

ملخص الخطة الاستراتيجية لقطاع النقل (2024-2028)

شهد قطاع النقل بمختلف أنماطه الكثير من التغييرات والتحويلات 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، يشار إلى أن نسبة مساهمة قطاع النقل والتخزين والأنشطة الداعمة والمساعدة من الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، ما زالت تنحصر بين (5.2%-5.9) في الفترة من (2012-2018).

ومن الواضح أن الأردن في حاجة ماسة لوضع إطار شامل لتخطيط النقل من أجل الوصول إلى نظام نقل شمولي ومستدام يحسن آليات الوصول إلى الوظائف والتعليم والموارد ويخفف من الآثار السلبية للنقل على البيئة والصحة وذلك من خلال تبني مفاهيم الاستدامة والنقل الأخضر واستجابة لما ورد في رؤية التحديث الاقتصادي للسنوات العشر القادمة والتي اعتبرت قطاع النقل من القطاعات الرئيسية المعنية بجعل الأردن دولة منخفضة الانبعاثات الكربونية من خلال تبني مفاهيم الاقتصاد الأخضر لذلك تسعى وزارة النقل بالتعاون مع شركائها الرئيسيين والهيئات المرتبطة بها إلى مراجعة وتحديث الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل للأعوام الخمسة القادمة لكافة أنماط النقل، والتي هي محصلة النهج التشاركي مع أصحاب العلاقة، ولأن تطوير قطاع النقل يركز على القطاع الحكومي والقطاع الخاص ونجاحه يعتمد على تحقيق التكامل والانسجام بين هذين القطاعين فإن الأولوية الاستراتيجية الأولى هي تأمين المزيد من مشاريع الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص إذ أن نقص التمويل العام هو السبب الرئيسي للتقدم المحدود في تنفيذ استراتيجيات النقل؛ ونظرًا لمحدودية التمويل لمشاريع النقل من خلال الحكومة والموازنات فقد أصبح الدافع للبحث عن تمويل خاص لسد جزء من الفجوة أمرًا ملغًا، حيث يتميز الأردن بخصائص عديدة تؤهله لأن يكون حاضنة للاستثمار وبيئة مشجعة لمشاريع القطاع الخاص من ناحية الموقع الاستراتيجي وتوفر الاستقرار السياسي وتوفير الموارد البشرية المؤهلة والمنافسة، بالإضافة إلى توفر حزم من الحوافز والإعفاءات التي تشجع وتزيد من جاذبية الاستثمار في المملكة. كما سيكون لتوافق الأردن مع النهج العالمي نحو مستقبل أخضر وحفزه شريحة جديدة من الاستثمارات في مشاريع النقل المستدامة ما يسهل عليه الحصول على التمويل الأخضر.

بالنسبة لخدمات نقل الركاب فإن عدم كفاءة وسائل النقل وقلّة الموثوقية وسوء الخدمة بالإضافة إلى زيادة الازدحام المروري، وارتفاع استهلاك الوقود، وارتفاع نسبة الانبعاثات الكربونية الناجمة عن قطاع النقل والتي شكلت ما نسبته 34% من الانبعاثات الكلية في عام 2021 وهذه من أعلى النسب بالعالم وسوء الوعي المروري للسائقين وعدم الالتزام بالأنظمة والقوانين وارتفاع عدد الوفيات والإصابات المرتبطة بحوادث

النقل والتلوث الضوضائي الناجم عن حركة المرور والتي تكلف الأردن أكثر من 300 مليون دينار أردني سنويًا وقلّة إمكانية الوصول وضعف الخدمة بالنسبة للنساء وذوي الإعاقة هي أبرز المشكلات التي تواجه هذا القطاع.

وتشير الإحصائيات الى أن عدد سكان المملكة مع نهاية العام 2021 بلغ حوالي (11,078,24) مليون نسمة مع توقع وصول عدد السكان إلى 12 مليون نسمة بحلول عام 2030 منهم 8.6 مليون أردني و3.4 مليون من غير الأردنيين وذلك حسب السيناريو المتوسط لدراسة الإسقاطات السكانية للأفراد المقيمين في المملكة (2015-2050) والتي تم إعدادها من خلال دائرة الإحصاءات العامة، كما ويبلغ عدد المركبات المسجلة في المملكة لغاية العام 2022 حوالي 1.86 مليون مركبة منها حوالي (1.26 مليون) مركبة ركوب صغيرة خصوصية، ومن المتوقع أن يرتفع عدد المركبات الخصوصية المسجلة في المملكة إلى أكثر من (2.5 مليون) مركبة خلال 20 عام، ومن هنا فإن عواقب التأخر بتحسين نظام النقل ستكون وخيمة، كما وسيؤدي عدم تحديث مشاريع البنية التحتية والقدرة التشغيلية لخدمات نقل الركاب إلى مزيد من الازدحام وعدم قدرة شبكة الطرق على تحمل الطلب المتزايد، مما يؤدي إلى تآكل القدرة التنافسية والاقتصادية والإنتاجية والبيئة والسلامة المرورية في المملكة، وبناء عليه تتمثل الأولوية الرئيسية في تعزيز أنظمة النقل العام وتخطيط وتنفيذ نظام متكامل يشمل وسائل النقل المستدامة الأخرى والتنقل الذكي

ما زال أكثر انماط النقل السائدة في الأردن للأفراد هو التنقل باستخدام المركبات الخاصة وبمحنى تصاعدي وتعد النظرة المجتمعية العامة إلى قطاع النقل والتي ينظر بها لمستخدمي خدمات نقل الركاب والنقل النشط إحدى الأسباب التي تساعد على زيادة أعداد المركبات الخاصة حيث يتم ربط امتلاك السيارة الخاصة بالوضع الاجتماعي والاقتصادي للفرد باعتبار أن امتلاك السيارة الخاصة ضرورة اجتماعية.

وفي ضوء ما تقدم ظهرت الحاجة إلى استخدام بدائل المركبات الخاصة على الطرق حيث يجري العمل على تنفيذ المشاريع المدرجة ضمن مبادرات رؤية التحديث الاقتصادي (2022-2033) وكذلك المشاريع المدرجة في برنامج أولويات عمل الحكومة الاقتصادي (2021 - 2023) مثل مشروع نظام النقل الذكي (ITS) لتحسين خدمات النقل العام من خلال توفير نظام متكامل لدفع الأجور عن طريق البطاقة الذكية ونظام الرقابة (Tracking System) ونظام المقاصة (Clearing House)، وتنفيذ وتشغيل مشروع حافلات التردد السريع في عمان و بين عمان والزرقاء (BRT) لتوفير شبكات نقل تنسم بالكفاءة والموثوقية والتردد المنتظم، كما يجري العمل حالياً على أعداد دراسة شبكة الخطوط المغذية لمشروع حافلات التردد السريع في مدينة عمان بالإضافة الى مشروع حافلات التردد السريع عمان - الزرقاء، أما داخل مدينة عمان فيجري العمل حالياً على تطوير خدمات النقل العام من خلال اطلاق مشروع الدراسات الفنية لمشروع حافلات التردد السريع المرحلة الثانية، واطلاق المرحلة الثانية من مشروع باص عمان والتطوير الحضري بمنطقة المحطة يتضمن مجمع المحطة بإضافة الى السعي الى 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.

أما بالنسبة **للتحسين الحضري المستدام** فإن عدم توفر بنية تحتية تشجع على السير على الأقدام وركوب الدراجات الهوائية والخوف من التعرض للحوادث وصعوبة مشاركة الطريق مع المركبات بالإضافة إلى انخفاض معدلات الحركة واللياقة البدنية والتعب والارهاق عند السير على الأقدام وركوب الدراجات الهوائية كما ان عدم توفر قاعدة بيانات لأعداد مستخدمي الدراجات الهوائية والكهربائية وصعوبة التضاريس وعدم ملائمة الحالة الجوية وكذلك نظرة المجتمع إلى ركوب الدراجات الهوائية كهواية ورياضة وليس كوسيلة نقل فعالة وتصميم المدن القديم نسبيا والذي لا يشجع على السير على الأقدام أو ركوب الدراجات الهوائية وعدم وجود استراتيجيات واضحة لتطوير القطاع هي أبرز المشكلات والتي يجب العمل على حلها للوصول إلى نظام نقل حضري مستدام يخدم جميع أفراد المجتمع.

أما في مجال **نقل البضائع** فإن هنالك تحديات عدة منها تضخم اسطول شاحنات نقل البضائع الأردنية حيث بلغ عدد الرؤوس القاطرة (21009 رأس قاطر) و (21974 مقطورة) وارتفاع متوسط العمر التشغيلي للرؤوس القاطرة (19.2 سنة) وازدياد ملكية الأفراد (78.9%) مقارنة مع ملكية الشركات حسب إحصائيات الربع الثاني للعام 2023، إضافة إلى عدم الالتزام بالحمولات المحورية وأثرها على شبكة الطرق خصوصاً الطريق الصحراوي الذي تمر خلاله أكثر من 7500 شاحنة سنوياً لذا ظهرت الحاجة إلى تطوير شبكة سكة حديد حديثة مترابطة وقابلة للتشغيل مع الدول المجاورة للربط والتكامل بين مراكز النقل المحلية والإقليمية الحالية والمستقبلية. بالإضافة إلى ضرورة تعزيز دور ميناء العقبة بوصفه البوابة الرئيسية للأردن والدول المجاورة وكذلك إنشاء الموانئ البرية والمراكز اللوجستية مثل مشروع ميناء الماضونة البري وتوفير مناطق خدماتية للشاحنات على المعابر الحدودية بالتعاون مع سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة، كما ويتم العمل حالياً على دراسة مقترح مشروع إنشاء الناقل الوطني البحري مع الشركاء لماله من أهمية لامتلاك الدولة لناقل وطني يخدم الأبعاد الأمنية واللوجستية حيث أظهرت جائحة كورونا أهمية قطاع النقل البحري كشريان رئيسي لحركة الإمدادات كما بينت صعوبة وصول أو تصدير البضائع في حال كانت الجهة لا تمتلك واسطة النقل وبالتالي هنالك ضرورة لبحث الاستراتيجيات لتأمين الإمدادات خلال هذه الأزمة أو لمواجهة أية أحداث أخرى مماثلة غير متوقعة في المستقبل حيث ان الأردن يستورد ويصدر معظم البضائع من خلال ميناء العقبة.

كما وتعتبر عملية **تطوير المطارات** (مطار الملكة علياء الدولي، مطار عمّان المدني /ماركا، مطار الملك الحسين في العقبة) استراتيجية أساسية لربط الأردن والمنطقة والعالم

ككل وتتم بالتعاون مع هيئة تنظيم الطيران المدني وشركاء القطاع الخاص. يجري العمل على مشروع تأهيل البنية التحتية للجانب الجوي لتحقيق متطلبات ترخيص مطار عمان المدني / ماركا واستثماره وتطويره وتأهيله كما تتم دراسة تحديد موقع مناسب لإقامة مطار رديف لمطار الملكة علياء الدولي بهدف تغطية الارتفاع في الطلب المتزايد على خدمات النقل الجوي في مطار الملكة علياء الدولي من خلال طريقة مع القطاع الخاص أو الاستثمار الأجنبي، كما سيتم تنفيذ عدد من المشاريع الداعمة لعمل إدارة الارصاد الجوية والتي تعد من مقدمي الخدمات الاساسية لقطاعات النقل المختلفة مثل استحداث نظام ارصاد متكامل وشراء رادار طقس وانشاء محطة راديو سوند لتغطية المناطق الجنوبية من المملكة.

إن النقل المتعدد الوسائط الفعال ضروري لتحقيق أهداف الاستراتيجية، حيث يتطلب الحصول على نقل متعدد الوسائط يمتاز بالفاعلية والجاذبية تنسيقاً وثيقاً بين المشغلين بالإضافة إلى بعض الاستثمارات في البنية التحتية التي تساعد على السير على الأقدام وركوب الدراجات الهوائية وذلك لتقليل مسافات التبدل وتسهيل التنقل بين محطات النقل متعدد الوسائط. تهدف الاستراتيجية إلى توفير بيئة تنظيمية تمكن من التنسيق بمستويات عالية بين المشغلين.

وتبرز الحاجة لتحسين أدوات تسهيل النقل والتجارة لكي يصبح الأردن مركزاً تجارياً إقليمياً، وبناءً على التقدم الذي تم إحرازه مؤخراً في تقليل أوقات مكوث الحاويات، سيتم تعزيز تسهيل التجارة بشكل أكبر من خلال الإصلاحات التشريعية لضمان التنسيق الإجرائي بين وكلاء الشحن والمستوردين والمصدرين ومقدمي الخدمات اللوجستية التجارية الآخرين من أجل تقليل الوقت والتكاليف وذلك من خلال مواءمة تشريعات النقل مع الاستراتيجية الجمركية المحدثة كما تبرز الإشارة الى توقيع الأردن مؤخراً لاتفاقيتين تجاريتين دوليتين.

وبالنسبة للقطاع السياحي والذي يعتبر ذو أهمية للاقتصاد الأردني من حيث مساهمته المرئاة في الناتج المحلي الإجمالي وفرص العمل، والذي لم يتم توظيف إمكاناته بشكل كامل لغاية الان كما ويعد الافتقار إلى الإجراءات المنسقة داخل القطاع الفرعي للنقل السياحي مع القطاعات الأخرى أحد الأسباب التي تؤدي إلى ذلك. ان تطوير قطاع النقل السياحي البري مؤشر إيجابي وعامل اساسي لنمو السياحة في الاردن حيث انه من الصعب والمكلف الوصول إلى الأردن عن طريق الجو، مع وجود رحلات جوية مباشرة محدودة، كما ان إمكانية الوصول للنقل السياحي البحري صعبة نسبياً وذلك بسبب الخدمات غير المنتظمة ونقص المعلومات مما يعيق التنمية في مجال السياحة.

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 الإجراءات التي تسعى الى تخفيض متوسط العمر التشغيلي للمركبات بالإضافة الى تبني مجموعة من المشاريع التي تخدم البعد البيئي لكافة انماط النقل.

إن النقل عبر الطرق باستخدام المركبات الخاصة هو أهم وسيلة نقل في الأردن، وهذا ينطبق على نقل الركاب والبضائع على حد سواء ونظراً لزيادة رحلات السيارات والشاحنات فإن نسبة تلوث الهواء تزداد، خاصة في المناطق الحضرية وحسب تقارير البلاغات الوطنية الاردنية فان قطاع النقل أصبح القطاع الأكثر تلويثاً اعتباراً من عام 2020 وقد بلغت نسبة الانبعاثات الناتجة عن قطاع النقل لذات العام 33% من الانبعاثات الكلية، كما أستهلك قطاع النقل حوالي 43% من اجمالي الطلب النهائي على الطاقة حسب التقرير السنوي لوزارة الطاقة والثروة المعدنية لعام 2022 (الانبعاثات الملوثة، غازات الدفيئة، استهلاك الوقود)

ويقع تجديد الأسطول الخاص (بخدمات نقل الركاب و نقل البضائع بالشاحنات) في صلب الاستراتيجية المقترحة ويتم السعي إليه من خلال وضع الحوافز المالية والضوابط القانونية والتنظيمية بهدف تقليل متوسط العمر للمركبات المستخدمة وبالتالي رفع كفاءتها على الطرق وتقليل انبعاث الملوثات والغازات الدفيئة وتشجيع الاعتماد على وسائل تكنولوجية حديثة ذات أداء أفضل وتوفر في الوقود للتنقل الحضري وذلك من خلال ادخال المركبات الكهربائية في اساطيل حافلات النقل العام، وحافلات التردد السريع العام (BRT)، واعتماد أنظمة النقل الذكية ITS وذلك لإحداث تعديل ملحوظ في التصنيف النمطي نحو وسائل النقل الصديقة للبيئة.

ولكي يصل الأردن إلى هدفه المتعلق بتغير المناخ المتمثل في خفض غازات الدفيئة بنسبة 31% بحلول عام 2030، سيكون خفض انبعاثات قطاع النقل أمراً حيويًا، حيث يعتبر تقديم أسس وقواعد أكثر صرامة مفتاحاً أساسياً لتقليل التلوث الناجم عن المواصلات وسيتم تحقيق هذا التخفيض من خلال خمسة محاور كالتالي:

1. زيادة جاذبية النقل العام لتقليل الاعتماد على المركبات الخاصة.
2. توفير مرافق أفضل للتنقل بالدراجات الهوائية والسير على الأقدام والنقل التشاركي.
3. توسيع الحوافز لاستبدال المركبات التي تستخدم الوقود التقليدي (البنزين والديزل) بالمركبات الكهربائية.
4. تقديم حوافز لاستبدال الشاحنات القديمة بمركبات جديدة أكثر كفاءة وأقل تلويثاً.
5. التقدم في الربط بالسكك الحديدية الجديدة لتشجيع تحويل البضائع من النقل البري على الطرق.
6. تعزيز الربط بين الأحياء وتخطيط المدن الذكية والمستدامة.

ومن الجدير بالذكر بأنه تم تضمين المشاريع المتوفرة تمويلها في الوثيقة والتي ستبلغ كلفتها حسب الموارد المالية المتاحة والمرصودة في موازنة وزارة النقل وموازنات الجهات والهيئات المرتبطة بتنفيذ الاستراتيجية حوالي (127) مليون دينار اردني، أما المشاريع التي لا يتوفر لها تمويل بشكل كامل فقد تمت الاشارة لها ضمن ملحق الفجوة التمويلية للمشاريع المخطط لها بالإضافة الى المشاريع التي من الممكن طرحها كفرصة استثمارية بالشراكة مع القطاع الخاص كمشروع شبكة السكك الحديدية والمطارات الجديدة ومحطات الموانئ البحرية والموانئ البرية والمراكز اللوجستية.

يتَّجه نموذج التنمية الجديد في الأردن نحو القطاع الخاص كمصدر تمويل لمشاريع البنية التحتية الكبيرة من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص (PPPs)، الا انه هناك عددًا قليلاً من مشاريع النقل التي أحرزت تقدماً ملحوظاً للتفكير في هذا النوع من التمويل وسيحتاج الأردن إلى دعم الخبراء التقنيين والماليين والقانونيين للقيام بالأدوار اللازمة والارتقاء بالمشاريع للوصول الى المستوى المطلوب. يعد مشروع مطار الملكة علياء الدولي أحد الأمثلة الجيدة على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل في الأردن.

وبما أن هذه الخطة هي خطة شاملة لكافة قطاعات النقل المختلفة ووضعت لخدمة كافة شرائح المجتمع بمراحله العمرية المختلفة بما فيهم كبار السن، والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة فان للجميع الحق ايضا في التنقل بحرية واستقلالية من خلال استخدام وسائل نقل مهيئة سواء كانت نقل بري، بحري وجوي وذلك لتمكينهم من المشاركة الفاعلة في المجتمع من خلال ضمان حقهم في التنقل والوصول لكافة الخدمات بما فيها التعليم والصحة والعمل والسياحة والترفيه وغيرها، ولمواجهة تحديات قطاع النقل تم طرح مجموعة من مشاريع البنية التحتية والإجراءات التنظيمية (التشريعات والأنظمة) لكافة الأنماط ضمن هذه الاستراتيجية.

حيث قامت وزارة النقل بالتعاون مع البنك الدولي والاتحاد الأوروبي والبرنامج الإنمائي للأمم المتحدة (UNDP) وجميع شركاء القطاع مثل (وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الطاقة والثروة المعدنية، وزارة البيئة، أمانة عمان الكبرى، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، وزارة الإدارة المحلية) بالعمل من خلال عقد العديد من الاجتماعات على تطوير استراتيجية قطاع النقل لمواكبة الاتجاهات العالمية والممارسات الفضلى في قطاع النقل في مجالات التغير المناخي والبيئة، والتطور التكنولوجي والتمويل، والشراكة بين القطاعين العام والخاص، والجوانب التشريعية والتنظيمية مع ضمان موائمتها مع رؤية التحديث الاقتصادي، بهدف تحديث وتطوير نظام نقل يدفع بعجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الأردن.