Jordan Economic Forum | JEF
المنتدى الإقتصادي الاردني

تموضع الأردن كمركز داعم لحركة التجارة والخدمات

الفرص والتحديات في ظل التحولات الجيوسياسية

ورقة سياسات

أيار، 2026

جاءت فكرة إطلاق المنتدى الاقتصادي الأردني كأول مؤسسة فكرية اقتصادية مسجلة تحت مظلة وزارة التخطيط والتعاون الدولي لتكون ذراعاً داعماً للأعمال، تعمل على مراجعة ورصد مؤشرات الأداء الاقتصادي المختلفة للمملكة، بهدف تقديم التغذية الراجعة والحلول العملية لأصحاب القرار.

تم تسجيل المنتدى بتاريخ 2019 / 08 / 08 بوصفه جمعية غير ربحية تحمل الرقم الوطني 2019121117781.

زورونا على مواقع التواصل الاجتماعي

الفهـــرس

الملخـص التنفيذي	**04**
المقدمـــــــة	**06**
المشهد العالمي للتجارة وإعادة تشكيل الممرات الحيوية	**07**
موقع الأردن التجاري في ظل إعادة تشكيل المسارات الإقليمية	**11**
3.1 المنافذ والمسارات التجارية في المملكة	**13**
3.2 تعزيز تموضع الأردن ضمن الممرات التجارية الإقليمية	**15**
3.2.1 مشاريع السكك الحديدية الوطنية والإقليمية: الركائز الجديدة للتكامل	**16**
3.2.2 تحليل السيناريوهات المحتملة لتموضع الأردن اللوجستي	**20**
3.2.3 مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)	**22**
3.2.4. تحليل SWOT: الأردن كمحور لوجستي إقليمي	**24**
التوصيـــــــــات	**25**

الملخــص التنفيذي

يشهد الاقتصاد العالمي منذ عام 2023 تحولات متسارعة في أنماط التجارة الدولية وسلاسل الإمداد، مدفوعة بتصاعد الاضطرابات الجيوسياسية في عدد من الممرات البحرية الحيوية، وفي مقدمتها البحر الأحمر ومضيق هرمز، الأمر الذي أعاد تسليط الضوء على هشاشة حركة التجارة العالمية وارتفاع حساسيتها تجاه المخاطر الجيوسياسية. وقد انعكست هذه التطورات بشكل مباشر على تكاليف الشحن، ومدد النقل، وكفاءة سلاسل التوريد، بالتزامن مع تنامي توجهات دولية لإعادة تشكيل شبكات التجارة والإنتاج، من خلال تبني نماذج أكثر مرونة واستقرارًا، مثل Friendshoring و Nearshoring، بما يعيد توزيع مراكز النشاط اللوجستي والتجاري عالميًا.

وفي ظل هذه التحولات، تبرز المملكة الأردنية الهاشمية كإحدى الدول المرشحة لتعزيز دورها كمركز داعم لحركة التجارة والخدمات في المنطقة، استنادًا إلى موقعها الجغرافي الاستراتيجي الرابط بين الخليج العربي وبلاد الشام، وامتلاكها منفذًا بحريًا حيويًا عبر ميناء العقبة، إضافة إلى شبكة ارتباطات برية مع الأسواق الإقليمية، ومستوى مرتفع نسبيًا من الاستقرار السياسي والأمني، كما تشير المؤشرات التجارية واللوجستية إلى تنامي قابلية الأردن للاستفادة من إعادة تشكيل الممرات التجارية الإقليمية، خاصة مع تزايد دور ميناء العقبة كمحور لإعادة التوزيع، ونمو نشاط حاويات الترانزيت خلال السنوات الأخيرة، بما يعكس تحولًا تدريجيًا في أنماط التجارة وحركة العبور في المنطقة.

وتناقش الورقة الفرص الاستراتيجية المرتبطة بتطوير منظومة النقل والخدمات اللوجستية في المملكة، وعلى رأسها مشاريع السكك الحديدية الوطنية والإقليمية، باعتبارها أحد المرتكزات الأساسية لتعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي ورفع كفاءة النقل متعدد الوسائط. وتستعرض الورقة أيضًا عددًا من المشاريع المحورية، من أبرزها مشروع سكة حديد العقبة – مراكز التعدين، ومشروع الربط السككي الإقليمي بين السعودية والأردن وسوريا وتركيا، بوصفها مشاريع قادرة على إعادة تموضع الأردن ضمن الممرات التجارية الجديدة، وتحويله من مجرد ممر عبور إلى منصة لوجستية إقليمية ذات قيمة مضافة أعلى. كما تبين الورقة أن الأثر الاقتصادي لهذه المشاريع لا يقتصر على قطاع النقل والبنية التحتية فحسب، بل يمتد عبر "الأثر المضاعف" ليشمل قطاعات الصناعة والخدمات اللوجستية والتخزين والتشغيل والاستثمار، بما يعزز الترابط القطاعي ويدعم النمو الاقتصادي طويل الأجل.

وفي السياق ذاته، تستعرض الورقة مجموعة من الأطر الاقتصادية والنظرية التي تفسر الدور التنموي للممرات اللوجستية العابرة للحدود، بما في ذلك نظريات سلاسل القيمة العالمية، واقتصاديات الشبكات، والممرات الاقتصادية، والتكامل متعدد الوسائط، والتي تؤكد مجتمعة أن تطوير البنية التحتية للنقل والربط الإقليمي يسهم في إعادة توزيع النشاط الاقتصادي، وتحفيز الاستثمار، ورفع تنافسية الاقتصادات الوطنية ضمن سلاسل الإمداد العالمية. كما تشير الورقة إلى أن تطوير منظومة النقل الحديثة يشكل عنصرًا رئيسيًا في تعزيز مرونة الاقتصاد الأردني ورفع جاهزيته للاستفادة من التحولات المتسارعة في التجارة الدولية.

وفي المقابل، تؤكد الورقة أن نجاح الأردن في التحول إلى محور لوجستي إقليمي لا يرتبط بالموقع الجغرافي وحده، بل يتطلب بناء منظومة متكاملة تشمل تطوير البنية التحتية للنقل، وتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية، وتحديث البيئة التشريعية والتنظيمية، وتسريع التحول الرقمي في إجراءات التخليص والتتبع، إلى جانب تطوير الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية الداخلية، وتعزيز التكامل بين النقل البري والسككي والبحري. كما تشدد الورقة على أهمية رفع كفاءة الإجراءات الجمركية وتوحيد المعايير التشغيلية مع دول الجوار، بما يعزز انسيابية حركة التجارة ويخفض كلف النقل والعبور. وتوضح الورقة أيضًا أن تحسين الأداء اللوجستي للمملكة يمثل شرطًا أساسيًا لرفع قدرتها التنافسية، خاصة في ظل استمرار التحديات المرتبطة بمؤشرات كفاءة الشحن والتخليص الجمركي والخدمات اللوجستية.

كما تتناول الورقة عددًا من السيناريوهات المستقبلية المحتملة لتموضع الأردن ضمن الممرات التجارية الإقليمية، بدءًا من السيناريو المحافظ الذي يقتصر على تحقيق مكاسب محدودة، وصولًا إلى السيناريو المتقدم الذي يفترض نجاح مشاريع الربط الإقليمي وتحول الأردن إلى حلقة وصل رئيسية بين الخليج وبلاد الشام وتركيا وأوروبا. وتبين الورقة أن تحقيق السيناريوهات الإيجابية يتطلب تسريع تنفيذ المشاريع الاستراتيجية، وتعزيز التنسيق الإقليمي، وتوفير نماذج تمويل مستدامة وشراكات فعالة مع القطاع الخاص، بما يضمن استدامة المشاريع وقدرتها على جذب الاستثمارات والتدفقات التجارية طويلة الأجل.

وتخلص الورقة إلى أن التحولات الحالية في الممرات التجارية العالمية تمثل فرصة استراتيجية للأردن لإعادة التموضع كمركز داعم لحركة التجارة والخدمات في المنطقة، إلا أن تحويل هذه الفرصة إلى مكاسب اقتصادية مستدامة يتطلب تسريع تنفيذ مشاريع النقل والربط اللوجستي، ورفع جاهزية البيئة الاستثمارية والتنظيمية، وتطوير منظومة لوجستية متكاملة قائمة على الكفاءة والمرونة والتكامل الإقليمي. وفي هذا الإطار، يقدم المنتدى الاقتصادي الأردني مجموعة من التوصيات العملية التي تستهدف تعزيز تنافسية المملكة اللوجستية، ودعم قدرتها على الاندماج الفاعل في سلاسل الإمداد الإقليمية والعالمية خلال المرحلة المقبلة..

01

المقدمـــــــــة

شهدت التجارة العالمية مؤخرًا ضغوطًا متزايدة نتيجة تكرار الاضطرابات الجيوسياسية في عدد من الممرات البحرية الحيوية في منطقة الشرق الأوسط. فمنذ أواخر عام 2023، أثرت التوترات الأمنية في البحر الأحمر على حركة الملاحة عبر مضيق باب المندب، الذي يمر عبره ما بين (10%- 12%) من التجارة البحرية الدولية[1]، ما دفع العديد من شركات الشحن آنذاك الى تحويل مساراتها نحو رأس الرجاء الصالح، وترتب على ذلك ارتفاع في كلف الشحن، وإطالة مدد النقل، وزيادة الضغوط على سلاسل التوريد العالمية.

وخلال أقل من عامين، مطلع عام 2026، تصاعدت المخاطر المرتبطة بمضيق هرمز -أحد أكثر الممرات الاستراتيجية حساسية على مستوى العالم-، والذي تمر عبره قرابة ربع تجارة النفط المنقولة بحراً عالمياً الى جانب كميات كبيرة من الغاز الطبيعي المسال بما أعاد التأكيد على هشاشة حركة التجارة الدولية أمام أي اضطرابات قد تطال المنافذ البحرية الرئيسة.

وتعكس هذه التطورات تصاعد حساسية التجارة العالمية للصدمات الجيوسياسية، كما تبرز أن الاعتماد المرتفع على عدد محدود من المنافذ البحرية أو البرية الاستراتيجية يفرض على الدول والشركات إعادة تقييم سلاسل التوريد ومسارات الإمداد التقليدية. وعليه، لم يعد التخطيط التجاري محكومًا باعتبارات الكلفة والسرعة فحسب، بل بات يرتكز بصورة متزايدة على تعزيز المرونة التشغيلية، ورفع الجاهزية لإعادة توجيه العمليات بسرعة عند الطوارئ، وتنويع المسارات، والحد من التعرض للصدمات الخارجية.

وفي هذا السياق، تستدعي الحاجة توفير بدائل وحلول أمام المملكة للتقليل من حدة الاضطرابات الجارية في المنطقة، والعمل على تعزيز تموضعها كمركز داعم لحركة التجارة والخدمات، مستندًا إلى موقعه الجغرافي، ومنفذه البحري في العقبة، وقدرته على الارتباط بالأسواق المجاورة عبر مسارات برية وخدمية يمكن تطويرها خلال المرحلة المقبلة، فضلًا عما يتمتع به من مستوى مرتفع من الاستقرار والأمان السياسي، بما يعزز فرص ترسيخ دوره كحلقة وصل موثوقة ومستدامة ضمن الشبكات اللوجستية الإقليمية. ومن هنا، تسعى هذه الورقة إلى تحليل هذه المتغيرات وبيان كيف يمكن للأردن تحويلها إلى فرصة اقتصادية استراتيجية.

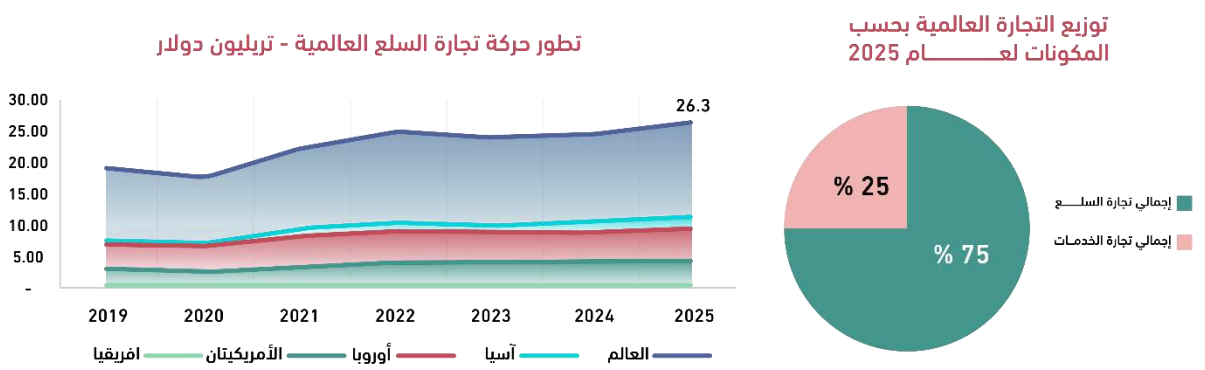
[1] Coface. *Bab el-Mandeb Strait: Tension at a Global Trade Route*. 2025.

02

المشهد العالمي للتجارة وإعادة تشكيل الممرات الحيوية

وفقًا لتقديرات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)[2]، بلغ إجمالي التجارة العالمية في السلع والخدمات نحو 35 تريليون دولار خلال عام 2025، مقارنة بنحو 32.5 تريليون دولار في عام 2024، أي بزيادة تقارب 2.5 تريليون دولار وبمعدل نمو يقدر 7.5% تقريباً. ومن حيث التركيب، استحوذت تجارة السلع على نحو 26.3 تريليون دولار، مقابل نحو 8.7 تريليون دولار لتجارة الخدمات. وتشير التقديرات إلى استمرار مسار النمو خلال الربع الأول من العام 2026، إلا أن هذا المسار يظل محاطًا بمستويات مرتفعة من عدم اليقين وتنامي المخاطر في البيئة الدولية.

الشكل (1): إجمالي حركة التجارة العالمية من السلع



المصدر: Total Trade Merchandise, UNCTAD Data Hub

وقد تحركت تجارة السلع الدولية بين مناطق الإنتاج والاستهلاك عبر شبكة مترابطة من الممرات البحرية والبرية، إلا أن المسار البحري ما يزال يستحوذ على الحصة الأكبر من هذه الحركة. وتشير بيانات UNCTAD الى أن أكثر من **80% من حجم التجارة العالمية في السلع سنوياً يتم نقله بحرًا**[3]، فيما تتركز نسبة كبيرة من هذه التدفقات في عدد من الممرات الاستراتيجية، وفي مقدمتها المسار البحري الآسيوي–الأوروبي عبر قناة السويس بنحو 12% تقريباً من حجم التجارة العالمية[4]، فيما يعد مضيق باب المندب المدخل الجنوبي الحيوي لحركة التجارة عبر البحر الأحمر، ويمر عبره ما بين 10%- 12% من التجارة البحرية الدولية[5]. بالمقابل يشكل مضيق هرمز أحد أكثر الممرات حساسية عالميًا، إذ يمر عبره قرابة ربع تجارة النفط البحرية في العالم الى جانب كميات كبيرة من الغاز الطبيعي المسال[6].

[2] UNCTAD (2026). *Global Trade Update (April 2026): Global Trade Growth Continues, but Fragility Rises.* Geneva: United Nations Conference on Trade and Development

[3] UNCTAD – Review of Maritime Transport 2025

[4] UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2025*, United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, 2025.

[5] Coface. *Bab el-Mandeb Strait: Tension at a Global Trade Route*. 2025.

[6] U.S. Energy Information Administration (EIA). *World Oil Transit Chokepoints*. Washington, D.C.

ومنذ أواخر عام 2023، ارتفعت الاضطرابات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط مشكلة حالة من الضغوط وعدم اليقين في حركات الملاحة البحرية، حيث دفعت اضطرابات البحر الأحمر عددًا من شركات الشحن، الى إعادة توجيه سفنها بعيدًا عن المسارات التقليدية عبر باب المندب وقناة السويس نحو رأس الرجاء الصالح، ما أدى الى إطالة زمن الرحلات وارتفاع تكاليف الشحن والتأمين.

وفي السياق ذاته، أضافت التطورات الأخيرة (الأمريكية- الإيرانية) في مطلع عام 2026 والمرتبطة بمضيق هرمز مستوى جديدًا من القلق للأسواق الدولية، نظرًا لما يمثله المضيق من أهمية محورية في تجارة النفط والغاز العالمية، الأمر الذي أكد مجددًا أن استقرار التجارة الدولية بات مرتبطًا بدرجة كبيرة بأمن عدد محدود من المنافذ البحرية الحيوية.

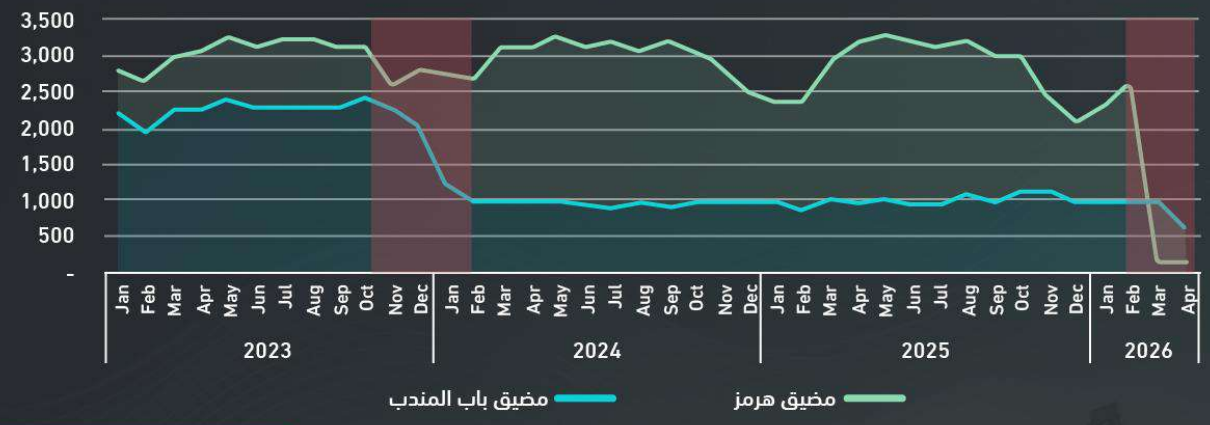
وقد انعكست هذه الاضطرابات الجيوسياسة خلال الفترة (2023- 2026) بشكل مباشر على حركة العبور في الممرات البحرية الحيوية، وفقًا لبيانات منصـــة صندوق النقـد الدولي لـمراقبة حركـة السفن والمـوانئ (IMF -PortWatch)، واستنادًا الى تحليلات المنتدى، فقد أظهرت حركة السفن العابرة للمضيق تراجعاً بأكثر من 50% في المتوسط خلال فترات التصعيد في البحر الأحمر، مقابل تنامي اللجوء الى مسارات بديلة.

أما فيما يتعلق بمضيق هرمز، فقد اتسمت التداعيات بدرجة أعلى من الحدة وسرعة التداعي على حركة العبور، إذ تراجع متوسط عدد السفن العابرة يوميًا من نحو **129 سفينة** خلال الفترة (1–27 شباط 2026) الى نحو **6 سفن يوميًا** خلال الفترة (1–29 آذار 2026)، أي بتراجع بلغ **95%** خلال أقل من شهر، وعلى الرغم من تسجيل تعافٍ محدود لاحقًا، حيث بلغ المتوسط نحو **8 سفن يوميًا** خلال الفترة (1–19 أبريل 2026). فإن حجم التراجع يشير إلى اضطراب يتجاوز البعد اللوجستي؛ إذ يمتد أثره إلى أسواق الطاقة عبر رفع أسعار النفط والغاز وزيادة كلف نقلها، بما يعزز الضغوط التضخمية، ويغذي توقعات التجارة والنمو العالمي خلال عام 2026[7].

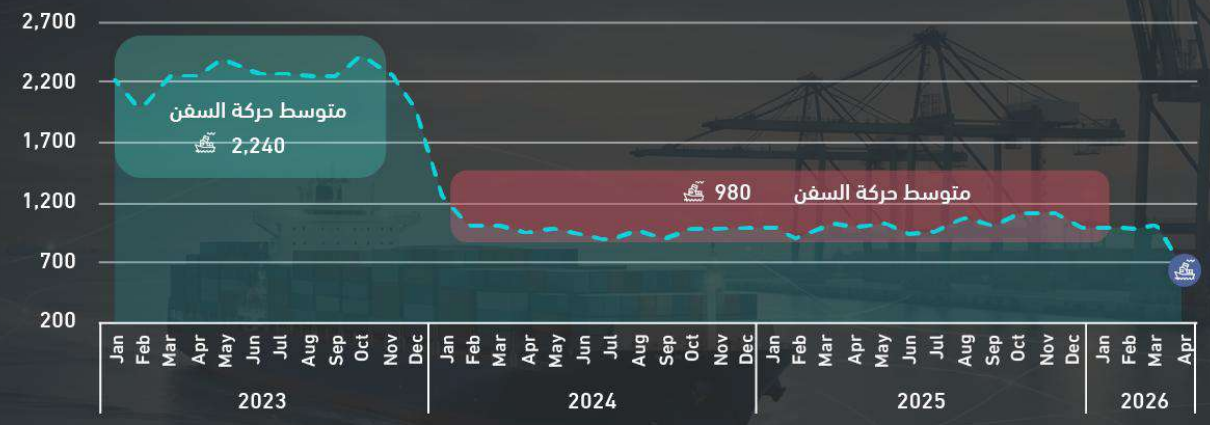
[7] UNCTAD. *Strait of Hormuz Disruptions: Growth and Financial Implications.* United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, 2026.

Jordan Economic Forum | JEF
المنتدى الاقتصادي الأردني

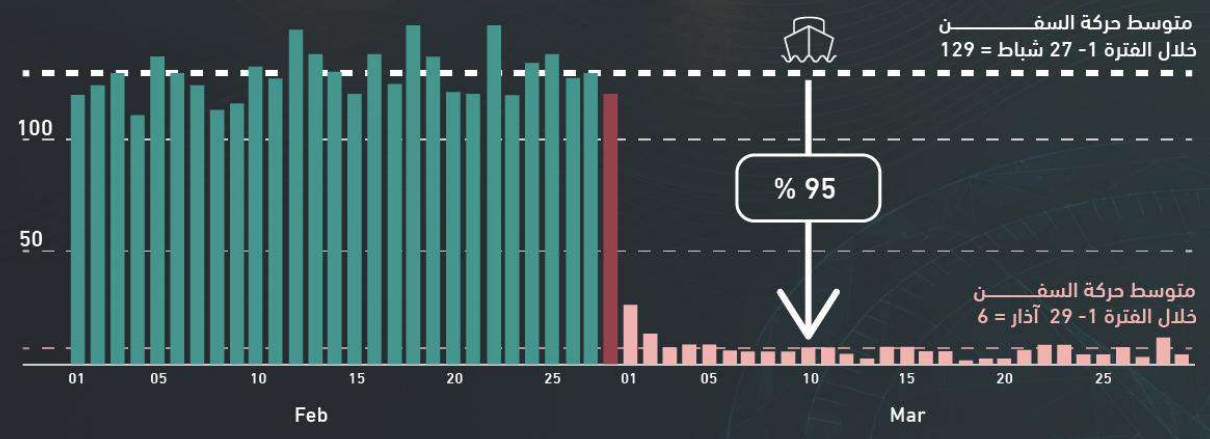
الشكل (2): التغييرات الشهرية في اتجاهات الملاحة البحرية عبر مضيق باب المندب ومضيق هرمز (عدد السفن)



الشكل (3): التغييرات الشهرية في حركة عبور السفن المارة عبر باب المندب (عدد السفن)



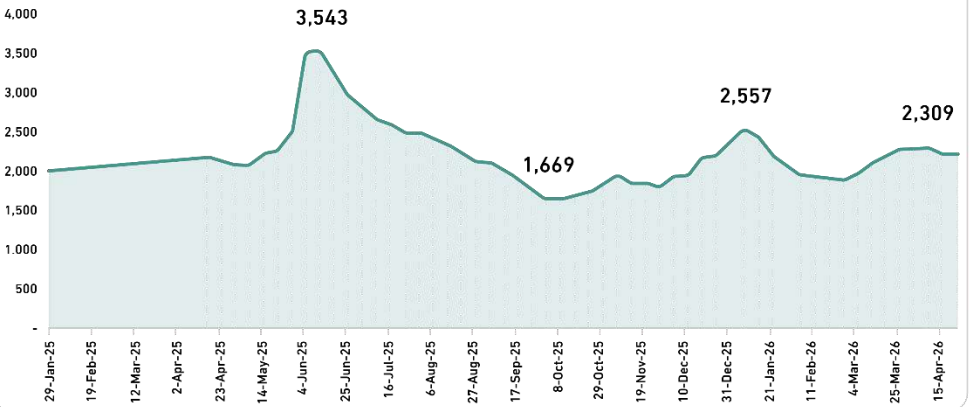
الشكل (4): تطور حركة عبور السفن المارة عبر مضيق هرمز على أساس يومي - 2026 (عدد السفن)



Source: UN Trade and Development, based on data provided by Clarksons Research Shipping Intelligence Network

وقد ترتب على هذه التطورات في حركة الملاحة البحرية ضغوط مباشرة على أسواق الشحن وارتفاع في تكاليف النقل الدولي، نتيجة إطالة مسارات الرحلات، وزيادة استهلاك الوقود، وارتفاع أقساط التأمين، وتراجع كفاءة الجداول التشغيلية لشركات النقل البحري. وتظهر ذلك بوضوح مؤشرات الشحن العالمية، حيث سجل **مؤشر Drewry World Container Index (WCI)** تقلبات وارتفاعات ملحوظة خلال الفترة الأخيرة، فيما أظهر **مؤشر شنغهاي لشحن الحاويات (SCFI)** قفزات حادة خلال فترات التوتر، ما يعكس انتقال أثر الاضطرابات الجيوسياسية من الممرات البحرية الى كلفة التجارة الدولية بشكل مباشر، وتعزيز توجه الشركات نحو البحث عن مسارات أكثر استقرارًا ومرونة.

الشكل (5): مؤشر Drewry العالمي لكلفة شحن الحاويات، دولار/40 قدم

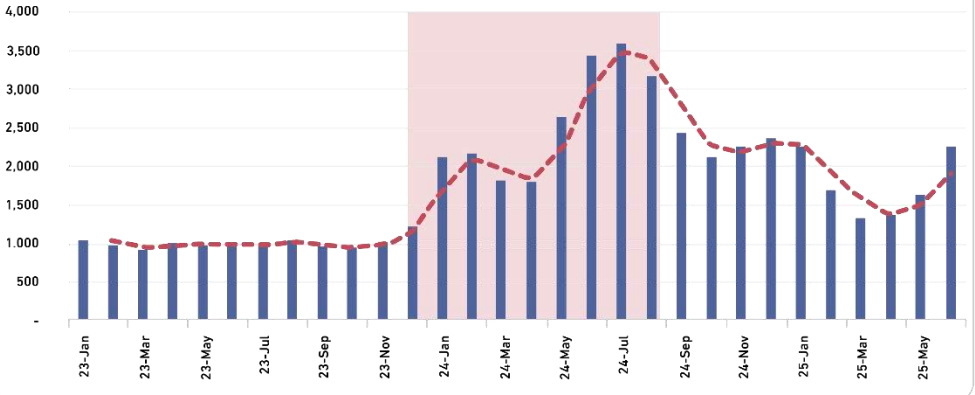


مؤشـــــــــر Drewry World Container Index (WCI)

من أبرز المؤشرات الدولية المرجعية لقياس أسعار شحن الحاويات عالميًا، إذ يتابع تطورات الأسعار الفورية عبر مجموعة من أهم المسارات التجارية البحرية بين آسيا وأوروبا وأمريكا. ويُستخدم المؤشر على نطاق واسع لرصد اتجاهات تكاليف النقل البحري، وقياس أثر الاضطرابات في الممرات التجارية وسلاسل التوريد على أسعار الشحن الدولية.

Source: Drewry World Container Index (WCI), Drewry Supply Chain Advisors

الشكل (6): متوسط تكاليف الشحن البحري وفق مؤشر شنغهاي للحاويات (SCFI)، دولار/حاوية مكافئـــــــــــــــة (20 قدم)



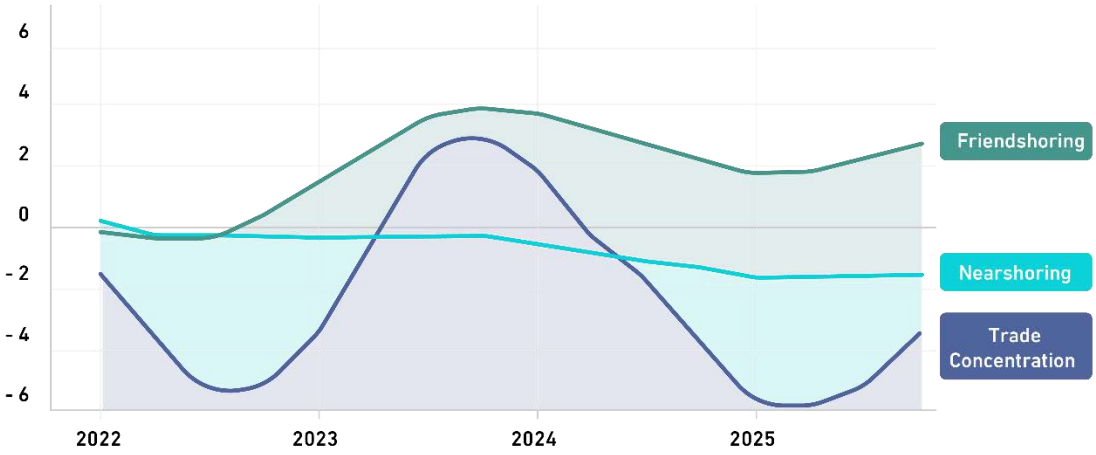
مؤشر شنغهاي لشحن الحاويات Shanghai Containerized) (Freight Index - SCFI

يقيس تطورات أسعار نقل الحاويات على أهم الخطوط التجارية الدولية انطلاقًا من ميناء شنغهاي، ويستخدم عالميًا كمؤشر مرجعي لرصد اتجاهات تكاليف الشحن البحري وتأثرها بالاضطرابات في التجارة الدولية.

Source: UNCTAD, based on data from Clarksons Research, Shipping Intelligence Network (July 2025)

وبالتوازي مع ذلك، بدأت ملامح تحولات هيكلية في التجارة الدولية تتبلور تدريجيًا، إذ تشير تقديرات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إلى تنامي توجهات استراتيجية في سلاسل التوريد وتركيبة التجارة العالمية، في مقدمتها تصاعد أهمية مفهوم **Friendshoring**، الذي يقوم على توجيه التجارة والاستثمار نحو شركاء يتمتعون بدرجة أعلى من التوافق السياسي والمؤسسي، إلى جانب عودة تدريجية لنهج **Nearshoring**، المرتبط بتقريب مواقع الإنتاج وسلاسل الإمداد إلى الأسواق الأقرب جغرافيًا. ومن شأن هذه الاتجاهات أن تُسهم في إعادة توزيع مواقع الإنتاج والشراكات التجارية، وإعادة تصميم سلاسل الإمداد العالمية على نحو يعزز التنوع والمرونة ويحد من التعرض للانقطاعات.

الشكل (7): التغير السنوي في أنماط التجارة العالمية مقارنة بمتوسط عام 2021



Source: UNCTAD estimates based on national statistics

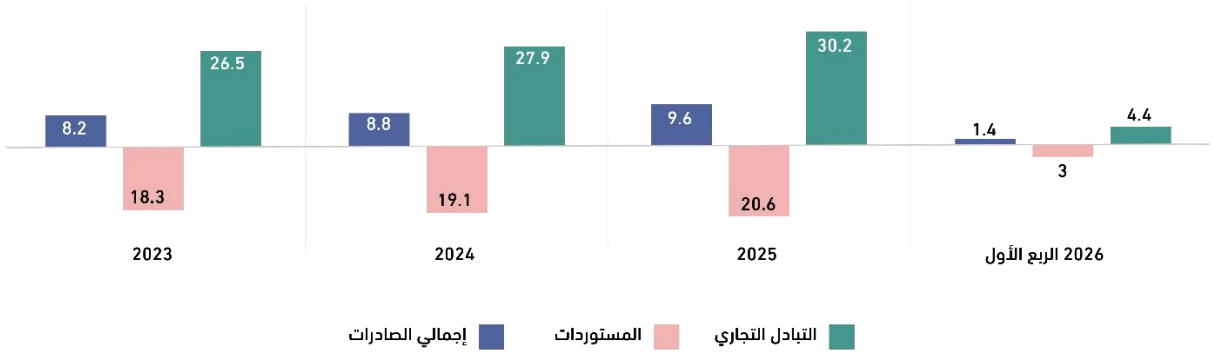
وبناءً عليه، فإن المشهد العالمي الحالي لا يشير الى تراجع أهمية التجارة الدولية بقدر إعادة توزيع أدوارها الجغرافية واللوجستية، وفتح المجال أمام مراكز جديدة قادرة على الجمع بين الموقع الاستراتيجي، وكفاءة الخدمات، والاستقرار، والقدرة على الاندماج والمرونة في سلاسل التوريد الإقليمية والعالمية.

03

موقع الأردن التجاري في ظل إعادة تشكيل المسارات الإقليمية

سجل حجم النشاط التجاري في المملكة نمواً ملحوظاً خلال الفترة (2023-2025)، إذ ارتفع حجم التبادل التجاري بنحو 20% تقريباً بمستواه في العام 2023، ليبلغ قرابة 32.5 مليار دينار في عام 2025 مقابل نحو 27.2 مليار دينار في عام 2023. كما بلغ حجم التبادل نحو 4.7 مليار دينار خلال الربع الأول من عام 2026، بما يشير إلى استمرار زخم التجارة الخارجية وأهميتها ضمن هيكل الاقتصاد الوطني.

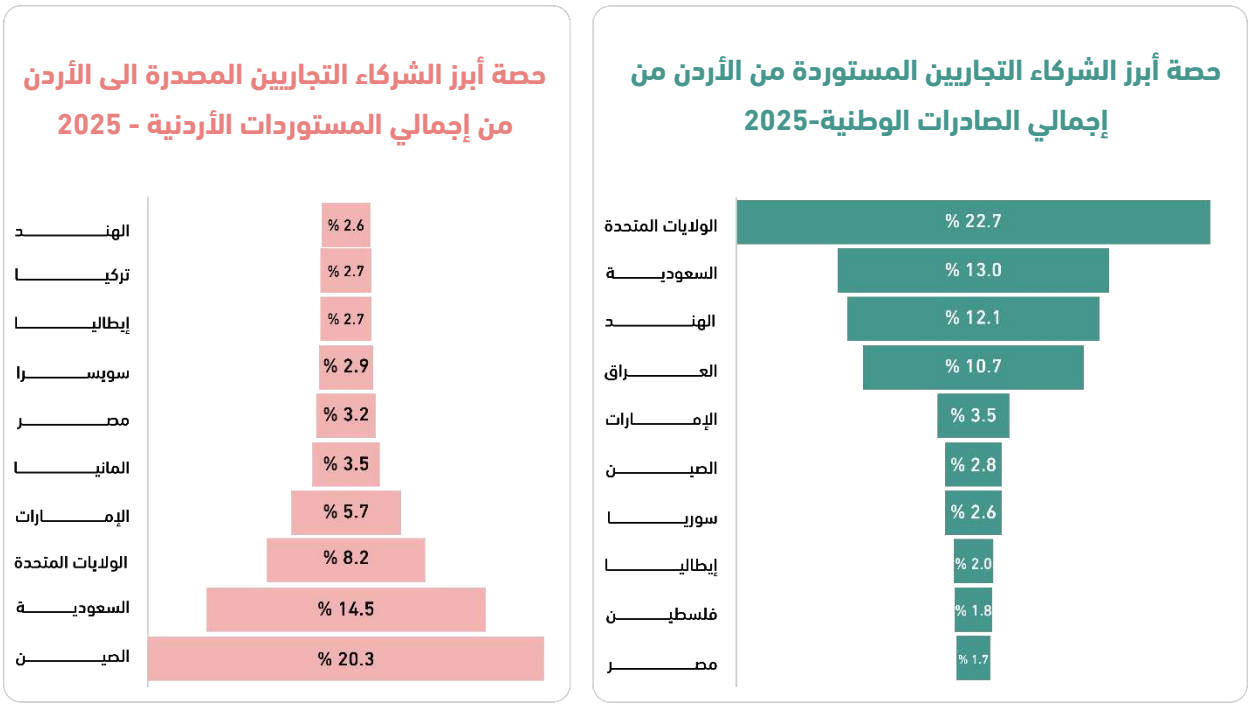
الشكل (8): أداء مؤشرات التجارة الخارجية الأردنية- بالمليار دينار



المصدر: التجارة الخارجية، دائرة الاحصاءات العامة

وتجدر الإشارة الى أن التجارة الخارجية الأردنية ترتبط بشبكة متنوعة من الشركاء التجاريين الإقليميين والدوليين، حيث تبرز الأسواق الآسيوية والعربية والأمريكية كأطراف رئيسية على جانبي الاستيراد والتصدير. مما يعكس درجة انفتاح الاقتصاد الأردني وتعدد قنواته التجارية مع اسواق العالم.

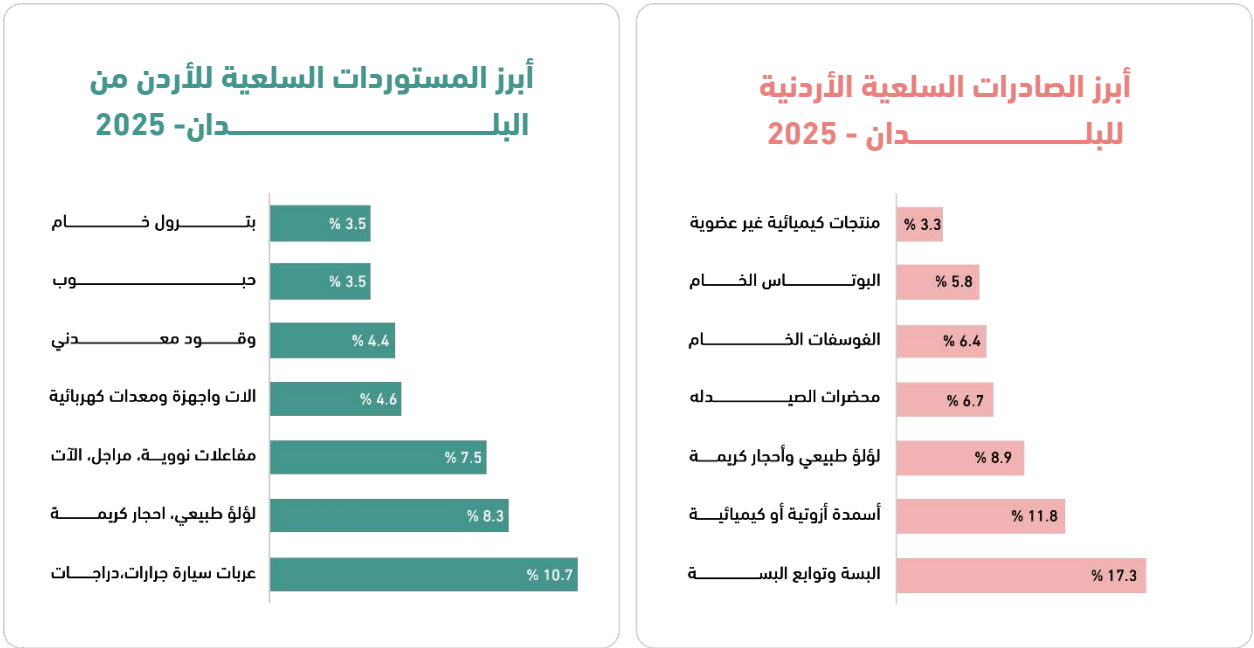
الشكل (9): أبرز الشركاء التجاريين للأردن لعام 2025



المصدر: التجارة الخارجية، دائرة الاحصاءات العامة

وعلى صعيد أبرز السلع، تتركز الصادرات الأردنية في منتجات صناعية واستخراجية تشمل الأسمدة والمنتجات الكيماوية والأدوية والملابس، في حين تتجه المستوردات نحو السلع الاستهلاكية ومدخلات الإنتاج، وفي مقدمتها المشتقات النفطية والآلات والمعدات والمواد الخام.

الشكل (10): أبرز السلع المتداولة في التجارة الخارجية الأردنية – 2025

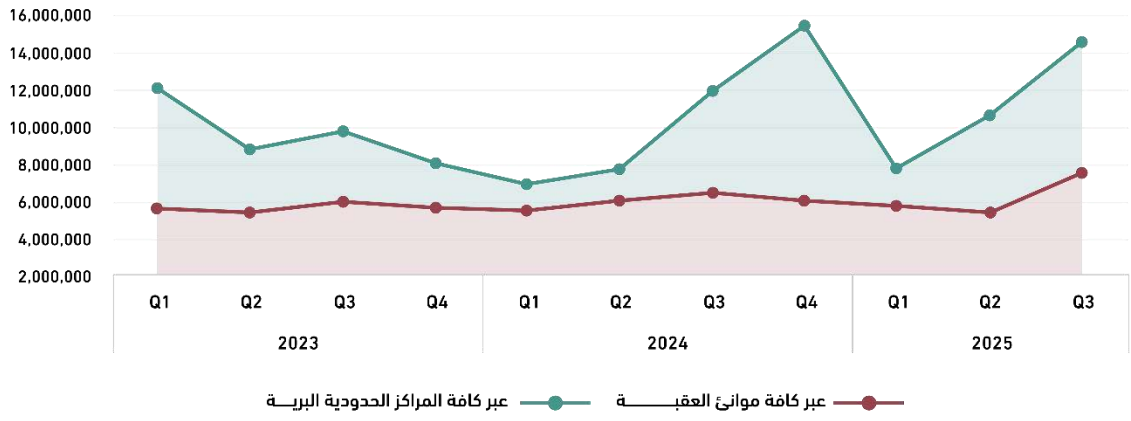


المصدر: التجارة الخارجية، دائرة الاحصاءات العامة

3.1 المنافذ والمسارات التجارية في المملكة

انطلاقًا من طبيعة التجارة الخارجية الأردنية وتنوع شركائها، تبرز أهمية فهم المسارات والمنافذ التي تمر عبرها هذه التدفقات التجارية، سواء من خلال البحر الأحمر من خلال منظومة موانئ العقبة والمرافق اللوجستية، أو عبر المعابر البرية التي تربط المملكة بدول الجوار.

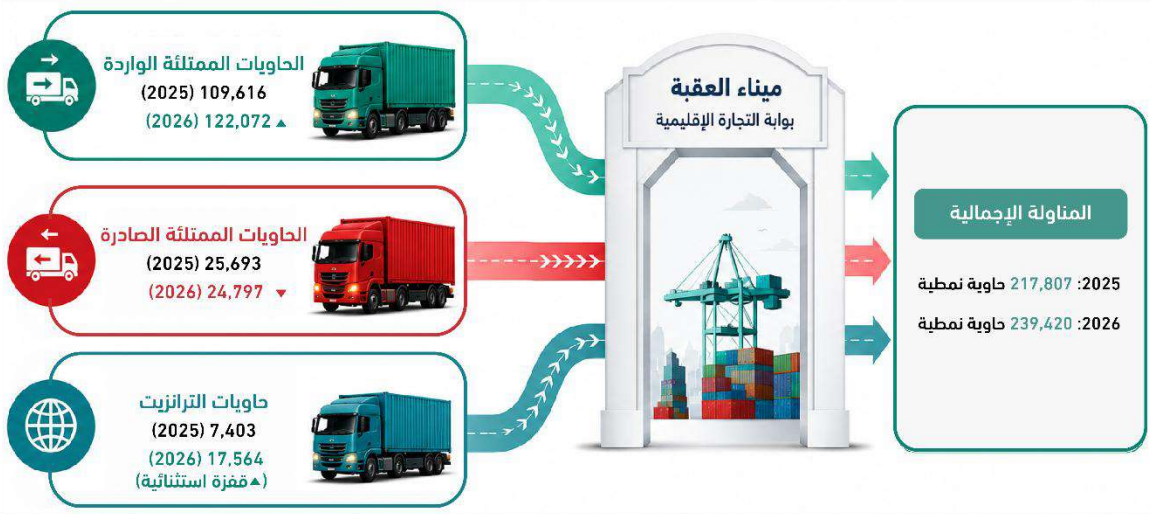
الشكل (11): توزيع حركة نقل البضائع في المملكة حسب وسيلة النقل (بالطن)



المصدر: تقارير مؤشرات أداء قطاع النقل، تقارير ربعية، وزارة النقل، سنوات مختلفة

وبالتوازي مع تصاعد الاضطرابات في مضيق هرمز، أظهرت بيانات منظومة الحاويات في ميناء العقبة تحولًا لافتًا في أنماط حركة التجارة. فقد ارتفع إجمالي المناولة مدفوعًا أساسًا **بنمو حاويات الترانزيت، التي سجلت زيادة تقدر بنحو 137% خلال الربع الأول من عام 2026 مقارنةً بالفترة نفسها من عام 2025**، مقابل تراجع الحاويات الموجهة للسوق المحلي. ويعكس هذا التحول تعاظم دور الميناء كمحور إقليمي لإعادة التوزيع في ظل إعادة توجيه مسارات الشحن وتجنب بعض الممرات البحرية مرتفعة المخاطر. كما يعزز ذلك مكانة ميناء العقبة ضمن سلاسل الإمداد الإقليمية، مع تنامي الاعتماد على المسارات البديلة واستجابة التجارة العالمية للمتغيرات الجيوسياسية.

الشكل (12): مؤشرات مناولة الحاويات في ميناء العقبة، الربع الأول 2025 مقابل الربع الأول 2026



المصدر: نقابة ملاحة الأردن

3.2 تعزيز تموضع الأردن ضمن الممرات التجارية الإقليمية

تشهد المنطقة تحولات جيوسياسية ولوجستية متسارعة أسهمت في إعادة تشكيل خريطة تدفقات التجارة، حيث أبرزت اضطرابات مضيق هرمز في عام 2025 هشاشة الاعتماد المفرط على المسارات البحرية، ودفعت دولًا إقليمية إلى إحياء بدائل برية تتجاوز الاختناقات وتعزز مرونة سلاسل الإمداد. وفي هذا الإطار، يبرز الأردن كمرشح طبيعي للاضطلاع بدور أكثر مركزية في إعادة تنظيم منظومة النقل الإقليمية.

وتتجسد ملامح هذا التوجه في مبادرات الربط السككي التي تسارعت وتيرتها مؤخرًا؛ إذ جرى في أبريل 2026 توقيع اتفاقية أردنية - إماراتية للشروع في تنفيذ مشروع سكة حديد ميناء العقبة- مراكز التعدين، بالتوازي مع تكثيف المشاورات الأردنية - السعودية بشأن إنشاء خط حديدي إقليمي يعبر الأردن لربط المملكة العربية السعودية بسوريا وتركيا، وتمثل هذه المشاريع خطوة تأسيسية ضمن رؤية تستهدف الانتقال بالأردن من ممر تجاري إلى محطة لوجستية إقليمية، بما يتيح تعظيم نصيبه من القيمة المضافة في سلاسل الإمداد ويفتح في الوقت نفسه مسارات تنموية أوسع للاقتصاد الوطني.

ويتسق هذا التوجه مع مستهدفات رؤية التحديث الاقتصادي (2022- 2033)، التي أولت قطاع النقل والخدمات اللوجستية أهمية خاصة بوصفه أحد القطاعات الداعمة للتنافسية الاقتصادية وتحفيز الاستثمار.

وفي هذا السياق، يحتفظ قطاع النقل البري بأهمية محورية ضمن أي تصور مستقبلي لمنظومة النقل الإقليمية، باعتباره الحلقة التي تربط بين الموانئ والمراكز اللوجستية والأسواق المحلية والمعابر الحدودية. كما أن تطوير مشاريع السكك الحديدية والخدمات اللوجستية لا يلغي دور النقل البري، بل يعزز تكامله ضمن منظومة نقل متعدد الوسائط أكثر كفاءة ومرونة، بما يسهم في رفع كفاءة حركة البضائع وتطوير خدمات الشحن والتوزيع والخدمات المساندة، ويعزز جاهزية القطاع لمواكبة التحولات المتسارعة في الممرات التجارية الإقليمية.

3.2.1 مشاريع السكك الحديدية الوطنية والإقليمية: الركائز الجديدة للتكامل

شهدت السنوات الأخيرة تسارعًا في تطوير منظومة السكك الحديدية في الأردن وربطها إقليميًا، ضمن توجه يهدف إلى استثمار الموقع الاستراتيجي للمملكة وتعزيز كفاءة النقل متعدد الوسائط، من خلال مشاريع تشكل أساسًا لشبكة وطنية قابلة للتكامل مع الممرات التجارية المحيطة.

ويعد **مشروع سكة حديد ميناء العقبة - مراكز التعدين**، حجر الأساس للشبكة الوطنية المقترحة؛ إذ يستهدف ربط مناجم الفوسفات في الشيدية ومصانع البوتاس في غور الصافي بالميناء الصناعي في العقبة على امتداد يقارب 360 كم، وينتظر أن يسهم المشروع في رفع كفاءة نقل صادرات التعدين، بما ينعكس على خفض الكلف اللوجستية للفوسفات والبوتاس، إلى جانب تعزيز موثوقية تدفق الصادرات للأسواق الخارجية، وتشير الخطط إلى استكمال المشروع بحلول عام 2030 بقدرة استيعابية تقارب 16 مليون طن سنويًا. كما أن التمويل والاستثمار الإماراتي المتوقعين يوفران رافعة مهمة لتسريع التنفيذ، بما يعزز تنافسية ميناء العقبة ويرسخ دوره كمركز جذب للشحنات الكبرى عبر تقليص زمن المناولة والانتظار.

أما **مشروع الربط السككي الإقليمي** (السعودية – الأردن – سوريا – تركيا- أوروبا) فيهدف إلى إحياء مسار بري يربط أسواق الخليج ببلاد الشام وتركيا مرورًا بالأردن، بما يتيح مسارًا بديلًا يدعم مرونة التجارة في مواجهة الاختناقات البحرية، ويتضمن إنشاء خط سككي داخل الأردن يبدأ من معبر العمري على الحدود السعودية، مرورًا بمنطقة الماضونة اللوجستية، وصولًا إلى معبر جابر على الحدود السورية، مع افتراض استكمال الوصلات شمالًا عبر سوريا (بما في ذلك إعادة تأهيل أجزاء من مسار الخط الحجازي عبر دمشق وحلب) وصولًا إلى تركيا والشبكات الممتدة نحو أوروبا. وتبرز أهمية ربط ميناء العقبة بهذا الممر الإقليمي، خاصة مع تنامي الاهتمام بربط الأسواق التركية والخليجية بمسارات بحرية نحو إفريقيا عبر العقبة.

يتسق هذا التوجه مع مستهدفات رؤية السعودية 2030 في مجال التكامل الإقليمي للبنى التحتية، وفي حال تحقق الربط ضمن نافذة (2028–2030)، فمن المتوقع أن يتبلور ممر تجاري منافس للمسارات التقليدية، إلى جانب مكاسب محتملة على مستوى الكلفة والاعتمادية من خلال تجنب مناطق التوتر البحري.

ورغم ما تحمله مشاريع السكك الحديدية من فرص استراتيجية للأردن، إلا أنها تعد من أكبر مشاريع البنية التحتية وأكثرها تأثيرًا على المدى الطويل، نظرًا لما تتطلبه من استثمارات رأسمالية ضخمة وشبكات تشغيل متكاملة عابرة للحدود. فبحسب تقديرات دولية[8] [9]، قد تتراوح كلفة إنشاء خطوط السكك الحديدية الحديثة للشحن عالميًا بين (3- 15 مليون دولار للكيلومتر الواحد)، تبعًا لطبيعة التضاريس والبنية الفنية والربط اللوجستي المطلوب، ما يعكس الحجم الاقتصادي الكبير لهذا النوع من المشاريع وأثره الممتد على قطاعات النقل والتجارة والخدمات والصناعة.

[8] (World Bank) , Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance.

[9] ، تقارير تكاليف مشاريع البنية التحتية للسكك الحديدية(UIC) الاتحاد الدولي للسكك الحديدي.

كما تتميز مشاريع السكك الحديدية بطابعها طويل الأجل، إذ ترتبط بعوائد اقتصادية تراكمية تتعزز مع توسع حركة التجارة والتكامل مع الموانئ والمراكز اللوجستية والمناطق الصناعية، وبمدى قدرة الأردن على تطوير منظومة لوجستية متكاملة قادرة على جذب التدفقات التجارية والاستثمارات المرتبطة بسلاسل الإمداد الإقليمية.

ولا تقتصر الآثار الاقتصادية لمشاريع السكك الحديدية على العوائد المباشرة المرتبطة بالنقل والتشغيل، بل تمتد عبر ما يعرف بـ "الأثر المضاعف (Multiplier Effect) "، والذي يشير إلى قدرة الاستثمار في البنية التحتية والنقل على توليد آثار اقتصادية ممتدة عبر قطاعات متعددة، تشمل الصناعة، والخدمات اللوجستية، والتجارة، والتخزين، والسياحة، وسوق العمل. وتشير العديد من الدراسات الدولية إلى أن الاستثمار في السكك الحديدية يمتلك مضاعفات اقتصادية مرتفعة ترتبط بزيادة الناتج والقيمة المضافة والتشغيل، نتيجة قوة الترابط بين قطاع النقل وباقي القطاعات الاقتصادية. فقد أظهرت دراسات حول مشاريع السكك الحديدية في الصين[10] وألمانيا[11] وإندونيسيا[12] أن تطوير شبكات النقل السككي يسهم في تحفيز النشاط الصناعي والخدمات اللوجستية، ورفع مستويات التشغيل والدخل، إضافة إلى تعزيز التكامل الاقتصادي والإقليمي، وخلق آثار اقتصادية ممتدة تتجاوز قطاع النقل نفسه.

كما أشارت مراجعات اقتصادية متخصصة[13] في آثار القطارات السريعة إلى أن الأثر الاقتصادي لهذه المشاريع لا يقتصر على الوظائف المباشرة، بل يمتد ليشمل تنشيط السياحة، والتطوير الحضري، وتعزيز سلاسل التوريد، وتحفيز الاستثمار الإقليمي، بما يعزز من قدرة الاقتصادات على تحقيق نمو طويل الأجل قائم على الترابط القطاعي والبنية التحتية المتقدمة

وفي السياق الأردني، أظهرت إحدى الدراسات الحديثة[14] أن مضاعف الاستثمار في قطاع النقل يمتلك أثرًا إيجابيًا ومعنويًا على معدل المشاركة في القوى العاملة، إذ إن زيادة الاستثمار بمقدار مليار دينار في القطاع تؤدي إلى رفع معدل المشاركة في القوى العاملة بنسبة 0.0357%، بما يعكس قدرة قطاع النقل على توليد آثار تشغيلية ممتدة نتيجة قوة ترابطه مع القطاعات الإنتاجية والخدمية المختلفة. وعليه، فإن تطوير مشاريع السكك الحديدية والربط اللوجستي لا يمثل مجرد استثمار في البنية التحتية، بل يشكل أداة اقتصادية قادرة على تحفيز النشاط الاقتصادي، وخلق فرص العمل، وتعزيز القيمة المضافة ضمن سلاسل الإمداد الإقليمية.

---

[10] Zhao, B., & Ding, Y. (2024). Multiplier effects of transport sectors in China's national economy: An input-output approach. Research in Transportation Business & Management, 53, 101109. Elsevier. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2024.101109

[11] Analysis of the Interdependence between the Economic Growth and the Development of the Railway Sector in Germany. (2020). European Research Studies Journal.

[12] Hendra, Y. N. R., Pujiwat, R., Upahita, D. P., Utomo, D. P., & Sucipto. (2023). Multiplier Effects Analysis of Development on The High Speed Train Industry on Indonesia National Economic Growth. Evergreen Joint Journal of Novel Carbon Resource Sciences & Green Asia Strategy, 10(3), 2006–2013.

[13] Analysis of the Interdependence between the Economic Growth and the Development of the Railway Sector in Germany. (2020). European Research Studies Journal.

[14] Fawaier, A. (2026). The role of sectoral investment in enhancing labor force participation rate in Jordan: Evidence from 1990 to 2023. The University of Jordan.

وعلى المستوى الكلي، تترجم هذه المشاريع إلى مكاسب اقتصادية ولوجستية وتنموية محتملة عبر قنوات متعددة، منها:

التموضع والتنافسية التجاريـــــة

يعزز تطوير شبكة السكك وربطها إقليميًا التنافسية اللوجستية للأردن ويحسن موقعه ضمن الممرات التجارية الناشئة، بما في ذلك مشروع الربط السعودي–التركي عبر الأردن ومبادرات مثل الممر الاقتصادي IMEEC[15]، بما يدعم تحول المملكة إلى محور عبور أكثر حضورًا لحركة التجارة بين آسيا وأوروبا، ويفتح مسارات أكثر كفاءة أمام الصادرات الأردنية نحو أسواق سوريا وتركيا وأوروبا الشرقية.

الكفاءة الاقتصادية وخفض الكـــلف

النقل السككي خيارًا أكثر كفاءة من حيث الكلفة مقارنة بالنقل البري بالشاحنات، لا سيما للبضائع الثقيلة والمسافات الطويلة، الأمر الذي قد يسهم في خفض كلف النقل والإنتاج، وتعزيز تنافسية صادرات الفوسفات والبوتاس، إلى جانب رفع الطاقة التصديرية وتخفيف اختناقات نقل الخامات في قطاع التعدين. وبحسب المقارنات الدولية، تقدر كلفة النقل بالقطارات في أمريكا الشمالية بنحو 4 سنتات لكل طن-ميل، مقابل كلفة للشاحنات قد تصل إلى 2–3 دولارات لكل ميل (مع مراعاة اختلاف الحمولة، إذ تحمل الشاحنة الواحدة نحو 20 طنًا في المتوسط)[16]

القيمة المضافة والتنمية الاقتصادية

تدعم مشاريع الربط السككي نموذج الاقتصاد المدفوع بالنقل(Transport-Driven Economies) ، وتعزز القيمة المضافة المرتبطة بسلاسل الإمداد من خلال استقطاب أنشطة التخزين وإعادة التوزيع والخدمات اللوجستية المساندة. كما تسهم في تنشيط الاستثمار وخلق فرص العمل، خاصة في المناطق الواقعة على امتداد المسارات، إلى جانب تعزيز فرص استقطاب استثمارات مرتبطة بالصناعات التعدينية والخدمات المساندة.

المنافع البيئية والاجتماعيـــــــــة

ترتبط مشاريع النقل السككي بمنافع بيئية واجتماعية تشمل تخفيف الازدحام والحوادث على الطرق، وخفض استهلاك الوقود والانبعاثات الناتجة عن النقل البري[17] بما ينسجم مع أهداف الأردن في تقليل البصمة الكربونية وتقليل الكلف المجتمعية المرتبطة بالنقل وصيانة الطرق.

[15] India–Middle East–Europe Economic Corridor.

[16] Mexicom Logistics (2024). *Railway vs. Trucking: Cross-Border Transport in North America*. https://mexicomlogistics.com/railway-vs-trucking-cross-border-transport-in-north-america/

[17] Mexicom Logistics (2024). *Railway vs. Trucking: Cross-Border Transport in North America*. https://mexicomlogistics.com/railway-vs-trucking-cross-border-transport-in-north-america/

واستنادًا إلى ما سبق، **تساعد مجموعة من الأطر النظرية على تفسير كيف يمكن للبنى التحتية العابرة للحدود - وخاصة النقل السككي - أن تتحول إلى رافعة تنموية، وأن تعيد توزيع الأنشطة والاستثمارات على امتداد الممرات الجديدة.**

نظرية سلاسل القيمة العالمية (GVCs): تؤكد أن الانخراط في سلاسل الإنتاج العالمية يمنح الدول النامية وصولًا إلى الاستثمارات والتكنولوجيا وزيادة فرص التوظيف، ولذا فإن ربط الأردن عبر السكك بمحاور التجارة الإقليمية يتيح دمج القطاع الصناعي الأردني في شبكات إنتاج أوسع، فعلى سبيل المثال تجميع سلع قادمة من آسيا في المراكز اللوجستية الأردنية ثم إعادة تصديرها للدول المجاورة. هذا يعني تعزيز تنافسية الأردن وإدخال الصناعة المحلية في مهام تصنيع ذات قيمة أعلى تدريجيًا.

اقتصاديات الشبكات (Network Effects): كلما اتسعت شبكة النقل وتعددت وصلاتها، ازدادت قيمتها لكل الأطراف، هذا مفهوم اقتصادي يوضح أن إضافة وصلة سككية جديدة كربط الأردن بسوريا مثلًا، سوف تضاعف نفع الشبكة بأسرها وتزيد جاذبية استخدام الخط نظرًا لتوفير وجهات وخيارات أكثر، أي أن المردود يتعاظم تراكميًا، فخط العقبة وحده مفيد، ولكن العقبة بالإضافة إلى شبكة دولية شمالًا يعظّم العائد اللوجستي والاستثماري للجميع.

الممرات الاقتصادية (Economic Corridors): أثبتت التجارب السابقة كطريق الحرير الصيني أن إنشاء ممرات بنية تحتية متكاملة يساهم في دفع النمو الإقليمي بشكل هائل، وتوفر الممرات ارتباطًا عضويًا بين مراكز اقتصادية رئيسية كالمدن الصناعية، والموانئ، عبر وسائل نقل حديثة، مما يسهل تدفق التجارة والاستثمار بينها. فالمشاريع الحالية تجعل من الأردن جزءًا من ممرات إقليمية استراتيجية (الخليج–بلاد الشام–تركيا)، ما يعزز اندماجه الاقتصادي ويحفز التنمية على مسار الممر.

الجغرافيا الاقتصادية الجديدة (New Economic Geography): يفسر هذا الطرح كيف يقود خفض تكاليف النقل إلى إعادة توزيع النشاط الاقتصادي إقليميًا، حيث تتشكل بؤر تنموية جديدة عند نقاط الاتصال الرئيسية، وبالفعل يتوقع مع تشغيل سكك الحديد أن تنشأ تجمعات صناعية لصناعات تحويلية تعتمد النقل الرخيص، أو في المناطق اللوجستية كالماضونة التي ستستفيد من كونها نقطة وصل بين السكك والطرق، وهكذا يمكن أن يساهم المشروع في توزيع مكتسبات التنمية على كامل خريطة المملكة.

التكامل متعدد الوسائط (Multimodal Integration): يعتمد النقل الحديث على دمج كافة الوسائل لتحقيق أفضل كفاءة، فالتكامل متعدد الوسائط يؤكد على أن الاستفادة القصوى من مشروع سكك تستلزم ربطه المحكم بالموانئ البحرية، والطرق في نظام متكامل، وهذا ما تطمح له الأردن فعلًا حيث تَكمُن الرؤية في ميناء العقبة بحرًا، ومتصل بسكك الحديد برًا، ومن ثم بشاحنات تصل المناطق غير المخدومة بالسكك. يبرز نهج النقل المتكامل بوضوح في أمريكا الشمالية، حيث يتم الدمج بين السفن والقطارات والشاحنات لتسريع نقل البضائع عبر الحدود.

3.2.2 تحليل السيناريوهات المحتملة لتموضع الأردن اللوجستي

في ظل ما سبق، يمكن تصور عدة سيناريوهات لمستقبل تموضع الأردن ضمن الممرات التجارية الإقليمية. تتفاوت هذه السيناريوهات حسب مدى نجاح أو تعثر مشاريع السكك والتعاون الإقليمي:

السيناريو	ملامح وافتراضات	النتائج والآثار الاقتصادية
السيناريو المحافظ	- استمرار الوضع القائم دون تحقيق اختراقات كبيرة فى مشروعات السكك عدا إنجاز خط العقبة-معان بحلول 2030. - لا يتم ربط العقبة بعمان أو سوريا بسبب تحديات تمويلية وتأجيلات. - يبقى الأردن يعتمد بشكل أساسى على الشاحنات لنقل بضائعه لدول الجوار.	**مكاسب محدودة** - تحسن جزئى فى قدرة الأردن التصديرية (زيادة طفيفة بصادرات التعدين نتيجة توفر السكة للعقبة)، لكن دون نقلة نوعية فى دوره الإقليمى. - يستفيد ميناء العقبة من الخط الجديد، لكن يبقى الأردن ممراً ثانويًا ضمن الشبكات الكبرى.
السيناريو المتفائل – مركز لوجستي إقليمي	- تنفيذ ناجح لمشروع العقبة والتوسع لاحقًا إلى ربط عمّان، وإنجاز خط السعودية-الأردن-سوريا-تركيا وفق المخطط الزمنى (بداية 2030). - يترافق ذلك مع إصلاحات محلية (تسهيل الجمارك، جذب الاستثمار).	**قفزة اقتصادية** - يتحول الأردن إلى مركز لوجستى إقليمى رئيسى، تتضاعف حركة الترانزيت عبره، وعليه فترتفع إيرادات الدولة من رسوم العبور والخدمات. - يتم تحفيز الاستثمار الأجنبى فى المناطق اللوجستية، وتحسن ملحوظ فى ترتيب الأردن بمؤشرات الأداء اللوجستي عالميًا.
السيناريو السلبي	- تعثر كبير بالمشروعات نتيجة أزمات إقليمية أو خلافات سياسية تعيق التعاون (عودة التوتر فى سوريا مثلًا) أو عدم توفر التمويل. - دول مجاورة تطوّر ممرات بديلة (مثل مشروع يعبر من العراق وتركيا بدعم خليجي) مما يقلل أهمية الأردن.	**تبعات سلبية** - ضياع الفرصة أمام الأردن للاندماج فى الشبكات الجديدة وتثبيت نفسه كمحور. - تراجع تنافسيته اللوجستية لصالح ممرات أخرى. - استمرار الضغط على قطاع النقل البري المحلى دون تحسن يُذكر، وبقاء الأردن معتمدًا على دعم مالى خارجى بدل توليد عوائد ذاتية عبر اللوجستيات.
السيناريو المتقدم	- تحقق تكامل إقليمى شامل. - تنفذ كل المشروعات المخطط لها، ويجرى ربط الأردن أيضًا بالعراق مستقبلًا، ويتسع نطاق الشبكة ليشمل ميناء اللاذقية السوري (ربط البحر المتوسط بالخليج برًا). - يصحب ذلك اتفاقيات إقليمية لتوحيد الإجراءات الجمركية وتنسيق السياسات.	**تحول جذري** - يصبح الأردن حلقة وصل أساسية فى التجارة بين الخليج وأوروبا والمتوسط. - مناطق لوجستية متطورة تنمو حول محاور السكك (معان، المفرق، الماضونة). - تدفقات تجارية واستثمارية ضخمة تمر عبر الأردن بفضل الثقة فى مساراته الآمنة. - يؤدي ذلك إلى نمو اقتصادي مستدام قائم على الخدمات اللوجستية والتصنيع المرتبط بها.

ولتحقيق السيناريوهات الإيجابية (المتفائل والمتقدم)، ينبغي تسريع الجهود التنسيقية إقليميًا، مثل إنشاء فرق عمل مشتركة مع دول الجوار لضمان تنفيذ المشاريع في وقتها، وتوفير حوافز تشجيعية للمستثمرين كتسهيل إجراءات الاستثمار في المناطق اللوجستية، وعقود شراكة طويلة الأجل لضمان استرداد العوائد، كما ويتطلب تطوير الكفاءات الوطنية في إدارة وتشغيل السكك الحديدية عبر برامج تدريبية مع الدول الرائدة.

كما يتطلب ذلك العمل **على تطوير وتحديث أسطول النقل البري في المملكة، باعتباره جزءًا رئيسيًا ومكملًا لمنظومة النقل والخدمات اللوجستية خلال المرحلة المقبلة**، خاصة في عمليات الربط بين الموانئ والمراكز اللوجستية ومحطات السكك والأسواق المحلية والإقليمية. ويشمل ذلك مواءمة المعايير التنظيمية والتشغيلية مع دول الجوار، بما يتعلق بالأوزان والمحاور والمواصفات الفنية والربط الإلكتروني وإجراءات العبور والتخليص، إلى جانب تعزيز الاتفاقيات الثنائية والإقليمية المرتبطة بالنقل والترانزيت، بما يسهم في رفع كفاءة حركة الشاحنات وتعزيز تنافسية الممرات التجارية التي يمر عبرها الأردن.

من جانب آخر، لا بد من العمل على تطوير البنية التحتية للنقل وبناء منظومة لوجستية متكاملة وقادرة على تعظيم القيمة المضافة الناتجة عن تدفقات التجارة، وعلى رأسها **إنشاء الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية الداخلية** كأحد المرتكزات الأساسية لتمكين الأردن من التحول الى شريك فاعل في سلاسل الإمداد.

حيث تشير الأدبيات الدولية، بما في ذلك تقرير صادر عن الأونكتاد، الى أن تطوير الموانئ الجافة يؤدي الى زيادة تدفقات التجارة وتعزيز النشاط الاقتصادي في المناطق المرتبطة بها، من خلال تحسين كفاءة النقل متعدد الوسائط وخفض كلف الشحن على مستوى السلسلة اللوجستية[18]. كما أنها تمثل عنصراً محوريًا في بناء شبكات لوجستية مرنة، إذ تتيح توزيع المخاطر وتعزيز القدرة على الاستجابة للاضطرابات[19]، الى جانب خلق تجمعات اقتصادية داخلية، من خلال جذب الاستثمارات في مجالات التخزين والخدمات اللوجستية[20].

ومن جانب آخر، أشار تقرير صادر عن الأونكتاد؛ الى أن تطوير الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية الداخلية يمكن أن يسهم في خفض كلف النقل بنسبة تقديرية تتراوح ما بين (10%- 30%)[21]، وتقليل زمن الشحن والتخليص بما يصل الى 40%[22]، فضلًا عن تعزيز كفاءة الموانئ البحرية وتقليل مستويات الازدحام. كما ينعكس تحسين الأداء اللوجستي بشكل مباشر على زيادة تدفقات التجارة، حيث تشير دراسات البنك الدولي الى أن تحسين كفاءة سلاسل الإمداد قد يؤدي الى نمو التجارة ضمن نطاقات تقديرية مستندة الى تجارب دولية بنسب تصل الى (15%- 25%)[23].

---

18 Nguyen, L.C. et al. (2021). *Evaluating the role of dry ports in the port-hinterland setting.* https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521221000420

19 Artarail (n.d.). *Dry port: Definition, benefits, and role in global logistics.* https://artarail.com/dry-port-definition-benefits-global-logistics/

20 Varese, E. (2020). *Dry port: A review on concept, classification and role. Journal of Marine Science and Engineering.* https://www.mdpi.com/2305-6290/4/4/29

21 UNCTAD (2013). The Role of Dry Ports in Promoting Efficient Transport and Logistics Systems. United Nations.

22 Varese, E. (2020). *Dry Ports: A Review.* Journal of Marine Science and Engineering (MDPI).

23 *World Bank (2018/2023). Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy (LPI Report).*

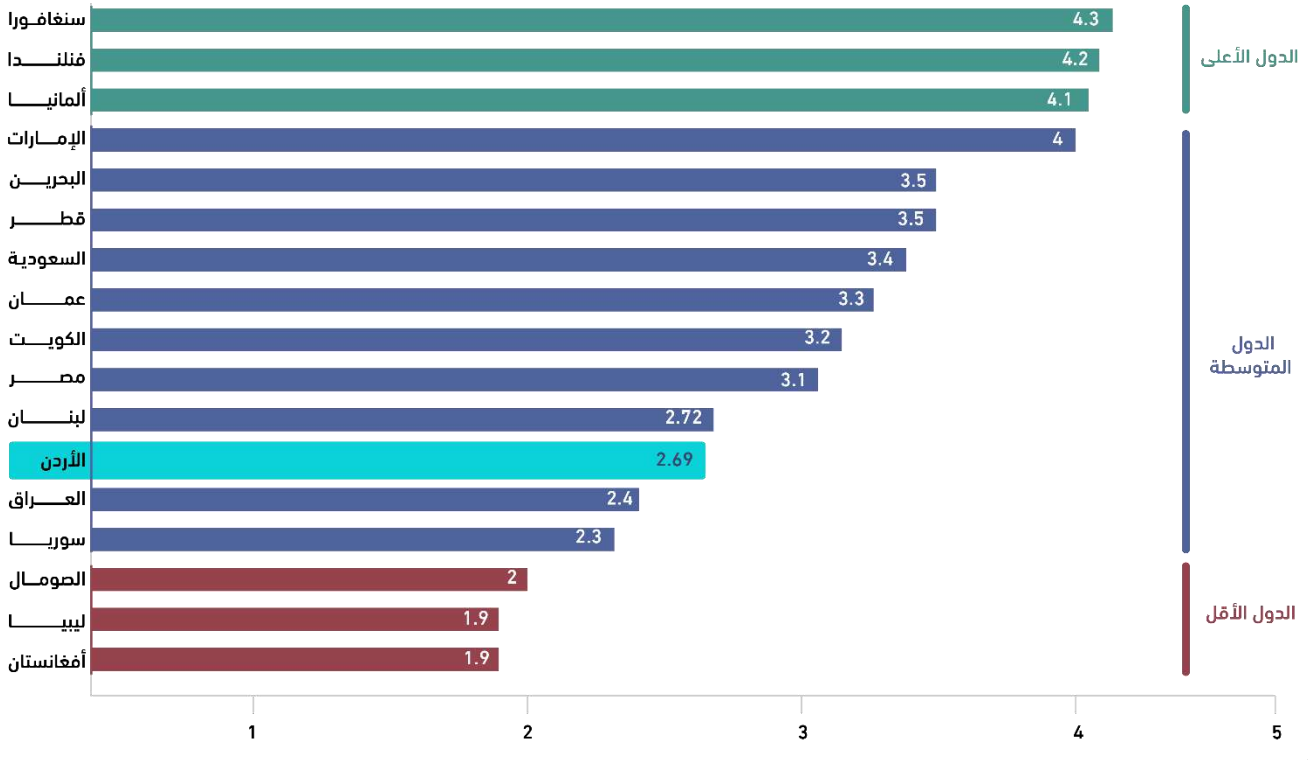
3.2.3 مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)

يعد مؤشر الأداء اللوجستي (Logistics Performance Index – LPI) أحد المؤشرات الدولية الصادرة عن البنك الدولي (World Bank) ، ويغطي عددًا كبيرًا من الدول (139 دولة في آخر إصدار عام 2023)، ويستند الى تقييم مجموعة من الأبعاد الرئيسية تشمل كفاءة التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية للنقل، وسهولة ترتيب الشحنات الدولية، وكفاءة الخدمات اللوجستية، وإمكانية تتبع الشحنات، والالتزام بمواعيد التسليم. ويقاس المؤشر على مقياس يتراوح بين 1 (أداء ضعيف) و5 (أداء مرتفع)، حيث تعكس القيم الأعلى مستوى أفضل من الكفاءة اللوجستية. ويصدر المؤشر بشكل دوري (كل عدة سنوات)، ويستخدم كأداة مرجعية لتقييم جاهزية الدول للاندماج في سلاسل الإمداد العالمية وتعزيز دورها كمراكز لوجستية إقليمية.

وقد يسهم المؤشر في تقديم قراءة موضوعية لمستوى جاهزية الأردن للاندماج في سلاسل الإمداد الإقليمية، ومدى قدرته على الانتقال من دور الممر إلى الشريك الفاعل ضمن هذه المنظومة.

بحسب تقرير عام 2023، سجل الأردن أداءً ضمن الفئة المتوسطة عالميًا، حيث سجل نحو **2.69 نقطة من أصل 5** ليكون في المرتبة 84 عالمياً من أصل 139 دولة مشاركة، وهو مستوى أدنى مقارنة بعدد من دول المنطقة، لا سيما دول الخليج.

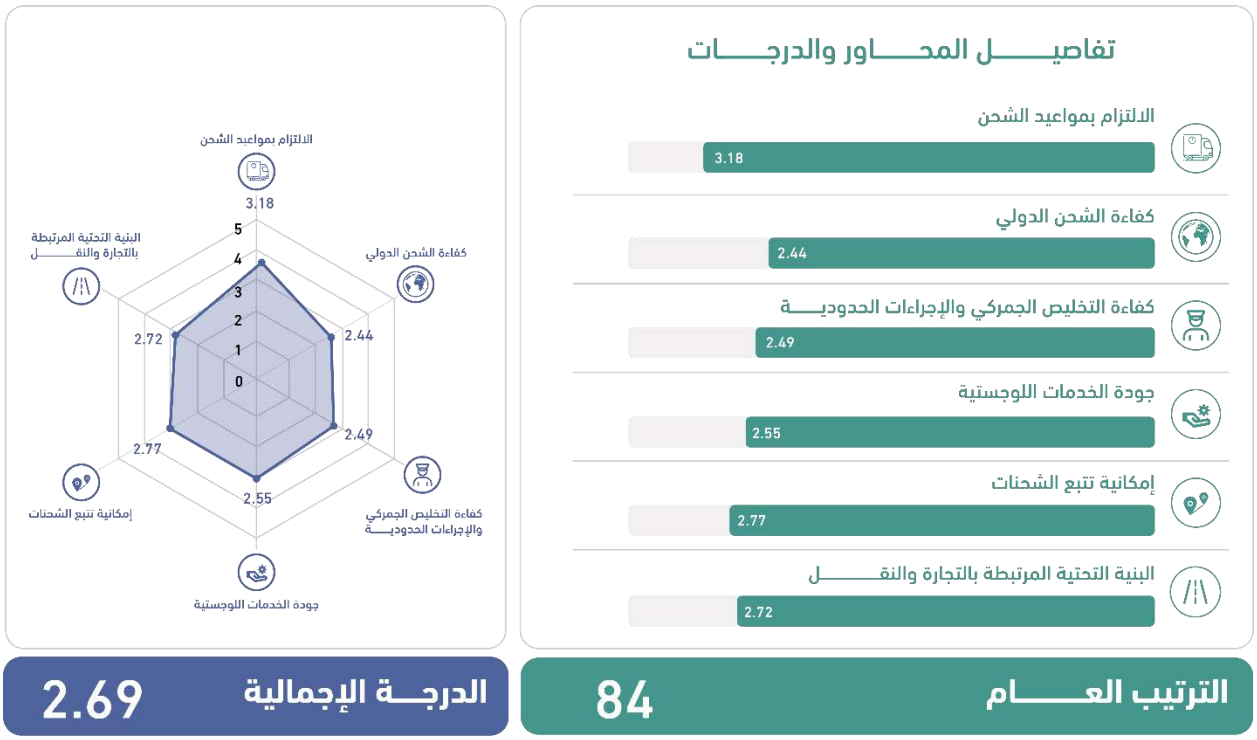
الشكل (13): أداء البلدان في مؤشـــر الأداء اللوجستي، تقرير عام 2023



المصدر: البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي(LPI) ، تقرير عام 2023.

وعلى صعيد المؤشرات الفرعية، جاء أفضل أداء للملكة في مؤشر الالتزام بمواعيد الشحن (Timeliness) ، ليعكس مدى القدرة على انتظام حركة البضائع عند اكتمال إجراءات النقل، مقابل ضعف كبير في مؤشري كفاءة الشحن الدولي (International shipping)، وكفاءة التخليص الجمركي والإجراءات الحدودية (Customs and other border control)، وهي مؤشرات ترتبط مباشرة بسرعة ترتيب الشحنات، وكلفة النقل، وسهولة عبور البضائع عبر الحدود. ويعني ذلك أن هناك تحديات مرتبطة بكفاءة المنظومة التشغيلية والإجرائية والتي من المهم أن يتم العمل على تحسينها.

الشكل(14): أداء المملكة في مؤشر الأداء اللوجستي وفق المؤشرات الفرعية



المصدر: البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي(LPI) ، تقرير عام 2023.

الأمر الذي يستدعي الى ضرورة تطوير كفاءة المنظومة اللوجستية في المملكة بأقصى سرعة، لا سيما في الجوانب التشغيلية والإجرائية المرتبطة بالشحن والتخليص، بما يمكن المملكة من الارتقاء بدورها ضمن سلاسل الإمداد الإقليمية.

3.2.4. تحليل SWOT: الأردن كمحور لوجستي إقليمي

وبناءً على ما سبق، ارتأى المنتدى بتحليل نقاط القوة والضعف والفرص والمخاطر (SWOT) لوضع الأردن اللوجستي، مع ربط كل عنصر بتداعيات سياساتية محتملة:

البعد	التحليل
نقاط القوة Strengths	▪ موقع جغرافى استراتيجى يربط الخليج ببلاد الشام، وحدود آمنة وبنية تحتية حدودية (مراكز جمركية) جاهزة ▪ علاقات متينة مع دول الجوار، ودعم استثماري خليجى متزايد ▪ علاقات تجارية واتفاقيات نفاذ للأسواق الإقليمية والدولية. ▪ وجود ميناء العقبة كميناء بحري رئيسى ▪ شبكة طرق برية متطورة نسبيًا ▪ موارد بشرية مؤهلة
نقاط الضعف Weaknesses	▪ قصور البنية التحتية الحالية للسكك، والاعتماد شبه الكلى على الطرق لنقل البضائع ▪ كفاءة لوجستية متوسطة (LPI) ▪ موارد مالية محدودة حكومياً ▪ محدودية الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية ▪ تعقيد نسبى فى الإجراءات المرتبطة بالتجارة. ▪ معدل العائد الاستثماري في مشاريع النقل منخفض نسبياً ▪ ضعف تكامل وتوافر البيانات المتخصصة بقطاع النقل والخدمات اللوجستية .
الفرص Opportunities	▪ زخم اقليمى نحو مشاريع الربط السككى وبناء مسارات جديدو ▪ ارتفاع الاهتمام الدولى بالممرات الاقتصادية: مبادرات كـ IMEC تشير لدور مستقبلى لممر يمر بالأردن ▪ دعم مالي وتقني خارجي متاح: اهتمام مؤسسات تمويل كبنك الاستثمار الأوروبي أو البنك الآسيوي بدعم مشاريع الربط الإقليمي، وإمكانية عقد مع مستثمرين عالميين. ▪ إعادة إعمار سوريا: وحاجتها المتزايدة لمنافذ تصدير واستيراد، فالأردن يمكنه تقديم خدمات لوجستية وترانزيت عبر أراضيه لهذه الدول، إذا جهّز بنيته بسرعة، ويمكنه الاستفادة من مخزوناته من الاسمنت والمعادن اللازمة للإعمار.
المخاطر Threats	▪ منافسة ممرات بديلة فى المنطقة (مثل الربط المباشر بين الخليج- العراق- تركيا) ▪ عدم استقرار إقليمى: متمثل بعودة التوترات أو النزاعات بالأطراف (سوريا، العراق، الضفة الغربية) قد يهدد انسيابية العبور ويثني المستثمرين عن التمويل طويل الأجل..
متطلبات الاستجابة Strategic) (Readiness	▪ تسريع تطوير مشاريع السكك الحديدية وربطها بميناء العقبة ▪ تسريع استكمال وتطوير الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية فى المواقع الاستراتيجية داخل المملكة ▪ تحسين كفاءة الإجراءات الجمركية والخدمات اللوجستية ▪ تعزيز التكامل بين النقل البري والسككى. ▪ توفير الموارد المالية اللازمة لتنفيذ المشاريع

04

التوصيـــــــــــــات

وفي ضوء ما سبق، يطرح المنتدى الاقتصادي الأردني مجموعة من التوصيات الهادفة إلى تعزيز جاهزية المملكة للاستفادة من التحولات في الممرات التجارية الإقليمية، ودعم تطوير منظومة النقل والخدمات اللوجستية بصورة أكثر تكاملًا واستدامة.

- **تسريع تنفيذ مشاريع الربط السككي وتعزيز التنسيق الإقليمي**، حيث يتطلب تعظيم استفادة الأردن من التحولات الجارية في الممرات التجارية الإقليمية الإسراع في تنفيذ مشاريع السكك الحديدية الوطنية والإقليمية، بالتوازي مع تعزيز التنسيق السياسي والفني مع الدول الشريكة، لا سيما المملكة العربية السعودية، والإمارات، وسوريا، وتركيا. كما تبرز أهمية تطوير أطر مؤسسية مشتركة لضمان التوافق التشغيلي وتنسيق الإجراءات المرتبطة بحركة البضائع والعبور عبر الحدود .

- **وضع خارطة طريق تنفيذية متكاملة لمشاريع النقل والربط اللوجستي**، تستند الى نموذج اقتصادي وتمويلي متكامل يراعي الجدوى الاقتصادية، والاستدامة المالية، ويقيم سيناريوهات التمويل والشراكة مع القطاع الخاص(PPP) ، والمخاطر السيادية والتشغيلية المرتبطة بالمشاريع الكبرى، بما يسهم في تعزيز قدرة المملكة على تنفيذ مشاريع البنية التحتية الاستراتيجية بكفاءة واستدامة طويلة الأجل.

- **تهيئة البيئة المؤسسية والتنظيمية (Soft Infrastructure) المرتبطة بالقطاع اللوجستي**، عبر تبسيط الإجراءات الجمركية، وتوسيع الاعتماد على الحلول الرقمية في التخليص وتتبع الشحنات، إلى جانب توفير حوافز استثمارية للمناطق اللوجستية والمشاريع المرتبطة بالنقل متعدد الوسائط، وتعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير وتشغيل المرافق اللوجستية، وخاصة في ظل محدودية المساحات المالية في الإنفاق الرأسمالي في الموازنة العامة

- **تعزيز التكامل بين وسائط النقل المختلفة**، يتطلب رفع كفاءة منظومة النقل البري في المملكة تطوير نموذج متكامل يربط بين النقل البحري والبري والسككي، بما يشمل إنشاء محطات تبادل ومراكز لوجستية حديثة في مواقع استراتيجية مثل الماضونة ومعان، وربطها بميناء العقبة والمراكز الحدودية، بما يعزز انسيابية حركة البضائع ويخفض كلف النقل والتخزين .

- **تسريع تطوير الموانئ الجافة والمناطق اللوجستية الداخلية الجاري تنفيذها في المملكة**، وتعزيز تكاملها مع مشاريع السكك الحديدية والممرات التجارية الإقليمية، كأحد المرتكزات الأساسية لتحويل الأردن من ممر عبور إلى شريك فاعل ضمن سلاسل الإمداد الإقليمية، وذلك من خلال استقطاب أنشطة التخزين والتجميع وإعادة التوزيع والتصنيع الخفيف، بما يعزز القيمة المضافة المحلية ويدعم خلق فرص العمل في المحافظات والمناطق الواقعة على امتداد المسارات التجارية، والعمل على تحويل الأردن من اقتصاد عبور (Transit Economy) إلى اقتصاد قائم على القيمة المضافة اللوجستية.

- **تعظيم الأثر التنموي والاستثماري للمشاريع،** ينبغي توجيه مشاريع الربط والنقل لتكون رافعة تنموية للمناطق المختلفة، خاصة في جنوب المملكة والمناطق الحدودية، من خلال تشجيع الاستثمارات الصناعية والخدمية المرتبطة بالنقل والخدمات اللوجستية.

- **تطوير الكفاءات الوطنية في قطاع النقل والخدمات اللوجستية،** يتطلب التحول نحو منظومة نقل ولوجستيات حديثة الاستثمار في بناء القدرات البشرية الوطنية، وتطوير رأس المال البشري المتخصص في إدارة وتشغيل الممرات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط، بما يدعم جاهزية المملكة للتحول إلى مركز إقليمي للخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد.

- **تعزيز الاستدامة البيئية في قطاع النقل،** يمثل التوسع في النقل السككي فرصة لدعم أهداف الاستدامة البيئية وخفض الانبعاثات الكربونية وتقليل الضغط على شبكة الطرق، الأمر الذي يستدعي دمج معايير الاستدامة البيئية وكفاءة الطاقة ضمن مشاريع النقل والسكك الحديدية، بما يعزز فرص استقطاب التمويل الأخضر ويرفع تنافسية الأردن ضمن الممرات التجارية الحديثة.

- **تبني نموذج اقتصادي متكامل للممرات اللوجستية**، بحيث لا تقتصر مشاريع السكك والنقل على حركة البضائع فقط، بل تمتد لتطوير أنشطة اقتصادية وخدمية مرافقة على امتداد المسارات، تشمل التخزين، وإعادة التوزيع، والخدمات التجارية، والخدمات المساندة، بما يعزز استدامة العوائد الاقتصادية للمشاريع.

- **تعزيز الاستدامة المالية لمشاريع النقل واللوجستيات**، من خلال تنويع مصادر الإيرادات المرتبطة بالمرافق اللوجستية، بما يشمل الخدمات التشغيلية، والتخزين، والتأجير، والإعلانات، والشراكات الاستثمارية، بما يحد من الاعتماد الكامل على التمويل الحكومي.

- **بحث إمكانية التكامل مع موانئ في دول الجوار**، دراسة فرص التكامل الإقليمي بين ميناء العقبة والموانئ والمراكز اللوجستية في دول الجوار، بما يدعم تنويع المسارات التجارية الإقليمية وتعزيز مرونة سلاسل الإمداد في مواجهة الاضطرابات الجيوسياسية، وبالتحديد مرفأ اللاذقية، مرفأ طرطوس (القاعدة البحرية ومرفأ شحن)، ومرفأ بانياس (نفطي) في سوريا.

- **تبني استراتيجية وطنية للأمن الاقتصادي اللوجستي،** تتعامل مع الممرات التجارية والبنية التحتية للنقل بوصفها أحد مكونات الأمن الاقتصادي الوطني، بما يشمل تطوير منظومة وطنية لرصد المخاطر الجيوسياسية وتأثيراتها على سلاسل الإمداد وحركة التجارة الإقليمية والدولية، واستقطاب الشركات العالمية العاملة في سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية، عبر تقديم حوافز استثمارية وتنظيمية تستهدف الشركات الباحثة عن مراكز إقليمية أكثر استقرارًا ومرونة في منطقة الشرق الأوسط، بما يعزز استفادة المملكة من التحولات العالمية في أنماط التجارة وإعادة تموضع سلاسل التوريد.

- **تطوير مناطق اقتصادية ولوجستية متخصصة على امتداد الممرات التجارية المقترحة**، وربطها بشبكات النقل البحري والبري والسككي، بما يعزز خلق تجمعات وعناقيد اقتصادية تدعم التنمية الإقليمية وتوليد فرص العمل.

- **إنشاء إطار مؤسسي دائم للتنسيق الإقليمي في مجال النقل والممرات التجارية**، يضم الجهات الحكومية والقطاع الخاص والدول الشريكة، بهدف توحيد الرؤى التشغيلية وتقليل الاختناقات الحدودية وتعزيز استدامة المشاريع العابرة للحدود.

- **العمل على رفع تنافسية الأردن في مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)** عبر تبني مستهدفات وطنية واضحة ومؤشرات أداء دورية لتحسين كفاءة الشحن والتخليص الجمركي والخدمات الحدودية، بما يعزز جاذبية المملكة كمركز لوجستي إقليمي.

- **العمل على رفع جاهزية البنية التحتية والخدمات اللوجستية في المملكة لمواكبة أي توسع مستقبلي في حركة التجارة والنقل المرتبطة بالسوق السوري**، بما يعزز قدرة الأردن على استقطاب تدفقات السلع والخدمات والترانزيت وترسيخ دوره كمركز لوجستي إقليمي داعم لحركة الإعمار والتجارة في المنطقة.

- **تعزيز الجاهزية التشريعية والتنظيمية لمواكبة التحولات المستقبلية في قطاع النقل والخدمات اللوجستية**، بما يشمل التحول الرقمي، والتجارة الإلكترونية، وأنظمة التتبع الذكية، والخدمات اللوجستية المعتمدة على البيانات.

- **بناء منظومة حوكمة متكاملة للمشاريع اللوجستية الكبرى، تضمن وضوح الأدوار المؤسسية،** واستدامة اتخاذ القرار، ورفع كفاءة التنفيذ والمتابعة والتنسيق بين الجهات المعنية، خاصة في المشاريع العابرة للحدود وطويلة الأجل.

- **انشاء منصة وطنية متكاملة لبيانات النقل والخدمات اللوجستية**، وربطها بالمؤسسات ذات العلاقة، بما يعزز التحول الرقمي في القطاع، ويدعم التخطيط القائم على البيانات، ويرفع جاهزية الأردن كمركز إقليمي لحركة التجارة والخدمات .

Jordan Economic Forum | JEF
المنتدى الإقتصادي الأردني

35 تريليون دولار

حجم التجارة العالمية 2025

% 80

من تجارة السلع العالمية تنتقل بحراً

العالم يعيد رسم خريطة التجارة وسلاسل التوريد تحت ضغط الاضطرابات الجيوسياسية.

ارتفاع تكاليف الشحن العالمي

زيادة في مدة الشحن

اضطراب سلاسل الإمداد

تراجع حركة عبور السفن

متوسط حركة السفن العابرة شهريًا عبر مضيق باب المندب

كانون الثاني - تشرين الأول 2025 = 2240

أكثر من 50 %

كانون الثاني - تشرين الأول 2024-2025 = 980

متوسط حركة السفن العابرة يوميًا عبر مضيق هرمز

27 شباط 2016 = 129

% 95

29 آذار 2026 = 6

التحولات الجديدة في سلاسل التوريد

Resilient Supply Chains

سلاسل توريد أكثر مرونة.

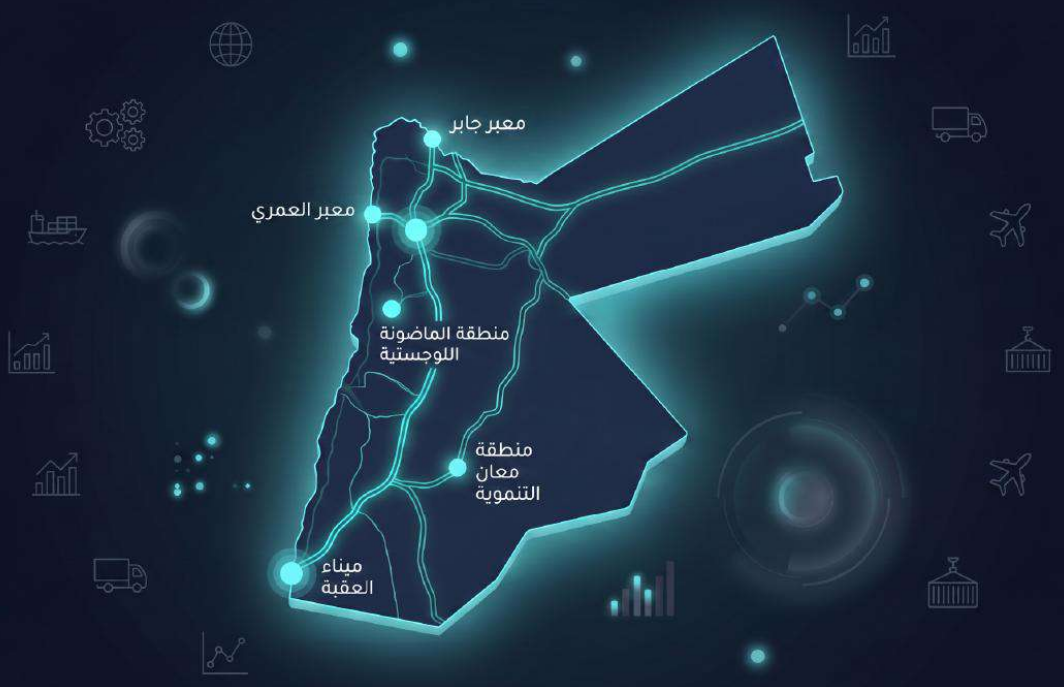
Nearshoring

تقريب الإنتاج للأسواق الأقرب

Friendshoring

التبادل مع شركاء موثوقين سياسيًا

Jordan Economic Forum | JEF
المنتدى الإقتصادي الأردني



32.5 مليار دينار
التبادل التجـــــاري 2025

+%20
نمو التجـــــارة
(2023- 2025)

العقبة
المنفذ البحري الاستراتيجي
على البحر الأحمـــــــر

بوابة عبور إقليمية
ربط بري مباشر مع أسواق
الخليج وبلاد الشـــــام

مشاريع السكك الحديدية الوطنية والاقليمية

مشروع سكة حـــــــديد
ميناء العقبة- مراكز التعدين

مشروع الربط السككي الإقليمي
(السعودية – الأردن- سوريا- تركيا)

مكاسب محتملة

- خفض كلف النقل
- رفع الطاقة التصديرية
- تعزيز الربط الاقليمي
- جذب استثمـارات لوجستيـــــة
- خلق فرص عمـــل
- تعزيز تكامل النقل البري

Jordan Economic Forum | JEF
المنتدى الإقتصادي الأردني

سيناريوهات محتملة لتموضع الأردن اللوجستي

سيناريو سلبي

ممر عبور محدود

- بقاء الأردن نقطة عبور
- ضعف القيمة المضافة المحلية
- محدودية خلق الوظائف والاستثمارات
- تراجع القدرة التنافسية إقليمياً

سيناريو متفائل

شريك لوجستي اقليمي

- زيادة تدفقات التجارة والترانزيت
- رفع كفاءة ميناء العقبة
- جذب استثمارات لوجستية وصناعية
- تحسين موقع الأردن اللوجستي

سيناريو متقدم

محور إقليمي لسلاسل الإمداد

- دور محوري في التجارة الإقليمية
- نمو اقتصادي مدفوع بالنقل والخدمات
- خلق وظائف واستثمارات نوعية
- تعزيز مكانة الأردن في سلاسل الإمداد العالمية

الإنتقال نحو السيناريو المتقدم يرتبط بسرعة التنفيذ، وكفاءة المنظومة اللوجستية ومستوى التكامل الإقليمي

المطلوب

- تطوير الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية
- تسريع تنفيذ مشاريع الربط السككي
- رقمنة الخدمات اللوجستية والجمركية
- تعزيز تكامل النقل البري والسككي
- تعزيز التنسيق الإقليمي مع دول الجوار
- تطوير خدمات إعادة التوزيع والتخزين
- بناء الكفاءات الوطنية في اللوجستيات