



القطاع اللوجستي في المملكة العربية السعودية

The Logistics Sector in the Kingdom of Saudi Arabia

يونيو 2026 م / June 2026

إعداد

انجود بنت صالح بن درع الدرع



الحمد لله أولاً وآخراً، أتقدم بخالص الشكر والتقدير لمقام القيادة الرشيدة – أيدها الله – على ما توليه من دعم وتمكين لمسيرة التنمية والتميز، وما توفره من فرص تسهم في بناء اقتصاد مزدهر وصناعة جيل طموح ومبدع في ظل مستهدفات رؤية السعودية 2030.

كما أتقدم بخالص الشكر والتقدير لسعادة الدكتور عبدالله بن صادق دحلان على دعمه الكريم ورعايته لجائزة أفضل تقرير اقتصادي عن قطاع النقل والخدمات اللوجستية لعام 2026م، وأتوجه بالشكر الجزيل إلى جمعية الاقتصاد السعودية على جهودها في تعزيز المعرفة الاقتصادية وتشجيع الباحثين والمهتمين على الإسهام في إعداد الدراسات والتقارير المتخصصة.

وأعتر بأن تأتي هذه المبادرات النوعية متوافقة مع مستهدفات رؤية السعودية 2030، التي أسهمت في تمكين الكفاءات الوطنية وصناعة جيل طموح ومبدع قادر على المشاركة الفاعلة في التنمية الوطنية وصنع المستقبل.

كما لا يفوتني أن أتقدم بعظيم الشكر والامتنان لوالديّ الكريمين، أطال الله في عمرهما وأدام عليهما الصحة والعافية، على دعمهما المستمر وتشجيعهما الدائم وثقتهما التي كانت – بعد توفيق الله – سبباً في الوصول إلى هذه المرحلة وتحقيق هذا الإنجاز.

مع خالص الشكر والتقدير والامتنان،،،

انجود بنت صالح الدرع

افصح

هذا المستند وما يحتويه من معلومات ووجهات نظر يعبر عن وجهة نظر معده ولا يعبر عن وجهة نظر جمعية الاقتصاد السعودية، لذا تخلي الجمعية مسؤوليتها مما ورد فيه من معلومات وبيانات، ولا يمكن تحميل الجمعية أو منسوبها المسؤولية عن أي خسائر أو أضرار تنشأ عن استخدام هذا المستند، مع الأخذ بالاعتبار أن المعلومات والبيانات ووجهات النظر قابلة للتغيير دون إشعار مسبق.

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
ملخص	1
مقدمة	2
نشأة وتطور القطاع اللوجستي في المملكة العربية السعودية	3
مفهوم القطاع اللوجستي	4
أهمية القطاع اللوجستي	4
البنية التحتية للقطاع اللوجستي في السعودية	5
النقل الجوي	5
النقل البري	7
النقل البحري	11
التقنيات المستخدمة في القطاع اللوجستي	14
التحديات التي تواجه القطاع اللوجستي السعودي	15
الوضع الراهن للقطاع اللوجستي السعودي	16
التحليل الجغرافي للقطاع اللوجستي السعودي	18
التوجه المستقبلي للقطاع اللوجستي السعودي	18
استخدام الطائرات بدون طيار في القطاع اللوجستي	20
استخدام المركبات ذاتية القيادة في القطاع اللوجستي	22
أهم النتائج	24
التوصيات	25
المراجع	26

الملخص التنفيذي

جمعت في طي هذي الورقة مقتطفات من رحلة القطاع اللوجستي السعودي منذ النشأة الأولى على يد المؤسسة في 1930 وحتى اللحظة مع الاستشراف للمستقبل حتى العام 3031م، وقد تم تتبع الوثائق التاريخية المرتبطة بهذا القطاع، بالإضافة إلى الرجوع إلى البيانات الإحصائية المرفوعة في الهيئة العامة للإحصاء، وذلك لحساب بعض المؤشرات المتعلقة بالقطاع اللوجستي، وتم تحليلها وفق منهج وصفي تحليلي استقرائي، وقد خلصت عملية البحث والتحليل إلى أن مكونات القطاع اللوجستي شهدت تطورات على مراحل زمنية بالتوازي في كل المجالات، فقد تم تشييد الموانئ في ذات الوقت الذي تشق فيه الطرقات وتنشأ فيه المطارات وتمد فيه السكك الحديدية.

يعتبر القطاع اللوجستي من أهم الروافد الاقتصادية الغير نفطية في المملكة العربية السعودية، لذا توليه المملكة ومن خلال رؤيتها 2030 أهمية كبيرة، من خلال العمل على تطوير كلما يرتبط بهذا القطاع من بنية تحتية وتكنولوجيا إدارية، وموارد بشرية، وهو يشهد نشاطاً غير مسبوق ويتجه نحو التوسع المستمر وفق خريطة انتشار عالمية تنمو باستمرار، كما يشهد هذا القطاع تطورات وتوجهات مستقبلية قيد التطوير كالنقل باستخدام الطائرات بدون طيار، ومن خلال المركبات ذاتية القيادة إلى أن الأولى محدودة من حيث المسافة وحمولة الشحن، والثانية مقيدة بضوابط قانونية كثيرة لضمان السلامة العامة.

مقدمة

تسعى المملكة العربية السعودية إلى دعم اقتصادها من خلال تحويل المملكة إلى قوة صناعية رائدة ومركز عالمي للخدمات اللوجستية وهذا من أهم أهداف رؤية السعودية 2030م؛ حيث تم وضع برنامج الخدمات اللوجستية كأحد أساسيات تنمية وتنويع الاقتصاد السعودي، والذي يسعى أيضاً إلى خلق العديد من فرص العمل وتحقيق الاستغلال الأمثل للموارد وتحسين الميزان التجاري وجذب الاستثمارات المحلية والعالمية.

يتمتع قطاع الخدمات اللوجستية بالاضطلاع بدور حيوي في مجال التجارة العالمية، حيث يسهل هذا القطاع تنقل البضائع وتدفعها عبر مسافات شاسعة في عالمنا المترابط وحدها داخلياً من مراكز مخصصة إلى المستهلك، وقد شهدت السنوات الأخيرة تحولاً ملحوظاً في هذا القطاع نتيجة استخدام التقنيات الحديث كإنترنت الأشياء، والحوسبة السحابية، والذكاء الاصطناعي، وتعمل هذه الأدوات على تمكين شركات الخدمات اللوجستية من اتخاذ قرارات تعمل على تحسين المسارات وتقليل استهلاك الوقود، وتعزيز الكفاءة التشغيلية.

لقد تم إطلاق استراتيجية وطنية للنقل والخدمات اللوجستية من قبل سمو ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان آل سعود - حفظه الله وهي تسعى إلى ترسيخ مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي من خلال استغلال موقع المملكة العربية السعودية لكونها تتوسط العالم، وتفعيلاً لمواردها المتمثلة بإمكاناتها الضخمة في قطاع النقل البحري والجوي المتمثلة بالموانئ والمطارات، بالإضافة إلى تعزيز النقل البري عبر شبكات القطارات واستغلال شبكات الطرق المنتشرة في كل أرجاء المملكة.

لقد أوّشك قطاع الخدمات اللوجستية على تحقيق ثوة تقنية مبتكرة بإمكانها إعادة تشكيل نقل البضائع، وإدارة سلاسل الإمداد، وتحسين خدمة العملاء، من خلال أدوات قوية ومتنوعة، ففي الوقت الحالي يتمتع استخدام البيانات بقدرة تحسين المسارات وخفض تكاليف التشغيل وتعزيز تجربة العملاء، فلم تعد التقنيات الحديثة كالمركبات اتية القيادة، والطائرات بدون طيار حلاً بعيد المنال، ولكنها غدت حقيقة ملموسة، وهذا يبشر بحصول طفرة غير مسبوقة وتطبيق تجربة فريدة في القطاع اللوجستي، والواقع أن مستقبل الخدمات اللوجستية واعد، وذلك بفضل القوة التي تتمتع بها التقنيات الناشئة، ومن خلال تبني تغييرات وتبني ممارسات مسؤولة ومستدامة.

يقدر إجمالي سوق الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية بقرابة 35 مليار دولار وهذا يشمل النقل والتخزين وشحن البضائع وما إلى ذلك وتطمح المملكة إلى استدامة نمو القطاع خلال الأعوام القادمة وذلك من خلال رفع إشراك القطاع الخاص كشريك أساسي في تنمية القطاع، وذلك عن طريق فتح المجال أمام الشركات الصغيرة والمتوسطة، وتحسين الربط بين مدى المملكة ودعم التحول الرقمي في كل الهيئات الحكومية. لقد حققت المملكة نقلة نوعية في القطاع اللوجستي خلال الخمسة أعوام الماضية دفعها ذلك مركزاً متقدماً في مؤشر الأداء اللوجستي LPI الصادر من البنك الدولي الذي يهتم بقياس مستوى جودة الخدمات اللوجستية؛ حيث ارتفع ترتيب المملكة إلى المركز الـ 38 من بين 139 وفق آخر تقرير صادر في العام 2023م، بقيمة مؤشر بلغت 3,40 من أصل 5.

نشأة وتطور القطاع اللوجستي في المملكة العربية السعودية

بعد اكتمال توحيد المملكة العربية السعودية على يد المؤسس الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود - رحمه الله - فرضت مساحة المملكة الشاسعة الحاجة إلى وسائل النقل وإلى الطرق الممهدة لاستبدال السيارات بدلاً من الهائم التي كانت تستخدم لأغراض النقل والتنقل (إبراهيم، 1973، ص 264)، وعلى الرغم من أنه في ذلك الزمن وجدت مقامة كبيرة من المجتمع للتغير حيث كانوا يرفضوا المنتجات الصناعية الحديثة كالتلفون والسيارة ولكن المؤسس - رحمه الله - كان مصراً على مواكبة التطورات وتحسين سبل الحياة (السلمان، 1998، ص 25).

فبدأ في توريد السيارات بكثرة مع التركيز على منطقة الحجاز هادفاً إلى تخفيف عناء تنقل الحُجاج، مما أدى إلى ظهور السيارات بكثرة وبحلول عام 1930 أصبح لدى الكثير من الأفراد سياراتهم الخاصة، وذلك انسجماً مع الاهتمام المتزايد بالمواصلات، والرغبة في تسهيل التنقل؛ وقد بدأت المملكة في توسيع نطاق الاستيراد ولوحظ التقدم السريع في هذا المجال بخطى سريعة للغاية (إبراهيم، 1973م، ص 206) إلا أن هذا لم يدفع المواطن العربي إلى التخلي عن الخيل الأصيلة والإبل والتي ما زالت محط اهتمامه حتى هذه اللحظة.

لقد كان هنالك العديد من العقبات والتحديات الكبيرة التي تواجه القطاع اللوجستي حينها، نظراً للمساحة الكبيرة للمملكة العربية السعودية والحاجة الماسة إلى شق الطرقات على مسافات صحراوية طويلة وفي مناطق جبلية وعرة، ولكن نظرة المؤسس لم تكون محصورة على قطاع السيارات فقد بدأ حينها في مد شبكة مواصلات ضخمة تشمل الطرق المعبدة والسكك الحديدية مع وجود عثرات نظراً للحاجة إلى تمويلات ضخمة (السلمان، 1998، ص 27)

وفي عام 1946 م بدأ جلالة الملك المؤسس - رحمه الله - بدراسة مشروع إنشاء خط سكة حديد يربط الدمام بالرياض، بعد نشاط حركة النقل بينهما؛ ومع وجود حاجة تزايدت إلى طريق سالك يربط المدينتين لتسهيل نقل الأفراد والبضائع بينهما ولكون المسافة بين المدينتين كثيرة الرمال، ومن هنا نبعت أهمية السكة الحديد في نظره - رحمه الله - (الزركلي، 1984). وقد تم الاتفاق مع شركة أمريكية مستثمرة في المملكة وتم

افتتاح المشروع في العام 1951 أي بعد خمس سنوات من إطلاقه وتم عمل حفل رسمي للافتتاح بإشراف المؤسس شخصياً - رحمه الله - (السديري، 1970، ص 31)

ولغرض تحسين تواصل المملكة بالخارج لا بد من تهيئة المرافق البحرية، وهذا ليس ببعيد عن ناظر قائد عظيم بقدر المؤسس - رحمه الله - حيث أولى اهتمامه بالمواصلات البحرية، فأصدر أوامره السامية لتأسيس ميناء جدة، وبدأ بهذا الميناء نظراً لقربه من الحرمين الشريفين، وبالتالي سيقدم الميناء خدماته لحجاج وزوار بيت الله الحرام، حيث بدأ العمل به بالتزامن مع سكة حديد الدمام في العام 1946 إلى أن مينا جدة سبق سكة الحديد بعام واحد حيث أصبح جاهزاً لاستقبال السفن في العام 1950م، كما تم افتتاح ميناء الدمام في نفس فترة إنشاء وافتتاح ميناء جدة تقريباً (السلمان، 1998، ص 46).

أما ما يتعلق بالملاحة الجوية فقد كانت محط اهتمام المملكة العربية السعودية؛ حيث أوفدت الحكومة السعودية سنة 1935 شباناً سعوديين إلى إيطاليا ليتدربوا على الطيران واستخدام الطائرة، وبدأت حكومة المملكة بشراء الطائرات وقد لوحظ زيادة عددها كل فترة، كما أن الملك المؤسس - رحمه الله - حصل على طائرة خاصة كهدية من الرئيس الأمريكي، ولكنه لم يقتصرها على نفسه بل كانت تنقل كبار الشخصيات من أقاربه ووراءه بين المدن السعودية، وتم العمل على تأسيس مطارات المملكة في نفس العام. (درمولين، 1999، ص 134).

من خلال ما سبق يتضح أن المملكة العربية السعودية شرعت في تطوير القطاع اللوجستي بشكل شامل؛ حيث تزامن مع شق الطرق وربط المدن بالأرياف مد سكك الحديد وإنشاء الموانئ وكذلك العمل بإنشاء المطارات وشراء الطائرات، وهذا يعكس نظرة المؤسس الثاقبة التي أدركت أهمية هذا القطاع على الصعيدين الداخلي والخارجي.

مفهوم القطاع اللوجستي

لم يعد مفهوم اللوجستية مقتصرًا على تقليل التكلفة والسرعة بالنقل، فقد توسعت النظرة إلى هذا القطاع ليشمل أبعاداً إضافية مثل الاستدامة والمسؤولية الاجتماعية، بما يعرف بعملية دمج المبادئ الأخلاقية في إدارة العمليات اللوجستية، وذلك من خلال الإدارة بالقيم، والتي تعد استراتيجية مستدامة تدمج المبادئ الأخلاقية في جميع قرارات الأعمال.

تعرف اللوجستية بأنها فن إحكام السيطرة على سلاسل الإمداد التي تغطي العالم من خلال تجميع إدارة أنشطة النقل والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة، فهي تعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها بما يضمن سرعة الإمداد بأقل تكلفة وأعلى كفاءة (بدوي، 2003، ص 325).

وتعرف إدارة اللوجستيات بأنها: "مجموعة من الأنشطة المرتبطة بتخزين السلع ونقلها من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، مع مراعات الوقت والتكلفة (جمال، 2025، ص 65)

أهمية القطاع اللوجستي

يشمل القطاع اللوجستي النقل الداخلي من حافلات وشركات نقل داخلية وسكك القطار كذلك يشمل الرحلات الجوية الداخلية، وحتى النقل البحري الداخلي، أما خارجياً فيشمل النقل البري الدولي، والشحن الجوي، والنقل عبر السفن، ويعد القطاع اللوجستي من أهم القطاعات الحديثة في منظومة النقل في المملكة العربية السعودية والذي يعبر محط أنظار قيادة المملكة حيث تم إعداد الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية (الظبي، 2024).

يكتسب القطاع اللوجستي أهمية كبيرة من خلال ارتباطه الوثيقة بأنشطة القطاعات الاقتصادية رغم تنوعه، ولمساهمته في الإنتاجية والخدمية، وقد حظي هذا القطاع باهتمام خاص ضمن مستهدفات رؤية المملكة 2030، وذلك من خلال إطلاق استراتيجية وطنية متضمنة أهدافاً شاملة ومتكاملة مرتبطة بتطوير هذا القطاع، مما أدى إلى تقدم ترتيب المملكة في مؤشرات الخدمات اللوجستية العالمي من المرتبة الـ 55 إلى المرتبة 10 بالإضافة إلى ضمان ريادتها إقليمياً.

وحسب دراسة المشهداني (2023) فإن أهمية القطاع اللوجستي تتمثل بالآتي:

- تعمل الخدمات اللوجستية على توطيد العديد من الصناعات لكون القطاع الصناعي يعتمد كثيراً عليها.
- يعمل على زيادة معدلات التكوين الرأس مالي لكونه يساهم في تسهيل نقل المعرفة وخاصة في مجال التكنولوجيا.
- تحسّن ميزان المدفوعات عبر رفع قدرة الدولة على التصدير وجلب العملات الأجنبية، إلى جانب توفير سلع إنمائية تساهم في تشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات.
- زيادة قوة الارتباط والتكامل الاقتصادي بين مختلف الصناعات داخل القطاع الواحد، بما فيها القطاعات الاقتصادية.
- يعمل على تخفيض تكاليف النقل مما يؤدي إلى تخفيض التكلفة النهائية للمنتجات؛ حيث أن زيادة الإنتاج تؤدي إلى زيادة العرض الكلي من مختلف المنتجات.

البنية التحتية للقطاع اللوجستي في السعودية

تتمثل البنية التحتية للقطاع اللوجستي في المملكة العربية السعودية بالموانئ البحرية كميناء جدة الإسلامية، ومطارات الملاحة والشحن الجوي، كمطار الملك خالد الدولي في الرياض، وشبكة الطرق الوطنية وهي شبكة طرق واسعة تربط المدن ببعضها وبالمناطق الصناعية والموانئ، بالإضافة إلى المحافظات والقرى في كل أنحاء المملكة.

أولاً: النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي من أكثر وسائل النقل أماناً وأسرعها في العالم، وهو يحظى باهتمام كبير في المملكة العربية السعودية التي تسعى عبر رؤية 2030 فيما يتعلق بهذا المجال إلى تحقيق الريادة في مجال الطيران في الشرق الأوسط، بتوسيع وتحديث المطارات، وتحسين الخدمات، وتشجيع الاستثمار في قطاع الطيران بما يدعم تحقيق الأهداف الاستراتيجية، ويشمل ذلك توفير خدمات متكاملة لنقل المسافرين والشحن الجوي، وتعزيز العمليات التشغيلية في النقل الجوي، لتتربع مكانة مرموقة في مصاف الدول الأولى الرائدة في مؤشر الربط الجوي الدولي.

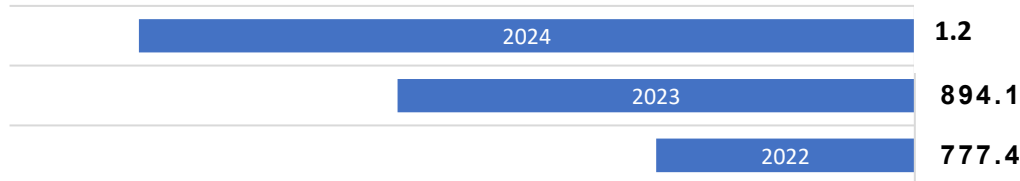
لقد أطلقت المملكة العربية السعودية استراتيجية وطنية للطيران السعودي بهدف جعل المملكة العربية السعودية مركزاً للطيران العالمي على مستوى الشرق الأوسط خلال الأعوام القليلة المقبلة، كما ستنتقل المملكة تدريجاً لتصبح رائدة في مجال الطيران على الصعيد الدولي؛ حيث تسهم في تعزيز السلامة الجوية والارتقاء بتجربة المسافر وتشجيع الاستدامة البيئية على المدى البعيد، وتمثل الاستراتيجية الوطنية الموضوعة خارطة الطريق التي تساعد المملكة في تحقيق هذه الأهداف، وهي مدعومة بشكل كامل من قبل الحكومة السعودية، وتسهم هذه الاستراتيجية وهذا يلوح بالأفق نظراً للتحسن المستمر في مستويات الشحن الجوي كما يلي:

جدول (1) إجمالي كميات الشحن في مطارات المملكة بالكيلوجرام والطن للأعوام من 2022-2024م

السنة	يناير	فبراير	مارس	أبريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المجموع الكلي بالطن
	الوزن بالكيلو جرام (بالمليون)												
2022	58.3	53.0	72.5	72.3	61.0	70.7	60.1	61.4	63.2	65.9	69.8	69.1	777.4
2023	63.5	62.7	85.2	72.5	68.7	72.6	66.6	76.2	73.4	80.1	83.2	89.3	894.1
2024	93.1	96.1	123.1	87.6	105.6	92.0	92.6	95.9	96.0	100.7	102.8	106.1	1.2 M

المصدر: الهيئة العامة للإحصاء (جميع الجداول والأشكال في التقرير مستندة إلى بيانات الهيئة العامة للإحصاء مالم يذكر خلاف ذلك)

تضمن الجدول أعلاه سلسلة زمنية لثلاث سنوات توضح فيها كميات الشحن الجوي في كل شهر من أشهر السنة، وتكشف البيانات عن مسار تصاعدي ومستمر في إجمالي كميات الشحن الجوي؛ حيث ارتفع الحجم الكلي من 777.4 مليون طن في العام 2022 إلى 894.1 ألف طن في العام 2023 ليصل إلى 1.2 مليون طن في نهاية العام 2024، وهذا يعكس معدل نمو تراكمي مرتفع يعبر عن نمو مطرد في قطاع الشحن الجوي، وتحسن كفاءة سلاسل الإمداد بما يتناسب في كون المملكة مركز لوجستي إقليمي ضمن مستهدفات رؤية 2030 م.

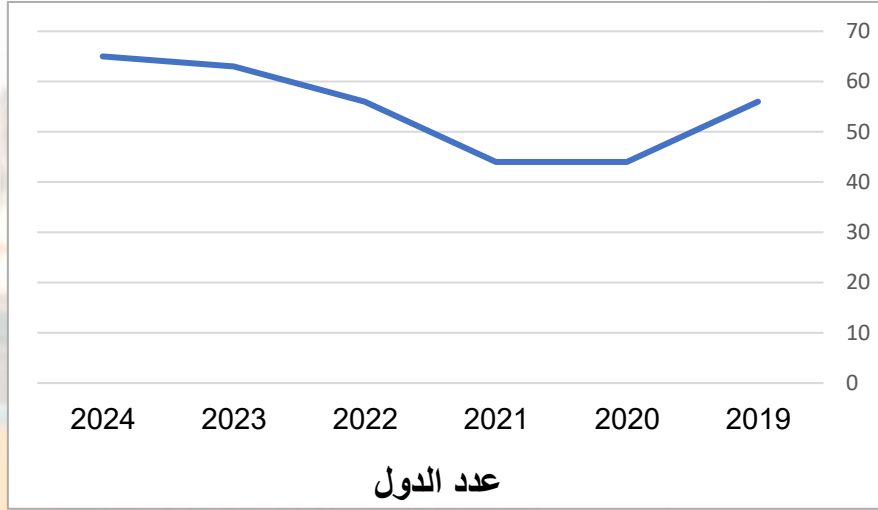


الشحن الجوي بالطن

شكل (1) الشحن الجوي بالطن

السنة	2019	2020	2021	2022	2023	2024
عدد الدول	56	44	44	56	63	65

جدول (2) عدد الدول التي تم الوصول إليها من مطارات المملكة العربية السعودية



شكل (2) عدد الدول التي تم الوصول إليها من مطارات المملكة العربية السعودية

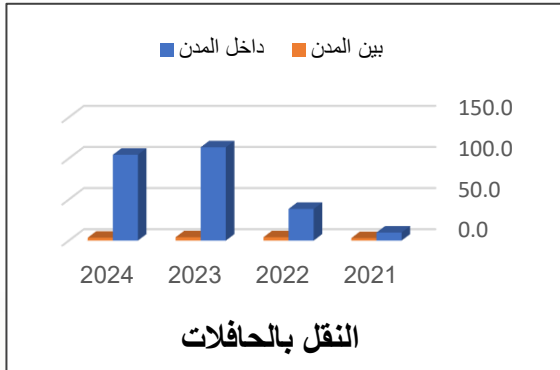
يظهر في الكل وجود تقعر للأسفل يعبر عن انخفاض عدد الدول التي تم الوصول إليها من مطارات المملكة العربية السعودية، وهذا طبيعي في ظل انتشار جائحة كورونا خلال العامين 2019 و2020 م، وفور انتهاء الأزمة عاودت زاد عدد الدول التي تم الوصول إليها من مطارات السعودية ليصل إلى 65 دولة في العام 2024 م. يحظى النقل الجوي السعودي مرتبة مرموقة عالمياً حيث تربع على المرتبة 13 عالمياً، كما تم إدراج 3 مطارات سعودية ضمن قائمة أفضل 50 مطار عالمياً، كما قفزت الخطوط الجوية السعودية 11 مرتبة ضمن تصنيف أفضل 100 ناقل في العالم، ولدعم الاستراتيجية الوطنية للطيران تم جلب استثمارات بقيمة 100 مليار دولار من القطاعين العام والخاص، والتي ستساهم بحلول العام 2030 م بما يلي:

1. توسعة شبكة النقل الجوي للمملكة لتشمل أكثر من 250 وجهة عبر 29 مطار.
2. زيادة حجم البضائع المشحونة جواً إلى 4.5 مليون طن.
3. مضاعفة عدد المسافرين عبر مطاراتها ثلاثة أضعاف ليصل إلى 330 مليون مسافر سنوياً.
4. تحديث مركزين دوليين لعبور المسافرين لمسافات طويلة.

ثانياً: النقل البري

تعتبر خدمات النقل البري من الخدمات الأساسية التي تدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المملكة العربية السعودية، ويشمل النقل البري نقل الركاب، والبضائع، وغيرها، ويشهد قطاع النقل البري تطوراً كبيراً بوتيرة متسارعة ورؤى طموحة، ويتمثل النقل البري بالنقل داخل المدن وبين المدن، وكذلك النقل الدولي وفيما يلي بعض مؤشرات النقل البري.

النقل البري بالحافلات ما بين 2021 – 2024 م (بالمليون راكب)



السنة	داخل المدن	بين المدن
2021	9.8	3.1
2022	38.5	4.1
2023	113.5	4.1
2024	104.4	3.49

جدول (3) النقل بالحافلات بالمليون

شكل (3) أعداد الركاب

يظهر الجدول (3) ورسومات الشكل (3) ارتفاع تدريجي لأعداد الركاب الذين تم نقلهم ما بين 2021 م وعام 2023 م بشكل تدريجي سواء داخل المدن أو بين مع تساوي العدد تقريباً بالنقل ما بين المدن بين العامين 2022 والعام 2023 م، ولكن عدد المنتقلين بين المدن انخفض في العام 2024 م بواقع 51 مليون راكب، كما يشهد العام 2024 م أيضاً تناقصاً في الدخل داخل المدن بواقع 9 ملايين راكب. كما أن مدينة مكة المكرمة حظيت بأعلى نسبة ركاب بين المدن السعودية بواقع 59,546,368 وذلك لوجود الحرم المكي الشريف فيها يليها مدينة الرياض بواقع 34,723,559 راكب.

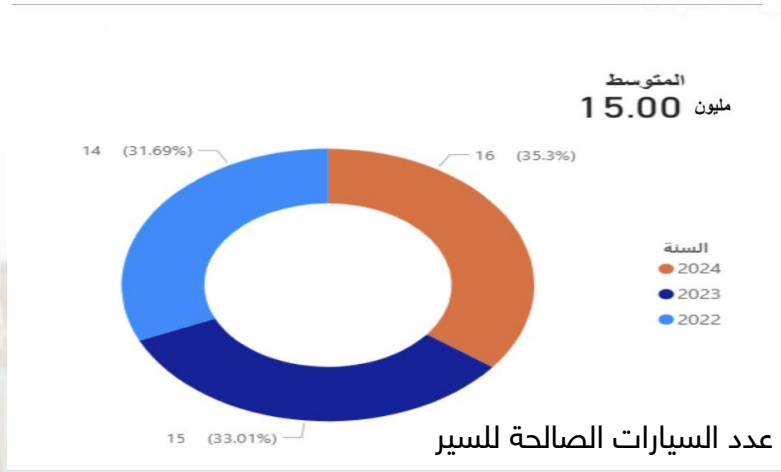
ويشهد قطاع النقل الداخلي نمواً في أعداد المركبات المسجلة والصالحة للسير في المملكة والتي تجاوز عددها 15,8 مليون مركبة كما هو موضح في الجدول التالي:

السنة	العدد
2022	14,261,163
2023	14,857,432
2024	15,883,570

جدول (4) أعداد المركبات

يلاحظ تزايد أعداد المركبات الصالحة للسير سنوياً وقد حصل نمو مطرد في العام 2024 م كزيادة عن العام 2023 وبلغ متوسط أعداد السيارات 15 مليون سيارة.

كما حقق الشحن البري ارتفاعات ملحوظة سواء فيما يتعلق بالصادرات أو الواردات عبر المنافذ السعودية كما هو مبين بالجدول والشكل أدناه:

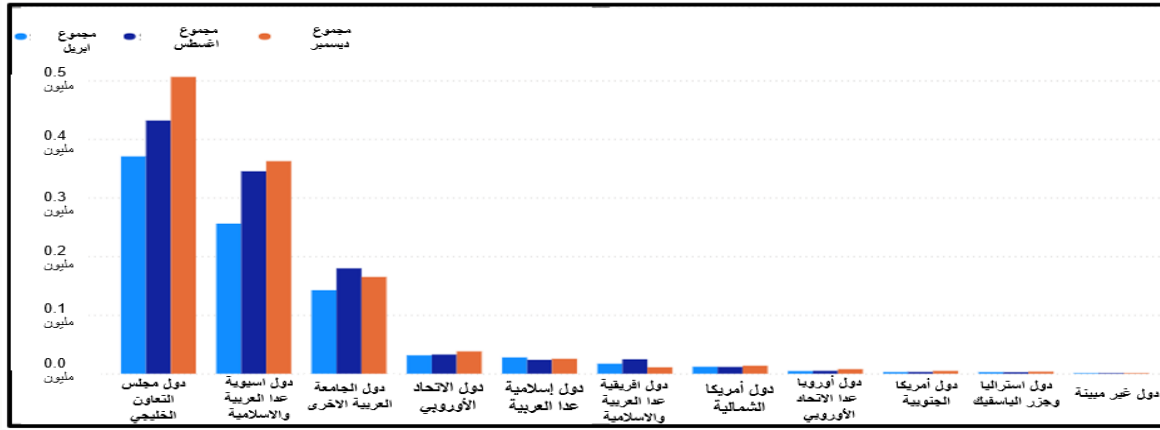


شكل (4) أعداد السيارات الصالحة للسير

جدول (5) كميات الشحن الخارجي الصادرة والواردة عبر المنافذ البرية لعام 2024م

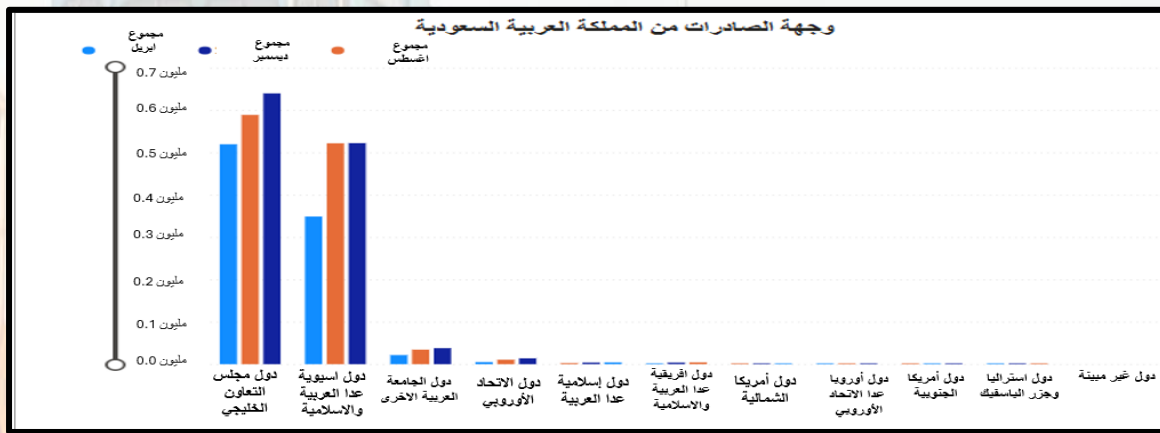
اسم المنفذ البري	كمية الشحن الصادرة (طن)	كمية الشحن الواردة (طن)
الرياض (الميناء الجاف)	66,723	3,463,698
جسر الملك فهد	1,280,647	1,319,648
منفذ البطحاء	3,596,698	4,062,668
منفذ الحديثة	3,154,868	1,189,702
منفذ الخفجي	1,201,343	378,735
منفذ الدرة	80,740	43,674
منفذ الربع الخالي	640,764	647,409
منفذ الرقعي	662,759	104,138
منفذ الوديعة	1,317,037	275,861
منفذ جديدة عرعر	718,172	2,157
منفذ حالة عمار	325,691	517,576
منفذ سلوى	432,048	232,627
الإجمالي الكلي	13,477,491	12,237,894

المصدر : الهيئة العامة للإحصاء



الواردات للمملكة حسب المصدر

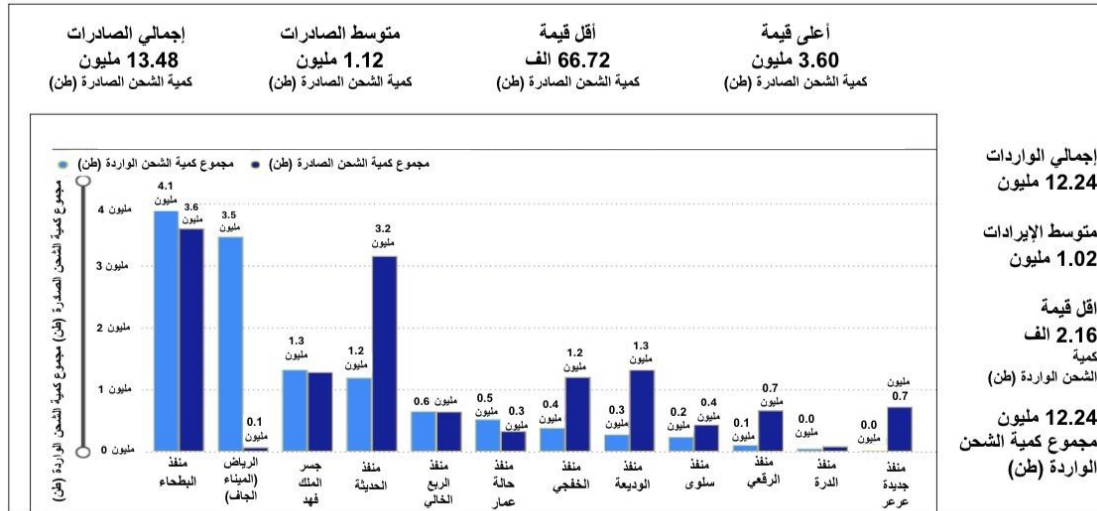
الشكل (5) يوضح وجهة الواردات من المملكة العربية السعودية



وجهة الصادرات من المملكة العربية السعودية

الشكل (6) يوضح وجهة الصادرات من المملكة العربية السعودية

يتضح جلياً من خلال رسومات الرسم البياني أعلاه أن كميات الصادرات البرية تزيد عن الكميات الواردة في كل المنافذ البرية في المملكة العربية السعودية، ويظهر أن منفذ البطحاء هو أكثر المنافذ البرية تصديراً يليه منفذ الحديثة، كما تظهر الرسوم أن منفذ البطحاء أيضاً هو أكثر المنافذ البرية السعودية تصديراً، وبصفة إجمالية بلغ إجمالي الصادرات البرية السنوية 13.48 مليون طن، بمتوسط 1.12 مليون طن، كما تبين أن أعلى قيمة شهرية كانت 3.60 مليون طن بينما أقل قيمة بلغت 66.72 ألف وأعلى صادرات شهرية بلغت 3.60 مليون طن وهذه قيمة عالية تعكس كفاءة الشحن البري، كما يتبين من الرسم البياني أن منفذ البطحاء أنشط المنافذ البرية السعودية حيث وردت من خلالها 4.1 مليون طن في عام 2024 في المقابل تم تصدير 3.4 مليون طن من خلال هذا المنفذ، ويظهر جلياً الفارق الكبير من واردات الرياض وصادرتها حيث تجاوزت بلغت الواردات 3.5 مليون طن، في المقابل صدرت كميات ضئيلة للغاية من قبل هذا المنفذ بواقع 0.1 مليون طن. ويظهر من الشكل البياني تفاوتات كبيرة من حيث الصادرات الواردات في منفذ لآخر، كذلك الحال وقد تجاوزت الصادرات الواردات في غالبية المنافذ البرية كمنفذ الوديعه ومنفذ الخفجي ومنفذ الرقعي وسلوى، والحديثي، وتساوت الواردات والصادرات في منفذ الربع الخالي، وكانت غالبية الصادرات نحو دول مجلس التعاون الخليجي تليها الدول العربية أما الواردات فقد كانت غالبيتها من دول مجلس التعاون الخيل كما هو مبين في الشكل التالي :



صادرات و واردات الشحن البري عبر البري عبر المنافذ السعودية

شكل (7) كمية الشحنات الصادرة والواردة خلال عام 2024م

وفيما يتعلق بالسكك الحديدية العاملة في المملكة العربية السعودية سيتم توزيع شبكتها البالغ طولها 1018 كيلوا متراً من خلال مشروع سكك حديد الخليج بتكلفة مقدرة 100 مليار دولار أمريكي، وذلك بهدف ربط ميناء الدمام ورأس الخير بشبكات الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان، وصولاً إلى الشبكات الأفريقية، وهذا سيخفف الازدحام في قناة السويس، ويقلص أوقات النقل على خطوط مومباي _ أوربا، بما يصل إلى ثمانية أيام، كما أن أساطيل العربات الجديدة المصممة لنقل البضائع الاستهلاكية سريعة التداول المعبأة على منصات نقالة في تنوع مصادر الشحن لتشمل ما هو أبعد من المعادن السائبة، بينما تضمن المعايير الخليجية الموحدة قابلية التشغيل البيئي عبر الحدود، ويشر هذا الأمر شركات الشحن بانخفاض تقلبات أسعار الشحن مقارنة بأسواق الشحن البحرية الفورية، مما يعزز أهداف المملكة العربية السعودية لخفض تكاليف الخدمات اللوجستية الوطنية إلى 6% من الناتج المحلي الإجمالي بحلول العام 2030 (Mordor, 2026).

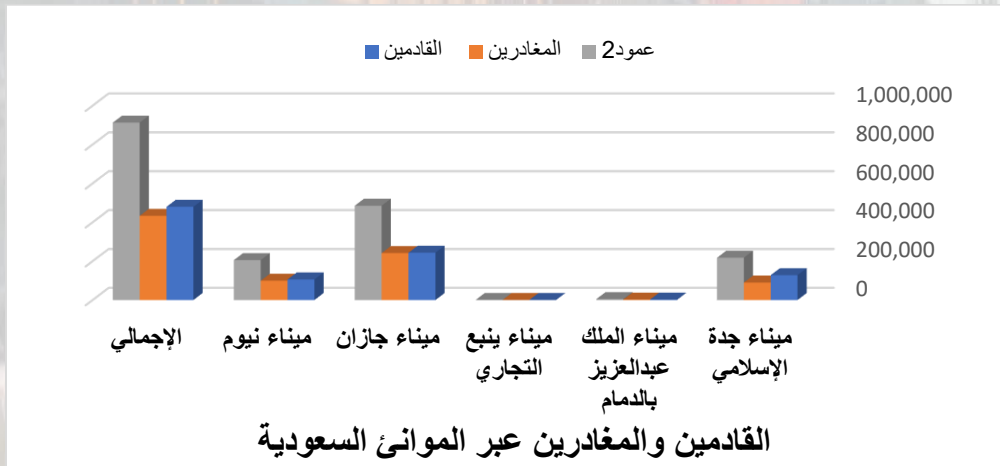
ثالثاً: النقل البحري

تملك المملكة العربية السعودية 11 ميناء رئيسي منها ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز في الدمام، وميناء ينبع التجاري، وميناء جيزان، وميناء نيوم، وجميعها نشطة ويتربع ميناء جدة في المرتبة الأولى من حيث النشاط اللوجستي، ولا يقتصر دور الموانئ على نقل البضائع فهناك العديد من الرحلات البحرية المخصصة لنقل الركاب القادمين والمغادرين كما هو مبين في الجدول والرسم البياني أدناه:

جدول (6) الركاب القادمين والمغادرين من موانئ المملكة خلال العام 2024م

الميناء	الركاب		الإجمالي
	المغادرين	القادمين	
ميناء جدة الإسلامي	89,905	127,658	217,563
ميناء الملك عبد العزيز بالدمام	2,316	2,316	4,632
ميناء ينبع التجاري	42	299	341
ميناء جازان	241,458	243,685	485,143
ميناء نيوم	99,302	105,815	205,117
الإجمالي	433,023	479,773	912,796

المصدر: الهيئة العامة للإحصاء.



الشكل (8) يوضح القادمين والمغادرين عبر الموانئ السعودية

يلاحظ من خلال رسومات الشكل البياني أن ميناء جازان في المرتبة الأولى من حيث أعداد القادمين المغادرين يليه ميناء جدة الإسلامي، ويأتي ميناء نيوم في المرتبة الثالثة، ويزيد عدد القادمين إلى المملكة عن المغادرين بنسبة ضئيلة كما هو موضح في الرسم البياني أعلاه، علماً أن غالبية المغادرين عبر الموانئ هم من المغادرين عبر الموانئ الغربية خاصة باتجاه دولة السودان، وهناك رحلات إلى دول خليجية، وأخرى إلى مصر العربية، وهناك مسافرين وقادمين إلى جزر فرسان في المملكة العربية السعودية.

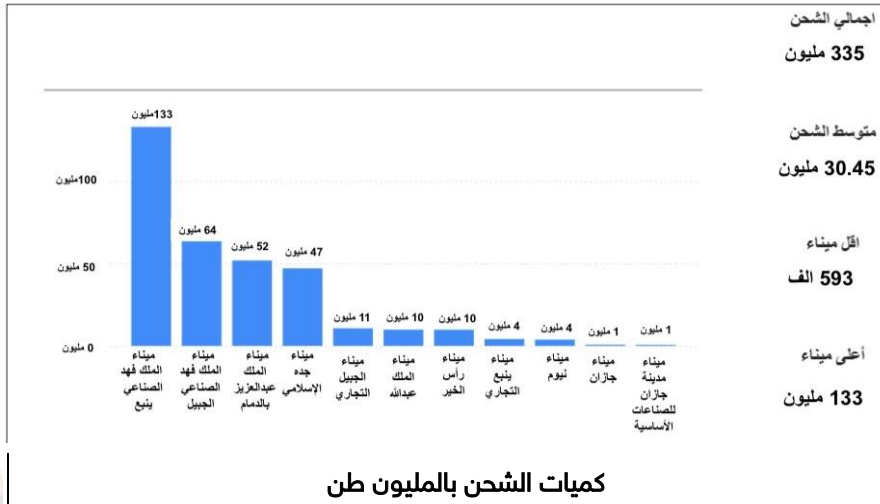
أما ما يتعلق بنقل البضائع عن طريق الموانئ البحرية فقد فهي تشهد نمواً مستمراً، وقد تم نقل قرابة 334,897,677 مليون طن عبر 11 ميناء سعودي وفيما يلي بيان للكميات المناولة خلال العام 2024م.

جدول (7) كميات الشحن عبر الموانئ البحرية في المملكة لعام 2024م

الميناء	الوحدة	
	طن	حاوية قياسية
ميناء جدة الاسلامي	47,093,892	2,079,918
ميناء الملك عبد العزيز بالدمام	51,869,241	3,229,360
ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل	63,525,799	0
ميناء ينبع التجاري	4,096,612	0
ميناء الملك فهد الصناعي بينبع	133,087,243	2,892
ميناء الجبيل التجاري	10,660,431	484,994
ميناء رأس الخير	9,763,461	0
ميناء جازان	687,989	0
ميناء نيوم	3,733,411	15,738
ميناء الملك عبدالله	9,786,570	506,666
ميناء مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية	593,028	2,152
الإجمالي	334,897,677	6,321,720

المصدر : الهيئة العامة للإحصاء

الشكل (9) يوضح كميات الشحن بالمليون طن



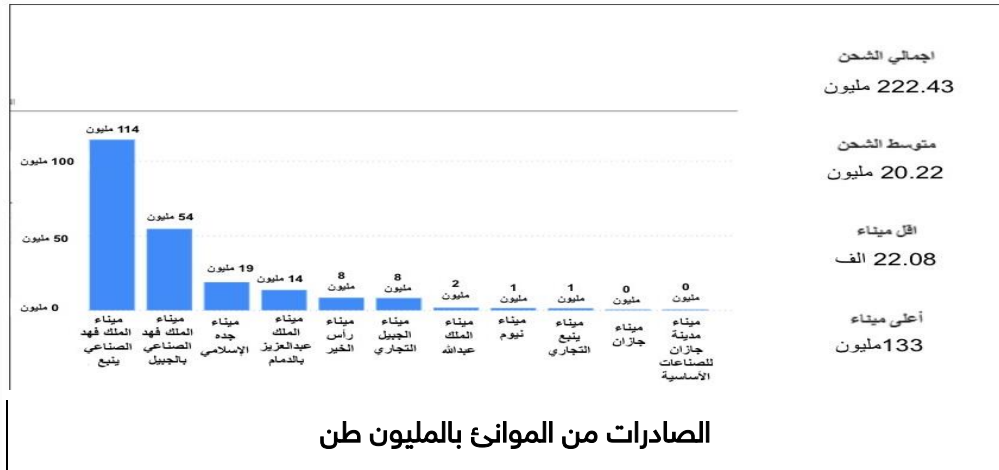
حسب أحدث البيانات المرفوعة في الهيئة العامة للإحصاء والموضحة في الجدول أعلاه والمثلة بالرسم البياني تبين أن ميناء الملك فهد الصناعي بينبع أقوى الموانئ في المملكة العربية السعودية من حيث الشحن حيث تجاوزت الكميات الموثقة 133 مليون طن، ويأتي في المرتبة الثانية ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل بواقع 64 مليون طن، وفي المرتبة الثالثة ميناء الملك عبد العزيز في مدينة الدمام بإجمالي 52 مليون طن، وتأتي موانئ جازان في المرتبة الأخيرة بواقع ، وقد بلغ إجمالي الشحن في العام 2024م 335 مليون طن، بمتوسط 30,45 لكل ميناء.

وفي العام 2024 صدرت المملكة العربية السعودية كميات ضخمة عبر موانئها بلغت 222,431,139 موزعة على موانئ المملكة كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول (8) إجمالي كمية الشحن الصادرة لموانئ المملكة بالطن لعام 2024م

الميناء	الكمية
ميناء جدة الإسلامي	18,818,170
ميناء الملك عبد العزيز بالدمام	13,536,164
ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل	54,462,415
ميناء ينبع التجاري	1,306,842
ميناء الملك فهد الصناعي بينبع	114,135,551
ميناء الجبيل التجاري	8,181,958
ميناء رأس الخير	8,406,466
ميناء جازان	392,820
ميناء نيم	1,466,597
ميناء الملك عبد الله	1,702,073
ميناء مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية	22,082
الإجمالي	222,431,139

المصدر: الهيئة العامة للإحصاء.



الشكل (10) يوضح كمية الصادرات من الموانئ بالمليون طن

أظهر تحليل البيانات أن ميناء الملك فهد الصناعي في ينبع يتربع المرتبة الأولى من بين الموانئ البحرية في المملكة العربية السعودية؛ حيث تم تصدير من خلال هذا الميناء 114 مليون طن خلال العام 2024م، يلي هذا الميناء من حيث الكمية المصدرة ميناء الملك فهد الصناعي بمنطقة الجبيل بواقع 54 مليون طن، وتأتي موانئ مدينة جازان في أسفل السلم، ويبلغ المتوسط الحسابي لصادرات الموانئ 20,22 طن.

التقنيات المستخدمة في القطاع اللوجستي

هنالك العديد من التقنيات والتطبيقات المستخدمة في إدارة القطاع اللوجستي والتي تتنوع بتنوع المجال فهناك تقنيات خاصة في مجال الطيران، وأخرى متخصصة في النقل البحري، وكذلك الحال فيما يتعلق بالنقل عبر سكك القطار، النقل البري، وما يرتبط في اللوجستية على نطاقات صغيرة وبصفة عامة أوردت البلوي (2025) بعض التقنيات المستخدمة في إدارة هذا القطاع منها ما يلي:



1. أنظمة إدارة المستودعات (WMS): تحسن هذه الأنظمة فعالية عمليات التخزين والتوزيع، وهي لا تقتصر على تنظيم تدفق المواد داخل المخازن فقط، بل تتيح للمؤسسات أتمتة العديد من العمليات مثل استلام المنتجات، التخزين، الشحن، وحتى إدارة المخزون، ومن خلالها يتم تقليل الأخطاء البشرية، وتحسين دقة التنبؤ بالمخزون، وتسريع عمليات الشحن، مما ينعكس إيجاباً على خدمة العملاء وتقليل التكاليف التشغيلية.
2. تقنيات التتبع والمراقبة في الوقت الفعلي: لهذه التقنيات أهمية حاسمة لضمان فعالية العمليات اللوجستية، وتوفر للمؤسسات إمكانية مراقبة حركة المنتجات من نقطة المنشأ إلى الوجهة النهائية بطريقة دقيقة، مما يعزز التنسيق بين الأطراف المختلفة في سلسلة الإمداد، ويمكن تتبع الشحنات عبر تقنيات الأقمار الصناعية كالـ RFID, GPS وإنترنت الأشياء، مما يساهم في تعزيز الكفاءة والشفافية، بالإضافة إلى التقليل من مخاطر التأخير أو الفقد، كما أن عمليات المراقبة تساهم في اتخاذ قرارات سريعة عند حدوث أي تغييرات أو تحديات غير متوقعة، مما يزيد من مرونة العمليات اللوجستية (Hofmant & Rusch, 2017).
3. البيانات الضخمة والذكاء الاصطناعي: تعد البيانات الضخمة والذكاء الاصطناعي من العوامل المهمة التي تعمل على تحسين التنبؤات وتوقعات الطلب، وهذا يحسن استراتيجيات التخزين والنقل، من خلال جمع وتحليل كميات ضخمة من البيانات المتعلقة بالعمليات اللوجستية، ويكن للذكاء الاصطناعي أن يعمل على نمذجة وتحليل الاتجاهات المستقبلية، وهذا يمكن الشركات من اتخاذ قرارات استراتيجية تركز على أدلة وبيانات حية، ويمكن أن يشمل ذلك تحديد الأنماط الموسمية في الطلب، والتنبؤ بالاختناقات المحتملة في سلاسل الإمداد (Christopher, 2016).
4. التقنيات الذاتية والروبوتات: تعتبر الروبوتات من أحدث الابتكارات التي تؤثر على العمليات اللوجستية؛ حيث تسرع عمليات الاستلام والتخزين والشحن، وقد توجهت الكثير من الشركات الكبرى الآن إلى الاعتماد على روبوتات لتنفيذ مهام متكررة في مستودعاتها مثل النقل الداخلي للمنتجات أو عمليات ترتيب المخزون، كما تعمل هذه الأنظمة على تقليل الحاجة إلى الأيدي العاملة في الأعمار الروتينية وهذا يوفر موارد مالية كبيرة تزيد مع زيادة حجم المنظمة.
5. التفاعل بين الأنظمة: عبر تكامل أنظمة المعلومات اللوجستية عبر سلسلة الإمداد، تعمل الرقعة على إتاحة تبادل البيانات بين الأنظمة المختلفة بطريقة سلسلة وفعالة، ويمتد هذا التكامل ليشمل أنظمة التخزين، والتوزيع، وكذلك المحاسبة، وأنظمة الاستجابة للتغيرات في السوق بالإضافة إلى تعزيز مستوى خدمة العملاء.
6. الحوسبة السحابية: تتيح هذه التقنية للشركات رفع البيانات وتخزينها وكذلك تشغيل التطبيقات رغم اختلاف المكان في بيئات افتراضية مما يسرع من إدارة العمليات وتقليل التكاليف المرتبطة بالبنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات، في مجال اللوجستيات، وتسمح هذه التقنيات للمؤسسات من الوصول إلى أنظمتها أو أنظمة أخرى في أي وقت ومن أي مكان، وهذا يخلق مرونة كبيرة في العمليات ويسهل التواصل بين الأطراف المعنية عبر سلسلة الإمداد.

التحديات التي تواجه القطاع اللوجستي السعودي

إن صناعة الخدمات اللوجستية تطلب فهماً عميقاً؛ وذلك لارتباطها بكثير من القطاعات الاقتصادية خاصة التي تقوم على الصناعة، وذلك لعجز الخدمات اللوجستية منفردة من تحقيق أهداف اقتصادية وطنية أو عالمية، ومن أشهر التحديات التي تواجه هذا القطاع في المملكة العربية السعودية ما يلي: (جامعة جدة، 2023).

- **تحديات البنية التحتية:** تعتبر البنية التحتية أكبر التحديات التي تواجه اللوجستيات في المملكة العربية السعودية، وتتمثل التحديات المتعلقة بالبنية التحتية في كون الطلب على الخدمات اللوجستية يرتفع باستمرار، مما يتطلب التطوير المستمر للبنية التحتية اللوجستية المتمثلة بالمطارات، والموانئ، وشبكة الطرق، والسكك الحديدية، ومخازن التخزين، ويشمل هذا التطوير البنية المادية، وكذلك المكونات البشرية، والتكنولوجية، وحتى تطوير الإجراءات الإدارية، والتعاملات المالية.
- **جودة الخدمات:** تعتبر الجودة من أهم التحديات التي تواجه القطاع اللوجستي، نظراً للمنافسة الشديدة على العديد من المستويات الداخلية، والإقليمية والدولية، فغياب مزودي الخدمات اللوجستية المؤهلين يؤثر على جودة الخدمات اللوجستية؛ حيث هنالك العديد من العوامل التي تسبب بانخفاض مستوى جودة الخدمة اللوجستية كتأخر وصول الشحنات أو فقدانها.
- **الشحنات الدولية:** تواجه عمليات تقديم الخدمات اللوجستية الدولية عن طريق الموانئ والمطارات والخدمات اللوجستية عن طريق البر تحدي طول المدة المستغرقة لإنهاء عملية تدفق السلع والخدمات، تربط هذه التحديات في تغطية حجم الطلب، بالإضافة إلى التنوع الكبير والاختلافات الثقافية، والقانونية، والمالية، عند التعامل مع دول مختلفة.
- **الدقة الزمنية:** إن القدرة على استشراف المستقبل يعد تحدياً أمام جميع شركات الخدمات اللوجستية، حيث ترغب جميعها في امتلاك المعرفة حول ما يكمن أن يحدث مستقبلاً لكي يتم بناء القدرات والإمكانات مع متطلبات الغد، ويمكن للبيانات والتحليلات التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي إجراء تنبؤات استناداً إلى العديد من المتغيرات والحسابات التي تتيح اتخاذ القرار في الوقت والزمن المناسب واكتشاف علامات الإنذار المبكر، إضافة إلى معالجة الإجراءات الأمنية وانعكاساتها على الكفاءة التشغيلية، وارتباطهما بالدقة الزمنية لعلاج التحديات الناتجة عن ذلك الجانب.
- **إمكانات القوة العاملة:** يواجه القطاع اللوجستي فجوات متزايدة لتوفير الكفاءات الوطنية لغرض العمل بصناعة الخدمات اللوجستية وما يرتبط بها من خدمات، نظراً لعدم القدرة على جذب الشباب، كما أننا لا نستطيع الحفاظ على مهارات ومعارف من يصل لسن التقاعد لنقل الخبرة والمعرفة لجيل جديد، لذلك تعاني شركات القطاع اللوجستي من تكلفة القوة العاملة التي تملك معرفة ومهارة قوية في هذا المجال.

- **التحديات التقنية:** تتمثل هذه التقنيات في كون أن التقنيات الحديثة في تطور مستمر وهذا يتطلب مواكبة هذه التطورات كلما جد جديد، كما أن بعض التقنيات تتطلب تكاليف للحصول عليها ولتشغيلها، كما أنها تتطلب عمالة خاصة لتشغيلها، فانخفاض مستويات المهارة التقنية للخدمات اللوجستية سيؤدي إلى ارتفاع الكلفة وعدم استثمار القطاع الخاص في الخدمات اللوجستية ما يحد من الأرباح.
- **تبني التقنيات الذكية:** من المهم أن يستثمر قطاع اللوجستي في تبني التقنيات الحديثة مثل

الوضع الراهن للقطاع اللوجستي السعودي

يعتبر القطاع اللوجستي في مقدمة القطاعات التي انتقلت من مرحلة التخطيط إلى مرحلة الإنجاز والتطوير وذلك باعتبار هذا القطاع العمود الفقري للاقتصاد فهو من يغذي العديد من القطاعات الخدمية والإنتاجية وحتى التعليمية والصحية، وذلك لكونه يربط الصناعة بالتجارة، ويختصر المسافات، وبه تتمثل أهمية الموقع الاستراتيجي للمملكة العربية السعودية، وقد كان العام 2025 عاماً مفصلياً في مسار استراتيجية هذا القطاع؛ حيث عكست المؤشرات الرسمية حجم التحول الذي تشهده المنظومة اللوجستية في المملكة ليس فقط على مستوى البنية التحتية بل في الاقتصاد، والتكنولوجيا، وسوق العمل، وتكامل سلاسل الإمداد والتجارة الإلكترونية وصولاً للشركات الدولية.

بلغت قيمة الشحن والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية 27,14 مليار دولار أمريكي في العام 2025م، ومن المتوقع أن يزيد إلى 28,68 مليار دولار في نهاية العام 2026م، ليصل إلى 37,82 مليار بحلول العام 2031م، وبهذا فإن معدل النمو السنوي مركب قدره 5,69% خلال المدة المتوقعة من 2026-2031م، مما يعدم برنامج البنية التحتية لرؤية 2030، المدعوم باستثمارات ضخمة معتمدة بقيمة 133.3 مليار دولار أميركا ويشمل الدعم تطوير المطارات والسكك الحديدية والموانئ إضافة إلى رفع الطاقات الاستيعابية للمخازن، وتحسين الخدمات، ومن جانب آخر تسهم مراكز التجارة الإلكترونية في المناطق الحرة في تسريع كفاءة عمليات التوصيل عبر الحدود (Mordor, 2026)

وحسب الموقع الرسمي لوزارة النقل السعودية فقد حقق القطاع اللوجستي الكثير من الإنجازات خلال العام 2025 م منها ما يلي:

جدول (9) إنجازات وزارة النقل والخدمات اللوجستية في العام 2025

المؤشر	رقم 2025 م	الدلالة الاقتصادية
الاستثمارات المنفذة في القطاع	280 مليار ريال	ثقة عالية في القطاع كمحرك للنمو الغير نفطي.
العاملون في أنشطة النقل والتخزين والخدمات اللوجستية	651 ألف وظيفة	توسع تشغيلي وخلف فرص عمل نوعية
معدل نمو الوظائف مقارنة بالعام السابق	28%+	تسارع الطلب على الكفاءات وإعادة تشكيل سوق العمل.
طلبات التوصيل (الربع الثاني)	101 مليون + طلبية.	اختبار ضغط ضخم يؤكد جاهزية منظومة الميل الأخير
عدد المراكز اللوجستية النشطة	59 مركزاً	شبكة توزيع تربط المناطق وتقلل تكاليف التخزين والنقل.
مراكز مصنفة كمناطق اقتصادية خاصة	7 مراكز	جذب استثمارات وخدمات ذات تنافسية أعلى
اتفاقيات ومذكرات تفاهم لوجستية	60 اتفاقية إضافية	تكامل عالمي ونقل خبرات واستثمارات

المصدر: موقع تكنولوجيا الأعمال على الرابط: <https://btechpodcast.com/>

لقد أظهرت مؤشرات عام 2025 م، الأهمية البارزة للقطاع اللوجستي في المملكة العربية السعودية؛ حيث بلغت الاستثمارات في هذا القطاع 280 مليار ريال، وقد شملت الاستثمارات مشاريع الطرق، والموانئ، والمطارات، والسكك الحديدية، والمناطق والمراكز اللوجستية، لضمان التكامل والترابط العالي بين مكونات القطاع اللوجستي، بهدف خفض التكاليف ورفع موثوقية سلاسل الإمداد.

لقد انعكست التطورات المتلاحقة في القطاع اللوجستي على المجتمع بصورة إيجابية، ففي العام 2025 م تم توفير 651 ألف وظيفة، مع نمو لافت وصل إلى 28% مقارنة بالعام السابق. وهذا يشير بوضوح إلى أن القطاع اللوجستي لم يعد قطاعاً تشغيلياً فقط بل أصبح حاضنة كبيرة توفر فرص عمل للمجتمع السعودي.

لقد واصلت المملكة العربية السعودية تعزيز موقعها كبوابة محورية في المنطقة عبر تطوير الموانئ لزيادة طاقتها التشغيلية إلى جانب توسع شبكة المراكز اللوجستية لتصل إلى 59 مركزاً نشطاً موزعة على عموم مناطق المملكة، وتسعى هذه المراكز إلى خفض كلفة اللوجستيات على سلة المنتجات، وتقليل زمن الانتظار والتكدس، ورفع كفاءة التخزين والتنويع.

التحليل الجغرافي للقطاع اللوجستي السعودي

لا تزال منطقة الشرقية مركزاً رئيسياً لحركة الشحن والتفريغ؛ حيث استحوذت الدمام والجبيل ورأس الخير مجتمعة على 47% من واردات اشاحن البحري في العام 2025، وتشهد مركز جدة على البحر الأحمر انخفاضاً بنسبة 40% في حجم الشحن العابر نتيجة لإعادة توجيه الشحنات لأسباب أمنية، إلا أنه حافظ على تدفقات قوية من السلع الاستهلاكية سريعة التداول المرتبطة بحركة الحجاج، أما مجمع التخليص الجمركي الداخلي في الرياض والذي يسع 950 ألف حاوية نمطية، فهو يساهم في تخفيف الازدحام على الأرصفة البحرية، ويضع المخزون بالقرب من أكبر مركز استهلاكي في المملكة.

تستفيد محافظة الحدود الشمالية من ممرات السكك الحديدية والطرق الجديدة المؤدية إلى الأردن والعراق، وذلك لتوجيه المنتجات البتروكيميائية والسلع المصنعة باتجاه أسواق بلاد الشام، وفي جنوب غرب المملكة تطور المنافذ الجنوبية، ولا سيما جازان، لتصبح نقاط دخول بديلة إلى البحر الأحمر، مدعومة بحوافز المناطق الاقتصادية الخاصة وتدفق استثمارات تصنيع الأغذية المعتمدة على الوصول إلى سلسلة التبريد، كما أن التبادل التجاري البري مع الحدود مع الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان يشهد نمواً وقد تم تقليص إجراءات العبور في المنافذ المرتبطة بها إلى أقل من 30 دقيقة.

التوجه المستقبلي للقطاع اللوجستي في السعودية

عند الإلماع إلى رحلة تطور القطاع اللوجستي في المملكة العربية السعودية نجد أن هذا القطاع يتحدث ويتطور باستمرار، مكتسباً كل ميزة جديدة مرتبطة بالقطاع، وهو حالياً يدير العمليات اللوجستية من خلال التقنيات الحديثة عبر ما يعرف بالموانئ والمطارات الذكية، والأمر لا يقتصر على النقل الدولي، بل يشهد الجسد الداخلي، ففيمما يتعلق بالحج فقد تم إعلان أن موسم الحج سيشهد تجارب لتقنيات النقل الحديثة، مثال سيارات الأجرة الطائرة، والمسيرات، كما تم التأكيد على أن هذه التقنيات قرية من التطبيق العملي.

وتتم العديد من العمليات الاستراتيجية مثل عمليات الاستحواذ على سبيل المثال استحوذت شركة المراعي على شركة إتمام اللوجستية مقابل 182 مليون ريال سعودي مما يعزز قدرة المراعي على توفير تشكيلة واسعة من المنتجات المجمدة لعملائها في جميع أنحاء المملكة، كما يكمن أن يساهم هذا الاستحواذ في تطوير خدمات التموين التي تقدمها المراعي من خلال توسيع نطاق منتجاتها.

وقد أطلقت شركة "سال" في مجال حلول الخدمات اللوجستية وسلاسل التوريد في المملكة العربية السعودية وحدة أعمالها الخاصة بالتنفيذ بهدف إحداث نقلة نوعية في قطاع الخدمات اللوجستية في المملكة، وتأتي هذه الخطوة كاستجابة للطلب المتزايد والتوسع في هذا القطاع، وذلك من خلال دمج مناولة الشحن الجوي، مع حلول لوجستية شاملة، مما يعزز الكفاءة التشغيلية.

تخزن المستودعات الضخمة في جدة والدمام والرياض ملايين المنتجات تحت مراقبة أنظمة ذكية تتبع مستويات المخزون وتنبيه عند الحاجة لإعادة الطلب؛ كما أن المراكز اللوجستية الحديثة مجهزة بأنظمة تبريد للأدوية والأغذية، وأنظمة أمان متطورة للمواد الخطرة، وفي الوقت الحالي يلعب الذكاء الاصطناعي دوراً مهماً في

تخطيط المسارات، كما تسهم أنظمة مراقبة الأسطول على مراقبة كل شاحنة بالثانية، وبحسب تقرير Saudi Logistics consulting وفرت الحلول الذكية التي منحها هذه التقنيات 20% من تكاليف الوقود في بعض الشركات.

وحسب التقديرات فإن المملكة تستهدف تطوير 69 منصة لوجستية لتكون بنية تحتية ضخمة تدار بالكامل عبر أنظمة رقمية متطورة، وذلك لكون القطاع اللوجستي يشهد تطوراً رقمياً متسارعاً من خلال دمج تقنيات الذكاء الاصطناعي، وإنترنت الأشياء، والبلوك تشين، والأتمتة لتحسين الكفاءة التشغيلية، وتعزيز الشفافية وزيادة مرونة سلاسل الإمداد، ومن المتوقع أيضاً أن يتم تفعيل المركبات ذاتية القيادة والدرون، والتي أن نجحت ستحدث ثورة غير مسبوقة في خدمات التوصيل لتسريع عمليات النقل وتقليل التكاليف.

وحسب توقعات (Mordor, 2026) فإن القطاع اللوجستي يشهد نمو في العديد من الجوانب أهمها ما يلي:

- استحوذ نقل البضائع على 58.92% من حصة سوق الشحن والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية في العام 2025، وتتقدم خدمات البريد السريع والطرود بمعدل نمو سنوي مركب قدره 6.45% بين عامي 2026-2031.
- وفي مجال نقل البضائع استحوذت الشحنات البرية على 41,55% من حصة الإيرادات في عام 2025، في حين من المتوقع أن يتوسع الشحن الجوي بمعدل نمو سنوي مركب قدره 6,78% بين عامي 2026 و 2031.
- بحسب قطاع المستخدم النهائي، استحوذت تجارة الجملة والتجزئة على 39.35% من حجم سوق الشحن والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية في العام 2025، ومن المتوقع أن ينمو قطاع التصنيع بأسرع معدل نمو سنوي مركب قدره 6,43% بين عامي 2026-2031.
- من خلال خدمات الشحن، شكلت خدمات الشحن عبر البحار والممرات المائية الداخلية 64,62% من حصة الإيرادات في العام 2025، في حين من المتوقع أن تسجل خدمات الشحن الجوي معدل نمو سنوي مركب قدره 6.12% بين عامي 2026 و 2031.
- وبحسب نوع خدمة البريد السريع، مثلت عمليات تسليم البريد السريع المحلي 65.05% من إيرادات القطاع في عام 2025، لكن حركة البريد السريع الدولية تسير على الطريق الصحيح لتحقيق معدل نمو سنوي مركب قدره 6,69% بين عامي 2026 و 2031.
- أما ما يرتبط بالتخزين والمستودعات، استحوذت المستودعات غير المتحكم بدرجة حرارتها على حصة بلغت 77.25% في عام 2025، ومن المتوقع أن ترتفع سعة التخزين المتحكم بدرجة حرارتها بمعدل نمو سنوي مركب قدره 6.48% بين عامي 2026 و 2031 مع تسارع الطلب على سلسلة التبريد.

استخدام الطائرات بدون طيار في القطاع اللوجستي

يقدر حجم سوق خدمات النقل بالطائرات بدون طيار بـ 0.66 مليار دولار أمريكي في عام 2025م، ويتوقع أن يصل إلى 4.84 مليار دولار أمريكي بحلول العام 2030، مسجلاً معدل نمو سنوي مركب قدره 48.96% ويعكس هذا التسارع المذهل التحول التجاري من طيارين تجريبيين للتحقق من المفاهيم إلى شبكات كثيفة المسارات قادرة على العمل خارج خط البصر المرئي، لقد خلقت كثافة طاقة بطارية الليثيوم مكاسب وجعلت من الطائرات الصغيرة بدون طيار مستقبل القطاع اللوجستي؛ حيث بدأت العديد من الشركات اللوجستية سباقها في مجال الطائرات بدون طيار في النشاط اللوجستي، وقد شهد هذا النوع من النقل تحسناً كبيراً ويتوقع أن يشهد تطورات متلاحقة وقد أورد (Mordor, 2026) بعض المؤشرات المرتبطة بهذا النوع من الشحن منها ما يلي:

- استحوذت الطائرات بدون طيار كخدمة على 42% من حصة خدمات النقل بالطائرات بدون طيار في عام 2024، وتتقدم خدمات التسليم عند الطلب بمعدل نمو سنوي مركب قدره 51.24%.
 - استحوذت التجزئة واللوجستيات على 46.21% من حجم سوق خدمات النقل بالطائرات بدون طيار في العام 2024، ويتوسع توصيل الإمدادات الطبية بمعدل نمو سنوي مركب قدره 52.50% حتى عام 2030.
 - هيمنت الشحنات تحت 5 كيلوا غرام على نصيب 47.65% من حجم سوق خدمات النقل بالطائرات بدون طيار في العام 2024، ومن المتوقع أن تتوسع فئات الحمولة فوق 5 كيلوا غرام بمعدل سنوي مركب قدره 49.21% حتى عام 2030.
 - وحسب المدى شكلت الرحلات القصيرة 55.89% من حصة سوق خدمات النقل بالطائرات بدون طيار في العام 2024م، بينما من المتوقع أن تنمو المهام طويلة المدى بمعدل سنوي مركب قدره 50.25%.
 - وحسب الجغرافيا تصدرت أمريكا الشمالية بحصة إيرادات قدرها 38.21% في عام 2024، ومن المتوقع أن تتوسع آسيا والمحيط الهادئ بمعدل نمو سنوي مركب قدره 52.75% حتى العام 2030.
- وفي المملكة العربية السعودية أجرت الهيئة العامة للطيران تجربة توصيل باستخدام الطائرات بدون طيار، عبر شركة أرامكس، وانطلقت الرحلة من مسار منشأة أرامكس اللوجستية في ميناء جدة الإسلامي إلى مقر بنك الأهلي السعودي (SNB) في منطقة البلد الواقعة في جدة غرب المملكة العربية السعودية. وقد جرى تطوير المشروع بالتعاون الاستراتيجي مع الجهات التنظيمية في المملكة مثل وزارة النقل والخدمات اللوجستية، والهيئة العامة للطيران المدني (GACA)، واختير هذا المسار تحديداً للقيام بالتجربة نظراً لأهميته الاستراتيجية بصفته ممراً تجارياً يتصف بكثافة تشغيلية عالية (العربية، 2026).

في الحقيقة لا يمكن استخدام الطائرات بدون طيار للشحن الشاسع للغاية، ومن المستحيل أن تحل مكان الشحن البري أو البحري، نظراً لمحدودية قدرتها على الحمل، ولكن في الحقيقة قد ينشط استخدام الطائرات بدون طيار في النطاقات الصغيرة عند التسليم النهائي

للمنتج، فالعميل لا يرغب في وصول شاحنة كبيرة لنقل طرد واحد قد يكون قميصاً أو كتاباً أو بعض القطع البلاستيكية التي لا تزن في الغالب أوزان تتعدى كيلو جرامات. وهناك العديد من القيود التي تقيد استخدام الطائرات بدون طيار في الخدمات اللوجستية منها ما يلي: (لويسندا، 2026).

- المدى: ببساطه لا تستطيع الطائرات المسيرة نقل الطرود عبر القارات، بينما اتعد مثالية للرحلات القصيرة، بينما تعتبر مثالية للرحلات القصيرة، فإن قطع مسافات تصل إلى مئات الأميال قد يكون صعباً عملياً باستخدام التكنولوجيا الحالية.
 - الطقس: تعتبر الطائرات بدون طيار ضعيفة للغاية أمام الطقس السيء، فالرياح الشديدة والأمطار الغزيرة تؤثر على حركتها بدرجة كبيرة.
 - التنظيم: تتطلب الطائرات المسيرة قواعد صارمة للمجال الجوي، بما في ذلك قواعد الطيران خارج نطاق الرؤية البصرية، ففي حال استخدامها بكثرة ستكون السماء مليئة بمسيرات تتقاطع مما قد يتسبب بحوادث كثيرة ولن تقتصر الأضرار على الجو في حال تم استخدامها في المدن فهناك من يمشي على الأرض.
 - التمويل: لا يعتبر النقل من خلال الطائرة بدون طيار مجدياً إلى في حال كانت حمولتها ثمينة، أو عندما يكون الوصول إلى المكان صعباً للغاية، كأن يتم نقل شيء إلى قمة جبلية وعرة.
- إن فعالية الطائرات المسيرة تكمن في المرحلة الأخيرة من عملية التوصيل؛ وذلك عند نقل البضائع من مراكز التوزيع إلى وجهتها الأخيرة "العميل" ولكن المراحل التي تسبق هذه المرحلة تكون فيها الشحنة كبيرة الحجم فالوضع مختلف تماماً عندما يتم نقل البضائع من الميناء إلى المستودعات عبر الشاحنات إلى المراكز عن نقل هاتف من مركز توزيع إلى عميل.

استخدام المركبات ذاتية القيادة في القطاع اللوجستي

في العام 2011 وضعت ولاية نيفادا في الولايات المتحدة الأمريكية تشريعات خاصة في تشغيل المركبات ذاتية القيادة وذلك في 16/ يونيو لتدخل التشريعات حيز التنفيذ في 1 مارس من العام 2012، وسرعان ما لحقتها العديد من ولايات الولايات المتحدة الأمريكية مثل كاليفورنيا وفلوريدا وميشيغان ومقاطعة كولومبيا بتطبيق هذه التشريعات وذلك في العام 2017م، مما يشير إلى أننا سنشهد عصاراً مختلفاً تماماً في مجال النقل البري من خلال المركبات ذاتية القيادة. (لفته، 2025)

تتميز المملكة العربية السعودية ببنية تحتية وتقنية رائدة على مستوى العالم، مما يؤهلها من قابلية التقنيات الحديثة كالنقل ذاتي القيادة، وعالمنا اليوم يشهد تطورات هائلة في صناعة المركبات وتسهيل سبل المواصلات وذلك من خلال إدراج تقنيات الذكاء الاصطناعي لأتمتة مهام القيادة

تبرز المملكة العربية السعودية كلاعب رئيسي في مستقبل النقل العالمي، عبر إدماج المركبات ذاتية القيادة في منظومة المواصلات العامة والخاصة، ولم يعد الحديث عن السيارات الذكية حكر على وادي السليكون في أمريكا، بل أصبحت شوارع بعض المدن السعودية مختبر حي لهذه التكنولوجيا،

وتسعى المملكة إلى أن تكون رائدة عالمياً في هذا النوع من النقل، ففي يوليو من العام 2025 تم عمل تجربة ضمن مشروع تجريبي رائد تشرف عليه هيئة النقل العامة وقد شملت التجربة (13) نقطة توقف موزعة على مواقع استراتيجية كجامعة الأميرة نورة ومطار الملك خالد الدولي.

لقد تمت هذه التجربة مع شركات استراتيجية مع شركات دولية كبيرة أبرزها شركة We Ride الصينية، التي أعلنت عن بدء تشغيل خدمات السيارات الآلية خاصة في مجال نقل الركاب في السعودية، بالتعاون مع تطبيق أوبر Uber الذي سيتولى الإطلاق التجاري خلال فترات وجيزة، وقد شغلت الشركة حافلات ذاتية القيادة Robous في مدينة الرياض، بالإضافة إلى إدخال روبوتات تنظيف ذاتية للعمل في مستشفيات رئيسية.

إن المملكة العربية السعودية تضع أهداف واضحة لاستخدام المركبات ذاتية القيادة بحلول 2030م والتي تشمل النقاط التالية: (Sotheby's, 2026)

- إدراج معايير حديثة لخطوط الطريق وعلاماتها لتمكين المركبات من قراءتها بشكل آلي.
- تجهيز الطرق ببنى تحتية داعمة لتقنيات الاتصال اللحظي.
- تطوير أنظمة ذكية تهتم لمواقف السيارات.

هناك العديد من التحديات التي تقف أمام تفعيل واستخدام المركبات ذاتية القيادة في النقل سواء الخفيف أو الثقيل أبرزها التحديات القانونية، خاصة تلك المرتبطة بالأضرار الناتجة عن المركبة ذاتية القيادة، والتي تدور حول من المسئول في حال حدث خلل أو حادث ما أو تلف أو حادثة وفاة لا قدر الله، لذا فإن المركبات ذاتية القيادة تخضع لأنظمة صارمة في حال تم السماح لها بالعمل، تتمثل بوجود شروط خاصة بالمركبة كأن تزود بنظام يتمتع بدرجة عالية من التحكم، إلى جانب قدرة النظام على الاستجابة لحالات الطوارئ أثناء القيادة، وغيرها من التشريعات، كما يجب السيطرة على تصنيع السيارات ذاتية القيادة فشركات صناعة السيارات تتسابق حتماً لكل جديد في عالم المركبات وهذا يعني صدور مركبات ذاتية القيادة بقدرات مختلفة مما يتطلب فحص شامل لقدرات السيارة وإخضاعها لاختبارات متعددة قبل إطلاقها إلى السوق (الهيبي، 2023).

ومن التحديات التي تقف أمام استعمار مركبات القيادة الذاتية انخفاض الثقة بالأنظمة التقنية، خاصة ما يتعلق بالتواصل اللاسلكي؛ خاصة مع الاختلافات الكثيرة في الظروف الجوية، فهناك مناطق غزيرة الأمطار وأخرى ذات رياح وضباب شديد، وثلوج، بالإضافة إلى العوامل المرتبطة بالبنى التحتية كوعورة بعض الطرق في المناطق الجبلية، وكل هذه العوامل قد تخلق مشاكل في عملية التواصل مع المركبة مما يحتم على مشغليها ألا يسيرها في مثل هذه الظروف.

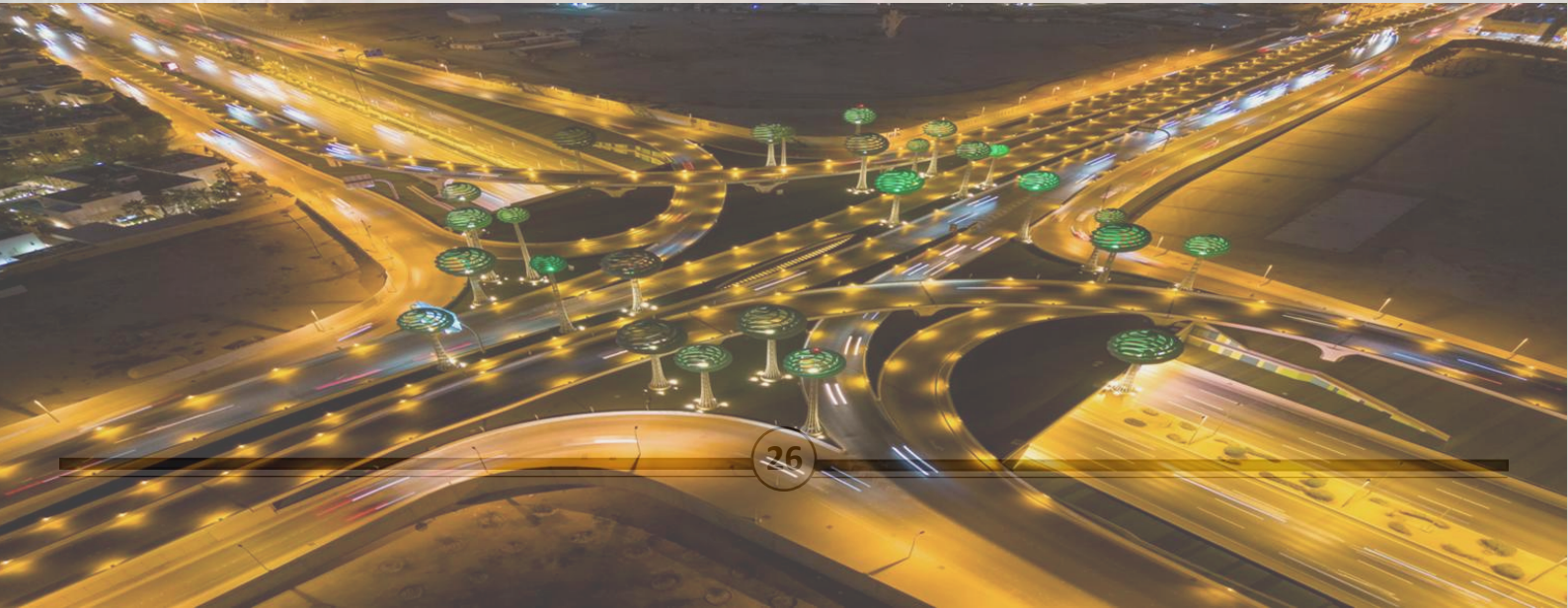
أهم النتائج

- إن القطاع اللوجستي السعودي انتقل من كونه قطاعاً خديماً داعماً إلى كونه من المحركات الرئيسية والداعمة للنمو غير النفطي وهذا ينسجم مع رؤية السعودية 2030م وما يؤكد نجاح الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية، وذلك من خلال التوسع في الاستثمارات والارتفاع في مستوى التكامل بين أنماط النقل المختلفة.
- تبين وجود استقرار هيكلي في الطلب المحلي والإقليمي؛ حيث بلغت قيمة سوق الشحن والخدمات اللوجستية 14،27 مليار دولار في العام 2025، وتوقع وصولها إلى 37،82 مليار دولار بحلول 2031 بمعدل نمو سنوي مركب يقارب 5،69%.
- حققت المملكة تقدماً كبيراً في مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي؛ حيث ارتفع ترتيبها إلى المركز 38 عالمياً في آخر تقرير صادر في العام 2023م وهو ما يعكس تحسناً في كفاءة الخليج الجمركي وجودة البنية التحتية وتتبع الشحنات.
- أظهرت السلاسل الزمنية (2022-2024) نمواً متصاعداً في كميات الشحن الجوي من 777 ألف طن إلى أكثر من 1.2 مليون طن، مما يعكس ارتفاع كفاءة المطارات وزيادة الطلب على الشحن الجوي، كما ارتفع عدد الدول المرتبطة بالمملكة إلى 65 دولة في العام 2024 بعد التعافي من جائحة كورونا، مع تواجد مؤشرات إلى وصول مستوى الشحن الجوي إلى 4،5 مليون طن في حلول 2030م.
- شهد النقل البري نمواً في قطاع المركبات وهو يشهد استقراراً بينما هنالك نشاط وزيادة في أعداد المركبات والتي وصلت إلى 15،8 مليون مركبة في العام 2024م.
- بلغت الصادرات عبر المنافذ البرية أكثر من 13،4 مليون طن في العام 2024 كانت غالبيتها نحو دول مجلس التعاون الخليجي وبعض الدول العربي.
- أغلب الواردات كانت من الدول شرق آسيوية وفي المقابل ليس هنالك من صادرات ملموسة تذهب إلى دول شرق آسيا.
- هنالك مستقبل واعد للنقل اللوجستي من خلال طائرات الدرون وذلك وفق نطاقات محددة من حيث المسارات ومن حيث حجم الشحنة.
- يتقيد تفعيل النقل اللوجستي عبر المركبات ذاتية القيادة بالكثير من القيود القانونية التي تضمن ما يترتب على استخدامها من أحداث مرتبطة بالسلامة العامة.



التوصيات

- توزيع الضعف الهائل على بعض الموانئ من خلال إدارة التوزيع ونقل بعض من الإيرادات إلى موانئ أخرى فيمنا الملك فهد الصناعي في ينبع يتحمل ضغط هائل بينما توجد العديد من الموانئ لا تحمل أعباء كبيرة مثل ينبع لتجاري وموانئ مدين جازان، وميناء الجبيل التجاري.
- تخفيف الإيرادات من خلال العمل على توطين الصناعات فهناك ملايين الأطنان الواردة إلى المملكة العربية السعودية، لمنتجات بالإمكان توطين صناعتها محلياً، كالمنتجات البلاستيكية والملابس وغيرها.
- تحديد العمل اللوجستي من خلال تصنيف المنتجات، على سبيل المثال زيادة أسعار الشحن الجوي للمنتجات العادية، لكي يتم تخصيصه للأكثر أهمية كالأدوية والمجوهرات والتكنولوجيا النادرة.
- زيادة دعم توجه الانتقال إلى النقل الآلي المعتمد على تقنيات الذكاء الاصطناعي خاصة في مجال المستودعات، والنطاقات المحدودة التي تتكرر فيها عمليات النقل، كالنقل داخل الجامعات والأجهزة الحكومية الأخرى.
- تطوير البنية التحتية المتعلقة بشبكة الطرق لتسهيل التقدم نحو القيادة الذاتية، من خلال تزويد الطرق بمتطلبات النقل الذاتي.
- وإن كنا قد شهدنا استخدام الطائرات بدون طيار لأعمال عسكرية والتي أثبتت طيرانها لمسافات بعيدة، وهذا يثبت قدرة تفعيل هذا النوع من الشحن على مسافات دولية لأعمال خاصة كأن يتم شحن دواء مهم لمريض يحتاج إليه بأقرب وقت من دولة لأخرى، مما قد يمنح إيصال الدواء خلال ساعات قليلة.
- توسيع وتطوير الموانئ الرئيسية والثانوية مثل ميناء الملك فهد الصناعي بينبع وميناء جدة الإسلامي، مع زيادة قدرات التخزين والتفريغ لتقليل أوقات الانتظار وتحسين كفاءة تدفق البضائع.
- تشجيع الشركات الصغيرة والمتوسطة على المشاركة في السوق اللوجستي من خلال تسهيلات مالية وضريبة، ودعم الابتكار في الخدمات اللوجستية.
- استكمال مشاريع السكك الحديدية وربطها بالموانئ والمطارات لتوفير نقل متعدد الوسائط لتقليل تكاليف ووقت الشحن.



قائمة المراجع

- إبراهيم. سيد محمد. (1973). تأريخ المملكة العربية السعودية. مكتبة الرياض الحديثة. الرياض.
- درمولين فان. (1999). الملك ابن سعود والجزيرة العربية الناهضة. ترجمة ويسبي أيز سي، دار الملك عبد العزيز، الرياض.
- الظبي، وليد بن منور حمد. (2024). واقع ومستقبل نشاط سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية بالتطبيق على قطاع التخزين: التخزين المبرد أنموذجاً. المجلة المصرية للدراسات التجارية، مج 48، ع 1، 1-26.
- الهيتي، محمد حماد مرهج. (2023). مركبات الذكاء الاصطناعي المنافع والمخاطر وتحديات المسؤولية الجنائية عما تتسبب به من حوادث
- السلطان، محمد بن عبد الله. (1998). المواصلات في المملكة وتطورها في عهد الملك عبد العزيز 1319هـ -1373هـ/ 1902/ 1953 م، ط 1، مكتبة المليك عبد العزيز العامة، الرياض.
- السديري، فهد خالد. (1970). المملكة العربية السعودية عند مفترق الطرق، ط 1، دار الكاتب العربي، بيروت.
- جمال، أيمن. (2025). إدارة اللوجستيات وسلاسل الإمداد والإدارة بالقيم، رؤية جديدة، مجلة آفاق إدارية. العدد 11: 68 – 73.
- بديوي، سميرة. (2003). اقتصاديات إنشاء وتطوير الموانئ في ظل المنافسة العالمية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- المشهداني، بان علي حسين. (2023). دور قطاع النقل والخدمات اللوجستية في تحقيق التنمية الاقتصادية في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهها خلال المدة 2022- 2026. مجلة الاقتصاد الخليجي، ع 55، 271 -292.
- البلوي. حنان. راشد. (2025). أثر الرقمنة الحديثة للعمليات اللوجستية على أداء سلاسل الإمداد: دراسة حالة شركة المراعي، المملكة العربية السعودية. مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية. 9 (8)، 44-66.
- جامعة جدة. (2023). اللوجستيات. رؤية جامعة جدة الجامعة السعودية الحديثة. مجال تركيز رؤية الجامعة السعودية الحديثة.
- لفتة، حسن علوان. (2025). الجوانب القانونية للنقل بالمركبات ذاتية القيادة. المجلة الدولية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد (65)، 245 – 260.
- العربية. (2026). السعودية تجرب التوصيل باستخدام الدرونز. الموقع الرسمي لقناة العربية على الرابط: <https://www.alarabiya.net/saudi-today>

لويسندا. (2026). مستقبل الطائرات بدون طيار في مجال الخدمات اللوجستية والتوصيل. مقال منشور على

موقع Mellennium cargo على الرابط: <https://www.millenniumcargo.com>

المراجع الأجنبية:

- Hofmann, E, & Rushch, M . (2017). Industry 4.0, and the current status as well as future prospects on logistics. "Computers in industry, 80, 23-34.
- Christopher, M. (2016). Logistics & Supply chain Management. Pearson. UK.
- Mordor, I. (2026). Saudi Arabia freight and logistics market size & share analysis- Growth trends and forecast (2026- 2031. MoRDOR Intelligence wer sit>
- Sotheby's,(2026). Saudi Arabia Sotheby's Sotheby's International Realty.

الصور:

موقع وزارة النقل والخدمات اللوجستية

<https://mot.gov.sa/ar/multimedia-gallery>



جمعية الاقتصاد السعودية
Saudi Economic Association
1985



www.sea.org.sa



@thesaudiea



@thesaudiea



@thesaudiea



@<https://www.linkedin.com>