



المجلس الاقتصادي والاجتماعي الأردني  
Economic & Social Council of Jordan



# المجلس الاقتصادي والاجتماعي الأردني

تقرير حالة البلاد 2020

محور قطاعات البنية التحتية

**النقل**





5.....	الملخص التنفيذي
7.....	المقدمة
8.....	أولاً: تأثير جائحة "كورونا" على قطاع النقل
22.....	ثانياً: متابعة العمل الحكومي
36.....	ثالثاً: الخلاصة والتوصيات



## الملخص التنفيذي

تناقش هذه المراجعة قطاع النقل وتحديدًا ما يقع ضمن صلاحيات وزارة النقل والهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلتها، وتندرج المحتويات الرئيسية للمراجعة ضمن بابين، يركّز أولهما على آثار جائحة كورونا على القطاع خلال عام 2020 من إجراءات حكومية و آثار على المؤشرات وعلى المشاريع ودروس مستقاة، ويقدم الباب الثاني مراجعة للعمل الحكومي في القطاع ضمن الاستراتيجيات القائمة.

وهنا يجب التنويه أنه من الصعب التوصل إلى خلاصات وتوصيات نهائية في هذه المراجعة، لكون الأردن - أسوة ببقية دول العالم- ما يزال يواجه جائحة "كورونا" وآثارها على القطاعات المختلفة.

لقد اتخذت الحكومة الأردنية إجراءات عدة مسّت قطاع النقل بشكل مباشر، من إغلاق وإيقاف للرحلات الجوية وضوابط على حركة الركاب والبضائع، وقد كان لكل تلك الإجراءات، بالإضافة إلى التبعات الاقتصادية للجائحة، آثار ملموسة على مؤشرات قطاع النقل (البري والبحري والجوي) فصلتها في هذه المراجعة.

وقد كان للجائحة أيضاً آثار على مشاريع ومبادرات وزارة النقل والهيئات، إذ تأخر العديد منها عما كان مخطّطاً له. وقد أصدرت وزارة النقل أسوة ببقية الوزارات وبالمؤسسات الرسمية، تحديثات للاستراتيجية ووثائق تأخذ بعين الاعتبار التغييرات في المشاريع المختلفة. وتفصل هذه المراجعة أيضاً هذه المشاريع والمبادرات استناداً إلى ما جاء في التقارير الربعية لوزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها (آخرها كان تقرير الربع الثالث لعام 2020).

وأخيراً، تقدّم المراجعة في بابها الثالث خلاصة وبعض التوصيات من أبرزها:

• هناك من يرى أن الجائحة شكّلت عاملاً مسرعاً (وليس بالضرورة مغيراً)، أي أنها سرّعت ولم تغير في مسار بعض الأمور التي كانت تسير في اتجاه معين. في قطاع النقل في الأردن، يمكن تطبيق هذا التشخيص على أمرين هما:

- التحوّل نحو القطاع الرسمي المنظم؛ شكّل اشتراط الاشتراك في الضمان الاجتماعي للحصول على الدعم الحكومي، دفعة باتجاه دمج المشغلين الفرديين وتنظيم عملهم.

- التحوّل الرقمي وبالأخص في الدفع الإلكتروني؛ يبدو أن الجائحة سرّعت الانتقال نحو منظومة دفع إلكتروني في وسائط النقل العام.

يجب استغلال الجائحة من هذه النواحي والتسريع من وتيرة معالجة المشاكل المرتبطة بالملكية الفردية، مع ضرورة النظر إلى هذا الموضوع بشكل متكامل يراعي استخدام

التكنولوجيا ووضع معايير واضحة للخدمة والرقابة عليها، وليس الاعتماد فقط على الحلول "التقليدية" المرتبطة بتأسيس شركات ودمج مشغلين من دون مراعاة مستوى الخدمة المقدمة.

- التأكيد على ما جاء في مراجعة القطاع الواردة في تقرير حالة البلاد لعام 2019، حول ضرورة منح وزارة النقل دوراً تنسيقياً وقيادياً كما حصل في ملف السلامة على الطرق، وذلك في نواح ومجالات أخرى كالتنقل الحضري المستدام مثلاً. لقد شكّلت جائحة "كورونا"، وتحديداً أيام حظر تجول المركبات في شهري آذار ونيسان 2020، فرصة للمواطنين للتنقل مشياً أو باستخدام الدراجات الهوائية، وقد أطلق ذلك حواراً عاماً حول جاهزية شوارع المدن والقرى في المملكة لحركة المشاة والدراجات. وبالرغم من أن هذه الأمور لا تقع ضمن صلاحيات وزارة النقل، إلا أن الوزارة يمكن أن تؤدي دوراً تنسيقياً بين الجهات المختلفة (قد تضم وزارة الأشغال، ووزارة الإدارة والمحلية والبلديات، وإدارة السير وترخيص المركبات، وغيرها) لوضع تصوّر عام للنهوض بوسائل النقل الحضري المستدام، مثل المشي واستخدام الدراجات.

- في ظل الأعباء المتزايدة على موازنة الدولة نتيجة للجائحة، ينبغي التأكيد على ما جاء في مراجعة القطاع الواردة في تقرير حالة البلاد لعام 2019، من أن متطلبات المرحلة في قطاع النقل ليست في بناء البنية التحتية وتوسيعها، فالمطلوب تشغيل البنية التحتية القائمة وإدارتها وصيانتها بكفاءة تضمن الاستمرارية والاستدامة وتزيد من كفاءة منظومة النقل في تسهيل حركة الأشخاص والبضائع بأقل التكاليف. إن هذا التحول في المفاهيم يتطلب أساليب إدارة وكفاءات مختلفة كما ذكر في تلك المراجعة، كما أنه يشكّل فرصة لتخفيض النفقات الحكومية عن طريق الدخول في شراكات مع القطاع الخاص في مجالات الإدارة والتشغيل والصيانة. ويشار هنا إلى مشاريع مطار ماركا والسكك الحديدية، كما يشار إلى مشاريع الباص السريع وأنظمة النقل الذكية، والتي يمكن تنفيذها وتشغيلها بطرق مبتكرة وبالشراكة مع القطاع الخاص.

- التأكيد على ضرورة استحداث هيئة قيادية للسلامة المرورية قد تتمثل بمجلس أعلى مثلاً برئاسة وزير النقل، بحيث تتحمل مسؤولية صياغة الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية وتحديد النتائج المستهدفة منها، ويخصّص لهذه الهيئة ميزانية مستقلة لتمكينها من تحقيق الهدف المتمثل بتخفيض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن الصدمات المرورية. وهناك العديد من الهيكلية والبنية المقترحة لهذه الهيئة، ومن بينها أن تكون وزارة النقل هي الهيئة القيادية، ما يفعل دورها التنسيق والرقابي مع الجهات المعنية.

## المقدمة

يُعدّ قطاع النقل عنصراً أساسياً في تحريك عجلة الاقتصاد ونمو البلاد، وأسوةً ببقية القطاعات تأثر هذا القطاع بجائحة "كورونا" التي اجتاحت دول العالم وعرقلت عجلة النمو والتطور إن لم ترجع بها إلى الوراء.

تأتي هذه المراجعة ضمن تقرير حالة البلاد لعام 2020 لتسلط الضوء على أبرز آثار الجائحة على قطاع النقل في الأردن، وما قامت به الحكومة للتخفيف من هذه الآثار أو معالجتها للنهوض بقطاع النقل مجدداً، كما تناقش سبل التطوير والفرص المتاحة مع الأخذ بعين الاعتبار أبرز المعوقات المادية والمؤسسية. إضافةً إلى ذلك، ترصد المراجعة مدى التقدم في استراتيجيات وخطط عمل القطاع، وما أنجز من توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2019 للوصول إلى الهدف الأسمى المتمثل بالمتابعة والتقييم والتركيز على الشفافية في الإنجاز.

ومع غياب أي وثائق استراتيجية جديدة، تستمر المراجعة في الاعتماد على آخر استراتيجيات قطاع النقل، إذ سيتم التركيز على الوثيقتين التاليتين:

• الخطة التنفيذية (2018-2020) لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثانية.

• الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023).

كما تعتمد هذه المراجعة على التقارير التالية الصادرة عن وزارة النقل:

• تقرير آثار جائحة "كورونا" على أداء وزارة النقل.

• تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل للربع الثالث لعام 2020.

• المراجعة التي جاءت تحت عنوان "كورونا-2" 2020 لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثانية، والخطة التنفيذية (2018-2020).

وكما ذكر في المراجعتين السابقتين ضمن تقرير حالة البلاد لعامي 2018 و2019، فإن مفهوم النقل من المنظور الشمولي العلمي، يشمل تنقل الأشخاص والبضائع وحتى الموارد الطبيعية، مثل النفط والغاز، من مكان إلى آخر بالوسائل المختلفة (شاحنة، مركبة خاصة، قطار، باخرة، طائرة، أنبوب، إلخ). وبالتالي فإن قطاع النقل من هذا المنظور يشمل تنظيم عمليات النقل هذه وإدارتها وتشغيلها والبنية التحتية التي تخدمها (طرق، سكك حديدية، موانئ، إلخ). أما في هذه المراجعة ومع الأخذ بعين الاعتبار السياق الأردني والإطار الناظم لأنماط النقل والصلاحيات الممنوحة لوزارة النقل والهيئات العاملة تحت مظلتها، سيتم إدراج ما يلي ضمن قطاع النقل:

- تنقل الأشخاص من خلال وسائط النقل مقابل أجر، مثل النقل العام أو سيارات الأجرة (التاكسي) أو النقل السياحي، إضافة إلى وسائط النقل الجوية والبحرية.
  - نقل البضائع من خلال وسائط النقل.
- وبذلك، فإن تنقل الأشخاص في مركباتهم الخاصة سيتم التركيز عليه فقط في سياق علاقته بمنظومة تنقل الأشخاص سائلة الذكر، وكذلك الحال بالنسبة إلى البنية التحتية لشبكة الطرق.
- كما أنه لن يتم الخوض بشكل مفصل في مشاريع المؤسسات الخارجية عن إطار وزارة النقل مثل أمانة عمان الكبرى والبلديات.
- وكما جاء أيضاً في المراجعتين السابقتين، ونظراً للهيكلية المؤسسية المعنية بتنظيم قطاع النقل، سيتم خلال هذه المراجعة الإشارة إلى قطاعات فرعية ثلاثة ضمن قطاع النقل، وهي:
- النقل البري.
  - النقل الجوي.
  - النقل البحري.

## أولاً: تأثير جائحة "كورونا" على قطاع النقل

### - مقدمة عامة

- اتخذت الحكومة الأردنية إجراءات متنوعة ارتبطت بقطاع النقل منذ منتصف شهر آذار 2020 وحتى انتهاء مدة تقييم هذه المراجعة (نهاية عام 2020) بناءً على تطورات الوضع الوبائي في المملكة. ويمكن تلخيص هذه الإجراءات كما يلي:
- في النقل البري للركاب، تراوحت الإجراءات بين وقف الخدمات بشكل كامل والعمل عليها بشكل جزئي، إما باتباع نظام "الزوجي والفردي"، أو بتحديد نسبة معينة من السعة المقعدية للمركبات، أو باقتصار تقديم الخدمات على تلك التي تسير داخل المحافظة الواحدة فقط.
  - في النقل الجوي للركاب، تراوحت الإجراءات بين إيقاف الرحلات الجوية بشكل كامل (اعتباراً من 17 آذار 2020) إلى السماح لبعض رحلات "إعادة التوطين" للجنسيات المختلفة (ومنها رحلات إعادة الأردنيين الذين تقطعت بهم السبل في الخارج والتي بدأت في 5 أيار 2020 وسيرتها الخطوط الجوية الملكية الأردنية)، بينما سُمح



بتسيير رحلات اعتيادية بين عمّان والعقبة بعد تخفيف إجراءات الحظر (بدأ تسيير الرحلات في الأسبوع الثالث من شهر حزيران، عبر الخطوط الجوية الملكية الأردنية وشركات طيران أخرى مثل الأردنية للطيران و"Fly Jordan").

• في ما يتعلق بنقل البضائع، حرصت الحكومة على التقليل من الآثار على هذا القطاع، كونه يمسّ سلاسل النقل والتزويد والأمن الاقتصادي والغذائي للأردنيين، ووضعت شروط في مراحل مختلفة خلال الجائحة تتعلق بفحص سائقي الشاحنات وحجرهم في أماكن مخصصة واعتماد نظام "النقل التبادلي" (back-to-back) في بعض الحالات. وفي ما يخص شاحنات "الترانزيت" والتي تمرّ مروراً في الأراضي الأردنية، فقد تقرّر تسييرها برفقة أمنية داخل حدود المملكة، بحيث يتم تفادي أي اختلاط بين سائقي تلك الشاحنات وأي شخص داخل المملكة.

ونتيجةً لهذه الإجراءات، تأثرت الجهات العاملة في تشغيل أنماط النقل المختلفة بشكل سلبي، أسوة بنظيرتها في القطاعات الأخرى، إذ انخفضت الإيرادات بشكل ملحوظ نتيجةً للمحددات التي وضعت على قطاع النقل وعلى القطاعات المرتبطة به، وبخاصة قطاع السياحة، الذي يُعدّ من أوائل القطاعات التي تضررت، وربما آخرها تعافياً.

وهنا يجدر التنويه إلى أنه استُفيد من بعض خدمات النقل خلال فترة الحظر، مما قلّل حدة الأثر السلبي على تلك الخدمات. ومن الأمثلة على ذلك استخدام سيارات "التاكسي" لخدمات التوصيل المنزلي، وسيارات التطبيقات الذكية لنقل المحجور عليهم من فنادق العزل إلى منازلهم.

وفي هذا السياق، يجب التأكيد أن ما تشتمل عليه هذه المراجعة يعكس تقييم مُعدّيها عند تاريخ إعدادها، وأن أثر الجائحة على قطاع النقل قد يتغيّر مع مرور الوقت لكون الجائحة لم تنتهِ، ولأن قانون الدفاع والأوامر الصادرة بمقتضاه ما زالت سارية. كما يشار إلى أن هذه المراجعة ستقتصر على الخصوصيات المرتبطة بقطاع النقل، ولن تتناول بالتفصيل الإجراءات التي شملت القطاعات المختلفة، مثل المحددات على أجور العاملين في أمر الدفاع رقم (6) مثلاً.

#### - الإجراءات الحكومية

أعدت وزارة النقل "برنامج دعم قطاع النقل" في سعيها للتخفيف من آثار جائحة "كورونا" ومن أجل النهوض بالقطاع، وذلك بالتعاون مع شركاء معنيين من بينهم المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي والبنك المركزي الأردني ووزارة السياحة والآثار وصندوق المعونة الوطنية وهيئة تنظيم النقل البري. وجاء هذا البرنامج ليتوافق مع البرامج التي صدرت

بموجب أمر الدفاع رقم (14) لسنة 2020 (برامج "حماية" و"تمكين اقتصادي (1)" و"تمكين اقتصادي (2)". ويهدف هذا البرنامج إلى:

- تخفيف الأعباء المالية لكل من العاملين والشركات في قطاع النقل.
- توفير مظلة اجتماعية للعاملين بقطاع النقل.
- تحفيز الطلب على استخدام وسائل النقل العام.
- تقديم الدعم من خلال القروض الميسرة لقطاع النقل.
- حماية العاملين في شركات قطاع النقل.
- توفير السيولة اللازمة لاستمرارية وديمومة عمل شركات النقل.

وفي ما يلي توضيح لأبرز ملامح هذا البرنامج:

أولاً: الدعم المقدم لقطاع النقل من خلال هيئة تنظيم النقل البري، ويتمثل في:

1. خصم مدة التعطل من الرسوم السنوية المستحقة للهيئة لـ 15 نمطاً من أنماط نقل الركاب والتي تشكل 50% من إيرادات الرسوم لدى هيئة النقل البري.
2. تقسيط الرسوم المستحقة على الشركات والأفراد على مدار الأشهر الستة اللاحقة، وترصيد المبالغ لمن دفع للعام 2021.
3. منح مهلة شهر لتجديد ترخيص وسائل النقل دون حساب غرامات التأخر عن التجديد.
4. زيادة العمر التشغيلي لأنماط النقل ولمدة عام.
5. ضم العاملين بقطاع النقل في برنامج جديد مخصص لهذه الفئة من المجتمع ضمن مظلة الضمان الاجتماعي.

ثانياً: الدعم المقدم لقطاع النقل من خلال المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي. ويتوافق هذا الدعم مع البرامج الصادرة بموجب أمر الدفاع رقم (14) لسنة 2020 على النحو الآتي:

أ. برنامج "حماية"، ويشتمل على:

1. تمويل جزء من رواتب العاملين في قطاع النقل.
2. تلتزم المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي المساهمة بمقدار 50% من الأجر الخاضع للاقتطاع للمؤمن عليهم الفعّالين والمشمولين في شهر حزيران 2020، بحيث لا يقل المبلغ المصروف للعامل شهرياً عن 220 ديناراً ولا يزيد عن 400

دينار.

3. الاستفادة من هذا البرنامج لسبعة أشهر بحد أقصى، تبدأ من شهر حزيران وحتى نهاية عام 2020. وتُسَدَّد المبالغ المصروفة من المؤسسة وفقاً لهذا البرنامج على أكثر من سنتين بفائدة 3% سنوياً تتحملها الخزينة العامة.

ب. برنامج "تمكين اقتصادي (1)"، الذي يسمح لمنشآت القطاع الخاص بشمول العاملين لديها في تأمين الشيخوخة بشكل جزئي وشمولهم في باقي التأمينات بشكل كامل، إذ إن مجموع ما يترتب على المنشأة والمؤمن عليه العامل وفقاً لهذا البرنامج يصل إلى 13.5% بدلاً من 21.75%.

ج. برنامج "تمكين اقتصادي (2)"، الذي يتيح للمؤمن عليهم العاملين في منشآت القطاع الخاص الحصول على سلفة على حساب تعويض الدفعة الواحدة وبحد أقصى مقداره 200 دينار.

ثالثاً: الدعم المقدم لقطاع النقل من خلال البنك المركزي. وهو يتمثل في برنامجين:

أ. برنامج "تمويل ودعم القطاعات الاقتصادية"، وأبرز ملامحه:

1. سقف القرض الواحد للشركة 4 ملايين دينار.

2. أجل السداد لـ 10 سنوات من ضمنها سنتان فترة سماح للراغبين بها.

3. سعر إعادة إقراض العميل 4%.

4. قيمة الدعم زادت عن 180 مليون دينار.

ب. برنامج "دعم الشركات الصغيرة والمتوسطة"، وأبرز ملامحه:

1. سقف القرض الواحد للشركة مليون دينار.

2. أجل السداد 42 شهراً، من ضمنها 12 شهراً فترة سماح للراغبين بها.

3. سعر إعادة إقراض العميل لا يتجاوز 2%.

4. قيمة الدعم زادت عن 9.9 مليون دينار.

رابعاً: الدعم المقدم لقطاع النقل (حزمة السياحة) بالتعاون مع وزارة السياحة والآثار. وأبرز ملامحه:

أ. دعم برامج السياحة الداخلية وبرنامج "أردننا جنة أردننا بخير" من خلال:

1. دعم شركات الطيران الوطنية (الملكية الأردنية، الأردنية للطيران، و"Fly

Jordan").

2. دعم شركات النقل السياحي ومكاتب السياحة والسفر الراغبة في الاشتراك ببرنامح "أردننا جنة"، بقيمة 3 ملايين دينار، لتوفير نقل سياحي مجاني لجميع وجهات البرنامج.

ب. في مجال النقل السياحي:

1. تقديم تسهيلات بنكية على شكل قروض ميسرة لتغطية الرواتب والنفقات التشغيلية بمقدار 15 مليون دينار.
2. ضمان القروض من قبل الشركة الأردنية لضمان القروض بنسبة 85%.
3. ستتحمل الحكومة 2% من فوائد القرض.
4. تقسيط المبالغ المستحقة على قطاع النقل السياحي لضريبة الدخل عن عام 2019 دون غرامات أو فوائد، ووفق جدول زمني وبنسب سداد متصاعدة، تمتد للفترة من تموز وحتى كانون الأول 2020.

خامساً: الدعم المقدم لقطاع النقل للأفراد بالتعاون مع صندوق المعونة الوطنية. وأبرز ملامحه:

- أ. استفاد من برنامج دعم عمال المياومة "تكافل 2" في قطاع النقل 27,132 أسرة، وبمبلغ 136 ديناراً لكل أسرة.
- ب. أقر هذا الدعم لثلاثة أشهر (أيار-تموز 2020) بمبلغ إجمالي مقداره 9.54 مليون دينار، أي بمعدل 3.18 مليون دينار شهرياً.

#### - أثار الجائحة على مؤشرات الأداء لقطاع النقل

وفقاً لما ورد في تقارير مديرية متابعة وتقييم النقل عن مؤشرات الأداء خلال الأرباع الثلاثة من عام 2020 يمكن ملاحظة أثار الجائحة من خلال مؤشرات الأداء في شهر آذار والذي بدأ العمل بقانون الدفاع في منتصفه، وبالتالي توقف العمل أو تعطله في معظم قطاعات النقل الفرعية.

يستعرض هذا الجزء أبرز التغيرات في مؤشرات الأداء في قطاعات النقل المختلفة، مع الإشارة إلى أنه لم تصدر أي تقارير ربعية أخرى لمؤشرات الأداء حتى تاريخ إعداد هذه المراجعة، وبالتالي سيكون التركيز هنا على الربع الثالث لعام 2020.

## 1. مؤشرات أداء قطاع النقل البري

### 1) قطاع النقل العام للركاب:

شهدت حركة المسافرين المغادرين والقادمين عبر المعابر الحدودية في الربع الثالث من عام 2020 مقارنةً بالربع الثاني من العام نفسه، تغييرات تراوحت بين زيادة ونقصان بحسب المعبر. إذ شهد كلٌّ من معبر وادي عربة ومعبر حدود الرمثا انخفاضاً في أعداد المسافرين القادمين والمغادرين، كانت نسبته 100% في معبر حدود الرمثا نتيجةً لإغلاقه خلال الفترة المذكورة. بينما شهد المعبر الشمالي وحدود العمري والكرامة ارتفاعاً ملحوظاً في أعداد المسافرين القادمين والمغادرين وخاصةً معبر حدود الكرامة، إذ بلغت نسبة الزيادة في أعداد المغادرين 151% و201% في أعداد القادمين في الربع الثالث من عام 2020 عن تلك المسجلة في الربع الثاني من العام نفسه. أما عند مقارنة أعداد المسافرين القادمين والمغادرين عبر المعابر الحدودية في الربع الثالث من عام 2020 عن نظائرها في الربع الثالث من عام 2019، يُلاحظ أن أثر جائحة كورونا واضحاً من خلال نسب الانخفاض الكبيرة جداً في أعداد المسافرين عبر جميع المعابر الحدودية.

أما بالنسبة لأحجام أساطيل قطاع نقل الركاب، فقد شهد الربع الثالث من عام 2020 زيادات متفاوتة في أحجام الأساطيل ولا سيما في أعداد شركات النقل الدولي التي ارتفعت من 19 شركة في الربع الثالث من عام 2019 إلى 34 في الربع المماثل من عام 2020، قابلها انخفاضات طفيفة في حجم أسطول وسائط النقل العام وسيارات التاجير السياحية وعدد أسطول شركات التاجير.

### 2) نقل البضائع برّاً:

ارتفع إجمالي حجم البضائع المستوردة والمصدّرة في الربع الثالث من عام 2020 وخاصةً في شهر أيلول.

وعند مقارنة أداء قطاع نقل البضائع برّاً في الربع الثالث من عام 2020 بأدائه خلال الربع الثاني من العام نفسه، يُلاحظ وجود ارتفاع في إجمالي حركة المناولة وحجم البضائع المستوردة والمصدّرة وحجم بضائع الترانزيت وبنسب زيادة عالية تراوحت بين 28% و68%. كما شهدت حركة الشاحنات الداخلة والخارجة عبر المراكز الحدودية زيادةً ملحوظةً في عدد الشاحنات الداخلة والخارجة لتصل نسبة الزيادة 35% خلال فترة المقارنة نفسها.

أما عند مقارنة أداء قطاع نقل البضائع برّاً خلال الربع الثالث من عام 2020 بأدائه خلال الربع الثالث من عام 2019، يُلاحظ وجود تفاوت زيادةً ونقصاناً؛ إذ شهد كلٌّ من إجمالي

حركات المناولة وحجم البضائع المستوردة وحجم البضائع المستوردة المحلية زيادات بمقدار 4% و 27% و 76% على التوالي، في حين انخفض حجم كل من بضائع الترانزيت وحجم البضائع المصدرة بمقدار 25% و 13% على التوالي. وبالنسبة لحركة الشاحنات الخارجية والداخلية عبر المراكز الحدودية، فقد شهدت انخفاضاً بمقدار 25% خلال الربع الثالث من عام 2020 مقارنة بالأعداد المسجلة في الربع المماثل من عام 2019.

### 3) قطاع النقل بالسكك الحديدية:

وفقاً لمؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني، لم تُسيّر أي رحلات خلال الربع الثاني من عام 2020 بسبب جائحة كورونا. وفي الربع الثالث من العام نفسه، شهد شهر آب نقل العدد الأكبر من الركاب (2,298 راكباً) وشهد شهر تمّوز نقل 1,131 راكباً، بينما شهد شهر أيلول نقل 895 راكباً.

ومقارنةً بالربع الثالث من عام 2019، شهد الربع الثالث من عام 2020 ارتفاعاً كبيراً في معدّل القاطرات المسيّرة لرحلات الركاب (12 قاطرة) وكذلك في معدّل عدد الركاب (1,441)، قابل ذلك تسيير قاطرة واحدة فقط نقلت 13 راكباً خلال الربع الثالث من عام 2019.

### 2. مؤشرات أداء قطاع النقل الجوي

يتبيّن من تقرير مؤشرات أداء قطاع النقل الجوي في الربع الثالث من عام 2020، أنّ شهر أيلول سجّل أعلى الأرقام في جميع مطارات المملكة خلال الربع الثالث من عام 2020، فقد بلغ عدد الطائرات القادمة إلى مطار الملكة علياء الدولي 537 طائرة مقابل 526 طائرة مغادرة في الشهر نفسه. أمّا بالنسبة لأعداد المسافرين، فقد سجّل شهر أيلول قدوم 28,012 مسافراً ومغادرة 32,208، في حين تمّ شحن 1,407 طناً من الصادرات و2,293 طناً من الواردات و17 طناً من البريد الصادر و12 طناً من البريد الوارد.

وعند مقارنة أداء قطاع النقل الجوي في الربع الثالث من عام 2020 مع الأداء في الربع الثاني من العام 2020، يُلاحظ وجود ارتفاع هائل في معظم المؤشرات نتيجة لتخفيف الإجراءات المتبعة وفتح معظم المطارات في العالم:

إذ ارتفع عدد الطائرات القادمة من 750 طائرة تحمل 17,350 راكباً في الربع الثاني من عام 2020 إلى 1,368 طائرة (بنسبة زيادة 82%) تحمل 64,983 راكباً (بنسبة زيادة 274%) خلال الربع الثالث من العام نفسه.

أما بالنسبة للطائرات المغادرة، فقد ارتفع عددها من 752 طائرة تحمل 24,466 راكباً إلى 1,346 طائرة (بنسبة زيادة 79%) تحمل 81,870 راكباً (بنسبة زيادة 234%). وشهدت حركة الشحن ارتفاعاً بسيطاً، إذ ازدادت كمية الشحن الصادر من 3,493 طناً إلى 3,830 طناً (+10%)، وارتفعت كمية الشحن الوارد من 5,299 طناً إلى 6,311 طناً (+19%).

وإزداد حجم البريد الصادر من 2 طناً إلى 22 طناً (+1,000%)، بينما ازداد حجم البريد الوارد من 2 طناً إلى 28 طناً (+1,300%).

وعند مقارنة أداء قطاع النقل الجوي في الربع الثالث من عام 2020 مع الأداء في الربع الثالث من عام 2019، يتضح أثر جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي عالمياً ومحلياً وبشكل مباشر، إذ خضعت جميع المؤشرات إلى انخفاض كبير وملحوظ وعلى النحو الآتي:

- انخفض عدد الطائرات القادمة من 11,637 طائرة تحمل 1,345,128 راكباً في الربع الثالث من عام 2019 إلى 1,368 طائرة (-88%) تحمل 64,983 راكباً (-95%) في الربع الثالث من عام 2020.

- انخفض عدد الطائرات المغادرة من 11,617 طائرة تحمل 1,419,520 راكباً إلى 1,346 طائرة (-88%) تحمل 81,870 راكباً (-94%).

- شهدت حركة الشحن انخفاضاً ملموساً، إذ انخفضت كمية الشحن الصادر من 11,881 طناً إلى 3,830 طناً (-68%) كما انخفضت كمية الشحن الوارد من 15,349 طناً إلى 6,311 طناً (-59%).

- شهدت حركة البريد أيضاً انخفاضاً ملموساً، إذ انخفضت كمية البريد الصادر من 209 طناً إلى 22 طناً (-89%) كما انخفضت كمية البريد الوارد من 258 طناً إلى 28 طناً (-89%).

وبيّنت تقارير هيئة تنظيم الطيران المدني أن مجموع الخسائر المادية في قطاع النقل الجوي تُقدَّر بـ 90.56 مليون دينار.

### 3. مؤشرات أداء قطاع النقل البحري

كما هي الحال في قطاعات النقل الفرعية الأخرى، شهد قطاع النقل البحري تحسناً في مؤشرات الأداء في الربع الثالث من عام 2020 مقارنة بالربع الثاني، وتفاوتاً ما بين انخفاض وارتفاع في قيم المؤشرات مقارنة بقيم الربع الثالث من عام 2019. ويشير تقرير المتابعة للربع الثالث لعام 2020 إلى ما يلي:

- ارتفاع ملموس في عدد السفن التي أمت ميناء العقبة في شهر آب بنسبة 15% عن شهر تموز، ثم ارتفع عددها في شهر أيلول بنسبة 1% عن شهر آب.
  - انخفاض عدد ركاب خط العقبة-نوبيع في شهر آب بنسبة 8% عن شهر تموز، وارتفع في شهر أيلول بنسبة 19% عن شهر آب، ليسجل شهر أيلول بذلك العدد الأعلى للركاب في الربع الثالث لعام 2020.
  - بالنسبة لحركة المناولة، هناك انخفاض بسيط في حجم البضائع المصدرة في شهر آب بنسبة 3% عن شهر تموز، وارتفعت في شهر أيلول بنسبة 43% عن شهر آب، في حين ارتفع حجم البضائع المستوردة بشكل ملموس في شهر آب بمقدار 79% عن شهر تموز، وارتفعت في شهر أيلول بنسبة 2% عن شهر آب.
  - انخفضت نسبة مناولة النفط في شهر آب بنسبة 13% عن شهر تموز، بينما ارتفعت بشكل ملحوظ في شهر أيلول وبنسبة 66% عن شهر آب.
- أما عند مقارنة أداء قطاع النقل البحري خلال الربع الثالث من عام 2020 بأدائه خلال الربع الثاني من العام نفسه ونتيجة لتخفيف إجراءات الحظر، يُلاحظ وجود ارتفاع في جميع قيم المؤشرات، ويشمل ذلك: عدد السفن التي تؤم ميناء العقبة (+13%)، وعدد الركاب (+295%)، وإجمالي حركات المناولة (+35%)، وحجم بضائع الترانزيت الواردة (+18%)، وحركة الشاحنات عبر خط العقبة-نوبيع (+45%)، وحركة مناولة النفط (+2%).
- وعند مقارنة أداء قطاع النقل البحري خلال الربع الثالث من عام 2020 بأدائه خلال الربع الثالث 2019، يُلاحظ وجود تفاوت ما بين انخفاض وارتفاع في قيم المؤشرات، وعلى النحو الآتي:
- انخفاض عدد السفن التي أمت ميناء العقبة من 548 إلى 383 (-30%)، كما انخفض عدد الركاب من 85,167 إلى 8,362 ألف راكب (-90%) وهو المؤشر الأكثر انخفاضاً. وانخفض أيضاً حجم بضائع الترانزيت الواردة من 58,049 طنناً إلى 29,319 طنناً (-50%). وشهدت حركة الشاحنات عبر خط العقبة-نوبيع انخفاضاً أيضاً، إذ انخفض عدد الشاحنات من 8,871 شاحنة إلى 2,064 شاحنة (-77%). وانخفضت حركة مناولة النفط من 1,320,223 طنناً إلى 926,487 طنناً (-30%).
- وكانت الارتفاعات في قيم المؤشرات المتبقية طفيفة، إذ ارتفع إجمالي حركة المناولة (حجم البضائع الواردة والصادرة) بنسبة 9%.
- وإضافة إلى ما سبق، برز أثر جائحة كورونا على قطاع النقل البحري من خلال:



- عدم تمكّن العاملين على ظهر السفن بأنواعها المختلفة من الالتحاق بعملهم سواء داخل الأردن أو خارجه، ما زاد نسبة البطالة، إذ يقدر عدد العاملين في البحر حوالي 1,500 عامل.
- توقّف حركة سفن الركّاب السياحية (Cruise Ships)، إذ بلغ عددها 64 سفينةً في عام 2019، وكان عدد الركّاب على متنها 74,378 راكباً. وانخفض عددها في زمن الجائحة إلى 10 سفن فقط حملت 5,381 راكباً (-92%).
- خسائر مادية قدّرت بحوالي 3 ملايين دينار شهرياً بسبب توقّف حركة الركّاب والشحن على خط العقبة-نويبع خلال الربع الثاني من عام 2020.
- توقّف حركة الركّاب بين منتجعات العقبة ومنتجعات طابا المصرية، والذي يعني خسارة 100 مليون سائح سنوياً.
- توقّف شركات النقل السياحي التي تملك قوارب سياحية وأندية ومراكز غطس عن العمل (وعددها 7 شركات).
- توقّف قوارب الصيد السريعة والقوارب الزجاجة عن العمل خلال الربع الثاني من عام 2020 بمجموع 304 قارباً.
- قدّرت خسائر معاهد التعليم البحري (عددها اثنان) بأكثر من 750 ألف ديناراً سنوياً نتيجة لعدم تمكّن الطلبة الجدد من خارج الأردن الالتحاق بهذه المعاهد بسبب إغلاق المطارات ومنع بعضهم من النزول عن السفن التي يعملون عليها، وقد بلغت نسبتهم 60% من العدد الكلي للطلبة.

#### أثر الجائحة على أولويات النقل ومشاريعه

تناولت وزارة النقل في المراجعة رقم 2 لاستراتيجية النقل الطويلة طويلة المدى / المرحلة الثانية، والخطة التنفيذية (2018-2020)، آثار الجائحة على أولويات الاستراتيجية وبرامج الخطة التنفيذية وأهدافها، إذ ركّزت على أهمية إعادة تفعيل العمل بعد فترة التوقّف وتعطّل أنشطة القطاع، بشكل يضمن الاستخدام الأمثل للموارد وإعادة توزيعها، للاستمرار في أداء الحد الأدنى من المهام الضرورية لضمان ديمومة عمل الوزارة والهيئات المرتبطة بها.

وبيّنت الوزارة أن آثار الجائحة انعكست على مراجعة وتعديل الخطط التنفيذية بما يتناسب مع المتغيرات والمستجدات، وتمثّل ذلك في:

(١) عكس التخفيضات التي طرأت على الموازنة في ما يخص النفقات التشغيلية والرأسمالية بناءً على قرار مجلس الوزراء رقم 9350 بتاريخ 27 أيار 2020، أي تخفيض نفقات بعض المشاريع.

(٢) مراجعة القيم المرجوة لمؤشرات قياس الأداء على مستوى الأهداف الاستراتيجية وعلى مستوى إنجاز البرامج والمشاريع، بحيث تكون أقرب إلى أرض الواقع. يبين الجدول رقم (1) أبرز التغييرات التي طرأت على مؤشرات قياس تلك الأهداف.

#### الجدول رقم (1):

التغييرات التي طرأت على قيم مؤشرات قياس الأهداف الاستراتيجية لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثانية

التغيير في القيمة المستهدفة في عام 2020.	مؤشر القياس	الهدف الاستراتيجي
عُدلت لتصبح 28%.	نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية.	تطوير منظومة النقل.
عُدل ليصبح العدد مذكرةً واحدة فقط.	عدد مذكرات التفاهم الثنائية.	تسهيل منظومة النقل والتجارة.
عُدلت لتصبح 50%.	نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية التي تهدف لتحسين نوعية البيئة.	المساهمة في تخفيف الآثار البيئية السلبية.
عُدلت لتصبح 80%.	نسبة رضا الموظفين.	رفع مستوى الأداء المؤسسي.
عُدل ليصبح 40.	عدد المدربين.	
عُدل ليصبح 91%.	معدل تقييم أداء الموظفين.	
عُدلت لتصبح 50%.	نسبة تغطية الاحتياجات التدريبية.	
عُدلت لتصبح 89.2%.	نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية.	
عُدلت لتصبح 1%.	نسبة الدوران الوظيفي.	
عُدل ليصبح عددها 2.	عدد الاقتراحات المبدعة التي تم تطبيقها.	

وفي ما يتصل بمشاريع الخطة التنفيذية (2018-2020)، يبين الجدول رقم (2) أبرز التعديلات التي طرأت على المشاريع التي عُدلت.

الجدول رقم (2)

أبرز التعديلات التي طرأت على بعض مشاريع الخطة التنفيذية (2018-2020)

المشروع	أبرز التغييرات والتطورات
الشبكة الوطنية للسكك الحديدية	- قيم جميع مؤشرات الأداء لعام 2020. - تخفيض مخصص الدراسات المطلوبة من مليون دينار إلى 300 ألف دينار فقط.
إعادة تأهيل نقطة تفتيش الأرصاد الجوية في مطار الملكة علياء الدولي	- تخفيض قيمة مؤشر قياس الأداء لعام 2020 لتعزيز الحماية الأمنية في المطار، إلى 15%. - نظراً لتخفيض الموازنة بسبب جائحة كورونا، سيتم الانفاق على المشروع من مخصصات موازنة 2021.
تتبع المركبات والآليات الحكومية (المرحلة الثانية)	ذكرت أسباب التأخير، وهي: 1. التأخير في توريد أجهزة التتبع الإلكتروني منذ بداية المشروع ولمدة ثلاثة شهور، إضافة إلى العطل التقني بين مزود الشرائح ومزود الأجهزة والذي استمر شهراً. 2. صعوبة توريد الأجهزة خلال شهري شباط وآذار، خاصة أن بلد المنشأ هو الصين.
دراسة الجدوى الاقتصادية لاستثمار وتطوير وتأهيل مطار عمان المدني في ماركا (MIDRA).	- إدراج وحدة الشراكة / رئاسة الوزراء، ووزارة التعاون والتخطيط الدولي، من ضمن الشركاء.
دراسة مشروع إعادة هيكلة خطوط النقل الحضري في إربد والزرقاء ومادبا والسلط.	- أنهى من تقرير المرحلة الثانية من دراسة إعادة هيكلة خطوط النقل الحضري، وحددت الهيكل المناسبة من الناحيتين الفنية والقانونية للمشروع، وفي انتظار قرار مجلس الوزراء.
دراسة مسح سلوك الأفراد في التنقل باستخدام بيانات الاتصالات.	- تعديل قيمة مؤشر أداء القياس لعام 2020. - تعديل تواريخ بدء بعض الخطوات التنفيذية والانتهاؤها.
الربط للنقل العام بين مدينتي عمان والزرقاء / حافلات التردد السريع (BRT).	- تعديل قيمة مؤشر الاداء لعام 2020 لإنشاء مسار لحافلات التردد السريع بين مدينتي عمان والزرقاء لتصبح 60%.
تدريب الموظفين وفقاً للخطة التدريبية السنوية الداخلية للوزارة.	- تعديل الكلفة الكلية المشروع لتصبح 3 آلاف دينار. - إدراج نقص المخصصات وتخفيض المبالغ المرصودة بعد جائحة "كورونا" كإحدى فرضيات المخاطر المتوقعة. - تعديل تواريخ البدء والانتهاء. - تعديل قيمة مؤشر الأداء لعام 2020 لنسبة الإنجاز من الخطة التدريبية، لتصبح 82%. - تعديل قيمة مؤشر الأداء لعام 2020 لنسبة الموظفين المدربين إلى العدد المستهدف في الخطة لتصبح 76%

بالإضافة إلى الوثيقة المعنونة "مراجعة كورونا-2" للاستراتيجية والخطة التنفيذية، أعدت الوزارة وثيقة أدرجت فيها أربع مبادرات ضمن "أولويات عمل الحكومة لقطاع النقل" لعامي 2020 و2021. وتشمل تلك المبادرات ما يلي:

- تنفيذ مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية.
- مشروع استثمار وتطوير وتأهيل مطار عمان المدني في ماركا.
- إدخال نظام النقل الذكي لتحسين خدمة النقل العام.
- إلغاء الملكية الفردية في النقل العام.

وتطرقت الوثيقة إلى البرنامج الزمني لكل مبادرة، وأبرزت المعوقات التي تواجهها، والحلول المقترحة لتجاوز تلك المعوقات. ولوحظ من خلال مراجعة تلك الوثيقة ما يلي:

- التركيز على مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص مثل السكك الحديدية ومطار ماركا، وذلك لكون تلك المشاريع قد تدرّ دخلاً على الحكومة وفي المقابل لا تتطلب التزاماً مالياً كبيراً منها (وهي معايير مهمة في ظل التحديات الناجمة عن الجائحة).
- إعطاء الأولوية لمبادرات ترتبط بأمور شكّلت الجائحة عاملاً مسرعاً لتنفيذها، مثل الدفع الإلكتروني وتنظيم القطاعات الاقتصادية غير المنظمة، وينعكس ذلك في مبادرات أنظمة النقل الذكي وإلغاء الملكية الفردية، على التوالي. وفي السياق نفسه، تجب الإشارة إلى جانب آخر ساهمت الإغلاقات الأخيرة في إبرازه (رغم أنه ليس جزءاً من نطاق هذه المراجعة ولم يُذكر في الوثيقة قيد النقاش)، وهو التنقل الأخضر في المناطق الحضرية، وتحديد المشي واستخدام الدراجات الهوائية.

وسيتم التطرق للمواضيع السابقة في الجزء الأخير من التوصيات في هذه المراجعة.

وبالإضافة إلى ما جاء في الوثيقة، فقد برز أثر الجائحة في تسريع الإجراءات والمشاريع التالية:

- دمج هيئات ومؤسسات النقل (الهيئة البحرية، وهيئة تنظيم النقل البري، ومؤسسة الخط الحديدي الحجازي)، لتصبح جميعها تحت مظلة مؤسسية واحدة تسمى "هيئة النقل"، وذلك من باب ترشيح الجهاز الحكومي وتخفيض النفقات. وقد أقرت الحكومة الإجراءات المطلوبة للدمج بانتظار مرورها بالخطوات التشريعية.
- الاستمرار بالعمل على مشروع الحافلات سريعة التردد (داخل عمان وبين عمان والزرقاء)، إذ كانت تلك المشاريع ضمن المجموعة الأولى من القطاعات والمشاريع التي سُمح لها بالعمل خلال فترة الحظر الشامل.

## قطاع النقل ما بعد الجائحة

يعرض هذا الجزء بعض التطورات لما بعد الجائحة، وتحديدًا في ما يتعلق بالأولويات وآليات التعامل مع القطاع وفرص التطوير والعقبات والإمكانات المالية للقطاع في الفترة التي تلي زوال الخطر الوبائي.

يجب التركيز بشكل عام على تعزيز منعة قطاع النقل واستدامته، والخروج بنموذج أفضل للقطاع، وذلك من خلال ما يلي:

- إيجاد أطردائمة للحماية الاجتماعية للعاملين في القطاع.
- إيجاد أطردائمة لاستدامة خدمات نقل الركاب المختلفة (مثل تأسيس صندوق دعم نقل الركاب الذي نصّ عليه قانون تنظيم نقل الركاب رقم 19 لعام 2017).
- استخدام التكنولوجيا لضمان استدامة الخدمات (وتحديدًا خدمات النقل العام) وأيضًا لتقليل حاجتها للدعم المالي.
- تطوير أساليب ونماذج أعمال مبتكرة في الإدارة والتشغيل بالاستعانة بالقطاع الخاص.
- إعادة ترتيب البيئة المؤسسية للقطاع من الناحيتين التنظيمية (إعادة ترتيب صلاحيات التخطيط والتنظيم)، والتشغيلية (لممة المشغلين الفرديين في قطاعي نقل الركاب والبضائع).
- الاستثمار في تسويق خدمات مثل النقل السياحي الداخلي، والتي ربما لم تكن ذات أهمية كبيرة قبل الجائحة.
- بالإضافة إلى ما سبق، يجب أيضًا تعزيز مبدأ "الاعتماد على الذات" والذي كثر الحديث عنه في الآونة الأخيرة، ويشمل هذا في قطاع النقل:
- الاستمرار في بناء الكفاءات في قطاعات النقل المختلفة (نقل الركاب والبضائع، النقل السككي والبحري... إلخ)، كما جاء في توصيات تقرير حالة البلاد لعامي 2018 و2019.
- إعادة دراسة منظومة التشريعات وسلاسل النقل والتزويد، لزيادة تنافسية الشركات والمرافق المحلية (من مطارات وموانئ) في حركة النقل في الإقليم والعالم.

## ثانياً: متابعة العمل الحكومي

بالإضافة إلى المستجدات المتعلقة بجائحة كورونا، ترصد هذه المراجعة مدى تنفيذ ما جاء في استراتيجيات وخطط وزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها، وأيضاً مدى تنفيذ ما جاء في توصيات المراجعة السابقة في تقرير حالة البلاد لعام 2019.

### الخطة التنفيذية (2018-2020) لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثانية.

اعتماداً على ما ورد في تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية للربع الثالث لعام 2020 الصادر عن مديرية متابعة النقل وتقييمه في وزارة النقل (وهو آخر التقارير الصادرة عنها)، يتناول هذا الجزء أهم مشاريع الخطة التنفيذية للاستراتيجية لوزارة النقل والهيئات التابعة لها في القطاعات الفرعية الثلاثة: النقل البري والجوي والبحري، إذ يناقش أهم المشاريع المنجزة بحسب ما ورد في الخطة، أو بشكل أسرع مما نصت عليه الخطة، وكذلك المشاريع المتأخرة عن الخطة وأبرز أسباب تأخر تنفيذها.

وفقاً للتقرير، بلغ العدد الكلي لمشاريع الخطة الاستراتيجية 112 مشروعاً، إذ بين التقرير أن نسبة المشاريع التي تتقدم بحسب الاستراتيجية 43%، أما المتأخرة فبلغت نسبتها 57%. ويظهر الجدول رقم (3) الأهداف والبرامج والمشاريع ضمن الخطة التنفيذية لوزارة النقل (2018-2020) وحالة كل منها.

الأهداف والبرامج والمشاريع ضمن الخطة التنفيذية لوزارة النقل (2018-2020)

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
أُنجز.	مشروع تطوير النظام المحوسب لقطاع النقل / النهوض بخدمات النقل العام (صيانة).	البرنامج الأول: تطوير منظومة النقل / إعداد دراسات تطوير النقل	
المشروع متأخر عن الخطة.	دراسة الجدوى الاقتصادية لاستثمار وتطوير وتأهيل مطار عمّان المدني / ماركا (MIDRA).		
المشروع متأخر عن الخطة.	دراسة مشروع إعادة هيكلة خطوط النقل الحضري في إربد والزرقاء ومادبا والسلط.		
أُنجزت في عام 2018.	دراسات إنشاء ميناء بري ومركز لوجستي في عمّان / الماضونة.		
أُنجزت.	إعداد دراسات الجدوى الاقتصادية لمطار الشونة الجنوبية.		
المشروع متأخر عن الخطة.	دراسة مسح سلوك الأفراد في التنقل باستخدام بيانات الاتصالات.		
المشروع متأخر عن الخطة.	الشبكة الوطنية للسكك الحديدية / إنشاء شبكة سكك حديدية وطنية.		
أُنجزت في عام 2018.	إعادة تأهيل مدرج الطائرات الشمالي.		
أُنجز.	مشروع تنفيذ الجدار الأمني ونقطة التفتيش عند مدخل كبار الزوار (VIP) في مطار الملكة علياء الدولي.		
أُنجز.	شراء جهاز (Airport Cargo X-Ray Scanner) للفحص بالأشعة لوارد الشحن الجوي في مطار الملكة علياء الدولي.	البرنامج الثاني: تطوير منظومة النقل / تطوير البنية التحتية	
أُنجز.	مشروع تأهيل بوابة المشتى في مطار الملكة علياء الدولي.		
أُنجز.	نظام التتبع الإلكتروني للمركبات والآليات الحكومية (المرحلة الأولى).		
المشروع متأخر عن الخطة.	نظام التتبع الإلكتروني للمركبات والآليات الحكومية (المرحلة الثانية).		
أُنجز.	إعادة تأهيل مدخل مطار الملكة علياء الدولي (نقطة تفتيش "غالب 1").		
يسير وفقاً للخطة.	إعادة تأهيل نقطة تفتيش الأرصاد الجوية في مطار الملكة علياء الدولي.		

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
يسير وفقاً للخطة.	مشروع إعادة تأهيل وتوسعة وتشغيل مطار الملكة علياء الدولي.	البرنامج: تشجيع الاستثمار في جميع مشاريع أنماط النقل	الهدف الاستراتيجي الثاني: تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص
المشروع متأخر عن الخطة.	مشروع تحديث نظام تفتيش حقائب مستودع الطائرات في مطار الملكة علياء الدولي.	البرنامج: بناء وتقوية التعاون الإقليمي في تسهيل النقل والتجارة	الهدف الاستراتيجي الثالث: تسهيل منظومة النقل والتجارة
المشروع متأخر عن الخطة.	مشروع الربط للنقل العام.	البرنامج: توفير أنظمة نقل صديقة للبيئة	الهدف الاستراتيجي الرابع: تخفيف الآثار البيئية السلبية
المشروع متأخر عن الخطة.	الربط بين مدينتي عمان والزرقاء / حافلات التردد السريع (BRT).	البرنامج الأول: الإدارة والخدمات المساندة/ بناء القدرات	
المشروع متأخر عن الخطة.	تدريب موظفين وفق الخطة التدريبية الداخلة للوزارة.	البرنامج الثاني: الإدارة والخدمات المساندة/ رفع الجاهزية الإلكترونية وإدامة بيئة تقنية المعلومات	الهدف الاستراتيجي الخامس: رفع مستوى الأداء المؤسسي
يسير وفقاً للخطة.	مشروع صيانة وإدامة الأجهزة والمعدات المتعلقة بشبكة الحاسوب ونظام الاتصالات الموحد.		
يسير وفقاً للخطة.	شراء أجهزة جاسوب وملحقاتها.		
يسير وفقاً للخطة.	عطاء صيانة أجهزة الحاسوب وتوابعها.		
أنجز.	عطاء تركيب وتشغيل نظام مراقبة باستخدام الكاميرات في مبنى وزارة النقل (انتهى من المشروع في عام 2018).		
لم يبدأ بعد.	شراء بعض مكونات أجهزة شبكة الحاسوب.		
يسير وفقاً للخطة.	مشروع صيانة وإدامة نظام (GRP).	البرنامج الثالث: الإدارة والخدمات المساندة/ إنشاء مركز معرّف لقطاع النقل	
يسير وفقاً للخطة.	مشروع إدامة وصيانة وتطوير بنك معلومات قطاع النقل الأردني.		
أنجز.	مشروع إدارة وتطوير نظام للشكاوى والاقتراحات والاستفسارات.		
يسير وفقاً للخطة.	مشروع إدامة وتطوير وتحديث الموقع الإلكتروني والموقع الداخلي ونظام إدارة الوثائق.		



إنّ المشاريع المدرجة في الخطة التنفيذية تخصّ وزارة النقل فقط، أما تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل للربع الثالث لعام 2020 فيتضمّن مشاريع للهيئات التي تعمل تحت مظلة الوزارة في القطاعات الفرعية الثلاثة (النقل البري والبحري والجوي) إضافة إلى دائرة الأرصاد الجوية.

الجدول رقم (4):

تقدّم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل (هيئة تنظيم النقل البري) - الربع الثالث لعام 2020

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متأخر عن الخطة	تنفيذ مخرجات المخطط الشمولي في جرش.	البرنامج الأول: تطوير خدمات النقل العام	الهدف الاستراتيجي الأول: رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري وإضافة خدمات إبداعية
متأخر عن الخطة.	تنفيذ دراسة مشروع النقل الحضري (إربد، الزرقاء، مادبا).		
يسير وفقاً للخطة.	إدخال نظام النقل الذكي (Intelligent Transport System) لتحسين خدمة النقل العام		
أنجز.	دراسة احتياجات خدمة نقل طلبة المدارس الحكومية/ دراسة النقل الجماعي.		
أنجز.	تأهيل السائقين وتدريبهم.		
متأخر عن الخطة	عقد دورات تدريبية للموظفين.	البرنامج الثاني: رفع مستوى الأداء المؤسسي	
المشروع متأخر عن الخطة.	مشروع تحديث وبناء قاعدة البيانات الخاصة بجميع أنماط النقل للركاب وأتمتة خدمات الهيئة.		
المشروع متأخر عن الخطة.	توفير أجهزة حاسوب تلبية متطلبات الموظفين للقيام بمهامهم.		
يسير وفقاً للخطة.	بناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري.		
متأخر عن الخطة.	تحديث أسطول حافلات النقل العام لتتوافق مع التنفيذ التجريبي لمستويات الشبكة الهرمية (مستمر).	البرنامج: تطوير الأنظمة المتعلقة بمواصفات المركبات (السلامة والبيئة)	الهدف الاستراتيجي الثاني: تقليل الآثار السلبية لقطاع النقل البري

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
يسير أسرع من الخطة.	مشروع إنشاء وإعادة تأهيل البنية التحتية للنقل العام (مراكز الانطلاق والوصول).	البرنامج: تطوير البنية التحتية لخدمات النقل البري	الهدف الاستراتيجي الثالث: رفع مستوى وتطوير البنية التحتية لقطاع النقل البري
متأخر عن الخطة	مشروع تصميم إعادة تأهيل المجمعات في الألوية.		
يسير وفقاً للخطة.	مشروع توفير أنظمة رقابية إلكترونية للنقل العام في مراكز الانطلاق والوصول (CCTV).		
تم إنجاز مشروعين، ولكن هناك تأخير في المشروع الثالث نتيجة لتعثر المقاول مادياً.	توفير مواقف تحميل وتنزيل لوسائل النقل العام.		
متأخر عن الخطة.	ترخيص التطبيقات الذكية.	البرنامج: تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري والاستثمارات المحلية	الهدف الاستراتيجي الرابع: تحفيز بيئة الاستثمار في قطاع النقل البري
يسير وفقاً للخطة.	إنجاز وثيقة النقل البري.		
متأخر عن الخطة.	مشروع دعم أجور طلاب الجامعات الرسمية.		

#### الجدول رقم (5):

تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل (مؤسسة الخط الحديد الحجازي) - الربع الثالث لعام 2020

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متأخر عن الخطة.	تصنيع عربات آلية.	البرنامج: برنامج النقل	الهدف الاستراتيجي الأول: تطوير منظومة النقل السككي وتحسين الخدمات المقدمة للمواطنين
متأخر عن الخطة.	إعادة إعمار جزئي للقاطرة البخارية 23.		
متأخر عن الخطة.	إعادة إعمار جزئي للقاطرة البخارية 51.		
يسير وفق الخطة.	إعادة ترميم عربات الركاب.		
يسير تنفيذه بوتيرة أسرع مما ورد في الخطة.	تركيب مكيفات لعربات الركاب.		

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متأخر عن الخطة.	بناء المتحف.	البرنامج الأول: التميز المؤسسي	الهدف الاستراتيجي الثاني: تقليل الآثار السلبية لقطاع النقل البري
متأخر عن الخطة.	ترميم مباني محطة عمان.		
أُنجز.	إعادة تأهيل محطتي الجيزة والسمر.		
متأخر عن الخطة.	إعادة تأهيل محطتي القطرانة والزرقاء.		
أُنجز.	التعاون مع منتدى شباب المفرق.	البرنامج الثاني: برنامج الإعلام والثقافة المجتمعية	
متأخر عن الخطة.	الخطة الإعلامية.	البرنامج الأول: الخدمات المساندة	الهدف الاستراتيجي الثالث: رفع الأداء المؤسسي
متأخر عن الخطة.	شراء خادم للإنترنت (serv-er).		
أُنجز.	تمديد شبكة إنترنت.		
متأخر عن الخطة.	خطة التحول الإلكتروني.		
متأخر عن الخطة.	تأهيل الكوادر البشرية وتدريبها.	البرنامج الثاني: إدارة الموارد البشرية	
متأخر عن الخطة.	أرشفة سجلات الموظفين.	البرنامج: استثمار أملاك المؤسسة	الهدف الاستراتيجي الرابع: استثمار أملاك الخط
متأخر عن الخطة.	إنشاء (190) مخزناً في الزرقاء.		

#### الجدول رقم (6):

تقدّم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل (هيئة تنظيم الطيران المدني) - الربع الثالث لعام 2020

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
يتقدم وفقاً للخطة.	إعداد خطة تصحيحية لملاحظات منطقة الطيران المدني الدولية.	البرنامج: رفع وتحسين مستوى التصنيف العالمي للتطبيق الفعال للسلامة الجوية وأمن الطيران المدني	الهدف الاستراتيجي الأول: تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني وفقاً للمتطلبات الدولية
تم تأجيل مؤتمر "إيكان" من قبل منظمة الطيران المدني الدولي حتى عام 2021 بسبب جائحة كورونا.	عقد أو تعديل الاتفاقيات الثنائية لتحرير خدمات النقل الجوي على أسس تبادلية.	البرنامج الأول: تحرير الأجواء مع الدول المستهدفة على أسس تبادلية.	الهدف الاستراتيجي الثاني: جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل الجوي
يتقدم وفقاً للخطة.	تطوير تشريعات الطيران المدني.	البرنامج الثاني: تعزيز الأطار التنظيمي والرقابي	

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
يتقدم وفقاً للخطة.	تحديث وتطوير الأجهزة الملاحية في المطارات والمحطات.	البرنامج: تطوير البنية التحتية في مرافق الطيران المدني، وتعزيز المستوى التنافسي للأردن في خدمات الملاحة الجوية	الهدف الاستراتيجي الثالث: تطوير منظومة النقل الجوي
يتقدم وفقاً للخطة.	توفير وتطوير وتحديث الأجهزة والأنظمة الحاسوبية.	البرنامج: تطوير وتنمية قطاع النقل الجوي، وتعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص	الهدف الاستراتيجي الرابع: تشجيع الشراكة وتحفيز الاستثمار في أنشطة النقل الجوي والطيران المدني
لم يبدأ بعد.	إعادة تأهيل المطارات بالشراكة مع القطاع الخاص.	البرنامج: تطوير وتنمية قطاع النقل الجوي، وتعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص	الهدف الاستراتيجي الخامس: رفع مستوى الأداء المؤسسي
متأخر.	بناء القدرات المؤسسية.	البرنامج الأول: رفع مستوى القدرات المؤسسية، وتجذير ثقافة التميز	الهدف الاستراتيجي السادس: حماية البيئة وفقاً للمتطلبات الدولية
يسير ببطء بسبب جائحة كورونا.	إيفاد خبراء لجعل الهيئة بيت خبرة.	البرنامج الثاني: التحول الإلكتروني وأتمتة الخدمات لزيادة الكفاءة والفاعلية	
لم يبدأ بعد.	إنشاء مركز إقليمي لتدريب الكفاءات في مجالات تنظيم الطيران المدني.	البرنامج: الالتزام الدولي بالحفاظ على البيئة من الانبعاثات والضجيج	
يسير وفقاً للخطة.	تصنيف المعلومات وإعادة هندسة الإجراءات.		
يسير وفقاً للخطة.	تعديل تعليمات بيئة الطيران المدني.		

الجدول رقم (7):  
تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل (دائرة  
الأرصاد الجوية) - الربع الثالث لعام 2020

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متوقف	مقصات الرياح.	البرنامج الأول: تعزيز إجراءات السلامة الجوية	الهدف الاستراتيجي الأول: المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات
متأخر.	محطة "الراديو سوند".		
متوقف.	الانتقال من شهادة (ISO9001:2008) إلى شهادة (ISO9001:2015).	البرنامج الثاني: نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر	
انتهى منه.	تحديث نظام استقبال صور الغيوم (MESSIR-SAT).		
متأخر.	نموذج تنبؤات عديدة.		
متوقف.	شراء رادار متطور للطقس (المنطقة الجنوبية).		
انتهى منه.	شراء رادار متطور للطقس (عمان).		
متوقف.	طافية رصد بحري (buoys).		
متوقف.	محطات رصد آلية		
متوقف.	تطوير الموقع الإلكتروني للدائرة وتحديثه.		
انتهى منه.	مشروع الاستمطار.	البرنامج الأول: استخدام التكنولوجيا في الاستمطار	الهدف الاستراتيجي الثاني: المساهمة في التنمية المستدامة
متوقف.	إصدار مجلة للأرصاد الجوية.	البرنامج الثاني: نشر الوعي بأهمية الأرصاد الجوية	
لم يبدأ بعد.	إنشاء معرض دائرة للأرصاد الجوية	البرنامج الثالث: بناء وإدامة سجل مناخي وطني	
متوقف.	اقتناء مختبر متطور للمعايرة.		
لم يبدأ بعد.	تطوير قاعدة البيانات. وحدة التنبؤ الموسمي (Seasonal Forecast) (UDP).		

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متوقف.	قانون دائرة الأرصاد الجوية.	البرنامج الأول: تحديث التشريعات	الهدف الاستراتيجي الثالث: تطوير خدمات الدائرة ورفع مستوى الأداء المؤسسة والفردى
انتهى منه.	إنشاء أستوديو خاص لتصوير النشرة الجوية.	البرنامج الثاني: بناء القدرات	
متوقف.	توسيع نطاق شهادة (ISO9001:2015) لتشمل جميع خدمات الدائرة.		
متأخر.	تدريب الموظفين.		
انتهى منه.	نظام للرد الآلي للنشرة الجوية.		
متوقف.	إنشاء قناة فضائية للأرصاد الجوية.		

#### الجدول رقم (8):

تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل (شركة  
المطارات الأردنية) - الربع الثالث لعام 2020

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متوقف.	إعادة تأهيل مبنى المغادرين.	رفع مستوى الخدمات في المطارات الأردنية	رفع مستوى البنية التحتية للمطار
يسير وفقاً للخطة.	إعادة تأهيل المدرج والممرات المساعدة.		
لم يبدأ بعد.	موقف سيارات جديد يتسع لألف سيارة.		
لم يبدأ بعد.	التخصص في الرحلات منخفضة التكلفة والرحلات العارضة والرحلات الخاصة.		

#### الجدول رقم (9):

تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل (الهيئة  
البحرية الأردنية) - الربع الثالث لعام 2020

حالة المشاريع	المشاريع	البرامج	الأهداف الاستراتيجية
متوقف.	إنشاء مركز للتحقيق في الحوادث البحرية.	البرنامج الأول: تطوير خدمات النقل البحري	الهدف الاستراتيجي الأول: تشجيع المشاركة مع القطاع الخاص لزيادة الاستثمارات في قطاع النقل
متوقف.	إنشاء مركز للبحث والإنقاذ.	البرنامج الثاني: تطوير نظام المعلومات المينائية وخدمة حركة السفن	
متأخر عن الخطة.	تحديث وتطوير أجهزة المحطة الساحلية اللاسلكية ونظم المعلومات.		

الأهداف الاستراتيجية	البرامج	المشاريع	حالة المشاريع
الهدف الاستراتيجي الثاني: تطوير التشريعات الناظمة لقطاع النقل	البرنامج الأول: إصدار القانون البحري الأردني	إصدار القانون البحري الأردني. إصدار التشريعات الناظمة (أنظمة وتعليمات) وتحديثها.	متأخر عن الخطة. متأخر عن الخطة.
	البرنامج الثاني: الانضمام الى المعاهدات والاتفاقيات والمذكرات البحرية والدولية	المصادقة على الاتفاقيات البحرية الدولية. توقيع اتفاقيات التعاون البحري أو مذكرات التفاهم الثنائية.	مستمر تبعاً للمستجدات والمتغيرات الدولية. مستمر، ويانتظر توقيع الدولة الطرف.
الهدف الاستراتيجي الثالث: بناء القدرات والتدريب في مجال النقل	البرنامج: تأهيل ورفع قدرات موظفي الهيئة البحرية الأردنية والكوادر البحرية العاملة في القطاع	تدريب وتأهيل ورفع قدرات موظفي الهيئة البحرية الأردنية.	يسير وفق الخطة.
الهدف الاستراتيجي الرابع: رفع مستوى الإدارة وتطوير الأداء المؤسسي والشفافية	البرنامج الأول: متابعة نتائج تدقيق الإدارة البحرية الإلزامي (IMSAS)	تنفيذ الخطة التصحيحية الناتجة عن تدقيق الإدارة البحرية الإلزامي (IMSAS).	أنجز.
	البرنامج الثاني: مواءمة إجراءات العمل طبقاً لمواصفة (ISO).	مواءمة إجراءات العمل طبقاً لمواصفة (ISO).	يسير وفقاً للخطة.

بعد مراجعة الخطة التنفيذية وتقرير المتابعة الأخير، يمكن استخلاص ما يلي:

- من الواضح أن ملاحظات المراجعات السابقة لم تؤخذ بعين الاعتبار، ولم يتم تجديد وتطوير الخطط وتقارير المتابعة بناءً على التوصيات والملاحظات المذكورة، إذ استخلص فريق المراجعة الملاحظات نفسها من المراجعات السابقة.
- إن طريقة عرض المواضيع وترتيبها في تقرير المتابعة جيدة، وخاصة في ما يتصل بمشاريع وزارة النقل.
- تركز تقارير المتابعة تركيزاً حصرياً على المشاريع، ولا تولي الأهمية نفسها للعناصر الأخرى الموجودة في الخطة التنفيذية، مثل المؤشرات (ربط المشاريع بالمؤشرات)، والعلاقات مع الجهات الأخرى (تحتوي الخطة التنفيذية على تحليل مفصل للجهات المختلفة ومدى اهتمامها أو تأثيرها بخطط وزارة النقل، وبناءً على ذلك تحدّد طبيعة العلاقة بين وزارة النقل وكل من هذه الجهات). كما أن الخطة التنفيذية تعرض ما يخص وزارة النقل فقط، بينما يعرض تقرير المتابعة مشاريع الوزارة والهيئات

### والمؤسسات التي تعمل تحت مظلتها.

- وفقاً لتقرير المتابعة، فإن 43% من مشاريع النقل أنجزت أو نُفذت وفقاً للخطة أو بوتيرة أسرع مما ورد فيها، بينما بلغت نسبة المشاريع المتأخرة أو المتوقفة أو لم تبدأ بعد 57%. وهذه الأرقام تبدو جيدة في الظاهر، إلا أنها قد لا تكون أفضل طريقة لتلخيص مدى الإنجاز في مشاريع الوزارة، وذلك لأنها تجمع بين أنواع المشاريع المختلفة وتعطيها جميعاً الوزن نفسه (مثال: إنشاء ميناء بري، إجراء دراسات جدوى، تدريب موظفين). وقد يكون من الأفضل توزيع المشاريع تبعاً لنوعها (بنية تحتية، دراسات، بناء قدرات بشرية... إلخ)، ومتابعة الإنجاز في كل منها على حدة.
- إضافة إلى تأثير جائحة "كورونا"، تبرز أسباب مختلفة لتأخير تنفيذ المشاريع، ولكن العديد منها يندرج تحت بند "عدم توفر التمويل" (من المخصصات أو من التمويل الخارجي)، أو مرتبط بتأخر الموافقات أو الإجراءات من جهات أخرى، وخاصة من الجهات الحكومية (وزارة الأشغال العامة والإسكان) والأجهزة الأمنية.
- يبدو أن تقرير المتابعة مخصص فقط لمتابعة ما جاء في الخطة التنفيذية. ومن غير الواضح ما إذا كان هناك آلية لمراجعة ما جاء في الخطة وإضافة المشاريع إليها وفقاً للتطورات المستجدة. فعلى سبيل المثال، لم يُدرج ما جاء في وثيقة "أولويات عمل الحكومة 2019-2020" في الخطة. وفي مثال آخر، خطت وزارة النقل خطوات مهمة في مجال النقل المدرسي، إلا أن هذا الملف لم يُذكر في تقرير المتابعة، لكونه غير موجود في الخطة التنفيذية.
- ينبغي التذكير مجدداً بضرورة عدم إدراج المشاريع التي أُخذ قرار بإلغائها أو تعليقها (أو على الأقل ذكر ذلك بشكل صريح)، مثل مطار الشونة.

### الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023)

كما بينت المراجعة السابقة في تقرير حالة البلاد لعام 2019، جاء إعداد الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023) من قبل الفريق الوطني للسلامة على الطرق، والذي شكّل برئاسة أمين عام وزارة النقل بموجب كتاب رئيس الوزراء في شهر أيلول 2017. وأقرت الخطة الاستراتيجية من مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ 27 آذار 2019.

وعلى خلاف الخطة التنفيذية لوزارة النقل والتي تُعنى بالأمور الواقعة مباشرة ضمن



صلاحيه الوزارة، فإن الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق تتعامل مع ملف تتعدّد فيه الجهات المسؤولة. ولذلك فإن دور وزارة النقل في هذه الاستراتيجية دورٌ تنسيقي، إلى جانب كونه تنفيذياً.

تتضمّن الخطة عرضاً لإحصاءات الصدمات المرورية والوفيات والإصابات الناتجة عنها، ومدى التغيّر في هذه الإحصاءات عبر السنين، ثم تعرض الهدف الاستراتيجي العام، ومدة الاستراتيجية، ومحاورها الرئيسية، وكما يلي:

الهدف الاستراتيجي العام: تخفيض عدد الوفيات والإصابات البليغة الناجمة عن صدمات الطرق لكل 100 ألف نسمة بنسبة 20% خلال خمس سنوات (معدل تخفيض 4% سنوياً).

مدة الاستراتيجية: خمس سنوات.

محاور الاستراتيجية:

- التشريعات والرقابة.
- الهندسة والتنظيم.
- سلامة المركبات.
- الدراسات والمعلومات والبيانات.
- الإسعاف والإنقاذ.
- التوعية والتعليم والتدريب.
- الإدارة والتنسيق.

لقد لوحظ عدم صدور أيّ تقارير متابعة إلى الآن على الرغم من أن مضمون الخطة ينص على وجوب إصدار تقارير ثلاث سنوية وسنوية لمتابعة التنفيذ والتقدم بالخطة كما يبيّن الاقتباسان التاليان:

- "يتم عمل تقييم دوريّ كل أربعة أشهر من خلال فريق مختص يتم تشكيله من قبل الفريق الوطني للسلامة على الطرق، وتُرفع نتائج التقييم لمجلس الوزراء، وعلى ضوء نتائج التقييم يتم عمل تعديل أو تغيير في البرامج لتؤدي الغاية التي وُضعت من أجلها".

- "يتم عمل تقييم سنوي للبرامج الموضوعة ومدى تحقيقها لهدف الخطة الاستراتيجية والذي يترتب عليه مؤشر أداء يتمثل بتخفيض عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث لكل 100 ألف نسمة بنسبة 4% سنوياً، حيث سيتم تقييم

مدى تحقيق مؤشر الأداء السنوي على مستوى الجهات والمحافظة باعتبار العام 2017 سنة أساس للمقارنة".

ومن هنا، تركّز هذه المراجعة على تقييم الخطة الاستراتيجية لسلامة الطرق من منظور الدرجة التي تعكس فيها هذه الخطة الوضع الراهن، ومدى التشاورية في إعدادها، ومدى شموليتها لعناصر الطريق، ومدى توافقها مع السياسات المحلية والتوجهات العالمية للحد من خطورة الطرق على مستخدمي الطريق.

وكما بيّنت المراجعة السابقة، فإن مناقشة وضع السلامة المرورية في الأردن في بداية هذه الخطة الاستراتيجية تعدّ مؤشراً جيداً على أنّ الخطة أُعدت بناءً على تقييم الوضع الراهن، وهذا يمثل حجر الأساس لأيّ خطة يُؤمل أن تأتي بنتائج ملموسة. وبالنسبة لمحاور الخطة، يُلاحظ تعدّد المحاور لتشمل وتغطي جميع عناصر الطريق عدا كونها متوافقة مع المحاور الأساسية لعقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية. ومن الملاحظ أيضاً أنّ الخطة أُعدت بدرجة عالية من التشاورية، إذ عُقدت اجتماعات مع الجهات المعنية لمناقشة النشاطات المتعلقة بها والأهداف المنتظر تحقيقها منها، الأمر الذي يعكس صورة من التنسيق المحبذ وجوده بين الجهات المعنية.

إنّ العديد من الجهود تُبدل في الأردن للحدّ من الوفيات والإصابات الناجمة عن صدمات الطرق، ولكنها جهود مبعثرة ومتفرقة، وقد أثبتت تجارب الدول المتقدمة في عالم السلامة المرورية أهمية وجود هيئة قيادية وطنية تتولى زمام الأمور، وتنشأ بموجب قانون (وقد تكون مؤسسة قائمة)، وتُمنح الصلاحيات، وتضطلع بدور مركزي في إنجاز جميع وظائف الإدارة المؤسساتية من قيادة وتشجيع وتنشيط، بحيث تتحمل مسؤولية صياغة الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية وتحديد النتائج المستهدفة منها، ويُخصّص لهذه الهيئة ميزانية مستقلة لتمكينها من تحقيق الهدف المتمثل بتخفيض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن الصدمات المرورية. وهناك العديد من الهيكليات والبنيات المقترحة لهذه الهيئة، ومن بينها أن تكون وزارة النقل هي الهيئة القيادية، مما يفعّل دورها التنسيقي والرقابي مع الجهات المعنية.

#### - مدى ربط الاستراتيجيات بالموازنات

عند دراسة موازنات وزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها، يُلاحظ أن استراتيجيات المؤسسات المختلفة يتم عكسها بشكل مباشر على الموازنات. فمثلاً، تطابق المشاريع المدرجة في الموازنة إلى حدّ كبير تلك المدرجة في استراتيجية وزارة النقل. أما الاستراتيجيات العابرة للمؤسسات، مثل الخطة الاستراتيجية لسلامة الطرق،

فقد لوحظ أنها غير واردة في موازنة وزارة النقل، رغم أن الوزارة هي التي تقود تنفيذ هذه الاستراتيجية.

وفي ما يتعلق بالتغييرات على الموازنة نتيجة للجائحة، فكما ذكر سابقاً، أصدرت وزارة النقل مراجعة خاصة عكست التخفيضات التي طرأت على النفقات التشغيلية والرأسمالية بناءً على قرار مجلس الوزراء رقم 9350 بتاريخ 27 أيار 2020.

### - متابعة توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2019

تضمنت توصيات المراجعة السابقة ما يلي:

1. إعادة ترتيب تقارير المتابعة، بحيث يتم تصنيف المشاريع وفقاً لطبيعتها، ومتابعة التنفيذ في كل نوع من المشاريع على حدة، واختيار بعض المؤشرات المبسطة ومتابعتها، وربط المشاريع بمؤشرات الأداء ربطاً صريحاً.
  2. التأكد من إلحاق مشاريع الهيئات والمؤسسات ومبادراتها التي تعمل تحت مظلة الوزارة ضمن الخطة التنفيذية للوزارة.
  3. إيجاد آلية لتحديث الاستراتيجيات والخطط التنفيذية باستمرار بما يتواءم مع التغييرات والمستجدات، وأيضاً بما يتوافق مع الوثائق الجديدة التي تصدر عن الحكومة.
  4. الاهتمام بتجربة الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق، بعدّها نموذجاً لتفعيل الدور التنسيقي والقيادي لوزارة النقل.
  5. إيجاد آلية لضمان تكاملية استراتيجيات القطاعات المرتبطة، مثل النقل والطاقة، وأيضاً استراتيجيات المؤسسات المختلفة المعنية بقطاع النقل، مثل وزارة النقل وأمانة عمان الكبرى والبلديات ووزارة الأشغال العامة والإسكان.
  6. التركيز على التحوّلات التي تحصل في قطاع النقل، ولا سيما في التشغيل، ووضع الاستراتيجيات الشمولية العابرة للقطاعات الفرعية، وتوظيف التكنولوجيا، وتأهيل الكوادر.
- ولم يؤخذ بالتوصيات السابقة بشكل عام، رغم سهولة تنفيذ بعضها (مثل إعادة ترتيب تقارير المتابعة مثلاً). أما في ما يتعلق بتكاملية العمل بين القطاعات المختلفة (التوصية الخامسة)، فرغم إقرار التعديلات المطلوبة لدمج هيئات النقل، إلا أن ذلك يُعدّ خطوة متواضعة وشكلية إلى حد ما، لا تعكس ما جاء في التوصية من ضرورة تكامل الاستراتيجيات على مدى أوسع.

وفي التوصية السادسة، تمّ تسريع وتيرة العمل وإعطاء أولوية لملف أنظمة النقل الدكية، وهذا يعدّ تطوراً إيجابياً في سياق توظيف التكنولوجيا من أجل رفع سوية منظومة النقل في المملكة. واستجابةً للتوصية نفسها، أعطت الحكومة الأولوية لمشاريع الشراكة المرتبطة بالإدارة والتشغيل لمرافق النقل مثل مطار ماركا.

## ثالثاً: الخلاصة والتوصيات

من الصعب التوصل إلى خلاصات وتوصيات نهائية في هذه المراجعة، لكون الأردن -أسوة ببقية دول العالم- ما يزال يواجه جائحة "كورونا" وآثارها على القطاعات المختلفة، إلا أنه يمكن استخلاص بعض العبر والدروس بالنظر إلى آثار الجائحة على قطاع النقل في المملكة.

• هناك من يرى أن الجائحة شكّلت عاملاً مسرعاً (وليس بالضرورة مغيراً)، أي أنها سرّعت ولم تغيّر في مسار بعض الأمور التي كانت تسير في اتجاه معين. في قطاع النقل في الأردن، يمكن تطبيق هذا التشخيص على أمرين وهما:

- التحوّل نحو القطاع الرسمي المنظم؛ اشتراط الاشتراك في الضمان الاجتماعي للحصول على الدعم الحكومي شكّل دفعة باتجاه دمج المشغلين الفرديين وتنظيم عملهم.

- التحوّل الرقمي وبالأخص في الدفع الإلكتروني؛ يبدو أن الجائحة سرّعت الانتقال نحو منظومة دفع إلكتروني على وسائط النقل العام.

يجب استغلال الجائحة من هذه النواحي والتسريع من وتيرة معالجة المشاكل المرتبطة بالملكية الفردية، مع ضرورة النظر إلى هذا الموضوع بشكل متكامل يراعي استخدام التكنولوجيا ووضع معايير واضحة للخدمة والرقابة عليها، وليس الاعتماد فقط على الحلول "التقليدية" المرتبطة بتأسيس شركات ودمج مشغلين دون مراعاة مستوى الخدمة المقدّمة.

• ينبغي التأكيد على ما جاء في المراجعة السابقة حول ضرورة إعطاء وزارة النقل دوراً تنسيقياً وقيادياً كما حصل في ملف السلامة على الطرق، وذلك في نواح ومجالات أخرى كالتنقل الحضري المستدام مثلاً. لقد شكّلت جائحة "كورونا"، وتحديداً أيام حظر تجوّل المركبات في شهري آذار ونيسان 2020، فرصة للمواطنين للتنقل مشياً أو باستخدام الدراجات الهوائية، وقد أطلق ذلك حواراً عاماً حول جاهزية شوارع المدن والقرى في المملكة لحركة المشاة والدراجات. وبالرغم من أن هذه الأمور لا تقع ضمن صلاحيات وزارة النقل، إلا أن الوزارة يمكن أن تؤدي دوراً تنسيقياً بين الجهات المختلفة

قد تضمّ وزارة الأشغال، ووزارة الإدارة والمحلية والبلديات، وإدارة السير وترخيص المركبات، وغيرها) لوضع تصوّر عام للنهوض بوسائل النقل الحضري المستدام، مثل المشي واستخدام الدراجات وغيرها. وهنا يشار إلى تعريف "النقل" الذي جاء في مقدّمة هذه المراجعة، فما تقوم به وزارة النقل لا يندرج بالضرورة ضمن كل ما يشملته ذلك التعريف.

- في ظل الأعباء المتزايدة على موازنة الدولة نتيجة للجائحة، ينبغي التأكيد على ما جاء في المراجعة السابقة من أن متطلبات المرحلة في قطاع النقل ليست في بناء البنية التحتية وتوسيعها، بل إن المطلوب تشغيل البنية التحتية القائمة وإدارتها وصيانتها بكفاءة تضمن الاستمرارية والاستدامة وتزيد من كفاءة منظومة النقل في تسهيل حركة الأشخاص والبضائع بأقل التكاليف. إنّ هذا التحوّل في المفاهيم يتطلب أساليب إدارة وكفاءات مختلفة كما ذكر في المراجعة السابقة، كما أنه يشكّل فرصة لتخفيض النفقات الحكومية عن طريق الدخول في شراكات مع القطاع الخاص في مجالات الإدارة والتشغيل والصيانة. ويشار هنا إلى مشاريع مطار ماركا والسكك الحديدية، كما يشار إلى مشاريع الباص السريع وأنظمة النقل الذكية، والتي يمكن تنفيذها وتشغيلها جميعها بطرق مبتكرة وبالشراكة مع القطاع الخاص.
- شكّلت الجائحة اختباراً لمنعة خدمات النقل المختلفة، وبرزت الحاجة لإعادة دراسة أنماط نقل الركاب وإمكانية اختصار عددها وتوفير بعض المرونة في تقديم خدمات متعدّدة باستخدام الوسائل نفسها (مثل السماح لوسائل النقل الخارجي بتوفير خدمات داخلية كما حصل فعلاً، أو السماح لمركبات النقل السياحي أو النقل المدرسي بتقديم خدمات أخرى). إنّ توفير المرونة في هذا المجال سيزيد منعة مقدمي الخدمة في مواجهة الأزمات، لكن شرط مراعاة مصالح المشغلين القائمين على الأنماط المختلفة. أما في الأمور غير المرتبطة بشكل مباشر بالجائحة وآثارها، فيُشار إلى ضرورة الأخذ بتوصيات المراجعتين السابقتين لقطاع النقل في تقريرَي حالة البلاد لعامي 2018 و2019، كما ينبغي التأكيد على ضرورة إيجاد آلية لضمان تكاملية استراتيجيات القطاعات المرتبطة مثل النقل والطاقة وأيضاً استراتيجيات المؤسسات المختلفة المعنية بقطاع النقل مثل وزارة النقل وأمانة عمّان الكبرى والبلديات ووزارة الأشغال العامة والإسكان. إنّ هذه الآلية قد تتطلّب عملية لإعادة الهيكلة تتعدّى مشروع دمج الهيئات الذي أُقرّ في عام 2020.
- التأكيد على ضرورة استحداث هيئة قيادية للسلامة المرورية قد تتمثّل بمجلس أعلى مثلاً برئاسة وزير النقل، على أن تكون الهيئة تابعة للمجلس الوطني للسلامة المرورية

الذي يترأسه رئيس الوزراء، وتنشأ بموجب قانون، وتُمنح الصلاحيات، وتضطلع بدور مركزي في إنجاز جميع وظائف الإدارة المؤسساتية من قيادة وتشجيع وتنشيط، بحيث تتحمل مسؤولية صياغة الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية وتحديد النتائج المستهدفة منها. ويُخصَّص لهذه الهيئة ميزانية مستقلة لتمكينها من تحقيق الهدف المتمثل بتخفيض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن الصدمات المرورية. وهناك العديد من الهيكليات والبنىات المقترحة لهذه الهيئة، ومن بينها أن تكون وزارة النقل هي الهيئة القيادية، ما يفعّل دورها التنسيقي والرقابي مع الجهات المعنية.