



جامعة ميد او شن

كلية الإدارة

القسم : ماجستير الإدارة العقارية

أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي

«دراسة تطبيقية على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة»

إعداد الباحث

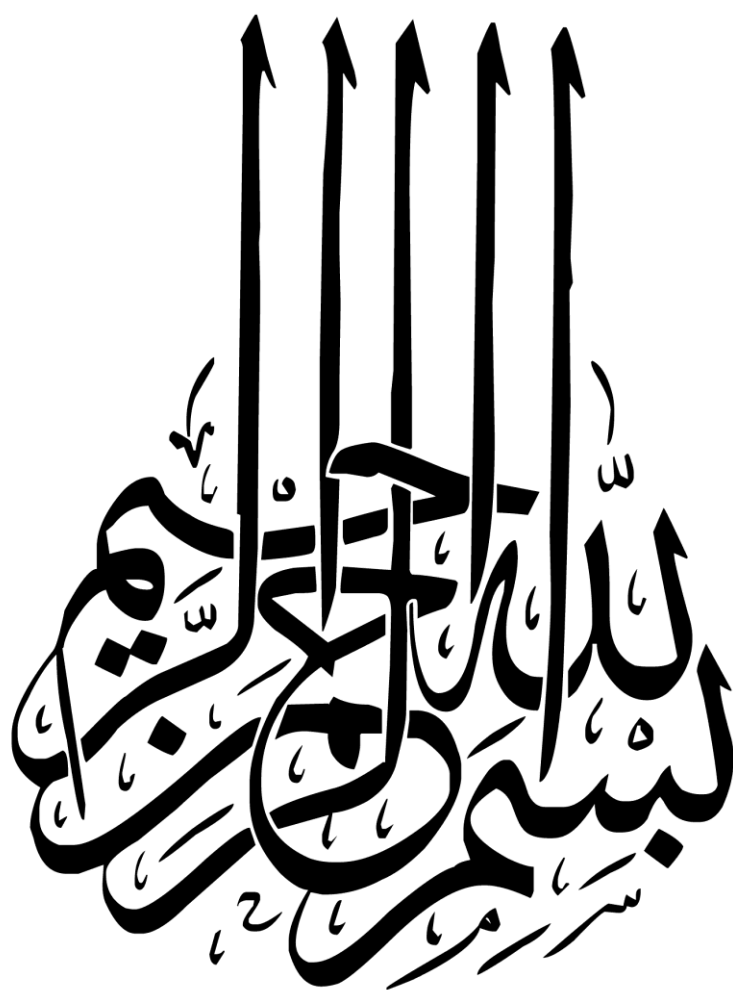
مسعد القناوي

إشراف

د. الفيصل عبد الحميد محمد حسن

د. فايز علي جراد

العام الدراسي ١٤٤٧هـ / ٢٠٢٥م



حقوق الطباعة

حقوق الطباعة تمتلكها جامعة ميدأوشن، حيث إن جميع المواد والمحتويات الواردة في هذا البحث هي ملك للجامعة، ولا يجوز استخدامها أو إعادة نشرها أو توزيعها بدون إذن مسبق من جامعة ميد أوشن.

الباحث

مسعود جابر القناوي

ملخص الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى تعرّف أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي، وذلك منى خلال دراسة تطبيقية على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمدينة مكة المكرمة، اتباع الباحث المنهج الوصفي التحليلي، أما مجتمع الدراسة فقد تكون من الأفراد ذوي العلاقة بالسوق العقاري في مدينة مكة المكرمة، ويشمل ذلك المستثمرين العقاريين، والمطورين العقاريين، والمسوقين العقاريين، وملاك الأراضي، وأما عينة الدراسة فقد تكونت من (100) مشارك، تم اختيارهم بالطريقة القصدية، واعتمدت الدراسة على الاستبانة بوصفها الأداة الرئيسة لجمع المعلومات، إلى جانب الملاحظة الميدانية، وقد استخدمت الدراسة عدداً من الأساليب الإحصائية والتي منها: المتوسطات الحسابية، والانحرافات المعيارية، ومعامل ارتباط بيرسون لدراسة العلاقة بين المتغيرات، وتحليل الانحدار لاختبار أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي، ومن أهم نتائج الدراسة: أن مستوى تأثير القرب من الطريق الدائري، ومستوى تأثير سهولة الوصول، ومستوى تأثير تحسين شبكة المواصلات، ومستوى تأثير انخفاض زمن التنقل على جاذبية الأرض كان مرتفعاً جداً، وبمتوسط حسابي تراوح ما بين (-4.50 و4.30)، كما أظهرت النتائج وجود علاقة ارتباط موجبة ودالة إحصائياً بين أبعاد مشروعات البنية التحتية وأبعاد القيم السوقية، حيث تراوحت معاملات الارتباط بين (0.349) و(0.675) وجميعها دالة إحصائياً عند مستوى (0.01)، ومن أهم توصيات الدراسة: ضرورة الأخذ في الاعتبار أن تأثير مشروعات الطرق على القيم السوقية للأراضي لا يعتمد فقط على القرب المكاني، بل يعتمد بشكل أكبر بمستوى إمكانية الوصول؛ لذا يجب التركيز على تحسين مداخل ومخارج الطرق بشكل فعال مع المناطق السكنية.

الكلمات المفتاحية: القيم السوقية للأراضي، مشروعات البنية التحتية، الطريق الدائري الخامس، مخططات ولي العهد.

Abstract

This study aimed to investigate the impact of infrastructure projects on the market values of land through an applied study of the Crown Prince Districts associated with the Fifth Ring Road in Makkah, Saudi Arabia. The study adopted the descriptive-analytical approach. The study population consisted of individuals involved in the real estate market in Makkah, including real estate investors, real estate developers, real estate marketers, and landowners. The study sample comprised 100 participants selected using purposive sampling.

The questionnaire was employed as the primary instrument for data collection, supported by field observation. Several statistical techniques were used, including means, standard deviations, Pearson's correlation coefficient to examine the relationships among the study variables, and regression analysis to assess the impact of infrastructure projects on land market values.

The findings revealed that the perceived effects of proximity to the Fifth Ring Road, ease of accessibility, improvement of the transportation network, and reduced travel time on land attractiveness were all rated as very high, with mean scores ranging from 4.30 to 4.50. The results also indicated statistically significant positive correlations between the dimensions of infrastructure projects and the dimensions of land market values, with correlation coefficients ranging from 0.349 to 0.675, all of which were statistically significant at the 0.01 level.

The study recommends that the impact of road infrastructure projects on land market values should not be assessed solely on the basis of spatial proximity. Rather, greater emphasis should be placed on accessibility. Therefore, planners and decision-makers should prioritize the effective design and improvement of road entrances and exits to enhance connectivity with residential areas.

Keywords: Land Market Values; Infrastructure Projects; Fifth Ring Road; Crown Prince Districts.

إهداء

- إلى أخي الغالي - حفظه الله - الذي غرس في نفسي حب العلم والاجتهاد، وكان خير معين بعد الله تعالى.
- وإلى أسرتي الكريمة، التي أحاطتني بالدعم والصبر والتشجيع طوال رحلة الدراسة.
- إلى أساتذتي الأفاضل، الذين أناروا لي طريق المعرفة، وأخلصوا في تعليمهم وتوجيههم.
- إلى كل من أهسم بكلمة طيبة أو نصيحة صادقة أو دعم مخلص في إنجاز هذه الدراسة.
- أهدي هذا العمل المتواضع، راجياً من الله تعالى أن يجعله علماً نافعاً، وأن يكتب له القبول والتوفيق.

الشكر والتقدير

الحمد لله رب العالمين الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على سيدنا محمد ﷺ وعلى آله وصحبه أجمعين.

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لله ﷻ على توفيقه لإتمام هذه الدراسة، كما أتقدم بجزيل الشكر والتقدير لأعماء جامعة ميد أوشن على الدعم والتسهيلات لإنجاز هذه الرسالة، كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى مشرفي على هذه الرسالة، الدكتور/ فايز علي جراد، والدكتور/ الفیصل عبدالحمید محمد حسن، لما قدماه من توجيهات علمية سديدة وملاحظات قيمة، وإرشادات بناءة كان لها بالغ الأثر في إنجاز هذه الرسالة وإخراجها بالصورة المأمولة. كما أتوجه بالشكر والتقدير إلى أعضاء هيئة التدريس في برنامج ماجستير الإدارة العقارية، وإلى أعضاء لجنة المحكمين على ملاحظاتهم العلمية، وإلى جميع أفراد عينة الدراسة الذين أسهموا في إنجاح الجانب الميداني، وإلى كل من قدم لي الدعم والمساندة خلال مراحل إعداد هذه الرسالة.

أسأل الله أن يجزي الجميع خير الجزاء، وأن يجعل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم، وأن ينفع به الباحثين والمهتمين.

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
حقوق الطباعة	ج
ملخص الدراسة باللغة العربية	د
Abstract	هـ
الإهداء	و
الشكر والتقدير	ز
فهرس المحتويات	ح
قائمة الجداول	ل
قائمة الأشكال	ن
الفصل الأول: مدخل الدراسة (الإطار العام)	١
مقدمة	٢
مشكلة الدراسة	٢
أسئلة الدراسة	٣
فروض الدراسة	٤
أهمية الدراسة	٤
أهداف الدراسة	٥
المنطلقات النظرية للدراسة	٥
المنهجية وطرق البحث	٦
مجتمع وعينة الدراسة	٦

أدوات الدراسة	٧
حدود الدراسة	٧
مفاهيم الدراسة	٧
الفصل الثاني: الإطار النظري والدراسات السابقة	٨
المبحث الأول: نظريات الدراسة	٩
تمهيد عام للإطار النظري	٩
نظريات الدراسة	٩
التطور التاريخي للاقتصاد الحضري	١١
العوامل المؤثرة في تحديد الموقع بالنسبة للمنشآت	١٢
العوامل المؤثرة في تحديد الموقع الأمثل بالنسبة للأسر	١٢
المبحث الثاني: البنية التحتية	١٦
مفهوم البنية التحتية	١٦
تصنيف البنية التحتية	١٨
سمات البنية التحتية	٢٠
أهمية البنية التحتية	٢٢
البنية التحتية في المملكة العربية السعودية	٢٣
الطرق الدائرية في مدينة مكة المكرمة	٢٤
الطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة	٢٤
مسار الطريق وعلاقته بمخططات ولي العهد	٢٥
منظومة الطرق الدائرية الأخرى في مكة المكرمة	٢٥
المبحث الثالث: الدراسات السابقة	٢٧

أولاً: الدراسات المحلية	٢٧
ثانياً: الدراسات العربية	٢٨
ثالثاً: الدراسات العالمية	٢٩
التعليق على الدراسات السابقة ومدى الاستفادة منها	٣١
الفصل الثالث: منهجية الدراسة	٣٢
منهج الدراسة	٣٣
مجتمع الدراسة	٣٣
عينة الدراسة	٣٣
توزيع عينة الدراسة وفق متغير العمر	٣٤
توزيع عينة الدراسة وفق متغير المؤهل العلمي	٣٥
توزيع عينة الدراسة وفق متغير الحالة الاجتماعية	٣٦
توزيع عينة الدراسة وفق متغير الصفة العقارية	٣٧
توزيع عينة الدراسة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري	٣٨
متغيرات الدراسة	٣٩
التحقق من الخصائص السيكمترية للاستبانة	٣٩
وصف الاستبانة	٤٣
الأساليب الإحصائية	٤٤
المعالجات الإحصائية	٤٤
حدود الدراسة	٤٥
الفصل الرابع: نتائج الدراسة	٤٦
التحليل الوصفي للبيانات	٤٧

الإجابة عن التساؤلات الفرعية للدراسة	٤٧
الإجابة عن التساؤل الفرعي الأول	٤٧
الإجابة عن التساؤل الفرعي الثاني	٥٥
الإجابة عن التساؤل الفرعي الثالث	٦١
الإجابة عن التساؤل الفرعي الرابع	٦٢
خلاصة النتائج	٦٣
الفصل الخامس: مناقشة النتائج	٦٤
النتائج المترتبة على أسئلة الدراسة	٦٥
مناقشة نتائج المحور الأول: مشروعات البنية التحتية	٦٥
مناقشة نتائج المحور الثاني: القيم السوقية للأراضي	٦٨
السؤال الفرعي الثالث	٦٩
السؤال الفرعي الرابع	٧٠
التوصيات	٧٠
الملاحق	٧١
المصادر والمراجع	٧٨

قائمة الجداول

الجدول	رقم الصفحة
(١-٣) وصف عينة الدراسة وفق متغير العمر	٣٤
(٢-٣) وصف عينة الدراسة وفق متغير المؤهل العلمي	٣٥
(٣-٣) وصف عينة الدراسة وفق متغير الحالة الاجتماعية	٣٦
(٤-٣) وصف عينة الدراسة وفق متغير الصفة العقارية	٣٧
(٥-٣) وصف عينة الدراسة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري	٣٨
(٦-٣) قيم معاملات ارتباط الفقرات بالمحور الذي تقيسه	٤٠
(٧-٣) معاملات ثبات محاور الاستبانة	٤٣
(١-٤) محكات الحكم على مستوى استجابات العينة على فقرات المقياس	٤٧
(٢-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات	
محور تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس	٤٨
(٣-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات	
محور سهولة الوصول	٥٠
(٤-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات	
محور تحسين شبكة الطرق	٥١
(٥-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات	
محور انخفاض زمن التنقل	٥٣
(٦-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى كل محور من محاور	
مشروعات البنية التحتية	٥٤

(٧-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

محور ارتفاع الأسعار ----- ٥٦

(٨-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

محور زيادة الطلب ----- ٥٧

(٩-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

محور الجاذبية الاستثمارية ----- ٥٩

(١٠-٤) المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل محور من محاور

القيم السوقية والقيم السوقية بشكل عام ----- ٦٠

(١١-٤) معامل ارتباط بيرسون للعلاقة الارتباطية بين محاور تأثير مشروعات البنية التحتية

ومحاور القيم السوقية وبين تأثير المشروعات والقيم السوقية بشكل عام ----- ٦٢

(١٢-٤) نتائج تحليل الانحدار البسيط للتنبؤ بالقيم السوقية للأراضي

في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي ----- ٦٢

قائمة الأشكال

الصفحة	الشكل
٣٤ -----	(١-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير العمر
٣٥ -----	(٢-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير المؤهل الدراسي
٣٦ -----	(٣-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير الحالة الاجتماعية
٣٧ -----	(٤-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير الصفة العقارية
٣٨ -----	(٥-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري
٤٩ -----	(١-٤) يوضح تأثير القرب من الطريق الدائري
٥١ -----	(٢-٤) يوضح سهولة الوصول للطريق
٥٢ -----	(٣-٤) يوضح تأثير تحسين شبكة الطرق
٥٤ -----	(٤-٤) يوضح تأثير انخفاض زمن التنقل
٥٥ -----	(٥-٤) يوضح تأثير مشروعات البنية التحتية
٥٧ -----	(٦-٤) يوضح تأثير ارتفاع أسعار الأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس
٥٨ -----	(٧-٤) يوضح تأثير زيادة الطلب على الأراضي القريبة من الطريق الدائري الخامس
٦٠ ---	(٨-٤) يوضح تأثير الجاذبية الاستثمارية للأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس
٦١ -----	(٩-٤) يوضح القيم السوقية للأراضي الواقعة قرب الطريق الدائري الخامس

الفصل الأول
مدخل الدراسة
(الإطار العام)

■ مقدمة:

تعد البنية التحتية المحرك الرئيس للنمو الاقتصادي الشامل، فالطرق والجسور والسكك الحديدية والمطارات والكهرباء، تربط الأسواق، وتسهل الإنتاج والتجارة، وتخلق فرصًا اقتصادية للعمل والتعليم، كما أن مرافق المياه والصرف الصحي، والمدارس والمستشفيات العامة تعمل على تحسين حياة الناس ومهاراتهم الصحية، وإذا تم كل ذلك بشكل صحيح، فإن توفر البنية التحتية العامة على نطاق واسع يمكن أن يدعم الدخل، ويلبي حاجات الرعاية الصحية العاجلة (أثناء الأوبئة)، ويمكن من بناء القدرة على الصمود ضد تغير المناخ والكوارث الطبيعية، كما تعد البنية التحتية أساسًا للتنمية المستدامة، وتقوم بدعم خطوط النمو الاقتصادي، ولها دور كبير في تقديم الخدمات الضرورية، وتحسين سبل العيش والرفاهية للشعوب، كما أنها تدعم التنمية البشرية الاقتصادية، وترتبط بجميع أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر.

كما أن الناظر للدول المتقدمة يلحظ أن تقدمها جاء من خلال استثمارها في البنى التحتية، والتي أدت بدورها إلى تقديم خدمات ومشروعات مميزة وصناعات فريدة، الأمر الذي ساهم في تسهيل توزيع المنتجات في الأسواق، من خلال ربط أطراف المدن بمركز المدينة وأسواقها ومراكزها التجارية.

وبما أن الباحث يتناول في بحثه هذا أثر مشروعات البنية التحتية في القيم السوقية للأراضي، فالمملكة العربية السعودية تشهد نهضة تنموية كبيرة، تنطلق من رؤية ٢٠٣٠م، التي تركز على ثلاثة محاور أساسية: وطن طموح، اقتصاد مزدهر، مجتمع حيوي، وهذه المحاور تتسجم وترتبط وتتناسق مع بعضها من أجل تحقيق الرؤية (المملكة العربية السعودية، وزارة الاقتصاد والتخطيط، mep.gov.sa)، وبلا شك أن الاهتمام بالبنية التحتية لا سيما الطرق يصب في كل هذه المحاور، حيث إن إنشاء هذه الطرق بالمواصفات الحديثة والعالمية، يجعل المجتمع حيويًا، والوطن طموحًا، والاقتصاد مزدهرًا.

كما أن مشروعات البنية التحتية في المملكة العربية السعودية قد حظيت باهتمام كبير، ضمن أهداف الرؤية، والتي ركزت على تطوير شبكات النقل وتحسين جودة الحياة، ودعم النمو العمراني في المدن الرئيسية (رؤية المملكة ٢٠١٦-٢٠٣٠). وتعد مدينة مكة المكرمة من المدن التي شهدت تنفيذ عدد من المشروعات التنموية الكبرى؛ بهدف تحسين الحركة المرورية، وتعزيز الربط بين الأحياء والمخططات السكنية.

■ مشكلة الدراسة:

شهدت مدينة مكة المكرمة عددًا من مشروعات البنية التحتية الكبرى، ومن أبرز هذه المشروعات الطرق الدائرية، التي بلغ عددها خمسة طرق، ومن أبرزها الطريق الدائري الخامس، الذي بصده يعد الباحث هذا البحث، ومن المتوقع أن يسهم هذا الطريق في تحسين الوصول والحركة المرورية، ودعم

ال تنمية العمرانية في المناطق المحيطة به، وتعد مخططات ولي العهد من أبرز المناطق التي تأثرت بهذا المشروع؛ نظراً لارتباطها المباشر بمساره.

وعلى الرغم من الأهمية الاقتصادية لمشروعات البنية التحتية إلا أن الدراسات التي تناولت أثر الطريق الدائري الخامس على القيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد بمكة المكرمة ما تزال محدودة، الأمر الذي يبرز الحاجة إلى دراسة علمية، تسهم في قياس هذا الأثر وتحليله.

■ أسئلة الدراسة:

تقوم الدراسة على الأسئلة التالية:

– السؤال الرئيس:

ما أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي في مخطط ولي العهد بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة؟

وتتفرع من السؤال الرئيس الأسئلة التالية:

– السؤال الأول:

- ما مستوى تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي من خلال المحاور الآتية:
 - أ- تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس.
 - ب- تأثير سهولة الوصول.
 - ج. تأثير تحسين شبكة الطرق.
 - د. تأثير انخفاض زمن التنقل.

– السؤال الثاني:

- ما مستوى القيم السوقية للأراضي من خلال المحاور التالية:
 - أ. ارتفاع الأسعار.
 - ب. زيادة الطلب.
 - ج. الجاذبية الاستثمارية.

– السؤال الثالث:

- هل توجد علاقة دالة إحصائية بين تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأرض والقيم السوقية لها على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة ؟

– السؤال الرابع :

- هل يمكن التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأرض؟

■ فروض الدراسة:

– الفرض الرئيسي:

توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين مشروعات البنية التحتية (الطرق) والقيم السوقية للأراضي في مدينة مكة المكرمة.

– الفروض الفرعية:

- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين القرب من الطريق الدائري الخامس وارتفاع القيم السوقية للأراضي.

– توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تحسين إمكانية الوصول وارتفاع أسعار الأراضي.

– توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تحسين شبكة الوصول وارتفاع أسعار الأراضي.

– توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين انخفاض زمن التنقل والقيم السوقية للأراضي.

■ أهمية الدراسة:

● أولاً: الأهمية النظرية:

تتبع الأهمية النظرية لهذه الدراسة من تناولها لموضوع مشروعات البنية التحتية وتأثيرها على القيم السوقية، وهو من الموضوعات المهمة في مجال الاقتصاد الحضري والعقاري، خاصة في ظل التوسع العمراني الذي تشهده المدن الحديثة، كما تسهم هذه الدراسة في توضيح العلاقة بين تحسين إمكانية الوصول الناتج عن تطوير الطرق، وبين التغير في القيم العقارية، وهو ما يعزز الفهم النظري لهذه العلاقة في ضوء بعض النظريات الاقتصادية ذات الصلة.

كما أن هذه الدراسة تثير - في نظر الباحث - الأدبيات العلمية المتعلقة بالعلاقة بين مشروعات البنية التحتية والقيم السوقية للأراضي، بجانب كشفها عن مدى أثر إنشاء الطريق الخامس الدائري في القيم السوقية للأراضي الواقعة حول الطريق، وتكسب الدراسة أهميتها من ندرة الدراسات المحلية التي تناولت أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي في مدينة مكة المكرمة، وهذه الدراسة في

تقدير الباحث أنها تفتح الباب أمام الباحثين والمهتمين وطلاب العلم في مجال الاقتصاد العقاري والتخطيط الحضري، للبحث في مجال البنية التحتية وأثره في النمو الاقتصادي للفرد والمجتمع.

● ثانياً: الأهمية التطبيقية:

تظهر الأهمية التطبيقية لهذه الدراسة من خلال ارتباطها المباشر بالواقع العمراني في مدينة مكة المكرمة، وخاصةً في المناطق المحيطة بالطريق الدائري الخامس في مخططات ولي العهد، حيث تسعى الدراسة إلى تحليل مدى أثر الطريق الدائري الخامس على القيم السوقية للأراضي التي تقع حول الطريق.

ومن المتوقع أن تسهم نتائج هذه الدراسة في تقديم مؤشرات عملية تساعد المستثمرين والمطورين العقاريين على اتخاذ قرارات أكثر دقة فيما يتعلق بالاستثمار في الأراضي، كما تفيد الجهات المعنية بالتخطيط العمراني في تقييم أثر مشروعات البنية التحتية، وتحسين آليات التخطيط والتنفيذ، بما يحقق الاستفادة القصوى من هذه المشروعات، بالإضافة إلى ذلك قد تساعد النتائج إلى تعزيز الاستخدام الأمثل للأراضي في المناطق المستفيدة من مشروعات الطرق.

■ أهداف الدراسة:

● تهدف الدراسة للآتي:

- تعرّف أثر قرب الأراضي من الطريق الدائري على القيم السوقية.
- تعرّف مدى إسهام تحسين إمكانية الوصول في رفع أسعار الأراضي.
- تعرّف أثر تحسين شبكة الطرق على القيم السوقية للأراضي.
- تعرّف أثر تسريع التنقل من الأراضي الواقعة على الطريق إلى مركز المدينة على القيم السوقية للأراضي.

■ المنطلقات النظرية للدراسة:

تعتمد هذه الدراسة على عدد من المنطلقات والنظريات المرتبطة بالاقتصاد الحضري وسوق العقار، والتي تساعد في تفسير العلاقة بين مشروعات البنية التحتية والقيم السوقية للأراضي.

● أولاً: نظرية العرض والطلب في سوق العقار:

- تشير هذه النظرية إلى أن أسعار الأراضي والعقارات تحدد وفقاً لمستوى العرض والطلب في السوق.
- فكلما زادت جاذبية منطقة معينة نتيجة تطوير البنية التحتية وتحسين الخدمات، ازداد الطلب على الأراضي فيها، مما يؤدي إلى ارتفاع قيمها السوقية.

• ثانياً: نظرية الموقع في الاقتصاد الحضري:

توضح نظرية الموقع أن قيمة الأراضي تختلف تبعاً لموقعها ومدى قربها من الخدمات والبنية التحتية، مثل الطرق وشبكات النقل، ولذلك فإن تطوير مشروعات البنية التحتية يسهم في تحسين إمكانية الوصول إلى المناطق المختلفة، مما قد يؤدي إلى زيادة قيم الأراضي في المناطق القريبة منها.

• ثالثاً: نظرية المزايدة العقارية:

هي نظرية في الاقتصاد الحضري (Bid Rant theory)، نظرية جغرافية اقتصادية تشرح كيف يتغير الطلب على العقارات وأسعارها بناءً على المسافة من مركز المدينة أو المنطقة التجارية المركزية، وتُعد نظرية المزايدة من أهم ركائز لجغرافية الحضرية، ومن الأفكار الرئيسة للنظرية التنافس المكاني حيث يتنافس مستخدمي الأرض (تجار - صناع - سكان) الأراضي القريبة من مركز المدينة؛ لتقليل تكاليف النقل وزيادة الأرباح.

• رابعاً : نظرية سهولة الوصول:

تشير نظرية سهولة الوصول للعقارات في التخطيط الحضري والاقتصاد العقاري إلى قدرة الأفراد على الوصول إلى الخدمات والمرافق الحيوية، وكلما ارتفعت مستويات سهولة الوصول (مثل القرب من الطرق الرئيسة، المدارس، والمناطق التجارية)، زادت القيمة السوقية للعقارية وقلت تكاليف النقل.

■ المنهجية وطرق البحث:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي؛ لملاءمته لطبيعة الدراسة وأهدافها، حيث يتيح وصف الظاهرة محل الدراسة وتحليلها، اعتماداً على البيانات التي جُمعت من أفراد عينة الدراسة، باستخدام الاستبانة؛ بهدف التعرف على أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي.

■ مجتمع وعينة الدراسة:

يتكون مجتمع الدراسة من الأفراد ذوي العلاقة بالسوق العقاري في مدينة مكة المكرمة، ويشمل ذلك المستثمرين العقاريين، والمطورين العقاريين، والوسطاء والمسوقين العقاريين، وملاك الأراضي، وذلك لارتباطهم المباشر بموضوع الدراسة، والمأمهم بواقع القيم السوقية للأراضي، وتأثيرها بمشروعات البنية التحتية.

أما عينة الدراسة فقد تكونت من (100) مشارك، تم اختيارهم بالطريقة القصدية، نظراً لامتلاكهم الخبرة والمعرفة اللازمة للإجابة عن فقرات الاستبانة، وتحقيق أهداف الدراسة.

■ أدوات الدراسة:

اعتمدت الدراسة على الاستبانة بوصفها الأداة الرئيسة لجمع البيانات، إلى جانب الملاحظة الميدانية، لدعم فهم واقع منطقة الدراسة.

● الأساليب الإحصائية:

استخدمت الدراسة الأساليب الإحصائية التالية: التكرارات، والنسب المئوية، والمتوسطات الحسابية، والانحرافات المعيارية، معامل كرو نباخ ألفا، لقياس ثبات الأداة، ومعامل ارتباط بيرسون لدراسة العلاقة بين المتغيرات، وتحليل الانحدار لاختبار أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي.

■ حدود الدراسة:

● الحدود الموضوعية:

أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي:
دراسة تطبيقية على مخططات ولي العهد بمكة المكرمة المرتبطة بالطرق الدائرية.

● الحدود المكانية: المملكة العربية السعودية – مكة المكرمة

● الحدود الزمانية: ٢٠٢٦م

■ مفاهيم الدراسة:

● البنية التحتية:

تعرف البنية التحتية في المجال الاقتصادي على أنها كافة الخدمات والمرافق، التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر على الحياة الاقتصادية والتجارية مثل شبكات الطرق وحركة النقل والموانئ والمعابر والمطارات وشبكات المياه والكهرباء والاتصالات، بالإضافة إلى بنايات المدن الصناعية ومناطق التجارة الحرة، وخدمات الإنترنت والتجارة الإلكترونية (عبد الفتاح، ٢٠١٩).

● القيم السوقية:

القيمة السوقية هي السعر الحالي الذي يمكن أن يُباع به الأصل (سواء أكان عقاراً، أو سهماً، أو شركة) في السوق المفتوحة، بناءً على تفاعل العرض والطلب، والمشتريين والبائعين المستعدين للتبادل دون أي ضغوط (<https://www.investopedia.com>)

الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

المبحث الأول

نظريات الدراسة

■ تمهيد عام للإطار النظري:

يُعد الإطار النظري أحد الركائز الأساسية في البحث العلمي، حيث يستند إلى مجموعة من النظريات والمفاهيم التي تفسر العلاقة بين المتغيرات محل الدراسة، وفي هذا البحث يتم التركيز على تحليل العلاقة بين مشروعات البنية التحتية والقيم السوقية للأراضي.

وتبرز أهمية الإطار النظري في كونه يوفر الأساس العلمي الذي يساعد في تفسير التغيرات التي تطرأ على أسعار الأراضي، خاصةً في المناطق التي تشهد تنفيذ مشروعات طرق كبرى مثل الطريق الدائري في مدينة مكة المكرمة.

■ نظريات الدراسة:

١. نظرية الطلب والعرض في سوق العمل:

● مصطلح العرض والطلب:

يعد مصطلح الطلب (Demand) والعرض (Supply) من المصطلحات الاقتصادية الرئيسية، التي تستخدم في مختلف الجوانب الحياتية؛ وذلك لأنَّ العرض والطلب ليسا قوة تفاعل مؤثرة في الاقتصاد، وحسب ، وإنما هما جزء مهم من الأفعال الإنسانية المختلفة للمنتجين والمستهلكين وجميع أفراد المجتمع (ARTHUR anDemznd,2021)، إذ يعد العرض والطلب مفاهيم اقتصادية تدل على تفاعلات السوق ، فالسوق تعمل بكفاءة عند توازنهما (ARTHUR anDemznd,2022).

ومصطلح العرض والطلب يشير فيه مفهوم العرض إلى الكمية أو المقدار الذي يرغب مورد منتج أو سلعة وخدمة معينة في إتاحتها بسعر معين، فيما يشير مفهوم الطلب إلى الكمية أو المقدار الذي يرغب المستهلكون في شرائه من هذا المنتج أو السلعة أو الخدمة ومدى قدرتهم على ذلك (عادل ، ٢٠٢٣).

إنَّ الهدف من تفاعل العرض والطلب هو تساوي سعر السلع والكميات المطلوبة لسعر السلع والكميات المعروضة، وذلك عند سعر توازي وكميات توازنه (ARTHUR anDemznd,202).

تُعد نظرية العرض والطلب المحرك الأساسي لأسعار العقارات، حيث يمثل العرض العقارات المتاحة للبيع أو الإيجار، بينما يمثل الطلب المشترين والمستأجرين الراغبين والقادرين على الدفع (

[https:// www.scribd.com](https://www.scribd.com)).

وتعمل هذه النظرية على تفسير الجوانب التالية في سوق العقارات (Tadawul Smart):

- تغيرات الأسعار : ترتفع أسعار البيع والإيجار في المناطق التي يقل فيها المعروض العقاري، وترتفع فيها الكثافة السكانية، والعكس صحيح.
- دورات السوق: تفسر النظرية مراحل السوق الأربع الأساسية:
- الانتعاش، والتوسع، والعرض المفرط، والركود.
- قرارات المطورين: توضح سبب اتجاه المطورين العقاريين لزيادة العرض وبناء مشاريع جديدة عند ملاحظة ارتفاع الطلب.

• أهمية العرض والطلب:

يعبر الطلب عن مقدار رغبة المستهلكين وقدرتهم الفعلية على الحصول على المنتجات والخدمات، لذلك يعد الدوافع الأساسية للنمو الاقتصادي، فهو المحفز المباشر للمنتجين لكي يقوموا بالإنتاج (Kimberly AMADEO,2022).

أما العرض يتأثر بمجموعة من المحددات، وهي أسعار السلع والخدمات ذات العلاقة ، مثل السلع المكملة والسلع البديلة ، بالإضافة إلى أسعار الموارد ومدخلات الإنتاج ، وتوقعات المنتجين في الاقتصاد ، والضرائب التي تفرضها الدولة والمعونات التي تمنحها إلى جانب عدد المنتجين في الاقتصاد والتقدم التكنولوجي والتقني (Dylan Black,17/12/ 2021).

ومما سبق ذكره يتضح للباحث أن العرض والطلب يلعبان دوراً مهماً في عملية النشاط الاقتصادي؛ وذلك كونهما يؤثران على أسعار السلع المستهلكة والخدمات، ويحددان الكميات المنتجة لمعظم السلع والخدمات المتاحة في السوق.

• تقاطع العرض والطلب:

يركز الاقتصاديون ومتخذو القرارات الاقتصادية على دراسة تفاعلات العرض والطلب معاً؛ وذلك لغرض تحقيق التوازن في الاقتصاد، وتحقيق فعالية الأسواق، علماً بأنه عندما يتم جمع جانبي الطلب والعرض معاً يلتقي منحني الطلب السالب والعرض الموجب عند نقطة توازنه محددة ARTHUR (anDemznd,202).

تعكس هذه النقطة تساوي الكميات المطلوبة للمستهلكين مع الكميات المعروضة من قبل المنتجين ، وذلك عند كمية يطلق عليها اسم الكمية التوازنية ، وتكون هذه الكمية عند سعر توازي يعكس السعر الذي يحقق رغبات المنتجين، وبنفس الوقت يعكس ما يرغب المستهلكون بدفعه مقابل السلعة أو الخدمة (ARTHUR anDemznd,2021)

٢. نظرية الموقع في المنطقة الحضرية:

▪ التطور التاريخي للاقتصاد الحضري:

لقد تزايد التركيز السكاني في مدن العالم الكبرى، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية، وتزايدت معدلات التحضر، وتسارعت بشكل كبير بعد منتصف القرن العشرين، وقد أفرز ذلك العديد من القضايا والمشاكل الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية الخاصة بالمدن والمناطق الحضرية، ممّا أدّى إلى ظهور علم قائم بذاته في أوائل الستينيات من القرن العشرين، سُمّي بعلم الاقتصاد الحضري أو الاقتصاد العمراني (عبد الله، 1995).

كما كان للأمريكيين سبق في تقديم دراسات مرتبطة بهذا الحقل أمثال بورجيز (Burgess) 1925، وهويت (Hoyt) 1933، وولتر ايزارد (Wltrr Isard) 1956، وما قدموه من دراسات في تطبيقات التحليلات الاقتصادية المتعلقة بالموقع ضمن المناطق الحضرية.

وتعد المدن جذور التنمية الاقتصادية الوطنية، وأنه في ظل النضج الاقتصادي والسياسي الذي تشهده مجتمعات المناطق الحضرية من خلال توافر الكفاءات وتوسع المدن ، وازدياد عدد سكانها وارتفاع المستوى الاقتصادي ، والانفتاح الاقتصادي والتواصل العالمي، فالأمر يتطلب مدناً قادرة على المنافسة.

ولعل من أهم القضايا التي يتناولها الاقتصاد الحضري عوامل تركز الأنشطة الاقتصادية في المدن ، وعوامل النمو والانحسار للمناطق الحضرية، والمشاكل الرئيسة في المناطق الحضرية، والتي من ضمنها مشكلة النقل والبيئة والسكن ، وعلم الاقتصاد الحضري لا يتعامل مع المناطق الحضرية على أنها مجرد مجموعة من المباني والطرق ، بل يتعامل معها وكأنها خلية حية تنمو وتتكمش وتزدهر، وينظر إلى المدينة وكأنها منشأة اقتصادية تستخدم الأرض ، ويتفاعل فيها رأس المال والعمل لإنتاج السلع والخدمات بهدف تعظيم الأرباح (عبد الله ، 1995).

• نظرية الموقع في المنطقة الحضرية (Location Theory):

تُعد نظرية الموقع من أهم النظريات في الاقتصاد الحضري والعقاري ، حيث تفسر كيفية تأثير الموقع الجغرافي على قيمة العقار، وتشير هذه النظرية إلى أنّ قيمة الأرض تتحدد بدرجة قربها أو بعدها من مراكز النشاط الاقتصادي والخدمات الأساسية (Alonso, 1964).

وفي سياق هذه الدراسة فإنّ قرب الأراضي من الطريق الدائري الخامس يُعد عاملاً مهماً في رفع قيمتها السوقية، نظراً لتحسين الربط بين المناطق المختلفة وزيادة سهولة الوصول.

أنَّ معظم الناس يحاولون اختيار الموقع الذي يحقق أو يزيد من رفايتهم بمرور الزمن ، فالمنشآت تفضل المواقع التي تؤمن لها أعلى ربح وتفي بأغراضها التجارية، ومع أنَّ المناطق الحضرية تشمل فئتي العمال وأرباب العمل، إلَّا أنَّ اتخاذ القرار بشأن موقع العمل يهم أرباب العمل بشكل أكبر لعدة أسباب منها تقديرهم للأرباح المحتملة في مناطق حضرية معينة؛ في حالة الخسارة تكون خسارته أرباب العمل أكبر من العمال، كما أن التقدم التقني يؤثر ويعدل فيما تفضله المنشآت وليس ما يفضل العاملون.

■ العوامل المؤثرة في تحديد الموقع بالنسبة للمنشآت:

بالإضافة إلى دراسة النمط المكاني للطلب على المنتجات نجد أنَّ أي رب عمل يهتم بثلاثة أنواع من الكلف عند تحديده للموقع الأمثل وهي (محبوب، وخروفة، 2008، 45) :

(أ) كلفة الحصول على المواد الخام الداخلة في عملية الإنتاج وكلفة نقلها إلى الموقع المختار .

(ب) الكلفة الفعلية لعمليات الإنتاج والتي تتضمن كلف العمل والخدمات المحلية.

(ج) كلف التسويق والتوزيع لإيصال المنتج النهائي إلى المستهلك.

وتكون أبسط حالات اختيار الموقع عندما يُباع المنتج بالسعر نفسه تماماً، بغض النظر عن مكان صناعته ، مع اختلاف كلفة إنتاجه من مدينة إلى أخرى، وبالتالي هناك موقع واحد تكون فيه مجموع كلف الإنتاج منخفضة إلى الحد الأدنى، وبالتالي فإن صاحب أي مشروع يعمل وفقاً لمبدأ تعظيم الأرباح سوف يختار ذلك الموقع.

ولكن إذا كان الدافع ليس تعظيم الأرباح ، وإنما تعظيم الإيرادات فيكون عندئذٍ الوضع مختلف ، ولبيان ذلك نعود إلى منحنى حيز الكلمة الذي يختلف بمفهومه عن المفهوم التقليدي لمنحنى الكلمة، الذي يعتبر أن كلف الإنتاج تتغير بتغيير كمية المنتج، بينما يعتبر مفهوم حيز الكلفة أن تكاليف الإنتاج تتغير من موقع لآخر مع افتراض ثبات كمية الإنتاج، وبصورة عامة فإن هنالك نوعين من كلف الإنتاج : الكلف الأساسية ، وهي مستقلة عن الموقع، وكلفة الموقع، وهو النوع الذي يركز عليه الباحث؛ لأنها تحدد الموقع الأقل تكلفة.

■ العوامل المؤثرة في تحديد الموقع الأمثل بالنسبة للأسر:

إذا كانت المنشآت تميز بين موقع وآخر بغية تعظيم الأرباح أو الإيرادات أو تقليل الكلف ، فإنَّ المنافع المالية وفرص العمل تحتلان المرتبة الأولى ضمن عوامل اختيار الأفراد للموقع ، وإن لم يكونا العاملين الوحيدين في التأثير على عملية الاختيار ، حيث تلعب الروابط المحلية والحضرية دوراً مهماً أيضاً، كما يعير الناس اهتماماً لنوعية وسائل الراحة والخدمات الاجتماعية والاقتصادية ومداهها في

المناطق الحضرية، وبالتالي فإن الأسر تأخذ عام الدخل بمفهوم أوسع من مجرد معدل الأجر التقليدي، بحيث يؤخذ في الاعتبار مجمل الخدمات المتاحة ضمن المناطق الحضرية، فيتأثر قرار الموقع مثلاً بنوعية التعليم المرغوب للأطفال أو الخدمات الصحية.

٣. نظرية المزايدة العقارية:

هي نظرية في الاقتصاد الحضري (Bid Rant theory)، نظرية جغرافية اقتصادية تشرح كيف يتغير الطلب على العقارات وأسعارها بناءً على المسافة من مركز المدينة أو المنطقة التجارية المركزية (روس، سايمون، وآخرون، 2000، ص278)، وقد تم تطوير نظرية الإيجار على مزايدة ويليام ألونس 1964 وتم توسيعها من نموذج ثون ثونن (ثزنن، يوهان هاينريش، 1966).

وتُعد نظرية المزايدة من أهم ركائز لجغرافية الحضرية، ومن الأفكار الرئيسة للنظرية:

– التنافس المكاني:

يتنافس مستخدمو الأرض (تجار – صناع – سكان) الأراضي القريبة من مركز المدينة ؛ لتقليل تكاليف النقل وزيادة الأرباح.

– منحنى المزايدة:

القطاع التجاري يملك المنحنى الأشد انحداراً، أي أنه مستعد ادفع أعلى سعر مقابل القرب من المركز.

– التوزيع الطبقي:

ينتج عن هذه المزايدة توزيع جغرافي للمدينة على شكل حلقات أو مناطق ، حيث يتركز القطاع التجاري في المركز، يليه القطاع الصناعي ، ثم القطاع السكني في الأطراف حيث الأرض أرخص.

وفي ضوء هذه النظرية أن جميع مستخدمي الأراضي يتنافسون على أكثر الأراضي سهولة الوصول إليها داخل وسط المدينة ، حيث يسمّى المبلغ الذي هم مستعدون لدفعه (إيجار المزايدة) ، ووفق هذه النظرية يمكن الافتراض أن أفقر المنازل والمباني ستكون في أطراف المدينة، حيث أن هذا الموقع الوحيد الذي يمكنهم تحمل تكاليف السكن.

٤. نظرية سهولة الوصول (Accessibility Theory):

تشير نظرية سهولة الوصول للعقارات في التخطيط الحضري والاقتصاد العقاري إلى قدرة الأفراد على الوصول إلى الخدمات والمرافق الحيوية، وكلما ارتفعت مستويات سهولة الوصول (مثل القرب من الطرق

الرئيسية، المدارس، والمناطق التجارية)، زادت القيمة السوقية للعقارية وقلت تكاليف النقل (Honsen,1959).

وتستخدم هذه النظرية لتفسير العلاقة المباشرة بين تحسين شبكة الطرق (مثل الطريق الدائري الخامس) وارتفاع القيم السوقية للأراضي.

يعود تاريخ نظرية سهولة الموقع (Accessibility Theory) وتطورها العقاري والحضري ، حيث بدأت كفكرة بدائية في الاقتصاد الزراعي، لتتحول لاحقاً إلى ركيزة أساسية في التخطيط العمراني وتحديد أسعار الأراضي الحضرية (www.ift-oecd.org).

يمكن تقسيم التطور التاريخي للنظرية عبر أربع مراحل رئيسية:

١. الجذور المبكرة للنظرية – القرن التاسع عشر:

بدأت النظرية كما أشرنا سابقاً في الاقتصاد الزراعي، حيث يعد نموذج فون ثنن (1826) أول نموذج وضع حجر الأساس للعلاقة بين الموقع وسهولة الوصول، وضح في هذا النموذج أن قيمة الأراضي الزراعية تتحدد بناءً على المسافة وتكلفة نقل المحاصيل إلى السوق المركزي (المدينة)، حيث كانت الأراضي الأقرب والأسهل هي الأعلى سعراً (<https://en.wikipedia.org>).

٢. التبلور في نصف المدن (النصف الأول من القرن العشرين) :

مع الثورة الصناعية ونمو المدن، انتقل المفهوم من القطاع الزراعي إلى القطاع العقاري والحضري عبر عدة نظريات شهيرة من ضمنها نظرية أرنست بيرجس (1925) نظرية الحلقات المركزية، التي أشارت إلى أن مركز المدينة هو نقطة الجذب الرئيسية (CBD)، وفي ضوء هذه النظرية تتنافس الأنشطة التجارية والسكنية للتواجد بالقرب منه؛ نظراً لارتفاع مستويات سهولة الوصول وتوفر البيئة التحتية، مما يرفع أسعار العقارات كلما اقتربنا من المركز (الوليحي، ٢٠١٥).

وفي عام (1939) ظهرت نظرية القطاعات لهومر هويت ، حيث طور المفهوم ليوضح أن سهولة الوصول لا تنمو بشكل دائري فقط ، بل تتبع خطوط النقل السريعة والمواصلات (السكك الحديدية والطرق الرئيسية) ، مما جعل العقارات الواقعة على هذه المحاور ترتفع قيمتها بشكل مستقل (الوليحي، 2015).

٣. الصياغة العلمية الرياضية (الخمسنيات والستينيات):

أول من صاغ نظرية سهولة الوصول رياضياً هو والتر هانسن (1959)، حيث عرّف مفهوم الوصول بأنه : " إمكانية التفاعل واقتناص الفرص"، في دراسته الشهيرة حول كيفية تأثير سهولة الوصول في تشكيل استخدامات الأراضي في واشنطن (www.itf.oecd.org).

٤. العصر الحديث: الاستدامة والمدن الذكية (أواخر القرن العشرين):

تحول التركيز من مجرد تسهيل حركة السيارات إلى سهولة وصول الإنسان، حيث بدأ تخطيط المدن يركز على بناء مجتمعات عقارية كثيفة حول محطات النقل والقطارات، ويعد مدينة ال 15 دقيقة أحدث تطور لنظرية الوصول السريع، وقد طرح كارلوس مورينو 1916 مدينة ال 15 دقيقة، وركز في نظريته على جعل الاحتياجات الأساسية (السكن ، والعمل ، والتسوق ، والصحة) على مسافة لا تتعدى ال 15 دقيقة، مما يمنح العقارات متعدد الاستخدامات ميزة سعرية هائلة (<https://www.sciencedirect.com>).

• معايير تقييم سهولة الوصول:

يستخدم دليل التقييم العقاري السعودي في المملكة العربية السعودية سهولة الوصول كعامل رئيسي لتحديد السعر، ويشمل (<https://esnadrealestate.com>):

- ١- القرب من الطرق العامة : مدى الاتصال بالشبكة الرئيسية وتوفير المداخل المباشرة للعقار.
- ٢- قرب الخدمات: المسافة من المرافق الأساسية كالمدارس والمستشفيات والحدائق العامة.
- ٣- التضاريس والموقع : تأثيربيعة الأرض المحيطة على جودة الوصول الفعلي.

من خلال استعراض النظريات السابقة، يمكن تفسير العلاقة بين مشروعات البنية التحتية والقيم السوقية للأراضي كما يلي:

- نظرية العرض والطلب تفسر كيفية تفاعل الكمية المتاحة من العقارات مع رغبة المستثمرين في تحديد الأسعار، ببساطة : إذا الطلب على العقارات وقل المعروض ترتفع الأسعار، وإذا زاد المعروض عن حاجة المشتريين، تنخفض الأسعار لتحقيق التوازن.
- نظرية الموقع تفسر أهمية القرب من الطريق.
- نظرية الوصول تفسر تأثير سهولة الوصول.
- نظرية المزايدة تفسر سلوك البائعين والمشتريين ، وتحدد الآلية الاقتصادية لتسعير العقار، بناءً على التنافس العلني ، وتحقيق أعلى سعر للبائع أو إتمام الصفقة في وقت قياسي ، وتعتمد على رغبة المشتريين في التفوق على بعضهم البعض للحصول على العقار.

وبالتالي فإن هذه الدراسة تسعى إلى تطبيق هذه النظريات على حالة الطريق الدائري الخامس في مكة المكرمة، من خلال تحليل التغيرات في القيم السوقية للأراضي في مخططات ولي العهد، وتعرف مدي تأثير الطريق الدائري الخامس على قيم العقار في مخططات ولي العهد.

المبحث الثاني

البنية التحتية: تعريفها - أهميتها - أنواعها

• تمهيد:

تشكّل البنى التحتية أساساً أولياً بمساهمة كافة القطاعات في النشاط الاقتصادي والاجتماعي لأي دولة. مفهوم البنية التحتية:

• مفهوم البنية التحتية:

• المرحلة الأولى:

وهي مرحلة النشأة، وكانت في القرن التاسع عشر في فرنسا، حيث كان مفهوم البنية التحتية يعني فقط المنشآت العسكرية، وقد استمر هذا المفهوم حتى النصف الأول من القرن العشرين.

• المرحلة الثانية:

في هذه المرحلة تطور مفهوم البنية التحتية خلال النصف الثاني من القرن العشرين، ليشمل الأشغال العامة مثل: الطرق والشوارع والجسور، ووسائل النقل، والمطارات والخطوط الجوية، وإمدادات المياه والموارد المائية وإدارة المياه، وتوليد الطاقة الكهربائية، والاتصالات، ومعالجة النفايات الصلبة والتخلص منها، وإدارة النفايات الخطرة (الدليمي، ٢٠٠٩م).



صورة للطرق في المملكة العربية السعودية

• المرحلة الثالثة:

بدأت مع نهاية القرن العشرين، حيث توسع مفهوم البنية التحتية ، ليتضمن أي نظام تقني يستخدمه المجتمع لخدمة أغراضه ، ويعني ذلك أن البنية التحتية تشمل كل ما يسمى بضروريات الحياة مثل : المنشآت والتجهيزات الأساسية التي يحتاجها المجتمع كوسائل المواصلات، والطرق والمطارات، والسكك الحديدية، ووسائل الاتصالات كشبكات الهاتف والانترنت والبريد والبرق، ونظام الصرف الصحي، وتضم كذلك كل ما يتعلق بالبنية التعليمية والترفيهية ونحوها (بشندي، ١٩٩٠).

إنّ مصطلح البنية التحتية (Infrastructure)، حديثاً نسبياً، إذ لم يستخدم إلا في بداية القرن العشرين ، ليشير بوجه عام إلى الجسور والطرق وخطوط السكك الحديدية والخدمات العامة المشابهة، وفي القرون الأخيرة تطور المصطلح وانتشر ، واتسعت مدلولاته ، لتشمل كما أشرنا سابقاً إلى جانب الأصول والبنى التحتية بنى أخرى غير مادية (الوصال ، ٢٠١٨م ، ص).



صورة للاتصالات الحديثة في المملكة العربية السعودية

أما البنك الدولي فقد عرف البنية التحتية على أنها رأس المال العيني المستثمر في المرافق والخدمات العامة في مجالات الطرق والنقل ، والاتصالات والصرف الصحي ومحطات توليد الطاقة الكهربائية والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، بهدف خدمة القطاعات العامة والخاصة (داغر، ٢٠١٠، ص١١٦).

١ - تعريف البنية التحتية في الاقتصاد:

تعرف البنية التحتية في المجال الاقتصادي على أنها كافة الخدمات والمرافق، التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر على الحياة الاقتصادية والتجارية مثل شبكات الطرق وحركة النقل والموانئ والمعابر والمطارات وشبكات المياه والكهرباء والاتصالات ، بالإضافة إلى بنايات المدن الصناعية ومناطق التجارة الحرة، وخدمات الإنترنت والتجارة الإلكترونية ، كما يتسع المفهوم ليشمل الاتفاقيات والتفاهات الاقتصادية والتجارية وتشريع القوانين والأنظمة الإدارية والمالية والقانونية الخاصة بأنظمة البنية التحتية (عبد الفتاح ، ٢٠١٩). وبالنظر إلى البنية التحتية من هذه الزاوية لاقتصادية يسعى إلى تحفيز الإنتاج في نواحي الزراعة والصناعة والتجارة من خلال توليد اقتصاديات مستقرة حول بقع البنية التحتية ، فعلى سبيل المثال الصناعة الواقعة على خط السكة الحديد أو الطريق لسريع أو القرب منه ستنتج سلعا متعددة تدر دخلاً وتصنع رواجاً تجارياً في هذه المناطق.

• تصنيف البنية التحتية:

يتم تصنيف البنية التحتية باعتبار صفتها المادية والهيئة التي تقد عليها إلى بنية تحتية صلبة، وبنية تحتية مرنة.

• البنية الصلبة:

البنية الصلبة التي هي مدار بحثنا هذا هي تمثل المنشآت والمباني والطرق والمرافق الصحية والتجهيزات الكهربائية والمطارات وسكك الحديد والموانئ ووسائل الاتصالات وإمدادات المياه ومرافق الصرف الصحي وغيرها. ويمكن الحكم على البنية التحتية الصلبة على مستوى المادة بأنها بنية تحتية مادية تتميز بشكل أساسي بخاصيتين متميزتين: تلبية الاحتياجات المادية ومستوى الإنتاج الضخم (العسال، ٢٠٢٣، ص ١١).

• البنية المرنة:

وهي تمثل الخدمات وتكنولوجيا المعلومات وبرامج التنمية والتوعية والتدريب والتعليم والقوانين والأنظمة التي تدعم البيئة وقدرة الأفراد على التفاعل معها، كل ذلك يدخل ضمن شبكة خدمية مرنة وأساسية لتحقيق استقرا البنية التحتية وبالتالي الوصول للتنمية وخاصة التنمية المستدامة (Sullivan, 2003)، وفي سبيل ذلك تعمل الدول والحكومات جاهدة على نشر ثقافة الاستدامة والحفاظ على البيئة في المجتمع ؛ لتقوية أداء بنيتها التحتية المرنة، كما في حالة خطط ترشيد استخدام المياه والطاقة، واستخدام الطاقات المتجددة.

كما هنالك تصنيفات أخرى للبنية التحتية ففي تصنيف البنك الدولي للعام ١٩٩٤م فالبنية التحتية تشمل ثلاث فئات من المرافق:

- المرافق العامة: تتضمن الطاقة الكهربائية وشبكات نقل الغاز وتوزيعه وشبكات إمدادات مياه الشرب النقية، وشبكات الصرف الصحي، والاتصالات وجميع النفايات الصلبة والتخلص منها.
- مشروعات الأشغال العامة: تشير إلى الطرق والسدود ومشروعات الري، وقنوات الصرف.
- مرافق النقل: وتشمل خطوط السكك الحديدية، ومنظومة النقل العام، والمطارات والموانئ.

أما تقرير البنك الدولي عن التنمية لعام ٢٠٠٩م، فينظر إلى البنية التحتية من منظور آخر، ويميز بين ثلاثة أشكال من البنية التحتية على النحو التالي:

- البنية التحتية العامة المرتبطة بالمكان وتشمل: الإسكان وإمدادات المياه وخدمات الصرف الصحي والخدمات الاجتماعية الأساسية، مثل التعليم والصحة.
- البنية التحتية الاقتصادية: وتشير إلى الطاقة وتقانة الاتصالات والمعلومات والري والموانئ والمطارات والنقل (الطرق والسكك الحديد) التي تتكامل مع عنصر العمل في القطاعات الاقتصادية الإنتاجية الرئيسة : الزراعة والصناعة والخدمات.
- البنية التحتية التي تربط بين الأماكن: وتشمل وسائل النقل التي تربط بين المناطق الجغرافية المختلفة داخل البلد الواحد، أو تلك التي تتعلق بالتجارة الدولية، سواء أكان على المستوى الدولي أم الإقليمي.

وبوجه عام يمكن التمييز بين البنية التحتية الاقتصادية، والبنية التحتية الاجتماعية، فالبنية الاقتصادية تمثل جزءاً من رأس المال في المجتمع، يستخدم لتسهيل عمليات الإنتاج ، فإما تساهم هذه البنية بشكل مباشر في العملية الإنتاجية على شكل مدخلات مباشرة كالطاقة الكهربائية والمطارات والموانئ، أو أن تساهم بشكل غير مباشر من خلال تمكين الأفراد (عنصر العمل) من أداء أدوارهم في العملية الإنتاجية مثل الطرق وخدمات النقل. أما البنية التحتية الاجتماعية فتشير إلى الخدمات ذات الطابع الاجتماعي، وإن كان لها مضمون اقتصادي مهم، مثل الخدمات الصحية، والخدمات التعليمية، والخدمات الترفيهية، والتي لها آثار مباشرة أو غير مباشرة في الأداء الاقتصادي ونوعية جودة الحياة.

ونظراً لصعوبة التوصل إلى تعريف عام موحد للبنية التحتية، فغالبا ما تعرف البنية التحتية بمجموعتين من السمات التي تميزها من غيرها من السلع والخدمات الاقتصادية الأخرى: سمات إنتاجية وسمات استهلاكية.

• سمات البنية التحتية:

– أولاً: السمات الإنتاجية المميزة للبنية التحتية:

(١) استثمارات ضخمة لا يمكن إعادة استخدامها:

استثمارات مشروعات البنية التحتية ضخمة بطبيعتها، إذ يتطلب إنشاء شبكات الطرق والمطارات والموانئ على سبيل المثال تخصيص موارد مالية كبيرة تخدم غرضاً واحداً ، أو تستهدف توفير خدمة واحدة فحسب، وفي معظم الأحوال لا يمكن تحويل هذه الاستثمارات إلى استخدامات أخرى، أو نقلها إلى أماكن أخرى.

(٢) وفورات الحجم الكبير:

تشير مشروعات البنية التحتية بما يعرف ب وفورات الحجم الكبير حيث تنخفض تكاليف إنتاج الوحدة من الخدمة بزيادة مستويات الإنتاج، ويرجع ذلك لعدد من العوامل، يأتي في مقدمتها زيادة الوزن النسبي للتكاليف الثابتة.

(٣) درجة عالية من الترابط بين مكونات مشروعات البنية التحتية:

من السمات الأساسية التي تميز مشروعات البنية التحتية وجود درجة عالية من الترابط، لا بين مكونات مشروعات البنية التحتية فحسب، بل بين مراحل الإنتاج المختلفة أيضاً، حيث تعتمد كفاءة تشغيل جزء كبير من الشبكة على كفاءة تشغيل باقي أجزاء الشبكة، كذلك لا يمكن على سبيل المثال تشغيل أحد الجسور أو السدود أو الطرق بعد الانتهاء من (90%) من عملية التشييد.

(٤) الدور الرئيس للقطاع العام:

لعدد من الاعتبارات الاقتصادية والسياسية أيضاً، يتعين أن يكون للقطاع العام دور رئيس في توفير البنية التحتية، إذ لا يمكن أن توغر قوى السوق الحرة خدمات البنية التحتية بالقدر المطلوب اقتصادياً واجتماعياً.

(٥) تعدد طرائق إنتاج خدمات البنية التحتية:

يمكن إنتاج معظم خدمات البنية التحتية بأساليب تقنية مختلفة، فعلى سبيل المثال يمكن توفير

(٦) طول العمر الإنتاجي:

تتميز مشروعات البنية التحتية بطول العمر الإنتاجي ، الذي لا يقاس بالأعوام والعقود لكن ربما يكثر ذلك ، فهناك كثير من الطرق مازلت تعمل بكفاءة عالية على الرغم من طول مدة تشييدها، وهنا لابد من

الإشارة إلى أهمية عملية الصيانة في مشروعات البنية التحتية ، ودورها في تحديد العمر الإنتاجي لأصول البنية التحتية ومرافقها.

(٧) اتساع نطاق المستخدمين:

تستهدف مشروعات البنية التحتية في العادة توفير الخدمات لعدد كبير من المستخدمين، وهذه سمة من سمات مشروعات البنية التحتية.

– ثانياً: السمات الاستهلاكية لخدمات البنية التحتية:

(١) الطلب على خدمات البنية التحتية يأتي من جميع الوحدات الاقتصادية:

يأتي الطلب على خدمات البنية التحتية من جميع القطاعات الاقتصادية، بحيث لا يمكن تصور إنشاء طرق وكباري دون وجود قنوات المياه والترع وقنوات الصرف والكهرباء وغيرها.

(٢) تنوع حاجات مستخدمي البنية التحتية:

تختلف حاجات الأفراد عن حاجات مؤسسات الأعمال في كثير من خدمات البنية التحتية، فعلى سبيل المثال تختلف مواصفات الطرق التي تصلح لاستخدامات الشاحنات عن مواصفات الطرق التي تصلح لاستخدامات السيارات الخاصة، ويؤدي تنوع حاجات مستخدمي البنية التحتية أحياناً إلى صعوبة إشباع حاجات المستخدمين على نحو ملائم، في ظل لقيود الفنية والمالية التي تواجه إنشاء بعض مرافق البنية التحتية.

(٣) صعوبة تلبية حاجات المستخدمين الكاملة في الأوقات كلها:

غالباً ما يواجه واضعوا السياسات مشكلة تحقيق التعادل بين عرض خدمات البنية التحتية والطلب عليها، مما يتسبب بفجوات بين العرض والطلب، عادة ما تكون في مصلحة الطلب، الأمر الذي يمكن تفسيره بثلاثة عوامل رئيسة هي:

أولها: مشروعات البنية التحتية تحتاج إلى استثمارات ضخمة ، فيصعب توفير لموارد المالية اللازمة لإنشاء المشروعات التي تلبي جميع الحاجات.

ثانيها: الخصائص الفنية والتقنية لمشروعات البنية التحتية تجعلها قابلة للتجزئة إلى حد بعيد، أي أن زيادة العرض لا يمكن تحقيقها بمقادير صغيرة، بل بمقادير كبيرة نسبياً؛ لذا تفضل الحكومات الانتظار خصوصاً في ظل محدودية الموارد المالية، حتى يكون هنالك طلب كافٍ.

ثالثها: أن مشروعات البنية التحتية تحتاج إلى فترات زمنية طويلة نسبياً حتى تدخل إلى حيز التشغيل، خصوصاً في الدول النامية التي تعاني عجزاً في الكوادر البشرية والفنية المؤهلة في مجال إدارات الاستثمارات العامة.

• أهمية البنية التحتية:

تحظى خدمات البنية التحتية بأهمية كبرى من قبل سكان المدن في الأونة الأخيرة، ويعود السبب في ذلك لتزايد حاجة الإنسان لتلك الخدمات، وخاصة بعد التطور في مستوى التحضر الذي تعيشه المجموعات البشرية، وتطور التقنيات والأساليب المستخدمة في تقديمها وتوفيرها.

وبلا شك أن للبنية التحتية أهمية كبرى في تحقيق التنمية الاقتصادية، فهي أساس لتدفق الاستثمارات تلقائياً مع تدفق الأنشطة الاقتصادية في الدول المتقدمة على وجه الخصوص، نتيجة لتوفر خدمات لبنية التحتية والإنتاجية في الاقتصاد، وتوجد علاقة طردية بين الإنفاق على مشروعات البنية التحتية وزيادة الإنتاجية الكلية (داغر، 2010، ص ١١٤).

كما أن تعزيز خدمات البنية التحتية يسهم في تعزيز الاقتصاد الوطني، من خلال دورها في تحفيز وجذب العديد من المشاريع الاستثمارية التي تحتاجها، إضافة إلى قدرتها على تعزيز الميزة التنافسية للمنتجات من حيث الجودة والتكلفة، وتزداد أهمية خدمة لبنية التحتية في الأنشطة القائمة على استراتيجية تسويق تتأثر بعنصر الزمن (أي إيصال البضائع إلى الأسواق خلال مدة محددة) والصناعات التصديرية (مكحول، وآخرون، ٤٢)، ويتحقق ذلك من خلال:

- تدعم البنية التحتية الاقتصاد وتساعد على نموه من خلال الأرباح التي تدرها.
- يسهم لاستثمار في البنية التحتية بشكل كبير في تحقيق الكفاءة الاقتصادية من خلال الحد من تكاليف النقل وتلف الإنتاج على سبيل المثال، مما يجعله يساهم في تعزيز الإنتاجية ، وتحقيق عوائد اقتصادية إضافية، علاوةً لقدرته على فتح أسواق جديدة.
- تسهم البنية التحتية الجيدة في تحسين الوضع التنافسي للدول المختلفة.
- توفر مشاريع البنية التحتية العديد من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، حيث يقدر البنك الدولي أن استثمار مليار دولار في مشروعات البنية التحتية يمكن أن يولد في المتوسط (110) آلاف فرصة عمل ذات صلة بتلك المشروعات في الدول المستوردة للنفط ، وحوالي (26) ألف فرصة عمل في دول مجلس التعاون الخليجي، و(49) ألف فرصة عمل في الدول النامية المصدرة للنفط (رشيد، وكريمة ، 2018م، ص 20).

– إنَّ لاستثمار في البنية التحتية يحقق معدلات عالية في الإنتاجية والربحية الاقتصادية والاجتماعية، وتتطلب العلاقة المستدامة بين البنية التحتية والنمو زيادة معدل الإنفاق من النسبة التي تتراوح بين 1- 2% من الناتج المحلي الإجمالي ، ليزيد عن (5%) (مودي، 1997م، ص5). علماً بأنَّ البنك الدولي يوصي بضرورة أن تخصص الدول الأقل نمواً م نسبته (6%) من ناتجها المحلي لتطوير بنيتها التحتية.

• البنية التحتية في المملكة العربية السعودية:

البنية التحتية في السعودية تعرّف بأنها رأس المال العيني المستثمر في المرافق والخدمات العامة في مجالات الطرق والنقل والاتصالات والمياه والصرف الصحي ومحطات توليد الطاقة الكهربائية والسكك الحديدية والموانئ والمطارات، وتتضمن البنية التحتية عدة قطاعات ، ما بين قطاعات اقتصادية . وقطاعات اجتماعية ، وقطاعات إدارية، وتعرف أيضاً بالمرافق العامة، أو الأصول التي تقدّم بشكل مباشر أو غير مباشر خدمات عامة.

ويرجع تاريخ اهتمام المملكة العربية السعودية بالبنية التحتية، منذ توحيد المملكة ، حيث عملت حكوماتها على مر التاريخ على تنفيذ التجهيزات الأساسية، ولاسيما المرافق العامة، وتحسين الخدمات الحكومية، وذلك من خلال الخطط الخمسية المتتالية، بداية بالخطة الخمسية الأولى خلال الأعوام (1395 - 1390 / 1975 - 1970)، إذ أنفق نحو (80) مليار ريال، فيما بلغت المصروفات في الخطة الثانية نحو (700) مليار ريال، ما يقارب نحو (9) أضعاف اعتمادات خطة التنمية الأولى.

واستمرت المملكة العربية السعودية في جهودها الداعمة للبنية التحتية في برامج التحول الوطني ، حيث هيأ هذا البرنامج البيئة الممكنة للقطاع العام والخاص غير الربحي لتحقيق رؤية السعودية 2030، وذلك بالتركيز على تحقيق التميز في الأداء الحكومي، ودعم التحول الرقمي، والإسهام في تنمية القطاع الخاص، وتطوير الشركات الاقتصادية، وتعزيز التنمية لمجتمعية، وضمان استدامة الموارد الحيوية، حيث أعلن صندوق التنمية الوطني في عام 2021 / 1443، تأسيس صندوق البنية التحتية الوطني، الذي صدر بموافقة مجلس الوزراء ، كأحد الصناديق والبنوك التابعة لصندوق التنمية الوطني؛ ليسهم في تحقيق مستهدفات رؤية 2030م، من خلال تعزيز تنمية مشاريع البنية التحتية ، وتمكين مشاركة القطاع الخاص من الاستثمار فيها، ويدعم الصندوق مشروعات بقيمة إجمالية تصل إلى (200) مليار ريال على مدى عشر سنوات من تاريخ تأسيسه.

مع إطلاق برامج رؤية السعودية 2030، بدأ تنفيذ مشاريع ضخمة في مجال البنية التحتية في مختلف المجالات، بحيث تعزز في ربط المملكة عالمياً بالمراكز السكانية وسلاسل القيمة التجارية والصناعية عن طريق رفع أداء قطاعات الخدمات اللوجستية والتنافسية والجودة، هذا بجانب مشروعات البنية التحتية

الضخمة داخل المملكة العربية السعودية، فتبنت المملكة مشاريع كثيرة على مستوى الداخل فمنها على سبيل المثال إنشاء الطرق والكباري وشبكات الكهرباء والمياه والتقنية، والاهتمام بالبنية التحتية بالقطاع السياحي وغيرها من المشروعات الضخمة.

• الطرق الدائرية في مدينة مكة المكرمة:

تحظى مدينة مكة المكرمة والمشاعر المقدسة بمنظومة خدمية منها سلسلة الطرق الدائرية ذات الطابع اللوجستي ، الأمر الذي يعزز من دورها الرائد بوصفها أهم حواضر العالم الأول الحديث، والتي تأتي انطلاقاً من توجهات رؤية 2030، وذلك للارتقاء بجودة الخدمات المقدمة للحجاج والمعتمرين، ورفع جودة البنية التحتية لشبكة النقل، إلى جانب تسهيل التنقل ، ووفرت الخطوط الدائرية بمكة المكرمة، والمتمثلة في خمسة طرق دائرية ، تشكل تقدماً يساعد من نهضة أم القرى وكفاءتها في إيجاد شبكة مترابطة للحركة في كافة الاتجاهات ، ممّا يسهل التنقل بين أحياء وطرق مكة المكرمة بشكل مرّن وانسيابي و سريع ، فيما تسهم مشاريع محاور وتقاطعات ومسارات الطرق الدائرية في رفع كفاءة خدمات البنية التحتية للأحياء المجاورة للمشاريع، وتيسير وصول المركبات من وإلى المشاعر المقدسة والمنطقة المركزية والطرق السريعة خارج مكة المكرمة، وكذلك تنمية الأحياء المجاورة ورفع مستوى الخدمات ، التي ترتقي بجودة الحياة ، كما تسهم في النمو الاقتصادي للمدينة، وزيادة قيمة الناتج المحلي لها (جريدة الرياض، 2024م).

والبحث في إطاره العملي سيكشف أثر مشروعات البنية التحتية للأراضي في مخططات ولي العهد بمكة المكرمة المرتبطة بالطريق الدائري الخامس، وذلك من خلال التعرف على دور القرب من الطريق، ومدى سهولة الوصول إليه ومدى تحسين شبكة الطرق، إضافة إلى مدى تأثير انخفاض زمن التنقل على القيم السوقية للأراضي. وبما أنّ حدود البحث الموضوعية هي أثر الطريق الدائري على القيم السوقية للأراضي التي يمر بها الطرق وهي مخططات ولي العهد ، لذا يعطي الباحث فكرة للقارئ عن أهم ملامح مشروع الطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة، يعد هذا المشروع مشروع استراتيجي يمتد لمسافة تتجاوز (134) كلم، ويهدف إلى تخفيف التكدس في العاصمة المقدسة، وخدمة ضيوف الرحمن، والإسهام في التنمية الاقتصادية لمدينة مكة المكرمة، ويرتبط هذا الطريق بطرق مهمة مثل طريق الشميسي والكر، ويتضمن إنشاء قرابة (130) جسراً؛ لتسهيل الانسيابية المرورية (<http://makkahnewspaper.com>).

• الطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة:

تم تصميم الطريق وفق أحدث المعايير الهندسية ليتضمن المواصفات التالية:

– السرعة التصميمية: تصل إلى (140) كلم / ساعة.

- ربط محاور التنمية.
- الربط العمراني: دعم التوسعات المستقبلية للنطاق العمراني بمكة المكرمة.
- التكامل الأمني والتقني:
- مزود بأحدث أنظمة المراقبة التي تشرف عليها الهيئة الملكية لمدينة مكة المكرمة والمشاعر المقدسة (<http://www.rcmc.gov.sa>)
- يسهم الطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في احداث نقلة تنموية كبرى، لاسيما في مخططات ولي العهد والاحياء السكنية الواقعة في النطاق الجنوبي والجنوبي الغربي للعاصمة المقدسة (<http://www.tiktok.com>).

• مسار الطريق وعلاقته بمخططات ولي العهد:

- بتقاطع المسار المعتمد للدائري الخامس بشكل مباشر مع التمدد العمراني الجديد، ليربط أجزاء واسعة من المخططات والأحياء المحيطة به:
- مخططات ولي العهد: يمر الطريق بمحاذاة وداخل أجزاء من مخططات ولي العهد (مثل مخطط 4 ، ومخطط 5 الأساسي والملحق، وأجزاء من مخططات ط ، و أ ، وح)، ممّا ساهم في ربط هذه المخططات السكنية الضخمة ببعضها البعض ، وتسهيل الانتقال بينها (Makkawi.com).
- الضلع الجنوبي (طريق الشميسي الكر): يشكل مشروع ازدواج طريق الشميسي - الكر الضلع الجنوبي للدائري الخامس بطول إجمالي يتجاوز (63) كلم (وكالة الأنباء السعودية (<http://www.sps.gov.sa>)
- أحياء أخرى داخل المسار: يشمل نطاق المسار وجواره أحياء أخرى مثل أجزاء من الحسينية (من حدود الحرم)، وجعرانة (حي النور).

• منظومة الطرق الدائرية الأخرى في مكة المكرمة:

- تتكامل شبكة الطرق في العاصمة المقدسة عبر خمسة محاور دائرية رئيسية تشرف عليها الهيئة الملكية:
- الطريق الدائري الأول: يحيط بالمنطقة المركزية مباشرة، لتسهيل حركة المشاة وحافلات النقل حول المسجد الحرام.

– الطريق الدائري الثاني: يربط مناطق مثل جرول، التيسير، والعزيزية، لتوزيع الحركة المرورية حول القشرة الوسطى للمدينة.

– الطريق الدائري الثالث: يمتد ليربط الأحياء السكنية الحيوية مثل (الكعكية، النزهة، والشهداء).

– الطريق الدائري الرابع: يمتد بطول (65) كلم وعرض (100) م متضمناً (12) تقاطعاً رئيسياً، ويحيط بمعظم الأحياء السكنية الحالية، ليربط المحاور الإقليمية (جدة، المدينة المنورة، السيل).

– الطريق الدائري الخامس: يمثل القوس الخارجي الأكبر والأحدث (بطل 134) كلم ، لاستيعاب التوسع المستقبلي – كما أشار الباحث آنفاً- وخدمة المخططات الطرفية الجديدة (صحيفة عاجل الإلكترونية <https://ajel.sa>).

وبهذه المنظومة المتكاملة للطرق الدائرية ، شهدت مكة المكرمة تحولاً نوعياً في منظومة الطرق، التي نفذتها الهيئة الملكية لمدينة مكة المكرمة والمشاعر المقدسة، التي أسهمت في رفع كفاءة الحركة المرورية، واحسين جودة الحياة، بما يواكب النمو العمراني المتسارع، ويسهل الوصول الى المناطق الحيوية في العاصمة المقدسة.

المبحث الثالث

الدراسات السابقة

• أولاً: الدراسات المحلية:

١ - استخدام الأراضي على الطريق الدائري الثاني بالمدينة المنورة:

دراسة الباحث الأحمد بن حمود وآخرون ، دراسة منشورة في مجلة كلية الآداب - العام (2019)، هدفت الدراسة إلى حصر وتحديد الاستخدامات بالطريق الدائري الثاني بالمدينة المنورة، تناولت الدراسة أنماط استخدامات الأراضي بالطريق الدائري، وتمثلت أدوات الدراسة في النشرات والتقارير والخرائط والمرئيات الفضائية، واختتمت الدراسة بالتأكيد على أن قانون تنظيم المباني بالمدينة المنورة يؤثر على خصائص المباني واستخدامات الأراضي على جانبي الطريق الدائري الثاني حيث نجد تبايناً واضحاً في ارتفاعات المباني على كلا الجانبين ، ففي الجانب الداخلي المتصلة بالكتلة العمرانية القديمة للمدينة المنورة والتي تخضع مبانيها لقانون تنظيم المباني السائد بالمدينة من حيث ارتباط عدد الطوابق للمبنى بعرض الشارع تصل إلى (11) طابقاً ، بينما من الجهة المقابلة على الطريق الدائري نجد أن عدد الطوابق لا تتجاوز طابقين حسب قانون تنظيم المباني للأراضي خارج الطريق الدائري.

٢ - دور تنمية تجهيزات البنية التحتية في تنويع مصادر الدخل للنمو المستدام

دراسة الباحثة سلوى محمود أبو ضيف أحمد، دراسة تطبيقية على الاقتصاد السعودي، دراسة منشورة في مجلة مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي بجامعة الأزهر، هدفت الدراسة إلى إلقاء الضوء على الدور الإيجابي النظري لتنمية تجهيزات البنية التحتية في النمو الاقتصادي الذي تتطوي عليه الأدبيات الاقتصادية وتدعمه النظرية الاقتصادية، وذلك بالتطبيق على حالة المملكة العربية السعودية، التي أعلنت على توجهها لجهود مكثفة من أجل تحقيق أهداف الرؤية 2030م، والتي تتضمن ضمن أهدافها دعم وتطوير القطاع الحيوي لما يقود تحقيق الأهداف التنموية الأخرى، استخدمت الدراسة المنهج الوصفي - التحليلي ، إلى جانب المنهج القياسي الكمي وباستخدام نموذج للتكامل المتناظر للعلاقات طويلة الأجل، وبالتطبيق على الاقتصاد السعودي خلال الفترة من 1988- 2019 م ، توصلت الدراسة إلى وجود علاقة معنوية إحصائية بين المتغيرات مما يؤكد المساهمة الإيجابية لتطوير قطاع البنية التحتية في المملكة العربية السعودية في تنويع مصادر الدخل نحو القطاعات الإنتاجية الداعمة للنمو الاقتصادي، وهو ما يؤكد أن المملكة العربية السعودية قد قطعت شوطاً في برنامج الرؤية المستقبلية 2030 م ، فيما يخص البنى التحتية و التي تعد من أهم مقومات تحقيقها.

٣- قياس أثر المتغيرات الاقتصادية على سوق الأسهم في المملكة العربية السعودية.

دراسة الباحث أحمد سعيد بأسلم، دراسة تحليلية خلال عام (2001-2000)، دراسة منشورة في مجلة المؤسسة العربية للعلوم والنشر - الولايات المتحدة الأمريكية - العام 2024م، هدفت الدراسة من عنوانها إلى قياس أثر بعض المتغيرات الكلية على سوق الأسهم في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من 2001-2000، حيث تم استخدام نموذج ARDL لتحليل العلاقة بين القيمة السوقية لسوق الأسهم كمتغير تابع ومجموعة من المتغيرات الاقتصادية المستقلة، وهي أسعار النفط، النمو الاقتصادي، الائتمان المصرفي للقطاع الخاص، عرض النقود، وسعر الفائدة، وقد تم اتباع المنهج الوصفي - التحليلي والتحليل القياسي، حيث تم تحليل المتغيرات المستقلة لاختبار الفرضية الرئيسة للبحث وهي كما يلي: هناك أثر معنوي لمساهمة المتغيرات الاقتصادية الكلية المختارة في الدراسة، على المتغير التابع (القيمة السوقية لسوق الأسهم)، وقد أظهرت النتائج وجود علاقة طردية ومعنوية بين القيمة السوقية لسوق الأسهم وأسعار الفائدة على القيمة السوقية لسوق الأسهم، وأوصت الدراسة بضرورة مراقبة هذه المتغيرات الاقتصادية بشكل دائم واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من تأثيرها على سوق الأسهم في المملكة العربية السعودية.

• ثانياً: الدراسات العربية:

١- "تأثيرات الطرق المحيطة على استعمالات الأراضي بمدينة دمشق":

دراسة الباحث وسام عبده، رسالة ماجستير غير منشورة - جامعة دمشق - كلية الهندسة المعمارية - العام 2009م، وقد هدفت الدراسة من عنوانها إلى معرفة تأثير تحويلة دمشق الكبرى على استعمالات الأراضي التي تمر بها، أو تقترب منها، إضافةً لتأثير الطريق على تنوع وتوزيع هذه الاستعمالات ، بما تؤمنه من تخديم وسهولة وصول ما يغير في قيم الأراضي، وبالتالي تغير استعمالاتها وإعادة تشكيلها، وقد يطغى استعمال على آخر، وإنّ دراسة هذه التأثيرات الناتجة عن تنفيذ الطريق المحيطي حول المدينة مهمة جداً، وكذلك التعرّف على ما هو سلبي وما هو إيجابي عنها لإجراء المقارنة، كالحسارة في الأراضي الزراعية بزحف العمران عليها، أو تشجيع نمو التجمعات العشوائية، وخلصت الدراسة إلى أنّ تحويلة دمشق كغيرها من الطرق المحيطة حول المدن تساهم بالدور الأكبر في تحويل نمط المرور إلى نمط متعدد المراكز، كما أنها تخفف الضغط على الكتلة العمرانية بعزل مرور الترانزيت والرحلات العابرة عن المساهمة في تقديم المدينة، كما أن هذه التحويلة ربطت بين مناطق المدينة دون المرور بمركزها.

٢- "دور الطرق في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية بمصر".

دراسة الباحث أبو عجيلة علاء مصطفى عبدالمقصود، دراسة منشورة في مجلة الاقتصاد والمحاسبة - مصر (2018)، هدفت الدراسة إلى الكشف عن مدى الدور الذي تلعبه الطرق في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، حيث تعد شبكة الطرق أحد أهم شرايين التنمية لأي مجتمع، حيث أكدت الدراسة على أهمية الطرق في البنية التحتية الاقتصادية، ومن أهم نتائجها أن الطرق توفر اتصال آمن للأشخاص والبضائع، بما ينعكس بالإيجابيات على المستوى الاقتصادي في المجتمع، ومن أهمية الطرق في عملية التنمية ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وتقليل الفجوة بين الإنتاج والاستهلاك، الذي نتج عنه زيادة حجم الإنتاج بشكل كبير، وتخفيف أعداد الفقراء، كما يعد النقل أحد الأسباب لازدهار قطاع السياحة، وبواسطة وسائل النقل يتم توفير متطلبات الأنشطة الاقتصادية والسياحية والترويج في المكان المقصود، كما أن إنشاء الطرق وتوفير النقل زاد من مصادر دخل المنطقة.

٣- "أثر البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال على النمو الاقتصادي في عينة من بلدان شمال أفريقيا".

دراسة الباحث لخضاري يولنوار - دراسة تحليلية للفترة من 2020 - 2007، قدّمت لنيل درجة الدكتوراه، في الجامعة الجزائرية الديمقراطية الشعبية بمدينة ميله- في العام 2023 - 2022م، تهدف الدراسة من عنوانها إلى قياس أثر البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال على النمو الاقتصادي، وقد استخدمت الدراسة منهجين متكاملين ومتناسقين هما المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج الاستنباطي الاستقرائي، الذي يقيس مدى تأثير مؤشرات البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال على النمو الاقتصادي، أما أداة الدراسة فقد استخدم الباحث قائمة مكونة من عشرة مؤشرات من مؤشرات قياس تكنولوجيا المعلومات والاتصال باستخدام نموذج بانل، ومن أهم نتائج هذه الدراسة أن البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال تولد فرص العمل المباشرة، وغير المباشرة، كما تؤدي إلى تغيير أساليب العمل، وتساعد مؤشرات البنية التحتية في إمكانية المقارنة بين البلدان ومراقبة الفجوة الرقمية العالمية، كما أكدت الدراسة على وجود نوع من التقارب بين بلدان عينة البحث في نصيب الفرد من الناتج المحلي.

• ثالثاً: الدراسات العالمية:

١- "الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إنشاء مشاريع البنية التحتية":

دراسة الباحث Sa0d Wassila وآخرين بعنوان : الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إنشاء مشاريع البنية التحتية، دراسة منشورة في مجلة البشائر الاقتصادية، بجامعة طاهري محمد بشار - كلية العلوم الاقتصادية في العام 2018، هدفت الدراسة إلى إبراز إحدى التجارب الرائدة عالمياً في تقوية وتعزيز بنيتها التحتية من خلال الاعتماد على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في دولة تركيا، وقد

توصلت الدراسة إلى أن التجربة التركية في مجال البنى التحتية من أنجح التجارب العالمية ، بحيث تمكنت من إقامة مشاريع عملاقة في قطاع النقل والصحة وغيرها ، سواء من قبل شركات محلية تركية أو شركات أجنبية ، وقد أثبتت هذه الشراكة فعاليتها من حيث الاستثمارات من جهة وقوة وفعالية البنى التحتية من ناحية أخرى.

٢ - كيف تؤثر البنية التحتية على أسعار العقارات في جورجيا (2026)؟

دولة جورجيا أصبحت واحدة من أكثر الأسواق العقارية جذباً للمستثمرين، ليس فقط بسبب المشاريع السكنية الجديدة، أو الموقع المميز، بل لأنّ البنية التحتية أصبحت المحرك الحقيقي الذي يسبق ارتفاع أسعار العقارات بسنوات ، فعندما ترتفع أسعار العقارات في مدينة ما ، يعتقد الكثيرون أن السبب هو الموقع أو جودة المشروع فقط ، لكن الحقيقة التي يتجاهلها معظم المستثمرين أن البنية التحتية هي العامل الخفي الذي يدفع قيمة العقارات للنمو ، ففي كثير من الحالات تبدأ أسعار الأراضي والعقارات بالارتفاع قبل اكتمال المشروع نفسه، بمجرد الإعلان عن طريق جديد أو توسعة مطار أو تطوير شبكة نقل حديثة، في جورجيا 2026 أصلح هذا العامل أكثر وضوحاً من أي وقت مضى، إذ اشهد الدولة توسعاً في مشروعات الطرق السريعة والمطارات والسكك الحديدية والموانئ، وهوما يغير خريطة الطلب العقاري، ويخلق مناطق جديدة مرشحة للنمو؛ لذلك فإنّ المستثمر الذكي لا يسأل فقط أين تشتري؟ بل يسأل : أين ستتجه البنية التحتية خلال السنوات القادمة ؟ وقد أشارت هذه الدراسة إلى أن أسباب ارتفاع العقارات بعد تطوير البنية التحتية يرجع إلى سهولة الوصول للمنطقة، فتقليل وقت التنقل يجعل المنطقة أكثر جاذبية للسكن والعمل، والسبب الثاني هو زيادة الطلب على المناطق التي شهدت تطوراً في البنية التحتية كما يعود السبب الثالث إلى زيادة النشاط التجاري في مناطق تطوير البنية التحتية (<https://arcisge.com./2026>).

٣ - "تأثير الطرق على قطع الأراضي وفقاً لنتائج التقييم 2021".

دراسة الباحث رومان شولجان وآخرون (2021)، هدفت الورقة إلى تعرّف تأثير الطرق ذات الأهمية الحضرية على المناطق المحيطة بها، وقد حدد الباحثون حجم منطقة تأثير الطريق، ولتحديد المدى الكمي لهذا التأثير، استخدم الباحثون بيانات أسعار بيع قطع الأراضي ذات الأغراض المختلفة، حيث تعد القيمة النقدية المقدرة للأرض مؤشراً على تأثير الطريق على المناطق المحيطة، ونظراً لتأثير العديد من العوامل على قيمة هذه الأراضي ، فقد طور الباحثون نماذج اقتصادية وإحصائية لتقديم قيمة قطع الأراضي ذات الأغراض المختلفة باستخدام أسلوب تحليل الانحدار المتعدد، وذلك لتحديد تأثير الطرق السريعة، وبعد إدخال قيم مختلفة للمسافات إلى الطريق السريع، ضمن منطقة تأثير الطريق في النموذج، حدد الباحثون أنماط التغير في قيمة قطع الأراضي ذات الأغراض المختلفة ، وحسبوا عوامل التعديل التي يمكن

استخدامها في التقييم النقدي لهذه الأراضي، حيث بلغت قيمة هذه المعاملات لأراضي البناء السكنية 1.00.85، وأما بالنسبة للأراضي الصناعية فقد بلغت 1.00-1.01.

• التعليق على الدراسات السابقة ومدى الاستفادة منها:

اتفقت جميع الدراسات السابقة في تناولها موضوع البنية التحتية من حيث أثرها أو دورها في التنمية الاقتصادية، لكن انفردت كل دراسة بتناول نوع من أنواع البنية التحتية فعلى سبيل المثال تناولت عدد من الدراسات دور الطرق أو تأثيرات الطرق على رفع قيمة العقارات، بينما تناولت دراسات أخرى دور تنمية تجهيزات البنية التحتية في تنوع مصادر الدخل للنمو الاقتصادي، وهناك دراسات تناولت أثر البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال على النمو الاقتصادي، وقد خرجت هذه الدراسات بنتائج مفيدة، أما دراسة الباحث فتتفق مع الدراسات السابقة في تناولها لموضوع أثر البنية التحتية مع اختلاف نوع البنية التي تناولها الباحث، حيث تمثلت في الطرق وأثرها على القيم السوقية للأراضي الواقعة حولها، وقد استفاد الباحث من الدراسات السابقة في طريقة تناولها للموضوعات كما استفاد من الأدبيات والمراجع التي اقتبست منها الدراسات السابقة بعض المعلومات.

• ما يميز دراستنا عن الدراسات السابقة:

تتميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة بعدة جوانب جوهرية، تتمثل في الآتي:

- ١- جميع الدراسات السابقة أجريت في بيئات مختلفة ، بينما تركز هذه الدراسة على مخططات ولي العهد بمدينة مكة المكرمة، وهي بيئة خاصة لها خصائصها.
- ٢- أغلب الحدود الزمانية التي أجريت فيها الدراسات السابقة هي أقدم مقارنةً بدراستنا هذه التي تميزت عن الدراسات السابقة بحداتها في حدودها الزمانية.
- ٣- جميع الدراسات السابقة اعتمدت في عينتها على فئة أو فئتين بالأكثر من مجتمع البحث، في الوقت الذي تنوعت فيه عينة دراستنا لتضم أربع فئات من فئات مجتمع الدراسة والمتمثلة في : فئة المستثمرين العقاريين، والمطورين العقاريين، والوسطاء ، والمسوقين العقاريين، وملاك الأراضي.
- ٤- تميزت دراستنا أيضا عن الدراسات السابقة في أن عينتها عينة قصدية، مرتبطة مباشرة بموضوع العقارات، أفرادها من ذوي العلاقة المباشرة بالسوق العقاري في مدينة مكة المكرمة، يمتلكون الخبرة والمعرفة الكافية للإجابة عن فقرات الاستبانة.
- ٥- كما تميزت دراستنا في إطارها النظري والتطبيقي أنها اعتمدت على أربع نظريات من النظريات الاقتصادية العقارية ، بينما اعتمدت الدراسات السابقة على نظرية أو نظريتين فقط من نظريات الاقتصاد الحضري.
- ٦- تميزت دراستنا هذه على عدد من الدراسات السابقة في أنها دراسة نظرية - تطبيقية، بينما بعض الدراسات السابقة وُصفت بأنها دراسة نظرية فقط.

الفصل الثالث

منهجية الدراسة

مقدمة:

في هذا الفصل سيتناول الباحث المنهجية والإجراءات المتبعة في البحث، والتي تشمل تحديد المنهجية، ومجتمع البحث وعينته المستهدفة بالدراسة، وأدوات جمع البيانات من حيث الإعداد وطرق التحقق من الصدق والثبات، والأدوات والعمليات الإحصائية التي ستستخدم في تحليل البيانات على النحو التالي:

منهج الدراسة:

المنهجية وطرق البحث:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي ، حيث تم وصف العلاقة بين مشروعات البنية التحتية (الطرق) والقيم السوقية للأراضي، وقد جُمعت المعلومات من عينة من الأفراد من ذوي العلاقة بالسوق العقاري، وذلك باستخدام استبيان صمم خصيصاً لهذا الغرض ، وبعد ذلك جُمعت البيانات ثم تم تحليلها باستخدام الأساليب الإحصائية المناسبة لتحديد العلاقة بين متغيرات الدراسة.

مجتمع الدراسة:

تكون مجتمع الدراسة من الأفراد ذوي العلاقة بالسوق العقاري في مدينة مكة المكرمة، ويشمل ذلك المستثمرين العقاريين، والمطورين العقاريين، والوسطاء والمسوقين العقاريين، وملاك الأراضي، وذلك لارتباطهم المباشر بموضوع الدراسة، والمأمهم بواقع القيم السوقية للأراضي ، وتأثيرها بمشروعات البنية التحتية.

عينة الدراسة:

أما عينة الدراسة فقد تكونت من (101) مشاركاً من ملاك الأراضي، والمستثمرين العقاريين ، والمطورين العقاريين، والوسطاء والمسوقين العقاريين، تم اختيارهم بالطريقة القصدية، نظراً لاملاكهم الخبرة والمعرفة اللازمة للإجابة عن فقرات الاستبانة، وتحقيق أهداف الدراسة.

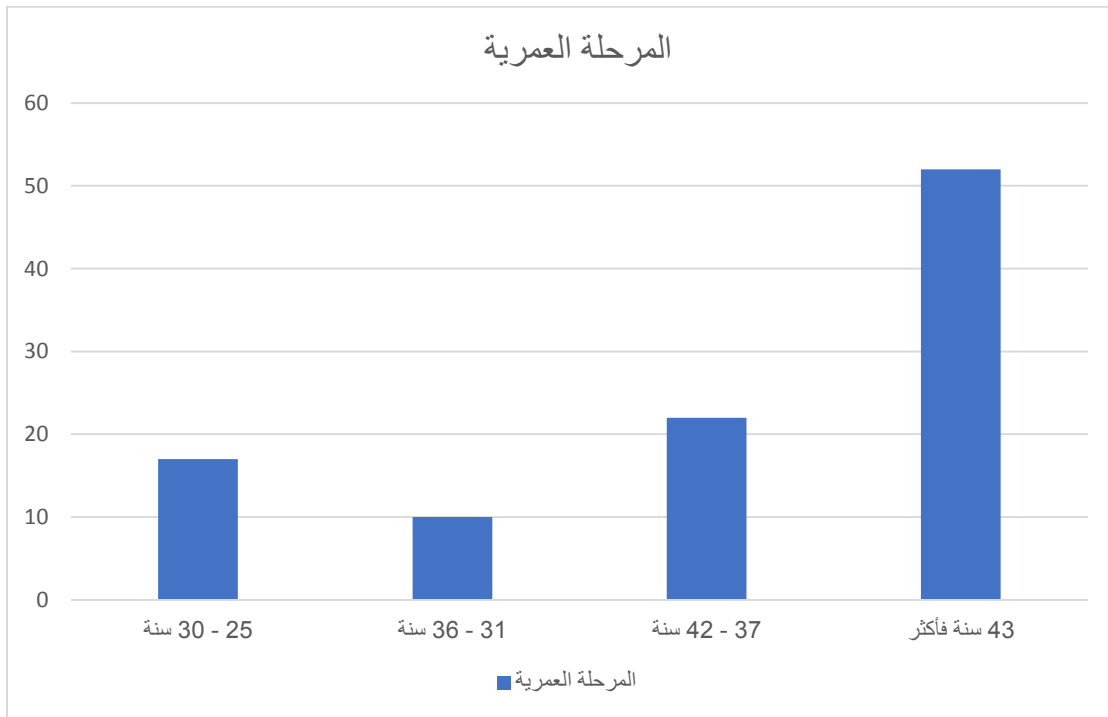
تكونت عينة الدراسة من (١٠١) مستجيب، وكان توزيعهم وفق البيانات الديموجرافية على النحو التالي:

توزيع عينة الدراسة وفق متغير العمر:

جدول رقم (٣-١) يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير العمر

المرحلة العمرية	العدد	النسبة المئوية
٢٥ - ٣٠ سنة	17	16.8
٣١ - ٣٦ سنة	10	9.9
٣٧ - ٤٢ سنة	22	21.8
٤٣ سنة فأكثر	52	51.5
الإجمالي	101	100

رسم بياني رقم (٣-١) يوضح توزيع العينة وفق متغير العمر



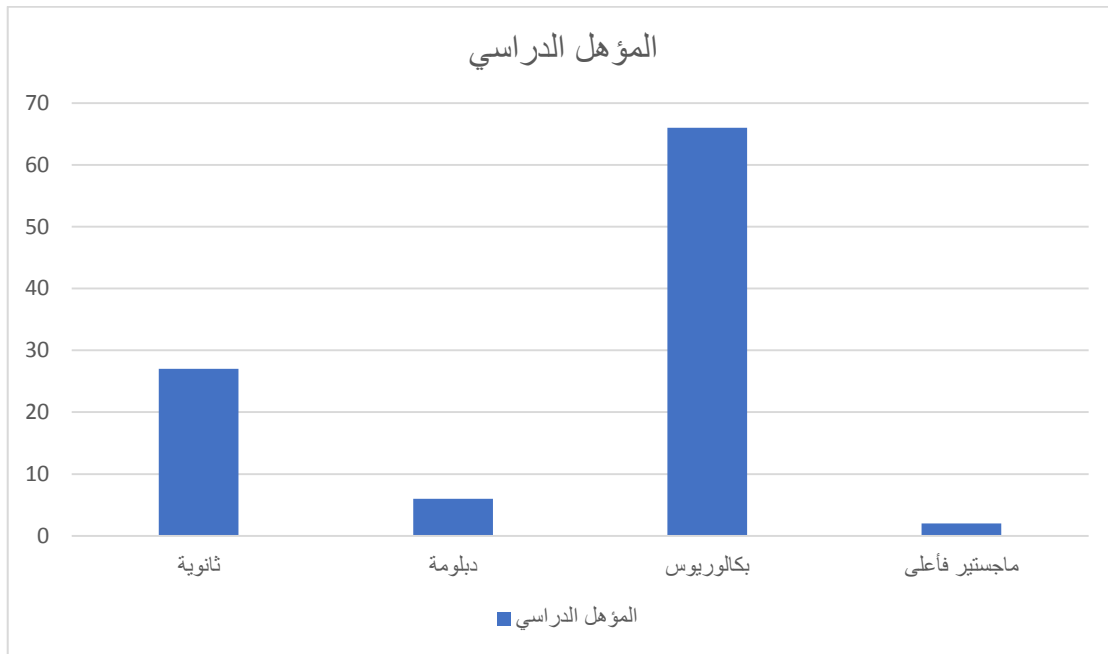
من الجدول رقم (١) والذي يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير العمر، والرسم البياني رقم (١) والذي يوضح توزيع العينة وفق متغير العمر أيضاً، يلاحظ الباحث أن عينة الدراسة تقاربت من حيث الخبرة العمرية ، فقد بلغت نسبة الذين أعمارهم أكثر من (43) سنة (51.5%) ، بينما توزعت بقية النسبة علي الشباب من (25- 42) سنة ، وفي تقدير الباحث أن تنوع الخبرة العمرية ما بين الشباب والشباب من حيث العمر وتقاربها من حيث العدد مؤشر جيد للمعلومات التي أدلوا بها.

توزيع عينة الدراسة وفق متغير المؤهل العلمي:

جدول (٢-٣) يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير المؤهل العلمي

المؤهل العلمي	العدد	النسبة المئوية
ثانوية	27	26.7
دبلومة	6	5.9
بكالوريوس	66	65.3
ماجستير فأعلى	2	2.0
الإجمالي	101	100.0

رسم بياني رقم (٢-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير المؤهل الدراسي



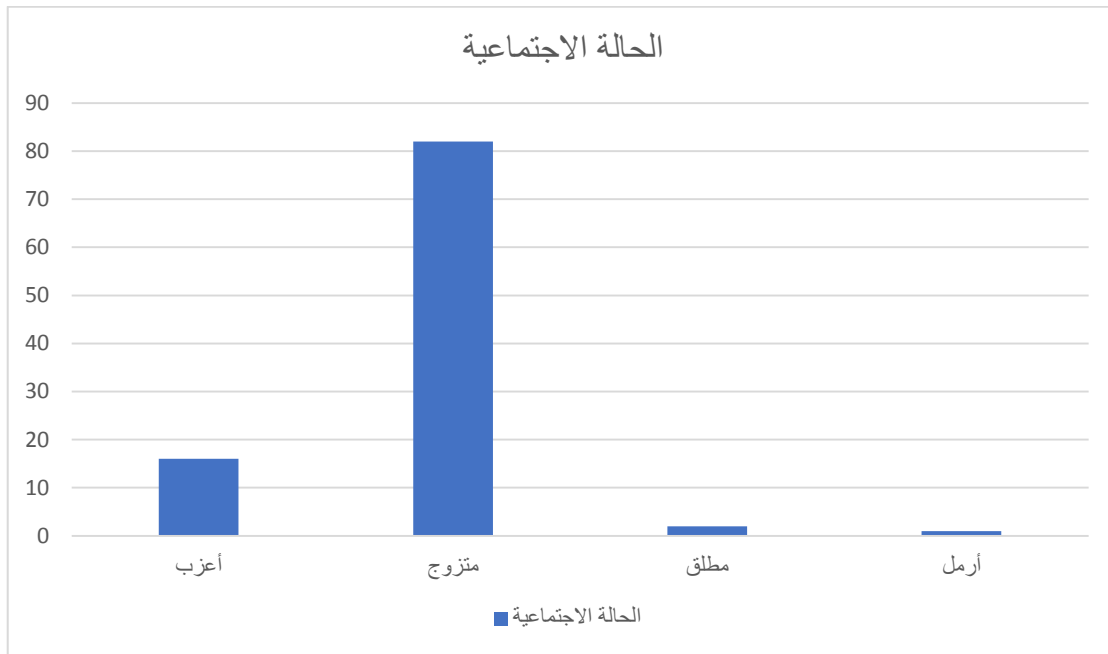
من الجدول أعلاه رقم (2) والذي يوضح وصف عينة الدراسة من حيث المؤهل العلمي، والرسم البياني (2) أيضاً والذي يوضح توزيع العينة وفق متغير المؤهل الدراسي، يلاحظ الباحث أن أكثر من (60%) من يحملون مؤهلاً جامعيًا من عينة البحث، وهذا مؤشر جيد لصالح المعلومات التي أدلوا بها، فالخريج الذي درس الجامعة بالتأكيّد يكون رايه مصقولاً بالخبرة العلمية.

توزيع عينة الدراسة وفق متغير الحالة الاجتماعية:

جدول (٣-٣) يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	العدد	النسبة المئوية
أعزب	16	15.8
متزوج	82	81.2
مطلق	2	2.0
أرمل	1	1.0
الإجمالي	101	100.0

رسم بياني رقم (٣-٣) يوضح توزيع العينة وفق متغير الحالة الاجتماعية



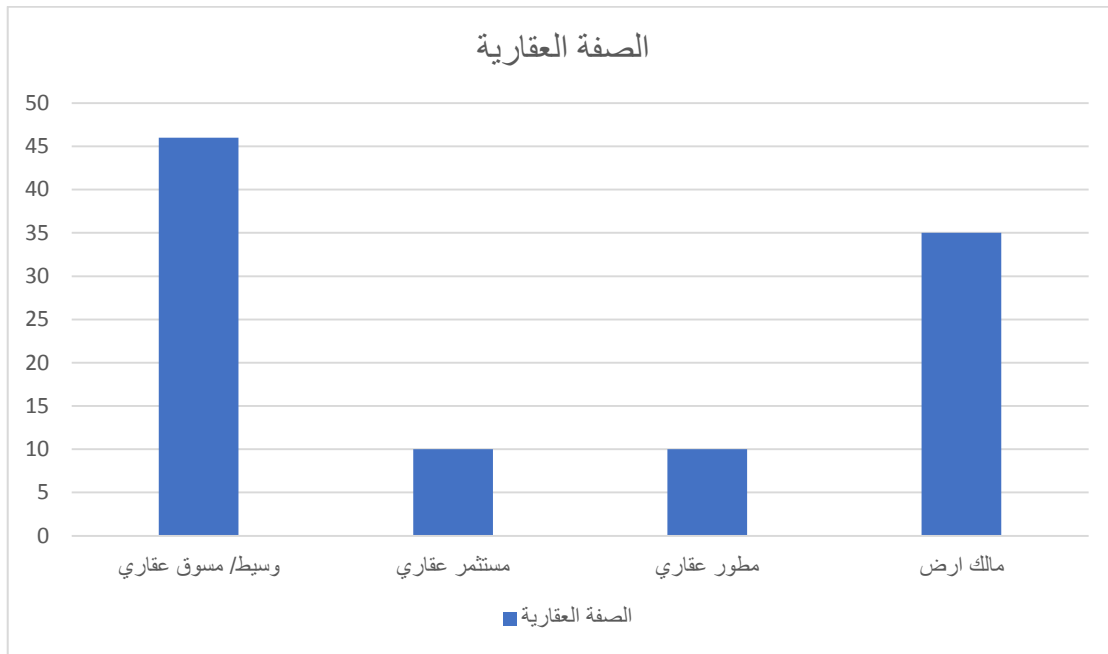
من الجدول رقم (3) والذي يوضح وصف عينة الدراسة من حيث الحالة الاجتماعية، والرسم البياني رقم (3) والذي يوضح أيضاً توزيع عينة البحث وفق متغير الحالة الاجتماعية، يلاحظ الباحث أن (80%) من عينة البحث من فئة المتزوجين، وهذا مؤشر جيد لصالح البيانات التي أدلوا بها، فغالب المتزوجون تكون آراؤهم سديدة بحكم الخبرة الحياتية والزوجية.

توزيع عينة الدراسة وفق متغير الصفة العقارية:

جدول (٣-٤) يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير الصفة العقارية

المرحلة العمرية	العدد	النسبة المئوية
وسيط/ مسوق عقاري	46	45.5
مستثمر عقاري	10	9.9
مطور عقاري	10	9.9
مالك ارض	35	34.7
الإجمالي	101	100.0

رسم بياني رقم (٣-٤) يوضح توزيع العينة وفق متغير الصفة العقارية



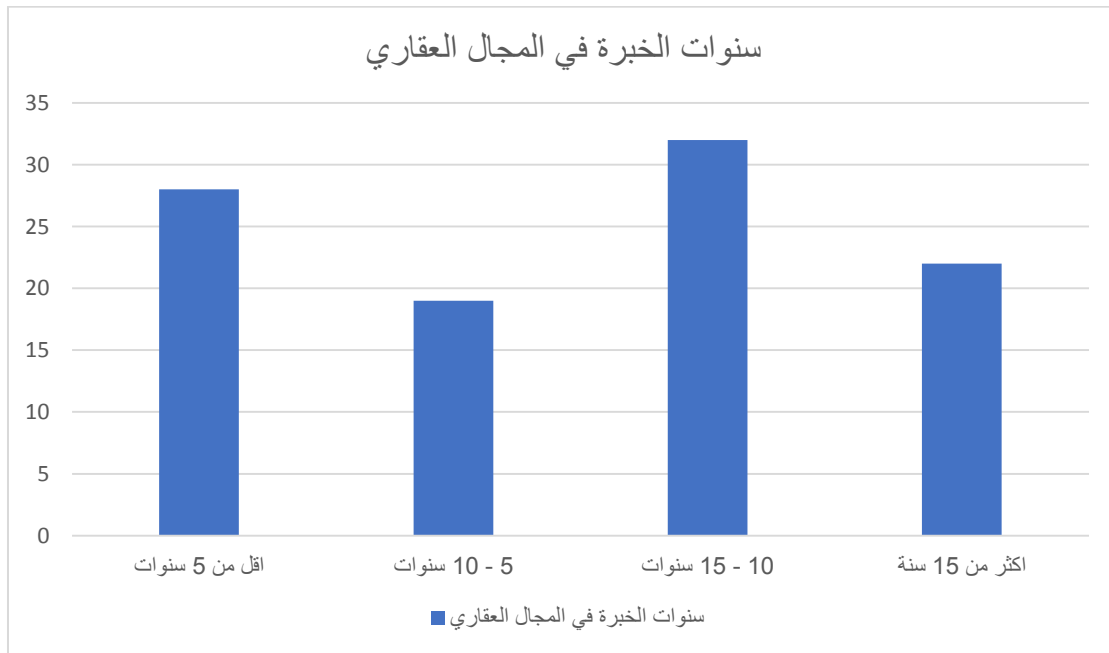
يلاحظ الباحث من الجدول رقم (4) والذي يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير الصفة العقارية، والرسم البياني رقم (4) والذي يوضح توزيع عينة الدراسة وفق هذا المتغير أيضاً، أن (45%) من عينة الدراسة هم من المسوقين العقاريين ، وأن (35%) من ملاك الأراضي، وهاتان الفئتان تمثلان البائع والمشتري، وبالتالي أحرزتا نسباً عالية مقارنة ببقية الفئات، وهذا مؤشر جيد في تقدير الباحث لصالح المعلومات التي أدلت بها هاتان الفئتان فيما يتعلق بمتغيرات البحث المستقلة والتابعة.

توزيع عينة الدراسة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري:

جدول (٣-٥) يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري

سنوات الخبرة في المجال العقاري	العدد	النسبة المئوية
أقل من ٥ سنوات	28	27.7
٥ - ١٠ سنوات	19	18.8
١٠ - ١٥ سنوات	32	31.7
أكثر من ١٥ سنة	22	21.8
الإجمالي	101	100.0

رسم بياني رقم (٣-٥) يوضح توزيع العينة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري



من الجدول رقم (5) والذي يوضح وصف عينة الدراسة وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري، والرسم البياني رقم (5) والذي يوضح أيضاً توزيع العينة وفق سنوات الخبرة في المجال العقاري، يلاحظ الباحث أن حوالي (52%) من عينة الدراسة خبرتهم في مجال سنوات الخبرة تتراوح ما بين (15 - 10%)، وفي تقدير الباحث أن الخبر التي تتراوح ما بين هذه السنوات، هي خبرة كبيرة في مجال السوق العقاري، ثم جاءت الخبرة القليلة أقل من (5) سنوات في المرتبة الثانية بنسبة قدرها (27.7%) ،

ثم تلتهم الخبر المتوسطة ما بين (5-10) سنوات بنسبة قدرها (18.8%) ، والتالي يلاحظ الباحث أن الخبرات تنوعت وفق متغير سنوات الخبرة في المجال العقاري من خبرة كبيرة إلى خبرة قليلة إلى خبرة متوسطة، وفي تقدير الباحث أن التنوع في سنوات الخبرة يثري المعلومات التي أدلت بها عينة الدراسة.

متغيرات الدراسة:

المتغير التابع: القيمة السوقية للأراضي (y) - سعر المتر المربع.

- المتغيرات المستقلة:

١. تأثير القرب من الطريق.
٢. تأثير سهولة الوصول.
٣. تأثير تحسين شبكة الطرق.
٤. تأثير انخفاض زمن التنقل.

أدوات جمع البيانات:

اعتمدت الدراسة على الاستبانة بوصفها الأداة الرئيسة لجمع البيانات، إلى جانب الملاحظة الميدانية، لدعم فهم واقع منطقة الدراسة.

التحقق من الخصائص السيكمترية للاستبانة:

أولاً - التحقق من صدق الاستبانة:

تم التأكد من صدق الاستبانة من خلال:

- صدق المحتوى: حيث تم عرض الاستبانة على عدد من المحكمين المتخصصين، وذلك للتعرف على آرائهم في قياس مفردات الاستبانة لكل محور من المحاور المكونة لها وصحة صياغتها العلمية واللغوية ومدى مناسبتها للعينة المستهدفة، وقد تم تحديد نسبة اتفاق بين المحكمين قدرها (98%) لقبول الفقرة، وبناء عليه تم قبول الفقرات، بعد إجراء بعض التعديلات المطلوبة.
- الاتساق الداخلي: من خلال حساب معامل ارتباط بيرسون بين كل فقرة من الفقرات والمحور الذي تنتمي إليه (بعد حذف درجة الفقرة)، وكانت النتائج كما هي في الجدول رقم (6) أدناه.

جدول (٦-٣) يوضح قيم معاملات ارتباط الفقرات بالمحور الذي تقيسه

المحور العام	المحور الفرعي	الفقرة	معاملات ارتباط الفقرة بالمحور
	المحور الأول (القرب من الطريق الدائري الخامس)	١- يسهم القرب من الدائري الخامس في زيادة جاذبية الأراضي	724. **
		٢- تفضل الاستثمارات العقارية الأراضي القريبة من الدائري الخامس	789. **
		٣- يؤثر القرب من الطريق على قرار شراء الأراضي	555. **
		٤- تزداد فرص تطوير الأراضي القريبة من الدائري الخامس	766. **
مشروعات البنية التحتية	المحور الثاني (سهولة الوصول)	٥- ساهم الدائري الخامس في تحسين الوصول إلى المخططات	697. **
		٦- سهل الطريق الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة	748. **
		٧- أدى الطريق إلى تحسين الربط بين الأحياء والمخططات المجاورة	703. **
		٨- يعد سهولة الوصول عاملاً مهماً في تقييم الأراضي	625. **
		٩- أسهم الدائري الخامس في رفع كفاءة تحسين شبكة النقل بالمنطقة	751. **
	المحور الثالث (تحسين)	١٠- أدى المشروع إلى تحسين الحركة المرورية	714. **

المحور العام	المحور الفرعي	الفقرة	معاملات ارتباط الفقرة بالمحور
	شبكة (الطرق)	١١ - ساعد الطريق في تعزيز الترابط بين أجزاء المنطقة	705.**
		١٢ - ساهم المشروع في تحسين البنية التحتية للنقل	673.**
	المحور الرابع (انخفاض زمن التنقل)	١٣ - أدى الطريق إلى تقليل زمن الرحلات اليومية	771.**
		١٤ - انخفض الوقت اللازم للوصول إلى المواقع الرئيسية	860.**
		١٥ - ساهم انخفاض زمن التنقل في رفع جاذبية المنطقة	782.**
		١٦ - يؤثر تقليل زمن التنقل في قرارات الاستثمار العقاري	714.**
القيم السوقية	المحور الأول (ارتفاع الأسعار)	١٧ - ارتفعت أسعار الأراضي بعد تنفيذ مشروعات البنية التحتية	785.**
		١٨ - انعكس تطوير الطرق على القيمة السوقية للأراضي	748.**
		١٩ - ساهمت مشروعات البنية التحتية في زيادة أسعار البيع	794.**
		٢٠ - شهدت الأراضي القريبة من الطريق نمواً في قيمتها السوقية	777.**
	المحور	٢١ - ازداد الطلب على الأراضي في المنطقة بعد	759.**

المحور العام	المحور الفرعي	الفقرة	معاملات ارتباط الفقرة بالمحور
	الثاني	تنفيذ المشروع	
	(زيادة الطلب)	٢٢- ارتفع اهتمام المستثمرين بالأراضي الواقعة ضمن نطاق تأثير الطريق	748. **
		٢٣- ساهم المشروع في جذب مستثمرين جدد	814. **
		٢٤- زادت حركة التداول العقاري في المنطقة	790. **
	المحور الثالث (الجاذبية الاستثمارية)	٢٥- أصبحت المنطقة أكثر جاذبية للاستثمار العقاري	867. **
		٢٦- شجعت مشروعات البنية التحتية على الاستثمار طويل الأجل	852. **
		٢٧- ساهم المشروع في تعزيز الثقة بالسوق العقاري المحلي	857. **
		٢٨- تؤثر جودة البنية التحتية في القرارات الاستثمارية	727. **

(**) تعني أن الارتباط دال عند مستوى (٠.١)

يتضح من الجدول رقم (6) أن معاملات ارتباط الفقرات بمحاورها تراوحت بين (٠.٥٥٥ - ٠.٨٦٧)، وجميعها معاملات ارتباط دالة إحصائياً وتزيد عن (٠.٣) (محك جيلفورد)، وهذا يدل على صدق البناء الداخلي للاستبانة.

ثانياً - التحقق من ثبات الاستبانة:

تم التحقق من ثبات الاستبانة من خلال حساب معامل ألفا لكل محور من محاور الاستبانة، وكانت قيم معاملات الثبات كما في الجدول رقم (7) أدناه.

جدول رقم (٣-٧) يوضح معاملات ثبات محاور الاستبانة

المحور العام	المحور الفرعي	معامل ألفا للمحور الفرعي	معامل ألفا للمحور العام
مشروعات البنية التحتية	القرب من الطريق الدائري الخامس	٠.٨٥٩	٠.٩٤٧
	سهولة الوصول	٠.٨٥١	
	تحسين شبكة الطرق	٠.٨٦١	
	انخفاض زمن التنقل	٠.٩٠٢	
القيم السوقية	ارتفاع الأسعار	٠.٨٩٩	٠.٩٥٥
	زيادة الطلب	٠.٨٩٨	
	الجاذبية الاستثمارية	٠.٩١٦	

يتضح من الجدول السابق أعلاه رقم (7) أن معاملات ألفا لجميع المحاور تزيد عن (٠.٧)، وهذا يدل على تمتع الاستبانة بمعاملات ثبات مقبولة لكل محاورها.

وبذلك تم التحقق من الخصائص السيكمترية للاستبانة على العينة الاستطلاعية، وأصبحت الاستبانة صالحة للتطبيق على العينة الأساسية.

وصف الاستبانة:

- وضع الباحث لعينة الدراسة الهدف من الاستبيان، والذي تمثل في التعرف على القيم السوقية للأراضي في مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة من خلال المتغيرات المستقلة للدراسة، وهي أربعة متغيرات.
- أكد الباحث لعينة الدراسة أن المعلومات التي ستدلون بها خاصة لأغراض هذه الدراسة فقط ، وهي محل سرية تامة.
- استخدم الباحث مقياس ليكرت الخماسي الذي يتطلب الإجابة على استمارة الاستبانة ، من خلال وضع علامة (√) في الخانة المناسبة لكل عبارة.
- كانت عدد الاستجابات (5) استجابات على النحو التالي :

- تأثير كبير جداً - تأثير كبير - تأثير متوسط - تأثير محدود - لا تأثير .
- تم تقسيم الاستبانة إلى فقرات:
- الفقرة الأولى : البيانات الديموغرافية لعينة البحث والتي تمثلت في:
- (العمر، المؤهل العلمي، الحالة الاجتماعية، الصفة العقارية المستخدمة، سنوات الخبرة)
- الفقرة الثانية: محاور الاستبانة.
- تم تقسيم الاستبانة إلى محاور وأبعاد.
- عدد محاور الاستبانة: محوران
- المحور الأول: مشروعات البنية التحتية.
- تم تقسيم المحور الأول إلى أربعة أبعاد:
- البعد الأول: القرب من الطريق الدائري- تضمن (4) استجابات.
- البعد الثاني: سهولة الوصول - تضمن (4) استجابات.
- البعد الثالث: تحسين شبكة الطرق - تضمن (4) استجابات.
- انخفاض زمن التنقل - تضمن (4) استجابات.
- المحور الثاني: القيم السوقية للأراضي:
- تتضمن ثلاثة أبعاد:
- البعد الأول: ارتفاع الأسعار - تضمن (4) استجابات.
- البعد الثاني: زيادة الطلب - تضمن (4) استجابات.
- البعد الثالث: الجاذبية الاستثمارية - تضمن (4) استجابات.
- عدد استجابات الاستبانة في كل محاورها (28) استجابة.

الأساليب الإحصائية:

استخدمت الدراسة الأساليب الإحصائية التالية: التكرارات، والنسب المئوية، والمتوسطات الحسابية، والانحرافات المعيارية ، معامل كرو نباخ ألفا، لقياس ثبات الأداة، ومعامل ارتباط بيرسون لدراسة العلاقة بين المتغيرات، وتحليل الانحدار لاختبار أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي.

المعالجات الإحصائية:

تم استخدم عدد من المعادلات الاحصائية لمعالجة بيانات الدراسة وقد تمثلت في الآتي:

١. النسبة المئوية:

النسبة المئوية = ن/س × ١٠٠

حيث س = التكرارات ، ن = المجموع الكلي.

وقد استخدمت النسبة المئوية في حساب وصف البيانات الديموغرافية لعينة الدراسة من حيث: العمر، والمؤهل العلمي، والحالة الاجتماعية، والصفة العقارية، وسنوات الخبرة في المجال العقاري.

٢. معامل الارتباط:

تم استخدام معامل ارتباط بيرسون بين كل فقرة من فقرات الاستبانة والمحور الذي تنتمي إليه.

٣. تم التحقق من ثبات الاستبانة من خلال حساب معامل ألفا لكل محور من محاور الاستبانة.

٤. الوسط الحسابي والانحراف المعياري:

تم استخدام المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للمحورين الأساسيين (مشروعات البنية التحتية، والقيم السوقية)، ومحاورهما الفرعية، وتحديد المستوى من خلال مقارنة المتوسط بالمحركات المعيارية الموضحة في جداول المقارنة.

حدود الدراسة:

- الحدود الموضوعية:

أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي: دراسة تطبيقية على مخططات ولي العهد بمكة المكرمة.

المرتبطة بالطرق الدائرية

- الحدود المكانية : المملكة العربية السعودية - مكة المكرمة

- الحدود الزمانية : ٢٠٢٦م

الفصل الرابع

نتائج الدراسة

تمهيد:

يهدف هذا الفصل إلى عرض نتائج الدراسة المتعلقة بتأثير مشروعات البنية التحتية (الطريق الدائري الخامس) على القيم السوقية للأراضي في مخططات ولي العهد، وذلك باستخدام الأساليب الإحصائية المتعددة التي أشار إليها الباحث سابقاً.

التحليل الوصفي للبيانات:

للإجابة عن التساؤل الرئيس: "ما أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة؟" تم ما يلي:

تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للمحورين الأساسيين (مشروعات البنية التحتية، والقيم السوقية)، ومحاورهما الفرعية، وتحديد المستوى من خلال مقارنة المتوسط بالمحكات الموضحة في جدول (1-4).

جدول رقم (١-٤) يوضح محكات الحكم على مستوى استجابات العينة على فقرات المقياس

المستوى	منخفض جداً	منخفض	متوسط	مرتفع	مرتفع جداً
الفئة	١ - ١.٨	١.٨١ - ٢.٦	٢.٦١ - ٣.٤	٣.٤١ - ٤.٢	٤.٢١ - ٥

تم حساب معامل الارتباط بين محور مشروعات البنية التحتية ومحور القيم السوقية والمحاور الفرعية لهما باستخدام معامل ارتباط بيرسون، والتنبؤ بالقيم السوقية من خلال مشروعات البنية التحتية باستخدام تحليل الانحدار البسيط، وفيما يلي عرض تفصيلي للنتائج من خلال الإجابة عن التساؤلات الفرعية:

الإجابة عن التساؤلات الفرعية للدراسة:

للإجابة عن التساؤل الفرعي الأول:

ما مستوى تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي من خلال المحاور الآتية:

أ- تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس

ب- تأثير سهولة الوصول

ج- تأثير تحسين شبكة الطرق

د- تأثير انخفاض زمن التنقل

هـ- تأثير مشروعات البنية التحتية بشكل عام

تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري وتحديد مستوى المتوسط والرتبة لكل فقرة من الفقرات في كل محور من المحاور كما يلي:

أ- تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس:

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس كما في جدول (4-2).

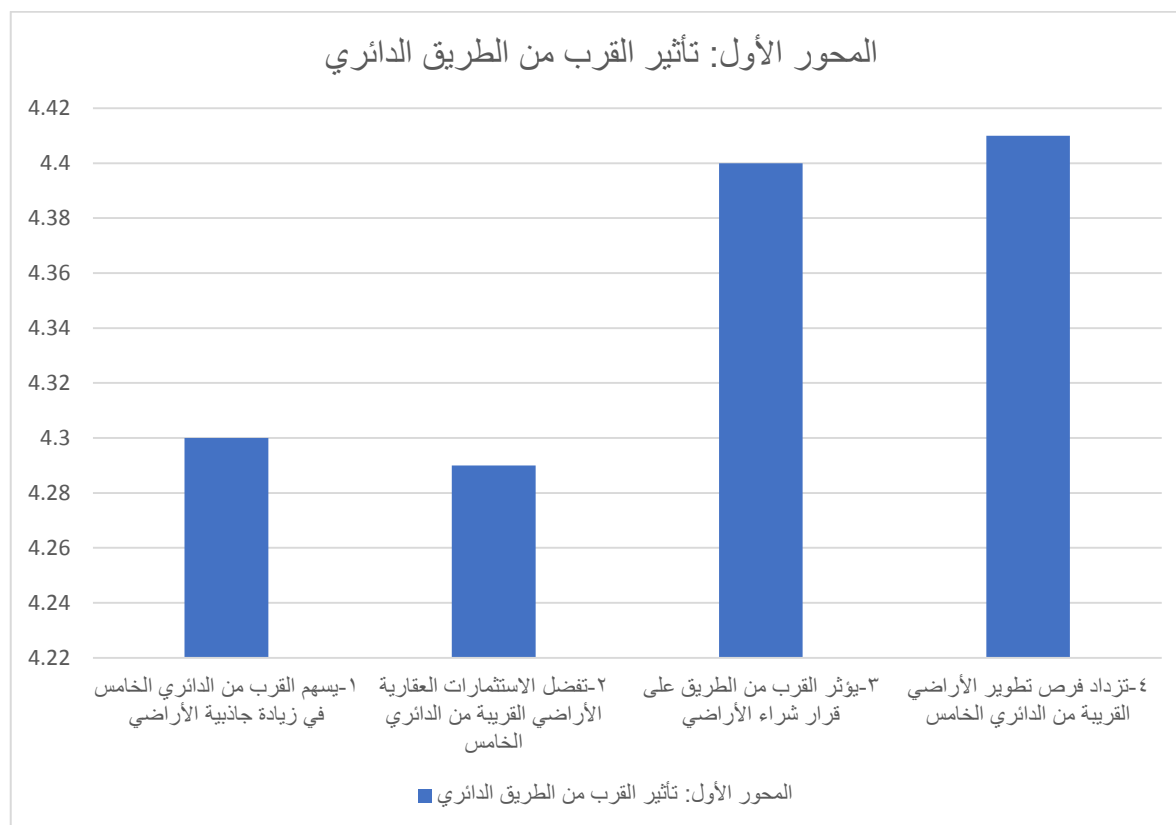
جدول (٤-٢) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور

تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
١	١-يسهم القرب من الدائري الخامس في زيادة جاذبية الأراضي	4.30	.933	مرتفع جدا	٣	١٥
٢	٢-تفضل الاستثمارات العقارية الأراضي القريبة من الدائري الخامس	4.29	.931	مرتفع جدا	٤	١٦
٣	٣-يؤثر القرب من الطريق على قرار شراء الأراضي	4.40	.849	مرتفع جدا	٢	١٠
٤	٤-تزداد فرص تطوير الأراضي القريبة من الدائري الخامس	4.41	.790	مرتفع جدا	١	٩
	المحور الأول: تأثير القرب من الطريق الدائري	4.35	.736	مرتفع جدا		الرابع

يتضح للباحث من الجدول رقم (4-2) أن مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4,30، وانحراف معياري قدره 933، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً بوسط حسابي قدره 4,35، وانحراف معياري قدره 736، ويتضح هذا أيضاً من الشكل التالي:

شكل رقم (٤-١) يوضح تأثير القرب من الطريق الدائري



وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى أن الأرض القريبة من الطريق لها مميزات اكتسبتها من هذا القرب، منها على سبيل المثال لا الحصر قد تكون واجهات إعلانية أو عقارات تجارية، وهذا بدوره يؤدي إلى ارتفاع سعرها، ورغبة المستثمرين في شرائها.

ب- تأثير سهولة الوصول

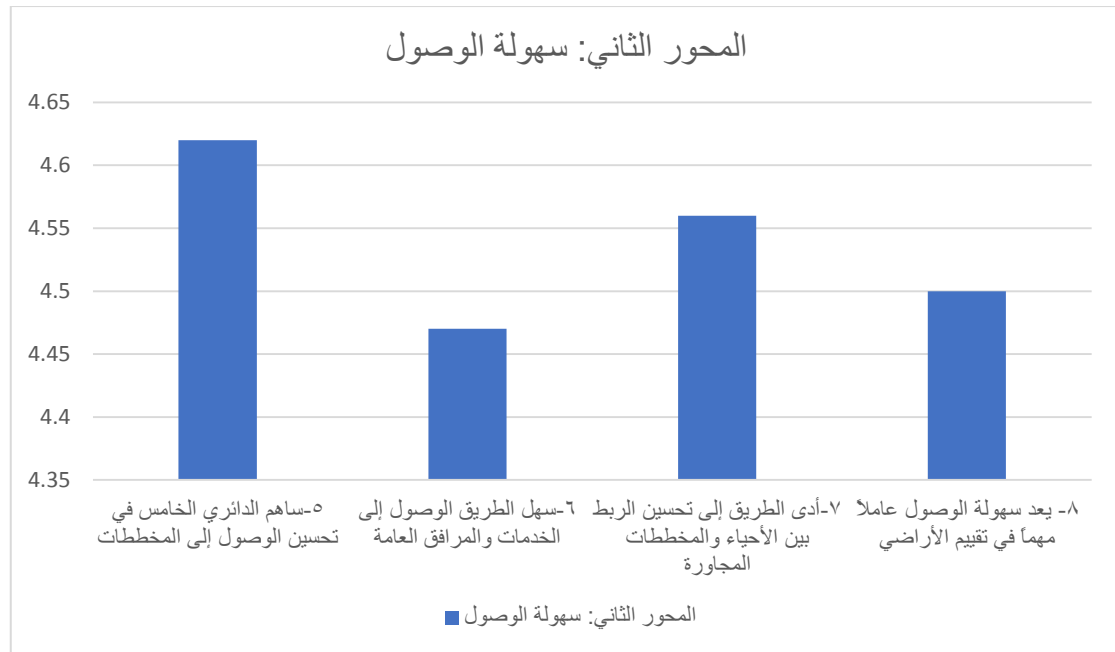
كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور تأثير القرب من سهولة الوصول كما في جدول (4-2).

جدول (٤-٣) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور سهولة الوصول

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
٥	٥-ساهم الدائري الخامس في تحسين الوصول إلى المخططات	4.62	.661	مرتفع جدا	١	١
٦	٦-سهل الطريق الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة	4.47	.729	مرتفع جدا	٤	٧
٧	٧-أدى الطريق إلى تحسين الربط بين الأحياء والمخططات المجاورة	4.56	.684	مرتفع جدا	٢	٢
٨	٨-يعد سهولة الوصول عاملاً مهماً في تقييم الأراضي	4.50	.743	مرتفع جدا	٣	٥
	المحور الثاني: سهولة الوصول	4.53	.586	مرتفع جدا		الأول

يتضح للباحث من جدول (4-2) أن مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير سهولة الوصول على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4.50 وانحراف معياري قدره 743. وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4,35، وانحراف معياري قدره، و586. ، والشكل التالي أيضاً يوضح النتائج السابقة :

رسم بياني رقم (٤-٢) يوضح سهولة الوصول للطريق



ج- تحسين شبكة الطرق

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور تأثير القرب من تحسين شبكة الطرق كما في جدول (4-4)

جدول (٤-٤) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

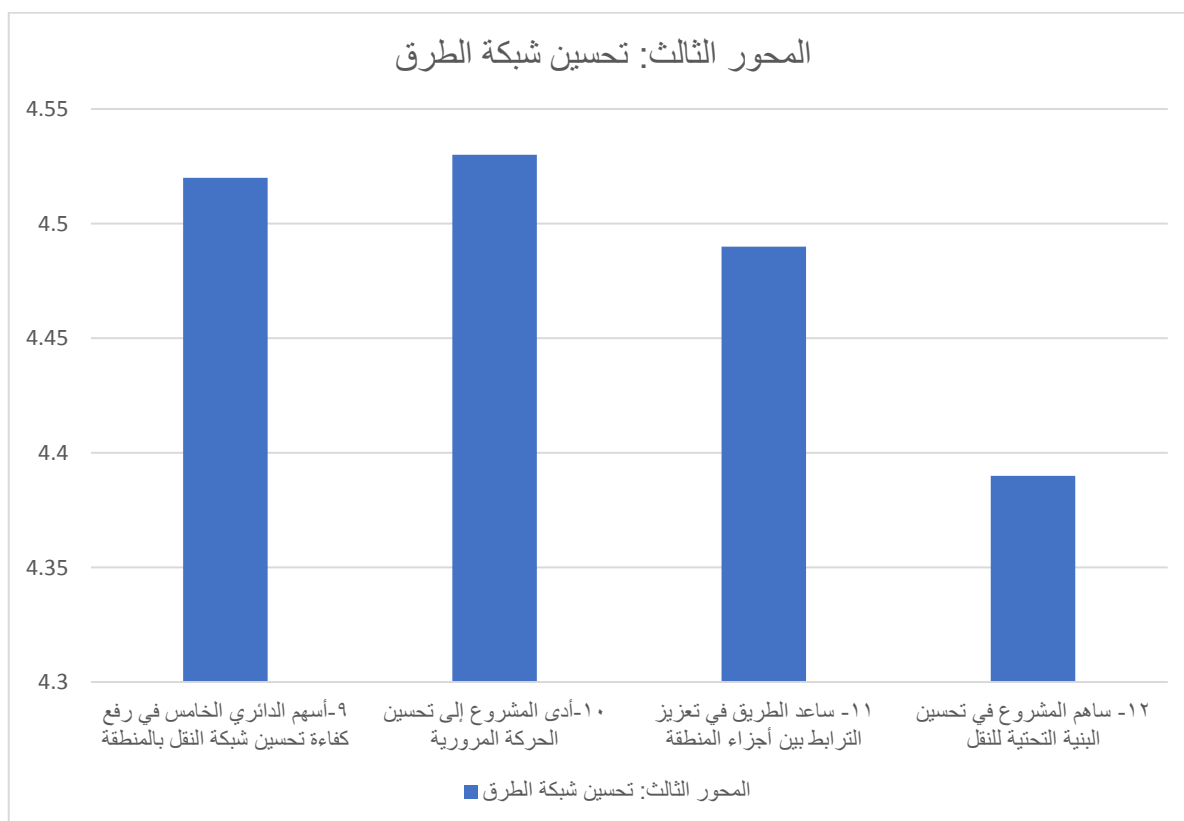
محور تحسين شبكة الطرق

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
٩	٩- أسهم الدائري الخامس في رفع كفاءة تحسين شبكة النقل بالمنطقة	4.52	.701	مرتفع جداً	٢	٤
١٠	١٠- أدى المشروع إلى تحسين الحركة المرورية	4.53	.756	مرتفع جداً	١	٣
١١	١١- ساعد الطريق في تعزيز الترابط بين أجزاء المنطقة	4.49	.730	مرتفع جداً	٣	٦

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
١٢	١٢ - ساهم المشروع في تحسين البنية التحتية للنقل	4.39	.824	مرتفع جدا	٤	١١
	المحور الثالث: تحسين شبكة الطرق	4.48	.633	مرتفع جدا		الثاني

يتضح للباحث من جدول (4-4) أن مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير تحسين شبكة الطرق على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً بوسط حسابي قدره 4.48، وانحراف معياري قدره .633، والشكل التالي يوضح النتائج السابقة أيضاً:

رسم بياني رقم (٤-٣) يوضح تأثير تحسين شبكة الطرق



د- انخفاض زمن التنقل:

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور تأثير انخفاض زمن التنقل كما في جدول (4-5)

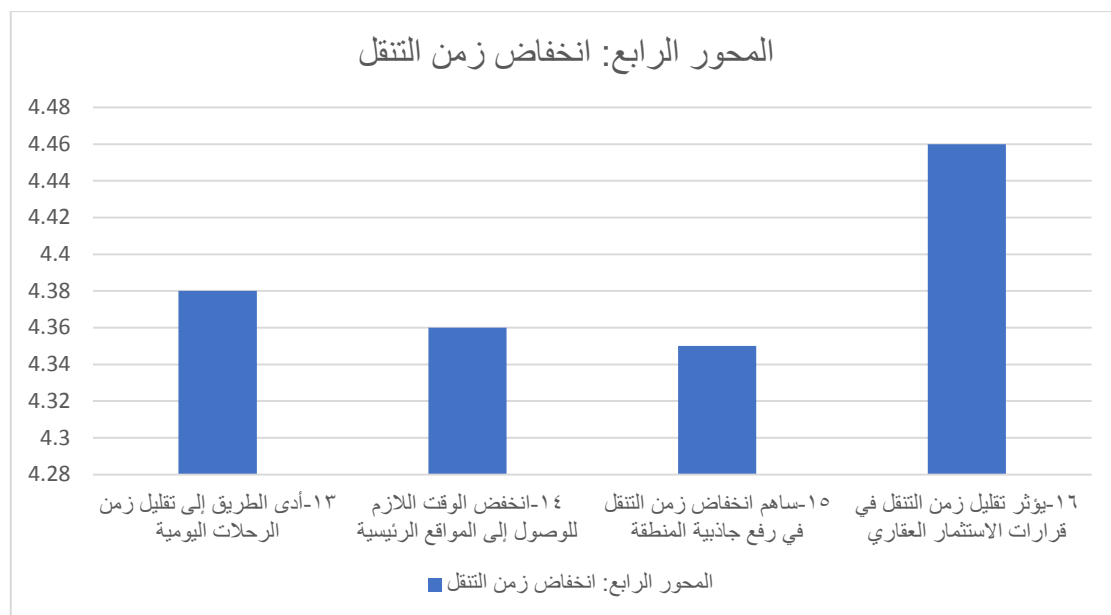
جدول (4-5) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

محور انخفاض زمن التنقل

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
١٣	١٣- أدى الطريق إلى تقليل زمن الرحلات اليومية	4.38	.870	مرتفع جدا	٢	١٢
١٤	١٤- انخفض الوقت اللازم للوصول إلى المواقع الرئيسية	4.36	.844	مرتفع جدا	٣	١٣
١٥	١٥- ساهم انخفاض زمن التنقل في رفع جاذبية المنطقة	4.35	.844	مرتفع جدا	٤	١٤
١٦	١٦- يؤثر تقليل زمن التنقل في قرارات الاستثمار العقاري	4.46	.781	مرتفع جدا	١	٨
	المحور الرابع: انخفاض زمن التنقل	4.38	.734	مرتفع جدا		الثالث

يتضح للباحث من جدول (4-5) أن مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير انخفاض زمن التنقل على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4.38، وانحراف معياري قدره 734. ، والشكل التالي النتائج السابقة أيضاً:

رسم بياني رقم (٤-٤) يوضح تأثير انخفاض زمن التنقل



هـ_ مشروعات البنية التحتية بشكل عام

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى كل محور من محاور مشروعات البنية التحتية كما في جدول (4-6)

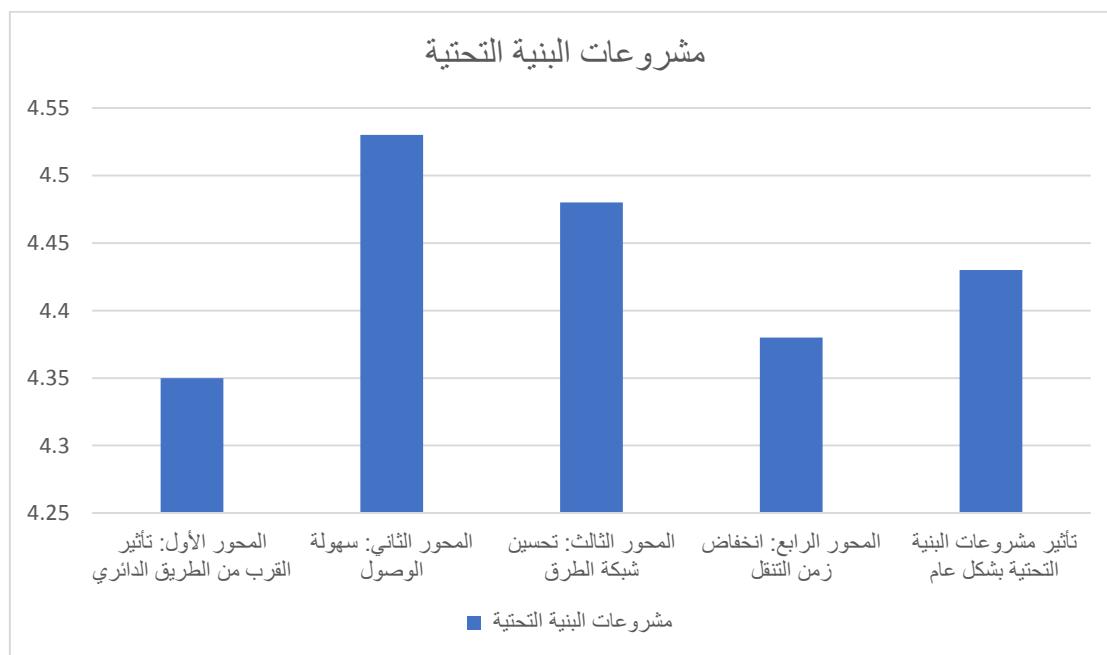
جدول رقم (٤-٦) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى كل محور من محاور

مشروعات البنية التحتية

المحور	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور العام
المحور الأول: تأثير القرب من الطريق الدائري	4.35	.736	مرتفع جدا	الرابع
المحور الثاني: سهولة الوصول	4.53	.586	مرتفع جدا	الأول
المحور الثالث: تحسين شبكة الطرق	4.48	.633	مرتفع جدا	الثاني
المحور الرابع: انخفاض زمن التنقل	4.38	.734	مرتفع جدا	الثالث
تأثير مشروعات البنية التحتية بشكل عام	4.43	.594	مرتفع جدا	

يتضح للباحث من جدول (4٦-) أن مستوى تأثير كل محور من محاور مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير مشروعات البنية التحتية بشكل عام كان مرتفعاً جداً، كما هو مبين في الشكل التالي:

رسم بياني رقم (٤-٥) يوضح تأثير مشروعات البنية التحتية



وقد جاء ترتيب المحاور من حيث الأهمية على النحو التالي:

- المحور الأول هو سهولة الوصول بمتوسط حسابي قدره 4.53، وانحراف معياري قدره 586.
- المحور الثاني هو محور تحسين شبكة الطرق بمتوسط حسابي قدره 4.48، وانحراف معياري قدره 633.
- المحور الثالث هو محور انخفاض زمن التنقل بمتوسط حسابي قدره 4.38، وانحراف معياري قدره 734.
- المحور الرابع هو محور تأثير القرب من الطريق الدائري بمتوسط حسابي قدره 4.35 ، وانحراف معياري قدره 736.

للإجابة عن التساؤل الفرعي الثاني:

ما مستوى القيم السوقية للأراضي من خلال المحاور الآتية:

أ- ارتفاع الأسعار

ب-زيادة الطلب

ج- الجاذبية الاستثمارية

د- القيم السوقية بشكل عام

تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري وتحديد مستوى المتوسط والرتبة لكل فقرة من الفقرات في كل محور من محاور القيم السوقية للأراضي كما يلي:

أ- ارتفاع الأسعار

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور ارتفاع الأسعار كما في جدول (4-7).

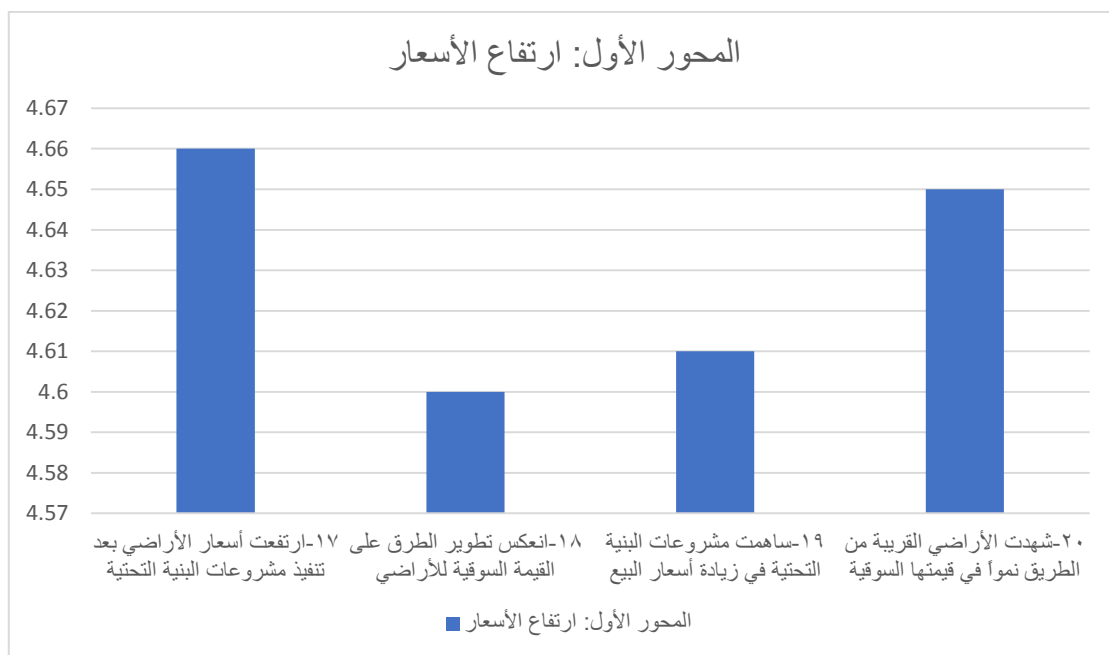
جدول (4-7) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

محور ارتفاع الأسعار

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
١	١٧-ارتفعت أسعار الأراضي بعد تنفيذ مشروعات البنية التحتية	4.66	.621	مرتفع جدا	١	١
٢	١٨-انعكس تطوير الطرق على القيمة السوقية للأراضي	4.60	.694	مرتفع جدا	٤	٥
٣	١٩-ساهمت مشروعات البنية التحتية في زيادة أسعار البيع	4.61	.707	مرتفع جدا	٣	٤
٤	٢٠-شهدت الأراضي القريبة من الطريق نمواً في قيمتها السوقية	4.65	.713	مرتفع جدا	٢	٢
	المحور الأول: ارتفاع الأسعار	4.63	.599	مرتفع جدا		الأول

يتضح للباحث من جدول (4-6) أن مستوى تأثير كل فقرات الاستبانة في محور ارتفاع الأسعار كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور ككل مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4.36 ، وانحراف معياري قدره 599. ، كما هو مبين في الشكل التالي:

رسم بياني رقم (٤-٦) يوضح تأثير ارتفاع أسعار الأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس



ب- زيادة الطلب

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور زيادة الطلب كما في جدول (4-8) .

جدول رقم (٤-٨) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

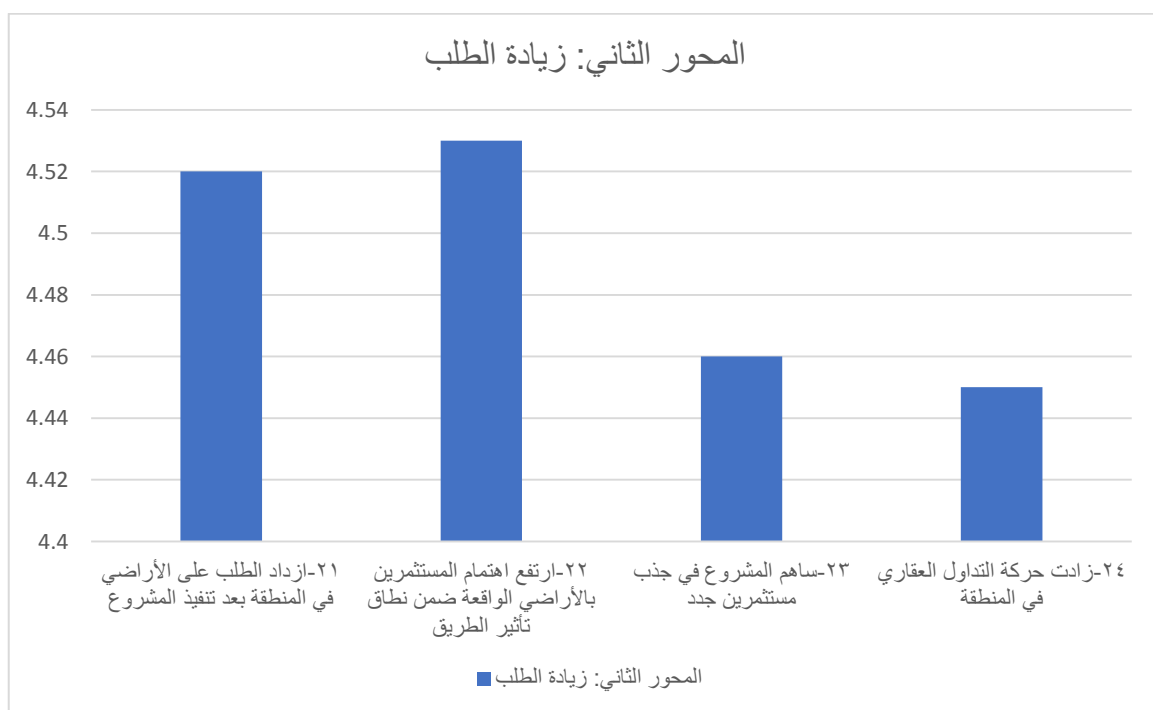
محور زيادة الطلب

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
٥	٢١-ازداد الطلب على الأراضي في المنطقة بعد تنفيذ المشروع	4.52	.795	مرتفع جداً	٢	٧

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
٦	٢٢-ارتفع اهتمام المستثمرين بالأراضي الواقعة ضمن نطاق تأثير الطريق	4.53	.687	مرتفع جدا	١	٦
٧	٢٣-سأهم المشروع في جذب مستثمرين جدد	4.46	.889	مرتفع جدا	٣	١١
٨	٢٤-زادت حركة التداول العقاري في المنطقة	4.45	.794	مرتفع جدا	٤	١٢
	المحور الثاني: زيادة الطلب	4.49	.695	مرتفع جدا		الثالث

يتضح للباحث من جدول (4-8) أن مستوى تأثير كل فقرات الاستبانة في محور زيادة الطلب كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور ككل مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4.49، وانحراف معياري قدره 0.695، والشكل التالي يوضح النتائج السابقة:

شكل رقم (٤-٧) يوضح تأثير زيادة الطلب على الأراضي القريبة من الطريق الدائري الخامس



ج- الجاذبية الاستثمارية

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات محور الجاذبية الاستثمارية كما في جدول (4-9).

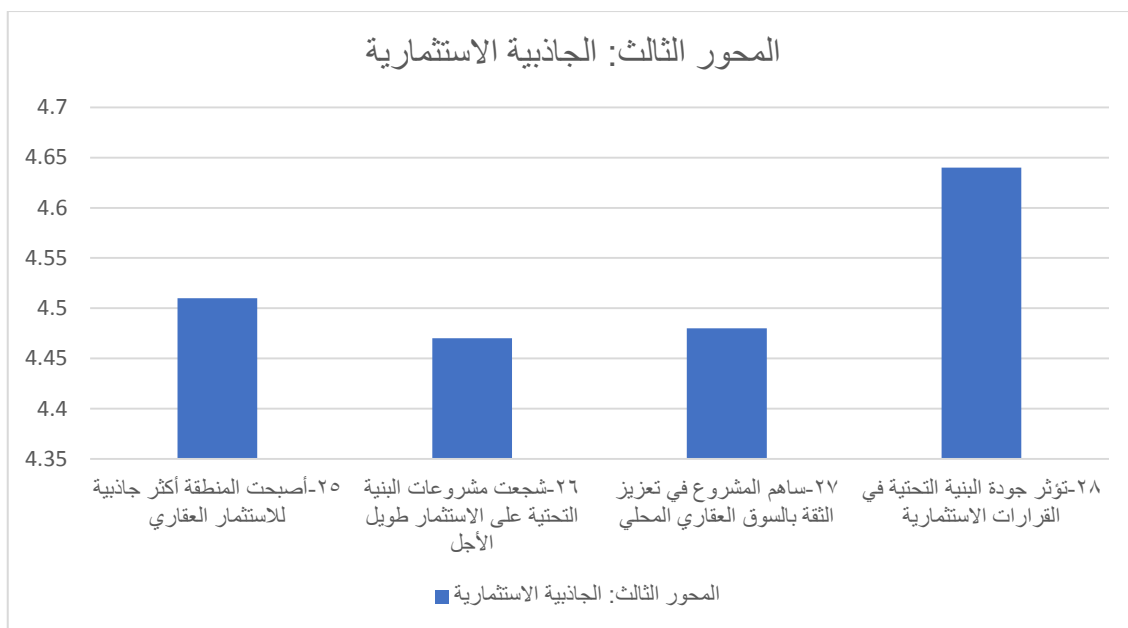
جدول رقم (4-9) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل فقرة من فقرات

محور الجاذبية الاستثمارية

م	الفقرة	المتوسط	الانحراف المعياري	المستوى	الترتيب على مستوى المحور الفرعي	الترتيب على مستوى المحور العام
٩	٢٥-أصبحت المنطقة أكثر جاذبية للاستثمار العقاري	4.51	.743	مرتفع جدا	٢	٨
١٠	٢٦-شجعت مشروعات البنية التحتية على الاستثمار طويل الأجل	4.47	.900	مرتفع جدا	٤	١٠
١١	٢٧-ساهم المشروع في تعزيز الثقة بالسوق العقاري المحلي	4.48	.890	مرتفع جدا	٣	٩
١٢	٢٨-تؤثر جودة البنية التحتية في القرارات الاستثمارية	4.64	.576	مرتفع جدا	١	٣
	المحور الثالث: الجاذبية الاستثمارية	4.52	.704	مرتفع جدا		الثاني

يتضح للباحث من جدول (4-8) أن مستوى تأثير كل فقرات الاستبانة في محور الجاذبية الاستثمارية كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور ككل مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4.52، وانحراف معياري قدره 704.، والشكل التالي يوضح النتائج السابقة أيضاً:

شكل رقم (٤-٨) يوضح تأثير الجاذبية الاستثمارية للأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس



د - القيم السوقية بشكل عام

كان المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل محور من محاور القيم السوقية والقيم السوقية بشكل عام كما في جدول (4-10).

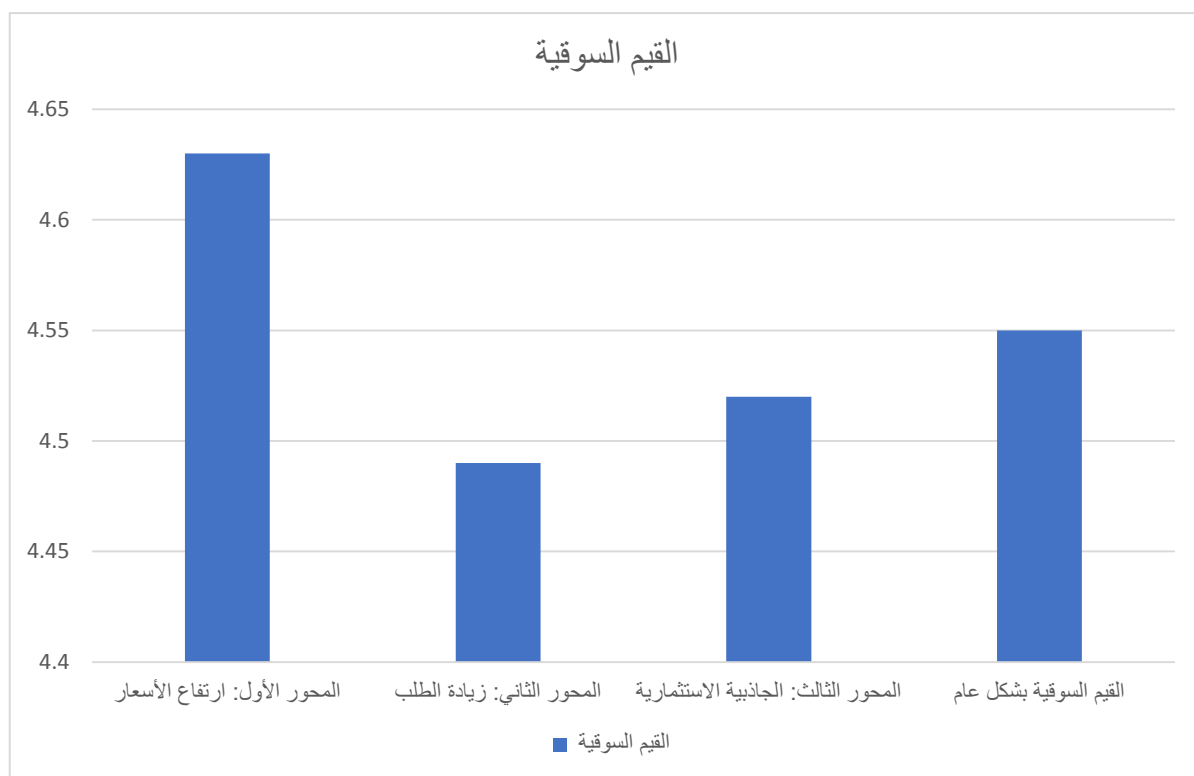
جدول رقم (٤-١٠) يوضح المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومستوى ورتبة كل محور من محاور

القيم السوقية والقيم السوقية بشكل عام

الترتيب على مستوى المحور العام	المستوى	الانحراف المعياري	المتوسط	المحور
الأول	مرتفع جدا	.599	4.63	المحور الأول: ارتفاع الأسعار
الثالث	مرتفع جدا	.695	4.49	المحور الثاني: زيادة الطلب
الثاني	مرتفع جدا	.704	4.52	المحور الثالث: الجاذبية الاستثمارية
	مرتفع جدا	.619	4.55	القيم السوقية بشكل عام

يتضح من جدول رقم (4-10) أن مستوى تأثير كل محور من محاور القيم السوقية والقيم السوقية بشكل عام كان مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4,55، وانحراف معياري قدره 619. ويلاحظ أن محور ارتفاع الأسعار جاء في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي قدره 4 والشكل التالي أيضاً النتائج السابقة.

رسم بياني رقم (4-9) يوضح القيم السوقية للأراضي الواقعة قرب الطريق الدائري الخامس



الإجابة عن السؤال الفرعي الثالث:

هل توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائية بين تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي والقيم السوقية لها على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة؟

وللإجابة عن هذا السؤال تم حساب معامل ارتباط بيرسون للعلاقة الارتباطية بين محاور تأثير مشروعات البنية التحتية ومحاور القيم السوقية وبين تأثير المشروعات والقيم السوقية بشكل عام، وكانت النتائج كما في جدول (4-11).

جدول (٤-١١) يوضح معامل ارتباط بيرسون للعلاقة الارتباطية بين محاور تأثير مشروعات البنية التحتية ومحاور القيم السوقية وبين تأثير المشروعات والقيم السوقية بشكل عام

القرب من الطريق الدائري	سهولة الوصول	تحسين شبكة الطرق	انخفاض زمن التنقل	مشروعات البنية التحتية
ارتفاع الأسعار	0.349**	0.509**	0.636**	0.655**
زيادة الطلب	0.479**	0.605**	0.604**	0.647**
الاجاذبية الاستثمارية	0.408**	0.589**	0.544**	0.585**
القيم السوقية	0.446**	0.614**	0.637**	0.675**
				0.606**
				0.659**
				0.598**
				0.669**

الإجابة عن السؤال الفرعي الرابع:

هل يمكن التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي؟

وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام تحليل الانحدار البسيط للكشف عن إمكانية التنبؤ وكانت النتائج كما في جدول رقم (4-12).

جدول (٤-١٢) يوضح نتائج تحليل الانحدار البسيط للتنبؤ بالقيم السوقية للأراضي في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي

قيمة ف	مستوى دلالة ف	معامل الارتباط	معامل التحديد	معامل الانحراف المعياري	قيمة ت	مستوى دلالة ت	قيمة بيتا	قيمة بيتا المعيارية	ثابت الانحدار
80.105	0.000	0.669 ^a	0.447	0.442	0.46297	4.162	0.000	0.669	0.698
									1.453

يتضح من جدول رقم (4-12) أن قيمة (ت) دالة إحصائيًا مما يعني أنه يمكن التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي، وذلك من خلال معادلة الانحدار الخطي التالية:

$$\text{القيم السوقية} = 0.698 \times \text{تأثير مشروعات البنية التحتية} + 1.453$$

خلاصة النتائج:

بعد هذا العرض الإحصائي فيما يتعلق بأثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية. وتحديدًا أثر الطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة على مخططات ولي العهد التي تقع حول الطريق، يمكن للباحث تلخيص النتائج السابقة في النقاط التالية:

نتائج المحور الأول: مشروعات البنية التحتية:

- مستوى تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4,30، وانحراف معياري قدره 933،
- كذلك كان تأثير المحور كاملاً - محور القرب من الطريق الدائري - مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.35، وانحراف معياري قدره 736،
- مستوى تأثير تأثير سهولة الوصول على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.50 وانحراف معياري قدره 743. وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4,35، وانحراف معياري قدره 586.
- مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير تحسين شبكة الطرق على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.48، وانحراف معياري قدره 633.
- مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير انخفاض زمن التنقل على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.38، وانحراف معياري قدره 734.

نتائج المحور الثاني: القيم السوقية للأراضي:

- مستوى تأثير كل محور من محاور القيم السوقية والقيم السوقية بشكل عام كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4,55، وانحراف معياري قدره 619. ويلاحظ أن محور ارتفاع الأسعار جاء في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي قدره 4.63.
- وجود علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائياً بين كل محور من محاور تأثير مشروعات البنية التحتية وكل محور من محاور القيم السوقية، وكذلك وجود علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائياً بين تأثير مشروعات البنية التحتية بشكل عام والقيم السوقية بشكل عام.
- يتضح أن قيمة (ت) دالة إحصائياً مما يعني أنه يمكن التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي، وذلك من خلال معادلة الانحدار الخطي التالية:
- القيم السوقية = $0.698 \times \text{تأثير مشروعات البنية التحتية} + 1.453$

الفصل الخامس

مناقشة النتائج

الفصل الخامس

مناقشة النتائج

• تمهيد:

بعد أن توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج المهمة من خلال آراء عينة البحث وملاحظة الباحث الميدانية، وتحليل البيانات ومعالجتها إحصائياً، وفي هذا الفصل الخامس من الدراسة يقوم الباحث بمناقشة هذه النتائج وربطها بنظريات الدراسة أو فرضياتها الموضوعية ما أمكن، ومقارنتها مع الدراسات السابقة على النحو التالي:

• النتائج المترتبة على أسئلة الدراسة:

قامت الدراسة على سؤال رئيس تفرعت منه أربعة أسئلة فرعية، والسؤال الرئيس هو: ما أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي في مخطط ولي العهد بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة؟ وتفرعت من هذا السؤال أسئلة فرعية على النحو التالي:

- السؤال الفرعي الأول:

ما مستوى تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي من خلال المحاور الآتية:

أ- تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس.

ب- تأثير سهولة الوصول.

ج. تأثير تحسين شبكة الطرق.

د. تأثير انخفاض زمن التنقل.

- مناقشة نتائج المحور الأول: مشروعات البنية التحتية:

• في المحور الأول كان مستوى تأثير القرب من الطريق الدائري الخامس على جاذبية الأراضي مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4,30 وانحراف معياري قدره 933، كذلك كان تأثير المحور كاملاً - محور القرب من الطريق الدائري - مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.35، وانحراف معياري قدره 736، وفي تقدير الباحث أن هذه النتيجة مؤشر جيد لصالح تأثير قرب الطريق الدائري على جاذبية الأرض، وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى أن الأرض القريبة من الطريق لها مميزات اكتسبتها من

هذا القرب، منها على سبيل المثال لا الحصر قد تكون واجهات إعلانية أو عقارات تجارية، وهذا بدوره يؤدي إلى ارتفاع سعرها ، ورغبة المستثمرين في شرائها.

كما أن تأثير قرب الطريق على جاذبية الأرض يرتبط ارتباطاً وثيقاً بنظرية الموقع والتي هي من أهم النظريات في الاقتصاد الحضري والعقاري، حيث تفسر النظرية كيفية تأثير الموقع الجغرافي على قيمة العقار، وتشير هذه النظرية إلى أنَّ قيمة الأرض تتحدد بدرجة قربها أو بعدها من مراكز النشاط الاقتصادي والخدمات الأساسية (Alonso,1964).

وفي سياق هذه الدراسة فإنَّ قرب الأراضي من الطريق الدائري الخامس يُعد عاملاً مهماً في رفع قيمتها السوقية، نظراً لتحسين الربط بين المناطق المختلفة وزيادة سهولة الوصول ، كما أنَّ معظم الناس يحاولون اختيار الموقع الذي يحقق أو يزيد من رفاحتهم بمرور الزمن، فالمنشآت تفضل المواقع التي تؤمن لها أعلى ربح وتفي بأغراضها التجارية.

وقد اتفقت هذه النتيجة مع نتيجة دراسة الباحث رومان شولجان وآخرون (2021م)، التي توصلت إلى أنَّ سعر الأرض يزداد كلما اقتربت الأرض من الطرق.

في المحور الثاني كان مستوى تأثير سهولة الوصول على جاذبية الأراضي مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.50 وانحراف معياري قدره 743 وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4,35، وانحراف معياري قدره، و586.، وهذه النتيجة مؤشر إيجابي لصالح تأثير سهولة الوصول على جاذبية الأرض. وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى أن سهولة الوصول إلى المخططات السكنية والتجارية والمرافق العامة من العوامل المؤثرة والمهمة في تقليل التكلفة المادية والمدة الزمنية؛ ممَّا يؤثر بدوره في رفع قيمة الأراضي المحيطة بالطريق.

وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى أن سهولة الوصول إلى المخططات السكنية والتجارية والمرافق العامة من العوامل المؤثرة والمهمة في تقليل التكلفة المادية والمدة الزمنية ؛ ممَّا يؤثر بدوره على رفع قيمة الأراضي المحيطة بالطريق، وتشير نظرية سهولة الوصول للعقارات في التخطيط الحضري والاقتصاد العقاري إلى قدرة الأفراد على الوصول إلى الخدمات والمرافق الحيوية، وكلما ارتفعت مستويات سهولة الوصول (مثل القرب من الطرق الرئيسية، المدارس، والمناطق التجارية)، زادت القيمة السوقية للعقارية وقلت تكاليف النقل (Honsen,1959)، وتستخدم هذه النظرية لتفسير العلاقة المباشرة بين تحسين شبكة الطرق (مثل الطريق الدائري الخامس) وارتفاع القيم السوقية للأراضي.

وقد اتفقت نتيجة هذه الدراسة مع دراسة الباحث أبو عجيبة علاء مصطفى عبدالمقصود، دراسة منشورة في مجلة الاقتصاد والمحاسبة - مصر (2018)، والتي أكدت على أهمية الطرق في البنية التحتية الاقتصادية، ومن أهم نتائجها أن الطرق توفر اتصال آمن للأشخاص والبضائع، بما ينعكس بالإيجابيات على المستوى الاقتصادي في المجتمع، ومن أهمية الطرق في عملية التنمية ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك، وتقليل الفجوة بين الإنتاج والاستهلاك، الذي نتج عنه زيادة حجم الإنتاج بشكل كبير، كما يعد

النقل أحد الأسباب لازدهار قطاع السياحة وبواسطة وسائل النقل يتم توفير متطلبات الأنشطة الاقتصادية والسياحية والترويج في المكان المقصود، كما أن إنشاء الطرق وتوفير النقل يزيد من مصادر دخل المنطقة، وكل ما ذكرناه يتفق مع نتيجة بحثنا والمتمثلة في تأثير سهولة الوصول على جاذبية الأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس بمستوى عالٍ.

مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير تحسين شبكة الطرق على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.48، وانحراف معياري قدره 0.633، وهذه النتيجة مؤشر إيجابي لصالح تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير تحسين شبكة الطرق على جاذبية الأراضي، وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى إدراك أفراد عينة الدراسة أن إنشاء مشروع الطريق الخامس بدوره سيؤدي إلى رفع كفاءة تحسين شبكة النقل، وبالتالي تحسين الحركة المرورية، وتعزيز الترابط بين أجزاء المنطقة، وكما أدرك أفراد عينة البحث هذا بالعقل أدركوه أيضاً برؤية العين، ففي واقع الأمر أن الطريق الدائري الخامس أدى إلى تحسين البنية التحتية للنقل، وقد وقف الباحث بنفسه من خلال الملاحظة الميدانية على التطور الذي صاحب تطوير البنية التحتية بعد إنشاء الطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة، ويستخدم دليل التقييم العقاري السعودي في المملكة العربية السعودية سهولة الوصول كعامل رئيسي لتحديد السعر، ويشمل: القرب من الطرق العامة: مدى الاتصال بالشبكة الرئيسية وتوفير المداخل المباشرة للعقار.

مستوى تأثير فقرات الاستبانة في محور تأثير انخفاض زمن التنقل على جاذبية الأراضي كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور كاملاً كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4.38، وانحراف معياري قدره 0.734، وهذه النتيجة مؤشر إيجابي لصالح مستوى تأثير انخفاض التنقل على جاذبية الأراضي الواقعة حول الطريق، وهذا ما تم مناقشته في النظريات الاقتصادية والعقارية، والتي أكدت على أن تحسين البنية التحتية يؤدي إلى العديد من المشروعات التنموية، فعلى سبيل المثال إنشاء الطرق يؤدي بدوره إلى تحسين شبكة النقل، وتحسين شبكة النقل يؤدي إلى سهولة الوصول إلى المخططات التجارية والسكنية، الأمر الذي يؤدي بدوره إلى انخفاض زمن التنقل، وهذا الانخفاض يؤدي إلى جاذبية الأرض.

تتفق دراستنا هذه مع دراسة الباحث وسام عبده - رسالة ماجستير غير منشورة - جامعة دمشق - كلية الهندسة - العام (2009)، والتي عنوانها تأثيرات الطرق المحيطة على استعمالات الأراضي بمدينة دمشق، فقد أدى طريق تحويل دمشق الكبرى إلى تحويل نمط المرور إلى نمط متعدد المراكز، الأمر الذي ربط مناطق المدينة دون المرور بمركزها، وهذا الأمر أدى بدوره إلى انخفاض زمن التنقل، وبالتالي أثر على استعمالات الأرض لتصبح أرض عقارية مرتفعة السعر، وهي النتيجة نفسها التي توصلت إليها درستنا.

- مناقشة نتائج المحور الثاني: القيم السوقية للأراضي:
 - النتائج المترتبة على أسئلة الدراسة:

السؤال الفرعي الثاني:

- ما مستوى القيم السوقية للأراضي من خلال المحاور التالية :

أ. ارتفاع الأسعار.

ب. زيادة الطلب.

ج. الجاذبية الاستثمارية.

مستوى تأثير كل محور من محاور القيم السوقية والقيم السوقية بشكل عام كان مرتفعاً جداً وبمتوسط حسابي قدره 4,55، وانحراف معياري قدره 619. ويلاحظ أن محور ارتفاع الأسعار جاء في المرتبة الأولى بمتوسط حسابي قدره 4.63. وفي تقدير الباحث أن هذه النتيجة مؤشر إيجابي لصالح تأثير إنشاء الطريق على ارتفاع أسعار الأراضي الواقعة حوله.

وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى أهمية الطريق الدائري الخامس في ارتفاع سعر الأراضي الواقعة حوله، لما يوفره الطريق من ميزات وخدمات وبنية تحتية جيدة، أدت إلى رفع قيمة هذه الأراضي، وتعد هذه النتيجة تطبيقاً لنظرية الموقع، والتي تنص على أنه كلما ازداد الموقع قرباً للطريق ارتفع سعره. مستوى تأثير كل فقرات الاستبانة في محور زيادة الطلب كان مرتفعاً جداً، وكذلك تأثير المحور ككل مرتفعاً جداً بمتوسط حسابي قدره 4.49، وانحراف معياري قدره 695. وفي تقدير الباحث أن هذه النتيجة مؤشر إيجابي لصالح محور زيادة الطلب على الأراضي التي تقرب من الطريق الدائري.

وقد يرجع هذا التأثير المرتفع جداً إلى أن الطريق الخامس رفع من قيمة الأرض ، لما وفره من خدمات وسهولة وصول إلى المخططات السكنية والتجارية، وتوفير بنية تحتية جيدة، كل هذا جعل هذه الأراضي قبلة للمستثمرين والمشتريين.

وترتبط نتيجة هذه الدراسة في زيادة أسعار الأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس، وزيادة الطلب عليها، بنظرية العرض والطلب، والتي تشير إلى أن أسعار الأراضي والعقارات تحدد وفقاً لمستوى العرض والطلب في السوق ، فكلما زادت جاذبية منطقة معينة نتيجة تطوير البنية التحتية وتحسين الخدمات، ازداد الطلب على الأراضي فيها، مما يؤدي إلى ارتفاع قيمها السوقية.

تتفق النتيجتان الأخيرتان (تأثير ارتفاع أسعار الأراضي الواقعة حول الطريق الدائري الخامس وزيادة الطلب عليها) مع عدد من نتائج الدراسات، ومن هذه الدراسات دراسة أجريت في دولة جورجيا (2026)، بعنوان كيف تؤثر البنية التحتية على أسعار العقارات في دولة جورجيا؟ التي أصبحت واحدة من أكثر

الأسواق العقارية جذباً للمستثمرين، وقد أشارت هذه الدراسة إلى أنَّ أسباب ارتفاع العقارات بعد تطوير البنية التحتية يرجع إلى سهولة الوصول للمنطقة، فتقليل وقت التنقل يجعل المنطقة أكثر جاذبية للسكن والعمل، والسبب الثاني هو زيادة الطلب على المناطق التي شهدت تطوراً في البنية التحتية كما يعود السبب الثالث إلى زيادة النشاط التجاري في مناطق تطوير البنية التحتية (https://arcisge.com./2026).

وارتفاع أسعار العقارات في مناطق ولي العهد بمكة المكرمة وزيادة الطلب عليها ، يعود سببه إنشاء الطريق الدائري الخامس وما صاحبه من تطوير للبنية التحتية، وهذا النتيجة كما أشرنا تتفق مع الدراسة التي أجريت في دولة جورجيا.

• السؤال الفرعي الثالث:

- هل توجد علاقة دالة إحصائية بين تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأرض والقيم السوقية لها على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة؟
- توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائية بين كل محور من محاور تأثير مشروعات البنية التحتية وكل محور من محاور القيم السوقية، وكذلك توجد علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائية بين تأثير مشروعات البنية التحتية بشكل عام والقيم السوقية بشكل عام ، وهذا يعني أنه كلما زاد القرب من الطريق الدائري ازداد ارتفاع الأسعار وزيادة الطلب والجاذبية الاستثمارية والقيم السوقية بشكل عام، وكلما ازداد سهولة الوصول ازداد ارتفاع الأسعار وزيادة الطلب والجاذبية الاستثمارية والقيم السوقية بشكل عام، وكلما ازداد تحسن شبكة الطرق ازداد ارتفاع الأسعار وزيادة الطلب والجاذبية الاستثمارية والقيم السوقية بشكل عام، وكلما ازداد انخفاض زمن التنقل ازداد ارتفاع الأسعار وزيادة الطلب والجاذبية الاستثمارية والقيم السوقية بشكل عام، وكلما ازدادت مشروعات البنية التحتية بشكل عام ازداد ارتفاع الأسعار وزيادة الطلب والجاذبية الاستثمارية والقيم السوقية بشكل عام.

وقد يرجع هذا إلى البنية التحتية الجيدة التي وفرها الطريق الدائري الخامس، الأمر الذي أدى بدوره إلى وجود علاقة ارتباطية موجبة دالة إحصائية بين كل محور من محاور تأثير مشروعات البنية التحتية وكل محور من محاور القيم السوقية.

- وقد تحققت فروض هذه الدراسة والتي تمثلت في الفروض التالية:
- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين القرب من الطريق الدائري الخامس وارتفاع القيم السوقية للأراضي.
- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تحسين إمكانية الوصول وارتفاع أسعار الأراضي.
- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين تحسين شبكة الوصول وارتفاع أسعار الأراضي.
- توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين انخفاض زمن التنقل والقيم السوقية للأراضي.

وقد ارتبطت نتيجة هذه الدراسة بعدد من النظريات في مجال الاقتصاد والعقار، والتي منها على سبيل المثال لا الحصر نظرية الموقع ونظرية سهولة الوصول.

كما اتفقت نتيجة هذه الدراسة مع عدد من نتائج الدراسات والتي منها على سبيل المثال دراسة الباحث وسام عبده (2009) ، ودراسة الباحث أبو عجيبة علاء مصطفى (2018) ، ودراسة الباحث لخضاري يولنوار (2020- 2021).

• السؤال الفرعي الرابع:

- هل يمكن التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي؟
- يتضح أن قيمة (ت) دالة إحصائيًا مما يعني أنه يمكن التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأراضي، وذلك من خلال معادلة الانحدار الخطي التالية:
- القيم السوقية = $0.698 \times \text{تأثير مشروعات البنية التحتية} + 1.453$

وتعد هذه النتيجة مؤشر إيجابي لصالح التنبؤ بالقيم السوقية للأراضي على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة في ضوء تأثير مشروعات البنية التحتية على جاذبية الأرض.

وتعود هذه النتيجة في تقدير الباحث لخبرة عينة البحث والتي شملت المستثمرين والمطورين والمسوقين العقاريين وملاك الأراضي.

• التوصيات:

- في ضوء النتائج التي توصلت إليها الدراسة يمكن تقديم عدد من التوصيات على النحو التالي :
- ضرورة الأخذ في الاعتبار أن تأثير مشروعات الطرق على القيم السوقية للأراضي لا يعتمد فقط على القرب المكاني ، بل يعتمد بشكل أكبر بمستوى إمكانية الوصول ؛ لذا يجب التركيز على تحسين مداخل ومخارج الطرق بشكل فعال مع المناطق السكنية.
- ضرورة مراعاة الجوانب التصميمية في تنفيذ الطرق مثل مناسبة الطرق وارتباطها بالأراضي المجاورة.
- توجيه المستثمرين العقاريين إلى عدم الاعتماد فقط على قرب الأرض من الطريق ، بل دراسة عوامل أخرى مثل سهولة الوصول، وتوعية الاستخدام ، ومستوى الخدمات .
- تشجيع إجراء دراسات مستقبلية تتناول تأثير مشروعات البنية التحتية على القيم العقارية في مناطق أخرى، أو باستخدام متغيرات أخرى، لتعزيز الفهم العلمي لهذا المجال.

الملاحق

استبانة دراسة علمية

عنوان الدراسة

أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي

«دراسة تطبيقية على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة»

إعداد الباحث

مسعد القناوي

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يقوم الباحث بإجراء دراسة بعنوان "أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي" [دراسة تطبيقية على مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس]، استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الإدارة العقارية.

حيث تهدف هذه الدراسة إلى:

أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي في مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس بمكة المكرمة؛ وذلك من خلال:

١- التعرف على دور القرب من الطريق.

٢- سهولة الوصول.

٣- تحسين شبكة الطرق.

٤- انخفاض زمن التنقل في التأثير على القيم السوقية للأراضي.

وتحقيقاً لأهداف هذه الدراسة نرجو من سعادتكم التكرم بالإجابة على فقرات الاستبانة بدقة وموضوعية، حيث سيتم استخدام هذه البيانات لأغراض البحث العلمي فقط، وبسرية تامة للوصول إلى نتائج دقيقة بفضل تعاونكم إن شاء الله.

وذلك وفقاً لمقياس ليكرت الخماسي الذي يتطلب الإجابة على استمارة الاستبانة، وذلك من خلال وضع علامة (√) في الخانة المناسبة لكل عبارة.

تأثير كبير جداً	تأثير كبير	تأثير متوسط	تأثير محدود	لا تأثير
٥	٤	٣	٢	١

مع خالص الشكر والتقدير،،،

الباحث: مساعد القناوي

■ أولاً: البيانات الديموغرافية:

١ - ما العمر؟

() ٢٥ - ٣٠ سنة

() ٣١ - ٣٦ سنة

() ٣٧ - ٤٢ سنة

() ٤٣ سنة فأكثر

٢ - المؤهل العلمي؟

() ثانوية

() دبلومة

() بكالوريوس

() ماجستير فأعلى

٣ - الحالة الاجتماعية؟

() أعزب

() متزوج

() مطلق

() أرمل

٤ - الصفة العقارية المستخدمة؟

() وسيط/ مسوق عقاري

() مستثمر عقاري

() مطور عقاري

() مالك أرض

٥ - سنوات الخبرة في المجال العقاري؟

() أقل من ٥ سنوات

() ٥ - ١٠ سنوات

() ١٠ - ١٥ سنة

() أكثر من ١٥ سنة

■ ثانياً: محاور الاستبانة:

م	المحاور والأبعاد	مقياس الاستجابة				
		تأثير كبير جداً	تأثير كبير	تأثير متوسط	تأثير محدود	لا تأثير
المحور الأول: مشروعات البنية التحتية						
البعد الأول: القرب من الطريق الدائري الخامس						
١	يسهم القرب من الدائري الخامس في زيادة جاذبية الأراضي					
٢	تفضل الاستثمارات العقارية الأراضي القريبة من الدائري الخامس					
٣	يؤثر القرب من الطريق على قرار شراء الأراضي					
٤	تزداد فرص تطوير الأراضي القريبة من الدائري الخامس					
البعد الثاني: سهولة الوصول						
٥	ساهم الدائري الخامس في تحسين الوصول إلى المخططات					
٦	سهل الطريق الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة					
٧	أدى الطريق إلى تحسين الربط بين الأحياء والمخططات المجاورة					
٨	يعد سهولة الوصول عاملاً مهماً في تقييم الأراضي					
البعد الثالث: تحسين شبكة الطرق						
٩	أسهم الدائري الخامس في رفع كفاءة تحسين شبكة النقل بالمنطقة					
١٠	أدى المشروع إلى تحسين الحركة المرورية					
١١	ساعد الطريق في تعزيز الترابط بين أجزاء المنطقة					
١٢	ساهم المشروع في تحسين البنية التحتية للنقل					
البعد الرابع: انخفاض زمن التنقل						
١٣	أدى الطريق إلى تقليل زمن الرحلات اليومية					

م	المحاور والأبعاد	مقياس الاستجابة				
		تأثير كبير جداً	تأثير كبير	تأثير متوسط	تأثير محدود	لا تأثير
١٤	انخفاض الوقت اللازم للوصول إلى المواقع الرئيسية					
١٥	ساهم انخفاض زمن التنقل في رفع جاذبية المنطقة					
١٦	يؤثر تقليل زمن التنقل في قرارات الاستثمار العقاري					
المحور الثاني: القيم السوقية للأراضي						
البعد الأول: ارتفاع الأسعار						
١٧	ارتفعت أسعار الأراضي بعد تنفيذ مشروعات البنية التحتية					
١٨	انعكس تطوير الطرق على القيمة السوقية للأراضي					
١٩	ساهمت مشروعات البنية التحتية في زيادة أسعار البيع					
٢٠	شهدت الأراضي القريبة من الطريق نمواً في قيمتها السوقية					
البعد الثاني: زيادة الطلب						
٢١	ازداد الطلب على الأراضي في المنطقة بعد تنفيذ المشروع					
٢٢	ارتفع اهتمام المستثمرين بالأراضي الواقعة ضمن نطاق تأثير الطريق					
٢٣	ساهم المشروع في جذب مستثمرين جدد					
٢٤	زادت حركة التداول العقاري في المنطقة					
البعد الثالث: الجاذبية الاستثمارية						
٢٥	أصبح المنطقة أكثر جاذبية للاستثمار العقاري					
٢٦	شجعت مشروعات البنية التحتية على الاستثمار طويل الأجل					
٢٧	ساهم المشروع في تعزيز الثقة بالسوق العقاري المحلي					
٢٨	تؤثر جودة البنية التحتية في القرارات الاستثمارية					

أسئلة إضافية (اختيارية)

■ أولاً: من وجهة نظرك:

ما أبرز العوامل التي تؤثر في تحقيق الأثر المتوقع لمشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي؟

سرعة تنفيذ المشروعات. ☐

جودة التنفيذ والصيانة. ☐

تكامل الخدمات والمرافق العامة. ☐

وضوح الخطط التنموية المستقبلية للمنطقة. ☐

الظروف الاقتصادية العامة. ☐

أخرى..... ☐

■ ثانياً: ما المقترحات التي تسهم في تعزيز أثر مشروعات البنية التحتية على القيم

السوقية للأراضي؟

تسريع تنفيذ المشروعات. ☐

رفع جودة التنفيذ والصيانة. ☐

توفير معلومات محدثة عن المشروعات للجمهور. ☐

ربط المنطقة بمشروعات وخدمات إضافية. ☐

تطوير الأنظمة المنظمة للسوق العقاري. ☐

أخرى..... ☐

■ ثالثاً: سؤال مقترح:

ما أهم الإجراءات التي تقترحها لضمان تحقيق أثر مشروعات البنية التحتية على القيم السوقية للأراضي في مخططات ولي العهد المرتبطة بالطريق الدائري الخامس؟

■ الخاتمة:

نشكركم على وقتكم وتعاونكم، وسوف تسهم مشاركتكم في دعم البحث العلمي وتطوير الدراسات العقارية.

المصادر والمراجع

• المراجع العربية:

- أبو ضيف، سلوى (2020)، دور تنمية تجهيزات البنية التحتية في تنويع مصادر الدخل، مجلة مركز صالح كامل للإعلام الإسلامي، الأزهر.
- أبو عجيلة، علاء (2018)، أثر الطرق في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية بمصر، دراسة منشورة في مجلة الاقتصاد والمحاسبة ، مصر .
- الأحمدى، عبدالله وآخرون (2019)، استخدام الأراضي على الطريق الدائري الثاني بالمدينة المنورة، دراسة منشورة في مجلة كلية الآداب- جامعة الإسكندرية .
- باسلم، أحمد (2001)، قياس أثر المتغيرات على سوق الأسهم في المملكة العربية السعودية، دراسة منشورة في مجلة المؤسسة العربية للعلوم والنشر .
- برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، برنامج مساعدة الشعب الفلسطيني، تنمية من أجل الحرية ، خطة المساعدة 2012- 2014.
- بشندي، سعاد (1990)، تأثير تكنولوجيا هندسة النقل والمواصلات على تشكيل المدينة، القاهرة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة القاهرة.
- الحربي، خالد (2019)، تقييم العقار والأساليب الحديثة، الرياض.
- داغر، محمود، وعلي، محمد علي (2010)، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره في النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 51.
- الديلمي، خلف (2009)، إدارة التنمية المستدامة في البيئة الحضرية لمدينة بغداد، العراق، أطروحة دكتوراه.
- رشيد، فراح، وكريمة، كريمة (2018)، الشراكة بين القطاعين العام والخاص، أداة للإدارة الحديثة في المرافق العمومية وإنشاء مشاريع البنية التحتية، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع.
- الشمري، محمد (2020)، التخطيط الحضري والنقل، الرياض، مكتبة الملك فهد.
- شولجان، رومان (2021)، تأثير الطرق على قطع الأراضي وفقاً لنتائج التقييم، مجلة الاستدامة، المعهد الدولي للحفاظ على التنوع، سويسرا، مدينة بازل.

- عبدالله، أحمد (2018)، اقتصاديات المدن، القاهرة، دار الفكر العربي.
- عبده، وسام (2009)، تأثيرات الطرق المحيطة على استعمالات الأراضي بمدينة دمشق، رسالة ماجستير - غير منشورة، جامعة دمشق، كلية الهندسة.
- العسال، أمنية (2023)، الأراضي الرطبة المشيدة كأداة للمساهمة في تحقيق الاستدامة في المعرفة المصرية، رسالة ماجستير في الهندسة المعمارية، جامعة بنها، كلية الهندسة.
- مكحول، باسم (2002)، الاستثمار والبيئة الاستثمارية، فلسطين.
- مودي، أشوكا (1997)، البنية التحتية، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية.
- نصر الله، عبدالفتاح، أبو زيادة، زكي (2019)، دور البنية التحتية في النمو الاقتصادي في فلسطين، المؤتمر الثاني المحكم لكلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، نحو رؤية شاملة لتعزيز البنية التحتية الاقتصادية في فلسطين.
- الهيئة العامة للعقار (2023)، تقرير السوق العقاري، المملكة العربية السعودية.
- يوسف، محمود (2017)، الاقتصاد الحضري وتخطيط المدن، عمان، دار المسيرة.
- يولنوار، لخضاري (2020)، أثر البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصال على النمو الاقتصادي في عينة من بلدان شمال أفريقيا، رسالة لنيل درجة الدكتوراة، الجامعة الجزائرية الديمقراطية بمدينة ميله.

• المراجع الأجنبية

- Alon. (1964). Location and landUse. Harvard University.
- Hansen. (1959) How Accessibility Shapes Land Use Journal of the American of planners.
- Ricardo, D.(1817). On the principles of political Economy and Taxation.
- Geltner, D. et al (2013). Commercial Real Estate Analysis and Investments.
- Berry, L . (1985) A conceptual of service Quality and Its Implications. Journal of Marketing.
- Osullivan , A.(2012) Urban Economics

• المواقع الإلكترونية

- التقرير السنوي لرؤية السعودية 2030 للعام 2025
- <https://www.vition2030.Gov.sa/media/sgFlbaoi/2025>.
- الطريق الدائري بمكة المكرمة – منظومة لوجستية متكاملة ، صحيفة الرياض ، 2042/06/22ش
- <https://www.alriyad.com>
- القيمة السوقية وما تعنيه للمستثمرين :
- [https:// www.investtopedie.com](https://www.investtopedie.com)
- Sullivan Arthur 2003 Economics
- Oxford English Dictionary.
- [http:// www.asko Foard .com](http://www.askoFoard.com) (2009)
- نظرية العرض والطلب : [https:// www.scribd.com](https://www.scribd.com)
- تاريخ نظرية الموقع : (www.ift-oecd.org).