



المجلس الاقتصادي والاجتماعي الأردني

تقرير حالة البلاد 2021

محور قطاعات البنية التحتية

النقل





5	أولاً: مقدمة
6	ثانياً: لمحة عن قطاع النقل
10	ثالثاً: تأثير جائحة كورونا على قطاع النقل
13	رابعاً: الإجراءات الحكومية
18	خامساً: أثر الجائحة على مؤشرات الأداء لقطاع النقل
25	سادساً: متابعة العمل الحكومي
45	سابعاً: متابعة توصيات تقرير حالة البلاد 2020
48	الخلاصة
51	ثامناً: التوصيات
52	المراجع



أولاً: مقدمة

يؤدي قطاع النقل دوراً رئيساً في نمو الدولة وتطورها، ويعمل على تعزيز النشاط الاقتصادي والاجتماعي. وأسوةً ببقية القطاعات، فرضت جائحة كوفيد19- تحديات غير سابقة على القطاع، فأضحى هذا القطاع من أبرز ما تضررت بتداعيات هذه الأزمة. وأدت إجراءات حظر السفر المطبقة للحد من تفشي الفيروس إلى الحد من تنقل المسافرين بحرية بين المدن والدول، وبالتالي أدى ذلك إلى انخفاض حاد في إيرادات القطاع، وإلى تحديات على المديين القصير والطويل.

وتأتي هذه المراجعة ضمن تقرير حالة البلاد لعام 2021 مثل سابقاتها في ظل ظروف الجائحة ذاتها لتسلط الضوء على أثر استمرار الجائحة على قطاع النقل، وما قامت به الحكومة للتخفيف من هذه الآثار أو معالجتها للعمل على تعافي هذا القطاع، وتناقش ما تم تنفيذه من برامج وخطط ضمن استراتيجيات القطاع لترصد ما أنجز وما لم يُنجز، وذلك لتحديد مواطن الخلل في أداء الوزارات والمؤسسات العامة والتحديات التي تعيق تحقيق التقدم المتوقع، ومتابعة التوصيات السابقة الواردة في تقرير حالة البلاد 2020. وبيان ما تم تنفيذه أو مراعاته منها وما لم ينفذ، انتهاءً بتقديم جملة مقترحات وتوصيات للمساهمة في تحقيق الأهداف المرجوة من الاستراتيجيات وتحسين العمل المؤسسي والتشاركي، للوصول إلى أهداف التنمية الشاملة والمستدامة.

وتعمل وزارة النقل حالياً على تحديث استراتيجية وتطويرها للقطاع للسنوات السبع القادمة. وستستمر هذه المراجعة في الاعتماد على آخر استراتيجيات قطاع النقل، إذ سيتم التركيز على الوثائق التالية:

- البرنامج التنفيذي التأشيرى للحكومة (2021-2024).
- تقرير المتابعة 2021 للخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023).
- الخطة الاستراتيجية والبرنامج التنفيذي (2021-2023) (هيئة النقل البري).
- الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023).
- استراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى، المرحلة الثالثة والخطة التنفيذية (2021-2023).
- الخطة الاستراتيجية لوزارة النقل للأعوام (2021-2023).
- المراجعة التي جاءت تحت عنوان "كورونا2-2020" لعام 2020 لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثانية، والخطة التنفيذية (2018-2020).

- تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربعين الثاني والثالث من الأعوام 2020 و2021. وكما ذكر أعلاه من اعتماد المراجعات السابقة ضمن تقارير حالة البلاد للأعوام (2018-2020)، فإن مفهوم النقل يشمل تنقل الأشخاص والبضائع وحتى الموارد الطبيعية، مثل النفط والغاز، من مكان إلى آخر بالوسائط المختلفة (شاحنة، مركبة خاصة، قطار، باخرة، طائرة، وأنبوب... إلخ). وبالتالي فإن قطاع النقل من هذا المنظور يشمل تنظيم عمليات النقل هذه وإدارتها وتشغيلها، والبنية التحتية التي تخدمها (طرق، وسكك حديدية، وموانئ... إلخ)، لكن في السياق التنظيمي الحالي والصلاحيات الممنوحة بموجبه لوزارة النقل والهيئات العاملة تحت مظلتها، سيُدرج 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. أما تنقل الأشخاص في مركباتهم الخاصة، فسيُعرض من خلال علاقته بمنظومة النقل العام الوارد ذكرها أعلاه.
 - نقل البضائع من خلال وسائط النقل المختلفة (الشاحنات والسفن والطائرات).
- وستبحث هذه المراجعة باختصار مشاريع النقل التي تقع ضمن اختصاص المؤسسات غير العاملة تحت مظلة وزارة النقل، مثل أمانة عمان الكبرى والبلديات، وستتناول الإشارة إلى قطاعات فرعية ثلاثة ضمن قطاع النقل، وهي:
- النقل البري.
 - النقل الجوي.
 - النقل البحري.

ثانياً: لمحة عن قطاع النقل

ساهم قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الجارية في عام 2019 بما نسبته 6.2%، لكن المساهمة ارتفعت ارتفاعاً طفيفاً في ظل ظروف الجائحة لتصل إلى 6.25% في نهاية عام 2020، ومقدر أن يصل الارتفاع في نهاية العام الحالي 2021 إلى 6.3%. ويشغل قطاع النقل 7.9% من مجموع المشتغلين، ويؤدي دوراً في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المملكة، إذ يوفر إمكانية الوصول والتنقل، ويسمح باستيراد البضائع، وتصديرها، ونقلها داخلياً وخارجياً. ويتكون قطاع النقل من قطاعات وأنماط رئيسية تمثل وسائط النقل، هي: النقل البري، النقل السككي، النقل البحري، والنقل الجوي. ولكل نمط من وسائط النقل جهة مسؤولة عن إدارته وتشغيله، إضافة إلى وزارة

النقل المعنية برسم السياسات والاستراتيجيات، ومتابعة تنفيذها من خلال الهيئات المرتبطة بها. كما تتابع تخطيط المشاريع الكبرى، ويبحث سبل تمويلها وتنفيذها.

وتعمل هيئة تنظيم النقل البري على تنظيم النقل العام في جميع المحافظات والمناطق خارج حدود أمانة عمان ومحافظه العقبة، بينما تقوم الأمانة بتنظيم النقل داخل حدودها بأسطول يتكون من 10,414 سيارة أجرة "التاكسي"، و348 حافلة، و201 حافلة متوسطة و3,001 سيارة صغيرة (سرفيس). وقد بلغ عدد وسائل النقل العام بأنماطه كافة العاملة تحت مظلة الهيئة في نهاية 2021 حوالي 37,184 واسطة نقل عمومي على مستوى المملكة، تتوزع على 1,328 من الخطوط الداخلية والخارجية، ويعمل على خدمة هذه الخطوط 776 حافلة كبيرة، و3,475 من الحافلات المتوسطة، و1021 سيارة صغيرة (سرفيس). كما يتم تقديم خدمة (التاكسي) من خلال 5,478 سيارة موزعة على 141 مكتباً. وتشرف الأمانة على تقديم خدمة التأجير السياحي من خلال 234 مكتباً تشغل فيه 11,208 مركبات، إضافة إلى خدمة السيارات الفخمة (الليموزين) التي تشمل 588 سيارة تتوزع على 24 مكتباً. وقد بلغ عدد السيارات التي تقدم خدمة "التاكسي الفندقية" 133 سيارة من خلال 14 مكتباً.

أما خدمة سيارات التطبيقات الذكية فتشمل 10,255 سيارة تعمل ضمن 7 شركات. وتقدم خدمة النقل الدولي من خلال 240 حافلة تديرها 35 شركة. وبلغ عدد سيارات السفريات الخارجية 1,090 سيارة، وعدد سيارات تاكسي المطار 228 سيارة يديرها مكتب واحد، وخدمة "تاكسي المعبر" التي يبلغ عددها 30 سيارة يديرها أيضاً مكتب واحد. أما في مجال نقل البضائع، فتعمل 227 شركة مرخصة، تمتلك 7,000 شاحنة، وتمثل ما نسبته 21.12% من إجمالي الأسطول، بينما يوجد 14,028 شاحنة مملوكة لأفراد تشكل ما نسبته 78.88% من حجم الأسطول الذي يضم 21,028 شاحنة. وتطبق آلية معتمدة ونظام إلكتروني لتنظيم عمليات دخول الشاحنات إلى منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة والميناء وخروجها.

وتتألف شبكة السكك الحديدية في الأردن من خط ذي قياس ضيق بطول 294 كم تديره شركة العقبة للسكك الحديدية لنقل منتجات المناجم من الفوسفات وغيرها إلى ميناء العقبة، وخط آخر يبلغ طوله 210 كم تديره مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني الذي يقوم بنقل الركاب في رحلات سياحية داخل المملكة من محطة عمان إلى المحطات التابعة للمؤسسة المؤهلة.

وتتولى الهيئة البحرية الأردنية تنظيم قطاع النقل البحري ومراقبته وتطويره، ورفع مستويات السلامة البحرية والأمن البحري، والإسهام في حماية البيئة البحرية وفقاً لقانونها واعتماداً على المعايير والمتطلبات، علماً بأن الأردن قد وقّع على 35 من

الاتفاقيات والبروتوكولات والمدونات البحرية الدولية. وتتم متابعة السفن والقطع البحرية التي ترفع العلم الأردني للتحقق من التزامها بمتطلبات السلامة والأمن البحري وفقاً للاتفاقيات البحرية الدولية. وفي نهاية عام 2020، بلغ عدد السفن والقوارب المسجلة تحت العلم الأردني 33 سفينة و1670 قارباً. وتنفيذاً لمتطلبات الاتفاقيات البحرية الدولية في عام 2019 جرى التفتيش على 492 سفينة أجنبية من أصل 2195 سفينة دخلت إلى المياه الإقليمية. أما العمليات في الموانئ، فتتولى الإشراف عليها شركة تطوير العقبة منذ عام 2004، وهي شركة مساهمة مملوكة مناصفة بين الحكومة الأردنية وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة. وتعد شركة تطوير العقبة الجهة المالكة لجميع أصول الموانئ، إذ قامت ببناء البنية التحتية والفوقية اللازمة لتطوير ميناء العقبة وتشغيل مرافقه الرئيسية، والتي شملت بناء 11 مرفقاً تضم 28 رصيفاً مينائياً متخصصاً، ورصيفاً لخدمة السفن التي تؤم موانئ العقبة.

وتعنى هيئة تنظيم الطيران بتنظيم قطاع الطيران المدني والنقل الجوي ومراقبته بجميع مكوناته، وتسعى إلى جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل الجوي. وتتألف البنية التحتية للمطارات الأردنية من ثلاثة مطارات دولية عاملة، وهي مطار الملكة علياء الدولي في عمان، ومطار الملك حسين الدولي في العقبة، ومطار عمان المدني في ماركا. كما تُقدم إدارة الأرصاد الجوية خدمات الرصد والتنبؤات الجوية وإصدار النشرات التحذيرية الخاصة بالطقس والإنذار المبكر من أحداث الطقس، وتسهم في سلامة قطاع النقل عمومًا والطيران خصوصاً. وتشير أهم مؤشرات القطاع الواردة في البرنامج التنفيذي التأشير للحكومة (2021-2024)، وقوانين الموازنة إلى ثبات في أدائه خلال المدّة الماضية (2017-2020)، مع توقع تحسن طفيف في عام 2021، كما هو مبين في الجدول رقم (1)، ومن الجدير بالذكر أن المؤشرات في قوانين الموازنة للسنوات المتتالية (2019-2022) لا تتطابق في بعض الأحيان.

الجدول رقم (1): أهم قيم المؤشرات التي تعكس واقع القطاع للأعوام 2017-2021

المؤشر	2017	2018	2019	2020	2021 المتوقع تقييم ذاتي أولي	2021 المتحقق
نسبة رضا الموظفين.	69%	79%	80%	80%	81%	81%
نسبة رضا شركاء الوزارة.	88.5%	84.2%	80%	80%	86.4	80.58%
نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي.	8.4%	6.1%	6.2%	6.3%	6.3%	6.25%
مرتبة الأردن في التقارير الصادرة عن البنك الدولي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي.	67160/	84160/	84160/	67160/	67160/	67160/
عدد مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص.	1	2	1		1	1
نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن استراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى.	7.2%	18.7%	20%	24.5%	70%	30%
عدد مذكرات التفاهم الثنائية.	0	1	5	0	3	3
نسبة إنجاز المشاريع (المدرجة في استراتيجية وزارة النقل) التي تهدف إلى تخفيف الآثار البيئية السلبية.	1.4%	2%	10%	35%	90%	65%
نسبة دقة المعلومات المقدمة للمستفيدين وشموليتها.	91.3%	93%	92%	92%	93%	93%
عدد محطات الرصد الجوية.	37	65	65	65	69	68
متوسط العمر التشغيلي لحافلات الركوب وسياراته المتوسطة (سنة).	9.8	10.3	10.76	10.6	7	7
متوسط العمر التشغيلي لأسطول الشحن الثقيل (سنة).	16.1	16.6	14.1	14	15	
نسبة إنجاز مشاريع البنية التحتية القائمة.	70%	72.8%	90%	90%	100%	
درجة الرضا عن خدمات النقل العام.	76%	68%	70%	70%	74%	81.7%
عدد الحافلات لكل 1000 نسمة.	0.70	0.70	0.62	0.7	0.61	0.59
عدد الاتفاقيات الدولية.			38	38	37	
عدد السفن المسجلة تحت العلم الأردني.	28	30	32	32	35	34
عدد الشهادات والوثائق التي يتم إصدارها عن مركز الامتحانات وجهازها لتطبيق اتفاقية.	1637	1221	1615	1650		
إجمالي عدد السفن التي دخلت إلى المياه الإقليمية.	1472	1384	1341	1093		
عدد مذكرات التفاهم لتبادل الاعتراف.	3	4	4	5	1*	
عدد اتفاقيات الأجواء المفتوحة الموقعة أو المعدلة سنوياً.	3	0	3	5	6*	
عدد الطائرات العابرة للأجواء الأردنية (ألف طائرة).	46.68	44.87	45.7	36.779	49.46	
عدد المسافرين في السنة/ مطار عمان المدني (ألف).	18.2	11.5	9.6	7.1	7.1	
عدد الرحلات الجوية السنوية/ مطار عمان المدني (ألف).	4.09	3.7	3.1	2.1		
عدد الرحلات التدريبية السنوية/ مطار عمان المدني (ألف).	19.7	13.2	15.5	8		
عدد الرادارات الجوية.	0	0	0	1	2	1
عدد محطات الرصد الجوي (الألية).	13	18	38	38	38	

المصدر: تقرير البرنامج التنفيذي للتأشير للحكومة (2021-2024)، وقوانين الموازنة للأعوام 2020-2022.

ثالثاً: تأثير جائحة كورونا على قطاع النقل

إن أثر جائحة كورونا على قطاع النقل مثل غيره من القطاعات متغير مع الوقت، وذلك بحسب الوضع الوبائي وأوامر الدفاع الصادرة بمقتضى قانون الدفاع. فقد اتخذت الحكومة الأردنية إجراءات متنوعة ارتبطت بقطاع النقل منذ منتصف شهر آذار 2020 وحتى انتهاء مدة تقييم هذه المراجعة (الربع الثالث من عام 2021) بناءً على التطورات والمستجدات الخاصة بالوضع الوبائي في المملكة، مع مراعاة أن هذه المراجعة تغطي أثر الجائحة وما تم القيام به من إجراءات عند تاريخ إعدادها. ويمكن تلخيص هذه الإجراءات كما يلي:

• النقل البري للركاب:

استمرت الحكومة باتخاذ الإجراءات لتتناسب مع الوضع الوبائي، وتراوحت السعة المقعدية لمركبات النقل العام من 50% (أمر الدفاع رقم 27 لسنة 2021) إلى 75% (بدءاً من مطلع شهر نيسان)، والوصول إلى كامل السعة المقعدية في بداية شهر أيلول، شريطة مرور شهر على تلقي السائق الجرعة الأولى من اللقاح، والالتزام بالبروتوكولات الصحية. وتزامن ذلك مع رفع كل القيود المتصلة بحركة المركبات الخاصة، والتي كانت الحكومة قد أعادت فرضها في نهاية شهر شباط، لتشمل حظر التجول أيام الجمعة وليلاً في أيام الأسبوع، ثم ألغي حظر التجول أيام الجمعة في نهاية شهر نيسان الماضي، وقُلصت ساعات الحظر الليلي في منتصف شهر أيار لتصبح من الساعة الحادية عشرة مساءً حتى الساعة السادسة صباحاً، ومن الساعة العاشرة ليلاً وحتى الساعة السادسة صباحاً للمنشآت. وقُلصت في ما بعد ساعات الحظر بساعة إضافية من بداية شهر تموز.

• النقل الجوي للركاب:

إن الحركة في المطارات قد استمرت دون إيقاف منذ استئناف الرحلات الجوية الدولية المنتظمة من الثامن من أيلول الماضي، وفق اشتراطات تتضمن إحضار المسافرين شهادة فحص (PCR) قبل 72 ساعة من موعد السفر ونتيجتها السلبية إلى الأردن، وإجراء فحص ثانٍ في المطار عند وصوله إلى المملكة على نفقته الخاصة. وسُمح في ما بعد للمسافرين القادمين إلى الأردن بمغادرة المطار دون انتظار نتائج فحص (PCR) للكشف عن كورونا، على أن يتم إبلاغهم بنتائج فحوصاتهم برسائل نصية تصل إلى هواتفهم. وتقرر في ما بعد إعفاء المسافرين القادمين من عدة دول إلى الأردن عبر المنافذ الجوية من إجراء فحص (PCR) داخل الأردن، والاكتفاء بالفحص الذي أجري لهم من البلد القادمين منه، إلى جانب شهادة تطعيم بجرعتي لقاح مضاد لفيروس كورونا، والتسجيل في منصة

"Visit Jordan". وقد تعاملت السلطات مع انتشار متحوّرات جديدة من الفيروس في بعض الدول، إما بإيقاف السفر منها وإليها و/أو حجر المسافرين القادمين منها.

• النقل البحري للركاب:

عادت حركة الملاحة بين ميناءي العقبة ونويبع المصري، عبر بواخر وعبارات شركة الجسر العربي للملاحة في شهر نيسان بعد توقفها مدة 415 يوماً بسبب تداعيات جائحة كورونا، مع اشتراط إحصار المسافر من مصر لفحص خلو من فيروس كورونا ساري المفعول لمدة 120 ساعة، والتعهد بالالتزام بالإجراءات الصحية، وإجراء فحص كورونا آخر على متن الباخرة، وكذلك بُدئ باستقبال البواخر السياحية من شهر آب بعد أن توقفت نهائياً منذ بدء جائحة كورونا، ومن المتوقع أن تزداد الحركة في أواخر العام.

• نقل البضائع:

في ما يتصل بنقل البضائع، كان للجائحة أثر على حركة الشاحنات التي تشكل جزءاً رئيساً في سلسلة النقل والتزويد والأمن الاقتصادي والغذائي للأردنيين، وقد عملت إجراءات الحكومة على التقليل من الآثار على هذا القطاع. ففي نهاية العام الماضي، ألغت العمل بنظام "النقل التبادلي" (Back-to-back) على منفذ العمري، مع الالتزام بالبروتوكولات الصحية، إضافة إلى السماح للنقل بالعبور ترانزيت للشاحنات المصرية نحو مقصدها بعد فتح حركة الملاحة بين العقبة ونويبع لاحقاً. وفي شهر نيسان الماضي، واجهت الشاحنات قرار السلطات السعودية بمنع دخول الشاحنة التي يزيد عمرها على 20 سنة، وتواصلت الحكومة مع الجهات السعودية لإعطاء الشاحنات الأردنية استثناء مؤقتاً. ومن جانب آخر، ألغي نظام النقل التبادلي على الحدود العراقية في شهر آب، وسُمح للشاحنات بالوصول إلى مقاصدها في كلا البلدين بعد أكثر من 15 سنة استمر بها العمل بهذا النظام لظروف أمنية لا علاقة للجائحة بها. الأمر ذاته ينطبق على مركز حدود جابر، إذ اتُخذ في شهر تموز قرار بالتوقف عن العمل بنظام النقل التبادلي، والسماح لمركبات الشحن ذات اللوحات الأردنية بالدخول إلى سوريا مباشرة، إلا أن الظروف الأمنية التي تلت البدء باتخاذ القرار حالت دون ذلك، واستمر العمل بالنظام ذاته لغاية إعداد هذه المراجعة.

• النقل البحري:

شهدت الحركة في ميناء العقبة نشاطاً متزايداً بعد البدء برفع الإجراءات الاحترازية والعودة تدريجياً إلى الحياة الطبيعية بعد الإغلاقات التي فرضتها تداعيات جائحة كورونا، إذ تشير إحصاءات الربع الثالث من عام 2021 إلى زيادة عدد البواخر التي أمت ميناء العقبة عن المدّة نفسها من عام 2020 بنسبة تصل إلى 25%، وانخفض مجموع البضائع التراكمية التي تمّت مناوئتها عبر ميناء العقبة بنسبة 10%. وانخفضت نسبة البضائع المصدرة 18%، في حين انخفضت المستوردات المحلية بنسبة 8%. وبالمقابل كان ثمة تراجعاً بأعداد الحاويات المصدرة والمستوردة لسنة 2021 بنسبة 10.2% كما تشير إحصاءات ميناء الحاويات، ويُعزى ذلك إلى ارتفاع أسعار الشحن البحري عالمياً، إذ وصلت نسبة الزيادة مقارنة بالأسعار منذ بداية العام نحو 400% لأسباب تتصل بوقف تشغيل أكثر من 50 بالمئة من بواخر الحاويات لخفض التكاليف الإدارية والتشغيلية، في حين أن التعالي من الأزمة يتطلب زيادة في حركة التجارة الدولية، وبالتالي زيادة الطلب على نقل الحاويات المتوافرة للشحن يقابلها نقص في البواخر التي ستنقلها.

• خدمات التوصيل:

مع أن خدمة التوصيل تعمل تحت مظلة وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة ضمن قطاع البريد المكون من نوعين: مشغل البريد العام ممثلاً بشركة البريد الأردني المملوكة بالكامل للحكومة، ومشغل البريد الخاص الذي يعرف بحسب قانون الخدمات البريدية رقم (5) لسنة 2002 وتعديلاته بأنه: أي شخص ينقل بعثة بريدية خاصة مقابل أجر، فقد شهد هذا القطاع تحسناً لافتاً أو حتى طفرة لتلبية ازدهار التجارة الإلكترونية، وزيادة نشاط خدمات التوصيل للمؤسسات والمنازل، وخاصة خلال أزمة كورونا. وتشير بيانات هيئة تنظيم قطاع الاتصالات زيادة في أعداد المرخصين، وحجم الطرود البريدية المتداولة، وحجم الوظائف المباشرة في القطاع في عام 2020 مقارنة مع عام 2016، إذ أشارت إلى زيادة عدد المرخصين العاملين في القطاع بنسبة بلغت 104%، وزيادة عدد البعثات البريدية المحلية والدولية بنسبة 19.5%. كما زاد عدد العاملين في القطاع بجزأيه بنسبة كبيرة وصلت إلى 253%، تشكل سيارات التطبيقات والتاكسي جزءاً مهماً منها.

رابعاً: 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"، ولاحقاً "مساندة"، و"تمكين اقتصادي (1)"، و"تمكين اقتصادي (2)"). وتهدف هذه البرامج إلى:

- تخفيف الأعباء المالية لكل من العاملين والشركات في قطاع النقل.
 - توفير مظلة اجتماعية للعاملين في قطاع 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 عمل شركات النقل وديمومتها.
- وفي ما يلي توضيح لأبرز ملامح هذه البرامج:

أولاً: سلسلة الإجراءات الحكومية لدعم قطاع النقل

من خلال هيئة تنظيم النقل البري أو أمانة عمان الكبرى كل في مجال اختصاصه، اتخذت الحكومة عدداً من القرارات في نهاية شهر آذار ضمن الإجراءات والقرارات التخفيفية والتعزيزية والتحفيزية للتعامل مع الجائحة، شملت ما يلي:

1. إعفاء 50% من رسوم التراخيص عن مدد الإغلاق، وتخفيض السعة المقعدية بتكلفة 1.6 مليون دينار ضمن حدود أمانة عمان.
 2. إعفاء مركبات النقل العام في المملكة من رسوم التراخيص بقيمة مليون دينار عن مدد الإغلاق، وتخفيض السعة المقعدية.
 3. منح مدة ثلاثة أشهر لتجديد ترخيص وسائل النقل العام بدون غرامات.
- وتلا ذلك في شهر آب اتخاذ المزيد من الإجراءات للتخفيف من أثر الجائحة المستمرة على النحو التالي:

1. إعفاء شركات النقل العام من رسوم التراخيص، وبدلات الاستثمار (الخدمات السنوية)، والغرامات الناتجة عن عدم تجديد التراخيص المستحقة عليها عن مدد الإغلاق بسبب جائحة كورونا لعام 2021.
2. إعفاء جميع أنماط النقل العام المتضررة من جائحة كورونا من رسوم التراخيص السنوية، وبدلات الاستثمار (الخدمات) السنوية عن عام 2021، وبنسب متفاوتة تتراوح ما بين 30-100%، وعلى النحو التالي:
 - أ. إعفاء شركات النقل المدرسي، وشركات النقل الدولي، وشركات النقل للجامعات الرسمية، وشركات التاكسي الفندقية بنسبة 100%.
 - ب. إعفاء شركات تأجير الحافلات والسرفيس والنقل العام بنسبة 50%.
 - ج. إعفاء شركات تأجير السيارات السياحية بنسبة 30%.
3. تمديد مدة تسديد المستحقات المالية على شركات النقل حتى 31/12/2021، والسماح بتقسيط المبالغ المتراكمة عليها حتى نهاية عام 2022.

ثانياً: الدعم المقدم لقطاع النقل من خلال المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي

يتوافق هذا الدعم مع البرامج الصادرة بموجب أمر الدفاع رقم (14) لسنة 2020 وتعديلاته، وأمر الدفاع رقم (24) لسنة 2020، والذي نص على التوسع في تنفيذ برامج المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي (مساند وتمكين اقتصادي) وحماية المنشآت والجهات بحسب أوامر الدفاع رقم (9) و(14) لسنة 2020، وبموجب بلاغات يصدرها رئيس الوزراء بناء على تنسيب مدير عام المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي، وتخفيف الأعباء الاقتصادية المترتبة على منشآت القطاع الخاص التي تأثرت بجائحة كورونا، ومساندة العاملين في القطاعات والمنشآت الأكثر تضرراً بالجائحة، إذ تم إصدار بلاغ رقم (17) في نهاية عام 2020، وقد نص على ما يلي:

أ. برنامج "حماية"، ويشتمل على:

تمويل المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي مساهمة صاحب العمل في برنامج "استدامة" الصادر استناداً لأحكام البند الثالث من أمر الدفاع رقم (24) لسنة 2020 وفقاً لما يلي:

- يستفيد من هذا البرنامج أي منشأة من منشآت القطاع الخاص العاملة في قطاعي السياحة والنقل المشمولة بأحكام قانون الضمان الاجتماعي، باستثناء المنشآت المملوكة بالكامل للحكومة أو المؤسسات الرسمية العامة، أو المؤسسات العامة أو البلديات.

- يكون الحد الأقصى للتمويل 500 دينار عن كل عامل شهرياً.
- مدة هذا البرنامج ستة أشهر تبدأ من شهر كانون الأول لسنة 2020، وتنتهي في نهاية شهر أيار 2021.
- تلتزم المنشأة بتقديم الضمانات اللازمة التي تحددها المؤسسة.
- تلتزم الهيئة أو الجهة المعنية بتنظيم القطاع بتسديد جميع المبالغ المستحقة عن العاملين في المنشآت المستفيدة من هذا البرنامج في حال تخلف المنشأة عن السداد لأي سبب كان.
- تم وقف العمل ببرنامج "حماية" الصادر بموجب أمر الدفاع رقم (14) لسنة 2020 من بداية شهر كانون الأول لسنة 2020.
- وعدّلت شروط هذا البرنامج وأحكامه لاحقاً بحسب البلاغ رقم (30) لسنة 2021 بتمديد مدة الاستفادة من برنامج "استدامة" والمحددة بموجب البند الرابع من البلاغ رقم (16) لسنة 2020، والذي كان ينص على انتهاء البرنامج في نهاية أيار 2021، لتصبح في نهاية شهر كانون الأول من السنة ذاتها، كما عدّل الحد الأقصى للتمويل ضمن هذا البرنامج ليصبح 500 دينار شهرياً عن كل عامل في قطاع النقل وألف دينار شهرياً عن كل عامل في قطاع السياحة.
- ب. برنامج "تمكين اقتصادي (1)": أعلنت المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي تمديد العمل بهذا البرنامج، والذي يسمح لمنشآت القطاع الخاص بشمول العاملين لديها بتأمين الشيخوخة جزئياً حتى نهاية 31 أيار 2021، ويمكن للمنشآت المشمولة بهذا البرنامج والراغبة في الاستفادة منه، تخفيض نسبة الاشتراكات الكلية المترتبة عليها وعلى العامل من 21.75% إلى 13.5%، وأعلنت المؤسسة تمديد العمل في مراحل الاستفادة من الإعفاءات على الفوائد والغرامات حتى نهاية شهر شباط 2021، والمترتبة على جميع المنشآت والأفراد المدينين للمؤسسة.
- ج. برنامج "تمكين اقتصادي (2)": الذي يتيح للمؤمن عليهم العاملين في منشآت القطاع الخاص الحصول على سلفة على حساب تعويض الدفعة الواحدة، إذ عدّل بموجب بلاغ رقم (17) لسنة 2020 البند الثالث من أمر الدفاع رقم (14) لسنة 2020 بإضافة ما يلي:
 1. يستفيد من هذا البرنامج المؤمن عليهم العاملون في المنشآت غير المصرح لها بالعمل، والقطاعات والمنشآت الأكثر تضرراً المحددة في التعليمات التي يصدرها مدير عام المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي.

(وكان قطاع النقل واحداً من القطاعات الأكبر تضرراً، كما ورد في القائمة الشهرية التي تصدر لهذه الغاية).

2. يستفيد من هذا البرنامج المؤمن عليهم الذين لا تزيد أجورهم الخاضعة للاقتطاع في آخر منشأه على ألف دينار، وذلك عن مدد شموله بأحكام قانون الضمان الاجتماعي.

3. تصرف للمستفيد من هذا البرنامج بناء على طلبه نسبة 8% من مجموع أجوره الخاضعة للاقتطاع على حساب تعويض الدفعة الواحدة، وبحد أقصى بمقدار 500 دينار للمؤمن الأردني و200 دينار للمؤمن غير الأردني، تصرف دفعة واحدة وتُسدد عند تسوية الحقوق. ومنذ بداية شهر نيسان، خُفّض الحد الأقصى للمؤمن الأردني لاحقاً ليصبح 350 ديناراً.

ثالثاً: إجراءات البنك المركزي

في ضوء استمرار الآثار السلبية لجائحة كورونا على القطاعات الاقتصادية المختلفة، وللتقليل من آثارها وإعطاء الشركات والأفراد المتضررين الوقت الكافي الذي يمكنهم من سداد التزاماتهم تجاه البنوك، اتخذ البنك المركزي الأردني الإجراءات التالية ضمن برنامجي "تمويل ودعم القطاعات الاقتصادية"، و"دعم الشركات الصغيرة والمتوسطة" على النحو التالي:

الدعم المقدم لقطاع النقل من خلال البنك المركزي، ويتمثل في برنامجين:

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

1. سقف القرض الواحد للشركة أربعة ملايين دينار.

2. أجل السداد لـ 10 سنوات من ضمنها مدة سنتين للسماح للراغبين فيها.

3. سعر إعادة إقراض العميل 4%.

4. قيمة الدعم لقطاع النقل زادت على 31.2 مليون دينار.

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

1. زيادة سقف البرنامج في عام 2021 ليصبح 700 مليون دينار أردني بدلاً من 500 مليون دينار في عام 2020.

2. سقف القرض الواحد للشركة مليون دينار.

3. سعر إعادة إقراض العميل لا يتجاوز 2%.

4. زيادة أجل القرض / التمويل في عام 2021 ليصبح 54 شهراً بدلاً من 42 شهراً، ومن ضمنها مدّة سماح 12 شهراً. وكان البنك المركزي قد أصدر تعميماً للبنوك بتاريخ 2020/11/4 سمح بموجبه بتمديد مدّة السماح للقروض التي مُنحت سابقاً ضمن هذا البرنامج حتى نهاية عام 2021.
5. زيادة سقف القرض / التمويل المحدد لعدد من القطاعات بنسب تتراوح من 40% لقطاع تجارة الجملة و50% لكل من قطاع تجارة التجزئة، وقطاع التعليم.
6. ينتهي العمل بهذا البرنامج في نهاية عام 2021.
7. قيمة الدعم لقطاع النقل زادت على 13.2 مليون دينار.

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

وكان من أبرز ملامح هذا الدعم:

- أ. دعم برامج السياحة الداخلية وبرنامج "أردننا جنة أردننا بخير" من خلال:
 - دعم شركات النقل السياحي ومكاتب السياحة والسفر الراغبة في الاشتراك ببرنامج "أردننا جنة أردننا بخير"، بقيمة 6 ملايين دينار، لتوفير نقل سياحي وبدعم يتجاوز 50% لجميع البرنامج وجهاته التي زادت من 9 إلى 13 توفرها 15 شركة نقل سياحي بتشغيل أكثر من 2000 حافلة، يقابلها العدد نفسه من الأدلاء السياحيين، ويقدر معدل العدد الشهري ممن استفادوا من هذا البرنامج حوالي 20 ألف مشارك.
 - ب. في مجال تمويل تكاليف النقل السياحي:
 - تقديم تسهيلات بنكية على شكل قروض ميسرة ضمن برنامج تمويلي ينفذه صندوق التنمية والتشغيل بالتعاون مع وزارتي السياحة، والتخطيط والتعاون الدولي لتمويل النفقات التشغيلية، لضمان استمرار المشاريع السياحية التي تشمل النقل السياحي، وذلك بتمويل أجور العاملين ورواتبهم وأي تجهيزات لازمة لإدامة هذه المشاريع واستمراريتها بمقدار سبعة ملايين دينار.
 - قيمة القروض تتراوح من خمسة آلاف إلى 75 ألف دينار.
 - مدّة سداد الأقساط تصل إلى 84 شهراً، وبمدّة سماح ستة أشهر.
- ونتيجة لهذه الإجراءات، تأثرت الجهات العاملة في تشغيل أنماط النقل المختلفة تأثراً كبيراً، وسيُدرس أثرها على أنماط النقل كافة، بحسب البيانات المتوافرة.

خامساً: أثر الجائحة على مؤشرات الأداء لقطاع النقل

يعرض هذا الجزء أبرز التغيرات في مؤشرات الأداء في قطاعات النقل المختلفة في تقارير مديرية متابعة وتقييم النقل في وزارة النقل أو/ وعلى البيانات الإحصائية الشهرية الصادرة عن الجهات المعنية وحتى تاريخ إعداد هذه المراجعة.

مؤشرات أداء قطاع النقل البري

(أ) قطاع النقل العام للركاب:

شهدت حركة المسافرين المغادرين والقادمين عبر المعابر الحدودية في الربع الثالث من عام 2021 مقارنة بالربع الثالث من عام 2020، زيادة واضحة بعد الانفتاح الجزئي والكلي، لكن الزيادة تختلف بحسب المعبر واتجاه حركة المرور (قدوماً أو مغادرة). إذ شهد معبر جابر أكبر زيادة في الحركة بكلا الاتجاهين، إذ تضاعفت 18 مرة تقريباً بنسبة زيادة 1738% للقادمين، وبلغت 50,509 مسافرين في 2021 مقابل 10,835 في عام 2020. وتضاعفت 14 مرة بنسبة زيادة 1307% للمغادرين (39,887 مسافراً في 2021). وقد كان عدد المسافرين المغادرين عبر مركز حدود العمري هو الأكبر (285,160) بزيادة بلغت 610%، في حين كان عدد القادمين 213,158، وهو الأعلى أيضاً مقارنة بالمراكز الحدودية الأخرى بزيادة 703% عن الربع الثاني من عام 2020. وشهد المعبر الشمالي ارتفاعاً ملحوظاً في أعداد المسافرين القادمين (19,926) والمغادرين (19,600)، إذ بلغت نسبة الزيادة في أعداد المغادرين 191% و190% في أعداد القادمين في الربع الثالث من عام 2021 عن تلك المسجلة في الربع الثالث من عام 2020.

وبعد أن أعيد فتح مركزي حدود المدورة والدرّة اللذين كانا مغلقين في عام 2020 بسبب ظروف الإغلاق الذي فرضته الجائحة، وشهد مركز حدود المدورة نشاطاً أكبر نسبياً من مركز حدود الدرّة، إذ دخل عبره 26,405 مسافرين قادمين من السعودية وغادر منه 36,760 مسافراً، في حين كان عدد القادمين عبر مركز حدود الدرّة 18,176 والمغادرين 38,541، ما يشير إلى تقارب في حركة المغادرين بين المركزين، وزيادة بنسبة 45% بالنسبة للقادمين لصالح المدورة. أما بخصوص مركز حدود الكرامة، فقد بلغت حركة المغادرين 4,146، وهي تساوي حوالي ضعفي حركة القادمين (2,146)، وبزيادة عن تلك المسجلة في الربع الثالث من عام 2020، إذ بلغت 190% للمغادرين و401% للقادمين، وكانت الحركة على هذا المعبر الأدنى في مستويات الحركة على المعابر.

أما بخصوص أحجام أساطيل قطاع نقل الركاب، فقد شهد الربع الثالث من عام 2021، مقارنة بالمدة ذاتها من عام 2020، نقصان متفاوت بالقيمة وبعض الزيادات أحياناً في أحجام أساطيل بعض الخدمات، إذ بلغ أعلاها لسيارات التاكسي الفخمة (الليموزين)

بواقع 20 مركبة، بنسبة زيادة 3.82%. ولم تطرأ أي زيادة على عدد الحافلات، وسيارات أجرة المطار، وسيارات السرفيس، وسيارات السفريات الخارجية.

وكان ثمة انخفاض في عدد سيارات التطبيقات الذكية وصل إلى 9,859 بنسبة 22.4%، تلاها عدد المركبات المسجلة بالصفة الخصوصية (12,658 مركبة في 2021 بانخفاض 19.7%)، وعدد سيارات أسطول التأجير (11.96% بواقع 972 مركبة في 2021 مقارنة بحوالي 1,104 مركبات في 2020)، وسيارات التأجير السياحية (8.0% بواقع 11,010 مركبات في 2021 مقارنة بحوالي 11,968 في 2020)، ومن ثم عدد حافلات النقل الدولي بنسبة 6.32% (انخفاض بمقدار 16 حافلة)، وكان هناك انخفاض طفيف يقترب من الثبات لسيارات التاكسي (0.59%)، وكذلك الأمر لعدد الحافلات العمومي المتوسطة (0.06%). وبالمجمل كان ثمة انخفاض بعدد وسائل النقل العام عموماً بما نسبته 8.28% (37,848 مركبة في 2020 مقابل 34,716 مركبة في 2021).

أما الزيادة في عدد الشركات المستثمرة في القطاع، فكان محدوداً جداً، إذ كانت أكبر زيادة لشركات النقل السياحي بواقع شركتين بنسبة 15.4% عن عددها البالغ 13 شركة في عام 2020. واستمرت كذلك الزيادة في أعداد شركات النقل الدولي التي ارتفعت في الربع الثالث من عام 2020 من 34 شركة لتصبح 35 شركة في الربع الثالث من عام 2021. ولم تحصل زيادة في عدد مكاتب سيارات المطار أو مكاتب سيارات التأجير السياحي، وكان يقابله انخفاض في مكاتب سيارات التاكسي بنسبة 3.47% (139 مكتباً في 2021 مقابل 144 في 2020).

وقد تم تحديث 174 باصاً عمومياً، أي ما نسبته 5.0% من إجمالي الأسطول الذي تم تحديثه حتى الربع الثالث من 2021 والبالغ 3,680.

ومن جانب آخر، بلغ عدد مكاتب السيارات الفخمة اثنين، وبلغ عدد مكاتب سيارات التاكسي الفندقية تسعة مكاتب، وأسطول النقل الدولي 25 مكتباً، وعدد شركات التأجير اقتصر على شركة واحدة. وفي المقابل لم يطرأ أي تغيير على عدد سيارات تاكسي المطار، أو المعبر، أو عدد مكاتبها، وكذلك الحال للمركبات المخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة سواء سيارات التاكسي أو الحافلات.

(ب) نقل البضائع برّاً:

تشير مؤشرات أداء قطاع نقل البضائع على الطرق خلال الربع الثالث من عام 2021 مقارنة بأداء القطاع في عام 2020 وبالمجمل، إلى انخفاض ملحوظ مع بعض التفاوت في إجمالي حركة البضائع (حركة البضائع المستوردة، والبضائع المصدرة)، وإلى زيادة

في حركة بضائع الترانزيت، إذ سجلت بيانات شهر آب أعلى حجم للمناولة والاستيراد والترانزيت، في حين سجل شهر أيلول أعلى حجم للبضائع المصدرة. كما تشير البيانات إلى انخفاض في نسبة حجم البضائع الترانزيت في شهر أيلول عن شهر آب بمقدار 3.1%، والذي سجل ارتفاعاً بما نسبته 5.3% عن شهر تموز. وكان ثمة زيادة طفيفة جداً في إجمالي عدد الشاحنات (الداخلة والخارجة) عبر المراكز الحدودية كافة في شهر أيلول عن شهري نيسان وأب بنسبة 0.3%، مقابل ارتفاع واضح في الحركة بين شهري آب وتموز بنسبة 14.1%، إذ زادت الحركة في شهر آب بمقداره 6,789 شاحنة.

وعند مقارنة مؤشرات أداء قطاع نقل البضائع برآ في الربع الثالث من عام 2021 بأدائه خلال المدّة ذاتها من عام 2020، يُلاحظ انخفاض حجم البضائع المصدرة بنسبة 28% وبواقع 3.27 مليون طن في عام 2021. كما انخفض حجم البضائع المستوردة المحلية بنسبة 14% وبواقع 4.32 مليون طن. أما بضائع الترانزيت بالعبور، فقد بلغت 1.64 مليون طن بزيادة عن المدّة ذاتها من عام 2020 بلغت 12%. وبالمجمل انخفضت في الربع الثالث من عام 2021 حركة المناولة البالغة 8.72 مليون طن بنسبة 18% مقارنة بعام 2020. أما بخصوص حركة الشاحنات الداخلة والخارجة عبر المراكز الحدودية، فقد شهدت زيادة بمقدار 25% و17% على التوالي في الربع الثالث من عام 2021 مقارنة بالمدّة نفسها من عام 2020.

وفي ما يتصل بالشاحنات، واستناداً إلى تقرير خاص بنقل البضائع من هيئة النقل البري، فقد شهد أسطولها في الربع الثالث من عام 2021 مقارنة بالعام الذي سبقه انخفاضاً بـ 1,380 شاحنة، في حين انخفضت نسبة عدد الشاحنات التي تملكها الشركات من 79% إلى 70%، إذ زادت نسبة الشاحنات التي يملكها الأفراد من 21% إلى 30%. كما انخفض عدد رؤوس القاطرة والمقطورات بحوالي 500 مركبة. ولم تسجل زيادة كبيرة في عدد شركات النقل المتخصص باستثناء ما يتصل بشركات البضائع العامة التي زادت من 112 شركة في عام 2020 إلى 128 شركة في عام 2021.

ج- قطاع النقل بالسكك الحديدية:

وفقاً لمؤسسة الخط الحديدي الحجازي الأردني، لم تُسيّر أي رحلات خلال الربع الثالث من عام 2021 بسبب جائحة كورونا كما كانت الحال في الربع الثالث من عام 2020، إذ شهد الربع الثالث من عام 2020 حركة نشطة، وتم تسيير ما مجموعه 35 قطاراً بمعدل شهري بلغ 12 قطاراً، ونُقل خلالها 4,324 راكباً بمعدل 1,441، وهو رقم كبير إذا ما قورن بمؤشرات الأداء الخاصة بالربع الثالث من عام 2019، والتي تشير إلى تسيير قاطرة واحدة وحسب نقلت 13 راكباً.

د- مؤشرات أداء قطاع النقل الجوي:

يتبين من تقرير مؤشرات أداء قطاع النقل الجوي في الربع الثالث من عام 2021 تزايد عدد الطائرات الجوية القادمة والمغادرة مقارنة بإحصائيات 2020. وأظهرت البيانات تفاوتاً نسبياً في الحركة الجوية بين الأشهر، إذ سجل شهر آب نشاطاً ملحوظاً في مطاري الملكة علياء (5,703 طائرات قادمة ومغادرة)، ومطار عمان المدني (273 طائرة قادمة ومغادرة). في حين شهد شهر أيلول أعلى حركة طيران في مطار الملك حسين (404 طائرات قادمة ومغادرة) خلال الربع الثالث من عام 2021 بما مجموعه 9,017 طائرة قادمة نقلت 925,313 مسافراً، وحوالي 9,011 طائرة مغادرة حملت 959,028 مسافراً. وزاد عدد المغادرين خلال هذا الشهر بما نسبته 48.7% عن شهر تموز و26.2% عن شهر أيلول. أما النسبة المقابلة للقادمين، فقد كانت مختلفة، إذ كان ثمة زيادة بنسبة هامشية (0.7%) مقارنة بشهر أيلول إذا ما قورن بشهر تموز (23.1%).

وقد بلغ عدد الطائرات القادمة إلى مطار الملكة علياء الدولي 2,846 طائرة مقابل 2,857 طائرة مغادرة في شهر آب من عام 2021 أي ما يمثل سبعة أضعاف الحركة المسجلة في الشهر نفسه من عام 2020، وتمثل أيضاً 90% من إجمالي حركة المطارات في البلاد. أما بخصوص أعداد المسافرين، فقد سجل شهر آب قدوم 273,892 مسافراً، ومغادرة 391,760، في حين تم شحن 2,684 طناً من الصادرات، و3,313 طناً من الواردات، و58 طناً من البريد الصادر، و63 طناً من البريد الوارد.

وأثناء مقارنة أداء قطاع النقل الجوي في الربع الثالث مع الأداء في الربع الثاني من عام 2021، يُلاحظ وجود ارتفاع هائل في معظم المؤشرات نتيجة لتخفيف الإجراءات المتبعة وفتح معظم المطارات في العالم. إذ ارتفع عدد الطائرات القادمة من 4,535 طائرة حملت 454,850 راكباً في الربع الثاني من عام 2021 إلى 8,165 طائرة (بنسبة زيادة 80%) تحمل 904,825 راكباً (بنسبة زيادة 99%) خلال الربع الثالث من العام نفسه. أما الطائرات المغادرة، فقد ارتفع عددها من 4,551 طائرة تحمل 328,256 راكباً إلى 8,163 طائرة (بنسبة زيادة 79%) تحمل 940,149 راكباً (بنسبة زيادة 186%). ومن خلال المقارنة بين حركتي الطائرات القادمة والمغادرة، يتبين أن حركة القادمين بالربع الثاني أكبر من حركة المغادرين بحوالي 40%، في حين كانت أقل بنسبة 4% في الربع الثالث. وشهدت حركة الشحن ارتفاعاً بسيطاً، إذ ازدادت كمية الشحن الصادر من 5,217 طناً إلى 7,920 طناً (54.5%). وارتفعت كمية الشحن الوارد من 8,865 طناً إلى 9,626 طناً (8.5%). وانخفض حجم البريد الصادر من 160 طناً إلى 149 طناً (6.9%)، بينما ازداد حجم البريد الوارد من 162 طناً إلى 227 طناً (40.1%).

وبمقارنة أداء قطاع النقل الجوي في الربع الثالث من عام 2021 مع الأداء في الربع الثالث من عام 2020، يتضح أن الانفتاح ورفع الحظر الجزئي والكلي للتعامل مع أثر جائحة كورونا انعكس على أداء القطاع إيجاباً ومباشرة، ولكن التحسن الطارئ لم يعد بمؤشرات أداء مشابهة لما قبل الجائحة (مؤشرات 2019)، إذ خضعت جميع المؤشرات إلى تحسن كبير وملحوظ وعلى النحو الآتي:

- زاد عدد الطائرات القادمة من 1,368 طائرة حملت 64,983 راكباً في الربع الثالث من عام 2020 إلى 8,165 طائرة (+497%) حملت 904,825 راكباً (+1,292%) في الربع الثالث من عام 2021، لكنها ما زالت دون مستويات الحركة المسجلة في 2019، إذ شكلت انخفاضاً بنسبة 30% للطائرات القادمة (11,637) و33% بالنسبة للمسافرين القادمين (1,345,128).
- زاد عدد الطائرات المغادرة من 1,346 طائرة حملت 81,870 راكباً في الربع الثالث من عام 2020 إلى 8,163 طائرة (+506%) حملت 940,149 راكباً (+1,048%) في الربع الثالث من عام 2021، لكنها ما زالت دون مستويات الحركة المسجلة في 2019، إذ شكلت انخفاضاً بنسبة 30% للطائرات المغادرة (11,617) و34% بالنسبة للمسافرين المغادرين (1,419,520).
- شهدت حركة الشحن تحسناً ملحوظاً، إذ زادت كمية الشحن الصادر من 3,830 طناً إلى 7,920 طناً (+107%). كما زادت كمية الشحن الوارد من 6,311 طناً إلى 9,626 طناً بنسبة زيادة قدرها 53%. وما زالت حركة الشحن سواء الصادر أو الوارد دون مستويات الحركة المسجلة في 2019، إذ شكلت انخفاضاً بنسبة 54% للشحن الصادر (11,881 طناً)، و45% بالنسبة للشحن الوارد (15,349 طناً).
- شهدت حركة البريد أيضاً تحسناً ملموساً، إذ ازدادت كمية البريد الصادر من 22 طناً إلى 149 طناً (+577%). كما ازدادت كمية البريد الوارد من 28 طناً إلى 227 طناً (+710%).
- وما زالت حركة البريد سواء الصادر أو الوارد دون مستويات الحركة المسجلة في 2019، إذ شكلت انخفاضاً طفيفاً بنسبة 29% للبريد الصادر (209 أطنان)، و12% بالنسبة للبريد الوارد (258 طناً).

ز. 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 2021 مقارنة بالربع الثاني، إذ سجلت المؤشرات

كذلك ارتفاعاً مع بعض التفاوت في قيمها مع بقائها دون مستويات ما سجل في المدّة ذاتها من عام 2019 ما قبل الجائحة. ويشير تقرير المتابعة للربع الثالث لعام 2021 من خلال النشرة الإحصائية لشهر أيلول الصادرة عن شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ إلى ما يلي:

- هناك ارتفاع طفيف في عدد السفن التي أمت ميناء العقبة في شهر أيلول، وهي أعلى من المعدل الشهري للأشهر التسعة الأولى بنسبة 8.3%. وقد لوحظ تباين واضح في حركة المرور في الربع الثالث (108-143 سفينة)، والذي سجل أعلى حركة ربعية (402 سفينة) مقارنة بالربعين الأول والثاني من عام 2021 وبنسبة 345 و357 سفينة على التوالي. كما لوحظ ارتفاع متزايد في عدد الركاب الذين دخلوا الأردن عبر ميناء العقبة على خط العقبة-نويبع وبالعكس، وذلك لتوقف حركة سياحة البواخر التي استأنفت وحسب في شهر آب بوصول 2,915 راكباً ثم انخفض إلى 1,294 في الشهر الذي تلاه. وكان عدد الركاب في شهر أيلول الأعلى (48,144 راكباً شكل القادمون منه ما نسبته 90%)، ويمثل قرابة سبعة أضعاف المعدل المسجل للأشهر التسعة الأولى من عام 2021. ولوحظ تباين في حركة المرور في الربع الثالث من السنة بمقدار 36,916 (11,228 راكباً في شهر تموز إلى 48,144 في شهر أيلول)، في حين كان التباين أقل في الربع الثاني (7,892 في شهر نيسان إلى 10,628 راكباً في شهر حزيران) بمعدل 8,954 راكباً أي ما مجموعه 26,862، وهو تقريباً ضعف عدد الركاب في الربع الثالث (87,766 راكباً).

- أما بخصوص حركة المناولة، فقد شهدت انخفاضاً في حجم البضائع المصدّرة في الشهور الستة الأولى من عام 2021 مع بعض الارتفاعات الطفيفة في بعض الأشهر. فبلغت الحركة الأعلى للصادرات في شهر كانون الثاني (584,431 طناً)، وهي تزيد على المعدل الشهري للأشهر التسعة الأولى من عام 2021 بـ 46%، وكان أدنى حجم للصادرات في شهر تموز (246,323 طناً)، والذي يقل عن المعدل بما مقداره 38%. وقد بلغ مجموع الصادرات في الربع الثالث (1,081,532 طناً) وهي الأقل من حجم الصادرات في الربع الثاني (1,123,469 طناً). ويقابل ذلك زيادة مستمرة في حجم المستوردات مع بعض التذبذب خلال المدّة نفسها بلغ مجموعه (7,310,797 طناً)، أي ما يمثل ضعف حجم الصادرات تقريباً (3,593,287 طناً). وبلغت الحركة الأعلى للمستوردات في شهر آب (1,041,010 طناً)، وهي تزيد على المعدل الشهري للربع الثالث من عام 2021 بـ 14% وحوالي 28% عن المعدل للأشهر التسعة الأولى، وكان أدنى حجم للمستوردات في شهر شباط (649,056 طناً)، والذي يقل عن المعدل بما مقداره 21%. وبلغ مجموع المستوردات في الربع الثالث (2,737,620 طناً) مقارنة مع (2,384,834 طناً) تم استيرادها في الربع الثاني بزيادة بلغت 352,786 طناً.

- بلغ مجموع المستوردات من الغاز والنفط الخام والديزل والبنزين خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2021 حوالي 290,894؛ و1,465,930؛ و588,754؛ و56,1219 طناً بالترتيب، ويتباين حجم المستوردات مع الزمن بحسب طبيعة المادة والطلب عليها، إذ سجل الطلب على الغاز إلى حد ما بالنسبة للديزل مستوى أعلى في الربع الأول، في حين كان الطلب على النفط الخام والبنزين أعلى في الربع الثاني، بينما كان ثمة انخفاض بالطلب على المشتقات كافة في الربع الثالث كما هو مبين في الجدول رقم (2) أدناه.

الجدول رقم (2): حجم المستوردات من النفط ومشتقاته عبر ميناء العقبة خلال النصف الأول من عام 2021 (طن)

الربع	الغاز	النفط الخام	الديزل	البنزين
الأول	158,321	400,940	226,137	148,424
الثاني	70,212	533,820	218,864	209,212
الثالث	62,361	531,170	143,753	203,583

- تشير بيانات ميناء الحاويات إلى ازدياد مطرد في عدد الحاويات المصدرة مع الوقت. ويبين الجدول رقم (3) أن عدد الحاويات المصدرة في الربع الثالث قد بلغ 93,363 حاوية مقابل 97,337 حاوية في الربع الثاني، أي بانخفاض مقداره 4%. أما حركة الحاويات المستوردة، فشهدت تذبذباً في بعض الأشهر، إذ بلغ عدد الحاويات المستوردة في الربع الثاني 101,116 حاوية مقابل 100,255 حاوية في الربع الثالث وبانخفاض طفيف يقل عن 1%. وسجلت حركة الحاويات انخفاضاً في عام 2021 بنسبة 10% عن المستويات المسجلة في عام 2020، سواء للحاويات المصدرة (309,325 حاوية مكافئة)، أو المستوردة (324,497 حاوية مكافئة).

الجدول رقم (3): ملخص حركة الحاويات في ميناء العقبة خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2021 (حاوية مكافئة)

الربع الثالث	الربع الثاني	الربع الأول	أيلول	أب	تموز	حزيران	أيار	نيسان	آذار	شباط	كانون الأول	نوع الحاوية
93,363	97,337	85,565	29,431	35,861	28,071	34,044	30,378	32,915	28,292	28,990	28,283	المصدرة
100,255	101,116	89,685	34,362	34,880	31,013	33,217	33,457	34,442	32,440	28,041	29,204	المستوردة

أما بخصوص حركة الشاحنات التي تحمل البضائع المناولة في ميناء العقبة، فقد زادت خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2021 بحوالي 14,248 شاحنة بنسبة 60%. وبلغ مجموع الشاحنات في الربع الثالث 53,484 شاحنة بزيادة مقدارها 27% من عدد الشاحنات المستخدمة في نقل البضائع التي تم مناولتها بالميناء في الربع الثاني (42,187 شاحنة). وشهدت حركة الشاحنات في الربع الثالث من 2021 انخفاضاً عند مقارنتها بالمدة نفسها من 2020، فبلغت 54,985 بنسبة 2.73%.

ومن خلال مقارنة أداء قطاع النقل البحري خلال الربع الثالث من عام 2021 بأدائه خلال الربع الثالث من عامي 2019 و2020، يُلاحظ وجود تفاوت ما بين انخفاض وارتفاع في قيم المؤشرات، على النحو الآتي:

- شهد الربع الثالث من عام 2021 زيادة في عدد السفن التي أمت ميناء العقبة بحوالي 96 سفينة (+25%) مقارنة بعام 2020، لكن هذه الزيادة لم تصل إلى مستويات الحركة المسجلة في الربع الثاني من عام 2019 (548 سفينة). أي أن عدد السفن في 2021 يشكل وحسب 87% مما سجل في 2019.

- شهدت حركة المسافرين زيادة واضحة في عام 2021 وصلت قرابة عشرة أضعاف ما كان مسجلاً في المدة ذاتها في عام 2020 (87,766 مسافراً في 2021 مقابل 8,362 في 2020)، لكنها في الوقت ذاته تمثل زيادة بمقدار 3% مقارنة بعدد الركاب في الربع الثالث من 2019 (85,167 مسافراً).

- تشير بيانات ميناء العقبة إلى زيادة في حجم الصادرات في عام 2021 لتصل إلى 1,081,532 طناً مقارنة بـ 1,321,074 طناً في عام 2020، أي بنسبة انخفاض 18%. وشكلت هذه النسبة 93.4% من الصادرات في عام 2019. أما المستوردات فوصلت في الربع الثالث من عام 2021 إلى 2,737,620 طناً أيضاً بانخفاض نسبته 90.7% مقارنة بحوالي 29,389,042 طناً في 2020، وهي تمثل 99.4% من المستوردات في عام 2019 (2,755,437 طناً)، ما يشير إلى أن الحركة في عام 2020 كانت استثنائية لظروف الجائحة، وأدت إلى زيادة الطلب على النقل البحري.

سادساً: متابعة العمل الحكومي

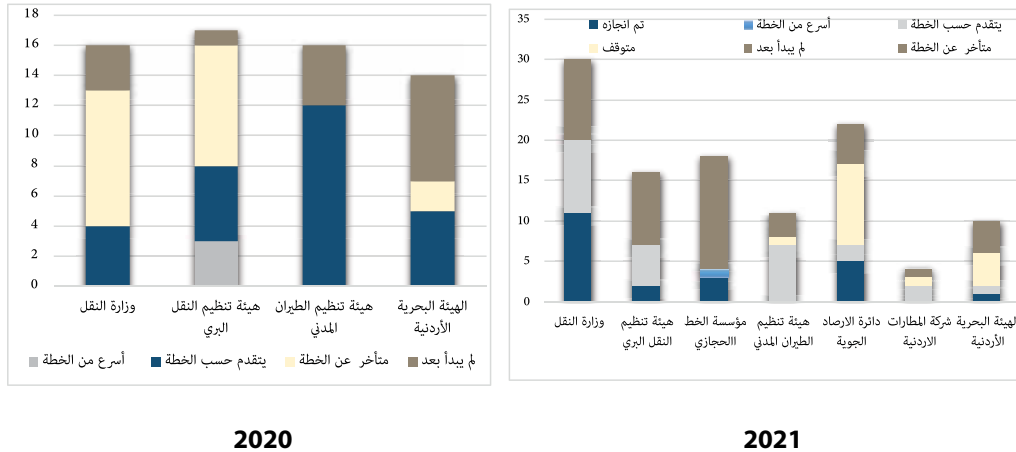
ترصد هذه المراجعة مدى تنفيذ ما جاء في استراتيجيات وزارة النقل وخططها والهيئات التي تعمل تحت مظلتها، وأيضاً مدى تنفيذ ما جاء في توصيات المراجعة السابقة في تقرير حالة البلاد 2020. وتتناول هذه المراجعة ما يلي:

1. الخطة التنفيذية (2021-2023) لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثالثة

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 بوقت أسرع مما نصت عليه الخطة، وكذلك المشاريع المتأخرة عن الخطة وأبرز أسباب تأخر تنفيذها، كما ورد في تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية للربع الثاني لعام 2021 الصادر عن مديرية متابعة النقل وتقييمه في وزارة النقل (انظر الشكل رقم 1).

وبلغ العدد الكلي لمشاريع الخطة الاستراتيجية 63 مشروعاً، وتبين أن نسبة المشاريع التي تتقدم بحسب الاستراتيجية أو أسرع منها 46%، أما المتأخرة فبلغت نسبتها 30% والمتوقفة أو التي لم تبدأ بلغت نسبتها 24%.

الشكل رقم (1): تقدم العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل، الربع الثاني للأعوام 2020 و2021



المصدر: تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثاني 2020 و2021.

وتشير الخطة الاستراتيجية (2021-2023) إلى زيادة طفيفة في عدد مشاريع هيئة النقل البري (17 مشروعاً) مقارنة بالمرحلة الثانية (2018-2020) إذ لم تتجاوز (16 مشروعاً)، في حين أن الزيادة كانت كبيرة في عدد مشاريع هيئة الطيران المدني (16 مشروعاً مقارنة بـ 11 مشروعاً)، والأمر ذاته ينطبق على مشاريع الهيئة البحرية

الأردنية (14 مشروعاً مقارنة بـ 10 مشاريع) وبالمقابل انخفض عدد مشاريع وزارة النقل إلى النصف تقريباً (30 مشروعاً مقابل 16 مشروعاً)، مع تضمينها على ما يبدو مشاريع دائرة الأرصاد الجوية. ويظهر الشكل رقم (2) الأهداف والبرامج من خلال ربط المبادئ الرئيسية لسياسة النقل (الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية) للقطاع خلال الربع الثاني من عام 2021.

الشكل رقم (2): الأهداف والبرامج، ربط المبادئ الرئيسية لسياسة النقل (الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية)

وتبين الجداول (4-8) تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية لوزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها خلال الربع الثاني لعام 2021.

الجدول رقم (4): تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية (وزارة النقل)

حالة المشروع	المشروع	البرنامج	الهدف الاستراتيجي	مبدأ سياسة النقل	الهدف الوطني
متأخر عن الخطة.	1. دراسة مسح سلوك الأفراد في التنقل باستخدام بيانات الاتصالات.	تطوير قطاع النقل/ تطوير دراسات قطاع النقل.	تطوير منظومة النقل وخدماته.	استكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة.	(1) تحقيق معدلات نمو مستدام لضمان مستوى معيشة جيد لجميع المواطنين.
متأخر عن الخطة.	1. مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية.	تطوير منظومة النقل/ تطوير البنية التحتية.			
يتقدم بحسب الخطة.	2. مشروع إعادة تأهيل نقطة تفتيش الأرصاد في مطار الملكة علياء الدولي.				
متأخر عن الخطة.	1. مشروع تتبع المركبات/ الأليات الحكومية (11,700 مركبة/ آلية) بمرحلته الأولى والثانية.	تطوير قطاع النقل/ تطوير خدمات النقل.		النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي.	

حالة المشروع	المشروع	البرنامج	الهدف الاستراتيجي	مبدأ سياسة النقل	الهدف الوطني
متأخر عن الخطة.	1. إدارة مشروع إعادة تأهيل مطار الملكة علياء الدولي وتوسعته وتشغيله.	تشجيع الاستثمار في مشاريع أنماط النقل كافة.	تعزيز الاستثمار في قطاع النقل.	تعزيز دور القطاع الخاص في قطاع النقل، إذ تحتاج مشاريع النقل الكبرى والبنية التحتية الأساسية إلى استثمارات ودعم من الحكومة مباشرة أو من خلال الشراكة مع القطاع العام. وضع استراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع وذلك لغايات تحفيز النمو الاقتصادي والذي يتحقق بوجود نظام نقل فعال وذو كفاءة.	(2) خلق بيئة استثمارية جاذبة قادرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيع الاستثمارات المحلية.
متأخر عن الخطة.	2. المرحلة الأولى: مشروع تأهيل المدرج والممرات المساعدة وزيادة طول الممر المساعد الرئيس، وتأهيل نظام الانارة الأرضية وردم الوادي في مطار عمان المدني. المرحلة الثانية: استثمار مطار عمان المدني/ ماركا وتطويره وتأهيله.				
متأخر عن الخطة.	3. إدارة مشروع تحديث نظام تفتيش حقائب مستودع الطائرات في مطار الملكة علياء الدولي ومتابعته.				
متأخر عن الخطة.	1. عقد ورش عمل محلية و/ أو تدريبية.	تعزيز التعاون الإقليمي والدولي في مجال تسهيل النقل والتجارة	(تسهيل منظومة النقل والتجارة).	التأكيد على البعد الاقليمي والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره الاستثمار الأمثل.	
يتقدم بحسب الخطة.	2. دراسة جدوى اقتصادية لمركز الشحن الجوي/ مطار الملكة علياء الدولي.				
متأخر عن الخطة.	1. مشروع الربط للنقل العام، الربط بين مدينتي عمان والزرقاء/ حافلات التردد السريع BRT.	(1) توفير أنظمة نقل صديقة للبيئة.	المساهمة في تخفيف الأثار البيئية السلبية.	تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية لتكون خدمات النقل متاحة لكافة شرائح المجتمع بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي. السياسات الداخلية.	(3) تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها.
يتقدم بحسب الخطة.	1. تدريب موظفي وزارة النقل وفق الخطة التدريبية الداخلية للوزارة للأعوام (2021-2023).	(1) الإدارة والخدمات المساندة - بناء القدرات.			
متأخر عن الخطة.	1. مشروع صيانة الأنظمة الالكترونية والمعرفية والتتبع.	(2) رفع جاهزية الاللكترونية والمعرفية وإادامتها.	رفع مستوى الأداء المؤسسي.		
يتقدم بحسب الخطة.	2. شراء أجهزة الحاسوب وشبكاته واستبدالها.				
لم يبدأ بعد.	1. إنشاء نظام أرصاد إلكتروني متكامل.	(1) تطوير خدمات الأرصاد الجوية.	المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات.	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الأثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل ليساهم في التنمية المستدامة.	
لم يبدأ بعد.	2. شراء رادار في المنطقة الجنوبية وتركيبه.				
لم يبدأ بعد.	3. إنشاء محطة راديو ساوند في المنطقة الجنوبية.				

المصدر: تقرير متابعة تنفيذ استراتيجية قطاع النقل للربع الثاني 2021.

الجدول رقم (5): تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية (هيئة تنظيم النقل البري)

حالة المشروع	المشروع	البرنامج	الهدف الاستراتيجي	سياسة النقل	الهدف الوطني
متأخر عن الخطة.	1. تنفيذ مخرجات المخطط الشمولي في جرش.	تطوير خدمات النقل العام.	رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري واطافة خدمات ابداعية.	<ul style="list-style-type: none"> استكمال البنية التحتية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة. تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية لتكون خدمات النقل متاحة لشرائح المجتمع كافة بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي. 	تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها.
متأخر عن الخطة.	تنفيذ دراسة مشروع النقل الحضري (إربد- الزرقاء- مادبا).				
لم يبدأ بعد.	3. إدخال نظام النقل الذكي لتحسين خدمة النقل العام.				
يتقدم بحسب الخطة.	4. مشروع تطوير النظام الحوسب للتنبؤ لقطاع النقل/ النهوض بخدمات النقل العام.				
متأخر عن الخطة.	5. مشروع تأهيل العاملين في قطاع النقل البري وتدريبهم.				
متأخر عن الخطة.	1. عقد دورات تدريبية للموظفين.	رفع مستوى الأداء المؤسسي.			
متأخر عن الخطة.	2. مشروع تحديث وبناء قاعدة البيانات الخاصة بجميع أنماط النقل للركاب وبنائها وأتمتة خدمات الهيئة.				
يتقدم بحسب الخطة.	3. توفير أجهزة حاسوب تلبى متطلبات الموظفين للقيام بمهامهم.				
متأخر عن الخطة.	بناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري.				
متأخر عن الخطة.	1. مشروع إنشاء البنية التحتية للنقل العام (مراكز الانطلاق والوصول) وإعادة تأهيلها.	تطوير البنية التحتية لخدمات النقل البري.	رفع مستوى البنية التحتية لقطاع النقل البري وتطويرها.	<ul style="list-style-type: none"> استكمال البنية التحتية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة. تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية لتكون خدمات النقل متاحة لشرائح المجتمع كافة بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي. 	
يتقدم بحسب الخطة.	2. مشروع تصميم إعادة تأهيل المجمعات في الأتوية والقرى.				
يتقدم بحسب الخطة.	1. مشروع توفير أنظمة رقابية إلكترونية للنقل العام في مراكز الانطلاق والوصول (CCTV).				
أسرع من الخطة.	2. توفير مواقف تحميل وتنزيل لوسائط النقل العام.				

حالة المشروع	المشروع	البرنامج	الهدف الاستراتيجي	سياسة النقل	الهدف الوطني
يتقدم بحسب الخطة.	1. تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية.	تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري.	تحفيز بيئة الاستثمار في قطاع النقل البري ودعمها.	<ul style="list-style-type: none"> • تعزيز دور القطاع الخاص في قطاع النقل، إذ تحتاج مشاريع النقل الكبرى والبنية التحتية الأساسية إلى استثمارات ودعم من الحكومة مباشرة أو من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص. • وضع استراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع وذلك لغايات تحفيز النمو الاقتصادي والذي يتحقق بوجود نقل فعال وذو كفاءة. • التأكيد على البعد الاقليمي والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره بالشكل الأمثل. 	خلق بيئة استثمارية جاذبة قادرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيع الاستثمارات المحلية.
أسرع من الخطة.	2. إنجاز وثيقة النقل البري.				
متأخر عن الخطة.	3. مشروع دعم أجور طلاب الجامعات الرسمية.				
أسرع من الخطة.	تحديث أسطول حافلات النقل العام، لتتوافق مع التنفيذ التدريجي لمستويات الشبكة الهرمية (مستمر).	تطوير الأنظمة المتصلة بمواصفات المركبات (السلامة والبيئة).	تقليل الأثار البيئية السلبية لقطاع النقل.	<p>تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية لتكون خدمات النقل متاحة لشرائح المجتمع كافة بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي.</p>	تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها.

المصدر: تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثاني 2021.

الجدول رقم (6): تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل الجوي (هيئة تنظيم الطيران المدني)

حالة المشروع	المشروع	البرنامج	الهدف الاستراتيجي	مبدأ سياسة النقل	الهدف الوطني
يتقدم بحسب الخطة.	إعداد خطة تصحيحية لملاحظات منظمة الطيران المدني الدولي.	الرفع والتحسين لمستوى التصنيف العالمي للتطبيق الفعال للسلامة الجوية وأمن الطيران المدني.	استدامة تعزيز سلامة الطيران المدني وأمنه بحسب المتطلبات الوطنية والدولية.	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة وتأمين نقل آمن.	خلق بيئة استثمارية جاذبة قادرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيع الاستثمارات المحلية.
يتقدم بحسب الخطة.	1. إصدار نظام التنظيم الإداري للهيئة.	تعديل النظام الإداري للهيئة.	تعزيز الاستقلالية المالية والإدارية للهيئة.	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة وتأمين نقل آمن.	
يتقدم بحسب الخطة.	1. عقد أو تعديل الاتفاقيات الثنائية لتحرير خدمات النقل الجوي على أسس تبادلية.	تحرير الأجواء مع الدول المستهدفة على أسس تبادلية.	جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل الجوي.	التأكيد على البعد الإقليمي والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن.	
يتقدم بحسب الخطة.	1. تطوير تشريعات الطيران المدني واعتماد نهج التعليمات الذكية.	تعزيز الإطار التنظيمي والرقابي.	تطوير منظومة النقل الجوي.	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة وتأمين نقل آمن.	
لم يبدأ بعد.	2. إقرار تعليمات الطيران المدني جزء (211) حقوق المسافرين ذوي الإعاقة.				
يتقدم بحسب الخطة.	1. تحديث الأجهزة الملاحة في المطارات والمحطات وتطويرها.	تطوير البنية التحتية في مرافق الطيران المدني وتعزيز المستوى التنافسي للأردن في خدمات الملاحة الجوية.	تطوير منظومة النقل الجوي.	استكمال البنية الأساسية للشبكات الجارية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل.	
يتقدم بحسب الخطة.	2. توفير الأجهزة، والأنظمة الحاسوبية، وتطويرها وتحديثها.				



يتقدم بحسب الخطة.	1. بناء القدرات المؤسسية.	(1) رفع مستوى القدرات المؤسسية وتجذير ثقافة التميز.	(5) رفع مستوى الأداء المؤسسي.	(3) استكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل.	خلق بيئة استثمارية جاذبة قادرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيع الاستثمارات المحلية.
يتقدم بحسب الخطة.	2. مشاركة خبراء الهيئة في مهام المؤسسات الدولية لجعل الهيئة بيت خبرة.				
لم يبدأ بعد.	3. استقطاب الفعاليات الدولية وعقدتها بالطرق التكنولوجية الحديثة.				
لم يبدأ بعد.	إبرام اتفاقية مع هيئة تنشيط السياحة لإدارة المؤتمرات.	(2) إبرام مذكرات تفاهم مع المؤسسات الوطنية.			
لم يبدأ بعد.	إنشاء وحدة الاتصال، والإعلام وتفعيلها.	(3) تعزيز وسائل الاتصال مع الجمهور والمؤسسات الوطنية والدولية.			
يتقدم بحسب الخطة.	تصنيف المعلومات وإعادة هندسة الإجراءات.	(4) التحول الإلكتروني وأتمتة الخدمات لزيادة الكفاءة والفاعلية.			
يتقدم بحسب الخطة.	تحديث الموقع الإلكتروني للهيئة.				
يتقدم بحسب الخطة.	1. تعديل تعليمات بيئة الطيران المدني (301) بإضافة الجزء الفرعي (أ).	الالتزام الدولي بالحفاظ على البيئة من الانبعاثات والضجيج.	حماية البيئة وفقاً للمتطلبات الدولية.	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة وتأمين نقل آمن.	
يتقدم بحسب الخطة.	2. تعديل تعليمات بيئة الطيران المدني (301) بإضافة الجزء الفرعي (ب).				

المصدر: تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثاني 2021.

الجدول رقم (7): تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية (الهيئة البحرية الأردنية)

حالة المشروع	المشروع	البرنامج	الهدف الاستراتيجي	مبدأ سياسة النقل	الهدف الوطني
لم يبدأ بعد.	1. إنشاء مركز للتحقيق في الحوادث البحرية.	تطوير خدمات النقل البحري.	تشجيع الشراكة مع القطاع الخاص لزيادة الاستثمارات في قطاع النقل البحري.	تعزيز دور القطاع الخاص في قطاع النقل، إذ تحتاج مشاريع النقل الكبرى والبنية التحتية الأساسية إلى استثمارات ودعم من الحكومة مباشرة أو من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص، والتأكيد على البعد الإقليمي والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره الاستثمار الأفضل.	خلق بيئة استثمارية جاذبة قادرة على جذب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيع الاستثمارات المحلية.
لم يبدأ بعد.	2. إنشاء مركز للبحث والإنقاذ.				
متأخر عن الخطة.	1. تحديث أجهزة المحطة الساحلية اللاسلكية ونظم المعلومات وتطويرهما.	تطوير نظام المعلومات المينائية وخدمة حركة السفن.			
لم يبدأ بعد.	1.. دعم إنشاء الفئار البحري ونقطة مراقبة في المنطقة الجنوبية (رأس اليمنية).	رفع مستوى السلامة في ميناء العقبة وتطويره وتنفيذ التزامات الدولة الساحلية.			
لم يبدأ بعد.	1. تشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردني.	تشجيع الاستثمار في مشاريع القطاع البحري كافة.			
لم يبدأ بعد.	2. تعزيز التعليم والتدريب البحري.				
متأخر عن الخطة.	1. إصدار القانون البحري الأردني.	إصدار القانون البحري الأردني.	تطوير التشريعات الناظمة لقطاع النقل.	وضع استراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع وذلك لغايات تحفيز النمو الاقتصادي والذي يتحقق بوجود نظام فعال وذو كفاءة.	
يتقدم حسب الخطة.	2. إصدار التشريعات الناظمة (أنظمة وتعليمات) وتحديثها.				
لم يبدأ بعد.	1. المصادقة على الاتفاقيات البحرية الدولية.	الانضمام إلى المعاهدات، والاتفاقيات، والمذكرات البحرية والدولية.	بناء القدرات والتدريب في مجال النقل.		
لم يبدأ بعد.	2. توقيع اتفاقيات التعاون البحري أو مذكرات التفاهم الثنائية.				
يتقدم بحسب الخطة.	1. تدريب موظفي الهيئة البحرية الأردنية وتأهيلهم ورفع قدراتهم.	تأهيل قدرات موظفي الهيئة البحرية الأردنية والكوادر البحرية العاملة في القطاع ورفعها.			
يتقدم بحسب الخطة.	1. تنفيذ الخطة التصحيحية الناتجة عن تدقيق الإدارة البحرية الإلزامي (IMSAS).	متابعة نتائج تدقيق الإدارة البحرية الإلزامي (IMSAS).	رفع مستوى الإدارة وتطوير الأداء المؤسسي والشفافية.	تأمين نقل آمن وبتكلفة مقبولة لغايات تحقيق أهداف التنمية الاجتماعية لتكون خدمات النقل متاحة لشرائح المجتمع كافة بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والأصل والجنس والموقع الجغرافي.	
يتقدم بحسب الخطة.	موامة إجراءات العمل طبقاً لمواصفة (ISO).	موامة إجراءات العمل طبقاً لمواصفة (ISO).			
يتقدم بحسب الخطة.	التحول الإلكتروني في إجراءات عمل الهيئة البحرية الأردنية وخدماتها.	أتمتة الإجراءات والتحول الإلكتروني والربط مع شبكة SGN.			تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها.

المصدر: تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثاني 2021.

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

جاء إعداد الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023) على درجة عالية من التشاورية من خلال الفريق الوطني للسلامة على الطرق، والذي شكّل من الجهات المعنية برئاسة أمين عام وزارة النقل بموجب كتاب رئيس الوزراء في شهر أيلول 2017. وقد أقرت الخطة الاستراتيجية من خلال مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ 27 آذار 2019 لتتعامل مع ملف تتعدّد فيه الجهات المسؤولة. وتؤدي وزارة النقل في هذه الاستراتيجية دوراً تنسيقياً، إلى جانب كونه تنفيذياً.

وتتضمّن الخطة عرضاً لإحصاءات التصادمات المرورية والوفيات والإصابات الناتجة عنها، ومدى التغيّر في هذه الإحصاءات عبر السنين، وتعرف الهدف الاستراتيجي العام المتمثل بتخفيض عدد الوفيات والإصابات البليغة الناجمة عن صدمات الطرق لكل 100 ألف نسمة بنسبة 20% خلال خمس سنوات (بمعدل تخفيض 4% سنوياً) ضمن محاور الاستراتيجية السبعة، والتي تتضمن التشريعات والرقابة والهندسة والتنظيم وسلامة المركبات والدراسات والمعلومات والبيانات والإسعاف والإنقاذ والتوعية والتعليم، والتدريب، وأخيراً الإدارة والتنسيق. وأعدّ نموذج لتقارير ربعية لاستراتيجية السلامة. وينص مضمون الخطة على وجوب إصدار تقارير دورية كل أربعة أشهر، يتبعها تقييم سنوي للبرامج الموضوعية ومدى تحقيقها لهدف الخطة الاستراتيجي وترفع نتائج التقييم لمجلس الوزراء، وعلى ضوء نتائج التقييم يتم عمل تعديل أو تغيير في البرامج لتؤدي الغاية التي وضعت من أجلها.

وكما بيّنت المراجعتان السابقتان (2019 و2020)، فإن مناقشة وضع السلامة المرورية في الأردن، وتقييم الوضع الراهن يمثل حجراً أساسياً لأي خطة يؤمّل أن تحقق نتائج ملموسة وهو أمر محمود، إضافة إلى منهجية التشاركية الإيجابية التي اتبعت أثناء إعدادها. وبخصوص محاور الخطة، يُلاحظ تعدّد محاورها لتشمل جميع الجوانب والعناصر التي تسهم في الحد من التصادمات المرورية. وقد لا تكون متوافقة تماماً مع المحاور الخمسة الأساسية لعمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية (الإدارة، مستخدم الطريق، المركبة، الطريق، والإسعاف والإنقاذ). وتجدر الإشارة إلى أن برامج أولويات الحكومات لم تتناول تنفيذ محاور الاستراتيجية، ولم ترصد في موازنة وزارة النقل أو الهيئات التي تعمل تحت مظلتها مخصصات لذلك، مع أن فصل رقم (3101) في قانون الموازنة المتصل بوزارة النقل يتضمن الإشارة إلى قيام الوزارة بعدد من حملات التوعية الداعمة حول سلامة الطرق ومعايير السلامة.

3. البرنامج التنفيذي التأشيري للحكومة

يشير البرنامج التنفيذي التأشيري للحكومة (2021-2024) إلى عدد من الإصلاحات في قطاع النقل، وبالتحديد النقل البري، وخاصة تطوير منظومة النقل العام التي تعدّ تحدياً رئيساً يجب إيلاؤه الأهمية التي يستحقها، وتشمل الإصلاحات ما يلي:

- إطلاق مشاريع تجميع خطوط النقل وتحديثها.
- اعتماد الأنظمة الذكية في إدارة النقل العام.
- مراجعة جداول التعرفة وآلية احتسابها.
- وضع معايير الخدمة في النقل العام واعتمادها.
- تحديث مواصفات استيراد الشاحنات.
- مراجعة برامج تحفيز تحديث أسطول الشاحنات.
- مراجعة اللوائح الخاصة بقواعد السلوك في النقل العام.

وتتضمن أيضاً بعض الإصلاحات التي ستعكس ضمناً على قطاع النقل، منها دراسة واقع خدمات النقل الداخلي بين المواقع السياحية والمدن، والتحول إلى الاقتصاد الرقمي والأخضر وتطوير البنية التحتية الرقمية المتقدمة، لتمكين المدن الذكية والنقل الذكي. وتسعى الحكومة إلى تعزيز القيمة المضافة للقطاعات الاقتصادية، ووضع برامج متخصصة للنهوض بالقطاعات التي تأثرت سلباً بجائحة كورونا (مثل النقل والسياحة). أما في مجال خدمات البنية التحتية، تضمن المحور الخامس تحسين جودة البنية التحتية للنقل العام والطرق والمطارات، وستعمل الحكومة على تطوير خدمات النقل الحضري من خلال تطبيق أنظمة النقل الذكية، وتوظيف الطاقة النظيفة، وإطلاق مشروع السكك الحديدية، واتخاذ الإجراءات الهادفة إلى تحسين كفاءة النقل العام واستدامته، وربطه بالقطاعات الحيوية المختلفة، وبالتالي خفض التكاليف المرتبطة بالإنتاج لتحفيز الاستثمار والقطاعات الإنتاجية.

ويتناول محور النقل في البرنامج توجهاً استراتيجياً يعنى بتحسين منظومة النقل العام المستدام وتفعيلها، وزيادة كفاءة وسائل النقل العام من خلال توظيف التكنولوجيا واستخدام الطاقة المتجددة والحلول الذكية، وبناء قدرات العاملين في القطاع، وذلك لمواجهة التحديات والأزمات الإقليمية التي حدثت من حركة البضائع والأفراد، إضافة إلى الزيادة السكانية المتطردة سواء في الوضع الطبيعي أو الطارئ نتيجة اللجوء القسري الذي يزيد من الطلب على نقل البضائع والركاب، وبتزايد بوتيرة متسارعة، وخاصة في المناطق الحضرية الرئيسية، وعلى طول الممرات الرئيسية وما ينتج عن ذلك من ارتفاع في معدلات حوادث النقل والإصابات والوفيات الناتجة عنها والتلوث البيئي.

كما أن موضوع العولمة والانضمام إلى اتفاقيات التجارة العالمية يتطلب الحفاظ على المزايا التنافسية للاقتصاد الوطني بما فيها قطاع النقل من حيث رفع مستوى كفاءته وفعالته، والاستفادة من الفرص المتاحة لذلك، والتي تشمل الاستفادة من موقع الأردن الاستراتيجي، والاستخدام الأمثل لشبكات النقل القائمة، وتعزيز المشاركة مع القطاع الخاص في تنفيذ المشاريع وتشغيل البنية التحتية للنقل، لرفع سوية الخدمات المقدمة للمواطنين من خلال إدارة القطاع الخاص لتشغيل قطاع النقل العام، وتوظيف التكنولوجيا لتحسين منظومة النقل العام المستدام وتفعيلها وزيادة كفاءتها. وبناء على ما سبق ولتحقيق الهدف المتصل بقطاع النقل والمتضمن توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل، تم صياغة ستة أهداف فرعية أو مرحلية تغطي أنماط النقل والخدمات المساندة (الأرصاد الجوية)، ووضع مؤشرات أداء خلال مدة البرنامج، تختلف في بعض منها مع ما جاء في قانون الموازنة العامة لسنة 2021، وخاصة في ما يتصل بمنظومتي النقل البحري والجوي، وهي كذلك تشير إلى توقعات إيجابية إلى حد ما. ويبين البرنامج التنفيذي توقع زيادة في عدد مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص لتصل إلى ثلاثة في 2022 مقارنة بمشروع واحد في عام 2021 (الجدول رقم 8).

الجدول رقم (8): الأهداف والمؤشرات لقطاع النقل في البرنامج الحكومي التنفيذي
التأشيري (2021-2024)

الجهة المعنية	المستهدف				الفعلي 2019	الأساس 2014	الأهداف / المؤشرات
	2024	2023	2022	2021			
الهدف القطاعي (1): توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل.							
وزارة النقل	6.8 %	6.5 %	6.4 %	% 6.3	6.2 %	8.7 %	1 النقل في الناتج المحلي الإجمالي.
وزارة النقل	67	67	67	67	84	68	2 مرتبة الأردن في التقارير الصادرة عن البنك الدولي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي LPI (من 160 دولة).
وزارة النقل	4.35	4.3	4.25	4.2	4.067	4.1	3 مؤشر البنية التحتية للنقل في تقرير التنافسية العالمي.
الهدف المرحلي (1): تطوير قطاع النقل، وتنظيمه، ورفع قدراته وكفاءته.							
وزارة النقل	3	3	3	1	1	1	4 عدد مشاريع الشراكة مع القطاع الخاص.
الهدف المرحلي (2): تطوير منظومة النقل العام.							
وزارة النقل	0.95	0.9	0.85	0.85	0.62	1.2	5 عدد الباصات لكل 1000 نسمة.
الهدف المرحلي (3): تطوير منظومة النقل البحري.							

الجهة المعنية	المستهدف				الفعلي 2019	الأساس 2014	الأهداف / المؤشرات	
	2024	2023	2022	2021				
الهيئة البحرية الأردنية	50	45	40	35	32	28	عدد السفن المسجلة تحت العلم الأردني.	6
الهدف المرحلي (4): تطوير منظومة النقل الجوي.								
هيئة تنظيم الطيران المدني	53	51.5	50	48.5	47	26	عدد الطائرات العابرة للأجواء الأردنية (ألف طائرة).	7
شركة المطارات الأردنية	750	550	350	7.1	9.6	73.2	عدد المسافرين في السنة / مطار عمان المدني (ألف).	8
الهدف المرحلي (5): تطوير منظومة النقل السككي.								
مؤسسة الخط الحديدي الحجازي			100%	66%	20%	0	نسبة إنجاز مشروع بناء 190 مخزناً تجارياً.	9
الهدف المرحلي (6): تطوير خدمات الأرصاد الجوية.								
وزارة النقل	2	2	2	2	1	0	عدد الرادارات الجوية.	10
وزارة النقل	50	50	48	38	38	13	عدد محطات الرصد الجوي الآلي.	11

المصدر: البرنامج الحكومي التنفيذي التأشير (2021-2024).

وللوصول إلى هذه الأهداف وتحقيق المؤشرات المتوقعة، قُدّرت تكاليف المشاريع التي صنفت ضمن الأولويات بقيمة 448.577 مليون دينار تشكل 5.9% من التكلفة المتوقعة لتنفيذ أولويات البرنامج البالغة 7.6 مليار دينار من أصل ما مجموعه حوالي 16 مليار دينار، تمثل تكاليف البرامج والمشاريع كافة الواردة من الوزارات والمؤسسات الحكومية، والتي رُتبت بحسب الأولوية تبعاً لمعايير رئيسية، أهمها مدى ارتباطها بتحقيق الأهداف القطاعية والوطنية، وجاهزيتها للتنفيذ، ومساهمتها في تحقيق أثر إيجابي على النمو والتشغيل، وتحسين المستوى المعيشي للمواطن. ويبين الجدول رقم (9) أولويات قطاع النقل.

الجدول رقم (9): أولويات مشاريع النقل في البرنامج الحكومي التنفيذي التأشيري (2024-2021)

التكاليف التأشيرية (ألف دينار)				التكلفة الكلية (ألف دينار)	اسم المشروع
2024	2023	2022	2021		
تطوير البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحياوية					
35,550	35,554	26,663	18,200	115,967	خط الباص السريع بين عمان والزرقاء.
27,500	27,500	27,500	4,200	86,700	إنشاء الشبكة الوطنية للسكك الحديدية.
تحسين نوعية خدمات النقل العام وجاذبيتها					
34,900	30,000	25,000	2,000	91,900	إدخال نظام النقل الذكي لتحسين خدمات النقل العام.
78	79	79	79	315	التطوير الحضري لمركز النقل الرئيس في منطقة المحطة.
تطوير القطاع البحري					
8,000	10,000	10,000	0	28,000	إنشاء الرصيف الإضافي في قاعدة الأمير هاشم بن عبد الله الثاني البحرية.
8,000	15,000	20,000	2,000	45,000	إنشاء ميناء السفن السياحية.
منظومة النقل الجوي والمحافظة على أمن الطيران وسلامته					
0	3,000	6,000	12,700	21,700	تطوير مطار الملك حسين الدولي / العقبة.
9,250	6,000	7,000	3,750	26,000	مشاريع مختلفة لغايات ترخيص مطار ماركا.
1,590	0	0	0	1,590	تحديث أبنية مرافق مطار ماركا وصيانتها.
7,415	7,415	7,415	4,760	27,005	تحديث الأجهزة الملاحية في المحطات والمطارات وتطويرها.
تطوير منظومة السكك الحديدية					
0	0	0	1,900	1,900	دراسة مشروع شبكة السكك الحديدية بين العقبة وميناء الماضونة البري.
تعزيز استخدام التكنولوجيا المتطورة لإصدار التحذيرات والإنذارات المبكرة المرتبطة بتغير أحوال الطقس					
0	0	1,000	1,000	2,000	تشغيل "رادار" جديد.
0	0	250	250	500	تطوير نظام متكامل للأرصاد الجوية.

المصدر: البرنامج الحكومي التنفيذي التأشيري (2024-2021).

وتمثل تكاليف المشاريع ضمن هدف تطوير البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحياوية حوالي 45% من التكاليف الكلية للمشاريع، تليها تلك المتصلة بتحسين نوعية خدمات النقل العام وجاذبيتها (20.6%). وتمثل تكلفة مشاريع النقل العام بحسب أنماط الدخل والخدمات المساندة حوالي 46.4%. تليها المشاريع المتصلة بمنظومة السكك الحديدية (19.8%). كما يشير الجدول رقم (10) إلى أن تكلفة مشاريع النقل العام وبرامجه تشكل 20.3% من تكاليف مشاريع البنية التحتية في البرنامج، والتي تشكل بدورها 29.1% من مجموع تكاليف البرامج والمشاريع. ويشير الجدول كذلك إلى

أن نسبة مشاريع النقل من مجموع تكاليف البرامج والمشاريع هي 5.9%، وهي تقل عن مساهمة قطاع النقل بالنتائج المحلي الإجمالي المتوقعة خلال مدة البرنامج (6.3% إلى 6.8%).

الجدول رقم (10): تكاليف مشاريع النقل في البرنامج الحكومي التنفيذي التأشيرى بحسب الهدف الاستراتيجي والنمط

أولويات المشاريع بحسب الأهداف المرحلية لقطاع النقل والخدمات المساندة										
النسبة من الإجمالي					التكلفة المقدرة (ألف دينار)					الهدف
2024	2023	2022	2021	الكلفة الكلية	2024	2023	2022	2021	التكلفة الكلية	
%47,7	%46,9	%41,4	%44,1	%45,2	63,050	63,054	54,163	22,400	202,667	تطوير البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحالية.
%26,4	%22,4	%19,2	%4,1	%20,6	34,978	30,079	25,079	2,079	92,215	تحسين نوعية خدمات النقل العام وجاذبيتها.
%12,1	%18,6	%22,9	%3,9	%16,3	16,000	25,000	30,000	2,000	73,000	تطوير القطاع البحري.
%13,8	%12,2	%15,6	%41,7	%17,0	18,255	16,415	20,415	21,210	76,295	منظومة النقل الجوي والحفاظ على أمن الطيران وسلامته.
%0,0	%0,0	%0,0	%3,7	%0,4	0	0	0	1,900	1,900	تطوير منظومة السكك الحديدية.
%0,0	%0,0	%1,0	%2,5	%0,6	0	0	1,250	1,250	2,500	تعزيز استخدام التكنولوجيا المتطورة لإصدار التحذيرات والإنذارات المبكرة.
%100,0	%100,0	%100,0	%100,0	%100,0	132,283	134,548	130,907	50,839	448,577	المجموع
أولويات المشاريع بحسب أنماط النقل والخدمات المساندة										
%53,3	%48,8	%39,5	%39,9	%46,4	70,528	65,633	51,742	20,279	208,182	النقل العام.
%20,8	%20,4	%21,0	%12,0	%19,8	27,500	27,500	27,500	6,100	88,600	السكك الحديدية.
%12,1	%18,6	%22,9	%3,9	%16,3	16,000	25,000	30,000	2,000	73,000	النقل البحري.
%13,8	%12,2	%15,6	%41,7	%17,0	18,255	16,415	20,415	21,210	76,295	النقل الجوي.
%0,0	%0,0	%1,0	%2,5	%0,6	0	0	1250	1250	2500	الأرصاء الجوية.
%100,0	%100,0	%100,0	%100,0	%100,0	132,283	134,548	130,907	50,839	448,577	المجموع
الملخص الإجمالي										
2024	2023	2022	2021	التكلفة الكلية (ألف دينار)	البرنامج/ المشاريع					
132,283	134,548	130,907	50,839	448,577	قطاع النقل.					
299,000	615,300	785,300	507,700	2,207,500	خدمات البنية التحتية.					
1,798,400	1,917,100	2,035,800	1,842,200	7,593,500	مجموع تكاليف البرامج والمشاريع.					
%16,6	%32,1	%38,6	%27,6	%29,1	نسبة البنية التحتية من مجموع تكاليف البرامج والمشاريع.					
%44,2	%21,9	%16,7	%10,0	%20,3	نسبة مشاريع النقل من مشاريع البنية التحتية.					
%7,4	%7,0	%6,4	%2,8	%5,9	نسبة مشاريع النقل من مجموع تكاليف البرامج والمشاريع.					
6,8%	6,5%	6,4%	6,3%	-	مساهمة قطاع النقل بالنتائج المحلي الإجمالي.					

المصدر: البرنامج الحكومي التنفيذي التأشيرى (2021-2024).

4. مشاريع النقل في حدود أمانة عمان

تم تضمين برامج عمل سنوية في أمانة عمان لتطوير منظومة النقل، فقد قامت أمانة عمان الكبرى من خلال شركة "رؤية عمان للنقل" التي تمتلك "باص عمان" والمملوكة لشركة "رؤية للاستثمار" التي تعد الذراع الاستثمارية لأمانة عمان الكبرى، بطرح عطاء من خلال البنك الأوروبي لإعادة الإعمار بالتعاون مع الأمانة لشراء 150 حافلة نقل جديدة، 15 منها تعمل بالطاقة الكهربائية، و135 الأخرى تعمل بالديزل، وسيكون التوريد خلال عشرة أشهر من تاريخ الإحالة، وذلك ضمن المرحلة الثانية من خطة الأمانة لتعزيز أسطول النقل العام في العاصمة، إذ غطت المرحلة الأولى 11 منطقة تابعة للأمانة، من أصل 22، هي: المدينة، العبدلي، بسمان، طارق، أبو نصير، شفا بدران، صويلح، الجبيهة، تلح العلي، النصر، وماركا، من خلال تشغيل 135 حافلة، 52 منها كبيرة بسعة 59 راكباً، و83 حافلة متوسطة بسعة 42 راكباً. إضافة إلى إطلاق تطبيق على الهواتف الذكية بهدف تتبع الحافلات أثناء عملها، وخريطة مسار الحافلات، والدفع الإلكتروني، إضافة إلى إمكانية شحن بطاقات الحافلة.

أما في ما يتصل بمشروع باص التردد السريع، فقد أعلنت الأمانة سابقاً عن إنجاز أكثر من 90% من المشروع داخل عمان، بعد أن طرحت 13 عطاءً اشتملت على مسارات بأطوال متنوعة وجسور رئيسية وأنفاق. وفي نهاية شهر تموز بدأ التشغيل التجريبي للمسار الأول من مشروع الباص السريع التردد داخل العاصمة عمان من خلال 24 حافلة، وذلك بدءاً من محطة ركاب صويلح باتجاه شارع الملكة رانيا مروراً بدوار المدينة الرياضية، ومن ثم الاتجاه إلى الدوار الخامس وصولاً إلى محطة رأس العين وبالعكس، وذلك بعد أن اكتملت أعمال البنية التحتية فيه، وما زال العمل جارياً في المسار الثاني للمشروع، بل شارف على الانتهاء، وسيصار إلى تشغيله أيضاً بوصفه مرحلة تجريبية ثانية من خلال شركة "رؤية عمان"، وهو بانتظار الانتهاء من العمل فيه بالوصلة ما بين عمان والزرقاء، والتي أنجز أكثر من 70% من أعمال الحزمتين الثالثة والرابعة. وحتى يتم التشغيل الموحد لهذه المشاريع سيكون من خلال شركة متخصصة سيتم اختيارها بعطاء يتم حالياً إعداد الوثائق الخاصة به. وقد أعلن البنك الدولي على موقعه عن فتح الباب لتقديم رسائل اهتمام للراغبين في المشاركة في عمل الدراسات الفنية والتصاميم للمرحلة الثانية من مشروع باص التردد السريع في عمان، لتغطي مساحة أكبر من المدينة بطول 50 كم، وتم إحالة العطاء على مستشار أجنبي مع مستشار أردني.

وتتكون المرحلة الثانية من أربعة مسارات، هي: الأول: شارع اليرموك ويبدأ من المحطة باتجاه دوار الشرق الأوسط؛ والثاني: من دوار الجمرع مروراً باتجاه شارع الصخرة المشرفة- شارع القدس- جسر ناعور باتجاه شارع المطار وصولاً إلى محطة صويلح؛

والثالث: دوار الجمرك- شارع الحرية- إشارات الإرسال باتجاه شارع الصديق- وصولاً إلى تقاطع البنك العربي؛ والرابع: (ممر) عبدون باتجاه تقاطع مرج الحمام مع وجود نقاط التقاء في كل من تقاطع البنك العربي وتقاطع مرج الحمام.

أولويات النقل في عهد آخر حكومتين

أعدت الحكومة السابقة برنامج "على خطى النهضة" لأولويات عمل الحكومة (2019-2020)، وذلك قبل جائحة كورونا، بهدف توفير البنية التحتية الحديثة، وإعادة هيكلة القطاع ليصبح أكثر إنتاجية وفعالية، ولتطوير خدمات نقل نوعية وأمنة تحافظ على السلامة والبيئة، لينعكس أثرها الإيجابي على المواطن وعلى الاقتصاد.

واعتمدت المؤشرات التالية لقياس مدى التقدم في تحقيق أهداف البرنامج، وتتضمن:

- زيادة نسبة استخدام النقل العام (Mode Share) من 11% إلى 15% مع نهاية عام 2020.

- زيادة عدد الحافلات العاملة لكل ألف مواطن بنسبة 11% مع نهاية عام 2020.

- تحديث 25% من أسطول حافلات النقل العام مع نهاية عام 2020.

- تنفيذ نظام النقل الذكي لتحسين نوعية خدمات النقل العام، وتحديد نسبة الدقة في مواعيد انطلاق حافلات النقل العام ووصولها في كل من جرش وإربد وعمّان، مع تطبيق نظام النقل الذكي.

وتضمن البرنامج سلسلة من الإجراءات ضمن ثلاثة محاور رئيسية، كما هو مبين في الجدول رقم (11)، إضافة إلى إدخال مفهوم جديد في برنامج دعم خدمات النقل العام، وشمول عدد من الأسر فيه.

الجدول رقم (11): برنامج "على خطى النهضة" لأولويات عمل الحكومة (2020-2019)

المحور الأول: توفير شبكات نقل ذات فعالية وموثوقية وتردد منتظم.	المحور الثاني: تطوير منظومة نقل عام متكاملة مستدامة ومرنة تعمل على خدمة المواطن والتخفيف عليه.	المحور الثالث: تعزيز السلوكيات الإيجابية والسلامة لاستخدام النقل العام.
تشغيل خط الباص السريع بين عمان والزرقاء مع نهاية عام 2020.	تنفيذ مخرجات المخطط الشمولي في محافظة جرش، ويتضمن إعادة هيكلة خطوط النقل العام في محافظة جرش، وإعداد خطة تشغيلية تشمل تجهيز البنية التحتية، وانتلاف المالكين في الشركات، وشراء الحافلات، وتطبيق نظام التتبع والدفع الإلكتروني خلال عام 2019.	تأهيل 6,000 سائق حافلة نقل عام ونقل مدرسي، وتأهيلهم لتقديم خدمات نقل أفضل للركاب.
تشغيل الباص السريع في عمان مع نهاية عام 2020.	تشجيع إقامة مواقع اصطافاف السيارات بالشراكة مع القطاع الخاص والبلديات بالقرب من خطوط النقل ومحطات الحافلات.	تدريب فرق عمل مخصصة للشرطة، بما فيها الشرطة النسائية، للاستجابة لشكاوى سوء السلوك في وسائل النقل العام.
إدخال نظام النقل الذكي لتتبع مواعيد رحلات حافلات النقل العام وتنظيم حركة النقل للمواطنين وتقديم الشكاوى والمقترحات والتتبع مع نهاية عام 2020.	تفعيل نظام النقل المدرسي ودخول 1,000 حافلة مدرسية مرخصة في الخدمة في إقليمي الشمال والجنوب.	تعزيز السلامة المرورية من خلال تشديد تطبيق أحكام قانون إدارة السير على وسائل النقل العام.
إدخال نظام الدفع الإلكتروني لأجور النقل، مع إمكانية طرح تذاكر أسبوعية وشهرية مخفضة تشمل استخدام خطوط النقل داخل المدن.		تفعيل إشارات مرور المشاة على الإشارات الضوئية والتقاطعات الرئيسية داخل المدن.
تشغيل 351 حافلة جديدة مع نهاية عام 2020 داخل منطقة أمانة عمان الكبرى.		تشجيع المواطنين على استخدام الدراجات الهوائية بعدها وسيلة للتنقل داخل المدن والأحياء، وإنشاء مسارات خاصة بها في بعض الشوارع.

وباستثناء شراء 135 باصاً ضمن إطار شركة "رؤية عمان"، وطرح عطاء لشراء 150 باصاً، فما زالت هذه الإجراءات تراوح مكانها. وفي النصف الثاني من العام الحالي 2021، أعدت الحكومة الحالية برنامج أولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021-2023) تضمنت ثلاث أولويات، على النحو التالي:

- تشغيل حافلات التردد السريع عمان- الزرقاء بحلول الربع الرابع من عام 2023 وبتكلفة متوقعة بحوالي 30 مليون دينار وبالشراكة مع القطاع الخاص.
- التحضير لإطلاق العمل على مشروع سكة الحديد الوطني (المرحلة الأولى) لإنشاء سكة حديد تربط ما بين الموانئ البحرية في العقبة وصولاً للميناء البري في المازونة/ عمان، وبالشراكة مع القطاع الخاص بتكلفة 6.1 مليار دينار.
- تنفيذ نظام النقل الذكي لتحسين نوعية خدمات النقل العام (المرحلة الأولى) بتشغيل الأنظمة الذكية وتنفيذها في محافظة جرش وخطوط الجامعات الرسمية بواقع 622 واسطة نقل بتكلفة مليوني دينار.

وهذا يظهر أن مشروعين من أصل ثلاثة مشاريع قد وردا سابقاً في برنامج على خطى النهضة (2019-2020)، ولم يأت البرنامج المقترح على كثير من الإجراءات التي تناولها البرنامج السابق، كما لم يحدد هذا البرنامج مؤشرات للأداء.

ربط الاستراتيجيات بالموازنات

إن دراسة موازنات وزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها تبين أن استراتيجيات المؤسسات يتم عكسها مباشرة على الموازنات. وتتطابق المشاريع المدرجة في الموازنة إلى حد كبير مع تلك المدرجة في استراتيجية وزارة النقل، ويتم اعتماد مؤشرات الأداء للأهداف الاستراتيجية القطاعية وللأنماط المختلفة، وإن اختلفت في بعض الأحيان عن برامج أولويات العمل الاقتصادية للحكومات المتعاقبة. ويلاحظ أن موازنة 2021 بقيت متحفظة في ظل استمرار الجائحة، حتى أنها صدرت بدون أرقام موازنة 2020 بعد إعادة تقديرها، لتعكس التخفيضات التي طرأت على النفقات التشغيلية والرأسمالية بناءً على قرار مجلس الوزراء رقم (9359) بتاريخ 27 أيار 2020. ويلاحظ أن نسبة النفقات الرأسمالية انخفضت أيضاً بسبب الجائحة، ويتوقع أن تزيد نسبتها من إجمالي المبالغ المرصودة في الأعوام القادمة. كما تشير أرقام الموازنة إلى ارتفاع نسبة مخصصات وزارة النقل للسنوات القادمة وانخفاض نسبة مخصصات هيئة النقل البري، كما هو مبين في الجدول رقم (12).

الجدول رقم (12): مخصصات وزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها
في موازنة 2021

تأشيري 2023	تأشيري 2022	مقدّر 2021	إعادة تقدير 2020	مقدّر 2020	فعلي 2019	الوصف	الوزارة/الدائرة
2,989,000	2,964,000	2,939,000	1,151,000	1,284,000	1,145,182	مجموع النفقات الجارية	وزارة النقل
39,280,000	33,430,000	23,610,000	22,785,000	28,686,000	21,091,337	مجموع النفقات الرأسمالية	
42,269,000	36,394,000	26,549,000	23,936,000	29,970,000	22,236,519	المجموع	
1,767,000	1,753,000	1,739,000	1,668,000	1,814,000	1,610,051	مجموع النفقات الجارية	دائرة الأرصاد الجوية
150,000	200,000	250,000	400,000	450,000	387,233	مجموع النفقات الرأسمالية	
1,917,000	1,953,000	1,989,000	2,068,000	2,264,000	1,997,284	المجموع	
2,256,000	2,233,000	2,213,000	2,066,000	2,173,000	2,096,450	مجموع النفقات الجارية	هيئة النقل البري
9,850,000	10,170,000	7,655,000	9,475,000	12,875,000	14,651,634	مجموع النفقات الرأسمالية	
2,256,000	12,403,000	9,868,000	11,541,000	15,048,000	16,748,084	المجموع	
9,850,000	7,496,000	7,408,000	6,830,000	7,498,000	7,296,397	مجموع النفقات الجارية	هيئة الطيران المدني
9,850,000	3,400,000	3,250,000	3,337,000	3,337,500	3,054,775	مجموع النفقات الرأسمالية	
12,106,000	10,896,000	10,658,000	10,167,000	10,835,500	10,351,172	الإجمالي	
7,586,000	1,381,000	1,364,000	1,277,000	1,368,000	1,272,800	مجموع النفقات الجارية	الهيئة البحرية الأردنية
3,400,000	75,000	215,000	138,000	138,750	84,949	مجموع النفقات الرأسمالية	
3,400,000	1,456,000	1,579,000	1,415,000	1,506,750	1,357,749	الإجمالي	
الملخص							
14,228,000	14,074,000	13,924,000	12,992,000	14,137,000	13,420,880	مجموع النفقات الجارية	
52,580,000	47,075,000	34,730,000	36,135,000	45,487,250	39,269,928	مجموع النفقات الرأسمالية	
66,808,000	61,149,000	48,654,000	49,127,000	59,624,250	52,690,808	الإجمالي	
%78.7	%77.0	%71.4	%73.6	%76.3	%74.5	نسبة النفقات الرأسمالية من الإجمالي	
نسبة موازنة الوزارة/ الهيئة من موازنة القطاع							
%63.3	%59.5	%54.6	%48.7	%50.3	%42.2	وزارة النقل	
			%4.2	%3.8	%3.8	دائرة الأرصاد الجوية	
%18.1	%20.3	%20.3	%23.5	%25.2	%31.8	هيئة النقل البري	
%16.4	%17.8	%21.9	%20.7	%18.2	%19.6	هيئة الطيران المدني	
%2.2	%2.4	%3.2	%2.9	%2.5	%2.6	الهيئة البحرية الأردنية	

سابعاً: متابعة توصيات تقرير حالة البلاد 2020

تضمنت المراجعة السابقة التي أنجزت في أوج جائحة كورونا وآثارها على القطاعات المختلفة عموماً وعلى النقل خصوصاً، توصيات خلصت لبعض العبر والدروس على النحو التالي:

1. العمل على التسريع من وتيرة معالجة المشاكل المرتبطة بالملكية الفردية، إذ شكل اشتراط الاشتراك في الضمان الاجتماعي للحصول على الدعم الحكومي دفعة باتجاه دمج المشغلين الفرديين وتنظيم عملهم، مع ضرورة النظر إلى هذا الموضوع نظرة تكاملية مع مراعاة استخدام التكنولوجيا والاستفادة من التحول الرقمي، وخاصة في الدفع الإلكتروني، ووضع معايير واضحة للخدمة والرقابة عليها، وليس الاعتماد وحسب على الحلول "التقليدية" المتصلة بتأسيس شركات ودمج مشغلين دون مراعاة مستوى الخدمة المقدمة.
2. التأكيد على ما جاء في مراجعة عام 2019 حول ضرورة إعطاء وزارة النقل دوراً تنسيقياً وقيادياً في ملف السلامة على الطرق، على نواح ومجالات أخرى مثل النقل الحضري المستدام. لقد شكّلت جائحة كورونا، وتحديدًا 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. ومع 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 المحلية والبلديات، وإدارة السير وترخيص المركبات، وغيرها) لوضع تصوّر عام للنهوض بوسائل النقل الحضري المستدام، مثل المشي واستخدام الدراجات وغيرها، وليكون للوزارة دور وعمل أكبر يشمل جوانب النقل المختلفة، والذي لا يندرج حالياً ضمن ما تقوم به من أعمال.
3. تأكيداً على ما جاء في مراجعة 2019، وفي ظل الأعباء المتزايدة على موازنة الدولة نتيجة للجائحة، تنبغي الإشارة إلى أن متطلبات المرحلة في قطاع النقل ليست وحسب في بناء البنية التحتية وتوسيعها، بل في تشغيل البنية التحتية القائمة وإدارتها وصيانتها بكفاءة تضمن الاستمرارية والاستدامة، لتزيد من كفاءة منظومة النقل في تسهيل حركة الأشخاص والبضائع بأقل التكاليف. إن هذا التحول في المفاهيم يتطلب أساليب إدارة وكفاءات مختلفة، كما أنه يشكّل فرصة لتخفيض النفقات الحكومية عن طريق الدخول في شراكات مع القطاع الخاص في مجالات الإدارة والتشغيل والصيانة. ويشار في هذا الصدد 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.

4. شكّلت الجائحة اختباراً لمنعة خدمات النقل المختلفة، وبرزت الحاجة إلى إعادة دراسة أنماط نقل الركاب وإمكانية اختصار عددها، وتوفير بعض المرونة في تقديم خدمات متعدّدة باستخدام الوسائط نفسها (مثل السماح لوسائط النقل الخارجي بتوفير خدمات داخلية كما حصل فعلاً، أو السماح لمركبات النقل السياحي أو النقل المدرسي بتقديم خدمات أخرى). إن توفير المرونة في هذا المجال سيزيد منعة مقدمي الخدمة في مواجهة الأزمات، ولكن بشرط مراعاة مصالح المشغلين القائمين على الأنماط المختلفة.

5. إضافة إلى الأمور المتصلة مباشرة بالجائحة وآثارها المشار إليها أعلاه، فيُشار إلى ضرورة الأخذ بتوصيات المراجعتين السابقتين لقطاع النقل في تقريرَي حالة البلاد لعامي 2018 و2019، والتي تشمل:

- وضع الاستراتيجيات الشمولية العابرة للقطاعات الفرعية، وإيجاد آلية لتحديث الاستراتيجيات والخطط التنفيذية باستمرار، بما يتواءم مع التغيرات والمستجدات وتوظيف التكنولوجيا، وتأهيل الكوادر، وأيضاً بما يتوافق مع الوثائق الجديدة التي تصدر عن الحكومة، والتأكيد على إلحاق مشاريع الهيئات والمؤسسات ومبادراتها التي تعمل تحت مظلة الوزارة ضمن الخطة التنفيذية للوزارة.
- التأكيد على ضرورة الاستمرار بتكاملية استراتيجيات القطاعات المرتبطة مع بعضها، مثل النقل والطاقة، وكذلك استراتيجيات المؤسسات المختلفة المعنية بقطاع النقل، مثل وزارة النقل وأمانة عمان الكبرى والبلديات ووزارة الأشغال العامة والإسكان.
- الاهتمام بتجربة الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق، بعدّها نموذجاً لتفعيل الدور التنسيقي والقيادي لوزارة النقل، والتأكيد على ضرورة استحداث هيئة قيادية للسلامة المرورية قد تتمثل 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، لتتحمل 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. وأن تكون وزارة

النقل هي الهيئة القيادية، ما يفعل دورها التنسيقي والرقابي مع الجهات المعنية. 6. إعادة ترتيب تقارير المتابعة الربعية، ليتم تصنيف المشاريع وفقاً لطبيعتها، ومتابعة التنفيذ في كل نوع من المشاريع على حدة، واختيار بعض المؤشرات المبسطة ومتابعتها، وربط المشاريع بمؤشرات الأداء ربطاً صريحاً.

وبمتابعة التوصيات التي لا تتطلب تغييراً مؤسسياً، يمكن إعادة ترتيب تقارير المتابعة مثلاً. أما في ما يتصل بتكاملية العمل بين القطاعات المختلفة، فمع أن وزارة النقل تعنى بوضع الاستراتيجيات للقطاع ولها دور تنسيقي لتنفيذها، يلاحظ أن الهيئات تضع لنفسها أهدافاً قد تكون متسقة إلى حد ما مع بعض الأهداف العامة، والأصل هو أن تستقى من الاستراتيجية، وأن تُعكس على عمل الهيئات.

وفي مجال آخر، فبعد إقرار التعديلات المطلوبة لدمج هيئات النقل، لم تتخذ خطوات تنفيذية لتكامل الاستراتيجيات ولا حتى الموازنات العامة التي بقي كل منها منفصل لعدم اكتمال الدمج.

وبخصوص التوصية الأولى، لم يعمل الكثير لمعالجة الملكية الفردية والاستفادة من فرصة شمول العاملين بمظلة الضمان الاجتماعي. أما ملف أنظمة النقل الذكية، فقد شهد بعض التطور ومزيداً من الاهتمام وتنسيقاً مع أمانة عمان للاستفادة من تجربتها في هذا المجال، ووضِع أيضاً من ضمن أولويات عمل الحكومة في المرحلة المقبلة (2021-2023).

وتم تضمين النقل في الإصلاحات الخاصة بالقطاعات الأخرى، كما ورد في البرنامج التنفيذي التأشيري للحكومة (2021-2024)، وهو أمر مهم ومحمود، لكن الأهم هو ترجمة هذه الإصلاحات على الواقع وعكسها على استراتيجيات القطاعات الأخرى وخططها التنفيذية. ومن جانب آخر، وضعت وزارة النقل المرحلة الثالثة لتنفيذ استراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى، والخطة التنفيذية للأعوام (2021-2023)، وهو إطار زمني أقصر مما ورد في البرنامج التنفيذي التأشيري، وكان من الأجدي توحيد الإطار الزمني.

أما بخصوص الشراكة مع القطاع الخاص، فقد تضمن البرنامج التنفيذي التأشيري مؤشراً للأداء يقتضي زيادة عددها من مشروع واحد في مجال النقل إلى ثلاثة، كما أن الخطط الفرعية للقطاع الخاصة بأنماط النقل المختلفة أشارت في أهدافها إلى إشراك القطاع الخاص ببرامجها ومشاريعها. وأخيراً لم يؤخذ أي إجراء لإعادة دراسة أنماط نقل الركاب، وإمكانية اختصار عددها، وتوفير بعض المرونة في تقديم خدمات متعددة باستخدام الوسائط لتحقيق منعة ومرونة أكبر لمنظومة النقل.

الخلاصة

استمرت جائحة كورونا في عامها الثاني بالتأثير على قطاع النقل مثل غيره من القطاعات وكان من أكثرها تأثراً، وبقيت مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي بنحو 6.3% في 2021 مقارنة بـ 6.2% في عام 2019. وتبين مؤشرات الأداء لقطاع النقل انخفاضاً مقارنة مع ما قبل الجائحة، وخاصة في ما يتصل بالنقل الجوي والبحري. واستمرت الحكومة بإصدار أوامر وبلاغات دفاع متصلة بالقطاع للركاب تتناسب مع الوضع الوبائي. وتراوحت السعة المقعدية لركبات النقل العام من 50% إلى 75% وصولاً إلى كامل السعة المقعدية في بداية شهر أيلول. وفي النقل الجوي للركاب استمرت الحركة في المطارات دون إيقاف منذ استئناف الرحلات الجوية الدولية المنتظمة من الثامن من أيلول الماضي مع مراعاة البروتوكولات والإجراءات الصحية والتنظيمية. وعادت حركة الملاحة بين ميناءي العقبة ونويبع المصري بعد توقفها مدة 415 يوماً بسبب تداعيات جائحة كورونا، وكذلك تم البدء باستقبال البواخر السياحية من شهر آب من عام 2021، وقد شهدت حركة المسافرين المغادرين والقادمين عبر المعابر الحدودية في الربع الثالث من عام 2021 مقارنة بالربع الثالث من عام 2020، زيادة واضحة بعد الانفتاح الجزئي والكلي، لكن الزيادة تختلف بحسب المعبر واتجاه حركة المرور (قدوماً أو مغادرة). وزاد أسطول سيارات تاكسي السيارات الفخمة (الليموزين)، وأعداد شركات النقل السياحي والدولي. وبالمقابل ثمة انخفاضات واضحة في حجم أسطول المركبات المسجلة بالصفة الخصوصية، ووسائل النقل العام وأسطول سيارات التأجير السياحية، وسيارات التطبيقات الذكية وبنسب متفاوتة.

وفي ما يتصل بنقل البضائع، اتخذت الحكومة إجراءات للتقليل من الآثار على هذا القطاع بإلغاء العمل بنظام "النقل التبادلي" على منافذ العمري والكرامة وجابر الذي أوقف في ما بعد، وأعيد العمل به لاحقاً. وشهدت الحركة في ميناء العقبة نشاطاً متزايداً بعد البدء برفع الإجراءات الاحترازية، فزادت عدد البواخر التي أمت ميناء العقبة، وبالمقابل كان ثمة تراجع في أعداد الحاويات المصدرة والمستوردة بنسبة 10.2%. ويعزى ذلك إلى ارتفاع أسعار الشحن البحري عالمياً، إذ وصلت نسبة الزيادة مقارنة بالأسعار منذ بداية العام نحو 400%. كما انخفض حجم البضائع المصدرة بنسبة 28%، في حين زادت حركة بضائع الترانزيت 12%. وبالمجمل انخفضت حركة المستوردات بنسبة 10% في الربع الثالث من عام 2021. وزادت حركة الشاحنات الداخلة والخارجة عبر المراكز الحدودية، كما زاد عدد الطائرات القادمة والمغادرة.

وقد أعدت وزارة النقل في سعيها للتخفيف من آثار جائحة كورونا برنامج "دعم قطاع النقل" بالتعاون مع شركاء معنيين، وجاء هذا البرنامج ليتوافق مع برامج "حماية"

ولاحقاً مع "مساندة" ومن ثمّ مع برنامج "تمكين اقتصادي (1)" و"تمكين اقتصادي (2)". واتخذت سلسلة إجراءات حكومية لدعم قطاع النقل من خلال هيئة تنظيم النقل البري أو أمانة عمان الكبرى كل في مجال اختصاصه شملت إعفاء 50% من رسوم التراخيص عن مدد الإغلاق، وتخفيض السعة المقعدية بتكلفة 1,6 مليون دينار ضمن حدود أمانة عمان، وإعفاء مركبات النقل العام في المملكة من رسوم التراخيص بقيمة مليون دينار عن مدد الإغلاق وتخفيض السعة المقعدية، ومنح مدة ثلاثة شهور لتجديد ترخيص وسائط النقل العام بدون غرامات. ومن ثم وفي شهر آب أُعفيت شركات النقل العام من رسوم التراخيص وبدلات الاستثمار (الخدمات السنوية)، والغرامات الناتجة عن عدم تجديد التراخيص المستحقة عليها عن مدد الإغلاق بسبب جائحة كورونا وبنسب متفاوتة تتراوح ما بين 30-100% بحسب نمط النقل وتمديد مدة تسديد المستحقات المالية على شركات النقل حتى نهاية 31/12/2021.

ويشير تنفيذ الاستراتيجية للربع الثالث لعام 2021 إلى أن العدد الكلي لمشاريع الخطة الاستراتيجية 63 مشروعاً، إذ بين التقرير أن نسبة المشاريع التي تتقدم بحسب الاستراتيجية أو أسرع منها 46%، أما المتأخرة فبلغت نسبتها 30%، والمتوقفة أو التي لم تبدأ 24%، ويظهر التقرير تراجعاً في عدد المشاريع في الخطة التنفيذية لوزارة النقل (2018-2020)، فكانت 112 مشروعاً. وتشير الخطة الاستراتيجية (2021-2023) في عدد مشاريع هيئة النقل البري إلى زيادة طفيفة (17 مشروعاً)، في حين أن الزيادة كانت كبيرة في عدد مشاريع هيئة الطيران المدني (16 مشروعاً مقارنة بـ 11 مشروعاً). ولم تتناول برامج أولويات الحكومات تنفيذ محاور الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق، ولم تُرصد في موازنة وزارة النقل أو الهيئات التي تعمل تحت مظلتها مخصصات لذلك. وقد شمل البرنامج التنفيذي التأشيري جملة إصلاحات للقطاع، شملت إطلاق مشاريع تجميع خطوط النقل وتحديثها، واعتماد الأنظمة الذكية في إدارة النقل العام ومراجعة جداول التعرفة وآلية احتسابها، ووضع معايير الخدمة في النقل العام واعتمادها، وتحديث مواصفات استيراد الشاحنات، ومراجعة برامج تحفيز تحديث أسطولها، إضافة إلى مراجعة اللوائح الخاصة بقواعد السلوك في النقل العام، إلا أن مؤشرات الأداء لم تشمل الكثير منها، ولم ترصد مخصصات لتحقيق الإصلاح المنشود. وقُدّرت تكاليف المشاريع التي صُنفت ضمن الأولويات بقيمة 448,577 ديناراً تشكل 5.9% من التكلفة المتوقعة لتنفيذ أولويات البرنامج البالغة 7.6 مليار دينار، وهي تقل عن مساهمة قطاع النقل بالنتائج القومي المحلي المتوقعة خلال مدة البرنامج (6.3 إلى 6.8%). وتمثل تكاليف المشاريع ضمن هدف تطوير البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحالية حوالي 45% من التكاليف الكلية للمشاريع، تليها تلك المتصلة

بتحسين نوعية خدمات النقل العام وجاذبيتها (20.6%)، وتمثل تكلفة مشاريع النقل العام 46.4%، تليها المشاريع المتصلة بمنظومة السكك الحديدية بنسبة 19.8%).

وقد قامت أمانة عمان الكبرى من خلال شركة "رؤية عمان للنقل" بطرح عطاء لشراء 150 حافلة نقل جديدة، وذلك ضمن المرحلة الثانية التي تأتي استكمالاً للمرحلة الأولى التي شملت 135 حافلة. كما أن الأمانة استكملت أكثر من 90% من البنية التحتية للمرحلة الأولى لمشروع باص التردد السريع، وقامت بإطلاق دراسة للمرحلة الثانية للمشروع بطول 50 كم موزعة على أربعة مسارات بتمويل من البنك الدولي.

كما قامت الحكومتان السابقة والحالية بوضع برامج أولويات العمل، وجاء برنامج الحكومة الحالية مختصراً للقطاع دون تحديد مؤشرات للأداء ومحتويًا على مشروع تطوير النقل الذكي وتنفيذه، وتشغيل باص التردد السريع، والتحضير لإطلاق العمل على مشروع سكة الحديد الوطني (المرحلة الأولى) (لإنشاء سكة حديد تربط ما بين الموانئ البحرية في العقبة وصولاً للميناء البري في الماضونة، وهو مشروع لم تأت الحكومة الأولى على ذكره، لكن بدورها قدمت برنامجاً بـ 13 مشروعاً ومؤشرات أداء قد تكون إيجابية.

وتبين المراجعة أن استراتيجيات المؤسسات يتم عكسها مباشرة على الموازنات. ويشير قانون الموازنة وموازنات وزارة النقل والهيئات التي تعمل تحت مظلتها بتطابق المشاريع المدرجة في الموازنة إلى حد كبير مع تلك المدرجة في استراتيجية وزارة النقل، ويلاحظ وجود اختلافات في بعض الأحيان عن برامج أولويات العمل الاقتصادية للحكومات المتعاقبة. ويلاحظ أن موازنة 2021 بقيت متحفظة في ظل استمرار الجائحة حتى أنها وردت بدون أرقام موازنة 2020 بعد إعادة تقديرها لتعكس التخفيضات التي طرأت على النفقات التشغيلية والرأسمالية.

ثامناً: التوصيات:

1. إعطاء وزارة النقل دوراً قيادياً وتنسيقياً، والتركيز على التحويلات التي تحصل في قطاع النقل، ولا سيما في التشغيل ووضع الاستراتيجيات الشمولية العابرة للقطاعات الفرعية.
2. توجيه الإنفاق الحكومي باتجاه مشاريع النقل الجماعي بين المدن.
3. ضرورة أن يتم وضع مؤشرات أداء لقياس الأهداف الواردة في الاستراتيجية عند وضع أي برنامج وفق أولويات منسجمة مع الأهداف الوطنية والقطاعية، وأن تبقى دوماً متسقة مع ما يرد في قانون الموازنة، وأن يتم وضع خطط للمتابعة.
4. ضرورة أن يعكس الإنفاق مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي على مشاريع النقل، وأن تكون البرامج والمشاريع ذات الأولوية متصلة بالأهداف الوطنية والقطاعية.
5. تفعيل النصوص القانونية التي تتصل بالمشغلين الفرديين.
6. رصد المخصصات المالية لتنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق ومتابعة تنفيذها، وأن تتولى وزارة النقل زمام المبادرة لتولي التنسيق والمتابعة.
7. إيلاء تنفيذ مشروع أنظمة النقل الذكية الموجهة للمشاريع الحالية الاهتمام الذي يستحقه بوصفه حجر الأساس في تطوير منظومة النقل.
8. مأسسة التنسيق ما بين المعنيين بإدارة النقل العام وخاصة نقل الركاب والبضائع فيما يتصل بعلاقة هيئة تنظيم قطاع النقل بالبلديات.

المراجع

- قانون رقم (5) لسنة 2021، قانون الموازنة العامة للسنة المالية 2021.
- قانون رقم (4) لسنة 2020، قانون الموازنة العامة للسنة المالية 2020.
- قانون رقم (1) لسنة 2019، قانون الموازنة العامة للسنة المالية 2019.
- تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثاني 2021.
- تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثالث 2021.
- تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثاني 2020.
- تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية لقطاع النقل للربع الثالث 2020.
- البرنامج التنفيذي التأشير للحكومة (2021-2024).
- على خطى النهضة: أولويات عمل الحكومة (2019-2020).
- إحصائيات شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ.
- إحصائيات شركة ميناء الحاويات.