

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٧ – يناير ٢٠٢٤

pISSN (2090-8202) - eISSN (2974-4768)

<https://doi.org/10.59660/47011>

Volume 47 (Issue 1) Jan 2024

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

دور البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين على سلامة سفن الصيد في مصر
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

دور قوانين المصايد المحلية والاتفاقيات الدولية في إدارة سلامة سفن الصيد في مصر
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

فاعلية العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك بالتطبيق ميناء بنغازي البحري
وسام حسن بوزيد الكوافي

أثر تطوير المنظومة اللوجستية علي الميزة التنافسية بالموانئ
" مقارنة بين ميناء روتردام ودمياط "
البيدوي السيد محمد، د/ سامح فرحات السيد، د/ مختار حبشي

الدور المستقبلي لمنظومة موانئ العقبة في إطار المفاهيم اللوجستية الحديثة
أحمد محمد خلف الفواز، د.ر/ هشام محمود هلال، د/ خالد محمد سالم عطا

الأثر المتوقع على تحويل ميناء الاسكندرية كصديق للبيئة وقدرته التنافسية
أ/ قباري محمد محمود، أ.د/ إبراهيم حسن، أ.د/ علاء مرسى

دور خدمات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية بالموانئ البحرية
(دراسة حالة ميناء العقبة)
خالد وليد صلاح الغصاونة، أ.د/ علاء محمود مرسى، د/ صلاح إسماعيل حسن

الأبحاث باللغة الانجليزية

مراجعة منظومة محطة التسييل لدى ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال
رُبان/ محمد حسن

تصنيف أهمية واجبات البحارة تجاه السفن غير المأهولة و المُسيرة ذاتياً في ضوء
اتفاقية STCW

رُبان/ مصطفى محمد حسنى، رُبان/ اسلام عبد الغنى

تأثير بيئة عمل النفط والغاز البحرية على الصحة النفسية وسلوكيات السلامة للعاملين
حسام الدين جاد الله، احمد سعد نوفل، هشام هلال

التحليل العددي لشكل العوامة الممتصة لنقاط طاقة الموجة
محمد وليد عبد الحميد احمد

ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال: تحليل للمخاطر المحتملة وإجراءات السلامة
وعوامل الخطورة

محمد حسن، إبراهيم أحمد كمال السمسار



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى

رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل

وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة

ريبرسون، كندا

أ.د. محمد مرسى الجوهري

أستاذ الهندسة البحرية – رئيس جامعة برج
العرب

أ.د. عادل توفيق

أستاذ الهندسة البحرية – جامعة بورسعيد

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. محمد عبد السلام داوود

مستشار رئيس الأكاديمية للشئون البحرية –

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

البحري

أ. إسراء رجب شعبان

منسق المجلة

Arab Institute of Navigation

Cross Road of Sebaei Street & 45 St.,

Miami, Alexandria, Egypt

Tel: (+203) 5509824

Cell: (+2) 01001610185

Fax: (+203) 5509686

E-mail: ain@aast.edu

Website: www.ainegypt.org

الدور المستقبلي لمنظومة موانئ العقبة في إطار المفاهيم اللوجستية الحديثة

إعداد

أحمد محمد خلف الفوزان ، د.ر/ هشام محمود هلال، د/ خالد محمد سالم عطا

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47116>

Received 27/08/2023, Revised 14/10/2023, Acceptance 30/10/2023, Available online and Published 01/01/2024

Abstract

The study aimed to identify the expected logistical role of the port system in the Aqaba Special Economic Zone, its potential to play a more important role in increasing inter-Arab trade exchange, and the possibility of accelerating development processes so that this system can integrate with the developed Arab ports, where a larger regional and international dimension can be added as it is no longer sufficient to rely on competitive advantage alone in the era of globalization of production and distribution.

Caring for seaports and logistical distribution centres through managing available resources and developing them according to modern standards and requirements for international compliance with the standards that will be applied within the United Nations agenda for development and sustainability and the amendments made by the International Maritime Organization aims to serve global trade and logistics, In this framework, the system was analysed at ports in Aqaba to learn about their capabilities in serving Arab trade.

Likewise, with regard to the possibility of expanding the port system and the role of multimodal transport in the Hashemite Kingdom of Jordan, to find a framework that combines the comprehensive integration of ports and terminals in addition to internal logistics centres, accelerates the implementation of rail transport projects, and activates multimodal transport in order to achieve integration with the Arab countries of the region and improve trade exchange opportunities.

By reviewing the reality of international and Arab trade in light of recent developments, in addition to the role of the Hashemite Kingdom of Jordan in Arab trade and economic blocs, and the ability of the logistics system in Aqaba to respond to the requirements of Arab economic and commercial integration, by analysing its structure using the (SWOT) matrix to study the internal and external environment and then Follow up on strengthening strengths and transforming threats into opportunities, weaknesses into challenges and confronting them with planning so that strategies are developed on clear bases that suit the nature of what Aqaba ports face, in terms of challenges to enhance their competitiveness and adapt to changes and the speed of response to them through the future vision, and the analysis is useful through the final conclusions, to develop the components of the logistics system as a whole to enable it to play a role in inter-Arab trade.

المستخلص

تهدف هذه الورقة البحثية إلى بحث وتحليل على الدور اللوجستي المتوقع لمنظومة الموانئ في منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، لتقوم بدور أكثر أهمية في زيادة التبادل التجاري العربي البيئي، وإمكانية تسريع عمليات التطوير لتستطيع هذه المنظومة التكامل مع الموانئ العربية المتطورة، حيث يمكن إضافة بعد إقليمي ودولي أكبر حيث لم يعد الرهان على الميزة التنافسية وحدها كافيًا في زمن عولمة الإنتاج والتوزيع.

يعتبر الإهتمام بالموانئ البحرية ومراكز التوزيع اللوجستي من خلال إدارة الموارد المتاحة وتطويرها حسب المعايير الحديثة وإشتراطات الإمتثال الدولي للمعايير التي سيتم تطبيقها ضمن أجندة الأمم المتحدة للتنمية والإستدامة والتحديات التي تقوم بها المنظمة البحرية الدولية، يهدف إلى خدمة التجارة واللوجستيات العالمية، وفي هذا الإطار تم وصف منظومة الموانئ في العقبة، للتعرف على إمكانياتها في خدمة التجارة العربية.

كذلك بالنسبة لإمكانية التوسع في منظومة الموانئ ودور النقل متعدد الوسائط في المملكة الأردنية الهاشمية ومحاولة إيجاد إطار يجمع محددات التكامل الشمولي للموانئ والمحطات إضافة إلى المراكز اللوجستية الداخلية، والإسراع في تنفيذ مشاريع النقل السككي وتفعيل النقل متعدد الوسائط بما يحقق التكامل مع دول الإقليم العربية وتحسين فرص التبادل التجاري.

باستعراض واقع التجارة العالمية والعربية في ضوء التطورات الأخيرة إضافة إلى دور المملكة الأردنية الهاشمية في التجارة العربية والتكتلات الاقتصادية، وقدرة المنظومة اللوجستية في العقبة على الإستجابة لمتطلبات التكامل الإقتصادي التجاري العربي، من خلال تحليل هيكلها باستخدام مصفوفة (SWOT) لدراسة البيئة الداخلية والبيئة الخارجية ومن ثم متابعة تعزيز نقاط القوة وتحويل التهديدات إلى فرص نقاط الضعف إلى تحديات ومواجهتها بالتخطيط ليتم وضع إستراتيجيات على أسس واضحة تناسب طبيعة ما تواجهها موانئ العقبة، من تحديات لتعزيز قدرتها التنافسية والتكيف مع المتغيرات وسرعة الإستجابة لها من خلال الرؤية المستقبلية، ويفيد التحليل من خلال الإستنتاجات النهائية، لتطوير مكونات المنظومة اللوجستية بمجملها، لتمكينها من أداء دور في التجارة العربية البيئية.

١- المقدمة

تلعب الموانئ البحرية دوراً مهماً في خدمة التجارة الداخلية والخارجية للدول، حيث أصبحت الموانئ عصب الإقتصاد العالمي، وفي الوقت الراهن أخذت الموانئ أهمية كبرى على المستوى العالمي، من خلال الإستثمارات الكبرى في هذا القطاع الحيوي، ونتيجة تزايد الطلب على خدمات الموانئ ودورها في التنمية الاقتصادية برزت الكثير من التحديات التي واجهها العالم بالتطوير المستمر بإدخال التكنولوجيا المتقدمة وظهور ثورة تكنولوجية تقوم على التراكم المعرفي والابتكار Innovation كان لها الأثر الكبير في رفع كفاءة الموانئ والمحطات البحرية (علي، ٢٠١٨).

تمتلك منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة مجموعة من المرافق اللوجستية التي يمكن لها أن تسهم في زيادة التبادل الإقتصادي العربي، لذلك تم إختيار دراسة الدور اللوجستي المتوقع لمنظومة موانئ العقبة في تنشيط التجارة العربية البيئية لأهمية الموضوع لتحقيق تكامل عربي في التبادل التجاري بين الدول العربية وتكامل

عمليات النقل متعدد الوسائط لتكوين شبكات لوجستية مترابطة لتكون العقبة مركز جذب إقليمي ودولي وتعظيم معدلات النمو الإقتصادي وخلق فرص عمل للتخفيف من نسب البطالة في المملكة (فرج وآخرون، ٢٠٢٢).

إن تطوير ميناء العقبة والذي يعتبر الميناء البحري الوحيد للمملكة والذي أصبح منظومة متخصصة من المحطات، والمراكز اللوجستية المنتشرة في العقبة التي تقدم خدمات لوجستية مساندة، ولكي تستمر مسيرة التطوير في ظل تسارع التقدم التكنولوجي ومواجهة التحديات التي تواجه سلاسل الإمداد العالمية والإنعكاسات السلبية التي تؤثر على مستوى الجذب للإستثمارات في كافة القطاعات الإقتصادية التي تستفيد من خدمات الموانئ والخدمات اللوجستية من خلال منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة، حيث من المهم دراسة إمكانية تعظيم الدور اللوجستي لمنظومة الموانئ في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة ومواكبة الموانئ المتقدمة من خلال تسليط الضوء على الفجوة البحثية لتحقيق أهداف الدراسة.

تم في هذه الورقة البحثية استخدام التحليل الرباعي (SWOT) لتحليل البيئة الداخلية والخارجية لمنظومة النقل واللوجستيات في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة كأحد أدوات الإدارة الإستراتيجية للوصول إلى الإستراتيجيات التي يمكن الإعتماد عليها في الجهود التطويرية، بغرض خدمة التجارة العربية البيئية من موانئ العقبة.

ومن ثم التوجيه للدول العربية للسعى من أجل إنشاء منطقة التجارة العربية الحرة تعتمد على أهم المقومات المشتركة ألا وهي إستراتيجية الموقع على المستويين القومي والعربي وتبني العمل على تكامل قطاع الموانئ العربية بما يخدم تطور قطاع النقل البحري والقطاعات الأخرى المكمل له للوصول إلى نسبة تبادل تجاري بين الدول العربية مرضية، ومن هنا تأتي دراسة متطلبات أهمية الدور المتوقع والموقع لميناء العقبة ليكون أحد أبرز الأمثلة للموانئ المتكاملة التي تسهم بدور محوري لتنشيط التجارة العربية إذا ما أعتبرنا أن ميناء العقبة يؤدي خدماته اللوجستية إقليمياً بمساهمة وسائط النقل الدولي المتعددة.

٢- أهمية البحث:

تتمتع منظومة الموانئ في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة بقدرات يمكن أن تسهم في تفعيل دورها في إطار التوجهات لجعل المنطقة الإقتصادية الخاصة منطقة جذب للإستثمارات المحلية والأجنبية ويسعى الباحث إلى دراسة إمكانية إستثمار البنية التحتية اللوجستية لموانئ العقبة، للقيام بدور في التكامل التجاري العربي البيئي وتفعيل دور النقل متعدد الوسائط.

كما أن دراسة دور منظومة الموانئ في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة مرتبط بمدى قدرتها التنافسية ومد جسور التعاون والتكامل مع الموانئ العربية لتحقيق التكامل التجاري العربي وخاصة الموانئ المصرية، وفي هذا الإطار يمكن بحث المحاور الهامة التالية:

١. توظيف الإمكانيات التي يتمتع بها ميناء العقبة وتعظيم الدور الذي يمكن أن يؤديه مستفيداً من موقعه المتميز للقيام بدور محورياً في التجارة البيئية العربية.
٢. قيام ميناء العقبة بدور حيوي في التبادل التجاري البيئي العربي.
٣. المقومات التي يملكها قطاع النقل متعدد الوسائط في المملكة الأردنية الهاشمية لخدمة التجارة البيئية العربية.

٣- مشكلة البحث

تعد نسبة التجارة العربية البينية متدنية ولا تتجاوز ١٣.٨% تعتبر نسبة متواضعة مقارنة بحجم التبادل التجاري الخارجي كما أن هناك مشكلة في عدم إستغلال الموقع الجغرافي واللوجستي لمنظومة موانئ العقبة لتحسين نسبة التجارة العربية البينية نتيجة عدم تفاعل منظومة النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية على المستوى العربي لخدمة التجارة العربية البينية، والعالم العربي الذي يعاني من معوقات تجارية وجمركية، بالإضافة إلى الحاجة لتحسين وتكامل شبكة النقل متعدد الوسائط والمتطلبات التشريعية والتنظيمية، يحتاج إلى تطوير لبيان إمكانية إسهام قطاع النقل البحري العربي بما فيها موانئ العقبة في التجارة البينية العربية. وبما أن الأردن تجاور أربع دول عربية هي (المملكة العربية السعودية والعراق وسوريا وفلسطين) ولها منفذ على البحر الأحمر، يمكن من خلاله قيام ميناء العقبة بدور فعال في دفع التجارة العربية البينية كما يمكن التعاون مع جمهورية مصر العربية من خلال ربط موانئ العقبة بالموانئ المصرية القريبة.

٤- أسئلة البحث:

١. ما مدى إمكانية تفعيل دور ميناء العقبة لخدمة التجارة العربية البينية؟
٢. ما مدى إمكانية تطوير منظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة لخدمة التجارة العربية البينية؟

٥- أهداف البحث

١. تعظيم الدور اللوجستي لميناء العقبة البحري بما يسهم تفعيل وتحسين حركة التجارة العربية البينية، من خلال تعزيز البنية التحتية والفوقية وتحسين التكامل الإقتصادي العربي.
٢. دراسة دور النقل متعدد الوسائط في المملكة الأردنية الهاشمية في إطار الإتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.
٣. دراسة كيفية الاستفادة من الموقع الجغرافي لموانئ العقبة كمحطة لوجستية للتكامل مع الموانئ البحرية العربية في اقتصاديات الموقع لخدمة التبادل التجاري البيني العربي.

٦- منهج البحث:

بحث إستقرائي بمنهج وصفي يعتمد على جمع البيانات الخاصة بميناء العقبة ودور المملكة الأردنية الهاشمية في تحقيق دور فعال للميناء لخدمة التجارة العربية البينية وذلك من خلال جمع الإتفاقيات العربية البينية وإتفاقيات النقل والجمارك الموقعة من قبل السلطات الأردنية، إضافة إلى دراسة وتحليل هيكل المنظومة اللوجستية من حيث التخصص ومؤشرات الأداء للخمس سنوات الأخيرة (٢٠١٨ - ٢٠٢٢)، كذلك تحليل الجداول والبيانات المتاحة المتعلقة بمنهجية الدراسة للبيئتين الداخلية والخارجية بإستخدام التحليل الرباعي (SWOT) للوصول إلى نقاط القوة ونقاط الضعف في البيئة الداخلية ونقاط الفرص والتهديدات في البيئة الخارجية لتحسين وتطوير التجارة العربية البينية من خلال زيادة الدور اللوجستي وإستغلال الفرص والقدرات التنافسية لميناء العقبة.

٧- الدراسات السابقة:

دراسة (Verschuur et al., 2022) أهمية الموانئ في التجارة الدولية وسلاسل التوريد العالمية: هدف البحث أيضًا إلى تقييم أهمية الموانئ بالنسبة للاقتصاد، حيث تم استخدام منهجية التحليل وتفكيك نظام الموانئ، حيث تم التركيز على العوامل المكانية والبيئية وتأثيرها الإقتصادي على الموانئ البحرية، من خلال جمع البيانات وتحليلها لتحقيق الهدف المحدد للدراسة. أهم النتائج هذه الدراسة هي إلى إنه تبين بأن ٥٠% من التجارة العالمية، من حيث القيمة، تتم عن طريق الشحن البحري، تعتمد البلدان ذات الدخل المنخفض والجزر الصغيرة بشكل كبير على موانئها بنسبة تفوق المتوسط العالمي بمعدل ١.٥ إلى ٢.٠ مرة، تتعامل أكبر خمسة موانئ عالمية مع البضائع التي تمثل أكثر من ١.٤% من الإنتاج العالمي. يساهم ٤٠ ميناء آخر بأكثر من ١٠% من الناتج المحلي للاقتصادات التي تخدمها، ويشمل معظمها الجزر الصغيرة، كما يسلط البحث الضوء على التأثيرات الحرجة للبنية التحتية العابرة للحدود وتأثيرها على الدول غير الساحلية التي تعتمد بشكل كبير على موانئ محددة خارج ولايتها الحكومية. توفر النتائج أساسًا لتطوير استراتيجيات جديدة لتعزيز مرونة واستدامة البنية التحتية للموانئ والتجارة البحرية، كما ساهمت هذه الدراسة في فهم أهمية الموانئ في سلاسل التوريد العالمية وتأثيرها على الاقتصادات، كما توفر أساسًا لتطوير استراتيجيات تعزز مرونة واستدامة البنية التحتية للموانئ وتعزيز التجارة البحرية.

دراسة (فرج وآخرون، ٢٠٢٢) دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني:

تمثلت مشكلة الدراسة في قلة الدراسات المتعلقة بدور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني، وهدفت الدراسة إلى تحديد دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني، وخفض التكلفة اللوجستية من خلال إدارة الموارد البشرية المتاحة، وتحليل تأثير النظم الإلكترونية على عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتحقيق مؤشرات القدرة التنافسية في الوقت والتكلفة والجودة. خاصت الدراسة الي تأكيد دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني، كما أوضحت تأثير النظم الإلكترونية على عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتحقيق مؤشرات القدرة التنافسية في الوقت والتكلفة والجودة، وأهمية إدارة الموارد البشرية المتاحة في خفض التكلفة اللوجستية.

دراسة (مصطفى، ٢٠٢١) الدور الاقتصادي للمناطق اللوجستية ومقومات نجاحها:

تمثلت مشكلة الدراسة في ضعف الفهم والتحليل للدور الاقتصادي للمناطق اللوجستية ومقومات نجاحها في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ البحرية. وهدفت الدراسة إلى تحديد المقومات الاقتصادية الرئيسية للمناطق اللوجستية ودراسة نجاحها في تعزيز الميزة التنافسية للموانئ البحرية، وتحليل تأثير المناطق اللوجستية على حجم النقل البحري وتحقيق التخصص والتصدير للسلع المنتجة بكفاءة. حديد المعوقات الإدارية والفنية التي تواجه المناطق اللوجستية وتعيق تحقيق الكفاءة الاقتصادية. توصلت نتائج الدراسة إلى أهمية المقومات الاقتصادية للمناطق اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ البحرية، كما أظهرت الدراسة أن استخدام مبدأ المقارنة في الأسواق العالمية يساهم في فهم أسباب ارتفاع مستوى التجارة العالمية وتحسين كفاءة النقل البحري وتم تحديد المعوقات الإدارية والفنية للمناطق اللوجستية وتوصيات لتحسين كفاءتها الاقتصادية وتحقيق التخصص والتصدير للسلع المنتجة بكفاءة.

دراسة (Buatois & Cordon, 2020) :The future of the supply chain

درس توقعات الإستراتيجية المستقبلية وتأثير الصين على التجارة العالمية وتمثلت مشكله الدراسه في أن التوقع بالإستراتيجية المستقبلية للتجارة العالمية يتطلب تحليل تأثير الصين وجائحة كوفيد-19 على الاقتصاد العالمي، هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير الصين وجائحة كوفيد-19 على التجارة العالمية وتوقع الاستراتيجية المستقبلية، بالإضافة إلى تسليط الضوء على أهمية خفض الروابط مع الصين وإعطاء دور للدول النامية والالتزام بالمعايير البيئية والجودة. تم استخدام منهجية تحليلية لتحليل تأثير الصين وجائحة كوفيد-19 على التجارة العالمية. تم تجميع البيانات وتحليلها لتحقيق أهداف الدراسة، كما توصلت أهم النتائج إلى أهمية خفض الروابط مع الصين والتحول نحو إعطاء دور للدول النامية في التجارة العالمية، كما يجب الالتزام بالمعايير البيئية والجودة لضمان التنمية المستدامة والتوازن في التجارة العالمية.

دراسة (Atta, 2019) تأثير التكامل الأفقي على تنافسية موانئ الحاويات على البحر المتوسط:

تمثلت مشكله الدراسه بأن موانئ الحاويات في منطقة البحر المتوسط تواجه تحديات فيما يتعلق بالتنافسية وتحصيص السوق. هناك حاجة إلى دراسة تحليلية لتحديد تأثير التكامل الأفقي على تنافسية هذه الموانئ ومدى تذبذب حصتها السوقية.

هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير التكامل الأفقي على تنافسية موانئ الحاويات في منطقة البحر المتوسط وتقييم حصتها السوقية، وتحديد الاتجاه نحو اللامركزية وزيادة المنافسة بين الموانئ في هذه المنطقة، تم استخدام منهجية تحليلية لتحليل حصة السوق وتوزيعها بين الموانئ العشرة الأولى في منطقة البحر المتوسط، تم تجميع البيانات وتحليلها لتحقيق أهداف الدراسة.

توصلت أهم النتائج إلى أن الموانئ العشرة الأولى في منطقة البحر المتوسط تشهد تذبذبًا في حصتها السوقية، مما يشير إلى اتجاه نحو اللامركزية وزيادة المنافسة بين الموانئ في السوق، وأكدت على أهمية تعزيز دور خطوط الشحن البحرية القصيرة وتشجيع الموانئ المتكاملة على التوسع وتعزيز خدمات التغذية لحل مشاكل التوجيه والجدول الزمني من خلال إقامة شراكات بين شركات الشحن، كما يجب تبني سياسات التعاون والتكامل بين الموانئ لتعزيز التنافسية وتحقيق التحولات اللازمة.

دراسة (على، ٢٠١٨) أثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد:

هدفت الدراسة إلى تحليل تأثير تطوير الأنشطة اللوجستية، مثل النقل والتخزين على تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية، وتصميم إطار مقترح يوضح أثر عناصر التوزيع المادي، بما في ذلك النقل والتخزين على تحسين أداء الموانئ البحرية وتحليل تأثير قوة المنطقة الظهرية للميناء ومسافتها عن التكدس السكني على أداء الميناء. أهم نتائج هذه الدراسة إلى تأثير تطوير الأنشطة اللوجستية على تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية، كما تم توضيح عناصر التوزيع المادي، مثل النقل والتخزين على أداء الموانئ البحرية وتم تحديد تأثير قوة المنطقة الظهرية للميناء ومسافتها عن التكدس السكني على أداء الميناء. أوصت الدراسة بتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية وتعزيز دور هيئات الموانئ كوحدات اقتصادية مستقلة وتحسين جودة خدمات النقل داخل الموانئ البحرية.

دراسة (الشيخ، ٢٠١٨) العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة وبنما ودبي:

هدفت الدراسة إلى تحديد العوامل والمحددات الأساسية التي يجب توافرها لإقامة مركز لوجستي عالمي في منطقة قناة السويس، ودراسة النماذج الناجحة لمناطق اللوجستيات العالمية مثل سنغافورة ودبي وبنما واستخلاص الدروس والمبادئ المطبقة في هذه المناطق وتقديم رؤية مستقبلية لمشروع المركز اللوجستي في منطقة قناة السويس، وكيفية تعزيز دور المنطقة الاقتصادية بقناة السويس في دعم مكانة قناة السويس بين مراكز الموانئ البحرية العالمية وتقديم توصيات لتعزيز الاقتصاد القومي المصري من خلال تطوير وتنمية المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس. توصلت الدراسة إلى تقديم رؤية مستقبلية وتوصيات لإقامة مركز لوجستي عالمي في قناة السويس وتعزيز دوره في دعم الاقتصاد القومي، بالإضافة إلى تحديد العوامل والمحددات الأساسية له، واستخلاص الدروس والمبادئ المستفادة من النماذج الناجحة لمناطق اللوجستيات العالمية، وتوضيح الأثر المتوقع لإقامة المركز اللوجستي على الاقتصاد القومي المصري بالإضافة إلى تقديم رؤية مستقبلية وتوصيات لتطوير المشروع وتعزيز دوره في دعم الاقتصاد القومي المصري وتعزيز مكانة قناة السويس بين الموانئ البحرية العالمية.

دراسة (لطيف، ٢٠١٧) المناطق اللوجستية بالعالم العربي: تكامل أم تنافس:

تمثلت مشكلته الدراسه في أن الدول العربية تواجه صعوبات في تحقيق القدرة التنافسية في مجال اللوجستيات بسبب القصور في سلسلة خدماتها اللوجستية وغياب الطرف الثالث في معظم هذه البلدان، مما يتطلب التحليل لتحديد نقاط الضعف والتحديات التي تواجه البلدان العربية في مجال اللوجستيات. هدفت الدراسة إلى تحليل المناطق اللوجستية في الدول العربية وتحديد أهمية اللوجستيات كمكون متعدد الأوجه في البنية التحتية التجارية والقدرة التنافسية، من خلال تحديد الجوانب التي تحتاج إلى تحسين والمجالات التي يمكن توفير الدعم لها، ساهمت الدراسة في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة العربية من خلال تعزيز اللوجستيات وزيادة قدرتها التنافسية، استخدمت الدراسة منهجية تحليلية لتحليل المناطق اللوجستية في الدول العربية وتحديد سلاسل الخدمات اللوجستية المختلفة أهم نتائج الدراسة هي إلى تحديد نقاط الضعف والتحديات التي تواجه البلدان العربية في مجال اللوجستيات، مما يمكنهم من التركيز على تحسين هذه المجالات وتطوير سلاسل الخدمات اللوجستية، وتحديد المناطق اللوجستية في الدول العربية وتقييم قدرتها على تلبية احتياجات السوق والتجارة. تحديد أهمية وجود الطرف الثالث في مجال اللوجستيات ودوره في تحسين الخدمات اللوجستية وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة العربية من خلال تحسين اللوجستيات وزيادة قدرتها التنافسية.

دراسة (Hernandez & Pedersent, 2017) Global value chain configuration: A review and (research):

تمثلت مشكلة الدراسة في الصعوبات التي تواجه البلدان العربية في تحقيق توفير خدمات لوجستية بأسعار منخفضة وتحسين سلسلة خدماتها اللوجستية وغياب الطرف الثالث في معظم هذه البلدان. هدفت الدراسة إلى تحليل مفهوم وشروط سلاسل القيمة العالمية وفهم أهميتها كمكون متعدد الأوجه في البنية التحتية التجارية والقدرة التنافسية، تحديد نقاط الضعف والتحديات التي تواجه البلدان العربية في مجال اللوجستيات. تحليل سلاسل الخدمات اللوجستية المختلفة وتحديد الجوانب التي تحتاج إلى تحسين وتوفير دعم الطرف الثالث لها وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية في المنطقة العربية من خلال تعزيز اللوجستيات، وزيادة قدرتها التنافسية.

توصلت الدراسة إلى تحديد نمطين مهمين يحكمان سلاسل القيمة العالمية النمط الريكارددي والنمط التسلسلي، النمط الريكارددي يعتمد على المزايا النسبية للدول وتكامل سلاسل الإمداد والتوزيع بين الدول المشاركة، والنمط التسلسلي يحكمه نظرية بورتر للميزة التنافسية والعامل الاحتكاري لكروجمان. يتطلب ترتيب متسلسل للأنشطة لتحقيق تفوق استراتيجي والسيطرة على السوق، وأهمية فهم هذه النماذج وتأثيرها على استراتيجيات الشركات والمنظمات في الأسواق العالمية. أوصت الدراسة بأن تأخذ الشركات والمنظمات هذه النماذج في الاعتبار عند تطوير استراتيجياتهم وتعزيز قدرتهم التنافسية في الأسواق العالمية.

٨- اللوجيستات العالمية:

تعريف اللوجيستات العالمية على أنها علم وفن لتنظيم وإدارة تدفقات السلع والمعلومات والخدمات عبر الحدود الدولية، تهدف اللوجيستات العالمية إلى تسهيل وتحسين عمليات النقل والتخزين وإدارة الأنشطة ذات الصلة على مستوى عالمي، وذلك بهدف تحقيق التكامل التجاري وتحقيق فوائد اقتصادية وتنمية مستدامة (الشيخ، ٢٠١٨). وهناك الكثير من التعريفات للوجيستات ومن أهم التعاريف هو تعريف مجلس إدارة اللوجيستات في الولايات المتحدة الأمريكية (Council of Logistics Management CLM) "عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق الرقابة والتحكم بالتدفق والتخزين الفعال والمؤثر للسلع والخدمات والمعلومات المتعلقة بخدمة النقل، وذلك ابتداء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء" وذكر شلبي (٢٠١٧) بأن إدارة اللوجيستات تم تعريفها على إنها نهجاً إدارياً حديثاً، كما تم تعريف إدارة اللوجيستات بأنها التخطيط المستند إلى العملاء والسوق والتوزيع للأنشطة اللوجستية وتحديد تنفيذ هذه الأنشطة من خلال الاستعانة بمصادر خارجية أو داخل المؤسسة وتنفيذ العملية (Özpeynirci, 2012).

ويستنتج من هذا التعريف بأن اللوجيستات هي نظام مرن لتخصيص وتوجيه الموارد في إطار زمني يتوافق مع المحدد المكاني والزمني لتنفيذ وإدارة إجراءات متكاملة ضمن إطار سلاسل التوريد، وتشمل الموارد المادية والبيانات، وتأتي الأهمية المكانية والزمانية لتعريف اللوجيستات كونها تتأثر بالمكان والزمان ومن حيث البيئة التي تحكم هذه الأنشطة والسرعة في تنفيذ الأنشطة تحت مؤثرات التحديث التكنولوجي وعولمة الإنتاج والأنشطة اللوجستية.

كما يعتبر الدور اللوجستي المتوقع لمنظومة موانئ العقبة في تحقيق التكامل التجاري العربي في إطار النقل الدولي متعدد الوسائط أحد الجوانب الهامة في مجال اللوجيستات العالمية فموانئ العقبة يمكن لها أن تقوم بدور حيوي في تسهيل حركة البضائع وتيسير النقل الدولي عبر الحدود العربية من خلال المقومات التي تملكها، وبالتالي تساهم في تعزيز التكامل التجاري بين الدول العربية وتعزيز النمو الاقتصادي وتنمية الإقليم.

٩- أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط ودوره في التجارة العربية البيئية

يعتبر التكامل التجاري العربي من أهم روافع التنمية الاقتصادية خاصة إذا ما تكامل التبادل التجاري مع تفعيل النقل متعدد الوسائط لتسهيل التجارة البيئية، ويؤدي تحسين النقل واللوجيستات إلى رفع القدرة التنافسية وزيادة التكامل الإقليمي والدولي، كما تستفيد المنطقة العربية من تحسين الترابط لأنه يزيد كفاءة النقل واللوجيستات، مما يساهم في خفض تكلفة التجارة وتطوير البنية الأساسية للنقل وممرات للعبور في المنطقة كما

يسهم الإنظام للإتفاقيات الإقليمية والدولية إلى رفع مستوى خدمات النقل وتحسين المعايير لتواكب متطلبات العصر في هذا المجال.

كما يُعد النقل متعدد الوسائط نظاماً متكاملًا للنقل له نظامه القانوني الخاص وأحكامه ومميزاته، حيث تم توقيع اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية بتاريخ ٢٠٠٩/٢/١٢ والتي عرفت النقل متعدد الوسائط وأحكامه بأنه عملية نقل البضائع بين دولتين أو أكثر وباستخدام وسيلتي نقل على الأقل بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية المتعهد الشخصية من نقطة الإرسال إلى نقطة الوصول والإستلام وكانت المملكة الأردنية الهاشمية اول الدول الموقعة على هذه الإتفاقية (الصعوب، ٢٠٢٢).

النقل متعدد الوسائط النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسائل في بضائع ما من مكان الي اخر ، وهو نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد ومستند واحد وبواسطة شخص (أو هيئة) واحد مسؤول (متعد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل اليه ويمكن لهذا الشخص (أو الهيئة) اجراء عقود أخرى من الباطن (من خلال) لناقلين اخرين لجزء او لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة.

١٠ - اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

النقل متعدد الوسائط هو نقل بضاعة بين دولتين عربيتين أو أكثر باستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية شخص واحد متعهد النقل من نقطة استلامه للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل و يعد نظام النقل متعدد الوسائط تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين بموجب نظام - واحد للمسؤولية القانونية، وهو نظام - للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائل نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر، ولقد أوضح مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط وارسى قواعده عام ١٩٨٠ وعرفه على انه نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الاقل من وسائل النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط مفن مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل اجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تامين واحدة.

١١ - التجارة العربية من خلال المملكة الأردنية الهاشمية

تتمتع المملكة الأردنية الهاشمية بموقع جغرافي إستراتيجي متميز بين القارات الثلاث (آسيا وأروبا وأفريقيا) إضافة إلى موقعها إقليمياً ما بين دول الشام لبنان وسوريا وفلسطين من ناحية وبين دول مجلس التعاون الخليجي والعراق من الناحية الأخرى إضافة إلى إتصالها بجمهورية مصر العربية من خلال المياه وربط المملكة بجمهورية مصر العربية بخط ملاحى بحري يشكل جسراً يربط الجناح الآسيوي والجناح الأفريقي العربيين (خالد، ٢٠٢٠).

كما يؤثر الموقع اللوجستي للأردن في مدى أهميته الجغرافية من خلال مرور التجارة، حيث كان يمر قديماً طريق الحرير براً من الأردن والذي يبدأ من الصين عبر آسيا الوسطى هذا الطريق الذي ربط حضارات العالم قديماً أخذ محور الإهتمام هذه الأيام بعد إحيائه بهدف ربط قارات العالم بمشاركة ما يزيد عن ١٦٣ دولة أصبحت ضمن مبادرة طريق واحد حزام واحد الصينية من ضمنها الأردن.

إزداد إهتمام المملكة الأردنية الهاشمية بمحركات الإقتصاد المحلي من خلال برامج متعددة للتنمية وتطوير الموائى الأردنية من خلال تحويل العقبة إلى منطقة إقتصادية خاصة وإصدار قانون النقل الدولي متعدد الوسائط (رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨) مما يساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وتنشيط حركة التجارة.

كما أن المناطق الحرة في مدينة الزرقاء والمنطقة الحرة الأردنية السورية كان لها أثر إيجابي في حركة التجارة البينية مع دول الجوار العربية حيث تستقبل بضائع الترانزيت الموجهة إلى الدول المجاورة (غرفة تجارة الأردن، ٢٠٢٣) حيث إزداد حجم الصادرات الأردنية إلى سوريا خلال السنوات الأخير،

كما كان لإنضمام الأردن إلى منظمة التجارة العالمية من أجل تأمين مظلة دولية تساعد الأردن على حماية مصالحه الاقتصادية من أية آثار سلبية تنجم عن تطوير مفاهيم جديدة للتعاون الإقليمي بين الدول المنظمة إلى الإتفاقية، وهذا مرتبط بإضطراب سلاسل الإمداد المحلية بسبب الظروف الأمنية للدول المجاورة، كما أن الأردن عضو في إتفاقية أغادير للتجارة الحرة التي تم ذكرها في بداية هذا الفصل، بالإضافة إلى التبادل التجاري المباشر مع الدول العربية المجاورة، أحد محاور العربي المشترك في إطار التجارة العربية البينية.

كما يعتبر توقيع الأردن على إتفاقية التجارة الحرة مع الولايات المتحدة الأمريكية والتي تقوم باعفاء العديد من البضائع من الرسوم الجمركية، وسمحت للصادرات الأردنية من دخول الأسواق الأمريكية، خاصة المنتجات الصيدلانية والمنسوجات، فرصة لجذب الإستثمارات العربية والإستفادة من الإتفاقيات الخارجية التي وقعها الأردن، وهذا يصب في إنتقال رأس المال العربي في إطار التبادل التجاري العربي أيضاً.

١٢- حجم الصادرات والواردات الأردنية

الجدول رقم (١) الصادرات والواردات الأردنية (٢٠١٦ - ٢٠٢٠) بالطن

المجموع	الصادرات		المستوردات	السنة
	المعاد تصديره	الصادرات لوطنية		
٥٦٣٩٧٨٨.٥	٥٩٥٦٨٠.١	٥٠٤٤١٠٨.٤	١٢٢٣٥٤٢٢.١	٢٠٢٠
٥٩٠٥٢٨٥.٦	٩٠٩٦٠١.٠	٤٩٩٥٦٨٤.٦	١٣٦١٠٩٥١.٨	٢٠١٩
٥٥٠٢٦٨٥.٤	٨٢٧٩٧٩.١	٤٦٧٤٧٠.٦.٣	١٤٤٢٠٠٢٦.٧	٢٠١٨
٥٣٣٣١٤٧.٧	٨٢٨٩٢٣.٧	٤٥٠٤٢٢٤.٠	١٤٥٥٣٧١٩.٩	٢٠١٧
٥٣٥٩٥٢٩.٦	٩٦٣٠١٥.٩	٤٣٩٦٥١٣.٧	١٣٧٢٠٣٧٤.٥	٢٠١٦

المصدر: دائرة الإحصاءات العامة/ قسم التجارة الخارجية (٢٠٢٢)

يوضح الجدول (١) حجم المستوردات مقارنة مع الصادرات والعجز في الميزان التجاري الأردني علماً بأن نسبة كبيرة من الصادرات بضائع و سلع معاد تصديرها، نجد أن نسبة التصدير متواضعة جداً مقارنة مع حجم الواردات وكانت نسبة العجز بالطن ، وهذا يشير إلى تزايد الإستيراد ويدعوا لمزيد من الإجراءات لجذب الإستثمارات الخارجية وزيادة الصادرات لتخفيف نسب العجز في الميزان التجاري.

نظراً لموقع الأردن وتعدد المنافذ لديها Corridors يعطيها ميزة الموقع الأمتل بالنسبة لدول المشرق العربي من ناحية التوزيع اللوجستي الإقليمي بسبب سهولة الربط التجاري والممرات مع كافة الدول المجاورة، كما تم إقامة خمس مناطق تنموية في المملكة موزعة على عدة مواقع في المحافظات، ومن المتوقع أن تساهم في نمو قطاعي الصناعة والخدمات مما يساهم في زيادة صادرات المملكة الأردنية الهاشمية وإضافة خدمات القيمة لبضائع الترانزيت مثل تصفيح المركبات المارة إلى بلدان أخرى، والمساهمة في رفع نسبة التبادل اللإقتصادي مع الدول العربية وسيتم تحليل التجارة من خلال موانئ العقبة .

١٣- أهمية منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة من الناحية اللوجستية

جاء تحويل منطقة العقبة إلى منطقة إقتصادية خاصة بقانون خاص (قانون المنطقة الإقتصادية الخاصة ٢٠٠١) نظراً لأهميتها لتسهيل عملية التطوير والإستثمار ومن هذا المنطلق جاء إنشاء شركة تطوير العقبة، الذراع الإستثماري لمنطقة العقبة الإقتصادية الخاصة لتتولى مسؤولية الإشراف وإدارة الأصول لمنظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة إضافة إلى مهام إستراتيجية أخرى تصب في تحقيق الرؤية الملكية التي أنشئت المنطقة الإقتصادية الخاصة بموجبها لتحقيق التنمية الشاملة والمتكاملة وخلق بيئة إستثمارية متطورة جاذبة للإستثمار المحلي والخارجي من خلال نافذة موحدة (ASEZA, 2023).

تتميز العقبة بتعدد الأنشطة الإقتصادية مما يؤهلها لتكون على الخارطة العالمية في مجال السياحة لتشكّل المثلث الذهبي مع مدينة البتراء الذهبية ووادي رم ومركز للنقل البحري واللوجستي، كما أن الإجراءات الجمركية تتم وفق قانون الجمارك الأردنية وقانون منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة وتطبق الجمارك الأردنية نظام التسجيل المسبق للشحنات Advanced Cargo Information System (ACIS) لعام ٢٠٢١ بالإضافة إلى تقديم خدمات إلكترونية متقدمة للمتعاملين حيث تعاملت مع ادخال ما يزيد عن ٨ مليون بيان جمركي لبضائع موجهة الى منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة (الموقع الرسمي للحكومة الألكترونية الأردنية، ٢٠٢٣).

تطل العقبة على الدول المجاورة وعلى العالم الخارجي من خلال أربعة منافذ ومعايير حدودية وهي: معبر بري (معبر وادي عربة) المعبر الجنوبي ويربط المملكة مع فلسطين المحتلة، ويقع شمال غرب مدينة العقبة بحوالي (٢) كم، ومعبر بري (مركز حدود الدرة) ويربط المملكة مع المملكة العربية السعودية ويقع جنوب مدينة العقبة بـ(٢٦) كم، ومنفذ بحري مركز حدود محطة الركاب (الميناء)، ويربط المملكة مع ميناء نويبع بجمهورية مصر العربية ويقع جنوب مدينة العقبة، ومنفذ جوي مركز حدود مطار الملك الحسين الدولي.

كان لعضوية الأردن بمنظمة التجارة العالمية وتوقيع بعض الإتفاقيات الدولية والإقليمية الأثر الكبير لتسهيل الوصول للأسواق الإقليمية والعالمية وبالتالي كان إختيار مدينة العقبة كمنطقة إقتصادية خاصة قرار بالإتجاه الصحيح نظراً للدور المتوقع لمنظومة الموانئ واللوجستيات ضمن النقل متعدد الوسائط في تكامل الموانئ البحرية العربية وخدمة التجارة البينية العربية كجزء من سلاسل التوريد على المستويين الإقليمي والعربي وهذا مرتبط بتطوير كافة القطاعات الأخرى و"البنية التحتية المترابطة مثل النقل والطاقة والمياه وشبكات الاتصالات، غالباً ما تُعتبر هذه الأنظمة ضرورية لأنها ضرورية للتنظيم والوظيفة والاستقرار" وبالتالي تعزيز التنمية المستدامة (Fabio, 2023).

١٤- أهمية الموقع الجغرافي لموانئ العقبة بالنسبة للتجارة العربية البيئية

تأتي أهمية مدينة العقبة من موقعها الجغرافي على البحر الأحمر بالقرب من أهم طرق مرور التجارة العالمية بين الشرق والغرب مروراً بقناة السويس وهذا ما أعطاها هذه الأهمية كذلك تأخذ أهميتها من موقع الأردن الإستراتيجي بين بلاد الشام ودول الخليج والعراق إضافة إلى إتصالها مع أفريقيا العربية حيث تتصل مع جمهورية مصر العربية من خلال الربط البحري بين مينائي العقبة الأردني ونويبع المصري من خلال خط بحري تمتلكه ثلاثة دول عربية هي الأردن ومصر والعراق ويتمثل دوره بنقل التجارة بين مصر ودول المشرق العربي خاصة الخضار والفواكة وبعض المنتجات وهو مؤهل لدور مستقبلي في إضافة إلى تبادل تجاري بين مصر والأردن من خلال النقل البحري المباشر ويتجلى التعاون في تخفيض رسوم العبور في قناة السويس للسفن التجارية التي تحمل بضائع متجهة إلى الأردن (موقع منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة)، حيث تعتبر أهمية الموقع الجغرافي بالنسبة لمسار ملاحى دولي (سويدان، ٢٠٢١). وهو ما يدل على أهمية موقع موانئ العقبة الجغرافي الإستراتيجي والذي تتم من خلاله أهم الصادرات والواردات من مختلف السلع لدوره نموفي الإقتصاد الأردني حيث تعتبر بوابة العقبة التجارية مع العالم

١٥- أهمية الموقع من الناحية اللوجستية ودوره في التجارة العربية البيئية

تأخذ العقبة أهميتها الجغرافية من موقع الأردن المميز ومن موقعها على البحر الأحمر كمدينة إقتصادية تتمتع بقانون خاص (ASEZA) أيضاً بالنسبة لقربها من أهم مسار ملاحى يربط تجارة الشرق بالغرب عبر قناة السويس أيضاً إتصال ميناء العقبة تاريخياً بالموانئ المصرية والإهتمام من قبل الجانبين الأردني والمصري بتطوير العلاقات التجارية من خلال اللجنة العليا المصرية الأردنية المشتركة واللجان المنبثقة عنها كاللجنة الفنية المصرية الأردنية المشتركة للنقل البري واللجنة المصرية الأردنية للنقل البحري في إطار التعاون الإقتصادي وتطوير العلاقات التجارية المتصلة بقطاعات إقتصادية متعددة.

يعد تنوع وتعدد المرافق المينائية واللوجستية وبرامج تشجيع الإستثمار في هذا القطاع الحيوي والهام ميزة تدعم فكرة تكامل الموانئ البحرية العربية وتكامل المنافع الإقتصادية من خلالها، ومما لا شك فيه أن منظومة الموانئ في العقبة قادرة على إمتلاك المقومات التي تجعل منها منصة لوجستية إقليمية ودولية، مستفيدة من موقعها الجغرافي الإستراتيجي لا سيما أن البنية التحتية حديثة، حيث أن إمتلاك بنية حديثة يمكنها من مرونة التعامل مع التحديثات في صناعة النقل البحري (شلبى، ٢٠١٧).

كما يمكن لميناء العقبة التعامل مع الشركات الملاحية الكبرى ضمن شبكة محورية ما بين موانئ الشرق والغرب العربية والموانئ العالمية بالإضافة إلى العمل ضمن شبكة رافدية منتظمة الترددات من خلال الموانئ، وتدعم الخطوط الرافدية فكرة التكامل بين الموانئ البحرية العربية في إطار التكامل الإقتصادي، ويرفع نسبة التبادل التجاري العربي البيئي (سويدان، ٢٠٢١) ويستتج من الأدبيات بأنه في عصر عولمة الإقتصاد ووجود إتفاقيات دولية تحكم عملية حركة التجارة الدولية والإقليمية يصعب معها فصل عملية التبادل التجاري العربي عن التجارة الدولية وأهمية دمجها في إطار الإتفاقيات التجارية العربية.

١٦- دور موانئ العقبة اللوجستي من خلال أدوات الإدارة الإستراتيجية

إستطاعت العقبة بعد تحويلها إلى منطقة إقتصادية خاصة بناء منظومة حديثة من الموانئ واللوجستيات تتوافق مع أهداف إنشائها لتتكامل العقبة إقتصادياً عبر تنمية كافة القطاعات اللوجستية والسياحية والصناعية وفتح باب

الإستثمار وبالتالي تنشيط الحركة التجارية، وفي إطار التجارة العربية البينية، يمكن تلخيص هذا الدور من خلال التبادل التجاري بين الأردن ومصر من خلال الخط الملاحي بين مينائي العقبة الأردني ونوبيع المصري، حيث يتم تبادل البضائع بين البلدين بواسطة شركة الجسر العربي للملاحة.

وتمثل العقبة البوابة الإقتصادية واللوجستي للمملكة الأردنية الهاشمية وتستوجب المسؤولية على صناعات القرار إيجاد الفرص والإمكانيات للقطاع اللوجستي من خلال تحديد نقاط القوة وتعزيزها كي لا تتراجع أثر إشتداد المنافسة، فإزدياد نمو الموانئ المنافسة يؤثر على مدى قوة موانئ العقبة في حال عدم قدرتها على النمو بوتيرة تحفظ قوتها وتعزز من حصتها السوقية ورفع إمكانات نمو الشركة والمخاطر أو التهديدات التي تواجهها، لتوفير بيئة تنافسية قادرة على مواجهة التحديات وخاصة الكلف التشغيلية التي تأتي ضمن مهام الأنظمة المحاسبية (Silva, 2016).

ومن جهة أخرى تحتاج العقبة إلى وضع إستراتيجيات لتعظيم دورها اللوجستي والإستفادة من الموقع الجغرافي في لعب دور مهم في التجارة البينية العربية، وتقرض البيئة الدولية في مجال سلاسل التوريد على العقبة تعظيم موقعها اللوجستي بالإضافة إلى متابعة الدول العربية لتفعيل بعض الإتفاقيات الإقتصادية الهامة لتحقيق تبادل تجاري يؤدي إلى تكامل الموانئ البحرية العربية.

ويأتي المنهج التحليلي الرباعي لتحليل البيئة اللوجستية في العقبة حيث أن هناك تفاوت في القدرات التشغيلية لمكونات المنظومة ولكنه أخذ في الإنحسار نتيجة التنظيم والمتابعة من المنطقة الإقتصادية الخاصة وأذرعها التنفيذية.

تم عرض بعض الإستراتيجيات في التخطيط والتسويق كنتيجة لتحليل البيئة الداخلية والبيئة الخارجية ولا غنى عن تحليل البيئة الداخلية والخارجية ورسم الخطط الكفيلة بتحقيق الأهداف والميزة التنافسية بسقف زمني يتوافق مع الواقع والقدرات، ويفرض الواقع الجديد مد جسور التعاون على كافة المستويات لتحقيق القيمة المضافة.

١٧ - إمكانيات الهيكل القطاعي اللوجستي لمنظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة لتحسين التجارة العربية البينية

يتم العمل على التخطيط الأمثل وإستغلال الأصول لمنظومة النقل والموانئ واللوجستيات من شركة تطوير العقبة (ADC) بالتعاون مع الإدارات في القطاع اللوجستي وفي هذا الإطار من المنتظر تنفيذ نظام مجتمع موانئ العقبة (APCS) Port Community System لجمع كافة المشغلين للمنظومة اللوجستية والأجهزة الحكومية الشريكة مثل الجمارك والزراعة والغذاء والدواء المواصفات والمقاييس وغيرها، وهذا من شأنه رفع كفاءة هذا القطاع وجعل سلاسل الإمداد أكثر مرونة وتجنب الإختناقات (مصطفى، ٢٠٢١)، مما يؤهل العقبة اللوجستية الإنفتاح على المنصات الإقتصادية العالمية والإقليمية، وهذا الإهتمام بنأهيل بيئة قادرة على جعل العقبة محور لوجستي مهم في تشجيع التبادل التجاري البيني العربي.

أولاً: منظومة الموانئ الأردنية في العقبة:

تتكون منظومة الموانئ من ٢٨ رصيف يتم تشغيلها من ستة مشغلين وكما يلي:

- ١- شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ وتقوم بتشغيل المرافق المينائية التالية:
 - ميناء العقبة الجديد - مزود بتسعة أرصفة بغاطس (١٤م - ١٥م) وهوميناء للبضائع عامة
 - ميناء الركاب - ميناء السفن السياحية - موانئ الطاقة (النفط والغاز)
 - ميناء المشترك (رصيف عائم، بضائع عامة) - المركز الجمركي (ساحة ٤) لمعاينة الحاويات
 - ٢- شركة ميناء حاويات العقبة:
 - محطة حاويات العقبة (مشاركة القطاعين العام والخاص) بمساحة ٥٠٠ ألف متر مربع وساحات التخزين: ٤٥٠ ألف متر مربع مزودة بنقاط عدد ٨٠٠ نقطة كهرباء للتبريد، أرصفة بطول ١٠٠٠ متر وغطاس (١٤.٥م - ٢٠م).
 - ٣- شركة الموانئ الصناعية الأردنية - الميناء الصناعي.
 - ٤- شركة الفوسفات الأردنية - ميناء الفوسفات الجديد.
 - ٥- شركة الكهرباء الوطنية - ميناء الغاز الطبيعي المسال.
 - ٦- شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية - مرفأ الخدمات البحرية - رصيف الخدمات البحرية المتخصصة.
- يعتبر التنوع في أنظمة التشغيل من خلال إشراك القطاع الخاص وتعدد المشغلين من أصحاب المصلحة تطور إيجابي إضافة إلى توفير أرصفة متخصصة تناسب مختلف أنواع البضائع وخصوصيتها.
- الشكل (١) منظومة موانئ العقبة (الشمالية والوسطى والجنوبية)



المصدر: شركة تطوير العقبة ٢٠٢٣

ويبين الشكل (١) توزيع منظومة موانئ العقبة على إمتداد الواجهة البحرية ويرتبط موقع كل ميناء بمرافق تصنيعية وتصديرية ولوجستية متخصصة كما أن هذه الموانئ مجهزة ببنية تحتية وفوقية تناسب تخصصها وتدار من قبل إدارات متخصصة ترتبط بطبيعة نشاطها اللوجستي.

ثانياً: المرافق اللوجستية المساندة:

١- **القرية اللوجستية:** يتم تشغيل القرية اللوجيستية من خلال محطة الحاويات (ACT) وهي شراكة ما بين القطاعين العام والخاص، وتقوم بمناولة جميع الحاويات المجزئة (LCL) القادمة للاردن من خلال ميناء حاويات العقبة وتقوم كذلك بتقديم الخدمات اللوجيستية مثل مناولة البضائع وتتبعها، كذلك التخزين وخدمات الجمارك والتخليص والخدمات ذات القيمة المضافة ولكونها مركز توزيع محلي ودولي، وقامت القرية خلال ٢٠٢٢ بإصدار ١٧,٣٨٦ بوليصة شحن (B\ L) ومناولة ٣٦٩٢ حاويات مجزئة بارتفاع نسبته ١٦% بالمقارنة مع ١٥,٢٦١ بوليصة شحن (B\ L) ومناولة ٣١٧٨ خلال ٢٠٢١ وتعتبر مكتب أمامي للمستخدمين من خلال أنظمة تكنولوجيا متطورة.

وجاء إنشاء قرية العقبة اللوجستية كمركز لوجستي متقدم يدعم دور الموانئ والمحطات الطرفية والتحكم بالنقل وشبكات التوزيع، وتعتبر "القرارات المتعلقة بجودة أداء نظام النقل والاتجاهات المتكاملة، وربطها بالكيانات اللوجستية مثل الشبكات الطرفية والمراكز اللوجستية الداخلية" (Verschuur et al., 2022) ويعتبر تكامل الموانئ مع المراكز اللوجستية وسلاسل التوريد التصنيعية المحلية أمر ضروري لتعزيز التنافسية لمنظومة الموانئ واللوجستيات في العقبة وتفعيل التعاون العربي والإتفاقيات الاقتصادية، وتدعم هذه الإتفاقيات دور الموانئ في التجارة العربية البينية.

٢- **الشركة الوطنية العقارية** وهي شراكة ما بين القطاعين العام والخاص بنسبة (٧٠%) وشركة تطوير العقبة (٣٠%) وتقوم الشركة بعمليات التشغيل وتهدف إلى تلبية الاحتياجات الأنية والمستقبلية للاستثمارات والمشاريع المختلفة من مساحات التخزين ومستودعات التبريد والأراضي المطورة والمرافق التجارية والصناعات الخفيفة والمتوسطة ومرافق عقارية متعددة الاستخدام في مدينة العقبة.

٣- **مدينة المثلث الذهبي اللوجستية** وتقع على الحدود الجنوبية للعقبة، بالقرب من الميناء الجديد، وهي إستثمار من القطاع الخاص، وتقدم خدمات لوجستية متعددة مثل التخزين الداخلي والخارجي، وشحن الحاويات بالإضافة لتقديم خدمات الشحن والتخليص وتوزيع البضائع والخدمات ذات القيمة المضافة.

٤- **محطة الشحن الجوي** في مطار الملك الحسين بن طلال الدولي ويديرها الشركة الوطنية لخدمات الطيران، وتقدم خدمات مناولة الطيران والمناولة الأرضية للبضائع والطرود البريدية السريعة، وتخزين البضائع، في إطار النقل متعدد الوسائط. كما برز دور الشحن الجوي كوسيلة نقل سريعة وخاصة إنها مناسبة للبضائع التي تحتاج عملية نقل تحافظ على خصائص السلع المنقولة جواً إضافة إلى الإرسال السريعة كالبريد وقطع الغيار المستعجلة.

وتظهر مؤشرات الشحن الجوي لعام ٢٠٢٢ بأنه طراً ارتفاع ملحوظ على عمليات مناولة الشحن الجوي خلال عام ٢٠٢٢ حيث تم مناولة ١٥٨١ طن بالمقارنة مع ٩٥٣ طن خلال ٢٠٢١ وبارتفاع نسبته ٦٦% (تقرير وزارة النقل الأردنية، ٢٠٢٢)، ويرجع تواضع حجم البضائع المنقولة جواً بسبب ارتفاع تكلفة هذا النوع من النقل، ومع ذلك فإن كلفة التخزين أقل، وذلك بسبب أن البضائع يتم نقلها إلى وجهتها النهائية على الفور نظراً لحساسيتها مثل نقل المأكولات البحرية الطازجة، وقطع الغيار المستعجلة (Tseng et al., 2005).

٥- **صوامع الحبوب** وتقع في الميناء الجديد بسعة تخزينية ٢٠٠ ألف طن، ويتم تفريغ السفن الحبوب واجهزة مفرغات بطاقة استيعابية تصل الى ١٦٠٠ طن بالساعة بواسطة أشرطة ناقلة (Conveyor Belt) مما يؤدي إلى

تقليل زمن رسو البواخر من ١٢ يوماً إلى ثلاثة أيام، ورفع من تنافسية الميناء ليكون مركزاً لإعادة تصدير الحبوب من المملكة لدول الجوار بالإضافة إلى عدد من الساحات المخصصة للخدمات اللوجستية.

٦- الساحات اللوجستية التي تستخدم لمختلف الأنشطة اللوجستية وتساعد في تخفيف الإزدحام في الموانئ

١٨- تحليل حركة البضائع لمنظومة موانئ العقبة

كان لتخصيص منظومة العقبة للموانئ واللوجستيات أهمية كبرى في تطوير سلاسل الإمداد لتحقيق الكفاءة والمرونة وتنظيم هذا القطاع الهام بالإضافة إلى سهولة التخطيط، وبإستعراض أصناف البضائع التي تعاملت معها منظومة الموانئ واللوجستيات لعام ٢٠٢٢ حسب البيانات التي تم الحصول عليها من شركة تطوير العقبة كانت كما يلي:

الجدول رقم (٢) مقارنة حركة البضائع لموانئ العقبة (٢٠٢١ - ٢٠٢٢)

النوع	الحاويات	الصب الجاف	الصب السائل	البضائع المختلفة	المدرجات	المواشي	المسافرين بحراً ركاب	المسافرين بحراً سياح	السفن
وحدة القياس	وحدة مكافئة/ بالألف	مليون طن	مليون طن	مليون طن	عدد سيارات	مليون رأس	الف مسافر	الف مسافر	الف سفينة
٢٠٢٢	٨٥٢	١٤.٣	٦	٢	١٣٦	١.٦	١٦٧	١٦٧	٢
٢٠٢١	٧٦٥	١٢.١	٥.٥	١.٩	١٠٩	١.٤	٢٣	٨٧	١.٨
الفرق/ نسبة مئوية	١١	١٩	٤	١٢	٢٤	١٣	٢٧	٢٦٨	١٥

المصدر: بيانات شركة تطوير العقبة (٢٠٢٢)

بمقارنة حركة البضائع في منظومة الموانئ واللوجستيات لعام ٢٠٢٢ مع العام الذي سبقه ٢٠٢١ حسب تقرير شركة تطوير العقبة (٢٠٢٢) كان إرتفاع النسبة المئوية لمختلف أنواع البضائع حيث إرتفع حجم مناولة الحاويات بنسبة ١١% وبالنسبة لبضائع الصب الجاف طراً إرتفاع على النسبة الإجمالية حيث تم مناولة ١٤.٣ مليون طن بنسبة إرتفاع بلغت ١٩% وكان الإرتفاع بنسبة مناولة الفحم مرتفعة بلغت ٥١% تلاها الحبوب بنسبة ٢٢% كذلك البوتاس بنسبة ١٧% وكانت أدنى نسبة في الإرتفاع هي مناولة الكبريت ٢% في حين كان الإنخفاض فقط في مناولة الكبريت بنسبة ٩%.

كذلك إرتفعت نسبة مناولة بضائع الصب السائل بنسبة ٤% وكانت أعلى نسبة في إرتفاع الغاز الطبيعي إذ بلغت ١٠٠% تلاها حامض الفسفوريك بنسبة ٢٨% ثم الغاز النفطي المسال بنسبة ١٦% ثم مادة البنزين بنسبة ٣% بينما إنخفضت مناولة النفط الخام بنسبة ١٧%. أما بالنسبة لنقل الركاب عن طريق محطة الركاب يعتبر أمر

إستراتيجي كونه يعتبر جسر الإتصال ما بين المشرق العربي عن طريق ميناء العقبة وبين الجانب العربي الإفريقي عن طريق ميناء نويبع المصري ويلعب ميناء الركاب دوراً إستراتيجياً هاماً كنقطة إتصال إستراتيجي بحري مباشر ما بين دول الوطن العربي والآسيوي، حيث تم تأسيس شركة الجسر العربي للملاحة عام ١٩٩٥م كخط ملاحي وتعد ثمرة تعاون عربي مشترك (أردني، مصري، عراقي) في مجال النقل البحري، الربط المباشر بين مينائي العقبة الأردني ونويبع المصري لنقل البضائع والركاب حيث بلغ عدد الركاب لعام ٢٠٢٢ (١٦٧٠٠٠) راكب بنسبة إرتفاع ٢٧% مقارنة مع العام ٢٠٢١ إضافة لنقل مختلف البضائع خاصة خضار وفاكهة وأسماك وهذا عزز تبادل التجارة مع جمهورية مصر العربية في إطار التجارة البيئية (ADC, 2022). كانت حركة السفن في ميناء العقبة خلال الفترة من (٢٠١٧ - ٢٠٢١) ١٠٠٠٨ سفينة فقد سجل الميناء عام ٢٠١٧ دخول ٢٣٠٥ سفينة ثم تراجع عدد السفن في العام الذي يليه ببعدل نمو بنسبة -١٢% إلى ٢١٨٣ سفينة ثم إنخفض مرة أخرى عام ٢٠١٩ بمعدل نمو - ٨% ليصل إلى ٢٠٩٧ سفينة وتلى ذلك إنخفاض آخر بعدد السفن عام ٢٠٢٠ ليصل إلى ١٥٧٨ سفينة بتراجع ٤% بنسبة النمو، ثم عاد ليرتفع العدد عام ٢٠٢١ وصولاً عند ١٨٤٥ سفينة بمعدل نمو ١٧% (شركة تطوير العقبة، ٢٠٢٢).

يلاحظ هنا أن عام ٢٠٢٠ شهد قدوم ١٥٧٨ سفينة رغم الإغلاقات التي عمت دول العالم ليؤكد ذلك على أهمية النقل البحري إضافة إلى أهمية الإجراءات والتدابير اللازمة التي إتخذتها السلطات الأردنية لإدامة تدفق البضائع وخاصة الإستراتيجية منها، وهذا يدل على دور منظومة الموانئ الإستراتيجي في تنشيط الحركة التجارية مع العالم الخارجي، ودورها في التنمية والإستدامة، وخدمة الإقتصاد الأردني. كما تنشيط تجارة الترانزيت عبر ميناء العقبة وتم تعريف تجارة الترانزيت وفقاً لقانون الجمارك الأردنية حسب نوع البضائع، بضائع الترانزيت المباشر وتسمى الأقطرمة أو المسافنة (Transshipment) وبضائع الترانزيت غير المباشر (Transit) وورد تعريف بضائع الأقطرمة في (لائحة بدلات خدمات ميناء حاويات العقبة لسنة ٢٠١٩) "البضائع الواردة على السفن إلى ميناء الحاويات والتي يعاد تصديرها عن طريق البحر على سفينة أخرى بنفس الصفة، ولا يسمح لمثل هذه البضائع أن تغادر ميناء الحاويات من لحظة وصولها وحتى وقت إعادة شحنها"، كما وردت أيضاً في قانون الجمارك المصري لعام ٢٠٢٠ بنفس التعريف.

أ- البضائع العابرة (الترانزيت المباشر/الأقطرمة) Transshipment: البضائع أجنبية المنشأ ترد الميناء لشحنها مباشرة على وسيلة نقل أخرى إلى دولة أجنبية أخرى وتبقى تحت مسؤولية الوكيل الملاحي.

ب- بضائع (الترانزيت غير المباشر): البضائع التي يتم نقلها وفق إجراءات جمركية خاصة تحت رقابة الجمارك من دائرة أو نقطة جمركية إلى أخرى مع تعليق أداء الضرائب الجمركية مقابل تقديم ضمان مقبول جمركياً.

كذلك بالنسبة لمنظومة موانئ العقبة تعتبر محطة للبضائع العابرة وإعادة التصدير ويتم الإستفادة من مدة التخزين المسموح بها في المرافق المينائية المختلفة وتتراوح مدة السماح من ٧-١٠ أيام (لائحة تعريف شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ ٢٠٠٩، لائحة تعريف محطة حاويات العقبة ٢٠١٩).

الجدول رقم (٣) حركة الصادرات عبر ميناء العقبة خلال الفترة (١٩١٧-٢٠٢٢) بالطن

حركة الصادرات عبر ميناء العقبة خلال الفترة (1992 - 2022) بالطن														AQABA Company / الشركة العامة للموانئ / العقبة	
EXPORTED CARGOES VIA AQABA PORT DURING THE PERIOD (1992- 2022) IN (TONS)															
مجموع الصادرات TOTAL EXPORTS	حاويات			بضاعة مختلفة					بضاعة مختلفة					السنة YEAR	
	مجموع الحاويات TOTAL	معرفة FULL	غير معرفة EMPTY	المجموع TOTAL	بضاعة مختلفة G.C.	ترانزيت TRANSIT	إعادة تصدير RE - EXPORT	أقطر مه TRANS SHIPMENT	المجموع للصيف TOTAL DRY BULK	أخرى OTHER	إسمنت CEMENT	فوسفات PHOSPHATE	بوتاس POTASH		سماد FERTILIZER
806773	0	0	0	806773	685244	93058	28471	0	-	شركة الموانئ الصناعية					2022
4830286	0	0	0	853824	682449	73550	97825	0	3976462	0	0	0	1827953	2148509	2021
4530042	0	0	0	477760	407956	26047	43748	0	4052282	0	0	0	1974355	2077927	2020
4822434	0	0	0	986496	763186	99891	123419	0	3835938	0	0	0	1872556	1963382	2019
5031930	0	0	0	902242	720319	87998	93684	241	4129688	0	0	391062	1911215	1827411	2018
5589718	0	0	0	571066	492537	62312	16217	0	5018652	0	0	1420876	1859546	1738230	2017

المصدر: شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (٢٠٢٢)

تبعاً للبضائع المصدرة عبر ميناء العقبة حسب الجدول رقم (٣) حركة الصادرات عبر ميناء العقبة خلال الفترة (١٩١٧-٢٠٢٢) والتي تشير إلى أن الصادرات تركزت على تصدير المواد الأولية كالفوسفات والبوتاس والإسمنت، كما أن هناك صادرات ترانزيت مباشر وغير مباشر وإعادة التصدير وبلغ مجموع الصادرات للعام (٢٠٢٢) ٨٠٦٧٧٣ طن كانت عبارة عن ٢٨٤٧١ طن إعادة تصدير وبضائع الترانزيت ٩٣٠٥٨ طن وبضائع مختلفة ٦٨٥٢٤٤ طن، في السنوات الأخيرة تم تحويل الصادرات للموارد الطبيعية إلى موانئ أخرى متخصصة تم إستحداثها ضمن خطط الدولة للنهوض بقطاع الموانئ مثل مينائي الفوسفات الجديد والميناء الصناعي، ولم يتم إحتسابها في إحصائيات شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (ACPO, 2022)، ويستنتج من هذا بأن تجارة الترانزيت وإعادة التصدير من موانئ العقبة يؤدي إلى تنشيط دورها في التجارة الخارجية والعربية البينية، وإعتماد الصادرات الأردنية على تصدير المواد الأولية مثل الفوسفات والبوتاس وبعض الكيماويات.

يعتبر تحقيق أهداف التنمية في أي بلد يرتبط بعلاقة طردية مع تطور تجارته ومستوى التبادل التجاري، وحدثاً حيث إستحوذت تجارة بضائع الحاويات على معظم السلع على حساب النقل بسفن البضائع العامة مثل البضائع السائبة أو المعبأة (المكيسات) التي أصبح الكثير منها يتم تعبئته في حاويات نمطية كما أصبح مؤشر الأداء لمحطات الحاويات أحد أهم مؤشرات القياس لتطور التجارة (ثورة الحاويات) وبالتالي ظهور ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط وإسهامه في خفض كلف النقل فإن محطة الحاويات في العقبة حققت نتائج طيبة بقدرة إستيعابية بلغت ١.٣ مليون وحدة مكافئة (ADC, 2022).

الجدول رقم (٤) يوضح حركة مناولة الحاويات في محطة حاويات العقبة (٢٠٢١ - ٢٠٢٢)

نسبة الفرق	٢٠٢٢	٢٠٢١	الحاويات - وحدة مكافئة
٤-%	١٢٠.٧٤٣	١٢٥.٧٥١	الحاويات المصدرة (معبأة)
١٠-%	٤١٢.٢٤٩	٣٧٤.٠٥٢	الحاويات المصدرة (فارغة)

الحاويات – وحدة مكافئة	٢٠٢١	٢٠٢٢	نسبة الفرق
الحاويات المستوردة	٣٩١.٦١٠	٤٤٠.٢٤٩	%١٢
مجموع الحاويات	٧٦٥.٦٦٢	٨٥٢.٥٥٤	%١١

المصدر: الباحث حسب بيانات شركة تطوير العقبة ٢٠٢٢

وبمقارنة حركة تداول الحاويات في محطة حاويات العقبة كما يوضح الجدول رقم (٤) بين عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٢١ يتضح إنخفاض نسبة الحاويات المصدرة معبأة لعام ٢٠٢٢ بنسبة ٤% عن العام السابق في حين إرتفاع نسبة الحاويات المصدرة الفارغة إلى ١٠% أما الحاويات المستوردة فبلغت ١٢% وبمجموع الحاويات الصادر والوارد إرتفعت النسبة إلى ١١% (ACT, 2022). وهذا مؤشر على نشاط تجارة الحاويات من خلال محطة الحاويات ودورها في خدمة التجارة الخارجية.

١٩- التحليل الرباعي لمنظومة موانئ العقبة (SWOT)

تتكون البيئة الخارجية من الفرص والتهديدات، وتم تحديدها من خلال المعطيات المكانية والزمانية المتوفرة والتقارير السنوية والإحصائيات التي تم الحصول عليها.

الجدول رقم (٥) التحليل الرباعي لمنظومة موانئ العقبة (SWOT Analysis)

نقاط القوة: (Strength)	نقاط الضعف: (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ الموقع الجغرافي الإستراتيجي ▪ بنية تحتية حديثة ▪ تعدد المرافق اللوجستية ▪ لا يوجد ازدحام سفن ▪ الأنظمة المحوسبة الحديثة ▪ الوصول الحصري إلى الموارد الطبيعية عالية الجودة ▪ القدرة على التوسع الرأسي ▪ محطة حاويات متطورة ▪ بيئة بحرية نظيفة ▪ دور متنامي للتجارة الأردنية ونمو الصناعات 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ الملكية الحكومية ▪ ضعف الكفاءة التشغيلية للموارد البشرية / عدم وجود معايير ثابتة في اختيار الكفاءات البشرية ▪ ارتفاع الكلف التشغيلية وكلف الطاقة. ▪ عدم وجود إدارة موحدة للأمن والصحة والسلامة والبيئة – الميناء الجديد ▪ قدم الهيكل التنظيمي/الميناء الجديد ▪ غياب التخطيط الاستراتيجي – الميناء الجديد ▪ عدم توازن الصادر والوارد عبر موانئ العقبة.

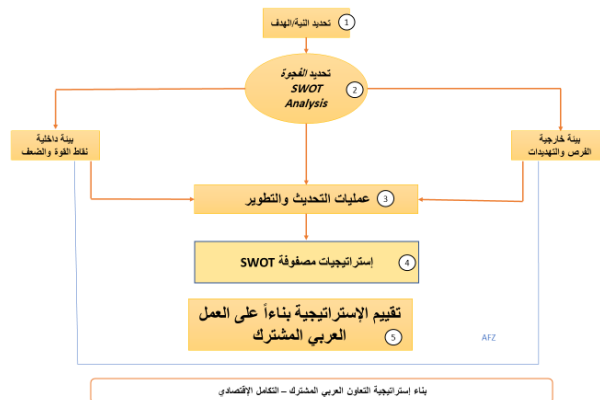
الفرص: (Opportunities)	التحديات: (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> ■ منطقة إقتصادية خاصة ■ علاقات الأردن الإقتصادية – جذب الإستثمارات الخارجية. ■ تنامي الطلب على مختلف السلع والموارد الطبيعية ■ الإتفاقيات التجارية ■ مشاريع إعادة الإعمار في دول مجاورة ■ تنوع الخدمات وتطوير الشراكة مع القطاع الخاص. ■ تنامي دور المراكز التنموية ومراكز التوزيع اللوجستي ■ النقل متعدد الوسائط ■ الجسر البحري بين الأردن ومصر (خط العقبة نوبيع) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ظهور منافسين جدد ■ التلوث الناتج من المنطقة الصناعية ■ التحديثات والمعايير الجديدة المفروضة على الموانئ ومتطلبات المنظمة البحرية الدولية ■ تطوير وتحديث الموانئ المجاورة ■ التعامل مع موانئ جديدة على البحر المتوسط كإستحقاق لعملية السلام ■ الظروف الأمنية في بعض الدول المجاورة (إضطراب الإمدادات وزيادة التكلفة) ■ عدم ملائمة بعض الوصلات والجسور على الطرق للنقل الثقيل والحجمي (بين الموانئ والمناطق الداخلية) ■ تطور سلاسل التوريد ومتطلبات النقل متعدد الوسائط ■ تأثير وسائط النقل الأخرى وعدم توفر النقل السككي

المصدر: الباحث

٢٠- تطبيق مصفوفة التحليل الرباعي (SWOT) لوضع إستراتيجية التطوير في الموانئ البحرية

يعتبر التحليل الرباعي SWOT أحد النماذج التي تم تطبيقها على الكثير من المنظمات ومنها الموانئ البحرية حيث تم تطبيق نماذج مختلفة لتحليل بيئة العمل فيها، ويعتبر وضع إستراتيجية بناءً على التحليل الرباعي (SWOT) وعلى أسس علمية تستشرف المستقبل تعتمد على ثلاث مراحل للتخطيط (قصير، متوسط، طويل) الأجل ووضع رؤية مستقبلية لمستقبل منظومة الموانئ لتقوم بدورها بكفاءة لخدمة التجارة العربية البينية (Notteboom, 2022).

الشكل رقم (٢) بناء إستراتيجية العمل العربي المشترك للتجارة العربية البينية



المصدر: الباحث عن (Notteboom, 2022)

يوضح الشكل رقم (٢) مراحل بناء إستراتيجية مقترحة لتعزيز قيام موانئ العقبة بدور إستراتيجي لخدمة التجارة العربية البينية من بناءً على تحليل البيئة الداخلية والبيئة الخارجية، بإستخدام التحليل الرباعي (SWOT) وتتكون من أربعة مراحل، لتمكين منظومة موانئ العقبة وتحديد مقومات قدراتها للقيام بدور إستراتيجي في التبادل الإقتصادي العربي ورفع نسبة التبادل التجاري والتي تتمحور حولها مشكلة البحث، من خلال وصف مراحل وضع الإستراتيجيات المناسبة:

٢١- النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

١. لا زال التكامل العربي الإقتصادي دون المستوى المطلوب، حيث أن نسبة التجارة العربية البينية متدنية ولا تتجاوز ١٣.٨%.
٢. تستطيع منظومة الموانئ الأردنية في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة أن يكون لها دور إيجابي في التكامل الإقتصادي العربي والتجارة العربية البينية.
٣. تحتاج منظومة الموانئ الأردنية في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة إلى مزيد من الإستثمارات والشراكة مع القطاع الخاص للنهوض بها لخدمة أهداف التعاون الإقتصادي العربي.
٤. تحتاج منظومة الموانئ الأردنية في منطقة العقبة الإقتصادية الخاصة إلى تطبيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة ٢٠٣٠.
٥. استطاعت المنظومة اللوجستية في العقبة من إدارة بعض من نقاط القوة لديها بشكل مميز وقد ركزت على شبكة التوريد والتوزيع العالمية من خلال دور محطة الحاويات، وهذا من شأنه خدمة التكامل الإقتصادي العربي.
٦. تسعى منظومة الموانئ لتكون مركز جذب للإستثمارات والعمل على زيادة معدلات النمو بأقصى سرعة ممكنة وهذا يحقق قدرتها على خدمة التكامل الإقتصادي العربي.
٧. لم يتطور دور الخط الملاحي (العقبة - نويبع) ليكون له دور أكبر في التجارة العربية البينية.
٨. أهمية دور الإدارات في مراقبة السوق الإقليمي والعربي حيث أنه التحدي الحقيقي بين الأسواق المنافسة لها ويحتوي على الكثير من الفرص المستقبلية.
٩. التكامل بين الموانئ البحرية العربية لا زال ضعيف لخدمة التعاون والتبادل الإقتصادي العربي.

ثانياً: التوصيات:

- توصل الباحث إلى التوصيات التي من شأنها تنشيط دور ميناء العقبة لخدمة التجارة العربية البينية، كما يلي:
- ١- زيادة الإهتمام بإنشاء مراكز لوجستية في العقبة داخل الموانئ البحرية أو بالقرب منها تخدم توزيع التجارة العربية والإقليمية.
 - ٢- إضافة خدمات لوجستية جديدة في الموانئ لإضافة ميزة تنافسية للتمكن من تقديم خدمات منافسة.
 - ٣- إنشاء مركز لوجستي دولي متكامل في العقبة وتوليد خدمات لوجستية ذات قيمة مضافة Value Added Logistics والإستفادة من إقتصاديات الحجم.
 - ٤- جذب إستثمارات خارجية والشركات الدولية، من خلال إنشاء ميناء إستثماري للصناعات المتعددة.
 - ٥- ربط المناطق التنموية في المملكة لوجستياً مع المراكز اللوجستية في العقبة والموانئ البحرية والبرية في إطار النقل متعدد الوسائط.

- ٦- تطوير قطاع النقل البري والتخلص من الملكية الفردية لإسطول النقل، ومأسسة هذا القطاع الإستراتيجي وربطه مع شبكات النقل الإقليمية.
- ٧- الإسراع بتنفيذ المشاريع التنموية في مجال النقل واللوجستيات ومن أبرزها مشاريع السكة الحديد.
- ٨- تعظيم دور الخط البحري (العقبة - نويبع) في خدمة التجارة العربية البينية، من خلال دور تكاملي بين ميناء العقبة الأردني وميناء نويبع المصري.
- ٩- تطبيق وتفعيل إتفاقية للتجارة الحرة العربية، وتطبيق قواعد المنشأ الخاصة بها.

٢٢- المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

- التركي، زينب، موسى، سهام، (٢٠٢١). دور التعلم الآلي في تحسين إدارة سلاسل التوريد اللوجستية. مجلة العلوم الإنسانية، ٢١(٢)، ٥٢٦-٥٤٦.
- خالد، علي (٢٠٢٠). المسؤولية المدنية لمتعهد النقل في ظل القانون الأردني للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ٢٠١٨: دراسة مقارنة مع الإتفاقيات الدولية. رسالة ماجستير كلية القانون، جامعة اليرموك، الأردن.
- خليل، محمد محمود، (٢٠٢١). الإتفاقيات الإقليمية كبديل لسد الفراغ التشريعي لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط على الصعيد الدولي. مجلة الندوة للدراسات القانونية، ٣٦، ٣-٢٦.
- سويدان، دعاء محمد صالح محمد، (٢٠٢١). إطار مقترح لكيفية إنشاء وإدارة المراكز اللوجستية في جمهورية مصر العربية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ١٢(١)، ١١٠-١٣٤.
- شلبي، عبد المعبود الشربيني، (٢٠١٧). دور اللوجستيات في دعم تنافسية الموانئ البحرية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ٨(٢)، ٣٧٤-٣٩٨.
- الشيخ، رانيا محمد أحمد، (٢٠١٨). العوامل المؤثرة في إنشاء المركز اللوجستي بمنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة وبنما ودبي. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ٩(٢)، ٥١٦-٥٣٥.
- على، شريهان محمد على، (٢٠١٨). أثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين أداء الموانئ البحرية المصرية: دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد. مجلة البحوث المالية والتجارية، ١٩(٤)، ٢٠٧-٢٣٠.
- العيساوي، محمد حسين منهل، والخالدي، خليل إبراهيم عيسى (٢٠٢٠). تأثير الخدمات اللوجستية الإنسانية في تحسين فاعلية إدارة الكوارث دراسة تطبيقية في وزارة الهجرة والمهاجرين العراقية. مجلة الدراسات الإدارية، كلية الإدارة والإقتصاد، جامعة البصرة، ١٢(٢٤)، ١-٣٨.
- الفارسي، عز الدين سعيد إبراهيم، والمسماري، هبة الله، وإسماعيل، أحمد (٢٠٢٢). أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على استدامة سلسلة التوريد (دراسة حالة: المنطقة الحرة بمصراته - دولة ليبيا). المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ١٣(٤)، ٦٤٠-٦٩٣.

- فرج، فاطمة عيد حسن، وسليمان، حامد نبيل، وصالح، سمير أبو الفتوح، (٢٠٢٢). دور إدارة التكلفة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية في بيئة التشغيل الإلكتروني: دراسة تطبيقية. ٤٦ (٣)، ٣٥٠-٣٥١.
- فريد، أسمة محمود، (٢٠١٨). أثر استخدام الأنشطة اللوجستية على القدرة التنافسية: دراسة ميدانية على شركات المنتجات البترولية الحكومية. المجلة العلمية للإقتصاد والتجارة، ٣، ١٠٥-١١٢.
- لطيف، رشا نوري (٢٠١٩). الادارة الموجستية ودورها في تعزيز الميزة التنافسية بحث استطلاعي تحميمي من وجهة نظر العاممين في بعض شركات الاتصالات العراقية. مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإقتصادية والإدارية، ١١ (٢٦)، ٥٤٠-٥١٨.
- لطيف، منصور، (٢٠١٧). المناطق اللوجستية بالعالم العربي تكامل أم تنافس. إدارة الأعمال، ١٥٩، ٥٠-٦١.
- محمد، محمد نصر الدين أحمد، (٢٠١٨). العلاقة بين قناة السويس والمراكز اللوجستية. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ٩ (٤)، ٦١٥-٥٩١.
- مصطفى، جيهان سيد أحمد، (٢٠٢١). الدور الاقتصادي للمناطق اللوجستية نجاحها. المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، ١٢ (١)، ٨٢-٥٨.
- المغربي، لمياء محمد، (٢٠١٧). التبادل التجاري العربي الإفريقي (الفرص والتحديات) دراسة حالة: مصر وتجمع الكوميسا. المجلة العربية للإدارة، ٣٧ (٤)، ١١١-٨٥.
- هيكل، شريف ماهر، (٢٠٢٠). إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية. التجارة والتمويل، ٣٥ (١)، ٣٢٧-٣٠٢.

ثانيا: المراجع الأجنبية:

- Aqaba Development Corporation (ADC). (2023). Transport and Logistics Services. Available from: https://www.adc.jo/page.aspx?page_key=transport_and_logisticsservices
- Atta, K. M. S. (2019). The impact of horizontal integration on Mediterranean container port competitiveness. (Doctorate Thesis). Maritime Post-Graduate Studies Institute (MPI), Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport (AASTMT)
- Cerdeiro, D. A. & Hansen, N. J. (2022). The stretch of supply chains. Washington: International Monetary Fund (IMF). Available from: <https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/2022/06/the-stretch-of-supply-chains-B2B>
- Cichosz, M., Wallenburg, C. M., & Knemeyer, A. M. (2020). Digital transformation at logistics service providers: barriers, success factors and leading practices. The International Journal of Logistics Management, 31(2), 209-238..

- de Mattos, C. A., & Barbin Laurindo, F. J. (2015). Collaborative platforms for supply chain integration: trajectory, assimilation of platforms and results. *Journal of technology management & innovation*, 10(2), 79-92..
- International Labour Organization (ILO). (2016). *International Labour Standards on Occupational Safety and Health*. Available from: <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/occupational-safety-and-health/lang--en/index.htm>
- Jayasinghe, P. A., Derrible, S., & Kattan, L. (2023). Interdependencies between Urban Transport, Water, and Solid Waste Infrastructure Systems. *Infrastructures*, 8(4), 76.
- Kaliszewski, A. (2018). Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP)–evolution of economic and social roles of ports. Retrieved, 5(1), 31.
- Narasimha, P. T., Jena, P. R., & Majhi, R. (2021). Impact of COVID-19 on the Indian seaport transportation and maritime supply chain. *Transport Policy*, 110, 191-203.
- Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J. P. (2022). *Port economics, management and policy*. London: Routledge..
- Pant, P. (2019). SWOT analysis: A powerful tool of strategic competitive management effectiveness. *Adhyayan: A Journal of Management Sciences*, 9(02), 31-37..
- Pavlić Skender, H., Adelajda Zaninović, P., & Lolić, A. (2019). The importance of logistics distribution centers as nodes in logistics networks. *Pomorstvo*, 33(2), 149-157.
- Sustainable Development Report (SDR). (2023). *Sustainable Development Report 2023: Implementing the SDG Stimulus*. Available from: <https://www.sdgindex.org/reports/sustainable-development-report-2023/>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2022). *Review of maritime transport: Navigating stormy waters*. New York: United Nations publication. Available from: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf
- Verschuur, J., Koks, E. E., & Hall, J. W. (2022). Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nature communications*, 13(1), 4351.
- World Bank Group. (2023). *The Container Port Performance Index 2022: A Comparable Assessment of Performance Based on Vessel Time in Port*. Available from: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/6a51b12c-77cd-4236-be5b-13e468fe0cca/full>
- Zielske, M., Held, T., & Kourouklis, A. (2022). A framework on the use of agile methods in logistics startups. *Logistics*, 6(1), 19.