



## فهرس الموضوعات

الموضوع	الصفحة
القسم الأول: الدراسة السوقية	٩
١-١ مقدمة	١١
٢-١ أهمية الدراسة ومبرراتها	١٣
٣-١ أهداف الدراسة	١٣
٤-١ المؤشرات الاقتصادية للمملكة العربية السعودية	١٤
٥-١ جانب العرض في قطاع النقل العام في الرياض	١٤
٦-١ جانب الطلب في قطاع النقل	١٦
القسم الثاني: الدراسة الفنية	١٩
١-٢ تمهيد	١٩
٣-٢ الموقع المقترح	٢٠
٤-٢ المستلزمات الرأسمالية للمشروع	٢٢
٥-٢ إجمالي الأصول (شاملة لمصاريف التأسيس)	٢٥
٦-٢ الرواتب والاجور السنوية	٢٧
٧-٢ الإهلاك والإطفاء السنوي	٣٠
٨-٢ التأمينات	٣٢
٩-٢ إجمالي المصروفات السنوية المتوقعة:	٣٣
القسم الثالث: الدراسة المالية	٣٤
١-٣ رأس المال.	٣٥
٢-٣ مصادر تمويل المشروع	٣٦
٣-٣ الإيرادات السنوية	٣٦
٤-٣ صافي الدخل المتوقع	٣٦
٥-٣ القوائم المالية التقديرية	٣٨
٦-٣ المؤشرات المالية والاقتصادية لمشروع جمعية النقل التعاونية المقترح:	٤٥
القسم الرابع: الخاتمة	٥٥
١-٤ النتائج	٥٧
٢-٤ التوصيات	٥٨



## فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
جدول (١)	عدد السكان في السعودية للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)	٩
جدول (٢)	متوسط دخل الفرد في المملكة للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)	١١
جدول (٣)	متوسط دخل الفرد المقدر للسنوات (٢٠٢٠-٢٠١١)	١٣
جدول (٤)	الناتج المحلي الإجمالي للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)	١٣
جدول (٥)	الناتج المحلي الإجمالي المقدر للسنوات (٢٠٢٠-٢٠١١)	١٤
جدول (٦)	هيكل الأنشطة الفرعية لقطاع النقل بمدينة الرياض حسب الترخيص	١٤
جدول (٧)	التوزيع الجغرافي لمؤسسات النقل البري في مدينة الرياض حسب المناطق	١٦
جدول (٨)	إجمالي ومتوسط عدد وسائل النقل داخل الأنشطة الفرعية المختلفة	١٩
جدول (٩)	توقعات حركة النقل	١٩
جدول (١٠)	الكيان النظامي لقطاع النقل البري	٢٠
جدول (١١)	الأصول والتجهيزات	٢٢
جدول (١٢)	مصاريف التأسيس وما قبل التشغيل	٢٥
جدول (١٣)	المصروفات التشغيلية السنوية المتوقعة	٢٧
جدول (١٤)	إجمالي الأصول الثابتة ومصاريف التأسيس	٢٧
جدول (١٥)	الرواتب والأجور المباشرة وغير المباشرة	٢٨
جدول (١٦)	مصروف الإهلاك السنوي خلال السنوات الخمس الأولى من عمر المشروع	٢٨
جدول (١٧)	مصروف التأمينات السنوية خلال السنوات الخمس الأولى من عمر المشروع	٢٩
جدول (١٨)	إجمالي المصروفات السنوية	٣١
جدول (١٩)	تقدير الإستثمارات اللازمة للمشروع (التمويل اللازم)	٣١
جدول (٢٠)	الإيرادات المتوقعة خلال السنة الأولى للتشغيل	٣٢
جدول (٢١)	الإيراد السنوي المتوقع للمشروع خلال السنوات العشر الأولى من تشغيله	٣٣
جدول (٢٢)	القائمة التقديرية للتدفقات النقدية للفترة (١٤٣٣-١٤٣٩هـ)	٣٣
جدول (٢٣)	القروض والإعانات المتوقعة	٣٤
جدول (٢٤)	العائد الإجمالي والصافي المتوقع لمشروع الجمعية المقترح	٣٥



## فهرس الأشكال

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
شكل (١)	عدد السكان في السعودية للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)	٩
شكل (٢)	متوسط الدخل الفردي في السعودي للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)	١١
شكل (٣)	متوسط الدخل الفردي في السعودي للفترة (٢٠٢٠-٢٠١١)	١٣
شكل (٤)	الناتج المحلي الإجمالي المقدر للسنوات (٢٠٢٠-٢٠١١)	١٣
شكل (٥)	هيكل الأنشطة الفرعية لقطاع النقل بمدينة الرياض حسب الترخيص	١٤
شكل (٦)	التوزيع الجغرافي لمؤسسات النقل البري في مدينة الرياض حسب المناطق	١٤
شكل (٧)	إجمالي ومتوسط عدد وسائل النقل داخل الأنشطة الفرعية المختلفة	١٦
شكل (٨)	توقعات حركة النقل	١٩
شكل (٩)	الكيان النظامي لقطاع النقل البري	١٩
شكل (١٠)	الأصول والتجهيزات	٢٠
شكل (١١)	مصاريف التأسيس وما قبل التشغيل	٢٢
شكل (١٢)	المصروفات التشغيلية السنوية المتوقعة	٢٥



القسم الأول

# الدراسة السوقية



تعد الجمعيات التعاونية في العصر الحاضر من قنوات التعاون التي حث الاسلام عليها وأمر بها، قال تعالى: (وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَى وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ) (سورة المائدة، الآية ٢)، ويمكن تعريف الجمعيات التعاونية على أنها مؤسسات ذات أهداف اقتصادية واجتماعية تؤلف بصورة اختيارية من قبل أشخاص لهم أغراض واحتياجات متشابهة يسهمون في رأس مالها، ويديرونها بطريقة شورية ولكل واحد منهم صوت واحد في إدارتها مهما كانت مساهمته فيها، ويتعاملون معها ويحصل كل منهم على نصيبه من ناتجها بنسبة تعامله معها، وعضويتها مفتوحة لجميع الراغبين في الانتساب إليها من الذين لهم نفس الأعمال والمصالح المشتركة.

وهناك مجموعة من المبادئ الأساسية للتعاون قررها مؤتمر الحلف التعاوني الدولي الذي انعقد في مانشستر عام ١٩٩٥ م ، تشكل الخطوط التوجيهية التي تتيح للتعاونيات وضع قيمها موضع التطبيق العملي والتي يجب أن تلتزم بها جميع الجمعيات التعاونية في العالم وبعدم التزام أي جمعية بأحد هذا المبادئ على الأقل تفقد الجمعية صفتها التعاونية.

- المبدأ الأول: العضوية الطوعية المتاحة للجميع . **Voluntary membership** ، وينص هذا المبدأ على أن التعاونيات منظمات طوعية، مفتوحة أمام جميع الأشخاص الراغبين في الاستفادة من خدماتها والقادرين على الاضطلاع بالمسئوليات التي تقع على كاهل المنتمين لها دون تمييز من منظور الجنس أو الوضع الاجتماعي أو العرق أو الدين.
- المبدأ الثاني: ديمقراطية الإدارة والمراقبة. **Democratic management and control** ، وينص هذا المبدأ على أن التعاونيات منظمات ديمقراطية يديرها أعضاؤها الذين يشاركون في صياغة السياسات

وصنع القرارات، ويتساوى الأعضاء في التعاونيات الصغيرة في حقوق التصويت وفق قاعدة (صوت واحد للعضو الواحد) وتسود الديمقراطية أيضاً في تنظيم تعاونيات المستويات الأخرى.

- المبدأ الثالث: المشاركة الاقتصادية من جانب الأعضاء. **Economic Participation**، يساهم الأعضاء على أساس من العدل في رأس مال تعاونياتهم ويتمتعون بحق المراقبة بصورة ديمقراطية، وبشكل جزء على الأقل من رأس المال ملكية مشتركة للتعاونية في العادة، ولا ينال الأعضاء سوى تعويض محدود في حال وجوده من رأس المال المكتتب به كشرط العضوية، ويخصص الأعضاء الفوائد لأي من الأغراض التالية:

- تكوين احتياطي يكون جزء منه على الأقل غير قابل للتوزيع.

- توزيع نسبة من الأرباح على الأعضاء تبعاً لنسبة تعاملهم مع الجمعية التعاونية.

- دعم أنشطة أخرى يقرها الأعضاء.

- المبدأ الرابع: الاستقلال الذاتي **Autonomy** التعاونيات منظمات للتعاون الذاتي، تتمتع باستقلال ذاتي ويدير شؤونها أعضاؤها، وهي تعقد الاتفاقات مع المنظمات الأخرى بما فيها الحكومات، أو تسعى للحصول على التمويل من مصادر خارجية، بشكل يضمن الرقابة الديمقراطية من جانب الأعضاء والاستقلال الذاتي للتعاونية.

- المبدأ الخامس: التعليم والتدريب والإعلام. **Education, training and information**، توفر التعاونيات لأعضائها وممثليها المنتخبين والقائمين على شئون إدارتها ومستخدميها التعليم والتدريب اللازمين للقدرة على الإسهام الفعال في تنميتها، وهي تمد جمهوراً واسعاً من الشباب وقادة الرأي بشكل خاص بالمعلومات عن التعاون وفوائده.

• المبدأ السادس: التعاون بين التعاونيات . Cooperation among cooperatives . تنشط التعاونيات في ما بينها داخل تنظيمات محلية وقطرية وإقليمية ودولية تحسناً للخدمات الموفرة لأعضائها وتدعيماً للحركة التعاونية.

• المبدأ السابع: الالتزام بتنمية المجتمعات المحلية . Commitment to the development of local communities تسهم التعاونيات بنشاط في التنمية المستدامة لمجتمعاتها المحلية عبر سياسات يقرها أعضاؤها.

إن النقل البري بمفهومه العام يعني حمل الأشخاص والأمتعة والسلع والبضائع المختلفة والمعرفة والثروات من مكان لآخر بالوسائل المعروفة في مثل هذا النوع من النقل والمتمثلة بالسيارات الصغيرة والكبيرة والشاحنات عبر شبكة الطرق، والقطارات السريعة وقطارات الشحن عبر المسكك الحديدية، بسرعة ومرونة وأمان، بأيسر السبل وبأقل تكلفة ممكنة، وذلك بهدف الحصول على المنفعة وتعظيمها وتحقيق الاشباع الانتاجية والاستهلاكية، وكذلك دعم التبادل والعلاقات الإنسانية، والاستغلال الأمثل للموارد وزيادة الطاقات الانتاجية وتوسيع الأسواق، وتفعيل الخبرات الفنية والإدارية، وتواصل الشعوب وتشجيع السياحة.

ويعد النقل البري بالسيارات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل خاص فيما يتعلق بنقل الأفراد. إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات.

والمملكة العربية السعودية من الدول التي تتميز باقتصاديات قوية ذات حجم مغري جداً بالمقارنة مع الدول المجاورة من حيث كبر حجم المساحة وكثرة السكان وحجم الناتج المحلي الإجمالي وما يتعلق بذلك من القوة الشرائية والادخارية والاستثمارية العالية للفرد، وبالتالي للسكان مما يزيد الطلب على السلع والخدمات وزيادة حجم قطاع النقل وخاصة نقل الأفراد، مما شكل في السنوات الأخيرة ضغطاً متزايداً على وسائل النقل أوجدها التوسع الاقتصادي وارتفاع الطلب على وسائل المواصلات (النقل) من قبل الأفراد، وقد ظهرت هذه الضغوطات المتزايدة على قطاع النقل في مراكز المدن الرئيسية في مختلف مناطق المملكة.

وتزداد أهمية خدمات النقل البري لما تحدثه من أبعاد تنموية وعمرانية، وأمثلة في استغلال الموارد المختلفة النائية منها والمهملة، وزيادة التبادل التجاري والتدفقات الاستثمارية لمشروعات إنشائية وتوسعية وغيرها، وتنشيط فعاليات البنى الأساسية المكملة لفعاليات النقل البري، وتوفير فرص عمالة مريحة لرفع مستويات الدخل والمعيشة، وتنشيط توطنات صناعية وزراعية ومشروعات خدمية، والدفع بتشابكات هيكلية والربط ما بين مراكز الانتاج والاستهلاك والتصدير، وتسيير أبعاد التكامل الفني والاقتصادي، ودعم تحرر السوق وإبعاد الاحتكار وتفعيل المنافسة والشراكة والاندماجات وتدويل الاقتصاد.

ومما سبق فقد تقرر إقامة جمعية تعاونية للنقل التعاوني، حيث تشجع وزارة الشؤون الاجتماعية إقامة مثل هذه الجمعيات التعاونية من خلال مجموعة من الحوافز والمساهمات المالية والإدارية.

## ٢-١ أهمية الدراسة ومبرراتها

تأتي أهمية هذه الدراسة من أهمية توفير خدمات النقل للموظفين والطلاب ومختلف فئات المجتمع في مناطق المملكة، ذات مواصفات معينة تعمل على توفير وسائل نقل مثالية متنوعة ومجهزة، تعمل على

التخفيف على أولياء الأمور من أعباء ارتباطاتهم بنقل ذويهم إلى المدارس أو المستشفيات أو الأماكن التي يحتاجون الذهاب إليها.

إن إقامة جمعية تعاونية في مجال النقل تؤدي إلى إشاعة المزيد من الطمأنينة والاستقرار النفسي لدى كبار السن والمعاقين والمعلمات العاملات في المدارس والمستشفيات وطالبات الكليات المختلفة من خلال توفير وسائل نقل مريحة وتعمل وفق نظام مدروس وامتقن.

كما أن دراسة جدوى إنشاء جمعية تعاونية في مجال النقل تغطي جزء من حاجة المجتمع المحلي، يؤدي إلى مجموعة من النتائج الإيجابية من ضمنها المساهمة في الناتج القومي، والتخفيف من النفقات الاقتصادية عن الأسر، والحد من اعتمادها على السائقين الأجانب غير المرخص لهم خاص في مجال النقل الأسري، وتشغيل الأيدي العاملة الوطنية، بالإضافة إلى المساهمة في دعم التعاون والتكافل المجتمعي.

ومما سبق يمكن تلخيص أهمية الدراسة ومبرراتها من خلال النقاط التالية :

- ١- سد جزء من حاجة المجتمع المحلي للطلب على وسائل النقل وخاصة النقل الأسري.
- ٢- تشجيع وتحفيز الاستثمارات الوطنية، والمساهمة في الناتج المحلي الإجمالي.
- ٣- التشجيع على التكافل وبت روح التعاون بين أفراد المجتمع وخلق علاقة استراتيجية بينهم.
- ٤- المساعدة في التقليل من البطالة وتشغيل الأيدي العاملة.
- ٥- الحد من اعتماد الأسر على العمالة الأجنبية غير المرخص لها في مجال النقل .
- ٦- إيجاد مضلة رسمية خاصة بالنقل التعاوني أبعام ذات شخصية اعتبارية.
- ٧- التخفيف على الأسر من أعباء الارتباط بنقل ذويهم، والمساندة في تطوير خدمات النقل العام والسياحي.

## ٣-١ أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- ١- التعرف على جدوى تأسيس جمعية تعاونية في مجال النقل التعاوني العام.
- ٢- التعرف على أهم النتائج الاقتصادية التي يمكن أن تحققها الجمعية التعاونية في مجال إنشاء جمعية نقل تعاونية.
- ٣- التعرف على أهم النتائج المجتمعية التي يمكن أن تحققها إنشاء جمعية تعاونية في مجال النقل العام.

## ٤-١ المؤشرات الاقتصادية للمملكة العربية السعودية

هناك مجموعة من المؤشرات الاقتصادية في المملكة والتي لها تأثير مباشر أو غير مباشر في ما يخص الطلب على النقل بشكل عام، ويمكن إجمال المؤشرات الاقتصادية فيما يلي:

### ١-٤-١ النمو السكاني

في العرف الاقتصادي فإن عدد السكان من المتغيرات المهمة والرئيسية في قياس اتجاه الطلب على سلعة أو خدمة معينة، حيث تشير الدلالات الاقتصادية إلى أنه كلما ارتفع عدد السكان فإن الطلب العام سيتزايد، وعند قراءة وتفسير الأرقام المتعلقة بأعداد السكان في المملكة العربية السعودية يلاحظ أن معدلات النمو السكاني تتزايد بشكل ملحوظ، إذ يبين الجدول رقم (١) أنه في سنة ٢٠٠٠ كان عدد سكان المملكة (٢٠,٤٨) مليون نسمة، ليرتفع عددهم خلال عشر سنوات، أي في سنة ٢٠١٠ إلى (٢٧,٥٦) مليون نسمة بزيادة قدرها (٧) ملايين نسمة تقريبا وبنسبة نمو كلية وصلت إلى (٣٥%) تقريبا، وهي نسبة نمو مرتفعة جداً في مقاييس النمو السكاني، حيث كانت نسبة النمو السنوية تتراوح ما بين (٢%-٣%). إن هذا

النمو السكاني الكبير سيرافقه نمواً في الطلب على خدمات النقل بشكل عام، بنسب مختلفة ولكنه في نفس الاتجاه.

### جدول رقم (١)

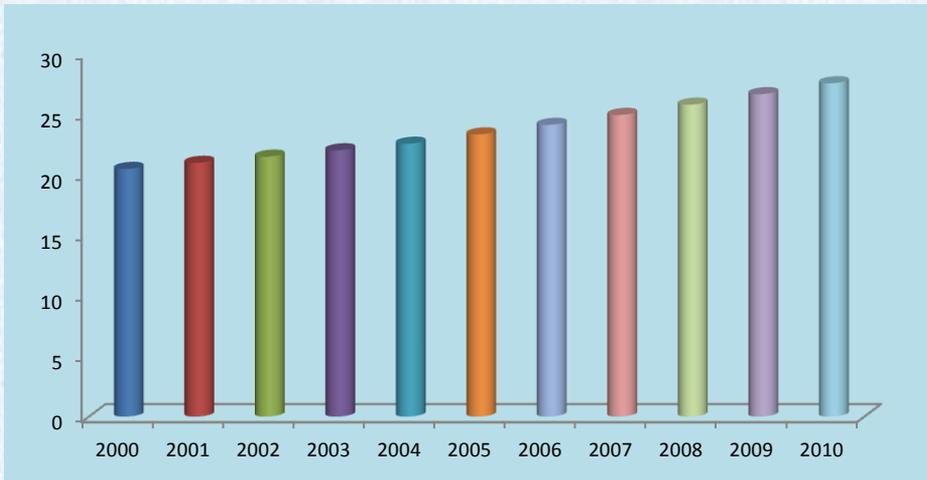
عدد السكان في السعودية للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)

السنة	السكان (مليون نسمة)
٢٠٠٠	٢٠,٤٨
٢٠٠١	٢٠,٩٨
٢٠٠٢	٢١,٤٩
٢٠٠٣	٢٢,٠٢
٢٠٠٤	٢٢,٥٦
٢٠٠٥	٢٣,٣٣
٢٠٠٦	٢٤,١٢
٢٠٠٧	٢٤,٩٤
٢٠٠٨	٢٥,٧٩
٢٠٠٩	٢٦,٦٦
٢٠١٠	٢٧,٥٦

المصدر: مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات - وزارة الإقتصاد والتخطيط.

### شكل (١)

عدد السكان في السعودية للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)



ويتوقع خبراء التنمية والسكان ارتفاع عدد السكان خلال السنوات العشرة المقبلة بنسبة قد تزيد عن ٣٥%، ليصبح عدد السكان في سنة ٢٠٢٠ تقريباً (٣٨) مليون نسمة، وهذا النمو سيتبعه بالضرورة نمو في الطلب الكلي بشكل عام والطلب على خدمات النقل العام بشكل خاص، وفي نفس الاتجاه.

#### ١-٤-٢ معدل دخل الفرد السنوي.

كل فرد في المجتمع له دخله الخاص الذي يشبع له حاجاته الإقتصادية والإجتماعية ويطلق على هذا الدخل إسم الدخل الفردي، ومن مجموع دخول الأفراد يتكون الدخل القومي، وتقتضي دراسة توزيع الدخل تحديد مفهوم الدخل بدقة ووضوح مما يضمن سلامة مقارنة بيانات توزيع الدخل سواء كانت تلك المقارنة بين فترات زمنية او بين فئات سكانية أو بين بلدان مختلفة.

يعرف الدخل عادة بما يحققه الفرد أو الأسرة خلال فترة سنة واحدة حيث أن هذه الفترة تغطي جزءاً كبيراً من التذبذب في الدخل. ولما كان الهدف الرئيس عادة من دراسة توزيع الدخل هو في الواقع تقدير توزيع السكان حسب مستويات الرفاهية التي يتمتعون بها ينبغي أن يغطي مفهوم الدخل كل مل تحققة الأسرة من دخول مباشرة نقدية أو عينية ودخول غير مباشرة تحصل عليها بشكل سلع وخدمات تقدم لها من قبل الدولة أو من مؤسسات خاصة لا تبتغي الربح مجاناً أو بأسعار مخفضة.

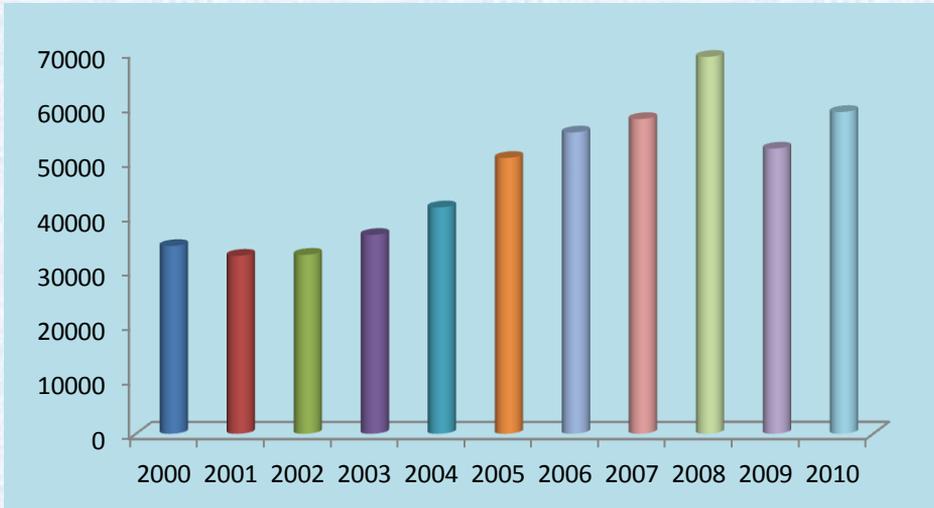
ويبين الجدول رقم (٢) أن متوسط الدخل الفردي في المملكة العربية السعودية قد ارتفع خلال الفترة من (٢٠٠٠) ولغاية (٢٠١٠)، بشكل ملحوظ، إذ كان في سنة ٢٠٠٠ (٣٤٥١١) ريال، ووصل في سنة ٢٠١٠ إلى (٥٩١٣٧)، ويمكن القول أن الدخل من المتغيرات الرئيسية التي تؤثر على الطلب بشكل ايجابي، فكلما زاد الدخل فإن الطلب بشكل عام سيزيد تبعاً لذلك.

جدول رقم (٢)  
متوسط دخل الفرد في المملكة للسنوات (٢٠٠٠-٢٠١٠)

متوسط دخل الفرد (ريال)	السنة
٣٤٥١١	٢٠٠٠
٣٢٧١٣	٢٠٠١
٣٢٨٩٦	٢٠٠٢
٣٦٥٣٨	٢٠٠٣
٤١٦٠٧	٢٠٠٤
٥٠٦٨٩	٢٠٠٥
٥٥٣٧٠	٢٠٠٦
٥٧٨٣٩	٢٠٠٧
٦٩٢٦٥	٢٠٠٨
٥٢٤١٩	٢٠٠٩
٥٩١٣٧	٢٠١٠

المصدر: مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات - وزارة الإقتصاد والتخطيط.

شكل (٢)  
متوسط الدخل الفردي في السعودي للسنوات (٢٠٠٠-٢٠١٠)



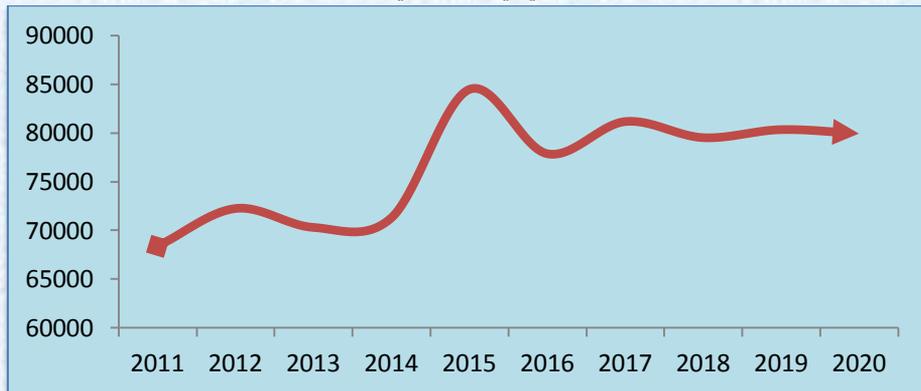
وقد تم تقدير متوسط دخل الفرد للسنوات العشر القادمة (٢٠٢٠-٢٠١١) بالاعتماد على دخله للسنوات من (٢٠١٠-٢٠٠٠)، وباستخدام معادلات التنبؤ المستندة إلى انخفاض الخطأ المعياري والتحديد اللوغريتمي، ويبين الجدول رقم (٣) متوسط دخل الفرد المتوقع في المملكة العربية السعودية خلال السنوات (٢٠٢٠-٢٠١١).

جدول رقم (٣)  
متوسط دخل الفرد المقدر للسنوات (٢٠٢٠-٢٠١١)

متوسط دخل الفرد المقدر (ريال)	السنة
٦٨٣٥٣	٢٠١١
٧٢٢٣٥	٢٠١٢
٧٠٢٩٤	٢٠١٣
٧١٢٦٤	٢٠١٤
٨٤٤٤٣	٢٠١٥
٧٧٨٥٤	٢٠١٦
٨١١٤٨	٢٠١٧
٧٩٥٠١	٢٠١٨
٨٠٣٢٥	٢٠١٩
٧٩٩١٣	٢٠٢٠

المصدر: إعداد فريق الدراسة بالاعتماد على تقديرات مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات.

شكل (٣)  
متوسط الدخل الفردي في السعودي للفترة (٢٠٢٠-٢٠١١)



ومن خلال الجدول السابق والشكل (٣) يلاحظ ارتفاع متوسط الدخل الفردي بشكل عام لمستويات غير مسبقة، حيث يتوقع أن يصل متوسط الدخل الفردي في نهاية الفترة (٢٠٢٠) إلى (٧٩٩١٣) ريال، ومع افتراض بقاء العوامل الأخرى ثابتة حسب النظرية الاقتصادية، فإن زيادة هذا الدخل سيتبعه بالضرورة زيادة في الطلب بشكل عام فيزيد تبعاً لذلك الطلب على خدمات النقل العام.

### ٣-٤-١ الناتج المحلي الإجمالي

يعد الناتج المحلي الإجمالي (GDP) أحد الطرق لقياس حجم الاقتصاد إذ يقوم على أساس احتساب قيمة السلع والخدمات المنتجة من الموارد الموجودة محلياً في منطقة ما خلال فترة زمنية معينة. ويوضح الجدول رقم (٤) بيانات الناتج المحلي الإجمالي في المملكة العربية السعودية خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٠٠)، ويلاحظ أن هذا الناتج ارتفع بشكل ملحوظ من (٧.٦٦٥٧) مليون ريال في سنة ٢٠٠٠، إلى (١٦٢٩٩٩٨) مليون ريال في سنة ٢٠١٠، بنسبة نمو كلية وصلت إلى (١٣١%) تقريباً، وبمعدل نمو سنوي بلغ (١٣%) تقريباً، هذا الارتفاع يشكل مؤشراً مهماً في التحسن الاقتصادي ويوجه القرار الاستثماري نحو الاستثمار.

#### جدول رقم (٤)

#### الناتج المحلي الإجمالي للسنوات (٢٠١٠-٢٠٠٠)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليون ريال)
٢٠٠٠	٧.٦٦٥٧
٢٠٠١	٦٨٦٢٩٦
٢٠٠٢	٧.٧٠٦٧
٢٠٠٣	٨.٤٦٤٨
٢٠٠٤	٩٣٨٧٧١
٢٠٠٥	١١٨٢٥١٤
٢٠٠٦	١٣٣٥٥٨١
٢٠٠٧	١٤٤٢٥٧٢

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليون ريال)
٢٠٠٨	١٧٨٦١٤٣
٢٠٠٩	١٣٩٧٤٨٨
٢٠١٠	١٦٢٩٩٩٨

المصدر: إعداد فريق الدراسة بالاعتماد على تقديرات مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات.

وقد تم تقدير الناتج المحلي الإجمالي للسنوات العشر القادمة (٢٠١١-٢٠٢٠) بالاعتماد على بيانات هذا الناتج للسنوات من (٢٠٠٠-٢٠١٠)، وباستخدام معادلات التنبؤ المستندة إلى انخفاض الخطأ المعياري والتحديد اللوغريتمي، ويبين الجدول رقم (٥) الناتج المحلي الإجمالي المتوقع في السعودية خلال السنوات (٢٠١١-٢٠٢٠). ويلاحظ ان الناتج المحلي الإجمالي المقدر للسنوات العشر القادمة ارتفع بشكل ملحوظ أيضاً، حيث يتوقع أن يصل إلى (١٩١٤٢٦٧) مليون ريال.

#### جدول رقم (٥)

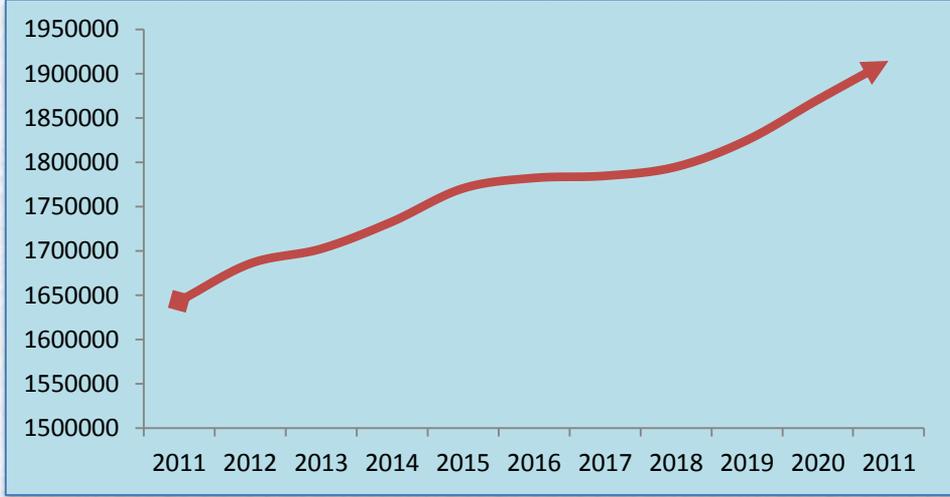
#### الناتج المحلي الإجمالي المقدر للسنوات (٢٠١١-٢٠٢٠)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي (مليون ريال)
٢٠١١	١٦٤٢٩٩٨
٢٠١٢	١٦٨٥٤٨٢
٢٠١٣	١٧٠٢١٤٥
٢٠١٤	١٧٣٢٦٥٤
٢٠١٥	١٧٧٠٣٢١
٢٠١٦	١٧٨٢١٤٥
٢٠١٧	١٧٨٤٥٢٢
٢٠١٨	١٧٩٤٥٧٨
٢٠١٩	١٨٢٤٥٦٢
٢٠٢٠	١٨٧٠٢٣١
٢٠١١	١٩١٤٢٦٧

المصدر: إعداد فريق الدراسة بالاعتماد على تقديرات مصلحة الإحصاءات العامة والمعلومات.

#### شكل (٤)

#### الناتج المحلي الإجمالي المقدر للسنوات (٢٠٢٠-٢٠١١)



إن ارتفاع حجم الناتج الكلي في الاقتصاد يعني زيادة ما قام الاقتصاد المحلي بإنتاجه من السلع والخدمات، ويقابل هذا الارتفاع زيادة في الدخل الذي تحصل عليه عناصر الإنتاج التي ساهمت في العملية الإنتاجية. وهذه الزيادة ستؤدي أيضاً إلى خلق فرص عمل جديدة، وإلى المزيد من استهلاك السلع والخدمات ومن ضمنها خدمات النقل العام، وإلى ارتفاع معدلات استهلاك الأفراد، والمزيد من الاستثمار وزيادة الإنتاج وهكذا. أما عند انخفاض حجم الناتج الكلي في الاقتصاد فإن هذا يعني انخفاض إنتاج الاقتصاد المحلي من السلع والخدمات، ويقابل هذا الانخفاض تقلص في مستوى الدخل الذي تحصل عليه عناصر الإنتاج التي ساهمت في العملية الإنتاجية. أن هذا الانخفاض سيؤدي إلى تقلص فرص العمل المتوفرة (أو ما يسمى بمشكلة البطالة)، وإلى انخفاض معدلات استهلاك الأفراد من السلع والخدمات المتعددة وإلى تراجع مستوى الاستثمار.

## ٥-١ جانب العرض في قطاع النقل العام في الرياض

للتعرف على المؤشرات الأساسية لقطاع النقل في المملكة العربية السعودية بشكل عام، سيتم استعراض المؤشرات الأساسية لقطاع البري في مدينة الرياض من خلال التعرف على هيكل الأنشطة الفرعية حسب الترخيص لهذا القطاع، والتوزيع الجغرافي لمؤسسات النقل البري حسب المناطق في مدينة الرياض، وعدد وسائل النقل حسب الأنشطة.

### ١-٥-١ هيكل الأنشطة الفرعية حسب الترخيص بقطاع النقل

يبين الجدول رقم (٦) هيكل الأنشطة الفرعية لقطاع النقل البري في مدينة الرياض حسب نوع الترخيص الذي تم إنشاء مؤسسات النقل المختلفة بناء عليه. ويتضح من خلال هذا الجدول أن عدد التراخيص الممنوحة لهذه المؤسسات بلغ (٧٥٨) ترخيصاً مختلفاً.

#### جدول (٦)

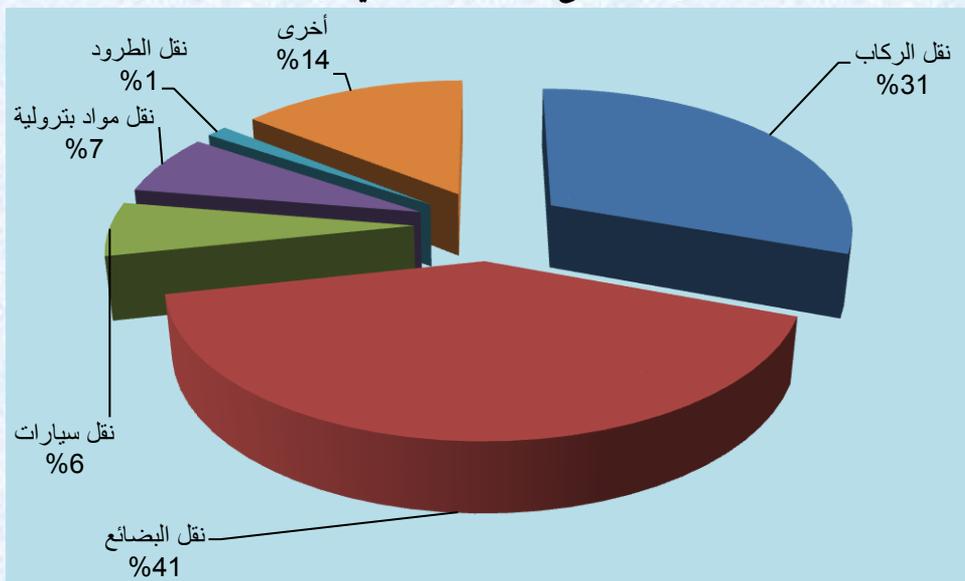
هيكل الأنشطة الفرعية لقطاع النقل بمدينة الرياض حسب الترخيص

النشاط	العدد	النسبة
نقل الركاب	٢٣٣	٣٠,٧%
نقل البضائع	٣١٢	٤١,٢%
نقل سيارات	٤٦	٦,١%
نقل مواد بتروولية	٥٢	٦,٩%
نقل الطرود	١٠	١,٣%
أخرى	١٠٨	١٤,٢%
الإجمالي	٧٥٨	١٠٠,٠%

المصدر: بيانات الغرفة التجارية الصناعية بالرياض.

شكل (٥)

هيكل الأنشطة الفرعية لقطاع النقل بمدينة الرياض حسب الترخيص



يوضح الجدول السابق والرسم البياني المرفق به نشاط النقل البري في الرياض من حيث الترخيص الصادر للأنشطة الفرعية. ويلاحظ أن نشاط نقل الركاب جاء في المرتبة الثانية وبنسبة (٣٠,٧%) حيث حل بالمرتبة الأولى نشاط نقل البضائع وبنسبة (٤١,٢%). في حين توزعت النسبة الباقية على الأنشطة الأخرى.

٢-٥-١ التوزيع الجغرافي لشركات النقل البري

يبين الجدول رقم (٧) التوزيع الجغرافي لمؤسسات النقل البري في مدينة الرياض حسب مناطقها المقسمة جغرافياً إلى: جنوب الرياض وشرقه وشماله وغربه ووسط الرياض، وقد أظهر الجدول أن إجمالي عدد مؤسسات النقل البري وصل إلى (٦٨٥) مؤسسة.

جدول (٧)

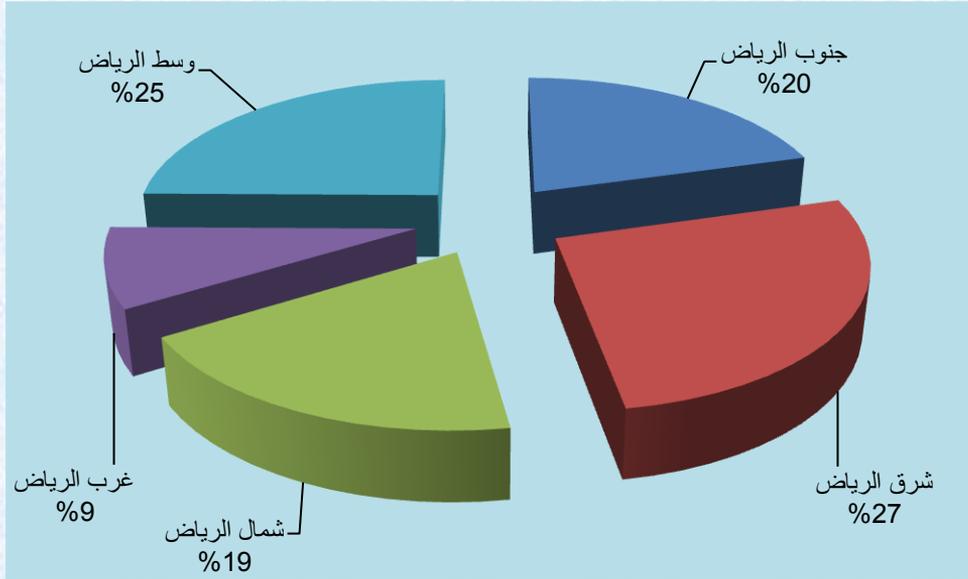
التوزيع الجغرافي لمؤسسات النقل البري في مدينة الرياض حسب المناطق

المنطقة	العدد	النسبة
جنوب الرياض	١٤١	٢٠,٦%
شرق الرياض	١٨٤	٢٦,٩%
شمال الرياض	١٢٩	١٨,٨%
غرب الرياض	٦١	٨,٩%
وسط الرياض	١٧٠	٢٤,٨%
الإجمالي	٦٥٨	١٠٠,٠%

المصدر: بيانات الغرفة التجارية الصناعية بالرياض.

شكل (٦)

التوزيع الجغرافي لمؤسسات النقل البري في مدينة الرياض حسب المناطق



ومن خلال الجدول السابق والرسم البياني المرافق له يتبين أن ما نسبته ٢٧% من مؤسسات النقل

كانت في شرق الرياض، و ٢٥% منها في وسط الرياض، و ٢٠% في جنوب الرياض، و ٩% في غرب الرياض.

## ٣-٥-١ عدد وسائل النقل حسب الأنشطة

يبين الجدول رقم (٨) إجمالي ومتوسط عدد وسائل النقل داخل الأنشطة الفرعية المختلفة،

ويلاحظ أن عدد وسائل النقل المختلفة في مؤسسات النقل بلغت في الإجمالي (١٩٩٦٩).

### جدول (٨)

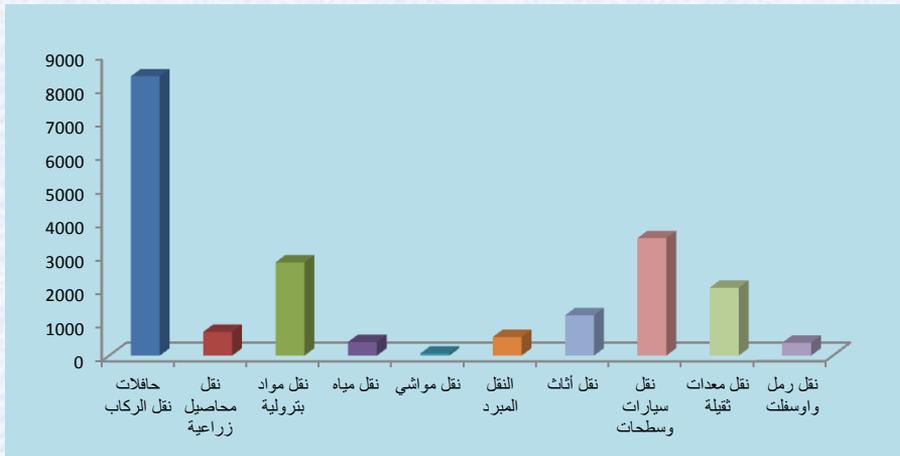
#### إجمالي ومتوسط عدد وسائل النقل داخل الأنشطة الفرعية المختلفة

المنطقة	الإجمالي	المتوسط للشركة الواحدة	الوزن النسبي للنشاط الفرعي
حافلات نقل الركاب	٨٣٣٦	%٤٠,١	%٤١,٧
نقل محاصيل زراعية	٧٠٨	%٤٤,٣	%٣,٥
نقل مواد بترولية	٢٧٨٤	%٣٨,١	%١٣,٩
نقل مياه	٤٠٦	%٢٩,٠	%٢,٠
نقل مواشي	٦٢	%٦,٢	%٠,٣
النقل المبرد	٥٥٥	%٣٩,٦	%٢,٨
نقل أثاث	١٢٠٢	%١٧,٣	%٦,٠
نقل سيارات وسطحات	٣٥٠٥	%٥٠,٨	%١٧,٦
نقل معدات ثقيلة	٢٠٢٨	%٢٣,٠	%١٠,٢
نقل رمل واوسفلت	٣٨٣	%٢٢,٥	%١,٩
الإجمالي	١٩٩٦٩		%١٠٠

المصدر: بيانات الغرفة التجارية الصناعية بالرياض.

### شكل (٧)

#### إجمالي ومتوسط عدد وسائل النقل داخل الأنشطة الفرعية المختلفة



ويتضح الجدول السابق والشكل المرافق له أن نشاط نقل الركاب لديه ما مجموعه (٨٣٨٦) حافلة وبمتوسط قدرة (٤٠,١%) حافلة لكل شركة او مؤسسة تعمل بالنشاط، كما أن الوزن النسبي لهذا النشاط من حيث عدد وسائل النقل يمثل (٤١,٧%)، ويأتي في المرتبة الأولى من حيث العدد الإجمالي لوسائل النقل داخل هذه الأنشطة.

## ٦-١ جانب الطلب في قطاع النقل

أشارت الأرقام الخاصة بخطة التنمية الخمسية إلى أن تقديرات الطلب المتوقع على خدمات النقل البري واستناداً إلى التوقعات المستقبلية للمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والتطورات المؤسسية ، وغيرها من العوامل المؤثرة، أن هناك طلباً مرتفعاً على خدمات النقل البري.

### ١-٦-١ توقع حركة نقل الركاب على الطرق

يبين الجدول رقم (٩) عدد المركبات الخصوصية وعدد رحلات النقل بالاضافة إلى عدد الركاب ومعدلات النمو السنوي المتوسط للفترة ما بين (٢٠٠٢-٢٠١٠)، حيث يتوقع أن ينمو العدد الكلي للمركبات الخاصة بمعدل سنوي متوسط قدره (٢,٦%) خلال فترة خطة التنمية الثامنة، وعدد رحلات نقل الركاب بين المدن بنحو (٣,٩%) سنوياً في المتوسط وعدد ركابها بنحو (٣,٧%) سنوياً في المتوسط.

### جدول (٩)

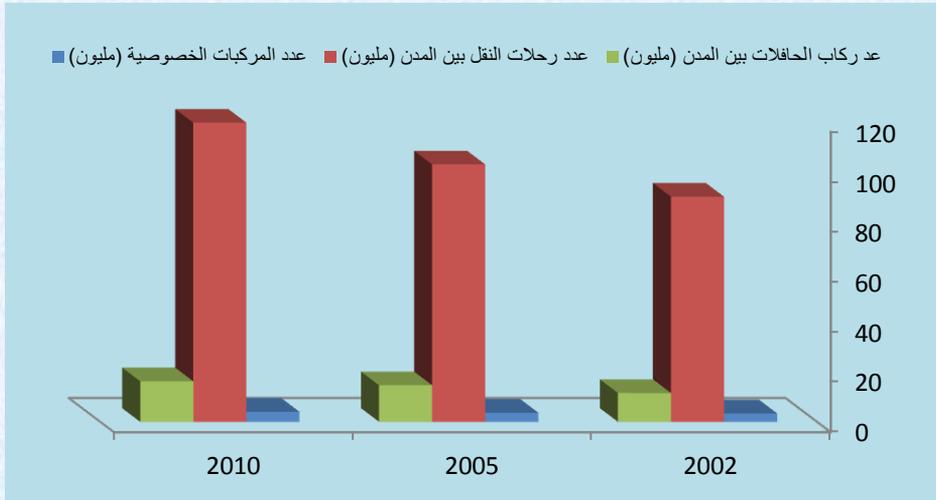
#### توقعات حركة النقل

السنة	عدد المركبات الخصوصية (مليون)	عدد رحلات النقل بين المدن (مليون)	عدد ركاب الحافلات بين المدن (مليون)
٢٠٠٢	٣,٣٥	٨٩,٩	١١,٥
٢٠٠٥	٣,٦٤	١٠٢,٨	١٤,٦
٢٠١٠	٤,٠٣	١١٩,٥	١٦,٢
معدل النمو السنوي المتوسط	%٢,٦	%٣,٩	%٣,٧

المصدر: بيانات الغرفة التجارية الصناعية بالرياض.

ويشير الجدول السابق إلى زيادة في عدد المركبات الخصوصية ونسبة بلغت (٨,٦%) خلال الفترة (٢٠٠٢-٢٠٠٥) ويتوقع لهذه النسبة أن ترتفع لتصل إلى (١٠,٧%) خلال الخطة الخمسية الثامنة، أما فيما يتعلق بعدد رحلات النقل بين المدن فقد ارتفعت بشكل كبير لتسجل نسبة نمو وصلت إلى (١٤,٣%)، هذا في الوقت الذي ارتفع فيه عدد ركاب الحافلات بنسبة (٢٦,٩%) وهو ما يشير إلى قوة الطلب على خدمات النقل البري.

شكل (٨)  
توقعات حركة النقل



#### ٢-٦-١ الكيان النظامي بقطاع النقل

يبين الجدول رقم (١٠) الكيان النظامي لقطاع النقل البري في المملكة العربية السعودية، ويلاحظ أن عدد مؤسسات وشركات النقل البري وصلت إلى (٧٣٠) شركة أو مؤسسة مختلفة الكيانات.

جدول (١٠)

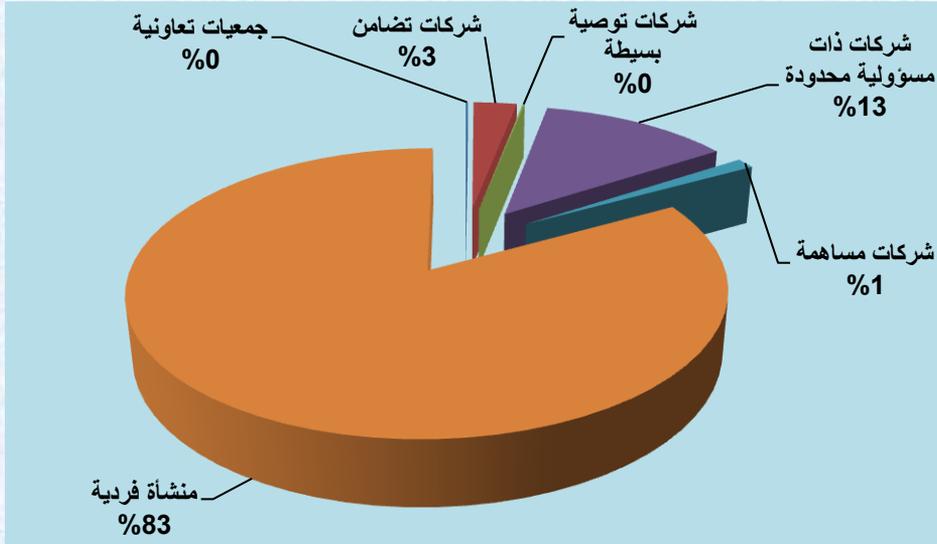
الكيان النظامي لقطاع النقل البري

النسبة	العدد	الكيان
٠,١%	١	جمعيات تعاونية
٢,٩%	٢١	شركات تضامن
٠,١%	١	شركات توصية بسيطة
١٢,٦%	٩٢	شركات ذات مسؤولية محدودة
١,٢%	٩	شركات مساهمة
٨٣,٠%	٦٠٦	منشأة فردية
١٠٠%	٧٣٠	الإجمالي

المصدر: بيانات الغرفة التجارية الصناعية بالرياض.

شكل (٩)

الكيان النظامي لقطاع النقل البري



ويوضح الجدول السابق والرسم البياني المرافق له أن المنشآت الفردية تشكل معظم مؤسسات

النقل البري، وهي الشكل الغالب، إذ بلغت نسبتها من إجمالي مؤسسات وشركات النقل البري (٨٣,٠%)،

وتأتي في المرتبة الثانية الشركات ذات المسؤولية المحدودة ونسبة (١٢,٦%)، يليها شركات التضامن ونسبة (٢,٩%)، يليها الشركات المساهمة ونسبة (١,٢%) وفي المرتبة الأخيرة جاءت الجمعيات التعاونية وشركات التوصية البسيطة، ونسبة (٠,١%) لكل منهما.



القسم الثاني

# الدراسة الفنية



تعنى الدراسة الفنية في مدى إمكانية إقامة المشروع من الناحية الفنية، وتستند في ذلك إلى مجموعة من المعايير والمحددات، حيث تبدأ الدراسة الفنية بالحديث عن فكرة المشروع والموقع المقترح لإقامته، واستعراض المستلزمات الرأسمالية لإقامة المشروع من حيث المباني والأراض، ووسائل النقل، والأثاث والتجهيزات الطبية ومصاريف التأسيس وما قبل التشغيل، بالإضافة إلى مستلزمات التشغيل من رواتب واجور سنوية و المنافع العامة، وغيرها.

## ٢-٢ فكرة المشروع

تتمثل فكرة المشروع في تأسيس جمعية تعاونية في مجال النقل العام ، تتميز هذه الجمعية بوجود وسائل نقل مثالية متنوعة حسب فئات المجتمع ومجهزة بأنظمة تتبع ومراقبة ومحاسبة واتصال مباشر، ويتم تقديم الخدمات في هذه الجمعية عن طريق الهاتف لتوفير الوقت والجهد، ولتحقيق مجموعة من الأهداف تم ذكرها سابقاً.

والغرض من فكرة المشروع (إقامة جمعية نقل تعاونية) هو الاستفادة المجتمعية بالدرجة الأولى والاقتصادية بالدرجة الثانية، والتخفيف من أعبائهم المرتبطة بنقل ذويهم والاطمئنان على وسائل النقل التي ستقوم بذلك من نواحي مختلفة أهمها: وجود مظلة رسمية وجهة مؤسسة يمكن الوثوق بها والاعتماد عليها والحد من الاعتماد على السائقين الأجانب غير المرخص لهم، وغيرها من المزايا المختلفة.

## ٣-٢ المستلزمات الرأس مالية للمشروع

### ١-٣-٢ الأصول والتجهيزات

من خلال المسح الميداني الذي تم تنفيذه كجزء من هذه الدراسة، تبين أن مثل هذا النوع من المشاريع يحتاج إلى مبنى واحد لمتابعة المعاملات والطلبات واستقبال المكالمات واجرائها، وأرض لوقوف سيارات النقل فيها، بالإضافة إلى مجموعة من وسائل النقل. وسيتم تجهيز المبنى والأرض ليكون صالحاً لأغراض العمل كجمعية تعاونية في مجال النقل، ويوضح الجدول رقم (١١) الأصول والتجهيزات

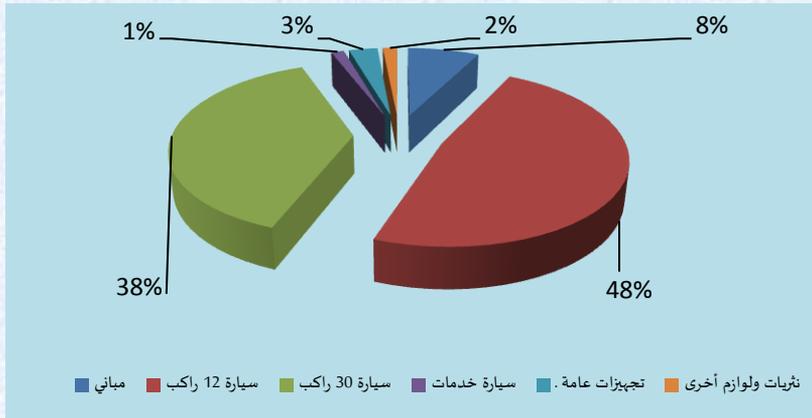
#### جدول رقم (١١)

#### الأصول والتجهيزات

الرقم	الأصل	العدد	السعر الإفرادي	السعر الإجمالي
١	مباني	١	٥٠٠,٠٠٠	٥٠٠,٠٠٠
٢	سيارة ١٢ راكب	٥٠	٦٤,٠٠٠	٣,٢٠٠,٠٠٠
٣	سيارة ٣٠ راكب	٢٠	١٢٨,٠٠٠	٢,٥٦٠,٠٠٠
٤	سيارة خدمات	٢	٤٥,٠٠٠	٩٠,٠٠٠
٤	تجهيزات عامة	-		٢٠٠,٠٠٠
٥	نثرات ولوازم أخرى	-		١٠٠,٠٠٠
المجموع				٦,٦٥٠,٠٠٠

شكل (١٠)

#### الأصول والتجهيزات



ويلاحظ من الجدول السابق والرسم البياني المرافق له أن مجموع تكلفة الأصول والتجهيزات بلغت (٦,٦٥٠,٠٠٠) ريال سعودي، شكلت تكلفة السيارات سعة ١٢ راكب ما نسبته ٤٨% من تكلفة الأصول والتجهيزات ، يلها سيارات سعة ٣٠ راكب وبنسبة ٣٨%.

## ٢-٣-٢ مصاريف التأسيس وما قبل التشغيل

يبين الجدول التالي القيمة التقديرية لمصاريف تأسيس جمعية النقل المقترحة وما قبل التشغيل،

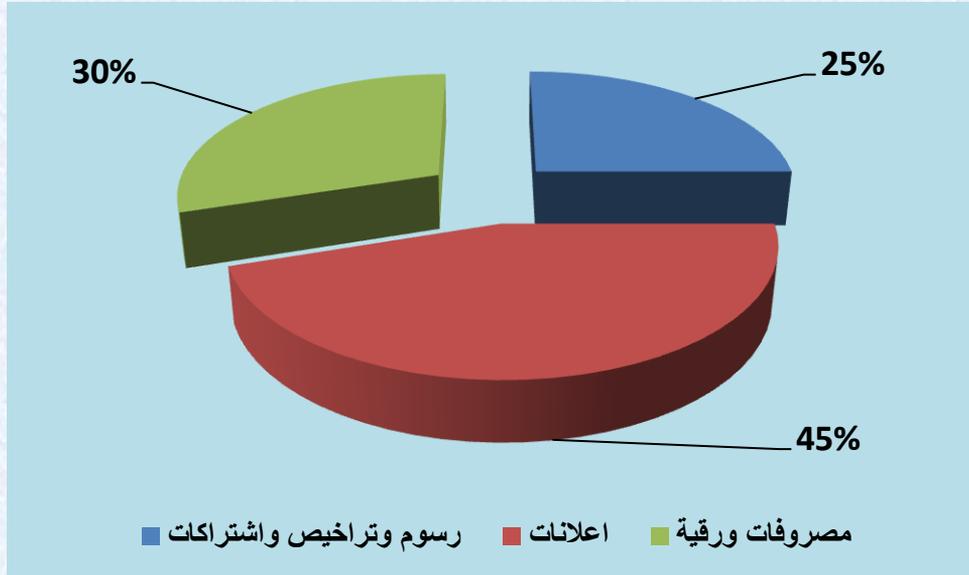
جدول (١٢)

### مصاريف التأسيس وما قبل التشغيل

التكلفة	البيان
١٠,٠٠٠	رسوم وتراخيص واشتراكات
١٢,٠٠٠	مصروفات ورقية
١٨,٠٠٠	اعلانات
٤٠,٠٠٠	الإجمالي

شكل (١١)

### مصاريف التأسيس وما قبل التشغيل



ويلاحظ من خلال الجدول السابق والرسم البياني المرفق له أن مجموع المصروفات التأسيسية وما قبل التشغيل بلغت (٤٠,٠٠٠) ريال، شكلت كلفة الإعلانات النسبة الأكبر وبواقع (٤٥%)، في حين بلغت كلفة الرسوم والتراخيص والاشتراكات (١٠,٠٠٠) شكلت ما نسبته ٢٥%، أما المصروفات الورقية فقد بلغت كلفتها (١٢,٠٠٠) ريال، شكلت ما نسبته (٣٠%).

## ٣-٣-٢ المصروفات التشغيلية

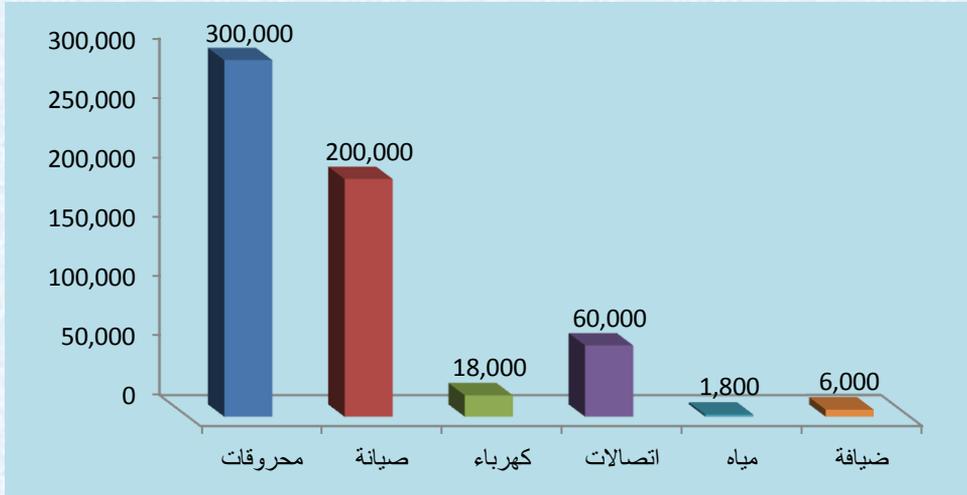
يبين الجدول التالي القيمة التقديرية للمصروفات التشغيلية السنوية للجمعية

### جدول (١٣)

#### المصروفات التشغيلية السنوية المتوقعة

التكلفة	البيان
٣٠٠,٠٠٠	محروقات
٢٠٠,٠٠٠	صيانة
١٨,٠٠٠	كهرباء
٦٠,٠٠٠	اتصالات
١,٨٠٠	مياه
٦,٠٠٠	ضيافة
٥٠٥,٨٠٠	الإجمالي

شكل (١٢)  
المصروفات التشغيلية السنوية المتوقعة



٤-٢ إجمالي الأصول (شاملة لمصاريف التأسيس)

وفق التقديرات السابقة فان رأس المال الثابت ومصاريف التأسيس وما قبل التشغيل بلغت حوالي ٦,٦٩٠,٠٠٠ ريال ووفقاً للآتي :-

جدول (١٤)

إجمالي الأصول الثابتة ومصاريف التأسيس

البيان	القيمة
إجمالي الأصول والتجهيزات	٦,٦٥٠,٠٠٠
مصاريف التأسيس وما قبل التشغيل	٤٠,٠٠٠
الإجمالي	٦,٦٩٠,٠٠٠

٥-٢ الرواتب والاجور السنوية

تقدر الرواتب السنوية المباشرة وغير المباشرة للعاملين في المشروع (٤,٥٦٥,٣٦٠) ريال، ويبين الجدول رقم (١٥) عدد العاملين اللازم لتشغيل المشروع، بالإضافة إلى رواتبهم وأجورهم الشهري والسنوية.

## جدول (١٥)

### الرواتب والأجور المباشرة وغير المباشرة

بيان الوظيفة	العدد	الراتب الشهري	إجمالي الرواتب الشهرية	اجمالي السنوي
مدير	١	١٥,٠٠٠	١٥,٠٠٠	١٨٠,٠٠٠
محاسب	٢	٥,٠٠٠	١٠,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠
مشرف حركة	١	٥,٠٠٠	٥,٠٠٠	٦٠,٠٠٠
صيانة	٢	٣,٠٠٠	٦,٠٠٠	٧٢,٠٠٠
مناوب	٢	٣,٠٠٠	٦,٠٠٠	٧٢,٠٠٠
سائق	٧٠	٢,٥٠٠	١٧٥,٠٠٠	٢,١٠٠,٠٠٠
مرافقه	٥٠	١,٥٠٠	٧٥,٠٠٠	٩٠٠,٠٠٠
حارس	٢	٢,٠٠٠	٤,٠٠٠	٤٨,٠٠٠
عامل	٢	١,٠٠٠	٢,٠٠٠	٢٤,٠٠٠
<b>المجموع</b>	<b>١٣٢</b>	<b>٣٨,٠٠٠</b>	<b>٢٩٨,٠٠٠</b>	<b>٣,٥٧٦,٠٠٠</b>
إجازات سنوية				٥٩٦,٠٠٠
تأمينات اجتماعية	٠,٠٩			٣٢١,٨٤٠
تأمينات ضد الأخطار المهنية	٠,٠٢			٧١,٥٢٠
<b>المجموع</b>				<b>٤,٥٦٥,٣٦٠</b>

## ٦-٢ الإهلاك والإطفاء السنوي

قدرت الإهلاكات السنوية للمشروع بـ (١,٢١٠,٠٠٠) ريال، علماً بأنه تم افتراض أنه لن يتم إحلال أي من

الأصول الثابتة خلال فترة السنوات الخمس القادمة، والجدول رقم (١٦) يبين هذه الإهلاكات:-

## جدول (١٦)

مصرفوف الإهتلاك السنوي خلال السنوات الخمس الأولى من عمر المشروع

البند	قيمة الأصل	معدل الإهتلاك/الإطفاء	قيمة الإهتلاك السنوي
سيارات ١٢ راكب	٣,٢٠٠,٠٠٠	%٢٠	٦٤٠,٠٠٠
سيارات ٣٠ راكب	٢,٥٦٠,٠٠٠	%٢٠	٥١٢,٠٠٠
سيارات خدمات	٩٠,٠٠٠	%٢٠	١٨,٠٠٠
تجهيزات عامة	٢٠٠,٠٠٠	%١٠	٢٠,٠٠٠
أخرى	١٠٠,٠٠٠	%٢٠	٢٠,٠٠٠
الإجمالي			١,٢١٠,٠٠٠

## ٧-٢ التأمينات

قدرت التأمينات السنوية للمشروع بـ (٢٥٩,٩٥٠) ريال ، والجدول رقم (١٧) يبين بنود هذه التأمينات.

## جدول (١٧)

مصرفوف التأمينات السنوية خلال السنوات الخمس الأولى من عمر المشروع

البند	قيمة الأصل	نسبة التأمين	قيمة التأمين السنوي
تأمين على سيارات الفان	٣,٢٠٠,٠٠٠	%٣,٥	١١٢,٠٠٠
تأمين على سيارات الباص	٢,٥٦٠,٠٠٠	%٣,٥	٨٩,٦٠٠
تأمين على سيارات الخدمات	٩٠,٠٠٠	%٣,٥	٣,١٥٠
تأمين على التجهيزات	٢٠٠,٠٠٠	حد أدنى	١,٥٠٠
تأمين على الأخرى	١٠٠,٠٠٠	حد أدنى	١,٥٠٠
تأمين على السائقين	٧٠	١٠٠	٧,٠٠٠
تأمين على ركاب الفانات	٥٥٠	٤٠	٢٢,٠٠٠
تأمين على ركاب الباصات	٥٨٠	٤٠	٢٣,٢٠٠
الإجمالي			٢٥٩,٩٥٠

## ٨-٢ إجمالي المصروفات السنوية المتوقعة:

قدر إجمالي مستلزمات التشغيل المباشرة وغير المباشرة بحوالي ٦,٥٨١,١١٠ ريال وفقاً للتقديرات المبينة أدناه، والتي تم دراستها بعناية، وكمايلي:-

### جدول (١٨)

#### إجمالي المصروفات السنوية

المصروفات المباشرة	القيمة
رواتب سنوية	٣,٥٧٦,٠٠٠
إجازات سنوية	٥٩٦,٠٠٠
تأمينات اجتماعية	٣٢١,٨٤٠
تأمينات ضد الأخطار المهنية	٧١,٥٢٠
إجمالي المصروفات المباشرة	٤,٥٦٥,٣٦٠
المصروفات غير المباشرة	
المصروفات التشغيلية	٥٤٥,٨٠٠
التأمينات	٢٥٩,٩٥٠
الاهتلاكات	١,٢١٠,٠٠٠
إجمالي المصروفات غير المباشرة	٢,٠١٥,٧٥٠
اجمالي المصروفات	٦,٥٨١,١١٠

القسم الثالث

# الدراسة المالية



### ١-٣ رأس المال.

#### ١-١-٣ رأس المال العامل

قدر رأس المال العامل والممثل في المصاريف التشغيلية المتداولة لمدة ستة أشهر، حيث بلغت هذه

المصروفات (٢٧٢,٩٠٠) ريال.

#### ٢-١-٣ رأس المال المستثمر (التمويل اللازم):-

وفق التقديرات السابقة فان رأس المال المستثمر (التمويل اللازم) تبلغ قيمته (٦,٩٢٥,٠٠٠) ريال سعودي،

ورأس المال المطلوب الاكتتاب به هو (٤,٠٠٠,٠٠٠) ريال سعودي، وكما يلي:

#### جدول (١٩)

#### تقدير الإستثمارات اللازمة للمشروع (التمويل اللازم)

البيان	القيمة
الأصول والتجهيزات	٦,٦٥٠,٠٠٠
مصروفات تشغيلية لمدة ٦ أشهر	٢٧٢,٩٠٠
أخرى	٢١٠٠
إجمالي الاستثمارات اللازمة للمشروع	٦,٩٢٥,٠٠٠
يخصم قرض بنك التسليف	٢,٩٢٥,٠٠٠
رأس المال المطلوب الاكتتاب به	٤,٠٠٠,٠٠٠

## ٢-٣ مصادر تمويل المشروع

يعتبر مشروع قيد البحث من المشاريع التي لا تواجه صعوبات كثيرة في الحصول على التمويل اللازم لتشغيلها، سواءً كان الأمر يتعلق بالبنوك كبنك التسليف، أو الجهات الحكومية المتخصصة كوزارة الشؤون الاجتماعية، وسيتم تمويل المشروع من جهتين: بنك التسليف وبمبلغ (٢,٩٢٥,٠٠٠) ريال سعودي. ومساهمة من الأفراد من خلال الاكتتاب وبمبلغ (٤,٠٠٠,٠٠٠) ريال سعودي. وفيما يلي أبرز المزايا التي يمكن أن تحصل عليها الجمعية التعاونية:

ما تقدمه وزارة الشؤون الإجتماعية:

- إعانة بناء: تصرف للجمعية لبناء مقر لمزاولة أعمالها ونشاطاتها على أن لا تزيد على ٥٠% من التكاليف المقررة للبناء موزعة على دفعات تتناسب مع مراحل التنفيذ على أن يكون قد مضى على تسجيل الجمعية سنة فأكثر وتكون أعمالها مرضية بناءً على تقرير من الوزارة وأن تملك الجمعية أرضاً صالحة لبناء المقر وتقدم مخططات للمبنى توافق عليه الوزارة.
- إعانة مخاطر إذا تعرضت الجمعية لخسارة فادحة نتيجة لظروف قاهرة بما لا يزيد على ٩٠% من الخسارة.
- إعانة تدريب عند اشتراك أحد أعضاء الجمعية أو العاملين بها في دورة أو مؤتمر أو حلقة دراسية في مجال التعاون داخل أو خارج المملكة وتحدد الإعانة بما لا يتجاوز ٩٠% من التكاليف على أن لا تتحمل الوزارة تكاليف أكثر من شخصين في السنة الواحدة.
- إعانة دراسات وبحوث بنسبة لا تزيد على ٥٠% من التكاليف

- إعانة فنية لمساعدة الجمعية/ عند الضرورة/ على تطوير عملها ويشمل ذلك تكاليف بعض موظفي الوزارة بالعمل لدى الجمعيات ولمدد محددة
- تصرف للجمعية مرة واحدة بعد تسجيلها لمساعدتها في نفقات التأسيس على أن لا تزيد على ٢٠% من رأس مال الجمعية وقت التسجيل
- إعانة إدارة عندما تعين الجمعية مديراً سعودياً متفرغاً لأعمالها تتناسب كفاءته ومؤهلاته مع النشاطات التي تؤديها الجمعية بما لا يزيد على ٥٠% من راتبه الشهري لمدة ثلاث سنوات ويجوز تحديدها لسنوات أخرى بموافقة الوزير
- إعانة محاسبه للجمعية: تتضمن تحمل الوزارة ٥٠% من تكاليف مكتب المحاسبة أو موظف المحاسبة لأول سنتين، و ٢٥% في السنة الثالثة.
- مصارف التأسيس على أن لا تتعدى ٢٠% من رأس المال

### ٣-٣ الإيرادات السنوية

يمتاز المشروع قيد البحث بتقديم خدمة النقل للمعلمات والطالبات والطلاب، بالإضافة إلى المشاوير الداخلية، ورحلات الحج والعمرة.

إن تقدير حجم الإيرادات المتوقعة للمشروع قيد البحث تعتبر من أصعب أجزاء الدراسة الحالية، إلا أن المتتبع لجمعيات النقل العالمية حالياً يجد أن معظمها ينعم بمعدلات إيراد عالية، وبالرغم من أن الكثير من أدبيات دراسات الجدوى تحاول أن تربط حجم إيراد المنشآت بمتوسط ما ينفقه المستفيد من الخدمات ومدى حاجته للخدمات التي تقدمها مثل هذا النوع من المشاريع (جمعية نقل تعاونية)، وهو أمر لا يقل من حيث صعوبة تقديره عن البدائل التنبؤية الأخرى مثل متوسط إنفاق الفرد د د وغيرها.

والجدول التالي يبين الإيرادات السنوية المتوقعة من الخدمات التي يقدمها المشروع

### جدول (٢٠)

#### الإيرادات المتوقعة خلال السنة الأولى للتشغيل

الإيراد السنوي	المعامل	العدد	الأجرة الشهرية	البند
٦,٠٧٥,٠٠٠	٩	٤٥٠	١,٥٠٠	نقل المعلمات
١,١٩٠,٠٠٠	٨	٤٢٥	٣٥٠	نقل الطلاب والطالبات
٦٠,٠٠٠				مشاوير داخلية
١٠٠,٠٠٠				رحلات حج وعمرة
٧,٤٢٥,٠٠٠				المجموع

### ٤-٣ صافي الدخل المتوقع

يتوقع أن يصل صافي الدخل في السنة الأولى من المشروع إلى (٨٤٣,٨٩٠) ريال سعودي، وعلى افتراض أن ٦٠% من الطاقة الانتاجية للمشروع، وعلى أن ترتفع هذه الطاقة إلى ٨٠% في السنة الثانية، وإلى ١٠٠% في السنة الثالثة وما بعدها.

### جدول (٢١)

#### الإيراد السنوي المتوقع للمشروع خلال السنوات العشر الأولى من تشغيله

الإيراد الإجمالي	البند
٧,٤٢٥,٠٠٠	الإيرادات
٦,٥٨١١,١١٠	إجمالي المصروفات السنوية
٨٤٣,٨٩٠	صافي الدخل المتوقع

### ٥-٣ القوائم المالية التقديرية

بيننا فيما سبق تفاصيل المصروفات والإيرادات للمشروع المقترح إنشاءه، وفيما يلي بياناً لأهم القوائم المالية.

جدول (٢٢)

القائمة التقديرية للتدفقات النقدية للفترة (١٤٣٣-١٤٣٩هـ)

١٤٣٩	١٤٣٨	١٤٣٧	١٤٣٦	١٤٣٥	١٤٣٤	١٤٣٣	البند
التدفقات النقدية الداخلة							
						٤,٠٠٠,٠٠٠	اكتتابات أعضاء
			١٥٠,٠٠٠	١,٧٤٦,٠٠٠	١,٧٤٦,٠٠٠	٨٠٠,٠٠٠	إعانة حكومية
						٢,٩٢٥,٠٠٠	قرض حكومي
٦,٦٨٢,٥٠٠	٦,٦٨٢,٥٠٠	٦,٦٨٢,٥٠٠	٦,٦٨٢,٥٠٠	٥,٥٦٨,٧٥٠	٣,٧١٢,٥٠٠		ايرادات تأجير
٢,٧٥٨,٧٧٤	٢,٣٣٠,٦٥٠	١,٨٩١,٥٤٨	١,٢٨٧,٣٤٢	١٧٣,٠٢٨	٨٧,٨٣٤		فائض سنة سابقة
٩,٤٤١,٢٧٤	٩,٠١٣,١٥٠	٨,٥٧٤,٠٤٨	٨,١١٩,٨٤٢	٧,٤٨٧,٧٧٧	٥,٥٤٦,٣٣٤	٧,٧٢٥,٠٠٠	المجموع
التدفقات النقدية الخارجة							
						٦,٦٥٠,٠٠٠	شراء أصول وتجهيزات
٥,٣٧١,١١٠	٥,٣٧١,١١٠	٥,٣٧١,١١٠	٥,٣٧١,١١٠	٥,٣٧١,١١٠	٥,٣٧١,١١٠	٩٨٧,١٦٧	المصروفات السنوية
٥٨٥,٠٠	٥٨٥,٠٠	٥٨٥,٠٠	٥٨٥,٠٠	٥٨٥,٠٠			سداد أقساط
٦٨,٩٦٩	٥٨,٢٦٦	٤٧,٢٨٩	٣٢,١٨٤	٤,٣٢٦	٢,١٩٦		زكاة
٢٤٠,٠٠٠	٢٤٠,٠٠٠	٢٤٠,٠٠٠	٢٤٠,٠٠٠	٢٤٠,٠٠٠			أرباح موزعة
٦,٢٦٥,٠٧٩	٦,٢٥٤,٣٧٦	٦,٢٤٣,٣٩٩	٦,٢٢٨,٢٩٤	٦,٢٠٠,٤٣٦	٥,٣٧٣,٣٠٦	٧,٦٣٧,١٦٧	المجموع
٣,١٧٦,١٩٤	٢,٧٥٨,٧٧٤	٢,٣٣٠,٦٥٠	١,٨٩١,٥٤٨	١,٢٨٧,٣٤٢	١٧٣,٠٢٨	٨٧,٨٣٤	الفائض (العجز) النقدي

جدول (٢٣)  
القروض والإعانات المتوقعة

عدد المرات	المستحق/ريال	النسبة	الأصل/ريال	المصدر	البند
<b>القروض</b>					
مرة واحدة	١٦٠٠٠٠٠	٠,٥	٣٢٠٠٠٠٠	بنك التسليف	قرض لشراء ٥٠ سيارة فان ١٢ راكب
مرة واحدة	١٢٨٠٠٠٠	٠,٥	٢٥٦٠٠٠٠	بنك التسليف	قرض لشراء ٢٠ سيارة باص ٣٠ راكب
مرة واحدة	٤٥٠٠٠	٠,٥	٩٠٠٠٠	بنك التسليف	قرض لشراء ٢ سيارة بكب
	٢٩٢٥٠٠٠				المجموع
<b>الإعانات</b>					
مرة واحدة	٨٠٠٠٠٠	٠,٢	٤٠٠٠٠٠٠	وزارة الشؤون الاجتماعية	إعانة تأسيس
ثلاث مرات	٩٠٠٠٠	٠,٥	١٨٠٠٠٠	وزارة الشؤون الاجتماعية	إعانة راتب مدير
ثلاث مرات	٦٠٠٠٠	٠,٥	١٢٠٠٠٠	وزارة الشؤون الاجتماعية	إعانة محاسب
مرتين	١٠٥٠٠٠٠	٠,٥	٢١٠٠٠٠٠	صندوق تنمية الموارد البشرية	إعانة سائقين
مرتين	٤٥٠٠٠٠	٠,٥	٩٠٠٠٠٠	صندوق تنمية الموارد البشرية	إعانة مرافقات
مرتين	٢٤٠٠٠	٠,٥	٤٨٠٠٠	صندوق تنمية الموارد البشرية	إعانة حراس
مرتين	٣٦٠٠٠	٠,٥	٧٢٠٠٠	صندوق تنمية الموارد البشرية	إعانة فنيو صيانة
مرتين	٣٦٠٠٠	٠,٥	٧٢٠٠٠	صندوق تنمية الموارد البشرية	إعانة موظفي مناوبة
	٢٥٤٦٠٠٠				المجموع

### ٣-٦ المؤشرات المالية والاقتصادية لمشروع جمعية النقل التعاونية المقترح:

أ- إجمالي العائد على الاستثمار:

يحتسب بنسبة إجمالي الأرباح السنوية المتوقعة لمجمل الأموال المستثمرة، وكما نلاحظ من الجدول المبين أدناه رقم (٢٣) أن العائد الإجمالي على الإستثمار مرتفع حيث قدر أن يبلغ في السنة الثانية ٦٩%، بينما نجده وصل إلى ١٢٤% في السنة السابعة، وهي معدلات تبشر بمستوى عالي من للنجاح المالي لجمعية النقل المقترح إن شاءها

#### جدول (٢٤)

##### العائد الإجمالي والصافي المتوقع لمشروع الجمعية المقترح

السنة	إجمالي العائد على الاستثمار	صافي العائد على الاستثمار
الأولى	-	-
الثانية	٦٩%	٣%
الثالثة	١٠٤%	٢٤%
الرابعة	١٢٤%	٣٥%
الخامسة	١٢٤%	٤٣%
السادسة	١٢٤%	٥١%
السابعة	١٢٤%	٥٩%

ج- صافي القيمة الحالية: لقد تم احتساب القيمة الحالية للمشروع المقترح، من خلال خصم التدفقات النقدية لمدة سنوات سنوات على معدل خصم ١٥%، ووجد أن صافي القيمة الحالية لمشروع جمعية النقل المقترح عالية جداً، إذ بلغت ١٥,٢٥٥,٢٣٣ ريال، أي حوالي ثلاثة أضعاف رأس المال المستثمر، مع العلم أن سعر الخصم السائد في السوق يفترض أن يكون أقل من ذلك.

د. معدل العائد الداخلي IRR: بلغت قيمة معدل العائد للمشروع المقترح ٥٩,٦%. ما يعني أن المشروع يبقى مربحاً حتى لو كان سعر الخصم السائد في السوق أقل من ٥٩,٦%. وبذلك يكون المشروع وفقاً لهذا المعيار مجد استثمارياً.

هـ- الزكاة الشرعية: وصلت القيمة الإجمالية للمبالغ التي سيرفدها بها المشروع صندوق الزكاة (٢١٣,٢٣٠) ريال، خلال سبع سنوات، أي بمعدل ١٧,٧٦٩ ريال سنوياً.

و- فترة الإسترداد: من أهم المعايير الزمنية التي تعبر عن مدى قدرة المشروع على استرجاع رأس المال المستثمر فيه، وفي هذا المشروع أنه سوف يتمكن من استرداد رأس ماله خلال فترة قصيرة نسبياً، وهي ٥ سنوات وأربعة أشهر.

القسم الرابع

# الخاتمة



## ١-٤ النتائج

بناء على الدراسة السوقية والفنية والمالية، تم التوصل إلى مجموعة من النتائج من أهمها:

١. متوسط الدخل الفردي في المملكة العربية السعودية ارتفع خلال الفترة من (٢٠٠٠) ولغاية (٢٠١٠)، بشكل ملحوظ، إذ كان في سنة ٢٠٠٠ (٣٤٥١١) ريال، ووصل في سنة ٢٠١٠ إلى (٥٩١٣٧)، ويمكن القول أن الدخل من المتغيرات الرئيسية التي تؤثر على الطلب بشكل ايجابي، فكلما زاد الدخل فإن الطلب بشكل عام سيزيد تبعاً لذلك.
٢. تمثلت فكرة المشروع في تأسيس جمعية تعاونية للنقل البري، يغطي معظم مناطق الرياض، ويتميز -حسب الرؤية الحالية- بوجود مظلة رسمية خاصة بالنقل التعاوني ذات شخصية اعتبارية.
٣. اظهرت نتائج الدراسة المالية ما يلي:

- العائد الإجمالي على الإستثمار مرتفع حيث قدر أن يبلغ في السنة الثانية ٦٩%، بينما نجده وصل إلى ١٢٤% في السنة السابعة، وهي معدلات تبشر بمستوى عالي من للنجاح المالي للجمعية المقترح إنشائها.
- وجد أن صافي القيمة الحالية للمشروع المقترح عالية جداً، إذ بلغت ١٥,٢٥٥,٢٣٣ ريال، أي حوالي ثلاثة أضعاف رأس المال المستثمر. مع العلم أن سعر الخصم السائد في السوق يفترض أن يكون أقل من ذلك.
- بلغت قيمة معدل العائد للمشروع المقترح ٥٩,٦%. ما يعني أن المشروع يبقى مربحاً حتى لو كان سعر الخصم السائد في السوق أقل من ٥٩,٦%، وبذلك يكون المشروع وفقاً لهذا المعيار مجد استثمارياً.

- وصلت القيمة الإجمالية للمبالغ التي سيرفدها بها المشروع صندوق الزكاة ٢١٣,٢٣٠ ريال خلال العمر الافتراضي للمشروع (سبع سنوات)، أي بمعدل ١٧,٧٦٩ ألف ريال سنوياً.
- وجد أن المشروع سوف يتمكن من استرداد رأس ماله خلال فترة قصيرة نسبياً، وهي خمس سنوات وأربع أشهر.

٤. إقامة جمعية تعاونية في مجال النقل مجدي من الناحية الاجتماعية، إذ أنه سيعمل على توظيف أيدي عاملة سعودية، بالإضافة إلى تحسين حالة أعضاء هذه الجمعية اقتصادياً واجتماعياً، ويسهم فيما يلي:

- تدريب وتأهيل العاملين في خدمة النقل وإيجاد فرص عمل جديدة إدارية وفنية للسعوديين والسعوديات.
- إشاعة المزيد من الطمأنينة والاستقرار النفسي والسهولة لدى كبار السن والمعاقين والمعلمات العاملات في المدارس القريبة أو حتى المناطق النائية وطالبات الكليات القادّات من أماكن نائية.
- الحد من اعتماد الأسر على السائقين الأجانب غير المرخص لهم خاصة في مجال النقل الأسري.
- المساندة في تطوير خدمة النقل العام والسياحي والنقل للحج والعمرة.
- التخفيف على أولياء الأمور من أعباء ارتباطاتهم بنقل ذويهم إلى المدارس أو المستشفيات أو غيرها.

٥. تشجع وزارة الشؤون الاجتماعية إقامة الجمعيات التعاونية من خلال مجموعة من الحوافز والمساهمات المالية والإدارية، كإعانة البناء، وإعانة مخاطر إذا تعرضت الجمعية لخسارة فادحة نتيجة لظروف قاهرة بما لا يزيد على ٩٠% من الخسارة، وغيرها من الحوافز.



## ٢-٤ التوصيات

بناء على النتائج التي توصلت إليها الدراسة، يمكن اقتراح التوصيات التالية :

- ١- العمل على تأسيس جمعية تعاونية لإقامة شركة نقل، إذ أن الدراسة أثبت جدوى إقامته من جميع النواحي السوقية والفنية والمالية.
- ٢- تعميم تجربة إقامة جمعيات تعاونية في مجال خدمات النقل في كافة مناطق المملكة، لما لها من نتائج ايجابية مجتمعية واقتصادية وطنية.
- ٣- على وزارة الشؤون الاجتماعية الأخذ بزمام المبادرة في تشجيع أفراد المجتمع على إقامة الجمعيات التعاونية في مجال خدمات النقل من خلال ما تقدمه من حوافز ودعم مادي وإداري.
- ٤- على مؤسسات العمل الرسمية التعاون مع وزارة الشؤون الاجتماعية في تقديم الحوافز والدعم لأفراد المجتمع لتشجيعهم على إقامة الجمعيات التعاونية في مختلف المجالات.
- ٥- القيام بدراسات جدوى حول إقامة جمعيات تعاونية في مجالات مختلفة.

