

دور قطاع النقل والخدمات اللوجستية في تحقيق التنمية الاقتصادية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها للمدة ٢٠٢١-٢٠١٦

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 ٥٢ عالمياً عام ٢٠١٦ إلى ٥٥ عالمياً عام ٢٠١٨، وتراجع مؤشر أسعار الشحن من المرتبة ٤٨ عالمياً عام ٢٠١٦ إلى المرتبة ٥٦ عام ٢٠١٨، وتراجع مؤشر البنى التحتية من المرتبة ٤٠ عالمياً عام ٢٠١٦ إلى المرتبة ٤٣ عالمياً عام ٢٠١٨. 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 أزمدة 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 للقطاعين الإنتاجي والخدمي 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 الإجمالي من ٦% - ١٠% 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 ٤٥ مليار ريال في عام ٢٠٣٠ .

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 ٢٠١٦-٢٠٢١ .

منهجية البحث:

أعتمد الباحث على المنهج الوصفي والتحليلي للبيانات والإحصاءات للمدة ٢٠١٦-٢٠٢١، 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 ٢٠٣٠.

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 ٢٠١٦-٢٠٢١ .

رابعاً: - الرؤية المستقبلية لتطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية وفقاً لرؤية ٢٠٣٠ 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، ٢٠٠٦:٢)

✓ 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، ٢٠٠٣: ١٦-١٨)
- ✗ 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 وتنظيم 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 .

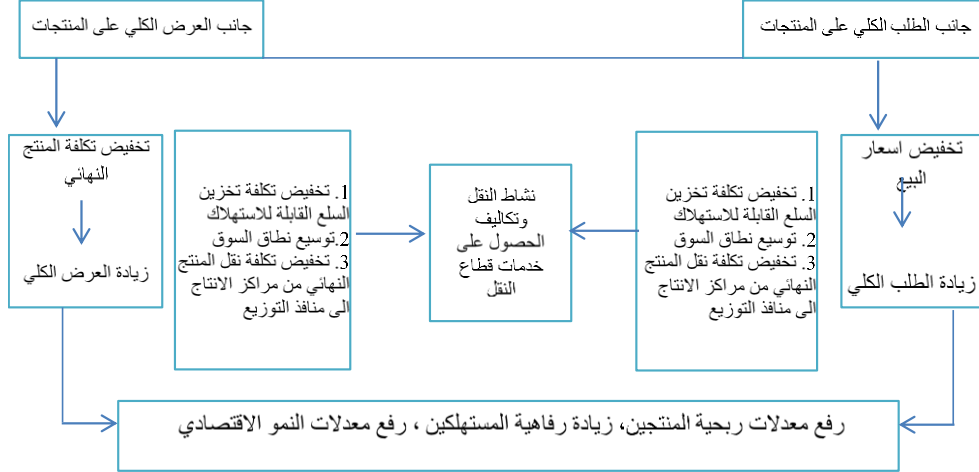
❖ يساهم تخفيض تكاليف النقل والتي تعد إحدى أهم عناصر تكلفة الإنتاج الإجمالية فضلاً عن تخفيض تكاليف التخزين، في تخفيض التكلفة النهائية للمنتجات إذ يؤدي إلى زيادة الإنتاج ومن ثم زيادة العرض الكلي من مختلف المنتجات .

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 (١) يوضح أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية.

شكل (١)

أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الإنتاجية



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

الأسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٢٠.

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، ٢٠٠٣: ٣٢٥)

- 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 ، ٢٠١٣ : ١٨-١٩)

✓ 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

ما تزال التجارة البرية في المنطقة العربية تواجه صعوبات منها معوقات التكامل

التجاري العربي إذ أدى إلى ارتفاع تكاليف التجارة الإقليمية بنسبة ٤٠% 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 ٢٠١٥ ، ٣٤). 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 ٤٩% ومعظم هذه الشركات متخصصة في صناعة الدواء والكمبيوتر والسيارات وصناعة المعدات، وهناك ميناء سنغافورة وهو أحد المواقع الرئيسية في العالم للوجستيات إذ يوجد فيه ٥٠٠ شركة متعددة الجنسية تجارية جعلت منها مراكز للتوزيع فضلاً عن توفر خدمة النقل الجوي والبحري وهي خدمة النقل المشترك (بدوي، ٢٠٠٣ : ٣٢٨)، 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 ٣ في ميناء جبل علي إذ يصل عمق المحطة ١٨م فقد تم إضافة ٤ مليون حاوية نمطية قياس ٢٠ قدم إلى طاقة ميناء جبل علي لتصل إلى ١٩ مليون حاوية نمطية، (التقرير الاقتصادي العربي الموحد، ٢٠١٥: ٣٢٨). 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 اللوجستي العالمي تتضمن ما يلي:- (النحراوي، ٢٠٠٩: ٨٥)

١. موقع جغرافي مميز.
 ٢. توفير بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة.
 ٣. استقرار سياسي لدولة الميناء وعلاقات دولية متميزة.
 ٤. توفير نظم اتصالات ومعلومات حديثة بالميناء.
 ٥. 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 (١) 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 ٢٠,١ % (النحراوى، ٢٠٠٩: ٨٧) .

جدول (١)

مراحل تطور الميناء من مركز للنقل إلى نظام اللوجستيات

البيان	موانئ الجيل الأول قبل ١٩٦٠	موانئ الجيل الثانى 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 تجارى صناعى ونقل	التوسع فى نشاط المركز التجارى ، التكامل بين وسائل النقل ومركز اللوجستىك
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 النحراوى، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعى، الإسكندرية
٢٠٠٩ ، ص ٨٨ .

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 كالآتي:- (عبد الحميد، ١١:٢٠٢٠)

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 ٢٠١٦-٢٠٢١ .

تتكون منظومة النقل في المملكة من طرق برية ونقل جوي والخطوط الحديدية والنقل البحري إذ تشير أحدث البيانات الصادرة من وزارة النقل إلى إنجاز ٣,٩٢٨ كم من الطرق منها ١٩٣ كم من الطرق الرئيسية و ١,٨٧٠ كم من الطرق الثانوية و ١,٨٦٥ كم من الطرق الفرعية. وكذلك يجري تنفيذ عدد من المشاريع بطول ٩,١١٢ كم وبتكلفة ٣١,٢ مليار ريال سعودي (التقرير السنوي، ٢٠٢١: ٣٥) ،

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 ٢,١١٧ كم منها ٦٦٣ كم داخل المملكة (التقرير السنوي، ٢٠٢١: ٣٦)، وأيضاً جاري العمل على تنفيذ الخط الحديدي الذي يربط مدينة رأس الخير ومدينة الجبيل الصناعية ومدينة الدمام البالغ طوله ١٨٧ كم. أما بالنسبة للنقل الجوي فقد بلغ عدد المطارات العاملة في داخل المملكة (٢٨) مطاراً منها ٧ مطارات دولية و٨ مطارات إقليمية و١٣ مطاراً محلياً، ولقد بلغ عدد الناقلات الوطنية المرخص لها في العمل خمس ناقلات جوية. والجدول (٢) يبين حركة نقل المسافرين بوسائط النقل المختلفة في المملكة العربية السعودية للمدة ٢٠١٦-٢٠٢٠ مليون مسافر، إذ نلاحظ زيادة مضطردة باستخدام وسائل النقل المختلفة فهناك زيادة بحركة المسافرين في النقل بين المدن السعودية بنسبة ٥٩,٦ - % بالمرتبة الأولى، ثم جاءت وسيلة النقل البحري بالمرتبة الثانية بنسبة ٥٨,٣ - %، ثم جاءت وسيلة النقل البري بالسيارات بالمرتبة الثالثة بنسبة ٥٦,٤ - %، وجاءت بالمرتبة الرابعة وسيلة النقل الجوي بنسبة ٥٦,١ - %، وأخيراً جاءت بالمرتبة الخامسة وسيلة النقل بسكك الحديد بنسبة ٣٠,٧ - %.

جدول (٢)

حركة نقل المسافرين بوسائط النقل المختلفة في المملكة العربية السعودية للمدة
٢٠١٦-٢٠٢٠ (مليون مسافر)

نوع الوسيلة	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨	٢٠١٩	٢٠٢٠	النسبة المئوية للتغيير % ٢٠١٦/٢٠٢٠
النقل الجوي	٨٥,٣	٩١,٨	٩٩,٨	١٠٣,٤	٣٧,٤	-٥٦,١
النقل البري بالسيارات	٧,٨	٩,٨	٦,٨	٦,٩	٣,٤	-٥٦,٤
النقل بسكك الحديد	١,٣	١,٥	١,٧	١,٨	٠,٩	-٣٠,٧
النقل بين المدن	٦,٢	٥,٤	٥,١	٥,١	٢,٥	-٥٩,٦
النقل البحري	١,٢	١,٣	١,٣	١,٣	٠,٥	-٥٨,٣

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

- بيانات عام ٢٠٢١ غير متوفرة في المصادر.
- مؤسسة البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي، ٢٠١٧، ص ٣٦.
- مؤسسة البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي، ٢٠١٨، ص ٢٩.
- مؤسسة البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي، ٢٠٢١، ص ٣٥.

ونلاحظ من الجدول (٣) تراجع تصنيف مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية من المرتبة ٥٢ عالمياً في عام ٢٠١٦ الى ٥٥ عالمياً في عام ٢٠١٨، وأيضاً تراجع مؤشر أسعار الشحن من المرتبة ٤٨ في عام ٢٠١٦ إلى

المرتبة ٥٦ في عام ٢٠١٨ وتراجع مؤشر البنى التحتية (القطارات، الموانئ، الطرق) من المرتبة ٤٠ في عام ٢٠١٦ إلى المرتبة ٤٣ في عام ٢٠١٨. وهذا يدل على أن محدّدات القطاع اللوجستي الذي يتضمن مؤشر البنى التحتية ومؤشر الجمارك يقف أمامها تحديات إدارية وتنظيمية تعيق تطور الخدمات اللوجستية بالمملكة العربية السعودية.

جدول (٣)

مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية للمملكة العربية السعودية للمدة ٢٠١٦ - ٢٠١٨

المعيار	السعودية ٢٠١٦	النسبة المئوية %	السعودية ٢٠١٨	النسبة المئوية %
البنى التحتية للخدمات اللوجستية	٤٠	٣,٢٤	٤٣	٣,١١
إجراءات الجمارك والتخليص الجمركي	٦٨	٢,٦٩	٦٦	٢,٦٦
أسعار الشحن الدولي	٤٨	٣,٢٣	٥٦	٢,٩٩
كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية	٥٤	٣,٠٠	٥٧	٢,٨٦
متابعة الشحنات	٤٩	٣,٢٥	٤٦	٣,١٧
الوقت الزمني للشحنات	٥٣	٣,٥٣	٦٧	٣,٣
الترتيب العام الإجمالي لجميع معايير الخدمات اللوجستية	٥٢	٣,١٦	٥٥	٣,٠١

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 ٢٠٢٠ 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 ٢٢ مليار دولار وبمعدل نمو سنوي بنحو ٧% (بوشيت، ٢٠٢١: ١) ، لذلك شرعت منظومة النقل والخدمات اللوجستية في تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية عبر ٩٢ مبادرة تحتوي على ٣٧٠ مشروعاً، إذ تم توقيع وتشغيل أكبر عقود للإسناد والتشغيل باستثمارات تتجاوز ال ٩ مليار ريال سعودي، وتم التوقيع على عقد تخصيص منفرد بالمملكة في ميناء الملك عبد العزيز بالدمام باستثمارات تتجاوز ال ٧ مليار ريال سعودي لرفع كفاءة الموانئ السعودية، وتم منح ٣٢ شركة عالمية ومحلية رائدة رخص مزولة النشاط اللوجستي وتسهيل الإجراءات التي شملت تقليل مدة الفسح من ٢٨٨ ساعة الى ٨ ساعات، وتم إنشاء منطقة لوجستية في ميناء جدة الإسلامي لغرض دعم صناعة اللوجستيات وجذب الاستثمارات وخلق المزيد من فرص العمل (بوشيت، ٢٠٢١: ٢).

أما الجدول (٤) فنلاحظ أن عام ٢٠١٧ كان الأعلى في نسبة نمو ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات إذ بلغت النسبة ٣٢٤,٠ % مقارنة مع باقي الأعوام الأخرى ويعزى سبب ذلك إلى ارتفاع إنفاق ميزانية المملكة العربية السعودية في عام ٢٠١٧ إذ بلغ إنفاقها ٨٩٠ مليار ريال سعودي بسبب بطئ نمو الاقتصاد العالمي وانخفاض أسعار النفط وتركيز ميزانية الدولة على رفع كفاءة الإنفاق الرأسمالي والتشغيلي (التقرير السنوي، ٢٠١٧ : ١١٨) ، مقارنة مع ميزانية المملكة العربية السعودية في عام ٢٠٢١ إذ بلغ إنفاقها ٨٤٩ مليار ريال سعودي (التقرير السنوي ، ٢٠٢١ : ٨٤) .

جدول (٤)

مخصصات ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات في المملكة العربية السعودية

للمدة ٢٠١٦-٢٠٢١ مليون ريال سعودي

السنوات	ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات مليون ريال سعودي	معدل النمو السنوي %
٢٠١٦	١٢,٣٠١	-
٢٠١٧	٥٢,١٦٤	٣٢٤,٠
٢٠١٨	٥٤,١٦٦	٣,٨
٢٠١٩	٧٠,٢٤٣	٢٩,٦
٢٠٢٠	٥٥,٧٠٥	-٢٠,٦
٢٠٢١	٤٥,٨١٩	-١٧,٧

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

- البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي ٢٠١٨، ص ١١٨ .
- البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي ٢٠١٩، ص ١٤٨ .
- البنك المركزي السعودي، التقرير السنوي ٢٠٢١، ص ٨٥ .

ونلاحظ من الجدول (٥) ارتفاع ناتج قطاع النقل والمواصلات في عام ٢٠١٧ مقارنة مع عام ٢٠٢٠ بنسبة ١١,٢ %، وأيضاً ارتفاع الناتج المحلي بالأسعار الجارية في عام ٢٠١٨ مقارنة مع عام ٢٠٢٠ بنسبة ١٤,٥ %، وارتفاع الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات في عام ٢٠٢٠ مقارنة مع باقي الأعوام بنسبة ٦,٦١ %.

جدول (٥)

ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين والناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية
في المملكة العربية السعودية للمدة ٢٠١٦-٢٠٢١ مليون ريال سعودي.

السنوات	(١) ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين	معدل النمو السنوي %	(٢) الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية	معدل النمو السنوي %	(٣) الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين %
٢٠١٦	١٤٨٤٦٧	-	٢٣٩٢٦٤٦	-	٦,٢٠
٢٠١٧	١٦٥١٧٣	١١,٢	٢٥٥٨٨٢٠	٦,٩	٦,٤٥
٢٠١٨	١٧١٦٦٢	٣,٩	٢٩٣٠١٠١	١٤,٥	٥,٨٥
٢٠١٩	١٨٢٠٧١	٦,٠	٢٩٥٢٤٠٣	٠,٧	٦,١٦
٢٠٢٠	١٧٢٣٠٤	-٥,٣	٢٦٠٣٤٢٨	-١١,٨	٦,٦١
*٢٠٢١	-	-	-	-	-

الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على المصادر الآتية:-

(*) بيانات عام ٢٠٢١ غير متوفرة في المصادر.

- الحقل (١) و (٢) من مؤسسة النقد العربي السعودي، تقارير سنوية إصدارات مختلفة.

- الحقل (٣) من عمل الباحث تم استخراج الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين =

ناتج القطاع ÷ الناتج المحلي الإجمالي × ١٠٠

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 فإن 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 ٢٠٣٠.

أطلقت المملكة العربية السعودية رؤيتها ٢٠٣٠ 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، ٢٠٢٣:٢)

- ❖ 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، ٢٠٢٣:٣)

- ✓ 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 ٢٠٣٠ إذ تتضمن ما يلي:- (مؤشرات تطور قطاع النقل العام، ٢٠٢٠: ٣٧)
- ☒ 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:-

١. هناك زيادة بحركة المسافرين في النقل بين المدن السعودية بنسبة ٥٩,٦ - %، ثم جاءت وسيلة النقل البحري بالمرتبة الثانية بنسبة ٥٨,٣ - %، ثم جاءت وسيلة النقل البري بالسيارات بالمرتبة الثالثة بنسبة ٥٦,٤ - %، وجاءت بالمرتبة الرابعة وسيلة النقل الجوي بنسبة ٥٦,١ - %، وأخيراً جاءت بالمرتبة الخامسة وسيلة النقل بسكك الحديد بنسبة ٣٠,٧ - %.
٢. تراجع تصنيف مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية من المرتبة ٥٢ عالمياً في عام ٢٠١٦ إلى ٥٥ عالمياً في عام ٢٠١٨، وأيضاً تراجع مؤشر أسعار الشحن من المرتبة ٤٨ في عام ٢٠١٦ إلى المرتبة ٥٦ في عام ٢٠١٨ وتراجع مؤشر البنى التحتية (القطارات، الموانئ، الطرق) من المرتبة ٤٠ في عام ٢٠١٦ إلى المرتبة ٤٣ في عام ٢٠١٨. وهذا يدل على أن محدّدات القطاع اللوجستي الذي يتضمن مؤشر البنى التحتية ومؤشر الجمارك يقف أمامهما تحديات إدارية وتنظيمية تعيق تطور الخدمات اللوجستية بالمملكة العربية السعودية.
٣. 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 ٢٢ مليار دولار وبمعدل نمو سنوي بنحو ٧%.
٤. كان عام ٢٠١٧ الأعلى في نسبة نمو ميزانية الدولة لقطاع النقل والمواصلات إذ بلغت النسبة ٣٢٤,٠ % مقارنة مع باقي الأعوام الأخرى ويعزى سبب ذلك إلى ارتفاع إنفاق ميزانية المملكة العربية السعودية في عام ٢٠١٧ إذ بلغ إنفاقها ٨٩٠ مليار ريال سعودي مقارنة مع ميزانية المملكة العربية السعودية عام ٢٠٢١ إذ بلغ إنفاقها ٨٤٩ مليار ريال سعودي.
٥. ارتفاع ناتج قطاع النقل والمواصلات في عام ٢٠١٧ مقارنة مع عام ٢٠٢٠ بنسبة ١١,٢ %، وأيضاً ارتفاع الناتج المحلي بالأسعار الجارية في عام ٢٠١٨ مقارنة مع عام ٢٠٢٠ بنسبة ١٤,٥ %، وارتفاع الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات في عام ٢٠٢٠ مقارنة مع باقي الأعوام بنسبة ٦,٦١ %.

٦. 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 ٢٠٣٠.

التوصيات: -

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

المصادر والمراجع

الكتب: -

١. أيوب، سميرة أبراهيم، اقتصاديات النقل: الناشر الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
٢. بدوي، سمية، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية: الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
٣. المعزاوي والتوني، اقتصاديات النقل: الناشر دار السلام للطباعة والنشر والتوزيع والترجمة، القاهرة، ٢٠٠٦.
٤. النحراوي، أيمن، لوجستيات التجارة الدولية: الناشر دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٩.

مواقع الأنترنت: -

٥. عبد الحميد، خالد هاشم، لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، المجلد ٢١، العدد ٢، أبريل ٢٠٢٠.

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

٦. دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، وزارة الشؤون البلدية والقروية، فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، ٢٠٠٦، ط١.

٧. بوشيت ، دانة ، ٣ تحديات تواجه سوق الشحن والخدمات اللوجستية ، الدمام ، ٢٠٢١/١٢/١٨ ، تأريخ الإطلاع ٢٠٢٣/٣/١ ، موقع على شبكة الأنترنت <https://www.alyaum.com/articles/6367684/%D8%A7%D9%84%D8%A7>

٨. مؤشرات تطور أنشطة قطاع النقل العام بالمملكة العربية السعودية في ظل رؤية ٢٠٣٠، إعداد مرصد قطاع دعم الأعمال ، ديسمبر ٢٠٢٠.

٩. مؤسسة النقد العربي السعودي ، التقرير السنوي ، ٢٠١٨ .

١٠. مؤسسة النقد العربي السعودي ، التقرير السنوي ، ٢٠١٩ .

١١. مؤسسة النقد العربي السعودي، التقرير السنوي، ٢٠٢١.

١٢. التقرير الاقتصادي العربي الموحد، صندوق النقد العربي ، دولة الإمارات العربية المتحدة ، أبوظبي ، ٢٠١٥ .

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

١٤. التحديات المستجدة في ظل التطورات العربية والعالمية، منظمة التجارة الحرة للاتحاد - العام :العربية الكبرى ٢٠١٥-٢٠١٦ ، تقرير ٢٢ ، ٢٠١٥ نيسان لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية .

الرسائل الجامعية :

١٥. 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 ، ٢٠١٣ .