



# الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل (2026-2022)

مديرية التخطيط والدراسات – وزارة النقل  
2021

## قائمة المحتويات

4	مقدمة
5	الملخص التنفيذي
8	منهجية العمل
10	قائمة الشركاء:
11	التحديات التي تواجه قطاع النقل:
12	تحليل البيئتين الداخلية والخارجية لقطاع النقل الأردني (SWOT)
14	الرؤية والأهداف الوطنية
14	الأهداف الاستراتيجية
14	المبادئ الرئيسية لسياسة النقل:
15	ربط المبادئ الرئيسية لسياسة النقل بالأهداف الاستراتيجية
16	أولاً: قطاع النقل البري/ النقل العام للركاب
16	احصائيات ومؤشرات قطاع النقل البري/ النقل العام للركاب
21	تحديات قطاع النقل العام للركاب
22	التوصيات والحلول المقترحة
26	الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل البري/ النقل العام للركاب
49	ثانياً: قطاع نقل البري/ البضائع:
49	احصائيات ومؤشرات قطاع النقل البري/ البضائع
53	تحديات قطاع نقل البضائع
54	التوصيات والحلول المقترحة
56	الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع نقل البري / البضائع
66	ثالثاً: قطاع النقل السككي:
66	احصائيات ومؤشرات قطاع النقل السككي
68	تحديات قطاع النقل السككي
68	التوصيات والحلول المقترحة
70	الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل السككي
75	رابعاً: قطاع النقل البحري والموانئ:
75	احصائيات ومؤشرات قطاع النقل البحري والموانئ
80	تحديات قطاع النقل البحري والموانئ
83	التوصيات والحلول المقترحة
85	الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل البحري
100	خامساً: قطاع النقل الجوي
100	احصائيات ومؤشرات قطاع النقل الجوي

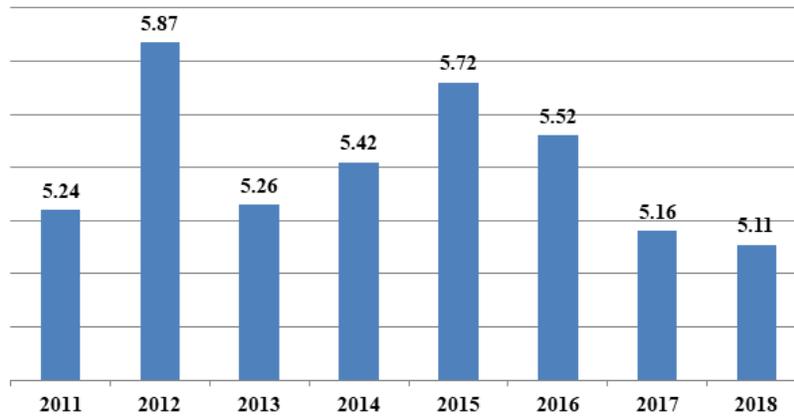
106	تحديات قطاع النقل الجوي
109	الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل الجوي
118	سادسا: الارصاد الجوية
120	تحديات الارصاد الجوية
121	التوصيات والحلول المقترحة
122	الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى الارصاد الجوية
128	الكلفة التقديرية لتنفيذ المشاريع حسب الاهداف الاستراتيجية
129	مصادر التمويل المقترحة:

شهد قطاع النقل بمختلف أنماطه الكثير من التغيرات والتحوليات في السنوات القليلة الماضية، ورغم تنفيذ عدة مشاريع في هذا القطاع الواسع إلا أن مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي ما زالت دون مستوى الطموح مقارنة بتجارب دول مشابهة، ويشير الشكل رقم (1) إلى نسبة مساهمة القيمة المضافة لقطاع النقل والتخزين والأنشطة الداعمة والمساعدة من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، حيث أنها ما زالت تنحصر بين (5.11%-5.87) في الفترة من (2011-2018) مع ملاحظة انخفاضها من 2016 والفترة التي تلتها.

الشكل رقم (1): نسبة مساهمة القيمة المضافة لقطاع النقل والتخزين والأنشطة الداعمة والمساعدة من الناتج

### المحلي الإجمالي (GDP) للفترة (2011-2018)

القيمة المضافة لقطاع النقل والخدمات المساندة والتخزين  
والأنشطة الداعمة والمساعدة من الناتج المحلي الإجمالي (%)



من الواضح أن الأردن في حاجة ماسة لإطار تخطيط النقل الشامل لتحسين اليات الوصول إلى الوظائف والتعليم والموارد ، والتخفيف من الآثار السلبية للنقل على البيئة والصحة من خلال تبني مفاهيم الاستدامة والنقل الأخضر لذلك لا بد من تحديث الاستراتيجية بحيث تضمن المواءمة والتنسيق بين الأطر المؤسسية والتشريعية وتبني السياسات المدرجة ضمن وثيقة السياسات العامة للنقل وتقديم سياسات الجديدة اللازمة بهدف تعزيز أنظمة النقل والتنقل المستدامة وذات كلف معقولة والمتعددة الوسائط والمتكاملة مع القطاعات المختلفة مثل قطاعي الطاقة والبيئة.

تسعى وزارة النقل بالتعاون مع شركائها الرئيسيين والهيئات المرتبطة بها الى مراجعة وتحديث الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل طويلة المدى للأعوام الخمسة القادمة لكافة انماط النقل، والتي هي محصلة النهج التشاركي مع اصحاب العلاقة. ولأن تطوير قطاع النقل يرتكز على القطاع الحكومي والقطاع الخاص ونجاحه يعتمد على تحقيق التكامل والانسجام بين هذين القطاعين لذا فان احد أهم السياسات المتبناة للقطاع هو تعزيز الاستثمار في قطاع النقل، حيث يتميز الأردن بخصائص عديدة تؤهله لأن يكون حاضنة للاستثمار وبيئة مشجعة لمشاريع القطاع الخاص من ناحية الموقع الاستراتيجي وتوفر الاستقرار السياسي ووجود الموارد البشرية المؤهلة والمنافسة، بالإضافة إلى توفر حزم من الحوافز والإعفاءات التي تشجع وتزيد من جاذبية الاستثمار في المملكة. وبهدف مواجهة تحديات قطاع النقل سيتم طرح مجموعة من مشاريع البنية التحتية والإجراءات التنظيمية (التشريعات والأنظمة) لكافة الانماط.

ففي مجال **نقل البضائع** هنالك تحديات عدة منها تضخم اسطول شاحنات نقل البضائع الاردنية وازدياد ملكية الافراد مقارنة مع ملكية الشركات وعدم الالتزام بالحمولات المحورية وأثرها على شبكة الطرق خصوصاً الطريق الصحراوي الذي تمر خلاله ف أكثر من 7500 شاحنة سنوياً لذا ظهرت الحاجة الى تطوير شبكة سكة حديد حديثة مترابطة وقابلة للتشغيل مع الدول المجاورة للربط والتكامل بين مراكز النقل المحلية والإقليمية الحالية والمستقبلية حيث يجري العمل على الاسراع ببدء تنفيذ مشروع انشاء شبكة سكة حديدية وطنية من خلال المرحلة الأولى من المشروع والمتمثلة بالخط الواصل ما بين الموانئ البحرية في العقبة مروراً بمدينة معان ووصولاً للميناء البري المقترح إنشاؤه في الماضونة جنوب عمان، حيث يعتبر هذا المشروع من المشاريع الاستراتيجية على قائمة أولويات الدولة والذي تم طرحه من خلال برنامج أولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021 - 2023)، بالإضافة الى تعزيز دور ميناء العقبة بوصفه البوابة الرئيسية للأردن والدول المجاورة وإنشاء الموانئ البرية والمراكز اللوجستية مثل مشروع ميناء الماضونة البري وتوفير مناطق خدماتية للشاحنات على المعابر الحدودية بالتعاون مع سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، ودراسة مقترح مشروع انشاء الناقل الوطني البحري مع الشركاء شركة ادارة الاستثمارات الحكومية ووحدة الشراكة مع القطاع الخاص والهيئة البحرية الأردنية.

أما فيما يتعلق بالنقل العام للركاب وفي ظل ارتفاع النمو السكاني والاقتصادي وزيادة الطلب على النقل وهيمنة النقل باستخدام المركبات الخاصة وقلة الاستثمار مما أدى الى قصور واضح في تخطيط وتنفيذ وسائل النقل المستدامة الأخرى والتنقل الذكي اضافة الى ارتفاع معدلات حوادث النقل والإصابات والوفيات وتلوث الهواء والآثار البيئية السلبية، وفي ضوء ما تقدم ظهرت الحاجة الى استخدام بدائل المركبات الخاصة على الطرق بحيث تسعى الوزارة بالتعاون مع هيئة تنظيم النقل البري والشركاء الرئيسيين من القطاعين العام والخاص وبهدف تطوير البيئة التشريعية والتشغيلية الناعمة لخدمات النقل العام الى الوصول الى مستويات متميزة من نوعية الخدمة والسلامة

العامة والكفاءة وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل العام وذلك انسجاماً مع كتب التكليف الملكي السامي باعتبار تطوير منظومة النقل العام أولوية حكومية لإحداث التنمية التي يعتبر النقل عصبها الرئيس حيث ويجري العمل على توفير شبكات نقل تتسم بالكفاءة والموثوقية والتردد المنتظم من خلال تنفيذ وتشغيل مشروع حافلات التردد السريع بين عمان والزرقاء (BRT) والمدرج ضمن برنامج أولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021 - 2023)، ولغايات جذب الاستثمار يتم حالياً تحضير وثائق عطاء التشغيل المشترك لمشروع حافلات التردد السريع (داخل عمان و عمان-الزرقاء)، إضافة إلى تنفيذ مخرجات الدراسات الفنية لمشروع "إعادة هيكلة خطوط النقل الحضري في اربد والزرقاء" لتوفير بنية تحتية مناسبة (مثل محطات الحافلات ومحطات الوقوف ومسار الحافلات) وشراء حافلات ذات تصميم عصري وصديقة للبيئة، إضافة إلى المضي في تنفيذ مشروع نظام النقل الذكي (ITS) والمدرج ضمن برنامج أولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021 - 2023) لتحسين خدمات النقل العام من خلال توفير نظام متكامل لدفع الأجور عن طريق البطاقة الذكية ونظام الرقابة (Tracking System) ونظام المقاصة (Clearing House).

كما وتعتبر عملية تطوير المطارات (مطار الملكة علياء، مطار عمان ماركا، مطار الملك الحسين في العقبة) استراتيجية أساسية لتطوير روابط نقل الركاب والبضائع بين الأردن والمنطقة والعالم ككل بالتعاون مع هيئة تنظيم الطيران المدني وشركاء القطاع الخاص، بالإضافة إلى ذلك جاري العمل على دراسة استحداث مطار رديف لمطار الملكة علياء الدولي بهدف تغطية الارتفاع في الطلب المتزايد على خدمات النقل الجوي في مطار الملكة علياء الدولي من خلال أسلوب البناء والتشغيل ونقل الملكية وبشكل مشابه لطريقة الشراكة مع مستثمر ومشغل مطار الملكة علياء الدولي.

كما تم تنفيذ عدد من المشاريع الداعمة لعمل دائرة الارصاد الجوية والتي تعد من مقدمي الخدمات الأساسية لقطاعات النقل المختلفة مثل استحداث نظام ارصاد متكامل وشراء رادار طقس وإنشاء محطة راديو سوند لتغطية المناطق الجنوبية من المملكة.

كما وتسعى الاستراتيجية وبشكل اساسي الى تلبية الاحتياجات المختلفة لكافة شرائح المجتمع ( النوع الاجتماعي، الأشخاص ذوي الاعاقة، الاطفال وكبار السن) في جميع انماط النقل من خلال تبني مجموعة من المشاريع والتشريعات التي تخدم هذه الفئات.

ولضمان الكفاءة في توفير الطاقة والتقليل من الاثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل تم تبني مفهوم استخدام المركبات البديلة ( المركبات الهجينة والمركبات الكهربائية)، ووضع مجموعة من الاجراءات التي تسعى الى تخفيض متوسط العمر التشغيلي للمركبات. بالإضافة الى تبني مجموعة من المشاريع التي تخدم البعد البيئي لكافة انماط النقل.

اما بالنسبة لتأثير جائحة كورونا على قطاع النقل في الاردن فقد تضرر قطاعا النقل العام والنقل الجوي بسبب القيود المفروضة على السفر و فترات الإغلاق المتكررة والطويلة حيث ادى تنفيذ تدابير التباعد الاجتماعي إلى

تعليق أو تقليل عمليات النقل، لذا لابد من العمل على تنفيذ تدابير دعم الاستثمار في البنية التحتية في النقل العام للركاب مع التركيز على تقديم الخدمات المحسنة مثل مشاريع حافلات التردد السريع التي تزيد من تردد الحافلات وبالتالي تقلل الازدحامات، والتشجيع على استخدام ووسائل النقل النشطة الداعمة مثل المشي وركوب الدراجات بحيث تكون أكثر مرونة وسرعة للتعامل مع هذه الجائحة وأي أحداث أخرى مماثلة غير متوقعة في المستقبل بالإضافة الى تشجيع وتحفيز الركاب على الالتزام بالتدابير الوقائية، و تسريع تنفيذ التكنولوجيا الذكية في قطاع النقل بما في ذلك تحصيل الاجور الالكتروني وتتبع المركبات، وأنظمة معلومات الركاب.

تتلخص منهجية عمل مراجعة وتحديث استراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى والخطط التنفيذية المنبثقة عنها في تقييم أداء الاستراتيجية الحالية من خلال:

- تشكيل لجنة توجيهية لتحديث الاستراتيجية الوطنية للنقل على المستوى الوزاري برئاسة دولة رئيس الوزراء (كتاب رقم 18325/1/11/23 تاريخ 2021/6/6) بهدف اعتماد السياسة العامة والاطار العام لقطاع النقل واعتماد مخرجات اعمال اللجنة الفنية وتبني مخرجات الاستراتيجية المحدثة.
- تسمية ضباط ارتباط عن كافة الانماط تأكيدا على اتباع النهج التشاركي.
- دراسة مدى الانجاز المتحقق في المشاريع التي انبثقت عن الاستراتيجية طويلة المدى (2015-2030) وحجم الفجوة الحالية مع المستهدفات، والسعي نحو تطويرها وتحديثها لتواكب المستجدات، وضع المقترحات اللازمة لتطوير محاور (مشاريع البنية التحتية، والمحاور التنظيمية والتشريعية) الخاصة بقطاع النقل وإعادة هيكلكه
- مراجعة مؤشرات أداء الاستراتيجية والعمل على تحديثها بالشكل الذي يظهر الأداء الحقيقي وبما يتواءم مع المتغيرات والمستجدات والمؤشرات المستحدثة ويتوافق مع الوثائق والتقارير الجديدة التي تصدر عن الحكومة، مثل وثيقة أولويات عمل الحكومة، وتقارير حالة البلاد الصادرة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي وتحليل أثر جائحة كورونا على قطاع النقل والأخذ بالتوصيات القابلة للتطبيق.
- وضع المقترحات اللازمة لتطوير محاور (مشاريع البنية التحتية، والمحاور التنظيمية والتشريعية) الخاصة بقطاع النقل وإعادة هيكلكه وأبرز التحديات من حيث الموارد المالية والفنية والبشرية والتشريعية.
- مراجعة المبادرات الاستثمارية للوصول الى وثيقة تعكس الواقع بالإضافة الى تحديد أولويات قطاع النقل في الخمس سنوات القادمة والأهداف التي تسعى وزارة النقل للوصول إليها بهدف رفع مستوى التكامل بين عناصر ومكونات القطاع وربطها باستراتيجيات القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل استراتيجيات البيئة والطاقة وأيضًا استراتيجيات المؤسسات المعنية بقطاع النقل مثل أمانة عمان الكبرى والبلديات ووزارة الأشغال العامة والإسكان.

- تضمين البعد البيئي ومشاريع الطاقة المشتركة والمشاريع المستدامة الخضراء ضمن خطة عمل الوزارة لتطوير قطاع النقل العام.
- الوصول الى صيغ جديدة لتنظيم العلاقة ما بين القطاعين العام والخاص.
- اخذ التغذية الراجعة من قبل كافة اصحاب العلاقة وعكسها على وثيقة تحديث الخطة الاستراتيجية تمهيدا لاعتمادها.

## مدخلات الاستراتيجية

من خلال دراسة واقع قطاع النقل والدراسات الخاصة به فقد تم تحديد مدخلات الاستراتيجية بحيث تتضمن ما يلي:

- المحاور الوطنية وكتب التكليف السامي والرسائل والرؤى الملكية.
- وثيقة رؤية الاردن 2025.
- البرنامج التنموي التنفيذي.
- قانون النقل رقم (89) لسنة 2003.
- استراتيجية قطاع النقل طويلة المدى 2014-2030.
- السياسات العامة للنقل.
- مشروع موازنة وزارة النقل والهيئات المرتبطة بها والشركاء.
- استراتيجية وزارة النقل وتقارير المتابعة للاستراتيجية.
- خطة تحفيز النمو الاقتصادي الاردني 2018-2022
- الاتفاقيات والمعاهدات ومذكرات التفاهم المبرمة.
- تقارير جائزة الملك عبدالله الثاني لتميز الاداء الحكومي.
- توصيات تقرير حالة البلاد.
- برنامج اولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021-2023).
- خطة النمو الاخضر.

الهيئات المرتبطة بالوزارة			
هيئة تنظيم النقل البري	هيئة تنظيم الطيران المدني	الخط الحديدي الحجازي الأردني	الهيئة البحرية الأردنية
الشركاء الرئيسيين			
وزارة التخطيط والتعاون الدولي	وزارة الأشغال العامة والإسكان	وزارة المالية	شركة الجسر العربي للملاحة
وزارة الداخلية	وزارة الادارة المحلية	وزارة البيئة	وزارة الطاقة والثروة المعدنية
شركة ميناء حاويات العقبة	أمانة عمان الكبرى	شركة تطوير العقبة	سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة
شركة المطارات الأردنية	شركة العقبة لإدارة وتطوير الموانئ	شركة العقبة للمطارات	هيئة الاستثمار
	مجالس البلديات	المشغلين	المنظمات والنقابات

- **الوضع السياسي والإقليمي:** بسبب الظروف السياسية في المنطقة والصراع في الدول المجاورة نتج عنها التأثير السلبي على حركة النقل وعلى تدفق الشحن بين الدول في المنطقة وتدفق الشحن بالعبور (ترانزيت) وكذلك على تدفق نقل الركاب.
- **التمويل:**
  - محدودية الموارد المالية لتنفيذ المشاريع المخطط لها ضمن الاستراتيجية والمتمثل بمحدودية رصد تمويل مشاريع النقل بالموازنة العامة، و ضعف الدعم الحكومي لقطاع النقل العام
  - ارتفاع كلف الاستثمار في قطاع النقل وبالأخص في (قطاع النقل العام و قطاع النقل بالسكك الحديدية) مما أدى الى ضعف إقبال القطاع الخاص على الاستثمار فيه .
  - عدم التمكن من الاقتراض لتمويل مشاريع النقل بسبب محددات قانون الدين العام.
- **النمو السكاني والاقتصادي:** عدم قدرة نظام النقل الحالي على تلبية الاحتياجات نظراً للنمو السكاني والاقتصادي في الأردن و زيادة الطلب على النقل و والذي بدوره أدى الى تدني مستوى الخدمات المقدمة
- **السلامة ، البيئية:** ارتفاع معدلات حوادث النقل والاصابات والوفيات الناتجة عنه والكلف الاقتصادية المترتبة على تلك الحوادث ومحدودية دعم أنظمة النقل الحديثة الصديقة للبيئة، وارتفاع فاتورة الطاقة المستخدمة في مجال النقل.
- **الهيكلة المؤسسية والتشريعات:** الحاجة الى اعادة هيكلة القطاع بشكل واضح وفعال على المستوى الوطني بحيث تكون المسؤوليات والصلاحيات واضحة ومحددة ، بما يسهل المراقبة والمتابعة بين الجهات ذات العلاقة، بالإضافة الى القصور في بعض التشريعات التي تحكم وتنظم قطاع النقل.
- **التنافسية:** تدني مستوى كفاءة وفعاليتيه قطاع النقل وانخفاض قدرته على دعم الاقتصاد الوطني والاستجابة الى المتغيرات والمحافظة على المزايا التنافسية للاقتصاد الوطني.
- **التكامل في التخطيط:** غياب التخطيط الشمولي للقطاع ، حيث تقوم كل جهة بالتخطيط لمنط النقل الذي يدخل ضمن مسؤولياتها ، وتنفيذ المشاريع والبرامج ضمن مخصصات ميزانياتها، مما يؤدي الى غياب النظرة الشمولية للقطاع .

## تحليل البيئتين الداخلية والخارجية لقطاع النقل الأردني (SWOT)

نقاط الضعف (W)		نقاط القوة (S)	
1.1	عدم توفر نظام متكامل للنقل	1.1	الموقع الاستراتيجي للأردن
2.1	محدودية الموارد المالية وارتفاع كلف توفير خدمات النقل	2.1	وجود أطر مؤسسية وتنظيمية توضح الأدوار من حيث رسم السياسة والتنظيم والتشغيل
3.1	عدم كفاية الكوادر الفنية المؤهلة	3.1	الاستقلال المالي للهيئات الداعم لتطوير أنشطة قطاع النقل
4.1	عدم توفر البنية التحتية والأنظمة التكنولوجية المتطورة في النقل البري	4.1	وجود كوادر فنية مؤهلة و توفر بيئة تدريبية
5.1	تدني مستوى خدمات النقل البري	5.1	تعرفه خدمات النقل مناسبة
6.1	ضعف التنسيق بين الهيئات المسؤولة عن تنظيم النقل و الرقابة عليه	6.1	دعم الحكومة للمشاريع الصديقة للبيئة
7.1	عدم وجود البنية التحتية للسكك الحديدية	7.1	توجه الحكومة لتشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير النقل
8.1		8.1	توفر بنية تحتية وتكنولوجية متطورة في النقل البحري والجوي

التهديدات (T)		الفرص (O)	
1	عدم الاستقرار السياسي في دول الجوار	1	الأمن والاستقرار في الأردن
2	ارتفاع أسعار الوقود وتذبذبها	2	توفر جهات خارجية لتقديم الدعم الفني والمالي
3	عدم توفر مصادر بديلة للطاقة	3	توفر بيئة استثمارية جاذبة
4	انخفاض الطلب الاستثماري على مشاريع النقل لارتفاع كلف الاستثمار	4	انضمام الأردن إلى الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية المتوافقة مع أفضل الممارسات الدولية لتطوير قطاع النقل
5	المنافسة الإقليمية في مجال النقل البري والجوي والبحري	5	
6	الأزمة الاقتصادية العالمية		
7	الأوبئة والأمراض السارية		

### الرؤية

➤ قطاع نقل مواكب للتطورات وآمن يساهم في جعل الأردن مركزاً محورياً للنقل

### الأهداف الوطنية

➤ تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها.

### الهدف القطاعي

➤ توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل

### الأهداف الاستراتيجية

1. تطوير منظومة النقل وخدماته
2. المساهمة في تخفيض الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل
3. رفع مستوى الاداء المؤسسي

### المبادئ الرئيسية لسياسة النقل:

تستند المحاور الرئيسية لسياسة قطاع النقل على مجموعة من المبادئ الرئيسية التالية:

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

## ربط المبادئ الرئيسية لسياسة النقل بالأهداف الاستراتيجية

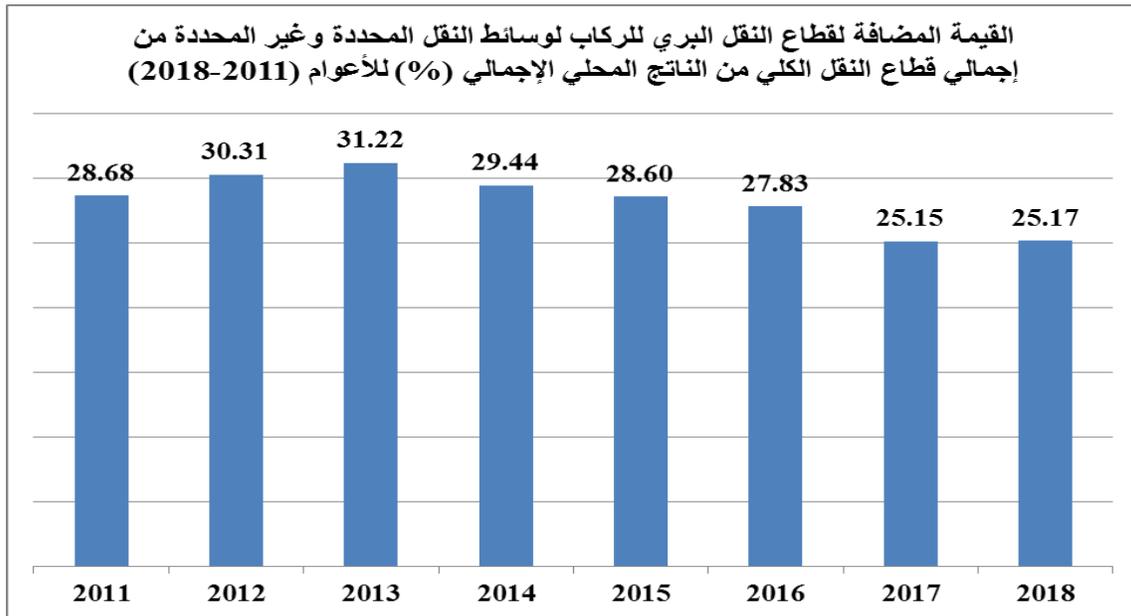


احصائيات ومؤشرات قطاع النقل البري / النقل العام للركاب

يلعب قطاع النقل دوراً بارزاً وهاماً في ظل تزايد الطلب على نقل البضائع والركاب بوتيرة سريعة نظراً للنمو السكاني والاقتصادي في الأردن والمنطقة حيث أن القيمة المضافة لقطاع النقل البري للركاب لوسائط النقل المحددة وغير المحددة من إجمالي قطاع النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي تشكل ما يزيد عن ما نسبته 25% وكما هو موضح في الشكل (2) ، أصبح لا بد من التفكير بمراجعة الخطط والبرامج المتعلقة بتطوير القطاع ونقله من قطاع محدود النمو إلى قطاع محرك لعجلة الاقتصاد، وقطاع يتماشى مع المتطلبات الحديثة والمعايير والأبعاد البيئية وقطاع لا يعتمد على مصادر الوقود التقليدية عالية الكلفة وذات الأثر البيئي الكبير في تزايد نسب الانبعاثات الكربونية، إضافة إلى الانخفاض الواضح للقيمة المضافة لقطاع النقل البري للركاب لوسائط النقل المحددة وغير المحددة من إجمالي قطاع النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي (%) للأعوام (2011-2018)

رقم (2): القيمة المضافة لقطاع النقل البري للركاب لوسائط النقل المحددة وغير المحددة من إجمالي قطاع النقل

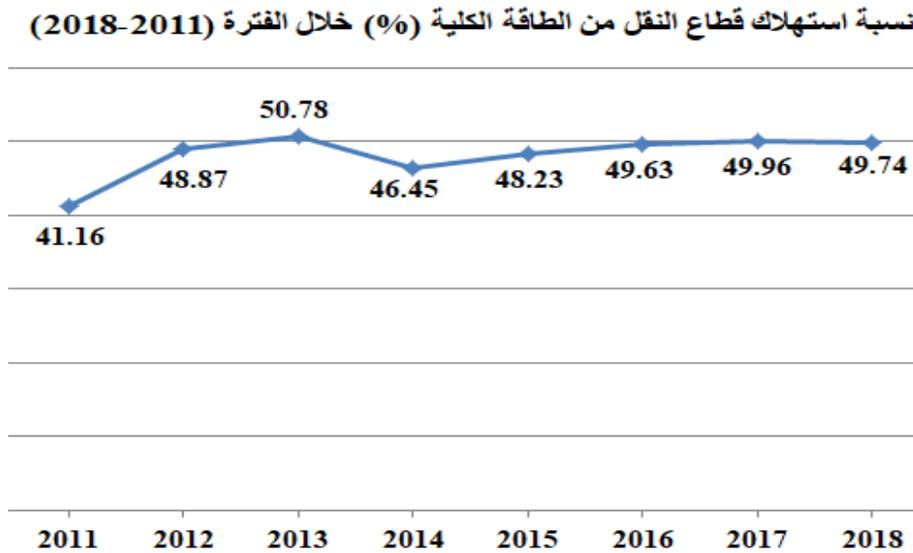
الكلي من الناتج المحلي الإجمالي (%) للأعوام (2011-2018)



أن المؤشرات الرئيسية الخاصة بقطاع النقل تشير إلى قصور في نظام النقل الحالي مثل ازدياد نسبة إنفاق الأسرة من الدخل على النقل بما قيمته (31%) (بحسب مسوحات الدخل والاسرة) مقارنة بنسبة الإنفاق المقبولة التي تبلغ (7%)، وانخفاض نسبة المشاركة الاقتصادية للمرأة في سوق العمل والتي لا تتجاوز في الأردن (18%) رغم معدل التعليم المرتفع في أوساط النساء في المملكة، وزيادة نسبة استهلاك قطاع النقل للطاقة والتي بلغت (49.74%) عام 2018، إضافة إلى ارتفاع الملكية الفردية للسيارات الخاصة والتي تقدر بحوالي (142) مركبة لكل ألف نسمة للعام 2018 مما ينعكس على الازدحامات المرورية وعدم استيعاب الشبكات الحالية وزيادة التأخير وتقليل الموثوقية وزيادة التكلفة على أنشطة المواطن، وفي حال لم يتم التدخل بشكل جاد سيزداد الوضع سوءاً بحيث لن يستطيع نظام النقل الحالي تقديم الأداء المطلوب لدعم الاقتصاد الأردني بالإضافة إلى التأثير على مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي، وفي ضوء ذلك فإن وزارة النقل تسعى لوضع قطاع النقل كأحد الأولويات الاقتصادية الحكومية.

ويستحوذ قطاع النقل في المملكة على أكبر استهلاك من الطاقة التقليدية (بنزين وسولار) من بين القطاعات الأخرى وبنسبة تستمر بالارتفاع نتيجة زيادة عدد المركبات المسجلة سنوياً والشكل رقم (2) يشير إلى التطور في استهلاك قطاع النقل من الطاقة (2011-2018).

الشكل رقم (3): التطور في استهلاك قطاع النقل من الطاقة (2011-2018)



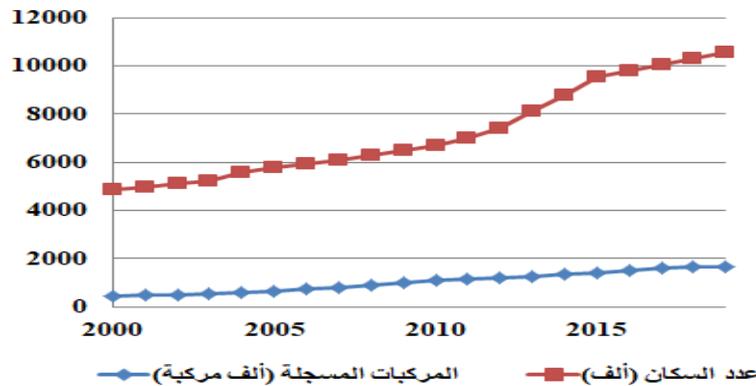
شهد قطاع النقل العام في المملكة تطورات كبيرة خلال السنوات الماضية على مستوى مشاريع البنية التحتية والعقود التشغيلية لمشغلي النقل العام، إلا أن نسبة مستخدمي النقل العام من إجمالي مستخدمي النقل بالمركبات ما زالت بانخفاض مستمر نتيجة عزوف الناس عن استخدام وسائل النقل العام والاتجاه لاستخدام المركبات الخاصة بهم، ونتيجة لارتفاع الكلف التشغيلية للنقل العام بسبب ارتفاع أسعار الوقود، والملكية الفردية العشوائية لمشغلي الوسائل وعدم انتظام وسائل النقل العام بجدول ومواعيد محددة وعشوائية التشغيل وارتفاع العمر التشغيلي لهذه الوسائل وغيرها من الأسباب التي تتعلق بالأمان والراحة، وانتهاء مسار رحلات الخطوط بعيداً عن المقصد مما يضطر المستخدم لاستخدام أكثر من وسيلة للنقل للوصول إلى المكان الذي يقصده.

وتتعدد خدمات النقل العام في المملكة ما بين نقل الركاب والنقل السياحي والخدمات الفندقية وغيرها، حيث يبلغ إجمالي أسطول النقل العام 37184 واسطة نقل حتى العام 2020 أي بنسبة (2.2%) من إجمالي عدد المركبات المسجلة في المملكة، أما بالنسبة للمركبات الكهربائية صديقة البيئة والمركبات الهجينة فقد بلغ عددها حتى نهاية العام 2019 (16000، 22000) على التوالي وهي نسبة في طور النمو ولكنها ما تزال قليلة وبجاجة لإعادة النظر في مزيد من الإجراءات التحفيزية لزيادة نسبتها.

### المركبات المسجلة وأسطول النقل العام:

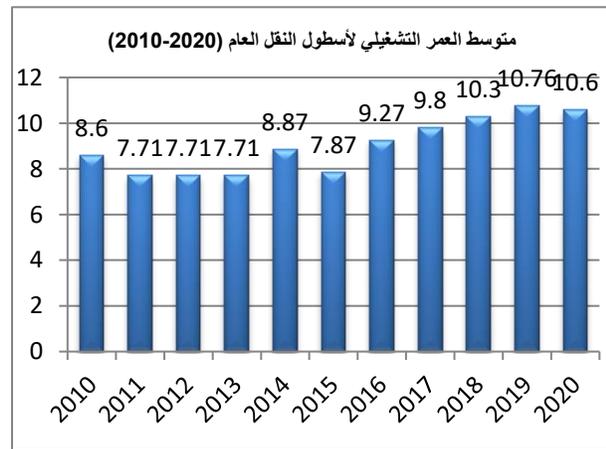
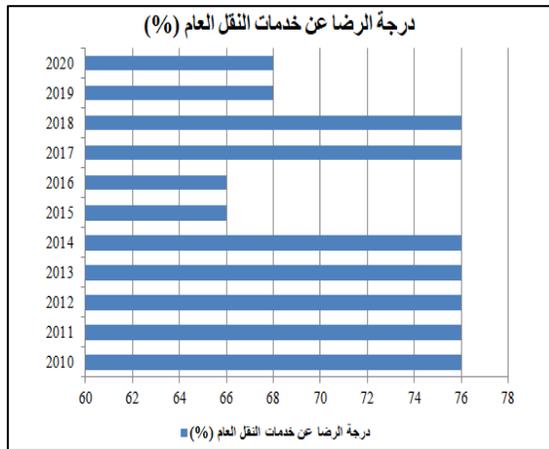
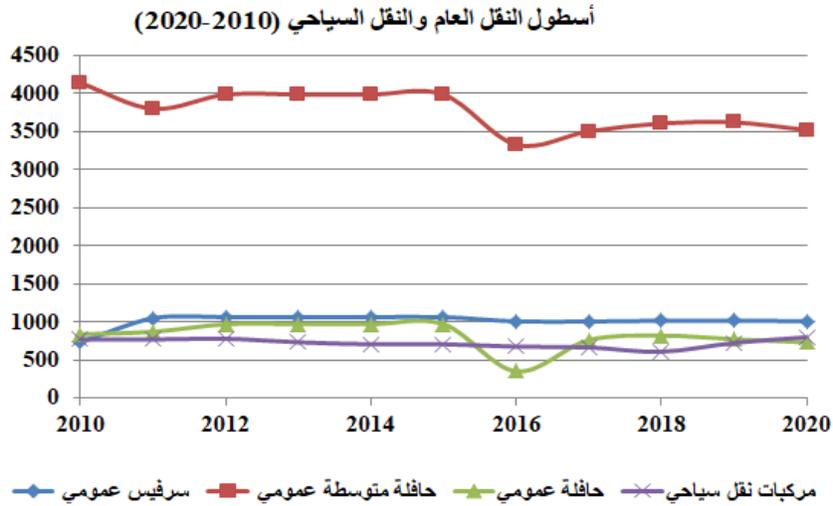
تطورت أعداد المركبات المسجلة في المملكة من العام 2000 للعام 2020 بنسبة زيادة وصلت إلى (229%)

التطور في أعداد المركبات المسجلة والسكان خلال الفترة (2019-2000)



أما بالنسبة لأسطول النقل العام فيتوزع ما بين الحافلات الكبيرة والحافلات المتوسطة وسيارات السرفيس والتي تعمل بين المحافظات أو في داخل المحافظة نفسها ويبلغ مجموع عدد الحافلات الكبيرة (734) والمتوسطة (3521) وسيارات السرفيس (1013) حسب إحصائيات العام 2020، إلا أن العمر التشغيلي لوسائل قطاع النقل العام يعتبر مرتفعاً مقارنة بالمعايير العالمية حيث بلغ متوسط عمر أسطول النقل العام للعام 2020 حوالي (10.6)

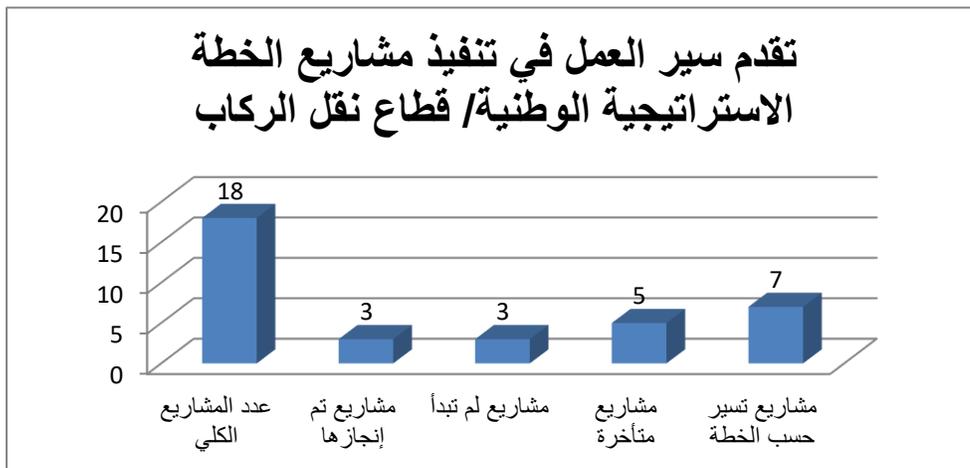
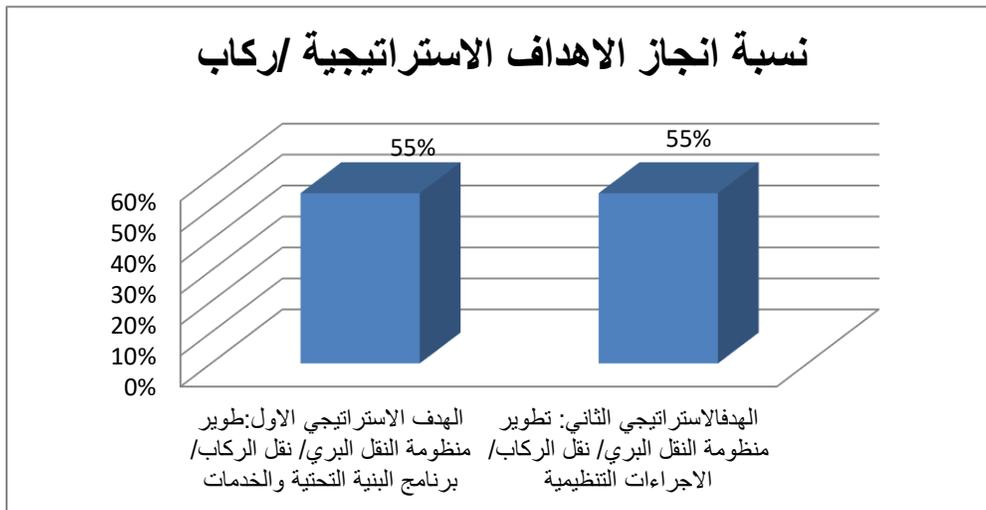
عامًا، أما بالنسبة لرضا مستخدمي قطاع النقل العام عن الخدمات المقدمة فبلغ مع نهاية العام 2020 حوالي (68%)، ويعتبر هذا مؤشرًا على أن القطاع بحاجة لإعادة نظر في رفع سوية خدماته ومشاريع البنية التحتية والتشغيلية المتعلقة به.



أما بالنسبة لمحور السلامة على الطرق فقد ارتفع عدد الحوادث الكلي في المملكة في العام 2019 إلى (161511) منها (10857) حوادث إصابات بشرية أما عدد الجرحى الكلي فبلغ (17013) منهم (792) إصابة بليغة ويعتبر مؤشر الوفيات السنوي في العام 2019 مؤشر كبيراً حيث بلغ عدد الوفيات (643) وفاة أي بمعدل (1.8) وفاة باليوم الواحد اشترك في هذه الحوادث ما نسبته (11%) من المركبات العمومية، أما بالنسبة للكلفة المالية المترتبة على الحوادث المرورية عام 2019 فقد بلغت (324) مليون دينار، والجدير بالذكر أن مجموع الكلفة المالية المترتبة على الحوادث في المملكة في آخر خمس سنوات بلغت حوالي (1.54) مليار دينار أردني.

وتبلغ مجموع انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون من قطاع النقل في المملكة حوالي 9 مليون طن (CO2) بنسبة 39.13 من إجمالي انبعاثات القطاعات الأخرى حسب تقديرات 2018 الصادرة عن التقارير الدولية، وتشير التقارير العالمية أيضاً أن انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن وسائل النقل (% من إجمالي حرق الوقود) في الأردن ارتفعت من العام 2010 للعام 2014 من 27.64% إلى 29.20%، والتي ينبغي أن تكون أقل من 20% حسب المعايير العالمية وأقل من 23% في الدول المشابهة لظروف المملكة.

وتسعى وزارة النقل الى اعادة النظر في الاستراتيجية الوطنية للقطاع وتطوير خطة وطنية مستدامة وشاملة وقائمة على مؤشرات الأداء من خلال مراجعة الوضع القائم وبيان الانحراف في التطبيق عن الاستراتيجية المعتمدة عام 2014، حيث بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجي تطوير منظومة النقل البري/ نقل الركاب/ برنامج البنية التحتية والخدمات 55%، كما بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجية تطوير منظومة النقل البري/ نقل الركاب/ الاجراءات التنظيمية 55% كما موضح في الرسم البياني التالي :



## تحديات قطاع النقل العام للركاب

يعتبر قطاع النقل أحد المدخلات الأساسية للتنمية الاقتصادية السليمة لتأثيره المباشر على القدرة التنافسية والنمو لما له من دور فاعل في توفير امكانية الوصول لفرص العمل والتعليم وخلق فرص عمل جديدة. فقد برزت الحاجة في الآونة الاخيرة الى مراجعة خطط واستراتيجيات وبرامج القطاع لتخفيف آثار التدهور الظاهر في القطاع، وتحديدًا نظام النقل الحضري (الطرق والنقل العام) بسبب زيادة الطلب على الحركة والتنقل الناتج عن عدة عوامل منها الزيادة السكانية والتدفق الهائل والمفاجئ للاجئين السوريين وتركز السكان في المناطق الحضرية الكبرى، كل هذا يتفاقم بسبب ثقافة امتلاك السيارات الخاصة السائدة في البلاد، مما أدى إلى استفاد القطاع وبالتالي أنماط التنقل غير المستدامة، والخروج من نمط التفكير التقليدي بأن قطاع النقل الحضري هو قطاع استثماري والنظر إليه على أنه قطاع خدماتي يجب توفير الدعم المناسب لتحسينه ورفع مستوى الخدمة فيه. وقد أظهر تقييم قطاع النقل ان قطاع النقل العام يعاني من العديد من الفجوات والتحديات التي تراكمت على مر السنين. تشمل هذه التحديات:

- 1) ضعف التمويل.
- 2) النمو السكاني والاقتصادي.
- 3) عدم وجود هيكل مؤسسي واضح وفعال ، مما يؤدي إلى مسؤوليات غير واضحة بين السلطات.
- 4) هيمنة نمط السيارة الخصوصي.
- 5) قلة الاستثمار وتوفير وسائل النقل المستدامة في النقل العام.
- 6) قصور واضح في تخطيط وتنفيذ وسائل النقل المستدامة الأخرى مثل المشي وركوب الدراجات والتنقل الذكي.
- 7) ارتفاع معدلات حوادث النقل والإصابات والوفيات.
- 8) تلوث الهواء والآثار البيئية: يعتبر تلوث الهواء الناتج عن قطاع النقل من أكبر مصادر التلوث مثل معظم البلدان.
- 9) نقص الكادر الفني والمهني المؤهل لقيادة مبادرات التخطيط الشامل في القطاع.
- 10) محدودية الدعم الحكومي
- 11) ارتفاع نسبة الملكية الفردية
- 12) ارتفاع متوسط العمر التشغيلي.
- 13) ضعف البنية التحتية لمراكز الانطلاق والوصول ومرافق التحميل والتنزيل
- 14) قلة استخدام الانظمة الذكية والتكنولوجية

## التوصيات والحلول المقترحة

- التأكيد على تنفيذ ما ورد باستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى من خلال توفير الدعم المالي لإكمال مشاريع البنية التحتية والخدمات والمدرجة في الاستراتيجية ضمن البرامج لتالية:

✓ برنامج إعادة هيكلة خدمات النقل العام وفقاً لمخرجات دراسة المخطط الشمولي للمملكة على ثلاث

### مستويات:

- المستوى (1) (شبكة نقل عام داخل المحافظة): شبكة نقل عام موسعة على المستوى الوطني لربط مراكز المدن الرئيسية والألوية. المرحلة الأولى: تنفيذ مخرجات المخطط الشمولي في جرش.
- مستوى (2) شبكة نقل عام بين المحافظات : توفير خدمات ذات معايير جودة عالية بين المحافظات

- المستوى (3) شبكة نقل عام داخل المدينة (خطوط النقل الحضري): الخدمات التي تعمل داخل المدينة الواحدة /تشغيل خدمات النقل العام وفقاً لجدول زمني مع مواقف مرحلية مشروع النقل الحضري (اريد- الزرقاء) المرحلة الأولى: اعداد وتنفيذ دراسة مشروع النقل الحضري (اريد- الزرقاء)

✓ برنامج تفعيل النقل الجماعي للركاب عبر خطوط النقل بين المدن (شبكة الخطوط الرئيسية) ذات الطلب

### المرتفع من خلال:

- تنفيذ مشروع حافلات التردد السريع بين عمان - الزرقاء أعمال البنية التحتية (المسارات والطرق) البنية التحتية للمجمعات والمرافق هيكلية شبكة الخطوط المغذية تشغيل المشروع / حافلات الديزل )

- مشروع حافلات التردد السريع داخل عمان
- مشروع التشغيل المشترك بين حافلات التردد السريع داخل عمان وحافلات التردد السريع بين عمان - الزرقاء

○ مشروع حافلات التردد السريع بين السلط وعمان

○ مشروع حافلات التردد السريع صويلح ومطار الملكة علياء الدولي.

✓ برنامج تحديث مرافق نقل الركاب لمواكبة اعادة هيكلة الشبكة والخدمات من خلال:

○ تأهيل البنية التحتية لمراكز الانطلاق والوصول في المحافظات والالوية وتزويدها بالمرافق حسب

المعايير الفنية التي تضمن تقديم خدمات مناسبة لأطراف عملية النقل لمراكز الانطلاق والوصول

في كل من السلط ، وادي موسى ، الرمثا ومجمع الزرقاء الموحد مجمعات الاغوار الجنوبية

(الصافي، المزرعة) ومجمع باصات الجيزة ومجمع باصات ناعور.

○ استكمال انشاء مواقف تحميل وتنزيل الركاب على مسارات النقل العام في المناطق الحضرية

✓ برنامج إنشاء مناطق خدمات حافلات حديثة للركاب بالقرب من المعابر الحدودية وتطوير معبر جسر

الملك حسين وخدمات الركاب .

• توفير المناخ التشريعي الملائم لتنفيذ الاجراءات التنظيمية المتعلقة بقطاع النقل العام / الركاب من خلال

تنفيذ البرامج التالية :

✓ برنامج تطوير خدمات النقل العام : والاستمرار بتوفير الخدمات المتعلقة بقطاع النقل العام مثل النقل

المدرسي و دعم اجود طلاب الجامعات وتأمين الاشخاص ذوي الاعاقة بالمستلزمات الخاصة لتسهيل

عملية التنقل و تنفيذ الدراسات التي تساهم في توفير البيانات المتعلقة بقطاع النقل العام.

✓ برنامج تطوير الانظمة والتشريعات المتعلقة بمواصفات المركبات: من خلال متابعة مشروع تحديث

اسطول حافلات النقل العام ، وتحديد الحد الادنى من المعايير للمركبات ( الجودة ، المواصفات الفنية ،

الحد الأدنى للعمر التشغيلي

✓ برنامج تعزيز الرقابة على خدمات النقل العام: من خلال توظيف التكنولوجيا والحلول الذكية في النقل

العام والتي تتضمن انظمة لدفع الاجور وتعزيز الرقابة من خلال

- تنفيذ مشروع نظام نقل ذكي شمولي و وطني لتحسين خدمة النقل العام تطبيق انظمة النقل الذكية لحافلات النقل العام في المملكة ( ITS ) لتوفير نظام الدفع الالكتروني الموحد في المملكة
- مشروع بناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري / المرحلة الثانية و الثالثة
- تنفيذ مشروع الرقابة الالكترونية على مراكز الانطلاق والوصول (CCTV)
- مشروع ادارة العمليات والانشطة داخل مراكز الانطلاق والوصول.
- السير بإجراءات اعتماد مدونة قواعد السلوك في النقل العام (بما في ذلك حماية المرأة).
- مشروع تنظيم عمل التطبيقات الذكية /سيارات التاكسي/ السرفيس.

✓ برنامج تفعيل قانون نقل الركاب لعام 2017: من خلال تفعيل قانون نقل الركاب رقم 19 لسنة 2017

وخاصة فيما يتعلق بصندوق دعم قطاع نقل الركاب المادة (11) فقرة(ج)من القانون ودمج المشغلين الأفراد ضمن شركات المادة (13)من القانون للحد من الملكية الفردية

✓ برنامج تشجيع استخدام الحافلات الكهربائية للنقل العام والنقل السياحي : من خلال دعم اتخاذ القرارات

والاجراءات لتشجيع استخدام الحافلات الكهربائية من خلال استبدال الحافلات القديمة بحافلات جديدة تعمل على الكهرباء للنقل العام والنقل السياحي.

✓ برنامج بناء القدرات ورفع الاداء المؤسسي من خلال:

- تنفيذ مشروع تأهيل وتدريب العاملين في قطاع النقل البري لرفع مستوى كفاءة العاملين في قطاع النقل وتحسين جودة خدمات النقل المقدمة وتعزيز السلامة المرورية على الطرق من خلال تفعيل النصوص القانونية في نظام رخص القيادة الصادر بموجب قانون السير النافذ والذي يُحتم على جميع سائقي وسائط النقل العمومية ضرورة الحصول على تصريح قيادة يحدد سنوياً وضمن شروط محددة، بالإضافة إلى وجود نصوص في تعليمات نقل الطلاب في المؤسسات التعليمية

تشتري على السائقين الحصول على تصريح قيادة وتلزم السائقين حضور دورات تدريبية خاصة

كشرط أساسي للحصول على تصريح القيادة (المزاولة).

○ مشروع تتبع المركبات / الاليات الحكومية ومراقبة استخدامها المرحلة الثانية .

**الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل  
البري/ النقل العام للركاب**

ربط الأهداف الوطنية بالمبادئ الرئيسية لسياسة النقل والهدف القطاعي بالأهداف الاستراتيجية

الهدف الوطني	المبادئ الرئيسية لسياسة النقل	الهدف القطاعي	الهدف الاستراتيجي
تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها.	استكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة.	توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام
	تأمين نقل آمن وبكلفة مقبولة لغايات تحقيق اهداف التنمية الاجتماعية بحيث تكون خدمات النقل متاحة لكافة شرائح المجتمع بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي والاصل والجنس		المساهمة في التقليل من الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل
	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الآثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل		رفع مستوى الاداء المؤسسي
سياسة الموارد البشرية			

ربط الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): إعادة هيكلة خدمات النقل العام وفقاً لمخرجات دراسة المخطط الشمولي للمملكة

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الزيادة في مستخدمي وسائل النقل العام

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
المستوى (1) توفير شبكة نقل عام (داخل المحافظة) المرحلة الأولى: تنفيذ مخرجات المخطط الشمولي في جرش.	2022- 2026	( التكلفة الكلية 79 مليون )  (1.2 مليون سنوياً دعم تشغيلي لمشروع جرش)	موازنة عامة	نسبة الإنجاز	هيئة تنظيم النقل البري	وزارة النقل  بلدية جرش الكبرى  مشغلي وسائل النقل العام	المشروع مشروط بما يلي: 1. التطبيق نظام ITS 2. وضع وتوضيح الية الدعم المالي للمشغلين. 3. توقيع عقود تشغيلية مع المشغلين

العوائد المقدرة 35.3 مليون / سنويا	وزارة النقل	هيئة تنظيم النقل البري	انجاز ➤ نسبة المشروع	منحة + موازنة	38.5 مليون	2025 - مستمر	المستوى (2) توفير شبكة نقل عام (بين المحافظات)
التنفيذ مرتبط بموافقة لجنتي الدين العام الفنية والوزارية على الاقتراض السيادي للمشروع	وزارة النقل البلديات شركات النقل التابعة للبلديات القطاع الخاص	هيئة تنظيم النقل البري	نسبة الانجاز	50% منحة + 50% قرض + موازنة	رأسمالي: 22.5 مليون تشغيلي: 1.8 مليون سنويا	2022- 2026	المستوى (3) توفير شبكة نقل عام (داخل المدينة)  المرحلة الثانية: تنفيذ مخرجات دراسة مشروع النقل الحضري (اريد- الزرقاء)

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (2): تفعيل النقل الجماعي للركاب عبر خطوط النقل بين المدن (شبكة الخطوط الرئيسية) ذات الطلب المرتفع

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: عدد الخطوط والحافلات التي تستخدم النقل الجماعي

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
مشروع حافلات التردد السريع بين عمان - الزرقاء المرحلة الأولى: أعمال البنية التحتية (المسارات والطرق) المرحلة الثانية: البنية التحتية للمجمعات والمرافق المرحلة الثالثة: هيكل شبكة الخطوط المغذية	2014-2023 2023-2026	188 مليون دينار	تأجير تمويلي من صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي منحة خليجية (19 مليون) موازنة مشروع رقم 8	عدد الركاب المنقولين في حافلات التردد السريع سنويًا	وزارة النقل أمانة عمان الكبرى هيئة تنظيم النقل البري	وزارة الأشغال العامة والإسكان صندوق استثمار أموال الضمان الاجتماعي بلدية الزرقاء وزارة التخطيط	
مشروع حافلات التردد السريع داخل عمان / المرحلة الأولى	2022	110 مليون	موازنة الامانة وموارد اخرى		امانة عمان	وزارة النقل هيئة تنظيم النقل البري	
مشروع التشغيل المشترك بين حافلات التردد السريع داخل عمان وحافلات التردد السريع بين عمان - الزرقاء	2024-2026	63 مليون			هيئة تنظيم النقل البري الامانة	وزارة النقل	

		امانة عمان					
تم مخاطبة وزارة التخطيط للبحث عن تمويل للمساعدة في دراسة جدوى للمشاريع وتم الرد بضرورة تضمين المشروع ضمن اولويات الوزارة في البرنامج التأشيري التنفيذي 2021-2024	امانة عمان	وزارة النقل			1 مليون		دراسة جدوى مشروع حافلات التردد السريع بين السلط وعمان
	امانة عمان	وزارة النقل			1 مليون		دراسة جدوى مشروع حافلات التردد السريع بين صويلح ومطار الملكة علياء الدولي

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (3): تحديث مرافق الركاب لمواكبة اعادة هيكلة الشبكة والخدمات

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: عدد مرافق النقل العام المحدثة للشبكة والخدمات

الملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
-----------	---------	---------------	-------------------	--------------	----------------------	------------------------	----------

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (3): تحديث مرافق الركاب لمواكبة اعادة هيكلة الشبكة والخدمات

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: عدد مرافق النقل العام المحدثة للشبكة والخدمات

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة الاشغال العامة والاسكان/وزارة الادارة المحلية /دائرة تسجيل الاراضي والمساحة/ ديوان المحاسبة/ مشغلي ومستخدمي وسائل النقل العام +دائرة العطاءات الحكومية والبلديات المعنية ومجالس المحافظات وسلطة اقليم البترا التنموي السياحي	هيئة تنظيم النقل البري	نسبة الإنجاز في المشروع توفير الانظمة المحددة للمحطات ومواقف الخدمات والمواقع جودة الخدمة المقدمة للركاب عدد المحطات المحدثة نسبة انجاز المشاريع	موازنة	25 مليون بدون استملاك الاراضي والدراسات الاضافية	2022- 2024	تأهيل البنية التحتية لمراكز الانطلاق والوصول في المحافظات والالوية وتزويدها بالمرافق حسب المعايير الفنية التي تضمن تقديم خدمات مناسبة لأطراف عملية النقل ويشمل التأهيل مركز الانطلاق والوصول في كل من السلط ، وادي موسى ، الرمثا، الزرقاء، مجمعات الأغوار الجنوبية ( الصافي والمزرعة)، مجمع باصات الجيزة، مجمع باصات ناعور.

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (3): تحديث مرافق الركاب لمواكبة اعادة هيكلة الشبكة والخدمات

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: عدد مرافق النقل العام المحدثة للشبكة والخدمات

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
استكمال انشاء مواقف تحميل وتنزيل الركاب على مسارات النقل العام في المناطق الحضرية	2022-2023	500 الف	موازنة	نسبة الإنجاز في المشروع عدد مواقف التحميل والتنزيل لوسائط النقل العام	هيئة تنظيم النقل البري	مشغلي ومستخدمي وسائط النقل العام +البلديات المعنية	

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (4): إنشاء مناطق خدمات حافلات حديثة للركاب بالقرب من المعابر الحدودية

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: عدد مناطق خدمات الحافلات في المعابر الحدودية

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
----------	------------------------	--------	--------------	-------------------	---------------	---------	---------

ات					(دينار أردني)		
يحتاج إلى دراسة جدوى اقتصادية	وزارة النقل الامن العام	هيئة تنظيم النقل البري	• نسبة انجاز الدراسة	موازنة	100 الف	2024-2022	دراسة إنشاء مناطق خدمات حافلات حديثة قرب معبر جسر الملك حسين
	وزارة النقل الامن العام	هيئة تنظيم النقل البري	نسبة انجاز المشروع	موازنة	1.5 مليون	2026-2024	تنفيذ دراسة إنشاء مناطق خدمات حافلات حديثة قرب معبر جسر الملك حسين

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية لمنظومة النقل العام

البرنامج الفرعي (1): تطوير خدمات النقل العام

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة المالية شركات النقل الجامعات الحكومية	هيئة تنظيم النقل البري	عدد طلبة الجامعات المستفيدين من الدعم	موازنة	45 مليون	2026-2022	مشروع دعم أجور طلاب الجامعات الرسمية
	هيئة تنظيم النقل البري هيئة تنظيم قطاع الاتصالات المشروع الاورومتوسطي لدعم النقل شركات الاتصالات	وزارة النقل	نسبة إنجاز الدراسة	منحة + موازنة	300 ألف	2022-2023	دراسة مسح سلوك الافراد في التنقل باستخدام بيانات الاتصالات

مشروع النقل المدرسي	مستمر	لا يوجد كلفة	فرصة استثمارية للمشغلين	عدد الشركات المرخصة	هيئة تنظيم النقل البري	-
توفير وسائل نقل عام مهيأة للأشخاص ذوي الإعاقة	مستمر	لا يوجد كلفة	من خلال شروط دعوات التشغيل	- عدد مراكز الانطلاق والوصول للأشخاص ذوي الإعاقة. - عدد الحافلات المخصصة للأشخاص ذوي الإعاقة	هيئة تنظيم النقل البري	وزارة النقل المجلس الاعلى لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة
في جميع مراكز الانطلاق والوصول والتي تم تأهيلها لتاريخه وعده (8) مراكز وتشمل (جرش، إربد، المفرق، عجلون، مادبا، الكرك، الطفيلة، معان) تم الأخذ بعين الاعتبار جميع المتطلبات اللازمة لتحقيق إمكانية الوصول لذوي الإحتياجات الخاصة فيما يتعلق بالرامبات ودورات المياه						

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية لمنظومة النقل العام

البرنامج الفرعي (2): تحديث اسطول حافلات النقل العام وتطوير الانظمة والتشريعات المتعلقة بمواصفات المركبات

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: عدد حافلات النقل العام المحدثة

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة النقل/شركات اصحاب الباصات والشاحنات/ النقابة العامة لاصحاب السيارات العمومية والسفرات الداخلية والخارجية/ المشغلين لوسائل النقل العام/مديرية ترخيص السواقين والمركبات/ادارة السير	هيئة تنظيم النقل البري	عدد الحافلات والحافلات المتوسطة التي تم تحديثها	لا يوجد كلفة	لا يوجد كلفة	مستمر	تحديث أسطول حافلات النقل العام: لتتوافق مع التنفيذ التدريجي لمستويات الشبكة الهرمية

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية لمنظومة النقل العام

البرنامج الفرعي (3): تعزيز الرقابة على خدمات النقل العام

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الحافلات ومرافق النقل العام التي تستخدم التطبيقات الذكية والأنظمة الإلكترونية من العدد الكلي للحافلات

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة النقل أمانة عمان مشغلي وسائط النقل	هيئة تنظيم النقل البري	عدد الحافلات التي تستخدم تطبيقات ذكية الزيادة السنوية في نسبة مستخدمي الحافلات التطبيقات الذكية. تركيب 5000 جهاز وتصميم وتركيب أنظمة ذكية	موازنة	56,281,000 دينار اردني	التشغيل 5سنوات ( 2022-2027)	مشروع نظام نقل ذكي شمولي و وطني لتحسين خدمة النقل العام

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية لمنظومة النقل العام

البرنامج الفرعي (4): تفعيل قانون نقل الركاب لعام 2017



جرش تم تضمينه في مشروع جرش ضمن العقود التشغيلية . - ت نفيذ دراسة مشروع النقل الحضري (اربد - الزرقاء - مادبا)							
---	--	--	--	--	--	--	--

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي المساهمة في التقليل من الأثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): تطوير خدمات النقل العام

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة			المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ
دراسة إمكانية تشغيل حافلات خضراء كهربائية للنقل السياحي في مدينة البتراء والمناطق الأثرية والسياحية المحيطة بها.	2022-2023	5 مليون	منحة	نسبة إنجاز الدراسة	سلطة إقليم منطقة البترا التنموي السياحي	وزارة النقل وزارة البيئة وزارة التخطيط والتعاون الدولي
دراسة مشروع التحول إلى تشغيل الحافلات الكهربائية المستدامة والتي تعمل بالطاقة الشمسية للنقل العام في محافظات الكرك ومعان والطفيلة	2022-2023	100 الف	منحة	نسبة إنجاز الدراسة	هيئة تنظيم النقل البري	وزارة النقل وزارة البيئة وزارة التخطيط والتعاون الدولي
تشغيل حافلات خضراء (صديقة للبيئة) في مشروع حافلات التردد السريع	2025-2026	7.5 مليون	منحة	تشغيل حافلات خضراء (صديقة للبيئة) في مشروع حافلات التردد السريع		2025-2026 + كلفة الحافلات

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: رفع مستوى الاداء المؤسسي

البرنامج (1): تطوير الاجراءات التنظيمية لمنظومة النقل العام

البرنامج الفرعي (1): بناء القدرات ورفع المستوى الاداء المؤسسي

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
مشروع تأهيل وتدريب العاملين في قطاع النقل البري / المرحلة الثانية	مستمر	-- على نفقة المتدرب	--	عدد العاملين المستفيدين من التدريب	هيئة تنظيم النقل البري	وزارة النقل نادى السيارات الملكي الأمن العام الجمعية الاردنية للوفاية من حوادث الطرق	مشروع تأهيل وتدريب العاملين في قطاع النقل البري
مشروع تتبع المركبات/ الآليات	2015 -	333 الف	موازنة	تركيب وتشغيل وصيانة	مشروع	الجهات	

	الحكومية كافة، شركات القطاع الخاص المنفذة للمشروع ومديرية الأمن العام.	تتبع المركبات/ الآليات الحكومية (11700) مركبة/ آلية) بمرحلتيه الأولى والثانية.	11700 جهاز تتبع إلكتروني.(منها 98 حافلة حكومية وزارات، جامعات حكومية)			مستمر	الحكومية (11700 مركبة/ آلية/ حافلة ) بمرحلتيه الأولى والثانية.
مشروع تطوير النظام المحوسب للتنبؤ بقطاع النقل / النهوض بخدمات النقل العام	امانة عمان	هيئة تنظيم النقل البري	نسبة إنجاز المشروع	موازنة	350 ألف	2022- 2024	مشروع تطوير النظام المحوسب للتنبؤ بقطاع النقل / النهوض بخدمات النقل العام
	مركز تكنولوجيا المعلومات	هيئة تنظيم النقل البري	نسبة إنجاز المشروع	موازنة	800 ألف	2022-2023	مشروع تحديث وبناء قاعدة البيانات الخاصة بجميع انماط النقل
	الشركة المحال عليها العطاء	هيئة تنظيم النقل البري	عدد المحافظات المستهدفة (9 محافظات) -عدد الخطوط الممسوحة -عدد اماكن التحميل و التنزيل الممسوحة -عدد محطات الحافلات الممسوحة -مواقع شركات الاستثمار	موازنة	800 ألف	2024-2022	مشروع بناء القاعدة الجيومكانية لهيئة تنظيم النقل البري / المرحلة الثانية و الثالثة

			للركاب والبضائع بكافة انماطه الممسوحة -عدد الخرائط التوضيحية للخطوط -عدد الكوادر البشرية المدرّبة على قاعدة الجيومكانية				
تم الغاء العطاء و سيتم اعادة النظر في الشروط المرجعية طرحه مرة اخرى	وزارة النقل القطاع الخاص	هيئة تنظيم النقل البري	- عدد مراكز الانطلاق و الوصول التي سيتم شمولها بالرقابة الالكترونية -عدد الكاميرات التي سيتم تركيبها	موازنة	80 الف	2022- 2024	مشروع توفير أنظمة رقابية الالكترونية للنقل العام في مراكز الانطلاق والوصول (CCTV) / المرحلة الثانية
سيتم عرضه على لجنة التنمية الاقتصادية ليصار في حال الموافقة عليه وضع خطة تنفيذية	هيئة تنظيم النقل البري ، امانة عمان .	وزارة النقل			لا يوجد	2022- 2023	مشروع تنظيم عمل التطبيقات الذكية /سيارات التاكسي/ السرفيس
	وزارة النقل ،هيئة تنظيم النقل البري ،	هيئة تنظيم النقل البري			لا يوجد	2022	السير بإجراءات تنفيذ مدونة قواعد السلوك في النقل العام (بما في ذلك حماية المرأة)

	امانة عمان .						
100 ألف كلفة الدراسة وبناء النظام	هيئة النقل البري القطاع الخاص المشغلين	هيئة تنظيم النقل البري	اصدار تشريع (نظام إنشاء مرافق النقل وإدارتها وتشغيلها) + بناء نظام لإدارة العمليات	موازنة	100 ألف	2022- 2026	مشروع ادارة العمليات والانشطة داخل مراكز الانطلاق والوصول.

مؤشرات القياس على مستوى الهدف الاستراتيجي:

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي
2026	2025	2024	2023	2022				
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة				
%80	%78	%76	%75	%75	%68	2020	درجة الرضا عن خدمات النقل العام	
0.85	0.85	0.85	0.85	0.85	0.7	2020	عدد وسائل النقل العام لكل 1000 نسمة	
722	672	622	572	522	412	2021	عدد مواقف التحميل والتنزيل المؤهلة	
18	20	22	26	30	%31	2019	نسبة انفاق الاسرة على النقل	

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي
2026	2025	2024	2023	2022				
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة				
8	8	9	9	10	10.6	2020	متوسط العمر التشغيلي لحافلات النقل العام	
/100 =4251 %2.35	4251/75 %1.76=	عدد/50 الحافلات الكلية متضمن حافلات الجامعات 4251/50 %1.1=	0	0	-	-	نسبة حافلات النقل العام الكهربائية الى نسبة حافلات النقل العام الديزل	المساهمة في التقليل من الاثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
25.40	25.35	25.30	25.27	25.22	25.17	2018	القيمة المضافة لقطاع النقل البري للركاب	رفع مستوى الاداء المؤسسي	2
					13000	2020	عدد العاملين المستفيدين من التدريب		
13500	13500	13500	13500	13500	13250	2021	عدد المركبات المثبت عليها اجهزة تتبع		
6+ مليون	6 + مليون	6 + مليون	6 مليون	4 مليون	3.5 مليون	2021	الوفر المتحقق من تطبيق نظام التتبع الالكتروني		

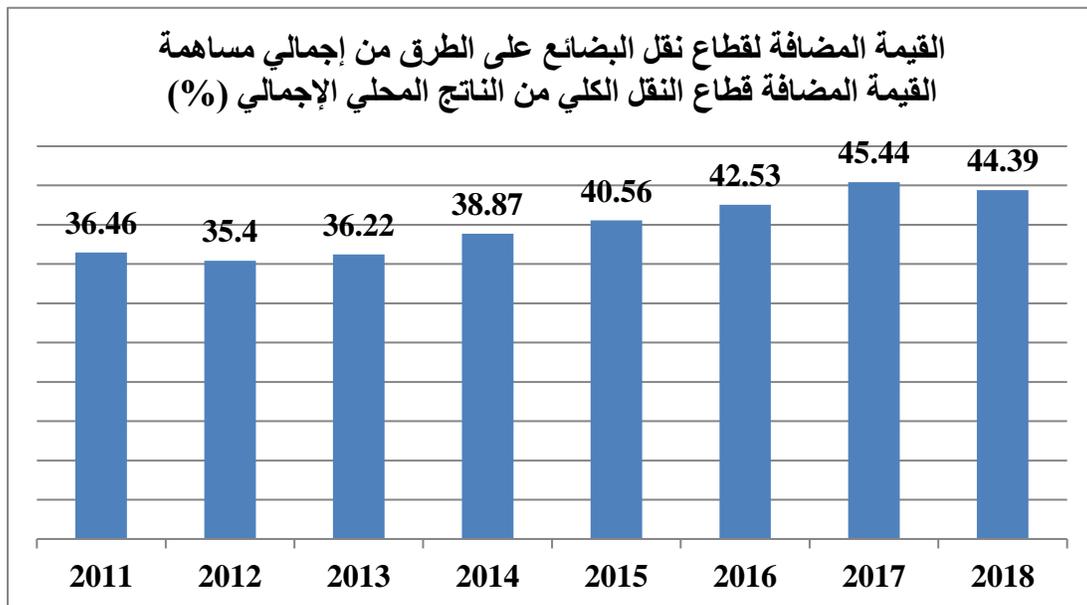
احصائيات ومؤشرات قطاع النقل البري/ البضائع

يعتبر قطاع الشحن ونقل البضائع قطاعاً رافداً وهاماً في عمليات النقل واللوجستيات وذلك بسبب أثره المباشر على حركة نقل البضائع من وإلى ميناء العقبة ومن خلال المنافذ البرية لاستمرار تدفق البضائع من وإلى دول الجوار، إلا أن مساهمة قطاع نقل البضائع على الطرق في المملكة باستخدام الشاحنات شهد في السنوات الأخيرة تغيرات عديدة مما أدى إلى تراجعها خصوصاً في مجال العمل مع الأسواق العربية المجاورة وبالذات منطقة الخليج العربي التي كانت تعتبر السوق الرئيسية الأولى له، إضافة للأحداث السياسية في العراق سوريا وما ترتب عليه من اغلاق الحدود البرية لعدة سنوات وللتين كانتا تعتبران بمثابة السوق الثانية لقطاع النقل بالشاحنات الأردني.

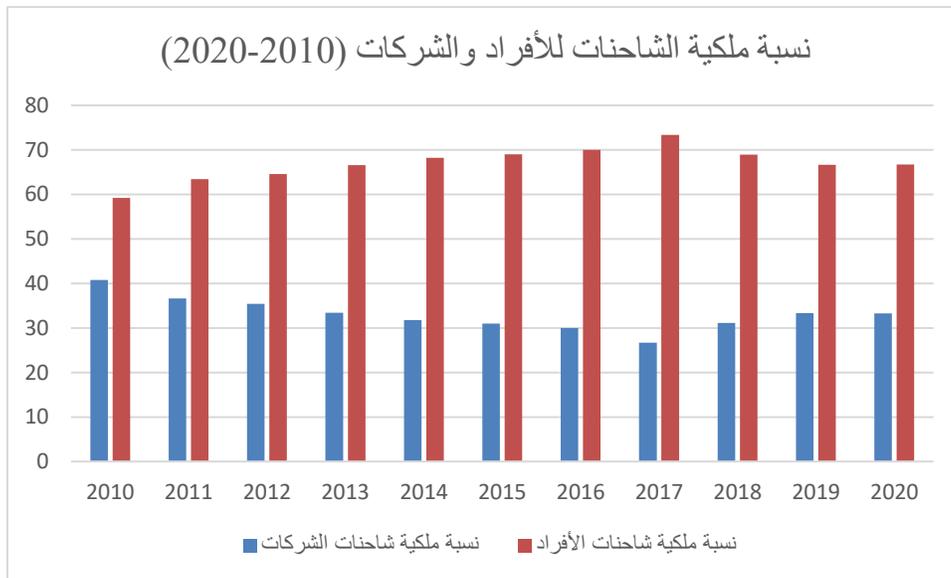
وتأتي أهمية قطاع نقل البضائع الاقتصادية كونه يشكل ما نسبته 50% من القيمة المضافة من قطاع النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، وعلى الرغم من ذلك فما زالت نسبة مساهمة قطاع نقل البضائع في الناتج المحلي الإجمالي دون مستوى الطموح مقارنة بتجارب دول مشابهة، ويشير الشكل رقم (1) إلى القيمة المضافة لقطاع نقل البضائع على الطرق من إجمالي مساهمة القيمة المضافة لقطاع النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي للفترة (2011-2018).

الشكل رقم (1): القيمة المضافة لقطاع نقل البضائع على الطرق من إجمالي مساهمة القيمة المضافة قطاع

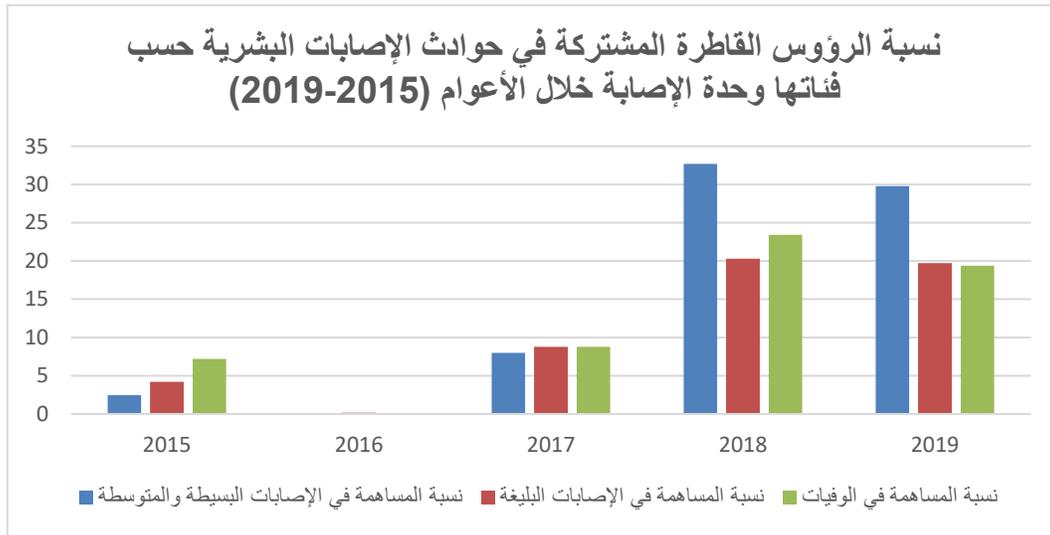
النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي (%) للفترة (2011-2018)



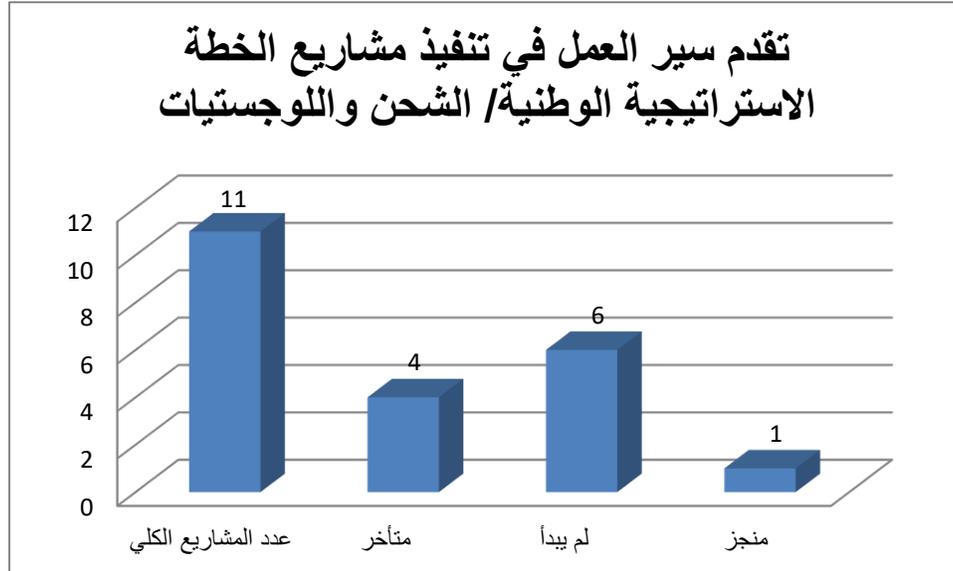
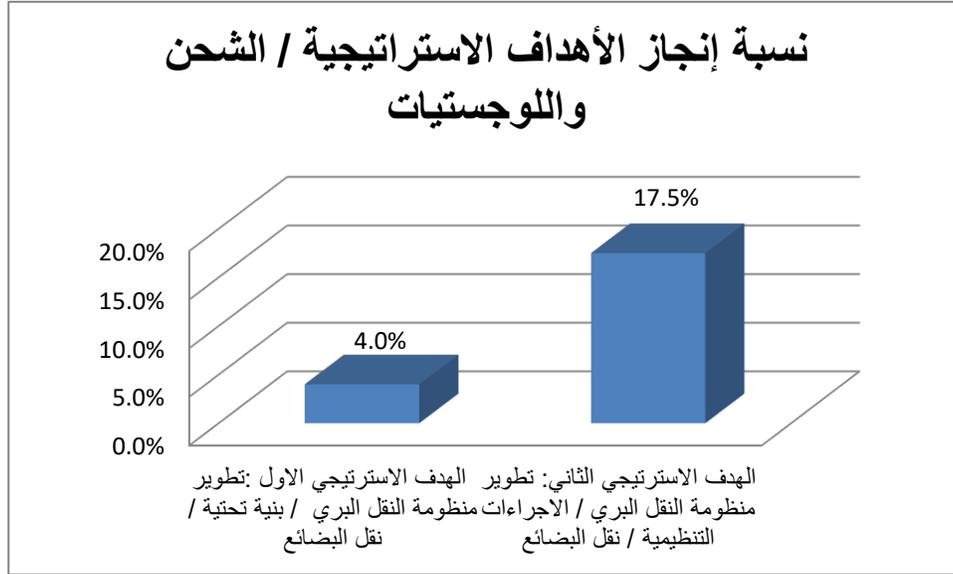
وتشير المؤشرات الرئيسية الخاصة بقطاع نقل البضائع بالشاحنات إلى تراجع هذا النمط الهام من أنماط النقل حيث أن معدل عمر الأسطول وصل في نهاية العام 2020 إلى حوالي 19.25 سنة حسب احصائيات ادارة ترخيص السواقين والمركبات وهو مؤشر قد يؤدي إذا ما استمرت هذه المشكلة بالتفاقم إلى حرمان قطاع نقل الشاحنات من دخول الأسواق الخارجية الأخرى وخصوصًا دول الخليج العربي التي لا تسمح بدخول الشاحنات التي يزيد عمرها عن 20 عامًا، إضافة إلى الآثار البيئية السلبية بسبب ارتفاع نسب الانبعاثات الكربونية من الشاحنات ذات العمر التشغيلي المرتفع، إضافة أيضا إلى ارتفاع نسبة استهلاك الطاقة (الديزل) للشاحنات التي يزيد عمرها عن 10 سنوات في ظل الارتفاع المتزايد لأسعار المشتقات البترولية، علمًا بأن نسبة حصة الوقود من مجموع الكلف التشغيلية لقطاع الشحن يشكل حوالي 38% ، كما وإن الزيادة الملحوظة في عدد الرؤوس القاطرة والشاحنات في المملكة أدت إلى إغراق السوق بعدد كبير من هذه الشاحنات، مما أدى إلى قلة تنافسيتها مع محدودية العمل، حيث بلغ عدد الرؤوس القاطرة المسجلة والمرخصة في ادارة ترخيص السواقين والمركبات في المملكة مع نهاية 2020 حوالي (19963) رأس قاطر بحيث لا تتجاوز نسبة العاملة منها 60% و(27956) نصف مقطورة علما بأن حوالي 6496 تعمل في النقل الخارجي للبضائع حسب دراسات السوق وإحصائيات المنافذ البرية والشاحنات الداخلة والخارجة للعقبة ، إضافة الى ارتفاع الملكية الفردية للشاحنات الخاصة والتي تقدر بحوالي (78.7%) مقابل (21.3%) للشركات التي يبلغ عددها (233) شركة تعمل ضمن مجالات (النفط الخام ومشتقاته، السيارات، المثقلات، المبردات، البضائع العامة، نقل الأغنام والمواشي، الزيوت النباتية، الحاويات، الباطون الجاهز). حسب بيانات شهر حزيران للعام 2021



أما بالنسبة لمحور السلامة على الطرق للرؤوس القاطرة فقد ارتفع عدد الحوادث الكلي في المملكة خلال العامين 2018 و 2019 بشكل لافت إلى أن بلغت نسبة الرؤوس القاطرة المشتركة في الحوادث البليغة والوفيات لأكثر من 25% من إجمالي الوفيات في العام 2018 بسبب جميع الحوادث المرورية حيث كانت هذه النسب قبل ذلك أقل بكثير حتى أنها كانت تصل لنسبة (صفر %) في سنوات عديدة، ومن الملاحظ أن أهم الأسباب وراء ذلك هو صلاحية الشاحنات الفنية للعمل وقلة عوامل الأمان بها وطول فترات القيادة دون وجود سائق ثانٍ والعمر التشغيلي لتلك الرؤوس القاطرة الذي يقلل درجة الأمان بها وتعرضها للأعطال المفاجئة، حيث أن حوادث هذا النوع من المركبات بسبب وزنها وحمولاتها تعد حوادث قاتلة حين حصولها.



وقد سعت استراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى الى تطوير منظومة نقل البضائع بالشاحنات من خلال تطوير نظام لوجستي ذي كفاءة عالية بالإضافة الى إعادة هيكلة قطاع النقل بالشاحنات، حيث بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجي تطوير منظومة النقل البري / بنية تحتية / نقل البضائع 4%، و الهدف الاستراتيجي تطوير منظومة النقل البري / الاجراءات التنظيمية / نقل البضائع 17.5% كما هو مبين في الرسم البياني التالي:



## تحديات قطاع نقل البضائع

يواجه قطاع نقل البضائع العديد من التحديات أبرزها:

- تضخم اسطول شاحنات نقل البضائع الاردنية وقلة الأحمال المتوفرة له مقارنة مع عدد الشاحنات العاملة على نمط نقل البضائع العامة , الحاويات , النفط الخام ومشتقاته , البرادات العاملة.
- تدني مستوى السلامة في شاحنات نقل البضائع.
- ارتفاع الملكية الفردية وخاصة ملكية شاحنات البضائع العامة والحوايات مقارنة مع ملكية الشركات.
- وجود منافسة مع البرادات الاجنبية بسبب ارتفاع الكلف التشغيلية للبرادات الاردنية بالإضافة الى فرق اسعار المحروقات وتدني اسعار البرادات الاجنبية.
- قلة عدد الشاحنات التي تحقق شروط الانضمام للاتفاقيات الدولية بالرغم من اهتمام الاردن بالانضمام للاتفاقيات الدولية التي تسهل اجراءات دخول وخروج الشاحنات مما يتيح فتح أسواق جديدة للشاحنات الأردنية.
- عدم وجود مرافق خدمية لقطاع الشحن في الاردن مثل ساحات اصطفاف ومبيت الشاحنات، المراكز اللوجستية والموانئ البرية، وعدم وجود إطار تشريعي ينظم انشاء هذه المرافق وادارتها وتشغيلها.
- تقادم اسطول النقل بالبضائع مما أدى الى عدم توفر شروط السلامة العامة وارتفاع الكلف التشغيلية و وبالتالي تأثيره على التنافسية.
- عدم استقرار الاوضاع السياسية في الاقليم ادت الى الحد من نشاطات النقل للشاحنات الاردنية تحديدا النقل بالعبور (Transit) بالإضافة الى الحد من البضائع العابرة الى الدول المجاورة عبر الميناء.

## التوصيات والحلول المقترحة

- التأكيد على تنفيذ ما ورد باستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى من خلال توفير الدعم المالي لإكمال مشاريع البنية التحتية من خلال تنفيذ برنامج :

### ✓ برنامج انشاء الموانئ البرية والمراكز اللوجستية :

- التوجه الى انشاء الموانئ البرية والمراكز اللوجستية وذلك بالقرب من المراكز الرئيسية للتحميل والتنزيل والمناطق الصناعية المؤهلة، لتقديم الخدمات المناسبة لمكونات عملية نقل البضائع ( للشاحنات ، البضائع، السائقين ) من خلال تقديم الخدمات للسائقين وصيانة المركبات، إعادة الشحن، وتوزيع البضائع مع تأمين متطلبات السلامة وحماية الأشخاص والبضائع.
- دراسة إنشاء مراكز خدمات مبيت واصطفاف الشاحنات عند مداخل المدن الرئيسية وخصوصاً العاصمة عمّان وعلى مسارات النقل بالشاحنات (الطريق الصحراوي) و(طريق الأزرق – حدود الكرامة)، وعند المعابر الحدودية حيث سيساهم المشروع في الحفاظ على السلامة العامة والبيئة من خلال ايجاد اماكن مبيت واصطفاف للشاحنات الثقيلة، وتنظيم حركة الشاحنات والحد من الازمات الفوضى والعشوائية في الاصطفاف أو التحميل او الانتظار.

• توفير البيئة التشريعية والتنظيمية اللازمة لتنفيذ الاجراءات التنظيمية من خلال تنفيذ البرامج التالية :

✓ برنامج تطوير الأنظمة المتعلقة بمواصفات المركبات (السلامة والبيئة): تحديث أسطول نقل البضائع بالشاحنات، من خلال تخفيض تقديم الإعفاءات من جميع الرسوم والضرائب على عملية الاستبدال التحديثي، وخصوصاً الضريبة العامة المبيعات (16 %) و الإعفاء من رسم التسجيل للرأس القاطر لأول مرة، وذلك تمهيدا لتأهيل اسطول شحن البضائع ليتوافق مع متطلبات اتفاقية نقل المواد الخطرة (ADR) وغيرها من الاتفاقيات الدولية لفتح اسواق جديدة للشاحنات من الدول الملتزمة بتطبيق هذه الاتفاقيات .

✓ برنامج حوسبة المعلومات المتعلقة بنقل البضائع البري: من خلال تطوير منظومة الكترونية متكاملة والاستمرار بتنفيذ مشروع وثيقة النقل البري، وحوسبة معلومات الوثيقة وربطها الكترونياً مع الجمارك وشركات التخليص واستكمال تدريب موظفي هيئة تنظيم النقل العام من قبل الشركة المقدمة للخدمة و تقديم الحوافز اللازمة واستكمال مشروع وثيقة النقل البري ليشمل كافة المنافذ الحدودية ( المطار، الدرة، المدورة ، محطة الركاب / العقبة) وشمول المناطق الحرة ومراكز التحميل والتفريغ، بالإضافة الي وضع اجهزة التتبع الكتروني لمراقبة المركبات.

✓ برنامج إعادة هيكلة القطاع: من خلال ترخيص المشغلين الافراد وتشجيعهم الى تشكيل شركات جديد وذلك للحد من الملكية الفردية وتشجيع إنشاء شركات نقل كبيرة متخصصة وقادرة على المنافسة على المستوى الاقليمي، وتنظيم الشحن الخفيف والمتوسط المرحلة الاولى تنظيم بكبات شحن المطار ، وبكبات القرية اللوجستية ، واعداد الدراسات اللازمة لجميع عمليات نقل البضائع مقابل اجر من قبل الشحن الخفيف والمتوسط .

الخطة التنفيذية (2026-2022) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع نقل البري / البضائع

ربط الأهداف الوطنية بالمبادئ الرئيسية لسياسة النقل والهدف القطاعي بالأهداف الاستراتيجية

الهدف الوطني	المبادئ الرئيسية لسياسة	الهدف القطاعي	الهدف الاستراتيجي
تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين	وضع استراتيجيات تحفز الاستثمارات لتطوير القطاع وذلك لغايات تحفيز النمو الاقتصادي والذي يتحقق بوجود نظام نقل فعال وكفؤ.	توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البري للبضائع
	التأكيد على البعد الاقليمي والاستفادة من الموقع الجغرافي للأردن واستثماره بالشكل الأمثل		المساهمة في التقليل من الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل
	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الآثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل		

ربط الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البري للبضائع

البرنامج (1): تطوير البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): انشاء الموانئ البرية والمراكز اللوجستية

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الإنجاز في المشروع

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
إنشاء ميناء بري في الماضونة بمساحة (2185 دونم) مع التركيز بشكل رئيسي لكي يخدم هذا الموقع كمركز تخزين/توزيع للبضائع تنفيذ مشروع ميناء بري ومركز لوجستي في عمان لرفع كفاءة الخدمات اللوجستية	2022-2025	56 مليون	من خلال مستثمر كفرصة استثمارية.	كمية البضائع المخزنة والموزعة	وزارة النقل	وزارة الأشغال/ هيئة النقل البري/ وحدة الشراكة/ الجمارك الأردنية/ القطاع الخاص	دراسة MTBSF
دراسات إنشاء مركز مبيت وانتظار الشاحنات في عمان	2022-2023	100 ألف	موازنة	نسبة الإنجاز في الدراسة	هيئة تنظيم النقل البري	وزارة النقل الجمارك العامة الاشغال العامة والاسكان دائرة الاراضي / أملاك الدولة نقابة أصحاب الشاحنات	نواة المشروع ستكون بماء على دراسة واقع النقل في جنوب عمان

	القطاع الخاص						
	وزارة النقل الجمارك العامة الإشغال العامة والإسكان دائرة الأراضي / أملاك الدولة نقابة أصحاب الشاحنات القطاع الخاص	هيئة تنظيم النقل البري	نسبة الانجاز في تنفيذ المشروع	موازنة أو خلال مستثمر فرصة استثمارية	1.5 مليون	2026-2024	تنفيذ مركز مبيت وانتظار الشاحنات في عمان

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البري للبضائع

البرنامج (1): تطوير الإجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (1): حوسبة المعلومات المتعلقة بنقل البضائع البري

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز مشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة النقل القطاع الخاص	هيئة تنظيم النقل البري	عدد الشاحنات التي تحمل اجهزة التتبع	موازنة	200 الف	2022	تطوير المنظومة الإلكترونية للنقل البري / مشروع تركيب اجهزة التتبع الالكتروني (GPS) للشاحنات
	وزارة النقل القطاع الخاص	هيئة تنظيم النقل البري	عدد وثائق النقل الصادرة	ذاتي	المشروع له عوائد مالية وليس بحاجة لكلف	مستمر	استكمال مشروع وثيقة النقل البري ليشمل كافة المنافذ الحدودية ( ) المطار، الدرة، المدورة ، محطة الركاب / العقبة) وشمول المناطق الحرة ومراكز التحميل والتفريغ

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البري للبضائع

البرنامج (1): تطوير الإجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (2): إعادة هيكلة القطاع

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة النقل نقابة أصحاب الشاحنات الأردنية العمومية	هيئة تنظيم النقل البري	عدد المشغلين الأفراد المرخصين	-	لا يحتاج الى كلف	مستمر	ترخيص المشغلين الأفراد
	وزارة النقل جمعية المتقاعدين العسكريين / بكبات شحن المطار القرية اللوجستية في العقبة النقابات المعنية	هيئة تنظيم النقل البري	عدد مركبات الشحن المشمولة في التنظيم	-	لا يترتب عليه كلف	2022- 2026	تنظيم الشحن الخفيف والمتوسط (وزن إجمالي 20 طن فأقل)

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : المساهمة في التقليل من الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل

البرنامج (1): تطوير الإجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (1): تطوير الأنظمة المتعلقة بمواصفات المركبات (السلامة والبيئة) وتدريب وتأهيل السائقين

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة النقل وزارة المالية الجمارك العامة الأمن العام /إدارة ترخيص السواقين والمركبات	هيئة تنظيم النقل البري	عدد الرؤوس القاطرة المحدثة متوسط عمر اسطول الشحن الثقيل القابل للتحديث	إعفاءات وزارة المالية على ضريبة المبيعات (16%) + رسم التسجيل للرأس القاطر لأول مرة	لا تحتاج الى كلف	مستمر	تحديث اسطول النقل بالشاحنات
	وزارة النقل القطاع الخاص الامن العام/ إدارة ترخيص السواقين والمركبات الجمارك الاردنية	هيئة تنظيم النقل البري	عدد الشاحنات المؤهلة	موازنة	يتم احتساب الكلف المترتبة لاحقاً	مستمر	تأهيل اسطول شحن البضائع ليتوافق مع متطلبات اتفاقية نقل المواد الخطرة (ADR)
الدراسة من قبل موظفي الهيئة		هيئة تنظيم النقل البري	نسبة انجاز الدراسة	--	لا يوجد	2022- 2023	دراسة نسبة كلف الوقود إلى كلف أجور نقل البضائع

مؤشرات القياس على مستوى الهدف الاستراتيجي:

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
39.6	40.7	43.6	74.2	51.6	56.1	2019	نسبة الرؤوس القاطرة عمر تشغيلي 20 سنة فأقل من الرؤوس الكلية	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البري للبضائع	1
480	470	460	450	400	225	2020	عدد شركات النقل المتخصص		
-	-	-	-	190000	-	2021	عدد الشاحنات التي تحمل أنظمة التتبع الالكتروني		

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
14	15	16	17	18	19,94	2021	معدل عمر أسطول الشحن (سنة)	المساهمة في التقليل من الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل	2
8000	7500	7000	6000	5000	4161	2021	عدد الشاحنات المملوكة لشركات منظمة.		

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
44.64	44.59	44.54	44.49	44.44	44.39	2018	القيمة المضافة لقطاع نقل البضائع على الطرق	رفع مستوى الاداء المؤسسي	2



### احصائيات ومؤشرات قطاع النقل السككي

إن شبكة السكة الحديدية في الأردن تتمثل بخط سكة حديدية ذو القياس الضيق طوله 294 كيلومتر تديره شركة سكة حديد العقبة، حيث كانت تنقل الفوسفات وغيره من منتجات المناجم الأخرى من المناجم إلى ميناء العقبة (ميناء الفوسفات القديم) وقد توقفت عن العمل في عام 2018 وذلك بسبب نقل ميناء الفوسفات إلى الميناء الجنوبي الجديد وهو غير مرتبط بسكة حديد. وأقسام السكة الأخرى (210 كيلومترات) تديرها مؤسسة الخط الحديدي الحجازي الاردني وهي حالياً لا تعمل بخدمات منتظمة نظراً لبنيتها التحتية البالغ عمرها أكثر من مائة عام، ولذلك فإن سكة حديد الحجاز تقدم بشكل رئيس خدمات سياحية من خلال قطارات قديمة من عمّان إلى وادي رم. وقد تم التوقف عن تقديم خدمات نقل ركاب مجدولة خلال السنوات الماضية، على سبيل المثال، عمّان إلى - دمشق، عمّان - الزرقاء، مع خدمات توصيل من مراكز المدينة إلى محطات السكة الحديدية المعنية، وذلك بسبب قلة الطلب ولأسباب سياسية (الأزمة في سوريا).

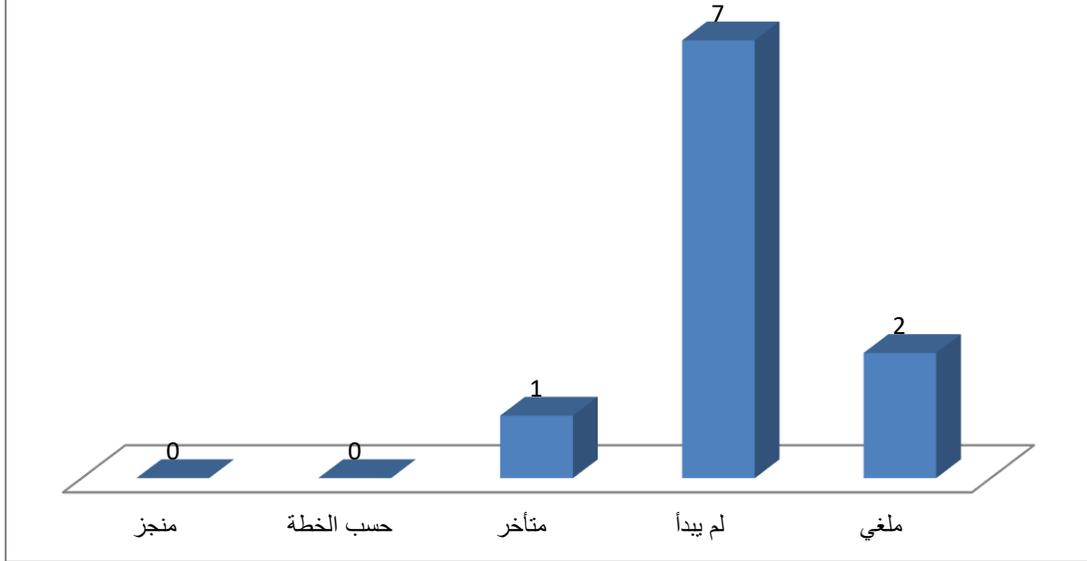
تم التركيز على إنشاء شبكة سكة حديد في الأردن حيث يعتبر أمر ذو أهمية استراتيجية لتطوير قطاع النقل وتعزيز دور الأردن في المنطقة بحيث يهدف إلى ربط المنطقة بشكل عام والخليج العربي بالقارة الأوروبية، ولربط المدن الصناعية الرئيسية والمراكز اللوجستية في جميع أنحاء الأردن حيث تكمن أهمية المشروع بما يلي:

- يعتبر هذا المشروع من المشاريع الاستراتيجية على قائمة أولويات الدولة والتي سيكون لها أثر مباشر على نمو الاقتصاد الوطني.
- سيؤمن هذا المشروع الربط الاقليمي مع شبكات السكك الحديدية في دول مجلس التعاون الخليجي وسوريا والعراق، ومنها إلى أوروبا وآسيا حيث يشكل الأردن نقطة رئيسية وهامة بين كل هذه الدول.
- إيجاد التكامل والترابط بين منظومة النقل السككي والنقل البحري والجوي ووسائل النقل على الطرق وكذلك ربط الشبكة بالمناطق الاقتصادية والصناعية والتجارية للاستفادة المثلى من ميزات نقل البضائع بالسكك الحديدية من خلال توفير وصلات أساسية لنقل الشحن بين مراكز النشاط الاقتصادي الرئيسية في المملكة.
- سيزيد قدرة مناولة الشحن ويخفض تكاليف النقل ويحسن التنافسية ويقلل كلف صيانة الطرق ويساهم في إيجاد فرص عمل جديدة.
- سيساعد في تحسين السلامة وتقليل الحوادث على الطرق الرئيسية.
- سيعزز حماية البيئة من خلال تقليل انبعاثات الدخان والغازات من الشاحنات والآليات الثقيلة.

تم تحديث دراسات الجدوى للمرحلتين الأولى والثانية، كما تم إعداد التصاميم الهندسية ووثائق العطاء للمرحلة الأولى (عمان - معان - العقبة)، كما تم استملاك ما نسبته 66% من الأراضي اللازمة لمسار المشروع حيث بينت دراسات الجدوى نجاح إنشائها من الناحيتين المالية والاقتصادية.

- ويتم العمل حالياً على دراسة أثر المرحلة الأولى من مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية على قطاع النقل بالشاحنات بالإضافة للأثر الاقتصادي والاجتماعي من قبل شركة تطوير العقبة.
- وسيتم العمل خلال مرحلة التنفيذ على وضع الآليات اللازمة لمراقبة تشغيل شبكة السكك الحديدية للتأكد من الالتزام بمعايير السلامة والتحقيق في الحوادث الناتجة عن تشغيل السكك الحديدية لتأمين سلامة النقل.

## تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية/ قطاع النقل السككي



### تحديات قطاع النقل السككي

- عدم استقرار الوضع السياسي والاقليمي في دول الجوار مما يؤثر سلباً على الربط السككي.
- عدم توفر مصادر تمويل لمشروع الشبكة الوطنية للسكك الحديدية
- عدم التمكن من الاقتراض بسبب ارتفاع الدين العام والحاجة الى اصدار ضمانات حكومية سيادية.

### التوصيات والحلول المقترحة

- التأكيد على تنفيذ ما ورد باستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى من خلال توفير الدعم المالي لإكمال مشاريع البنية التحتية من خلال تنفيذ برنامج :

✓ انشاء شبكة سكة حديد وطنية / استثمارات + دراسات

✓ إنشاء شبكة سكة حديد وطنية جديدة/ تنفيذ البنية التحتية: ( تنفيذ البنية التحتية المرحلة

الاولى / العقبة - معان - الماضونة) والمتمثلة بالخط الواصل ما بين الموانئ البحرية في

العقبة مروراً بميناء معان البري ووصولاً للميناء البري المقترح في الماضونة عمان

(متضمنة الميناء البري في مدينة معان) وتشغيل الشبكة الوطنية للسكك الحديدية وربطها

بشبكات النقل الأخرى حتى تتمكن المملكة من استغلال الامتداد الجغرافي لها وموقعها المتميز  
لزيادة تنافسيتها على المستوى الإقليمي والدولي .

الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل السككى

ربط الأهداف الوطنية بالمبادئ الرئيسية لسياسة النقل والهدف القطاعي بالأهداف الاستراتيجية

الهدف الوطني	المبادئ الرئيسية لسياسة	الهدف القطاعي	الهدف الاستراتيجي
تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها	استكمال البنية الأساسية للشبكات الحالية والاستغلال الأمثل لمرافق النقل، وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط ليساهم في تعزيز التنافسية وتسهيل النقل والتجارة.	توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل السككي

ربط الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل السككي

البرنامج (1): تطوير البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): إنشاء شبكة سكة حديد وطنية جديدة

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الإنجاز في المشروع

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
انشاء شبكة سكة حديد وطنية/ استملاكات	2022- 2026	استملاكات 20,500,000 مليون	موازنة عامة	نسبة انجاز الاستملاكات	وزارة النقل		
انشاء شبكة سكة حديد وطنية/ دراسات	2022 - 2026	5 مليون	موازنة وزارة الأشغال + موازنة شركة تطوير العقبة	نسبة انجاز الدراسات	وزارة النقل	وزارة الاشغال + شركة تطوير العقبة	الاتفاقيات المتعلقة بالدراسات موقعة ما بين الاستشاري وكل من وزارة الاشغال وشركة تطوير العقبة
مشروع الشبكة الوطنية للسكك الحديدية ( تنفيذ البنية التحتية المرحلة الاولى / العقبة - معان الماضونة) والمتمثلة بالخط الواصل ما بين الموانئ البحرية في العقبة مروراً	2022- 2026	1.9 مليار	من خلال مستثمر كفرصة استثمارية	نسبة الإنجاز في البنية التحتية والتشغيل	صندوق الاستثمار الأردني	وزارة النقل/وحدة الشراكة/ سلطة منطقة العقبة الخاصة/ تطوير العقبة الشركاء والمستفيدين	يعتبر هذا المشروع من المشاريع الاستراتيجية على قائمة أولويات الدولة والتي سيكون لها أثر مباشر على نمو الاقتصاد الوطني.

	(الفوسفات، الصوامع، الخ)						بميناء معان البري ووصولاً للميناء البري المقترح في الماضونة عمان (متضمنة الميناء البري في مدينة معان)
--	-----------------------------	--	--	--	--	--	--

مؤشرات القياس على مستوى الهدف الاستراتيجي:

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	1
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
%80	%75	%70	%66	%66	%66	2021	نسبة إنجاز الاستملاكات	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل السككي	1
-	-	-	-	%100	%90	2020	نسبة إنجاز الدراسات		
-	-	100%	50%	10%	--	--	نسبة إنجاز طرح واحالة العطاء		
لم تبدأ بعد، حيث تعتمد على إيجاد مستثمر							التنفيذ		

## رابعاً: قطاع النقل البحري والموانئ:

### احصائيات ومؤشرات قطاع النقل البحري والموانئ

يعتبر ميناء العقبة هو الميناء البحري الوحيد في الأردن والذي يقع على البحر الأحمر، وتعد الوجهة الرئيسية لنقل الركاب من خلال ميناء العقبة هي مصر، حيث تسيير شركة الجسر العربي للملاحة رحلات عبّارات منتظمة عدة مرات في اليوم، جزء منها لسيارات الركاب والركاب وجزء منها للشاحنات.

ويعتبر مرفأ العقبة البحري اليوم الركيزة الأساسية للأردن، حيث يوفر منظومة موانئ على مستوى عالمي من التقدم والجودة في الخدمات والقدرة على استيعاب جميع أنواع البضائع والحاويات والصب الجاف والصب السائل، كما تستقبل البواخر السياحية على مدار العام، حيث استطاع ميناء العقبة أن يبرز على خارطة النقل البحري التجاري والسياحي على حد سواء، وهذا تعزز من خلال منظومة متكاملة من الموانئ واللوجستيات والنقل متعدد الوسائط، حيث يتوفر في العقبة:

• (12) محطة موانئ للبضائع العامة والحاويات والنفط والغاز البترولي السائل والغاز الطبيعي المسال وميناء متخصص للفوسفات واخر لمنتجات الاسمدة والكبريت والامونيا، وميناء متعدد الاغراض لاستقبال بواخر الحبوب والمواشي وغيرها من البضائع.

• تم استكمال ميناء العقبة الجديد بعدد (9) أرصفة متعددة الاغراض يوفر ايضا مرفق متخصص لتخزين الحبوب بطاقة استيعابية (100) ألف طن وتم مضاعفتها مؤخراً الى (200) ألف طن.

• (32) رصيفاً متخصصاً عاملاً لكافة أنواع البضائع

• (6) مواقع رئيسة للوجستيات التخزين والخدمات المرافقة توفر مساحة تخزينية تصل الى (2) مليون متر مربع .

• تسهيلات جمركية لبضائع الترانزيت مع منظومة متكاملة للمعاينة والتخليص مع إمكانية التخليص المسبق .

• خصومات الترانزيت تصل الى (75%) (بضائع عامة، صب جاف، صب سائل، حاويات).

• نظام الكتروني كفؤ لتنظيم حركة الشاحنات من خلال (4) ساحات انتظار رئيسية.

• (1.3) مليون وحدة مكافئة الطاقة الاستيعابية لميناء الحاويات قابلة للزيادة الى 2 مليون فورا من خلال تحسين عمليات التخليص الجمركي وزيادة القوة البشرية وساعات العمل .

تتمثل نقاط القوة لقطاع موانئ العقبة بوجود موانئ ذات بنية تحتية متطورة وبطاقات استيعابية عالية تغطي الحاجة المحلية وتجارة الترانزيت الى البلدان المجاورة وبمواصفات متميزة مقارنة بالموانئ المجاورة فيما يتعلق بأعماق الأرصفة والغطس وازاحة السفن مما يجعلها قادرة على استقبال معظم أنواع السفن بالإضافة الى وجود شبكة طرق دولية تربط منظومة الموانئ بباقي مناطق توزيع البضائع في المملكة وتتصل مع دول

الجوار لتدعم طرق وممرات تجارة الترانزيت ويعتبر ميناء غير مزدحم في ظل تطبيق منظومة نوافذ الاصطفاف لميناء الحاويات وكفاية الأرصفة لباقي أنواع البضائع. بالإضافة الى وجود حزمة من الخصومات المالية لبضائع الترانزيت والتخصصية في تشغيل الموانئ واستقطاب مشغل عالمي ضمن قائمة افضل مشغلي الموانئ العالمية لتشغيل ميناء حاويات العقبة.

يكمُن دور سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة من خلال ذراعها التطويري شركة تطوير العقبة وبالتشاركية مع وزارة النقل الاردنية والهيئة البحرية الأردنية على تحقيق مبدأ المشاركة بين القطاعين العام والخاص في مجالات تطوير وتشغيل الموانئ والمطار، حيث تتعاقد شركة تطوير العقبة مع (6) مشغلي موانئ وخدمات بحرية:

- شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ (مؤسسة الموانئ سابقاً) لإدارة وتشغيل الميناء الجديد وميناء النفط والغاز البترولي ومحطة بواخر الركاب وارصفة البضائع العامة والصب الجاف.
- شركة ميناء حاويات العقبة لتطوير وإدارة وتشغيل ميناء الحاويات.
- شركة مناجم الفوسفات الاردنية لتشغيل ميناء الفوسفات الجديد.
- شركة الموانئ الصناعية الاردنية لتشغيل الميناء الصناعي.
- شركة الكهرباء الوطنية لتشغيل ميناء الغاز الطبيعي المسال.
- شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية لتقديم خدمات القطر والارشاد للسفن التي تؤم موانئ العقبة.

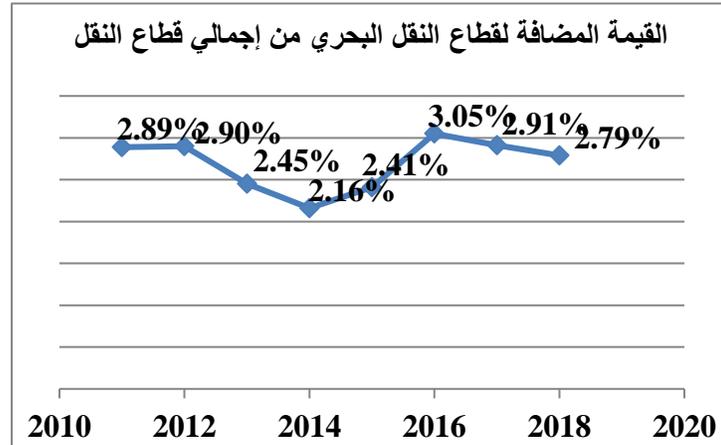
تكمن الأهمية الاقتصادية للموانئ بشكل عام باعتبارها محركاً تنموياً رئيسياً للاقتصاد الوطني سيما وأنها الحلقة المركزية في سلسلة النقل المتكامل وتعتبر من أساسيات التنمية ، نظراً لانعكاس خدماتها على مجمل الاقتصاد الوطني . حيث بلغت الواردات عن طريق الميناء في عام 2020 أكثر من 19 مليون طن من البضائع وحوالي 850 الف وحدة مكافئة من الحاويات حيث ان أكبر كميات الواردات التي يتم التعامل معها في ميناء العقبة تضم الحبوب والنفط الخام والسلع الاستهلاكية، أما الصادرات فيهيمن عليها الفوسفات والبوتاس والأسمدة، بيد أنه في السنوات الاخيرة اصبح يقدم مساهمة مهمة في النقل الخارجي للركاب بين الأردن ومصر .

وعلى صعيد بضائع الحاويات فقد شهد ميناء حاويات العقبة خلال السنوات الماضية زيادة في حركة تداول الحاويات مع بقاء حجم البضائع العامة والصب الجاف والصب السائل شبه ثابت. حيث شهدت حركة الحاويات خلال العشر سنوات الاخيرة زيادة وصلت الى حوالي 100% مقارنة مع عام 2007 حيث ارتفعت من حوالي 400 الف حاوية في عام 2007 الى حوالي 800 الف حاوية في عام 2016 ، اما حجم الحركة

الكلي في الميناء الرئيسي فقد تراوحت ما بين (16 - 19) مليون طن ووصلت الى 18.5 مليون طن في 2016.

بلغ عدد السفن التي تحمل العلم الاردني 33 سفينة، فيما بلغ عدد السفن القادمة الى ميناء العقبة (باستثناء سفن الجسر العربي) 1266 حتى نهاية عام 2020 سفينة في حين كان عدد السفن 1447 في عام 2009، أما شركة الجسر العربي التي تعمل بشكل منتظم بين العقبة ونويبع وتملكها حكومات (الاردن والعراق ومصر) فقد قامت بنقل ما يقارب من 880,865 مسافر عام 2020

ورغم مشروع توسعة الميناء وأثره الكبير في تنشيط حركة البضائع والحاويات في العقبة، إلا أن نسبة مساهمة القيمة المضافة لقطاع النقل البحري من إجمالي قطاع النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي (%) للأعوام (2011-2018) ما زالت بحدود (3%) كم يشير الشكل رقم (1) ، وهي نسبة قليلة مقارنة بدول مجاورة والتجارب العالمية مع العلم بأن هنالك اثر غير مباشر لقطاع النقل البحري والموانئ على القطاعات المختلفة لا سيما قطاع التجارة والخدمات وبشكل طردي، حيث أن معظم إيرادات النقل البحري في المملكة ما زالت ضمن نطاق الرسوم المينائية والجمركية داخل الميناء .



وفيما يلي ملخصًا بأهم التطورات في مؤشرات قطاع النقل البحري:

**حركة البضائع في موانئ العقبة بالطن (2009-2020)**

السنة	إجمالي المناولة	مستوردة	مستوردة محلية	مصدرة	ترانزيت	مناولة النفط
2009	14201339	8302396	7858317	5898943	444079	4161669
2010	16851258	8795570	8196357	8055688	599213	4607415
2011	19183596	10208427	9579417	9720587	629010	5331863
2012	19354782	11943770	11270166	7411012	673604	6685437
2013	22903892	11784359	11119533	4531249	664826	5612550
2014	27050211	13843527	13206684	5201269	636843	7299758
2015	25895813	13148647	12747166	5233379	401481	6448685
2016	24353243	12306724	12036244	4547560	182257	3741851
2017	16888208	12212414	12037694	5589718	149438	4978752
2018	16124837	11092907	10884627	5031930	208280	4516537
2019	15726427	10903993	10662326	4822434	241667	4853500
2020	14387281	9857239	9684934	4530042	172305	3753553

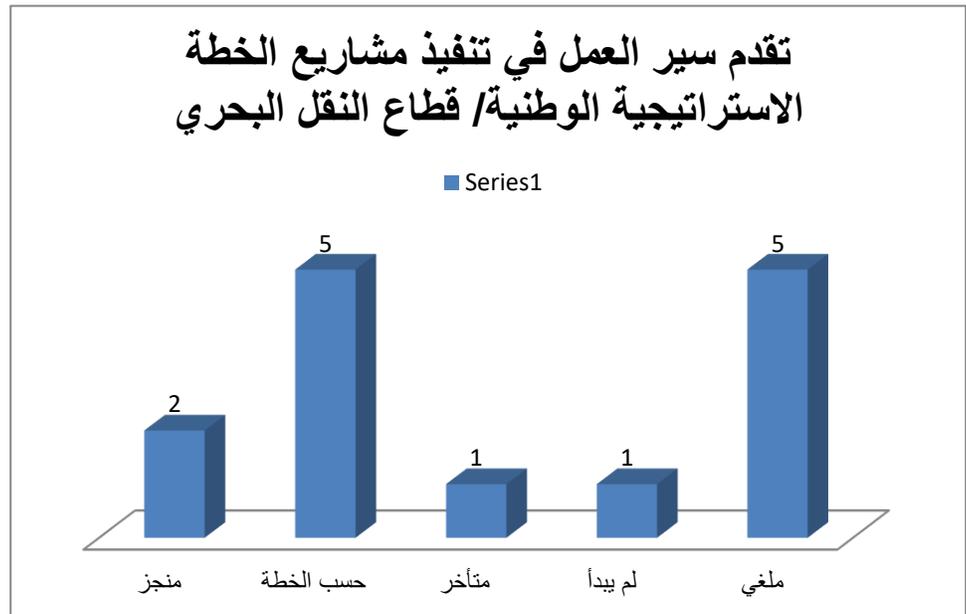
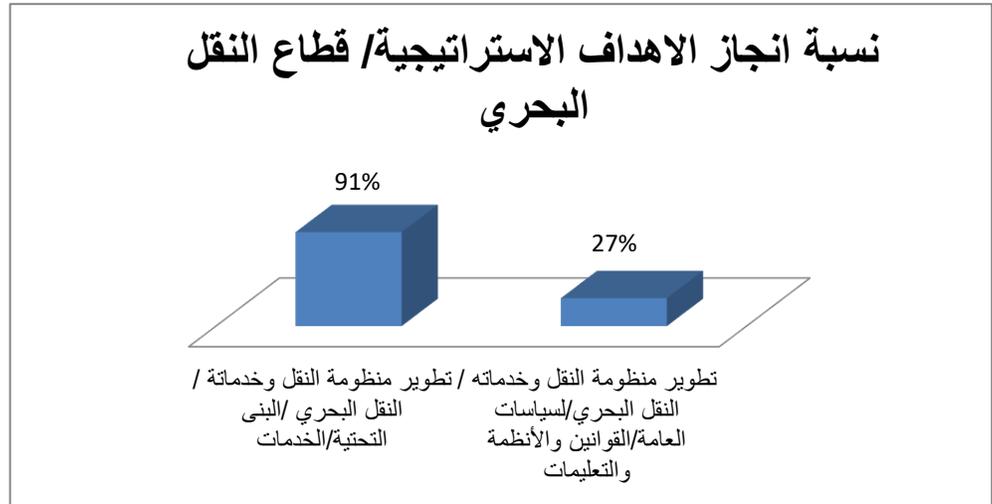
**حركة الركاب والسيارات والسياح والسفن في ميناء العقبة (2009-2020)**

السنة	سيارات المستوردة	عدد الركاب	عدد السواح	السفن التي أمت الميناء
2009	134846	828605	95009	2747
2010	180128	766378	148559	2772
2011	234091	669525	141170	2767
2012	207897	725434	199920	3061
2013	174008	498147	228773	2885
2014	169048	450691	90272	2703
2015	123784	412406	88733	2676
2016	96463	317449	124466	2436
2017	87028	285158	124357	2305
2018	94269	270406	147335	2183
2019	116793	252259	188322	2097
2020	116347	66752	10936	1580

## حركة السفن والحاويات في ميناء الحاويات (2009-2020)

الحاويات المصدرة (TEU)	الحاويات المستوردة (TEU)	السفن الواردة لميناء الحاويات	السنة
339525	335000	569	<b>2009</b>
303259	302400	532	<b>2010</b>
346570	359078	491	<b>2011</b>
406751	410683	445	<b>2012</b>
432781	440031	443	<b>2013</b>
386604	394687	424	<b>2014</b>
380007	378212	441	<b>2015</b>
393542	399298	435	<b>2016</b>
394150	401938	417	<b>2017</b>
404553	411816	383	<b>2018</b>
392164	405996	346	<b>2019</b>
422972	434309	325	<b>2020</b>

وتسعى وزارة النقل الى اعادة النظر في الاستراتيجية الوطنية للقطاع وتطوير خطة وطنية مستدامة وشاملة وقائمة على مؤشرات الأداء من خلال مراجعة الوضع القائم وبيان الانحراف في التطبيق عن الاستراتيجية المعتمدة عام 2014، حيث بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجي تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري/ برنامج البنية التحتية والخدمات 91%، كما بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجي تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري السياسات العامة / القوانين والانظمة والتعليمات 27% كما موضح في الرسم البياني التالي :



## تحديات قطاع النقل البحري والموانئ

1 يواجه القطاع البحري تحديات في عدة مجالات اهمها:

### • مجال السلامة وحماية البيئة البحرية:

- الحاجة الى التنسيق المشترك بين الجهات المعنية في مجال السلامة وحماية البيئة البحرية.
- غياب وجود قانون بحري أردني حديث يواكب كافة التطورات التي طرأت على القطاع البحري وعلى كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية.

### • مجال الدعم والاستثمار في قطاع التعليم والتدريب الخاص بالمهن البحرية:

- عدم توفر بيئة عمل جاذبة للبحارة وهذا بدوره سيؤدي الى صعوبة متزايدة في توظيف البحارة الجيدين والاحتفاظ بهم وجذب الاشخاص ذوي الكفاءة العالية.
- التأكيد على وجود التشريعات الناظمة لدعم الاستثمار في التعليم البحري من خلال ضمان استمرار المؤسسات التعليمية على مستوى عال من الجودة.
- نقص فرص التدريب البحري للبحارة الجدد .
- هجرة الكفاءات البحرية بسبب ارتفاع الرواتب والأجور في دول الجوار.

### • في مجال تيسير النقل البحري:

- قصور في البنية التحتية البحرية التكنولوجية الاساسية لتقديم سلسلة الخدمات اللوجستية للمنظومة المينائية الفعالة المتعلقة بمناولة البضائع وادارة حركة السفن.
- قصور استخدام الانظمة الالكترونية لتخليص البضائع وتبسيط وتوحيد الوثائق لكل من تسليم واستقبال البضائع وتحسين التنسيق والترويج.

### • في مجال منظومة موانئ العقبة:

- الموقع الجغرافي للميناء مما يعيق جذب بضائع الاقترمة (Transshipment) بالإضافة الى وجود خطوط بحرية منتظمة للوصول الى الميناء مما يزيد فرصة الموانئ المجاورة على البحر الأحمر في تحقيق تنافسية افضل.
- الأثر المباشر لمستوى الكفاءة في قطاعات النقل الأخرى لاسيما قطاع النقل البري وكفاءة اسطول الشاحنات الأردني على قطاع الموانئ والتأثير على مستوى الكفاءة في العمليات المينائية.
- تأثير الإجراءات الجمركية وكفاءة إجراءات التخليص على سلسلة النقل والتزويد عبر موانئ العقبة.

- ارتفاع كلف الشحن البحري لموانئ العقبة خاصة الحاويات سواء البضائع المارة بقناة السويس وتلك التي تأثرت بالأزمة العالمية مؤخرا نتيجة اثار جائحة كورونا وأزمة الحاويات الفارغة في بلدان التصدير.

- ضعف الأنشطة التصديرية للصناعات المحلية وبالتالي ضعف القدرة على جذب خطوط ملاحية منتظمة واثرها على كلف الاستيراد نتيجة فرض رسوم عدم التوازن من قبل الخطوط الملاحية على البضائع المستوردة الى الميناء.

## التوصيات والحلول المقترحة

• التأكيد على تنفيذ ما ورد باستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى من خلال توفير الدعم

المالي لإكمال مشاريع البنية التحتية من خلال تنفيذ البرامج التالية :

✓ برنامج تطوير البنية التحتية والخدمات لمنظومة النقل البحري : من خلال تنفيذ حزمة من مشاريع

البنية التحتية مثل :

- المنظومة الأمنية لمنطقة الموانئ والصناعات الجنوبية
- تجهيز وتشغيل ساحة المواد الخطرة
- مشروع المنظومة المينائية الذكية Port Community System (PCS) تطوير نظام
- تكنولوجيا للمنظومة المينائية في العقبة port community system بهدف تسهيل تبادل المعلومات بين كافة اطراف سلسلة النقل والتزويد تضمن حسن وكفاءة تبادل المعلومات بين مشغلي الموانئ العقبة وكافة الأنظمة التكنولوجية الخاصة بالجهات المسؤولة عن حركة التجارة عبر موانئ العقبة بما في ذلك الخدمات المساندة ولوجستيات النقل البري ، بهدف تعزيز قدرات منظومة موانئ العقبة التقنية والتكنولوجية ، لتقديم أفضل الخدمات ضمن أفضل المعايير الدولية لمستخدمي الموانئ في العقبة والارتقاء بها .
- إنشاء مركز دفاع مدني متخصص بالمواد الكيماوية والخطرة
- المنزلق البحري في ميناء العقبة الجديد
- الرصيف الإضافي في قاعدة الامير هاشم بن عبدالله الثاني البحرية
- المساعدات الملاحية للشاطئ الجنوبي
- توسعة الرصيف الداخلي بحوض قاعدة الامير هاشم البحرية
- انشاء ميناء السفن السياحية
- مشروع دراسة انشاء الناقل الوطني البحري
- شراء أجهزة سلكية ولاسلكية لتطوير المحطة الساحلية

• توفير المناخ التشريعي الملائم لتنفيذ الإجراءات التنظيمية المتعلقة بقطاع النقل البحري من

خلال تنفيذ البرامج التالية:

✓ تعزيز دور صناعة النقل البحري الأردنية وتعزيز مفهوم الاقتصاد الأزرق من خلال:

- تشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردني
- تفعيل اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية (FAL 1965) وتعديلاتها من اجل تعزيز وتسهيل حركة المرور البحري الدولي بما في ذلك تطوير الاجراءات اللازمة لاستخدام معلومات الوصول المبدئي ومعلومات المغادرة المبدئية للسفينة لتسهيل معالجة المعلومات وتسريع حركة البضائع والأشخاص

### ✓ بناء القدرات ورفع الاداء المؤسسي:

- تعزيز التعليم والتدريب البحري وتوفير التدريب والتعليم البحري وبناء قدرات المهنيين البحريين (بما في ذلك ربابنة، مهندسين، قانوين مختصين في الشؤون البحرية، موظفين موانئ ومديري السفن وكبار مسؤولي السياسات).
- بناء قدرات الموارد البشرية.
- مشروع التحول الإلكتروني وأتمتة كافة إجراءات وخدمات الهيئة.

### ✓ ادارة النواتج السلبية للعمليات البحرية: من خلال الالتزام بأفضل الممارسات وتطبيقها

لعكس الادارة البحرية في تنظيم وتطوير ومراقبة وتنفيذ المعايير الدولية العالمية وعكسها في التشريعات الوطنية للحفاظ على السلامة والأمن البحري ومنع التلوث وحماية البيئة البحرية ورفع كفاءة الملاحة البحرية من خلال :

- ضبط انبعاثات الغازات الدفينة المنبعثة عن السفن
- إدارة النفايات الناتجة عن السفن (المخلفات النفايات والزيتية)
- إدارة الحشف الحيوي للسفن

الخطة التنفيذية (2022-2026) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل البحري

ربط الاهداف الوطنية بالمبادئ الرئيسية لسياسة النقل والهدف القطاعي بالأهداف الاستراتيجية

الهدف الوطني	المبادئ الرئيسية لسياسة	الهدف القطاعي	الهدف الاستراتيجي
تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها	إكمال البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحالية	توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري
	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الآثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل بحيث يساهم نظام النقل بالتنمية المستدامة		المساهمة في تخفيض الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل
	سياسة الموارد البشرية		رفع مستوى الاداء المؤسسي

ربط الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): تطوير البنية التحتية لمنظومة النقل البحري

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الانجاز في المشاريع المرجحة ضمن البرنامج

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
المنظومة الأمنية لمنطقة الموانئ	2022-2026	10.5 مليون دينار	الموازنة		شركة تطوير العقبة		
تجهيز وتشغيل ساحة المواد الخطرة	2022-2026	1.8 مليون كلفة تنفيذ المشروع: 800 ألف دينار كلفة تشغيلية تقديرية: 200 ألف دينار سنوياً	الموازنة		شركة تطوير العقبة	شركة العقبة لإدارة وتشغيل الموانئ ، شركة ميناء حاويات العقبة ، الدفاع المدني والجهات الأمنية	
مشروع المنظومة المينائية الذكية Port Community System (PCS)	2021-2022	10.5 مليون	شراكة شركة تطوير العقبة + موانئ أبوظبي	توفير شبكة إلكترونية ذكية تكاملية وإطلاق حزمة من الخدمات	شركة تطوير العقبة	مشغلي الموانئ دائرة الجمارك الجهات الرقابية المعنية بالتخليص على	

	البضائع		الإلكترونية				
	الدفاع المدني والشركات الصناعية	شركة تطوير العقبة		الموازنة	500 الف دينار دعم من شركة تطوير العقبة والباقي من الدفاع المدني والشركات الصناعية	2026-2022	إنشاء مركز دفاع مدني متخصص بالمواد الكيماوية والخطرة
تحت التنفيذ مرحلة الإستلام الأولي	شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية	شركة تطوير العقبة		الموازنة	5.49 مليون	2026-2022	المنزلق البحري في ميناء العقبة الجديد
مؤجل بسبب التمويل	القوة البحرية الملكية	شركة تطوير العقبة		الموازنة	28 مليون	2026-2022	الرصيف الإضافي في قاعدة الامير هاشم بن عبدالله الثاني البحرية
منجز	القوة البحرية الملكية شركة ميناء العقبة للخدمات البحرية الهيئة البحرية	شركة تطوير العقبة		الموازنة	450 ألف	2021-2022	المساعدات الملاحية للشاطئ الجنوبي
مؤجل بسبب التمويل		شركة تطوير العقبة		الموازنة	4 مليون	2026-2022	توسعة الرصيف الداخلي بحوض قاعدة الامير هاشم البحرية
		شركة تطوير العقبة مع موانئ أبوظبي		الموازنة	45 مليون تحت الدراسة	2026-2022	انشاء ميناء السفن السياحية
	دائرة اللوازم العامة	الهيئة البحرية الأردنية	عدد الاجهزة التي شراؤها	موازنة / منح	150 ألف	2026-2022	شراء أجهزة سلكية ولاسلكية لتطوير المحطة الساحلية

	دائرة المشتريات الحكومية دائرة الموازنة هيئة تنظيم قطاع الاتصالات الجهات الممولة						
تم تشكيل لجنة برئاسة عطوفة أمين عام وزارة النقل وعضوية مندوبي شركة ادارة الاستثمارات الحكومية ووحدة الشراكة مع القطاع الخاص والهيئة البحرية الأردنية لدراسة مقترح المشروع					400 الف	-2022 2023	مشروع دراسة انشاء الناقل الوطني البحري

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (1): تعزيز دور صناعة النقل البحري الاردني

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الانجاز في المشاريع المرجحة ضمن البرنامج

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
تشجيع تسجيل السفن تحت العلم الأردني	2022- 2026	50 ألف	موازنة / منح	عدد السفن المسجلة تحت العلم الأردني	الهيئة البحرية الأردنية	الشركات المالكة للسفن والمستثمرين	
تفعيل اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية (FAL 1965) وتعديلاتها من اجل تعزيز وتسهيل حركة المرور البحري الدولي بما في ذلك تطوير الاجراءات اللازمة لاستخدام معلومات الوصول المبدئي ومعلومات المغادرة المبدئية للسفينة لتسهيل معالجة المعلومات وتسريع حركة البضائع والاشخاص	2022-2024	لا يوجد	موازنة / منح	عدد الإجراءات التي طورت في سبيل تفعيل الاتفاقية	الهيئة البحرية الأردنية	شركة تطوير العقبة + الشركات المشغلة للأرصفة	الجهات المستفيدة: دائرة الجمارك العامة وزارة الصناعة والتجارة وزارة الزراعة الوكلاء الملاحيين المعانيين البحريين المستوردين

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: رفع مستوى الاداء المؤسسي

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (1): بناء القدرات ورفع مستوى الاداء المؤسسي

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الانجاز في المشاريع المرجحة ضمن البرنامج

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
تعزيز التعليم والتدريب البحري	2022- 2026	50 ألف	موازنة	المحافظة على وجود الشهادة الأردنية على القائمة البيضاء في IMO استمرار اعتراف الاتحاد الأوروبي في الشهادة الأردنية عدد الخريجين البحرين عدد الجنسيات الأجنبية التي تستقطبها الأكاديميات الأردنية	الهيئة البحرية الأردنية	الأكاديمية الأردنية للدراسات البحرية مركز العقبة للتعليم والتدريب البحري الأكاديميات والجامعات البحرية في مختلف دول العالم	
بناء قدرات الموارد البشرية	2022- 2026	60 ألف	موازنة / منح	عدد الموظفين المدربين	الهيئة البحرية الأردنية	مراكز التدريب والهيئات الدولية	

	والوطنية المختصة بالتدريب وبناء القدرات		عدد البرامج التدريبية				
	وزارة الاقتصاد الرقمي مركز تكنولوجيا المعلومات دائرة الموازنة العامة	الهيئة البحرية الأردنية	عدد الإجراءات التي تم إعادة هندستها عدد الخدمات التي تمت حوسبتها	موازنة / منح	500 ألف	2026-2022	مشروع التحول الإلكتروني وأتمتة كافة إجراءات وخدمات الهيئة

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: المساهمة في تخفيض الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل

البرنامج (2): الاجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (2): ادارة النواتج السلبية للعمليات البحرية

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة الانجاز في المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتعفيذ	المشاريع
	مصفاة البترول المختبرات الفنية سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة / مركز الأمير حمزة للتلوث	الهيئة البحرية الأردنية	عدد التعليمات الناظمة لحماية البيئة البحرية عدد السفن المحجوزة فنياً بسبب المخالفات البيئية	موازنة / منح	50 ألف	2026-2022	ضبط انبعاثات الغازات الدفينة المنبعثة عن السفن
	الشركات المعالجة لمخلفات النفايات محطات استقبال النفايات والزيوت سلطة منطقة	الهيئة البحرية الأردنية	عدد التعليمات الناظمة لحماية البيئة البحرية عدد السفن المحجوزة فنياً	--	لا يوجد	2026-2022	إدارة النفايات الناتجة عن السفن (المخلفات النفايات والزيوتية) بما يتواءم مع الاتفاقيات الدولية

	العقبة الاقتصادية الخاصة / مركز الأمير حمزة للتلوث		بسبب المخالفات البيئية				
	المختبرات الفنية ملاك السفن شركات الصيانة سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة	الهيئة البحرية الأردنية	عدد التعليمات الناظمة لحماية البيئة البحرية عدد السفن المحجوزة فنياً بسبب المخالفات البيئية	--	لا يوجد	2026-2022	إدارة الحشف الحيوي للسفن بما يتواءم مع الاتفاقيات الدولية

مؤشرات القياس على مستوى الهدف الاستراتيجي:

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
1665	1645	1625	1605	1585	1565	2020	عدد السفن التي أمت ميناء العقبة	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري	1

حجم المناولة / بالطن							سنة الأساس	البند	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي
2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020				
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	حجم المناولة					
11264650	112623 97	11260145	11257893	11255642	11253392	11242150	2020	الصب الجاف	المواد التي تتم مناولتها في ميناء العقبة *	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري
6294595	629333 7	6292078	6290820	6289562	6288305	6282023	2020	الصب السائل		
117026	117003	116979	116956	116933	116909	116793	2020	الرورو		
812401	812239	812076	811914	811752	811589	810779	2020	المواشي		
857280	857109	856937	856766	856595	856423	857281	2020	بضائع الحاويا ت		
4	5	5.50	6	6.25	7		2020	وقت مكوث الحاويات / باليوم **		

\* تم تقدير حجم المناولة للسنوات من 2022 الى 2026 وفقا للتوقعات بزيادة حجم مناولة البضائع بنسبة 2 % سنويا مع الإخذ بعين الاعتبار أثر هذه التوقعات بالزيادة أو النقص وفقا للمتغيرات العالمية وكفاءة الإقتصاد وعودة تجارة الترانزيت.

**\*\* يرتبط هذا المؤشر بمدى تفعيل آلية التخليص المسبق الجمركي و كفاءة لوجستيات النقل البري وتخفيض عدد أيام التخزين المجاني في ميناء الحاويات.**

القيمة			مؤشرات القياس	الهدف
--------	--	--	---------------	-------

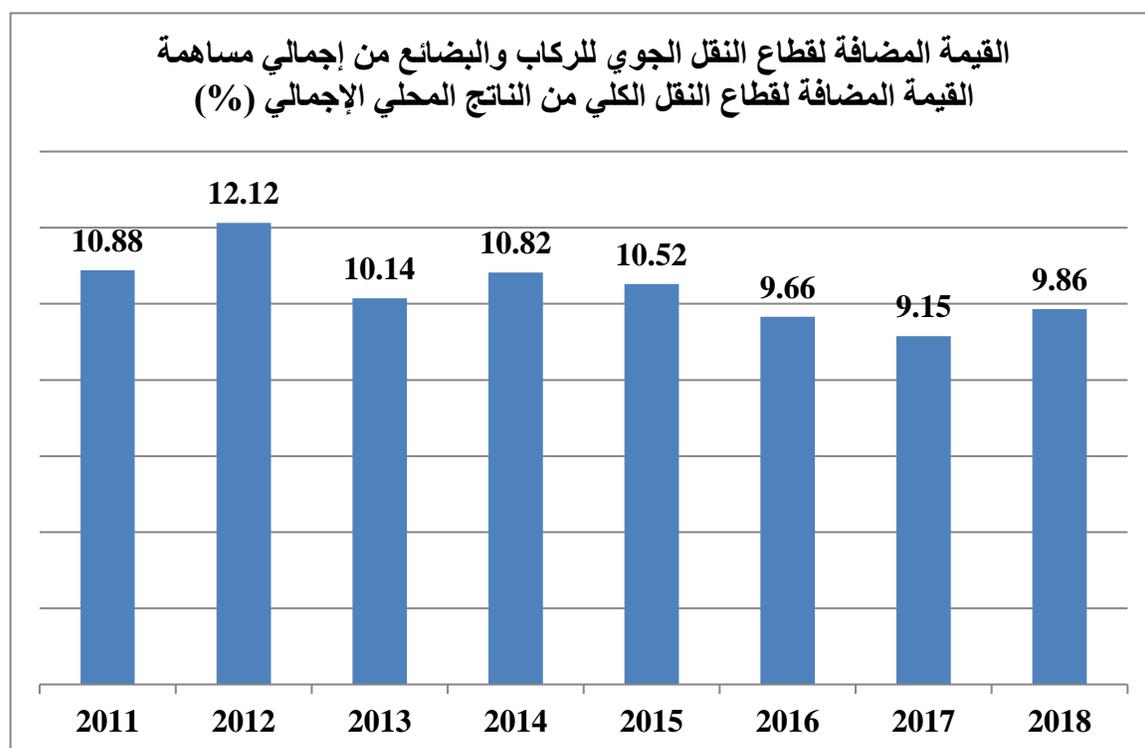
2026	2025	2024	2023	2022	القيمة	سنة الأساس		الاستراتيجي	
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
1	1	1	1	1	1	2020	عدد الشركات المرخصة لاستقبال المخلفات الزيتية والنفايات	تقليل الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل	2
55	50	45	40	35	30	2020	أعداد نماذج الصيانة الصادرة من الهيئة لشركات الصيانة		

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
3.04	2.99	2.94	2.89	2.84	2.79	2020	نسبة مساهمة النقل البحري في القيمة المضافة للنقل	رفع مستوى الاداء المؤسسي	1
72	62	52	42	32	22	2020	عدد العاملين المؤهلين في النقل البحري		



### احصائيات ومؤشرات قطاع النقل الجوي

يعد النقل الجوي أحد أهم محركات الاقتصاد الوطني وأداة من الأدوات الاستراتيجية لدعم النمو الاقتصادي والاستثماري، حيث يلعب النقل الجوي في الأردن دورا هاما من خلال المساهمة في تنمية حركة التجارة البينية وفي تنمية قطاع السياحة وبالتالي التنمية الاقتصادية، وقد شهد قطاع النقل الجوي الكثير من التغيرات والتحولت في السنوات القليلة الماضية، كمشروع تأهيل مطار الملكة علياء الدولي حيث بلغت القيمة المضافة لقطاع النقل الجوي من إجمالي قطاع النقل الكلي من الناتج المحلي الإجمالي للأعوام (2011-2018) على النحو التالي:



**وفيما يلي ملخصًا بأهم التطورات في مؤشرات قطاع النقل الجوي للركاب والبضائع:  
الطائرات القادمة والمغادرة في المطارات الأردنية (2010-2019)**

المجموع الكلي		مطار الملكة علياء		مطار الملك حسين		مطار عمان الدولي		السنة
القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	القادمة	المغادرة	
39048	39070	31439	31428	2932	2928	4677	4714	<b>2010</b>
38707	38742	31722	31721	2273	2286	4712	4735	<b>2011</b>
40962	40964	33602	33588	3020	3004	4340	4372	<b>2012</b>
40725	40786	34052	34060	2448	2472	4225	4254	<b>2013</b>
41863	41938	36578	36637	2156	2154	3129	3147	<b>2014</b>
40765	40740	35911	35882	2020	2020	2834	2838	<b>2015</b>
41807	41793	36897	36887	1920	1918	2990	2988	<b>2016</b>
41815	41755	37048	37003	1956	1949	2811	2803	<b>2017</b>
42344	42351	38442	38447	2053	2053	1849	1851	<b>2018</b>
43792	43773	39880	39861	2361	2362	1551	1550	<b>2019</b>
14764	14722	12128	12093	1552	1557	1084	1072	<b>2020</b>

**المسافرون المغادرون والقادمون من إلى المطارات الأردنية (2010-2019)**

السنة	مطار عمان الدولي		مطار الملك حسين		مطار الملكة علياء		المجموع الكلي	
	المغادرون	القادمون	المغادرون	القادمون	المغادرون	القادمون	المغادرون	القادمون
<b>2010</b>	107023	109128	115666	104421	2726281	2695781	2948970	<b>2909330</b>
<b>2011</b>	153882	153953	107614	97682	2742252	2723323	3003748	<b>2974958</b>
<b>2012</b>	151220	139567	88258	87169	3156109	3093529	3395587	<b>3320265</b>
<b>2013</b>	124234	117298	83220	68331	3273224	3246640	3480678	<b>3432269</b>
<b>2014</b>	20633	20771	85459	77926	3599200	3489943	3705292	<b>3588640</b>
<b>2015</b>	14029	13478	65174	60261	3589924	3506938	3669127	<b>3580677</b>
<b>2016</b>	<b>33705</b>	<b>26969</b>	85981	81934	3729820	3680438	3849506	<b>3789341</b>
<b>2017</b>	8863	9346	104699	100413	3950126	3966697	4063688	<b>4076456</b>
<b>2018</b>	6019	5418	116463	107651	4192396	4232554	4314878	<b>4345623</b>
<b>2019</b>	5373	4230	153350	140199	4450385	4473725	4609108	<b>4618154</b>
<b>2020</b>	4007	3488	91551	88418	1040578	1010257	1136136	<b>1102163</b>

## الشحن الصادر والوارد (طن) من وإلى المطارات الأردنية (2010-2019)

السنة	مطار عمان الدولي		مطار الملك حسين		مطار الملكة علياء		المجموع الكلي	
	الشحن الوارد (طن)	الشحن الصادر (طن)						
2010	121	1488	279	470	51703	38492	52103	40450
2011	356	540	137	1297	51214	34887	51707	36724
2012	7	16	35367	6625	57503	37050	92877	43691
2013	3	4	6308	2840	56411	36492	62722	39336
2014	0	0	1624	735	57695	36182	59319	36917
2015	0	0	1366	2316	61084	39609	62450	41925
2016	0	0	793	1404	61514	39658	62307	41062
2017	0	0	853	1136	62633	47804	63486	48940
2018	0	0	948	1055	62021	42283	62969	43338
2019	0	0	1678	1265	59929	42531	61607	43796
2020	0	0	259	1216	29791	18435	30050	19651

وتتولى هيئة تنظيم الطيران المدني تنظيم ومراقبة قطاع النقل الجوي في الأردن والتي تم إنشاؤها بتاريخ 2007/8/1 بموجب قانون الطيران المدني رقم (41) لسنة 2007 وتعديلاته كخلف قانوني وواقعي لسلطة الطيران المدني، فأصبحت هيئة تنظيمية رقابية مستقلة تعنى بتنظيم ومراقبة قطاع الطيران المدني والنقل الجوي بجميع مكوناته.

أما الأمور التشغيلية فتقوم بها شركات مشغلي المطارات الأردنية، فهناك ثلاثة مطارات دولية (مطار الملكة علياء الدولي، مطار عمان المدني/ماركا، مطار الملك الحسين الدولي/العقبة).

ويعتبر مطار الملكة علياء الدولي البوابة الرئيسية لحركة النقل الجوي في الأردن حيث تم افتتاحه سنة 1983 وبسعة مبدئية تصل الى 3.5 مليون مسافر ومن ثم تم تأهيله وتوسعته وتشغيله من قبل شركة مجموعة المطار الدولي لتصل الطاقة الاستيعابية في المرحلة الاولى الى 9 مليون مسافر، حيث بلغ عدد المسافرين في نهاية عام 2019 حوالي 8.9

مليون مسافرًا، علمًا بأن الطاقة الاستيعابية الكلية للمطار حوالي 12 مليون مسافرًا والتي من المتوقع أن يصل عدد الركاب فيه لهذا الرقم بحلول عام 2030. ومن هنا تأتي الأهمية للتوجه لإنشاء مطار رديف لمطار الملكة علياء الدولي كضرورة استراتيجية، بمساحة تقديرية كلية 900,000 متر مربع، وبطاقة استيعابية في مرحلته الأولى تصل إلى حوالي مليون مسافر سنويًا وتصل إلى 5 ملايين مسافرًا بعد (10) سنوات، وحجم بضائع في المرحلة الأولى أيضًا تقدر بـ (8) آلاف طن سنويًا تتدرج لتصل إلى حوالي (35) ألف طن بعد عشر سنوات وبطاقة استيعابية لعدد الطائرات القادمة والمغادرة تقدر بـ (8000) طائر سنويًا كمرحلة أولى تتدرج لتصل إلى حوالي (35) الف طائرة سنويًا.

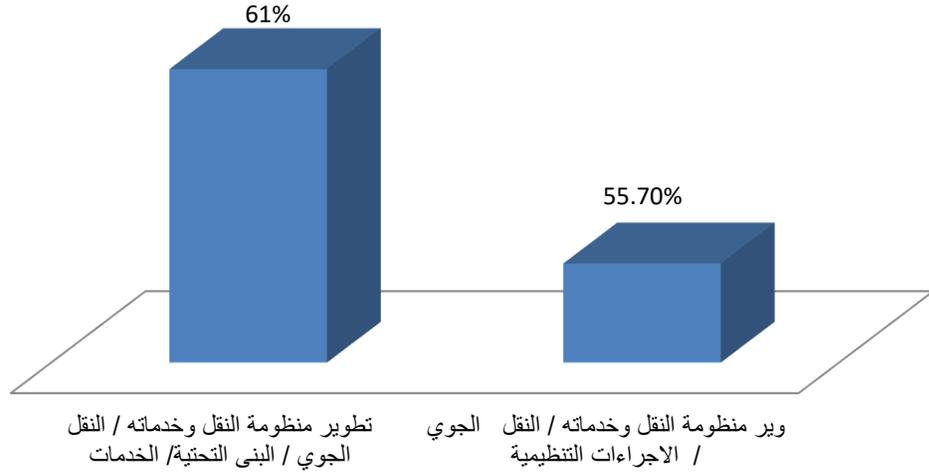
أما مطار عمان المدني/ماركا فيعتبر أول مطار في الأردن حيث تم انشاؤه سنة 1950 وبطاقة استيعابية تصل إلى مليون مسافر سنويًا، حيث تتم إدارته وتشغيله من قبل شركة المطارات الأردنية وبلغ عدد المسافرين خلال عام 2019 حوالي 11.4 ألف مسافر. أما مطار الملك الحسين الدولي/العقبة الذي تم انشاؤه سنة 1972 وبطاقة استيعابية تصل إلى مليون مسافر سنويًا، حيث تقوم شركة العقبة للمطارات بإدارته وتشغيله وبإشراف شركة تطوير العقبة وقد تم اعلان المطار مطارا مفتوحا بلا قيود منذ عام 2003، بلغ عدد المسافرين خلال عام 2019 حوالي (293,549) مسافر.

هذا وقد بلغ عدد شركات الطيران الأردنية المرخصة مع نهاية عام 2020 (3) شركات للنقل الجوي المنتظم وشركة واحدة للنقل الجوي غير المنتظم(العارض) وشركة واحدة للطيران الخاص (رجال اعمال).

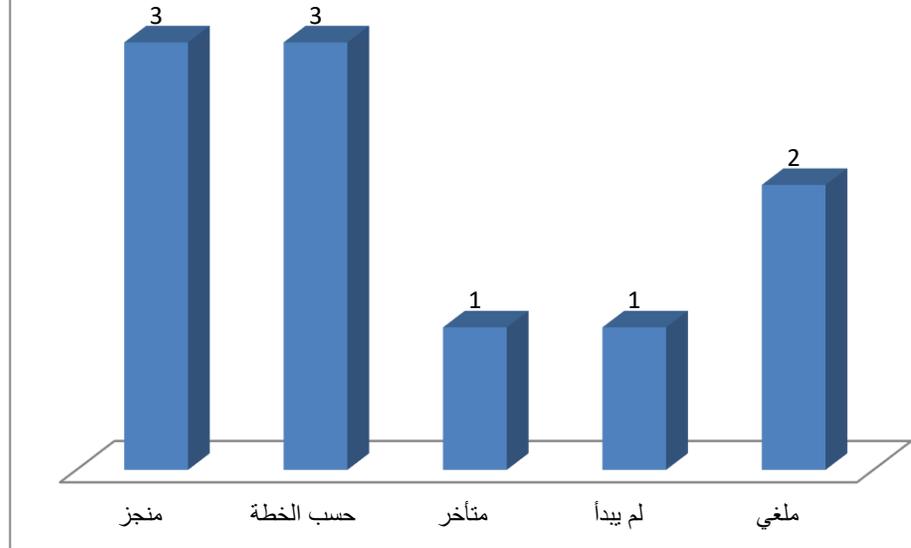
وتعتبر شركة الملكية الأردنية والتي تأسست عام 1963 الناقل الوطني ، وقد تم خصصتها في عام 2007 ، ويبلغ عدد الطائرات المسجلة باسم الملكية الأردنية وحتى نهاية عام 2020 (25) طائرة، علمًا بأن عدد الطائرات المسجلة في سجل الطيران المدني الأردني يصل إلى 85 طائرة.

وتسعى وزارة النقل إلى إعادة النظر في الاستراتيجية الوطنية للقطاع وتطوير خطة وطنية مستدامة وشاملة وقائمة على مؤشرات الأداء من خلال مراجعة الوضع القائم وبيان الانحراف في التطبيق عن الاستراتيجية المعتمدة عام 2014، حيث بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجي تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي/ برنامج البنية التحتية والخدمات 61%، كما بلغت نسبة تحقيق الهدف الاستراتيجية تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي الاجراءات التنظيمية 55.7% كما موضح في الرسم البياني التالي :

## نسبة انجاز الاهداف الاستراتيجية/ قطاع النقل الجوي



## تقدم سير العمل في تنفيذ مشاريع الخطة الاستراتيجية الوطنية/ قطاع النقل الجوي



## تحديات قطاع النقل الجوي

- عدم الاستقرار السياسي في دول الجوار .
- تذبذب أسعار الوقود وعدم توفر مصادر بديلة للطاقة.
- انخفاض الطلب الاستثماري على مشاريع النقل الجوي لارتفاع كلف الاستثمار .
- المنافسة الإقليمية العالية في مجال النقل الجوي ومحدودية قدرة الشركات الوطنية.
- وجود سوق خارجية لفرص عمل جاذبة للكفاءات.
- الأمراض السارية والمعدية.
- الانبعاثات والضجيج.
- عدم توفر التخصصات الفنية المؤهلة في السوق المحلي.
- عدم توفر التمويل اللازم لتنفيذ المشاريع المتعلقة بالنقل الجوي.
- حالة الطرق المحيطة بمطار عمان المدني والحاجة إلى حلول مرورية.

## التوصيات والحلول المقترحة

- التأكيد على تنفيذ ما ورد باستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى من خلال توفير الدعم المالي لإكمال مشاريع البنية التحتية من خلال البرنامج التالي :
- ✓ برنامج تطوير البنية التحتية لمنظومة النقل الجوي
  - مشروع تأهيل مطار عمان المدني(ماركا) المدرج والممرات المساعدة وزيادة طول الممر المساعد الرئيسي وتأهيل نظام الإنارة الأرضية و ردم الوادي وتحقيق المتطلبات الأمني من خلال الشراكة بين القطاع العام والخاص من أجل تطوير الجانب الأرضي لمطار عمان المدني.
  - دراسة إنشاء مشروع مطار رديف لمطار الملكة علياء الدولي كضرورة استراتيجية
  - الطريق الدائري في مطار الملكة علياء الدولي
  - مشروع إعادة تأهيل نقطة الارصاد الأمنية في مطار الملكة علياء الدولي
  - استبدال اجهزة الاشعة في مركز تسهيلات الشحن
  - تحديث وتطوير الاجهزة الملاحية في المحطات والمطارات
  - تطوير مطار الملك حسين الدولي في العقبة: تحديث المخطط الشمولي بحيث يتوافق مع الإنجازات المتحققة من المخطط السابق وتحديد التطويرات المستقبلية اللازمة لل 10 سنوات القادمة(عمل دراسة توقعات مستقبلية (Forecast)، دراسات تطوير المسارات الجوية وزيادة ربط العقبة بوجهات جديدة، دراسات جدوى إيجاد حركة ترانزيت عبر مطار العقبة، بناء مبنى مسافرين جديد بقدرة استيعابية 3 مليون مسافر)،، وإنشاء تشمل

إنشاء ممر مساعد ثاني يخدم التطوير على الجهة الغربية للمطار، وتوسعة منطقة فرز الأمتعة لمبنى المغادرين والقادمين وتوفير نظام (CUTE SYSTEM) ، والذي يشمل أنظمة وأجهزة تشبيك الركاب .

○ توفير وتطوير وتحديث الأجهزة والأنظمة الحاسوبية

○ تطوير خدمات الشحن الجوي وتحسين خدمات المناولة الأرضية إضافة إلى تحسين جودة الخدمات الجوية

● وتوفير المناخ التشريعي الملائم لتنفيذ الإجراءات التنظيمية المتعلقة بقطاع النقل الجوي من خلال تنفيذ البرامج التالية :

✓ تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني وفقاً للمتطلبات الدولية والتوسع بتطبيق سياسة الأجواء المفتوحة :

○ رفع وتحسين مستوى التصنيف العالمي للتطبيق الفعال للسلامة الجوية وأمن الطيران المدني

○ توقيع المزيد من الاتفاقيات مع الآخذ بعين الاعتبار المصلحة الوطنية وذلك لتمكين شركات الطيران الأردنية والأجنبية من تقديم أفضل الخدمات لعملائها ، وتسهيل التجارة المتنامية للبضائع والخدمات وتنمية قطاع السياحة وتشجيع استثمار القطاع الخاص .

○ تطوير أنظمة المراقبة والتحكم والملاحة الجوية للوصول إلى المعايير العالمية وضرورة الالتزام بالقواعد القياسية المتعلقة بإدارة المجال الجوي ووفق الاتفاقيات الدولية ومتطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني لتمكين ودعم نمو قطاع الطيران وزيادة كفاءة استخدامه.

○ تطوير تشريعات الطيران المدني واعتماد نهج التعليمات الذكية

○ اقرار تعليمات الطيران المدني جزء (211) حقوق المسافرين ذوي الإعاقة



الخطة التنفيذية (2026-2022) لاستراتيجية قطاع النقل الوطنية طويلة المدى قطاع النقل الجوي

ربط الاهداف الوطنية بالمبادئ الرئيسية لسياسة النقل والهدف القطاعي بالأهداف الاستراتيجية

الهدف الوطني	المبادئ الرئيسية لسياسة	الهدف القطاعي	الهدف الاستراتيجي
تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها	إكمال البنية التحتية والاستغلال الأمثل لشبكات النقل الحالية	توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة، وجعل الأردن مركزاً محورياً للنقل	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي
	سياسة الموارد البشرية		رفع مستوى الاداء المؤسسي

ربط الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): تطوير البنية التحتية لمنظومة النقل الجوي

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: رفع الكفاءة التشغيلية والقدرة الاستيعابية للمطارات الاردنية (عدد المسافرين ، عدد الرحلات، الشحن الجوي)

المشاريع	الفترة الزمنية للتنفيذ	الكلفة (دينار أردني)	مصدر التمويل	مؤشر أداء المشروع	الجهة المعنية	الشركاء	ملاحظات
مشروع تحقيق المتطلبات الأمنية لترخيص مطار عمان المدني/ ماركا.	2022-2026	29 مليون دينار اردني	موازنة	-استكمال اعمال البنية التحتية وتأهيل المدرج . - الحصول على ترخيص للمطار	شركة المطارات الأردنية	وزارة النقل هيئة تنظيم الطيران المدني	
دراسة إنشاء مشروع مطار رديف لمطار الملكة علياء الدولي كضرورة استراتيجية	2022-2026	350 الف	موازنة / منح	نسبة إنجاز الدراسة	وحدة الشراكة / رئاسة الوزراء / وزارة التخطيط	وزارة النقل وحدة الشراكة هيئة تنظيم الطيران المدني شركة المطارات	
مشروع إعادة تأهيل نقطة	2022-	600 الف	موازنة	طرح عطاء التنفيذ.	وزارة النقل	الجهات الأمنية	

	في المطار مجموعة المطار الدولي هيئة تنظيم الطيران المدني		نسبة الانجاز			2023	الارصاد الأمنية في مطار المكلة علياء الدولي
مفاوضات للحصول على منحة للتمويل	الجهات الأمنية في المطار شركة المطارات الأردنية			منح		10 مليون	استبدال اجهزة الاشعة في مركز تسهيلات الشحن
تحديث المخطط الشمولي، واعداد دراسات تطوير المسارات الجوية، دراسات جدوى إيجاد حركة ترانزيت عبر مطار العقبة، وبناء مبنى مسافرين جديد بقدرة استيعابية 3 مليون مسافر	شركة تطوير العقبة		نسبة انجاز المشروع	موازنة		-2022 2024	تطوير مطار الملك حسين الدولي في العقبة

		هيئة تنظيم الطيران المدني		الموازنة	34420	-2022 2026	تحديث وتطوير الاجهزة الملاحية في المحطات والمطارات
--	--	------------------------------	--	----------	-------	---------------	---

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي : تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (1): تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني وفقا للمتطلبات الدولية والتوسع بتطبيق سياسة الأجواء المفتوحة

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	وزارة النقل وزارة الخارجية وشؤون المغتربين شركات الطيران الوطنية	هيئة تنظيم الطيران المدني	عدد الاتفاقيات الموقعة او المعدلة سنويا	لا يوجد كلفة مالية	لا يوجد	2022- 2026	عقد او تعديل الاتفاقيات الثنائية لتحرير سوق النقل الجوي على اسس تبادلية
		هيئة تنظيم الطيران المدني	اقرار التعليمات	لا يوجد كلفة مالية	لا يوجد	2022- 2026	تطوير تشريعات الطيران المدني واعتماد نهج التعليمات الذكية
		هيئة تنظيم الطيران المدني	اقرار التعليمات	---	لا يوجد		اقرار تعليمات الطيران المدني جزء (211) حقوق المسافرين ذوي الاعاقة
		هيئة تنظيم الطيران المدني	نسبة تغطية احتياجات الهيئة من الاجهزة والانظمة سنويا	الخزينة	1550	2022- 2026	توفير وتطوير وتحديث الأجهزة والأنظمة الحاسوبية

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: رفع مستوى الاداء المؤسسي

البرنامج (2): تطوير الاجراءات التنظيمية

البرنامج الفرعي (1): بناء القدرات ورفع الاداء المؤسسي

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة انجاز المشاريع المدرجة ضمن البرنامج

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
		هيئة تنظيم الطيران المدني	عدد الموظفين المتدربين	الخزينة	1850	2022- 2026	بناء القدرات المؤسسية

مؤشرات القياس على مستوى الهدف الاستراتيجي:

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
12.00	11.00	9.50	2.70	2.25	9.22	2019	عدد المسافرين والمغادرين من المطارات (مليون)	تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي	1
100.00	95.00	88.00	46.50	42.30	87.50	2019	عدد الطائرات القادمة والمغادرة من المطارات (الف)		
90.00	93.00	95.00	35.28	29.44	105.40	2019	كمية الشحن الصادر والوارد من المطارات (الف طن)		
5	5	4	4	3	3	2019	عدد المشغلين الوطنيين في النقل الجوي		

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
10.11	10.06	10.01	9.96	9.91	9.86	2018	نسبة مساهمة النقل الجوي في القيمة المضافة للنقل	رفع مستوى الاداء المؤسسي	1
295	280	265	250	235	220	2020	عدد الموظفين المتدربين		



### احصائيات ومؤشرات الارصاد الجوية

تأسست ادارة الارصاد الجوية الأردنية ( دائرة الارصاد الجوية سابقاً ) على شكل مكتب للرصد والتنبؤات الجوية في مطار القدس عام (1951)، كان عدد محطات الرصد الجوي محدوداً في ذلك التاريخ كما كانت مهامها محدودة ايضاً لا تتعدى اصدار نشرات جوية وتنبؤات جوية ومعلومات مناخية احياناً، وبعد ذلك توصلت عمليات التوسع في انشاء المحطات واستخدام أحدث الأجهزة إلى أن أصبحت الارصاد الجوية على النحو الذي نراه اليوم. وهي تدخل اليوم في كثير من المجالات الحياتية الأساسية للمواطن، إذ لا يقتصر دورها على إصدار النشرة الجوية فحسب ولكنها تقدم الخدمات المختلفة في مجالات المناخ، قطاع النقل، المياه، الطاقة، الزراعة والانشاءات، سلاح الجو الملكي والجيش العربي.

حقق الأردن نقلة نوعية في مجال الارصاد الجوية وقد كان للدعم اللامحدود من الحكومات المتعاقبة أثر واضح وملحوس في رفع مستوى الخدمات المقدمة وذلك إدراكاً بأهمية حماية الأرواح، الممتلكات، المحافظة على البيئة والمساهمة في خدمة معظم القطاعات الداعمة للتنمية المستدامة.

انضمت الارصاد الجوية لعضوية منظمة الارصاد الجوية العالمية عام 1955 وهي ممثلة بجميع اللجان التابعة لهذه المنظمة، وفي عام 1955 أصبحت الارصاد الجوية عضو باللجنة الفرعية للارصاد الجوية التابعة للجنة الدائمة للمواصلات في الجامعة العربية والتي أعيد تسميتها عام 1972 باللجنة الدائمة العربية للارصاد الجوية. في عام 1967 وبموجب نظام رقم (19) أصبحت الارصاد الجوية دائرة مستقلة تابعة لوزارة النقل وسميت دائرة الارصاد الجوية.

انتهجت الادارة خلال السنوات الأخيرة سياسة مبنية على أسس علمية وكذلك الانفتاح على المجتمع العلمي دولياً وعربياً بهدف اكتساب الخبرات العلمية وتأهيل الكوادر البشرية، إلى جانب توثيق العلاقات مع المنظمة العالمية للارصاد الجوية وأعضاءها. ووقعت عدد من اتفاقيات التفاهم لتحسين أدائها بما يمكنها من تقديم أفضل الخدمات في أجواء مهنية سليمة، تنعكس بشكل إيجابي على متطلبات الأفراد ومتلقي الخدمة وعلى مجمل نشاط الشركاء .

اما بخصوص المبادرات الملكية فتستمر الدائرة بمساهماتها في رفع مستوى البنية التحتية واستدامتها لقطاعات النقل، المياه، الطاقة، السياحة، وحماية البيئة، وتطوير برامجها لتطوير البنية التحتية الالكترونية بهدف تحقيق مبادرة الحكومة الالكترونية وستحرص الدائرة في المساهمة في المسؤولية الاجتماعية والمشاركة مع مؤسسات المجتمع المحلي التي تعنى بالتوعية والتنمية.

وانطلاقاً من توجه الحكومة بترشيح المؤسسات العامة لتحقيق اعلى درجات الكفاءة والفعالية في عملها وضبط الانفاق وخفض التكاليف الناجمة عن وجود هذه الهيئات والمؤسسات كهيئات مستقلة صدر نظام رقم (65) لسنة 2020 نظام الغاء دائرة الارصاد الجوية واعتبار وزارة النقل الخلف القانوني والواقعي لها لذا تبنت الوزارة الهدف الاستراتيجي للإدارة " المساهمة في حماية الارواح والممتلكات " وتنفيذ عدد من المشاريع الداعمة لعمل دائرة الارصاد الجوية وتوفير نموذج عددي ذو دقة عالية يحاكي الغلاف الجوي للمستقبل وتوفير رادار طقس وانشاء محطة راديو سوند لتغطية المناطق الجنوبية من المملكة.

وفيما يلي ملخصاً بأهم التطورات في مؤشرات الارصاد الجوية:

#### ❖ مجال بناء القدرات:

1. تأهيل الموظفين وزيادة قدراتهم في مجال الرصد والتنبؤات الجوية ، الاتصال وتكنولوجيا المعلومات، البرمجيات و اجهزة الرصد الجوي في برامج تدريبية داخلية وخارجية.
2. عقد دورات رصد وتنبؤات جوية عدد (100) دورة في مركز التدريب للرصد والتنبؤات الجوية لـ (751) موظف من الادارة والدول العربية الشقيقة .
3. المشاركة في الدورات الخارجية التي تختص بالرصد والتنبؤات الجوية .
4. رفد الادارة بالكوادر المتخصصة بتكنولوجيا المعلومات والبرمجة الحاسوبية .

#### ❖ مجال تطوير نظم الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات :

1. تشغيل نظام إرسال واستقبال النواتج والبيانات ( MESSIR.COM ) .
2. تشغيل نظام الاتصالات ( MESSIR.net ) من شركة Corobor والذي يمكن الادارة من تقديم بعض الخدمات المقدمة للطيران بواسطة الانترنت .
3. تحديث نظام استقبال صور الاقمار الصناعية ( MESSIR.SAT ) .
4. أرشفة معلومات الرصد الجوي ( جميع بيانات الادارة وبيانات السجل المناخي ) عبر السحابة الضبابية (CLOUD) بالتعاون مع وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة ومركز تكنولوجيا المعلومات الوطني .
5. تحديث موقع الادارة الالكتروني .
6. ربط خوادم الادارة على شبكة الحكومة الآمنة.
7. تشغيل تطبيق الهواتف الذكية.
8. انشاء صفحة للارصاد الجوية على موقع التواصل الاجتماعي FACEBOOK .
9. تجهيز استوديو خاص لتصوير النشرة الجوية بحيث يتم توزيعها الى كافة محطات التلفزة المختلفة ونشرها على الموقع الالكتروني للادارة ومواقع التواصل الاجتماعي وتطبيق الهاتف الذكي .
10. تركيب شاشات عرض جدارية ( لعرض النشرات الجوية ) .
11. تحديث برمجيات قاعدة البيانات المناخية .

## ❖ مجال تحديث أجهزة وانظمة الرصد والتنبؤ الجوي وصيانة مباني الدائرة و المحطات الوطنية :

1. تركيب وتشغيل محطات الرصد الجوي الأوتوماتيكية من المنحة اليابانية وعددها (29) محطة، حيث تم زيادة المساحة المغطاة بالرصد الجوي لجميع أنحاء المملكة وجمع معلومات الطقس أوتوماتيكياً وتم ربطها بقسم المناخ ومديرية التنبؤات ومركز التدريب .
2. تركيب وتشغيل رادار طقس متطور والذي يعمل على تطوير عمليات التنبؤ الجوي والإنذار المبكر من حالات الطقس الحادة التي تؤثر على المملكة للمحافظة على الأرواح والممتلكات.
3. شراء نظام راديو سوند لقياس عناصر الطقس في طبقات الجو العليا.
4. تطوير مختبر معايرة أجهزة الرصد الجوي ( شراء اجهزة معايرة الحرارة والرطوبة والمطر ) وذلك لضبط نسبة الخطأ لأجهزة الرصد المختلفة والعمل على استدامة عمل أجهزة الرصد الجوي وصيانتها ومعايرة الأجهزة باستمرار للحصول على معلومات دقيقة وذلك حرصاً من الدائرة على دقة المعلومات الصادرة من الأجهزة .
5. تركيب أجهزة مقاييس مطر الكترونية عدد (5) لتزويد محطات الرصد الجوي بها حيث تم تركيبها بمواقع مختلفة .
6. تشغيل اجهزة ضغط جوي رقمية وتركيبها في المطارات المدنية والعسكرية.
7. تطوير قاعات التدريب وانشاء مختبر في مركز التدريب للرصد والتنبؤات الجوية .
8. تحديث اجهزة الرصد الجوي في المحطات التقليدية وعمل الصيانة اللازمة للمحطات لديمومة عملها .
9. تحويل مبنى الدائرة ومديرية التنبؤات الجوية الى نظام الطاقة الشمسية .
10. تحديث وتجهيز قاعة الاجتماعات بنظام مرئي وصوتي .
11. تحديث اجهزة الحاسوب والطابعات في جميع مديريات واقسام الدائرة والمحطات التابعة لها .

## تحديات الارصاد الجوية

- نقص اعداد الكوادر الفنية (متنبئين وراصدين ومختصين بالتصوير والصوت والمونتاج) وتسرب الكفاءات الفنية.
- عدم توفر التمويل لتنفيذ المشاريع المتعلقة بالأرصاد الجوية
- الحاجة الى التوسع في شبكة محطات الرصد الجوي الاوتوماتيكية
- نقص التدريب المتقدم في مجال الارصاد الجوية
- ضعف التغطية من مزودي شبكات الانترنت.
- وجود قطاع خاص ينافس (بدون ضوابط)
- ضعف التدريب المتقدم في صيانة اجهزة نظم الاتصالات واجهزة المحطات الاوتوماتيكية وجهاز الرادار.
- الحاجة الى دورات تأهيل لمقدمي النشرات الجوية.
- ضعف التغطية من مزودي شبكات الانترنت.
- وجود قطاع خاص ينافس (بدون ضوابط)

## التوصيات والحلول المقترحة

- تحسين دقة وفعالية التنبؤات الجوية من خلال تقديم نشرات جوية مفصلة وذات مصداقية عالية في الوقت المناسب.
- تطوير وتعزيز قدرة دائرة الأرصاد الجوية على إصدار التحذيرات والإنذارات المبكرة لحالات الطقس العنيفة والحادثة في الوقت المناسب.
- تحسين الخدمات المقدمة للملاحة الجوية من خلال تطبيق أعلى معايير الجودة والكفاءة وطبقاً للمعايير الدولية المعتمدة في المنظمة الدولية للطيران المدني والخاصة بخدمات الأرصاد الجوية للطيران.
- تحسين الخدمات المقدمة في التنبؤات الجوية للملاحة البحرية وتطوير خدمة الرصد الجوي البحري.
- تطوير وأتمته شبكة الرصد الجوي وتوسيع نطاقها لتشمل معظم مناطق المملكة.

الخطة التنفيذية (2022-2026) لآستراتيجة قطاع النقل الوطنية طويلة المدى الارصاد الجوية

ربط الاهداف الوطنية بالمبادئ الرئيسية لسياسة النقل والهدف القطاعي بالاهداف الاستراتيجية

الهدف الوطني	المبادئ الرئيسية لسياسة	الهدف القطاعي	الهدف الاستراتيجي
تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها	تعزيز سلامة النقل وحماية البيئة والحد من الآثار السلبية الناتجة عن قطاع النقل بحيث يساهم نظام النقل بالتنمية المستدامة	توفير منظومة نقل متكاملة مستدامة ومرنة وجعل الأردن مركزا محوريا للنقل	تطوير منظومة النقل وخدماته / الارصاد الجوية

ربط الأهداف الوطنية بالأهداف الاستراتيجية والبرامج والمشاريع

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / الارصاد الجوية

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): تطوير البنية التحتية

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة التقدم في إنجاز المشروع

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	- سلاح الجو الملكي - هيئة تنظيم الطيران المدني - الدفاع المدني - وزارة الادارة المحلية - المنظمة العالمية للارصاد الجوية WMO - منظمة الطيران المدني الدولية ICAO	وزارة النقل / إدارة الأرصاد الجوية	<ul style="list-style-type: none"> <li>دقة الإنذارات الآتية لخطر تشكل السيول والفيضانات.</li> <li>دقة النشرات الجوية وتقارير الطقس للطيران المدني والعسكري.</li> </ul>	موازنة + منح	2 مليون	2023-2022	إنشاء رادار طقس في المناطق الجنوبية

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / الارصاد الجوية

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): تطوير البنية التحتية

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة التقدم في إنجاز المشروع

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	- سلاح الجو الملكي - الجيش العربي - هيئة تنظيم الطيران المدني - المنظمة العالمية للأرصاد الجوية WMO - منظمة الطيران المدني الدولية ICAO	وزارة النقل / إدارة الأرصاد الجوية	<ul style="list-style-type: none"><li>• عدد الرصدات الجوية من محطة الراديو سوند.</li><li>• دقة الرصدات الجوية لمتغيرات الأرصاد الجوية في طبقات الجو العليا.</li></ul>	موازنة + منح	400 الف	2023-2022	إنشاء محطة راديو سوند في المناطق الجنوبية

الهدف الوطني: تحسين مستوى الخدمات المقدمة للمواطنين والعدالة في توزيعها

الهدف الاستراتيجي: تطوير منظومة النقل وخدماته / الارصاد الجوية

البرنامج (1): البنية التحتية والخدمات

البرنامج الفرعي (1): تطوير البنية التحتية

مؤشر الأداء للبرنامج الفرعي: نسبة التقدم في إنجاز المشروع

ملاحظات	الشركاء	الجهة المعنية	مؤشر أداء المشروع	مصدر التمويل	الكلفة (دينار أردني)	الفترة الزمنية للتنفيذ	المشاريع
	-جميع الوزارات والمؤسسات والدوائر الحكومية - القيادة العامة للقوات المسلحة الاردنية ( الجيش العربي ، سلاح الجو الملكي ، ... ) -القطاع الخاص -جميع المواطنين	وزارة النقل / إدارة الأرصاد الجوية	<ul style="list-style-type: none"><li>• دقة الإنذارات الآتية لخطر تشكل السيول والفيضانات.</li><li>• دقة النشرات الجوية وتقارير الطقس للطيران المدني والعسكري.</li></ul>	موازنة	120 الف	2023-2022	إنشاء نموذج عددي عالي الدقة للتنبؤ بالطقس

مؤشرات القياس على مستوى الهدف الاستراتيجي:

القيمة					القيمة	سنة الأساس	مؤشرات القياس	الهدف الاستراتيجي	
2026	2025	2024	2023	2022					
مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة	مستهدفة					
74	73	72	71	70	37	2015	عدد محطات الرصد الجوي	تطوير منظومة النقل وخدماته / الارصاد الجوية	1
%95	%95	%95	%94	%94	%80	2015	دقة وشمولية المعلومات المقدمة للمستخدمين		

## الكلفة التقديرية لتنفيذ المشاريع حسب الاهداف الاستراتيجية

الهدف الاستراتيجي	الكلفة
<b>قطاع النقل البري/ النقل العام للركاب</b>	
تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل العام	631,681,000
المساهمة في التقليل من الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل	29,100,000
رفع مستوى الاداء المؤسسي	2,463,000
<b>المجموع</b>	<b>663,244,000</b>
<b>قطاع نقل البري / البضائع</b>	
تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البري للبضائع	56,100,000
المساهمة في التقليل من الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل	0
<b>المجموع</b>	<b>56,100,000</b>
<b>قطاع النقل السككي</b>	
تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل السككي	1,925,500,000
<b>المجموع</b>	<b>1,925,500,000</b>
<b>قطاع النقل البحري والموانئ</b>	
تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل البحري	96,340,000
المساهمة في تخفيض الآثار البيئية السلبية الناتجة عن قطاع النقل	50,000
رفع مستوى الاداء المؤسسي	610,000
<b>المجموع</b>	<b>97,000,000</b>
<b>قطاع النقل الجوي</b>	
تطوير منظومة النقل وخدماته / النقل الجوي	61,685,970
رفع مستوى الاداء المؤسسي	1,850
<b>المجموع</b>	<b>61,687,820</b>

الارصاد الجوية	
2,520,000	تطوير منظومة النقل وخدماته / الارصاد الجوية
2,520,000	المجموع
2,806,051,820	المجموع الكلي لتنفيذ الاستراتيجية ( 2022-2026 )

### مصادر التمويل المقترحة:

1. الموازنة العامة.
2. ايرادات الهيئات المرتبطة بوزارة النقل.
3. تفعيل قانون نقل الركاب رقم 19 لسنة 2017 وخاصة فيما يتعلق بصندوق دعم قطاع نقل الركاب
4. مخالفات السير لوسائل النقل.
5. المنح بالتعاون مع وزارة البيئة ووزارة التخطيط والتعاون الدولي .
6. الشراكة مع القطاع الخاص