

دور قطاع النقل والخدمات اللوجستية في تحقيق التنمية الاقتصادية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها للمدة 2016-2021

أ.م. بان علي حسين المشهداني

كلية الإدارة والاقتصاد - قسم الاقتصاد / جامعة البصرة

ban.ali@uobasrah.edu.iq

الملخص: -

هناك تحديات تواجه منظومة النقل في مجال الخدمات اللوجستية وتأثيرها على التنمية الاقتصادية في المملكة العربية السعودية المتمثلة بإجراءات التخليص الجمركي والأنظمة والقوانين التي تمنع تدفق الاستثمارات إلى هذا النشاط اللوجستي. إذ نلاحظ تراجع تصنيف مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية من المرتبة 52 عالمياً عام 2016 إلى 55 عالمياً عام 2018، وتراجع مؤشر أسعار الشحن من المرتبة 48 عالمياً عام 2016 إلى المرتبة 56 عام 2018، وتراجع مؤشر البنى التحتية من المرتبة 40 عالمياً عام 2016 إلى المرتبة 43 عالمياً عام 2018. وهذا يدل على أن محددات القطاع اللوجستي الذي يتضمن مؤشر البنى التحتية ومؤشر الجمارك ومؤشر أسعار الشحن يقف أمامهم تحديات إدارية وتنظيمية تعيق تطور الخدمات اللوجستية ولذلك نرى أن تطور قطاع الخدمات اللوجستية سيؤدي إلى تحقيق جودة عالية في مؤشرات الأداء اللوجستي عالمياً. ومن أهم التوصيات المقدمة في الدراسة هي الارتقاء بالإجراءات الجمركية عن طريق تنفيذ معايير تحسين إضافية للإقلال من أزمات الإفراج الجمركي بالموانئ البحرية. الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، الخدمات اللوجستية، التنمية الاقتصادية، الرؤية المستقبلية، التحديات.

**The Role of The Transportation and The Logistics' Sector
In Achieving The Economic Development In The Saudi
Arabia Kingdom and Its Challenges
For The Period 2016-2021**

**Assistant Professor Ban Ali Hussein al-Mashhadani
College of Administration and Economics – Department of
Economics – University of Basrah**

Abstract

There are challenges facing the transportation system in the logistics services field and their impact on the economic development in the Saudi Arabia Kingdom represented by the customs clearance procedures, regulations and laws that prevent the flows of foreign investments into this logistical activity. As the ranking of the logistics, performance index in the Saudi Arabia Kingdom declined from 52 globally in 2016 to 55 globally in 2018. Freight rate index retreated from the 48th rank in the world in 2016 to the 56th rank in 2018, the infrastructure index declined from the 40th rank in the world in 2016 to the 43rd rank in the world in 2018. This indicates that the determinants of the logistics' sector which includes the infrastructure index, the customs index, and the freight rate index stands up in front of them administrative and organizational challenges that hinder the development of logistics services. Therefore we see that the development of the logistics' sector will lead to achieve high quality in global logistical performance indicators. One of the most important recommendations presented in the study is the improvement of customs procedures through the implementation of additional improvement standards to reduce customs release times in seaports

Keywords: Transportation Sector, Logistics' Services, Economic Development, FutureVision, Challenges.

المقدمة:

يعد قطاع النقل من القطاعات المهمة في الاقتصاد الوطني لما يوفره من تأمين لحركة نقل الركاب والبضائع وما يلعبه من دور في دفع عجلة الاقتصاد وتقديم الخدمات كافة للقطاعات الإنتاجية والخدمية وتوفير فرص العمل للأيدي العاملة وخلق الفرص للاستثمار. ويؤثر قطاع النقل على قدرة الأفراد في دفع الأسعار للسلع التي تنقلها وسائل النقل المختلفة لكونه تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وبالتالي تؤثر على تكلفة استخراج ونقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية، فتعد المملكة العربية السعودية من الدول الرائدة في تقدم وتطور الأنشطة المختلفة لقطاع النقل إذ تتنوع فيها وسائل النقل والمواصلات، وأطلقت المملكة العربية السعودية الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية بهدف زيادة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الاجمالي من 6% - 10% وتستهدف الاستراتيجية ترسيخ مكانة المملكة كمركز لوجيستي عالمي يربط القارات الثلاث والارتقاء بخدمات وسائل النقل وتعزيز التكامل في منظومة الخدمات اللوجستية وأنماط النقل الحديثة وزيادة الإيرادات غير النفطية لقطاع النقل والخدمات اللوجستية إلى حوالي 45 مليار ريال في عام 2030 .

مشكلة البحث:

هناك تحديات تواجه منظومة النقل في مجال الخدمات اللوجستية وتأثيرها على التنمية الاقتصادية في المملكة العربية السعودية .

فرضية البحث:

أن تطور قطاع الخدمات اللوجستية قد يؤدي إلى تحقيق جودة عالية في تصنيف البنى التحتية لقطاع النقل في المملكة العربية السعودية .

هدف البحث:

يهدف البحث إلى بيان واقع قطاع النقل والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها للمدة 2016-2021 .

منهجية البحث:

أعتمد الباحث على المنهج الوصفي والتحليلي للبيانات والإحصاءات للمدة 2016-2021، ولقد تم اختيار عينة الدراسة هي المملكة العربية السعودية بسبب عزم المملكة العربية السعودية للتحويل إلى مركز لوجستي رائد يربط القارات الثلاث لتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة والقدرة التنافسية وفق رؤيتها لعام 2030.

هيكلية البحث : يتضمن البحث المحاور الآتية :-

أولاً: - دور النقل في التنمية الاقتصادية.

ثانياً: - مفهوم الخدمات اللوجستية وطبيعتها وتأثيرها على قطاع النقل.

ثالثاً: - واقع قطاع النقل والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها للمدة 2016-2021 .

رابعاً: - الرؤية المستقبلية لتطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية وفقاً لرؤية 2030 في المملكة العربية السعودية.

أولاً:- دور النقل في التنمية الاقتصادية

يُعرف النقل بأنه حركة الناس والسلع والمرافق اللازمة للقيام بذلك ويتضمن ثلاثة

أبعاد منها ما يلي: - (وزارة الشؤون البلدية، 2006:2)

✓ البعد الأول:- الفراغ وهو المسافة الفاصلة من مدينة إلى مدينة ومن قرية إلى قرية ومن دولة إلى دولة.

✓ البعد الثاني:- الزمن وهو ساعة من ساعات اليوم ذروة كانت أو خارج ذروة.

✓ البعد الثالث:- حالة الحركة وهي حركة الإنسان أو البضائع.

ولقطاع النقل دور في التنمية الاقتصادية يمكن توضيحه من خلال ما يلي: -
(أيوب، 2003: 16-18)

☒ التأثير على نمط واستراتيجية التنمية الاقتصادية التي تعتمدها الدولة انتهابها في القطاع الصناعي لكون خدمات قطاع النقل تؤثر على عملية التوطن الصناعي من خلال اختيار منافذ الإنتاج ومنافذ التسويق.

☒ المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي إذ تعمل خدمات قطاع النقل على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي.

☒ العمل على تدعيم طاقة الدولة على التخصص وتقسيم العمل وتنظيم منافع ظاهرة المزايا النسبية في الإنتاج.

☒ تحسين ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق المزيد من العملات الأجنبية فضلاً عن توفير الواردات من السلع الإنمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير الواردات من جهة أخرى.

☒ تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي ما بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد أو فيما بين القطاعات الاقتصادية الأخرى من أجل خلق المنافع المكانية والزمانية لمختلف المنتجات الوسيطة والنهائية.

وتبرز أهمية قطاع النقل في جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمية من خلال ما يلي :-

❖ تيسير حصول المنتجين على خدمات عناصر الإنتاج بالكم والتوقيت
الملائمين سيؤدي إلى تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج دون
الحاجة لتخصيص موارد مالية كبيرة لتخزين تلك المستلزمات طالما تتوفر
شبكات نقل جيدة .

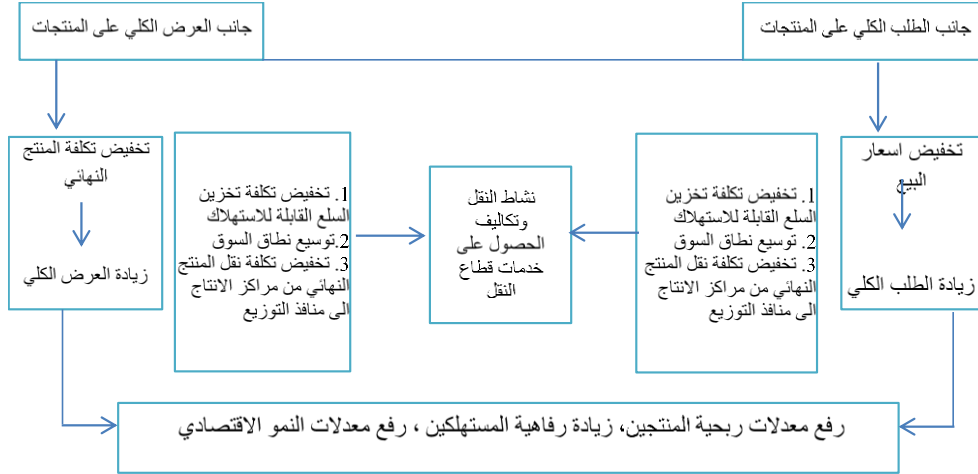
❖ يساهم تخفيض تكاليف النقل والتي تعد إحدى أهم عناصر تكلفة الإنتاج
الإجمالية فضلاً عن تخفيض تكاليف التخزين، في تخفيض التكلفة النهائية
للمنتجات إذ يؤدي إلى زيادة الإنتاج ومن ثم زيادة العرض الكلي من مختلف
المنتجات .

أما تأثير خدمات النقل في جانب الطلب الكلي فتبرز من خلال ما يلي:-

- تخفيض تكلفة تخزين المنتجات القابلة للاستهلاك النهائي .
- توسيع الأسواق ومن ثم ضمان تصريف المنتجات ووصولها إلى المستهلك .
- تخفيض التكاليف الإجمالية لنقل المنتجات النهائية إلى الأسواق ومن ثم
التخفيض في أسعار بيع هذه المنتجات بما يسهم في زيادة الطلب الكلي
عليها .
- يترتب على توافر خدمات النقل زيادة الطلب والعرض الكلي للمنتجات بما
يحقق زيادة في أرباح المنتجين وبالتالي زيادة رفاة المستهلكين بتعظيم
المنافع الناتجة عن توافر احتياجاتهم الاستهلاكية. والشكل البياني التالي (1)
يوضح أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية.

شكل (1)

أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية



المصدر: سميرة أبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية،

الأسكندرية، 2003، ص 20.

ثانياً: - مفهوم الخدمات اللوجستية وطبيعتها وتأثيرها على قطاع النقل.

تعرف اللوجستيات بأنها فن إحكام السيطرة على سلاسل الأمداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع إدارة أنشطة النقل والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة فهي تعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الأمداد بأرخص تكلفة وأعلى كفاءة وهناك ثلاثة أنواع من سلاسل الأمداد وهي كالآتي:- (بدوي، 2003:325)

- سلسلة أمداد المواد الخام والنصف مصنعة الى المصنع.
- سلسلة أمداد داخل عملية التصنيع فيما بين مراكز الإنتاج والتوزيع والتخزين.
- سلسلة الأمداد التي تعمل على نقل المنتجات التامة الصنع إلى تجارة الجملة ثم تجار التجزئة ثم إلى يد المستهلك.

وتتضمن أنشطة الخدمات اللوجستية تبعاً لتصنيف المنظمة الأوروبية للنقل والخدمات

اللوجستية الأنشطة التالية :- (حوا، 2013 : 18-19)

✓ الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع عملية الشراء وتشمل التنبؤ بالطلب، اختيار مصادر التوريد، تحديد كميات وأوقات الشراء ونوع التعبئة ومواقع التسليم.

✓ الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع النقل وتشمل تحديد نوع وأساليب ومعدات النقل، تحديد مسارات النقل وتحديد حمولات وسعر النقل، تحديد مواقع ونقاط التخزين .

✓ الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع عملية التخزين وتشمل تحديد عدد وحجم مواقع التخزين، وتحديد مساحة المخزون وتحديد سياسات تخزين المواد الخام أو المنتجات النهائية .

✓ الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع عملية المناولة وتشمل اختيار المعدات وتحديد إجراءات تجهيز الطلبات .

✓ الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع عملية تدفق المعلومات وتشمل تجميع المعلومات وتحديد وسائل الاتصالات وتحليل البيانات .

✓ الأنشطة اللوجستية المرتبطة بالإجراءات الرقابية .

وهناك نوعان من اللوجستيات وهي النوع الأول:- لوجستيات تجارية برية إذ ماتزال التجارة البرية في المنطقة العربية تواجه صعوبات منها معوقات التكامل التجاري العربي إذ أدى إلى ارتفاع تكاليف التجارة الإقليمية بنسبة 40% فضلاً عن معوقات هيكلية تواجه التجارة وتحد من تعزيز المبادلات التجارية بين الدول العربية بسبب نظم الحماية التجارية المرتكزة على سياسة إحلال المستوردات والتي تتميز بإعاقة تنافسية الصادرات (منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى 2015، 34). أما النوع الثاني:- لوجستيات تجارية بحرية تعتمد على تطور الموانئ والنشاط البحري ومدى ارتباط هذا التطور بمؤشر قياس الارتباط البحري العالمي. ومن الأمثلة عن مراكز اللوجستيات بالعالم منها ميناء هونج كونج وميناء روتردام الذي تبلغ نسبة

مراكز اللوجستيات التي أقامتها الشركات الأمريكية في هولندا 49% ومعظم هذه الشركات متخصصة في صناعة الدواء والكمبيوتر والسيارات وصناعة المعدات، وهناك ميناء سنغافورة وهو أحد المواقع الرئيسية في العالم للوجستيات إذ يوجد فيه 500 شركة متعددة الجنسية تجارية جعلت منها مراكز للتوزيع فضلاً عن توفر خدمة النقل الجوي والبحري وهي خدمة النقل المشترك (بدوي، 2003 : 328)، وهناك مشروع قناة السويس في جمهورية مصر العربية الذي سيعمل على ربط الموانئ والمناطق اللوجستية بين مصر والدول العربية. وأيضاً هناك موانئ دبي العالمية التي تطبق الأنشطة اللوجستية إذ تم افتتاح محطة الحاويات الجديدة رقم 3 في ميناء جبل علي إذ يصل عمق المحطة 18م فقد تم إضافة 4 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم إلى طاقة ميناء جبل علي لتصل إلى 19 مليون حاوية نمطية، (التقرير الاقتصادي العربي الموحد، 2015: 328). ومن الأهداف الاقتصادية لإنشاء مراكز اللوجستيات هي خفض التكاليف الإجمالية، وزيادة الجودة والسرعة في تنفيذ طلبات العملاء، والمساهمة في زيادة الدخل الوطني، وربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية، وخلق منطقة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية، واستقدام نظم تكنولوجيا حديثة في مجالي الاتصالات والمعلومات. وهناك مجموعة من الشروط الواجب توفرها في المركز اللوجيستي العالمي تتضمن ما يلي:- (النحراوي، 2009: 85)

1. موقع جغرافي مميز.
 2. توفير بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة.
 3. استقرار سياسي لدولة الميناء وعلاقات دولية متميزة.
 4. توفير نظم اتصالات ومعلومات حديثة بالميناء.
 5. شبكة طرق متطورة حسب المعايير العالمية.
- أما تطبيق اللوجستيات بقطاع النقل في مجال تطور الموانئ وانتقالها من مركز للنقل إلى نظام لوجستي فنلاحظ من الجدول (1) أن المناطق الحرة التجارية والصناعية هي مرحلة أدنى من مرحلة تطبيق اللوجستيات. وأن نسبة عائد الميناء من الأعمال

النمطية (ارشاد - تراكي سفن -خدمات تقليدية) إلى عائد القيمة المضافة هي 20,1 % (النحراوي، 2009: 87) .

جدول (1)

مراحل تطور الميناء من مركز للنقل إلى نظام اللوجستيات

البيان	موانئ الجيل الأول قبل 1960	موانئ الجيل الثاني بعد الستينات	موانئ الجيل الثالث بعد الثمانينات
البضائع الرئيسية	بضائع عامة مجزئة	بضائع عامة مجزئة وبضائع صب	بضائع صب + بضائع نمطية
الأسلوب والاستراتيجية تجاه تطوير الميناء	• محافظة • الميناء جهة الوصول	مركز تجاري صناعي ونقل	التوسع في نشاط المركز التجاري ، التكامل بين وسائط النقل ومركز اللوجستيك
مجالات الأنشطة	• تداول للبضائع البر/ السفينة • تخزين	• تداول للبضائع البر/ السفينة • تخزين • أنشطة صناعية	• تداول للبضائع البر/ السفينة • مركز توزيع خدمات لوجستية
خصائص التنظيم	• أنشطة مستقلة • علاقات غير رسمية	• علاقات وثيقة بين الميناء / المستخدمين • علاقات غير مترابطة بين أنشطة الميناء • علاقات ضعيفة بين الميناء والمحليات	علاقات متميزة وكاملة
خصائص الإنتاج	• تدفق البضائع • قيم مضافة ضعيفة	• تدفق بضائع، عمليات تحويل • خدمات • أنشطة قيمة مضافة	• تدفق بضائع/معلومات • خدمات • قيمة مضافة عالية
عوامل حاكمة	عمالة / رأسمال	رأسمال	تكنولوجيا / معرفة

المصدر : أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ، 2009 ، ص 88 .

ويشير مصطلح العلاقة ما بين تسهيلات التجارة ولوجستيات التجارة إلى سلسلة الإجراءات التي تهدف إلى خفض التكاليف المرتبطة بنقل السلع في مجال التجارة الدولية، وتبسيط إجراءات التجارة من خلال خفض تكاليف النقل، وتحسين تسهيلات الموانئ ويتم ذلك من خلال مجموعة من الممارسات وهي كالاتي:- (عبد الحميد، 11:2020)

أ. تنسيق القوانين والتنظيمات المطبقة.

ب. تبسيط الإجراءات والمستندات المرتبطة بعملية الاستيراد والتصدير وإجراءات العبور.

ج. تحسين البنية الأساسية والتسهيلات المادية وتشمل النقل والجمارك.

د. الاعتماد على تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات لتحقيق كفاءة عالية في تبادل المعلومات.

ثالثاً:- واقع قطاع النقل والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها للمدة 2016-2021 .

تتكون منظومة النقل في المملكة من طرق برية ونقل جوي والخطوط الحديدية والنقل البحري إذ تشير أحدث البيانات الصادرة من وزارة النقل إلى إنجاز 3,928 كم من الطرق منها 193 كم من الطرق الرئيسية و 1,870 كم من الطرق الثانوية و 1,865 كم من الطرق الفرعية. وكذلك يجري تنفيذ عدد من المشاريع بطول 9,112 كم وبتكلفة 31,2 مليار ريال سعودي (التقرير السنوي، 2021: 35) ،

أما فيما يتعلق بمشاريع خطوط الحديد فقد تم البدء بشكل رسمي في تنفيذ أعمال الاتفاقية لتنفيذ شبكة الجسر البري الذي يربط موانئ المملكة على ساحل الخليج العربي بموانئها على ساحل البحر الأحمر على أربع مراحل أساسية إذ أنجزت المرحلة الأولى وبدأ العمل بشكل رسمي على المرحلة الثانية والثالثة، وأيضاً تم اكتمال العمل على التصاميم الأولية لمشروع سكة حديد دول مجلس التعاون الخليجي الذي يربط دول المجلس ويبلغ طوله حوالي 2,117 كم منها 663 كم داخل المملكة (التقرير السنوي، 2021: 36)، وأيضاً جاري العمل على تنفيذ الخط الحديدي الذي يربط مدينة رأس الخير ومدينة الجبيل الصناعية ومدينة الدمام البالغ طوله 187 كم. أما بالنسبة للنقل الجوي فقد بلغ عدد المطارات العاملة في داخل المملكة (28) مطاراً منها 7 مطارات دولية و8 مطارات إقليمية و13 مطاراً محلياً، ولقد بلغ عدد الناقلات الوطنية المرخص لها في العمل خمس ناقلات جوية. والجدول (2) يبين حركة نقل المسافرين بوسائط النقل المختلفة في المملكة العربية السعودية للمدة 2016-2020 مليون مسافر، إذ نلاحظ زيادة مضطردة باستخدام وسائل النقل المختلفة فهناك زيادة بحركة المسافرين في النقل بين المدن السعودية بنسبة 59,6% بالمرتبة الأولى، ثم جاءت وسيلة النقل البحري بالمرتبة الثانية بنسبة 58,3%، ثم جاءت وسيلة النقل البري بالسيارات بالمرتبة الثالثة وبنسبة 56,4%، وجاءت بالمرتبة الرابعة وسيلة النقل الجوي بنسبة 56,1%، وأخيراً جاءت بالمرتبة الخامسة وسيلة النقل بسكك الحديد بنسبة 30,7%.

جدول (2)

حركة نقل المسافرين بوسائط النقل المختلفة في المملكة العربية السعودية للمدة 2016-2020 (مليون مسافر)

النسبة المئوية للتغيير % 2016/2020	2020	2019	2018	2017	2016	نوع الوسيلة
-56,1	37,4	103,4	99,8	91,8	85,3	النقل الجوي
-56,4	3,4	6,9	6,8	9,8	7,8	النقل البري بالسيارات
-30,7	0,9	1,8	1,7	1,5	1,3	النقل بسكك الحديد
-59,6	2,5	5,1	5,1	5,4	6,2	النقل بين المدن
-58,3	0,5	1,3	1,3	1,3	1,2	النقل البحري

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية: -

- بيانات عام 2021 غير متوفرة في المصادر.
- مؤسسة البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي، 2017، ص 36.
- مؤسسة البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي، 2018، ص 29.
- مؤسسة البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي، 2021، ص 35.

ونلاحظ من الجدول (3) تراجع تصنيف مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية من المرتبة 52 عالمياً في عام 2016 الى 55 عالمياً في عام 2018، وأيضاً تراجع مؤشر أسعار الشحن من المرتبة 48 في عام 2016 إلى

المرتبة 56 في عام 2018 وتراجع مؤشر البنى التحتية (القطارات، الموانئ، الطرق) من المرتبة 40 في عام 2016 إلى المرتبة 43 في عام 2018. وهذا يدل على أن محددات القطاع اللوجستي الذي يتضمن مؤشر البنى التحتية ومؤشر الجمارك يقف أمامها تحديات إدارية وتنظيمية تعيق تطور الخدمات اللوجستية بالمملكة العربية السعودية.

جدول (3)

مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية للمملكة العربية السعودية للمدة 2016 - 2018

النسبة المئوية %	السعودية 2018	النسبة المئوية %	السعودية 2016	المعيار
3,11	43	3,24	40	البنى التحتية للخدمات اللوجستية
2,66	66	2,69	68	إجراءات الجمارك والتخليص الجمركي
2,99	56	3,23	48	أسعار الشحن الدولي
2,86	57	3,00	54	كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية
3,17	46	3,25	49	متابعة الشحنات
3,3	67	3,53	53	الوقت الزمني للشحنات
3,01	55	3,16	52	الترتيب العام الإجمالي لجميع معايير الخدمات اللوجستية

Source: connecting to compete trade logistics in the Global economy, 2018, p.45-p.46

Connecting to compete trade Logistics in the Global Economy, 2016 p.38-39

(* ملاحظة يصدر هذا التقرير كل عامين، بيانات عام 2020 غير متوفرة بالمصادر .

ومن أبرز التحديات التي تواجه الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية هي الأنظمة والقوانين التي تمنع تدفق الاستثمارات إلى هذا النشاط اللوجستي، وإجراءات التخليص الجمركي للحاويات، ويقدر سوق الخدمات اللوجستية والشحن بالمملكة العربية السعودية بنحو 22 مليار دولار وبمعدل نمو سنوي بنحو 7% (بوشيت، 2021: 1) ، لذلك شرعت منظومة النقل والخدمات اللوجستية في تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية عبر 92 مبادرة تحتوي على 370 مشروعاً، إذ تم توقيع وتشغيل أكبر عقود للإسناد والتشغيل باستثمارات تتجاوز الـ 9 مليار ريال سعودي، وتم التوقيع على عقد تخصيص منفرد بالمملكة في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام باستثمارات تتجاوز الـ 7 مليار ريال سعودي لرفع كفاءة الموانئ السعودية، وتم منح 32 شركة عالمية ومحلية رائدة رخص مزاولة النشاط اللوجستي وتسهيل الإجراءات التي شملت تقليل مدة الفسح من 288 ساعة إلى 8 ساعات، وتم إنشاء منطقة لوجستية في ميناء جدة الإسلامي لغرض دعم صناعة اللوجستيات وجذب الاستثمارات وخلق المزيد من فرص العمل (بوشيت، 2021: 2).

أما الجدول (4) فنلاحظ أن عام 2017 كان الأعلى في نسبة نمو ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات إذ بلغت النسبة 324,0 % مقارنة مع باقي الأعوام الأخرى ويعزى سبب ذلك إلى ارتفاع إنفاق ميزانية المملكة العربية السعودية في عام 2017 إذ بلغ إنفاقها 890 مليار ريال سعودي بسبب بطئ نمو الاقتصاد العالمي وانخفاض أسعار النفط وتركيز ميزانية الدولة على رفع كفاءة الإنفاق الرأسمالي والتشغيلي (التقرير السنوي، 2017: 118) ، مقارنة مع ميزانية المملكة العربية السعودية في عام 2021 إذ بلغ إنفاقها 849 مليار ريال سعودي (التقرير السنوي ، 2021 : 84) .

جدول (4)

**مخصصات ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات في المملكة العربية السعودية
للمدة 2016-2021 مليون ريال سعودي**

السنوات	ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات مليون ريال سعودي	معدل النمو السنوي %
2016	12,301	-
2017	52,164	324,0
2018	54,166	3,8
2019	70,243	29,6
2020	55,705	-20,6
2021	45,819	-17,7

المصدر: الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية:-

- البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي 2018، ص118 .
- البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي 2019، ص148 .
- البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي 2021، ص85.

ونلاحظ من الجدول (5) ارتفاع ناتج قطاع النقل والمواصلات في عام 2017 مقارنة مع عام 2020 بنسبة 11,2 %، وأيضاً ارتفاع الناتج المحلي بالأسعار الجارية في عام 2018 مقارنة مع عام 2020 بنسبة 14,5 %، وارتفاع الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات في عام 2020 مقارنة مع باقي الأعوام بنسبة 6,61 %.

جدول (5)

نتاج قطاع النقل والمواصلات والتخزين والنتاج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية في المملكة العربية السعودية للمدة 2016-2021 مليون ريال سعودي.

السنوات	(1) ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين	معدل النمو السنوي %	(2) الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية	معدل النمو السنوي %	(3) الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين %
2016	148467	-	2392646	-	6,20
2017	165173	11,2	2558820	11,2	6,45
2018	171662	3,9	2930101	3,9	5,85
2019	182071	6,0	2952403	6,0	6,16
2020	172304	-5,3	2603428	-5,3	6,61
*2021	-	-	-	-	-

الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية:-

(* بيانات عام 2021 غير متوفرة في المصادر .

- الحقل (1) و (2) من مؤسسة النقد العربي السعودي، تقارير سنوية إصدارات مختلفة.

- الحقل (3) من عمل الباحث تم استخراج الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين =

ناتج القطاع ÷ الناتج المحلي الإجمالي × 100

ويواجه قطاع النقل تحديات أخرى متمثلة بضرورة رفع مستوى كفاءة قطاع النقل بما يؤمن دعم الاقتصاد الوطني وتمكينه من الاستجابة للمتغيرات وزيادة أعداد السكان التي تولد طلباً متزايداً في مجال قطاع النقل وارتفاع معدلات الحوادث والإصابات

والوفيات وكذلك التلوث البيئي الناجم عن قطاع النقل وأيضاً مهمات الدفاع والأمن الوطني وتحقيق الاستقرار الاجتماعي والتدخل السريع في الحالات الطارئة، ويمثل الحج حدثاً فريداً إذ يتمثل في اجتماع ملايين الحجاج الذين يتنامى عددهم ويتركز في منطقة جغرافية محدودة ولمدة قصيرة من الزمن في كل عام إذ أن من متطلبات قطاع النقل تأمين وصول الحجاج ومغادرتهم وحركة انتقال الحجاج بين المشاعر ومن هنا فأن توفير خدمات النقل ومرافقة يجب أن تتسم بالكفاية والفعالية والسلامة بما يتوافق مع شرف الحج .

رابعاً:- الرؤية المستقبلية لتطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية وفقاً لرؤية 2030.

أطلقت المملكة العربية السعودية رؤيتها 2030 في قطاع النقل انطلاقاً من محاور الرؤية الثلاثة التي تتضمن مجتمع حيوي واقتصاد مزدهر ووطن طموح ممثلة بوزارة النقل ولتحقيق الرؤية كالاتي:- (وزارة النقل والمواصلات، 2023:2)

- ❖ خفض الوفيات وحوادث الطرق.
- ❖ رفع معدلات الأمان على الطرق الحالية والجديدة.
- ❖ تحسين تكلفة دورة حياة الطرق.
- ❖ تحقيق إيرادات من اصول الطرق.

وأيضاً أطلقت المملكة العربية السعودية استراتيجيتين هما ما يلي:-

- الاستراتيجية الوطنية الأولى لخدمات النقل البري والخدمات اللوجستية التي تهدف إلى تحقيق ما يلي:- (وزارة النقل والمواصلات، 2023:3)

- ✓ تنفيذ الخطط الهادفة للحد من الآثار البيئية الناتجة من استخدام وسائل النقل.
- ✓ مراقبة الالتزام بتنفيذ شبكات النقل العام وفق أولويات تشمل الكثافة السكانية ومتوسط دخل الفرد ونسبة الملكية للمركبات الخاصة.
- ✓ رفع كفاءة البنية التحتية لقطاع النقل.

- ✓ زيادة نسبة مشاركة القطاع الخاص في تمويل وتشغيل المشاريع.
- الاستراتيجية الوطنية الثانية التي سعت المملكة العربية السعودية لتطبيقها لتصبح مركزاً لوجستياً في عام 2030 إذ تتضمن ما يلي:- (مؤشرات تطور قطاع النقل العام، 2020:37)
 - ✗ تبسيط عملية الاستيراد والتصدير وتهدف إلى تقليل الوقت والتكلفة وزيادة الانتظام في عملية استيراد وتصدير البضائع.
 - ✗ تبني الأنظمة الإلكترونية من أجل زيادة مستوى الأمن والشفافية والسيطرة على عمليات الاستيراد والتصدير.
 - ✗ إصلاح قطاع الموانئ من خلال زيادة التخصص في الموانئ وإصلاح أطر الحوكمة والامتياز.
 - ✗ إصلاح قطاع سكك الحديد لتعزيز كفاءة وجودة الخدمة وإخضاع قطاع النقل بالسكك لعملية الخصخصة وإعادة الهيكلة.
 - ✗ تطوير المناطق الاقتصادية الخاصة بهدف تسهيل وزيادة التجارة.
 - ✗ تحرير قطاع خدمات الشحن الجوي من أجل تعزيز الكفاءة وجودة الخدمة في الشحن الجوي الأرضي.

وأخيراً لأثبت صحة فرضية البحث يرى الباحث أن التغلب على التحديات التي تواجه تطور قطاع الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية المتمثلة بإجراءات التخليص الجمركي للحاويات والأنظمة والقوانين التي تمنع تدفق الاستثمارات الأجنبية إلى هذا النشاط اللوجستي والسماح بالمشاركة ما بين القطاعين العام والخاص سيؤدي إلى تحقيق تصنيف عالي في جودة مؤشرات الأداء اللوجستي عالمياً.

الاستنتاجات:-

1. هناك زيادة بحركة المسافرين في النقل بين المدن السعودية بنسبة 59,6- %، ثم جاءت وسيلة النقل البحري بالمرتبة الثانية بنسبة 58,3- %، ثم جاءت وسيلة النقل البري بالسيارات بالمرتبة الثالثة بنسبة 56,4- %، وجاءت بالمرتبة الرابعة وسيلة النقل الجوي بنسبة 56,1- %، وأخيراً جاءت بالمرتبة الخامسة وسيلة النقل بسكك الحديد بنسبة 30,7- %.
2. تراجع تصنيف مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية من المرتبة 52 عالمياً في عام 2016 إلى 55 عالمياً في عام 2018، وأيضاً تراجع مؤشر أسعار الشحن من المرتبة 48 في عام 2016 إلى المرتبة 56 في عام 2018 وتراجع مؤشر البنى التحتية (القطارات، الموانئ، الطرق) من المرتبة 40 في عام 2016 إلى المرتبة 43 في عام 2018. وهذا يدل على أن محددات القطاع اللوجستي الذي يتضمن مؤشر البنى التحتية ومؤشر الجمارك يقف أمامهما تحديات إدارية وتنظيمية تعيق تطور الخدمات اللوجستية بالمملكة العربية السعودية.
3. ومن أبرز التحديات التي تواجه قطاع الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية هي الأنظمة والقوانين التي تمنع تدفق الاستثمارات إلى هذا النشاط اللوجستي، وإجراءات التخليص الجمركي للحاويات، ويقدر سوق الخدمات اللوجستية والشحن بالمملكة العربية السعودية بنحو 22 مليار دولار وبمعدل نمو سنوي بنحو 7%.
4. كان عام 2017 الأعلى في نسبة نمو ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات إذ بلغت النسبة 324,0 % مقارنة مع باقي الأعوام الأخرى ويعزى سبب ذلك إلى ارتفاع إنفاق ميزانية المملكة العربية السعودية في عام 2017 إذ بلغ إنفاقها 890 مليار ريال سعودي مقارنة مع ميزانية المملكة العربية السعودية عام 2021 إذ بلغ إنفاقها 849 مليار ريال سعودي.
5. ارتفاع ناتج قطاع النقل والمواصلات في عام 2017 مقارنة مع عام 2020 بنسبة 11,2 %، وأيضاً ارتفاع الناتج المحلي بالأسعار الجارية في عام 2018 مقارنة مع عام 2020 بنسبة 14,5 %، وارتفاع الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات في عام 2020 مقارنة مع باقي الأعوام بنسبة 6,61 %.

6. ولمواجهة التحديات التي تعترض تطوير قطاع النقل وقطاع الخدمات اللوجستية فلقد أطلقت المملكة العربية السعودية استراتيجيتين الأولى الاستراتيجية الوطنية لخدمات النقل البري والخدمات اللوجستية، والاستراتيجية الثانية التي سعت المملكة لتطبيقها لتصبح مركزاً لوجستياً عام 2030.

التوصيات: -

1. توثيق التعاون الدولي مع الدول المتقدمة للاستفادة من التطورات السريعة التي تحدث في مجال تقنيات النقل.
2. توفير المناخ المناسب لجذب الاستثمارات من أجل تطوير قطاع الخدمات اللوجستية وقطاع النقل والمواصلات.
3. الارتقاء بالإجراءات الجمركية عن طريق تنفيذ معايير تحسين إضافية للإقلال من أزمدة الإفراج الجمركي بالموانئ البحرية.
4. تطوير الموارد البشرية في مجال خدمات صناعة متعهد النقل والنقل بالشاحنات ومجال تحسين أطر الإدارة القانونية والإدارة العامة.

المصادر والمراجع

الكتب: -

1. أيوب، سميرة أبراهيم، اقتصاديات النقل: الناشر الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003.
2. بدوي، سمية، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية: الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
3. المعزاوي والتوني، اقتصاديات النقل: الناشر دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، القاهرة، 2006.
4. النحراوي، أيمن، لوجستيات التجارة الدولية: الناشر دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.

مواقع الأنترنت: -

5. عبد الحميد، خالد هاشم، لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، المجلد 21، العدد 2، أبريل 2020.

https://jpsa.journals.ekb.eg/article_87248_5cc0e416789e7929fd780f1d8e5f05cf.pdf

6. دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، وزارة الشؤون البلدية والقروية، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، 2006، ط1.

7. بويشيت ، دانة ، 3 تحديات تواجه سوق الشحن والخدمات اللوجستية ، الدمام ، 2021/12/18 ، تأريخ الإطلاع 2023/3/1 ، موقع على شبكة الأنترنت <https://www.alyaum.com/articles/6367684/%D8%A7%D9%84%D8%A7>

8. مؤشرات تطور أنشطة قطاع النقل العام بالمملكة العربية السعودية في ظل رؤية 2030، إعداد مرصد قطاع دعم الأعمال ، ديسمبر 2020.

9. مؤسسة النقد العربي السعودي ، التقرير السنوي ، 2018 .

10. مؤسسة النقد العربي السعودي ، التقرير السنوي ، 2019 .

11. مؤسسة النقد العربي السعودي، التقرير السنوي، 2021.

12. التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، أبوظبي ، 2015 .

13. connecting to compete trade logistics in the Globod economy, 2016,2018.

14. التحديات المستجدة في ظل التطورات العربية والعالمية، منظمة التجارة الحرة للاتحاد - العام :العربية الكبرى 2015-2016 ، تقرير 22 ، 2015 نيسان لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية .
الرسائل الجامعية :

15. فهد إبراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن دراسة حالة على شركة باسيفيك انترناشونال لاينز - الأردن ، رسالة ماجستير في إدارة الأعمال مقدمة إلى كلية الأعمال ، جامعة الشرق الأوسط ، منشورة ، 2013 .