

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



تقرير حالة البلاد 2019

محور قطاعات البنية التحتية

النقل





| | |
|----|--|
| 4 | المُلخَص التَّنفيذِي |
| 6 | التقديم |
| 7 | أولاً: متابعة استراتيجية قطاع النقل..... |
| | - الخطة التنفيذية (2018-2020) لاستراتيجية |
| 8 | النقل الوطنية طويلة المدى/ المرحلة الثانية |
| 25 | - الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023) |
| 27 | ثانياً: متابعة توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2018..... |
| 28 | ثالثاً: النظرة المستقبلية..... |
| 30 | الخلاصة والتوصيات..... |

الملخص التنفيذي

تقدّم هذه المراجعة دراسةً للمستوى التنفيذي للخطط الاستراتيجية في قطاع النقل، وهي تركز بشكل رئيسي على الخطة الاستراتيجية لوزارة النقل للمدة 2018-2020، وتعرض الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق للمدة 2019-2023.

ففي ما يتصل بالخطة الاستراتيجية، تعرض المراجعة أهم المؤشرات والمشاريع الواردة فيها، وتستند إلى تقرير المتابعة للربع الأول من عام 2019 والصادر عن وزارة النقل، في تقييم مدى الإنجاز في المشاريع المختلفة. ومع النقاط الإيجابية في ذلك التقرير في الشكل والمضمون ومستوى الإنجاز في عدد من المشاريع، تورد هذه المراجعة بعض الملاحظات على آلية المتابعة، وخاصة في ما يتعلق بتحديث الخطط تحديثاً دورياً، وتبسيط المؤشرات والتكامل بين القطاعات الفرعية.

كما تتضمن هذه المراجعة مراجعة لتوصيات تقرير حالة البلاد لعام 2018 في سياق الاستراتيجية المعلنة لوزارة النقل، وتستشرف بعض النقاط التي يجب التركيز عليها في قطاع النقل مستقبلاً.

وتتلخص توصيات هذه المراجعة بما يلي:

- إعادة ترتيب تقارير المتابعة ليعاد تصنيف المشاريع ويتم تبسيط المؤشرات وربطها بالمشاريع ربطاً صريحاً.
- التأكد من إلحاق مشاريع ومبادرات الهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلة وزارة النقل ضمن الخطة التنفيذية للوزارة. فمع أن عدداً من هذه المؤسسات مستقلة، إلا أن ما تقوم به يصبّ مباشرة في عمل الوزارة للنهوض بقطاع النقل.

- إيجاد آلية لتحديث الاستراتيجيات والخطط التنفيذية تحديثاً مستمراً بما يتواءم مع التغيرات والمستجدات، وأيضاً بما يتوافق مع الوثائق الجديدة التي تصدر عن الحكومة، مثل وثيقة أولويات عمل الحكومة. ويتم ذلك من خلال جعل وثيقة الاستراتيجية ديناميكية، أو بإرفاق المشاريع الجديدة في خطط المتابعة مثلاً.
- الاهتمام بتجربة الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق بعدّها نموذجاً لتفعيل الدور التنسيقي والقيادي لوزارة النقل في الملفات المتصلة بقطاع النقل، والعمل على نجاح هذه التجربة واستنساخها في ملفات أخرى. ويتطلب هذا توفير البنية التحتية والبيئة التشريعية المناسبة لتطبيق قانون النقل متعدد الوسائط رقم (29) لسنة 2018.
- متابعة ما جاء في توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2018، وخاصة في ما يتصل بـ:
 - المخصّصات المالية والكوادر البشرية المطلوبة لوضع قطاع النقل ضمن سلم أولويات الحكومة.
 - تبسيط المؤشرات في قطاع النقل لتسهيل قياسها ومتابعتها.
 - التركيز على التحوّلات التي تحصل في قطاع النقل، وخاصة في ما يلي:
 - الاهتمام بتشغيل البنية التحتية للنقل وإدارتها وصيانتها وليس في التوسيع والبناء فقط.
 - وضع الاستراتيجيات وإدارة قطاع النقل إدارة شمولية ومتكاملة، وليس في إطار القطاعات الفرعية الثلاثة فقط (البرّي، والبحري، والجوي).
 - توظيف التكنولوجيا وبناء الكوادر المؤهلة لإدارة الحلول التقنية في قطاع النقل وتنفيذها.

التقديم

يبرز قطاع النقل بوصفه أحد القطاعات المهمة التي ينبغي التركيز عليها وبلورة استراتيجية واضحة بشأنها، كما جاء في «رؤية الأردن ٢٠٢٥»، ولا سيما أن هذا القطاع يشكل ما نسبته 6% من الناتج المحلي الإجمالي بحسب دائرة الإحصاءات العامة (2018). وقد بينت خطة تحفيز النمو الاقتصادي الأردني (2018-2022)، أن تحقيق نسبة نمو بمقدار 5% في الناتج المحلي الإجمالي في المدة التي تغطيها الخطة، يتطلب نمواً مقداره 12% في قطاع النقل.

وقدم تقرير حالة البلاد لعام 2018 عرضاً مفصلاً لتحليل السياسات والاستراتيجيات المرتبطة بقطاع النقل وقطاعاته الفرعية (البري، والبحري، والجوي). ومما تضمنه التقرير:

- عرضاً للإطارين المؤسسي والقانوني الناظرين للقطاع، إذ أدرج التقرير المؤسسات التي تعمل في القطاع والقوانين التي تنظم عمل تلك المؤسسات والخدمات التي تقدمها.
- عرضاً لما جاء في السياسات والاستراتيجيات وخطط العمل المرتبطة بالقطاع.
- وتهدف هذه المراجعة ضمن تقرير حالة البلاد لعام 2019، إلى متابعة ما جاء في التقرير السابق، مع تسليط الضوء على أحدث استراتيجيات لقطاع 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).
- وبناءً على ما تقدم، تتضمن هذه المراجعة ما يلي:
- عرض لما جاء في كل من الخطة التنفيذية (2018-2020) لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى / المرحلة الثانية، والخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023).
- متابعة للتوصيات التي قدمت في تقرير حالة البلاد لعام 2018 في سياق هاتين الوثيقتين.
- تحليل لمضمون الأهداف المعلنة في الوثيقتين.
- وكما ذكر في تقرير حالة البلاد لعام 2018، فإن «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). وفي هذه المراجعة (كما في سابقتها)، ومن خلال التركيز على 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 وسائل النقل مقابل أجر، مثل النقل العام أو (التاكسي) أو النقل السياحي، إضافة إلى وسائل النقل الجوية والبحرية.
- نقل البضائع من خلال وسائل النقل المختلفة.
- وبذلك، فإن تنقل الأشخاص في مركباتهم الخاصة سيتم التركيز عليه فقط في سياق علاقته بمنظومة تنقل الأشخاص سائفة الذكر، وكذلك الحال بالنسبة إلى البنية التحتية لشبكة الطرق.
- وكما جاء أيضاً في تقرير حالة البلاد لعام 2018، ونظراً للهيكلية المؤسسية المعنية بتنظيم قطاع النقل، فإنه سيتم خلال هذه المراجعة الإشارة إلى قطاعات فرعية ثلاثة ضمن قطاع النقل، وهي:
- النقل البري.
- النقل الجوي.
- النقل البحري.

أولاً: متابعة استراتيجية قطاع النقل

سيتم التركيز في هذه المراجعة على الوثيقتين التاليتين:

- الخطة التنفيذية (2018-2020) لاستراتيجية النقل الوطنية طويلة المدى/ المرحلة الثانية.
- الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023).
- وتمثل هاتان الوثيقتان أحدث الاستراتيجيات وخطط العمل لوزارة النقل. ويتضمن هذا الجزء من المراجعة ما يلي:
- ملخصاً لما جاء في الوثيقتين.

- تحليلاً لما تمّ تطبيقه من الوثيقتين حتى تاريخ إعداد هذه المراجعة، وما لم يُطبَّق، وأسباب التوقّف المعلنة.

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

تمّ إعداد الخطة الاستراتيجية لوزارة النقل والخطة التنفيذية قيد البحث، بناءً على الدليل الإرشادي للتخطيط الاستراتيجي للدوائر الحكومية والصادر عما كانت تسمى «وزارة تطوير القطاع العام». وتمّ الاطلاع أيضاً -كما جاء في الخطة التنفيذية- على «أفضل الممارسات في التخطيط الاستراتيجي للمؤسسات المحلية والدولية».

وتضمّنت مدخلات الخطة التنفيذية للأعوام 2018-2020، رؤية الوزارة ورسالتها وقيمها الجوهرية، إضافة إلى ما يلي:

- المحاور الوطنية وكتب التكليف السامي والرسائل والرؤى الملكية.
 - وثيقة «رؤية الأردن 2025».
 - البرنامج التنموي التنفيذي.
 - قانون النقل رقم (89) لسنة 2003.
 - استراتيجية قطاع النقل طويلة المدى.
 - مشروع موازنة وزارة النقل لكل من الأعوام (2018-2020).
 - استراتيجية وزارة النقل (2015-2017).
 - السياسات الداخلية الداعمة لتطوير الاستراتيجية.
- ويعرض الجدول رقم (1) مجموعة الأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع المدرجة ضمن الخطة التنفيذية لوزارة النقل 2018-2020.
- كما يتضمّن الجدول وصفاً لمدى تنفيذ كلّ من المشاريع في الربع الثاني من عام 2019، وذلك بناءً على تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل لتلك المدّة والصادر عن مديرية متابعة النقل وتقييمه في وزارة النقل (علماً أن هذا التقرير كان تقريراً لمتابعة الأحداث من حيث تاريخ كتابته).
- أما الجدول رقم (2) فيتضمّن عدداً من المؤشرات المدرجة في الخطة التنفيذية وقيمها في عام 2017، والقيم المستهدفة في الأعوام 2018 و2019 و2020. وبعد التواصل مع وزارة النقل تبين عدم وجود بيانات محدّثة تخص الوضع الحالي لهذه المؤشرات.

الجدول رقم (1):
الأهداف والبرامج والمشاريع في الخطة التنفيذية لوزارة النقل (2018-2020)

| الأهداف الاستراتيجية | البرامج | المشاريع | مدى التنفيذ مع نهاية الربع الأول لعام 2019 |
|--|--|--|--|
| الهدف الاستراتيجي الأول: تطوير منظومة النقل. | البرنامج الأول: تطوير قطاع النقل / تطوير دراسات قطاع النقل. البرنامج الثاني: تطوير قطاع النقل / تطوير البنية التحتية. | مشروع تطوير النظام المحوسب لقطاع النقل / النهوض بخدمات النقل العام. | • تم الانتهاء من تحديث الأنظمة وتدريب المعنيين في كل من وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري. |
| | | الشبكة الوطنية للسكك الحديدية | --- |
| | | إنشاء ميناء بحري ومركز لوجستي في عمان / الماضونة. | • توقيع اتفاقية التفاهم مع المانح (بنك الاستثمار الأوروبي) لتقديم منحة لإعداد دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع. |
| | | مشروع إعادة تأهيل المدرج الشمالي / مطار الملكة علياء الدولي. | • الأعمال الإنشائية. |
| | | تنفيذ الجدار الأمني ونقطة التفتيش عند مدخل كبار الزوار (VIP) في مطار الملكة علياء الدولي. | • الأعمال الإنشائية. |
| | | شراء جهاز (Cargo Airport X-RAY Scanner) للفحص بالأشعة لوارد الشحن الجوي في مطار الملكة علياء الدولي. | --- |
| | | مشروع تأهيل مدخل بوابة المشتى في مطار الملكة علياء الدولي. | --- |
| | | نظام التتبع الإلكتروني للمركبات / الآليات الحكومية (المرحلة الأولى). | --- |
| | | نظام التتبع الإلكتروني للمركبات / الآليات الحكومية (المرحلة الثانية؛ 8500 مركبة). | - طرح العطاء. - فرز العطاء وتأهيل شركة للعطاء. - فحص مصنعي للأجهزة داخل بلد المنشأ (تايوان). |
| | | إنشاء مطار الشونة / إعداد دراسات الجدوى الاقتصادية لمطار الشونة الجنوبية. | - تم تزويد المستشار بالملاحظات النهائية من اللجنة الفنية، وسيتم تقديم التقرير النهائي في حال الانتهاء منه. - جاء في رد المستشار أن ملاحظات هيئة تنظيم الطيران المدني تتصل بأمور تشغيلية وهي خارج نطاق عمله. |



| الأهداف الاستراتيجية | البرامج | المشاريع | مدى التنفيذ مع نهاية الربع الأول لعام 2019 |
|--|--|--|--|
| | | دراسة الجدوى الاقتصادية لاستثمار مطار عمان المدني بماركا وتطويره (MIDRA). | <p>- تم تسلم مسودة دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع المقدمة من المستشار (Mazars, wsp), خليفة وشركاه).</p> <p>- تم مراجعة الدراسة من اللجنة الفنية وتزويد المستشار بالملاحظات الفنية والقانونية والاقتصادية والمالية.</p> <p>- تم الاجتماع مع المستشار بتاريخ 2018/10/16 ومناقشة الملاحظات قبل اعتماد التقرير النهائي.</p> |
| الهدف الاستراتيجي الثاني: تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص | البرنامج الأول: تشجيع الاستثمار في مشاريع أنماط النقل كافة. | إدارة مشروع التحديث لنظام التفطيش لحقائب مستودع الطائرات في مطار الملكة علياء الدولي ومتابعته. | --- |
| الهدف الاستراتيجي الثالث: تسهيل منظومة النقل والتجارة. | البرنامج الثاني: بناء التعاون الإقليمي في تسهيل النقل والتجارة وتقويتها. | عقد ورشات عمل إقليمية | • مؤتمر الأمانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة لخدمة الاقتصاد الوطني. |

| الأهداف الاستراتيجية | البرامج | المشاريع | مدى التنفيذ مع نهاية الربع الأول لعام 2019 |
|---|---|--|--|
| الهدف الاستراتيجي الرابع: المساهمة في تخفيض الآثار البيئية السلبية. | البرنامج الأول: توفير أنظمة نقل صديقة للبيئة. | مشروع الربط للنقل العام بين مدينتي عمان والزرقاء / حافلات التردد السريع (BRT). | <p>- تم تسليم الدراسات والتصاميم الخاصة بمنطقة عمل العطاء الأصلي.</p> <p>- تم تقييم العروض المالية من دائرة العطاءات الحكومية لتنفيذ الحزم الأربع للمشروع.</p> <p>- تم توقيع اتفاقية التمويل بين وزارة المالية وصندوق استثمار الضمان الاجتماعي لتمويل المشروع.</p> <p>- تمت إحالة عطاءات تنفيذ الحزم الإنشائية الأربع، وإصدار أمر المباشرة للمقاولين بتاريخ 2019/3/2.</p> <p>- تم توقيع عقد بيع قطعة أرض (40 دونماً) بين وزارة النقل والقوات المسلحة الأردنية ليتم إنشاء محطة انطلاق حافلات التردد السريع ووصولها.</p> <p>- تمت إحالة عطاءات الإشراف على الحزم الأربع.</p> |

| الأهداف الاستراتيجية | البرامج | المشاريع | مدى التنفيذ مع نهاية الربع الأول لعام 2019 |
|--|--|--|--|
| الهدف الاستراتيجي الخامس: رفع مستوى الأداء المؤسسي. | البرنامج الرئيسي: الإدارة والخدمات المساندة | | |
| | البرنامج الفرعي (1): بناء القدرات. | تدريب الموظفين وفقا للخطة التدريبية الداخلية للوزارة (2018-2020). | --- |
| | البرنامج الفرعي (2): رفع الجاهزية الإلكترونية وإدامة بيئة تقنية المعلومات. | مشروع صيانة الأجهزة والمعدات المتصلة بشبكة الحاسوب ونظام الاتصالات الموحد وإدامتها. | • متابعة تنفيذ أعمال الصيانة من الشركة، وتقييم وضع الشبكة الحالية، وتحديد العناصر اللازم استبدالها أو تطويرها. |
| | | شراء أجهزة حاسوب وملحقاتها. | تم إعداد دراسة بالاحتياجات من أجهزة وملحقاتها، وإعداد المواصفات الفنية، وطرح العطاء. |
| | | عطاء صيانة أجهزة الحاسوب وتوابعها. | • طرح عطاء الصيانة، دراسة العروض المقدمة، إبرام العقد. |
| | | صيانة أجهزة الحاسوب وتوابعها، ومتابعة عقد الصيانة الجديد. | • طرح عطاء الصيانة، دراسة العروض المقدمة، إبرام العقد. |
| | | صيانة وتطوير أجهزة غرفة الحاسوب الرئيسية ومعدات (Data Center) | • البدء بالتحضير لتقييم غرفة خادم الحاسوب وتحديد النواقص. |
| | | عطاء تركيب نظام مراقبة وتشغيله باستخدام الكاميرات في مبنى وزارة النقل. | • تمت الإحالة، وتم تركيب نظام المراقبة باستخدام الكاميرات وتم تسلمه. |
| | البرنامج الفرعي (3): إنشاء مركز معرّف لقطاع النقل. | إدامة نظام إدارة الموارد الحكومية وتطويره (GRP). | • توقيع عقد الصيانة 2017-2018. |
| | | مشروع صيانة وإدامة الموقع الإلكتروني لوزارة النقل ونظام إدارة الوثائق والموقع الداخلي. | • توقيع عقد الصيانة مع الشركة المصممة لهذه الأنظمة. |
| | | الإدارة والخدمات المساندة/ مشروع صيانة نظام (GRP) وإدامته. | • مشروع صيانة نظام (GRP) وإدامته. |
| | | مشروع صيانة وإدامة وإدامة نظام الشكاوى والاقتراحات والاستفسارات الخاصة بقطاع النقل. | • نظام شكاوى واقتراحات فعال ومحدث. |

الجدول رقم (2):
الأهداف والمؤشرات وقيمتها الحالية والمستهدفة في الخطة التنفيذية لوزارة النقل
(2018-2020)

| القيمة المستهدفة | | | القيمة/ سنة الأساس 2017 | مؤشرات القياس | الهدف الاستراتيجي |
|------------------|--------|--------|-------------------------------|---|--|
| 2020 | 2019 | 2018 | | | |
| %8.7 | %8.6 | %8.5 | %8.4 | نسبة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي | تطوير منظومة النقل |
| 160/66 | 160/66 | 160/66 | 160/67 | ترتيب الأردن في التقارير الصادرة عن البنك الدولي من حيث مؤشر الأداء اللوجيستي (LPI) | |
| 4.02 | 4.15 | 4.01 | 4.03 | مؤشر البنية التحتية للنقل في تقرير التنافسية العالمي (GCI) | |
| %30 | %25 | %20 | %13 | نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية | |
| %100 | %100 | %100 | %100 | نسبة تحقيق المديرية والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الاستراتيجي | |
| 2 | 2 | 2 | 1 | عدد مشاريع الشراكة | تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص |
| %100 | %70 | %30 | -- | نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية | |
| %100 | %100 | %100 | %100 | نسبة تحقيق المديرية والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الاستراتيجي | |
| 2 | 4 | 7 | 4 | عدد مذكرات التفاهم الثنائية | تسهيل منظومة النقل والتجارة |
| 3 | 5 | 6 | 3 | عدد الاتفاقيات الثنائية الموقعة مع الدول | |
| %100 | %100 | %100 | %100 | نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية | |
| %100 | %100 | %100 | %100 | نسبة تحقيق المديرية والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الاستراتيجي | |
| %100 | %70 | %30 | %4 | نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية التي تهدف إلى تحسين نوعية البيئة | المساهمة في تخفيف الآثار البيئية السلبية |
| %100 | %100 | %100 | %100 | نسبة تحقيق المديرية والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الاستراتيجي | |

| القيمة المستهدفة | | | القيمة/ سنة الأساس 2017 | مؤشرات القياس | الهدف الاستراتيجي |
|------------------|------|------|-------------------------------|---|-----------------------|
| 2020 | 2019 | 2018 | | | |
| %80 | %79 | %76 | %73 | نسبة رضا الموظفين | رفع الأداء المؤسسي |
| 98 | 95 | 90 | 88 | عدد المتدربين | |
| 93 | 92 | 91 | 90 | معدل تقييم أداء الموظفين | |
| %97 | %96 | %95 | %94 | نسبة تغطية الاحتياجات التدريبية | |
| %82 | %82 | %82 | %82 | نسبة رضا شركاء الوزارة | |
| %98 | %97 | %96 | %95 | نسبة إنجاز البرامج المدرجة ضمن الاستراتيجية | |
| %100 | %100 | %100 | %100 | نسبة تحقيق المديرية والوحدات لأهدافها المرتبطة بالهدف الاستراتيجي | |

إن المشاريع المدرجة في الخطة التنفيذية تخص وزارة النقل فقط، أما تقرير متابعة تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل للربع الثاني لعام 2019 فيتضمن مشاريع للهيئات التي تعمل تحت مظلة الوزارة في القطاعات الفرعية الثلاثة (النقل البري والجوي والبحري).

ويعرض الجدول رقم (3) المشاريع المدرجة ضمن استراتيجيات النقل البري والجوي والبحري في تقرير المتابعة، إضافة إلى ما تم تنفيذه في كل مشروع، وما هو قيد التنفيذ، وما لم ينفذ.

الجدول رقم (3):

المشاريع المدرجة في تقرير المتابعة ضمن استراتيجيات النقل البري والجوي والبحري

| الهدف | البرامج | المشروع | المنتج (جزئياً أو كلياً) |
|--|--------------------------|--|--|
| النقل البري | | | |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | تطوير خدمات النقل العام. | تنفيذ مخرجات المخطط الشمولي في جرش. | - تحديد مستوى الخدمة المطلوب. - عمل تحليل مالي لمعرفة الدعم اللازم. |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | تطوير خدمات النقل العام. | تنفيذ دراسة مشروع النقل الحضري (إربد، الزرقاء، مادبا، السلط). | - الانتهاء من المرحلة الأولى 100%. - تمت إضافة مدينة السلط في الدراسة. - تم عقد ورشة نقاشية مع المشغلين بحضور مندوبين من هيئة تنظيم النقل البري ومن البنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية (EBRD) وشركة اتحاد المستشارين مع أصحاب العلاقة من مشغلين داخليين وخارجيين. - إعادة هيكلة خطوط النقل الحضري في كل من إربد والزرقاء ومادبا والسلط. - تم إجراء المسوحات الميدانية لحساب تعداد الركاب ومسح رضا الركاب. |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | تطوير خدمات النقل العام. | إدخال نظام النقل الذكي (Intelligent Transport System) لتحسين خدمة النقل العام. | الدراسات الأولية. |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنضد (جزئياً أو كلياً) |
|---|--------------------------|---|--|
| تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين، والعدالة في توزيعها. | تطوير خدمات النقل العام | دراسة احتياجات خدمة نقل طلبة المدارس الحكومية/ دراسة النقل الجماعي. | <p>- تسلم تقرير المرحلة الأولى.</p> <p>- تسلم تقرير المرحلة الثانية (المسوحات الميدانية) لأقاليم الجنوب والشمال والوسط.</p> <p>- تسلم تقرير تحليل المسوحات، وتقييم واقع الحال، وتقديم النتائج لإقليم الشمال.</p> <p>- تسلم تقرير تحليل المسوحات، وتقييم واقع الحال، وتقديم النتائج لإقليم الجنوب.</p> <p>- تسلم تقرير تحليل المسوحات، وتقييم واقع الحال، وتقديم النتائج لإقليم الوسط.</p> |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | تطوير خدمات النقل العام. | تأهيل السائقين. | <p>- تم تدريب 1361 سائقاً في المرحلة الأولى، و1250 سائقاً في المرحلة الثانية.</p> <p>- تم الكشف على مراكز التدريب الجديدة، واعتماد مراكز التدريب وتحضير المدربين الجدد، وتسلم المراكز لبدء المرحلة الثالثة.</p> <p>- تم الانتهاء من عقد 57 دورة من أصل 88 دورة مقررة للمرحلة الثالثة.</p> <p>- تم تأهيل 6000 سائق للمرحلة الثالثة، وتدريبهم.</p> <p>- تم إنجاز الإجراءات المالية والإدارية الخاصة بالمشروع بمراحله المختلفة.</p> <p>- تم الكشف على 66 مركزاً لغايات اعتمادها، وتحضير العقود جار مع المراكز المعتمدة لغايات تدريب 6000 من السائقين الجدد بتكلفة مموّلة تبلغ 82 ألف دينار تقريباً.</p> <p>- تم عقد 188 دورة في جميع محافظات المملكة.</p> |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنتج (جزئياً أو كلياً) |
|--|--|---|---|
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | رفع مستوى الأداء المؤسسي. | عقد دورات تدريبية للموظفين. | - تم تعميم طلب الاحتياجات التدريبية. - تم وضع الخطة التدريبية. - تم اعتماد الخطة التدريبية من المدير العام لهيئة تنظيم النقل البري. |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | رفع مستوى الأداء المؤسسي. | مشروع باء وتحديث قاعدة البيانات الخاصة بجميع أنماط النقل للركاب، وأتمتة خدمات هيئة تنظيم النقل البري. | - إعادة دراسة الشروط الفنية للعطاء. - تم إحالة العطاء إلى إحدى الشركات المتخصصة. - تم العمل بالعطاء والاتفاق على مراحل إنجازها مع الشركة التي أحيل عليها. - تم البدء بتسليم مراحل تحليل الأنظمة للوضع الحالي والوضع المستقبلي. |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | رفع مستوى الأداء المؤسسي. | توفير أجهزة حاسوب تلبية متطلبات الموظفين للقيام بمهامهم. | - تم حصر الأجهزة المطلوب شراؤها، وتم توجيه كتاب لمركز تكنولوجيا المعلومات للحصول على موافقتهم على شراء الأجهزة. |
| رفع مستوى نوعية خدمات النقل البري، وإضافة خدمات إبداعية. | رفع مستوى الأداء المؤسسي. | بناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري. | - تم إحالة العطاء للمرحلة الأولى على الشركة الاستشارية بتاريخ 2018/11/11. |
| تقليل الآثار البيئية السلبية لقطاع النقل البري. | تطوير الأنظمة المتصلة بمواصفات المركبات (السلامة والبيئة). | تحديث أسطول حافلات النقل العام، لتتوافق مع التنفيذ التدريجي لمستويات الشبكة الهرمية (مستمر). | - تحديث 2949 حافلة منذ عام 2008 حتى تاريخه. |
| رفع مستوى البنية التحتية لقطاع النقل البري وتطويرها. | تطوير البنية التحتية لخدمات النقل البري. | مشروع إنشاء البنية التحتية للنقل العام وتأهيلها وإعادة تأهيلها (مراكز الانطلاق والوصول). | جرش، عجلون، الكرك، مادبا. |
| رفع مستوى البنية التحتية لقطاع النقل البري وتطويرها. | تطوير البنية التحتية لخدمات النقل البري. | مشروع تصميم إعادة تأهيل المجمعات في الأتوية. | --- |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنضد (جزئياً أو كلياً) |
|---|--|--|---|
| رفع مستوى البنية التحتية لقطاع النقل البري وتطويرها. | تطوير البنية التحتية لخدمات النقل البري. | مشروع توفير أنظمة رقابية إلكترونية للنقل العام في مراكز الانطلاق والوصول (CCTV). | - تمت مراجعة الشروط المرجعية للعطاء وتحديثها في الربع الأخير من عام 2018، بسبب وجود مراكز انطلاق ووصول في مراحل إنجازها النهائية ويجري تسلمها وفقاً للأصول. ومن ثم سيتم التنسيق مع مديرية مرافق النقل لتحديد مراكز الانطلاق والوصول المراد اعتمادها في المرحلة الأولى للعطاء في الربع الثاني من عام 2019. |
| رفع مستوى البنية التحتية لقطاع النقل البري وتطويرها. | تطوير البنية التحتية لخدمات النقل البري. | توفير مواقف تحميل وتنزيل لوسائل النقل العام. | توفير 67 مظلة في جرش. |
| تحفيز بيئة الاستثمار في قطاع النقل البري. | تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري. | تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية. | إصدار التشريعات. |
| تحفيز بيئة الاستثمار في قطاع النقل البري. | تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري. | إنجاز منظومة وثيقة النقل البري. | إصدار وثيقة نقل من هيئة تنظيم النقل البري للناقل بعد التحميل. |
| تحفيز بيئة الاستثمار في قطاع النقل البري. | تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البري. | مشروع دعم أجور طلبة الجامعات الرسمية. | الجامعة الهاشمية، جامعة العلوم والتكنولوجيا، جامعة الحسين، الجامعة الأردنية، جامعة آل البيت، جامعة اليرموك. |
| تطوير منظومة النقل السككي وتحسين الخدمات المقدمة للمواطنين. | برنامج النقل. | تصنيع عربات آلية. | --- |
| تطوير منظومة النقل السككي وتحسين الخدمات المقدمة للمواطنين. | برنامج النقل. | إعادة إعمار جزئي للقاطرة البخارية 23. | --- |
| تطوير منظومة النقل السككي وتحسين الخدمات المقدمة للمواطنين. | برنامج النقل. | تركيب أجهزة تكييف لعربات الركاب. | --- |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنتفذ (جزئياً أو كلياً) |
|---|--|---|---------------------------|
| وضع المؤسسة على خريطة السياحة العالمية. | برنامج التميز المؤسسي. | بناء المتحف. | --- |
| وضع المؤسسة على خارطة السياحة العالمية. | برنامج التميز المؤسسي. | ترميم مباني محطة عمان. | --- |
| وضع المؤسسة على خريطة السياحة العالمية. | برنامج التميز المؤسسي. | رضا متلقي الخدمة. | --- |
| وضع المؤسسة على خريطة السياحة العالمية. | برنامج التميز المؤسسي. | الشراكة الاستراتيجية مع الجهات ذات العلاقة. | --- |
| وضع المؤسسة على خريطة السياحة العالمية. | برنامج التميز المؤسسي. | إعادة تأهيل محطتي الجيزة والسمرا. | --- |
| --- | --- | إعادة تأهيل محطتي القطرانة والزرقاء. | --- |
| وضع المؤسسة على خريطة السياحة العالمية. | برنامج التميز المؤسسي | منتدى شباب المفرق. | --- |
| وضع المؤسسة على خريطة السياحة العالمية. | برنامج الإعلام والثقافة المجتمعية. | الخطة الإعلامية. | --- |
| رفع الأداء المؤسسي. | برنامج الخدمات المساندة. | شراء خادم حاسوب. | --- |
| رفع الأداء المؤسسي. | برنامج الخدمات المساندة. | تمديد شبكة إنترنت. | --- |
| رفع الأداء المؤسسي. | برنامج الخدمات المساندة. | خطة التحول الإلكتروني. | --- |
| رفع الأداء المؤسسي. | برنامج إدارة الكوادر البشرية وتدريبها. | تأهيل الكوادر البشرية وتدريبها. | --- |
| رفع الأداء المؤسسي. | برنامج إدارة الموارد البشرية. | أرشفة سجلات الموظفين. | --- |
| رفع الأداء المؤسسي. | برنامج إدارة الموارد البشرية. | رضا الموظفين. | --- |
| استثمار أملاك الخط. | استثمار أملاك المؤسسة. | إنشاء 190 مخزناً في الزرقاء. | --- |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنضد (جزئياً أو كلياً) |
|--|---|--|--|
| النقل الجوي - هيئة تنظيم الطيران المدني | | | |
| استدامة تعزيز سلامة الطيران المدني وأمنه وفقاً للمتطلبات الوطنية والدولية. | رفع وتحسين مستوى التصنيف العالمي للتطبيق الفعال للسلامة الجوية وأمن الطيران المدني. | إعداد خطة تصحيحية لملاحظات منظمة الطيران المدني الدولي. | - إرسال الخطط التصحيحية إلى منظمة الطيران المدني الدولي. - تجهيز الإثباتات اللازمة لإغلاق حالات عدم المطابقة والتي من المتوقع فيها قبول المنظمة الدولية للخطط التصحيحية المقترحة لها. |
| جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل الجوي. | تحرير الأجواء مع الدول المستهدفة على أسس تبادلية. | عقد أو تعديل الاتفاقيات الثنائية لتحرير خدمات النقل الجوي على أسس تبادلية. | تعديل اتفاقية النقل الجوي مع العراق. |
| جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل الجوي. | تعزيز الإطار التنظيمي والرقابي. | تطوير تشريعات الطيران المدني. | التعديل على بعض المواد في التشريعات. |
| تطوير منظومة النقل الجوي. | تطوير البنية التحتية في مرافق الطيران المدني، وتعزيز المستوى التنافسي للأردن في خدمات الملاحة الجوية. | تحديث الأجهزة الملاحية في المطارات والمحيطات وتطويرها. | الانتهاء من تنفيذ مشروع (D-ATIS). |
| تطوير منظومة النقل الجوي. | تطوير البنية التحتية في مرافق الطيران المدني، وتعزيز المستوى التنافسي للأردن في خدمات الملاحة الجوية. | توفير الأجهزة والأنظمة الحاسوبية وتطويرها وتحديثها. | حصراً احتياجات هيئة تنظيم الطيران المدني من الأجهزة والأنظمة الحاسوبية. |
| تشجيع الشراكة وتحفيز الاستثمار في أنشطة النقل الجوي والطيران المدني. | تطوير قطاع النقل الجوي وتنميته، وتعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص. | إعادة تأهيل المطارات بالشراكة بين القطاعين العام والخاص. | لم يبدأ بعد. |
| رفع مستوى الأداء المؤسسي. | رفع مستوى القدرات المؤسسية، وتجدير ثقافة التميز. | بناء القدرات المؤسسية. | إعداد الخطة التدريبية، وتدريب الموظفين. |

تقرير حالة البلاد لعام 2019: النقل

| الهدف | البرامج | المشروع | المنتج (جزئياً أو كلياً) |
|---------------------------------------|---|---|--|
| رفع مستوى الأداء المؤسسي. | رفع مستوى القدرات المؤسسية، وتجذير ثقافة التميز. | إيفاد خبراء لجعل هيئة تنظيم الطيران المدني بيت خبرة. | تم تقديم 8 استشارات فنية لعدد من سلطات الطيران المدني، وإيفاد 3 خبراء لجهات دولية. |
| رفع مستوى الأداء المؤسسي. | رفع مستوى القدرات المؤسسية، وتجذير ثقافة التميز. | إنشاء مركز إقليمي لتدريب الكفاءات في مجالات تنظيم الطيران المدني. | إعداد مسودة التعليمات المعدلة. |
| رفع مستوى الأداء المؤسسي. | التحول الإلكتروني، وأتمتة الخدمات لزيادة الكفاءة والفاعلية. | تصنيف المعلومات، وإعادة هندسة الإجراءات. | الحصول على موافقة وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة، بالسير على إعادة هندسة الإجراءات وأتمتة الخدمات. |
| حماية البيئة وفقاً للمتطلبات الدولية. | الالتزام الدولي بالحفاظ على البيئة من الانبعاثات والضجيج. | تعديل تعليمات الطيران المدني. | إعداد مسودة التعليمات المعدلة. |
| النقل الجوي - دائرة الأرصاد الجوية | | | |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | تعزيز إجراءات السلامة الجوية. | مقصات الرياح. | --- |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | تعزيز إجراءات السلامة الجوية. | محطة الراديو ساوند. | تم شراء أجهزة راديو ساوند، وبالونات أرصاد جوية، وغاز هيليوم. |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | تعزيز إجراءات السلامة الجوية. | الانتقال من شهادة (ISO9001:2008) إلى شهادة (ISO9001:2015). | تم الانتقال من شهادة (ISO9001:2008) إلى شهادة (ISO9001:2015). |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر. | تحديث نظام استقبال صور الغيوم (MESSIR - SAT). | تم تشغيل جهازَي خادم حاسوب، وتشغيل (MESSIR SAT) ثلاث رخص في مديرية أنظمة الاتصالات الدولية. |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر. | نموذج تنبؤات عديدة. | مرحلة التوريد. |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر. | شراء رادار طقس متطور (في المنطقة الجنوبية). | --- |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنضد (جزئياً أو كلياً) |
|--|------------------------------------|--|---|
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر. | شراء رادار طقس متطور (عمان). | تم استلام الرادار. |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر. | طافية رصد بحري (Buoys). | --- |
| المساهمة في حماية الأرواح والممتلكات. | نظام مراقبة الطقس والإنذار المبكر. | محطات رصد آلية. | --- |
| المساهمة في التنمية المستدامة. | استخدام التكنولوجيا في الاستمطار. | مشروع الاستمطار. | تم تنفيذ طلعات عمليات استمطار، وشراء مواد كيميائية ومقاييس مطر إلكترونية وأجهزة راديو ساوند وبالثونات أرصاد جوية وغاز هيليوم، واستئجار طائرة من سلاح الجو الملكي. |
| المساهمة في التنمية المستدامة. | نشر الوعي بأهمية الأرصاد الجوية. | إصدار مجلة أرصاد جوية. | --- |
| المساهمة في التنمية المستدامة. | نشر الوعي بأهمية الأرصاد الجوية. | إنشاء معرض دائرة الأرصاد الجوية. | --- |
| المساهمة في التنمية المستدامة. | بناء سجل مناخي وطني وإدامته. | اقتناء مختبر معايرة متطور. | --- |
| المساهمة في التنمية المستدامة. | بناء سجل مناخي وطني وإدامته. | تطوير قاعدة البيانات المناخية. | --- |
| المساهمة في التنمية المستدامة. | بناء سجل مناخي وطني وإدامته. | وحدة التنبؤ الموسمي (Seasonal Forecast UDP). | تم تسلّم جهاز خادم حاسوب، و4 أجهزة حاسوب |
| تطوير خدمات دائرة الأرصاد الجوية، ورفع مستوى الأداء المؤسسي والفردي. | تحديث التشريعات. | قانون دائرة الأرصاد الجوية. | تم إعداد مسودة قانون الأرصاد الجوية. |

تقرير حالة البلاد لعام 2019: النقل

| الهدف | البرامج | المشروع | المنتفذ (جزئياً أو كلياً) |
|--|---|---|---|
| تطوير خدمات دائرة الأرصاد الجوية، ورفع مستوى الأداء المؤسسي والفردي. | بناء القدرات. | إنشاء أستوديو خاص لتصوير النشرة الجوية. | اقتناء أستوديو خاص. |
| تطوير خدمات دائرة الأرصاد الجوية، ورفع مستوى الأداء المؤسسي والفردي. | بناء القدرات. | توسيع نطاق شهادة (ISO9001:2015) لتشمل جميع خدمات الدائرة. | --- |
| تطوير خدمات دائرة الأرصاد الجوية، ورفع مستوى الأداء المؤسسي والفردي. | بناء القدرات. | تدريب الموظفين. | تم تدريب 35 موظفاً. |
| تطوير خدمات دائرة الأرصاد الجوية، ورفع مستوى الأداء المؤسسي والفردي. | بناء القدرات. | نظام رد آلي للنشرة الجوية. | تم تدريب 35 موظفاً. |
| تطوير خدمات دائرة الأرصاد الجوية، ورفع مستوى الأداء المؤسسي والفردي. | بناء القدرات. | إنشاء قناة فضائية للأرصاد الجوية. | --- |
| النقل الجوي - شركة المطارات الأردنية | | | |
| رفع مستوى البنية التحتية للمطارات. | رفع مستوى الخدمات في المطارات الأردنية. | إعادة تأهيل مبنى المغادرين. | تم وقف المشروع بناءً على قرار مجلس الإدارة لشركة المطارات الأردنية. |
| رفع مستوى البنية التحتية للمطارات. | رفع مستوى الخدمات في المطارات الأردنية. | إعادة تأهيل المدرج والممرات المساعدة. | --- |
| رفع مستوى البنية التحتية للمطارات. | رفع مستوى الخدمات في المطارات الأردنية. | موقف جديد يتسع لـ 1000 سيارة. | --- |
| رفع مستوى البنية التحتية للمطارات. | رفع مستوى الخدمات في المطارات الأردنية. | التخصص في الرحلات منخفضة التكاليف، والرحلات العارضة، والرحلات الخاصة. | --- |
| النقل البحري - الهيئة البحرية الأردنية | | | |

| الهدف | البرامج | المشروع | المنفذ (جزئياً أو كلياً) |
|--|---|--|---|
| تشجيع الشراكة مع القطاع الخاص لزيادة الاستثمارات في قطاع النقل | تطوير نظام المعلومات المينائية وخدمة حركة السفن. | تحديث وتطوير أجهزة المحطة الساحلية اللاسلكية ونظم المعلومات. | يتم التنفيذ بناءً على ما يتم رسده في الموازنة. |
| تطوير التشريعات الناظمة لقطاع النقل. | إصدار القانون البحري الأردني. | إصدار التشريعات الناظمة (أنظمة وتعليمات) وتحديثها. | --- |
| تطوير التشريعات الناظمة لقطاع النقل. | إصدار القانون البحري الأردني. | إصدار القانون البحري الأردني. | --- |
| بناء القدرات والتدريب في مجال النقل. | تأهيل موظفي الهيئة البحرية الأردنية والكوادر البحرية العاملة في القطاع، ورفع قدراتهم. | تدريب وتأهيل موظفي الهيئة البحرية الأردنية ورفع قدراتهم. | --- |
| رفع مستوى الإدارة، وتطوير الأداء المؤسسي والشفافية. | مواءمة إجراءات العمل طبقاً لمواصفة (ISO). | مواءمة إجراءات العمل طبقاً لمواصفة (ISO). | تم الانتهاء من عمليات التدقيق الخارجي من المؤسسة المعنية بإجراءات الجودة. |

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

- إن طريقة عرض المواضيع وترتيبها في تقرير المتابعة جيدة جداً، وخاصة في ما يتصل بمشاريع وزارة النقل، إذ يسهل على القارئ ربط ما ورد في التقرير بما جاء في الخطة التنفيذية. وهذا التوافق بين الخطة التنفيذية وتقارير المتابعة ضروري لتسهيل عملية المتابعة والتقييم وبيان أسباب التأخر في تنفيذ المشاريع.
- 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 وتأثيرها بخطط وزارة النقل، وبناءً على ذلك تحدّد طبيعة العلاقة لكل جهة مع وزارة النقل). كما أن الخطة التنفيذية تعرض ما يخص وزارة النقل فقط، ولكن تقرير المتابعة يعرض مشاريع الوزارة والهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلتها.

- وفقاً لتقرير المتابعة، فإن 60.5% من مشاريع النقل تم إنجازها أو أن تنفيذها يتم بحسب الخطة أو بوتيرة أسرع مما ورد فيها. أما 39.5% من مشاريع القطاع فهي متأخرة عن الخطة، أو متوقفة، أو لم تبدأ بعد. 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.
- تتعدّد أسباب التأخير للمشاريع، ولكن العديد منها يندرج ضمن عدم توفر التمويل (مخصّصات أو تمويل خارجي) وانتظار الموافقات أو الإجراءات من جهات أخرى، وخاصة من الجهات الحكومية (وزارة الأشغال العامة والإسكان) والأجهزة الأمنية.
- يبدو أن تقرير المتابعة مخصّص 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. على سبيل المثال، لم يتم إدراج ما جاء في وثيقة «أولويات عمل الحكومة 2019-2020» في الخطة. وفي مثال آخر، خطّت وزارة النقل خطوات مهمة في مجال النقل المدرسي، إلا أن هذا الملف لم يتم ذكره في تقرير المتابعة كونه غير موجود في الخطة التنفيذية.
- يجب التأكد من عدم إدراج المشاريع التي تم اتخاذ قرار بإلغائها أو تعليقها (أو على الأقل ذكر ذلك بشكل صريح)، مثل مطار الشونة.

- الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023)

جاء إعداد الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق (2019-2023) بوصف ذلك أحد نشاطات الفريق الوطني للسلامة على الطرق، والذي تمّ تشكيله بموجب كتاب رئيس الوزراء في شهر أيلول من عام 2017 برئاسة أمين عام وزارة النقل. وتمّ إقرار الخطة الاستراتيجية رسمياً من مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ 2019/3/27. وعلى خلاف الخطة التنفيذية لوزارة النقل والتي تُعنى بالأمر الواقعة مباشرة ضمن صلاحية الوزارة، فإن الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق تتعامل مع ملف تتعدّد فيه الجهات المسؤولة. ولذلك فإنّ دور وزارة النقل في هذه الاستراتيجية دورٌ تنسيقيّ بالدرجة الأولى، إلى جانب كونه تنفيذياً.

وتشير الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق إلى هذا الأمر صراحةً في هذه الاقتباسات:

«يعدُّ تعدُّد الجهات المسؤولة وضعف التنسيق في ما بينها، إضافةً إلى وجود خطة وطنية للسلامة على الطرق، من أهم التحديات التي تواجه السلامة على الطرق في الأردن. ويُضاف إلى ذلك بطء أو عدم تنفيذ الإجراءات الفنية والهندسية المقترحة».

«تقوم كل جهة من الجهات المعنية والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية ومؤسسات القطاع الخاص، بوضع البرامج المحددة لغاية تحقيق أهداف هذه الخطة، وتنفيذ الإجراءات المطلوبة منها، وتأمين التمويل اللازم لها... تتولى وزارة النقل جمع البرامج المقدمة من الجهات كافة ومتابعة تنفيذ الخطة».

تتضمن الخطة عرضاً لإحصاءات الحوادث المرورية والوفيات والإصابات الناتجة عنها، ومدى التغير 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 حوادث 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.

وكون الاستراتيجية تغطي المدة 2019-2023، فإنه من المبكر تقييم ما تمّ تنفيذه حتى الآن. ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أن الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق تعدّ أحد النماذج للمبادرات التي ترتبط بها مؤسسات عدة وتقودها وزارة النقل. ولذلك فإن متابعة هذه الاستراتيجية وتنفيذها ومراجعتها يعدّ اختباراً مهماً في مدى قدرة الوزارة

على التنسيق بين الجهات المختلفة وأخذ زمام القيادة. ويعدّ نموذج العمل هذا تجسيداً مباشراً للتوصية الواردة في تقرير حالة البلاد لعام 2018 والتي تنص على تفعيل دور وزارة النقل في التنسيق بين الجهات المختلفة.

ثانياً: متابعة توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2018

يتضمن الجدول رقم (4) ما جاء في تقرير حالة البلاد لعام 2018 من توصيات تتعلق بقطاع النقل، بالإضافة إلى ملاحظات حول مدى تنفيذ كل من هذه التوصيات.

الجدول رقم (4): متابعة توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2018

| ملاحظات حول تنفيذ التوصيات | توصية تقرير حالة البلاد لعام 2018 |
|---|--|
| <p>يحظى قطاع النقل باهتمام متزايد في الخطاب الرسمي وفي أولويات الحكومة، فقد أصبح النقل (وبالتحديد النقل للركاب) يُذكر ذكراً صريحاً ضمن مجموعة الخدمات التي يجب على الدولة توفيرها إلى جانب التعليم والصحة، وذلك في التصريحات الصادرة عن رئيس الوزراء والمسؤولين في الحكومة.</p> <p>في السياق نفسه، جاء تطوير منظومة النقل العام ضمن أولويات عمل الحكومة للأعوام 2019-2020 تحت عنوان «دولة التكافل»، إذ تم إدراج مشاريع ومبادرات عدة في القطاع ضمن مجموعة الأولويات.</p> <p>ورغم إعطاء النقل أهمية متزايدة في الخطاب الرسمي والأولويات، إلا أنه ليس من الواضح حتى الآن مدى انعكاس ذلك على المخصصات المالية والكوادر البشرية المؤهلة لإدارة هذه الأولويات وتنفيذها.</p> | <p>وُضِعَ قطاع النقل في سلم أولويات الحكومة وما يترتب على ذلك من تخصيص الكوادر المؤهلة اللازمة (في جميع المستويات والقطاعات الفرعية) والموارد المالية.</p> |

| ملاحظات حول تنفيذ التوصيات | توصية تقرير حالة البلاد لعام 2018 |
|---|--|
| كما ذكر سابقاً، فإن الخطة الاستراتيجية للسلامة على الطرق تعدّ نموذجاً في تفعيل الدور التنسيقي لوزارة النقل مع الجهات المختلفة المعنية بالقطاع. ويجب البناء على هذه التجربة واستنساخها في ملفات أخرى. | تفعيل دور وزارة النقل في التنسيق بين الجهات المختلفة المعنية بالقطاع، ليس فقط على مستوى الهيئات والمؤسسات التابعة للوزارة، بل على مستوى المملكة أيضاً. ويجب أيضاً التأكيد على دور وزارة النقل في توحيد المؤشرات القطاعية (على سبيل المثال؛ نسبة القطاع من الناتج الإجمالي، ونسبة العمالة في القطاع، والتنافسية). ومن ثم توجيه الجهات المختلفة لبناء استراتيجياتها الفرعية بما يخدم هذه المؤشرات الموحدة والمؤشرات الفرعية. |
| كما ذكر سابقاً، يبدو أن المؤشرات المدرجة في الخطة التنفيذية لوزارة النقل لا تتم متابعتها دورياً (إذ إنها غير موجودة في تقرير المتابعة الأخير). وقد يعود هذا الأمر لصعوبة قياس هذه المؤشرات، وعدم توفر البيانات اللازمة لمتابعتها دورياً. ولذلك، فإنه يجب التأكيد على التوصية الثالثة في تقرير حالة البلاد لعام 2018، والتي تنص على تبسيط مؤشرات الأداء وتوحيدها لتسهيل قياسها ومراقبتها دورياً. | تبسيط مؤشرات الأداء وتوحيدها بما يسهل قياسها ومراقبتها باستمرار. |
| من الواضح توفر كوادرات مؤهلة في وزارة النقل لإصدار تقارير دورية ومنظمة (ومرتبة ترتيباً يسهل قراءتها) لمتابعة تنفيذ الخطة التنفيذية. ويجب دعم هذه الكوادرات لضمان استمرارية المتابعة مع التركيز على الملاحظات السابقة (في ما يتصل بالمؤشرات وغيرها). | تسخير الجهود والكوادرات لضمان الاستمرارية في متابعة الاستراتيجيات المختلفة ومدى تطبيقها. |

ثالثاً: النظرة المستقبلية

إن الاهتمام المتزايد بقطاع النقل يتطلب إعادة النظر في طريقة التعامل الرسمي مع القطاع والأسلوب الذي تتبّعه وزارة النقل والهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلتها في وضع الخطط والاستراتيجيات ومتابعتها. وفي ما يلي عدد من الملاحظات في هذا السياق:

- بخلاف المدد السابقة، فإن متطلبات المرحلة في قطاع النقل لا تقتصر على بناء البنية التحتية وتوسيعها، بل إنها تتطلب أيضاً تشغيل البنية التحتية القائمة وإدارتها وصيانتها بكفاءة تضمن الاستمرارية والاستدامة وتزويد من كفاءة منظومة النقل في تسهيل حركة الأشخاص والبضائع بأقل التكاليف. إن هذا التحول في المفاهيم (paradigm shift) يتطلب أساليب إدارة وكفاءات مختلفة، ويتطلب أيضاً تفعيل الدور التنسيقي لوزارة النقل مع الجهات المختلفة، وخصوصاً وزارة الأشغال العامة

والإسكان، حتى إنه من الممكن التفكير مستقبلاً في دمج بعض المهام التي تقوم بها وزارة الأشغال العامة والإسكان ضمن عمل وزارة النقل.

- التغيير المذكور في البند السابق يتطلب النظر إلى النقل في إطار الشبكات والأنظمة (networks/ system) المترابطة والمتكاملة، وليس في إطار عناصر محددة مثل الطريق وسكة الحديد والميناء. ولذلك، فإن التعامل مع قطاع النقل واستراتيجياته في إطار القطاعات الفرعية الثلاثة (البرّي والبحري والجوي) قد يكون مقيداً في وضع الاستراتيجيات التكاملية. وفي هذا الإطار يكمن أيضاً الدور التنسيقي (والقيادي) لوزارة النقل ليس فقط مع مؤسسات الدولة، بل وأيضاً مع الهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلتها.

- التحوّلات في قطاع النقل تتطلب أيضاً النظر بجديّة إلى الشراكة مع القطاع الخاص، إذ قد يكون لهذا القطاع دور مهم في إدارة مرافق النقل وتشغيلها في إطار عقود تختلف في طبيعتها عما اعتادت عليه وزارة النقل. إن ما تقوم به الوزارة في هذا السياق في مطار عمّان المدني والموانئ البرية إيجابي، ويجب البناء عليه وتوسيعه.

- أصبحت التكنولوجيا تلعب دوراً محورياً في قطاع النقل، إذ إنها تزيد من كفاءة شبكات النقل، وقد توفّر في كثير من الأحيان بديلاً أفضل من البدائل التقليدية التي تعتمد على البنية التحتية وغير ذلك من الحلول. ولذلك، يجب العمل على بناء الكفاءات في هذا المجال في وزارة النقل والهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلتها، وقد يتطلب ذلك أيضاً تعديل التشريعات الناظمة للقطاع بما يواكب مجريات العصر.

الخلاصة والتوصيات

تتلخّص توصيات هذه المراجعة في ما يتعلق بقطاع النقل بما يلي:

- إعادة ترتيب تقارير المتابعة وفقاً للآتي:
 - تصنيف المشاريع تبعاً لطبيعتها (بنية تحتية أو مشاريع داعمة)، ومتابعة التنفيذ في كل نوع من المشاريع على حدة.
 - اختيار بعض المؤشرات المبسطة ومتابعتها، إلى جانب متابعة مدى التنفيذ في المشاريع.
 - ربط المشاريع بمؤشرات الأداء رباطاً صريحاً.
- التأكد من إلحاق مشاريع ومبادرات الهيئات والمؤسسات التي تعمل تحت مظلة وزارة النقل ضمن الخطة التنفيذية للوزارة. فمع أن عدداً من هذه المؤسسات مؤسسات مستقلة، إلا أن ما تقوم به يصبّ مباشرة في عمل الوزارة للنهوض بقطاع النقل. ينطبق ذلك تحديداً على المؤسسات المعنية بالنقل الجوي، والتي لم ترد مبادراتها ومشاريعها بشكل واضح في الوثائق التي تمّت مراجعتها ضمن هذه المراجعة.
- إيجاد آلية لتحديث الاستراتيجيات والخطط التنفيذية باستمرار، وبما يتواءم مع التغيرات والمستجدات ويتوافق مع الوثائق الجديدة التي تصدر عن الحكومة، مثل وثيقة أولويات عمل الحكومة. وقد يتم ذلك من خلال جعل وثيقة الاستراتيجية ديناميكية أو بإرفاق المشاريع الجديدة في خطط المتابعة.
- الاهتمام بتجربة الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق بعدّها نموذجاً لتفعيل الدور التنسيقي والقيادي لوزارة النقل مع الجهات المختلفة في الملفات المتصلة بقطاع النقل، والعمل على نجاح هذه التجربة واستنساخها في ملقّات أخرى، مع مراعاة أن ذلك يتطلّب تعديلاً في القوانين والتشريعات الناظمة لقطاع النقل.
- إيجاد آلية لضمان تكاملية استراتيجيات القطاعات المرتبطة مثل النقل والطاقة، وأيضاً استراتيجيات المؤسسات المعنية بقطاع النقل مثل وزارة النقل وأمانة عمان الكبرى والبلديات ووزارة الأشغال العامة والإسكان، كون الطرق والجسور تشكّل العنصر الأساس في البنية التحتية للنقل.
- متابعة ما جاء في توصيات تقرير حالة البلاد لعام 2018، وخاصة في ما يتعلّق ب:
 - المخصّصات المالية والكوادر البشرية المطلوبة لوضع قطاع النقل ضمن سلم أولويات الحكومة.

- تبسيط المؤشرات في قطاع النقل لتسهيل قياسها ومتابعتها، واتباع منهجية (SMARTER) في تحديد المؤشرات، والتي تعتمد على تحديد مؤشرات محددة (Specific)، وقابلة للقياس (Measureable)، وقابلة للتحقيق (Achievable)، وذات صلة بالقطاع والقرارات المرتبطة به (Relevant)، وذات بعد زمني (Timely)، وقابلة للشرح بسهولة (Explainable)، ونسبية (Relative).
- التركيز على التحوّلات التي تحصل في قطاع النقل وخاصة في ما يلي:
 - الاهتمام بتشغيل البنية التحتية للنقل وإدارتها وصيانتها وعدم الاكتفاء بالتوسيع والبناء.
 - وضع الاستراتيجيات وإدارة قطاع النقل إدارة شمولية ومتكاملة وليس فقط في إطار القطاعات الفرعية الثلاثة (البري والجوي والبحري).
 - توظيف التكنولوجيا وبناء الكوادر المؤهلة لإدارة الحلول التقنية في قطاع النقل وتوظيفها.

