

# جهود الإدارة العامة للجمارك في تحسين كفاءة العمل الجمركي

تشهد شرطة عمان السلطانية ممثلة في الإدارة العامة للجمارك نقلة نوعية في مختلف المستويات الإدارية والإجرائية والفنية سعياً منها نحو الارتقاء بمستوى الخدمات الجمركية المقدمة للمجتمع التجاري وتسهيل حركة التجارة الدولية بين سلطنة عمان ودول العالم وتشجيع الاستثمار الأجنبي وتعزيز القطاع اللوجستي وضمان سلامة سلاسل التوريد، وذلك من خلال تحسين منظومة العمل وتحويل الإجراءات والعمليات الجمركية إلى نظام إلكتروني شامل، إذ أطلقت الإدارة العامة للجمارك نظام بيان الذي يعتبر حكومة إلكترونية مصغرة، كما أن المنافذ الجمركية مزودة بأحدث أجهزة التفتيش والرقابة الجمركية على المواد الممنوعة التي تضر بسلامة الإنسان والبيئة بالإضافة القدرة على كشف البضائع المقيدة والمقلدة.

## خدمات إلكترونية ومؤشرات تنافسية:

تقدم الإدارة العامة للجمارك عبر نظام بيان حزمة من الخدمات والتسهيلات الإلكترونية للمجتمع التجاري تصل إلى (٤٩٦) خدمة إلكترونية دون الحاجة لمراجعة الإدارة العامة للجمارك أو المنافذ الجمركية، ومن أبرز تلك الخدمات خدمة التخليص الجمركي المسبق وخدمة الدفع الإلكتروني وخدمة الدفع المسبق للضريبة الجمركية وخدمة الدفع الأجل للضريبة الجمركية وخدمة التخليص بموجب ضمانات بنكية وخدمة رد الضرائب والضمانات وخدمة تجديد ترخيص نشاط التخليص الجمركي وخدمة طلب الاستيراد المؤقت وطلب تجزئة البضائع.

وحقق نظام بيان الإلكتروني مؤشرات تنافسية عالية في مجال تسهيل إجراءات التخليص الجمركي في عام ٢٠٢٥م وإنهاء التصاريح والتراخيص عبر النافذة الإلكترونية الواحدة من خلال ربط أكثر من (٧٤) جهة حكومية، ومن أبرز تلك المؤشرات: تحقيق (١٦) ثانية كأسرع تصريح تم إصداره عبر بيان و(دقيقة و٢٥ ثانية) كأسرع شحنة تم تخليصها عبر الموانئ و(دقيقة و٥٥ ثانية) كأسرع شحنة تم تخليصها عبر المطارات، و (دقيقة و٣٦ ثانية) كأسرع شحنة تم تخليصها عبر



المنافذ البرية، كما أن (٩٠%) من البضائع يتم تخليصها خلال الساعة الأولى من وصولها إلى المنافذ الجمركية.

ولا تقتصر إنجازات نظام بيان على الأداء التشغيلي، بل حصد أيضاً عدداً من الجوائز المرموقة منها: جائزة الابتكار الحكومي لعام ٢٠٢٥ ضمن الجائزة العربية للاقتصاد الرقمي وجائزة أفضل خدمة حكومية رقمية لعام ٢٠٢٤م لقطاع الأعمال وجائزة أفضل مشروع حكومي تكاملي لعام ٢٠١٨م ضمن جائزة السلطان قابوس للإجادة في الخدمات الحكومية الإلكترونية والمركز الأول خليجياً في مؤشر التجارة عبر الحدود وفقاً لتقرير البنك الدولي.

وساهم الدور الكبير الذي قامت شرطة عمان السلطانية ممثلة في الإدارة العامة للجمارك في تسهيل تخليصها التجارة وتعزيز القطاع اللوجستي بوضع سلطنة عُمان في صدارة مؤشر التجارة عبر الحدود ضمن تقرير ممارسة الأعمال ٢٠٢٠م، الصادر من البنك الدولي إذ حصلت سلطنة عمان على المركز الأول خليجياً في مؤشر التجارة عبر الحدود ومن أبرز ما تم رصده في هذا التقرير: تحديث البنية الأساسية في ميناء صحار وإدخال عمليات التفتيش القائمة على نظام إدارة المخاطر الإلكتروني وتطوير نظام التدقيق الجمركي.

### مبادرات وتسهيلات جمركية:

تعمل شرطة عمان السلطانية ممثلة في الإدارة العامة للجمارك بشكل دؤوب على تقديم كافة التسهيلات والمبادرات الجمركية لتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير وتسريع حركة التجارة عبر الحدود وضمان انسيابية تدفق البضائع عبر المنافذ بكل سهولة ويسر، ومن أبرز تلك المبادرات والتسهيلات الجمركية التي أطلقتها الإدارة العامة للجمارك هي مبادرة التخليص المسبق للبضائع قبل وصولها لموانئ ومطارات سلطنة عمان، مما يُمكن التجار من إنهاء الإجراءات الجمركية وعمليات الدفع قبل وصولها وبالتالي سرعة الإفراج عنها بعد الوصول، كما أطلقت برنامج المشغل الاقتصادي المعتمد بالتوافق مع المبادرات التي تتبناها منظمة الجمارك العالمية، وذلك لبناء شراكة مع المجتمع التجاري وتعزيز الثقة المتبادلة بين الجمارك ومؤسسات القطاع الخاص بالإضافة إتاحة مزايا تنافسية لشركات الحاصلة على شهادة اعتماد من الجمارك مما يساهم بشكل فاعل



في تسهيل الحركة التجارية الدولية ، كما تبنت الإدارة العامة للجمارك مبادرة المستودعات الاستثمارية معلقة الضريبة الجمركية، وذلك لتنشيط حركة إعادة التصدير والسماح للمستثمرين في هذا المجال لتخزين البضائع لفترة أطول تصل لثلاث سنوات مما يمكنهم من إعادة إنتاج تلك البضائع وتغليفها ومن ثم تصديرها للسوق المحلي أو للخارج مرةً أخرى ، وإلى جانب هذه التسهيلات قدمت الإدارة العامة للجمارك مجموعة من الخدمات أبرزها خدمة التخليص عن بعد والمتمثلة في عدم مطالبة مالك البضاعة أو المخلص الجمركي بالحضور أثناء مباشرة عمليات التفتيش في الموانئ والمطارات والاكتفاء بحضور سائق شاحنة في المنافذ البرية ، بالإضافة إلى اعتماد دلالة المنشأ المثبتة على البضاعة في حالة تعذر إحضار شهادة المنشأ مع ضرورة الالتزام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالقيم والأوزان وصحة المنشأ تجنباً لأي مساءلة قانونية مما أدى لتسريع وتسهيل عمليات التخليص الجمركي على التجار والمستوردين .

واستكمالاً لمبادرات الإدارة العامة للجمارك في تسهيل التجارة أطلقت مبادرة الممر الجمركي الآمن لتسهيل حركة الشحنات بين الموانئ والمناطق الحرة وذلك بربط ميناء صلالة بالمنطقة الحرة بصلالة والمنطقة الحرة في المزيونة، كما تم ربط ميناء صحار بالمنطقة الحرة بصحار وربط ميناء الدقم بالمنطقة الاقتصادية الخاصة بالدقم، بالإضافة إلى ربط المنافذ البحرية والجوية بالمناطق الحرة والمستودعات الجمركية الاستثمارية بممرات الجمركية آمنة لتسهيل حركة مرور البضائع بين المناطق الجمركية ، كما لا نغفل ربط المستودعات الجمركية الاستثمارية فيما بينها وفق عدد من المعايير أبرزها اعتماد استخدام رصاص وكيل الشحن عوضاً عن الترخيص الجمركي في الموانئ للحاويات المتجهة إلى المناطق الجمركية (المناطق الحرة والمستودعات الجمركية الاستثمارية) الواقعة في نطاق لا يتعدى (٥٠) كيلومتراً، ومنح الشركات المستفيدة من الممر الجمركي الآمن ميزة قبول الضمان الخطي في حالة الاستيراد المباشر أو التصدير عبر المنافذ البحرية والجوية مما أسهم بشكل فاعل في تقليل الوقت وتوفير الجهد والمال على شركات الاستيراد والتصدير بنسبة تصل إلى نصف التكلفة السابقة عبر توفير رسم الترخيص الجمركي والاكتفاء بترخيص وكيل الشحن وتوفير الضمان المالي من خلال الاكتفاء بالضمان الخطي وفق معايير محددة، وتدعو



الإدارة العامة للجمارك التجار والمستوردين للاستفادة من هذه المبادرة والتي ربطت الموانئ والمناطق الحرة بطريقة آمنة وسلسلة والتي تطمح الإدارة من خلال هذه المبادرة وعبر المبادرات والتسهيلات الجمركية الأخرى إلى تعزيز مكانة سلطنة عُمان لوجستياً في المنطقة وتنشيط حركة الاستيراد المباشر وتشجيع المستثمرين لاستغلال الموانئ بسلطنة عمان .

وفي إطار جهود سلطنة عمان لتسهيل وتطوير الخدمات الجمركية وتعزيز كفاءة التجارة الدولية، أطلقت الإدارة العامة للجمارك مبادرة «بوليصة الشحن الجوي الإلكترونية»، عبر نظام «بيان» الجمركي تهدف هذه الخطوة إلى تمكين الناقلين الجويين وسلطات المناولة في المطارات من تقديم وثائق الشحن والبيانات الواردة في البوليصة الأصلية إلكترونياً، بما يساهم في تسريع الإجراءات وتبسيط عمليات التخليص الجمركي.

كما أطلقت أيضاً خدمة الأحكام المسبقة وهي القرارات التي تصدرها الإدارة العامة للجمارك للحصول على معلومات محددة بشأن عمليات الاستيراد والتصدير، وتكون صالحة لفترة زمنية محددة، وتهدف إلى تسهيل عمليات التخليص الجمركي والإفراج السريع للبضائع وتشمل التصنيف الجمركي وقواعد المنشأ والتقييم الجمركي، كما يقوم قسم القيمة بتحديث وتغذية ملفات الأسعار والقيم الحقيقية وفق معايير مناسبة للسلع من خلال مصادر مختلفة .

كما قامت الإدارة العامة للجمارك بتفعيل نظام النقل البري الدولي للبضائع (التير) والتي تعد بمثابة جواز مرور للبضائع العابرة، حيث تسمح بحرية انتقال البضائع من دولة إلى دولة وربط سلطنة عُمان تجارياً مع العالم الخارجي وتعزيز سرعة انتقال البضائع دون الحاجة إلى اصطاف الشاحنات في المنافذ والتأخير في عمليات التفتيش في كل مرة مما ساهم في تيسير التجارة وتبسيط الإجراءات الجمركية في المنافذ الجمركية.



## خدمات التواصل مع الشركاء والعملاء:

تعمل الإدارة العامة للجمارك على تعزيز التعاون مع الجمهور الخارجي سواء مع المواطن أو التاجر أو المستثمر من خلال عددٍ من منصات التواصل أبرزها الموقع الإلكتروني للإدارة العامة للجمارك والذي يقدم عدداً من الخدمات الإلكترونية لتسهيل حركة التجارة ومن أبرزها خدمة البحث عن المتطلبات المسبقة للسلع المستوردة والمصدرة وخدمة احتساب ومعرفة الضريبة الجمركية بشكل مسبق، بالإضافة إلى الأخبار والبيانات الصحفية المتعلقة بالعمل الجمركية والإعلانات التي تخدم التجار عبر المنافذ الجمركية وكذلك المسافرين والزوار عبر المنافذ الجوية والبرية.

كما أطلقت الإدارة العامة للجمارك مجلس الشراكة مع القطاع الخاص لتحقيق مزيداً من التعاون والتكامل في مختلف الجوانب المتعلقة بالعمل الجمركي كما يعمل المجلس على حل التحديات التي تواجه المجتمع التجاري، وتواصل الإدارة العامة للجمارك على تعزيز منظومتها الرقمية بالتكامل مع الشركات المشغلة للموانئ والمطارات والعمل على ربط وكلاء الشحن والوكلاء الملاحيين بنظام بيان عبر مبادرة جسر، كل هذه التسهيلات بهدف تعزيز التكامل والشراكة الفاعلة مع القطاع العام والخاص تحقيقاً لرؤية الجمارك في أن تكون إدارة جمركية رقمية قائمة على المعرفة والابتكار والمشاركة الفاعلة.

كما قامت الإدارة العامة للجمارك بتفعيل مركز اتصال جمركي يعمل على مدار (٢٤) ساعة من خلال خط اتصال رقم (٨٠٠٨٠٠٢٢)، وذلك للإجابة على الاستفسارات المتعلقة بالإجراءات الجمركية في المنافذ البرية والجوية والبحرية والعمل على إيجاد الحلول المناسبة للتحديات التي تواجه المخلصين الجمركي والتجار في عمليات الاستيراد والتصدير عبر نظام بيان الإلكتروني، كما أولت الإدارة العامة للجمارك اهتماماً خاصاً بمتابعتها عبر شبكات التواصل الاجتماعي وذلك من خلال منصاتها على (YouTube، Instagram، x) و (Sound Cloud) لنشر المعارف الجمركية والتوعية بمخاطر تهريب الممنوعات بكافة أشكالها والتهرب الضريبي وتقديم مجموعة من المعلومات الجمركية والأدلة الجمركية والإضاءات القانونية المهمة للمسافرين بمختلف القوالب الفنية وذلك لتعزيز الوعي ونشر الثقافة الجمركية ودورها الأمني والاقتصادي.



كما تصدر الإدارة العامة للجمارك مجلة جمارك عمان والتي تعنى بالجوانب الجمركية والاقتصادية ومجالات تسهيل التجارة وتعزيز قطاع الاستثمار واللوجستيات وتشمل المجلة عددًا من الأبواب أبرزها أخبار الجمارك وجمارك الخليج وأهم الضبطيات ونافذة قانونية وزوايا اقتصادية ومحطات جمركية وشؤون جمركية ولوجستيات وبيان وغيرها من الأبواب والمواضيع الجمركية المهمة.

### الرقمنة ودورها في التجارة الدولية:

شهدت التجارة الإلكترونية في عُمان ارتفاعًا ملحوظًا في السنوات الأخيرة، نتيجة لزيادة توجه المستهلكين والشركات نحو التسوق الإلكتروني وتعزيز البنية الرقمية. يُقدَّر حجم سوق التجارة الإلكترونية في السلطنة بحوالي (٥٧٥) مليون دولار في منتصف ٢٠٢٣م، مع توقعات أن يصل إلى (١.١) مليار دولار بحلول ٢٠٢٨م، بمعدل نمو سنوي مركب يتجاوز (١٣%)، كما ساهمت ظروف الجائحة في تسريع التحول الرقمي وزيادة الاعتماد على التسوق عبر الإنترنت، حيث ارتفع عدد مستخدمي الإنترنت النشطين لأكثر من ٥ مليون لتصل نسبة النفاذ إلى أكثر من (٩٠%) من السكان، مما أرسى قاعدة واسعة للتجارة الإلكترونية محليًا ودوليًا.

أضف إلى ذلك، يعتمد المستهلك العماني إلى حد بعيد على المنصات العالمية للحصول على السلع غير المتوفرة محليًا، وتشير الأبحاث إلى أن المشتريات الإلكترونية من الخارج تتركز في مجالات الملابس والموضة وتذاكر السفر ومستحضرات التجميل وحجوزات الفنادق. تعتبر الصين المصدر الرئيسي لطلبات المتسوقين العمانيين عبر الحدود، خاصة للمنتجات مثل الأثاث والآلات ومواد البناء، تليها الولايات المتحدة التي تُعتبر وجهة رئيسية لقطع غيار السيارات من المواقع المتخصصة. هذا الاهتمام دفع الجهات العمانية إلى تحسين الخدمات اللوجستية، حيث أطلقت شركة بريد عُمان خدمة «متجر- للشحن من المتاجر الأمريكية إلى السلطنة، بالإضافة إلى توسع شركة أسياك إكسبريس الحكومية في خدمات التوصيل الدولي. رغم ذلك، لا تزال تكاليف الشحن الدولي وفترات التسليم تشكل تحديًا، حيث قد تستغرق الشحنات الصغيرة عدة أيام في التخليص إذا لم تكن



الأوراق كاملة. ومع ذلك، يعكس تطور الأنظمة الجمركية توجهًا نحو قبول المستندات الإلكترونية وتوفير مسارات سريعة لشحنات التجارة الإلكترونية، بما يتماشى مع أفضل الممارسات العالمية.

أما على المستوى التنظيمي، أصدرت عُمان قانون حماية البيانات الشخصية في عام ٢٠٢٢م، والذي بدأ سريانه في ٢٠٢٣م، حيث يفرض ضوابط على جمع ومشاركة البيانات لحماية خصوصية المتسوقين عبر الإنترنت. كما شجعت الحكومة الدفع الإلكتروني لتقليل الاعتماد على النقد، مما أدى إلى زيادة بنسبة (٤٠%) في حجم المعاملات الإلكترونية خلال العام، وذلك بفضل بوابة الدفع الوطنية وانتشار تطبيقات المحافظ الرقمية مثل تطبيق ثواني ومنصات الدفع عبر الهاتف التي رُخص لها من قبل: البنك المركزي. ورغم ذلك، تواجه التجارة الرقمية تحديات تتعلق بالبنية التحتية اللوجستية اللازمة لتسليم الطرود بكفاءة إلى جميع مناطق السلطنة، بالإضافة إلى الحاجة إلى تحديث التشريعات الجمركية لمواكبة نماذج الأعمال الجديدة، مثل نماذج شركات التوصيل السريع والتخليص المسبق على الشحنات منخفضة القيمة، لقد بدأت سلطنة عُمان بالتعاون مع الدول المجاورة في مناقشة أفضل السبل لتنظيم التدفق المتزايد للطرود الدولي، على غرار المبادرات الموجودة في دبي والسعودية لتبسيط إجراءات التجارة الإلكترونية. إن توحيد الإجراءات على مستوى الخليج سيكون عاملاً مهماً لتسريع حركة البضائع وتفاذي الازدواجية، خاصة مع تزايد منصات التسوق الإقليمية. رغم النمو السريع، تواجه منصات التجارة المحلية العديد من التحديات، منها ثقة المستهلكين بالمقارنة مع المنصات العالمية الكبرى، بالإضافة إلى ارتفاع تكلفة الشحن الدولي للطرود الصغيرة ما لم تُؤسَس شركات لوجستية فعالة، كما أن التشريعات الضريبية، مثل فرض ضريبة القيمة المضافة بنسبة: (٥%) منذ عام ٢٠٢١م، تشمل المشتريات الإلكترونية، مما يتطلب: وضوحاً أكبر للمستهلكين حول الرسوم عند الاستيراد، لتحقيق أقصى استفادة، يُعتبر تطوير منصة وطنية للتجارة الإلكترونية أمرًا ضروريًا، حيث تجمع البائعون المحليون، وتربطهم بالسوق العالمية، مع توفير دعم لوجستي وجمركي خاص، كإنشاء مناطق حرة للتجارة الإلكترونية، لتسهيل عمليات الشحن والإرجاع، هذه الخطوات ستساهم في تقليل اعتماد المتسوقين على المنصات الأجنبية وزيادة الاحتفاظ بالقيمة المضافة داخل الاقتصاد المحلي.



## الموانئ العمانية الرئيسية: القدرات والكفاءة:

تعتبر الموانئ البحرية العمانية الثلاثة الأساسية - ميناء صحار الواقع على بحر عُمان في الشمال، وميناء الدقم الذي يقع على بحر العرب في وسط الساحل، وميناء صلالة على المحيط الهندي في الجنوب، عوامل إستراتيجية هامة للتجارة الخارجية وسادا، لوجستية تربط السلطنة بالأسواق الإقليمية والعالمية. وقد استثمرت السلطنة مبالغ كبيرة في تطوير هذه الموانئ كجزء من استراتيجيات التنويع الاقتصادي، حيث تم تحديث بنيتها التحتية وزيادة كفاءتها التشغيلية والرقمية لتلبية متطلبات النمو في حجم التجارة. وفيما يلي مقارنة شاملة للجوانب الأساسية لكل ميناء:

### ميناء صحار والمنطقة الحرة بوابة عُمان التجارية إلى العالم:

على مدار عقدين من الزمن، وبمساهمات بلغت (٢,٦%) في الناتج المحلي الإجمالي، يواصل ميناء صحار والمنطقة الحرة تنفيذ إستراتيجيته الطموحة، مؤكداً مكانته كركيزة أساسية في جهود التنويع الاقتصادي للسلطنة، تماشياً مع الأهداف المرسومة في رؤية عُمان ٢٠٤٠. وتلتزم هذه المنظومة المتكاملة بتعظيم دورها كبوابة للصناعة والخدمات اللوجستية والتجارة، التي تُعدّ في سلطنة عُمان من أهم قطاعات النمو الاقتصادي؛ إذ تتمتع السلطنة بمقومات متعددة، من أهمها موقعها الجغرافي، وما تقدمه من حوافز ومزايا وبنية أساسية عصرية تجذب الاستثمارات الواعدة في مختلف القطاعات، وترسخ مكانتها كمركز تجاري ولوجستي عالمي.

وترجم ميناء صحار والمنطقة الحرة جهوده خلال النصف، الأول من العام الجاري ٢٠٢٥ بتحقيق نتائج مميزة على جميع الأصعدة التشغيلية، وبلغ إجمالي حجم المناولة بميناء صحار والمنطقة الحرة نحو (٣٤) مليون طن متري من البضائع متأثراً بالتحويلات (الجيوسياسية في المنطقة مقارنة مع الفترة ذاتها من عام ٢٠٢٤م، بالتوازي مع استثمارات واسعة في تطوير المرافق وتبني حلول رقمية متقدمة تعزز طاقته التشغيلية، وتُسرع وتيرة المناولة، وترفع من تنافسيته على الساحة العالمية، كما تم إنجاز من أعمال التجريف في رصيف الغاز الطبيعي المسال، بما يعزز من قدرات السلطنة الاستراتيجية في تصدير الطاقة وتعزيز إمكانات النمو المستقبلية.



وبالحديث عن البنية الأساسية لميناء صحار والمنطقة الحرة، تم إنشاء بنية أساسية قوية تشمل مرافق لوجستية حديثة، ومستودعات، ومجمعات صناعية. ويرى العمل الآن في مشروع سكة حديد للقطارات بقيمة (٣) مليارات دولار أمريكي الذي يربط ميناء صحار بشبكة السكك الحديدية لدولة الإمارات العربية المتحدة، ويعزز هذا الربط من الفرص التجارية بين البلدين، ويوطد العلاقات الاقتصادية، ويسهل عمليات النقل، كما أعلنت المنظومة المتكاملة عن مشروع مرسى للغاز الطبيعي المسال الذي من المتوقع أن يعزز بدء الأعمال الإنشائية لمشروع مرسى لتزويد السفن بالغاز الطبيعي المسال (وهو مشروع مشترك بين توتال إنيرجيز وشركة أوكيو)، باستثمارات تبلغ بقيمة (١,٦) مليار دولار أمريكي في محطة للغاز الطبيعي المسال ومرافق لتزويد السفن بالوقود، تعتمد في تشغيلها على الطاقة الشمسية بالكامل. بينما تتواصل الأعمال الإنشائية في مشروع التوسعة الأكبر للبنية الأساسية حتى الآن، بتطوير ل (٦٧٠) هكتاراً في المنطقة الحرة، بما يعزز طاقتها الاستيعابية، ويهيئ بيئة جاذبة للصناعات المستقبلية، ويكرّس مكانتها كمحور رئيسي للتجارة والاستثمار الإقليمي.

أما على صعيد الاستثمار، فقد وقعت المنطقة الحرة بصحار خلال النصف الأول من العام ٢٠٢٥م ستة اتفاقيات جديدة لتأجير أراض تتجاوز مساحتها (٩٢) هكتاراً، باستثمارات تفوق ١,٣ مليار دولار أمريكي. وتشمل هذه المشاريع قطاعات التصنيع الأخضر والطاقة والخدمات اللوجستية، بما يعكس دور المنطقة الحرة بصحار في تعزيز أطر التعاون والشراكة ضمن منظومة متكاملة. ويسهم ذلك في ترسيخ مكانة المنطقة كمركز حيوي للتنمية الصناعية المستدامة، وتعميق روابط التجارة الإقليمية السلطنة.

ويجسد ميناء صحار والمنطقة الحرة التزامه بدعم الاقتصاد الوطني من خلال الارتفاع الملحوظ في مؤشرات المحتوى المحلي؛ حيث وصلت نسبة أوامر الشراء المسندة للشركات العمانية إلى (٦٢%)، فيما ارتفعت قيمة الطلبات الموجهة للموردين المحليين لتبلغ (٩٦%) مقارنة ب (٩١%) خلال الفترة ذاتها من عام ٢٠٢٤م، ويعكس هذا النمو حرصنا على تمكين المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وتعزيز دور الكفاءات الوطنية، وترسيخ أثر اقتصادي واجتماعي مستدام. أما الجانب المجتمعي، يعزز ميناء صحار والمنطقة الحرة حضوره المجتمعي من



خلال مبادرات المسؤولية الاجتماعية النوعية والتي شملت قطاعات التعليم والرعاية الصحية والتنمية الاجتماعية، وأسهمت في تمكين أكثر من (٤,٧١٣) فرداً في مختلف ولايات شمال الباطنة خلال النصف الأول من العام فيما بلغ إجمالي المستفيدين غير المباشرين عبر المبادرات المختلفة (٤٥,٥٠٠) شخص و يترجم ذلك التزام ميناء صحر والمنطقة الحرة بالمسؤولية الاجتماعية بما ينسجم مع مستهدفات رؤية عُمان ٢٠٤٠م من خلال تخصيص (٢%) من الميزانية السنوية لبرامج المسؤولية الاجتماعية.

وتنوعت المبادرات بين التعليم، والرعاية الاجتماعية، وبناء القدرات المجتمعية، حيث تم تنفيذ (١١) مبادرة أساسية. ففي قطاع التعليم، تم توفير المستلزمات الدراسية لأكثر من (٢٠٠٠) طالب، إلى جانب دعم مؤسستين تعليميتين بتطوير مختبراتها العلمية، وتدريب (٧٥) طالب تمرير على أجهزة محاكاة متقدمة، فضلاً عن تنظيم (١٨) زيارة ميدانية شارك فيها (٧٩٦) طالباً للتعرف على بيئة الأعمال والتكنولوجيا. وفي إطار تمكين الشباب، استفاد (١٠٠) شاب وشابة من برامج تدريبية متخصصة، فيما تم إدراج مبادرتين تطوعيتين ضمن منصة أيادي لتعزيز مشاركة الموظفين في خدمة المجتمع. كما تعاون الميناء والمنطقة الحرة مع (٣) جهات خيرية محلية لتنفيذ مبادرات ذات أثر اجتماعي مستدام.

فضلاً عن دعم البرامج مثل «مسير» بمشاركة ما يزيد عن (١,٠٠٠) طالب وطالبة من الصفوف (الخامس إلى الحادي عشر) خلال برنامج تدريبي استمر لأربعة أيام. زود البرنامج المشاركين من الناشئة بمعارف تقنية متقدمة تتناسب مع المتطلبات المستقبلية لمختلف القطاعات.

ولا يقتصر تركيز هذه المنظومة المتكاملة على ذلك فحسب بل تلتزم بتبني أحدث التقنيات العالمية في القطاع البحري واللوجستي وهو ما يظهر جلياً من خلال نظام إدارة الموانئ مراسي: تم إطلاقه النظام في يناير ٢٠٢٥م وهو عبارة نظام متقدم لرقمنة وتحسين العمليات البحرية وتعزيز التكامل مع النظام الوطني لمجتمع الموانئ وخدمات الشؤون البحرية. ويساهم النظام في تقليل مدة وقوف السفن في الميناء بنسبة (١٥%) والحد من الأعمال الورقية بنسبة تتراوح بين (٨٥%) و (٩٠%) وحصد نظام مراسي، جائزة الوزارة لأفضل الممارسات اللوجستية لعام ٢٠٢٥م عن فئة التحسين المستمر والابتكار.



ويستمد ميناء صحار والمنطقة الحرة قوته من مجموعة من المزايا والمقومات الرئيسية مثل الموقع الاستراتيجي في قلب العالم على طرق الشحن الرئيسية بين الشرق والغرب، وعلى مفترق طرق التجارة العالمية، حيث توفر نقلا سريعا للبضائع لخدمة سوق استهلاكي سريع النمو يقدر ب (٢,٢) مليار نسمة في كل من آسيا وإفريقيا والشرق الأوسط، كما ويعتبر الميناء من أفضل الموانئ الطبيعية في المنطقة، حيث يصل عمقه إلى (٢٥م) تقريبا مما يسمح له باستقبال سفن الشحن العملاقة التي يصل طولها إلى (٣٦٢) متر بحمولة تزيد عن (٤٠٠) ألف طن. كما يرتبط الميناء والمنطقة الحرة بطرق برية مباشرة مع دول الجوار مثل الإمارات العربية المتحدة وقريبا مع المملكة العربية السعودية التي تعد أكبر سوق في دول مجلس التعاون الخليجي، كما يرتبط بطرق شحن بحرية مع آسيا وأوروبا وأمريكا، ويستقبل أبرز خطوط الشحن العالمية الرئيسية مع وصول مباشر دون الحاجة للمرور في مضيق هرمز الذي يشهد حالة من عدم الاستقرار بشكل شبه دائم كنتيجة للأوضاع السياسية التي تحكم المنطقة.

ويستقبل ميناء صحار حالياً ما يزيد عن (٣,٠٠٠) سفينة سنوياً، ويتعامل مع ما يقارب (١,٥) مليون طن من البضائع أسبوعياً، ولديه قدرة على التعامل مع أكثر من (٢) مليون حاوية نمطية كل عام. ويعتبر ميناء صحار البوابة الرئيسية للاستيراد والتصدير في السلطنة، حيث إن أكثر من (٦٠%) من واردات القريية، كما يعزز من الكفاءة أن الميناء يعمل بنظام النافذة الواحدة مع هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة، مما يمكن من إنجاز جميع المتطلبات الجمركية والاستثمارية لمعدات المشاريع المستوردة عبر بوابة واحدة.

ويقع ميناء الدقم في موقع وسطي بين مسقط وصلالة ويرتبط بشبكة طرق حديثة. تسعى الحكومة لتطوير البنية التحتية للنقل البري، مثل توسيع طريق الدقم - مسقط، بهدف تقليل زمن الرحلة: كما توجد خطط مستقبلية لربط الدقم بشبكة سكة حديد، سواء داخلياً أو مع المملكة العربية السعودية عبر الربع الخالي، لكن هذه المشاريع لا تزال في مراحل الدراسة. من الناحية البحرية، يتميز ميناء الدقم بموقع استراتيجي خارج مضيق هرمز وقربه من خطوط التجارة بين آسيا وأفريقيا. لذلك، أصبح الميناء مرشحاً ليكون. نقطة بديلة في حال حدوث أي اضطرابات في الملاحة بالخليج، بالإضافة إلى كونه مركزاً إقليمياً



للتجارة مع شرق أفريقيا وشبه القارة الهندية. وقد قامت عُمان بالفعل بالترويج للميناء كمركز لإعادة التزويد والتموين البحري على طرق المحيط الهندي؛ حيث تم إنشاء رصيف لخدمات تزويد السفن بالوقود (البنكر) في عام ٢٠٢١م بالتعاون مع شركة النفط العمانية، للاستفادة من مرور ناقلات النفط العملاقة بالقرب من الدقم. تشير التقديرات إلى أن الميناء يهدف للحصول على حصة من سوق تزويد الوقود الإقليمي، الذي من المتوقع أن ينمو بنسبة (١٢%) بين ٢٠٢٢م و٢٠٢٥م وفيما يتعلق بخطوط الحاويات، لا تزال الرحلات المنتظمة محدودة، تربط الدقم ببعض الموانئ الخليجية والآسيوية، وهناك محادثات جارية مع تحالفات الشحن العالمية لإضافة الدقم كمحطة ضمن خطوطها في حال زيادة الطلب الصناعي في المنطقة الاقتصادية.

ويركز ميناء الدقم حاليًا على تقديم الدعم للمشاريع الإنشائية والصناعية في منطقة الدقم الاقتصادية الخاصة. وبالتالي، فإن معظم البضائع التي يتعامل معها تشمل المعدات الثقيلة، والآليات، والمكونات الضرورية. لمشاريع كبيرة مثل المصافي ومحطات الطاقة والبتروكيماويات، كما تُستورد كميات كبيرة من مواد البناء، مثل الإسمنت والهيكل الحديدية، التي تُستخدم في إنشاء البنية التحتية للمدينة الاقتصادية الجديدة. من ناحية أخرى، بدأ الميناء في تصدير بعض المواد الخام من المناطق المجاورة، حيث سُحِّت كميات من المعادن الصناعية، مثل الحجر الكلسي و الدولوميت، المتوفرين بكثرة في وسط عُمان، إلى الأسواق الدولية، كما تخطط الحكومة لتطوير قطاع الثروة السمكية في الدقم من خلال إنشاء ميناء صيد حديث بالقرب من الميناء التجاري، مما سيساهم في تصدير أنواع جديدة من البضائع مثل (الأسمك المبردة والمصنّعة) مباشرة إلى الأسواق العالمية: فضلا عن ذلك، من المتوقع أن يؤدي تشغيل مصفاة الدقم بطاقة (٢٣٠) ألف برميل يوميًا إلى جعل تصدير المنتجات النفطية واحدة من الوظائف الرئيسية للميناء. هذا التنوع المرتقب سيوسع من أنواع البضائع المتاحة لتشمل السلع الصناعية والاستهلاكية مع تقدم مراحل تطوير المنطقة. السلطنة تمر عبر ميناء صحار، إلى جانب أكثر من (٤٠%) من الصادرات وأكثر من (٨٠%) من البضائع المعاد تصديرها. وبذلك يقوم الميناء والمنطقة الحرة بدور حيوي في ربط السلطنة بالأسواق العالمية بما يساهم في استقرار خطوط الإمداد لرفد السوق



المحلي، في الوقت الذي يفتح الباب أمام المصنعين العُمانيين للوصول ببضائعهم إلى الأسواق العالمية.

ويتقدم ميناء صحار والمنطقة الحرة الآن بخطوات واثقة في توجهه الاستراتيجي الذي يركز على المساهمة في التنويع الاقتصادي لسلطنة عُمان، انسجامًا مع التوجهات العالمية نحو الطاقة الخضراء والاقتصاد الدائري، بما يعزز من مكانة ميناء صحار والمنطقة الحرة كوجهة للصناعة والخدمات اللوجستية المستقبلية.

### ميناء الدقم المشروع اللوجستي الأهم في سلطنة عمان:

ميناء الدقم هو أحدث الموانئ في سلطنة عمان، ويعتبر أساسًا لمشروع منطقة الدقم الاقتصادية الخاصة افتُتح الميناء رسميًا في عام ٢٠٢٢م بعد فترة من التشغيل التجريبي، وقد طُوّر بالتعاون مع ميناء أنتويرب في بلجيكا ليوافق المعايير الدولية. يتميز ميناء الدقم بقدرة استيعابية كبيرة تصل إلى حوالي (١,٧) مليون حاوية سنويًا عند الانتهاء من تجهيزاته، حيد، يحتوي على حوض عمقه (١٨) مترًا وقناة عمقها (١٩) مترًا، مما يسمح له باستقبال أكبر سفن الشحن في العالم. يضم الميناء ثلاثة أرصفة رئيسية:

واحد مخصص للحاويات والبضائع العامة، وآخر للاستخدامات الحكومية، والثالث للسوائل النفطية. كما زُود الميناء بأحدث الرافعات الجسرية (٤) رافعات عملاقة و (١٢) رافعة ساحلية لدعم ساحة الحاويات. وعلى الرغم من هذه المعدات المتطورة، إلا أن حجم العمليات لا يزال في مراحله الأولى مقارنة بالطاقة التشغيلية المتاحة؛ حيث بدأت بعض الخطوة الملاحية بتنفيذ رحلات تجريبية إلى الدقم، واستقبل الميناء في عام ٢٠٢١م أكبر سفينة حاويات حينئذ بسعة (٤,٤٠٠) حاوية، في إطار خدمة موجهة خدمة شرق أفريقيا. شهد الميناء زيادة ملحوظة في أحجام المناولة خلال عام ٢٠٢٤م بنسبة (١٥٢%) مقارنة بالعام السابق، وذلك مع بدء تشغيل مشاريع جديدة مثل مصفاة الدقم وغيرها، مما أدى إلى رفع إجمالي البضائع (العامة والسائلة والجافة) إلى مستويات غير مسبوقة، رغم انطلاقها من قاعدة منخفضة. من المتوقع أن تتضاعف هذه الأرقام مع اكتمال مشاريع المنطقة الاقتصادية.

ونظرا لحدثة ميناء الدقم، فقد صُممت عملياته لتكون مؤتمتة وامتكاملة



منذ البداية جميع الجهات الحكومية في الميناء، مثل الجمارك والموانئ والحجر الصحي، متصلة بكل سلاسة عبر نظام «بيان»، مما يتيح إنهاء التصاريح قبل وصول السفن، يستفيد الميناء حاليًا من انخفاض الازدحام لتقديم خدمات سريعة في التفريغ والتخليص، كما تتوفر مرافق فحص الحاويات بالأشعة دون تأخير كبير، إدارة جمارك الدقم تعتمد على مبدأ الموظف الشامل، مما يسمح لعدد قليل من الموظفين بإدارة مهام متعددة؛ بسبب انخفاض حجم المعاملات. هذا أدى إلى تقليص متوسط زمن التخليص، حيث يمكن تجهيز الحاويات القادمة لمشاريع المنطقة الخاصة بسرعة، لتصل مباشرة إلى مواقع الإنشاء أو المصانع.

### ميناء صلالة محطة الحاويات الرئيسية في جنوب سلطنة عمان:

يعتبر ميناء صلالة الميناء الرئيسي على بحر العرب في أقصى جنوب سلطنة عُمان، ويتميز بموقعه الاستراتيجي الذي يربط بين طرق التجارة الآتية من آسيا وأوروبا وشرق أفريقيا، يحتوي الميناء على محطة عالمية للحاويات تضم (٦) أرصفة تصل أعماقها إلى (١٨) مترًا، مما يمكّنه من استقبال أكبر سفن الحاويات العالمية. كما خضع الميناء لبرنامج توسعة حديث أنجز في عام ٢٠٢٥م، مما زاد طاقته الاستيعابية من حوالي (٤,٥) مليون حاوية إلى (٥) مليون حاوية سنويًا. وشملت التوسعة تحسين الأرصفة.

وتعميقها وتوسيع مناطق التخزين لتستوعب الجيل الجديد من السفن التي يتجاوز طولها (٤٠٠) مترا وتحمل أكثر من (١٤,٥٠٠) حاوية تاريخيًا، حقق ميناء صلالة إنجازات كبيرة حيث بلغ معدل مناولة ٢٠ ألف حاوية سنويًا في ذروة نشاطه قبل عدة سنوات: مما جعله من بين أهم (٥٠) ميناء حاويات عالميًا في تلك الفترة. وفي عام ٢٠٢٤م، سجل الميناء مناولة حوالي (٣,٣) مليون حاوية ويعود: سبب الانخفاض الى أعمال توسعة محطة الحاويات، وهو ما يعادل حوالي (٨٠%) من إجمالي مناولة الحاويات في السلطنة لذلك العام. بالإضافة إلى محطة الحاويات، يمتلك ميناء صلالة محطة للبضائع العامة والسائبة التي تخدم صادرات الخامات العمانية، مثل خام الجبس، حيث يُعتبر الميناء الأكبر عالميًا في تصديره. كما تعاملت المحطة مع نحو (٢٢) مليون طن من البضائع العامة سنويًا في السنوات الأخيرة، بما في ذلك المواد السائبة الجافة (مثل المعادن) والسائبة.



ويتميز ميناء صلالة بكفاءة تشغيلية مرتفعة، مما جعله يحتل المرتبة الثانية كأكثر موانئ الحاويات كفاءة في العالم لثلاث أعوام متتالية من عام ٢٠٢١م، وفقاً لمؤشر أداء موانئ الحاويات (CPP) الذي أصدره البنك الدولي. وقد تحققت هذه المكانة بفضل اعتماد الميناء لأعلى معايير التشغيل وتقليل وقت انتظار السفن. يتميز ميناء صلالة بمتوسط زمني منخفض لبقاء السفن، مما يجذب خطوط الشحن للتوقف فيه لعمليات التفريغ والتحميل السريعة، بفضل أنظمة إدارة المحطة المتطورة والتنسيق الفعال مع الجمارك، أصبح بإمكان الميناء مناولة سفن الحاويات الكبيرة في أقل من (٢٤) ساعة من وصولها. وحقق ميناء صلالة إنجازاً قياسياً من خلال مناولة (١,١٥٧) حاوية خلال ساعة واحدة، وهو أعلى معدل منذ افتتاحه، مما يُظهر كفاءة عمليات الرفع والرافعات واحترافية العمالة المدربة. على الصعيد الجمركي، يخضع الميناء لنظام «بيان» الذي يسهل التخليص المسبق للشحنات الوافدة. كما يُطبق فيه نظام المسار الأخضر الفوري للحاويات الموجهة ترانزيت إلى دول أخرى أو المنطقة الحرة المجاورة، مما يقلل من أي تأخير محلي. تعتمد الجمارك في صلالة بشكل كبير على إدارة المخاطر، حيث تُفحص نسبة محدودة من الحاويات عشوائياً أو بناءً على معلومات استخباراتية، بينما تمر الأغلبية دون تفتيش، وقد أدى هذا إلى تحقيق زمن تخليص قياسي، حيث تشير التقارير إلى إمكانية خروج حاويات الترانزيت من الميناء خلال بضع ساعات بعد التفريغ. بالإضافة إلى ذلك يساهم وجود المنطقة الحرة بصلالة في تسريع الإجراءات المتعلقة بالشحنات المعاد تصديرها بدون جمارك إلى تلك المنطقة. ويتمتع ميناء صلالة بموقع جغرافي متميز، حيث يقع على الطريق المباشر بين المحيط الهندي والبحر الأحمر، مما يجعله نقطة ترانزيت مركزية (Hub) في شبكة تحالفات الشحن العالمية، يرتبط الميناء بخطوط ملاحية رئيسية تربطه بموانئ آسيا مثل سنغافورة وكولومبو، بالإضافة إلى موانئ شرق أفريقيا مثل مومباسا ودار السلام، وشمال أوروبا عبر البحر الأحمر. وقد كان الميناء على مدار عقدين مركزاً أساسياً لخطوط Maersk وMSC وغيرها في نقل الحاويات من آسيا وإعادة توزيعها إقليمياً. ورغم زيادة المنافسة من موانئ قريبة منذ فترة وجيزة، لا يزال ميناء صلالة يحتفظ بشبكة واسعة من الروابط تشمل العديد من الموانئ، حيث يستقبل ما بين (٢٠٠٠) إلى (٣٠٠٠) سفينة سنوياً.



على الصعيد البري، يرتبط الميناء ببقية عُمان من خلال طريق حديث إلى مسقط، كما يدعم حركة الشاحنات إلى الجارة اليمن، حيث يُعتبر صلالة نقطة دخول رئيسية لواردات اليمن بسبب قربها. بالإضافة إلى ذلك، تصل بعض البضائع من صلالة إلى السعودية عبر الربع الخالي، وذلك ضمن خط جديد أفتتح بعد تعبيد الطريق البري بين عمان والسعودية. هذه الروابط المتعددة تجعل ميناء صلالة مركزاً حيوي لتبادل التجارة بين الخليج وآسيا وأفريقيا.

ويركز ميناء صلالة بشكل رئيسي على مناولة الحاويات، حيث يُعد جزء كبير من نشاطه متعلقاً بحاويات الترانزيت التي تمر عبر الميناء لإعادة الشحن، دون أن تكون عُمان هي مصدرها أو وجهتها النهائية. بالإضافة إلى ذلك، يُعزز الميناء حركة الاستيراد والتصدير في محافظة ظفار، من خلال استيراد المواد الغذائية والسلع الاستهلاكية لسوق ظفار والدمن، وتصدير المنتجات الزراعية والسمكية مثل الخضروات والفاكهة والأسماك من صلالة إلى الأسواق الخليجية عن طريق حاويات مبردة. يُعتبر ميناء صلالة أيضاً نقطة تصدير رئيسية للخامات المعدنية من جنوب عُمان، إذ صدر في عام ٢٠٢٤م حوالي (١٢) مليون طن من خام الجبس عالي الجودة المستخدم في صناعة الأسمنت. بالإضافة إلى الجبس، تُصدّر خام الحجر الجيري. في السنوات الأخيرة، سعى إدارة الميناء إلى تنويع أنواع البضائع التي يُتعامَل معها عن طريق جذب سفن الدحرجة (حيث استقبلت عدة شحنات سيارات) وخدمة سفن الركاب السياحية لدعم السياحة. ورغم ذلك، تبقى الحاويات العنصر الأساسي في عمليات الميناء وأحد أهم مؤشرات أدائه.

على الرغم من المكانة العالية لميناء صلالة، إلا أنه وأجه تحديات تنافسية متزايدة. فقد برز ميناء جدة الإسلامي في السعودية وميناء خليفة في أبوظبي كبدايل لمناولة الحاويات العابرة عبر البحر الأحمر والخليج، مما أدى إلى تقليص حصة صلالة. كما أن ميناء ممد في قطر، الذي بدأ عملياته في ٢٠١٧م، يسعى لجذب حاويات الشحن في الخليج ومن جهة أخرى، يُعتبر ميناء جبل علي المنافس الأبرز، حيث استقطب بعض الخطوط التي كانت تعتمد على صلالة سابقاً. إضافة إلى ذلك تعتبر استدامة عقود الترانزيت من التحديات الأساسية، حيث يعتمد الميناء على قرارات التحالفات العالمية للشحن التي قد تغير مساراتها بناءً على اعتبارات التكلفة والأمان، لذلك تسعى سلطنة عُمان إلى تعزيز جاذبية صلالة من خلال



تقديم رسوم تنافسية وخدمات عالية الجودة. كما يواجه الميثاء تحديًا في توفير الكفاءات البشرية المتخصصة، إذ يتطلب الحفاظ على مستوى عالمي من الأداء تدريبًا دائمًا للكوادر المحلية على أحدث التقنيات. وقد استثمر الميناء في إنشاء مراكز تدريب تحاكي عمليات الرافعات والساحة لضمان استمرارية الإنتاجية، وأخيرًا يعتبر الوضع الجيوسياسي في المنطقة، خاصةً في اليمن، سلاحًا ذو حدين؛ فهو يجلب فرصًا للتجارة والإغاثة إلى صلالة كموقع أقرب، ولكنه قد يسبب أيضًا مخاطر أمنية، أو تؤثر في السمعة إذا ساءت الأوضاع الأمنية في البحر. حتى الآن، استطاعت عمان الحفاظ على استقرار المنطقة، مما ساهم في تعزيز ثقة القطاع البحري في صلالة.

### جدول مقارنة مؤشرات الموانئ (٢٠٢٠ - ٢٠٢٥م):

يوضح الجدول أدناه أهم المؤشرات الكمية لأداء الموانئ العمانية الثلاثة خلال الفترة من ٢٠٢٠م إلى ٢٠٢٥م، مع إجراء مقارنة ببعض الموانئ الخليجية المنافذ لعام ٢٠٢٣م/٢٠٢٤م.

المؤشر	ميناء صحار	ميناء الدقم	ميناء صلالة	ميناء جبل علي ( دبي )	ميناء الملك عبد العزيز ( الدمام )	ميناء حمد ( قطر )
عدد الحاويات المناولة 2020م	800 ألف ( تقديري )	تشغيل محدود	3 مليون	13.5 مليون	1.8 مليون	1.3 مليون
عدد الحاويات المناولة 2024م	942 ألف	50 ألف (تقديري)	3.3 مليون	14.5 مليون	2.3 مليون	1.33 مليون
طاقة محطة الحاويات ( سنويا )	1,6 مليون	1.7 مليون	5 مليون	22.4 مليون	3 مليون (تقديري)	7.5 مليون (مرحلة أولى)
إجمالي البضائع المناولة 2024م (طن)	77 مليون	5 - 10 مليون (تقديري)	22.6 مليون (عام) 3.3+ مليون حاويات	50 مليون (تقديري)	30 مليون (تقديري)	1.5 مليون (حاويات فقط)
عدد السفن الزائرة 2024م	4.000 (تقديري)	300 (تقديري)	2.500 أكثر من	5000+	1500+	2500
تصنيف الكفاءة 2022م/2023م	—	—	المركز 11 عالمياً 2023	ضمن العشرة الأوائل عالمياً	—	المركز 8 عالمياً 2022



## من الجدول أعلاه نلاحظ ما يلي:

يعتبر ميناء صلالة هو الأهم في سلطنة عمان من حيث حجم مناولة الحاويات، حيث من المتوقع أن يصل إلى ٤٤,٥ مليون TEU في عام ٢٠٢٥م، ونتيجة للتوسعة التي شهدتها، أصبحت طاقته تصل إلى (٦,٥) مليون، مما يتيح له فرصًا للنمو في المستقبل وبلغ حجم ميناء صحار حوالي (٠,٩٤) مليون حاوية في عام ٢٠٢٤، مما يدل على تحقيق نمو ملحوظ وبتاتن، طاقته قريبة من نصف حجم ميناء الدمام السعودي. يولي الميناء اهتمامًا خاصًا للبضائع العامة النخمة، حيث تصل حمولته إلى (٧٧) مليون طن، تشمل السوائل والبضائع الجافة. في حين يعتبر ميناء الدقم صغير الحجم مقارنة بالموانئ الأخرى، ولكنه يمتلك بنية تحتية تسمح له باستيعاب مليون حاوية أو أكثر. كما أن زيادة نشاطه بنسبة (١٥٢%) خلال عام واحد تُعد مؤشرًا إيجابيًا، رغم أن قاعدة انطلاقًا، لا تزال ضيقة تقدم هذه المقارنة الرقمية لموانئ عمان سياقها الإقليمي، حدث تُظهر أنها أصغر حجمًا مقارنة بالمراكز الكبيرة مثل جبل علي، لكنها حققت كفاءة تشغيلية تنافس الأفضل في المنطقة. على سبيل المثال، حققت موانئ صلالة وحمد القطري أداءً متفوقًا في مؤشر الأداء لعام ٢٠٢٣م، ورغم أن موانئ صحار والدقم لم تحقق تصنيفات عالمية، فإنهما تتمتعان بموثوقية زمنية جيدة في خدماتهما بفضل انخفاض الازدحام نسبيًا. ويعتبر جذب المزيد من الخطوط والبضائع الترانزيت محور المنافسة المقبلة.

## تكامل أداء التجارة الدولية ودور الموانئ في دعمها:

يتعلق نمو التجارة الخارجية في عُمان ارتباطًا وثيقًا بتحديث الموانئ وزيادة كفاءتها. فقد أدت الإصلاحات الجمركية وتسهيلات التجارة إلى رفع تصنيف عُمان في المجال اللوجستي على الصعيد العالمي، حيث احتلت السلطنة في عام ٢٠٢٣م المركز (٤٣) من أصل (١٣٩) دولة في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI، وكانت إحدى أفضل خمس دول عربية في هذا السياق. كما حققت عمان تقدمًا ملحوظًا في معظم مكونات المؤشر مقارنة بعام ٢٠١٨م خاصة في قدرات التتبع والتعقب التي ارتفعت من ٢,٩٧ إلى ٣,٩٠ (من ٥)، مما ساهم في وصولها إلى



المركز ٢٠ عالميًا، وذلك بفضل الاستثمار في المنصات الرقمية لمراقبة الشحنات. ويُظهر هذا التحسن جهود التعاون بين الموانئ والجمارك: حيث تتيح الأنظمة الإلكترونية في الموانئ تتبع حركة البضائع بدقة، بدءًا من مغادرتها المصنع في الخارج وحتى وصولها إلى المستودع في عمان ومع ذلك، لوحظ انخفاض طفيف في معيار الالتزام بالمواعيد، حيث تراجعت درجته إلى ١,٣ واحتلت عمان المركز السابع. قد يكون هذا نتيجة للاضطرابات التي شهدتها سلاسل الإمداد خلال جائحة كوفيد-١٩ والتي أثرت في مواعيد التسليم وهذا يعكس أن كفاءة الموانئ المحلية تتأثر بعوامل خارجية في النظام اللوجستي العالمي.

ويظهر الدور الأساسي للموانئ في تعزيز التجارة بشكل واضح من خلال مساهمتها في زيادة حجم التبادل التجاري الكلي. وفقًا لإحصاءات ٢٠٢٤، تمر عبر الموانئ العمانية بضائع تبلغ قيمتها حوالي ١٦,٥ مليار ريال عماني (٤٣ مليار دولار)، مما يمثل حوالي ٧٧% من إجمالي التجارة الخارجية لعمان من حيث القيمة. كما شهدت أحجام المناولة في الموانئ نموًا بنسبة ١٥% خلال ٢٠٢٤، متجاوزة ١٣٧ مليون طن من البضائع، وهو ما يعكس تحسن كفاءة التشغيل وتوسع المرافق. على سبيل المثال، ساهم ميناء صحار بمعدل زيادة ٧٢% في مناولة البضائع الجافة بفضل المشاريع الصناعية الجديدة، بينما حقق ميناء الدقم نموًا بنسبة ١٥٢% نتيجة تحسين المليات. هذا الدعم اللوجستي أتاح لقطاعات لتجارة والصناعة التوسع وزيادة الصادرات. كما ساهمت سرعة التخليص في الموانئ في تسهيل وصول الواردات إلى خطوط الإنتاج والأسواق دون تأخير، مما عمل على تقليل تكاليف التخزين والتوريد بالنسبة للشركات المحلية.

من ناحية أخرى، عملت الموانئ على تبني تقنيات جديدة (تبسيط الإجراءات بالتعاون مع الجمارك، مما أسفر عن إنشاء نظام متكامل. مع تطبيق نظام «بيان» في الموانئ، أصبح بإمكان التجار إتمام إجراءات متسلسلة تشمل الميناء والجمارك والجهات الرقابية، مما ساهم في إزالة العقبات البيروقراطية. كما أدت مشاريع الأتمتة في ساحات الموانئ، مثل استخدام البوابات الذكية وأنظمة التعرف على لوحات الشاحنات، إلى تسريع عملية خروج البضائع بعد تخليصها جمركيًا. وقد أثنى تقرير ممارسة الأعمال على سلطنة عمان بسبب تقليل عدد الوثائق اللازمة للتخليص، حيث أصبحت جميع الوثائق الكترونية،



ويقتصر الأمر على ضرورة تقديم البيان الإلكتروني والفاتورة وقائمة التعبئة فقط. هذه التحسينات وفرت الوقت والجهد للمستوردين والمصدرين، وقربت عُمان من مستويات الدول المتقدمة في مؤشرات الكفاءة. على الرغم من الإيجابيات، إلا أن هناك تحديات هيكلية تحتاج إلى معالجة للحفاظ على الزخم، يعتبر تنوع الأدوار بين الموانئ العمانية أمرًا حيويًا لضمان تكاملها عوضاً عن التنافس الداخلي؛ مما يستدعي التنسيق الاستراتيجي تحت إشراف مجموعة أسيا (شركة الخدمات اللوجستية المملوكة للدولة) التي تدير الموانئ من الضروري تجنب تكرار الاستثمارات في تجهيزات قد تتنافس على نفس الأعمال، مثل سعي كل ميناء ليكون مركز حاويات إقليمي بدلاً من ذلك، يجب توجيه كل ميناء للتخصص فيما يجيده: صلالة كمحور حاويات عابر وبوابة الجنوب، وصحار كميناء صناعي وتجاري يخدم الشمال، والدقم كميناء للصناعات الثقيلة والنفطية وخدمات المحيط. الهندي. سيساهم هذا التخصص في تعزيز تكامل الأداء والحد من المنافسة الضارة.

كما يتطلب التنافس الإقليمي الشديد من عمان الحفاظ على أسعار وخدمات تنافسية. على المدى البعيد، قد تسعى موانئ الجوار لجذب الخطوط والشحنات التي دمر عبر عمان من خلال تقديم حوافز أكبر.

لذا، سيكون من الضروري الاستمرار في تحديث البنية التحتية، مثل إنشاء رصيف للحاويات في الدقم عند زيادة الطلب أو توسيع محطة صحار عندما تقترب من طاقتها، وذلك لضمان عدم حدوث اختناقات تدفع العملاء للبحث عن خيارات بديلة، في عام ٢٠٢٥م، أعلنت وزارة النقل والاتصالات عن توقيع اتفاقيات امتياز جديدة لإدارة وتشغيل الموانئ مع شركة أسيا، تتضمن خططاً لزيادة قدرة ميناء السوق التجاري كمنفذ تكميلي، بالإضافة إلى تطوير ميناء السلطان قابوس في مسقط للاستخدام السياحي والتجاري الخفيف، بهدف تعزيز المنظومة الميدانية المتكاملة.

ومن الضروري الإشارة إلى أن تحقيق أقصى استفادة اقتصادية من الموانئ يتطلب تقوية الروابط مع القطاعات الإنتاجية. فالموانئ تعتبر مرافق خدمية، ويظهر العائد الحقيقي منها من خلال دعم الصادرات العمانية وجذب الصناعات والخدمات اللوجستية مثل التخزين وإعادة التغليف. وقد بدأت تظهر مؤشرات إيجابية



في هذا المجال؛ فارتفاع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى السلطنة، التي بلغت (٤٢,٣) مليار دولار في النصف الأول من عام ٢٠٢١م، جاء بصورة كبيرة من قطاعي اللوجستيات والصناعة، وذلك بسبب الثقة بتحسين البنية الميدانية. كما أن توسع المناطق الحرة المرتبطة بالموانئ، مثل صلالة وصحار، واستقطابها لأكثر من (٦٠٠) مليون ريال كاستثمارات جديدة في عام ٢٠٢٢م، يعد دليلاً على أن الموانئ أصبحت مراكز جذب اقتصادي، مما يؤدي إلى دورة إيجابية: موانئ فعالة • تجارة أسهل • استثمار أعلى « حجم تجارة أكبر » حاجة إلى مزيد من تطوير الموانئ.

## الخاتمة

تظهر تجربة عُمان بين ٢٠٢٠م و ٢٠٢٥م كيف أن الإصلاحات المتكاملة في مجالي التجارة واللوجستيات يمكن أن تحقق نتائج ملموسة في تعزيز كفاءة الاقتصاد ودمجه ضمن الاقتصاد العالمي. حيث تمكنت السلطنة من تقليص الفجوة بينها وبين المراكز الإقليمية الرائدة من خلال تحديث الإجراءات الجمركية وتفعيل اتفاقيات التجارة وتطوير موانئها البحرية. ورغم استمرار التحديات المتعلقة بتنوع الاقتصاد وتقليل الاعتماد على النفط، إلا أن البنية التحتية التجارية أصبحت أكثر جاهزية لدعم أي توجهات جديدة، مثل زيادة الصادرات غير النفطية مستقبلاً أو التحول إلى مركز لوجستي يخدم الدول المجاورة.

ولقد أثبتت الموانئ العمانية أنها ليست مجرد نقاط عبور، بل هي محركات للنمو الاقتصادي تسهم في تحقيق رؤية عمان ٢٠٤٠م من خلال تنوع مصادر الدخل. على سبيل المثال، جعل ميناء صلالة عمان مركزاً مهماً في عالم الملاحة، بينما أصبح ميناء صحار شرياناً رئيسياً للصناعة، ويتم تطوير ميناء الدقم ليكون منصة لنمو قطاعات جديدة. التحدي الحالي أمام صنّاع القرار هو الحفاظ على زخم التحسين عبر تعزيز التدريب والتقنية في الجمارك، وتعزيز التكامل والتخصص بين الموانئ، وتحسين بيئة الاستثمار لجذب خطوط الشحن والشركات العالمية للاستقرار في عُمان. ورغم المنافسة الإقليمية المتزايدة، على الصعيد الإيجابي أثبتت عمان قدرتها على المنافسة بفاعلية وحيادية دون تقديم تنازلات غير مستدامة، وذلك بفضل التخطيط الاستراتيجي وموقعها الجغرافي وعمقها الحضاري في التجارة. في ظل الاقتصاد الحالي، حيث تمثل الخدمات اللوجستية أساس التجارة، يبدو أن السلطنة تسير على الطريق الصحيح لتصبح مركزاً تجارياً ولوجستياً موثقاً في المنطقة.

