

## تقرير حالة البلاد

# النقل





4	تقديم
6	أولاً: الإطار القانوني والمؤسسي الناظم للقطاع
6	أ- القوانين
6	ب- المؤسسات
9	ثانياً: السياسات والإستراتيجيات وخطط العمل
10	أ- الوثائق متعددة القطاعات
25	ب- الوثائق المعنية بالقطاعات الفرعية
31	ت- الوثائق المعنية بالقطاعات الفرعية
32	ثالثاً: التحليل
32	أ- الضجوة: بين الواقع والطموح
51	ب- تقييم مدى التطابق والاستمرارية ما بين الإستراتيجيات
53	ت- تقييم نقاط الضعف
55	التوصيات
56	الخاتمة

## تقديم

يُعدّ النقل من القطاعات الحيوية التي تحفز النمو في القطاعات الأخرى، وتساهم في تحريك العجلة الاقتصادية، حيث أن شبكة نقل الركاب (تشمل شبكة الطرق والمركبات ووسائط النقل العام والأرصفة والنقل الجوي وغيرها) تسمح للأشخاص بالوصول إلى أماكن العمل والدراسة والتسوق والترفيه، وهذه جميعها نشاطات ذات أهمية في المنظومة الاقتصادية الاجتماعية للمجتمع.

كما إن شبكة نقل البضائع تشكّل عصب التجارة وعنصراً أساسياً في سلاسل التوريد التي توفر للأردنيين السلع والبضائع ومصادر الطاقة المختلفة، كما توفر إمكانية تصدير السلع والبضائع المحلية للخارج، وأيضاً العبور عندما يتعلق الأمر بالتجارة بين دول أخرى غير الأردن.

ويبرز قطاع النقل كأحد القطاعات المهمة التي ينبغي التركيز عليها وبلورة إستراتيجية واضحة بشأنها، كما جاء في رؤية الأردن 2025، لا سيما أن هذا القطاع يشكل ما نسبته 8% من الناتج المحلي الإجمالي (إحصاءات 2015).

وقد بيّنت خطة تحفيز النمو الاقتصادي الأردني 2018-2022، أن تحقيق نسبة نمو بمقدار 5% في الناتج المحلي الإجمالي في الفترة التي تغطيها الخطة، تتطلب نمواً مقداره 12% في قطاع النقل.

يهدف هذا الجزء من المراجعة لحالة البلاد إلى تسليط الضوء على الخطط والإستراتيجيات المختلفة والمتعلقة بقطاع النقل وتقييم مدى الالتزام بها، ومدى التكامل والتناسق في ما بين الإستراتيجيات المختلفة. وفي حال لم تُنجز بعض الأهداف، نحاول تحديد الأسباب التي أدت إلى ذلك.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن تقييم الإستراتيجيات وتحديد أسباب عدم الإنجاز، يعتمد على حكم فريق الدراسة، وليس على أصحاب القرار المعنيين في القطاع.

وهنا يجب تعريف ما سيتم إدراجه ضمن «قطاع النقل» في هذه المراجعة. فالنقل من منظور علمي شمولي، يتضمن تنقل الأشخاص والبضائع (وحتى الموارد الطبيعية المختلفة مثل النفط والغاز) من مكان إلى آخر بالوسائط المختلفة (شاحنة، مركبة خاصة، قطار، باخرة، طائرة، أنبوب... إلخ). وبالتالي فإن قطاع النقل يشمل من هذا المنظور تنظيم عمليات النقل كافة وإدارتها وتشغيلها، والبنية التحتية التي تخدمها (طرق، سكك حديدية، موانئ... إلخ).

أما في هذه المراجعة، وبالأخذ بعين الاعتبار السياق الأردني والإطار الناظم لأنماط النقل المختلفة، فإنه سيتم إدراج ما يلي ضمن قطاع النقل:

- تنقل الأشخاص في وسائط النقل مقابل أجر، كالتنقل العام أو التاكسي أو النقل السياحي، بالإضافة إلى وسائط النقل الجوية والبحرية.
- نقل البضائع في وسائط النقل المختلفة.

وبذلك سيؤخذ تنقل الأشخاص في مركباتهم الخاصة بعين الاعتبار فقط في سياق علاقته بمنظومة تنقل الأشخاص التي تشمل المدرج أعلاه، وكذلك الحال بالنسبة للبنية التحتية لشبكة الطرق، والتي لن يتم التطرق إليها بشكل مفصل ضمن هذا الجزء المخصص لقطاع النقل.

وفي سياق آخر، ونظراً للهيكلية المؤسسية المعنية بتنظيم قطاع النقل، فإنه سيتم خلال هذا الجزء الإشارة إلى قطاعات فرعية ثلاثة ضمن قطاع النقل، هي:

- النقل البري.

- النقل الجوي.

- النقل البحري.

## أولاً: الإطار القانوني والمؤسسي الناظم للقطاع

### أ- القوانين

يحكم قطاع النقل حزمة من القوانين تتبعها العديد من الأنظمة والتعليمات. ويمكن تصنيف القوانين إلى نوعين: القوانين التي تحكم عمل المؤسسات المختلفة، مثل قانون هيئة تنظيم النقل البري، والقوانين التي تحكم العمل أو الخدمة المقدمة مثل قانون تنظيم نقل الركاب.

وفي ما يلي قائمة ببعض القوانين المرتبطة بقطاع النقل:

- قانون النقل رقم (98) لسنة 2003.
- قانون الطرق رقم (24) لسنة 1986.
- قانون هيئة تنظيم النقل البري رقم (4) لسنة 2011.
- قانون تنظيم نقل الركاب رقم (19) لسنة 2017.
- قانون نقل البضائع على الطرق رقم (14) لسنة 2012.
- قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم (29) لسنة 2018.
- قانون السكك الحديدية رقم (24) لسنة 2012.
- قانون مؤسسة سكة حديد العقبة رقم (22) لسنة 1972.
- قانون الهيئة البحرية الأردنية رقم (46) لسنة 2006.
- قانون التجارة البحرية رقم (35) لسنة 1983.
- قانون الطيران المدني رقم (41) لسنة 2007.
- قانون معدل لقانون الطيران المدني رقم (8) لسنة 2018.

### ب- المؤسسات

تتضمن منظومة حوكمة قطاع النقل في الأردن عدة مؤسسات ترتبط بعضها ببعض. وتختلف هذه المؤسسات وهيكلية العلاقات بينها باختلاف نمط التنقل (الجدول رقم 1)، لكن يمكن بشكل عام اختصار منظومة الحوكمة في القطاع (باستثناء الطرق) بما يلي:

- وضع السياسات العامة والإستراتيجيات بيد وزارة النقل.
- تنظيم العمل في نمط التنقل والتخطيط له بيد هيئة مستقلة يرأس مجلس إدارتها وزير النقل.

## تقرير حالة البلاد: النقل

- التشغيل والعمليات بيد القطاع الخاص (وبتنظيم ورقابة من الهيئة المذكورة أعلاه). ومن الاستثناءات لمنظومة الحوكمة المدرجة أعلاه، منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، والتي تقوم سلطاتها مقام الوزارة والهيئة المعنية في بعض الأمور؛ وأمانة عمان الكبرى، والتي تقوم بدور الهيئة المعنية (هيئة تنظيم النقل البري) في ما يتعلق بالنقل العام للركاب.

الجدول رقم (1): الإطار المؤسسي الناظم لقطاع النقل بأنماطه المختلفة

نمط النقل	الجهة المسؤولة	الضفة
النقل البري على الطرق	وزارة الأشغال العامة والإسكان	سلطة التخطيط والإنشاء
	أمانة عمان الكبرى	والصيانة وتشغيل البنية التحتية
	هيئة تنظيم النقل البري	السلطة التنظيمية
	البلديات	
	أمانة عمان الكبرى	السيارات الخاصة
	إدارة ترخيص السائقين والمركبات	مشغلو قطاع النقل العام للركاب
	مشغلون / أفراد	
	مشغلون / شركات	مشغلو نقل البضائع (الشحن)
	مشغلون / أفراد	
	مشغلون / شركات	سلطة التخطيط وتطوير البنية التحتية
وزارة النقل	سلطة التنظيم	
النقل بالسكك الحديدية	شركة خط الحديد الحجازي ومؤسسة سكة حديد العقبة	التشغيل وصيانة البنية التحتية
	مؤسسة الخط الحديدي الحجازي	مشغلو النقل العام للركاب
	مؤسسة سكة حديد العقبة	مشغلو نقل البضائع (الشحن)
	وزارة النقل	سلطة التخطيط
	هيئة تنظيم النقل البري	سلطة التنظيم



نمط النقل	الضفة	الجهة المسؤولة
الطيران المدني	تطوير البنية التحتية	وزارة النقل، وحدة إدارة المشاريع / مطار الملكة علياء الدولي
		هيئة تنظيم الطيران المدني
		مجموعة المطار الدولي
	التشغيل وصيانة البنية التحتية	شركة المطارات الأردنية
		شركة العقبة للمطارات
		مجموعة المطار الدولي
	مشغلو نقل الركاب، وشركات نقل البضائع (الشحن)	الخطوط الملكية الأردنية
		شركة الصقر الملكي
		الشركة الأردنية للطيران
		شركة بترا للطيران / العربية للطيران
		شركة الأجنحة الملكية
		شركة الأجنحة العربية
	مزود الخدمة	فلاي جوردن
		هيئة تنظيم الطيران المدني / إدارة خدمات الملاحة الجوية
دائرة الأرصاد الجوية الأردنية		
سلطة التخطيط	وزارة النقل	
	سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة	
سلطة التنظيم	الهيئة البحرية الأردنية	
تطوير البنية التحتية	شركة تطوير العقبة	
النقل البحري	التشغيل وصيانة البنية التحتية	شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (مؤسسة موانئ العقبة سابقاً)
		ميناء حاويات العقبة
	مشغلو نقل الركاب، وشركات نقل البضائع (الشحن)	نقابة وكلاء الشحن اللوجستية الأردنية
		نقابة أصحاب الشاحنات الأردنية
		نقابة أصحاب شركات ومكاتب التخليص ونقل البضائع
	مزودو الخدمة	شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية
		دائرة الأرصاد الجوية الأردنية
		هيئة الاستثمار (مؤسسة تشجيع الاستثمار سابقاً)
		الجسر العربي للملاحة



نمط النقل	الضفة	الجهة المسؤولة
الأنماط كافة	شركات تنمية البنية التحتية	نقابة المقاولين
	مزود الخدمة	هيئة الاستثمار (مؤسسة تشجيع الاستثمار سابقاً)
	أنظمة اقتصادية	هيئة المناطق التنموية الحرة

## ثانياً: السياسات والإستراتيجيات وخطط العمل

قامت الحكومة الأردنية خلال السنوات والعقود الماضية بإعداد خطط ودراسات مختلفة تطرقت بشكل أو بآخر لقطاع النقل. وسيتم في هذا الجزء مراجعة بعض هذه الخطط والدراسات وما جاء فيها، حيث سيتم تقسيمها إلى ثلاثة أنواع:

- الوثائق متعددة القطاعات: تعالج عدة قطاعات على مستوى الاقتصاد الكلي، وهي صدرت إما عن مجلس الوزراء أو وزارة التخطيط والتعاون الدولي، وتشمل الوثائق التالية:
  - الأجندة الوطنية 2006-2015.
  - رؤية الأردن 2025.
  - البرنامج التنموي التنفيذي 2016-2019.
  - خطة تحفيز النمو الاقتصادي الأردني 2018-2022.
- الوثائق المتعلقة بقطاع النقل: تصدر في الغالب عن وزارة النقل بصفقتها الجهة العليا المعنية بالقطاع، وتشمل الوثائق التالية:
  - الإستراتيجية الوطنية للنقل طويلة المدى.
  - وثيقة السياسات الصادرة عن وزارة النقل عام 2017.
  - الخطة الإستراتيجية لوزارة النقل للأعوام 2018-2020.
  - إستراتيجية وزارة النقل للأعوام 2015-2017 مع مراجعتها الأولى والثانية.
  - إستراتيجية وزارة النقل للأعوام 2012-2014.
  - إستراتيجية وزارة النقل للأعوام 2009-2011.
- الوثائق المتعلقة بالقطاعات الفرعية: تصدر إما عن وزارة النقل أو عن إحدى الهيئات التابعة لها أو الجهات الأخرى المعنية بالقطاع مثل:
  - وزارة الأشغال العامة والإسكان (المخطط الشمولي للطرق).

- أمانة عمّان الكبرى (المخطط الشمولي للنقل والحركة وإستراتيجية أمانة عمّان الكبرى للنقل الحضري 2017-2021).
- الخطة التنفيذية لهيئة الطيران المدني للأعوام 2018-2020.
- الخطة التنفيذية لهيئة الطيران المدني للأعوام 2015-2017.
- إستراتيجية الهيئة البحرية الأردنية للأعوام 2012-2014.
- إستراتيجية الهيئة البحرية الأردنية للأعوام 2018-2020.
- برنامج تشجيع الاستثمار في النقل البري.
- برنامج تطوير البنى التحتية للنقل البري.
- برنامج تفعيل أنظمة النقل الذكية.
- برنامج تلبية الطلب على خدمات النقل البري.
- برنامج رفع كفاءة العاملين في النقل البري.
- الخطة الإستراتيجية للسلامة على الطرق 2018 – 2020 (قيد الدراسة).

#### أ- الوثائق متعددة القطاعات

##### 1. الأجددة الوطنية 2006-2015

صدرت الأجددة الوطنية في عام 2005 في عهد حكومة فيصل الفايز بتوجيهات من الملك عبدالله الثاني. وسعت الأجددة، بحسب ملخصها التنفيذي «إلى صياغة رؤية متطورة للأردن، تستجيب لمتطلبات الحداثة واستحقاقات المنافسة والاندماج الإقليمي والدولي. كما تسعى إلى وضع أهداف وطنية محددة ومرتبطة ببرامج تنفيذية زمنية، واقتراح مبادرات للتنمية السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ومراقبة تطبيقها ومتابعة تنفيذها. وتهدف الأجددة كذلك إلى تسريع وتيرة النمو وتحقيق تنمية سياسية واقتصادية واجتماعية مستدامة ومتوازنة، من خلال تنفيذ برنامج انتقالي يضع الأردن على مسار النمو الاقتصادي السريع والمشاركة السياسية والاجتماعية الواسعة. وسيتمخض عن هذا الجهد في نهاية المطاف برامج ومشاريع سيجري تنفيذها وفق أولويات محددة وضمن إطار زمني وتنظيمي متكامل».

تضمنت الأجندة عدة توصيات تتعلق بقطاع النقل ضمن محور رفع مستوى البنية التحتية، هي:

- تطوير خدمات النقل العام بجميع قطاعاته وصولاً إلى شبكة نقل عام كفؤة ومتطورة بتكاليف في متناول الجميع من خلال تسريع عمليات التنظيم لقطاع النقل، وتحسين نوعية الخدمة، وتحفيز الاستثمار فيه.
- إنشاء هيئة تنظيمية لقطاع الشحن البري وتحرير أجور الشحن.
- رفع مستوى شبكة الطرق واعتماد المركزية في عمليات التخطيط للطرق وصيانتها ومراقبتها.
- إجراء تقييم شامل لسكك الحديد لبيان الجدوى المالية للاستثمارات المطلوبة.
- رفع مستوى البنية التحتية لميناء العقبة وتحسين أنظمة النقل البحري.
- وضع إستراتيجية لتحرير القطاع وإعادة هيكلة سلطة الطيران المدني.
- رفع مستوى البنية التحتية في مطار الملكة علياء الدولي والمطارات الأخرى استعداداً لخصخصتها.
- خصخصة الملكية الأردنية.

وقدمت الأجندة مجموعة من المبادرات تتعلق بكل نمط من أنماط النقل، وذلك على النحو التالي:

### 1) النقل البري للركاب

تناولت الأجندة في إطار النقل البري للركاب مجموعة من الإجراءات مقسمة إلى أطر تنظيمية وبنى تحتية بحسب وسيطة النقل المستخدمة.

### 2) سيارات (التاكسي)

الإطار التنظيمي:

- إعادة هيكلة نمط خدمة (التاكسي) بأن تستمر هيئة تنظيم قطاع النقل العام في تشجيع دمج سيارات (التاكسي) عبر تأمين الحوافز لتحقيق هذا الهدف.
- تشجيع دمج (التاكسي) في شركات.
- تثبيت سعر رخص (التاكسي)، ومراقبة عملية بيع أو شراء الرخص عبر هيئة تنظيم قطاع النقل العام.

- يجب أن تشجع هيئة تنظيم قطاع النقل العام إدخال خدمات «نوعية» عبر إصدار رخص تاكسي «نوعية» وفقاً لمعايير معينة، واشتراط وجود نظام إرسال في كل شركة تاكسي.
- لتنظيم حجم الأسطول وبتفادي نشوء قوة احتكارية، يجب أن تحد هيئة تنظيم قطاع النقل العام من عدد السيارات التي يمكن أن تمتلكها شركة لسيارات (التاكسي) أو تشغلها. وينبغي أن يكون هناك حد أدنى من السيارات التي يمكن أن تمتلكها شركة لسيارات (التاكسي) النوعية، من أجل التغطية المناسبة وتحقيق الاستجابة في الوقت المناسب (لكن من دون فرض قيود على شركات التاكسي العادية).
- التشدد في تطبيق الأنظمة وتعليمات السلامة بالتعاون مع الجهات المعنية وضمان جودة الخدمة.

### 3) خدمات الحافلات

#### الإطار التنظيمي:

- التشدد في تطبيق الأنظمة وتعليمات السلامة بالتعاون مع الجهات المعنية وضمان جودة الخدمة.
- إنشاء مركز القيادة والتحكم بالنقل العام كمراقب ميداني.
- البنية التحتية:
- بناء محطات حافلات مركزية في المدن الرئيسية مع التشجيع على الشراكة مع القطاع الخاص.
- تأمين مواقف ومحطات للحافلات في أنحاء المملكة كلها.
- وضع جداول زمنية وخطوط واضحة لمختلف مشغلي الحافلات.
- ضمان تغطية الخطوط الداخلية كافة، وما بين المناطق في المملكة، وضمان وجود جداول زمنية وخطوط حافلات دولية.
- وضع حزمة اشتراكات لتعريف الحافلات متكيفة مع الحاجات والفئات المختلفة للمستعملين.

وقد اشتملت الأجندة الوطنية على جملة من المؤشرات كوسيلة لقياس الأداء نحو الوصول للأهداف الموضوعية بمقارنة الوضع بالسنة الأساس (2005) وسنتي الهدف (2012 و2017).

الجدول رقم (2) : مؤشرات الأداء الرئيسية للنقل البري للركاب

مؤشرات الأداء الرئيسية	حالياً	الهدف (2012)	الهدف (2017)
عدد رخص سيارات (التاكسي) النوعية	0	4	6
درجة الرضا لدى المستخدمين من السياح والمسافرين للأعمال عن خدمات سيارات (التاكسي)	غير متوفر	%60	%80
العمر التشغيلي للحافلات	20 سنة	15 سنة	12 سنة
متوسط عدد السكان لكل حافلة	356	450	500
درجة الرضا لدى المواطنين عن خدمات الحافلات	غير متوفر	%60	%80
محطات الحافلات المركزية في المدن (النسبة المئوية للمدن)	غير متوفر	%75	%100

#### 4) الشحن البري

##### الإطار التنظيمي:

- تنظيم قطاع نقل البضائع على الطرق.
- تحرير أجور نقل البضائع العامة والحاويات كما هو مخطط، وتشجيع المنافسة ضمن القطاع.
- تحسين الإجراءات والضوابط الإدارية والجمركية على الحدود، والتوصية بتنفيذ لجنة تسهيل النقل والتجارة.
- توسيع قاعدة الحوافز التشجيعية للأفراد والشركات لاستبدال الشاحنات من ضمن برنامج التحديث الاستبدالي.
- دراسة إعفاء الشاحنات الجديدة من الرسوم بهدف تحديث أسطول النقل.
- دراسة إمكانية فتح قطاع نقل البضائع على الطرق أمام الاستثمار الأجنبي ضمن شروط ومحددات تأخذ بعين الاعتبار مصلحة الشركات المحلية وتنمية هذا القطاع كتحديد حد أدنى لرأس المال.
- تطوير النظم والتشريعات الخاصة بوسطاء الشحن.
- وضع التشريع المتعلق بالنقل متعدد الوسائط.

## البنية التحتية :

- استكمال إجراءات إنشاء ميناء بري في عمان بغية مركزة الخدمات اللوجستية، وتوفير البنية التحتية للتخزين، مع تطبيق حظر مشدد على تجول الشاحنات الكبيرة في المدن، ودراسة إمكانية تعميم الموانئ البرية على باقي مدن المملكة.

الجدول رقم (3) : مؤشرات الأداء الرئيسية للشحن البري (نقل البضائع)

مؤشرات الأداء الرئيسية	حالياً	الهدف (2012)	الهدف (2017)
تكلفة شحن الطن للكم، حاويات 40 قدماً (بالدولار الأميركي)	2.4	1.2	0.8
درجة الرضا لدى الشركات عن خدمات الشحن عن طريق البر	غير متوفر	%60	%80
النسبة المئوية للشاحنات المرخصة التي تمتلكها شركات نقل مسجلة	%35	%50	%65

## (5) البنية التحتية للطرق

## البنية التحتية :

- استكمال إنشاء شبكة الطرق الرئيسية والثانوية والقروية، مع التركيز على إنشاء طرق دائرية حول المدن الرئيسية لتخفيف الاختناقات المرورية، وتطوير المناطق المحيطة بالمدن، وضبط النمو العمراني.

- التركيز على صيانة الطرق القائمة وإدامتها وتأهيلها (مع إحياء فكرة إنشاء صندوق لصيانة الطرق).

- التركيز على متطلبات السلامة المرورية على الطرق.

- التوجه نحو إنشاء الطرق محدودة المنافذ.

## الإطار التنظيمي / التخطيط :

- ضرورة اعتماد نموذج العرض والطلب كأولوية عند التخطيط لاستكمال شبكة الطرق، إضافة إلى الأسس الأخرى.

- مركزية تخطيط أشغال الطرقات العامة وتنسيقها / إدارة حق المرور (الحضرية والصيانة.. إلخ) بين الهيئات المعنية (كوزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الشؤون البلدية، وزارة المياه والري، وزارة الطاقة والثروة المعدنية والهيئات المعنية، وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، أمانة عمان الكبرى.. إلخ).

- بناء نظام معلومات جغرافي وطني مركزي يحتوي معلومات البنية التحتية تتشارك به الجهات الفاعلة، وضمان إتمام التخطيط والتنسيق بشكل دوري بمشاركة الهيئات المعنية جميعها، وإطلاعها على الخطط والجداول التي عليها التقيد بها.
- الالتزام بتطبيق قانون الطرق رقم (24) لعام 1986 وتعديلاته، وتطويره.

الجدول رقم (4): مؤشرات الأداء الرئيسية للبنية التحتية للطرق

مؤشرات الأداء الرئيسية	حالياً	الهدف (2012)	الهدف (2017)
درجة الرضا لدى المواطنين عن البنية التحتية للطرق	غير متوفر	%60	%80
درجة الرضا لدى شركات الشحن البري عن البنية التحتية للنقل	غير متوفر	%80	%90

#### (6) النقل بالسكك الحديدية

البنية التحتية:

- استكمال دراسة المخطط الشامل لشبكة السكك الحديدية الأردنية، ووضع برنامج تنفيذي، واستكشاف بدائل مشاركة القطاع الخاص.
- استكمال برنامج إعادة هيكلة مؤسسة سكة حديد العقبة وخصصتها.
- المباشرة بتنفيذ خط السكة الخفيف بين عمّان والزرقاء عبر منح عقد البناء والتشغيل والتحويل (BOT)، واستكمال برامج توسعة للشبكات في عمّان الكبرى.

الجدول رقم (5): مؤشرات الأداء الرئيسية للسكك الحديدية

مؤشرات الأداء الرئيسية	حالياً	الهدف (2012)	الهدف (2017)
عدد الركاب في اليوم على متن القطارات الخفيفة بين عمّان والزرقاء	-----	60.000	100.000

#### (7) النقل البحري والموانئ

البنية التحتية:

- متابعة الخيار المعتمد لنقل موقع الميناء تدريجياً بحسب الأولويات التالية وبمشاركة فاعلة من القطاع الخاص:

- نقل رصيف تحميل الفوسفات.
- إنهاء إجراءات نقل رصيف الركاب والسيارات.
- توسيع ميناء الحاويات واستكمال مراحل خصصته.
- إنهاء إجراءات نقل الصوامع.
- إعادة تأهيل ميناء النفط وتوسعته.
- تحسين الارتباط البيئي بشبكة الطريق البرية والبنية التحتية متعددة وسائل النقل لتحسين الفعالية التجارية.
- الإطار التنظيمي:
- تبسيط الإجراءات الجمركية.
- تشجيع اندماج شركات التخليص، وإعادة مراجعة متطلبات الترخيص وتطبيق شروطه.
- تطوير التشريعات اللازمة لتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري وميناء العقبة.
- الشروع في خصخصة شركات النقل البحري المملوكة للحكومة.

الجدول رقم (6): مؤشرات الأداء الرئيسية للنقل البحري والموانئ

الهدف (2017)	الهدف (2012)	حالياً	مؤشرات الأداء الرئيسية
150	100	39	السفن المسجلة تحت العلم الأردني
%8	%4	%2	النسبة المئوية للتجارة البحرية الإقليمية عبر ميناء العقبة (الحاويات)
25	30	57	المرتبة في مؤشر جودة البنية التحتية للميناء
%7.5	%10	%13	مؤشر تكلفة الشحن

## 8) النقل الجوي

## الإطار التنظيمي:

- تحرير قطاع النقل الجوي، وإزالة العوائق الاستثمارية، وضمان ما يلي:
- الالتزام بالتواريخ المعتمدة كحد أدنى لتحرير السوق، ودراسة إعادة النظر في الاتفاقيات الحصرية بما يخدم المصلحة الوطنية.



- تطبيق سياسة الأجواء المفتوحة في عام 2007 على أساس متبادل، وتحرير سوق مناولة الشحن، وفقاً لإستراتيجية تحرير قطاع النقل الجوي.
  - التسريع في تطبيق خطة خصخصة الملكية الأردنية.
  - الإسراع في استكمال برنامج إعادة هيكلة سلطة الطيران المدني، وضمان:
  - الاستقلالية الإدارية والمالية لسلطة الطيران المدني.
  - فصل الأنشطة التنظيمية لسلطة الطيران المدني عن الأنشطة التشغيلية.
  - إنشاء شركة المطارات الأردنية، وتوحيد مرجعية الإدارات فيها.
  - بناء قدرات سلطة الطيران المدني، وتقوية القدرات التنظيمية، وتوسيع الاعتماد على استخدام التكنولوجيا الحديثة في جميع الإجراءات داخل المطارات (السيطرة الأمنية، إجراءات السفر، الجمارك).
- البنية التحتية:

- تنفيذ مشروع توسعة وإعادة تأهيل مطار الملكة علياء الدولي بمشاركة من القطاع الخاص.
- إعادة تأهيل وتوسيع المطارات الأخرى، وفتح المجال أمام القطاع الخاص للاستثمار في بناء مطارات جديدة ومتخصصة، وخصخصة شركة المطارات الأردنية المنوي إنشاؤها.

الجدول رقم (7): مؤشرات الأداء الرئيسية للنقل الجوي

مؤشرات الأداء الرئيسية	حالياً	الهدف (2012)	الهدف (2017)
حركة الركاب المسافرين جواً (مليون راكب في السنة)	2.9	8	12
عدد السياح القادمين عن طريق الجو (مليون سائح في السنة)	1.3	5	8
عدد الوجهات التي تقصد مباشرة من الأردن	55	80	100
درجة الرضا لدى المسافرين عن مرافق المطارات	غير متوفر	%60	%80
حجم الشحن في السنة (آلاف الأطنان)	85	150	200

## 2. رؤية الأردن 2025

صدرت وثيقة «رؤية الأردن 2025» بتوجيهات ملكية في عهد حكومة د. عبدالله النسور عام 2015. وبحسب ملخصها التنفيذي، فإن الوثيقة «ترسم طريقاً للمستقبل وتحدد الإطار العام المتكامل الذي سيحكم السياسات الاقتصادية والاجتماعية القائمة على إتاحة الفرص للجميع. ومن مبادئها الأساسية تعزيز سيادة القانون، وتكافؤ الفرص، وزيادة التشاركية في صياغة السياسات، وتحقيق الاستدامة المالية وتقوية المؤسسات. ولكي يتحقق ذلك، لا بد من رفع مستوى البنية التحتية، ورفع سوية التعليم والصحة، بالإضافة إلى تعزيز دور القطاع الخاص ومؤسسات المجتمع المدني للمساهمة في العملية التنموية. وانطلاقاً من هذه المبادئ، تقترح الرؤية خريطة طريق للمستقبل تستلزم توافقاً من فئات عريضة في المجتمع حول معالم الطريق والأدوار المناطة بالجهات المعنية كافة وأصحاب المصالح في الاقتصاد، وفي مقدمتهم القطاع الخاص الذي يجب أن يلعب دوراً بارزاً في تحقيق الأهداف المنشودة. كما إن على الحكومة توفير البيئة التمكينية لتلك الغاية».

وفي مؤشرات الأداء الخاصة بالنقل، تَضَمَّنَت الوثيقة الأهداف التالية لمساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي:

- عام 2017: 9.31%.
- عام 2021: 9.35%.
- عام 2025: 9.41%.

وتضمّن السيناريو المستقبلي المستهدف في الوثيقة عدة أولويات إستراتيجية في البنية التحتية، جاء من ضمنها الأولويتان التاليتان المتعلقةتان بقطاع النقل:

- تحديث إستراتيجيات وطنية للبنية التحتية للنقل وتنفيذها، حيث جاء ضمن هذه الأولوية المبادرات التالية:

-وضع إستراتيجية لتطوير البنية التحتية الوطنية تتضمن تحديد خطة رئيسية للمشروعات الكبرى ذات الأولوية وآليات التمويل.

- تحديث خطة عمان الرئيسية لعام 2008 لتعكس أهدافاً اقتصادية واجتماعية جديدة.

- إعداد إستراتيجية وطنية للنقل العام لمحافظة المملكة جميعها.

-ربط أنظمة النقل العام بين الزرقاء وعمان.

-وضع خطة وطنية رئيسية للنقل متعدد الوسائط لتحديد إستراتيجية البناء

- المستقبلية، وتحديد مشاريع الشراكة المحتملة بين القطاعين العام والخاص؛ البنية التحتية لوسائل النقل العام، القطار الخفيف والحافلات السريعة، رسوم الطرق السريعة، شبكة حافلات داخلية رئيسية وحافلات النقل السريع، وميناء عمان البري.
- إعطاء الأولوية لصيانة شبكة الطرق القائمة بحسب توصيات المخطط الشمولي للطرق.
  - التركيز على متطلبات السلامة المرورية على الطرق، من عناصر سلامة مرورية وإنارة الطرق ومعالجة التقاطعات الخطرة ومواقع الانزلاقات، وإعادة تأهيل المنشآت المائية على طرق المملكة جميعها.
  - استكمال إنشاء شبكة الطرق الرئيسية والثانوية والقروية، مع التركيز على إنشاء طرق دائرية حول المدن الرئيسية لتخفيف الاختناقات المرورية وتحويل حركة السير النافذ من داخل المدن الرئيسية.
  - تفعيل قانون الطرق والزاميته من حيث الخدمات المارة ضمن حرم الطرق بما يضمن ورود دخل في حال تمديد خدمات ضمن حرم الطرق يمكن توجيهه لصيانة الطرق.
  - مراجعة قانون الطرق وتطويره، بحيث يسهل الإجراءات لتشجيع الاستثمار مع القطاع الخاص في إنشاء الطرق وصيانتها.
  - إقرار قانون النقل المتعدد.
  - تطوير المراكز الحدودية بين الأردن وكل من السعودية ومصر والعراق بهدف تقليل التكاليف والوقت على المعابر الحدودية.
  - بناء شبكة سكك حديدية وطنية، حيث جاء ضمن هذه الأولوية المبادرات التاليتان:
    - تنفيذ شبكة السكك الحديدية الوطنية وفقاً للخطة المنصوص عليها في مشروع السكك الحديدية الوطني الأردني.
    - إنشاء هيئة سكك حديدية أردنية للإشراف على السكك الحديدية وتنظيمها.
  - بالإضافة إلى البنية التحتية، فقد جاء ذكر قطاع النقل في المجالات التالية:
  - البيئة، وتحديدًا ضمن الأولوية التالية: «التخفيف من آثار التغيرات البيئية السلبية على الإنسان».
  - السياحة والمؤتمرات، وتحديدًا ضمن الأولوية التالية: «تطوير البنية التحتية

للمواقع السياحية، وتحسين خدمة النقل السياحي»، والتي أدرجت فيها المبادرة التالية:

- تطوير النقل السياحي من خلال إيجاد روابط نقل سريعة ومباشرة بين المواقع السياحية الأساسية (عمّان، ومطار الملكة علياء الدولي، والبحر الميت، والبترا، وجرش) والوجهات الجديدة ذات الأولوية.

• الفقر والحماية الاجتماعية، وتحديدًا ضمن الأولوية التالية: «توسيع الانتفاع والتمكين والحماية الاجتماعية للأشخاص ذوي الإعاقة»، والتي أدرجت فيها المبادرة التالية:

- تعديل وسائل النقل العام لتمكين وصول الأشخاص ذوي الإعاقة، بما في ذلك توفير سيارات أجرة خاصة في المدن الكبرى لمساعدة المعاقين على التنقل.

• التعليم، وتحديدًا ضمن الأولوية التالية: «الوصول إلى المدارس ودمج المدارس»، والتي أدرجت فيها المبادرة التالية:

- تجميع المدارس في المنطقة الواحدة التي يقل عدد الطلاب فيها عن 100 طالب على مدى السنوات العشر القادمة، وتأمينهم بوسائل النقل المناسبة وبأسعار رمزية.

• التشغيل، وتحديدًا ضمن الأولوية التالية: «دعم فرص التدريب والتشغيل لأبناء المناطق الفقيرة والنائية وقليلة الاستثمار»، والتي أدرجت فيها المبادرة التالية:

- العمل مع المجالس المحلية والبلديات، لتحسين وسائل النقل العام بين المناطق الريفية والحضرية.

### 3. البرنامج التنموي التنفيذي 2016-2019

جاءت وثيقة البرنامج التنموي التنفيذي لوضع برنامج متوسط الأمد لوثيقة رؤية الأردن 2025، حيث تضمنت الوثيقة الهدف القطاعي التالي المتعلق بالنقل: «إيجاد منظومة نقل متكاملة فاعلة اقتصادياً تحافظ على البيئة ليكون الأردن مركزاً محورياً للنقل».

وضمن الهدف القطاعي، جاءت الوثيقة بعدة أهداف فرعية، على النحو التالي:

- الهدف الفرعي رقم (1): تطوير قطاع النقل وتنظيمه ورفع قدراته وكفاءته.
- الهدف الفرعي رقم (2): تطوير منظومة النقل العام.

## تقرير حالة البلاد: النقل

- الهدف الفرعي رقم (3): تطوير منظومة النقل البري.
- الهدف الفرعي رقم (4): تطوير منظومة النقل البحري.
- الهدف الفرعي رقم (5): تطوير منظومة النقل الجوي.
- الهدف الفرعي رقم (6): تطوير منظومة النقل السككي.
- الهدف الفرعي رقم (7): تطوير التنبؤات الجوية.

وصيغ لكل هدف، عدد من المؤشرات لقياس الأداء المستهدف خلال الأعوام 2016-2019 مقارنة بالمستويات الفعلية لعامي 2014 و2015 مع بيان الجهة المعنية بكل مؤشر كما هو مبين في الجدول رقم (8).

الجدول رقم (8): مؤشرات الأهداف القطاعية والفرعية في البرنامج التنموي التنفيذي (2016-2019)

المؤشر	الفعلي 2014	الفعلي 2015	المستهدف				الجهة المعنية
			2016	2017	2018	2019	
الهدف القطاعي رقم (1): إيجاد منظومة نقل متكاملة فاعلة اقتصادياً تحافظ على البيئة ليكون الأردن مركزاً محورياً للنقل							
الهدف الفرعي رقم (1): تطوير قطاع النقل وتنظيمه ورفع قدراته وكفاءته							
ترتيب الأردن في تقرير التنافسية العالمي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي	68	66	66	64	61	60	وزارة النقل
الهدف الفرعي رقم (2): تطوير منظومة النقل العام							
متوسط العمر التشغيلي لحافلات وسيارات الركوب المتوسطة (سنة)	8.87	7.60	7.50	7.40	7.30	7.20	هيئة تنظيم النقل البري
درجة الرضا عن خدمات النقل العام	%66	%70	%75	%80	%85	%87	هيئة تنظيم النقل البري
عدد الباصات لكل 1000 نسمة	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	1.00	هيئة تنظيم النقل البري
الهدف الفرعي رقم (3): تطوير منظومة النقل البري							
متوسط العمر التشغيلي لأسطول الشحن الثقيل (سنة)	15.17	14.80	14.70	14.60	14.50	14.40	هيئة تنظيم النقل البري
العدد التراكمي للناقلين المرخصين (شركات) للبضائع على الطرق	244	250	255	260	265	270	هيئة تنظيم النقل البري
الهدف الفرعي رقم (4): تطوير منظومة النقل البحري							
عدد السفن المسجلة تحت العلم الأردني	28	29	35 (31)	45	57	57	السلطة البحرية الأردنية
عدد الشركات التي تقوم بمزاولة أنشطة النقل البحري	227	300	310	325	330	330	السلطة البحرية الأردنية
عدد الاتفاقيات البحرية الموقعة	3	1	1	1	1	1	السلطة البحرية الأردنية

الجهة المعنية	المستهدف				الفعلي	الفعلي	المؤشر
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	
<b>الهدف الفرعي رقم (5) : تطوير منظومة النقل الجوي</b>							
هيئة تنظيم الطيران المدني	61	58	55	52	49	46	عدد اتفاقيات الأجواء المفتوحة
هيئة تنظيم الطيران المدني	45	42	(46) 39	36	33	26	عدد الطائرات العابرة للأجواء الأردنية (ألف طائرة)
شركة المطارات الأردنية	170	170	160	150	100	281.2	عدد المسافرين السنوي / مطار عمان المدني (ألف مسافر)
	30	30	28	24	20	23.6	عدد الرحلات الجوية السنوية / مطار عمان المدني (ألف رحلة)
	35	33	30	27.5	25	28	عدد الرحلات التدريبية السنوية / مطار عمان المدني (ألف رحلة)
وزارة النقل	3	3	3	2	2	1	عدد مشاريع الشراكة
هيئة تنظيم الطيران المدني	1200	1150	1100	1050	1000	950	حجم الاستثمار (مليون دينار) سنوي
	11	10	9	8	7	6	عدد شركات الطيران المرخصة
	260	240	220	200	180	156	عدد الطلاب الخريجين (سنوي)
<b>الهدف الفرعي رقم (6) : تطوير منظومة النقل السككي</b>							
مؤسسة سكة حديد العقبة	%100	%100	%100	%100	%100	%75	نسبة الخطوط المجددة
مؤسسة سكة حديد العقبة	%100	%100	%100	%100	%100	%72	نسبة تنفيذ صيانة القاطرات
مؤسسة سكة حديد العقبة	%50	%50	%0	%50	%0	%0	نسبة الشاحنات المعاد بناؤها
<b>الهدف الفرعي رقم (7) : تطوير التنبؤات الجوية</b>							
دائرة الأرصاد الجوية	50	50	44	38	18	13	عدد محطات الرصد الجوي الأوتوماتيكية
دائرة الأرصاد الجوية	3	3	2	1	0	0	عدد الرادارات الجوية
وزارة النقل	%9,6	%9,5	%9,4	%9,1	%8,9	%8,7	مؤشر الهدف القطاعي نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي

#### 4. خطة تحفيز النمو الاقتصادي الأردني 2018-2022

صدرت خطة تحفيز النمو الاقتصادي عن مجلس السياسات الاقتصادية بهدف «استعادة زخم النمو الاقتصادي واستغلال الإمكانيات الواعدة والكامنة للتنمية في الأردن». ويشتمل البرنامج، كما جاء في مقدمته، على «إستراتيجيات اقتصادية ومالية موزعة قطاعياً تعمل على تأطير ملامح الرؤية والسياسات المتعلقة بكل قطاع لمجالات النمو. ويوضح البرنامج أيضاً التدخلات الإضافية اللازمة سواء كانت على شكل سياسات أو مشاريع حكومية أو استثمارات بالشراكة مع القطاع الخاص، والتي يجب تنفيذها لتحفيز نمو القطاعات المختلفة. وسيساهم تطبيق هذا البرنامج بالتزامن مع تنفيذ البرنامج الإصلاحي للسياسات المالية والاقتصادية المتفق عليها مع صندوق النقد الدولي بموجب تسهيلات القرض الممتد لثلاث سنوات، في وضع الأردن على مسار تحقيق النمو المستدام، وبما يضمن توفير المرونة الاقتصادية الكافية والمناعة لمواجهة الاضطرابات التي تشهدها المنطقة».

وتضمنت الوثيقة أربعة مرتكزات تتعلق بقطاع النقل، جاء ضمن كل منها مجموعة تدخلات، كما يلي:

- توفير منظومة آمنة وفعالة ومتكاملة لوسائل النقل العام:
- تطوير البنية التحتية وإنشاء وإعادة تأهيل مراكز الانطلاق والوصول ومرافقها في المحافظات والمدن الأردنية.
- إعادة هيكلة خطوط النقل العام في كل من إربد والزرقاء ومادبا بهدف إيجاد شبكة مواصلات عامة، وتوفير مستوى متميز من الخدمات للمواطنين (تم طرح عطاء مشروع إربد التجريبي أولاً ويجري العمل حالياً على تقييمه).
- تنفيذ مشروع خط الباص السريع بين عمان والزرقاء بحيث يرتبط بخط الباص السريع في عمان من خلال مشغل واحد.
- تطوير أنظمة المواصلات الذكية وتشغيلها لمراقبة خدمات النقل العام وضبطها، وتوفير نظام متكامل للدفعات الإلكترونية، ما سيساهم في دعم مبادرة التعرف لخطوط نقل الطلبة.
- تأسيس قاعدة بيانات وتوثيقها لجمع بيانات قطاع النقل وتخزينها ومعالجتها وتوزيعها. وينبغي أن يحفز ذلك صانعي القرارات على استخدام البيانات في المستويات كافة (أنظمة نماذج المواصلات، التنبؤ والتخطيط الإستراتيجي والتطوير).
- إنجاز وتحديث البنية التحتية لشبكات المواصلات:

- مطار ماركا : تحسين مرافق وعمليات المطار لتمكينه من استقبال الرحلات منخفضة التكاليف (LCC) عند انتهاء الاتفاقية الحصرية لمطار الملكة علياء الدولي (الوصول إلى ثمانية ملايين مسافر لعام واحد).
- مطار الملك الحسين الدولي / العقبة : تحسين مرافق المطار وعملياته من خلال اتفاقيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص لاستقطاب أكبر عدد من الرحلات السياحية.
- مطار الشونة الجنوبية : إقامة مطار جديد في الشونة الجنوبية لنقل المسافرين، ونقل السلع الزراعية (شراكة بين القطاعين العام والخاص / بناء- تشغيل-نقل).
- تعزيز كفاءة قطاع النقل للشاحنات البرية :
  - استحداث نظام تدريب وطني وتبنيه للسائقين المحترفين والطواقم الإدارية بما يتماشى مع أفضل الممارسات في الاتحاد الدولي للنقل والاتحاد العربي للنقل البري.
  - توفير المرافق الخدمية للشاحنات، والتي تلبي متطلبات الأمن والسلامة للسائقين والسلع.
  - تحديث أسطول النقل البري الأردني بالتوافق مع نصوص الاتفاقيات العربية والدولية بما يضمن سهولة انسياب حركة البضائع والسلع.
  - تحسين شبكة المواصلات متعددة الوسائط وتطويرها :
    - مشروع خطوط السكك الحديدية الوطنية : تأسيس خطوط السكك الحديدية الوطنية التي تشتمل على شبكة بطول 942 كيلومتراً من سكك الشحن التي تربط المدن الصناعية الرئيسية والمراكز اللوجستية داخل المملكة، بالإضافة إلى ربط المملكة بالدول المجاورة، وربط دول الخليج بأوروبا.
    - ميناء الماضونة البري / المركز اللوجستي : إقامة ميناء بري / مركز لوجستي في عمان (الماضونة) لتوفير خدمات النقل والشحن والتخزين والتعليق والتوزيع للسلع على المستوى الإقليمي، وبالتالي تعزيز تنافسية المملكة مع الدول المجاورة.
    - ميناء معان البري : إقامة ميناء بري في معان يخدم المجمع الصناعي في محافظة معان، ويكون على مقربة من المسار المقترح لمشروع سكك الحديد الوطنية، ويرتبط بعدد من الطرق المحلية والدولية (السعودية والعراق).



## ب- الوثائق المعنية بقطاع النقل

### 1. إستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى

#### (1) المحاور الرئيسية :

- استندت المحاور الرئيسية لسياسة قطاع النقل، والتي بنيت على أساسها الإستراتيجية الوطنية للنقل على مجموعة من المبادئ والأولويات الرئيسية، هي:
- استكمال البنية التحتية للشبكات الحالية.
  - الاستغلال الأمثل لمرافق النقل الحالية.
  - اتباع نهج النقل المتعدد الوسائط.
  - وضع إستراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع.
  - تعزيز مساهمة القطاع الخاص في قطاع النقل.
  - حماية البيئة، وتعزيز السلامة، والحد من الآثار السلبية الناجمة عن قطاع النقل.
  - التأكيد على البعد الإقليمي.
  - إشراك المواطنين في تطوير خدمة النقل.

#### (2) الأهداف الوطنية والاستراتيجية ومحاور سياسة النقل

استندت الأهداف الوطنية والاستراتيجية إلى الأهداف الوطنية الأربعة الواردة في الأجندة الوطنية، وعملت على الربط ما بينها وبين المحاور التي استندت إليها الإستراتيجية، ومن ثم وُضعت جملة أهداف خاصة بالإستراتيجية لكل هدف وطني (الجدول رقم 9)، تلاها وضع حزم من المشاريع والتشريعات الخاصة بكل منها، إضافة إلى مؤشرات الأداء.



## الجدول رقم (9): الربط ما بين الأهداف الوطنية ومحاور الإستراتيجية الوطنية وأهدافها

الهدف الوطني (1)		أن يكون للأردن مرافق وبنى تحتية ذات كفاءة ومردود عال
محاور سياسة النقل	استكمال البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحالية	اتباع نهج النقل متعدد الوسائط
الأهداف الإستراتيجية	تطوير منظومة النقل الجوي	تحقيق التكامل بين أنماط النقل المختلفة
	تطوير منظومة موانئ العقبة	تطوير منظومة النقل السككي
	تطوير منظومة النقل البري	تشجيع إنشاء موانئ برية ومراكز لوجستية
الهدف الوطني (2)		تطوير الاقتصاد الأردني ليكون مزدهراً ومنفتحاً على الأسواق الإقليمية والعالمية
محاور سياسة النقل	تعزيز مساهمة القطاع الخاص في قطاع النقل	وضع إستراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع
الأهداف الإستراتيجية	تشجيع الشراكة مع القطاع الخاص لزيادة الاستثمارات في قطاع النقل	جعل الأردن مركزاً محورياً للنقل
		تحديث صناعة النقل البري للبضائع
		بناء القدرات والتدريب في مجال النقل
الهدف الوطني (3)		تحسين نوعية البيئة والمحافظة عليها
محاور سياسة النقل	حماية البيئة وتعزيز السلامة والحد من الآثار السلبية الناجمة عن قطاع النقل	
الأهداف الإستراتيجية	التحول إلى أنماط النقل المستدامة	
	تنفيذ برنامج وطني لسلامة النقل وأمنه	
	تقليل الآثار السلبية البيئية لقطاع النقل	
الهدف الوطني (4)		أن يحصل الأردنيون على فرص متكافئة للمشاركة في الأنشطة السياسية والاقتصادية والثقافية
محاور سياسة النقل	التركيز على تلبية احتياجات المواطنين	
الأهداف الإستراتيجية	زيادة تنافسية قطاع النقل	
	تطوير منظومة النقل العام	
	تحفيز استخدام وسائل النقل الجماعي	

### 3) الإستراتيجيات الرئيسية

في ما يتعلق بنقل البضائع، سيكون تطوير شبكة سكة حديد حديثة مترابطة وقابلة للتشغيل مع الدول المجاورة، فرصة مواتية للربط والتكامل بين مراكز النقل الإقليمية الحالية والمستقبلية، بالإضافة إلى الوجهات الصناعية / التجارية والمناطق التنموية. وسيترافق ذلك مع ما يلي:

- تعزيز دور ميناء العقبة بوصفه البوابة الرئيسية للأردن والدول المجاورة (توسعة ميناء الحاويات، وتغيير موقع المحطات الرئيسية وتطويرها في الميناء الصناعي الجنوبي).
  - إنشاء الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية) تضم إجراءات مناولة الحاويات وتخزينها والتخليص والتفتيش الجمركي والتحميل والتنزيل والتخزين.. إلخ).
  - توفير مناطق خدماتية للشاحنات على المعابر الحدودية (مع مساحات مختلفة مخصصة لكل من المركبات والسائقين).
  - ووفقاً للمحاكاة التي يقدمها النظام المحوسب للتنبؤ بالنقل، يتوقع على المدى الطويل (عام 2030) أن تجذب سكة الحديد الجديدة 21.2 مليون طن من البضائع كل عام أو ما يعادل 5100 مليون طن- كيلومتر على سكة الحديد الأردنية، ما سيخفض تدفق المرور على الطرق بمقدار 4200 طن- كيلومتر. وقد يحقق هذا النمط أفضلية تنافسية حقيقية.
  - تبني سياسة «الدفع والسحب» المناسبة لتحديث صناعة النقل بالشاحنات وتعزيزها: تقديم حوافز فورية لتحديث الأساطيل.
  - تطبيق التنظيمات والتراخيص.
  - فرض رسوم على الطرق السريعة.
  - تنفيذ مشروع سكة الحديد الجديدة.
  - إنجاز خط أنابيب النفط الجديد من العراق للعقبة من خلال الزرقاء.
- ويتطلب نمط نقل الركاب الأخذ بما يلي لرفع الجاذبية النوعية للنقل العام للتشجيع على استخدام بدائل المركبات الخاصة على الطرق:
- التنفيذ الكامل لشبكة الحافلات الجديدة وخدماتها.
  - وضع مواصفات الحد الأدنى للمركبات وإلزامية تطبيقها من أجل تحسين الجودة والسلامة.

- إعادة هيكلة القطاع من حيث طرق تشغيل خدمات النقل العام وطرق إحالة العطاءات على المشغلين.

- تحديث المرافق (مراكز الانطلاق والوصول، مواقف الحافلات، المعابر الحدودية)، وفي الوقت نفسه تعزيز نظام النقل المتكامل.

وتوضح نتائج النظام المحوسب للنقل، تناقص نسبة الطلب على النقل العام عبر الوقت في السيناريو الأساسي، إلا أن سيناريو الإستراتيجية، يظهر زيادة معتدلة تصل إلى 13.7% من الطلب الكلي مقارنة بنسبة 13.1% في السيناريو الأساسي.

ويعد تطوير المطارات (مطار الملكة علياء، مطار عمان ماركا، مطار الملك الحسين في العقبة) إستراتيجية أساسية لتطوير روابط نقل الركاب والبضائع بين الأردن والمنطقة والعالم ككل.

ويُعدّ برنامج سلامة النقل الوطني جزءاً أساسياً من الإستراتيجية، مع إدراك أن التحسينات الملموسة على سلامة النقل في الأردن، يمكن أن تتحقق بشكل رئيسي في قطاع النقل البري، ولهذا تتضمن إجراءات السلامة ثلاثة محاور عمل، هي:

- سلوك مستخدمي الطرق.
- خصائص المركبات.
- خصائص البنية التحتية.

لقد سعت الإستراتيجية إلى تقليل الآثار السلبية لقطاع النقل المتعلقة بالبيئة (انبعاث الملوثات، الغازات الدفيئة، استهلاك الوقود)، إضافة إلى رفع تنافسية بدائل النقل البري الخاص للركاب والبضائع على حد سواء من خلال الحوافز المالية والتنظيمية والإلزامية لتجديد أسطول النقل العام والخاص ورفع كفاءة سلاسل النقل اللوجستي والركاب (المراكز متعددة الوسائط، المرافق) نتيجة لذلك، بينما تزيد المسافة التي تقطعها المركبات في النقل الخاص بنسبة 56% ويزيد نقل البضائع على الطرق بنسبة 44% على المدى الطويل (2030)، فإن استهلاك الوقود يزيد بنسبة 30% تقريباً فقط، وتظهر انبعاثات ثاني أكسيد الكربون زيادة بنسبة 26%، ويقل انبعاث أكسيد النيتروجين بنسبة 14% وفقاً للمحاكاة التي قدمها نموذج النقل.

#### (4) مجالات التطبيق

تدمج الإستراتيجية التي أُنجرت في عام 2014 والتي اتخذت من عام 2010 سنة أساس، بين مشاريع البنية التحتية (الاستثمارات) والإجراءات التنظيمية (السياسات) ليتم

تطبيقها تدريجياً على المدى القصير (2018)، والمتوسط (2024)، والطويل (2030).  
إن الإجراءات المفصلة لإستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى موضحة وفقاً لنمط  
مجال التدخل:

- الطرق البرية.
- السكك الحديدية.
- الطيران المدني.
- الموانئ والنقل البحري.
- النقل العام.
- نقل البضائع والنقل اللوجستي.

## 2. وثيقة السياسات

صدرت وثيقة السياسات المنبثقة عن الإستراتيجية طويلة المدى في عام 2017 بهدف وضع  
آليات «عابرة للحكومات» لتطوير قطاع النقل وتنظيمه، بحسب وزار النقل.

وتستند المحاور الرئيسية لسياسة قطاع النقل إلى مجموعة من المبادئ الرئيسية التالية:

- استكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة.
- تعزيز دور القطاع الخاص في قطاع النقل، حيث تحتاج مشاريع النقل الكبرى والبنية التحتية الأساسية إلى استثمارات ودعم من الحكومة بشكل مباشر أو من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص.
- وضع إستراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع، وذلك لغايات تحفيز النمو الاقتصادي والذي يتحقق بوجود نظام نقل فعال وكفؤ.
- التأكيد على البعد الإقليمي، والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره بالشكل الأمثل.
- تعزيز سلامة النقل، وحماية البيئة، والحد من الآثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل بحيث يساهم نظام النقل بالتنمية المستدامة.
- تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية بحيث تكون خدمات النقل لشرائح المجتمع كافة بصرف النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي.

في ضوء ما ورد أعلاه، اعتبرت الحكومة أن هنالك حاجة ملحة لوثيقة للسياسة العامة للنقل في المملكة من أجل تحقيق الأهداف التالية :

تتضمن وثيقة السياسات مجموعة من السياسات العامة، وأخرى قطاعية كما يلي :

• السياسات العامة.

- الأهداف :

- أ. زيادة مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- ب. تعزيز القدرة التنافسية لقطاع النقل على المستويين الإقليمي والعالمي.
- ت. إيجاد نظام نقل متكامل ومستدام يتميز بالفعالية والكفاءة.

- السياسات :

- أ. سياسة التنظيم.
  - ب. سياسة مشاركة القطاع الخاص وتشجيع الاستثمار.
  - ت. سياسة الموارد البشرية.
  - ث. سياسة الأداء المؤسسي.
  - ج. سياسة النقل المستدام.
  - ح. سياسة النقل والإدارة والأداء اللوجستي.
  - خ. سياسة التكامل والتنسيق.
- تنقسم السياسات القطاعية إلى ثلاثة أجزاء : النقل البري والنقل الجوي والنقل البحري، حيث تتضمن سياسات النقل البري القطاعات الفرعية التالية :
- النقل العام للركاب : تهدف سياسات النقل العام للركاب المدرجة في الوثيقة إلى ما يلي :
    - تحسين نوعية خدمات النقل العام وجاذبيتها.
    - رفع مستوى خدمة وسائط النقل العمومية وسيارات الأجرة.
    - تبني منظومة أنظمة النقل الذكي.
  - السكك الحديدية : تهدف سياسات السكك الحديدية المدرجة في الوثيقة إلى تطوير منظومة سكك حديدية آمنة لنقل الركاب والبضائع، تتميز بالفعالية والكفاءة على المستويين المحلي والإقليمي.

- إدارة التنقل: تهدف سياسات إدارة التنقل المدرجة في الوثيقة إلى ما يلي:
    - تسهيل حركة التنقل وتحسين مستوى السلامة على الطرق.
    - المحافظة على البيئة وتوفير الطاقة.
  - نقل البضائع: تهدف سياسات نقل البضائع المدرجة في الوثيقة إلى ما يلي:
    - تطوير منظومة نقل البضائع بالشاحنات من خلال تطوير نظام لوجستي ذي كفاءة عالية.
    - إعادة هيكلة قطاع النقل بالشاحنات.
- أما السياسات المدرجة للنقل الجوي، فإنها تهدف بحسب الوثيقة إلى ما يلي:
- جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل الجوي والتدريب على الطيران المدني.
  - تطوير منظومة النقل الجوي، والمحافظة على أمن الطيران وسلامته.
  - تشجيع الشراكة، وتحفيز الاستثمار في أنشطة النقل الجوي والطيران المدني.
- وأخيراً، تهدف سياسات النقل البحري إلى ما يلي:
- رفع كفاءة الموانئ وزيادة قدرتها التنافسية.
  - تطوير نظام نقل بحري يتميز بالكفاءة والفعالية.
  - المحافظة على بيئة النقل البحري وسلامته.

### ت- الوثائق المعنية بالقطاعات الفرعية

تتضمن الوثائق المتعلقة بالقطاعات الفرعية، تلك الخطط والإستراتيجيات التي تصدر إما عن وزارة النقل أو عن إحدى الهيئات التابعة لها أو عن الجهات الأخرى المعنية بالقطاع. ومن هذه الوثائق:

- الخطة التنفيذية لهيئة الطيران المدني للأعوام 2018-2020.
- الخطة التنفيذية لهيئة الطيران المدني للأعوام 2015-2017.
- إستراتيجية الهيئة البحرية الأردنية للأعوام 2012-2014.
- إستراتيجية الهيئة البحرية الأردنية للأعوام 2018-2020.
- برنامج تشجيع الاستثمار في النقل البري.
- برنامج تطوير البنى التحتية للنقل البري.

- برنامج تفعيل أنظمة النقل الذكية.
- برنامج تلبية الطلب على خدمات النقل البري.
- برنامج رفع كفاءة العاملين في النقل البري.
- المخطط الشمولي للطرق في المملكة (عام 2011).
- المخطط الشمولي للحركة والنقل في عمان (عام 2010).

وهنا تجدر الإشارة إلى أن وزارة النقل أطلقت في عام 2013 برنامج تسهيل التجارة والنقل بتمويل من الاتحاد الأوروبي. وبحسب الموقع الإلكتروني للبرنامج، فإن هدفه الأساسي «تحسين القدرة التنافسية للمنتجين والتجار المحليين لكي يتمكنوا من المنافسة في السوقين المحلية والدولية، ما يتطلب وجود بيئة يتمكن فيها المنتجون والتجار والمستهلكون من التفاعل والتواصل بشكل فعال كشركاء. وتعتبر عوامل مثل الشبكات اللوجستية المكثفة، والإجراءات والبروتوكولات التجارية الواضحة، والدعم المقدم من الصناعات الخدمية العامة، عوامل ضرورية ومطلوبة للغاية لكي تزدهر العمليات التجارية، ويتحسن أداء قطاعات الاقتصاد المختلفة في خضم ذلك».

ويذكر الموقع أن «تسهيل التجارة والنقل برنامج تبنته الحكومة الأردنية لضم جهود أصحاب العلاقة جميعهم في القطاعين العام والخاص من أجل معالجة المشاكل والعوائق التي تواجه قطاعي التجارة والنقل. ويهدف البرنامج إلى تحسين القدرة التنافسية للمصدرين، وجذب الاستثمارات الأجنبية من أجل النمو الاقتصادي».

ويضيف الموقع أن «الهدف الشمولي لتسهيل التجارة والنقل هو مساعدة الأردن على التكامل والاندماج مع الاقتصاد العالمي، وذلك من خلال تقليل التكاليف المتعلقة بالتجارة، وتطوير قطاع نقل متعدد الوسائط من شأنه أن يزيد كفاءة القطاع إلى أقصى حد، ويكون في الوقت نفسه مستداماً على الصعيد البيئي».

## ثالثاً: التحليل

### أ- الفجوة: بين الواقع والطموح

يدرج الجدول رقم (10) الأهداف المختلفة الواردة في الوثائق متعددة القطاعات والاستراتيجية طويلة المدى، ومدى الإنجاز فيها، وأسباب التأخر في الإنجاز (إن وجد). ويبيّن الجدول أن الأسباب الرئيسية وراء التأخر في الإنجاز تكمن في أمور تتعلق بالتمويل أو بغياب أو عدم استقرار أو استكمال التشريعات في كثير من الأحيان.



الجدول رقم (10): تحليل الفجوة للأهداف المتعلقة بقطاع النقل

الهدف	أهداف متعددة القطاعات	المراجع				الجهة المعنية	الاطار الزمني	خطة التحفيز 2018-2022	رؤية 2025-2014	استراتيجية النقل طويلة المدى 2030-2010	الأجندة الوطنية 2006-2015
		✓	✓	✓	✓						
في الإنجاز وراء التأخر الأسباب وراء التأخر (في الإنجاز إن وجد)		أُنشئ بنك لمعلومات النقل لكنه غير مفعّل. وهناك مشروع لبناء البيانات الجغرافية الخاصة بمسارات النقل العام وتحديثها وتطويرها. كما أُنشئ نظام للمعلومات الجغرافية للطرق	وزارة النقل	محددة بإطار الخطة	✓						
تأخير إنجاز سكة الحديد لعدم وجود التمويل		العمل مستمر	وزارة البيئة وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري دائرة الإجمارك الترخيص	محدد بـ 2024-2018 للاستراتيجية إطار خطة التحفيز	✓				✓		
تأخر إنجاز سكة الحديد لعدم وجود التمويل		أقر القانون لكن النهج بحاجة إلى توفر منظومة نقل سككي	وزارة النقل مجلس الأمة	محدد بإطار الإستراتيجية والأجندة والرؤية والخطة	✓			✓	✓	✓	

التمويل									
تحديد مشاريع الشراكة المحتملة بين القطاعين العام والخاص : البنية التحتية لوسائل النقل العام، القطار الخفيف والحافلات السريعة، رسوم الطرق السريعة، شبكة حافلات داخلية رئيسية وحافلات النقل السريع، وميناء عمان البري.		✓	✓		محدد بأطر الإستراتيجية والرؤية	وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري هيئة الاستثمار	لم يُنجز أي مشروع للشراكة في النقل البري	مشاريع النقل البري المرتبطة بالنقل العام غير مجددة، وتحتاج لتمويل جزئي من الحكومة، أما باقي المشاريع فلم تطرح بعد للشراكة وقد تكون قيد الإعداد.	
التوجه إلى تشجيع القطاع الخاص على استثمار الطرق القائمة من خلال (Toll System).		✓	✓		محدد ب 2024-2030 للإستراتيجية وإطار الرؤية	وزارة الأشغال العامة هيئة الاستثمار	قيد الدراسة	التوجه قد يلقى مقاومة شعبية إن لم يتوفر البديل. ويجب العمل على توفير بدائل قبل العمل على تسويق الفكرة	
التوجه إلى تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في مجال تنظيم الحمولات المحورية على الطرق وإدارة مرافق البنية التحتية.			✓		محددة بإطار الرؤية	وزارة الأشغال العامة والإسكان هيئة الاستثمار	تم طرح عطاء للدراسة	لم يتم البدء بالتطبيق حيث أن ذلك أيضا يتطلب تعديل التشريع للسماح للقطاع الخاص بالقيام بهذا الدور	
مراجعة البنية التشريعية المنظمة بما يحفز الشراكة مع القطاع الخاص.		✓		✓	محدد ب 2018 للإستراتيجية وإطار الخطة	مجلس الأمة هيئة الاستثمار	هدف عام لا يمكن قياس تحقيقه		

## تقرير حالة البلاد: النقل

لم يصدر نظام لصدوق النقل العام، وهناك تردد من الحكومة بإقراره. سياسة التسعير الحالية لا تراعي جميع المعطيات الواجب أخذها عند التسعير، ولم تراجع منذ فترة، وتتطلب مراجعتها خبرات ومعلومات لا يتوفر الكثير منها	أقر قانون الركاب رقم (19) لسنة 2017، ووضِع إطار للدعم	وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري أمانة عمان الكبرى	محدد ب 2018 للإستراتيجية وطار الخطة	✓	✓	تطوير سياسات التسعير والتعرفة وآليات الدعم المالي بما يتناسب مع واقع النقل العام.
لا تأخير، لكن تطبيق السياسة أدى إلى نشوء نقل مواز غير منظم وخدمات نوعية (أوبر وكريم) ما يتطلب إعادة النظر بهيكله منظومة التاكسي	وضعت آلية للدمج، لكن آلية الضبط لم تراعى الطلب المتزايد على النقل وخاصة بغياب منظومة نقل عام متميزة	وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري أمانة عمان الكبرى	محددة بإطار الأجندة	✓	التاكسي	رفع سوية خدمات التاكسي من خلال إعادة الهيكلة ودمج المكاتب وتقديم خدمة نوعية وضبط حجم الأسطول.

<p>لم يُنفذ المخطط لان ذلك بحاجة إلى تمويل غير متوفر. أما النقل الحضري فهو قيد الدراسة وتنفيذه قد يبقى رديداً سلبية من المشغلين الحاليين الذين يوفرّون الخدمة حالياً من خلال مسار خطوطهم.</p>	<p>أعدّ مخطط للنقل بين المحافظات واختيرت ثلاث مدن لتنظيم النقل الحضري</p>	<p>وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري</p>	<p>محدد بالإستراتيجية 2024-2018 ويأطر الأجندة والرؤية والخطة</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>
<p>لم تُحدث إستراتيجية عن تطوير البنية التحتية في عمان، واكتفي بمخطط تنفيذية ربما للحاجة لإنجاز مشاريع على أرض الواقع بدلاً من التخطيط، وانعكس هذا على الإطار الهيكلي التنظيمي لأمانة عمان</p>	<p>طوّرت دراسات ومخطط تنفيذية خاصة بالمشاريع الكبرى</p>	<p>وزارة النقل أمانة عمان الكبرى</p>	<p>محددة بإطار الرؤية</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>
<p>النقل العام</p>	<p>إعداد إستراتيجية وطنية للنقل العام لمحافظة عمان جميعها (ضمان تغطية الخطوط الداخلية كافة وما بين المناطق في المملكة، وضمان وجود جداول زمنية وخطوط حافلات دولية).</p>	<p>وضع إستراتيجية لتطوير البنية التحتية الوطنية تتضمن تحديد خطة رئيسية للمشروعات الكبرى ذات الأولوية وآليات التمويل، وتحديد خطة عمان الرئيسية لعام 2008 لتعكس أهدافاً اقتصادية واجتماعية جديدة.</p>																					

## تقرير حالة البلاد: النقل

لم يُتخذ لعدم وجود التمويل، أما النقل الحضري فلم يكن في الماضي من أولويات عمل هيئة النقل البري، لكن الآن هناك دراسة ثلاث مدن كبداية.	تم الانتهاء من وضع هيئة خدمات النقل العام لخطوط النقل البيئية وليس الحضريّة (مشروع دراسة مخطط شمولي للنقل العام في المملكة) من برنامج تلبية الطلب على خدمات النقل	وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري أمانة عمان الكبرى	محدد بالإستراتيجية (2024-2018) وبأطر الرؤية والخطّة	✓	✓	✓	✓	إعادة هيكلة خدمات النقل العام وفقاً لخرجات دراسة المخطط الشمولي للمملكة.
تأخر الإنجاز في المشاريع لأسباب تقنية وتمويلية، ولم يتم البدء بتنفيذ أي مشاريع في مراكز الأولوية لأسباب تمويلية.	تم الانتهاء من إنجاز عدد كبير من المجمعات في مراكز المحافظات، وبعضها الآخر قيد التنفيذ. أما السلط فلم يتم البدء بتنفيذه (برنامج تطوير البنى التحتية للنقل البري)	هيئة تنظيم النقل البري	محدد بإطار الأجنحة والإستراتيجية (2024-2018) وأطر الرؤية والخطّة	✓	✓	✓	✓	تطوير البنية التحتية، وإعادة تأهيل وإنشاء مراكز الانطلاق، وتأمين مواقف ومحطات للحافلات في كل أنحاء المملكة.

<p>تم البدء بتنفيذ مراحل متعددة من مشروع باص عمان السريع، والانتهاج من مخططات الربط بين عمان والزرقاء، والبدء بدراسة الجدوى بعمرو عمان.</p> <p>تعاقدت الحكومة مع إحدى الشركات في نهاية عام 2017 لدراسة جدوى تشغيل قطار خفيف بين عمان والزرقاء.</p>	<p>وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري أمانة عمان الكبرى</p>	<p>محدد بإطار الأجنحة والإستراتيجية (2024-2018) وأطر الرؤية والخطة</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>المباشرة بتنفيذ مشاريع النقل الجماعي للركاب عبر الممرات الرئيسية ذات الطلب المرتفع كالربط بين عمان والزرقاء (خط السكة الخفيف عبر منح عقد البناء والتشغيل والتحويل (BOT) واستكمال برامج توسعة الشبكات في عمان الكبرى.</p>
<p>تأخر في تنفيذ المشاريع التنفيذية (من قبل وزارة الأشغال كونها صاحب العمل). وتم طرح عطاء لشراء خدمات هندسية لدراسة تشغيل باص عمان السريع بأسلوب الشراكة مع القطاع الخاص.</p>	<p>وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري</p>	<p>محددة بإطار الخطة</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>تنفيذ مشروع خط الباص السريع بين عمان والزرقاء بحيث يرتبط بخط الباص السريع في عمان من خلال مشغل واحد.</p>
<p>عدم اكتمال مخططات من مشروع باص عمان السريع، وعدم وجود تمويل كاف لمشروع الربط بين عمان والزرقاء، وعدم وجود مخططات أو تمويل للمرحلة الثانية من باص عمان السريع أو للمetro</p>	<p>وزارة النقل وزارة الأشغال العامة والإسكان هيئة تنظيم النقل البري</p>	<p>محدد بالإستراتيجية 2024-2018 وإطار الخطة</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>✓</p>	<p>إنشاء مناطق خدمات للحافلات والركاب على المعابر الحدودية.</p>
<p>تطوير خدمات للحافلات والركاب على المعابر الحدودية مرتبط بتطوير المراكز نفسها وتوفر التمويل</p>	<p>تم الانتهاء من تطوير مركز حدود العمري بما فيها خدمة الحافلات</p>						

## تقرير حالة البلاد: النقل

نظام جديد للتعرفة تطلب توفير دعم منظومة النقل العام وغياب الدعم لا يساهم في إنجاز النظام، وما زال دعم الطلبة محدد ومتعلق بعدد من الإقامات الحكومية، ما ينفي العدالة بين مستخدمي الفئة الواحدة	لم يُطوّر نظام جديد لتعرفة الحافلات، تم زيادة الدعم المالي الحكومي لأجور نقل الطلبة ليصبح 5.5 مليون دينار بدلاً من 3.5 مليون دينار	هيئة تنظيم النقل البري وزارة المالية هيئة تنظيم النقل البري	محدد بأطر الأجندة والخطّة	✓	✓	وضع حزمة اشتراكات لتعرفة الحافلات متكيفة مع الحاجات والفئات المختلفة للمستعملين. التوسع في تقديم الدعم المالي الحكومي لأجور نقل الطلبة بحيث تشمل الإقامة الحكومية كافة.
التحديث الاستراتيجي مرتبط بنهاية العمر التشغيلي ما يحد من مقدار هذا الدعم. أما بالنسبة لحوافز الشركات، فلم يُغفل ويستفاد منه تطوير أسطول النقل العام	هناك استمرار في تقديم حوافز للتحديث الاستراتيجي لتجديد حوافز وأعطيت حوافز للشركات لتشجيع الاستثمار (برنامج الاستبدال التحويلي لوسائط النقل العام)	هيئة تنظيم النقل البري وزارة المالية	محددة بإطار الخطّة	✓	✓	الاستمرار في تقديم الحوافز من خلال خفض التكاليف التشغيلية على مالكي وسائل النقل العام من إعفاءات جمركية وضريبية. تطوير التعليمات وتوحيدها لأنها تقلل الركاب لكي توأكب التطور الحاد لقطاع نقل الركاب، وتشجيع الاستثمار، وتوفير فرص عمل إضافية.
لا ارتباط ما بين المركز والخطوط لغياب آلية تتبع الحافلات الأمر الذي يبيحه فقط نظام نقل ذكي	أنشئ مركز بسيط للمراقبة في الهيئة (كاميرات في المجمعات متصلة بغرفة مركزية)	هيئة تنظيم النقل البري	محددة بإطار الأجندة	✓	✓	إنشاء مركز القيادة والتحكم بالنقل العام كمراقب ميداني.
محدودية الخبرات وعدم وضوح مواصفات العطاء ومحدودية التمويل علاوة على عدم قبول الفكرة من المشغلين	تم طرح أكثر من عطاء لهذه الغاية دون أن تتم الإحالة (برنامج تفعيل أنظمة النقل الذكية)	هيئة تنظيم النقل البري	محددة بإطار الخطّة	✓	✓	تطوير أنظمة المواصلات الذكية وتشغيلها لمراقبة خدمات النقل العام وضبطها، وتوفير نظام متكامل للخدمات الإلكترونية، ما سيساهم في دعم مبادرة التعرفة لخطوط نقل الطلبة.



غياب الأدوات والتقنية (أنظمة النقل الذكية) ومحدودية الموارد البشرية اللازمة	هناك رقابة غير فاعلة	هيئة تنظيم النقل البري دائرة السير والترخيص	محددة بإطار الأجنحة					التشديد في تطبيق الأنظمة وتعليمات السلامة بالتعاون مع الجهات المعنية وضمان جودة الخدمة.
هناك حاجة لتطبيق التشريعات ووضع آلية تقنية لتنفيذ التشريعات والتي تواجه برفض من بعض الأفراد أو الجهات	تم إقرار قانون النقل متعدد الوسائط وتطوير تشريعات وسطاء الشحن (وثيقة النقل- المنظومة الإلكترونية للنقل) لوثيقة النقل	وزارة المالية هيئة تنظيم النقل البري دائرة الجمارك	محدد بإطر الأجنحة والرؤية والخطة	✓	✓	✓	✓	تطوير النظم والتشريعات الخاصة بوسطاء الشحن ووضع التشريع المتعلق بالنقل متعدد الوسائط وإقراره.
عدم وجود بدائل للنقل، وما زال النقل يعتمد على الطرق	لا توجد	هيئة تنظيم النقل البري دائرة الجمارك	محدد بإطار الرؤية والخطة	✓	✓	✓	✓	وضع خطة وطنية رئيسية للنقل متعدد الوسائط لتحديد استراتيجية البناء المستقبلية.
عدم إنشاء الشبكة الوطنية لسكك الحديديد يفتي اعتمادية النقل على الطرق ويحول دون اعتماد نهج النقل المتعدد	يبدأ بتنفيذ مشاريع الموانئ البرية (الماضونة ودراسة ميناء معان)	وزارة النقل سلطة العقبة الاقتصادية	محددة بإطار الخطة	✓				تنفيذ مشاريع النقل متعدد الوسائط من خلال الربط ما بين الشبكة الوطنية لسكك الحديديد والموانئ البرية.
الحوافز مرتبطة بانتهاء العمر التشغيلي ما يحد من إمكانية تعميم الاستفادة منها	هناك استمرار في تقديم حوافز للتحديث الاستبدالي لتجديد الأسطول	وزارة المالية هيئة تنظيم النقل البري دائرة الجمارك	محدد بإطر الأجنحة وبالإستراتيجية (2024-2018) وإطار الخطة	✓			✓	تحديث الأسطول عن طريق توسيع قاعدة الحوافز التشجيعية للأفراد والشركات لاستبدال الشاحنات من ضمن برنامج التحديث الاستبدالي، ودراسة إعطاء الشاحنات الجديدة من الرسوم.







تطوير المراكز الحدودية بين الأردن وكل من السعودية ومصر والعراق بهدف تقليل التكاليف والوقت على العابري الحدودية.		✓	✓	✓	محدد بالإستراتيجية (2024) واطار الرؤية	وزارة النقل العامة هيئة تنظيم النقل البري دائرة الجمارك	أنجز مركز حدود العمري والعمل جار على تطوير ميناء الركاب	عدم توفر الموارد اللازمة لتطوير المراكز يحول دون إنجازها كافة
استكمال إجراءات إنشاء ميناء بري في عمان يغبية مركز الخدمات اللوجستية وتوفير البنية التحتية للتخزين، مع تطبيق حظر مشدد على تجول الشاحنات الكبيرة في المدن، ودراسة إمكانية تعميم الموانئ البرية على باقي مدن المملكة (معان).	✓	✓	✓	✓	محدد باطار الأجنحة والإستراتيجية 2030-2018 واطار الخطة	وزارة النقل العامة والإسكان هيئة تنظيم النقل البري دائرة الجمارك	العمل جار على تنفيذ ميناء بري في معان ودراسة ميناء عمان البري.	إعادة دراسة ميناء عمان البري في ضوء القرار بإنشاء ميناء بري في معان.
إعادة هيكلة القطاع بدمج المشغلين الأفراد ضمن شركات.		✓			محدد بالإستراتيجية 2024-2018	هيئة تنظيم النقل البري	تم وضع أسس وحوافز للدمج	التعديلات المستمرة للأسس تحول دون تطبيق فعال لإعادة الهيكلة
استحداث نظام تدريب وطني وتبنيه للسائقين المحترفين والطواقم الإدارية بما يتماشى مع أفضل الممارسات في الاتحاد الدولي للنقل والاتحاد العربي للنقل البري.				✓	محددة باطار الخطة	وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري	تم توقيع اتفاقية مع الاتحاد الدولي للنقل والاتحاد العربي للنقل البري.	هناك تاخير في التنفيذ من حيث تطوير البرامج والمراكز التدريبية
الطرق								
استكمال إنشاء شبكة الطرق الرئيسية والثانوية والقروية، مع التركيز على إنشاء طرق دائرية حول المدن الرئيسية وإنشاء الطرق محدودة المناقذ.	✓	✓	✓	✓	محدد باطر الأجنحة والإستراتيجية 2030-2018 والرؤية	وزارة الأشغال العامة والإسكان	العمل مستمر وأحيلت عطاءات لطرق إربد، والسلط الدائرية، والانتها من الجزء الشرقي لطريق عمان	محدودية الموارد المالية تحول دون الإسراع بإنجاز الطرق الدائرية ومحدودة المناقذ

## تقرير حالة البلاد: النقل

تم تحقق بعض هذه العطاءات الغاية منها وهناك تأخير في الإنفاق وتبديل بأولويات الإنفاق	طرح عطاءات لصيانة الطرق الرئيسية خلال السنوات الماضية	وزارة الأشغال العامة والإسكان	محدد بإطار الأجنحة والإستراتيجية 2018 وإطار الرؤية	✓	✓	✓	التركيز على صيانة الطرق القائمة وإادمتها وتأهيلها بحسب توصيات المخطط الشمولي (مع إحياء فكرة إنشاء صندوق لصيانة الطرق- الأجنحة الوطنية).
محدودية الموارد	مشروع قيد الدراسة والتنفيذ	وزارة الأشغال العامة والإسكان	محدد بالإستراتيجية 2030-2018	✓	✓	✓	توسعة الطرق: الطرق الضيقة الحائية، وزيادة الكفاءة التشغيلية للطرق المختارة لحل المشاكل الحائية والمستقبلية.
محدودية الموارد وعدم إيلاء الموضوع الأهمية اللازمة واعتباره مضمناً بمشاريع الطرق	العمل جار وببطء	وزارة الأشغال العامة والإسكان أمانة عمان الكبرى	محدد بالإستراتيجية 2024-2010	✓	✓	✓	تعزيز السلامة على الطرق بتطبيق إجراءات السلامة على الطريق ومعالجة الحادثة السيئة للطرق، وعبور الطرق للمناطق السكنية، وتوسعة الأرصفة.
محدودية الموارد وعدم إيلاء الموضوع الأهمية اللازمة واعتباره مضمناً بمشاريع الطرق	العمل جار وببطء	وزارة الأشغال العامة	محدد بإطار الأجنحة والرؤية	✓	✓	✓	التركيز على متطلبات السلامة المرورية على الطرق.
عدم تبني البرنامج على المستوى الوطني، ساهم في ذلك تعدد المرجعيات المعنية بسلامة النقل	تم اعتماد الإستراتيجية الوطنية للنقل والبرنامج جزء منها إلا أن ذلك لم يترجم إلى خطوات عملية	وزارة النقل العامة مديريةية الأمن العام آخرون	محدد بالإستراتيجية 2024-2010 وإطار الخطة	✓	✓	✓	تطبيق الإجراءات الخاصة بالطرق المشمولة بالإستراتيجية الوطنية للنقل / برنامج سلامة النقل الوطني.

الأبعاد السياسية والاجتماعية معايير تحدد تخطيط الطرق، كما إن هناك ضعفاً في تنسيق العمليات بين الجهات المعنية إعادة إنشاء الطرق وصيانتها	أسس تخطيط شبكة الطرق هي العرض والطلب، لكن هناك بعض الطرق لا تنفذ على هذه الأسس	وزارة الأشغال العامة	محدد بأطر الأجنحة والرؤية	✓	✓	تخطيط شبكة الطرق بناءً على العرض والطلب، واعتماد مركزية التخطيط وتنسيق العمليات بين الجهات المعنية.
هناك حاجة للاستمرارية بتطوير النظام وتحديثه وجعله متاحاً ضمن بنك معلومات النقل	أنشئ نظام معلومات جغرافي وطني مركزي في وزارة الأشغال العامة	وزارة النقل وزارة الأشغال العامة	محددة بإطار الأجنحة	✓	✓	بناء نظام معلومات جغرافي وطني مركزي يحتوي على معلومات البنية التحتية وتشارك به الجهات الفاعلة، وضمان إتمام التخطيط والتنسيق بشكل دوري.
هناك بطء في تعديل القانون في ما يتعلق بتشجيع الاستثمار مع القطاع الخاص ربما لأن الأمر بحاجة لمزيد من الدراسة	تمت مراجعة القانون بإدخال مفهوم الطرق النافذة	وزارة الأشغال العامة والإسكان هيئة الاستثمار مجلس الأمة	محدد بأطر الأجنحة والخطة	✓	✓	الإلتزام بتطبيق قانون الطرق رقم (24) لعام 1986 وتعديلاته. مع مراجعته، بحيث يسهل إجراء تشجيع الاستثمار مع القطاع الخاص في إنشاء الطرق وصيانتها.
أسباب فنية (الجمال المحوري والتصميم الهندسي ونوع المركبات) وقلة المخصصات المالية	تم استكمال المخطط الشامل واستكشاف بداخل مشاركة القطاع الخاص	وزارة النقل هيئة الاستثمار	محدد بالإستراتيجية 2018 وبإطار الخطة	✓	✓	استكمال دراسة المخطط الشامل لشبكة السكك الحديدية الأردنية، ووضع برنامج تنفيذي واستكشاف بداخل مشاركة القطاع الخاص.
						السكك الحديدية

## تقرير حالة البلاد: النقل

ارتفاع تكاليف التنفيذ وعدم تخصيص موارد مالية وضعف الاهتمام من القطاع الخاص ما لم تشارك الحكومة خصوصاً في ظل الظروف السياسية المحيطة بالأردن	لم تُنجز أي خطوة تنفيذية باستثناء الاستملاكات	وزارة النقل هيئة الاستثمار	محدد بأطر الرؤية والخطة	✓	✓	تنفيذ شبكة السكك الحديدية الوطنية وفقاً للخطة المنصوص عليها في مشروع السكك الحديدية الوطني الأردني.
قد يكون بسبب إعادة النظر في المشروع وربطه مع مشاريع شركة تطوير العقبة للسكك وميناء معان البري	وُضعت المخططات وطرح العطاء لكنه ألغي	وزارة النقل سلطة منطقة العقبة الخاصة	محدد بالإستراتيجية 2018	✓		تنفيذ المشروع المصغر لسكة الحديد من منجم الشيدية إلى منطقة التجميل والتفريغ في منطقة وادي اليتيم.
تراجع أولوية تنفيذ شبكة السكك الحديدية الوطنية علاوة على سياسة الدولة بعدم التوسع بإنشاء المزيد من الهيئات	لم يتم الإنشاء	مجلس الوزراء وزارة تطوير القطاع العام وزارة النقل	محددة بإطار الرؤية	✓		إنشاء هيئة سكك حديدية أردنية للإشراف على السكك الحديدية وتنظيمها.
وضع المؤسسة المالي وتراجع إيراداتها، ونقل المبنى، وتراجع مبيعات الفوسفات، إضافة إلى ردود الفعل الشعبية	تم مؤخراً الإيعاز باستكمال الإجراءات	هيئة الاستثمار مؤسسة سكة حديد العقبة	محددة بإطار الأجنحة		✓	استكمال برنامج إعادة هيكلة مؤسسة سكة حديد العقبة وخصخصتها.

التنقل البحري	
<p>تعزيز دور ميناء العقبة بوصفه البوابة الرئيسية للأردن والدول المجاورة من خلال إعادة هيكلة الميناء، وتنفيذ أعمال التوسعة، وذلك بهدف زيادة قدرته لاستيعاب السفن الكبيرة، ورفع كفاءة العمليات، واثابة المجال لتقديم خدمات عالية الجودة، وزيادة إمكانية المنافسة على المستوى الإقليمي لجذب بضائع جديدة للميناء .</p>	<p>تطوير موانئ العقبة وإعادة هيكلتها بنقل مرافق الميناء الرئيسي إلى الميناء الجنوبي، وإنشاء محطة جديدة لركاب الرحلات البحرية عند الميناء الرئيسي، وتوسعة رصيف الحاويات في الميناء الأوسط، المرحلة الثالثة، وتطوير رصيف مونة والرصيف المشترك في الميناء الأوسط، وتحديث محطة ركاب العبارات الحالية في الميناء الأوسط، وتأهيل رصيف النفط في الميناء الجنوبي، وإنشاء محطات جديدة للمواد السائكة المتنوعة مثل الغاز البترولي المسال والغاز الطبيعي المسال في الميناء، وإعادة تأهيل الميناء الصناعي وأرصعة جديدة للبضائع العامة وبضائع سفن الـ RO-RO والحبوب عند الميناء الجنوبي، ومشاريع بنية تحتية جديدة لمنطقة الميناء الجديد في الميناء الجنوبي</p>
<p>محددة بإطار الخطة</p>	
<p>وزارة النقل سلطة منطقة العقبة الخاصة الهيئة البحرية الأردنية</p>	
<p>محدد بإطار الأجدنة وبالإستراتيجية 2018</p>	
<p>سلطة منطقة العقبة الخاصة وشركة تطوير العقبة</p>	
<p>العمل جار وتم تحويل مؤسسة الموانئ إلى شركة وتطوير العمليات لزيادة التنافسية وخاصة مع وجود موانئ متخصصة، ودراسة لإنشاء مركز للتحقيق في الحوادث البحرية ومركز للبحث والإقناذ، وتوفير المعدات اللازمة لها</p>	<p>✓</p>
<p>أنجزت معظم هذه المشاريع وسيتم البدء بالمناولة في الميناء الجنوبي الجديد في بداية شهر أيار 2018</p>	<p>✓</p>
<p>كان هناك تأخير في الانتهاء من إنشاء الميناء الجنوبي عندما تم دمج المرحلة الاولى مع الثانية لزيادة سعة الميناء</p>	

## تقرير حالة البلاد: النقل

عدم اتخاذ قرار نهائي بمسار سكة الحديد وارتقاء تكاليف تنفيذها في تلك المنطقة	أمر معلق ومرتبط بإنشاء السكة الحديدية	وزارة النقل سلطة منطقة العقبة الخاصة	محدد بالإستراتيجية 2024	✓	تكمّل مشروع تطوير الميناء والسكة الحديدية.
	تم الإنجاز من خلال شبكة طرق كفوة	سلطة منطقة العقبة الخاصة وزارة الأشغال العامة والإسكان	محددة بإطار الأجنحة	✓	تحسين الارتباط البيئي بشبكة الطريق البرية والبنية التحتية متعددة وسائط النقل لتحسين الفعالية التجارية.
	تم إنجاز الكثير في هذا المجال وهناك فرص لزيد من التبسيط	وزارة المالية دائرة الجمارك	محددة بإطار الأجنحة	✓	تبسيط الإجراءات الجمركية.
	تعمل دائرة الجمارك باستمرار على مراجعة متطلبات الترخيص وتطويرها	دائرة الجمارك	محددة بإطار الأجنحة	✓	تشجيع اندماج شركات الترخيص، وإعادة مراجعة متطلبات الترخيص وتطبيق شروطه.
يجب العمل على تأهيل الكوادر الفنية وتوفير المخصصات المالية للهيئة البحرية لتوفير خدمة أفضل	العمل جار على تطوير العمليات وعلى تنفيذ نظام المعلومات المينائية وخدمة حركة السفن	سلطة منطقة العقبة الخاصة الهيئة البحرية الأردنية شركة تطوير العقبة	محدد بإطار الإستراتيجية 2024-2018	✓	تطوير العمليات المينائية: خدمات النقل البحري، وتنفيذ نظام المعلومات المينائية وخدمة حركة السفن.

تطوير التشريعات اللازمة لتشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري وميناء العقبة، والشروع في خصخصة شركات النقل البحري المملوكة للحكومة.	✓				محددة بإطار الأجنحة	سلطة منظمة العقبة الخاصة هيئة الاستثمار	تم تطوير التشريعات لتشجيع الاستثمار وتم الانتهاء من خصخصة معظم الشركات الحكومية	
إصدار قانون النقل البحري الأردني، والمصادقة على المعاهدات الدولية المتعلقة بالنقل البحري.		✓			محدد بإطار الإستراتيجية 2018	الهيئة البحرية الأردنية مجلس الأمة	تم الانتهاء من مسودة القانون البحري لكنه لم يقر، أما المعاهدات الدولية فتتمت المصادقة على كثير منها، والعمل جار لاستكمال المزيد ضمن برنامج الانضمام إلى المعاهدات والاتفاقيات والذكرات البحرية والدولية	القانون البحري قانون فني وتقني ومراجعتة وأقره بحاجة لخبرات فنية متميزة وإلى وقت
النقل الجوي								
تحرير السوق في قطاع النقل الجوي، وإزالة العوائق الاستثمارية، وتطبيق سياسة الأجواء المفتوحة.	✓	✓			محددة بإطار الأجنحة	هيئة تنظيم الطيران المدني	تم الإنجاز	
التسريع بتطبيق خطة خصخصة الملكية الأردنية.	✓				محددة بإطار الأجنحة	التحاصبية (أنداك)	تمت الخصخصة بالكامل	
إعادة هيكلة منظومة الطيران المدني عن طريق فصل الأنشطة التنظيمية عن التشغيلية، وضمان الاستقلالية الإدارية والمالية للجهة المنظمة، وإنشاء شركة المطارات الأردنية، وتوحيد مرجعية الإدارات فيها.	✓				محددة بإطار الأجنحة	وزارة النقل وزارة تطوير القطاع العام هيئة تنظيم الطيران المدني	تمت إعادة الهيكلة بإنشاء هيئة الطيران المدني وشركة المطارات الأردنية وشركة مطارات العقبة	



## تقرير حالة البلاد: النقل

تم تطوير تشريعات وعقد الاتفاقيات الثنائية، والعمل مستمر ضمن برنامج (عقد أو تعديل الاتفاقيات الثنائية لتحرير خدمات النقل الجوي على أسس تبادلية)، وبرنامج (تطوير تشريعات الطيران المدني) وتطبيق السياسات التحريرية في قطاع النقل الجوي	هيئة تنظيم الطيران المدني مجلس الأمة	محدد بالإستراتيجية 2018	✓	✓	تطوير تشريعات الطيران المدني ومواءمتها مع تشريعات الطيران الأوروبي، وعقد الاتفاقيات الثنائية لتحرير النقل الجوي على أسس تبادلية.
تعمل الهيئة على تطوير البرامج لمراقبة مستويات الضجيج والطائرات من خلال تعليمات بيئية الطيران المدني، وحصل مطار الملكة علياء على المستوى الثالث من شهادة الاعتماد العالمية في إدارة الانبعاثات الكربونية للمطارات	هيئة تنظيم الطيران المدني مشغلو المطارات	محدد بالإستراتيجية 2018	✓	✓	تطوير البرامج لمراقبة مستويات الضجيج وانبعاثات الطائرات بالتنسيق مع مشغلي المطارات والمؤسسات الحكومية ذات العلاقة، وتطوير خطة عمل الدولة لتقليل الانبعاثات غازات الدفيئة (ثاني أكسيد الكربون).
تمت التوسعة واحتفل بالافتتاح في صيف 2016	هيئة تنظيم الطيران المدني شركة مجموعة المطار الدولي	محدد بإطار الأجنحة ومحدد بالإستراتيجية 2018 وإطار الخطة	✓	✓	تعزيز دور مطار الملكة علياء الدولي كمركز إقليمي دولي للرحلات المنتظمة (ركاب وبضائع) من خلال الاستغلال الكامل للإمكانات الحالية، وإعادة تأهيل المطار وتوسعته وتشغيله ليستقبل 12 مليون مسافر.

إعادة تأهيل مدخل الطريق الشرقي للبضائع في مطار الملكة علياء الدولي.						محدد بالإستراتيجية 2018	وزارة الأشغال العامة والإسكان	المشروع ضمن الخطة	إعادة تأهيل القوائم منها وتوسيعه ضمن برنامج (إعادة تأهيل المطارات بالاشراكة مع القطاع الخاص). أما المطارات المتخصصة كالمفرق والشونة الجنوبية فما زالت قيد البحث والعمل جارٍ في برنامج تحديث الأجهزة الملاحية وتطويرها في المطارات والمحطات	جدوى مطار الشونة الجنوبية محدودة وهناك تحديات فنية في الموقع أما مطار المفرق فهو مرتبط بتنفيذ ميناء المفرق البري			
إعادة تأهيل المطارات الأخرى وتوسيعها (ماركا والحسين بن طلال)، وفتح المجال أمام القطاع الخاص للاستثمار في بناء مطارات جديدة ومتخصصة (الشونة الجنوبية)، وخصخصة شركة المطارات الأردنية المنوي إنشاؤها.	✓	✓	✓	✓	محدد بإطار الأجنحة ومحدد بالإستراتيجية 2030-2018 وإطار الخطة	هيئة تنظيم الطيران المدني مشغلو المطارات هيئة الاستثمار	عمل مستمر ومن الأمثلة برنامج تأهيل ورفع قدرات موظفي الهيئة البحرية الأردنية	هناك تحديات متعلقة بالكفاءة واستمرارية الكوادر المدربة بالعمل	✓	محدد بإطار الخطة	وزارة التعليم العالي والجامعات الأردنية الهيئات والوزارات المعنية	مبادرات متواضعة	هناك ضعف في التنسيق ما بين الجامعات والسوق
الموارد البشرية													
توظيف المساعدات وبرامج الدعم الفني لتدريب الكوادر.				✓			الهيئات والوزارات المعنية						
التنسيق مع الجامعات الأردنية لمواءمة المناهج مع احتياجات السوق.				✓									

ب- تقييم مدى التطابق والاستمرارية ما بين الإستراتيجيات مع تعدد الوثائق والإستراتيجيات التي تتطرق لقطاع النقل، فإنه يصبح من الضروري مقارنة هذه الوثائق جنباً إلى جنب، وتقييم مدى الاستمرارية والتطابق في ما بينها. وهذا ما يبرزه الجدول رقم (11).

يلاحظ من الجدول أن هنالك تطابقاً إلى حد كبير بين الأهداف في الوثائق المختلفة، وهذا أمر إيجابي. فتكرار الأهداف يؤكد على وضوح الرؤية ووجود إرادة لتحقيق الأهداف إلى حد ما. مع ذلك، فإن هنالك بعض الأهداف التي ذكرت فقط في وثيقة أو وثيقتين، كإشراك المواطنين في تطوير الخدمات وتطوير الموارد البشرية.

الجدول رقم (11): مدى التطابق والاستمرارية ما بين الإستراتيجيات

الأجندة الوطنية	الإستراتيجية الوطنية للنقل	رؤية الأردن 2025	خطة تحفيز النمو الاقتصادي الأردني
استكمال البنية التحتية للشبكات الحالية	استكمال البنية التحتية للشبكات الحالية	تحديث إستراتيجيات وطنية للبنية التحتية للنقل وتنفيذها	استكمال البنية التحتية لشبكات النقل وتحديثها
التركيز على صيانة الطرق القائمة وإدامتها وتأهيلها، ومراعاة مبادئ العرض والطلب عند تخطيط الخدمات	الاستغلال الأمثل لمرافق النقل الحالية	إعطاء الأولوية لصيانة شبكة الطرق القائمة	
استكمال البنية التحتية للنقل متعدد الوسائط (السكك الحديدية والموانئ البرية)	انتهاج النقل متعدد الوسائط	وضع خطة وطنية رئيسية للنقل متعدد الوسائط لتحديد إستراتيجية البناء المستقبلية	اتباع نهج النقل المتعدد الوسائط
تطوير مشاريع نقل كبرى كالسكك الحديدية والموانئ البرية، وتشجيع الاستثمار	وضع إستراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع	وضع إستراتيجية لتطوير البنية التحتية الوطنية تتضمن تحديد خطة رئيسية للمشروعات الكبرى ذات الأولوية وآليات التمويل بما يشمل بناء شبكة سكك حديدية وطنية	تطوير منظومة النقل السككي
تحفيز الاستثمار في قطاع النقل بأنماطه كافة	تعزيز مساهمة القطاع الخاص في قطاع النقل	تحديد مشاريع الشراكة المحتملة بين القطاعين العام والخاص	تعزيز مساهمة القطاع الخاص
			تعزيز كفاءة قطاع نقل البضائع البري

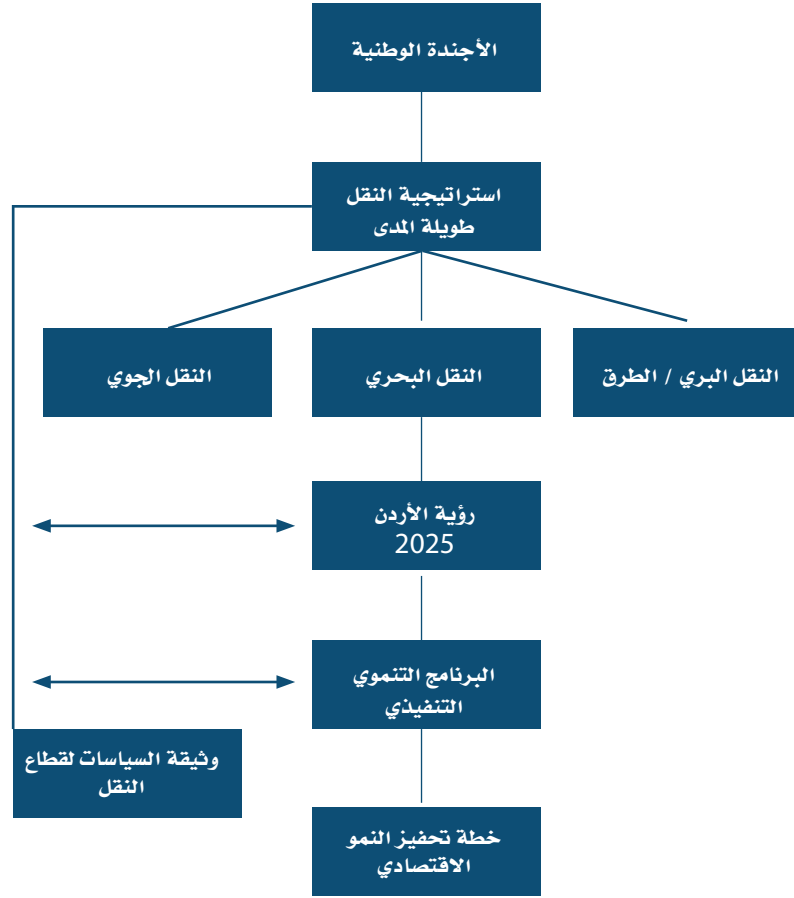


وضع الأنظمة المتعلقة بمعايير المركبات (كالوزن والمقاييس والمواصفات البيئية) وكيفية استخدامها (كفترات القيادة والتوقف ونوعية القيادة)	حماية البيئة، وتعزيز السلامة، والحد من الآثار السلبية الناجمة عن قطاع النقل	التركيز على متطلبات السلامة المرورية على الطرق، وإنشاء الطرق الدائرية لتخفيف من الازدحامات	حماية البيئة، وتعزيز السلامة، والحد من الآثار السلبية الناجمة عن قطاع النقل
تطوير الموانئ والمطارات ومشاريع النقل السككي لتعزيز مكانة الأردن في البعد الإقليمي	التأكيد على البعد الإقليمي	الاستفادة من مكانة الأردن باعتبارها المركز المفضل للخدمات اللوجستية والدبلوماسية للمنطقة	تعزيز أدوار المطارات والموانئ ومكانتها لجعل الأردن مركزاً إقليمياً
تطوير خدمات النقل العام بقطاعاته كافة وصولاً إلى شبكة نقل عام متطورة وخدمات كفاءة، وتحسين نوعية الخدمة	إعداد إستراتيجية وطنية للنقل العام لحافظات المملكة جميعها	توفير نظام نقل عام آمن وفعال ومتكامل	تطوير خدمات النقل العام بقطاعاته كافة وصولاً إلى شبكة نقل عام متطورة وخدمات كفاءة، وتحسين نوعية الخدمة
	إشراك المواطنين في تطوير خدمات النقل		
تطوير الموارد البشرية العاملة في هذا القطاع			
	ضمان فاعلية استهلاك المعدات الجديدة		

يُظهر الشكل رقم (1) تسلسل الإستراتيجيات المختلفة وارتباط بعضها ببعض. لقد جاءت الأجندة الوطنية في عام 2006 لتضع إطاراً عاماً انبثقت عنه الإستراتيجيات الفرعية المختلفة، والتي تستمر بالصدور بشكل دوري على شكل دراسات ومخططات شمولية وخطط تنفيذية للهيئات والدوائر المختلفة. أما رؤية الأردن 2025 والبرنامج التنموي التنفيذي، اللذان صدرا خلال السنوات القليلة الماضية، فقد اعتمدا على التطورات والتغييرات التي حصلت بعد الأجندة الوطنية، ووضعاً إطاراً عاماً محدثاً لعله يساعد في إعادة توجيه البوصلة للقطاعات الفرعية.

أما وثيقة السياسات العابرة للحكومات، فقد اعتمدت على عدة وثائق، وساهمت بدورها في تغذية تلك الوثائق بالسياسات العامة التي انبثقت عنها أهداف.

الشكل رقم (1): تسلسل الإستراتيجيات المختلفة والعلاقات في ما بينها



### ت- تقييم نقاط الضعف

يُلاحظ في التحليل أعلاه وبعد دراسة الإستراتيجيات المختلفة ما يلي:

1. تتلخّص غالبية أسباب التأخر في الإنجاز بما يلي:

- الظروف السياسية الإقليمية.
- قلة الموارد المالية المخصصة للقطاع.
- قلة الكوادر البشرية المؤهلة في الجهات المعنية المختلفة.
- ضعف التنسيق بين الجهات المختلفة (فمثلاً، يقول المسؤولون في أمانة عمّان الكبرى إن الأمانة لم تُدعَ للمساهمة في العديد من الدراسات الإستراتيجية المعنية بقطاع النقل).
- غياب الاستمرارية في المرجعيات المعنية بالقطاع.

- ويمكن أن نعزو الأسباب هذه جميعها (عدا الأول) إلى غياب في الإرادة السياسية، وعدم إعطاء قطاع النقل الأولوية التي يستحقها بصفته قطاعاً حيويًا محفزاً.
2. لوحظ في العديد من التقارير، وجود مؤشرات أداء إما صعبة القياس أو أنها لا ترتبط ارتباطاً مباشراً بالأهداف المعلنة للجهات المختلفة.
3. في بعض الأحيان، لا تتوفر القيم الأساسية (لسنة الأساس) للمؤشرات. وبالتالي، فإنه من غير المنطقي وضع هذا المؤشر والقيمة المراد الوصول إليها دون معرفة قيمة سنة الأساس.
4. إن كثيراً من مؤشرات الأداء لم يتحقق، على سبيل المثال، عدد المسافرين جواً لعام 2017 في الأجندة الوطنية كان 12 مليوناً بينما بلغ 8.4 مليون. وبلغ عدد شركات الطيران المسجلة ست شركات بدلاً من تسع شركات، ورد النص عليها في البرنامج التنفيذي. أما بالنسبة للعمر التشغيلي للحافلات، فما زال 20 سنة بدلاً من 12 سنة، كذلك فإن عدد اتفاقيات السماء المفتوحة المتوقع في البرنامج التنفيذي لعام 2017 بلغ 49 بدلاً من 55. وفي المقابل، فإن عدد الطائرات العابرة للأجواء الأردنية في عام 2017 كان 46 ألف طائرة مقابل 39 ألفاً كانت متوقعة بحسب البرنامج التنفيذي.
5. كما ذكر أعلاه، فإن هنالك تكاملية واستمرارية بين الإستراتيجيات المختلفة التي تمّ التطرق إليها بشكل مفصل في هذه المراجعة، إلا أنه عند النظر إلى الإستراتيجيات الفرعية (أي إستراتيجيات القطاعات الفرعية)، فإنه يُلاحظ أن تلك الإستراتيجيات لا تعتمد على (و/ أو تنبثق عن) الإستراتيجيات الكلية للقطاع، وقد يعزى ذلك لصدور الإستراتيجيات الفرعية عن هيئات أو مؤسسات بعيدة عن المرجعيات التي وضعت الإستراتيجيات الكلية.
6. وفي السياق نفسه في النقطة «4»، فإنه يلاحظ عدم وجود تكامل بين الإستراتيجيات الفرعية المختلفة.
7. رغم وجود عدد كبير من الإستراتيجيات التي تغطي القطاع والقطاعات الفرعية المختلفة، إلا أن المتابعة في مراقبة تنفيذ هذه الإستراتيجيات ليس مستمراً. فمثلاً، التقارير الربعية التي كانت تصدر عن وزارة النقل لمراقبة مدى تنفيذ الأهداف المختلفة لم تصدر منذ عام 2014 (بحسب وزارة النقل، توجد متابعة لخطة تحفيز النمو الاقتصادي من خلال نظام إلكتروني مرتبط بوحدة الإنجاز الحكومي في رئاسة الوزراء).

## التوصيات

إن التوصيات المدرجة أدناه تُعنى تحديداً بكيفية ضمان تنفيذ الخطط والإستراتيجيات المختلفة في قطاع النقل. ومن هنا، فإن هذه التوصيات لا تمثل حلولاً تفصيلية لقطاع النقل بقطاعاته الفرعية المختلفة، بل تقترح حلولاً في منهجية العمل وطريقة وضع الخطط وتنفيذها:

1. وضع قطاع النقل في سلم أولويات الحكومة وما يترتب على ذلك من تخصيص الكوادر المؤهلة اللازمة (في المستويات جميعها والقطاعات الفرعية المختلفة) والموارد المالية.
2. تفعيل دور وزارة النقل في التنسيق بين الجهات المختلفة المعنية بالقطاع، ليس فقط على مستوى الهيئات والمؤسسات التابعة للوزارة لا بل على مستوى المملكة. وهنا يجب أيضاً التأكيد على دور وزارة النقل في توحيد المؤشرات القطاعية (نسبة القطاع من الناتج الإجمالي، ونسبة العمالة في القطاع والتنافسية، على سبيل المثال) ومن ثم توجيه الجهات المختلفة على بناء إستراتيجياتها الفرعية بما يخدم هذه المؤشرات الموحدة والمؤشرات الفرعية المختلفة.
3. تبسيط مؤشرات الأداء وتوحيدها بما يسهل قياسها ومراقبتها بشكل مستمر.
4. توظيف الجهود والكوادر لضمان الاستمرارية في متابعة الإستراتيجيات المختلفة ومدى تطبيقها، وإعداد الخطط التنفيذية والإجرائية بأطر زمنية محددة.
5. مشاركة الخطط والإستراتيجيات المختلفة مع أصحاب العلاقة من نقابات ومشغلين ومستفيدين.
6. بناء الخطط والإستراتيجيات والمشاريع (وحتى التشريعات) في القطاعات الفرعية مع الأخذ بعين الاعتبار دور ذلك القطاع الفرعي في الاقتصاد الوطني. فالنقل العام للركاب مثلاً يجب أن يُنظر له على أنه قطاع خدمي وليس استثمارياً، ويجب أن ينعكس ذلك على تطوير المشاريع والتسعير والدعم والتأمين والإعفاءات وأمور أخرى.

## الخاتمة

من الواضح أن قطاع النقل كان حاضراً بقوة في الوثائق والإستراتيجيات الصادرة عن الحكومة بأجهزتها المختلفة عبر السنوات الماضية، حيث تضمنت تلك الوثائق أهدافاً وسياسات تعنى بالقطاعات الفرعية المختلفة كالنقل البري والبحري والجوي ونقل البضائع والركاب.

تضمنت هذه المراجعة جرداً للوثائق التي تم تقسيمها إلى ثلاثة أنواع بحسب درجة تغطيتها (وثائق متعددة القطاعات، ووثائق متعلقة بقطاع النقل، ووثائق متعلقة بالقطاعات الفرعية)، وقد تم إدراج ما جاء في الوثائق من النوعين الأول والثاني من أهداف وتقييم مدى الإنجاز في تلك الأهداف وأسباب التأخر في الإنجاز. كما تمت مقارنة مدى التطابق والاستمرارية في الوثائق المختلفة.

ما تم التطرق إليه بشكل مختصر في هذه المراجعة، هو:

1. الوثائق المتعلقة بالقطاعات الفرعية.
2. الخطط التنفيذية قصيرة المدى.
3. المؤشرات الرقمية ومدى الإنجاز فيها.

في البندين رقم (1) ورقم (2)، تقرّر عدم الدخول في التفاصيل في تلك الوثائق، كون مراجعات حالة البلاد تتناول الاقتصاد الكلي بقطاعاته المختلفة وعلى مستوى عالٍ من التحليل، وبالتالي فإن إدراج الوثائق الفرعية وقصيرة المدى ضمن تحليل الجدوى، يزيد من تعقيد التحليل، ويكثر من التفاصيل التي قد لا تكون ذات أهمية لمراجعات حالة البلاد.

أما المؤشرات الرقمية في رقم (3)، فلم يتم تتبّع مدى الإنجاز فيها لحاجة ذلك إلى إجراء دراسات وقياسات على أرض الواقع، وهو أمر خارج نطاق هذه المراجعة.