و المعلن عنها	30	النسبة
عدد الاستمارات الصالحة	30	100%
	30	100%

من إعداد الطالبتين اعتمادا على معطيات الاستبيان

المطلب الثالث: الأدوات المستعملة في الدراسة

أولاً: أداة الاستبيان

تم تصميم استبيان ورقي شامل كأداة رئيسية لهذه الدراسة لاستكشاف العوامل المؤثرة في العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في مطار غرداية - النوميترات، واستند الاستبيان لمراجعة شاملة للدراسات السابقة في مجال اقتصاديات النقل الجوي، مع مراعاة خصوصية مطار غرداية، وقد مر تطوير الاستبيان الإلكتروني بالمراحل التالية:

- المرحلة الأولى: إعداد المسودة الأولى للاستبيان.
- المرحلة الثانية: عرض الاستبيان الإلكتروني على الأستاذة المشرفة لتقييم مدى ملاءمته لأهداف الدراسة، وتم إجراء التعديلات الأولية وفقاً لتوجيهاتها.
- المرحلة الثالثة: توزيع النسخة النهائية من الاستبيان على المسافرين في مطار غرداية - النوميترات.

تضمن الاستبيان محورين رئيسيين:

- الجزء الأول: البيانات الشخصية (الجنس - العمر - المستوى التعليمي - سبب السفر - مرات السفر)
- الجزء الثاني: تضمن عبارات متغيرات الدراسة (العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين)

ثانياً: الأدوات الإحصائية المستعملة

- لتحقيق أهداف الدراسة حول "العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في مطار غرداية - النوميترات"، استخدمت مجموعة من الأدوات الإحصائية والبرامج التحليلية لضمان دقة النتائج وموثوقيتها، وذلك وفق الآتي:
- التكرارات والنسب المئوية: لتوضيح توزيع اختيارات العينة على خيارات الأسئلة، ورصد التوجهات الأكثر شيوعاً في تقييم مجال موضوع الدراسة.
 - المتوسط الحسابي: لقياس متوسط استجابات عينة الدراسة على بنود الاستبيان.
 - الانحراف المعياري: لتحليل مدى تشتت الإجابات حول المتوسط.
 - معامل الثبات (كرونباخ ألفا): لفحص اتساقية أدوات القياس (الاستبيان)، والتأكد من موثوقية البيانات في تقييم متغيرات الدراسة الرئيسية.

- اختبار **Kolmogorov-Smirnov test** للتحقق من تطابق توزيع البيانات مع التوزيع الطبيعي، تمهيداً لاستخدام الاختبارات البارامترية.

- اختبار **T** للعينة الواحدة: لتحديد ما إذا كانت متوسطات تقييمات العينة لبنود الدراسة ذات دلالة إحصائية.

ثالثاً : التوزيع الطبيعي:

يمثل الجدول الموالي التوزيع الطبيعي لأفراد عينة الدراسة، والذي من خلاله سنعرف إن كان أفراد عينة الدراسة تتبع التوزيع الطبيعي أم لا، وهذا من أجل الاختيار الصحيح للأدوات الإحصائية - المعلمية واللامعلمية - التي تستعمل لاختبار الفرضيات، وعليه نطرح التساؤل التالي: هل تتوزع أفراد عينة الدراسة توزيعاً طبيعياً؟

الجدول (2-3): يوضح التوزيع الطبيعي لأفراد عينة الدراسة

محور الخصوصيات المحلية والبنية التحتية	محور العرض والطلب والاحتكار	إختبار <i>Shapiro-Wilk</i>
30	30	<i>Df</i>
0,906	0,927	<i>Statistic</i>
.2000	.2000	<i>Sig.</i>

يظهر الجدول أن قيمة إحصائية اختبار **Shapiro-Wilk** لمحور العرض والطلب والاحتكار بلغت 0.927، بينما بلغت 0.906 لمحور الخصوصيات المحلية والبنية التحتية، كما أن مستوى الدلالة (*Sig.*) لكلا المحورين هو 0.200، وهو أكبر من مستوى المعنوية 0.05، وعليه توضح النتائج أن بيانات عينة الدراسة في كلا المحورين تتبع التوزيع الطبيعي، مما يعني أن البيانات موزعة بشكل متماثل حول المتوسط، وبالتالي، يمكن الاعتماد على الاختبارات المعلمية (**Parametric Tests**) في تحليل البيانات واختبار الفرضيات، مثل اختبار **T** للعينة الواحدة أو اختبار تحليل التباين.

رابعاً: قياس صدق وثبات الاستبيان:

يقصد بالصدق أن عبارات أداة الدراسة تقيس ما صممت لقياسه، و تتم التأكد من صدق وثبات فقرات الاستبيان بطريقة:

- ثبات أداة الدراسة: تم استخدام معامل الثبات ألفا كرونباخ وذلك للتأكد من ثبات المقياس المستخدم والجدول الموالي يوضح ذلك:

الجدول رقم (2-4): يوضح قياس ثبات الاستبيان

البيان	عدد العبارات	ألفا كرونباخ
العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين	12	0.847

يظهر الجدول أن قيمة معامل ألفا كرونباخ لمحور العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين بلغت 0.847، وهي قيمة مرتفعة تتجاوز الحد الأدنى المقبول إحصائياً (0.70). هذه النتيجة تشير إلى درجة عالية من الثبات والاتساق الداخلي بين عبارات الاستبيان البالغ عددها 12 عبارة.

تعتبر القيمة مؤشراً قوياً على موثوقية أداة الدراسة وصلاحياتها للتطبيق الميداني، وهذا يعزز الثقة في النتائج التي سيتم التوصل إليها، كما تدل على أن عبارات الاستبيان متناسقة ومتراصة فيما بينها، وتقيس بشكل دقيق المتغيرات المستهدفة في الدراسة المتعلقة بالعرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في مطار غرداية.

المبحث الثاني : نتائج الدراسة ومناقشتها

المطلب الأول : نتائج الدراسة

أولاً - تحليل محاور المعلومات الشخصية :

تم تحليل هذه المتغيرات باستخدام أسلوب التكرار والنسب المئوية، حيث جاءت النتائج على النحو التالي:

1-1 الجنس :

الجدول رقم : (5-2) العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية. حسب الجنس .

الجنس	التكرار	النسبة المئوية
ذكر	19	63.33%
أنثى	11	36.70%
المجموع	30	100%

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يظهر الجدول رقم (5-2) توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس، حيث نلاحظ أن غالبية المشاركين في الدراسة هم من الذكور بنسبة 63.33% (19 فرداً)، بينما شكلت الإناث نسبة 36.70% (11 فرداً)، وعليه توضح النتائج هيمنة الذكور على استخدام خدمات النقل الجوي في مطار غرداية، وهو ما يعزى لطبيعة المنطقة الاجتماعية والثقافية، وطبيعة الأنشطة الاقتصادية والمهنية التي تتطلب التنقل الجوي بشكل أكبر لدى فئة الذكور.

2-1 العمر :

الجدول رقم : (2-6) العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية. حسب العمر .

العمر	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 25 سنة	5	70%.16
من 26 - 30 سنة	19	%63.30
من 31 إلى 35 سنة	6	%20.00
المجموع	30	%100

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول رقم (2-6) توزيع أفراد العينة حسب الفئات العمرية، حيث تبين أن الفئة العمرية (26-30 سنة) تمثل النسبة الأكبر بواقع 63.30% (19 فرداً)، تليها الفئة العمرية (31-35 سنة) بنسبة 20.00% (6 أفراد)، ثم الفئة العمرية (أقل من 25 سنة) بنسبة 16.70% (5 أفراد)، وعليه تشير النتائج إلى أن الفئة الشابة المتوسطة هي الأكثر استخداماً لخدمات النقل الجوي، وهو ما يتوافق مع طبيعة هذه الفئة من حيث النشاط المهني والاقتصادي والتعليمي الذي يتطلب التنقل بشكل أكبر.

3-1 العمر :

الجدول رقم : (2-7) تقسيم مسافري حول العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية. المستوى التعليمي .

المستوى التعليمي	التكرار	النسبة المئوية
جامعي	21	%70.00
دراسات عليا	09	%30.00
المجموع	30	%100

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يبين الجدول رقم (2-7) توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي، حيث يتضح أن غالبية المشاركين هم من حملة الشهادات الجامعية بنسبة 70.00% (21 فرداً)، بينما يمثل حملة شهادات الدراسات العليا نسبة 30.00% (9 أفراد)، وعليه توضح النتائج ارتفاع المستوى التعليمي لمستخدمي خدمات النقل الجوي، وهذا يبرز وجود علاقة بين المستوى التعليمي واستخدام وسائل النقل الجوي، ويرتبط ذلك بطبيعة الوظائف والمهام التي يشغلها أصحاب المؤهلات العلمية العالية والتي تتطلب التنقل الجوي.

4-1 سبب السفر :

الجدول رقم : (2-8) العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية. سبب السفر .

النسبة المئوية	التكرار	سبب السفر
70.56%	17	العمل
06.70%	20	الدراسة
30.00%	90	السياحة
06.60%	20	زيارة الأقارب
100%	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول رقم (2-8) توزيع أفراد العينة حسب سبب السفر، حيث تبين أن السفر بغرض العمل يمثل النسبة الأكبر بواقع 56.70% (17 فرداً)، يليه السفر بغرض السياحة بنسبة 30.00% (9 أفراد)، ثم السفر بغرض الدراسة وزيارة الأقارب بنسبة 6.70% و 6.60% على التوالي (بواقع فردين لكل غرض)، وعليه تبرز النتائج أن الدوافع المهنية والاقتصادية شكلت المحرك الرئيسي للطلب على خدمات النقل الجوي في مطار غرداية، وهذا عكس أهمية المطار كمحور للتنقلات ذات الطابع المهني والاقتصادي.

5-1 مرات السفر :

الجدول رقم : (2-9) العرض والطلب خدمات النقل الجوي - مطار - غرداية. مرات السفر .

النسبة المئوية	التكرار	سبب السفر
00%.20	06	مرة واحدة
26.70%	08	من 2 إلى 3 مرات
33.30%	10	من 4 إلى 6 مرات
20.00%	06	أكثر من 6 مرات
100%	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يبين الجدول رقم (2-9) توزيع أفراد العينة حسب عدد مرات السفر، حيث يتضح أن الفئة التي سافرت من 4 إلى 6 مرات تمثل النسبة الأكبر بواقع 33.30% (10 أفراد)، تليها الفئة التي سافرت من 2 إلى 3 مرات بنسبة 26.70% (8 أفراد)، ثم الفئتان "مرة واحدة" و "أكثر من 6 مرات" بنسبة 20.00% لكل منهما (6 أفراد لكل

فئة) ، وتوضح النتائج تنوعاً في تكرار استخدام خدمات النقل الجوي، مع ميل واضح نحو تكرار السفر بشكل متوسط إلى مرتفع، وهذا يبرز حقيقة وجود قاعدة من المسافرين المنتظمين الذين يعتمدون على خدمات المطار بشكل دوري.

ثانياً : عرض وتحليل إجابات مفردات عينة الدراسة

في إطار عرض وتحليل إجابات عينة الدراسة، تم تفريغ الاستجابات الواردة في قوائم الاستبيان وتحويلها إلى درجات وفقاً لمقاييس ليكرت الخماسي ، وهذا منطلق الإجراء من اختبار فرضيات الدراسة بطريقة منهجية وموضوعية.

1- نتائج تحليل فقرات المتعلقة محور العرض والطلب من وجهة نظر المسافرين- مطار - غرداية .
الجدول رقم : (2-10) أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية.

المقياس	التكرار	النسبة المئوية
نادراً	06	%20.00
أحياناً	12	%40.00
غالباً	12	%40.00
المجموع	30	%100

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يظهر الجدول رقم (2-10) آراء المستجيبين حول توفر الرحلات إلى وجهاتهم المقصودة من مطار غرداية، حيث توضح النتائج انقسام واضح في الآراء، حيث أن 40% من المستجيبين أحياناً تتوفر لهم الرحلات بسهولة، بينما يحمل 40% آخرون غالباً ، في حين أن 20% نادراً ما يجدون رحلات متوفرة بسهولة لوجهتهم المقصودة ، وعليه يعكس التوزيع تبايناً في تجارب المسافرين، وهذا يوضح اختلاف توفر الرحلات حسب الوجهات المختلفة و المواسم.

. الجدول رقم : (2-11) أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى

المقياس	التكرار	النسبة المئوية
نادراً	5	%16.70
أحياناً	15	%50.00
غالباً	9	%30.00
دائماً	1	%03.30
المجموع	30	%100

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

تظهر نتائج هذا الجدول أن غالبية المستجيبين لا يفضلون السفر عبر مطار غرداية بشكل دائم، حيث أن 50% منهم يفضلونه "أحياناً" فقط، و30% "غالباً"، بينما 16.7% "نادراً"، في حين أن نسبة ضئيلة جداً (3.3%) فضلت السفر عبر هذا المطار "دائماً"، وعليه توضح النتائج أن مطار غرداية ليس الخيار المفضل بشكل قاطع للمسافرين.

. الجدول رقم : (2-12) توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي

المقياس	التكرار	النسبة المئوية
نادرا	3	10.00%
أحيانا	10	33.30%
غالباً	15	50.00%
دائماً	2	6.70%
المجموع	30	100%

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يبين هذا الجدول أن نصف المستجيبين (50%) يرون أن توقيت الرحلات مناسب "غالباً"، و6.7% يرونه مناسباً "دائماً"، وهذا يعني أن 56.7% راضون نسبياً عن توقيت الرحلات، بينما 33.3% يجدون التوقيت مناسباً "أحياناً" فقط، و10% "نادراً"، وعليه تشير النتائج إلى أن توقيت الرحلات يعتبر مقبولاً نسبياً، في حين يوجد مجال للتحسين لتلبية احتياجات شريحة أكبر من المسافرين.

. الجدول رقم : (2-13) عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف

المقياس	التكرار	النسبة المئوية
أبدا	05	16.70%
نادرا	11	36.70%
أحيانا	14	46.60%
المجموع	30	100%

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

توضح نتائج الجدول عدم رضا المستجيبين عن عدد الرحلات المتوفرة، حيث لا يوجد أي مستجيب يرى أن عدد الرحلات كاف "دائماً" أو "غالباً"، 46.6% يرون أن عدد الرحلات كاف "أحياناً" فقط، و36.7% "نادراً"،

و16.7% "أبداً"، وعليه توضح النتائج نقص في عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية، وهي نقطة ضعف رئيسية تحتاج إلى معالجة.

. الجدول رقم : (2-14) أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية

النسبة المئوية	التكرار	المقياس
03.30%	01	أحياناً
46.70%	14	غالباً
50.00%	15	دائماً
100%	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يظهر هذا الجدول رغبة قوية لدى المستجيبين في توسيع شبكة الوجهات من مطار غرداية، حيث أن 50% منهم يتمنون ذلك "دائماً"، و46.7% "غالباً"، و3.3% "أحياناً"، وعليه توضح النتائج إجماعاً شبه تام (96.7%) على الحاجة لوجهات إضافية، وهذا يؤكد محدودية الوجهات الحالية وعدم تلبيتها لاحتياجات المسافرين.

. الجدول رقم : (2-15) أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة

النسبة المئوية	التكرار	المقياس
20.00%	06	أبداً
40.00%	12	نادراً
40.00%	12	أحياناً
100%	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

تشير نتائج الجدول إلى عدم رضا المستجيبين عن أسعار التذاكر، حيث لا يوجد أي مستجيب يرى أن الأسعار معقولة "غالباً" أو "دائماً"، 40% يرون أن الأسعار معقولة "أحياناً"، و40% "نادراً"، و20% "أبداً"، وعليه توضح النتائج مشكلة في تسعير التذاكر، حيث يرى 60% من المستجيبين أن الأسعار غير معقولة في معظم الأحيان.

. الجدول رقم : (2-16) سبق لي أن ألغيت رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر .

المقياس	التكرار	النسبة المئوية
أحيانا	11	36.70%
غالبا	11	36.70%
دائما	08	26.70%
المجموع	30	100%

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول أن جميع المستجيبين (100%) سبق لهم إلغاء رحلاتهم وتغيير وسيلة السفر بسبب قلة العرض وارتفاع السعر، بدرجات متفاوتة: 36.7% "أحيانا"، و36.7% "غالبا"، و26.7% "دائما"، وعليه توضح النتائج التأثير السلبي لمحدودية العرض وارتفاع الأسعار على قرارات السفر.

2- نتائج تحليل فقرات المتعلقة محور الخصوصيات المحلية والبنية التحتية من وجهة نظر المسافرين - مطار - غرداية

. الجدول رقم : (2-17) خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية

المقياس	التكرار	النسبة المئوية
أبدا	05	16.70%
نادرا	11	36.70%
أحيانا	13	43.30%
غالبا	01	03.30%
المجموع	30	100%

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

تظهر نتائج الجدول تقييماً متوسطاً إلى منخفضاً لجودة خدمات المطار، حيث أن 43.3% من المستجيبين يرون أن الخدمات ذات جودة عالية "أحيانا" فقط، و36.7% "نادراً"، و16.7% "أبداً". فقط 3.3% يرون أن الخدمات ذات جودة عالية "غالبا"، وعليه توضح النتائج ضعف في جودة الخدمات المقدمة في المطار.

الجدول رقم : (2-18) هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية

النسبة المئوية	التكرار	المقياس
%06.60	02	أحيانا
%46.70	14	غالبا
%46.70	14	دائما
%100	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول إجماعاً شبه تام على الحاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات المطار، حيث أن 46.7% من المستجيبين يرون ذلك "دائماً"، و46.7% "غالبا"، و6.6% "أحيانا"، وعليه توضح النتائج الحاجة الملحة لتطوير البنية التحتية وتحسين الخدمات في مطار غرداية لتلبية توقعات المسافرين.

الجدول رقم : (2-19) ألجأ إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة

النسبة المئوية	التكرار	المقياس
%26.70	08	أحيانا
%43.30	13	غالبا
%30.00	09	دائما
%100	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يبين الجدول أن جميع المستجيبين (100%) يلجؤون لوسائل نقل بديلة عند عدم توفر رحلات مناسبة، بدرجات متفاوتة: 43.3% "غالبا"، و30% "دائماً"، و26.7% "أحيانا"، وعليه توضح النتائج أن محدودية خدمات النقل الجوي تدفع المسافرين للبحث عن بدائل، وهذا بدوره شكل فرصة ضائعة للنقل الجوي وتحدياً للمطار لتحسين خدماته واستقطاب المسافرين.

. الجدول رقم : (2-20) أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلاً

النسبة المئوية	التكرار	المقياس
%20.00	06	أحيانا
%50.00	15	غالبا
%30.00	09	دائما
%100	30	المجموع

توضح نتائج هذا الجدول أن جميع المستجيبين (100%) يفضلون زيادة عدد الرحلات حتى مع ارتفاع طفيف في الأسعار، بدرجات متفاوتة: 50% "غالبا"، و30% "دائما"، و20% "أحيانا"، وعليه توضح النتائج توفر الرحلات وتنوعها أكثر أهمية من السعر بالنسبة للمستجيبين.

. الجدول رقم : (2-21) أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنوياً)

النسبة المئوية	التكرار	المقياس
16.70%	05	نادرًا
30.00%	09	أحيانًا
33.30%	10	غالبًا
20.00%	06	دائمًا
100%	30	المجموع

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول أن أكثر من نصف المستجيبين (53.3%) يستخدمون الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر، حيث أن 33.3% منهم يفعلون ذلك "غالبا"، و20% "دائما"، بينما 30% يستخدمونها "أحيانا"، و16.7% "نادرًا"، وعليه توضح النتائج وجود قاعدة مستخدمين منتظمين للنقل الجوي، وهذا شكل فرصة للمطار لتحسين خدماته والاحتفاظ بمؤلاء العملاء وجذب المزيد منهم.

ثالثا : عرض وتحليل المقابلة :

تم إجراء مقابلة ميدانية مع مدير مطار غرداية وبعض الموظفين بهدف استقصاء واقع العرض والطلب في النقل الجوي بالمنطقة، وتحديد التحديات والفرص المستقبلية، و تمحورت حول عدة أسئلة أساسية تتعلق بالطاقة التشغيلية للمطار، والوجهات المتاحة، والتحديات التي تواجه الإدارة في تلبية احتياجات المسافرين.

- س: ما هو عدد الرحلات الجوية اليومية أو الأسبوعية من مطار غرداية؟
- ج: 34 رحلة أسبوعية (ذهاب وإياب)، موزعة على أيام الأسبوع حسب الطلب.
- س: ما هي الوجهات الداخلية والخارجية الأكثر طلبا من هذا المطار؟
- ج: داخليا: الجزائر العاصمة. خارجيا: رحلة واحدة فقط للحج والعمرة (جدة والمدينة)
- س: هل المطار قادر حاليا على تلبية الطلب المتزايد في المواسم؟
- ج: نعم، المطار قادر على ذلك.
- س: هل هناك نية لفتح خطوط جديدة نحو ولايات أو دول غير مغطاة؟

- ج: هناك مطالب لإضافة رحلات نحو قمراست وجانت لكن حالياً لا توجد نية لفتحها و المطار مهياً لفتح رحلات خارجية إذا كان هناك طلب.
- س: ما المعايير التي يتم اعتمادها لتحديد عدد الرحلات نحو كل وجهة؟
- ج: يتم تحديد عدد الرحلات حسب طلب المسافرين.
- س: كيف تتعاملون مع المسافرين خلال الضغط الموسمي؟
- ج: الرحلات صغيرة وكل شيء كاف لراحة المسافر مع وجود تسهيلات، ولا يوجد ضغط كبير.
- س: هل هناك تنسيق مع شركات الطيران لزيادة عدد الرحلات عند الحاجة؟
- ج: نعم، يوجد تنسيق.
- س: هل الرحلات نحو السعودية تتم بشكل منتظم أو موسمي فقط؟
- ج: موسمية فقط.
- س: هل تعتقدون أن المطار قادر على استقبال رحلات دولية بشكل دائم؟
- ج: نعم، من حين لآخر قادر على ذلك.
- س: ما هي أكبر التحديات التي تواجه إدارة المطار في تنظيم العرض حسب الطلب المحلي؟
- ج: عدم كفاية الطائرات لتلبية احتياجات المسافرين.
- س: هل لديكم تعاون مع هيئات محلية لتحفيز استخدام المطار وزيادة الطلب؟
- ج: يوجد تعاون مع وكالات السفر لتقديم التسهيلات، وإمكانية طلب توفير رحلات من خلالها للخطوط الجوية.

تظهر المقابلة مع مدير مطار غرداية أن المطار يمتلك قدرة تشغيلية جيدة، حيث يسير 34 رحلة أسبوعياً تلي الطلب الحالي ، في حين أبرزت الحاجة لإضافة وجهات جديدة، مثل قمراست وجانت، لوجود طلب متزايد لم يلبّ بالكامل، وأوضحت المقابلة في نتائجها روح التعاون مع شركات الطيران ووكالات السفر كخطوة إيجابية لتحفيز استخدام المطار، لكن التحدي الأكبر يكمن في نقص الطائرات وهذا أثر بشكل واضح وجلي على قدرة المطار في تلبية احتياجات المسافرين في المستقبل.

رابعاً: اختبار فرضيات الدراسة:

لمعرفة " : العرض والطلب خدمات النقل الجوي للمسافرين - مطار مفيدي زكرياء - غرداية؟" فقد تم إجراء عملية اختبار فرضيات الدراسة للإجابة على تساؤلات الدراسة والتحقق من فرضياتها من خلال استخدام المقاييس والاختبارات الإحصائية المناسبة

□ اختبار الفرضية الرئيسية: التي تنص على :

- يخضع تحقيق التوازن بين العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين بمطار غرداية لنفس الآليات الاقتصادية التي تحكم السلع والخدمات الأخرى مع مراعاة الخصوصيات المحلية.

الجدول رقم (2-22): إختبار $T test$ ، لدراسة الفرضية الرئيسية

المتغير	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	درجة الحرية	SIG
العرض والطلب لخدمات النقل الجوي للمسافرين	3.37	0.1580	117.070	29	.0000

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول رقم (2-22) نتائج اختبار T للفرضية الرئيسية المتعلقة بخضوع التوازن بين العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين بمطار غرداية لنفس الآليات الاقتصادية التي تحكم السلع والخدمات الأخرى مع مراعاة الخصوصيات المحلية، و تظهر النتائج أن المتوسط الحسابي بلغ 3.37 بانحراف معياري قدره 0.1580، وبلغت قيمة T المحسوبة 117.070 عند درجة حرية 29، بمستوى دلالة 0.0000 وهو أقل من مستوى الدلالة المعتمد 0.05، وعليه تشير النتائج وجود دلالة إحصائية تؤكد صحة الفرضية الرئيسية، وهذا يعني أن خدمات النقل الجوي في مطار غرداية تخضع فعلاً للآليات الاقتصادية العامة مع وجود تأثير للخصوصيات المحلية.

□ اختبار الفرضية الفرعية الأولى: التي تنص على :

يتسم سوق النقل الجوي في ولاية غرداية، بهيكلية تحد من التنافسية وتؤثر على جودة الخدمات

الجدول رقم (2-23): إختبار $T test$ ، لدراسة الفرضية الفرعية الأولى

الرمز	العبارات	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	Sig. (2-tailed)
01	أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية	30	3.11	.3600	23.028	.000
02	أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى	30	3.20	.7610	23.028	.000
03	توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي	30	3.20	.7610	17.879	.000

04	عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف	30	2.53	.7760	16.803	.000
05	أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية	30	2.30	.7490	42.820	.000
06	أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة	30	4.46	.5710	15.832	.000
07	سبق لي أن ألغيت رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر	30	2.20	.7610	26.601	.000

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يبين الجدول رقم (2-23) نتائج اختبار T للفرضية الفرعية الأولى المتعلقة بميكيلية سوق النقل الجوي في ولاية غرداية. تظهر النتائج أن جميع العبارات السبع المتعلقة بهذه الفرضية حققت مستوى دلالة 0.000 وهو أقل من مستوى الدلالة المعتمد 0.05، وهذا يشير وجود دلالة إحصائية لجميع العبارات، حيث تراوحت المتوسطات الحسابية للعبارات بين 2.20 و 4.46، حيث سجلت العبارة المتعلقة بأسعار التذاكر أعلى متوسط حسابي (4.46)، مما يشير إلى عدم رضا كبير عن مستوى الأسعار كما سجلت العبارة المتعلقة بإلغاء الرحلات وتغيير وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر متوسطاً حسابياً مرتفعاً (2.20)، وهذا يؤكد تأثير الميكيلية على سلوك المسافرين، وعليه تدعم النتائج صحة الفرضية الفرعية الأولى القائلة بأن سوق النقل الجوي في ولاية غرداية يتسم بميكيلية تحد من التنافسية وتؤثر على جودة الخدمات.

□ اختبار الفرضية الفرعية الثانية: التي تنص على :

- تمتلك مؤسسة تسيير المطارات بغرداية إمكانيات للتطوير والتوسع في البنية التحتية بما يسمح بتلبية الطلب المتزايد وتحسين تجربة المسافرين

الجدول رقم (2-24): اختبار *T test*، لدراسة الفرضية الفرعية الثانية

الرمز	العبارات	العينة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة T	Sig. (2-tailed)
01	خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية	30	2.33	.8020	46.390	.000
02	هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية	30	4.40	.6210	15.930	.000
03	أجأ إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة	30	4.03	.7640	38.780	.000
04	أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلاً	30	4.10	.7110	28.882	.000
05	أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنوياً)	30	3.56	1.006	31.542	.000

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على معطيات SPSSv26

يوضح الجدول رقم (2-24) نتائج اختبار T للفرضية الفرعية الثانية المتعلقة بالقيود في البنية التحتية لمؤسسة تسيير المطارات بغرداية، حيث تظهر النتائج أن جميع العبارات الخمس المتعلقة بهذه الفرضية حققت مستوى دلالة 0.000 وهو أقل من مستوى الدلالة المعتمد 0.05، وهذا يشير لوجود دلالة إحصائية لجميع العبارات، وتراوحت المتوسطات الحسابية للعبارات بين 2.33 و 4.40، حيث سجلت العبارة المتعلقة بالحاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات المطار أعلى متوسط حسابي (4.40)، وهذا يشير لإجماع كبير على ضرورة تطوير البنية التحتية، كما سجلت العبارة المتعلقة بجودة خدمات المطار أدنى متوسط حسابي (2.33)، وهذا يؤكد عدم الرضا عن مستوى الخدمات الحالية. وعليه تدعم النتائج صحة الفرضية الفرعية الثانية القائلة بأنه - تمتلك مؤسسة تسيير المطارات بغرداية إمكانيات للتطوير والتوسع في البنية التحتية بما يسمح بتلبية الطلب المتزايد وتحسين تجربة المسافرين

المطلب الثاني: تفسير ومناقشة نتائج الدراسة

● تفسير نتائج الفرضية الرئيسية

أظهرت نتائج اختبار الفرضية الرئيسية أن التوازن بين العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين بمطار غرداية يخضع فعلاً للآليات الاقتصادية العامة مع مراعاة الخصوصيات المحلية، ويعود تفسير ذلك لكون سوق النقل الجوي في غرداية، رغم خصوصيته، لا يخرج عن القواعد الأساسية للاقتصاد من حيث تأثره بعوامل العرض والطلب والسعر والمنافسة، ويمكن ملاحظة التأثير من خلال ارتفاع الطلب على الرحلات في مواسم معينة (كموسم السياحة أو العطل) وهذا أدى لإرتفاع الأسعار، وانخفاض الطلب في أوقات أخرى ما يدفع شركات الطيران أحياناً لتقليص عدد الرحلات، كما أن الخصوصيات المحلية لمنطقة غرداية، من حيث موقعها الجغرافي وطبيعتها الصحراوية وبعدها عن المراكز الحضرية الكبرى، جعلت النقل الجوي خياراً استراتيجياً للتنقل، ما أنشئ طلباً مستمراً على الخدمة رغم ارتفاع أسعارها أحياناً.

● تفسير نتائج الفرضية الفرعية الأولى

أكدت نتائج اختبار الفرضية الفرعية الأولى أن سوق النقل الجوي في ولاية غرداية إتسم بهيكلية حدثت من التنافسية وتؤثر على جودة الخدمات، ويعود تفسير ذلك بالواقع الذي تعيشه المنطقة من حيث محدودية شركات الطيران العاملة في المطار، حيث تكاد تقتصر على شبكة الخطوط الجوية الجزائرية، وهذا ما نشأ وضعاً احتكاريّاً أثر سلباً على مستوى الأسعار وجودة الخدمات، وقد ظهر تأثير الاحتكار من خلال ارتفاع أسعار التذاكر مقارنة بمسارات مماثلة في مناطق أخرى، ومحدودية الخيارات المتاحة للمسافرين من حيث مواعيد الرحلات والوجهات، وهذا ما إضطر العديد منهم لتغيير خططهم و اللجوء إلى وسائل نقل بديلة، كما أن غياب المنافسة قلل من الحافز لتحسين جودة الخدمات، وهذا ما عسك سلباً على تجربة المسافرين.

● تفسير نتائج الفرضية الفرعية الثانية

بينت نتائج اختبار الفرضية الفرعية الثانية أن مؤسسة تسيير المطارات بغرداية - تمتلك مؤسسة تسيير المطارات بغرداية إمكانات للتطوير والتوسع في البنية التحتية بما يسمح بتلبية الطلب المتزايد وتحسين تجربة المسافرين، ويعود تفسير ذلك بالواقع الملموس للمطار من حيث محدودية المرافق والتجهيزات مقارنة بالمطارات الكبرى في البلاد، وظهور القيود من خلال محدودية قدرة المطار على استيعاب عدد أكبر من الرحلات في أوقات الذروة.

خلاصة:

أكدت الدراسة أن سوق النقل الجوي في مطار غرداية واجه تحديات هيكلية وبنوية اعاقت تطوره ومواكبته للطلب المتزايد، فرغم خضوعه للآليات الاقتصادية العامة، إلا أن الهيكلية الاحتكارية ومحدودية البنية التحتية شكلتا عائقين رئيسيين أمام تحقيق التوازن الأمثل بين العرض والطلب، وأشارت النتائج لوجود فرص واعدة لتطوير هذا القطاع من خلال تحسين البنية التحتية وتشجيع المنافسة وزيادة عدد الرحلات وتنويع الوجهات، خاصة في ظل وجود طلب كامن وقاعدة من المسافرين المنتظمين الذين يعتمدون على النقل الجوي كوسيلة أساسية للتنقل.

الخلاصة

تناولت الدراسة موضوع العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين في مطار غرداية، ويعتبر ذو أهمية استراتيجية نظراً للدور الحيوي الذي يلعبه النقل الجوي في تنمية المناطق النائية والصحراوية وربطها بباقي أنحاء البلاد والعالم.

من الناحية النظرية، أكدت الدراسة أن خدمات النقل الجوي، رغم خصوصيتها، تخضع للقوانين الاقتصادية العامة التي تحكم العرض والطلب، مع تأثرها بعوامل خاصة كالموقع الجغرافي والبعد عن المراكز الحضرية والطبيعة الاستراتيجية لهذا القطاع، كما أبرزت الدراسة أهمية المنافسة في تحسين جودة الخدمات وخفض الأسعار، وتأثير البنية التحتية على قدرة السوق على تلبية الطلب المتزايد.

من الناحية التطبيقية، كشفت الدراسة عن واقع سوق النقل الجوي في مطار غرداية، حيث تبين وجود فجوة بين العرض والطلب تتجلى في عدم كفاية عدد الرحلات ومحدودية الوجهات وارتفاع الأسعار، كما أظهرت الدراسة عدم رضا المسافرين عن جودة الخدمات المقدمة وحاجتهم إلى تحسينات كبيرة في مرافق وخدمات المطار. إن تطوير قطاع النقل الجوي في مطار غرداية لا يعد ضرورة اقتصادية فحسب، بل هو أيضاً ضرورة اجتماعية وتنموية لفك العزلة عن المنطقة وتعزيز اندماجها في الاقتصاد الوطني والعالمي، وتحفيز قطاعات أخرى كالسياحة والتجارة والاستثمار، وهذا يساهم في تحقيق التنمية المستدامة للمنطقة.

أولاً : النتائج :

- 1) من خلال تحليل وتفسير نتائج اختبار الفرضيات: يمكن استخلاص النتائج العامة التالية للدراسة:
 - يخضع سوق النقل الجوي في مطار غرداية للآليات الاقتصادية العامة مع تأثره بالخصوصيات المحلية للمنطقة.
 - شكلت محدودية البنية التحتية عائقاً أمام تطور خدمات النقل الجوي في المطار ومواكبتها للطلب المتزايد.
 - يوجد طلب كامل غير ملبي حول خدمات النقل الجوي في المنطقة، يظهر ذلك من خلال رغبة المسافرين في زيادة عدد الرحلات وتنوع الوجهات حتى مع قبول زيادة طفيفة في الأسعار.
 - يلجأ نسبة كبيرة من المسافرين إلى وسائل نقل بديلة عند عدم توفر رحلات مناسبة، وهذا شكل فرصة ضائعة لتطوير سوق النقل الجوي في المنطقة.

2) من خلال المقابلة:

تكشف المقابلة مع إدارة مطار غرداية عن وجود توازن نسبي بين العرض والطلب في النقل الجوي بالمنطقة، مع وجود تحديات تتعلق أساساً بمحدودية الطائرات، وأكدت الحاجة لتطوير استراتيجية متكاملة لتعزيز دور المطار في تنمية الحركة السياحية والاقتصادية بالمنطقة، من خلال توسيع شبكة الوجهات الداخلية والدولية، وتحسين جودة الخدمات المقدمة للمسافرين.

ثانيا :الإقتراحات :

في ضوء هذه النتائج، يمكن إقتراح :

- ضرورة وضع استراتيجية شاملة لتطوير قطاع النقل الجوي في المنطقة، تركز على تحسين البنية التحتية للمطار،
- تشجيع دخول شركات طيران جديدة لكسر الاحتكار وتعزيز المنافسة
- زيادة عدد الرحلات وتنويع الوجهات لتلبية احتياجات المسافرين المتزايدة.
- ينبغي إجراء دراسات دورية لتقييم التوازن بين العرض والطلب وتحديد الاحتياجات المتجددة للسوق.

ثالثا : أفاق الدراسة :

- إجراء دراسات مقارنة بين نموذج العرض والطلب في مطار غرداية ونماذج أخرى في مطارات مماثلة في مناطق صحراوية ونائية على المستوى الإقليمي والدولي، لاستخلاص أفضل الممارسات وتطبيقها محلياً.
- تطوير نماذج اقتصادية تأخذ بعين الاعتبار خصوصيات المناطق الصحراوية والنائية في تحليل العرض والطلب على خدمات النقل الجوي.
- بحث تأثير التطورات التكنولوجية الحديثة (مثل أنظمة الحجز الإلكتروني والتذاكر الذكية) على ديناميكيات العرض والطلب في سوق النقل الجوي بالمناطق النائية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

أولاً: الكتب

- (1) حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
- (2) أدريس ثابت عبد الرحمان، المدخل الحديث في الإدارة العامة، الدار الجامعية، 2001.
- (3) حسام الدين عبد الغني الصغير، الإيجار التمويلي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1994.
- (4) ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- (5) سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل، ط5، دار المريخ، المملكة العربية السعودية، 2005.
- (6) حامد سليمان المشخوي، إقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003.
- (7) سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، الدار الجامعية، القاهرة، 2003.
- (8) تيسير العجاردة، التسويق السياحي، ط1، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2005.
- (9) هاني حامد الضمور، تسويق الخدمات، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2004.
- (10) حميد الطائي وبشير العلاق، إدارة عمليات الخدمة، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- (11) يوسف محمد السلطان وآخرون، جغرافية النقل والتجارة الدولية، مطبعة الموصل، الموصل، 1988.

ثانياً: المذكرات والرسائل الجامعية

- (12) خالد رواسكي، محاولة نمذجة برامج تسيير الأسطول الجوي الخاص بشركة نقل المسافرين، رسالة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع الاقتصاد القياسي، جامعة الجزائر، 2004.
- (13) عاشور السعيد، دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين، دراسة حالة، مقدمة لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص إقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر3، 2016.
- (14) عاشور الرشيد، دراسة العرض و الطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين: حالة الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، تخصص إقتصاد الخدمات، 2015-2016.
- (15) نعيطي جاد الحق، دراسة قياسية للطلب والعرض لخدمات قطاع النقل في الجزائر - دراسة حالة تقرت للفترة - 1988-2021، مذكرة مقدمة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، الطور الثاني، الميدان: علوم إقتصادية وعلوم التجارية وعلوم التسيير، 2023.

ثالثاً: المجلات العلمية

- (16) بلعوج بلعيد، تأجير الأصول الثابتة، كمصدر تمويل للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة، الملتقى الوطني الأول حول المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و دورها في التنمية، الأغواط، الجزائر، 9/04/2002-8.
- (17) معاش أمينة دلال، بن تريح بن تريح، إستخدام آلية التمويل التأجيري كأداة لتمويل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر، مجلة دراسات التنمية الاقتصادية، المجلد 05، العدد 02، 2022.
- (18) خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، بغداد، 2009.
- (19) خيرة صالح، نعيمة بركة، التنبؤ بالطلب على خدمة النقل الحضري الجماعي بإستخدام منهجية بوكس جينكينز، دراسة حالة مؤسسة النقل ترامواي ورقلة من 11 نوفمبر 2018 - 20 مارس 2020.
- (20) مراس محمد، التحليل القياسي للطلب والعرض على خدمات قطاع النقل في الجزائر باستخدام نماذج الانحدار الخطية و غير الخطية، مجلة دراسات في الإقتصاد والتجارة والمالية، مخبر الصناعات التقليدية لجامعة الجزائر 3، المجلد 04 (العدد 02) - سنة 2015.
- (21) هبة ديبو، دراسة تحليلية للعوامل المؤثرة على الطلب على النقل العام "حالة دراسية مدينة دمشق وريفها"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، مجلد 39 عدد 4 (2023).
- (22) عيساوي سهام، حوحو فطورم، واقع العرض والطلب السياحي في كل من الجزائر وتونس - دراسة مقارنة، مجلة إقتصاديات المال والأعمال، المجلد 5، العدد 1، 2017.

رابعاً: المراجع الأجنبية

- 23) **László Buics, On-Demand Services in Transportation and Mobility – A Structured Literature Review, DOI:10.31410/LIMEN.2021.269, 2021.**
- 24) **Edmilson Varejão, Demand for public transportation and the design of optimal public policies, January 2017.**

قائمة الملاحق



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة غرداية

كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

التخصص : تسويق خدمات

الملحق رقم 01 : وثيقة الإستبيان



السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته تحية طيبة أما بعد:

في إطار تحضير نيل شهادة ليسانس تخصص تسويق حول موضوع « دراسة العرض والطلب على خدمات النقل الجوي للمسافرين- دراسة ميدانية لمؤسسة تسيير المطارات- مفدي زكرياء- بغرداية » ، يرجى من سيادتكم التكرم بالإجابة على الأسئلة المدونة أدناه ، وذلك بوضع علامة (X) في الخانة التي تتفق مع رأيكم ، علما أن معلوماتكم ستستخدم لأغراض علمية فقط وسوف تحاط بسرية تامة.

« نشكركم على تعاونكم »

تحت إشراف :

- عبيدي فتيحة

من إعداد الطلبة:

-شائش فاطيمة

-رواني دنيا

أولا : البيانات الشخصية:

الجنس:

• ذكر • أنثى

العمر:

• أقل من 25 سنة • 25-40 سنة • 41-60 سنة • أكثر من 60 سنة

المستوى التعليمي:

• ثانوي أو أقل • جامعي • دراسات عليا

سبب السفر الأكثر تكراراً:

• العمل • الدراسة • السياحة • العلاج • زيارة الأقارب • أخرى

عدد مرات السفر جواً سنوياً:

• مرة واحدة • 2-3 مرات • 4-6 مرات • أكثر من 6 مرات

استبيان حول خدمات النقل الجوي في مطار غرداية

القسم الأول: العرض والطلب

رقم	العبارة	أبداً	نادراً	أحياناً	غالباً	دائماً
01	أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية					
02	أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى					
03	توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي					
04	عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف					
05	أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية					
06	أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة					
07	سبق لي أن ألغيت رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر					

القسم الثاني: الخصوصيات المحلية والبنية التحتية

رقم	العبرة	أبدا	نادرا	أحيانا	غالبا	دائما
01	خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية					
02	هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية					
03	ألجأ إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة					
04	أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلا					
05	أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنويا)					

الملحق رقم 02 : أسئلة المقابلة موجهة لمدير وموظفي المطار

- 1) س: ما هو عدد الرحلات الجوية اليومية أو الأسبوعية من مطار غرداية؟
- 2) س: ما هي الوجهات الداخلية والخارجية الأكثر طلبا من هذا المطار؟
- 3) س: هل المطار قادر حاليا على تلبية الطلب المتزايد في المواسم؟
- 4) س: هل هناك نية لفتح خطوط جديدة نحو ولايات أو دول غير مغطاة؟
- 5) س: ما المعايير التي يتم اعتمادها لتحديد عدد الرحلات نحو كل وجهة؟
- 6) س: كيف تتعاملون مع المسافرين خلال الضغط الموسمي؟
- 7) س: هل هناك تنسيق مع شركات الطيران لزيادة عدد الرحلات عند الحاجة؟
- 8) س: هل الرحلات نحو السعودية تتم بشكل منتظم أو موسمي فقط؟
- 9) س: هل تعتقدون أن المطار قادر على استقبال رحلات دولية بشكل دائم؟
- 10) س: ما هي أكبر التحديات التي تواجه إدارة المطار في تنظيم العرض حسب الطلب المحلي؟
- 11) س: هل لديكم تعاون مع هيئات محلية لتحفيز استخدام المطار وزيادة الطلب؟

الملحق رقم 03: مخرجات معطيات برنامج التحليل الإحصائي SPSSv26

إختبار التوزيع الطبيعي لمخوري الدراسة

Tests of Normality			
	Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.
العرض والطلب والإحتكار	.927	30	.200
الخصوصيات المحلية والبنية التحتية	.906	30	.200
a. Lilliefors Significance Correction			

معامل الثبات ألفا كرونباخ حول محور خدمات العرض والطلب

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.895	12

البيانات الشخصية

الجنس					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ذكر	19	63.3	63.3	63.3
	أنثى	11	36.7	36.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

العمر					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	أقل من 25 سنة	5	16.7	16.7	16.7
	من 26-30 سنة	19	63.3	63.3	80.0
	من 31 إلى 35 سنة	6	20.0	20.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

المستوى التعليمي					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	جامعي	21	70.0	70.0	70.0
	دراسات عليا	9	30.0	30.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

سبب السفر					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	العمل	17	56.7	56.7	56.7
	الدراسة	2	6.7	6.7	63.3
	السياحة	9	30.0	30.0	93.3
	زيارة الأقارب	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

مرات السفر					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	مرة واحدة	6	20.0	20.0	20.0
	من 2 إلى 3 مرات	8	26.7	26.7	46.7
	من 4 إلى 6 مرات	10	33.3	33.3	80.0
	أكثر من 6 مرات	6	20.0	20.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

القسم الأول: العرض والطلب

أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق	6	20.0	20.0	20.0
	محايد	12	40.0	40.0	60.0
	موافق	12	40.0	40.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق	5	16.7	16.7	16.7
	محايد	15	50.0	50.0	66.7
	موافق	9	30.0	30.0	96.7
	موافق بشدة	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق بشدة	3	10.0	10.0	10.0
	غير موافق	10	33.3	33.3	43.3
	محايد	15	50.0	50.0	93.3
	موافق	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق بشدة	5	16.7	16.7	16.7
	غير موافق	11	36.7	36.7	53.3
	محايد	14	46.7	46.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	محايد	1	3.3	3.3	3.3
	موافق	14	46.7	46.7	50.0
	موافق بشدة	15	50.0	50.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق بشدة	6	20.0	20.0	20.0
	غير موافق	12	40.0	40.0	60.0
	محايد	12	40.0	40.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

سبق لي أن ألغيت رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	محايد	11	36.7	36.7	36.7
	موافق	11	36.7	36.7	73.3
	موافق بشدة	8	26.7	26.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

القسم 2: الخصوصيات المحلية والبنية التحتية

خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق بشدة	5	16.7	16.7	16.7
	غير موافق	11	36.7	36.7	53.3
	محايد	13	43.3	43.3	96.7
	موافق	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	محايد	2	6.7	6.7	6.7
	موافق	14	46.7	46.7	53.3
	موافق بشدة	14	46.7	46.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

ألجأ إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	محايد	8	26.7	26.7	26.7
	موافق	13	43.3	43.3	70.0
	موافق بشدة	9	30.0	30.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلاً					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	محايد	6	20.0	20.0	20.0
	موافق	15	50.0	50.0	70.0
	موافق بشدة	9	30.0	30.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنوياً)					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	غير موافق	5	16.7	16.7	16.7
	محايد	9	30.0	30.0	46.7
	موافق	10	33.3	33.3	80.0
	موافق بشدة	6	20.0	20.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

إختبار الفرضية الرئيسة:

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
خدمات العرض والطلب	30	3.3785	.15806	.02886

One-Sample Test						
	Test Value = 0					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
خدمات العرض والطلب	117.070	29	.000	3.37846	3.3194	3.4375

إختبار الفرضية الفرعية الأولى:

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
العرض والطلب والإحتكار	30	3.1143	.36062	.06584
أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية	30	3.2000	.76112	.13896
أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى	30	3.2000	.76112	.13896
توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي	30	2.5333	.77608	.14169
عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف	30	2.3000	.74971	.13688
أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية	30	4.4667	.57135	.10431
أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة	30	2.2000	.76112	.13896
سبق لي أن ألغيت رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر	30	3.9000	.80301	.14661

One-Sample Test

	Test Value = 0			
	t	Df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
العرض والطلب والإحتكار	47.300	29	.000	3.11429
أجد رحلات متوفرة بسهولة إلى وجهتي المقصودة من مطار غرداية	23.028	29	.000	3.20000
أفضل السفر عبر مطار غرداية على المطارات الأخرى	23.028	29	.000	3.20000
توقيت الرحلات المتاحة من مطار غرداية مناسب لاحتياجاتي	17.879	29	.000	2.53333
عدد الرحلات المتوفرة من مطار غرداية إلى وجهتي كاف	16.803	29	.000	2.30000
أتمنى وجود وجهات إضافية غير متوفرة حالياً من مطار غرداية	42.820	29	.000	4.46667
أسعار التذاكر بين غرداية وباقي الولايات معقولة ومناسبة	15.832	29	.000	2.20000
سيق لي أن ألغي رحلتي أو غيرت وسيلة السفر بسبب قلة العرض أو ارتفاع السعر	26.601	29	.000	3.90000

إختبار الفرضية الفرعية الثانية:

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
الخصوصيات المحلية والبنية التحتية	30	3.6867	.43528	.07947
خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية	30	2.3333	.80230	.14648
هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية	30	4.4000	.62146	.11346
الجا إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة	30	4.0333	.76489	.13965
أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلاً	30	4.1000	.71197	.12999
أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنوياً)	30	3.5667	1.00630	.18372

One-Sample Test

	Test Value = 0			
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
الخصوصيات المحلية والبنية التحتية	46.390	29	.000	3.68667
خدمات مطار غرداية ذات جودة عالية	15.930	29	.000	2.33333
هناك حاجة لتحسينات كبيرة في مرافق وخدمات مطار غرداية	38.780	29	.000	4.40000
الجا إلى وسائل نقل بديلة (حافلات، سيارات) عند عدم توفر رحلات مناسبة	28.882	29	.000	4.03333
أفضل زيادة عدد الرحلات حتى لو ارتفعت الأسعار قليلاً	31.542	29	.000	4.10000
أستخدم الطائرة بشكل متكرر للسفر داخل الجزائر (أكثر من 3 مرات سنوياً)	19.413	29	.000	3.56667